

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2018/68 von Daniel Altermatt: «Konzept zur Erschliessung des Dreispitz-Areals mit OEV» 2018/68

vom 12. November 2019

1. Text des Postulats

Am 11. Januar 2018 reichte Daniel Altermatt das Postulat 2018/68 «Konzept zur Erschliessung des Dreispitz-Areals mit OEV» ein, welches vom Landrat am 19. April 2018 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Das Dreispitz-Areal auf der Grenze der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt ist eines der grossen Entwicklungsareale unserer Region. Bis zu seiner Öffnung vor wenigen Jahren war das Gebiet mehrheitlich eingezäunt und ist deshalb bis heute nur im Osten und Norden durch Öffentlichen Verkehr erschlossen.

Die weitere Entwicklung des Dreispitz-Areals hängt stark von einer verbesserten Erschliessung ab. Ein früher angedachtes Projekt einer Tramlinie durch das Areal wird zurzeit offenbar nicht weiter verfolgt. Für die gewünschte Verdichtung und Durchmischung von Wohnen und Arbeitsplätzen auf dem Gebiet ist aber eine Erschliessung mit öffentlichem Verkehr zentral.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat zu prüfen und berichten, mit welchen öffentlichen Verkehrsträgern und welchen Linienführungen das Dreispitzareal insbesondere im zentralen und südlichen Teil erschlossen werden kann.

Im Weiteren bitte ich den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob eine solche Erschliessung schon im Rahmen des nächsten GLA möglich ist. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass in einer mehrjährigen Einführungsphase – bedingt durch die Etappierung der Areal-Entwicklung – die mögliche Auslastung des Verkehrsträgers unter der gewünschten Schwelle liegt.

Besten Dank für die wohlwollende Aufnahme dieses Vorstosses.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Ausgangslage

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben im Jahr 2012 mit dem Studienauftrag Tramnetz 2020 eine gemeinsame strategische Tramnetzplanung entwickelt und vorgestellt. Diese zeigte einerseits auf, wie die Tramnetzinfrastruktur in der Region Basel weiterentwickelt werden soll. Andererseits resultierte daraus auch ein Liniennetz inkl. Etappierung. Inzwischen wurden in beiden Kantonen einige politische Entscheide gefällt, beispielsweise zum Margarethenstich und

zum Tram Erlenmatt, zudem haben sich Einwohnerzahl und Arbeitsplätze in der Region dynamisch weiterentwickelt. Aufgrund dieser veränderten Rahmenbedingungen musste das Liniennetz aktualisiert und auf den Horizont 2040 erweitert werden, ohne den Studienauftrag Tramnetz 2020 im Grundsatz infrage zu stellen.

Die wieder gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt erarbeitete, revidierte Tramnetzstudie mit Zielbild 2040 wurde vom Regierungsrat am 25. September 2018 (RRB-Nr. 2018-1491) zur Kenntnis genommen mit dem Auftrag, mögliche neue Infrastrukturanlagen für das Zielnetz 2040 hinsichtlich ihrer Machbarkeit und Zweckmässigkeit vertieft zu prüfen.

2.2. Vorgehen

Grundlage für die Liniennetzplanung bildet eine Marktanalyse, welche die aus heutiger Sicht erwarteten Entwicklungen in den nächsten 20 Jahren aufzeigt. Insbesondere wurden alle Entwicklungsschwerpunkte eruiert und jedem Areal ein Einwohner- und Arbeitsplatzpotential zugeordnet. Diese Entwicklungen wurden explizit zur Quantifizierung der Nachfrageeffekte berücksichtigt. Damit wurde sichergestellt, dass relevante Arealnutzungen und darauf abgestimmte Tramvorhaben auch im Tramnetz aufgenommen werden. Die wichtigsten Entwicklungsschwerpunkte bezüglich Einwohner- und Arbeitsplatzpotential im Kanton Basel-Landschaft sind Allschwil, Letten und Bachgraben; Muttenz, Hagnau und Polyfeld; Pratteln, Salina Raurica sowie Reinach, Kägen. Zwar haben auch Dreispitz Nord (BS) sowie Dreispitz Süd (BL) ein grosses Einwohner- und Arbeitsplatzpotential, da jedoch kaum genehmigte Nutzungsplanungen vorliegen, wurde der Schwerpunkt des Umsetzungshorizonts auf nach 2040 eingeschätzt.

Nebst den schon fortgeschrittenen bekannten Planungen zum Expresstram Leimental sowie zum Tram Salina Raurica wurde die Bau- und Umweltschutzdirektion vom Regierungsrat beauftragt, für folgende mögliche neue Infrastrukturen Machbarkeitsstudien und Zweckmässigkeitsprüfungen durchzuführen:

Tram Letten:	Basel, Neuweilerstrasse – Allschwil, Gartenhof
Tram Bachgraben:	Basel, Bhf. St. Johann – Allschwil, Hagmattstrasse
Tram Polyfeld:	Basel, St. Jakob – Muttenz, Bahnhof
Tram Therwil – Dornach:	Therwil, Zentrum – Dornach, Bahnhof

Nicht im Zielnetz 2040, sondern im sogenannten Projektspeicher enthalten sind die drei untenstehenden Netzelemente. Sie wurden geprüft und für vertiefungswürdig eingeschätzt, jedoch nicht für eine prioritäre Umsetzung, solange sich die Rahmenbedingungen nicht ändern (z.B. genehmigte Nutzungsplanungen, die zu einer grossen Dynamik in der Siedlungs- und Arbeitsplatzentwicklung führen, Stadterneuerungsprojekte oder Veränderungen in der Netzstruktur oder vorhersehbare Nachfrageverlagerungen).

Tram Dreispitz:	Basel, Leimgrubenweg – Münchenstein, Motorfahrzeug-Prüfstation
Tram Aesch Bahnhof:	Aesch, Dorf – Aesch, Bahnhof
Tram Letten – Bachgraben:	Allschwil, Gartenhof – Allschwil, Hagmattstrasse

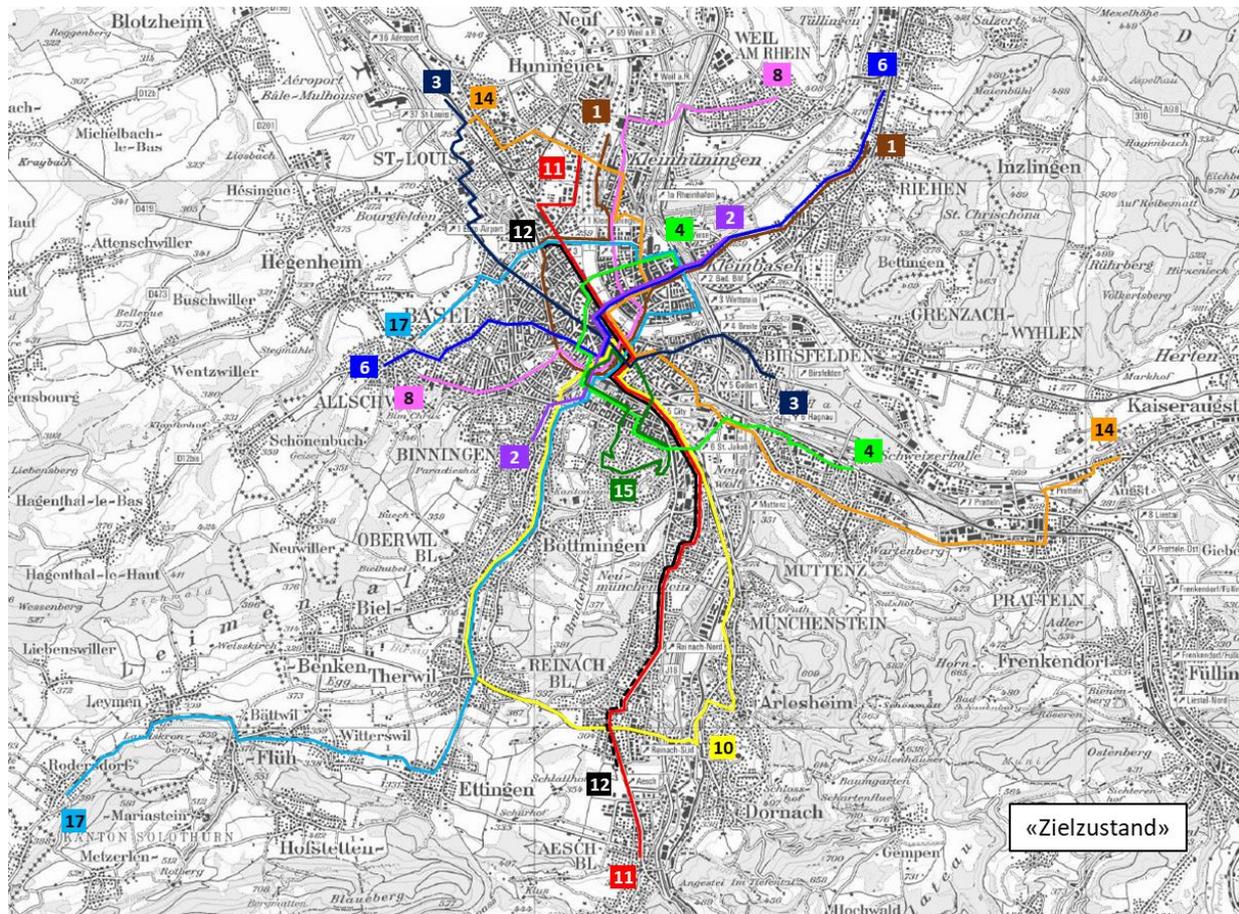
Das Infrastrukturprojekt Tram Dreispitz würde sich ab der Haltestelle Leimgrubenweg rund einen Kilometer entlang der Reinacherstrasse zur Südspitze des ARFA-Areals erstrecken. Dort müsste eine Verknüpfung mit der tangentialen Buslinie 60 gesucht werden, die beispielsweise durch eine Verschiebung der Haltestelle Motorfahrzeug-Prüfstation auf die Ostseite des Kreisels möglich wäre.

Das im Rahmen der Studie berechnete Nachfragepotential war zu niedrig, als dass es zum jetzigen Zeitpunkt die Planung eines Tram rechtfertigen würde. Zudem wäre der Nutzen als Netzelement gering, weil keine Verknüpfung zu einem übergeordneten Verkehrsträger (z.B. S-Bahn) möglich wäre und keine Zielorte in der Agglomeration bedient würden. Mit den zu Fuss erreichbaren Haltestellen Freilager und Schaulager der Tramlinie 11 (und während der Hauptverkehrszeiten der

Tramlinie E 11) besteht bereits heute ein attraktives Angebot sowohl bezüglich Taktdichte als auch bezüglich direkter Erreichbarkeit von Zielorten in der Stadt Basel und deren Agglomeration – inklusive Umsteigemöglichkeit auf die S-Bahn und auf den Fernverkehr.

2.3. Liniennetz Zielzustand 2040

Die folgende Abbildung zeigt das Liniennetz für den Zielzustand. Die wichtigsten Veränderungen für den Kanton Basel-Landschaft im Vergleich zu heute sind kursiv in der Legende zusammengefasst.



- 1** Hafen Dreiländereck – Bahnhof SBB – Riehen Dorf
- 2** Binningen Kronenplatz – Bahnhof SBB/Margarethenbrücke – Eglise: *neu via Bahnhofzugang West direkt in die Innenstadt*
- 3** St. Louis Centre commercial et de loisirs – Birsfelden Hard
- 4** Bhf Muttenz – Bahnhof SBB Süd – Bad. Bahnhof: *neue Linie ab Bahnhof Muttenz via Polyfeld/Dreisplitz/Bahnhof SBB Süd*
- 6** Allschwil Dorf – Riehen Grenze
- 8** Allschwil Gartenhof – Bahnhof SBB – Weil am Rhein Läublinpark: *neu ab Allschwil Gartenhof via Wettsteinbrücke nach Weil*
- 10** Dornach Bahnhof – Bahnhof SBB – Therwil – Dornach Bahnhof: *neu ab Therwil via Reinach zum Bahnhof Dornach*
- 11** Aesch Dorf – Bahnhof SBB – Huningue Pont
- 12** Reinach Süd – Basel SBB – Bahnhof St. Johann: *ersetzt Hauptverkehrszeit-Linie E11 neu entlang Stammstrecke Linie 11*
- 14** Salina Raurica – Gare de Saint-Louis: *neu ab Augst via Salina Raurica/Bhf. Pratteln und neuer Traminfrastruktur Klybeck*
- 15** Bruderholz – Bahnhof SBB Süd – Aeschentplatz – Bruderholz
- 17** Rodersdorf Station – Bahnhof SBB – Bachgraben Hagmattstrasse: *neu Expresstram Leimental, Verlängert bis Bachgraben*

Abbildung 1: Zielzustand Tramliniennetz 2040

2.4. Stossrichtungen für die Erschliessung des Dreispitz-Areals

Im Rahmen des 9. Generellen Leistungsauftrags (GLA) überprüft BL aktuell das Busnetz in der nördlichen Birsstadt. Zeitgleich erarbeitet der Kanton BS sein ÖV-Programm. Beide Prozesse erfolgen in enger Abstimmung. In diesem Rahmen wird unter anderem auch die Zweckmässigkeit einer Buslinie auf der Reinacherstrasse im Sinne eines Tramvorläufers geprüft. Die Ergebnisse der

Studie liegen voraussichtlich im Frühling 2020 vor. Die Landratsvorlage zum 9. GLA ist für Ende 2020 vorgesehen.

Parallel zu einer allfälligen Anpassung von Buslinienführungen (inkl. Verschiebung von Haltestellen oder der Einrichtung neuer Haltestellen) gilt es auch, das Fusswegnetz auf dem Areal optimal auszubauen resp. im Zuge der zukünftigen Entwicklung des ARFA-Areals ein besonderes Augenmerk auf dessen Optimierung zu legen. Damit und mit einer eventuellen Verschiebung der Haltestelle Motorfahrzeug-Prüfstation auf die Ostseite des Kreisels in den Bereich der heute schon bestehenden Fussgängerunterführung kann die Südspitze des Dreispitz-Areals mit den heute vorhandenen Linien des öffentlichen Verkehrs attraktiv erschlossen werden.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2018/68 «Konzept zur Erschliessung des Dreispitz-Areals mit ÖV» abzuschreiben.

Liestal, 12. November 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich