

ÖV-Drehscheibe Bottmingen, Mitwirkungsbericht

Öffentliches Mitwirkungsverfahren vom 11. Juni 2024 bis zum 21. Juli 2024

Inhalt:

1. Gesetzliche Grundlage.....	2
2. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung.....	2
3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens.....	2
4. Mitwirkungseingaben	3
5. Genehmigung Bericht.....	28

Version vom 6. März 2026

1. Gesetzliche Grundlage

Gestützt auf § 7 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998 wurde durch den Kanton Basel-Landschaft das öffentliche Mitwirkungsverfahren zur ÖV-Drehscheibe Bottmingen durchgeführt.

Die Bevölkerung konnte im Rahmen dieses Verfahrens zum Entwurf Stellung nehmen, Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen. Diese werden bei der weiteren Planung berücksichtigt, sofern sie sich als sachdienlich erweisen. Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase allfällige Problempunkte zu erkennen.

2. Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung

Folgende Dokumente waren Bestandteil der öffentlichen Mitwirkung und wurden zur Beurteilung und Stellungnahme aufgelegt:

- [Synthesebericht](#) vom 31. Mai 2024 (auch «Erläuterungsbericht» genannt)
- Synthesepan mit Tramwendeschlaufe
- Synthesepan ohne Tramwendeschlaufe

3. Durchführung des Mitwirkungsverfahrens

Das Mitwirkungsverfahren im Sinne von Art. 4 RPG zur ÖV-Drehscheibe Bottmingen fand vom 11. Juni 2024 bis zum 21. Juli 2024 statt. Das Mitwirkungsverfahren wurde im Birsigtalboten in den Ausgaben vom 30. Mai 2024 und 6. Juni 2024 publiziert bzw. angekündigt. Während der ganzen Mitwirkungsdauer konnten die Unterlagen zur ÖV-Drehscheibe Bottmingen auf der Gemeindeverwaltung in Bottmingen, beim kantonalen Tiefbauamt in Liestal oder unter www.baselland.ch eingesehen werden. Weiter fanden am 10. und 15. Juni 2024 öffentliche Informationsveranstaltungen statt. Anrainerinformationen wurden in der Woche vor dem Start der Mitwirkung (vom 4. bis 6. Juni 2024) durchgeführt.

Die Eingaben konnten per Mail oder via Online-Umfrageformular sowie per Post oder am Informationsanlass direkt gemacht werden. Insgesamt wurden 41 schriftliche Eingaben beim kantonalen Tiefbauamt eingereicht.

Der Mitwirkungsbericht ist in Abstimmung mit der Abteilung Öffentlicher Verkehr des Amts für Raumplanung Basel-Landschaft sowie der Baselland Transport AG (BLT) entstanden. Die Gemeinde Bottmingen konnte zum Entwurf des vorliegenden Berichts Stellung nehmen.

4. Mitwirkungseingaben

Jeder Eingabe wurde einer Nummer zugewiesen. Die Inhalte und Anträge in den einzelnen Eingaben wurden thematisch sortiert zusammengefügt und in diesem Dokument pro Themenfeld beantwortet.

Themenfeld 1: Zustimmung zu Projekt oder bestimmte Bestandteile des Projektes

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
1.	1, 2, 11, 12, 20, 25, 26, 28, 30, 40, 33	Das zur Mitwirkung vorgelegte Syntheseprojekt ist gelungen. Es verbessert die heute sehr unübersichtliche Situation und kann den Raum ums Wasserschloss aufwerten. Insbesondere die Umgestaltung des Bushofes wird unterstützt. Diese ist überfällig und der Bushof entspricht bei Weitem nicht mehr den heute gestellten Anforderungen. Der Prozess und die Möglichkeit zur Mitwirkung wird geschätzt.	Die Rückmeldungen werden zur Kenntnis genommen. Die inhaltlichen Punkte, die konkret benannt wurden, werden in den entsprechenden Themenbereichen dieses Dokuments behandelt resp. beantwortet.
		Die ortsbauliche Einpassung, insbesondere um die Tramhaltestelle (Baukörper und Baumallee) ist gelungen. Von der geplanten Gestaltung wird das Umfeld des Schlosses profitieren und es aufwerten.	
		Das vorliegende Projekt schafft für Bottmingen eine zeitgemässe Anbindung an den öffentlichen Verkehr. Die Verbesserung der Zugänglichkeit/Benutzbarkeit (hindernisfreie Haltestellen, Witterungsschutz etc.) sowie eine bessere und vor allem schnellere Anbindung an den Bahnhof Basel SBB sind dringend notwendig.	

Themenfeld 2: Ich bin gegen das Projekt oder bestimmte Bestandteile des Projektes

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
2.	2, 5, 6, 20	Ich bin grundsätzlich gegen das Projekt. Die Wendeschleife hat im Dorfzentrum nichts zu suchen und schadet dem Umfeld des historischen Schlosses. Mit dem vorliegenden Projekt wird das Dorfzentrum zerstört.	Die Rückmeldungen werden zur Kenntnis genommen. Die inhaltlichen Punkte, die konkret benannt wurden, werden in den entsprechenden Themenbereichen dieses Dokuments behandelt resp. beantwortet.

Themenfeld 3: Hinweise/Anregungen über das Projekt ÖV-Drehscheibe hinaus

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
3.	12, 16, 34, 36, 39, 40	Hinweise und Anregungen, welche den eigentlichen Perimeter oder den Einflussbereich des Projektes ÖV-Drehscheibe Bottmingen übersteigen. Darunter fallen: - Die Abstimmung des ÖV-Netzes mit der Siedlungsentwicklung / dem Wachstum der Bevölkerung ist Bestandteil der ÖV-Konzeption im Leimental (siehe nachfolgend Themenfeld 6) - Aufwertung von Zugängen die ausserhalb des Projektperimeters liegen (z.B. Aufwertung Zugänglichkeit Coop) - Finanzielle Unterstützung von Gewerbetreibenden im Dorf - Vorgaben zum architektonischen Ausdruck / entsprechende Vorgaben für die bauliche Weiterentwicklung von Bottmingen - Aufhebung der Velo-Fahrverbote auf Wegen ausserhalb des Projektperimeters	Die Rückmeldungen werden zur Kenntnis genommen. Die inhaltlichen Punkte, die konkret benannt wurden, werden in den entsprechenden Themenbereichen dieses Dokuments behandelt resp. beantwortet.

Themenfeld 4: Umsteigebeziehungen / Hindernisfreiheit

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
4.	4, 7, 29	Was ist unter einer «behinderten-freundlichen» Anlage zu verstehen? Durch die Verschiebung der Tramhaltestelle in Richtung Norden wird etwa das Umsteigen ja nicht wirklich vereinfacht, sondern eher noch zusätzlich erschwert.	Mit der Verlegung der Tramhaltestelle in Richtung Norden werden die Umsteigewege zwischen Bus und Tram je nach Verbindung etwas länger. Gleichzeitig können die Ströme der umsteigenden Passagiere besser kanalisiert/geführt werden. Sie gehen primär über die nordöstliche Ecke zum Bushof bzw. über diese zu den Tramhaltestellen. Die je nach Verbindung etwas längeren Umsteigewege zwischen Bus und Tram sind übersichtlicher und erhöhen die Sicherheit der Fussgänger deutlich. Problematisch ist heute nicht das Umsteigen an sich, sondern das Ein- und Aussteigen aus den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs. So entsprechen weder die Bus- noch die Tramhaltestellen den Anforderungen des nationalen Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG vom 13. Dezember 2002) und der dazugehörigen Verordnung über die behindertengerechte Gestaltung des öffentlichen Verkehrs (VböV vom 12. November 2003). Ein selbstständiges Ein- und Aussteigen von Menschen mit Behinderungen ist nicht möglich. Der Höhenunterschied zwischen Trittbrett (z.B. des Busses) und Wartebereich der Haltestellen verunmöglicht ein Befahren mit z.B. Rollstühlen. Menschen im Rollstuhl können heute an der ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss nur dann (z.B. in einen Bus) einsteigen, wenn vom Fahrpersonal dafür eine separate Faltrampe aufgebaut wird. Um das selbstständige Ein-/Aussteigen zu ermöglichen, müssen gegenüber heute die Haltekanten der Tram- und Bushaltestellen erhöht werden. Im Falle der Bushaltestellen sind diese Haltekanten für den Bus nicht mehr überfahrbar, was eine angepasste Anfahrt und damit eine Neuordnung der Bushaltestellen bedingt. Die gemäss Syntheseprojekt nun vorliegende Anordnung der Bushaltestellen und der Tramhaltekanten erfüllt die Anforderungen des BehiG und der VböV.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Von hindernisfreien Haltekanten profitieren neben Rollstuhlfahrenden auch ältere Menschen sowie Personen mit Kinderwagen oder Gepäck.

Themenfeld 5: Unterirdische Führung / unterirdische Lösungen

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
5.	30, 31, 32, 36	Am besten wäre eine unterirdische Lösung für Tram-, Auto- oder auch Veloverkehr (inkl. Veloabstellanlagen). Es ist unverständlich, weshalb das nicht vertieft untersucht worden ist. Gerade die Tieferlegung der Tramhaltestelle würde viele Vorteile mit sich bringen. So könnte auch die Wendeschleife im Untergrund erstellt werden. Die Anzahl Querungsstellen der Schlossgasse mit dem Fussverkehr sollte möglichst reduziert werden.	Unterirdische Lösungen wurden im Grundsatz in der Abwägung berücksichtigt, jedoch aus verschiedenen Gründen verworfen. Unterirdische Lösungen bedingen aufwendige und kostenintensive Lösungen. Es ist von Kosten im dreistelligen Millionenbereich auszugehen. Weitere generelle Erläuterungen hierzu finden sich im Erläuterungsbericht unter Kapitel 3.1.2 Bushof (Seite 32, Tieferlegungen / unterirdische Lösungen). Bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel sind die folgenden weiteren Aspekte zu berücksichtigen: Öffentlicher Verkehr Für unterirdische Tram- und Bushaltestellen werden lange Zufahrtsrampen benötigt. Diese würden den Ortskern von Bottmingen zerschneiden und die Ein- und Ausfahrtsportale würden zudem optisch stark in Erscheinung treten. Diese Lösung wurde aufgrund des sensiblen Ortsbildes als nicht verträglicher Eingriff beurteilt. Bei unterirdischen Anlagen sind die gesetzlichen Anforderungen nach einem behindertengerechten Zugang ebenfalls sicherzustellen. Die Einhaltung dieser Vorgaben ist jedoch deutlich aufwändiger und teurer (bedingt Lifte, Rolltreppen, Infrastruktur für Fluchtwege etc.). Daneben wird im Vergleich zu einer herkömmlichen Tram- und Bushaltestelle, auch das Umsteigen erschwert (Wege werden deutlich verlängert). Auto/motorisierter Verkehr Eine Unterführung der Schlossgasse (unter der Tramlinie) ist insbesondere aus Gründen des Denkmalschutzes (Portalsituationen vor Schloss) verworfen und als technisch nicht machbar beurteilt worden. Die 60 m zwischen Kreisel und Bahnübergang reichen nicht für eine Unterführungsrampe aus. Fuss- und Veloverkehr

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Bei Unterführungen für den Fussverkehr müssen die Anforderungen an die Behindertengleichstellung ebenfalls eingehalten werden. Dies bedingt entweder Rampen mit einer Neigung von max. 6% oder Liftanlagen. Unterführungen benötigen somit mehr Fläche als oberirdische Querungen (Zebrastreifen). Daraus resultieren auch deutlich höhere Kosten als bei einem Zebrastreifen. Das Gleiche gilt auch für Rampen des Veloverkehrs. Sie dürfen eine Steigung von 10% nicht überschreiten und die Radien müssen für Velos befahrbar sein. Auch diese Rampen würden sehr viel Fläche benötigen und könnten entlang der Kantonsstrassenräume nicht innerhalb der bestehenden Strassenparzelle untergebracht werden. Unterführungen für den Fuss- und Veloverkehr würden die Trennwirkung der Kantonsstrasse im Dorf weiter verstärken und nicht reduzieren (keine oberirdische Querung mehr für den Fuss- und Veloverkehr). Ausserdem stellen Unterführungen aufgrund der fehlenden sozialen Kontrolle/fehlende Einsehbarkeit potenzielle Angsträume dar. Unterirdische Veloabstellanlagen Eine unterirdische Veloabstellanlage bedingt geeignete Zugänge in Form von befahrbaren Rampen (max. 10% Neigung), Treppenanlagen mit Schiebevorrichtungen oder einen Lift. Die Erschliessung einer unterirdischen Anlage ist somit aufwändiger, platzintensiver und teurer als eine oberirdische Abstellanlage. Unterirdische Anlagen können weiter nur bedingt etapiert werden. Wie im Erläuterungsbericht unter Kapitel 3.4, öffentliche Infrastruktur (Seite 34, Tabelle 3) ausgeführt, sind in einer ersten Etappe kurz- bis mittelfristig 60 Abstellmöglichkeiten erforderlich. In einer zweiten Etappe sollen mittel- bis langfristig weitere 60 Abstellmöglichkeiten ergänzt werden können. Mit einer unterirdischen Lösung müssten somit in einer ersten Etappe eine wohl überdimensionierte Lösung umgesetzt wer-

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			den oder der Bushof mittel- bis längerfristig nochmals grundlegend umgebaut werden. Der Ansatz einer unterirdischen Veloabstellanlage ist deshalb als nicht zweckmässig zu erachten.

Themenfeld 6: ÖV-Entwicklung Leimental / Konzeption Expresstram

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
6.1	4, 10, 20, 22	Der fürs Leimental angedachte Ausbau des öffentlichen Verkehrs ist nicht durchdacht und viel zu teuer für den damit erreichten Zeitgewinn.	Um den steigenden Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, ist eine Weiterentwicklung des ÖV-Angebots notwendig. Mit dem S-Tram 17 werden verschiedene Verbesserungen umgesetzt, damit das Leimental auch in Zukunft über ein leistungsfähiges Verkehrssystem verfügt. Die Angebotsentwicklung im Leimental erfolgt abgestimmt im Rahmen des bikantonalen Tramnetzes 2030. Die neue Linienführung des S-Trams 17 von Rodersdorf via Margarethenverbindung direkt zum Bahnhof Basel SBB, weiter zu den grossen Arbeitsplatzgebieten im oberen Kleinbasel (z. B. Roche) und zum Badischen Bahnhof entspricht der Nachfrage. Gleichzeitig erhält das Leimental dadurch eine weitere Anbindung an das städtische Tramnetz und somit auch eine Ausweichroute bei Betriebsstörungen oder Sperrungen der Innenstadt. Das S-Tram 17 hält zwischen Ettingen und Basel nur einmal pro Ortschaft (Zentrum). Mit der neuen Strecke über den Margarethenstich wird die Fahrt an den Bahnhof Basel SBB insgesamt um bis zu 12 Minuten verkürzt. Die Linie 10 verkehrt ebenfalls weiterhin auf dieser Strecke, jedoch via Innenstadt. Um zu gewährleisten, dass sich die Trams nicht einholen, beträgt der Abstand zwischen zwei Trams der Linie 10 jeweils 7,5 Minuten. Das S-Tram 17 kann somit in Ettingen kurz vor einem Tram der Linie 10 abfahren und holt bis Basel (Zoo Dorenbach) trotz der kürzeren Fahrzeit das vordere Tram der Linie 10 nicht ein. Der Betrieb der langsamen Linie 10 und der schnellen Linie 17 ist also auf derselben Strecke möglich, ohne dass sich die Trams gegenseitig überholen müssen. Da das S-Tram 17 hauptsächlich die bestehende Traminfrastruktur nutzt, ist eine rasche Realisierung zu vergleichsweise

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			geringen Kosten möglich. Entsprechend positiv fällt das Kosten-Nutzen-Verhältnis aus.
6.2	13	Das Expresstram bedingt den Bau des Margarethenstichs. Kanton und BLT missachten damit bewusst den Willen des Stimmvolkes.	Bei der für die Margarethenverbindung vorgesehenen Finanzierung gemäss Territorialprinzip wurde das Ergebnis der Referendumsabstimmung gegen den damaligen Kostenteiler (2/3 Kanton BL, 1/3 Kanton BS) berücksichtigt. Fachlich ist die Margarethenverbindung, u. a. wegen des grossen Nutzens, unbestritten. Massgebend ist zudem, dass seitens Kanton Basel-Stadt nach wie vor der Auftrag zur Realisierung besteht und ein rechtskräftiges Bauprojekt für die Margarethenverbindung vorliegt.

Themenfeld 7: Funktion/Rolle ÖV-Drehscheibe

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
7.	29	Warum es gerade in Bottmingen einen so grossen Bushof brauchen soll, ist nicht verständlich.	Die Haltestelle Bottmingen Schloss ist bereits heute ein wichtiges Zentrum im regionalen Busnetz. Von der guten Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr profitiert auch die Gemeinde. Die Haltestelle Bottmingen Schloss bietet nicht nur zahlreiche Umsteigemöglichkeiten an das Busnetz, sondern auch den direkten Anschluss an das Tramnetz der BLT. Davon profitiert das gesamte Leimental. Gemäss strategischer Busnetzentwicklung werden zukünftig fünf Buslinien über die Haltestelle Bottmingen Schloss verkehren. Für vier dieser Buslinien ist es die Endhaltestelle. Diese Busse stehen dort bis zur vom Fahrplan vorgegebenen Weiterfahrt. Ebenso dient der Bushof als Wendeplatz und als Pausenort für die Buschauffeure.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Die Linie 60 wird in beide Richtungen als Durchmesserlinie (Endhaltestellen liegen ausserhalb der Haltestelle Bottmingen Schloss) geführt und hält lediglich für den Fahrgastwechsel.

Themenfeld 8: Bedarf und Lage Wendeschlaufe

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
8.1	2, 4, 12, 13, 14, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 29, 41	Die Wendeschlaufe ist völlig unnötig, eine Geldverschwendung und wird als eine Zwängerei der BLT gesehen. In der Hüslimatt existiert ja bereits eine Wendeschlaufe. Diese reicht für den Betrieb aus. Eine Wendeschlaufe hat in Bottmingen zudem sowieso nichts zu suchen und soll wenn dann wo anders gebaut werden. Sie schafft Unruhe im Dorfkern. Wurde über grossräumige, andere Lösungen (Ringlinien, dezentrale Knotenpunkte) nachgedacht?	Künftig soll das Fahrplanangebot des Trams zwischen Basel und dem Leimental im Sinne einer S-Bahn erweitert und beschleunigt werden. Die zusätzliche 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 ist betrieblich nicht möglich (u. a. Konflikte mit Depotbetrieb) und generiert hohe Betriebskosten. Bei Sperrungen des Trambetriebs können mit der Wendeschlaufe Bottmingen die gesperrten Abschnitte deutlich verkürzt werden (die stark ausgelastete Strecke Heuwaage – Hüslimatt ist heute die mit Abstand längste Strecke im Basler Tramnetz ohne Wendemöglichkeit). Dadurch wird die Zuverlässigkeit des Betriebs erhöht und die Erreichbarkeit des wichtigen Umsteigeknotens Bottmingen verbessert. Die Eingaben aus der Mitwirkung fliessen als Grundlagen in den aktualisierten Standortvergleich der Wendeschlaufe im Leimental ein. Dieser wurde 2025 erarbeitet und stellt eine wesentliche Grundlage für die Beschlüsse auf kantonaler Ebene dar.
8.2	29, 41	Andere Standorte für die Wendeschlaufe im Raum Bottmingen wie Stallen oder Batteriestrasse sind besser geeignet und sollten geprüft bzw. umgesetzt werden.	Andere Standorte im Raum Bottmingen wurden ebenfalls untersucht. Sie wurden jedoch aus verschiedenen Gründen als nicht geeignet beurteilt.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Mit einer Wendeschleufe an der Haltestelle Batteriestrasse wären bei einer Störung im Tramnetz zwischen Batteriestrasse und Hüslimatt keine Anbindungen an die regionalen Buslinien gewährleistet. Passagiere müssten in diesen Fällen den Weg zur Haltestelle Bottmingen Schloss zu Fuss zurücklegen. Diese Problematik besteht bei einer Wendeschleufe im Stallen nicht. Eine Wendeschleufe im Stallen erweist sich jedoch als betrieblich aufwendiger und teurer als eine Wendeschleufe an der Haltestelle Bottmingen Schloss. Im aktualisierten Standortvergleich (vgl. Hinweis unter 8.1) wurde der Standort Stallen ebenfalls untersucht.
8.3	21	Andere Verkehrskonzepte wie Ringlinien oder dezentrale Knotenpunkte wären besser geeignet und würden einen nachhaltigeren ÖV-Betrieb gewährleisten.	Das geplante Angebotskonzept ist optimal auf die Nachfrage abgestimmt, da sie nahe bei Basel am grössten ist und gegen das hintere Leimental abnimmt. Der Knotenpunkt Bottmingen verbindet die verschiedenen Angebote. Mit Ringlinien verlängert sich in der Regel die Reisezeit, dezentrale Knotenpunkte haben mehr Umstiege zur Folge. Für Tram-Ringlinien wären ausserdem an anderer Stelle umfangreiche Infrastrukturausbauten notwendig.

Themenfeld 9: Auswirkungen Verkehrssituation

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
9.	8, 21, 29, 32	Durch die ÖV-Drehscheibe wird Bottmingen mit noch mehr Verkehr belastet. Mit den zusätzlichen Tramverbindungen nehmen die Rotphasen zu. Dies wird in Bottmingen unausweichlich zu einem Verkehrschaos führen. Das vorliegende Projekt löst somit die bestehenden Verkehrsprobleme in Bottmingen nicht, sondern verschlimmert sie weiter. Es wird damit in Kauf genommen, dass sich die Aufenthaltsqualität und insbesondere die Verkehrssicherheit im Dorf weiter verschlechtern.	Während der Hauptverkehrszeit, wenn die Verkehrsbelastung auf der Strasse am grössten ist, werden gleich viele Trams wie heute die Schlossgasse queren. Es gibt somit keine zusätzlichen oder längeren Rotphasen. In der Nebenverkehrszeit hilft die Schlaufe Bottmingen, die Anzahl der Tramquerungen gegenüber anderen Varianten (z. B. Standort Stallen) zu reduzieren. Mit der Weiterentwicklung des Angebots des öffentlichen Verkehrs im Leimental können deutlich mehr Personen als heute transportiert werden. Damit wird ein wesentlicher Beitrag geleistet, um die Strassen zu entlasten, trotz Zunahme der Nachfrage. Die ÖV-Drehscheibe ist die Voraussetzung, um das Angebot an der aktuellen Nachfrage auszurichten. Das Projekt muss – im Gegensatz zum heutigen 'geduldeten' Zustand – alle Anforderungen an die Verkehrssicherheit erfüllen, damit es rechtlich genehmigt werden kann.

Themenfeld 10: Einbindung/Abstimmung mit Zentrum

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
10.	8, 40	Die ÖV-Drehscheibe bringt in der Form keine wirkliche Aufwertung fürs Zentrum. Vielmehr behindert sie die Zentrumsbildung und schafft unsensible Brüche zum umliegenden Dorf.	Basierend auf der Mitwirkungsveranstaltung vom März 2023 und den daraus gewonnenen Erkenntnissen/Rückmeldungen aus der Bevölkerung ist unter Einbezug der Gemeinde Bottmingen ein Workshopverfahren durchgeführt worden. Dabei wurde geklärt, wie sich die ÖV-Drehscheibe städtebaulich verträglich in das bestehende Dorf und das sensible Umfeld des Wasserschlosses eingliedert und welche Rolle der ÖV-Drehscheibe bei der Zentrumsbildung zukommt. Im Erläuterungsbericht, Kapitel 2.1, wird dargelegt, dass die ÖV-Drehscheibe nicht als Teil des Zentrums betrachtet werden sollte. Sie hat eigenständige Aufgaben, die das Zentrum ergänzen. Der Schwerpunkt liegt auf der Abwicklung des öffentlichen Verkehrs sowie der Schaffung von Treff- und Verweilorten, um die Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Das Ziel ist, die bestehenden Angebote wie Migrolino, Postagentur und Kiosk zu bewahren. Andere Ansätze, die eine Erweiterung des Zentrums oder eine zusätzliche Anreicherung der ÖV-Drehscheibe mit neuen Nutzungen zur Folge hätten, wurden im Rahmen des Workshopverfahrens geprüft und bewusst abgelehnt, da sie langfristig zu einer Schwächung des bestehenden Zentrums führen würden. Mit der Ausbildung von Aufenthaltsflächen/Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität und grüner Gestaltung sowie einem feinmaschigen Fuss- und Velonetz erfolgen Anknüpfungspunkte für das Zentrum. Sollte die Wendeschleife erstellt werden, könnte zudem das Erdgeschoss des Grundstücks 460 (Baslerstrasse 1) mit einer neuen, den Ortskern belebenden Nutzung bespielt werden. Es ist allerdings korrekt, dass es zum umliegenden Dorf auch zu Brüchen kommen wird. So sind teilweise, etwa im Bereich der Tramhaltestellen Sichtschutzwände vorgesehen.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Diese Brüche zum Bestand ergeben sich durch das Bedürfnis nach Privatsphäre dieser Grundstückseigentümerinnen und -eigentümer. Um ein verträgliches Nebeneinander garantieren zu können, sollen bewusst keine fließenden Übergänge zwischen öffentlichem und privatem Grundeigentum ausgestaltet werden. Dies würde die Privatsphäre dieser Wohnungen stark einschränken und zu Nutzungskonflikten führen.

Themenfeld 11: Potenzial Parzelle 460 / Durchführung Varianzverfahren

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
11.1	28, 40	Mit der «grünen» Tramwendschlaufe wird eine dem Dorf wenig dienliche Lösung umgesetzt. Im Sinne der sistierten Ortsplanungsrevision hätte eine deutlich urbanere ÖV-Drehscheibe (z.B. Dornach-Arlesheim) und baulich dichtere Lösung angestrebt werden sollen. Das vorliegende Projekt verpasst es insbesondere die ortsbaulich wichtige Parzelle 460 zusammen mit der Fläche der Tramwendschlaufe neu zu denken und Impulse für die Zentrumsentwicklung zu schaffen (Erdgeschoss mit öffentlicher Nutzung versehen, grosszügige Vorzone zu Baslerstrasse gestalten etc.).	Urbanere Lösungen sind im Rahmen des Workshopverfahrens untersucht und mit dem Begleitgremium reflektiert worden (siehe Erläuterungsbericht, Kapitel 4.2.3 ff.). Sie wurden durch das Begleitgremium als nicht zielführend beurteilt. Insbesondere die Einbettung in die Birsig-Ebene und das Gegenüber zum Wasserschloss bedingt aus Sicht des Begleitgremiums eine bewusst zurückhaltende und grüne Gestaltung.
11.2	28, 40	Das vorliegende Projekt ist aufgrund eines ganzheitlichen Varianzverfahrens, welches neben der Parzelle 460 auch die Verkehrsanlagen miteinschliesst, zu überarbeiten.	Das Grundstück 460 befindet sich heute in Privatbesitz. Sollte das Grundstück für die Wendschlaufe erworben werden können (bedingt eine Einigung mit der Grundeigentümerschaft), können vertiefende Studien oder Varianzverfahren/Testplanung zur weiteren baulichen Entwicklung der Parzelle 460 (Abstimmung Wendschlaufe, Impulse Dorfzentrum entlang Baslerstrasse etc.) geprüft werden. Finanzierung und Zuständigkeit dieser Verfahren wären zusammen mit der Gemeinde Bottmingen zu klären. Die Betrachtung für die gesamten Verkehrsanlagen ist mit dem durchgeführten Workshopverfahren abgeschlossen.

Themenfeld 12: Gestaltung der Drehscheibe

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
12.	8, 29, 34	Andere Drehscheiben (z.B. Dornach-Arlesheim) von diesem Ausmass sehen nicht so aus. Die Bevölkerung wird hier bewusst getäuscht. Die in den Plänen dargestellte grüne Gestaltung der ÖV-Drehscheibe ist nicht realistisch und deshalb störend. Insbesondere die in den Plänen grün dargestellten Gleise sind irreführend.	Die ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss kann bezüglich verkehrlicher Aspekte (Raumbedarf Bus- und Tramhaltestelle, Organisation Umsteigebeziehungen) mit anderen Drehscheiben verglichen werden. Der räumliche Kontext setzt allerdings eigene Anforderungen an die Ausgestaltung des Raums. Die unmittelbare Nähe zum Schloss bedarf in Bottmingen eine sensiblere Gestaltung als an anderen Drehscheiben. Auf andere Drehscheiben (wie z.B. Dornach-Arlesheim) als gestalterische/bildliche Referenz zurückzugreifen, ist entsprechend schwierig und greift zu kurz. Gerade die Drehscheibe Dornach-Arlesheim zeigt einen anderen und deutlich urbaneren Kontext auf, der vorliegend bewusst nicht angestrebt werden soll (siehe auch Themenfeld 11). Die in den Plänen dargestellten grünen Flächen und Bäume sind keine Täuschung, sondern zentraler Bestandteil des Gestaltungskonzeptes. Sie sind in ihrer Anzahl und Anordnung das Resultat des Workshopverfahrens und erforderlich, um sich gestalterisch in die grüne Birsig-Ebene einzugliedern und um auf die Nähe zum Schloss ansprechend reagieren zu können. Die grüne Gestaltung ist zudem erforderlich, um ein angenehmes Mikroklima sicherzustellen. Begrünt werden deshalb auch die Tramgleise und die Wendeschleife. Hierfür finden sich im Raum Basel bereits umgesetzte Beispiele (etwa Äussere Baslerstrasse in Riehen). Die begrünten Tramtrassen sollen auch im Bereich der ÖV-Drehscheibe zur Anwendung kommen. Weiter sind die in den Plänen dargestellten Bäume so angeordnet worden, dass sie keine regelmässig durch Busse befahrene Flächen tangieren oder die Zugänglichkeit zum öffentlichen Verkehr (etwa den Fussverkehr) einschränken.

Themenfeld 13: Gestaltung Wendeschlaufe (Baustein 3)

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
13.	14, 17, 21, 22, 23, 24, 32	Mit der Tramwendeschlaufe werden der Öffentlichkeit im Dorfzentrum wertvolle Flächen entzogen, die anderweitig viel besser genutzt werden könnten. Die Tramwendeschlaufe wird das Ortsbild verschandeln. Ihr «Gequietsche» und die ausgelösten Vibrationen verschlechtern die Wohn- und Lebensqualität.	Mit dem Bau der Wendeschlaufe wird der öffentliche Raum nicht verkleinert, auch werden der Öffentlichkeit keine Flächen entzogen. Die Fläche des Bausteins 3, auf welcher die Wendeschlaufe umgesetzt würde, befindet sich im Privateigentum und ist für die Öffentlichkeit heute somit gar nicht zugänglich. Auf der Fläche befindet sich ein privater Parkplatz. Effektiv würde erst durch den Bau der Wendeschlaufe ein Teil dieser Flächen für die Öffentlichkeit nutzbar/zugänglich gemacht (z.B. Aufenthaltsbereich um Bahnhofli). Durch den Bau der Wendeschlaufe wird der öffentlich zugängliche Raum somit faktisch vergrössert, neue Flächen entsiegelt und begrünt. Um Vibrationen verhindern zu können, wird die Gleisanlage der Wendeschlaufe in dämpfende Matten eingebettet. Zur Reduktion der Lärmentwicklung (quietschende Gleise) wird die Wendeschlaufe mit einer Schmieranlage versehen.

Themenfeld 14: Ausstattung Bushof

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
14.	29	Werden bei all diesen Bushaltestellen auch noch Ladestation für Elektro-Busse erstellt?	Gemäss aktuellem Planungsstand ist eine E-Ladestation für die Haltekante der Linie 34 geplant. Diese ist in den Plänen

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			des Syntheseproyektes auch dargestellt (siehe dazu Erläuterungsbericht, Anhang 1, Seiten 54/55). Im Rahmen der weiteren Projektierung wird die E-Ladestation konkretisiert.

Themenfeld 15: Erhalt Nussbaum

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
15.	15	Nördlich des heutigen Bus-Wendeplatzes befindet sich ein mächtiger und prägnanter Nussbaum. Dieser muss erhalten bleiben. Leider macht das Syntheseprojekt dazu keine Aussagen.	Gemäss Syntheseprojekt bleibt der Nussbaum bestehen. Er befindet sich auf einer Parzelle, welche sich im Besitz des Kantons befindet. In den Plänen ist der Baum nördlich des potenziellen Neubaus (Wohn-/Gewerbebau) eingetragen. Der Baum wird dabei in die Gestaltung der Veloabstellanlage integriert.

Themenfeld 16: Rittergasse

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
16.1	32	Durch den Bau des Bushofes verliert die Rittergasse an Bedeutung. Sie ist nicht mehr als die würdige Zufahrtsstrasse des Wasserschlosses erkennbar.	Das Wasserschloss in Bottmingen stammt aus dem 13. Jahrhundert. Die Rittergasse taucht in den Landeskarten erst ab den 1920er Jahren (ca. 700 Jahre später) erstmals auf. Die Rittergasse umfasst in ihrer ursprünglichen Form zudem eine Sackgasse. Diese wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts zusammen mit der baulichen Entwicklung etappenweise immer weiter in Richtung Norden verlängert. Der Anschluss an die Wuhrmattstrasse erfolgte dann erst Anfang der 2000er Jahre. Die Rittergasse ist entsprechend das Resultat des Siedlungswachstums im 20. Jahrhundert und hatte historisch betrachtet nie die Bedeutung einer würdigen Zufahrtsstrasse. Das vorliegende Projekt der ÖV-Drehscheibe führt hier entsprechend zu einer Klärung und löst diese historische Fehlinterpretation gestalterisch auf.

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
16.2	27, 38	Die Öffnung der Einbahn wird zu erheblichem Durchgangs- und Schleichverkehr auf der Rittergasse führen. Es sind Massnahmen umzusetzen, wie dies verhindert werden kann.	Die Rittergasse und die anliegenden Grundstücke sollen vor Durchgangsverkehr geschützt werden. Die dazu bestehenden Möglichkeiten sind im Rahmen des Workshopverfahrens noch nicht abschliessend untersucht worden und müssen in den nachfolgenden Planungsschritten inhaltlich vertieft werden. Die aufgeführten Lösungsansätze werden dazu ins Variantenstudium aufgenommen und bezüglich Machbarkeit hin untersucht. Die am besten geeignete Lösung wird im Rahmen des Vorprojektes festgelegt.

Themenfeld 17: Schlossgasse

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
17.1	9	Die Idee eines neuen Trottoirs entlang der Schlossgasse ist zwar lobenswert, mit einer Breite von 1.5 m wird dieses Trottoir aber viel zu schmal sein und die Verkehrssicherheit entlang der Schlossgasse verschlechtern. Das ist kein sicherer Fussweg für Schülerinnen und Schüler. Mit einer schmaleren Fahrbahn verschlechtert sich zudem die Situation für den Veloverkehr.	Das geplante Trottoir stellt eine Ergänzung des bestehenden Angebotes durch den Schlosspark dar. Die Fusswegverbindung über den Schlosspark soll weiterhin bestehen bleiben. Mögliche Optimierungen (Beleuchtung und Gehspur für die Kinderwagen, Rollstühle etc.) sind nicht Bestandteil des Projektes ÖV-Drehscheibe Bottmingen Schloss und müssen in Absprache mit der kantonalen Denkmalpflege parallel umgesetzt werden. Das neue Trottoir weist an seiner schmalsten Stelle eine Breite von 1,7 m und nicht 1,5 m auf (siehe Erläuterungsbericht, Anhang 1 bzw. Situationspläne Syntheseprojekt auf Seiten 54/55). Es ist allerdings korrekt, dass dieses Trottoir zu schmal ist und nicht den gemäss Normen erforderlichen Breiten entspricht. Diesbezügliche Optimierungsmöglichkeiten werden im Rahmen des nachfolgenden technischen Vorprojektes untersucht. Es soll eine maximale Sicherheit für Kinder angestrebt werden. Die Situation für den Veloverkehr darf nicht verschlechtert werden (ebenfalls bedeutend für den Schulwegverkehr).

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
17.2	34	Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wäre die Einführung von Tempo 30 in diesem Abschnitt als zielführender zu erachten.	Für die Schlossgasse wurde bereits Tempo 30 verfügt. Momentan ist die Umsetzung durch eine Beschwerde vor Gericht blockiert.

Themenfeld 18: Abbruch Gebäude Schlossgasse 10

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
18.1	28	Der Abbruch der Liegenschaft Schlossgasse 10 ohne gleichwertigen Ersatz wird dem Schlossumfeld räumlich schaden. Die mit Bäumen versehene Insel ist hierfür nicht ausreichend. Es fehlt so zum Schloss ein räumliches Gegenüber.	Der Ansatz eines neuen Gebäudes an der Schlossgasse wurde im Rahmen des Workshopverfahrens untersucht, mit dem Begleitgremium diskutiert und bewusst verworfen. Aus Sicht des Begleitgremiums würde ein neues Gebäude sehr dominant in Erscheinung treten und das Schloss konkurrenzieren. Dies soll verhindert werden. Mit dem gemäss Syntheseprojekt auf der Insel geplanten Grünvolumen kann ein subtiler räumlicher Abschluss des Bus-hofs geschaffen werden. Die Gestaltung ordnet sich dem Schloss so bewusst unter.
18.2	3	Für die Bibliothek ist ein lückenloser Ersatz, etwa über ein der Gemeinde vermietetes Provisorium, sicherzustellen.	Im Projekt ÖV-Drehscheibe Bottmingen ist ein entsprechendes Provisorium enthalten, welches nach Möglichkeit auch die Gemeindebibliothek aufnehmen kann. Ausserdem sucht die Gemeinde Bottmingen selber einen neuen (definitiven) Standort für die Bibliothek.
18.3	18	Für die laufenden Mietverträge in der Tiefgarage ist ein Ersatz anzubieten.	Alle Mietverträge werden durch den Abbruch des Gebäudes aufgelöst. Ein Ersatz für Mietverträge kann nicht angeboten werden.

Themenfeld 19: Ersatz Migrolino/Postagentur

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
19.	25, 30, 32, 33	Der Migrolino und die darin untergebrachte Postagentur ist für das Dorf sehr wichtig. Die Angebote müssen zwingend bestehen bleiben. Ein Ersatz muss dabei auch für den Individualverkehr und nicht nur für den öffentlichen Verkehr gut erreichbar sein. Im Syntheseprojekt wird ein Ersatz des Migrolino dem 4. und letzten Baustein zugewiesen. Damit besteht die Gefahr, dass er vergessen wird.	Wie im Erläuterungsbericht ausgeführt, bleiben der Migrolino und die Postagentur erhalten. Geeignete Ersatzstandorte sind im Erläuterungsbericht auf Seite 16 (Abbildung 7) festgehalten. Die Nummerierung des Bausteins hat indes keinen Bezug zur Dringlichkeit oder Priorität des Bausteins. Bereits in einer ersten Phase kann westlich der Tramhaltestelle ein Provisorium errichtet werden (siehe Erläuterungsbericht, Seite 27, Abbildung 21). Für den Individualverkehr ist das Provisorium über den Hofmattweg erreichbar. In einer zweiten Phase könnte an Stelle des Provisoriums ein Neubau errichtet werden. Hierfür muss mit einer Anpassung des Zonenplans (ff. Gemeinde Bottmingen) zuerst noch die rechtliche Voraussetzung geschaffen werden. Alternativ könnte ein Einzelhändler mit Postagentur auch im Erdgeschoss des Grundstücks Baslerstrasse 1 untergebracht werden. Dies bedingt allerdings die Umsetzung der Wendeschleife bzw. den Erwerb des entsprechenden Grundstücks hierfür. Grundsätzlich sind auch andere Standorte denkbar, wenn sie sich eignen und die Nutzungen langfristig sichern.

Themenfeld 20: Dimensionierung Wohn-/Gewerbebau (Baustein 4)

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
20.	15	Das auf Baustein 4 angedachte Bauvolumen darf höchstens zwei Geschosse aufweisen. Mit den im Syntheseprojekt auf-gezeigten drei Geschossen würde eine schluchtartige Situa-tion entstehen und die umliegenden Grundstücke verschattet.	Das im Syntheseprojekt dargestellte Neubauvolumen ist eine Möglichkeit, welche im Rahmen des Workshopverfahrens als ortsbauliches Potenzial identifiziert worden ist. Sofern die Gemeinde Bottmingen dieses ortsbauliche Poten-zial umsetzen möchte, muss im Rahmen der nachfolgenden kommunalen Nutzungsplanungsrevision erst noch eine Umzo-nung vorgenommen werden. Nach heute rechtskräftiger Nut-zungsplanung ist das Neubauvolumen nicht zulässig. Die Frage nach der Anzahl Geschosse des Neubauvolumens ist zusammen mit der Umzonung zu klären.

Themenfeld 21: Erschliessung Wohn-/Gewerbebau (Baustein 4)

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
21.	33	Die Erschliessung des Bausteins 4 (möglicher Ersatzstandort Migrolino/Poststelle) muss über die Rittergasse erfolgen. Eine Zu- und Wegfahrt über den Hofmattweg ist aufgrund der be-grenzten Platzverhältnisse nicht praktikabel.	Eine Erschliessung des Bausteins 4 über den Bushof bzw. die Rittergasse ist nicht möglich. Dies würde zu Konflikten zwi-schen dem Busverkehr und den umsteigenden Passagieren führen und die Verkehrssicherheit der Anlage mindern. Der Bushof muss autofrei betrieben werden können. Die Möglich-keit von Ausweichstellen im Bereich des Hofmattwegs werden untersucht.

Themenfeld 22: Zonenkonformität

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
22.1	40	Das vorgelegte Projekt widerspricht dem nationalen Raumplanungsgesetz (RPG) und der dort eingeforderten Innenverdichtung.	Die Ziele und Grundsätze der Schweizer Raumplanung, nach denen sich die raumwirksamen Tätigkeiten in der Schweiz zu richten haben, sind nicht eindeutig. In der Raumplanung bedarf es deshalb immer einer Interessenabwägung. Vorliegend besteht ein wesentliches öffentliches Interesse an der Aufwertung des öffentlichen Verkehrs. Dieser schafft wichtige Voraussetzungen für die innere Verdichtung. Siedlung und Verkehr müssen zusammen entwickelt werden. Um eine bauliche und soziale Verdichtung umsetzen zu können, muss auch die verkehrliche Infrastruktur weiterentwickelt werden. Ansonsten droht, mit der durch die Verdichtung ausgelösten Zunahme an Verkehrsnachfrage, eine zunehmende Überlastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Ein hochwertiges Angebot und eine hochwertige Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs bieten die Möglichkeit diese anfallende Nachfrage umwelt- und siedlungsverträglich abzuwickeln. Dies schon die natürlichen Lebensgrundlagen und erhöht die Lebensqualität in den Siedlungen. Das vorliegende Projekt der ÖV-Drehscheibe Bottmingen widerspricht entsprechend nicht dem Schweizer Raumplanungsgesetz.
22.2	28, 40	Das vorliegende Projekt widerspricht dem rechtsgültigen Zonenplan und Teilzonenreglement Ortskern der Gemeinde Bottmingen.	Die Flächen der ÖV-Drehscheibe Bottmingen befinden sich heute mehrheitlich innerhalb der Zone für öffentliche Werke und Anlagen und sind somit korrekt zониert. Für die Parzelle 2036 (Rittergasse 2) wird eine Umzonung erforderlich. Daneben würde, sofern das Grundstück 460 erworben werden kann, die für die Tramwendschleife erforderliche Fläche eine Umzonung erfordern. Die Anpassungen der Zonierung werden beim Bushof anhand eines kantonalen Nutzungsplans vorgenommen. Für Tramanlagen erfolgt dies im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nach Eisenbahnrecht. Mit diesem werden ebenfalls die

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
			Bestimmungen bzw. der Geltungsbereich des Teilzonenplans Ortskern übersteuert.
22.3	28	Die Unterlagen der sistierten Nutzungsplanungsrevision werden ignoriert. Demnach sollte das Gebiet eigentlich einer Zentrumszone zur Entwicklung von Orts- und Quartierzentren zugewiesen und mit einer Quartierplanpflicht versehen werden.	Die aufgeführten kommunalen Planungsunterlagen der Ortsplanungsrevision sind provisorisch und nicht rechtskräftig. Sie sind entsprechend weder von der Bevölkerung noch vom Gemeinderat verabschiedet worden und können für die vorliegende Planung nicht als verbindliche Grundlage verwendet werden (bieten keine ausreichende Rechtssicherheit). Entsprechend wurden sie im Rahmen des Workshopverfahrens nicht als Grundlage zur Verfügung gestellt.

Themenfeld 23: Organisation Veloverkehr

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
23.1	35, 38	Das Projekt muss genutzt werden, um auch die Situation für den Veloverkehr zu verbessern. Das vorliegende Syntheseprojekt weist bezüglich Führung/Abwicklung der Velobeziehungen sowie Dimensionierung der dazu erforderlichen Infrastruktur noch Defizite auf und muss verbessert werden. Dies umfasst insbesondere: – Zu- und Wegfahrt von Westen zu den geplanten Veloparkplätzen (Süd) – Nutzung der Busbucht für Führung Veloverkehr – Abstellanlage im Süden sollte grösser ausfallen (da höhere Nachfrage) – mögliche Begegnungen von Lastenfahrrädern mit Veloanhänger sind in den Breiten zu berücksichtigen – für die Verbindung entlang der Tramtrasse ist eine getrennte Führung von Fuss- und Veloverkehr anzustreben	Die Entwicklung der ÖV-Drehscheibe Bottmingen verfolgt auch eine Aufwertung für den Veloverkehr. Auf eine hohe Velofreundlichkeit wird bewusst geachtet. Die eingebrachten Anregungen zur Optimierung der Veloinfrastruktur werden berücksichtigt und im Rahmen der nachfolgenden Projektierung räumlich konkretisiert sowie bezüglich Machbarkeit geprüft.

Themenfeld 24: Etappierung / Bauzeit

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
24	7, 12, 21, 24	Die Umsetzung des Projektes wird mit einer langen Bauzeit verbunden sein. Für Bottmingen bedeutet das über mehrere Jahre erhebliche Beeinträchtigungen, welche zu Verkehrsbehinderungen und Chaos führen werden. Der Bushof sollte den übrigen Bauarbeiten zeitlich vorgezogen werden.	Zur Länge der Bauzeit kann aktuell keine Aussage gemacht werden. In welcher Reihenfolge die einzelnen Bausteine umgesetzt werden, ist noch offen. Die Bausteine sind, wie im Erläuterungsbericht ausgeführt (siehe Seite 15) so konzipiert worden, dass alle Bausteine unabhängig voneinander umgesetzt werden können. Die rechtlich höchste Dringlichkeit weisen aufgrund der gemäss Behindertengleichstellung gesetzten Fristen allerdings die Bausteine 1 (Bushof) und 2 (Tramhaltestelle) auf. Die Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Bottmingen können noch nicht beurteilt werden und werden im Rahmen des Bauprojekts eruiert.

Themenfeld 25: Einbezug Bauausschuss

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
25	28	Der Bauausschuss der Gemeinde Bottmingen hat sich intensiv bemüht, Inputs in das Verfahren einzubringen. Diese Inputs sind nicht berücksichtigt worden.	Der Bauausschuss der Gemeinde Bottmingen war im Begleitgremium des Workshopverfahrens vertreten. Darüber konnten Ideen/Inputs in das Verfahren eingebracht und mit dem Begleitgremium diskutiert werden. Auch in der nächsten Projektphase können weiterhin Inputs seitens Gemeinde / Bauausschuss einfließen.

Themenfeld 26: Volksabstimmung

	Eingabe-Nr.	Mitwirkungseingabe	Stellungnahme Tiefbauamt
26	28	Der Bericht behandelt nur die Argumente der Befürworter und ist einseitig verfasst worden. Das Mitwirkungsverfahren sieht zudem vor, dass man nur Ergänzungen zum vorliegenden Projekt einbringen, jedoch keine ablehnenden Haltungen äussern kann. Über ein Projekt in dieser Grössenordnung muss am Schluss unbedingt das Stimmvolk befinden können.	Der Erläuterungsbericht ist ein fachliches Dokument und keine Abstimmungsbroschüre, in welchen Pro- und Kontra-Argumente dargelegt werden. Der Bericht dokumentiert transparent das durchgeführte Workshopverfahren. Er zeigt auf, welche Varianten untersucht worden sind und aus welchen Gründen sich das Begleitgremium für das vorliegende Syntheseprojekt entschieden hat. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens durften weiter jegliche Art von Rückmeldung (positiv, negativ, Optimierungsvorschläge) eingebracht werden. Die eingetroffenen Rückmeldungen und der Umgang mit diesen Rückmeldungen ist im vorliegenden Mitwirkungsbericht dargelegt worden. Die Teilprojekte werden im weiteren Verlauf unterschiedliche Verfahrnung (rechtlich und politisch) durchlaufen. So wird über die Projektierung und Realisierung des Bushofs durch den Landrat entschieden. Sie unterstehen – ab einer Finanzsumme von über 1 Million Franken dem fakultativen Referendum. Die Erneuerung der Tramhaltestelle hingegen wird durch den Bund finanziert und benötigt keinen politischen Entscheid im Kanton Basel-Landschaft.

5. Genehmigung Bericht

Genehmigung des Mitwirkungsberichts

Beschluss des Tiefbauamtes Basel-Landschaft vom 6. März 2026

Tiefbauamt Basel-Landschaft



Axel Mühlemann
Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur



Alain Aschwanden
Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung

Liestal, 6. März 2026