



Informations- und Dialoganlass «Zukunft ÖV-Drehscheibe Bottmingen»

vom 27. März 2023

Ergebnisbericht

Dieser Ergebnisbericht, veröffentlicht am 27. April 2023, fasst die wichtigsten Inhalte des Informations- und Dialoganlasses zusammen.¹ Die Bemerkungen, Anregungen, Anliegen und Fragen der Teilnehmenden werden durch die Gemeinde, den Kanton und die BLT für die weitere Projektentwicklung genutzt. Die noch offenen Fragen werden nun bearbeitet. Je nach Fortgang der Arbeiten wird die Bevölkerung im Winter 2023 informiert und im Frühling 2024 zu einem weiteren Informations- und Dialoganlass eingeladen.

1. Ausgangslage

Beim Bottminger Schloss muss der Bushof entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erneuert werden. Zudem benötigen die Tramlinien 10 und 17 eine neue Tramwendeschleife – für den sicheren, flexiblen Betrieb und die Weiterentwicklung des Tramangebots. Deshalb strebt der Kanton Basel-Landschaft gemeinsam mit der BLT und unter Einbezug der Gemeinde Bottmingen eine ÖV-Drehscheibe an, die den wachsenden Anforderungen an die Mobilität gerecht wird.

Die gemeinsame Planung von Kanton, Gemeinde und BLT bietet die Chance, das Zusammenspiel mit dem Dorfkern erfolgreich zu gestalten und die Verkehrssicherheit für ÖV-Nutzende, Velo- und Autofahrende sowie Fussgängerinnen und Fussgänger zu erhöhen.

Mit dem Projekt werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Die ÖV-Drehscheibe Bottminger Schloss ist sicherer, attraktiver und leistungsfähiger.
- Die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes werden eingehalten.
- Eine höhere Aufenthaltsqualität und ein breites Dienstleistungsangebot stärken das Zentrum Bottmingens.

2. Einleitung

Am Montag, den 27. März 2023, führte der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit der BLT und der Gemeinde Bottmingen einen öffentlichen Anlass zur geplanten ÖV-Drehscheibe beim jetzigen Bushof und der Tramhaltestelle «Bottmingen Schloss» durch. Die Bevölkerung war eingeladen, am Informations- und Dialoganlass teilzunehmen und dabei Fragen,

¹ Alle Bemerkungen, Anregungen, Anliegen oder Fragen, die die Bottminger Bevölkerung vorgebracht hat, sind in einer Beilage zu diesem Bericht im Original-Wortlaut verzeichnet und thematisch geordnet. Die Beilage steht [hier](#) zum Download bereit.

Wünsche oder Bedenken aktiv einzubringen. Erfreulicherweise folgten sehr viele Interessierte der Einladung – rund 320 Personen fanden sich in der Aula des Schulhauses Burggarten ein.

Gemeindepräsidentin Mélanie Krapp-Boeglin begrüßte die Anwesenden und umriss als Gastgeberin und Repräsentantin der Gemeinde die Ziele des Abends. Dem Gemeinderat sei rechtzeitige sowie faktenbasierte Information und der Dialog mit der Bevölkerung wichtig: Die Bottmingerinnen und Bottminger sollen die Hintergründe und Ziele von Kanton und BLT kennen, sich einbringen können und über die nächsten Schritte informiert werden.



Im inhaltlichen Teil wurde anschliessend über das Vorhaben informiert. Den Anfang machte Alain Aschwanden, Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung beim Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft. Aschwanden präsentierte die Hauptziele des Kantonsprojekts. So sollen die Anforderungen an die Behindertengerechtigkeit erfüllt, der Umsteigepunkt sicherer und attraktiver sowie notwendige Reserven für ein zukünftiges ÖV-Angebot sichergestellt werden. Ausserdem soll die Drehscheibe gut ins Umfeld eingebettet und mit der Gemeindeentwicklung in Bottmingen abgestimmt werden. Das Projekt bestehe aus drei Teilprojekten (Bushof, Tramhaltestelle und Tramwendschleufe), die wie Puzzleteile zusammenpassen müssten — jedoch funktioniere jedes Puzzleteil auch für sich alleine. Mit einem «Blick in die Werkstatt» führte er in die Teilprojekte ein und wies darauf hin, dass sich diese noch in Entwicklung befänden. Auch brauche es mit den direkt betroffenen Grundeigentümern einvernehmliche Lösungen. Bezüglich Terminplan wies er darauf hin, dass bis zum Baustart noch rund fünf Jahre vergehen würden. In einem zweiten inhaltlichen Teil informierten Thomas Hohl vom Amt für Raumplanung des Kantons Basel-Landschaft und Christian Boos, Geschäftsleitungsmitglied der BLT, über die Entwicklung des Tramangebots im Leimental im Allgemeinen und über das Expresstram im Speziellen.

Gemeinderat begrüsst Umgestaltung grundsätzlich

Schliesslich zeigte der Bottminger Gemeinderat und Departementsvorsteher Tiefbau, Mobilität, Sport und Freizeit, Remo Muchenberger, die Haltung des Gemeinderats zum Projekt auf. «Die Umgestaltung des Bushofs wird vom Gemeinderat grundsätzlich begrüßt, wobei es städtebauliche Aspekte, die sensible Umgebung im Ortskern und die Nähe zum Wasserschloss Bottmingen zu berücksichtigen gelte. Auch ein Verpflegungsangebot (Laden) sollte an diesem Knotenpunkt nicht fehlen», zitierte Muchenberger den Gemeinderatsbeschluss

vom 17. Januar 2023. «Unter Berücksichtigung dieser Aspekte sieht der Gemeinderat durchaus die Vorteile einer Tramwendeschleife, wobei es als sehr wichtig erachtet wird, dass sich die Bevölkerung einbringen kann.» Auch rief er der Bevölkerung die Leitlinien der Gemeindeentwicklung nochmals in Erinnerung, die an früheren Dialogveranstaltungen mit der Bevölkerung diskutiert worden waren und die aufzeigen, wie die Gemeinde Bottmingen den anstehenden Herausforderungen – etwa das Bevölkerungswachstum, die zunehmende Mobilität und der knapper werdende Raum – begegnen will. Das Projekt ÖV-Drehscheibe tangiere dabei vor allem die Leitlinien der Gemeinde, den Dorfkern zu beleben, die Identifikation zu fördern, den Dialog zu stärken sowie Mobilität verträglich zu gestalten.

Anschliessend an diese Präsentationen fanden an 21 Tischen moderierte Diskussionsrunden statt. Zuerst sollte debattiert werden, ob die erhaltenen Informationen für eine Meinungs- bzw. Ideenfindung genügen und ob sie einleuchtend sind. Danach standen die folgenden Fragen zur Diskussion: «Auf was müssen Gemeinde, Kanton und BLT besonders achten bei der weiteren Planung?» und «Was könnte eine zündende Idee sein für die weitere Planung?». Einige der vielfältigen, kritischen und kreativen Rückmeldungen wurden anschliessend dem Plenum präsentiert. In diesem Bericht werden zusammenfassend die wichtigsten Punkte präsentiert. In der Beilage sind lückenlos alle Rückmeldungen aufgeführt.



Wie geht es weiter?

- Derzeit wird ein Vorprojekt ausgearbeitet, das die technischen und gestalterischen Abklärungen für den Bushof, die Tramhaltestellen und die Tramwendeschleife umfasst.
- Parallel dazu evaluieren die Gemeinde Bottmingen gemeinsam mit dem Kanton und der BLT die städtebaulichen Auswirkungen – dort werden auch die Ergebnisse der Informations- und Dialogveranstaltung vom 27. März 2023 einfließen. Dazu wird zwischen Frühling und Herbst/Winter 2023 ein Workshopverfahren durchgeführt, das zu guten räumlichen Lösungen führen soll. Die Bottminger Bevölkerung wird über die Ergebnisse informiert werden.
- Die Resultate des Workshopverfahrens werden in die Arbeiten am Vorprojekt einfließen, welches auf Ende 2023 fertiggestellt wird.
- Geplant ist im Frühjahr 2024 ein weiterer Informations- und Dialoganlass in Bottmingen, der die 30-tägige öffentliche Mitwirkung zum Vorprojekt lanciert. Die Gemeinde informiert rechtzeitig, wann dieser stattfinden soll.
- 2024 wird dem Landrat eine Vorlage zum Bushof unterbreitet. Der Baubeginn ist für ca. 2028 geplant.

3. Zusammenfassung der Diskussionen

Im Folgenden werden die Bemerkungen, Anregungen, Anliegen oder Fragen, die die Bottminger Bevölkerung vorgebracht hat, zusammengefasst präsentiert. In der Beilage zu diesem Bericht sind alle schriftlich festgehaltenen Wortmeldungen im Original-Wortlaut verzeichnet und thematisch geordnet. Die Beilage steht [hier](#) zum Download bereit.

3.1 Frage «Welche Informationen fehlen noch?»

Insgesamt fühlen sich viele nicht ausreichend informiert. Es fehlen bisher Informationen zu den betroffenen Gebäuden, die allenfalls weichen müssen, zu den Kosten und zum Zeitplan. Wie die Einführung des Expresstrams, der Bau der Wendeschlaufe und die Erstellung der Margarethenverbindung zusammenhängen, ist noch nicht ausreichend geklärt. Zudem fehlen konkrete Informationen zum künftigen ÖV-Angebot wie Fahrplan, Preise oder Umsteigeverbindungen. In welcher Art und Weise die ÖV-Drehscheibe zur Dorfkernbelebung beitragen könnte, ist noch nicht deutlich erkennbar. Beim Bushof ist noch zu wenig klar, wie er gestaltet wird. Ob die Verkehrssicherheit, insbesondere auch für Fussgängerinnen und Fussgänger, verbessert wird, ist noch nicht ausreichend dokumentiert. Auch ist nicht klar, weshalb erst jetzt über das Vorhaben informiert wird und inwiefern die Bottminger Bevölkerung mitbestimmen kann. Ausserdem fehlen viele Entscheidungsgrundlagen wie Auslastung des ÖV heute und morgen, Daten zur Verkehrsentwicklung, Angaben zum Flächenverbrauch oder zur Verkehrssicherheit.

3.2 Frage «Was ist bisher einleuchtend?»

Dass der Bushof und die Tramhaltestellen erneuert, behindertengerecht gestaltet und sicherer werden sollen, ist für viele sehr gut nachvollziehbar. Der Nutzen für die ÖV-Benutzenden ist einleuchtend. Auch das Konzept des Expresstrams erscheint für viele klar und mit Vorteilen verbunden. Dass Bottmingen im Zentrum mehr Bäume und Grünraum erhalten könnte, wird als Chance anerkannt. Dass auch künftig Einkaufs- und Verweilmöglichkeiten bestehen sollen, wird begrüsst.

3.3 Frage «Was ist bisher nicht einleuchtend?»

Beim Bushof stellen sich Fragen zu Alternativstandorten sowie zur Gestaltung, die das nahe Schloss respektiert. Die Gründe für eine Tramwendeschlaufe sind noch nicht für alle überzeugend und die Vorteile für Bottmingen sind noch nicht ausreichend erkennbar. Ob sich eine Wendeschlaufe in Bottmingens Zentrum mit dessen Entwicklung verträgt, scheint noch nicht gut geklärt. Warum bisher nicht umfassend orientiert wurde, ist für viele unklar. Dass im Zusammenhang mit der Wendeschlaufe und dem Expresstram auch die Margarethenverbindung wieder auftaucht, ist für viele nicht nachvollziehbar, da diese in einer Volksabstimmung abgelehnt wurde. Noch ist für viele offen, ob es wirklich zu einer Verkehrsentlastung kommen wird. Insgesamt stellen sich Fragen, ob sich der Aufwand für das Expresstram und die Wendeschlaufe für künftige Fahrtzeitreduktionen von wenigen Minuten lohnt.

3.4 Frage «Auf was müssen Gemeinde, Kanton und BLT besonders achten bei der weiteren Planung?»

Von hoher Priorität ist die Abstimmung zwischen der ÖV-Drehscheibe sowie der Dorfkernbelegung – es braucht nicht nur Verkehrsflächen, sondern auch Orte mit hoher Aufenthaltsqualität, z.B. für Begegnungen. Noch besser einzubeziehen wären die Haltungen und Ideen der jüngeren Generationen. Die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden sollte erhöht werden. Im Bushof muss die Bedachung und die Nähe zum Schloss viel Aufmerksamkeit erhalten. Zudem muss der Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner von Anfang an mitbedacht werden. Das Verkehrsregime muss vor allem in Stosszeiten gut funktionieren. Die rechtzeitige Information der Bevölkerung über Vorteile, Kosten, Terminpläne und weitere Aspekte ist sicherzustellen.

3.5 Frage «Was könnte eine zündende Idee sein für die weitere Planung?»

Prüfungswert könnte sein, einen Teil der Anlagen auf zwei Ebenen unterzubringen – z.B. den Bushof unterirdisch zu erstellen. Oder zur Entlastung des Dorfkerns könnte die Wendeschleife Richtung Oberwil verlegt werden. Das Areal bei der künftigen Wendeschleife könnte aufgewertet und so attraktiv wie möglich gestaltet werden, mit Kiosk und Café und regensicheren Sitzmöglichkeiten. Der neue Bushof soll grün und überdacht werden. Das Vorhaben soll sich an der Mobilität der Zukunft orientieren: Was braucht es im Jahr 2070? Könnte ein Zugang von der Tramhaltestelle Zolli zum Bahnhof SBB erstellt werden, z.B. mittels eines Tunnels mit Rollteppich, um die Margarethenverbindung überflüssig zu machen?

4. Antworten auf häufig gestellte Fragen

Warum muss der Bushof erneuert werden?

Der Bushof ist nicht mehr zeitgemäss und hat einen hohen Instandsetzungsbedarf: Die Haltekanten entsprechen nicht mehr den betrieblichen Anforderungen und erreichen die Mindesthöhe für einen selbstständigen und komfortablen Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste nicht. Hier besteht die gesetzliche Pflicht die Haltekanten möglichst bald zu erhöhen. Zudem gibt es sicherheitsrelevante Defizite – zum Beispiel ist der Zugang zu den Veloparkplätzen unzureichend und die Ein- und Ausfahrt über die Schlossgasse ist für Zufussgehende unübersichtlich. Ausserdem bieten die heutigen Buskanten zu wenig Kapazität für alle Buslinien.

Wieso werden Bushof und Tramwendeschleife gemeinsam geplant?

Das Projekt ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss besteht aus drei Teilprojekten: Bushof, Tramhaltestelle und Tramwendeschleife. Diese werden in der aktuellen Bearbeitungsphase gemeinsam geplant, damit alle Abhängigkeiten und auch Synergien eruiert werden können. So entsteht ein Gesamtbild eines möglichen Vollausbau. In den nächsten Projektphasen können die Teilprojekte dann unabhängig aber koordiniert weiterentwickelt werden.

Weshalb braucht es eine Tramwendeschleife im Raum Bottmingen?

Künftig soll das Fahrplanangebot des Trams zwischen Basel und dem Leimental im Sinne einer S-Bahn erweitert und beschleunigt werden. Dabei wird die Tramlinie 17 neu ganztägig verkehren, wobei ausserhalb der Hauptverkehrszeiten jedes zweite Tram in Bottmingen wendet. Unabhängig davon sind in den kommenden Jahren aber auch umfangreiche Instandhaltungsarbeiten an der Tramstrecke von Basel bis Ettingen nötig, die mehrmonatige Totalsperren des Trambetriebs erfordern. Mit der Wendeschleife Bottmingen können die gesperrten

Abschnitte deutlich verkürzt werden (die stark belastete Strecke Heuwaage–Hüslimatt ist heute die mit Abstand längste Strecke im Basler Tramnetz ohne Wendemöglichkeit). Dadurch wird die Zuverlässigkeit des Betriebs erhöht und die Erreichbarkeit des wichtigen Umsteigeknotens Bottmingen verbessert.

Warum soll die Tramwendeschlaufe im Zentrum von Bottmingen gebaut werden?

Alternativ zum Standort bei Bottmingen Schloss wurde auch eine Wendeschlaufe im Raum Stallen untersucht. Bei einer Wendeschlaufe im Raum Stallen müsste das Terrain bis auf die Höhe der heutigen Tramlinie aufgeschüttet sowie eine Zufahrtsstrasse für Gelenk-Busse gebaut werden. Die Anlage würde ein Naturschutzgebiet tangieren und voraussichtlich mit dem Gewässerraum in Konflikt stehen. Ausserdem hat der Standort Stallen betriebliche Nachteile (mehr Tramfahrten über die Schlossgasse, mehr Leerfahrten, ungeeignete Zu- und Wegfahrt bei Streckenunterbrüchen für die Ersatzbusse). Daher wurde auch geprüft, wie ein Standort der Wendeschlaufe bei Bottmingen Schloss ausgestaltet und in die Umgebung integriert werden könnte. Es zeigte sich, dass der Standort im Zentrum eine Chance für die Entwicklung und Aufwertung des Gemeindezentrums ist. Mit dem für 2023 vorgesehenen Workshopverfahren soll dies vertieft überprüft werden.

Wurden Varianten von Bushof und Tramwendeschlaufe untersucht?

Es wurde ein umfassendes Variantenstudium durchgeführt. So wurde beispielsweise beim Bushof überprüft, ob die heutige Ausrichtung (parallel zum Tram) beibehalten werden kann. Hier zeigte sich, dass die Anlage sehr breit würde und mehr Flächen und Gebäude tangieren würde als die aktuelle Vorzugsvariante. Es wurden auch Varianten geprüft, bei welchen Bushof und Tramwendeschlaufe kombiniert würden. Aufgrund von noch grösserem Flächenverbrauch, Projektrisiken und betrieblichen Nachteilen mussten auch solche Varianten am Ende verworfen werden.

Welche Emissionen werden Bushof oder auch Tramwendeschlaufe zukünftig erzeugen?

Die Diesel- und Erdgasbusse des öffentlichen Verkehrs werden sukzessive durch Elektrobusse ersetzt. Das bedeutet keine Abgase mehr und eine spürbare Reduktion der Lärmemissionen. Die technologische Entwicklung in den letzten Jahren hat dazu geführt, dass Erschütterungen und Lärmemissionen von Tramwendeschlaufen deutlich reduziert werden konnten. Das gilt insbesondere für Neuanlagen, welche mit Schmieranlagen (gegen Quietschen) und isoliertem Gleisunterbau mit Erschütterungsschutz versehen werden. Hinzu kommt, dass die Tramwendeschlaufe in Bottmingen nur in den Nebenverkehrszeiten - d. h. vor allem vormittags und nachmittags - benutzt wird.

Wie wird sichergestellt, dass die ÖV-Drehscheibe ein besserer Ort mit Identität wird?

In den kommenden Monaten wird ein Workshopverfahren zum Umgang mit den Freiräumen, Verdichtungsmöglichkeiten, Einbettung ins Umfeld und der Gesamtgestaltung durchgeführt. Dieses wird eng vom Kanton, der Gemeinde, der BLT und unabhängigen Experten der Bereiche Städtebau, Architektur und Freiraumplanung begleitet. In dieses Verfahren fliessen die Hinweise und Rückmeldungen aus Informations- und Dialoganlässen mit der Bevölkerung und den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern der Nachbarschaft ein. Letztere können sich im Verlauf des Verfahrens auch direkt einbringen. Die Resultate aus diesem Verfahren sollen am nächsten Informations- und Dialoganlass im Frühling 2024 vorgestellt werden.

Wie wird die betroffene Grundeigentümerschaft einbezogen?

Es ist zu unterscheiden zwischen Grundeigentümerschaft, welche direkt (territorial) vom Projekt betroffen sind und solche, die durch Auswirkungen des Projekts betroffen sind (Nachbarschaft). Mit den Direktbetroffenen braucht es in bilateralen Gesprächen einvernehmliche Lösungen. Die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer in der Nachbarschaft können sich gegenwärtig im Rahmen von inneren Dialoggruppen einbringen, welche das Workshopverfahren begleiten. Ziel ist es hier, die Anliegen und Bedenken jetzt - möglichst frühzeitig - zu

berücksichtigen. Aktuell ist der Handlungsspielraum im Projekt noch deutlich grösser als in späteren Projektphasen.

Die Tramverbindung Margarethenstich wurde 2017 von der Bevölkerung in einer Abstimmung abgelehnt. Warum taucht sie nun wieder auf?

Die Regierungen beider Basel haben im Januar 2021 zwei Absichtserklärungen zur Verbesserung der Verkehrssituation im Raum Basel West, Allschwil und Binningen/Bottmingen unterzeichnet. Eines der Schlüsselprojekte dazu ist die Margarethenverbindung, die aufgrund ihres grossen Nutzens sowie ihres ausgesprochen guten Nutzen-Kosten-Verhältnisses umgesetzt werden soll. Nicht zuletzt hat sich auch die Ausgangslage seit der Referendumsabstimmung von 2017 verändert: So wurden zwischenzeitlich die Finanzierung und Realisierung der Doppelspur Spiesshöfli in Binningen, des Expresstrams im Leimental und der direkten Perronzugänge von der Margarethenbrücke zum Bahnhof Basel SBB beschlossen, die nur zusammen mit der Margarethenverbindung als Gesamtkonzept funktionieren. Unter Berücksichtigung des Abstimmungsergebnisses von 2017 gegen den damaligen Realisierungskredit wird aktuell die Finanzierung der Margarethenverbindung von den beiden Regierungen überprüft und hinterfragt. Ziel ist, noch in diesem Jahr über das weitere Vorgehen zu informieren.

Wurden Alternativen zur Margarethenverbindung geprüft und wann soll sie realisiert werden?

Ja, es wurden verschiedene Alternativen geprüft. Die Margarethenverbindung schnitt beim Vergleich von Kosten und Nutzen jedoch mit Abstand am besten ab. Ziel ist die Realisierung spätestens zusammen mit dem Expresstram bis 2029.

5. Weitere Auskünfte

Alle aktuellen Informationen zum Vorhaben finden sich auf der Webseite des Tiefbauamtes des Kantons Basel-Landschaft:

<https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/tiefbauamt/projekte/gesamtverkehr/oev-drehscheibe-bottmingen-schloss>

Für weitere Informationen stehen zur Verfügung:

Kanton Basel-Landschaft:

David Peter, Projektleiter Tiefbauamt BL

061 552 54 56, david.peter@bl.ch

Gemeinde Bottmingen:

Öffentlichkeitsarbeit

061 426 10 57, andreas.jahn@bottmingen.ch

BLT:

Christian Boos, Leiter Betrieb und Technik, Mitglied der Geschäftsleitung

Tel. 061 406 11 60, christian.boos@blt.ch