



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Tram Margarethenstich – Projektierungskredit

Datum: 29. Juni 2010

Nummer: 2010-266

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Tram Margarethenstich Projektierungskredit

vom 29. Juni 2010

1. Zusammenfassung

Seit Jahrzehnten wünscht die Bevölkerung des Leimentals eine verbesserte Erreichbarkeit der Basler Innenstadt und des Bahnhofs Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr. Dank der Verknüpfung der beiden Vorortslinien aus dem Birseck und dem Leimental zur durchgehenden Tramlinie 10, der Einführung der Einsatzlinie 17 und der Realisierung von "Euroville", konnte das Leimental direkt mit der Innenstadt verbunden werden. Auch konnte eine umsteigefreie Anbindung an den Bahnhof Basel SBB eingerichtet werden. Die Fahrt über den so genannten Theaterbogen (Heuwaage – Theater – Aeschenplatz) ist jedoch zeitaufwändig. Die ÖV-Anbindung des Leimentals soll nun verbessert, die Fahrzeit zum Bahnhof Basel SBB verkürzt werden. Eine Zweckmässigkeitsstudie hat verschiedene Varianten geprüft. Nach einer ersten Evaluation wurden drei Varianten vertieft untersucht. Aus volkswirtschaftlicher Sicht geht der Margarethenstich (Tramstrecke Dorenbach – Margarethen) als Bestvariante hervor, da er je eingesetzten Franken den höchsten Nutzen erzielt. Die Bestvariante verspricht gegenüber der heutigen Fahrzeit eine Einsparung von bis zu 5 Minuten. Im Herbst 2008 wurde zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt und unter der Führung des Tiefbauamtes des Kantons Basel-Landschaft mit der Untersuchung der technischen Machbarkeit begonnen. Die zu bauende Infrastruktur liegt unmittelbar an bzw. auf der Kantonsgrenze Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Die technische und raumplanerische Machbarkeit des Margarethenstichs konnte bestätigt werden. Zudem wurde eine Voruntersuchung für die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt. Es ist vorgesehen, dass die Kosten von den beiden Kantonen hälftig geteilt werden. Die Kosten für die Ausarbeitung des Vor- und des Bauprojektes werden auf CHF 1'540'000.-- geschätzt. Dabei belaufen sich die Projektierungskosten für den Kanton Basel-Landschaft auf CHF 770'000.-- inkl. MwSt. (Vorprojekt: CHF 320'000.-- ; Bauprojekt: CHF 450'000.--) Aufgrund der unterschiedlichen Verfahren in den beiden Kantonen wird der Beschluss für die Kosten des Bauprojektes von CHF 450'000.-- an die Zustimmung des Grossen Rates BS zum Ratschlag für Bauprojekt und Ausführung geknüpft.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	1
1.1.	Inhaltsverzeichnis	2
2.	Rechtliche Grundlagen	3
3.	Begründung / Bedarf	3
3.1.	Einbindung in Planung / Schnittstellen zu anderen Planungen	3
3.2.	Künftige Situation, Ziele und Anforderungen	4
3.3.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
3.4.	Alternativen	5
4.	Weiteres Vorgehen	5
5.	Termine	6
6.	Kosten und Finanzierung	6
6.1.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	7
7.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	7
8.	Antrag	9
9.	Anhang	10

2. Rechtliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. Januar 2008)
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (Stand am 1. Januar 2008)
- Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966
- Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979
- Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983
- Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen im Berggebieten und Randregionen vom 6. Oktober 2006
- Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs des Kantons Basel-Landschaft vom 18. April 1985
- Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft vom 8. Januar 1998
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991
- Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz des Kantons Basel-Landschaft vom 20. November 1991
- Gesetz über Denkmal- und Heimatschutz des Kantons Basel-Landschaft vom 9. April 1992
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Beschluss vom 26. März 2009
- Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982

3. Begründung / Bedarf

Seit Jahrzehnten wünscht die Bevölkerung des Leimentals eine verbesserte Erreichbarkeit der Basler Innenstadt und des Bahnhofs Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr. Dank der Verknüpfung der beiden Vorortslinien aus dem Birseck und dem Leimental zur durchgehenden Tramlinie 10, der Einführung der Einsatzlinie 17 und der Realisierung von "Euroville", konnte das Leimental direkt mit der Innenstadt verbunden werden. Auch konnte eine umsteigefreie Anbindung an den Bahnhof Basel SBB eingerichtet werden. Die Fahrt über den so genannten Theaterbogen (Heuwaage – Theater – Aeschenplatz) ist jedoch zeitaufwändig.

Die ÖV-Anbindung des Leimentals soll nun verbessert, die Fahrzeit zum Bahnhof Basel SBB verkürzt werden. Im Rahmen einer Zweckmässigkeitsstudie wurde der Margarethenstich als Bestvariante ermittelt, diese Variante verspricht gegenüber der heutigen Fahrzeit eine Einsparung von bis zu 5 Minuten. Gemäss der Studie werden bis zu 16'000 Personen pro Tag die Verbindung benutzen. Zudem konnte klar der volkswirtschaftliche Nutzen ausgewiesen werden.

3.1. Einbindung in Planung / Schnittstellen zu anderen Planungen

Sowohl im kantonalen Richtplan des Kantons Basel-Stadt als auch im kantonalen Richtplan von Basel-Landschaft ist das Projekt als „Festsetzung“ enthalten.

Im Agglomerationsprogramm Basel des Infrastrukturfonds des Bundes ist das Projekt in der Massnahmenliste A zur Mitfinanzierung für die Phase 2011-2014 aufgenommen worden. Der Margarethenstich wird somit vom Bund als Projekt mit „sehr gutem oder gutem Kosten-Nutzen-

Verhältnis“ eingestuft. Um von der Bundesbeteiligung von 40% an die Projektierungs- und Baukosten profitieren zu können, muss der Baubeginn bis 2014 erfolgen.

Aufgrund der stetig zunehmenden Fahrgastzahlen sieht der 6. Generelle Leistungsauftrag des Kantons Basel-Landschaft für den öffentlichen Verkehr auf der Linie 10 zwischen Ettingen und Dornach eine Verdichtung des Fahrplans vor. Ab Dezember 2011 (Fahrplanwechsel 2012) ist anstelle des heutigen 10 Minutentakts neu der 7.5 Minutentakt geplant. Der Landrat hat im Mai 2009 den 6. Generellen Leistungsauftrag und damit die Taktverdichtung zwischen Ettingen und Dornach beschlossen.

Die Regierungen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft erarbeiten zurzeit ein Konzept zur Optimierung des Tramnetzes. In diesem Konzept wird die neue Tramverbindung Margarethenstich mit eingeplant.

Als langfristige Option zur Entlastung des Gundeldingerquartiers vom Durchgangsverkehr plant der Kanton Basel-Stadt gemeinsam mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) das Projekt "A2 / Abschnitt 7, Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck (Umfahrung Gundeldingen)" kurz A2/A7. Geplant ist eine unterirdische Verbindung an die Autobahn im Gellertdreieck. Es wird im Rahmen der Nationalstrassennetzvollendung zurzeit eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) durchgeführt. Im Zusammenhang mit der Tramverbindung Margarethenstich sind v.a. die Optimierungen des Anschlusses der A2/A7 an das städtische Strassennetz von Bedeutung. Bei der A2/A7 werden Varianten untersucht, bei denen dieser Anschluss im Raum des Margarethenstiches erfolgen soll. Die Tramverbindung Margarethenstich wird früher erstellt sein als die A2/A7, d.h. sie wird fester Bestandteil für die Planung der A2/A7 sein. Die verkehrstechnische Untersuchung hat gezeigt, dass die Tramverbindung auch bei einem Anschluss der A2/A7 an den Knoten Margarethenstrasse / Gundeldingerstrasse möglich ist und umgekehrt.

3.2. Künftige Situation, Ziele und Anforderungen

Für die neue Tramlinie wird folgendes **Ziel** angestrebt:

- Eine verbesserte Anbindung des Leimentals mit dem öffentlichen Verkehr an den Bahnhof Basel SBB.

An die Lösung werden die folgenden **Anforderungen** und **Randbedingungen** gestellt:

- Ein hoher Unabhängigkeitsgrad von der noch nicht abschliessend bekannten Linienführung der Autobahn A2/Abschnitt 7. Die Schnittstellen zum Projekt A2/A7 sind geklärt.
- Für den grösstenteils geschützten Landschaftsraum 'Margarethenhügel – Pruntruermatte' liegen landschaftsverträgliche Lösungen vor. Dies in Zusammenarbeit mit den kantonalen Denkmalschutzstellen und der Gemeinde Binningen.
- Verkehrsfluss: Die Rückkoppelungen zum MIV sollen zu keiner massgeblichen Veränderung der bestehenden Verkehrssituation führen.
- Die Qualität des Langsamverkehrs wird erhalten und verbessert.
- Die Betriebsgeschwindigkeit des öffentlichen Verkehrs ist garantiert.

- Die negativen Auswirkungen auf die Umwelt werden reduziert. Den Resultaten der noch nicht vorliegenden Umweltverträglichkeitsprüfung wird Rechnung getragen.

3.3. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Im Hinblick auf die Erstellung des kantonalen Richtplans, das Agglomerationsprogramm des Bundes und politische Vorstösse im Landrat, wurde die Zweckmässigkeitsstudie „Optimierung der ÖV-Anbindung des Leimentals“ des Kantons Basel-Landschaft vom März 2007 erstellt. Nach der Prüfung von diversen Varianten aus einem breiten Variantenfächer wurden in der Studie drei Varianten vertieft untersucht:

- eine oberirdische Verlängerung der Linie 2 vom Kronenplatz nach Bottmingermühle;
- eine Tunnelverbindung zwischen Bottmingen und dem Gundeldingerquartier mit einer unterirdischen Haltestelle „Bruderholzspital“;
- eine neue Tramverbindung zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen über den so genannten „Margarethenstich“.

Aus volkswirtschaftlicher Sicht geht der Margarethenstich (Tramstrecke Dorenbach – Margarethen) als Bestvariante hervor, da er je eingesetztem Franken den höchsten Nutzen erzielt.

Im Herbst 2008 wurde zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt und unter der Führung des Tiefbauamtes des Kantons Basel-Landschaft mit der Untersuchung der technischen Machbarkeit einer Tramverbindung zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen begonnen. Die zu bauende Infrastruktur liegt unmittelbar an bzw. auf der Kantonsgrenze zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Die technische und raumplanerische Machbarkeit des Margarethenstichs konnte bestätigt werden. Zudem wurde eine Voruntersuchung für die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt.

3.4. Alternativen

Neben den in Kap. 3.3 aufgezeigten Varianten wurden keine weiteren Alternativen untersucht. Aufgrund des aufgezeigten Bedarfs und des erfolgten Auftrags wird die "Nulllösung" nicht betrachtet.

4. Weiteres Vorgehen

Die weiteren Projektierungsschritte bestehen aus:

1. Erarbeitung eins Vorprojektes inkl. UVP 1. Stufe
2. Infrastrukturkonzessionsgesuch beim Bund
3. Erarbeitung eines Auflageprojektes inkl. UVP 2. Stufe
4. Einreichung des Plangenehmigungsgesuches beim Bund
5. Ausarbeitung des Bauprojektes

Da es sich bei diesem Projekt um eine neue Tramverbindung handelt, muss für die Erstellung einerseits eine Infrastrukturkonzession beantragt und andererseits ein Plangenehmigungsgesuch eingereicht werden. Grundlage für das Konzessionsgesuch bildet das Vorprojekt und für das Plangenehmigungsgesuch das Auflageprojekt. Zudem muss eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Leitbehörde für alle Verfahren und Konzessionen ist das Bundesamt für Verkehr.

Weil sich die Strasse am Margarethenstich im Besitz der Stadt Basel befindet, wird die Erstellung des Vorprojektes unter der Leitung des Hochbau- und Planungsamtes des Kantons Basel-Stadt erfolgen. Die nötigen Eingriffe in den Fuss des Margarethenhügels und die Anpassungen der Haltestellen Dorenbach liegen auf dem Gebiet der Gemeinde Binningen. Aus diesem Grund erfolgt die Erarbeitung in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Binningen.

Die Verfahrensabläufe und Bestimmungen für die Einholung der Kredite sind im Kanton Basel-Stadt zeitlich gesehen nicht deckungsgleich mit den Verfahren im Kanton Basel-Landschaft. Die Einholung der Kreditbeschlüsse ist im Kanton Basel-Stadt folgendermassen vorgesehen:

Genehmigung Ausgabenberichte für das Vorprojekt:	3. Quartal 2010
Genehmigung Projektierungs- und Ausführungskredit	4. Quartal 2011

Im Kanton Basel-Landschaft ist der Landratsbeschluss für den Baukredit im Sommer 2013 vorgesehen.

5. Termine

Falls die notwendigen finanziellen Mittel von beiden Kantonen bewilligt werden ist folgender Terminplan für die Projektierung vorgesehen:

Vorprojekt, Einreichen Konzessionsgesuch	Ende 2011
Auflageprojekt, Einreichen Plangenehmigungsgesuch	Mitte 2012

Für die Finanzierung des Kantons Basel-Landschaft müssen zwei Bedingungen erfüllt sein:

1. Es muss ein Kreditbeschluss durch den Landrat vorliegen.
2. Das Vorhaben muss im langjährigen Finanzplan und in den entsprechenden Jahresbudgets (Genehmigung durch den Landrat) eingestellt sein.

Die Finanzsituation des Kantons Basel-Landschaft ist in den nächsten Jahren angespannt. Es sind zu viele Vorhaben mit hohem Finanzbedarf angemeldet. Aus diesem Grund ist zurzeit keine Aussage über den definitiven Realisierungszeitpunkt möglich.

6. Kosten und Finanzierung

Aufgrund einer Grobschätzung werden die Baukosten auf CHF 17 Mio. inkl. MwSt geschätzt.

Es wird mit folgenden Projektierungskosten (inkl. MwSt) gerechnet:

Vorprojekt inkl. Konzessionsgesuch	CHF	640'000
Auflage- und Bauprojekt, Bewilligungsverfahren	<u>CHF</u>	<u>900'000</u>
Gesamtprojektierungskosten	CHF	1'540'000

Darin enthalten sind auch die Kosten für die Erstellung der jeweils phasenbezogenen Umweltverträglichkeitsberichte.

6.1. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Es ist vorgesehen, dass die Kosten von den beiden Kantonen hälftig geteilt werden. Dazu wird vorerst für die Finanzierung des Vorprojektes eine Vereinbarung unterzeichnet.

Für den Kanton Basel-Landschaft fallen folgende Projektierungskosten an:

Vorprojekt inkl. Konzessionsgesuch	CHF	320'000 inkl. MwSt.
Auflage- und Bauprojekt, Bewilligungsverfahren	CHF	450'000 inkl. MwSt.

Es wird ein Projektierungskredit über **CHF 770'000.-- inkl. MwSt.** beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss dem Bahnteuerungsinde-
 dex gegenüber der Preisbasis April 2009 bewilligt. Die Kosten werden zulasten des **Kontos 36604000 / AU 500427** verbucht.

Die Mittel sind entsprechend in den Budgets 2010 und 2011 sowie im Finanzplan eingestellt.

Das Projekt befindet sich in der A-Liste des Agglomerationsprogramms Basel. Um von der Bundesbeteiligung von 40% (maximal CHF 6.6 Mio.) an den Baukosten profitieren zu können, muss der Baubeginn bis Ende 2014 erfolgen. Nach heutiger Terminplanung ist ein Baubeginn im 1. Semester 2014 möglich, vorbehältlich der Finanzierung. Die Inbetriebnahme ist frühestens per Fahrplanwechsel im Dezember 2014 möglich. Grundlage für die allfällige Auszahlung von Bundesbeiträgen bildet eine Leistungsvereinbarung, die zwischen der Eidgenossenschaft, dem Kanton Basel-Landschaft und dem Kanton Basel-Stadt, abgeschlossen wird. Diese regelt die weiteren Einzelheiten und namentlich auch die Modalitäten der Auszahlung. Die Projektierung muss von den Kantonen vorfinanziert werden. Die Vereinbarung mit dem Bund wird erst vor Baubeginn abgeschlossen und da die Auszahlung der Bundesmittel; insbesondere der Zeitpunkt; noch offen ist, wird ein Bruttokredit beantragt.

7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Gemeinde Binningen

Wesentliche Aussagen (Zitat):

Die Gemeinde Binningen steht hinter einer baldigen Umsetzung des Projektes Margarethenstich, wie dies namens des Gemeinderates im Rahmen der direkten oder indirekten Vernehm-

lassungen in näherer Vergangenheit zum Ausdruck gekommen ist. Erwartet wird insbesondere eine Verbesserung beim Modalsplit, welche Binningen und auch andere Gemeinden des Leimentals tendenziell vom Durchgangsverkehr (MIV-Individualverkehr) entlastet wird.

BLT Baselland Transport AG

Stellungnahme ist per Mail eingetroffen. Wesentliche Aussagen (Zitat):

Die Landratsvorlage ist sehr gut abgefasst und alle wesentlichen Informationen sind darin enthalten.

Basler Verkehrs-Betriebe

Wesentliche Aussagen (Zitat):

Die BVB begrüsst die Inangriffnahme des Projektes Margarethenstich, das zu einer markanten Verbesserung der ÖV-Verbindungen ins Leimental und damit zu einer Verlagerung von Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr führen wird.

Gemäss aktueller Planung ist vorgesehen, die Linie 17 zunächst als Einsatzlinie zum Bahnhof SBB und von dort bis zum Bad. Bahnhof zu verlängern. Damit wird die heutige Einsatzlinie 1 der BVB vom Bahnhof SBB zum Bad. Bahnhof durch die Linie 17 abgelöst.

Gemäss Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982, soll die BVB auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft bzw. die BLT auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt möglichst gleich grosse Fahrleistungen real erbringen. Da diesbezüglich bereits ohne die Verlängerung der Linie 17 zum Bad. Bahnhof ein erheblicher Fahrleistungsüberhang zuungunsten der BVB besteht, ist gleichzeitig mit der Betriebsaufnahme der neuen Linie für eine adäquate Fahrleistungskompensation zugunsten der BVB zu sorgen.

Für die BVB ist es von zentraler Bedeutung, dass im Zeitpunkt der Überweisung der Landratsvorlage die Fahrleistungsaufteilung zwischen BVB und BLT einvernehmlich und konform mit der Vereinbarung über die Basler Verkehrsbetriebe und die BLT Baselland Transport AG vom 26. Januar 1982 geregelt werden kann. Entsprechende Kompromissvorschläge liegen dem Vorsteher des BUD vor.

Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Wesentliche Aussagen (Zitat):

Eine schnelle Verbindung aus dem Leimental zum Bahnhof Basel SBB ist seit Jahrzehnten ein Thema in den beiden Basel. Ich (RR Wessels, Anmerk. Red.) freue mich sehr, dass die Arbeiten an diesem Projekt nun soweit fortgeschritten sind, dass wir den Parlamenten in beiden Kantonen die erste Finanzierungsvorlage unterbreiten können. Seitens Basel-Stadt wird der entsprechende Ausgabenbericht voraussichtlich diesen Frühling vom Regierungsrat verabschiedet. Ich unterstütze die Tramverbindung durch den Margarethenstich sehr und habe grosses Interesse daran, dass das Projekt zügig voranschreitet. Allerdings ist es äusserst unbefriedigend, dass noch kein Betriebskonzept vorliegt. Unseres Erachtens muss das Betriebskonzept und die Aufteilung der Fahrleistungserbringung auf die beiden Betreiber BVB und BLT spätestens bei der Beratung des Planungskredites im Grossen Rat einvernehmlich geregelt sein (ca. Herbst 2010).

8. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 29. Juni 2010

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

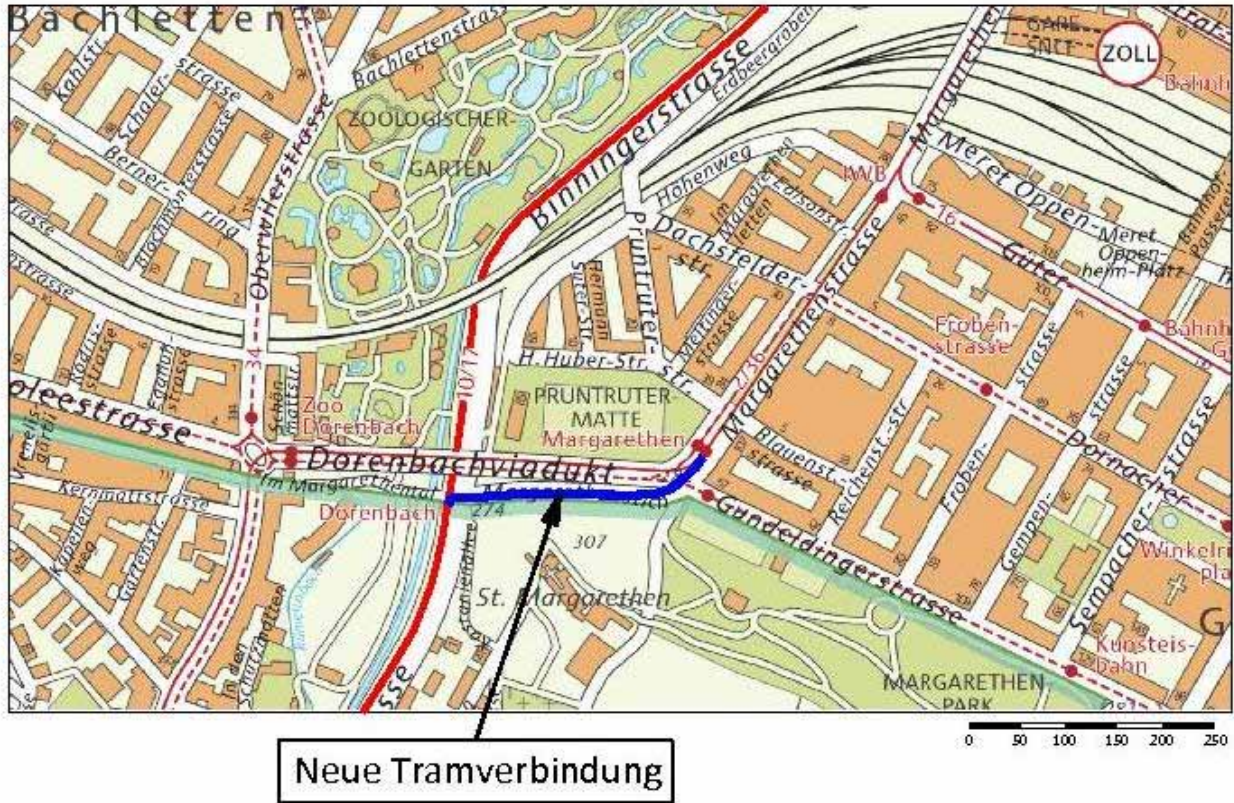
Mundschin

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)
- Anhang Lageplan Margarethenstich

9. Anhang

Lageplan Margarethenstich



Landratsbeschluss

über Tram Margarethenstich, Projektierungskredit

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt betreffend Tram Margarethenstich erforderliche Projektierungskredit für das Vor- und Bauprojekt von CHF 770'000.-- inkl. Mehrwertsteuer von 7.6 % wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen werden bewilligt.
2. Die Freigabe des Anteils für das Bauprojekt von CHF 450'000.-- inkl. Mehrwertsteuer von 7.6 % wird an die Bedingung geknüpft, dass der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt den Kredit für das Bauprojekts- und Ausführungskredit bewilligt.
3. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber: