



2016/348

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Tramverbindung Margarethenstich, Realisierungskredit

vom 08. November 2016



1. Zusammenfassung

Mit der Tramverbindung Margarethenstich kann eine schnelle und direkte ÖV-Verbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB angeboten werden. Der Bau einer neuen Tramstrecke zwischen den Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ wird die Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB wesentlich verkürzen. Die Fahrgäste können zwischen der Haltestelle Dorenbach und dem Bahnhof Basel SBB bis zu 5 Minuten Fahrzeit gewinnen. Gemäss heutigen Annahmen werden bis zu 8'000 Personen pro Tag und Richtung die Verbindung über den Margarethenstich nutzen. Die Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) wird auf 1'000 Personen pro Tag prognostiziert. Die neue Tramverbindung ist als ein wichtiges Teilstück im Tramnetz 2020 sowie im Agglomerationsprogramm der Region Basel enthalten. Mit der neuen Gleisverbindung wird eine wichtige Lücke im Tramnetz der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt geschlossen. Die Lage des Projektperimeters unmittelbar entlang der Kantonsgrenze am Fusse des Margarethenhügels führt dazu, dass die Tramverbindung ein partnerschaftliches Projekt beider Basler Kantone ist.

Da die Transportunternehmen und die Kantone bis zum Jahr 2023 verpflichtet sind, sämtliche Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungs-massnahmen den geltenden Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) anzupassen, wurde die entsprechende Planung für die Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ in das Projekt integriert. Das Kernprojekt bezeichnet das ursprüngliche Projekt, das sich mit der Integration der neuen Tramgleise in den vorhandenen Strassenraum des Margarethenstichs befasst. Es geht um die Verbindung zwischen den beiden bestehenden Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“. Das Kernprojekt umfasst auch die Hangsicherungsthematik am Margarethenhügel und am Dorenbachviadukt aufgrund des neuen verbreiterten Strassenquerschnitts sowie die Aspekte des Umweltschutzes und Ortsbildes entlang des neuen Trassees im Margarethenstich.

Gemäss der Vereinbarung zwischen den Regierungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt werden die Kosten für die Realisierung des Kernprojektes in der Höhe von CHF 21 Mio. ohne die baulichen Anpassungen der Haltestellen Dorenbach und Margarethen mit einem Schlüssel von einem Drittel zu Lasten Basel-Stadt und zwei Drittel zu Lasten Basel-Landschaft aufgeteilt. Daraus belaufen sich die gesamten Investitionskosten für den Kanton Basel-Landschaft für die Tramverbindung Margarethenstich auf **CHF 14'000'000 inkl. MwSt.**

2. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Inhaltsverzeichnis	3
3.	Rechtliche Grundlagen	4
4.	Begründung / Bedarf	4
4.1.	Einbindung in Planung	5
4.2.	Künftige Situation und Ziele	6
4.3.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	7
5.	Geplantes ÖV-Angebot auf den neuen Gleisen	7
6.	Das Projekt	8
6.1.	Die Teilprojekte und ihre Perimeter	8
6.2.	Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich	9
6.3.	Haltestelle „Dorenbach“	12
6.4.	Haltestelle „Margarethen“	12
7.	Umweltaspekte	13
7.1.	Denkmalschutz / Ortsbildschutz	13
7.2.	Naturschutz	13
7.3.	Archäologie	14
7.4.	Umweltschutz	14
8.	Termine	15
9.	Kosten und Finanzierung	15
9.1.	Investitionskosten	16
9.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	17
9.3.	Folgekosten	18
9.4.	Finanzrechtliche Prüfung	18
10.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	19
11.	Antrag	21
12.	Anhang	22

3. Rechtliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (Stand am 1. Januar 2008)
- Strassenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1958 (Stand am 1. Januar 2008)
- Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (Stand am 1. Juli 2016)
- Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (Stand am 1. August 2016)
- Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz
- Bundesgesetz vom 6. Oktober 2006 über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen im Berggebieten und Randregionen
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991
- Gesetz vom 20. November 1991 über den Natur- und Landschaftsschutz
- Gesetz vom 9. April 1992 über den Denkmal- und Heimatschutz
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft vom 25. Februar 2016
- Vereinbarung vom 26. Januar 1982 über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG

4. Begründung / Bedarf

Die BLT-Linien 10/17 sind das Hauptverkehrsmittel für die Erschliessung des Leimentals mit über 60'000 Einwohnern durch den öffentlichen Verkehr und besitzen die Funktion einer S-Bahn im Leimental. Mit der Tramverbindung Margarethenstich kann eine schnelle und direkte ÖV-Verbindung aus dem Leimental zum Bahnhof SBB angeboten werden. Der Bau einer neuen Tramstrecke zwischen den Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ wird die Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB wesentlich verkürzen. Die Fahrgäste können zwischen der Haltestelle Dorenbach und dem Bahnhof Basel SBB bis zu 5 Minuten Fahrzeit gewinnen. Gemäss heutigen Annahmen werden als Ganztageslinie bis zu 8'000 Personen pro Tag und Richtung die Verbindung über den Margarethenstich nutzen. Die Verlagerung vom MIV auf den ÖV wird auf 1'000 Personen pro Tag prognostiziert. Die neue Tramverbindung ist ein wichtiges Teilstück im Tramnetz 2020 sowie des Agglomerationsprogramms der Region Basel. Die neue Linienführung bis zum Badischen Bahnhof bietet zudem gegenüber der heutigen Führung der Linie 17 mehr umsteigefreie Verbindungen (Roche, Messe usw.).

4.1. Einbindung in Planung

Sowohl im kantonalen Richtplan des Kantons Basel-Landschaft wie auch im Richtplan von Basel-Stadt ist das Projekt als „Festsetzung“ enthalten. Folgende parlamentarische Beschlüsse aus Basel-Landschaft und Basel-Stadt bilden die Basis für das Projekt Tramverbindung Margarethenstich.

[Landratsbeschluss Nr. 2177 vom 28. Oktober 2010](#)

Grossratsbeschluss Nr. 10/50/34.1G vom 16. Dezember 2010 (P100851)

Grossratsbeschluss Nr. 15/02/07G vom 07.01.2015 (P131889)

Tramnetz 2020

Das bikantonal erarbeitete „Tramnetz 2020“ zeigt auf, wie das Tramnetz in der Region Basel in zehn bis fünfzehn Jahren aussehen könnte. Es sieht einen etappierten Ausbau von rund 21 neuen Strecken-Kilometern vor und ist auf die Verknüpfung von Tram und Regio S-Bahn ausgerichtet. Die Regierungen der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sehen das „Tramnetz 2020“ als Chance, das bestehende Tramnetz im Interesse der Bevölkerung in unserer Region zu optimieren.

Mit der neuen Gleisverbindung wird eine wichtige Lücke im Tramnetz der beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt geschlossen. Die Lage des Projektperimeters unmittelbar entlang der Kantonsgrenze am Fusse des Margarethenhügels führt dazu, dass der Margarethenstich ein partnerschaftliches Projekt beider Basler Kantone ist.

Express-Tram

Um die Fahrzeit vom Leimental an den Bahnhof Basel SBB zu verkürzen ist die Einführung eines Express-Trams zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB vorgesehen. Die Linie 17 soll von Rodersdorf/Flüh bis Ettingen alle Haltestellen bedienen, und dann beschleunigt bis zur Haltestelle Dorenbach verkehren. Von dort fährt das Express-Tram direkt via Margarethenstich zum Bahnhof SBB und voraussichtlich weiter über den Wettsteinplatz zum Badischen Bahnhof.

Die Linie 10 soll zwischen Ettingen und Dornach-Arlesheim auf derselben Route wie heute (Heuwaage – Aeschenplatz – Basel SBB) verkehren und an allen Haltestellen halten. Da die Linien 10 und 17 nicht dieselbe Route befahren, verkehren beide Linien von Montag bis Sonntag jeweils ganztags. Diese Massnahme hat ein hohes Nutzerpotential. Mit der Einführung eines Expressstrams verkürzt sich die Fahrzeit beispielsweise für Fahrgäste aus Ettingen zum Bahnhof SBB um ca. 10 Minuten. Das Projekt ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP) des Bundes im Ausbauschnitt 2030 angemeldet.

Agglomerationsprogramm Basel

Der Bund unterstützt verkehrliche Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms finanziell. Die Tramverbindung über den Margarethenstich ist in der Leistungsvereinbarung zur 1. Generation vom 07.02.2011 zwischen dem Bund und der Agglomeration Basel als A-Massnahme enthalten und vom Bund als mitfinanzierungsberechtigtes Projekt beschlossen.

Ozeanium / Heuwaage

Der Zoo Basel plant auf der Heuwaage den Neubau eines Ozeaniums. Der Projektwettbewerb wurde im November 2012 juriiert. Zurzeit läuft das Bebauungsplanverfahren. Um das Baufeld für das Ozeanium freispielen zu können, werden umfangreiche Anpassungen am gesamten Strassenraum im Bereich rund um das Ozeanium und der Heuwaage notwendig. Insbesondere muss das bestehende Tramtrasse verlegt werden und die Wendeschlaufe muss aufgehoben werden. Das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt hat für die Umgestaltung der Binnergerstrasse und Heuwaage eine Vorstudie erarbeitet. Die wirtschaftlichste Realisierung der Umgestaltung Binnergerstrasse ist bei einer Vollsperrung des Trambetriebs im Abschnitt Heuwaage – Zoo möglich. Um einen Schienenersatzverkehr für das Leimental zu vermeiden, soll die Linie 10 in diesem Zeitraum von der Haltestelle Dorenbach via Margarethenstich – Margarethenstrasse – innere Margarethenstrasse zur Heuwaage umgeleitet werden. Der Gleisbau in der Binnergerstrasse und der Bau des Ozeanium erfolgt demzufolge erst nach Inbetriebnahme des Margarethenstichs. Die Ausweichroute via Margarethenstich wird von den BLT auch nach Abschluss der Bauarbeiten, im Bereich der Heuwaage, bei Grossveranstaltungen in der Innenstadt (Fasnacht etc.) und Betriebsstörungen genutzt werden.

STOT / ABAC

Das ASTRA (Bundesamt für Strassen) hat bis 2012 für ABAC (Autobahnanschluss Basel City, „Gundelitunnel“) eine Vorstudie erarbeiten lassen. Der voraussichtliche Umsetzungshorizont ist bei diesem Projekt langfristig und deutlich später als bei der Tramverbindung Margarethenstich. Es erscheint daher nicht als sinnvoll, allfällige bauliche Auswirkungen des Autobahnprojektes auf das Tramprojekt zum jetzigen Zeitpunkt zu berücksichtigen und aufwendig zu integrieren. Einzig die aus dem Jahr 2011 vorliegenden Verkehrsprognosen betreffend Simulation mit ABAC wurden auf ihre Relevanz hin geprüft. Das Ergebnis ist für das Tramprojekt nicht entscheidend.

4.2. Künftige Situation und Ziele

Mit dem Bau der Gleisverbindung im Margarethenstich wird eine attraktive und schnelle Direktverbindung zwischen Basel SBB und dem Leimental geschaffen. Bereits seit längerer Zeit ist die direkte und schnellere Anbindung an den Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehr ein Anliegen der Bevölkerung im Leimental. Der Bau einer neuen Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen wird die Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB wesentlich verkürzen. Die betroffenen Fahrgäste könnten zwischen Bottmingen und dem Bahnhof Basel SBB bis zu 5 Minuten Fahrzeit gewinnen. Als Ganztageslinie werden voraussichtlich bis zu 8'000 Personen pro Tag und Richtung die Verbindung über den Margarethenstich nutzen.

Die Projektziele für die Tramverbindung Margarethenstich:

- Schnelle und direkte Tramverbindung zwischen dem Leimental und Bahnhof SBB (im Endzustand Badischer Bahnhof, entsprechend Tramnetz 2020)
- Zuverlässiger und störungsfreier ÖV-Betrieb mit guter Erreichbarkeit, komfortablen Umsteigebeziehungen und behindertengerechten Haltestellen

- Ausreichender Verkehrsfluss
- Optimierte Integration des Fuss- und Veloverkehrs in die neue Strassenraumaufteilung

Die Ziele müssen unter Einhaltung der Anforderungen des Ortsbildschutzes und des Naturschutzes erreicht werden.

4.3. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

In der Vorstudie wurden verschiedene Tramführungsvarianten im Margarethenstich geprüft. Die Variante Mischtrasse talwärts und Eigentrassee bergwärts ging als Bestvariante aus den Untersuchungen hervor. In der Phase der Erarbeitung des Vorprojektes wurde die verkehrstechnische Machbarkeit mittels Simulation der zu erwartenden Verkehrssituation im Endzustand geprüft. Die Bestvariante wurde optimiert, so dass die Tramführung bei den jeweiligen Knotenzufahrten im Eigentrassee erfolgen kann. Zudem wurden die städtebaulichen und denkmalpflegerischen Aspekte sowie die Naturschutzfragen detailliert geprüft. Der Geländeschnitt beim Margarethenhügel und der Übergang von Land zu Stadt benötigt besondere Aufmerksamkeit.

5. Geplantes ÖV-Angebot auf den neuen Gleisen

Der Auftrag für Tramgleise im Margarethenstich basiert auf dem Angebotskonzept im Tramnetz 2020, das eine direkte Linie im 7.5 Min-Takt vom Leimental via Margarethenstich zum Bahnhof SBB - Wettsteinbrücke - Badischer Bahnhof vorsieht. In einer Anfangsphase soll diese Linie als Einsatzlinie in den Hauptverkehrszeiten bis Badischer Bahnhof verkehren. Sie wird dann schrittweise zu einer Ganztageslinie ausgebaut werden. Die beiden Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben sich geeinigt, dass die neue Linienführung durch die BLT als Linie 17 betrieben werden soll.

Die Inbetriebnahme der neuen Tramstrecke im Margarethenstich führt vorerst zu keiner Mehrleistung der BLT auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt. Die künftige Linienführung der Linie 17 ist sogar etwas kürzer als die heutige (Kantonsgrenze – Heuwaage – Schiffflände bzw. Wiesenplatz). Erst mit dem Ausbau der Linie 17 zu einer Ganztagslinie nimmt das Leistungsvolumen der BLT auf Gebiet des Kantons Basel-Stadt zu. Basierend auf dem Grundsatz der möglichst ausgeglichenen Leistungserbringung der beiden Transportunternehmungen auf den Territorium des jeweiligen Nachbarkantons, gemäss der Vereinbarung über die BVB und BLT vom 26.01.1982, soll im Gegenzug die BVB auf dem Kantonsgebiet von Basel-Landschaft Mehrleistungen erbringen (auf den geplante Ausbauten: Tram Letten, Tram Dreispitz, Tramverlängerung Salina Raurica usw.).

Für die Tramverbindung Margarethenstich braucht es gemäss Auskunft des BAV keine neue Konzession. Die bestehende Konzession der BVB-Linie 2 kann erweitert werden.



Abbildung 1: Linienführung Tram Linie 17 bis und nach Fahrplanwechsel Dezember 2020

6. Das Projekt

6.1. Die Teilprojekte und ihre Perimeter

Da die Transportunternehmen und die Kantone bis zum Jahr 2023 verpflichtet sind, sämtliche Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs im Zuge von Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen den geltenden Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) anzupassen, wurde die entsprechende Planung für die Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“ in das Projekt integriert. Das Gesamtprojekt beinhaltet somit drei Teilprojekte mit den folgenden Perimetern:

- Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich (Basel-Stadt und Basel-Landschaft)
- Haltestelle „Margarethen“ (Basel-Stadt)
- Haltestelle „Dorenbach“ (Basel-Landschaft)

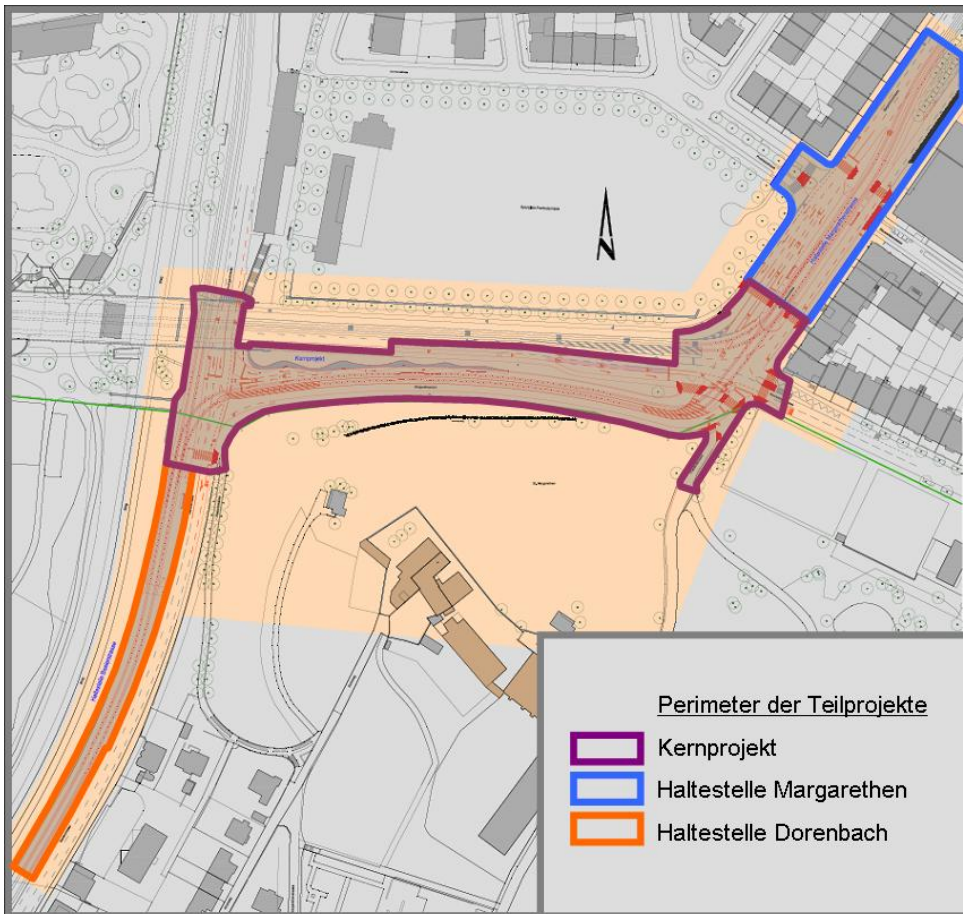


Abbildung 2: Perimeter der Teilprojekte

6.2. Kernprojekt Tramverbindung Margarethenstich

Das Kernprojekt bezeichnet das ursprüngliche Projekt, das sich mit der Integration der neuen Tramgleise in den vorhandenen Strassenraum des Margarethenstichs befasst. Es geht um die Verbindung zwischen den beiden bestehenden Haltestellen „Dorenbach“ und „Margarethen“. Die behindertengerechte Ausgestaltung der Haltestellen selbst ist nicht Bestandteil des Kernprojektes, sondern eigenständige Teilprojekte. Das Kernprojekt umfasst auch die Hangsicherungsthematik am Margarethenhügel und am Dorenbachviadukt aufgrund des neuen, verbreiterten Strassenquerschnitts sowie die Aspekte des Umweltschutzes und Ortsbildschutzes entlang des neuen Trassees im Margarethenstich.

Entsprechend dem vorliegenden Vorprojekt wird die neue Tramlinie den Margarethenstich talwärts im Mischverkehr, das heisst gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr und den Velos befahren. Die Strassenbreite ist so gewählt, dass das Tram die Velos überholen kann. In der Knotenzufahrt auf die Baslerstrasse/Binneringerstrasse verschwenken die Gleise so, dass das Tram in einem Eigentrassee zu stehen kommen kann, ohne den restlichen Verkehr zu behindern respektive dass es selbst bis an den Knoten ungehindert zufahren kann. Der Eingriff des Tramverkehrs in den Knoten wird gegenüber dem anderen Verkehr mittels einer

Bahnsicherungsanlage erfolgen, d.h. bei Anmeldung eines Trams wird dem MIV Rot signalisiert. Diese Steuerung priorisiert den Tramverkehr. Den Fussgängern steht entlang der Dorenbachböschung im Margarethenstich kein Trottoir mehr zur Verfügung. Der entsprechende Bedarf ist bereits heute äusserst gering, sodass diese Fläche in die Bemühungen zur Reduktion des neuen Strassenquerschnitts eingeflossen ist. Mit dem Tram über den Margarethenstich werden diejenigen, welche heute zwischen den Haltestelle „Dorenbach“ und „Margarethen“ zu Fuss auf die Buslinie 36 umsteigen, wegfallen, sodass das Fussgängeraufkommen im Margarethenstich tendenziell weniger werden wird.

Bergwärts schwenkt das Tramgleis nach ca. 75 Metern aus dem Mischtrasse in ein Eigentrassee, sodass die Knotenzufahrt auf die Gundeldingerstrasse / Margarethenstrasse / Dorenbachviadukt (Knoten „Dorenbach Ost“) ebenfalls ohne Konflikte zwischen Tram und den übrigen Verkehrsteilnehmern sichergestellt werden kann. Mittels der LSA-Steuerung kann im Normalfall ein Halten und Anfahren des Trams in der relativ starken Steigung des Margarethenstichs vermieden werden.

Der Bau der neuen Tramlinie erfordert eine Verbreiterung des bestehenden Querschnitts des Margarethenstichs (siehe Anhang 2). Die Anforderungen des Naturschutzes und der Denkmalpflege engen die Möglichkeiten der Ausdehnung deutlich ein. Während der Naturschutz die Böschung auf Seite Dorenbachviadukt mit den darin lebenden Gehäuseschneckenarten als besonders schützenswert taxiert, sieht die Denkmalpflege den Blick auf den Margarethenhügel mit dem denkmalgeschützten Ensemble der Margarethenkirche als besonders erhaltenswert an. Neben der Minimierung des notwendigen Strassenquerschnitts an sich, konnte für diese sich widersprechenden Anforderungen in enger Zusammenarbeit mit den involvierten Amtsstellen eine für alle tragbare Lösung gefunden werden.

Diese Lösung gewährleistet, dass auf der Seite Margarethenhügel lediglich ein minimaler Eingriff in den Böschungsfuss erfolgen muss und somit das heutige Erscheinungsbild nur unwesentlich verändert wird. Der Eingriff in die Böschung Seite Dorenbachviadukt erfolgt durch eine, von der Denkmalpflege der beiden Kantone akzeptierten, gestalteten Stützmauerkonstruktion. Somit gelingt es, den Margarethenhügel in seiner heutigen Erscheinungsform zu erhalten. Den naturschutzrechtlichen Belangen - insbesondere für den notwendigen Eingriff in die Böschung am Dorenbachviadukt - wird ausreichend Rechnung getragen. Für die in diesem Zusammenhang erforderlichen Ausgleichsflächen und Ersatzmassnahmen wird gesorgt (siehe Kapitel 6).

Das Velo wird bergwärts neben den Fussgängern auf Trottoirniveau (3.30 m breit) zusammen geführt. Kurz vor der Friedhofstrasse wird das Velo wieder auf das Niveau der Strasse auf einen Velostreifen geführt. Das Tram wird bergwärts neben der MIV-Spur auf dem Eigentrassee geführt.

Knoten Baslerstrasse / Margarethenstich

Heute funktioniert der Knoten ungeregelt, das Tram der BLT Linie 10 und 17 wird auf einem Eigentrassee in Seitenlage parallel zur Basler- / Binningerstrasse geführt. Mit dem Tram in Richtung Margarethenstich bekommt der Knoten einen zusätzlichen Verkehrsträger. Die Geometrie und die Funktionsweise des Knotens konnten weitestgehend beibehalten werden. Um einen reibungslosen ÖV-Betrieb zu gewährleisten, ist jedoch eine Bahnsicherungsanlage notwendig. Diese hält den Individualverkehr bei einer Tramfahrt in den respektive vom

Margarethenstich zurück, sobald sich das Tram angemeldet hat. Wenn kein Tram den Knoten befährt, funktioniert dieser wie heute unregelmäßig. Linksabbieger vom Margarethenstich in die Baslerstrasse müssen heute in der Abendspitze oft etwas länger auf ihre Lücke warten. Dies führt talwärts zu Rückstau, längeren Wartezeiten und insgesamt zu einer etwas schlechteren Verkehrsqualitätsstufe. Wird zukünftig vor dem Tram der Verkehr ausgestossen, verbessert sich die Verkehrsqualität in der Abendspitze für die talwärts fahrenden Fahrzeuge. In der Morgenspitze verändert sich an der Verkehrsqualität nichts. Die Verkehrsqualität wird wie heute als gut eingestuft.

Das Velo hat über den gesamten Knotenbereich Velostreifen zur Verfügung, einzig beim Linksabbieger von der Binningerstrasse in den Margarethenstich und beim Rechtsabbieger vom Margarethenstich in die Binningerstrasse musste aus Platzgründen darauf verzichtet werden. Der Linksabbieger ist von den Velos schwach frequentiert und der Rechtsabbieger ist mit ca. 20 PW in der Spitzenstunde sehr schwach ausgelastet. Der Verzicht stellt somit kein Problem dar.

Die Fussgänger haben weiterhin den Fussgängerstreifen über die Baslerstrasse zur Verfügung, der nicht mit einer Lichtsignalanlage geregelt ist. Bei einem Trameingriff (sowohl bei Fahrt in den, respektive vom Margarethenstich) können die Fussgänger im Schatten des Trams die Strasse auf dem Fussgängerstreifen queren, da der Individualverkehr zurückgehalten wird. Wenn kein Tram den Knoten befährt haben die Fussgänger auf dem Fussgängerstreifen Vortritt gegenüber dem Individualverkehr. Die Ausfahrt der Kastanienallee in die Baslerstrasse erhält ein eigenes Signal.



Abbildung 3: Modellfoto: Blick auf den Margarethenstich mit der neuen Stützkonstruktion auf der Seite Dorenbachviadukt und der neuen Strassenraumaufteilung.

Knoten Gundeldingerstrasse / Margarethenstrasse / Dorenbachviadukt / Margarethenstich

Am Knoten sind mit dem Tram über den Margarethenstich Anpassungen notwendig. Die Zu- und Wegfahrt der Margarethenstrasse bleibt vom Prinzip her gleich, in Zusammenhang mit der Anpassung der Haltestelle aufgrund der Anforderungen des BehiG wurden einige Optimierungen vorgenommen. Heute ist die Friedhofsstrasse gegenüber dem Margarethenstich vortrittsberechtigt, mit dem Bau der Tramgleise wird die Friedhofstrasse nicht mehr vortrittsberechtigt sein sondern mittels Trottoirüberfahrt dem Margarethenstich untergeordnet sein. Die Zufahrt zur Friedhofstrasse von der Margarethenstrasse wird neu nur noch für Velos (kantonale Radroute) gestattet sein. Diese haben neu in der Margarethenstrasse neben der MIV Linksabbiegespur einen Linksabbiegevelostreifen. Von diesem können die Velos für den indirekten Linksabbieger auf das Trottoir und anschliessend in die Friedhofstrasse fahren. Linksabbiegende Velos in die Gundeldingerstrasse können sich direkt in den Velostreifen (Dorenbachviadukt-Gundeldingerstrasse) einordnen. Die Zufahrt für den MIV in die Friedhofstrasse erfolgt nur noch als Rechtsabbieger vom Margarethenstich, die Ausfahrt als Rechtsabbieger Richtung „Dorenbach Ost“.

Auf dem Dorenbachviadukt wurden die Fahrspuren zugunsten der Velos angepasst. Mit der Einführung der Tramgleise im Margarethenstich ist in Zukunft das Rechtsabbiegen für Lastwagen aufgrund der engen Platzverhältnisse vom Dorenbachviadukt in den Margarethenstich nicht mehr möglich. Die Lastwagen können weiterhin aus der Margarethenstrasse in den Margarethenstich fahren. Diejenigen, die vom Dorenbachviadukt zufahren möchten, können dies via U-Turn in der Margarethenstrasse tun.

6.3. Haltestelle „Dorenbach“

Unterhalb des Margarethenstichs, beim Knoten Binningerstrasse / Baslerstrasse / Margarethenstich, schliesst die Haltestelle „Dorenbach“ an den Perimeter des Kernprojektes an. Die Haltestelle „Dorenbach“ wird durch die Tramlinie 10 und 17 bedient. Das Tram wird entlang der Baslerstrasse in Seitenlage auf einem Eigentrassee geführt. Die Haltestelle befindet sich mit einem Schottertrasse in Seitenlage. Heute wird die Haltestelle von einigen Fahrgästen zum Umsteigen auf die Buslinie 36 benutzt (zu Fuss bis Haltestelle „Margarethen“). Die generelle Lage der Haltestelle „Dorenbach“, in Seitenlage entlang der Baslerstrasse auf einem Eigentrassee, ändert sich mit vorliegendem Projekt nicht. Die BehiG-Anpassung der Perrons einerseits und die Weichenanlage für die neue Tramführung in den Margarethenstich andererseits löst an der Haltestelle „Dorenbach“ eine leichte Verschiebung in südliche Richtung aus, was entsprechende Anpassungen an den bestehenden Gleisen erfordert.

6.4. Haltestelle „Margarethen“

Oberhalb des Margarethenstichs, beim Knoten „Dorenbach Ost“ (Margarethenstich / Gundeldingerstrasse / Margarethenstrasse / Dorenbachviadukt), schliesst die Haltestelle „Margarethen“ an den Perimeter des Kernprojektes an. Die Haltestelle „Margarethen“ ist eine Inselhaltestelle in einem typisch städtischen Kontext. In Fahrtrichtung Land halten die Tramlinie 2 und die Buslinie 36, in Fahrtrichtung Stadt wird sie durch die Tramlinie 2 bedient. Die Haltestelle „Margarethen“ stellt im ÖV-Netz eine wichtige Verknüpfung mit der Buslinie 36 dar,

welche durch die neue Tramführung über den Margarethenstich noch an Bedeutung gewinnt. Zukünftig können die Fahrgäste aus dem Leimental an der Haltestelle „Margarethen“ direkt Richtung Dreispitz oder Richtung Basel-West umsteigen und müssen nicht mehr zu Fuss von der Haltestelle Dorenbach via Margarethenstich hochlaufen. Der BehiG-Ausbau der Haltestelle „Margarethen“ erfordert eine Anpassung der Geometrie (gerade und erhöhte Haltekante) der Inselhaltestelle, wodurch eine Anpassung des gesamten Querschnitts der Margarethenstrasse ausgelöst wird. Zudem ermöglicht dies Verbesserungen für den Veloverkehr umzusetzen.

7. Umweltaspekte

7.1. Denkmalschutz / Ortsbildschutz

Der Margarethenhügel ist zusammen mit der Margarethenkirche, dem Margarethengut und der Aussichtskanzel ein einzigartiges, wertvolles Ensemble. Die Margarethenkirche wird erstmals 1251 als Pfarrkirche im Besitze des Bischofs von Basel erwähnt, vermutlich gehen die Ursprünge aber bis ins 9. Jahrhundert zurück. Funde auf St. Margarethen zeugen von Besiedlungskernen aus dem Jahr 2500 vor Christus. Ein wichtiger Verbindungsweg führte in erhöhter und vor Überschwemmungen (Birsig) geschützter Lage dem Margarethenhügel entlang. Der Margarethenhügel ist aus Sicht des Städtebaus, des Ortsbildes, des Denkmalschutzes, der Archäologie, aber auch des Landschaftsschutzes bedeutend. Mit der Margarethenkirche und dem Margarethengut prägt er an dieser Stelle das Stadt- bzw. Landschaftsbild sehr stark. Er markiert den Übergang von ländlich zu städtisch, von Landschaft zu Stadt. Deshalb wurden im Vorprojekt alle Anstrengungen unternommen worden, um den Hügel sanft und natürlich bis zur neu projektierten Strasse abfallen zu lassen, so dass die bestehende Topographie beinahe vollständig erhalten bleibt. Ebenso bleibt der historische Weg erhalten, der von Bäumen begleitet horizontal den Hügel entlang läuft.

In Absprache und eingehender Diskussion mit der Denkmalpflege von beiden Kantonen bekommt die neue Stützwand auf der Seite des Dorenbachviadukts eine entsprechende Gestaltung. Die Wand schlängelt sich dem Dorenbachviadukt entlang hoch und thematisiert so diesen neuen Verbindungsraum.

7.2. Naturschutz

Auch bezüglich Naturschutz ist der Margarethenhügel schutzwürdig. Der Weidrasen ist sehr artenreich und wird im unteren Bereich durch eine Anzahl hochstämmiger Bäume, Hecken und Strauchgruppen bereichert. Besonders zu erwähnen ist das Vorkommen der regional sehr seltenen Pflanze des Knöllchen-Steinbrechs. Die Baumreihe am Fuss des Margarethenhügels befindet sich auf Stadtbasler Boden und untersteht dem Baumschutzgesetz.

Auf der Böschung des Dorenbachviadukts leben seltene Schneckenarten. Im Zuge der Planungen wurde in Zusammenarbeit mit einem Molluskenexperten eine erfolgreiche Probeumsiedlung der stark an den Boden gebundenen Schnecken auf eine Probefläche in Liestal durchgeführt. Die Beobachtungen haben ergeben, dass die Schnecken die Umsiedlung

überlebt haben. Es ist vorgesehen, dass die Schneckenpopulation welche entfernt werden muss, ausserhalb des Projektes auf extra ausgewählten Flächen auf der Auffüllung über dem neuen Tunnel der A22 in Füllinsdorf und Liestal wieder angesiedelt werden soll. Auf den nach der Neugestaltung verbleibenden resp. neu angelegten Böschungsteilen entlang des Dorenbachviadukts werden der Boden mit den Schnecken sowie die dazugehörigen Magerwiesenstücke wieder aufgebracht.

Die erfolgreiche Probeumsiedlung ermöglichte, das Projekt gesamthaft näher an das Dorenbachviadukt zu schieben und somit den Margarethenhügel weitgehend zu schonen. Sowohl die landschaftliche und historische Bedeutung des Hügels als auch das Vorkommen des Knöllchen-Steinbrechs, die historische Quellfassung und der historische Weg können somit erhalten werden.

Für die an der Böschung des Dorenbachviadukts entfallende Fläche (rund 500 m²) und den beanspruchten baselstädtischen Anteil am Margarethenhügel (ca. 150 m²) wird als Ersatzmassnahme das asphaltierte Dach des nahe gelegenen Unterwerkes der IWB in der Binneringerstrasse begrünt (ca. 700 m²). Für den entfallenden basellandschaftlichen Anteil am Margarethenhügel (rund 100 m²) sind Baum- und Gehölzpflanzungen im Umfeld vorgesehen.

Der in der Margarethenstrasse entstehende Ersatzflächenbedarf von ca. 230 m² wird durch die Schaffung von neuen Baumrabatten im St. Alban-Ring kompensiert (250 m²).

7.3. Archäologie

Der Margarethenstich selbst ist historisch eine wichtige Verkehrsachse. Ein von einer Baumreihe begleiteter historischer Verkehrsweg ist am Fusse des Hügels deutlich ablesbar. Im Bereich des Projektes liegen zwei archäologische Zonen (Steinzeitliche Siedlung und hochmittelalterliche Kirche Margarethenhügel sowie Römische Siedlung Margarethenstich). Zu erwähnen ist auch eine historische Quellfassung (unterirdischer Stollen von mehreren 100 m Länge) im Margarethenhügel. Bei den geologischen Sondierungen, welche auch innerhalb der Archäologischen Zonen am Margarethenhügel stattgefunden haben, wurden keine archäologischen Funde gemacht. Die weiteren Sondierungen erfolgen baubegleitend. Die unterirdischen Stollenbauwerke der Margarethenquelle im Margarethenhügel werden vom Projekt nicht tangiert. Gleichwohl können die (privaten) Bestrebungen, die Stollen zu sanieren und zugänglich zu machen, mit dem Projekt koordiniert werden.

7.4. Umweltschutz

Bezüglich Lärm ist das neue Trasse am Margarethenstich unkritisch, da abgesehen von der Erholungsnutzung keine lärmempfindlichen Nutzungen vorhanden sind.

Der Umweltbereich Luft ist nur in der Bauphase relevant und nicht kritisch.

8. Termine

Vorbehältlich des Kreditbeschlusses durch den Landrat und dass keine Einsprachen erhoben werden, sieht der Terminplan folgende Meilensteine vor:

Einreichen Plangenehmigungsgesuch beim Bund	4. Quartal 2016
Kreditbeschluss Basel-Landschaft	1. Quartal 2017
Baubeginn	2. Quartal 2018
Inbetriebnahme	4. Quartal 2020

9. Kosten und Finanzierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft bewilligte am 28. Oktober 2010 den Projektierungskredit für die Tramverbindung Margarethenstich in der Höhe von CHF 770'000.- (inkl. 7.6% MwSt.).

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt bewilligte am 16. Dezember 2010 den Planungskredit für das Vorprojekt für die Tramverbindung Margarethenstich von CHF 320'000.- (inkl. 7.6% MwSt.).

Mit Beschluss vom 7. Januar 2015 bewilligte der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt den Projektierungs- und Baukredit für die Tramverbindung Margarethenstich in der Höhe von CHF 11'384'500.- inkl. MwSt. Die Planungskosten für die Stufen Vorprojekt, Bauprojekt / Auflageprojekt und Bewilligungsverfahren werden, abgestützt auf die vorliegenden Beschlüsse des Landrats und des Grossen Rats und gemäss der „Finanzierungsvereinbarung über die Planung und Projektierung einer Tramlinie im Margarethenstich“ vom 27.06.2011 sowie vom 6. August 2013 von den beiden Kantonen je hälftig getragen.

Die Kostenschätzung des Vorprojektes (+/-20%, April 2013) auf deren Basis der Kanton Basel-Stadt den Grossratsbeschluss fällte, geht von Gesamtkosten über alle Teilbereiche von CHF 27.5 Mio. inkl. MwSt. aus. Darin enthalten sind neben der neuen Infrastruktur zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen auch die Anpassungen an den Haltestellen selbst. Die Kosten für den Bau der Tramverbindung (Kernprojekt) über den Margarethenstich ohne die baulichen Anpassungen der Haltestellen Dorenbach und Margarethen werden auf CHF 21 Mio. inkl. MwSt. geschätzt.

Für die bauliche Anpassung der Haltestelle Margarethen wird mit Kosten von CHF 4.2 Mio. inkl. MwSt. gerechnet.

Für die bauliche Anpassung der Haltestelle Dorenbach wird mit Kosten von CHF 2.3 Mio. inkl. MwSt. gerechnet.

9.1. Investitionskosten

Auf Basis des aktualisierten Projektierungsstandes werden die Kosten für das eigentliche Kernprojekt der Tramverbindung Margarethenstich, ohne Werkleitungsumlegungen, auf eine Höhe von CHF 21 Mio. inkl. MwSt. geschätzt:

Tief- und Strassenbau	CHF	1'730'000
Gleis- und Fahrleitungsbau	CHF	8'250'000
Kunstabauten	CHF	2'520'000
Umgebungsarbeiten inkl. Ersatzmassnahmen	CHF	1'130'000
Steuerungen, Signalisierung und Markierung	CHF	900'000
Verkehrsführung, Öffentlichkeitsarbeit, Diverses	CHF	1'450'000
Honorare (u.a. Projektierung, Bauleitung)	CHF	1'800'000
Unvorhergesehenes	CHF	1'620'000
Zwischentotal	CHF	19'400'000
Mehrwertsteuer	CHF	1'550'000
Landerwerb	CHF	50'000
Gesamtkosten	CHF	21'000'000

Gemäss der Vereinbarung vom 11.05.2016 zwischen den Regierungen von Basel-Landschaft und Basel-Stadt werden die Kosten für die Realisierung des Kernprojektes ohne die baulichen Anpassungen der Haltestellen Dorenbach und Margarethen mit einem Schlüssel von einem Drittel zu Lasten Basel-Stadt und **zwei Drittel** zu Lasten Basel-Landschaft aufgeteilt.

Daraus belaufen sich die gesamten Investitionskosten für den Kanton Basel-Landschaft für die Tramverbindung Margarethenstich auf **CHF 14'000'000 inkl. MwSt.** Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Diese Kosten gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2017: CHF 500'000 inkl. MwSt.
- 2018: CHF 5'000'000 inkl. MwSt.
- 2019: CHF 5'000'000 inkl. MwSt.
- 2020: CHF 2'500'000 inkl. MwSt.
- 2021: CHF 1'000'000 inkl. MwSt.

Das Projekt ist im aktuellen Investitionsprogramm 2017 - 2026 enthalten.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
23140.037	700834	56400000

9.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Der Kanton Basel-Stadt muss für die Finanzierung von einem Drittel des Kernprojektes, die Gesamtkosten für den Umbau der Haltestelle Margarethen sowie die Werkleitungsarbeiten aufkommen. Die Gelder wurden am 07.01.2015 durch den Grossen Rat bewilligt.

Die bauliche Anpassung der Haltestelle Dorenbach mit einer geschätzten Höhe von CHF 2.3 Mio. inkl. MwSt. wird vollumfänglich durch die BLT, über die Leistungsvereinbarung Infrastruktur 2017 – 2020 mit dem Bund, finanziert. Die Kosten wurden beim Bundesamt für Verkehr angemeldet.

Das Projekt befindet sich in der A-Liste der 1. Generation des Agglomerationsprogramms Basel. Die Bundesbeteiligung für den Bau der Tramverbindung Margarethenstich beläuft sich gemäss der Leistungsvereinbarung auf max. 6.59 Mio. Franken (Stand Okt. 2005 zuzüglich MwSt. und zuzüglich Teuerung). Der genaue Betrag wird in der Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund bestimmt. Diese Finanzierungsvereinbarung wird unterzeichnet, wenn das Projekt rechtskräftig und die Finanzierung gesichert ist; d.h. erst nachdem der Landratsbeschluss im Kanton Basel-Landschaft zum Baukredit und die Plangenehmigung des Bundesamtes für Verkehr (BAV) vorliegt. Die Beteiligung des Bundes wird entsprechend des Finanzierungsschlüssels des Kernprojektes zu zwei Drittel dem Kanton Basel-Landschaft und zu einem Drittel dem Kanton Basel-Stadt zu Gute kommen.

9.3. Folgekosten

Zusammenfassung Folgekosten						
in CHF						
		12/2020	2021	2022	2023	2024
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	14'000'000				
3	Betriebskosten	0	1	1	1	1
	Unterhaltskosten		0	0	0	0
	Abschreibungen		348'750	348'750	348'750	348'750
	Zinskosten		227'500	227'500	227'500	227'500
	Folgekosten	0	576'251	576'251	576'251	576'251
4	Folgertrag		0	0	0	0
3-4	Folgekosten netto	0	576'251	576'251	576'251	576'251

Die Folgekosten werden erstmals im AFP 2018-2021 berücksichtigt werden.

9.4. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

10. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der **Gemeinde Binningen** ging folgende Stellungnahme ein:

Das Projekt wird seitens der Gemeinde Binningen wie bereits mehrfach geäussert begrüsst. Die Gemeinde Binningen hatte denn auch beim Variantenstudium für eine bessere und schnellere Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB bereits mitgewirkt. Die Umsetzung der Tramverbindung Margarethenstich führt zu einer direkten und schnelleren Anbindung an den Bahnhof SBB. Das kommt den Bewohnern im hinteren Leimental zugute, aber auch der Binninger Bevölkerung. Die schnellere Verbindung zum Bahnhof SBB führt zu einer Reduktion des Motorisierten Individualverkehrs auf den kantonalen Hauptverkehrsstrassen in der Talachse. Dies bringt eine Verflüssigung respektive Beschleunigung des MIV und des ÖV mit sich, wodurch neben der Kapazität auch die Attraktivität Binningsens und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Anlässlich der Vernehmlassung vom 28. Mai 2014 zum Vorprojekt wies die Gemeinde Binningen die planenden Behörden auf folgende Anliegen hin:

1. Haltestelle Dorenbach: Der Fussgängerstreifen auf der Baslerstrasse wird versetzt. Eine gute Anbindung der Kastanienallee an den Übergang soll sichergestellt werden.
2. Erschliessung Kastanienallee: Die Liegenschaft Baslerstrasse 1 ist über die Kastanienallee erschlossen. Eine eigene Ampelanlage für die Zufahrt ist zu prüfen.
3. Zufahrt zu Friedhofstrasse ab Margarethenstich: Die Zufahrt von der Baslerstrasse herkommend soll erhalten bleiben, damit keine Zufahrt über Binningen erstellt werden muss.

Das Bauprojekt Tramverbindung Margarethenstich wurde den Verantwortlichen der Gemeinde am 22. Juni 2016 durch das Tiefbauamt Basel-Stadt (TBA-BS) und das Tiefbauamt Basel-Landschaft (TBA-BL) im Detail vorgestellt. Dabei konnte sich die Gemeinde überzeugen, dass alle oben erwähnten Anliegen in das Projekt eingeflossen sind. Aufgrund der Komplexität des Knotens Margarethen mit Tram-, Bus-, MIV- sowie Zweirad- und Fussgängerverkehr muss die Verkehrsführung für die Fahrradverbindung in die Friedhofstrasse Binningen etwas umständlich angelegt werden. Es wurde von den planenden Behörden von Basel-Land und Basel-Stadt jedoch aufgezeigt, dass es sich beim vorliegenden Vorschlag im Ganzen um die bestmögliche Lösung handelt.

Gemäss den obigen Ausführungen können wir uns dem vorliegenden Projekt anschliessen und stimmen dem Entwurf der Landratsvorlage zu.

Vom **Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt** ging folgende Stellungnahme ein:

- **Express-Tram:** Unseres Wissens wird die Tramverbindung über den Margarethenstich nicht von Beginn an als Expresslinie betrieben. Für den Betrieb des Express-Trams braucht es weitere Infrastrukturanpassungen, welche im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP Ausbauschritt 2030) vom Bund geprüft und bei positivem Ergebnis finanziert werden.

- **Ozeanium/Heuwaage:** Wir möchten darauf hinweisen, dass die Umleitung der Linie 10 via Margarethenstich nicht nur während der Verlegung des Tramtrassees bei der Heuwaage erforderlich wird, vielmehr ist die Verbindung via Margarethenstich auch Voraussetzung für die im Rahmen des Ozeaniumsbaus erforderliche Aufhebung der Wendeschleife der BLT auf der Heuwaage. Die Ausweichroute via Margarethenstich wird deshalb von den BLT auch nach Abschluss der Bauarbeiten, im Bereich der Heuwaage, bei Grossveranstaltungen in der Innenstadt (Fasnacht etc.) und Betriebsstörungen genutzt werden.
- **Geplantes ÖV-Angebot auf den neuen Gleisen:** Das Leistungsvolumen auf der Linie 17 wird eventuell bereits mit der Umlegung auf den Margarethenstich minimal zunehmen, indem die Betriebszeiten gegenüber heute, voraussichtlich von Beginn weg leicht ausgebaut werden. Dies ist allerdings nicht entscheidend. Hingegen ist es mittelfristig notwendig, dass die geplanten Tramnetzausbauten, auf welchen die BVB verkehren wird (Letten, Salina Raurica, ev. Dreispitz) in BL vorwärts kommen. Ohne diese Netzerweiterungen werden die Vereinbarung über die BVB und BLT vom 26. Januar 1982 und die zugehörige / präzisierende Übereinkunft vom Februar 2014, bei einem schrittweisen Ausbau des Angebots zu einer Ganztageslinie nicht eingehalten werden können. Dies würde Neuverhandlungen bedingen und erneut zu Planungsunsicherheiten bei BVB und BLT führen. Insofern erachten wir es als angezeigt, dass auch die Verlängerung der Linie 14 bis Salina Raurica erwähnt wird. Diese Verlängerung stellt den grössten Anteil am Ausgleich der Tramleistungen zwischen BVB und BLT dar.
- **STOT/ABAC:** Die Ausführungen betr. ABAC und insbesondere dem voraussichtlichen Umsetzungshorizont, sind grundsätzlich korrekt. Aufgrund der geringeren Priorisierung der Umfahrung Gundeli (ABAC) gegenüber der Engpassbeseitigung auf der Osttangente (Rheintunnel STOT) und insbesondere wegen der gemeinsam vereinbarten Anpassung von ABAC an die allenfalls vorgesehenen Tunnelbauten, im Rahmen von ELBA, sind auch keine baulichen Auswirkungen von ABAC auf das Tramprojekt zu erwarten. Unabhängig vom Umsetzungszeitpunkt bestehen, gemäss heutigem Kenntnisstand, auch keine baulichen Inkompatibilitäten zwischen diesen beiden Projekten.

Von der **BLT Baselland Transport AG** ging folgende Stellungnahme ein:

Im Leimental leben über 60'000 Menschen. Die Talschaft wird durch zwei Hauptstrassen mit Basel verbunden. Schnellstrassen, Autobahnen oder die klassische S-Bahn fehlen. Die Tramlinie 10 und 17 übernehmen neben der Nahverkehrserschliessung auch eine S-Bahn-Funktion. Die Bautätigkeit im Leimental ist gross, was weitere Verkehrsströme auslösen wird. Das Projekt Margarethenstich ist im Gesamtkontext bisheriger öV-Ausbauten zu verstehen. So wurde 2012 der 7.5 Minuten-Takt auf den Tramlinien 10 und 17 eingeführt, um der grossen Fahrgastnachfrage gerecht zu werden sowie 2014 der Doppelspurausbau zwischen Ettingen und Flüh in Betrieb genommen. Zudem ist mittelfristig die Einführung eines Express-Trams geplant. All diese Rahmenbedingungen bzw. Massnahmen verstärken die Wirkung des Projektes Margarethenstich.

Der Margarethenstich bringt folgenden Mehrwert (Nutzen):

- Die neue Linienführung der Linie 17 (Ettingen – Bahnhof SBB – Wettsteinplatz – Messe Basel – Bad. Bahnhof) bietet gegenüber der heutigen Linienführung (Ettingen – Schifflande – Kleinhüningen):
 - Mehr umsteigefrei Verkehrsverbindungen (Roche, Messe Basel, Bad. Bahnhof)
 - Verkürzt die Fahrzeit aus dem Leimental zum Bahnhof SBB um 5 Minuten.
- Sie ermöglicht einen Fahrgastzuwachs (Verlagerung MIV auf den öV von ca. 1'000 Personen pro Tag im Leimental)
- Die neue Linienführung weist die gleichen Betriebskosten wie die bestehende aus (neue Linienführung hat gleiche Streckenlänge und Takt wie bestehende Linie 17), die Betriebszeiten können jederzeit nachfrageorientiert wieder ausgebaut werden.
- Sie bedeutet weniger Trams in der Innenstadt
- Die Strecke Centralbahnplatz – Aeschenplatz wird während der HVZ entlastet. Die Gleisverbindung bringt mehr Flexibilität bei betrieblichen Störungen (insbesondere eine bessere Erreichbarkeit des Leimentals bei Störungen im Innenstadtbereich).
- Die Linienführung schafft bei der Haltestelle „Margarethen“ eine wichtige Verknüpfung mit der Buslinie 36.
- Sie ist ausserdem eine Voraussetzung für den Wegfall der Schlaufe Heuwaage (Bau des Ozeaniums).

Von den **Basler Verkehrs-Betrieben** ging folgende Stellungnahme ein:

Wir stimmen der Vorlage ohne Anmerkungen zu.

11. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen wird dem Landrat beantragt, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 08. November 2016

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Thomas Weber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

12. Anhang

1. Situationsplan
2. Querschnitte Baslerstrasse und Margarethenstich

Landratsbeschluss

über Tramverbindung Margarethenstich, Realisierungskredit

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Der für die Realisierung der Tramverbindung Margarethenstich erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 14'000'000 inkl. Mehrwertsteuer von zurzeit 8.0% wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2011 werden bewilligt.
 2. Von der Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 40% an den anrechenbaren Kosten, maximal CHF 4.40 Mio.; Preisbasis Oktober 2005, zuzüglich der Mehrwertsteuer und der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
 3. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b, der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: