

ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss

Argumentarium Standort Tramwendeschlaufe

Kla, Nus / 06.10.2022

1 Zweck des Dokuments

Das vorliegende Dokument gibt einen Überblick über die Ausgangslage bezüglich einer möglichen Tramwendeschlaufe in Bottmingen. Die beiden potenziellen Standorte Schloss und Stallen werden miteinander verglichen und Kriterien als Grundlage für einen Standortentscheid definiert.

2 Ausgangslage

Das Leimental wird durch die Tramlinien 10 und 17 erschlossen. Im Unterschied zu anderen bevölkerungsstarken Korridoren verkehrt jedoch keine S-Bahn im Leimental. Die **Reisegeschwindigkeiten** des schnellsten Angebots (Tram) sind somit deutlich niedriger als in einem vergleichbaren Korridor mit S-Bahn-Angebot.

Hauptverkehrszeit



Nebenverkehrszeit

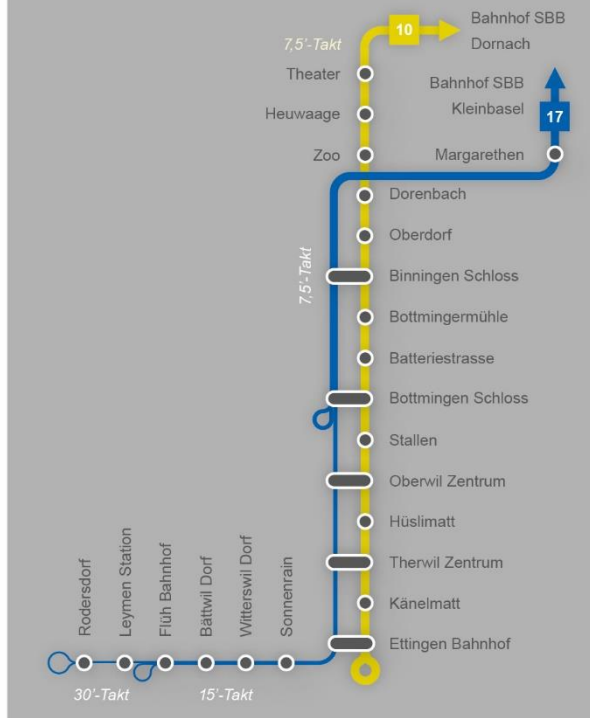


Abbildung 1: Angebot Expresstram im Zustand STEP Ausbauschnitt 2035 (eigene Abbildung, basierend auf Kanton BL)

Um die Reisegeschwindigkeiten zu erhöhen, ist eine **Beschleunigung der Tramlinie 17** geplant (Massnahme 4Ü-Ö21 Beschleunigung Leimental-Basel, AP4 [2]). Mit dem «Expresstram 17» soll die Linie 17 zwischen Basel und Ettingen nur noch die stärker genutzten Haltestellen bedienen und zwischen Ettingen und Rodersdorf die Linie 10 ablösen (vgl. Abbildung 1). Auch soll die Linie 17 im Rahmen der Tramnetzentwicklung via Margarethenverbindung zum Bahnhof SBB und nach Kleinbasel verkehren, um die Reisezeiten in diese Gebiete zu verkürzen.

Die heute nur während der Hauptverkehrszeit verkehrende Tramlinie 17 soll künftig ganztags verkehren. Damit wird einerseits die Erschliessung bis Rodersdorf ganztags sichergestellt und andererseits die direkte Verbindung an den Bahnhof SBB angeboten. Aufgrund der grösseren Nachfrage in der inneren Agglomeration soll das Angebot der Linie 17 ab Bottmingen in Richtung Flüh und Rodersdorf zu einem 15'-Takt ausgedünnt werden und die entsprechenden Trams im Raum Bottmingen wenden. Hierzu ist eine **Wendemöglichkeit im Raum Bottmingen** aus Richtung Basel nötig. Die Situation in Bottmingen ist somit mit jener der heutigen Linie 10 in Ettingen vergleichbar, wo ausserhalb der Hauptverkehrszeit ebenfalls jeder zweite Kurs bereits dort endet und gewendet wird. Insgesamt wenden werktags ausserhalb der Hauptverkehrszeiten ungefähr dreissig bis vierzig Trams pro Tag (vier Trams pro Stunde). Während den aufkommensstarken Hauptverkehrszeiten wenden planmässig keine Trams.

Die zusätzliche Wendemöglichkeit ermöglicht zudem, bei geplanten oder ungeplanten **Streckenunterbrüchen** (Baustellen bzw. Störfälle) im Raum Bottmingen zu wenden. Im Ereignisfall ist ein Wenden auch rückwärts möglich, wodurch sowohl aus Richtung Basel als auch aus Richtung Rodersdorf-Ettingen gewendet werden kann. Dadurch kann die betriebliche Flexibilität gesteigert werden. Heute besteht zwischen Heuwaage und Hüslimatt auf 5.7 Streckenkilometern keine Wendemöglichkeit, was der längste Abschnitt ohne Wendemöglichkeit im Tramnetz Basels ist.¹

Für den Standort der möglichen Tramwendeschleufe stehen zwei Standorte zur Diskussion, wobei noch keine Abwägung zwischen den Standorten vorgenommen wurde:

- Im kantonalen Richtplan ist im **Raum Stallen** eine Tram-Wendeschleufe als Zwischenergebnis vermerkt [5]. Gleichzeitig wurde die Wendeschleufe als A-Massnahme «Ü12» ins Agglomerationsprogramm der 3. Generation aufgenommen [1]. Die Kompetenz einer Wendeschleufe liegt als Eisenbahnprojekt beim Bund. Es wird von ca. 5 Mio. CHF Investitionskosten ausgegangen. Die technische Machbarkeit wurde grob geprüft und ist gegeben (vgl [12]).
- Seit der Festsetzung im Richtplan wurden die Planungen zur **ÖV-Drehscheibe Bottmingen, Schloss** vorangetrieben (Massnahme 4MD1, AP 4G [2]). Die Vorstudie ist abgeschlossen, derzeit (Jahr 2022) laufen die Arbeiten für das Vorprojekt. Bei den Planungen wurde eine Tramwendeschleufe bei der Haltestelle Schloss als möglicher Alternativstandort berücksichtigt.

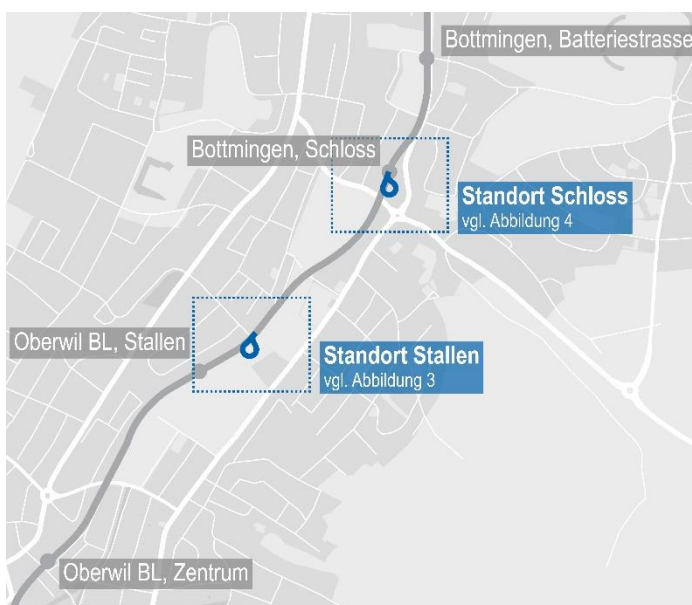


Abbildung 2: Betrachtete Standorte

¹ Auf den anderen Abschnitten im Tramnetz besteht alle 1 bis 4 Kilometer eine Wendemöglichkeit.

Weitere Standorte können ausgeschlossen werden:

- Mögliche Standorte in Richtung Basel würden einen Umstieg von den wendenden Tramkursen aus Richtung Basel auf die Buslinien am öV-Knoten Bottmingen Schloss verunmöglichen.
- Eine Realisierung südlich des Stallens in Richtung Oberwil bzw. Hüslimatt würde die Betriebskosten (bei geringer Nachfrage) erhöhen. Der Nutzen würde ausserdem geringer, weil die Lage näher der bestehenden Schlaufe Hüslimatt realisiert würde.

Auf Basis des geplanten Angebots ergeben sich folgende **Anforderungen** an die künftige Wendeschlaufe: Die Tramwendeschlaufe wird im Regelfall nur ausserhalb der Hauptverkehrszeit befahren. Damit die Fahrplangestaltung nicht weiter eingeschränkt wird und ein flexibler Betrieb möglich ist, muss der Aufenthalt eines Trams in der Schlaufe möglich sein. Für Ausnahmesituationen sollen zwei Trams in der Schlaufe aufgestellt werden können. Die Schlaufe kann somit eingleisig und nach Basel ausgerichtet konzipiert werden. Im Ereignisfall (Baustellen, Unterbrüche) ist auch ein Rückwärtswenden durch die Schlaufe denkbar, um aus Richtung Rodersdorf bzw. Ettingen wenden zu können. Für das Fahrpersonal muss des Weiteren eine Toilettenanlage erreichbar sein. Mutmasslich ist auch eine Zufahrt für Strassenfahrzeuge zur Schlaufe zu gewährleisten.

Fazit: Künftig soll die Linie 17 im Leimental beschleunigt und die Linienführung angepasst werden. In diesem Zusammenhang soll die Linie 17 auch ausserhalb der Hauptverkehrszeiten verkehren, wobei jede zweite Fahrt im Raum Bottmingen gewendet werden soll. Hierzu wird eine Wendemöglichkeit erforderlich. Gleichzeitig kann die zusätzliche Wendemöglichkeit die Betriebsstabilität erhöhen. Als mögliche Standorte stehen Flächen beim Schloss und Stallen zur Diskussion.

3 Varianten

3.1 Stallen

Die Tramwendeschleufe könnte im Bereich Stallen südöstlich in Nähe der Kreuzung Stallenrain/Kerngartenweg/Weidenweg an der Gemeindegrenze von Bottmingen und Oberwil erstellt werden. Die grobe technische Machbarkeit wurde geprüft (vgl. [12]). Die Schleife käme ausserhalb des Siedlungsgebietes auf Gebiet von Wiesenflächen (Parzelle 569, Gemeinde Bottmingen) und/oder Kleingärten (Parzelle 774, Gemeinde Oberwil) zu liegen. Diese Parzellen liegen in Naturschutzzonen. Unmittelbar angrenzend liegt der Birsig an dessen Ufer ein Fussweg entlang läuft. Der Gewässerraum wird nicht tangiert. Die exakte Lage der Wendeschleufe müsste genauer eruiert werden.

Der Bereich innerhalb der Schleife könnte für die Dienstanlagen der BLT genutzt werden. Die Zufahrt für Dienstfahrzeuge der BLT muss von Süden ab dem östlich des Tramtrasse verlaufenden Fussweg erfolgen. Eine Zufahrt ab dem westlich verlaufenden Kerngartenweg ist aufgrund des Höhenunterschieds nicht machbar (Stützmauer vorhanden).



Abbildung 3: Mögliche Lage der Wendeschleufe im Raum Stallen (Quelle Hintergrunddaten: OpenStreetMaps Contributors)

3.2 Schloss

Die Tramwendeschlaufe könnte im Zentrum von Bottmingen unmittelbar bei der Haltestelle Schloss realisiert werden. Eine mögliche Ausgestaltung wurde im Rahmen der Vorstudie öV-Drehscheibe Bottmingen Schloss [8] vertieft und stellt für die nachfolgenden Überlegungen die Grundlage dar.

Die Schlaufe käme östlich der bestehenden Streckengleise zu liegen. Dabei würden der eingeschossige Teil des Gebäudes an der Schlossgasse 2 und die Parkplätze nördlich davon beansprucht. Da die Gleise zur Tramwendeschlaufe im Bereich des heutigen Haltestellenperrons abzweigen würden, müssten die Perrons nach Norden verschoben werden. Gleichzeitig müsste die heutige Tramachse minimal nach Westen verschoben werden, um nicht weitere Grundstücke zu tangieren.

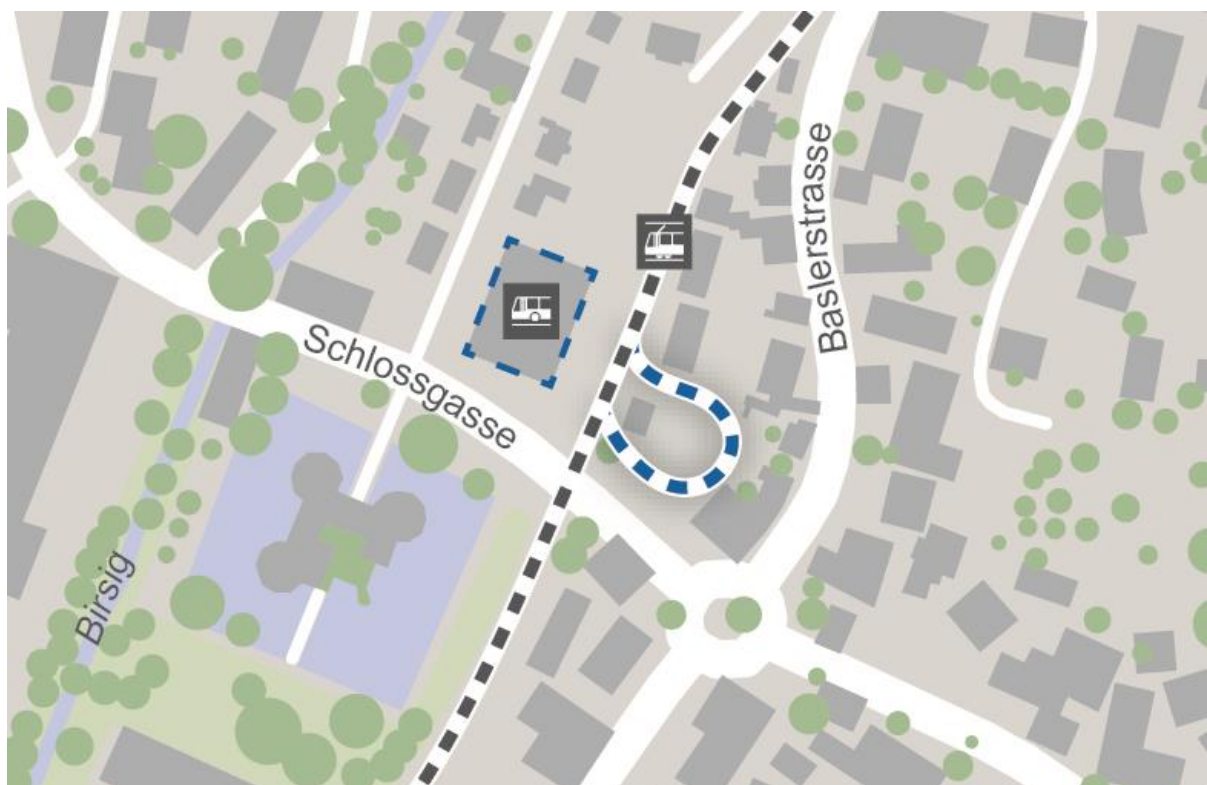


Abbildung 4: Situation möglicher Standort Schloss inkl. neuem Bushof und Wendeschlaufe (Quelle Hintergrunddaten: OpenStreetMaps Contributors)

3.3 Gegenüberstellung Eckpunkte

Tabelle 1 fasst die wichtigsten Eckpunkte der beiden Standorte zusammen. Es werden nur Punkte aufgeführt, in der sich die beiden Standorte unterscheiden.

	Stallen	Schloss
Kantonaler Richtplan [7]	Eintrag als Zwischenergebnis, befindet sich in ausgewiesenem Siedlungsgebiet	Kein Richtplaneintrag, befindet sich in ausgewiesenem Siedlungsgebiet
Nutzungszone [3][4][5]	Naturschutzzone Birsig (Oberwil) bzw. Naturschutzzone (Bottmingen)	Bereich für Hauptbauten K3; Rückwärtiger Aussenraumbereich
Tangierte Parzellen	Parzelle 774 (Oberwil) oder Parzelle 569 (Bottmingen) sowie Teile von benachbarten Parzellen 774 oder 570) (Lage im Detail zu definieren)	Parzellen 460 und 464 (Bottmingen)
Tangierte Nutzungen	Kleingartenanlage (Oberwil), Grünfläche (Bottmingen)	Bürogebäude (nur 1-geschossiger Teil), Parkplätze
Umwelt	Freiflächen und Erholungsraum, in Nähe zum Gewässerraum des Birsigs, Uferschutzzone	Bebautes Siedlungsgebiet
Weitere Anpassungen Traminfrastruktur	- (Zufahrt für Dienstfahrzeuge der BLT von Süden via Fussweg)	Verschiebung Streckengleise minimal nach West; Verschiebung Perrons Bottmingen Schloss in Richtung Basel

Tabelle 1: Eckpunkte Standorte

4 Relevante Aspekte

4.1 Planungsrechtliche Situation

Die beiden Standorte haben unterschiedliche planungsrechtliche Voraussetzungen:

- Die Grundstücke im Bereich **Stallen** gehören Privatpersonen. Der entsprechende kantonale Richtplaneintrag «Wendeschlaufe Bottmingen» (Zwischenergebnis in Kapitel V 2.3 Schienennetz, Stand Juli 2020 [7]) bietet für einen allfälligen Grundstückserwerb jedoch keine Vorteile, da die Tramstrecke in der Kompetenz des Bundes liegt. Der Eintrag bietet (theoretisch) Vorteile bezüglich der politischen Machbarkeit, da der Standort vom Landrat als möglich und mit der Siedlungsentwicklung abgestimmt betrachtet wird. Die Bedeutung des Richtplaneintrags kann aber durch neue Erkenntnisse eingeschränkt werden (wie bspw. im Rahmen der Planungen der ÖV-Drehscheibe Bottmingen).
Der nördliche Bereich des Lands zwischen Tramgleise und Birsig ist im Eigentum der Gemeinde Bottmingen. In beiden Gemeinden Bottmingen und Oberwil liegt der Standort in kommunalen Naturschutzonen entlang der Birsig. Für die Standortevaluation sind die verschiedenen Interessen des Natur- und Gewässerschutzes gegenüber der neuen Infrastruktur resp. der verkehrlichen Nutzung abzuwägen und die Vereinbarkeit zu überprüfen. Im Gebiet befinden sich auch Kleingartenanlagen, die allenfalls durch ein solches Vorhaben tangiert würden. Des Weiteren sind Konflikte mit dem Gewässerraum des Birsigs möglich.
- Beim **Schloss** werden Teile des privaten Grundstücks der Parzellen Kat.-Nrn. 460 und 464 beansprucht. Der eingeschossige Teil des Gebäudes an der Schlossgasse müsste zurückgebaut und die Parkplätze aufgehoben werden. Im Unterschied zum Standort Stallen befindet sich der Standort Schloss in der Bauzone. Dies erweist sich aus planerischer Sicht für eine kompakte Siedlungsentwicklung sinnvoll und steht nicht im Widerspruch zur baulichen Grundordnung.

Zwischenfazit: Für beide Standorte müssen private Grundstücke erworben werden, der kantonale Richtplaneintrag bietet für den Standort Stallen keine Vorteile. Die Zonierung als Naturschutzzone und mögliche Konflikte mit dem Gewässerraum im Raum Stallen sprechen dafür, den Standort Schloss zu bevorzugen.

4.2 Räumliche/Städtebauliche Einbettung

Bezüglich der räumlichen Einbettung sind folgende Punkte relevant:

Stallen

Die Lage zwischen Tramstrecke und Flurweg bzw. Birsig ist anspruchsvoll: Im Zuge der langfristigen räumlichen Entwicklung bietet der Raum Potenzial für ökologische Aufwertung und/oder Erholungs-/Freizeitnutzung. Die entstehenden Emissionen bedeuten für das bestehende Wohnquartier und die geplanten ökologisch wertvollen Erholungsflächen eine spürbare Belastung und stellen eine starke Veränderung zum aktuellen Zustand dar. Auch die Nutzung der Kleingärten wird durch die Tramwendeschlaufe beeinflusst. Neben der Einbettung der Tramwendeschlaufe müsste mutmasslich ein kleineres Gebäude mit WC-Anlagen erstellt sowie die Zufahrt zur Schlaufe für Strassenfahrzeuge (in Notfällen) via Fussweg sichergestellt werden. Dies würde den sensiblen Grünraum zusätzlich belasten. Das Raumkonzept Leimental [10] sieht zwischen Bottmingen und Oberwil einen «Birsigpark» mit öffentlichen Park- und Landschaftsräumen vor, weshalb negative Einflüsse auf die Freiraumqualitäten im Bereich Stallen den Zielen der Gemeinden wohl zuwiderlaufen.



Abbildung 5: Beispiel für eine Tramwendeschlaufe im Grünraum (Wartenberg Muttenz).
Quelle: [6]

Schluss

Der Standort bei der ÖV-Drehscheibe Schloss befindet sich an strategisch bedeutsamer Lage. Die mit der Tramwendeschlaufe verbundenen Infrastrukturen (Pausenraum mit WC-Anlage, Parkplätze etc.) werden bereits andernorts auf der ÖV-Drehscheibe untergebracht. Deshalb kann der Raum um und in der Schlaufe für Nutzungen verwendet werden, die nicht in direktem Zusammenhang mit der Tramwendeschlaufe stehen.²

Damit bietet die Inanspruchnahme für die Tramwendeschlaufe die Chance, den beanspruchten und bereits versiegelten Raum aufzuwerten und Synergien im Kontext der Innenentwicklung zu nutzen. Durch die schon heute vorhandenen Verkehrsemissionen sind die veränderten Emissionen von geringer Auswirkung und noch gestaltbar. Mit der Tramwendeschlaufe können die heutigen Parkplatzflächen inkl. der eingeschossigen Gebäudenutzung zum Freiraum werden. Der Ort bietet neben den funktional/technischen Anforderungen ein Potenzial, sowohl einen ökologischen Mehrwert (z.B. bepflanzte Ränder, vgl. Abbildung 7) als auch einen sozialen Mehrwert (Integration, Umnutzung Kiosk, Aufenthaltsflächen, vgl. Abbildung 6) zu generieren. Die Tramschlaufe fungiert als attraktives Bindeglied zwischen der ÖV-Drehscheibe (öffentlicher Raum) und der angrenzenden Nachbarschaft (privater Raum).



Abbildung 6: Beispiel für eine Platzsituation mit Tramwendeschlaufe in sehr belebtem, städtischem Umfeld (Tessinerplatz, Zürich).
Quelle: [11]



Abbildung 7: Beispiel für eine Gestaltung einer tramgleisnahen Fläche im Umfeld mit kleinmassstäblicheren Bauten (Café Zum Kuss, Basel).Quelle: Pe, TBA BL

² An weniger zentralen Lagen werden die Flächen in und um Tramwendeschlaufen teilweise als Abstellflächen, für Betriebsgebäude, Parkierung oder als Depoteinfahrten genutzt. Diese Nutzungen sind am Standort Bottmingen Schloss nicht zweckmässig.

Zwischenfazit: Beide Standorte bedürfen einer sorgfältigen Einbettung der Tramwendeschlaufe. Im Raum Stallen ist die Einbettung in den Frei- und Naherholungsraum entlang des Birsig und ins angrenzende Wohnquartier anspruchsvoll. Die Realisierung von zusätzlicher Infrastruktur würde die Attraktivität des Grün- und Freiraumes beeinträchtigen. Im Raum Schloss käme die Tramwendeschlaufe an einer städtebaulich bedeutsamen Stelle zu liegen. Die Lage bietet die Chance, den Raum aktiv zu gestalten und die Tramwendeschlaufe sorgfältig zu integrieren. Aus der Sicht der Siedlungs- und Freiraumentwicklung überwiegen die Argumente für die Wendeschlaufe am Standort Schloss.

4.3 ÖV-Betrieb

Die Lage des Standorts hat folgende Auswirkungen auf den Betrieb: Im **Planfall** gelangen die Trams der Linie 17 aus Richtung Basel zur Tramwendeschlaufe. Die letzte Haltestelle wäre in beiden Fällen Bottmingen, Schloss. Die Leerfahrten sind aber unterschiedlich lang: Im Fall vom Schloss beträgt die Streckenlänge zum Wenden ungefähr 150 m. Im Fall vom Stallen wären es ca. 1.2 km. Im Jahr würden somit ungefähr 20'000 km weniger zurückgelegt und Betriebskosten von ungefähr 150'000 bis 200'000 CHF eingespart, wenn die Schlaufe beim Schloss statt im Stallen realisiert würde³.

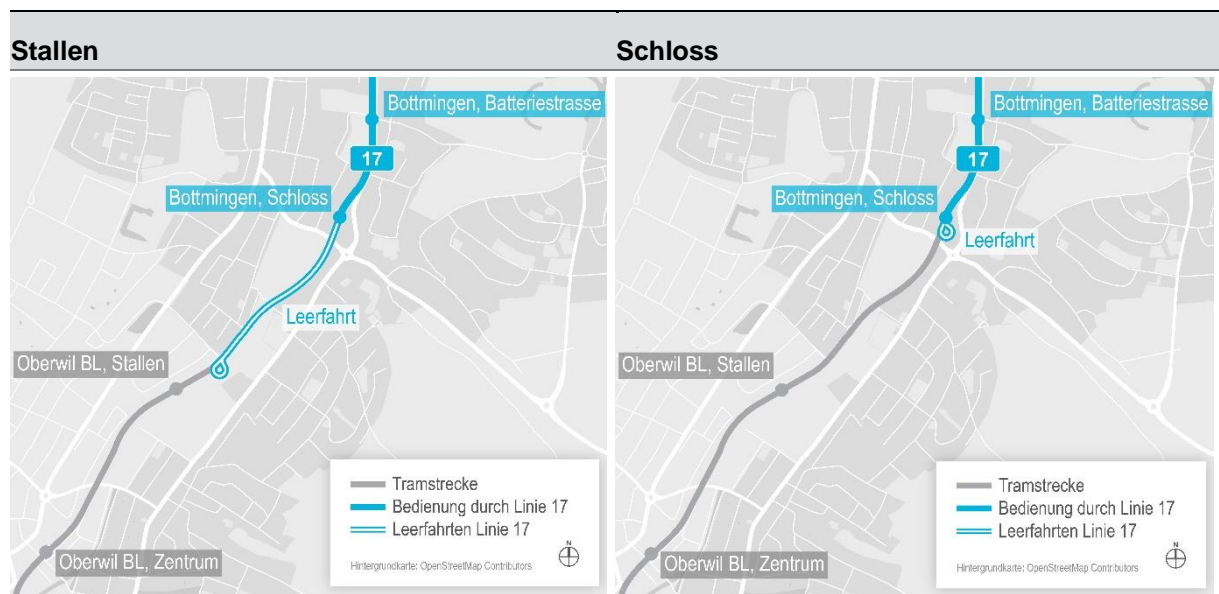


Abbildung 8: Übersicht Betrieb im Planfall (inkl. Leerfahrten ab Bottmingen Schloss)

Im **Ereignisfall** (geplante oder ungeplante Streckenunterbrüche) ist das Wenden aus beiden Richtungen relevant:

- Aus Richtung Basel gelten dieselben Überlegungen wie im Planfall. Aus Richtung Rodersdorf-Ettlingen könnte in der Tramwendeschlaufe rückwärts gewendet werden.
- Wird die Wendeschlaufe im Stallen realisiert, dann ist Oberwil, Stallen die letzte bediente Haltestelle für Fahrgäste. Ein Umstieg auf reguläre Busse oder Ersatzbusse müsste jedoch bereits in Oberwil Zentrum erfolgen, weil die Haltestelle Stallen aufgrund der schmalen Strassenquerschnitte nicht von Bussen bedient werden kann. Reguläre Buslinien verkehren ab dem Zentrum Oberwil in Richtung Bottmingen und Muttenz. Wird beim Schloss gewendet, dann kann auch die Haltestelle

³ Annahme 45 bis 50 Wendevorgänge von Montag-Samstag (also 302 Tagen im Jahr) bei einem Streckenunterschied von ca. 1 km.

Schloss bedient werden. Hier kann auf mehrere reguläre Buslinien und Trammersatzbusse umgestiegen werden. Darunter sind auch direkte Linien in die Innenstadt Basel, zum Dreispitz und nach Muttenz. Dies bringt für die Fahrgäste einen höheren Nutzen und reduziert den Aufwand an Ersatzangeboten im Ereignisfall deutlich.

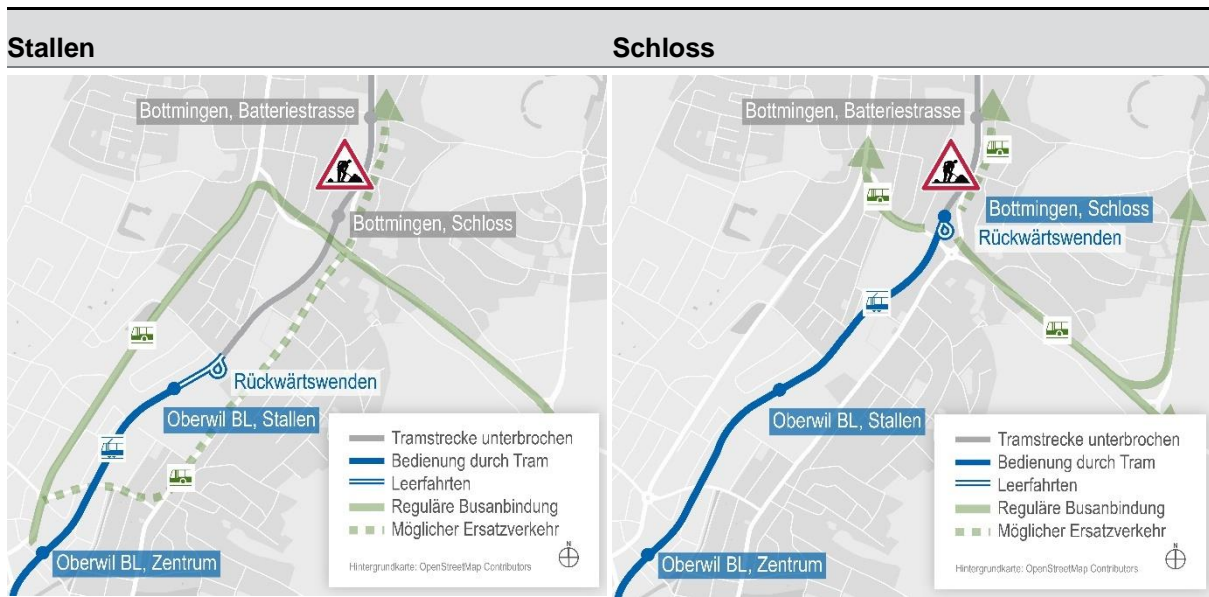


Abbildung 9: Übersicht Betrieb im Ereignisfall (Unterbruch in Richtung Basel)

Zwischenfazit: Mit dem regulären Angebot können durch die Lage am Schloss jährlich ca. 150'000 bis 200'000 CHF Betriebskosten für Leerfahrten im Tramangebot eingespart werden. Im Ereignisfall ist die Flexibilität beim Schloss ausserdem um einiges höher als beim Stallen, weil ein direkter Umstieg auf viele reguläre Buslinien besteht. Somit hat der Standort Schloss klare betriebliche Vorteile gegenüber dem Standort Stallen.

4.4 Verkehrsabläufe

Der Entscheid zwischen den beiden Tramwendeschlaufen beeinflusst die Verkehrsabläufe im Raum Bottmingen Schloss:

- Wird die **Wendeschlaufe beim Stallen** realisiert, so nimmt die Anzahl der **Tramquerungen** an der **Schlossgasse** stärker zu als bei einer Realisierung beim Schloss. Heute queren während den Hauptverkehrszeiten 32 Trams pro Stunde, zu den übrigen Zeiten maximal 16 Trams pro Stunde die Schlossgasse. Während den Hauptverkehrszeiten bleibt die Anzahl an Tramquerungen unabhängig der Tramwendeschlaufe unverändert. Mit Tramwendeschlaufe im Stallen würden ausserhalb der Hauptverkehrszeiten bis zu 32, mit der Tramwendeschlaufe Schloss voraussichtlich bis zu 24 Trams pro Stunde den Übergang queren. Damit steigen die Schliesszeiten des Übergangs ausserhalb der Hauptverkehrszeiten annähernd um 50% (Standort Schloss) bzw. 100% (Standort Stallen). Probleme mit der Leistungsfähigkeit sind zwar nicht zu erwarten, da das strassenseitige Verkehrsaufkommen ausserhalb der Hauptverkehrszeit ohnehin geringer ist. Jedoch kommt es zu geringen Komforteinbussen, weil die Verkehrsteilnehmenden auf der Schlossgasse durch die zusätzlichen Tramfahrten im Mittelwert häufiger auf die Freigabe der Tramquerung warten müssen.

- Wird die **Wendeschleife beim Schloss** umgesetzt, dann werden die Perrons nach Norden verlegt. Damit wird die tramseitige Signalfreigabe in Richtung Ettingen-Rodersdorf angepasst, weil die Perrons nicht mehr unmittelbar an die Strassenquerung anschliessen. Wie sich die **Sperrzeiten** verändern, muss im Detail geklärt werden. Für Trams in Fahrtrichtung Ettingen-Rodersdorf nehmen die Sperrzeiten mutmasslich zu, weil zwischen Abfahrt an der Haltekante und Querung die Fahrzeit zunimmt. Im Gegensatz dazu nimmt die Sperrzeit in die Fahrtrichtung Basel ab, weil die Querungen mit höherer Geschwindigkeit gequert werden können.
- Bei Realisierung der **Wendeschleife beim Schloss** wird der Fussweg östlich der Streckengleise von der **Zu-/Wegfahrten** zur Wendeschleife **gequert**. Davon ist in erster Linie der Fussverkehr zwischen Ortskern und dem Tramperron nach Basel betroffen. In einer Verkehrszählung (2021, [9]) waren dies ungefähr 40 Personen pro Stunde während den Hauptverkehrszeiten. Befahren wird die Tramwendeschleife im Planfall aber nur ausserhalb der Hauptverkehrszeit, wenn weniger Personen unterwegs sind. Für den Umstieg auf die Busse oder zur Schlossgasse in Richtung West kann die Tramquerung bei den Perrons genutzt werden und die Querungen somit umgangen werden. Die Schleife wird im Planfall aber nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten und nicht von allen Kursen befahren.

Zwischenfazit: Unabhängig vom Standort werden die Verkehrsströme im Planfall nur ausserhalb der Hauptverkehrszeiten beeinflusst. Die Tramwendeschleife Stallen führt dazu, dass die Tramquerung Schlossgasse häufiger von Trams befahren wird, was mit entsprechenden Wartezeitenverlängerungen für MIV, Bus sowie Velo- und Fussverkehr verbunden ist. Dagegen wird mit der Tramwendeschleife Schloss die Fussverbindung in Richtung Ortskern östlich der Streckengleise zweimal gequert. Da von der Querung Schlossgasse ein Vielfaches an Verkehrsteilnehmenden zu längeren Wartezeiten betroffen sind, ist aus Sicht Verkehrsabläufe die Variante Schloss zu bevorzugen.

5 Fazit

Die **Vor- und Nachteile** können folgendermassen zusammengefasst werden:

Aspekt	Stallen	Schloss
Planungsrechtliche Situation	- Lage in Naturschutzzone	+ Lage innerhalb Siedlungsgebiet - Inanspruchnahme Privatgrundstück - noch kein Richtplaneintrag
Räumliche/Städtebauliche Einbettung	- Tangieren von Frei-/Naherholungsraum sowie Kleingärten und angrenzendes Wohngebiet mit Infrastruktur («Birsigpark») - zusätzliche Infrastruktur, die beim Schloss bereits besteht (Betriebsgebäude, Zufahrt etc.)	- Städtebauliche Integration herausfordernd + Möglichkeit zur Aufwertung öffentlicher Raum an strategisch bedeutsamer Lage
ÖV-Betrieb	- Zusätzliche Betriebskosten ohne Nutzen	+ Hohe Flexibilität im Ereignisfall
Verkehrsabläufe	- Mehr Tramquerungen Schlossgasse (Beeinträchtigung MIV, Busse, Velo-, Fussverkehr)	- Querung Fussweg zwischen Tramperon und Ortskern

Tabelle 2: Vor- und Nachteile nach Aspekten

Damit lässt sich folgendes Fazit ziehen:

- Aus Sicht *Planungsrecht* zeigt der Standort Schloss klare Vorteile auf: Zwar werden wie beim Standort Stallen private Grundstücke beansprucht. Im Unterschied dazu erfolgt die Realisierung im Siedlungsraum und es werden keine Naturschutzzonen angetastet.
- Aus *räumlicher/städtebaulicher* Sicht überwiegen die Vorteile für den Standort Schloss: Durch ihn bietet sich die Möglichkeit, eine Fläche an strategisch bedeutsamer Lage aufzuwerten ohne Frei- und Grünflächen zu tangieren.
- Aus Sicht *ÖV-Betrieb* gibt es keine nennenswerten Vorteile für den Standort Stallen. Mit dem Standort Schloss ergeben sich im Planfall weniger Leerfahrten und geringere Betriebskosten. Im Ereignisfall kann besser auf Busse umgestiegen werden.
- Aus Sicht *Verkehrsabläufe* führt die Variante Schloss zu weniger Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Durch die Leerfahrten zum Stallen über die Querung Schlossgasse werden mehr Verkehrsteilnehmende (MIV, Busse, Velo, Fussverkehr) auf der Schlossgasse beeinträchtigt als dies bei der Tramwendeschleufe Schloss der Fall ist (einer von beiden Fusswegen zur Tramhaltestelle Schloss).

Folgende Tabelle zeigt die erläuterten Vor- und Nachteile aus den unterschiedlichen **Perspektiven der Akteure**:

Perspektive	Stallen	Schloss
Fahrgäste	- Mehr Tramquerungen Schlossgasse (Beeinträchtigung MIV, Busse, Velo-, Fussverkehr)	+ Hohe Flexibilität im Ereignisfall - Querung Fussweg Tramperron Ortskern
Gemeinden / Bevölkerung	- Tangieren von Frei-/Naherholungsraum sowie Kleingärten mit Infrastruktur	+ Möglichkeit zur Aufwertung öffentlicher Raum - Städtebauliche Integration herausfordernd
Kanton / ÖV-Betreiber	+ Richtplaneintrag - Zusätzliche Betriebsleistungen ohne Nutzen - Mutmasslich zusätzliche Infrastruktur, die beim Schloss bereits besteht (Betriebsgebäude, Zufahrt etc.) - Lage in Naturschutzzone - Konflikte mit Gewässerraum	+ Hohe Flexibilität im Ereignisfall + Lage innerhalb Siedlungsgebiet - Inanspruchnahme Privatgrundstück

Tabelle 3: Vor- und Nachteile aus unterschiedlichen Perspektiven

Bezüglich der einzelnen Perspektiven werden folgende Schlussfolgerungen gezogen:

- Aus Sicht der *Fahrgäste* ist eine hohe Flexibilität im Ereignisfall wünschenswert. Auch ist eine Mehrbelastung der Schlossgasse störend, da davon auch Busse betroffen sind. Dies spricht für den Standort Schloss.
- Für die *Bevölkerung bzw. die Gemeinden* ist das Freihalten der Kleingärten und Frei-/Naherholungsraums ein Vorteil. Ausserdem kann die Tramwendeschlaufe Schloss die ÖV-Drehscheibe als attraktiver Umsteige- und Aufenthaltsort aufwerten, auch wenn die städtebauliche Integration herausfordernd ist. Die bisherigen Abklärungen zu Gestaltung der ÖV-Drehscheibe haben gezeigt, dass hier durchaus gute Lösungen möglich sind.
- Aus Sicht *Kanton und ÖV-Betreiber* sprechen die hohe Flexibilität im Ereignisfall und keine Leerfahrten für den Standort Schloss. Dies verbessert die Wirtschaftlichkeit des ÖV. Verhandlungstechnisch anspruchsvoll ist die Inanspruchnahme des Privatgrundstücks beim Schloss ohne Richtplaneintrag. Im Gegenzug dazu werden keine Flächen in heute unbebautem Gebiet beansprucht.

Sowohl die Zwischenfazits nach einzelnen Aspekten als auch aus den unterschiedlichen Akteursperspektiven zeigen, **dass der Standort Schloss gegenüber dem Stallen mehr Vorteile aufweist**. Der grösste Nachteil ist die Inanspruchnahme eines privaten Grundstücks, was mit den entsprechenden verfahrenstechnischen Nachteilen verbunden ist. Im Gegenzug dazu wird ermöglicht, die in Anspruch genommene Fläche aufwerten zu können und die Attraktivität der ÖV-Drehscheibe zu steigern. Beim Standortentscheid empfiehlt es sich, der langfristigen Perspektive grosses Gewicht zu geben.

Grundlagen

- [1] Agglo Basel, Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, Teil 3 – Massnahmenband Verkehr, 24. Oktober 2016, <https://www.aggloprogramm.org/de/generationen.html?file=files/dateien/downloads/AP3/Massnahmenband-2-Verkehr-150dpi.pdf&cid=428>, abgerufen am 13.10.2021
- [2] Agglo Basel, Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation, Hauptbericht, 16. April 2021, <https://www.aggloprogramm.org/de/generationen.html?file=files/dateien/downloads/AP4/AP4-01-Hauptbericht-D-20210416-web.pdf&cid=1324>, abgerufen am 13.10.2021
- [3] Gemeinde Bottmingen, Teilzonenplan Ortskern, 6. Januar 2000, <https://www.bottmingen.ch/de/verwaltung/dokumente/dokumente/zonenplan/Teilzonenplan-Ortskern.pdf>, abgerufen am 14.10.2021
- [4] Gemeinde Bottmingen, Zonenplan Siedlung, 6. Juli 1993, <https://www.bottmingen.ch/de/verwaltung/dokumente/dokumente/zonenplan/Zonenplan-Siedlung.pdf>, abgerufen am 25.05.2022
- [5] Gemeinde Oberwil, Zonenplan Landschaft, 5. Juni 2018, https://www.oberwil.ch/docn/1820146/Zonenplan_Landschaft_genehmigt_gem_RRB_20180903.pdf, abgerufen am 13.10.2021
- [6] Google, Google Maps, September 2013, <https://www.google.ch/maps/>, abgerufen am 08.03.2022
- [7] Kanton Basel-Landschaft, Richtplan-Gesamtkarte, Stand Juli 2020, https://www.basel-land.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/raumplanung/richtplanung/downloads/krip_richtplantext.pdf/@@download/file/Objektbl%C3%A4tter_.pdf, abgerufen am 30.05.2022
- [8] Kanton Basel-Landschaft, ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss – Variantenstudie, 4. November 2020; ewp AG Effretikon, Gruner AG, NW Architekten AG
- [9] Kanton Basel-Landschaft, ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss – Verkehrszählungen, 7. Januar 2021; verkehrsteiner AG
- [10] Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental, Regionales Raumkonzept Leimental 2035, 8. August 2018; INFRAS, F&K, Studio BLB
- [11] Wikimedia Commons, Zürich - Enge - Tessinerplatz 2010-08-03 15-28-12.JPG, 3. August 2010, https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Z%C3%BCrich_-_Enge_-_Tessinerplatz_2010-08-03_15-28-12.JPG, abgerufen am 08.03.2022
- [12] Gruner, Tram-Wendeschleufe Stallen: Grobe technische Untersuchung, Entwurf vom 05.09.2022