

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2019/425: «Verlängerung der Tramlinie 11 an den Bahnhof Aesch» 2019/425

vom 22. August 2023

1. Text des Postulats

Am 13. Juni 2019 reichte Jan Kirchmayr das Postulat 2019/425 «Verlängerung der Tramlinie 11 an den Bahnhof Aesch» ein, welches vom Landrat am 17. Oktober 2019 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Heute wendet die Tramlinie 11 mitten in Aesch Dorf an der wenig attraktiven Tramschlaufe. Dies verhindert einerseits eine ganzheitliche Betrachtung von weiteren Planungen für ein attraktiveres Aescher Dorfzentrum und andererseits wirken die dort stehenden und wartenden Trams wenig einladend.

Mit der Realisierung des Durchstichs Pfeffingerring und dem Vollanschluss H18 wird die Ortsdurchfahrt Aesch markant vom motorisierten Individualverkehr entlastet. In einem weiteren Schritt wird auch der anzupassende Knoten Angenstein zu einer weiteren Entlastung beitragen. Einhergehend mit den Planungen zur Umgestaltung der Hauptstrasse in Aesch könnte eine Tramverlängerung der Linie 11 an den Bahnhof Aesch geprüft werden. Die Tramlinie 11 würde von der Tramhaltestelle Herrenweg auf dem bestehenden Trasse bis zu Tramschlaufe (die dann aufgehoben würde) verkehren und danach im Mischverkehr auf der Hauptstrasse bis zur Abzweigung Bahnhofstrasse führen. Danach fährt das Tram an den Aescher Bahnhof und wendet dort. Im Rahmen der Umgestaltung der Hauptstrasse könnte ein Mischverkehr auch schon vor der heutigen Tramschlaufe geprüft werden.

Von Vorteil ist dabei, dass die Gemeinde Aesch bereits Liegenschaften an der Abzweigung / Kreuzung Hauptstrasse/Pfeffingerstrasse/Bahnhofstrasse erworben hat. Mit einer Verlängerung der 11er Tramlinie an den Aescher Bahnhof könnte das Entwicklungsgebiet Aesch Nord umsteigefrei an den Bahnhof angeschlossen werden und die Bevölkerung in den nördlichen Quartieren Aesch würde auch von einer direkten Verbindung an die S-Bahn profitieren. Weiter würde die wenig einladende Tramschlaufe im Dorfzentrum aufgehoben und durch eine einfache Haltestelle ersetzt werden.

Mit einer entsprechenden Tramverlängerung könnte der Bahnhof Aesch zu einem wichtigen Umsteigeknoten – vor allem auch für Reisende von nach dem Laufental werden. Neben der aktuellen Buslinie 68 und der S3 würde neu auch die Tramlinie 11 dorthin verkehren. Auch das Gewerbegebiet am Bahnhof Aesch könnte von dieser zusätzlichen Anbindung profitieren.

Der Regierungsrat wird beauftragt folgendes zu prüfen und darüber zu berichten:

- **ob eine Tramverlängerung von der heutigen Tramschleufe bis an den Bahnhof Aesch „baulich und betrieblich“ möglich ist.**
- **wie hoch die Kosten einer entsprechenden Tramverlängerung von Aesch Dorf an den Bahnhof Aesch sind.**
- **inwiefern eine entsprechende Mitfinanzierung des Bundes in Aussicht stehen würde (Aggloprogramm oder FABI/STEP-Ausbauschritt).**
- **ob das Trasse im kantonalen Richtplan gesichert werden muss.**
- **welche Rahmenbedingungen / Voraussetzungen für eine Realisierung von Seiten Kanton erfüllt sein müssen.**
- **welches längerfristige Fahrgastpotenzial eine entsprechende Tramverlängerung haben könnte - auch im Hinblick auf die Entwicklungen in Aesch Nord, Kägen Reinach, neues Buskonzept Birstal.**
- **welche weiteren Synergien eine entsprechende Tramverlängerung haben könnte (Rollmaterialeinsatz, Auslastungsgrad der Linie 11 und S3, usw.).**
- **was ein entsprechender Realisierungshorizont ist.**
- **wie der Regierungsrat grundsätzlich gegenüber einer Tramverlängerung von Aesch Dorf an den Aescher Bahnhof und den damit verbundenen Optimierungen steht.**

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben eine gemeinsame strategische Tramnetzplanung mit dem Zielhorizont 2040 ausgearbeitet. Aufgrund diverser politischer Vorstösse im Kanton Basel-Stadt wurde diese im Zentrumsbereich überarbeitet, worauf der erste Umsetzungshorizont 2030 kommuniziert und im Internet publiziert wurde: www.tramnetz2030.ch

Die Verlängerung der Tramlinie 11 von Aesch, Dorf – Aesch, Bahnhof ist im Projektspeicher der Tramnetzstudie 2040. Das heisst, das Infrastrukturelement wurde geprüft und für vertiefungswürdig eingeschätzt, beispielsweise in einem Horizont nach 2040 oder bei sich ändernden Rahmenbedingungen.

Im Rahmen der Erarbeitung des Betriebs- und Gestaltungskonzepts (BGK) Aesch ist die Idee einer Tramverlängerung entstanden, die als Zukunftsszenario grob skizziert wurde. Mit einer Tramverlängerung an den Bahnhof Aesch könnte dieser als Umsteigeknoten gestärkt werden – gerade im Hinblick auf den Viertelstundentakt der S-Bahn auf dem Abschnitt Basel – Aesch. Durch die wegfallende Tramschleufe würden sich zudem Chancen zur städtebaulichen Entwicklung ergeben. Denn die unattraktive Tramwendeschleufe verhindert einerseits eine ganzheitliche Betrachtung der Entwicklungsmöglichkeiten des Aescher Ortszentrums. Andererseits wirken die dort wartenden Trams wenig einladend.

Die Gemeinde Aesch wollte diese Tramverlängerung vertieft geprüft haben. Gleichzeitig hat der Landrat mit Beschluss Nr. 186 vom 17. Oktober 2019 einem Postulat zugestimmt, das die Prüfung der Machbarkeit einer Tramverlängerung der Linie 11 an den Bahnhof Aesch fordert.

Ein breit abgestütztes Projektteam hat unter der Leitung der Abteilung ÖV 2019-2021 die Machbarkeitsstudie der Tramverlängerung erarbeitet. Involviert waren neben kantonalen Dienststellen die BLT Baselland Transport AG sowie die PostAuto AG, SBB Infrastruktur, SBB Immobilien, das Astra sowie Verwaltungsmitarbeitende der Gemeinde Aesch. Zur politischen Verankerung des Projekts wurde ein politisches Begleitgremium mit der Gemeindepräsidentin sowie dem 1. Vizepräsidenten eingesetzt.

Projektperimeter, Randbedingungen und Ziele

Der Projektperimeter befindet sich im südöstlichen Bereich der Gemeinde Aesch. Er erstreckt sich grob von der Ettingerstrasse in Aesch bis zum Bahnhof Aesch und hat eine Länge von ca. 920 Metern. Im Norden würde das Trasse ab Knoten Hauptstrasse / Ettingerstrasse doppelspurig weitergeführt mit allen damit einhergehenden Massnahmen. Im Süden erstreckt sich der Perimeter bis Parzelle 825 (SBB) mit allen für den ÖEV und für den fließenden Individualverkehr relevanten Belangen. Es wurden keine Linienführungsvarianten der Tramlinie 11 ausserhalb des Korridors Hauptstrasse-Bahnhofstrasse untersucht.

Im Projektperimeter befinden sich die Hauptstrasse (Kantonsstrasse Nr. 18) sowie die der Gemeinde gehörende Bahnhofstrasse. Weiter sind die Gemeindestrassen Industriestrasse, Angensteinerstrasse und Apfelseestrasse betroffen. Aufgrund der Brücken über die A18 und die Birs ist auch die A18 tangiert. Im Bereich des Bahnhofs Aesch ist der genaue Projektperimeter abhängig von der gewählten Variante für die Wendeschleife. Der finale Variantenentscheid wird in einer späteren Projektphase gefällt.

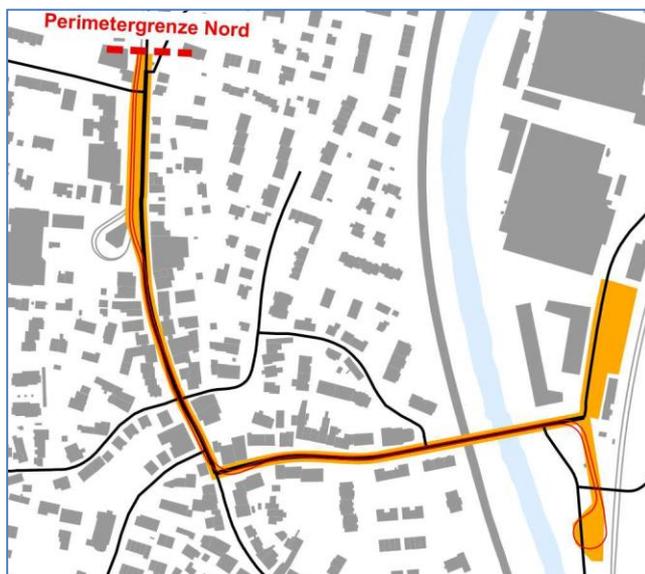


Abb 1: Projektperimeter der Tramverlängerung

Zur Abschätzung der betrieblichen Machbarkeit wurden zwei Szenarien der zukünftigen Verkehrsbelastung erarbeitet, deren Machbarkeit nachgewiesen werden muss. Es handelt sich einerseits um das Szenario einer mittleren Verkehrsbelastung 2040 unter Berücksichtigung des Zubringers Pfeffingerring und Vollanschluss Aesch; mittlerweile ein infrastruktureller Ist-Zustand. Andererseits geht es um ein Maximalszenario unter zusätzlicher Berücksichtigung des Zubringers Dornach-Aesch sowie des Knotenausbaus Angenstein im Projekt Muggenbergstunnel. Um die Verkehrszahlen im Ist-Zustand zu erheben, wurden im Oktober 2021 Verkehrszählungen für die Morgen- und Abendspitzen durchgeführt.

Grundlage des ÖV-Netzes bildet ein leicht modifizierter Zustand der Tram- und Busnetzentwicklung 2040, wie sie in der aktuellen Modellierung der Birsstadt verwendet wird. Die Buslinien 65 und 68 könnten durch eine neue Linie 63 ergänzt werden, die tagsüber im Viertel- oder Halbstundentakt die Entwicklungsschwerpunkte Reinach Kägen und Aesch Soleil (ehemals Aesch Nord) an die Bahnhöfe Dornach und Aesch anbinden (siehe [2017-311 Buserschliessung von Aesch Nord](#)). Selbstverständlich ist der Viertelstundentakt der S-Bahn auf dem Abschnitt Basel SBB–Aesch hinterlegt. Für ein mögliches zusätzliches Busangebot im Zusammenhang mit der S-Bahn-Haltestelle Apfelsee und der damit einhergehenden, aber noch nicht erfolgten strategischen Planung der Buslinien in Dornach / Dorneckberg, ist am Bahnhof Aesch die notwendige Reserve vorzusehen.

Da die Haltestelle Aesch, Dorf etwas nach Norden verschoben wird, wurde eine neue Kombihaltestelle Tram / Bus Aesch, Mühle vorgesehen (Abb. 2, Szenario Z1). Die Wirtschaftlichkeit dieser Haltestelle wurde in zwei Szenarien geprüft: Z1 mit Haltestelle Aesch, Mühle und Z2 ohne Haltestelle Aesch, Mühle. Diese wurden dem Referenzzustand ZR gegenübergestellt. Der Machbarkeitsstudie wurde der geometrisch und verkehrlich schwierigste Fall mit Haltestelle Mühle zugrunde gelegt.

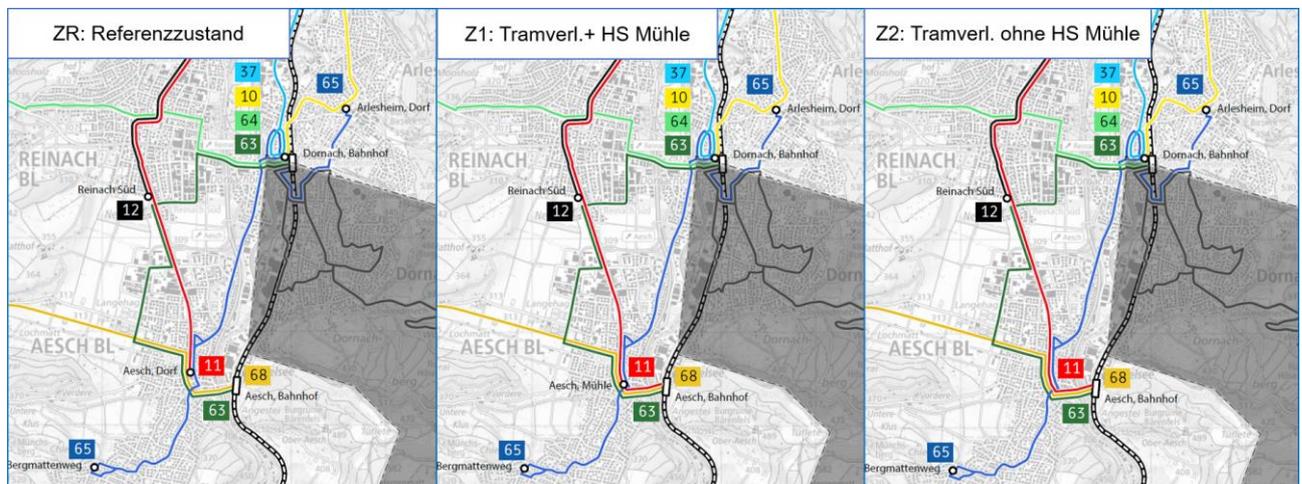


Abb. 2: Strategisches Zielnetz 2040 Birsstadt Süd (exkl. Kt. So)

An der Endhaltestelle Bahnhof Aesch sollen zwei separate Halteketten für das Ein- und Aussteigen vorhanden sein. Es ist Raum für zwei wartende Trams vorzusehen, die sich nicht überholen können müssen. Die Halteketten werden somit seriell angeordnet.

Für den Strassenraum gelten folgende Vorgaben:

- Tram bis und mit Haltestelle Dorf im Eigentrassee, ab bzw. nach Haltestelle Dorf im Mischverkehr.
- Bei Mischverkehr: Fahrbahnbreite 9.0 Meter, beidseitig markierte Velostreifen. Dieser Querschnitt ist für die Machbarkeitsstudie durchgehend anzusetzen.
- Parkfelder (Seitenparkierung) auf Trottoirniveau.
- Trottoirbreite: Richtwert 2.0 Meter. Minimalbreite 1.7 Meter. Diese Minimalbreite leitet sich u.a. aus den Anforderungen des betrieblichen Unterhalts ab.
- Fussgängerquerungen sind möglichst mit Mittelinseln auszustatten.

Mit der jetzt vorliegenden Machbarkeitsstudie wurde nachgewiesen, dass die horizontale und vertikale Linienführung (Einhaltung der Radien, Steigungen, Lichtraumprofile, etc.) sowie die erforderlichen Kunstbauten machbar sind. Zudem wurden Varianten einer attraktiven Verkehrsdrehscheibe «Bahnhof Aesch» (Bahn, Bus, Tram) unter dem Aspekt der Machbarkeit erarbeitet. Städtebauliche Verfahren gibt es noch nicht. Auch der verkehrstechnische Nachweis wurde erbracht mit Fokus auf die Verflechtung von Strasse und Schiene in Aesch Dorf sowie des Knotens Hauptstrasse / Bahnhofstrasse / Pfeffingerstrasse in Kombination mit einer zusätzlichen Tram-/Bushaltestelle. Schliesslich wurde zur Beurteilung der Zweckmässigkeit eine Kostenschätzung erarbeitet.

Projektbeschreibung

Abschnitt Nord

Der Abschnitt Nord beginnt auf Höhe der Parzellengrenze 1837 / 1798 und geht bis nach der Verschwenkung der Tramgleise von der Seiten- in die Mittellage bei der Hauptstrasse 91.

Nördlich der Projektgrenze besteht heute ein Einspurabschnitt. Im Rahmen einer bestehenden Planung unter dem Namen «BGK Aesch» ist der bestehende Einspurabschnitt zu einem Doppelspurabschnitt umzubauen. Diese Planung dient als Grundlage der vorliegenden Machbarkeitsstudie.

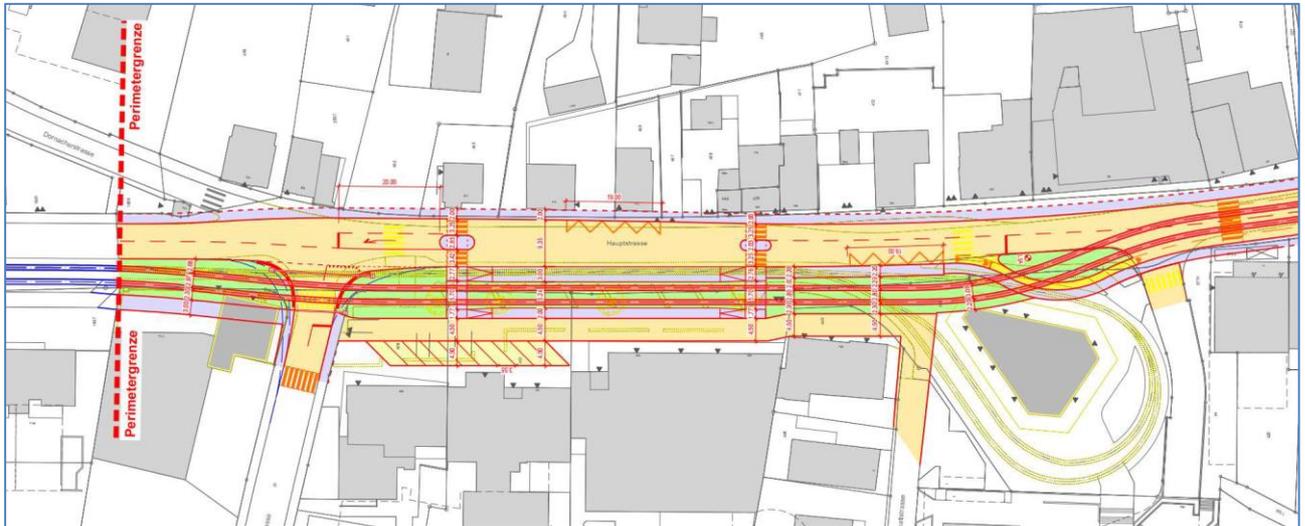


Abb. 3: Situation Abschnitt Nord

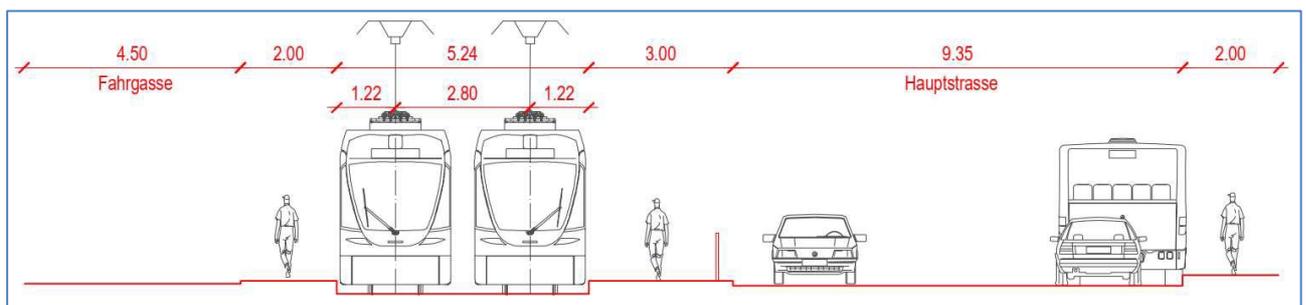


Abb. 4: Schemaquerschnitt Abschnitt Nord

Unmittelbar an der Projektgrenze Nord werden die Gleise in Richtung Westen verschwenkt, um Platz für einen Linksabbiegestreifen und das Perron der neuen Haltestelle Aesch Dorf zu schaffen. Das bestehende Gebäude an der Hauptstrasse 111 ist abzubauen, um Raum für den Doppelspurausbau zu schaffen. Das Gebäude ist auch gemäss Planung «BGK Aesch» zum Abbruch vorgesehen aufgrund der Kombination aus Doppelspurausbau und Verschwenkung Richtung Westen.

Die bestehende Geometrie des Knotens Ettingerstrasse / Hauptstrasse ist sehr beengt und wird im Rahmen der weiteren Planung etwas erweitert. Konkret ist ein Linksabbiegestreifen vorgesehen mit einer Länge von ca. 20 Metern. Er bietet Platz für drei aufeinanderfolgende Personenwagen. Damit wird der Verkehrsfluss verbessert.

Für die Fussgängerquerungen der Hauptstrasse auf die Tramhaltestelle werden aus Sicherheitsgründen Fussgängerstreifen mit Schutzinseln angeordnet. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Reinach (Buslinie 65 nach Dornach) liegt zentrisch zwischen den Fussgängerschutzinseln. Grosse Fahrzeuge können den haltenden Bus überholen, befahren dabei jedoch die Gegenfahrbahn. Die Bushaltestelle in Fahrtrichtung Aesch Dorf (Buslinie 65 nach Pfeffingen) liegt ca. 15 Meter südlich der Fussgängerschutzinsel. Grosse Fahrzeuge können auch hier den haltenden Bus überholen und befahren dabei ebenfalls die Gegenfahrbahn. Aufgrund der Anschlusssituation von der Tramlinie 11 aus Reinach / Basel auf die Buslinie 65 nach Pfeffingen muss diese Haltestelle zwingend überholbar ausgebildet werden, damit ein Bus ein verspätetes Tram abwarten kann.

Im südlichen Bereich der Tramhaltestelle weist die Hauptstrasse eine Breite von 8,5 Meter auf, im nördlichen Bereich ist sie 9,5 Meter breit. Zusammen mit der Gleislage, der Perronbreite und der Trottoirbreite resultiert eine Trottoirhinterkante, welche die bestehenden Gebäude an der Hauptstrasse 104 bis 120 nicht tangiert. Die bestehenden Zufahrten und Zugänge zu den Gebäuden können weiterhin genutzt werden, die Trottoirhinterkante rückt zum Teil näher an die bestehenden Gebäude.

Die bisherigen Parkfelder im Bereich Hauptstrasse 103 bis 109 werden via separate Fahrgasse im Einbahnregime Richtung Norden erschlossen. Dieses Regime wird im Rahmen des Projekts umgedreht, so dass die Einfahrt von der Ettingerstrasse her erfolgt.

Die Ausfahrt erfolgt nicht mehr über die Gleise, sondern via Neumattstrasse. Infolge des Platzbedarfs für die doppelspurige Gleisführung und die Tramperrons wird die Parkplatzsituation und die Platzgestaltung in diesem Bereich angepasst. Damit resultieren 10 Parkfelder.

Die Tramhaltestelle kann BehiG-konform ausgebildet werden. Die Tramwendeschleife wird nicht mehr benötigt. Das bestehende Gebäude an der Hauptstrasse 99 mit Wartehalle und Kiosk ist abzurechen. Der dadurch freiwerdende Platz (rund 1'600 m² auf Parzelle 424 und evtl. ca. 200 m² auf Parzelle 440 durch Entfall des Wendehammers) kann für die Aufwertung des Aescher Dorfkerns genutzt werden, was Kanton und Gemeinde als grosse städtebauliche Chance wahrnehmen.

Im Bereich von Hauptstrasse 98 bis 102 erfolgt die Verschwenkung der Tramgleise in die Fahrbahnmitte. Die Seitenlage kann nicht mehr fortgesetzt werden, da die Bebauung westlich der Hauptstrasse nicht mehr zurückversetzt ist. Damit die schleifende Querung der Tramgleise für Velofahrer in Fahrtrichtung Süden nicht gefährlich ist, wird in diesem Bereich ein separater Veloweg vorgesehen, welcher die Gleise in einem weniger spitzen Winkel quert. Die Verschwenkung der Tramgleise in die Fahrbahnmitte wird für den Individualverkehr in Fahrtrichtung Süden mit einer Lichtsignalanlage (LSA) gesichert, die im Normalfall gelb blinkt und bei Tramdurchfahrt auf Rot schaltet.

Abschnitt Dorfkern

Der Bereich von Hauptstrasse 69 bis 91 wird als Abschnitt Dorfkern bezeichnet. In der Regel beträgt die Breite der Strassenparzelle rund 12 Meter. Die Breite von Fassade zu Fassade variiert in der Regel zwischen 15 und 20 Metern, mit einem lokalen Minimum von ca. 12,5 Meter zwischen Hauptstrasse 73 und 84. Die Gebäude Hauptstrasse 73 und 88 weisen vorspringende Ecken auf. Projiziert in Strassenlängsrichtung beträgt die Distanz der beiden vorspringenden Ecken nur ca. 10,7 Meter, wobei das Gebäude der Hauptstrasse 73 mit einer Arkade ausgebildet ist, über die schon heute die öffentliche Fussgängerführung läuft.

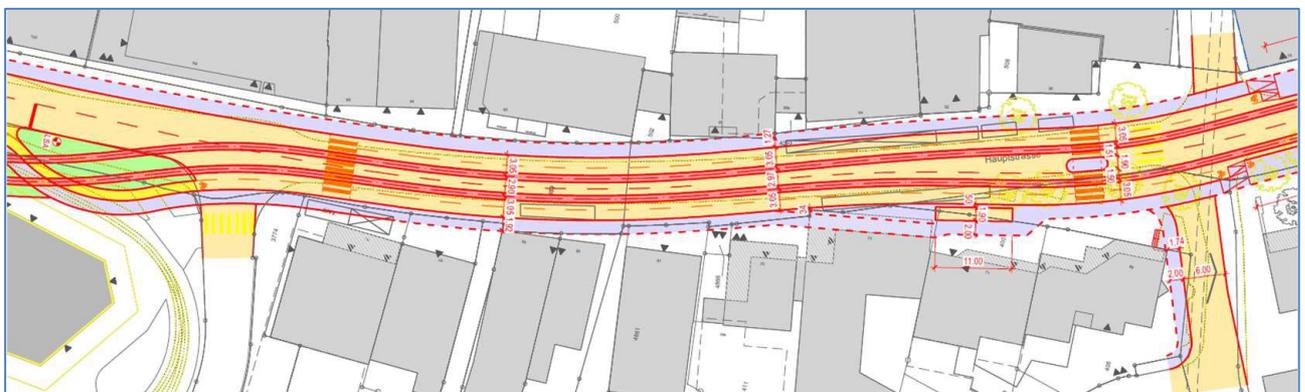


Abb. 5: Situation Abschnitt Dorfkern

Im Abschnitt Dorfkern ist ein Fahrbahnquerschnitt von 9 Metern vorgesehen mit beidseitigen Trottoirs von je 2 Metern, somit resultiert ein Platzbedarf von 13 Meter. Dieser Strassenquerschnitt wurde u.a. im Ortszentrum Reinach und an der Baslerstrasse in Allschwil realisiert und entspricht dem Standardquerschnitt des Kantons Basel-Landschaft für innerörtliche Kantonsstrassen mit Tramführung.

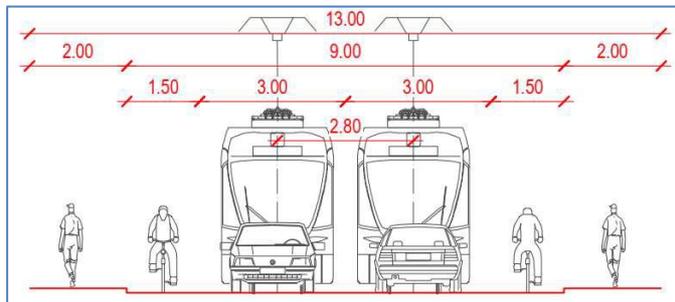


Abb. 6: Schemaquerschnitt Abschnitt Dorfkern

Auf Trottoirniveau könnten Längsparkfelder angeordnet werden. Die 1,90 Meter breiten Parkfelder müssen aus Sicherheitsgründen 0,50 Meter vom Radstreifen auf der Hauptstrasse versetzt angeordnet werden. Dadurch erhöht sich der Platzbedarf für den Strassenquerschnitt von 13 Meter auf 15,4 Meter. Von den aktuell 13 Parkplätzen in diesem Abschnitt könnten an den jeweils bestehenden Standorten nur 2 erhalten werden. Dank Landerwerb könnten aber bis insgesamt 8 Parkplätze erstellt werden. Im Fall einer positiven Zweckmässigkeitsbeurteilung muss in den weiteren Phasen der Projektbearbeitung der Umgang mit Ersatzparkplätzen geprüft werden (Ersatzparkplätzen auf Gemeinde- oder Privatland, oder ein Parkplatzpool).

Haltestelle Mühle / Knoten Hauptstrasse – Bahnhofstrasse

Die zu errichtende Haltestelle Mühle befindet sich vor der «Überbauung Mühle», sie wird als Kaphaltestelle ausgebildet. Eine Ausbildung als Inselhaltestelle wurde geprüft und aufgrund der beschränkten Platzverhältnisse in Strassen-Querrichtung von nur rund 15 Metern verworfen. Auch in Strassen-Längsrichtung beansprucht eine Inselhaltestelle deutlich mehr Platz, da zusätzlich zur hohen Haltekante auch die Fussgängerstreifen als Perronzugang Platz beanspruchen.

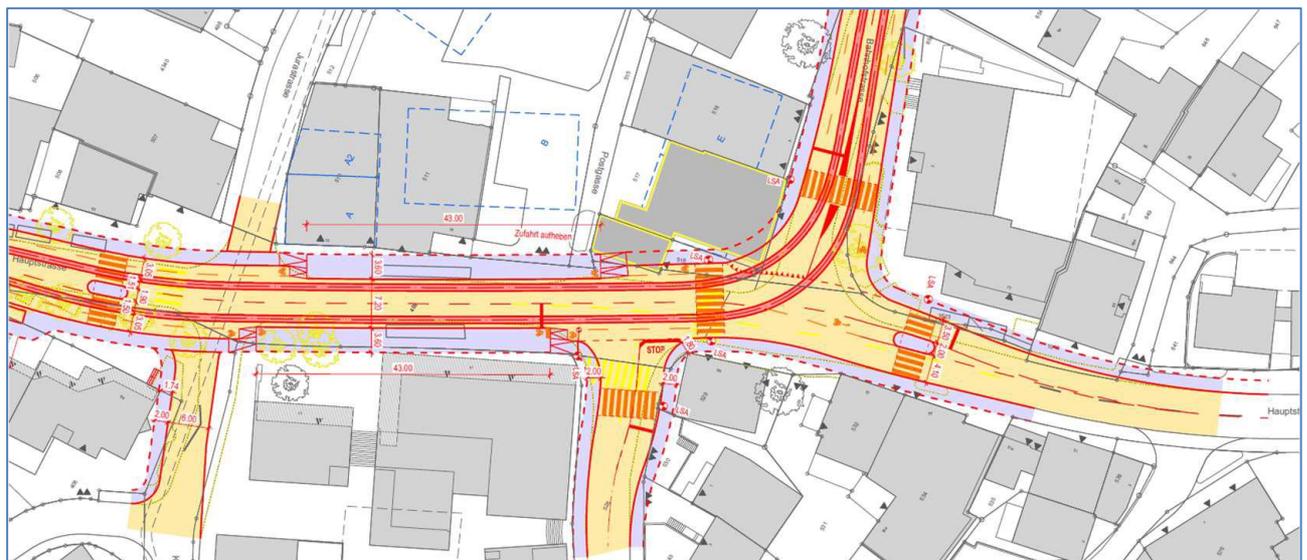


Abb. 7: Situation Abschnitt Mühle / Knoten Hauptstrasse – Bahnhofstrasse

Für die Fahrbahnbreite zwischen den hohen Haltekanten sind 7,2 Meter vorgesehen. Damit ist der Begegnungsfall LKW-LKW bei einer Geschwindigkeit von 40 km/h gewährleistet.

In Längsrichtung sind die Platzverhältnisse für eine Haltestelle knapp. Zwischen den Seitenstrassen Klusstrasse und Pfeffingerstrasse ist wenig Platz vorhanden für eine ausreichend lange hohe Haltekante. Die Länge der hohen Haltekante wird beidseitig auf 43 Meter reduziert (gegenüber dem BLT-Standard von 45 Metern), damit eine BehiG-konforme Ausbildung der Haltestelle möglichst über die ganze Länge gewährleistet werden kann. Weiter wird die Klusstrasse um ca. 3 Meter nach Norden und die Pfeffingerstrasse um ca. 2 Meter nach Süden verschoben, um Platz für die Haltestelle zu gewinnen.

Die Verschiebung der Klusstrasse nach Norden erfordert einen Abbruch der bestehenden Rabatte bei der Hauptstrasse 69, die den Höhenversatz zwischen Klusstrasse und Vorplatz der Hauptstrasse 69 aufnimmt. Deshalb werden eine Mauer und eine Treppe erforderlich. Weiter liegen die Klusstrasse und die gegenüberliegende Jurastrasse nicht mehr in einer Flucht, sondern es entsteht ein Versatz um ca. 3 Meter. Die Verschiebung der Pfeffingerstrasse nach Süden ist durch das Gebäude Hauptstrasse 59 limitiert. Deshalb resultieren für die Einlenker reduzierte Dimensionen.

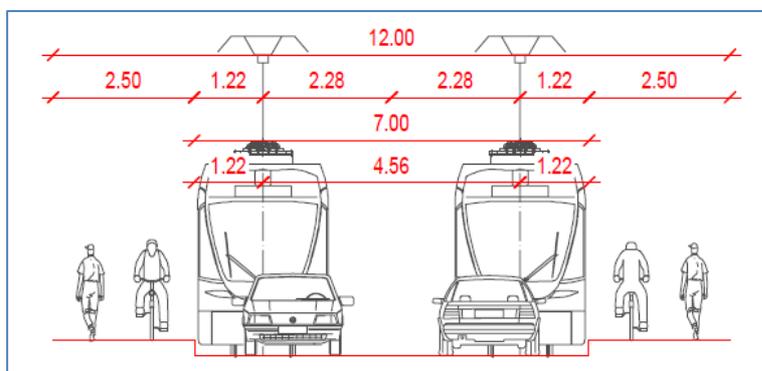


Abb. 8: Schemaquerschnitt Abschnitt Mühle / Knoten Hauptstrasse – Bahnhofstrasse

Entlang der Westseite der Hauptstrasse springt die nordöstliche Ecke des Gebäudes der Hauptstrasse 59 vor und ist daher massgebend für die Linienführung der Hauptstrasse. Entsprechend kommt die Hauptstrasse im Knotenbereich relativ weit östlich zu liegen und ist daher nicht kompatibel mit den bestehenden Gebäuden in Hauptstrasse 72 und Bahnhofstrasse 1, die abgerissen werden müssten.

Im Bereich der Haltestelle Mühle besteht zwischen Klusstrasse / Jurastrasse im Norden und Pfeffingerstrasse / Bahnhofstrasse im Süden eine potentielle Nachfrage an Fussgängerquerungen. Dies einerseits aufgrund bestehender zentralörtlicher Einrichtungen, andererseits durch die neue Tram- und Bushaltestelle. Fussgängerstreifen mit Mittelinseln sind auf Höhe von Hauptstrasse 57 und Hauptstrasse 69 vorgesehen. Auf Höhe der Hauptstrasse 59 ist ein Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel vorgesehen. Dieser liegt im Knotenbereich Hauptstrasse / Pfeffingerstrasse / Bahnhofstrasse und ist daher geometrisch und vom Verkehrsablauf her nicht ideal. Aber wegen dem Bedarf nach möglichst direkten Querungen reduziert er die Gefahr von wildem Queren und ist deshalb wichtig. Eine Optimierung der Fussgängerquerungen im Bereich des Knotens sowie der Haltestelle ist in den weiteren Projektphasen zu prüfen.

Obwohl die Lage der Haltestelle zentral ist und deren Zweckmässigkeit nachgewiesen werden konnte, birgt sie einige Nachteile. Zu diesen zählen grundsätzlich die knappen Platzverhältnisse bei diversen Nutzungsansprüchen, die Verschwenkungen der zuführenden Gemeindestrassen, sowie die Behinderung des Verkehrsflusses im unmittelbaren Knotenbereich. Dieses Regime kann aber auch als Vorteil gesehen werden, da die Ortsdurchfahrt für den Transitverkehr weniger attraktiv wird. Zudem gibt es erste Überlegungen einer Quartierplanung Kübler im Geviert Jurastrasse – Postgasse bzw. Bahnhofstrasse, welche die Chance bietet, die Situation zu lösen.

Aufgrund der vorgenannten Nachteile dieser Haltestellenlage wurde geprüft, ob die Haltestelle stattdessen in der Bahnhofstrasse angeordnet werden könnte. Dabei wurden zwei Varianten geprüft:

- Variante "blau" nahe am Knoten Hauptstrasse / Bahnhofstrasse
- Variante "grün" im Bereich Bahnhofstrasse 13–19

Die Lage der **Variante «blau»** ergibt sich aus der Geraden zwischen der Kurve Knoten Hauptstrasse / Bahnhofstrasse und der Kurve bei Bahnhofstrasse Nr. 6. Aufgrund der Gleisgeometrie ist in diesem Bereich keine BehiG-konforme Haltestelle machbar, die Spaltmasse sind sehr gross.

Die Lage der Haltestelle ist erschliessungsmässig günstiger, da sie nahe an der Hauptstrasse mit Geschäften und Restaurants liegt. Und sie liegt nahe an der Pfeffingerstrasse, die aufgrund des südwestlichen Dorfteils und der Gemeinde Pfeffingen auch Quelle und Ziel von zahlreichen Tramnutzenden ist. Die Erschliessungswirkung ist jedoch geringer als bei der gewählten Lage der Haltestelle auf der Hauptstrasse vor der Überbauung Mühle.

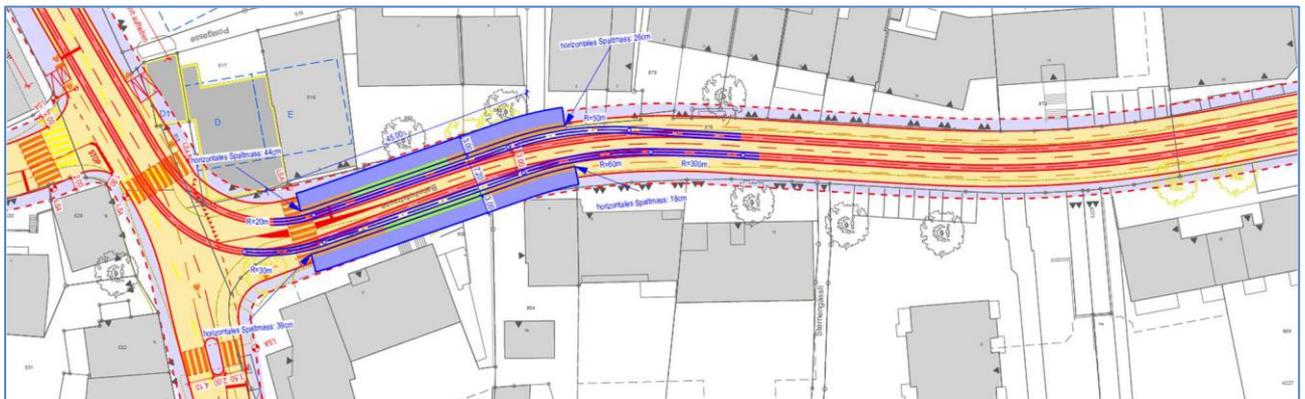


Abb. 9: Situation Variante «blau»

Die Lage von **Variante «grün»** ergibt sich aus der Geraden zwischen der Kurve bei Bahnhofstrasse Nr. 6 und der Kurve bei Bahnhofstrasse Nr. 18. Die Gerade wäre nicht lang genug, um BehiG-konforme Perrons anzuordnen. Mit Anpassungen der Gleisgeometrie liesse sich jedoch die Gerade soweit verlängern, dass im grössten Teil der Perrons BehiG-konforme Verhältnisse erreicht werden könnten. Das Gefälle der Bahnhofstrasse beträgt in diesem Bereich rund 2 Prozent, damit wäre eine Haltestelle hier machbar, der steilere Bereich der Bahnhofstrasse beginnt erst etwas weiter östlich. Die Lage der Haltestelle ist erschliessungsmässig aber sehr ungünstig, da sie abseits des Ortszentrums bzw. der Hauptstrasse und der Pfeffingerstrasse mit den Geschäften und Restaurants liegt.

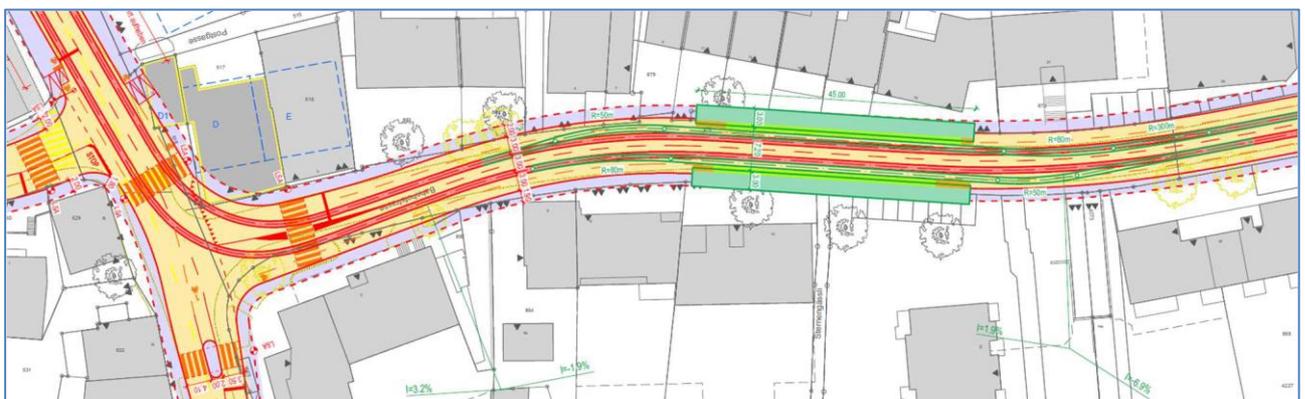


Abb. 10: Situation Variante «grün»

Aufgrund der oben aufgeführten Gründe wurde unter Einbezug des Kantons, der Gemeinde Aesch und der BLT entschieden, die Haltestellenlagen «blau» und «grün» in der Bahnhofstrasse nicht weiter zu verfolgen.

Der Knoten Hauptstrasse / Bahnhofstrasse ist aufgrund der Linienführung des Trams mit einer LSA zu sichern. Da die Pfeffingerstrasse im unmittelbaren Knotenbereich liegt, muss diese miteinbezogen werden.

Die verkehrliche Untersuchung zeigt, dass der Knoten mit einer voll gesteuerten LSA nicht ausreichend leistungsfähig wäre. Im Wesentlichen aufgrund der Knotenform mit versetzten Zufahrten in der Bahnhofstrasse und in der Pfeffingerstrasse und dem dazwischenliegenden Zebrastreifen. Mit dem Lösungsansatz einer Bedarfs-LSA, die bei der Tramanmeldung auf Rot schaltet und ansonsten gelb blinkt, kann hingegen eine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht werden. Die Steuerung des Knotens mit einer Bedarfs-LSA sollte in einer folgenden Projektphase mit einer Verkehrssimulation genauer untersucht werden.

Abschnitt Bahnhofstrasse

In der Bahnhofstrasse wird der gleiche Projektquerschnitt wie in der Hauptstrasse angewendet mit einem Fahrbahnquerschnitt von 9 Metern und beidseitigen Trottoirs von je 2 Metern, somit ergibt sich ein Platzbedarf von 13 Metern. Daraus resultiert ein bedeutender Landerwerb beidseitig der Strasse, wodurch es grosse Eingriffe in die Privatparzellen gibt inklusive Zugänge und Vorgärten. In den weiteren Projektierungsphasen könnte geprüft werden, inwieweit auf den Radstreifen auf der Südseite bergabwärts verzichtet und damit die Fahrbahnbreite reduziert werden könnte.



Abb. 11: Situation Abschnitt Bahnhofstrasse

Charakteristisch für die Bahnhofstrasse ist das starke Längsgefälle. Wie oben beschrieben, beträgt dieses im westlichen Bereich nur rund 2 Prozent, im östlichen Bereich rund 7 Prozent. Mit kleineren Anpassungen im Längsprofil der Bahnhofstrasse ist ein maximales Gefälle von 6,9 Prozent machbar.

Grössere Längsneigungen sind nur bei besonderen Verhältnissen und vom Bundesamt für Verkehr (BAV) festzulegenden Bedingungen zulässig, wobei der maximale Grenzwert 70 Promille bzw. 7 Prozent beträgt. Die Thematik des Längsgefälles in der Bahnhofstrasse wurde mit der BLT besprochen. Aus ihrer Sicht gibt es kein technisches Ausschlusskriterium, umso mehr gewisse Bestandslinien im Tramnetz in Basel ähnliche Längsneigungen aufweisen, wie beispielsweise am Kohlenberg mit acht Prozent und beim Bruderholz mit 6,9 Prozent.

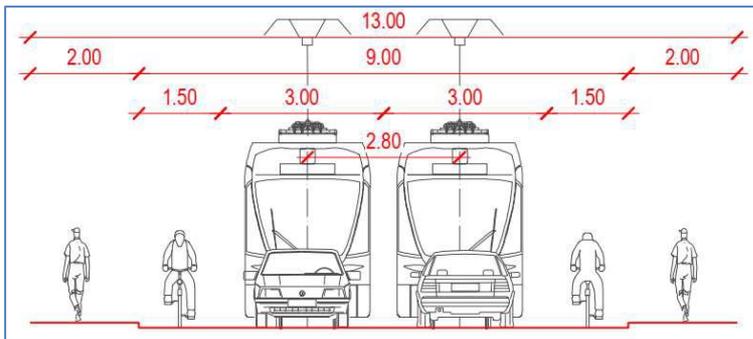


Abb. 12: Schemaquerschnitt Abschnitt Bahnhofstrasse

Der Projektquerschnitt mit 9 Metern Fahrbahnbreite und zwei beidseitigen Trottoirs mit je einer Breite von zwei Metern (Nutzbare Totalbreite somit 13 Meter) ist grundsätzlich auch im Bereich der Brücken anzuwenden. Die beiden bestehenden Brücken haben eine nutzbare Breite von 10 Metern und ein Alter von 70 Jahren (Birsbrücke) respektive 40 Jahren (Brücke H18).

Es wurden diverse Varianten geprüft, die bestehenden Brücken beizubehalten, teilweise mit Brückenverbreiterungen. Ohne Brückenverbreiterungen ergeben sich untaugliche Querschnitte, sodass diese Varianten ohnehin ausscheiden. Statische Abklärungen haben zudem ergeben, dass die bestehenden Brücken die zusätzlichen Lasten durch den Trambetrieb sowie die oben genannte Verbreiterung nicht aufnehmen können. Weiter könnte konstruktiv die erforderliche Gleislagung nicht ohne weiteres in die bestehenden Brücken integriert respektive auf die Brückenplatten aufgebracht werden. In der aktuellen Projektphase müsste davon ausgegangen werden, dass ein Ersatz des 40-, respektive 70-jährigen Bauwerkes die wirtschaftlichste Lösung ist.

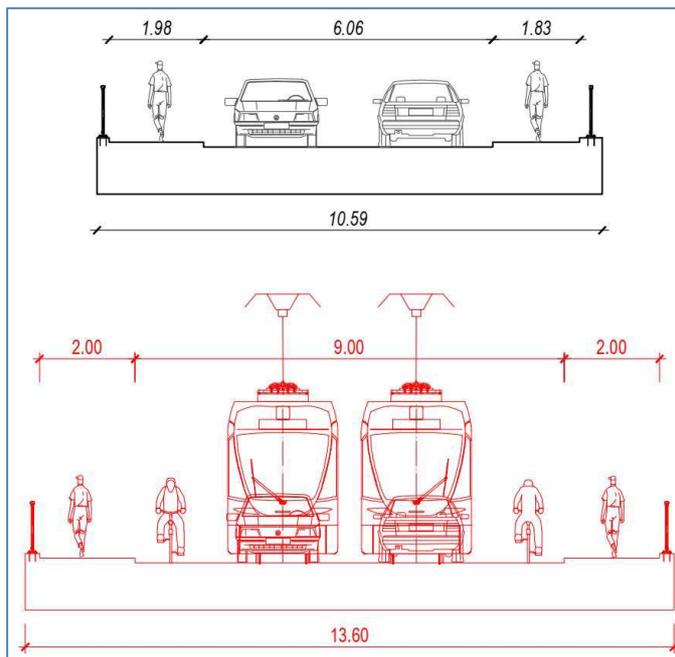


Abb. 13: Schemaquerschnitte bestehender (schwarz) und neuer (rot) Brücke

Die Fahrbahnachse der neuen Brücke ist gleich wie die Achse der bestehenden Brücken, d.h. die neue Brücke ist beidseitig ca. 1,5 Meter breiter als die bestehenden Brücken.

Abschnitt Endhaltestelle Aesch Bahnhof

Für die Lage der Wendeschleife wurden verschiedene Varianten geprüft. Im Rahmen eines vereinfachten Vergleichs wurde entschieden, die Variante «Schleife Süd» zu vertiefen. Auch andere Schleifenstandorte sind möglich, beispielsweise auf dem SBB-Parkplatz oder weiter nördlich.

Diese Varianten sind dokumentiert und können ebenfalls als machbar eingestuft werden. Im Rahmen der weiteren Projektierungsphasen ist der Schlaufenstandort zu verifizieren.

Südlich des Bahnhofs liegt ein heute wenig genutztes Gebiet, das genügend Platz für die Wendeschleife bietet. Diese darf einerseits nicht zu weit im Süden liegen, da sich dort die SBB-Gleise und die Birs einander annähern. Andererseits muss zwischen Bahnhofstrasse und Wendeschleife ausreichend Platz in Gleis-Längsrichtung für die Perronanlage (Trassierung, BehiG konforme Ausbildung Haltestelle) vorhanden sein. Weiter ist die Strassenverbindung zwischen Bahnhof Aesch und Angenstein (Angensteinerstrasse) aufrecht zu erhalten. Unter Anderem ist geplant, dass hier eine Velo-Hauptroute eingerichtet werden soll.

Die projektierte Tramwendeschleife befindet sich ungefähr auf Niveau der SBB-Gleise und erzeugt damit einen Einschnitt in die bestehende Südrampe der Brücke der SBB. Aufgrund dieses Einschnitts kann die Angensteinerstrasse nicht mehr als Rampe zur Brücke über die SBB-Gleise geführt werden und wird stattdessen auf Niveau der SBB-Gleise zur Bahnhofstrasse geführt.

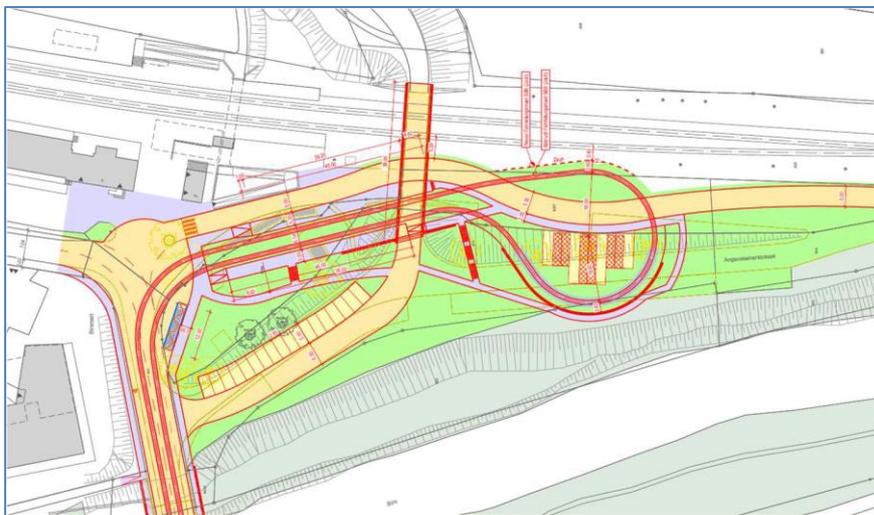


Abb. 14: Situation Schleife Süd

Die Spannweite der bestehenden Brücke beträgt rund 26 Meter, das Gesamtgewicht für befahrende Fahrzeuge ist auf 15 t beschränkt. Der bestehende Platz zwischen den SBB-Gleisen und dem westlichen Widerlager der Brücke über die SBB-Gleise ist nicht ausreichend, um die Tramgleise und die verlegte Angensteinerstrasse darunter durchzuführen. Deshalb wird das westliche Widerlager der Brücke über die SBB-Gleise um rund neun Meter Richtung Westen verschoben. Bei der Umsetzung der Variante Süd wäre ergo ein neues Brückenbauwerk erforderlich, deren Spannweite rund 35 Meter beträgt.

Die Haltestelle für den Bus Nr. 68 wird in der Nähe der bestehenden Haltestelle angeordnet. Dieser fährt analog dem Bestand bei der Wegfahrt von der Haltekante ein 180-Grad-Wendemanöver. Das Tram kann einen an der Bushaltestelle stehenden Bus überholen. Falls Bedarf für weitere Buslinien bestehen würde, z.B. für eine neue Linie 63 (s. Kapitel Projektperimeter, Randbedingungen und Ziele), könnten zwei weitere Haltekanten für Gelenkbusse im Bereich des Bahnhofsvorplatzes angeordnet werden.

In der Wendeschleife ist in Längsrichtung ausreichend Platz vorhanden, dass ein 45 Meter langer Tramzug stehen kann, ohne die Angensteinerstrasse oder einen Fussweg zu blockieren. In der Wendeschleife werden gedeckte Veloabstellplätze angeordnet, welche für 112 Räder Platz bieten.

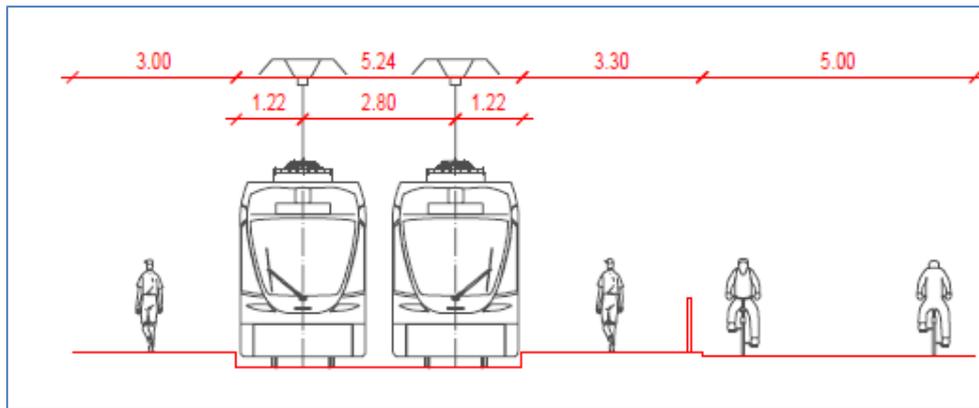


Abb. 15: Schemaquerschnitt Tramhaltestelle Aesch, Bahnhof

Technische Machbarkeit

Im Rahmen der Studie konnte die technische Machbarkeit der Tramverlängerung zum Bahnhof Aesch nachgewiesen werden.

Folgende Punkte sind massgeblich für die technische Machbarkeit des Projekts:

- Abbruch des BLT-Betriebsgebäudes in der bestehenden Schlaufe (Hauptstrasse 99).
- Abbruch der Gebäude Hauptstrasse 72 und Bahnhofstrasse 1 im Zusammenhang mit dem Quartierplan Kübler (beide Liegenschaften im Eigentum EWG Aesch).
- Abbruch des Gebäudes «Leo Alter AG», Hauptstrasse 111 zur Verbesserung der Verkehrsqualität für Strasse und Schiene.
- Neubau der Brücke über die H18 und über die Birs.
- Eingriffe auf Privatparzellen vor allem entlang der Bahnhofstrasse.
- Eingriff in Wald sowie Naturobjekte entlang der Birs.

Während den weiteren Phasen der Projektbearbeitung ist auf folgende Aspekte ein besonderes Augenmerk zu legen:

- Das Gefälle in der Bahnhofstrasse, generell die vertikale Linienführung und die Ausrundungsradien der Tramgleise, bedarf einer vertieften Planung und Kotierung der gesamten Fahrbahn inkl. Trottoir und Vorplätzen.
- Für die Tramverlängerung entfallen in einer ersten Abschätzung rund 15 Parkplätze in der Hauptstrasse, 11 öffentliche und 4 private Kundenparkplätze. Für eine breite Akzeptanz des Projekts und eine attraktive gewerbliche Zentrumsnutzung sollen Ersatzparkplätze auf Gemeinde- oder Privatland gesucht werden, sodass Parkplatzpools mit Kurzzeitparkplätzen errichtet werden können.
- Es ist zu prüfen, wie die Eingriffe auf Privatparzellen, insbesondere in der Bahnhofstrasse, reduziert werden können.
- Im Rahmen einer Masterplanung ist die Variantenwahl der Wendeschlaufe im Bereich des Bahnhofs zu verifizieren und die Rolle der Apfelseebrücke zu definieren.

Betriebliche Machbarkeit

Wie im Kapitel Projektperimeter, Randbedingungen und Ziele eingeführt, wurden zur Abschätzung der betrieblichen Machbarkeit zwei Szenarien der zukünftigen Verkehrsbelastung erarbeitet, deren Machbarkeit nachgewiesen werden müssen.

Als kapazitätskritisches Element wurde der Knoten Hauptstrasse / Bahnhofstrasse / Pfeffingerstrasse eruiert. Aufbauend auf der erwähnten Verkehrszählung konnte für die beiden Szenarien «mittel» (Berücksichtigung des Zubringers Pfeffingerring und Vollanschluss Aesch) sowie «maximal» (Berücksichtigung des Zubringers Dornach-Aesch sowie dem Ausbau des Knoten Angensteins nach Projekt Muggenbergertunnel) unter Berücksichtigung der Modellumlegungen des GVM

Basel verkehrstechnische Dimensionierungsbelastungen für den Knoten hergeleitet werden, in denen die querenden Trams als Mehrbelastung auf den jeweiligen Abbiegebeziehungen berücksichtigt sind.

Mit diesen Belastungen wurde die Leistungsfähigkeit einer vollgesteuerten Lichtsignalanlage (LSA) mit und ohne Fussgängerstreifen zwischen den Einmündungen der Pfeffinger- und der Bahnhofstrasse sowie einer Bedarfs-LSA statisch geprüft. Der Einsatz einer LSA wird in diesem Fall nicht aufgrund von Kapazitätsproblemen vorgeschlagen, sondern zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Dies wird einerseits erforderlich, da das Tram beim Abbiegen in die Bahnhofstrasse durch den Gegenverkehr geführt werden muss, zudem kann ein Rückstau hinter der Haltestelle in Fahrtrichtung Basel dazu führen, dass die Sichtweiten am Knoten nicht eingehalten werden können.

Eine vollgesteuerte LSA weist mit der vorgesehenen Knotengeometrie keine ausreichende Verkehrsqualität auf. Um ein Optimierungspotenzial auszuloten, wurden zwei Sensitivitätsuntersuchungen durchgeführt. Zunächst wurde der Einfluss des Trams halbiert, um abzuschätzen, welchen Einfluss eine schnellere Tramdurchfahrt haben könnte. Zudem wurde geprüft, ob eine Verkürzung der Zwischenzeiten durch eine geometrische Optimierung im Bestand zielführend sein könnte. Beide Untersuchungen führten allerdings nicht zu einer ausreichenden Verkehrsqualität.

Der zielführendere Ansatz zur Steuerung des Knotens ist eine Bedarfs-LSA. Der Knoten wird dabei nur während den Tramquerungen mit einer LSA gesichert, deren Signale im Grundzustand Gelb blinken und nur im Falle einer Tramanmeldung für die feindlichen Verkehrsströme auf Rot geschaltet würden. Dieser Ansatz basiert auf den Beobachtungen der Verkehrserhebung, die gezeigt haben, dass der Knoten heute vortrittsgeregelt funktioniert. Aus diesem Grund wird die Idee verfolgt, auch zukünftig so wenig wie möglich und nur, wenn aufgrund der Tramquerung erforderlich, steuerungstechnisch mit einer LSA in den Verkehrsfluss einzugreifen. Die Bedarfs-LSA erscheint auf Basis stufengerechter Berechnungen erfolgsversprechend, müsste aber in einer späteren Phase mittels Verkehrssimulation genauer untersucht werden.

Für mögliche zusätzliche Busangebote, sei es zur besseren Erschliessung von Aesch Soleil oder im Zusammenhang mit der Neukonzeption des Busangebots in Dornach / Dorneckberg im Zusammenhang mit der S-Bahn-Haltestelle Apfelsee konnte zudem nachgewiesen werden, dass zwei Haltekanten für Gelenkbusse inkl. Wendemöglichkeit in alle Richtungen am Bahnhof Aesch realisiert werden könnten.

Kosten und mögliche Finanzierungsstrategien

Basis der Kostenberechnung ist die vorliegende Machbarkeitsstudie vom 18. Februar 2022 mit Preisbasis Januar 2021. Die Kostengenauigkeit auf Stufe Machbarkeitsstudie beträgt +/- 30 Prozent. In der Kostenschätzung sind keine Massenreserven enthalten, als Unvorhergesehenes / Reserve werden 20 Prozent der Bausumme offen ausgewiesen. Für die Honorare Projektierung und Bauleitung aller involvierten Planer werden 20 Prozent der Bausumme ausgewiesen. Die Mehrwertsteuer wird mit 7,7 Prozent offen ausgewiesen. Für den Landerwerb wurden zonenspezifische Ansätze des Hochbauamts verwendet.

				Betrag exkl. MWSt.
1	Total Strassenbau			9'466'000.00
2	Total Gleis-/Fahrleitungsbau			7'999'000.00
3	Total Nebenanlagen			1'251'000.00
4	Total Bäume und Grünflächen			679'000.00
5	Total Möblierung			1'024'000.00
6	Total Kunstbauten			11'414'000.00
ZWISCHENTOTAL 1 exkl. MWST				31'833'000.00
7	Unvorhergesehenes, Reserve	20 %	31'833'000.00	7'322'000.00
ZWISCHENTOTAL 2 exkl. MWST				39'155'000.00
8	Honorare sowie notwendige Spezialisten	20 %	39'155'000.00	7'831'000.00
TOTAL exkl. MWST				46'986'000.00
MWSt. 7.7%				3'617'922.00
Total inkl. MWSt.				50'604'000.00
9	Landerwerb			6'395'000.00
Total Investitionskosten				56'999'000.00

Tabelle 1: Kostenschätzung (+/- 30%, Preisbasis Januar 2021)

Die Kostenschätzung für die Tramverlängerung der BLT-Linie 11 von Aesch, Dorf nach Aesch, Bahnhof beträgt CHF 57 Mio. (inkl. MWST, +/- 30 Prozent, Preisbasis Januar 2021).

Folgende Positionen sind in der Kostenschätzung nicht enthalten:

- Kosten für Bewilligungen und Gebühren.
- Möglicher Verkaufsgewinn der Parzelle der bestehenden Wendeschleife im Dorfzentrum.
- Werkleitungen Dritter (Gas, Wasser, Kanalisation, Elektrizität, Swisscom etc.) im Strassenraum gehen zu Lasten der Werkleitungseigentümer.

Da es sich bei der BLT-Linie 11 um eine Linie des regionalen Personenverkehrs handelt, ist es naheliegend, dass Kanton und BLT versuchen, die Tramverlängerung über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) zu finanzieren. FABI umfasst den Bahninfrastrukturfonds (BIF) und das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur (STEP).

Auch wenn die Termine durch den Bund noch nicht fixiert sind, kann davon ausgegangen werden, dass der nächste Ausbauschritt bald in die Planung geht und bis Ende 2026 dem Bundesparlament vorgelegt werden muss. Mit der Botschaft 2026 könnte das Bundesparlament, bei entsprechender Aufnahme des Projekts ins Programm, darüber entscheiden, ob die Tramverlängerung frühestens ab 2031 realisiert werden könnte.

Der Bund fokussiert in den Ausbauschritten sehr stark auf den Abbau der Überlast im Güter- und Personenverkehr und gewichtet dies in seiner Bewertung stark. Deswegen hatten es Projekte von Vorortstrams bis anhin schwer, in entsprechende Ausbauprogramme aufgenommen zu werden. Falls die Finanzierung über FABI / STEP scheitern würde, könnte auch eine Finanzierung durch den Kanton erwogen werden mit einer Bundesbeteiligung über das Agglomerationsprogramm.

Sicherung im Richtplan

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Für die Gesamtrevision gleist zurzeit das Amt für Raumplanung die Aktualisierung des Raumkonzepts auf. Die Gesamtüberarbeitung ist voraussichtlich bis spätestens in fünf Jahren umgesetzt.

Wenn die nächsten Planungsschritte weiterhin positiv verlaufen, kann die Tramverlängerung im Rahmen der beschriebenen Gesamtrevision des kantonalen Richtplans als Zwischenergebnis eingetragen werden – sofern dann bereits klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können.

Wirtschaftlichkeitsprüfung

Im Anschluss an die Machbarkeitsstudie, aus der auch eine Kostenschätzung resultierte, wurde eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung durchgeführt. Diese erfolgte vereinfacht aus rein ökonomischer Sicht ohne Einbezug von Zielen und Kriterien aus den Nachhaltigkeitsdimensionen Gesellschaft und Umwelt. Der Fokus lag dabei auf einer isolierten Betrachtung der wirtschaftlichen Auswirkungen durch die Verlängerung, ohne die ganze Linie zu betrachten.

Wie einleitend unter «Projektperimeter, Randbedingungen und Ziele» erwähnt und in Abb. 2 dargestellt, wird unterschieden zwischen einem Szenario mit einer zusätzlichen Haltestelle Mühle (Szenario Z1) und einer direkten Verbindung ohne weitere Haltestelle zwischen Aesch, Dorf und Aesch, Bahnhof (Szenario Z2). Zudem unterscheidet die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zwischen einer volks- und einer betriebswirtschaftlichen Perspektive. Auf der Kostenseite werden neben den Baukosten die Kosten für Betrieb und Unterhalt eingeschlossen, auf der Ertragsseite werden einerseits die Reisezeitveränderungen einbezogen (volkswirtschaftliche Perspektive), andererseits die Fahrgasterlöse (betriebswirtschaftliche Perspektive).

Die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung beruht auf einem Break-even-Ansatz, d.h. pro Szenario wird die Anzahl Fahrgäste zunächst hergeleitet, mit der die Erträge gleich den Kosten sind. Diese Anzahl Fahrgäste wird dann den Prognosewerten des Gesamtverkehrsmodells Region Basel gegenübergestellt.

Resultat volkswirtschaftliche Perspektive: Im Szenario ohne Haltestelle Mühle liegen die prognostizierten Fahrgäste maximal 15 Prozent unter denjenigen, die es bräuchte, um den Break-even zu erreichen. Im Szenario mit der Haltestelle Mühle liegen die prognostizierten Fahrgäste mindestens 19 Prozent über denjenigen, die es für den Break-even bräuchte.

Resultat betriebswirtschaftliche Perspektive: Hier stellt sich die Situation auf den ersten Blick anders dar: Die prognostizierten Fahrgastzahlen liegen nämlich weit unter den notwendigen Werten, die aus betriebswirtschaftlicher Sicht eigentlich, d.h. ohne Einbezug anderer Finanzierungsquellen, notwendig wären.

Diese Aussage ist allerdings zu relativieren, denn der Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr in der Schweiz beträgt durchschnittlich etwa 50 Prozent. Der Kostendeckungsgrad bei dem Szenario mit Mühle würde damit über diesem durchschnittlichen Wert liegen, derjenige bei dem Szenario ohne Mühle unter diesem durchschnittlichen Wert. Aus betriebswirtschaftlicher Perspektive ist eine Tramverlängerung im Szenario mit Mühle unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Kostendeckungsgrades im regionalen Personenverkehr tragbar.

Im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung mit den hierbei einbezogenen Grössen empfiehlt sich die Tramverlängerung im Szenario 1 mit der Haltestelle Mühle.

Haltung des Regierungsrats

Der heutige Endpunkt der Tramlinie 11 liegt in «Aesch, Dorf» rund 700 Meter entfernt vom Bahnhof Aesch. Aufgrund der Entwicklungsabsichten der Gemeinde Aesch im Dorfzentrum selbst sowie im Umkreis des Bahnhofs und im Zusammenhang mit einer Verbesserung der Anbindung an das S-Bahn-Netz wurde geprüft, ob eine Verlängerung der Tramlinie 11 bis zum Bahnhof machbar und wirtschaftlich ist.

Der Kanton hat, in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Aesch, die technische und betriebliche Machbarkeit sowie die Wirtschaftlichkeit der Tramverlängerung nachgewiesen. Mit ihr ergeben

sich viele Chancen, die die Zielerreichung der bikantonalen Tramnetzstrategie unterstützen, insbesondere die Beschleunigung des ÖVs durch eine Verknüpfung von Tram und S-Bahn und damit eine Stärkung des ganzen ÖV-Systems durch Vernetzung und Flexibilisierung. Zudem wird die Erreichbarkeit attraktiver Wirtschaftsstandorte und Entwicklungsgebiete (Kägen, Aesch Soleil und Aesch Bahnhof) verbessert. Die bestehenden Stärken des Netzes werden beibehalten und mit einer kleinen Anpassung die grösstmögliche Effizienz erzielt. Gleichzeitig wird das Dorfzentrum Aesch von der Traminfrastruktur freigespielt, was eine neue Zentrumsentwicklung ermöglicht.

Obwohl die Tramverlängerung grundsätzlich möglich ist, müssen weitere zentrale Fragen stufengerecht geklärt werden. In den vorliegenden Studien wurde ein statisches städtebauliches Umfeld angenommen. Damit erscheint das Tram jeweils als ein Störfaktor im Siedlungskörper. Dies äussert sich in den nachvollziehbaren Bedenken und Konflikten mit und zu bestehenden Gebäuden und Strassenräumen. Dabei müsste das Tram als Taktgeber einer Weiterentwicklung des Siedlungskörpers und des Gesamtverkehrssystems funktionieren. Ein Tram ist ein städtebauliches Projekt, das Hand in Hand mit der kommunalen Zentrumsentwicklung geplant werden muss. Insbesondere die Haltestelle Mühle und der danebenliegende Knoten Hauptstrasse / Bahnhofstrasse / Pfeffingerstrasse müssen mit dem angedachten Quartierplan Kübler abgestimmt werden. Um eine attraktive gewerbliche Zentrumsnutzung zu gewährleisten, müssen zeitgleich Konzepte für Ersatzparkplätze erarbeitet werden. Neben dem Ortszentrum muss auch auf das Bahnhofsgebiet fokussiert werden.

Da Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Tramverlängerung nachgewiesen sind, soll das Projekt weiterbearbeitet werden. Die nächsten Phasen sind das Zukunftsbild Dornach-Aesch, eine Masterplanung beim Bahnhof Aesch sowie ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. Mit diesen Vertiefungen sollen die aufgeworfenen Fragen geklärt werden.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2019/425 «Verlängerung der Tramlinie 11 an den Bahnhof Aesch» abzuschreiben.

Liestal, 22. August 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich