

Vorlage an den Landrat

**Bottmingen, ÖV-Drehscheibe, Teilprojekt Erneuerung und Umgestaltung Bushof,
Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung
2026/5084**

vom 21. April 2026



Visualisierung der zukünftigen Situation (Blick von Tramhaltestelle Richtung Bushof und Schloss) (Quelle: landstrich.eu)

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die Haltestelle Bottmingen Schloss ist der wichtigste und meistfrequentierte ÖV-Umsteigepunkt im Leimental. Sie markiert den Übergang vom städtischen zum stärker radial ausgerichteten sub-urbanen Netz des öffentlichen Verkehrs. Der Bushof sowie die Tramhaltestelle müssen entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) erneuert werden. Zudem benötigen die Tramlinien 10 und 17 eine neue Wendemöglichkeit im Raum Bottmingen – für den sicheren, flexiblen und wirtschaftlichen Betrieb und die Weiterentwicklung des Tramangebots: Durch den schrittweisen Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs in den letzten beiden Jahrzehnten konnte die wachsende verkehrliche Nachfrage im Leimental abgewickelt werden. Dieses Angebot soll durch punktuelle Ergänzungen der bestehenden Infrastruktur schrittweise und der Nachfrage entsprechend ausgebaut werden.

Seit 2019 plant der Kanton Basel-Landschaft gemeinsam mit der Gemeinde Bottmingen und der Baselland Transport AG (BLT) die Erneuerung und den Umbau der ÖV-Drehscheibe Bottmingen. Die Erneuerung und Umgestaltung der ÖV-Drehscheibe Bottmingen ist auf Grund des schlechten Zustandes des bestehenden Bushofs dringend nötig. Sie verbessert die Verkehrssicherheit, ermöglicht ein barrierefreies Ein-, Aus- und Umsteigen und erhöht die Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig bietet die Erneuerung die Chance, die Einbettung ins Umfeld zu verbessern.

Durch das bestehende Strassennetz und die Lage im Netz des öffentlichen Verkehrs ist der Standort für diesen regionalen Umsteigepunkt gegeben, da er ideal an einem wichtigen Kreuzungspunkt liegt. Die ÖV-Drehscheibe befindet sich in einem vielfältigen Umfeld mit sehr unterschiedlichen, sich teils widersprechenden Ansprüchen. So finden sich das mittelalterliche Wasserschloss von nationaler Bedeutung, der historische, vom Strassenverkehr belastete Dorfkern, Wohnquartiere mit Einfamilienhäusern, die durchgrünte Birsigebene sowie zentrale Verkaufsflächen und eine Postagentur in unmittelbarer Nachbarschaft. Aus diesem Grund wurde die vorliegende Lösung in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde und unter Einbezug der interessierten Öffentlichkeit entwickelt. Das nun vorliegende Vorprojekt über alle drei Teilprojekte (Bushof, Tramhaltestelle und Wendeschlaufe) ist die Grundlage für die individuelle weitere Projektierung sowie die Abstimmung der Teilprojekte aufeinander. Das Vorprojekt liegt in zwei Fassungen vor: eine Fassung mit und eine Fassung ohne Tramwendeschlaufe. Sie ist aus Sicht der Angebotsentwicklung mit Einführung des S-Tram 17, dem schrittweisen und effizienten Ausbau des Angebots sowie dem wirtschaftlichen Betrieb (un- und geplante Unterbrüche, auf Nachfrage angepasstes Angebot) eine wichtige regionale Infrastruktur. Sie soll zeitnah erstellt werden.

Nachdem die Federführung über das Gesamtprojekt bisher beim Kanton lag, wird die weitere Projektierung und Realisierung in der Federführung der jeweiligen Bauherren liegen: für das Teilprojekt Bushof beim Kanton Basel-Landschaft und für die Teilprojekte Tramhaltestelle und Wendeschlaufe bei der BLT. Wegen der engen Verzahnung und der Synergien der Teilprojekte, gerade auch bei der Abstimmung der Bauphasen, werden die weiteren Projektschritte in enger Abstimmung zwischen den Planungsträgern erfolgen.

Das vorliegende Vorprojekt sieht folgende wesentlichen Anpassungen gegenüber heute vor:

- Der Bushof wird um 90 Grad gedreht und mit parallelen Haltekanten in Ost-West Richtung ausgerichtet.
- Die Tramhaltestelle wird um ca. 40 m nach Norden in Richtung Basel verschoben.
- Die Tramwendeschlaufe wird auf der Ostseite der Tramlinie hinter das Kioskhüsli zu liegen kommen.

Die Infrastruktur der Tramlinie 10/17 wird seit 2016 durch den Bund finanziert. Daher wird das Teilprojekt Tramhaltestelle vollständig über Bundesmittel finanziert. In dessen Ausbauprogramm war bisher keine Finanzierung der Projektierung sowie der Realisierung der Tramwendeschlaufe vorgesehen. In der Zwischenzeit hat das zuständige Bundesamt für Verkehr bestätigt, dass die

Finanzierung der Wendeschleufe über die sogenannte Leistungsvereinbarung mit der BLT möglich ist. Um dieses Vorhaben weiterzuentwickeln, bedarf es daher keiner kantonalen Ausgabenbewilligung. Die Verantwortung für das Projekt inkl. Finanzierung liegt vollumfänglich beim Bund bzw. der damit beauftragten BLT.

Das Teilprojekt Bushof wird über kantonale Mittel finanziert und erfordert daher eine Ausgabenbewilligung. Der Regierungsrat beantragt mit dieser Vorlage die Genehmigung des Generellen Projekts «Umgestaltung Bushofs Bottmingen Schloss» sowie die Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung des Projekts in Höhe von 18'045'000 Franken.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Bericht	5
2.1.	Ausgangslage	5
2.1.1.	<i>Bedarfsbegründung</i>	5
2.1.2.	<i>Planungsgeschichte und Partizipation</i>	7
2.1.3.	<i>Petition 2023/651: «Keine Wendeschlaufe und Verkehrsdrehscheibe im Dorfkern im Umfeld des historischen Weiher Schlosses Bottmingen»</i>	8
2.1.4.	<i>Verantwortlichkeiten und Finanzierung</i>	9
2.2.	Ziel der Vorlage	9
2.3.	Erläuterungen	10
2.3.1.	<i>Projektziele</i>	10
2.3.2.	<i>Variante Studien und Einbettung des Projekts ins Umfeld</i>	11
2.3.3.	<i>Projektbeschreibung</i>	14
2.3.4.	<i>Termine und weiteres Vorgehen</i>	22
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	22
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	23
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	24
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	28
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	28
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	28
3.	Anträge	31
3.1.	Beschluss	31
4.	Anhang	32

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Die Haltestelle Bottmingen Schloss ist der wichtigste und meistfrequentierte ÖV-Umsteigepunkt im Leimental. Sie markiert den Übergang vom städtischen zum stärker radial ausgerichteten suburbanen Netz des öffentlichen Verkehrs. Auf Grund des schlechten Zustandes des bestehenden Bushofs muss dieser dringend erneuert werden. Weiter müssen der Bushof sowie die Tramhaltestelle entsprechend den Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) umgebaut werden. Zudem benötigen die Tramlinien 10 und 17 eine neue Wendemöglichkeit im Raum Bottmingen – für den sicheren, flexiblen und wirtschaftlichen Betrieb und die Weiterentwicklung des Tramangebots. Durch den schrittweisen Angebotsausbau des öffentlichen Verkehrs in den letzten beiden Jahrzehnten konnte die wachsende verkehrliche Nachfrage im Leimental weitgehend vom ÖV übernommen werden. Dieses Angebot soll durch punktuelle Ergänzungen der bestehenden Infrastruktur schrittweise und entsprechend der Nachfrage ausgebaut werden.

Anstelle einer reinen Instandsetzung möchte man die Chance nutzen, um den betroffenen Raum mit Haltestelle inkl. Zubringerstrecken konzeptionell neu zu denken. Während der Kanton als Bauherrschaft nur für den Bushof zuständig ist, liegt die Zuständigkeit für die Tramhaltestelle und den Bau einer Tramwendeschleife bei der BLT. Da die drei Teilprojekte stark voneinander abhängig sind und um eine gute gegenseitige Koordination sicherzustellen, wurde ein Vorprojekt über alle Teilprojekte ausgearbeitet. Die bisherige Projektentwicklung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit der betroffenen Gemeinde Bottmingen und der BLT.

2.1.1. Bedarfsbegründung

Der Handlungsbedarf ist für den Raum der Haltestelle Bottmingen Schloss auf zwei Ebenen auszumachen: Der Ausgestaltung der konkreten, bereits bestehenden ÖV-Infrastrukturen vor Ort sowie auf der regionalen Netz- und Angebotsebene in Form einer zusätzlichen Wendemöglichkeit im mittleren Leimental. Entsprechend ist der Bedarf zu differenzieren:

Bestehender Bushof und Tramhaltestelle

Die Haltestelle Bottmingen Schloss wird von den Tramlinien 10 und 17 sowie den drei regionalen Buslinien 34, 47 und 60 bedient. Ausserdem verkehrt der Ortsbus Nummer 59. Um die betrieblichen Anforderungen zu erfüllen und den künftigen Ausbau des Busangebotes zu ermöglichen, sind sechs Haltekanten vorgesehen. Dies entspricht dem Bedarf, welcher im Zusammenhang mit der strategischen Busnetzentwicklung langfristig eruiert wurde. Damit wird sichergestellt, dass der Bushof auch langfristig die notwendige Anzahl Bushaltekanten anbietet und später keine baulichen Ergänzungen notwendig werden.

Es besteht massgeblicher Anpassungsbedarf, denn die heutigen Anlagen

- weisen einen hohen Sanierungsbedarf auf und müssen baulich erneuert werden
- erfüllen die gesetzlichen Anforderungen der Behindertengleichstellung nicht
- bieten auf dem Bushof und bei der Einmündung in die Schlossgasse zu wenig Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden und vor allem für die Schulkinder, da hier ein Schulweg entlangführt
- haben eine mangelhafte Infrastruktur, sind nicht kundenfreundlich und somit wenig attraktiv

In Anbetracht der hohen Fahrgastfrequenzen ist der Handlungsbedarf hoch. 2024 wurden im Durchschnitt pro Werktag 4'790 ein- und aussteigende Fahrgäste beim Tram und 6'794 beim Bus (total: 11'584) gezählt. Eine videobasierte Erhebung der Verkehrsbeziehungen hat gezeigt, dass an der Haltestelle Bottmingen Schloss zu den Spitzenzeiten morgens, mittags und abends etwa gleich viele Personen umsteigen wie ein- und aussteigen. Die Haltestelle Bottmingen Schloss ist somit quantitativ der wichtigste ÖV-Knoten im Leimental, sowohl als Umsteigepunkt wie auch als

Zugangspunkt für die umliegenden Siedlungsgebiete. Sechs ÖV-Linien bedienen die Haltestelle. Die Buslinie 34 und die Tramlinie 10 verkehren ausser den Randzeiten im 7,5-Minuten-Takt. Dieses dichte ÖV-Angebot bedingt eine ausreichend leistungsfähige Anlage. Aus Kundensicht muss ein attraktiver und sicherer Zugang zu den Haltekanten sichergestellt sein.

Wendeschlaufe

Der Bedarf für eine Wendeschlaufe im Raum Bottmingen Schloss leitet sich aus den folgenden Hauptgründen her:

- Beschleunigtes Fahrplanangebot: Künftig soll das Fahrplanangebot des Trams zwischen Basel und dem Leimental mit dem S-Tram 17 erweitert und beschleunigt werden – im Sinne einer S-Bahn.
- Ganztagsbetrieb des S-Trams 17: Die Wendemöglichkeit in Bottmingen ist Voraussetzung für einen wirtschaftlichen Ganztagsbetrieb des S-Trams 17, indem in den Nebenverkehrszeiten jedes zweite Tram in Bottmingen wendet. Ein regelmässiges Wenden im Depot Hüslimatt in Oberwil ist betrieblich nicht möglich, da es u. a. zu Konflikten im Depotbetrieb führt. Ausserdem ist es nicht wirtschaftlich. Es führt u.a. zu Fahrten mit geringer Fachgastbelegung und das Wendemanöver über das Depot von Oberwil zu einer langen Leerfahrt.
- Abgestimmt auf die Nachfrage: Das ÖV-Angebot kann genauer auf die verkehrliche Nachfrage abgestimmt werden. Vereinfacht gesagt: Trams sollen dann verkehren, wenn sie von den Fahrgästen benötigt werden. Die heutige Tramlinie 17 entspricht nicht mehr der Nachfrage der Kundschaft. Eine Wendeschlaufe im Raum Bottmingen schafft die entsprechende Flexibilität in der Angebotsgestaltung.
- Gesamtverkehrlicher Nutzen dank zusätzlicher Kapazitäten: Die Weiterentwicklung des Tramangebots im Leimental dient auch einem gesamtverkehrlichen Zweck: Damit soll die (Personen-)Gesamtkapazität des Verkehrssystems verbessert werden. Das Strassennetz im mittleren Leimental stösst heute in den Spitzenstunden an seine Grenzen und gleichzeitig ist parallel dazu der öffentliche Verkehr stark ausgelastet. Mit der Weiterentwicklung des Tramangebots können und sollen zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung gestellt werden, so dass der Umstieg auf den öffentlichen Verkehr attraktiv ist. Dadurch werden Kapazitäten auf der Strasse frei und stehen insbesondere jenen zur Verfügung, die darauf angewiesen sind, wie beispielsweise der Gütertransport.
- Erhöhte Zuverlässigkeit im Betrieb: Bei Instandhaltungsarbeiten an der Tramstrecke von Basel bis Ettingen können längere Totalsperren des Trambetriebs nötig sein. Dank der Wendeschlaufe Bottmingen können die gesperrten Abschnitte deutlich verkürzt werden. Dadurch werden die Einschränkungen für die Trampassagiere reduziert, die Zuverlässigkeit des Betriebs erhöht und die Erreichbarkeit des wichtigen Umsteigeknotens Bottmingen verbessert. Zur Einordnung: Die stark ausgelastete Strecke Heuwaage–Hüslimatt ist heute die mit Abstand längste Strecke im Basler Tramnetz ohne Wendemöglichkeit.

Aufgrund einer Bedarfsanalyse wurde verschiedene Standorte für eine Wendeschlaufe im Leimental untersucht. Der Vergleich zeigte auf, dass die Lage bei der Haltestelle Bottmingen Schloss der beste Standort für die Wendeschlaufe ist. Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Planung und Projektierung der ÖV-Drehscheibe auch eine Wendeschlaufe untersucht und die Kompatibilität mit den anderen, bereits bestehenden Anlagen geprüft. Das Projekt wurde so aufgebaut, dass die Umsetzung der Wendeschlaufe entkoppelt vom Bushof und der Tramhaltestelle erfolgen kann.

Der Bedarf für die Wendeschlaufe liegt primär in einem regionalen, übergeordneten Interesse begründet. Daher ist die Situation nicht direkt mit anderen Tramprojekten, welche der gesamtverkehrlich optimalen Erschliessung von Entwicklungsgebieten wie beispielsweise der Binningerstrasse in Allschwil dienen, vergleichbar.

2.1.2. Planungsgeschichte und Partizipation

Seit 2019 plant der Kanton Basel-Landschaft gemeinsam mit der Gemeinde Bottmingen und der BLT den Umbau ÖV-Drehscheibe Bottmingen. In einem ersten Schritt wurde eine Auslegeordnung erstellt. Dabei wurden die zu klärenden Fragen und das Vorgehen definiert. Im Rahmen einer Vorstudie (2020/21) wurde ein Variantenvergleich gemacht, in welchem unter anderem die möglichen technischen Variationen und deren Machbarkeit vertieft untersucht wurden. Aus dieser Phase ging die Grundkonfiguration der ÖV-Drehscheibe mit den drei infrastrukturellen Teilprojekten hervor.

Ab 2021 wurde das Vorprojekt erarbeitet. Beim Hauptteil der Arbeiten ging es um die Einbettung der Anlage ins Umfeld und um die Schnittstellen. Daraus wurde in den Jahren 2023/24 ein Workshopverfahren, in dessen Rahmen insbesondere die gestalterischen und städtebaulichen Fragen behandelt wurden. Das Programm und die Zusammensetzung des Begleitgremiums wurde zwischen den Projektpartnern vereinbart. Neben Vertreterinnen und Vertretern der Planungspartner wurde das Begleitgremium mit drei unabhängigen Experten ergänzt. Aufgrund der Ergebnisse des Workshopverfahrens wurde von Mitte 2024 bis Winter 2025/26 das technische Vorprojekt erarbeitet und fertiggestellt.

Die Partizipation bzw. der Einbezug von Betroffenen sowie der Öffentlichkeit wurde gestuft aufgebaut. Die folgenden Anspruchsgruppen wurden differenziert angesprochen:

- Planungspartner BLT und Gemeinde Bottmingen: Sie sind am Ende Träger von Teilprojekten oder für Umsetzung und Betrieb von einzelnen Elementen verantwortlich. Sie sind in der Projektorganisation direkt eingebunden.
- Direktbetroffene Grundeigentümerschaften, deren Land durch das Projekt voraussichtlich dauerhaft beansprucht wird.
- Anrainer: Das sind die Nachbarn des Projekts, welche jedoch nicht territorial betroffen sind. Gleichwohl sind sie durch das Projekt in unmittelbarer Nähe stark betroffen, da sich ihr Umfeld ändern wird.
- Interessierte Öffentlichkeit: Damit sind alle anderen gemeint, wobei ein spezifisches Augenmerk auf die Nutzenden der ÖV-Drehscheibe gelegt werden sollte. Sie haben vielfältige und spezifische Bedürfnisse, aber auch Kenntnisse darüber, wie der Raum heute funktioniert bzw. genutzt wird. Diese Nutzendengruppe ist sehr vielfältig.

Mit dem Start in das Vorprojekt wurde auch schrittweise die Partizipation gestartet. Beim Einbezug der Anrainer und der interessierten Öffentlichkeit waren die folgenden Meilensteine wichtig:

- Frühling 2023: Öffentlicher Mitwirkungsanlass mit der interessierten Bevölkerung. Am Workshop nahmen über 300 Teilnehmenden teil. Die Anrainer wurden an zwei separaten Anlässen einbezogen. Die Rückmeldungen aus diesen Anlässen sind in das Programm des Workshopverfahrens eingeflossen, damit alle relevanten Fragen darin geklärt werden.
- Herbst 2023: Information der Anrainer über den Stand des Workshopverfahrens. Im November 2023 wurde auf dem Areal der heutigen ÖV-Drehscheibe ein offenes Planungsbüro (Open Office) eingerichtet mit zwei Hauptfunktionen: Einerseits konnten Interessierte sich informieren und ihre Anliegen dem Planungsteam direkt mitgeben. Andererseits konnte das Planungsteam das «Leben» auf dem ÖV-Knoten beobachten und spezifisch auf Nutzende zugehen mit dem Ziel, die vielfältigen Nutzungen und Funktionen dieses Ortes besser zu verstehen.
- Frühling / Sommer 2024: Die Mitwirkung über den Stand des Projekts resp. die Resultate des Workshopverfahrens wurde durchgeführt und an zwei Anlässen zu Beginn der Mitwirkungsphase erfolgte eine öffentliche Information. Die Anrainer wurden vorgelagert spezifisch nach Betroffenheit orientiert. Der Mitwirkungsbericht wurde im Februar 2026 veröffentlicht.

Im weiteren Verlauf des Projekts sollen diese Anspruchsgruppen weiterhin einbezogen werden. Im bisherigen Austausch mit den Betroffenen zeigte sich beispielsweise die berechtigte Sorge bzgl. der lange andauernden Baustelle, welche durch den Umbau der ÖV-Drehscheibe entsteht. Die Planung der Bauphasen und der Bauabwicklung wird jedoch erst mit dem Bauprojekt (nächste Phase) konkret. Das zeigt, dass die Partizipation wichtig bleibt.

Im Zusammenhang mit dem Projekt ÖV-Drehscheibe Bottmingen wurden bei der Partizipation diverse Fragen aufgeworfen, welche eigentlich über das konkrete Projekt hinausgehen. Dennoch nehmen der Kanton und die BLT diese Fragen aktiv auf:

- Bezüglich der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots im Leimental wird mit einer aktiveren Kommunikation transparenter informiert und bei öffentlichen Anlässen der Austausch mit der Leimentaler Bevölkerung gesucht – nicht nur in Bottmingen.
- Auch aufgrund der kritischen Rückmeldungen im Rahmen der Partizipation und der Diskussion zur Petition [2023/651](#) (vgl. Kapitel 2.1.3) wurde die Frage der möglichen Standorte für eine Tramwendemöglichkeit in einem separaten Auftrag vertieft untersucht. Insbesondere wurden die Chancen und Risiken von alternativen Standorten differenziert und unter Beizug von Fachexperten vertieft beleuchtet. Die Ergebnisse sind im Kapitel 2.3.2 der Landratsvorlage zusammengefasst.

Diese Beispiele zeigen, dass die Rückmeldungen im Rahmen der Partizipation in die Planungsarbeiten eingeflossen sind.

2.1.3. *Petition [2023/651](#): «Keine Wendeschlaufe und Verkehrsdrehscheibe im Dorfkern im Umfeld des historischen Weiherschlosses Bottmingen»*

Die durch 1'155 Unterschriften unterstützte Petition [2023/651](#) verlangte, dass der Regierungsrat aufgefordert wird, auf die geplante Tramwendeschlaufe im Zentrum von Bottmingen zu verzichten. Am 24. April 2024 hat der Landrat beschlossen, die Petition nicht als Postulat zu überweisen, sondern zur Kenntnis zu nehmen; damit wurde das Geschäft abgeschlossen.

Aus der Diskussion im Landrat ging hervor, dass die nun hier vorliegende Vorlage zur ÖV-Drehscheibe Bottmingen auf diverse inhaltliche Punkte eingehen sollte:

- Verträglichkeit von Tramwendeschlaufe und Wasserschloss
- Argumente für und gegen eine Wendeschlaufe bei der Haltestelle Bottmingen Schloss
- Tangieren des Zentrums bzw. die Entwicklung des Dorfs durch das Vorhaben
- Entlastung des vom Verkehr geprägten historischen Dorfzentrums und der Beitrag der ÖV-Drehscheibe daran
- Verlust von Grünflächen und Bäumen durch die Massnahmen zur ÖV-Drehscheibe bzw. Tramwendeschlaufe
- Beitrag des Projekts der Wendeschlaufe und generell der ÖV-Drehscheibe zur Verbesserung der Situation im Zentrum von Bottmingen
- Rolle des Kantons bei der Förderung eines attraktiven Zentrums in Bottmingen

Die im Zusammenhang mit der Petition und der öffentlichen Partizipation aufgeworfenen Fragen und Bedenken sind in die Projektarbeit eingeflossen. So wurden diese Themen auch im Rahmen des Workshopverfahrens aufgenommen.

Mit der Petition und der Debatte dazu wurden Themenfelder aufgegriffen, welche nicht im Rahmen des Projekts ÖV-Drehscheibe Bottmingen abgehandelt bzw. gelöst werden können. Das betrifft die folgenden Aspekte:

- Die Stärkung und Entwicklung des Dorfkerns liegen in erster Linie in kommunaler Hoheit, in die nicht eingegriffen werden sollte. Der Kanton kann unterstützend wirken, indem er die in seinem Zuständigkeitsbereich liegenden Handlungsfelder im Sinne der kommunalen Zielsetzungen beeinflusst.

- Die Belastung des historischen Dorfs durch Verkehr – hier wohl mehrheitlich Strassenverkehr – kann durch das vorliegende Projekt nur beschränkt oder höchstens indirekt beeinflusst werden: Zum einen kann es durch einen attraktiven und konkurrenzfähigen ÖV gelingen, gewisse Fahrten von der Strasse weg zu verlagern. Andererseits kann eine moderne, zeitgemässe Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs die Emissionen von Schall und Vibrationen deutlich reduzieren.

Im Rahmen des Partizipationsprozesses in den Jahren 2023 und 2024 konnten die Projektverantwortlichen beobachten, dass sich der Kenntnisstand der Bevölkerung verbessert hat. Damit konnten ursprüngliche Befürchtungen entkräftet werden.

2.1.4. Verantwortlichkeiten und Finanzierung

Die Tramlinie Nr. 10 / 17 von der Heuwaage nach Rodersdorf ist eine regionale Tramlinie. Somit wird deren Infrastruktur seit 2016 zu 100 Prozent durch den Bund finanziert. Für Betrieb, Unterhalt und Bau der Infrastruktur hat der Bund bzw. das Bundesamt für Verkehr (BAV) die BLT beauftragt. Die BLT besitzt somit die eisenbahnrechtliche Personenbeförderungs- wie auch Infrastrukturkonzession auf dieser Linie. Dies ist eine Aufgabenteilung, welche z.B. auf den SBB-Linien ebenfalls Standard ist.

Im Ausbauprogramm des Bundes ist der Angebotsausbau mit der Beschleunigung der Tramlinie 17 (S-Tram 17) enthalten. Die Finanzierung der Projektierung sowie der Realisierung der Tramwendschleufe war jedoch noch nicht darin vorgesehen. Aus diesem Grund war ursprünglich beabsichtigt, dass der Kanton ausnahmsweise die Kosten für die Wendschleufe übernimmt. Die Finanzierung wurde mittlerweile im Rahmen der 4. Generation des Agglomerationsprogramms zur Mitfinanzierung aufgenommen und bewilligt. Das zuständige Bundesamt für Verkehr hat 2025 bestätigt, dass die Finanzierung der Wendschleufe über die ordentliche Leistungsvereinbarung zwischen Bund und BLT erfolgen wird. Um die Tramwendschleufe weiterzuentwickeln, bedarf es daher keiner Ausgabenbewilligung durch den Kanton mehr. Die Verantwortung für das Projekt inkl. Finanzierung liegt damit vollumfänglich beim Bund bzw. bei der damit beauftragten BLT.

Damit ist die BLT verantwortlich für die Teilprojekte «Tramhaltestelle» und «Wendschleufe»; sowohl technisch für das Projekt und den Bau als auch für die Finanzierung. Es entfällt daher eine Mitsprache des Kantons Basel-Landschaft bzw. des Landrats bei der Finanzierung der beiden Teilprojekten.

Das Plangenehmigungsverfahren für diese zwei Teilprojekte wird vom Bund durchgeführt mit folgendem Ablauf: Die BLT wird das Projekt auf Stufe Bauprojekt dem Bundesamt für Verkehr (BAV) zur Genehmigung einreichen. Das BAV wird daraufhin den Kanton Basel-Landschaft auffordern, das Projekt öffentlich aufzulegen. Im Rahmen dieses Auflageverfahrens können Betroffene bei Bedarf Einsprachen einreichen. Das BAV wird sowohl beim Genehmigungsverfahren als auch bei der Behandlung der Einsprachen federführend sein.

Deshalb sind in dieser Landratsvorlage keine Beschlüsse zu den zwei Teilprojekten «Tramhaltestelle» und «Wendschleufe» enthalten. Da sie aber wesentliche Bestandteile der ÖV-Drehscheibe Bottmingen sind, werden sie hier trotzdem behandelt und erläutert.

Hingegen ist der Kanton Basel-Landschaft für das Teilprojekt «Bushof» vollumfänglich verantwortlich: Sowohl für den planerischen Genehmigungsprozess, der nach kantonalem Recht erfolgt, als auch für die Finanzierung, die auf kantonaler Ebene zu erfolgen hat.

2.2. Ziel der Vorlage

Der Regierungsrat beantragt mit dieser Vorlage die Genehmigung des Generellen Projekts der Umgestaltung des Bushofs Bottmingen Schloss sowie der Ausgabenbewilligung für die Projektierung des entsprechenden Bauprojekts und für dessen Realisierung.

Aufgrund der engen Verknüpfung mit den Teilprojekten Tramhaltestelle und Wendeschleife werden die bisherigen Abklärungen und Arbeiten hier in den übergeordneten Zusammenhang der Entwicklung des ÖV-Angebots im Leimental gestellt.

2.3. Erläuterungen

Die infrastrukturellen Massnahmen des Projekts lassen sich im Wesentlichen in drei Teilprojekte strukturieren: Bushof, Tramhaltestelle und Tramwendeschleife. Daneben stellt sich ein weiterer Baustein (4) hinzu: Eine Potentialfläche für ein Wohn- und Gewerbegebäude. Auf dieser sollen in einem ersten Schritt das Provisorium für einen Retailhändler inkl. Postagentur, die Gemeindebibliothek und die Servicerräumlichkeiten für das Personal der Transportunternehmen erstellt werden.

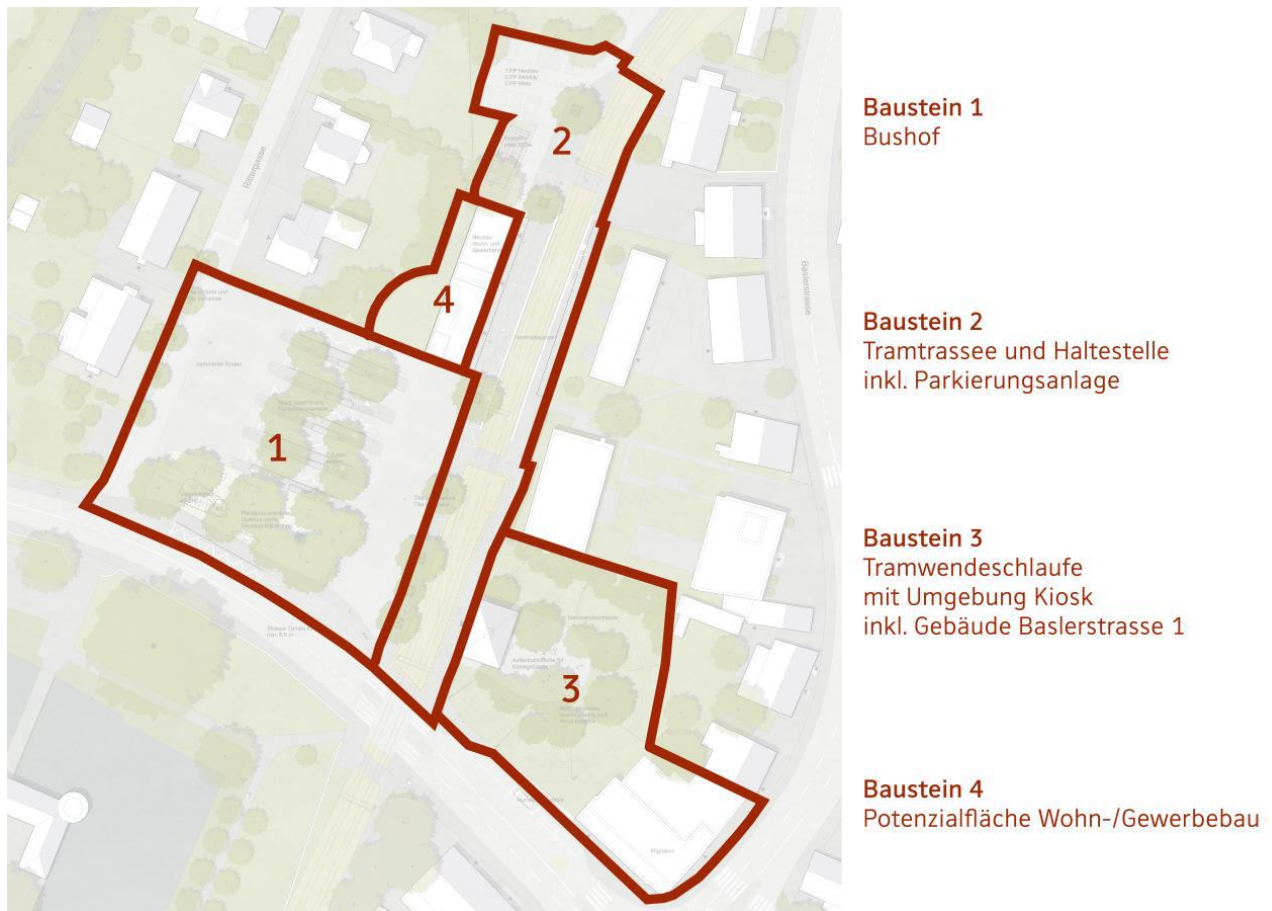


Abbildung 1: Die vier Bausteine der ÖV-Drehscheibe gemäss Workshopverfahren

2.3.1. Projektziele

Mit dem Projekt werden die folgenden vier generellen Hauptziele verfolgt:

- (1) Die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes sind eingehalten.
- (2) Die ÖV-Drehscheibe Bottmingen wird sicherer, attraktiver und leistungsfähiger.
- (3) Eine höhere Aufenthaltsqualität und ein breiteres Dienstleistungsangebot stärken das Zentrum Bottmingens.
- (4) Die ÖV-Drehscheibe Bottmingen leistet einen wichtigen Beitrag, um die verkehrliche Nachfrage im Leimental langfristig und nachhaltig zu bewältigen.

Die vier Hauptziele werden wie folgt erläutert:

Zu (1): Die Einhaltung der Vorgaben der Behindertengleichstellung ist eine gesetzliche Verpflichtung und müsste seit Ende 2023 umgesetzt sein. Dazu sind der Kanton und die BLT als Anlagenbesitzende zwingend verpflichtet. Die entsprechende Ausgestaltung der Anlagen kommt einer breiten Bevölkerung zu Gute, so z.B. Fahrgästen, die mit Gepäck, Kinderwagen etc. unterwegs sind oder ein erhöhtes Sicherheitsbedürfnis haben. Die Beobachtungen vor Ort im Rahmen des Open Office haben gezeigt, dass hier sehr vielfältige Bedürfnisse bestehen, welchen durch die Einhaltung dieser gesetzlichen Vorgabe deutlich besser entsprochen wird.

Zu (2): Ein Umsteige- und Zugangspunkt zum öffentlichen Verkehr mit täglich tausenden von Fahrgästen muss sicher und leistungsfähig sein. Nur so kann der öffentliche Verkehr attraktiv sein und eine möglichst breite Kundschaft ansprechen. Daneben spielen Sicherheitsaspekte eine besonders wichtige Rolle, weil der Schulweg entlang der Schlossgasse führt und die ÖV-Drehscheibe quert. Ausserdem nutzen viele Zufussgehende die angrenzenden Angebote der Gemeindebibliothek und eines Detailhandelsgeschäfts mit Postagentur.

Zu (3): Die ÖV-Drehscheibe Bottmingen dient bereits heute als Aufenthaltsraum und als Raum mit öffentlichen Nutzungen, trotz zurzeit eingeschränkter Aufenthaltsqualität. Damit beeinflusst sie das Zentrum von Bottmingen. Das Projekt soll daher als Chance genutzt werden, um dieses zu stärken, indem die öffentlichen Dienstleistungen an der ÖV-Drehscheibe gesichert sowie die Aufenthaltsqualität gestärkt werden. Letzteres war gerade im Rahmen des Workshopverfahrens ein zentrales Anliegen.

Zu (4): Mit einer Tramwendeschleife bei der Haltestelle Bottmingen Schloss soll eine neue Infrastruktur und Funktionalität in diesen Raum gebracht werden. Der massgebliche Grund dafür liegt in der Weiterentwicklung des ÖV-Angebots im Leimental, so dass dieses seine gesamtverkehrliche Funktion wahrnehmen und dies möglichst nachhaltig erfolgen kann. Nachhaltig heisst hier einerseits wirtschaftlich im Sinne von möglichst geringen Investitionskosten und vor allem langfristigem Betrieb. Andererseits bezüglich Umwelt im Sinne von optimaler Nutzung der bestehenden Infrastruktur mit einem minimalen Eingriff in Umwelt und Umfeld. Dabei soll der historischen Bausubstanz und den nicht-bebauten Räumen eine hohe Bedeutung zukommen.

2.3.2. Variantenstudien und Einbettung des Projekts ins Umfeld

Variantenstudium zur ÖV-Drehscheibe

Im Rahmen der Vorstudie wurden 2020/21 verschiedene Varianten und Konfigurationen für die Anordnung der drei Projektbestandteile umfassend untersucht und verglichen. So wurde beispielsweise geprüft, ob Bushof und Tramwendeschleife kombiniert werden können und somit der Platzbedarf der Anlage reduziert werden kann. Neben der technischen Machbarkeit war insbesondere die rechtliche Durchsetzbarkeit der gewählten Lösung massgebend für den Variantenentscheid.

Im Variantenstudium wurden zwei zentrale Erkenntnisse gewonnen: Erstens zeigte es sich, dass eine Kombination von Tramwendeschleife und Bushof zu einem deutlich höheren Raumbedarf, grösserer Betroffenheit von Privatareal und kritischen Abhängigkeiten von Tram und Busbetrieb führen würde. Die Lösung wäre ausserdem im Konflikt mit dem Denkmalschutz gestanden. Aus diesem Grund werden die beiden Infrastrukturteile in separaten Teilprojekten umgesetzt. Zweitens zeigte sich, dass die heutige Anordnung der Bushaltekanten, parallel zum Tram, verglichen mit der Vorzugsvariante sehr breit und mehr Flächen und Gebäude tangieren würde. Aus diesem Grund wird bei der neuen Anlage die Ausrichtung der Bushaltekanten gedreht. Damit ist es möglich, die Zu- und Wegfahrt von der Schlossgasse her sowie die Umsteigewege zwischen Bussen und Trams sicherer bzw. übersichtlicher zu machen.

Einbettung ins direkte Umfeld und Gestaltung: Erkenntnisse des Workshopverfahrens

Die ÖV-Drehscheibe schliesst an das historisch gewachsene und stark durch verkehrliche Nutzungen (insbesondere Kantonsstrassen) geprägte Zentrum der Gemeinde an. Mit dem

Migrolino, der darin befindlichen Postagentur sowie der Gemeindebibliothek umfasst die ÖV-Drehscheibe für den Ort wichtige Nutzungen. Daneben befindet sich die Drehscheibe aufgrund ihrer Nähe zum Schloss in einem sensiblen Ortsbild. Im Rahmen des Workshopverfahrens wurden daher diverse Fragen zur Gestaltung, der Identität und zur Einbettung der ÖV-Drehscheibe im Siedlungsgefüge geklärt. Ebenfalls wurden die freiräumlichen und städtebaulichen Potentiale herausgearbeitet: Was kann die ÖV-Drehscheibe diesbezüglich leisten bzw. was kann sie zur Gemeindeentwicklung beitragen. Die wesentlichen Erkenntnisse aus dem Verfahrensschritt lassen sich in der folgenden Haltung zusammenfassen:

- Die Identität der ÖV-Drehscheibe ist grün, sie hat ein repräsentatives Erscheinungsbild und schafft ein ansprechendes Gegenüber für das Bottminger Schloss. (Zum Hintergrund: Die Drehscheibe liegt in der Birsig-Ebene und ist umgeben von vielen Grünflächen und Bäumen sowie wenig versiegelten Flächen. Die Anlage soll sich nach Möglichkeit an diesem Umfeld orientieren.)
- Die ÖV-Drehscheibe dient der Abwicklung des öffentlichen Verkehrs und ist gleichzeitig ein Treff- und Verweilort. Sie hat Anknüpfungspunkte an den Ortskern.
- Das Projekt wertet das Zentrum Bottmingens auf, indem mehr Grünräume entstehen und neue Begegnungszonen geschaffen werden. Es leistet Impulse für die weitere Entwicklung Bottmingens.
- Die ÖV-Drehscheibe gliedert sich in das Zentrum Bottmingens und in die grüne Birsigebene ein. Der Umbau erfüllt die Ziele der hohen Baukultur.

Mit dieser Haltung soll die ÖV-Drehscheibe weiterentwickelt und ausgestaltet werden, um eine gute Einbettung im Umfeld zu gewährleisten.

Weiterentwicklung ÖV-Angebot im Leimental

Die Bevölkerung im Leimental wächst stetig und mit ihr die Verkehrsnachfrage. Dank der kontinuierlichen Weiterentwicklung des ÖV-Angebots ist es in den letzten Jahrzehnten gelungen, das Verkehrswachstum auf der Strasse zu stabilisieren. Nur so war es möglich, den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen trotz wachsender Nachfrage gerecht zu werden. Nach der Führung der Tramlinie 10 via Bahnhof Basel SBB (Euroville) im Jahr 2001 und der Einführung des 7,5-Minutentakts 2012 ist nun der nächste Ausbauschnitt vorgesehen: Die Tramlinie 17 wird im vorderen Leimental beschleunigt und soll via Margarethenverbindung direkt zum Bahnhof Basel SBB verkehren. Von dort wird sie via Wettsteinbrücke in die grossen Arbeitsplatzgebiete im Oberen Kleinbasel und schliesslich an den Badischen Bahnhof geführt. Mit diesem schnellen und zuverlässigen Ganztagesangebot soll der öffentliche Verkehr auch in Zukunft seine wichtige Mobilitätsaufgabe im Leimental wahrnehmen können.

Die Linie 17 wird zu einem Ganztagesangebot ausgebaut und ersetzt im Abschnitt Ettingen–Rodgersdorf die Linie 10. Mit diesem S-Tram 17 erhält das Leimental, das weder ans S-Bahn-Netz angeschlossen ist noch über eine direkte Zufahrt zur Autobahn verfügt, ein ÖV-Angebot auf S-Bahn-Niveau, d. h. eine schnelle und zuverlässige Tramverbindung zum Bahnnetz. Im Zielzustand verkürzt sich die Reisezeit zwischen dem Leimental und dem Bahnhof SBB um bis zu zwölf Minuten. Dadurch kann der ÖV einen grösseren Anteil am Gesamtverkehr übernehmen und helfen, das Strassennetz zu entlasten.

Mit seinen verschiedenen Buslinien ist die Haltestelle Bottmingen Schloss bzw. der Bushof Bottmingen ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen dem zukünftigen S-Tram 17 und den weiterführenden querverlaufenden Buslinien.

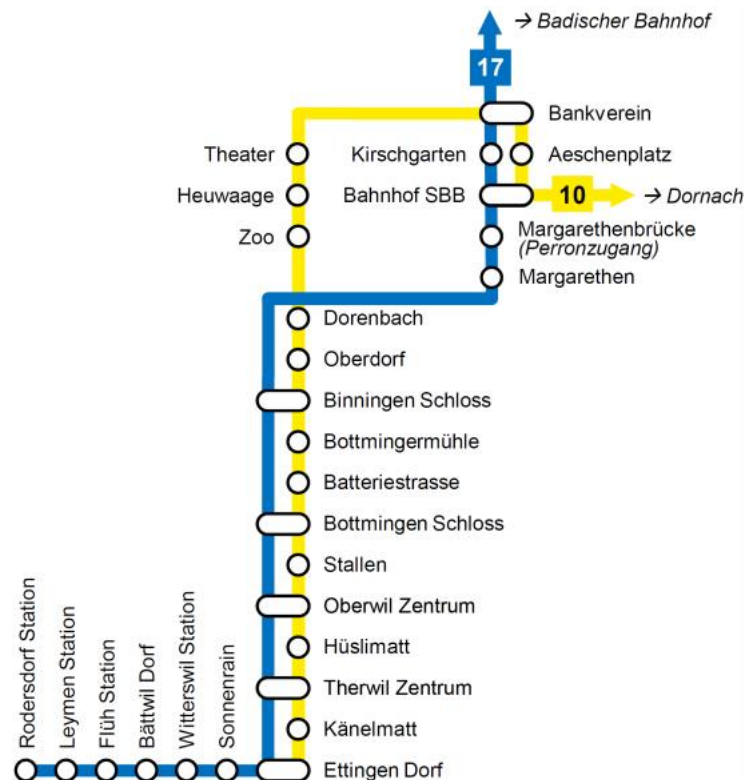


Abbildung 2: Angebotskonzept S-Tram im Leimental

Standort der Wendeschleufe

In einem ersten, lokalen Variantenvergleich 2022 mit dem Standort Stallen in Oberwil wurde der Standort bei der Haltestelle Bottmingen Schloss als Vorzugsstandort eruiert. Zum damaligen Zeitpunkt lag jedoch für den Raum noch keine abgestimmte Planung bezüglich Städtebau, Freiraum und Ortsbild vor. Dies wurde mit dem Workshopverfahren durchgeführt, gleichzeitig wurden die betriebswirtschaftlichen Aspekte von der BLT im Auftrag des Bundesamts für Verkehr genauer untersucht. Dabei wurden auch die Standorte Hüslimatt in Oberwil und Ettingen in die Überlegungen einbezogen. Basierend auf diesen Grundlagen wurde der Variantenvergleich erweitert und vertieft untersucht. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Standortfrage in Bottmingen Schloss in der öffentlichen Diskussion kritisch hinterfragt wurde und Alternativen gleichwertig zu untersuchen waren.

Beim Vergleich der verschiedenen Standorte wurden die folgenden Aspekte zwingend berücksichtigt:

- Die Lösung muss mit der Tramplanung kompatibel sein.
- Die Anforderungen an Streckengeleise und Haltestellen sind einzuhalten.
- Die Anforderungen an die Tramwendeschleufe sowie Begleitinfrastruktur sind einzuhalten.

Die folgenden Kriterien sollten möglichst gut erfüllt werden:

- (1) Effizienter Betrieb: wenig Leerfahrten, keine Störung Depotbetrieb, Einhaltung Fahrplan, einfacher Trammersatzbetrieb ermöglichen.
- (2) Kundenfreundlichkeit: Übereinstimmung Angebot und Nachfrage, attraktiver Ersatzbetrieb.
- (3) Sicherheit und Wechselwirkung mit anderen Verkehrsmitteln
- (4) Realisierbarkeit: Planungsrecht und Verfahrensrisiken.
- (5) Tangieren von Stadt-, Umwelt- und Sozialraum: u.a. Landschafts- / Stadtraum, Boden, Biodiversität, Mehrwert für Öffentlichkeit, Nachbarschaft, soziale Kontrolle, Betriebliche Emissionen, Energie.

(6) Kosten: Investition, Betrieb und Unterhalt.

Neben den Standorten im Raum Bottmingen wurden Wendemöglichkeiten auch in Hüslimatt (Oberwil) und Ettingen untersucht. Bei Hüslimatt ist ein Wendemanöver nur in der südlichen, jedoch nicht in der nördlichen Depotwendeschleife betriebstechnisch möglich. Die Standorte Ettingen und Hüslimatt haben zur Folge, dass viele unwirtschaftliche Streckenkilometer bzw. Fahrten getätigt werden müssen und zusätzliche Tramkurse nötig würden. Gegenüber dem Standort in Bottmingen führt dies jährlich zu zusätzlichen Betriebskosten, die durch den Kanton zu tragen wären. Aus diesen Gründen kommen diese Varianten nicht in Frage. Im Vergleich zum Standort Schloss schneidet der Standort Stallen in Oberwil bei den Kriteriengruppen (1), (2) und (6) schlechter ab. Am deutlichsten sind die Unterschiede beim Tangieren von Stadt-, Umwelt- und Sozialraum: Hier zeigt die Variante Bottmingen Schloss klare Vorteile. Bei der Variante Stallen besteht gar das realistische Risiko, dass diese planungsrechtlich nicht durchsetzbar ist. Für die Variante Schloss konnte in der Zwischenzeit eine gute und attraktive Integration ins Umfeld entwickelt werden. Bei der Variante Stallen besteht diese Chance nicht.

Das Resultat des vertieften Variantenvergleichs zeigt, dass der Standort Bottmingen Schloss weiterhin klar der Vorzugsstandort für eine Tramwendeschleife darstellt.

Wie bereits vorgängig erläutert, dienen diese Ausführungen zur Information für ein Gesamtbild der ÖV-Drehscheibe. Die Wendeschleife ist aber kein Bestandteil eines Landratsbeschlusses, da sie in der Verantwortung des Bundes bzw. der beauftragten BLT liegt.

2.3.3. Projektbeschreibung

Die ÖV-Drehscheibe Bottmingen unterscheidet zwei grundsätzliche Varianten: Einerseits eine mit einer Tramwendeschleife und andererseits eine ohne Tramwendeschleife. Im Rahmen des nun vorliegenden Vorprojekts wurde die Wendeschleife dahingehend mitgedacht, als es notwendig ist, die Schnittstellen zu den anderen Projektbestandteilen sicherzustellen und die Kosten zu ermitteln. Ausser der Tramwendeschleife befinden sich gegenwärtig alle Parzellen mit wesentlichen Projektteilen der ÖV-Drehscheibe im Besitz der öffentlichen Hand oder der BLT. Die Situations- und Gestaltungspläne des Vorprojekts liegen der Landratsvorlage im Anhang bei.

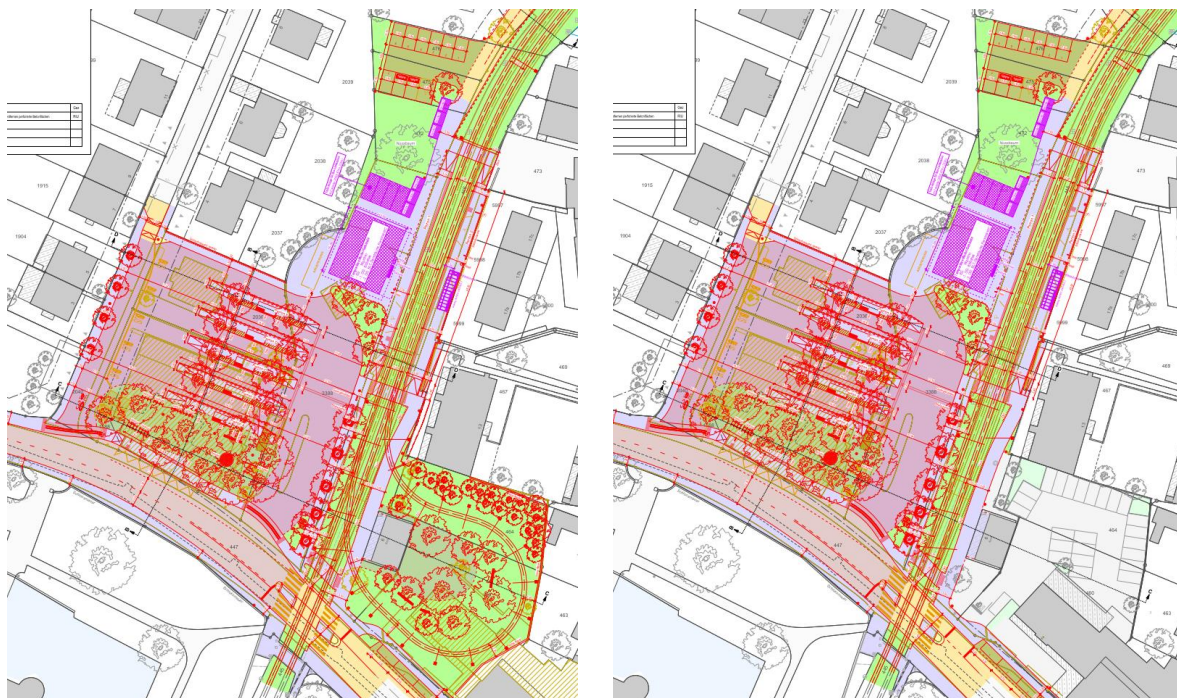


Abb. 2: Situationsplan Vorprojekt: Links mit und rechts ohne Tramwendeschleife

Teilprojekt Bushof

Der Baustein umfasst gesamthaft sechs behindertengerechte Bushaltekanten, welche mit Gelenkbussen bedient werden können. Der Bushof selber umfasst fünf parallele Haltekanten, wovon vier als einzelne Inselhaltestellen mit eigenem Witterungsschutz, Sitzmöglichkeit und schattenspendenden Bäumen angeordnet werden.

Die fünfte innerhalb des Bushofs gelegene Haltekante ist Teil der Aufenthaltsfläche an der Schlossgasse. Sie bietet Aufenthaltsqualität und lässt diverse Funktionen zu (Treffen, Verweilen, Informieren etc.). Vorgesehen sind Sitzmöglichkeiten, ein Brunnen sowie Veloabstellmöglichkeiten. Der Aufenthaltsbereich soll aus Rücksicht auf das gegenüberliegende Schloss zurückhaltend gestaltet werden, jedoch ein repräsentatives Erscheinungsbild erhalten. Als prägnantes Gestaltungselement ist eine lose Verteilung grosskroniger Bäume auf einer Natursteinpflasterung mit begrünten Fugen vorgesehen. In den Aufenthaltsbereich eingebunden ist der Wartebereich (inkl. Haltestelleninfrastruktur) der sechsten Bushaltekante. Diese wird als separate Busbucht entlang der Schlossgasse angeordnet.

Entlang der Schlossgasse ist ein durchgängiges Trottoir geplant. Die Zufahrt zum Bushof erfolgt über die Rittergasse, die Wegfahrt über die Schlossgasse an heutiger Stelle. Das Fahrpersonal der Busse kann beim Warten die Fahrgäste sehen, welche von oder zur Tramhaltestelle laufen.

Die Rittergasse wird im Bereich des Bushofs gestalterisch in die Anlage integriert. Zusammen mit dem einseitigen Trottoir ist eine durchgängige Baumreihe vorgesehen. Die vorgesehenen mittelkronigen Bäume wirken dabei als räumlicher Abschluss des Bushofs und erhöhen die Privatsphäre der dahinterliegenden Wohnbauten.

Gegenüber dem heutigen Zustand wird der Bushof (inkl. der Grünflächen) deutlich mehr Fläche beanspruchen.

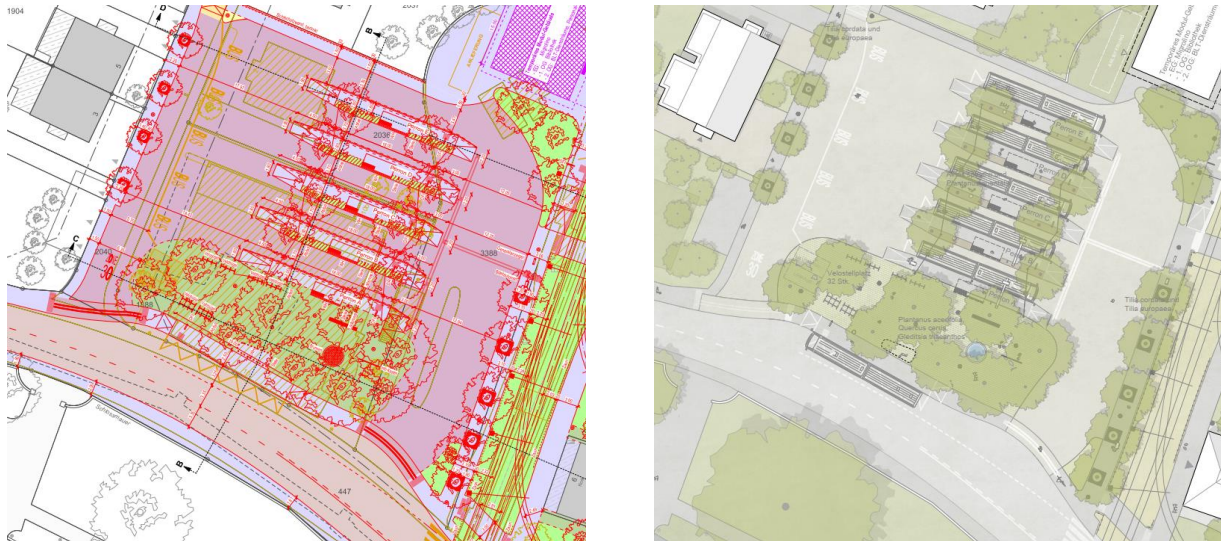


Abb. 3: Teilprojekt Bushof gemäss Vorprojekt (links: Situationsplan, rechts: Gestaltungsplan)

Teilprojekt Tramhaltestelle (Verantwortung: BLT)

Die Tramhaltestelle wird um rund 40 m nach Norden in Richtung Basel verschoben, weil im Bereich der heutigen Tramperrons die Weichen der Tramwendeschleife zu liegen kämen. Um die Gleisgeometrie zu optimieren und diese im Bereich der Haltestelle zu begradigen, werden die Gleise leicht nach Westen verschoben. Damit rücken sie auch leicht von den heutigen Gebäuden weg und schaffen mehr Platz für den Haltestellenbereich und den Sichtschutz für die angrenzenden Privatparzellen. Die Tramhaltestelle wird in beide Richtungen behindertengerecht ausgestattet und mit einem grosszügigen Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten versehen. Um

die Privatsphäre der bestehenden Wohnbauten und ihren Gärten zu gewährleisten, ist neben dem Witterungsschutz auf der östlichen Seite eine durchgängige Sichtschutzwand vorgesehen. Diese kann auf der Rückseite begrünt werden.

Das eigentliche Tramtrasse soll begrünt ausgestaltet werden. Diese Begrünung wird einzig im Bereich der Querungsstellen (nördlich und südlich der Haltestellen) unterbrochen. Begleitend zur Tramtrasse ist westlich eine aufgelöste Baumreihe mit schattenspendenden, mittelkronigen Bäumen vorgesehen.

Es ist vorgesehen, die zwei Teilprojekte «Bushof» und «Tramhaltestelle» möglichst koordiniert gemeinsam zu realisieren – der Bushof durch das Tiefbauamt BL, die Tramhaltestelle durch die BLT.

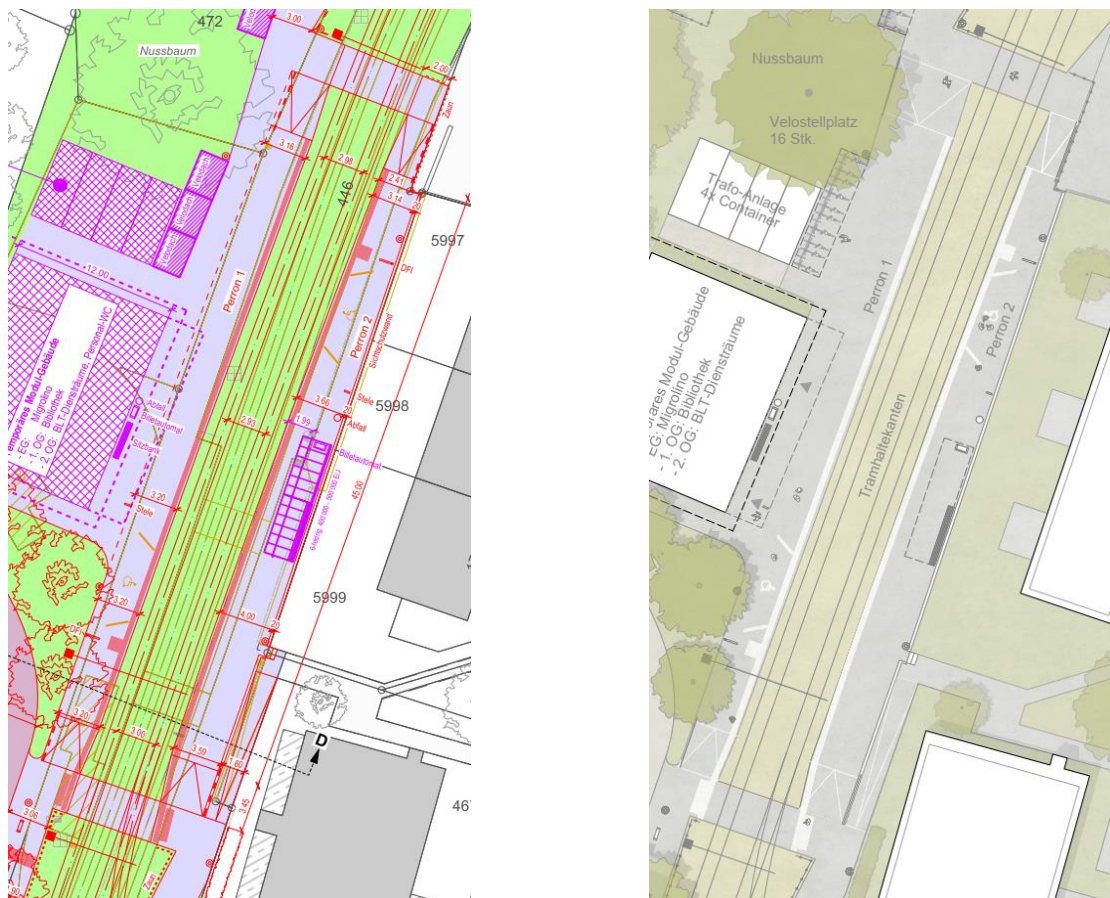


Abb. 4: Teilprojekt Tramhaltestelle gemäss Vorprojekt (links: Situationsplan, rechts: Gestaltungsplan)

Teilprojekt Tramwendeschleufe (Verantwortung BLT)

Die Tramwendeschleufe kann unabhängig von den Teilprojekten Bushof und Tramhaltestelle auch zu einem späteren Zeitpunkt erstellt werden. Die Wendeschleufe wird mit dem Mindestradius gemäss BLT Richtlinie von 15 m projektiert. Sie beansprucht eine Fläche von 1'600 m², was ca. einem Fünftel eines Fussballfeldes entspricht. Davon wird weniger als die Hälfte für die eigentliche Schieneninfrastruktur genutzt.

Im Sinne der übrigen ÖV-Drehscheibe soll auch die Wendeschleufe ein grünes Erscheinungsbild erhalten. Entsprechend sind für einen Grossteil begrünte Flächen (grünes Tramtrasse, Wiese) vorgesehen. Innerhalb der Wendeschleufe entsteht eine Aufenthaltsfläche, welche als Gebäudevorzone durch das angrenzende Bahnhöfli (heute Kiosk) genutzt werden soll. Denkbar ist etwa eine Nutzung als Buvette oder Aussengastronomie oder Imbiss. Die Aufenthaltsfläche weist dabei eine materialisierte Oberfläche (Pflasterung) und einer Baumgruppe auf. Die Nutzung der

Aufenthaltsfläche (Gebäudevorzone Bahnhöfli) und der Tramwendeschleufe funktionieren dabei unabhängig voneinander und tangieren einander nicht. Um die Privatsphäre der angrenzenden Wohnbauten gewährleisten zu können, soll eine begrünte Sichtschutzmauer erstellt werden. Um die Wendeschleufe erstellen zu können, ist ein Abbruch des eingeschossigen Anbaus an der Baslerstrasse 2 erforderlich. Sollte die Wendeschleufe nicht umgesetzt werden, bleibt der heutige Zustand inklusive des rückwärtigen privaten Parkplatzes bestehen.

Im Rahmen des Workshopverfahrens hat das Bearbeitungsteam alternativ zur Nutzung als Kiosk auch andere öffentliche oder gewerbliche Nutzungen aufgezeigt. Die Gestaltung der Wendeschleufe lässt hier in Abstimmung mit den Bedürfnissen der Ortsplanung / Zentrumsentwicklung einen breiten Fächer an möglichen Nutzungen zu.

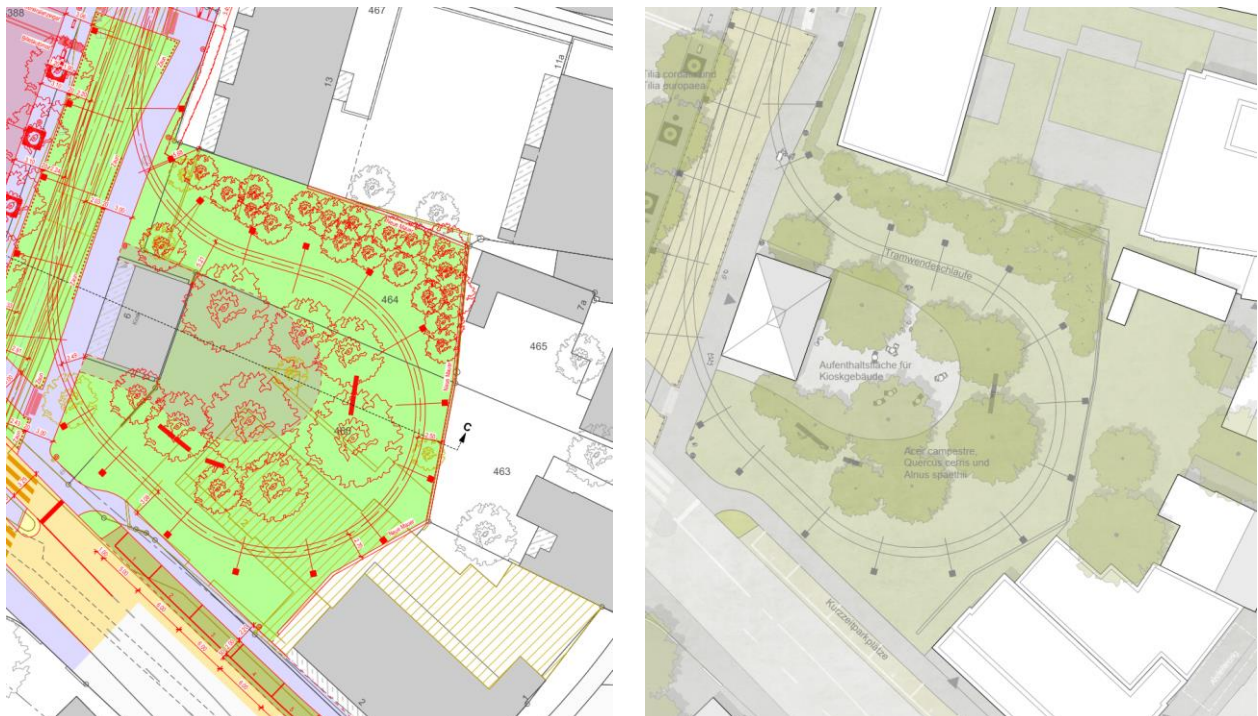


Abb. 5: Teilprojekt Tramwendeschleufe gemäss Vorprojekt (links: Situationsplan, rechts: Gestaltungsplan)

Potentialfläche für Wohn- und Gewerbebau / Bauprovisorien

Innerhalb des Projektperimeters befindet sich das ehemalige Postgebäude, welches rückgebaut werden muss. Darin sind gegenwärtig ein Migrolino mit Postagentur und die Gemeindebibliothek untergebracht. Letztere soll mittelfristig in eine Liegenschaft im historischen Dorfkern verschoben werden. Im Rahmen des Workshopverfahrens wurden für den Migrolino mit Postagentur diverse alternative Standorte eruiert, beispielsweise an der Baslerstrasse. Gegenüber der heutigen Lage würde ein Umzug sogar neue Chancen eröffnen.

Im Vorprojekt sind für den Zeitraum des Baus des Bushofs und für danach Lösungen enthalten: Während der Bauphase kann im nördlichsten Teil des Projektperimeters ein Bau-Provisorium erstellt werden und damit die Funktionen auch während der Bauphase aufrechterhalten werden. Dieses liegt im Raum der späteren Ersatzparkplätze (vgl. Abb. 6). Nach Erstellung des Bushofs kann das Modulgebäude nordöstlich des Bushofs, direkt zwischen Bushof und verschobener Tramhaltestelle erstellt werden. An der neuen Lage würde das Gebäude in einer Zone für öffentliche Werke und Anlagen liegen, deshalb sind gewisse Nutzungen zonenrechtlich noch nicht gesichert. Mittelfristig ist angedacht, dass die Gemeinde Bottmingen die kommunale Zonenordnung anpasst und somit der Fächer für mögliche Nutzungen vergrössert wird. Im Rahmen der weiteren Projektbearbeitung werden diese Aspekte in Abstimmung mit der Gemeinde Bottmingen konkretisiert und optimiert. Das vorliegende Projekt erlaubt verschiedene

Handlungsoptionen und stellt gleichzeitig sicher, dass für die Nutzung von Migrolino, Postagentur und nach Möglichkeit auch der Gemeindebibliothek in den verschiedenen Projektphasen im Projektperimeter Lösungen bestehen.

Parkierung Individualverkehr (Autos und Velo) und Taxi

Die Einstellhalle unter dem ehemaligen Postgebäude kann mit dem Bau des Bushofs nicht erhalten werden und entfällt ersatzlos. Alternative Standorte mit Zufahrt von der Schlossgasse oder Rittergasse wurden geprüft, mussten aber mangels Machbarkeit verworfen werden. Im Projektperimeter ist einzig im Raum nördlich des Bushofs eine Einstellhalle mit Zufahrt via Hofmattweg denkbar, jedoch aufgrund der geringen Zahl der Parkplätze bedingt zweckmässig.

Die heutigen Parkplätze nördlich des Bushofs werden weiter nördlich durch einen Ersatzstandort ersetzt. Die Zufahrt erfolgt über den Hofmattweg. Bei diesen Parkplätzen handelt es sich um zwei Mobility-Parkplätze und Parkplätze für das Fahrpersonal der BLT. Im Rahmen des Partizipationsprozesses zeigte sich, dass ein relevanter Bedarf an Kurzzeitparkplätzen besteht, auch für ein Taxi. Diese Plätze werden auf der Nordseite der Schlossgasse östlich des Bahnübergangs angeordnet. Sie werden via Kreisel Mitteldorf angefahren. Der Weg zur Tramhaltestelle erfolgt ausschliesslich auf Trottoirs bzw. Fussverkehrsflächen.

Heute gibt es auf dem Bushof rund 40 Veloabstellplätze, welche mässig ausgelastet und in die Jahre gekommen sind. Den zukünftigen Bedarf an Veloabstellplätzen genau abzuschätzen, ist kaum möglich und hängt von der Entwicklung des ÖV-Angebots ab (S-Tram 17). Für das Vorprojekt wurde ein mittel- bis langfristiger Bedarf von 120 Veloabstellplätzen angenommen und der entsprechende Platz vorgesehen. In einem ersten Schritt sollen 60 Veloabstellplätze realisiert werden. Sollte sich der Bedarf an Abstellplätzen weiterentwickeln, können weitere 60 Plätze ergänzt werden. Sie liegen einerseits in der Aufenthaltsfläche des Bushofs sowie nordwestlich der verschobenen Tramhaltestelle. Bei letzterer erfolgt die Zufahrt über den Hofmattweg. Obwohl der Bushof mit einem Fahrverbot belegt ist, wird es nicht komplett zu unterbinden sein, dass Velos auch von der Schlossgasse her über den Bushof zufahren. Die Abstellplätze bei der Tramhaltestelle sollen mit einem Dach ausgerüstet werden (vgl. Abb. 6). Bei der Aufenthaltsfläche des Bushofs soll die Ausgestaltung der Veloabstellplätze sehr zurückhaltend erfolgen (kein Dach oder auffällige Konstruktionen). Eine Veloparkierung im Bereich der Wendeschleife wurde nicht vorgesehen, um keine Abhängigkeiten zu schaffen und auch weil die Zu- und Wegfahrt von der Schlossgasse her anspruchsvoll ist.



Abb. 6: Bereich nördlich von Bushof mit temporärem Modul-Gebäude (Provisorium), Veloabstellplätzen, Trafo-Anlage für Bus-Ladestation sowie Ersatzparkplätzen (technischer Situationsplan).

ÖV-Angebot Bus / Anzahl Bushaltekanten

Gemäss strategischer Busnetzentwicklung werden über die Haltestelle Bottmingen Schloss zukünftig die Buslinien 34, 47, 59, 60 und 62 verkehren. Für die Linien 34, 47, 59 und 62 wird eine separate Haltekante benötigt. Die Linie 60 bedarf pro Richtung je eine Haltekante. Innerhalb des Bushofs werden somit fünf Haltekanten benötigt. Für die Linie 60 ist in Richtung Biel-Benken eine separate Haltekante an der Schlossgasse erforderlich. Die Haltestelle Bottmingen Schloss bildet einen wichtigen Knotenpunkt im regionalen Busnetz. Die Busse treffen sich an dieser Haltestelle. Um einen grossen Spielraum bezüglich Ausgestaltung des Fahrplans sicherstellen zu können, müssen die Busse unabhängig voneinander zu- und wegfahren können. Eine Bushaltekante kann somit nicht durch mehrere Buslinien belegt werden. Dies ist auch aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens auf der ÖV-Drehscheibe angezeigt: In den Spitzenstunden verkehren die Buslinien 47 und 34 (sowie die Tramlinien 10 und 17) im 7,5-Minutentakt und die Buslinie 60 im 15-Minutentakt. Gepaart mit den vielen Fahrgastbewegungen auf der ÖV-Drehscheibe sichern die separaten Haltekanten ein möglichst reibungsloses, sicheres und robustes Funktionieren des Bushofs.

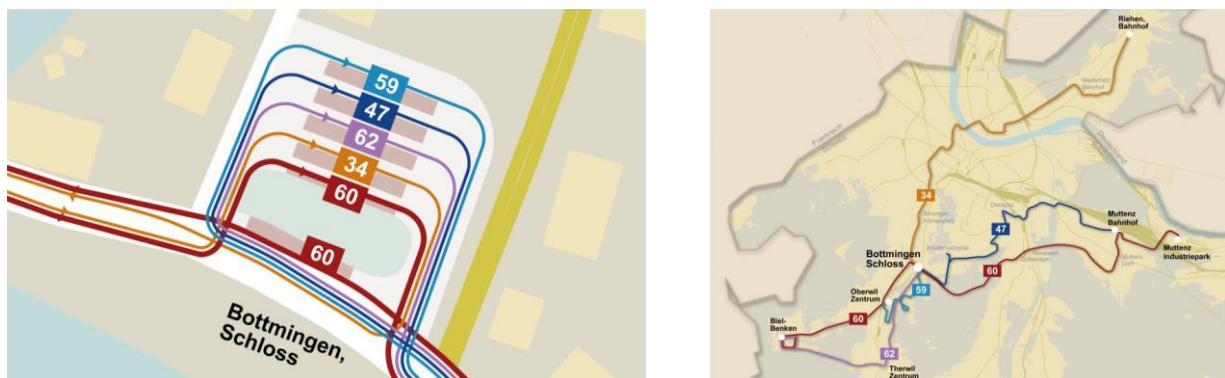


Abb. 7: Organisation Bushof (links) und Übersicht zu regionalem Busnetz mit Relevanz für die ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss (rechts)

Schlossgasse und Rittergasse

Die Breite der Fahrbahn der Schlossgasse kann aufgrund der bestehenden verkehrlichen Situation reduziert werden, um auf der Südseite der Schlossgasse neu ein Trottoir einrichten zu können. Im Rahmen des Workshopverfahrens zeigte sich, dass eine relevante Nachfrage nach dieser Verkehrsbeziehung besteht. Zu welchem Zeitpunkt diese Anpassung erfolgt, ist noch nicht definiert und hängt auch vom Instandsetzungsbedarf der Schlossgasse ab. Die ÖV-Drehscheibe Bottmingen kann unabhängig von dieser Anpassung der Schlossgasse erneuert werden.

Aufgrund von Anregungen aus der Bevölkerung im Rahmen der Mitwirkung wurden für die Rittergasse verschiedene alternative Verkehrsführungen geprüft. Zwingende Randbedingung ist, dass die Strasse nicht als Schleichroute durch Umfahrung des Kreisels Mitteldorf genutzt wird. Es hat sich gezeigt, dass das heutige Regime beibehalten werden soll. Sollte die Kreuzung Schlossgasse / Rittergasse nicht wie erwartet funktionieren, kann diese auch mit einer Bedarfs-Lichtsignalanlage gesteuert werden. Die notwendigen Leerrohre für eine Anlage werden vorsorglich eingerichtet, damit die Kreuzung kurzfristig aufgerüstet werden kann.

Führung des Fussverkehrs

Der Führung des Fussverkehrs kommt im Bereich der ÖV-Drehscheibe eine zentrale Bedeutung zu, insbesondere bei den folgenden Aspekten:

- Umsteigebeziehungen zwischen den Bus- und Tramlinien.
- Zugänge zu den Haltekanten des öffentlichen Verkehrs.
- Nutzendengruppen mit sehr unterschiedlichen Anforderungen und Bedürfnissen (Schulweg, Barrierefreiheit, soziale Sicherheit, etc.).

- Querende, innerörtliche Verkehrsbeziehungen (ohne direkten Bezug zum öffentlichen Verkehr).

Daher soll der Fussverkehr im Vergleich zur heutigen Situation optimiert und deutlich übersichtlicher gestaltet werden. Dazu trägt einerseits die versetzte Anordnung von Tram- und Bushaltestellen bei. Andererseits wird über die Gestaltung eine aktive Führung des Fussverkehrs angestrebt. Dadurch sollen insbesondere Konflikte zwischen Fussverkehr und Busverkehr vermieden werden.

Innerhalb des Bushofs werden kurze und hindernisfreie Umsteigebeziehungen angeboten. Die Verbindung zwischen Bushof und Tramhaltestelle erfolgt primär über die parallel zum Tramtrassee geführten Fusswege. Im Bereich der Tramhaltestelle bestehen nördlich und südlich je eine Querungsstelle. Für diejenigen, für welche die ÖV-Drehscheibe kein Zielort, sondern primär ein Durchgangsort ist, besteht mit dem Trottoir entlang der Rittergasse, dem Fussweg entlang des Tramtrassee sowie den beidseitigen Trottoirs entlang der Schlossgasse (südliches Trottoir wird neu erstellt) Möglichkeiten, den Bushof störungsarm passieren zu können. Diese Verbindungen erhöhen zudem die Sicherheit der bestehenden Schulwege. Kinder können somit den Raum der ÖV-Drehscheibe passieren, ohne dass sie im Bereich der ein- und ausfahrenden Busse gehen müssen. Für die Querung der Schlossgasse werden aufgrund der Schulwege weiterhin Fussgängerstreifen angeboten werden.



Abb. 8: Führung des Fussverkehrs im Bereich der ÖV-Drehscheibe Bottmingen

Gestaltung und Denkmalschutz

Die Gestaltung und auch die Frage eines Bushofdachs wurde im Rahmen des Workshopverfahrens diskutiert. Allerdings erschien bei dieser Anzahl Haltekanten ein Bushofdach in der Volumetrie zu gross für diesen Ort, insbesondere weil das Schloss ein Solitär ist, welches sich von seiner Umgebung abhebt. Dies verlangt ein zurückhaltendes Umfeld und kein Gegenüber. Deshalb soll auf ein Dach über der ganzen Perronanlage hinweg verzichtet werden. Der Witterungsschutz wird durch Wartehäuschen auf den einzelnen Perrons gewährleistet.

Die Resultate des Workshopverfahrens wurden auch der kantonalen Denkmal- und Heimatschutzkommission (DHK) sowie dem Bundesamt für Kultur (BAK) zur Stellungnahme unterbreitet. Letztere ist – in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege und der DHK – aufgrund des nationalen Schutzes des Weiherschlosses die abschliessende Instanz zur Beurteilung der Verträglichkeit der ÖV-Drehscheibe. Gemäss den Leitsätzen der Denkmalpflege in der Schweiz muss jede Massnahme unterlassen werden, die den Charakter der gewachsenen Umgebung eines Denkmals beeinträchtigt, seine Beziehungen zu den historisch bedeutsamen Elementen seiner Umgebung nachhaltig verändert oder seine Einsehbarkeit schmälert. Unter diesen Aspekten begrüsst das BAK die Gestaltung des Bushofs (Stand Mitwirkung 2024) grundsätzlich. Aus seiner Sicht sollen u.a. folgende Themen beachtet werden:

- Infrastrukturanlagen der sog. «Insel»: Der Bau eines Brunnens zur Steigerung der Aufenthaltsqualität wird begrüsst. Es ist ebenfalls zu prüfen, mit welchen baulichen Massnahmen und Materialien die Veloständer optimal in diesen sensiblen Bereich integriert werden können.
- Bei der neuen Trottoirführung entlang der Schlossmauer empfiehlt das BAK Massnahmen zur Senkung der Lichtemissionen und die Prüfung, ob die Pflasterung beibehalten werden kann.
- Die vorgesehenen Massnahmen zur gestalterischen Anpassung und Integration der Rittergasse in die geplante Anlage des Bushofs werden unterstützt.

Diverse Hinweise des BAK von 2024 wurden im Vorprojekt bereits berücksichtigt. Zur Tramwendeschleife hat sich das BAK dahingehend geäussert, dass diese möglich ist und die zurückhaltende Gestaltung der Anlage gemäss aktuellem Projektentwurf begrüsst wird.

Weitere Themen

Die Fahrzeugflotten der BVB sollten ab 2027 und diejenige der BLT ab 2035 vollständig elektrifiziert sein. Aus diesem Grund werden auf der ÖV-Drehscheibe die dafür notwendigen Einrichtungen vorgesehen: Bei den BLT-Haltekannten ist das Ladesystem noch nicht definiert. Das Ladesystem der BVB sieht Lademasten und Pantografen auf den Busdächern vor. Es bedarf einer Trafo-Anlage im Bereich des Modulgebäudes (vgl. Abb. 6). Die Inbetriebnahme der Anlage ist erst nach Abschluss der Erneuerung der ÖV-Drehscheibe vorgesehen, weil die Aufrechterhaltung der Ladeeinrichtung während der komplexen Bauphase äusserst schwierig und kostspielig ist. In der nächsten Bearbeitungsphase – dem Bauprojekt – wird das weiter zu konkretisieren sein. Dazu gehören insbesondere die Abstimmung mit der geplanten Instandsetzung der Tramlinie 10/17 zwischen Bottmingen und Heuwaage, die Planung und Optimierung der Bauphasen (auch zwischen den Teilprojekten), die Konkretisierung der Gestaltung und die Abstimmung mit den Anrainern. Die Machbarkeit der vorgesehenen Baumpflanzungen wird im Bauprojekt insbesondere in Bezug auf Werkleitungen im Boden genauer zu überprüfen sein. Aus diesem Grund kann sich die Anzahl bzw. die Lage der Bäume in begründeten Fällen auch noch ändern. Der Gesamteindruck der Anlage (vgl. Gestaltungsgrundsätze Kap. 2.3.2) soll aber erhalten bleiben.

Im Zusammenhang mit dem Bushof Bottmingen Schloss müssen die Liegenschaften Rittergasse 2 und Schlossgasse 10 erworben werden. Beide Grundstücke befinden sich im kantonalen Finanzvermögen und müssen entsprechend zu aktuellen Buchwerten (Rittergasse 2, Parz. 2036, GB Bottmingen, Buchwert CHF 1'500'000.-; Schlossgasse 10, Parz. 1888, GB Bottmingen, Buchwert CHF 2'750'000.-) ins Verwaltungsvermögen umgewidmet werden.

Des Weiteren braucht es diverse Flächen im nördlichen Teil des Perimeters für das Modulgebäude, die Parkierung und deren Erschliessung. Diese befinden sich mehrheitlich bereits im Besitz des Kantons. Für die Erschliessung braucht es Landerwerb von der Liegenschaft Hofmattweg 5. Der Bedarf an zusätzlichen Flächen beträgt 2'600 m² (Landerwerb sowie Umwidmungen aus Finanzvermögen). Der Landerwerb wird mit der Gesamterneuerung der Tramlinie 10/17 sowie der Erneuerung der Tramhaltestelle der BLT abgestimmt.

2.3.4. Termine und weiteres Vorgehen

Das technische Vorprojekt zeigte, dass das Teilprojekt der Erneuerung der Tramhaltestelle sehr eng mit der Erneuerung des Bushofs verknüpft ist: Durch die notwendige Verschiebung der Gleise nach Westen, wird der heutige Bushof stark tangiert und kann nicht ohne grössere Eingriffe (und damit neuen Provisorien) in Betrieb gehalten werden. Diese Abhängigkeit ist in der nächsten Projektphase zu konkretisieren und zu präzisieren. Aktuell ist von einer Verknüpfung der Baustellen Bushof und Tramhaltestelle auszugehen, weshalb sie im Terminplan auch entsprechend verknüpft sind.

Landratsvorlage Projektierung und Realisierung	1. Quartal 2026
Ausarbeitung Bauprojekt	2026/27
Auflage Bauprojekt Bushof	2027
Baustart (frühester Termin) Bushof/Tramhaltestelle	2028
Inbetriebnahme Bushof	2030

Der vorliegende Terminplan geht von einer speditiven Projektbearbeitung und keinen Verzögerungen durch Rechtsverfahren oder politischen Entscheidungsprozessen (z. B. durch ein Referendum) aus. Formell können Verzögerungen bei den Teilprojekten der BLT, welche zu Verzögerung beim Bushof führen, als aufschiebend im Sinne der Agglomerationsprogramme verstanden werden (kein Verlust von Bundesbeiträgen).

2.4. **Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung**

Die Haltestelle Bottmingen Schloss ist im kantonalen Richtplan des Kantons Basel-Landschaft als aufzuwertendes Gebiet um Bahnhöfe und Haltestellen von kantonalen Bedeutung festgesetzt. Weiter ist das Bahnhofsgebiet von Bottmingen als Entwicklungsschwerpunkt eingetragen (Objektblatt S2.3). Die Wendeschleife Bottmingen (Kompetenz Bund) ist als Zwischenergebnis im Richtplan enthalten (Objektblatt V2.3).

LFP 4 – MOBILITÄT: Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben

Stadt der kurzen Wege

Die trinationale Region Basel ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weshalb sowohl die Anzahl Einwohnerinnen/Einwohner als auch die Beschäftigten weiterhin zunehmen werden. Damit verbunden bleibt eine deutlich erhöhte Mobilitätsnachfrage in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. In den Spitzenstunden sind im Bereich der Agglomeration Basel bereits heute praktisch sämtliche Verkehrsträger an ihrer Leistungsgrenze. Eine Bewältigung ist nur gesamtverkehrlich – also die verschiedenen Verkehrsmittel gemeinsam – möglich.

Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, sind Investitionen in zusätzliche Infrastrukturen und Angebote unerlässlich. Dabei sind neben technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie die Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs

Zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird in der Agglomeration Basel der Ausbau der trinationalen S-Bahn und namentlich in den Hauptachsen der Viertelstundentakt der S-Bahn vorangetrieben. Das übergeordnete Netz der S-Bahn berücksichtigend, wird das Tramnetz schrittweise weiterentwickelt (Tramnetzstrategien 2030 und 2040), u. a. zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten wie Allschwil Letten und Bachgraben, Muttenz Polyfeld oder im Falle des Leimentals als funktionaler S-Bahn-Ersatz. Der ÖV im ländlichen Raum erfüllt die Aufgabe, die Nutzerinnen/Nutzer zu den Verkehrsknotenpunkten zu bringen und richtet sich nach den

Instrumenten des Generellen Leistungsauftrags (GLA) und des Angebotsdekrets. Der 10. GLA soll die wenigen noch vorhandenen Lücken schliessen.

LFP 5 – RÄUMLICHE ENTWICKLUNG

Multimodale Drehscheiben mit städtebaulichen Qualitäten entwickeln

Multimodale Drehscheiben sind mehr als ein Bushof oder ein Parkhaus an einer Bahnhaltestelle. Die geeigneten Bahnhöfe und S-Bahn-Haltstellen sollen mit multimodalen Angeboten für das Auto, den ÖV (Fern-, Regional- und Ortsverkehr), für Fuss und Velo und für Sharing-Angebote ausgebaut werden. Dabei gilt es, städtebauliche und raumsparende, klimaadaptive Gestaltungen, einfache Orientierung und Informationen, Mehrwerte durch Nutzungsangebote (Einkaufen, Dienstleistungen, Gastronomie) und die Attraktivität für Wohnen und Arbeiten in bestens erschlossener Lage zu entwickeln. In Arbeit und Entwicklung sind multimodale Drehscheiben u. a. in Liestal, Zwingen, Muttenz, Pratteln, Bottmingen, Münchenstein-Arlesheim. In Zusammenarbeit mit den Standortgemeinden, ÖV-Unternehmungen und Grundeigentümerschaften sowie im Raum Dornach-Aesch und Allschwil-Basel (Morgartenring) zusätzlich in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen.

Infrastrukturprojekte für die Raumentwicklung nutzen

Infrastrukturentwicklung ist immer auch Raumentwicklung. Mit kantonalen Infrastrukturprojekten, seien es Kantonsstrassen-, Hochwasserschutz- oder ÖV-Projekte, sollen mittels einer integralen Sichtweise Mehrwerte für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung und die Lebensqualität der Bevölkerung erzielt werden. Aktuelle Beispiele sind u. a. in der Stadt Laufen, in Pratteln-Augst, in Arlesheim-Münchenstein, in Bottmingen, Binningen und im «Schönthal» in Frenkendorf-Füllinsdorf-Liestal in Arbeit.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([SGS 430](#), Stand: 1. April 2022): § 23: Zuständigkeit, Abs. 1 in Kombination mit § 11: Umfang des Strassenraums, Abs. 1:
Für den Bau, den Ausbau und die Korrektur von öffentlichen Strassen sind zuständig:
a. der Kanton für Kantonsstrassen [...] & der Umfang des Strassenraumes umfasst Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ...; § 34; Abs. 5
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 ([SGS 400](#), RBG, Stand 1. Januar 2024)
- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 ([SGS 780](#), USG BL, Stand 1. Januar 2023)
- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen ([SR 151.3](#), Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 1. Juli 2020)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ([SGS 480](#), Stand 1. Januar 2018)
- Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung ([SGS 100](#), Stand 20. November 2023)
- Finanzhaushaltsgesetz ([SGS 310](#)): Das Verwaltungsvermögen besteht aus jenen Vermögenswerten, die unmittelbar der Erfüllung öffentlicher Aufgaben dienen und nicht ohne Beeinträchtigung der öffentlichen Aufgabenerfüllung veräussert werden können. Das Finanzvermögen umfasst alle übrigen Vermögenswerte, (§ 47 FHG, Finanzhaushaltsgesetz). Aktivierungen in das Verwaltungsvermögen erfolgen über Ausgaben und Einnahmen der Investitionsrechnung. Falls dieser Wert höher ist als der Verkehrswert, wird der Verkehrswert bilanziert (§ 57 FHG).

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Da die Kostenschätzung für das Vorprojekt eine Genauigkeit von $\pm 20\%$ hat, wurde eine Risikoanalyse durchgeführt, um eine präzisere Abschätzung der Kosten mit einer Genauigkeit von $\pm 10\%$ zu erlangen. Dabei wurden die verschiedenen Risiken bezüglich der Kosten und ihre Eintretenswahrscheinlichkeit abgeschätzt. Zu diesen Risikopositionen gehören u.a. Gebäudeabbrüche, Provisorien, Lärmschutzmassnahmen, Anpassungen von Werkleitungen oder auch Belagsausbrüche. Die Risikopositionen belaufen sich in der Summe auf circa 1'200'000 Franken.

Die Gesamtkosten für das Teilprojekt Bushof der ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss (d.h. exklusive Tramhaltestelle und Wendeschleufe) werden basierend auf der Kostenschätzung des Vorprojekts und Risikoanalyse auf rund 18'995'000 Franken inkl. MwSt. geschätzt (Genauigkeit $\pm 10\%$; Preisbasis November 2025). Darin enthalten sind die Landerwerbskosten von rund 6,2 Millionen Franken (vgl. Weitere Themen in Kap 2.3.3).

Bau	CHF	8'461'000
Rückbauten	CHF	787'000
Honorare	CHF	2'560'000
<u>Gesamttotal exkl. MwSt.</u>	<u>CHF</u>	<u>11'808'000</u>
MwSt. 8,1 % gerundet	CHF	956'000
<u>Landerwerb</u>	<u>CHF</u>	<u>6'231'000</u>
Total Projektkosten (inkl. MwSt.)	CHF	18'995'000

Für die Erarbeitung der Planungsstudie und des Vorprojekts der ÖV-Drehscheibe Bottmingen wurden auf Direktionsebene und vom Regierungsrat bereits Ausgaben im Umfang von total 950'000 Franken bewilligt. Diese bereits genehmigten Honorarkosten sind Bestandteil der Projektkosten, nicht jedoch der landrätlichen Ausgabenbewilligung. Mit dieser Vorlage wird daher eine Ausgabenbewilligung in der Höhe von 18'045'000 Franken beantragt.

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom Oktober 2025, Indexstand: 117.8; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Rückbauten in der Höhe von 850'000 Franken (787'000 Franken plus MwSt.) gehen zulasten der Erfolgsrechnung, die restlichen 17'195'000 Franken zulasten der Investitionsrechnung. Der massgebliche Ausgabenbetrag beläuft sich auf 18'045'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$. Dies bedeutet, dass die tatsächlich anfallenden Kosten für Projektierung und Realisierung nach heutigem Kenntnisstand zwischen 16'240'500 Franken (90%) und 19'849'500 Franken (110%) liegen werden.

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 1'804'500 Franken (10% von 18'045'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 18'045'000 Franken untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

<i>Siehe Kap. 2.5 (§ 33 Abs. 2 FHG)</i>					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
x	Neu	Gebunden	x	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	23140	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701340 (Bauprojekt)
				31440050		701915 (Realisierung inkl. Landerwerb)
						402970 (Rückbau)
Verbuchung	x	Erfolgsrechnung		x	Investitionsrechnung	
Gesamtausgabe (in CHF)				18'995'000		
Bereits bewilligt BUD/RRB 2022-711 (in CHF)				950'000		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				18'045'000		

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die Projektierungs- (Bauprojekt/ Bewilligungsverfahren/Ausführungsprojekt/Submission) und Realisierungsarbeiten auf Basis einer Kostenschätzung von 18'045'000 Franken inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit von +/- 10 %) beantragt:

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2026	2027	2028	2029	2030	Total
A	Investitionsausgaben		5	900'000	400'000	1'600'000	7'295'000	7'000'000	17'195'000
E	Beiträge Dritter*		6			825'000	2'675'000	2'300'000	5'800'000
	Nettoausgabe			900'000	400'000	775'000	4'620'000	4'700'000	11'395'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppen

Erfolgsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2026	2027	2028	2029	Total
A	Personalaufwand		30					
A	Sach- und Betriebsaufw.		31			850'000		850'000
A	Transferaufwand		36					
A	Bruttoausgabe							
E	Beiträge Dritter*		46					
	Nettoausgabe					850'000		850'000

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Das Projekt ist im AFP 2026-2029 bzw. im Investitionsprogramm 2026-2035 enthalten.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Das Projekt wird vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Basel 4. Generation mitfinanziert. Das Projekt wird vom Bund mit einem Beitrag von 40% der anrechenbaren Kosten, maximal mit 5'800'000 Franken inkl. MwSt. unterstützt. Das Projekt wurde bei der Eingabe 2021 mit Investitionskosten von 14'500'000 Franken geschätzt. Basierend darauf wird aktuell der Bundesbeitrag angenommen.

Voraussetzung für die Mitfinanzierung ist die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung. Diese kann dem Bund nach Vorliegen der Ausgabenbewilligung für die Realisierung und des Rechtskraftbeschlusses des Projektes vorgelegt werden.

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF		PC	Kt	12/2030	2031	2032	2033	2034
A	1	Nettoinvestitionen		11'395'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301 31/30	0	20'000	20'000	20'000	20'000
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301 31		20'000	20'000	20'000	20'000
A		Abschreibungen	2301 33	12'835	154'025	154'025	154'025	154'025
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102 34	18'992	227'900	227'900	227'900	227'900
A		Folgekosten brutto		31'827	421'925	421'925	421'925	421'925
E	3	Folgeeertrag brutto		0	0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto		31'827	421'925	421'925	421'925	421'925
A	4	Rückbaukosten (soweit voraussehbar)	-					
	5	Zusätzliche Stellen in FTE		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Die zusätzlichen Betriebs- und Unterhaltskosten rühren daher, dass der Bushof gegenüber heute eine deutlich grössere Fläche haben wird. Der grössere Platzbedarf ist bedingt durch die gesetzlichen Vorgaben (BehiG), welche bei der Neuanlage einzuhalten sind.

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): Ja Nein

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

30% einer Projektleitungsstelle.

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

LFP 4 und LFP 5	Siehe Kap. 2.4
-----------------	----------------

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Die Attraktivität und Benutzungsqualität des öffentlichen Verkehrs kann für viele Nutzergruppen gesteigert werden.	Zwischen den Teilprojekten sowie bestehenden Nutzungen im Projektperimeter besteht eine generelle Abhängigkeit.
Das Angebot des öffentlichen Verkehrs kann flexibler ausgestaltet werden (optimal auf Nachfrage angepasst).	Ein generelles Risiko ist, dass es zwischen den Projektpartnern divergierende Interessen gibt.
Es entsteht eine bessere Infrastruktur für den Ersatzverkehr des öffentlichen Verkehrs (Tramwendeschleufe, Bushof) und dieser kann stabil erfolgen.	Von den direktbetroffenen Anrainern der ÖV-Drehscheibe besteht Widerstand gegen das Projekt oder Teile des Projekts.
Es stehen Veloabstellplätze in der notwendigen Anzahl und in angemessener Qualität zur Verfügung.	Die Rittergasse wird neu von einfahrenden Bussen befahren, was an dieser Stelle zu einer Mehrbelastung führt.
Die Verkehrsströme auf der ÖV-Drehscheibe können entflechtet und besser organisiert werden.	
Die Verkehrssicherheit auf der ÖV-Drehscheibe wird erhöht.	
Die Parzelle nördlich des heutigen Bushofs (in Kantonsbesitz) wird freigespielt und sie steht für allfällige Landabtausche/Entwicklungen zur Verfügung.	
Das Projekt kann Impulse geben für eine positive, städtebauliche Entwicklung im Umfeld.	

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Gemäss aktuellem Projektterminprogramm ist die Realisierung des Bushofs/der Tramhaltestelle ab 2. Hälfte 2028 vorgesehen. Entsprechend ist von einer Inbetriebnahme Ende 2030 auszugehen.

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Die Realisierung des Umbaus des Bushofs und der Tramhaltestelle erfolgt aufgrund des dringend notwendigen Instandsetzungsbedarfs sowie den zwingenden Anforderungen des BehiG. Ohne Erneuerung kann der Bushof mittel- bis langfristig nicht mehr betrieben werden – einerseits aufgrund der baulichen Schäden, andererseits infolge der ungenügenden Einhaltung der Behindertengleichstellung. Dauerndes Flickern der grössten baulichen Schäden wie z.B. von Belagsschäden und der Bau von vermeintlich günstigen Perronprovisorien mit hohen Unterhaltskosten ist unwirtschaftlich und ist bereits mittelfristig eher teuer.

Ein unattraktiver ÖV führt zudem dazu, dass vermehrt das Auto benutzt wird, mit den entsprechenden Folgen wie Stau, mehr Unfälle etc. Die Staubewältigung führt mittel- bis langfristig zu höheren Kosten wegen des notwendigen teuren Infrastrukturausbaus der Strassen in einem städtischen Umfeld.

Ein massgeblicher verkehrlicher (und finanzieller) Nutzen besteht unmittelbar vor Ort in der Entflechtung der Verkehrsströme und der damit verbundenen Erhöhung der Verkehrssicherheit (und der Reduktion von Unfallkosten).

Mit dem vorliegenden Projekt werden vornehmlich gesetzlich zwingende Vorgaben umgesetzt. Dies betrifft insbesondere die Verkehrssicherheit sowie die Einhaltung der Behindertengerechtigkeit. Aufgrund des hohen Personenverkehrsaufkommens bei diesem ÖV-Knotenpunkt (ca. 11'500 pro Tag) ist eine Umsetzung zwingend. Im Rahmen der Vorstudie 2020/21 wurden verschiedene Varianten geprüft. Es zeigte sich, dass die vorliegende Lösung praktisch alternativlos ist, weil andere Varianten deutlich grössere Eingriffe in privaten Grundbesitz zur Folge hätten, was die rechtliche Durchsetzbarkeit deutlich erschwert hätte (vgl. S. 11 der LRV). Für ÖV-Drehscheiben (oft als multimodale Drehscheiben oder Verkehrsdrehscheiben bezeichnet) gibt es, anders als bei Strassenanlagen (NISTRA) oder Bahnanlagen (NIBA), keine standardisierte Bewertungsverfahren. Aus diesen Gründen wurde auf eine separate Nutzwertanalyse oder eine separate Investitionsrechnung verzichtet.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat)

Keine Auswirkungen

2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Stellungnahme der Gemeinde Bottmingen:

Die Gemeinde Bottmingen erachtet den Aus- und Umbau der ÖV-Drehscheibe in Bezug auf den Busbahnhof als notwendig und sinnvoll, sofern den nachstehenden Anliegen Rechnung getragen wird. Die Zentrumsbildung und eine qualitätsvolle Verdichtung mit öffentlichen Nutzungen, Bauten und attraktiven Aussenräumen sind in Bottmingen faktisch auf den Bereich des Projektperimeters beschränkt, da die Kernzone mit architektonisch und städtebaulich wertvollen Gebäuden die Entwicklung zusammenhängender, grösserer Areale einschränken. Vor diesem Hintergrund misst die Gemeinde - neben der Erhöhung der funktionalen Leistungsfähigkeit der Verkehrsdrehscheibe - der Aufenthalts-, Begegnungs- und Gestaltungsqualität sowie der verträglichen städtebaulichen Einbindung in das historisch sensible Umfeld des Schlosses Bottmingen höchste Bedeutung bei.

Zu den einzelnen Punkten nimmt die Gemeinde wie folgt Stellung:

1. Begrünung und Aufenthaltsqualität

Im Vorprojekt, das aus dem Workshopverfahren hervorgegangen ist, wird die ÖV-Drehscheibe als «grüne, repräsentative» Anlage beschrieben. Dieses Leitbild ist im weiteren Projektverlauf konsequent umzusetzen. Insbesondere dürfen die geplante Anzahl und Qualität der Baumpflanzungen sowie der Grünflächen nicht aus Gründen eines erleichterten Unterhalts, eines effizienteren Betriebs oder einer einfacheren technischen Realisierung relativiert werden. Die Begrünung ist ein zentrales gestalterisches Element, das für das Bottminger Zentrum einen

grossen Mehrwert sowie eine entsprechende Aufwertung bringt und von dem die Akzeptanz des Projekts in der Bevölkerung wesentlich abhängt.

Die Gemeinde erwartet, dass sämtliche im Vorprojekt vorgesehenen Begrünungsmassnahmen verbindlich umgesetzt werden, um eine visuell und funktional unattraktive «Betonwüste» klar zu verhindern.

2. Temporäre wie auch dauerhafte Bereitstellung von Ersatzflächen für die heutigen Nutzungen des Postgebäudes

Im heutigen Postgebäude sind u.a. die Gemeindebibliothek sowie ein Retail-Shop mit Postagentur untergebracht. Aufgrund der hohen Bedeutung dieser Angebote für die Zentrumsbelebung fordert der Gemeinderat für alle diese Nutzungen eine sowohl temporäre wie auch dauerhafte Bereitstellung von angemessenen, funktionalen und langfristig tragfähige Ersatzflächen durch den Kanton.

- *Für die Gemeindebibliothek bedeutet das insbesondere: kurze und sichere Wege von den Schulstandorten,*
 - *eine sichere und hindernisfreie Erschliessung,*
 - *attraktive und gut nutzbare Räume (zur Vermeidung eines Verlusts von Mitgliedschaften),*
 - *eine ausreichende und barrierefreie Fläche*
 - *die weitere Gewährleistung der für die Erwachsenenbildung notwendigen Räumlichkeiten.*
- *Für den Retail-Shop mit Postagentur erwartet die Gemeinde:*
 - *eine gut sichtbare, zentrale Lage,*
 - *einen sicheren und barrierefreien Zugang.*

Die Gemeinde fordert ausdrücklich, dass mehrmalige Umzüge der betroffenen Nutzungen vermieden werden (d. h. maximal ein Umzug in ein Provisorium und anschliessend in den Zielzustand). Eine möglichst lange Erhaltung des bestehenden Postgebäudes wird von der Gemeinde aus funktionalen und finanziellen Gründen als sinnvoll, nachhaltig und kosten-sparend erachtet.

3. Kostenneutralität für die Gemeinde

Die Gemeinde erwartet, dass sämtliche Provisorien vollumfänglich kostenneutral für die Gemeinde bereitgestellt werden. Dies umfasst insbesondere:

- *Mieten,*
- *Betriebs- und Nebenkosten,*
- *Kosten für Umzug und Einrichtung,*
- *Kosten für Rückbau oder Auflösung der Provisorien.*

Eventuelle Kostenüberschreitungen oder projektspezifische Mehrkosten dürfen die finanziellen Interessen der Gemeinde Bottmingen in keiner Weise tangieren.

4. Verkehr, Verkehrssicherheit und Schulwege

Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden - insbesondere der Schülerinnen und Schüler, deren Schulwege den Bereich der ÖV-Drehscheibe queren oder tangieren - ist für die Gemeinde ein zentrales Anliegen. Die Gemeinde erwartet verbindliche und überprüfbare Massnahmen zur Sicherung des Fussverkehrs, welche eine konfliktfreie Führung gewährleisten. Dazu gehören insbesondere:

- *sichere Querungen nördlich und südlich der Anlage,*
- *durchgängige und ausreichend dimensionierte Trottoirs,*
- *eine sichere Gestaltung der Schloss- und Rittergasse,*

und zwar sowohl während der Bauphase als auch im späteren Betrieb.

Für die Ersatzparkplätze nördlich des Bushofs (Mobility, BLT-Personal, Kurzzeit- und Taxiplätze) sind Ladestationen einzuplanen, damit insbesondere der Mobility-Standort langfristig aufrechterhalten werden kann.

5. Koordination mit den Projekten der BLT

Auch wenn die Erneuerung der Tramhaltestelle, der Geleisanlagen sowie eine eventuelle Erweiterung der Tramwendeschleife nicht Bestandteil der vorliegenden Ausgabenbewilligung sind, ist es für die Gemeinde von hoher Priorität, dass sämtliche Teilprojekte koordiniert geplant, zeitlich abgestimmt, realisiert und gegenüber der Bevölkerung einheitlich kommuniziert werden.

Die Umgebungsgestaltung ist im gesamten Bereich - also für beide Projekte - so auszugestalten, dass die städtebauliche Qualität des Ortszentrums erhöht und die Akzeptanz in der Bevölkerung gefördert wird. Ein hoher Stellenwert ist dabei der Begrünung beizumessen, sowohl aus gestalterischer und ökologischer Sicht als auch zur wirksamen Reduktion der sommerlichen Aufheizung des öffentlichen Raums.

6. Forderung nach aktivem Miteinbezug der Gemeinde in die Weiterentwicklung der Teilprojekte

Die beiden Grossprojekte Bushofrealisierung und Tramwendeschleife werden grosse Veränderungen und nachhaltige Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des Bottminger Zentrums haben. Dabei wird insbesondere die Erstellung einer Tramwendeschleife in der Bevölkerung teilweise als kritisch beurteilt. Der Gemeinderat fordert deshalb von den jeweiligen Projektleitungsverantwortlichen, auch bei der Weiterentwicklung der verschiedenen Teilprojekte eng, aktiv und lückenlos miteinbezogen zu werden, damit auch die lokalen Interessen für einen qualitativen, mehrwertschaffenden Ausbau sowie für eine gestalterische Zentrumsaufwertung direkt und gebührend in die weiteren Projektumsetzungsschritte eingebracht werden können.

7. Schlussbemerkung

Die Gemeinde Bottmingen ist überzeugt, dass das Projekt Busbahnhof bei konsequenter Umsetzung der genannten Anliegen einen nachhaltigen Beitrag zur Stärkung des Zentrums, zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und zur Akzeptanz und Stärkung des öffentlichen Verkehrs leisten kann. Sie erwartet, dass die vorgebrachten Punkte im weiteren Projektverlauf verbindlich berücksichtigt werden.

Stellungnahme der BUD:

Zu 1: Die Umsetzung der Begrünung und Aufenthaltsqualität wird angestrebt und der mit dem Vorprojekt aufgezeigte Charakter soll in der weiteren Bearbeitung erhalten bleiben, auch wenn es im Rahmen der weiteren Konkretisierung in begründeten Fällen ggf. zu Anpassungen kommen kann.

Zu 2: Für den Retail-Shop mit Postagentur ist eine FolgeLösung zu suchen und sicherzustellen. Diese Anforderung war seit Anbeginn des Projektes ÖV-Drehscheibe vorgesehen und wurde ins Programm des Workshopverfahrens aufgenommen. Für das Provisorium bzw. die FolgeLösung der Bibliothek ist die Ausgangslage anders: Die neue Anforderung hat sich erst im Laufe des Vorprojekts (also nach dem Workshopverfahren) ergeben. Gleichwohl soll im Zusammenhang mit dem Bau des Modulgebäudes geprüft werden, ob damit möglichst viele Ersatzflächen für die Bibliothek geschaffen werden können. Die möglichst lange Erhaltung des bestehenden Postgebäudes wird geprüft und soll nach Möglichkeit angestrebt werden.

Zu 4: Die Einrichtung von Ladeinfrastrukturen kann geprüft werden, hängt jedoch von der konkreten Nutzung ab. Bei Kurzzeitparkplätzen ist eine solche kaum zweckmässig.

Stellungnahme der Baselland Transport AG:

Die BLT bedankt sich beim Kanton BL für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Die BLT unterstützt das Projekt der ÖV-Drehscheibe und insbesondere die Erneuerung und Umgestaltung des Bushofs. Aufgrund des aktuellen Zustands und der Wichtigkeit des ÖV-Knotens ist der Handlungsbedarf gross und dringlich. Wir erachten es als wichtig, dass die drei Teilprojekte auch zukünftig eng koordiniert werden. Gerne leisten wir unseren Beitrag dazu.

Des Weiteren wurde auch die Stellungnahme der Basler Verkehrs-Betriebe eingeholt. Sie verweisen auf die zentrale Bedeutung der Ladeinfrastruktur am Standort Bottmingen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung der Busflotte. In der weiteren Projektentwicklung ist die Koordination entsprechend sicherzustellen.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das Generelle Projekt der Erneuerung und Umgestaltung des Bushofs der Haltestelle Bottmingen Schloss wird genehmigt.
2. Für die Projektierung und Realisierung der Erneuerung und Umgestaltung des Teilprojekts Bushof Bottmingen Schloss sowie die Umwandlung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen (Parzellen 2036 und 1888) wird eine neue einmalige Ausgabe von 18'045'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die notwendigen Schritte zur Umwandlung der Parzellen Nr. 2036 (1'500'000 Franken) und Nr. 1888 (2'750'000 Franken) beide Grundbuch Bottmingen, vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen nach der Rechtskräftigkeit des Landratsbeschlusses Ziffer 2 einzuleiten.
4. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 5'800'000 Franken wird Kenntnis genommen.
5. Ziffer 2 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 21. April 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- B1) - Situationsplan von Bushof Bottmingen Schloss (Genehmigungsplan)
- B2) - ÖV-Drehscheibe Bottmingen Situationsplan (Massstab 1:750, orientierend)
- B3) - ÖV-Drehscheibe Bottmingen Situationsplan ohne Tramwendeschlaufe (Massstab 1:750, orientierend)
- B4) - ÖV-Drehscheibe Bottmingen Gestaltungsplan (Massstab 1:750, orientierend)
- B5) - ÖV-Drehscheibe Bottmingen Gestaltungsplan ohne Tramwendeschlaufe (Massstab 1:750, orientierend)

Landratsbeschluss

über Bottmingen, ÖV-Drehscheibe, Teilprojekt Erneuerung und Umgestaltung Bushof: Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Generelle Projekt der Erneuerung und Umgestaltung des Bushofs der Haltestelle Bottmingen Schloss wird genehmigt.
2. Für die Projektierung und Realisierung der Erneuerung und Umgestaltung des Teilprojekts Bushof Bottmingen Schloss sowie die Umwandlung vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen (Parzellen 2036 und 1888) wird eine neue einmalige Ausgabe von 18'045'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/- 10 % bewilligt.
3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die notwendigen Schritte zur Umwandlung der Parzellen Nr. 2036 (1'500'000 Franken) und Nr. 1888 (2'750'000 Franken) beide Grundbuch Bottmingen, vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen nach der Rechtskräftigkeit des Landratsbeschlusses Ziffer 2 einzuleiten.
4. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 5'800'000 Franken wird Kenntnis genommen.
5. Ziffer 2 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: