

ÖV-Ausbau Leimental

Infoanlass Binningen, 19. August 2024

S-Tram

17

Ganz auf
meiner Linie.

BASEL
LANDSCHAFT

BLT

Moderation

Andrea Tschopp, Leiterin Kommunikation

Bau- und Umweltschutzdirektion, Kanton Basel-Landschaft

Angebotsausbau Leimental: Agenda

Moderation	Andrea Tschopp, Leiterin Kommunikation BL
Begrüssung	Caroline Rietschi, Gemeindepräsidentin Binningen
Angebotsausbau	Thomas Kühne, Verkehrsplaner BL
Infrastruktur	Reto Rotzler, Leiter Infrastruktur BLT Christian Boos, Leiter Angebotsausbau und Angebotserweiterung BLT
Schlusswort	Caroline Rietschi, Gemeindepräsidentin Binningen
Fragerunde	Andrea Tschopp, Leiterin Kommunikation BL
Apéro	Alle

Caroline Rietschi, Gemeindepräsidentin Binningen

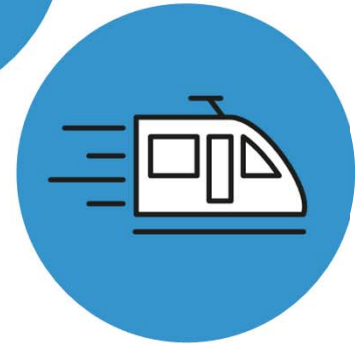
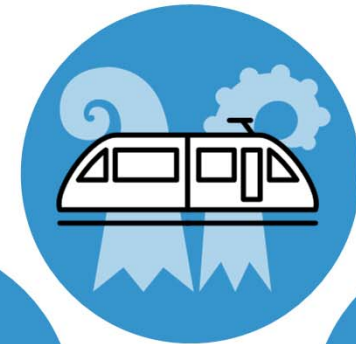
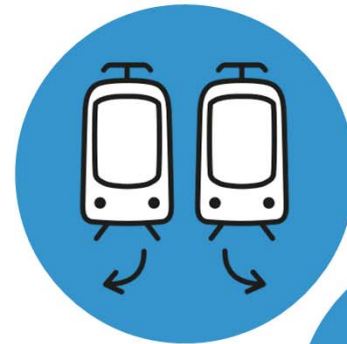
Thomas Kühne, Verkehrsplaner

Bau- und Umweltschutzdirektion, Kanton Basel-Landschaft

Angebotsausbau Leimental: Ausgangslage

TRAM
NETZ

20
30



Kanton Basel-Stadt

BASEL
LANDSCHAFT

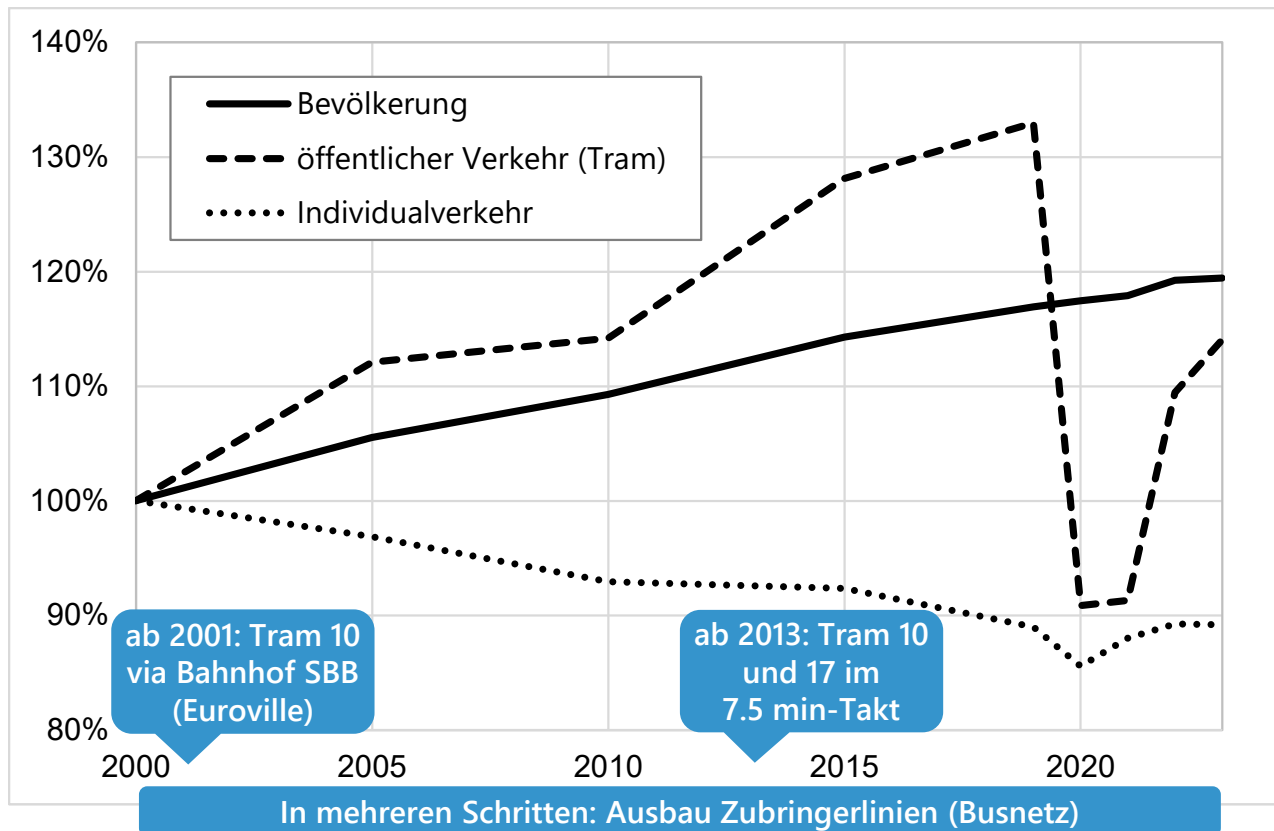
BASEL ERFAHREN



BVB

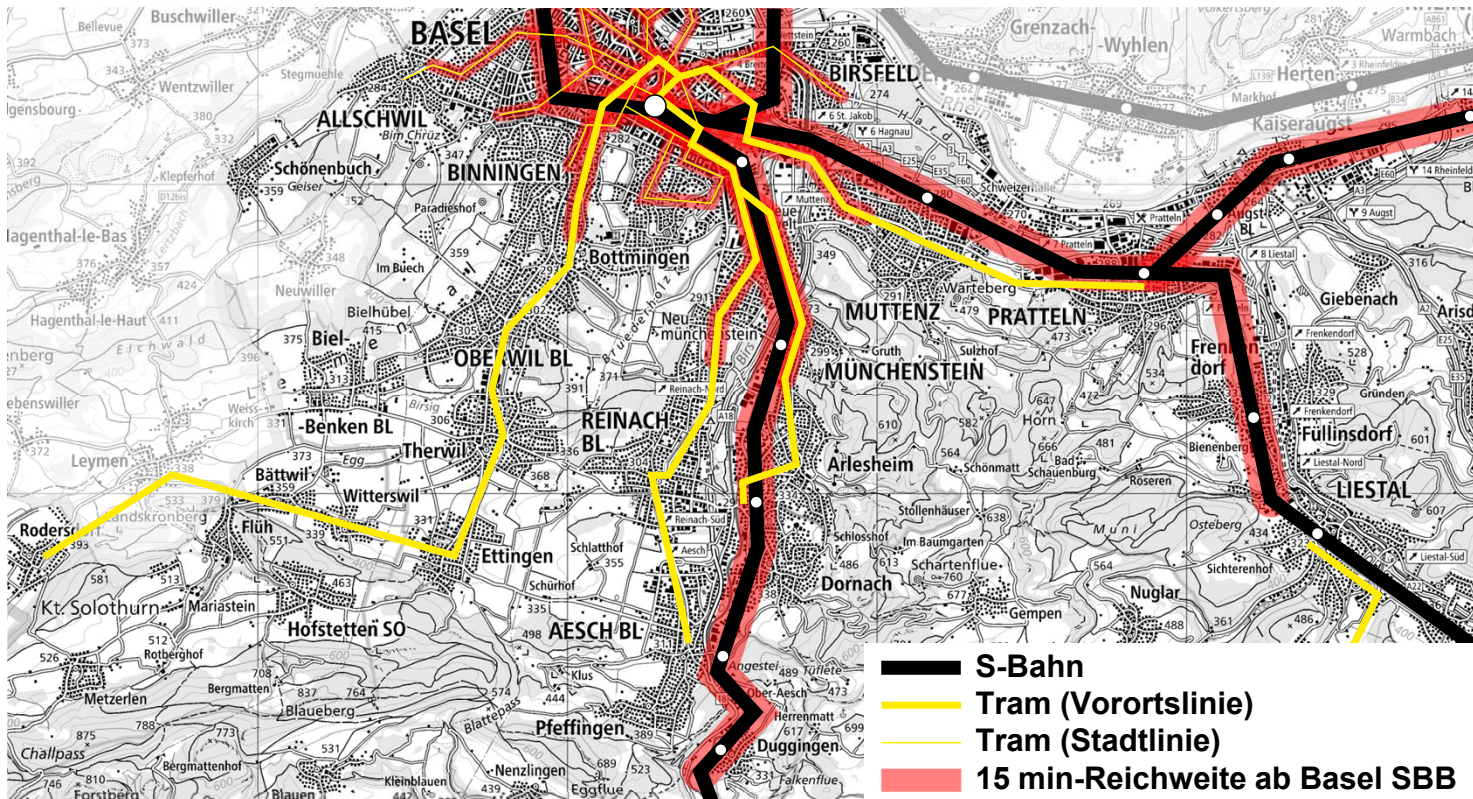
BLT

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Leimental



- Wachstum von Bevölkerung und Mobilitätsnachfrage
- Tram ist wichtiges Rückgrat des Leimentaler Verkehrssystems
- Weiterentwicklung des öV-Angebots leistet grossen Beitrag an funktionierendes Strassennetz

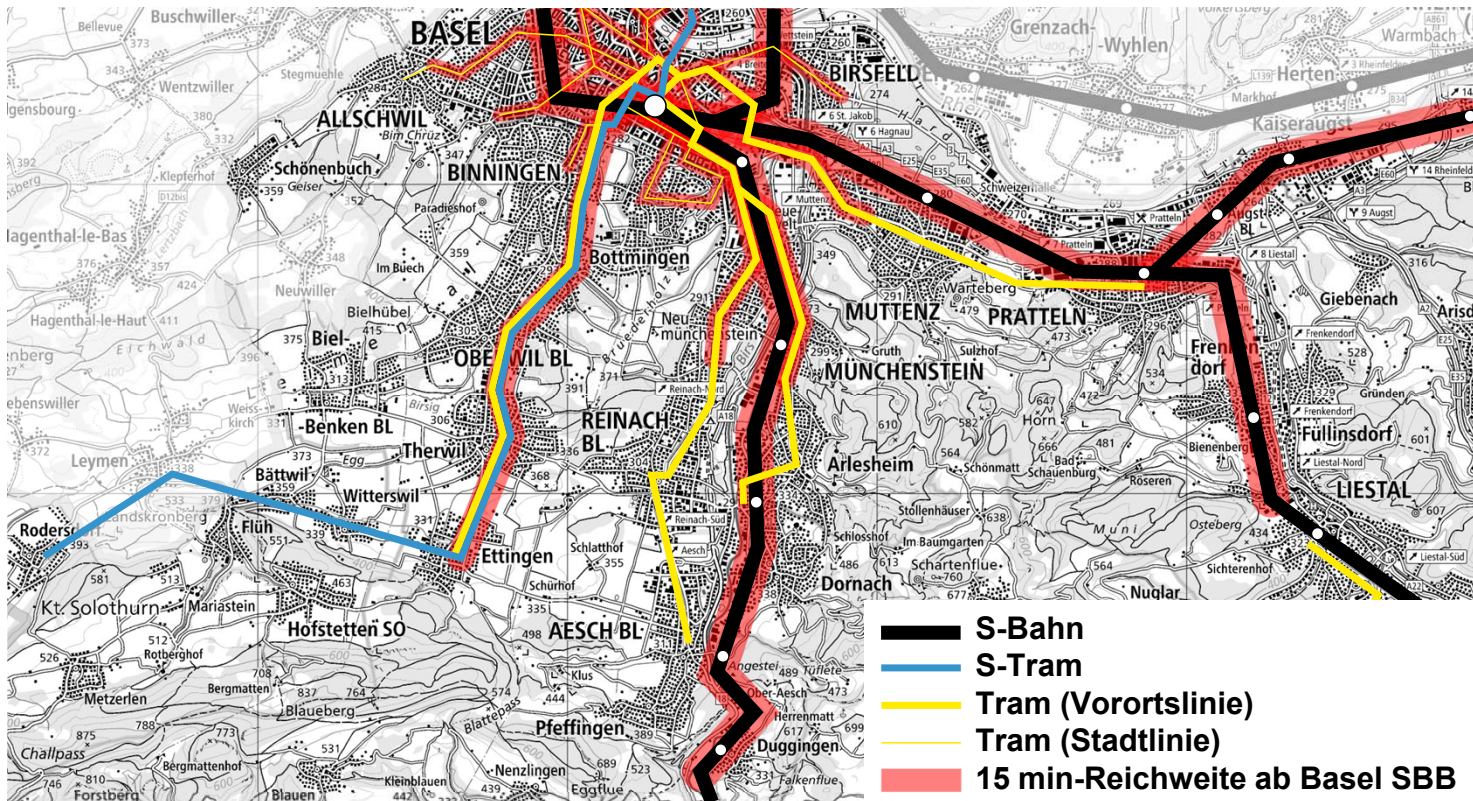
Heutiges öV-Angebot



Leimental im Vergleich zu anderen Tälern:

- Lange Reisezeiten mit Tram 10/17
- Fehlendes S-Bahn-Angebot
- Reisezeiten oft nicht konkurrenzfähig

Zukünftiges öV-Angebot



Zeitnahe Einführung eines öV-Angebots auf S-Bahn-Niveau im Leimental.

Zukünftiges Angebotskonzept

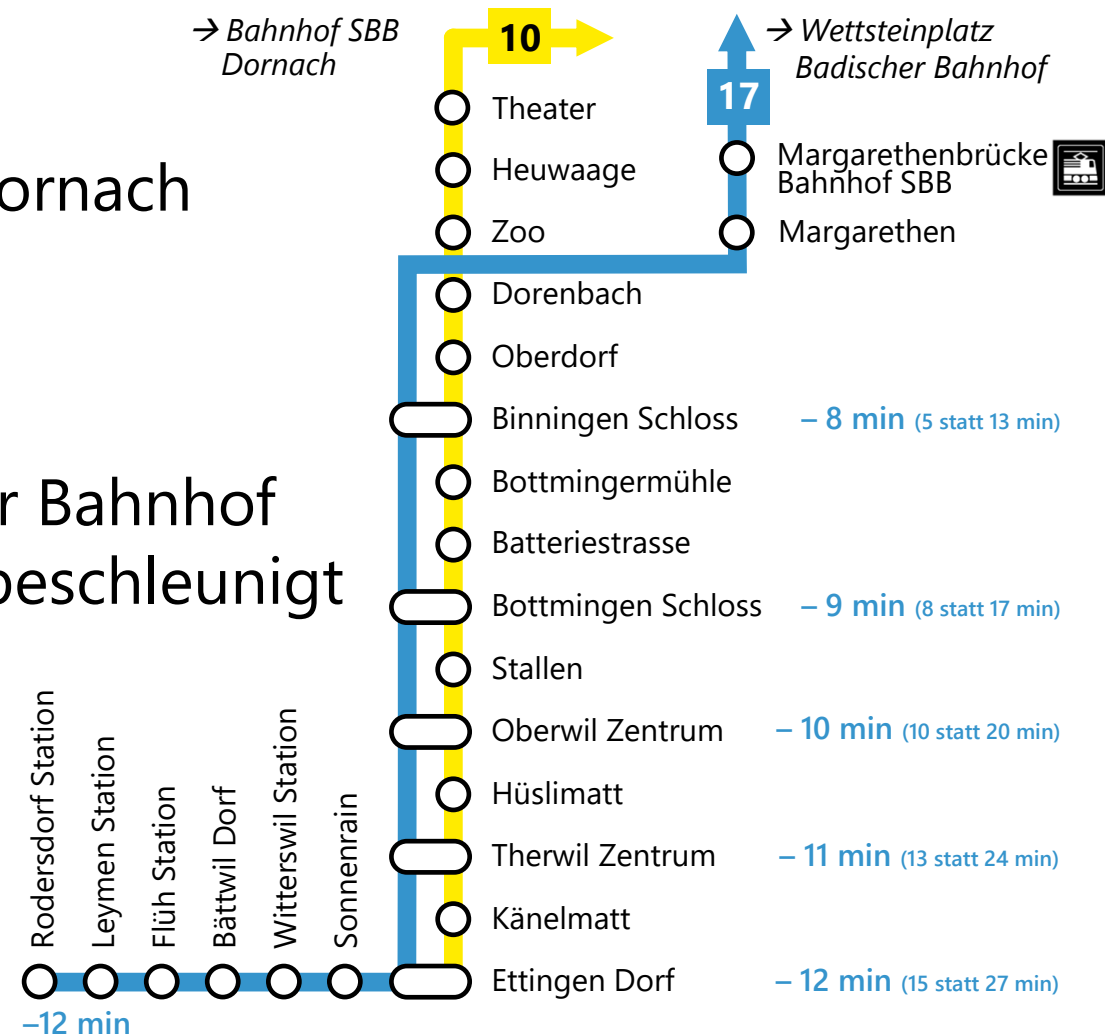
Tram 10

Ettingen – Theater – Bahnhof SBB – Dornach
Halt an allen Stationen

S-Tram 17

Rodersdorf – Bahnhof SBB – Badischer Bahnhof
Zwischen Ettingen und Bahnhof SBB beschleunigt

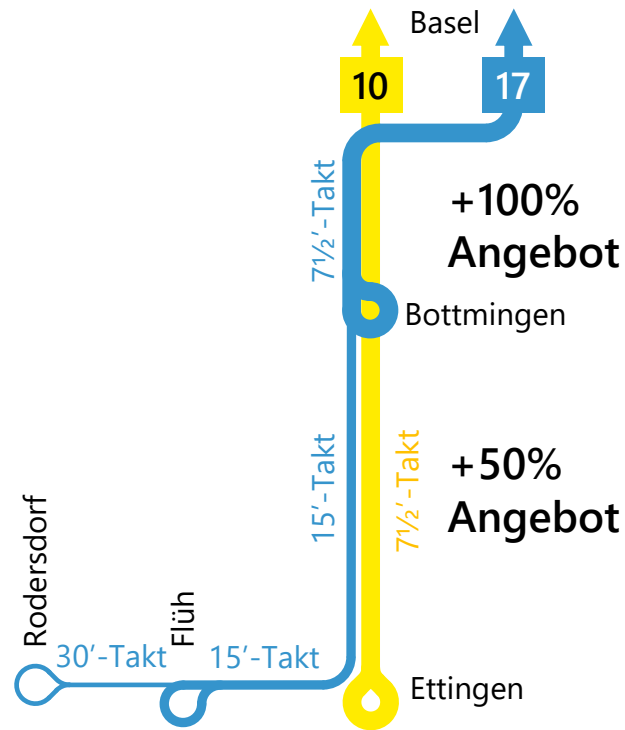
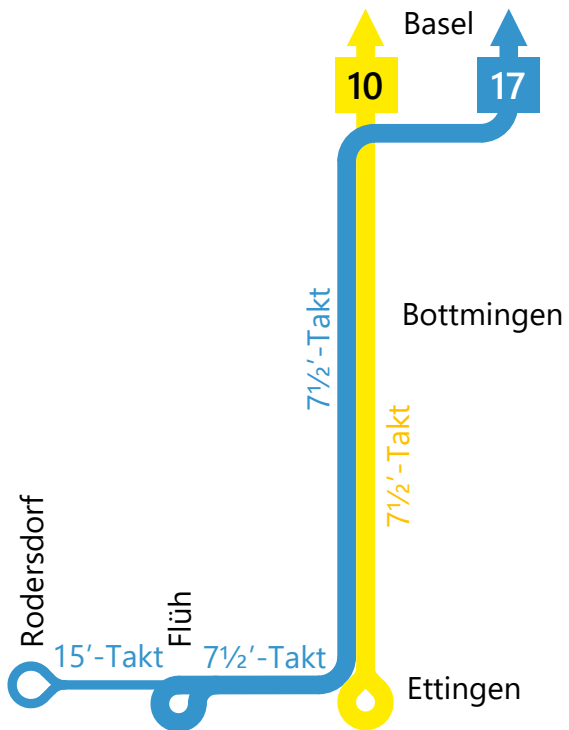
Reisezeitersparnis von/nach
Bahnhof SBB bis zu 12 Minuten



Zukünftiges Angebotskonzept

Hauptverkehrszeiten

Nebenverkehrszeiten



Zukünftiges Angebotskonzept

Höhere Zuverlässigkeit und geringere Einschränkungen

- Zweite Anbindung ans Stadtnetz via Margarethenverbindung
- Vom Stadtabschnitt Theater–Aeschenplatz unabhängiges Tramangebot



Nutzen für das Leimental

- Schnelle und direkte Verbindung zu den grossen Basler Bahnhöfen
- Direkte, umsteigefreie Verbindung in grosse Basler Arbeitsplatzgebiete
- Ganztägig schnellere und häufigere Verbindungen
- Höhere Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit



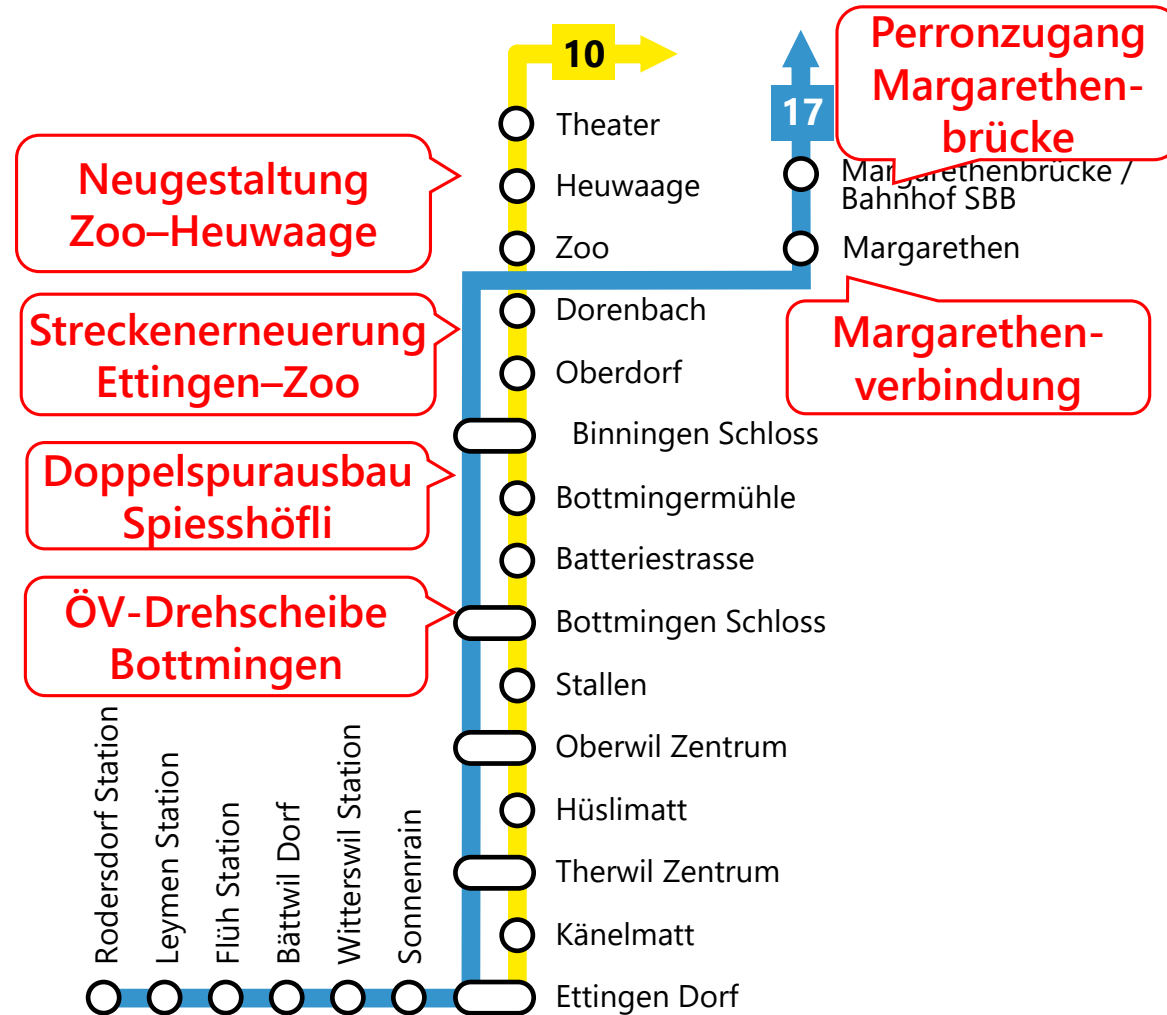
Reto Rotzler, Leiter Infrastruktur

BLT Baselland Transport AG

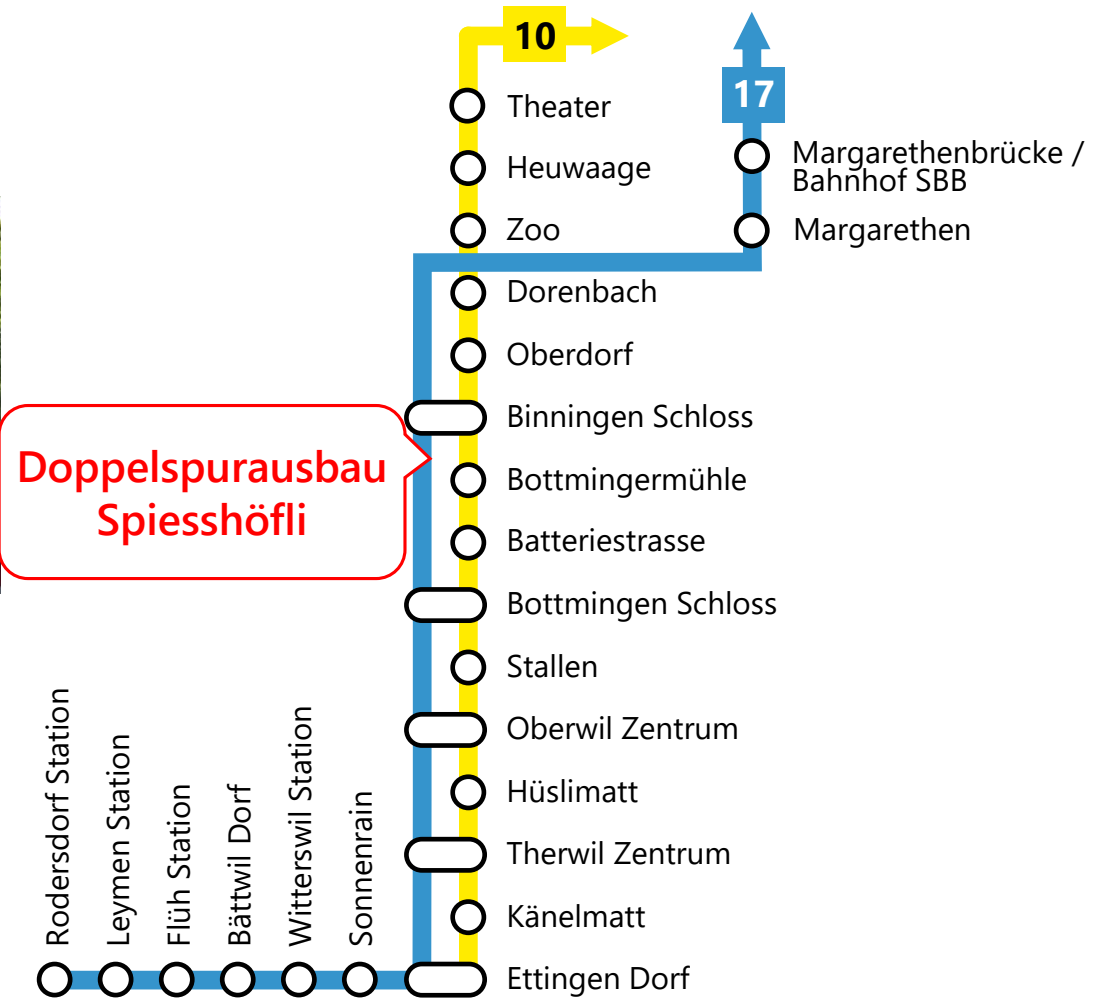
Übersicht

Die Nutzung und Ergänzung der bestehenden Traminfrastruktur bringt wesentliche Vorteile:

- Rasche Realisierung
- Vergleichsweise geringe Kosten



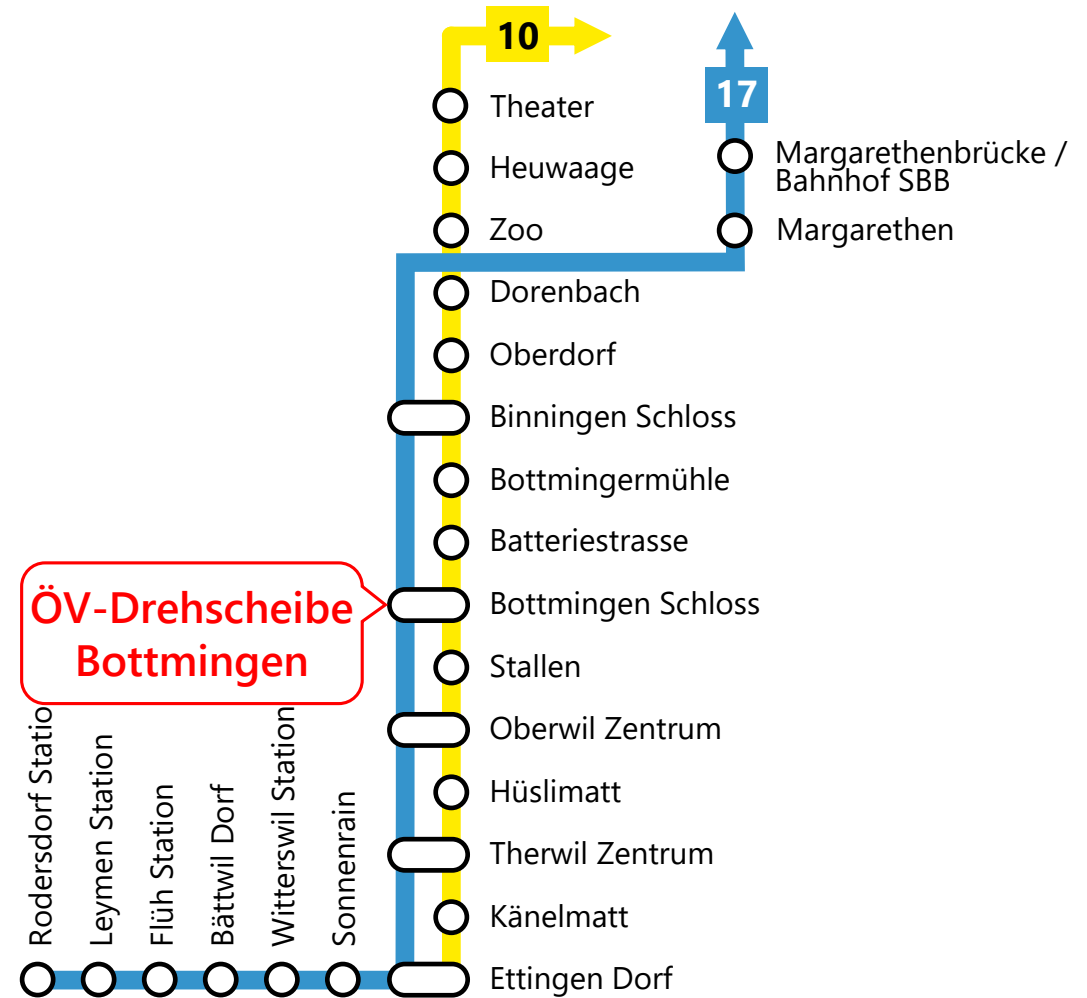
Doppelspurausbau Spiesshöfli



Der Doppelspurausbau hat folgende Ziele:

- Optimale Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden
- Alle Bahnübergänge werden gesichert
- Erhöhte Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Trambetriebs
- Voraussetzung für den Betrieb des S-Trams 17

ÖV-Drehscheibe Bottmingen





- Hoher Sanierungsbedarf (Bushof)
- Nicht behindertengerecht (Bushof & Tramhaltestelle)
- Verkehrssicherheit ungenügend



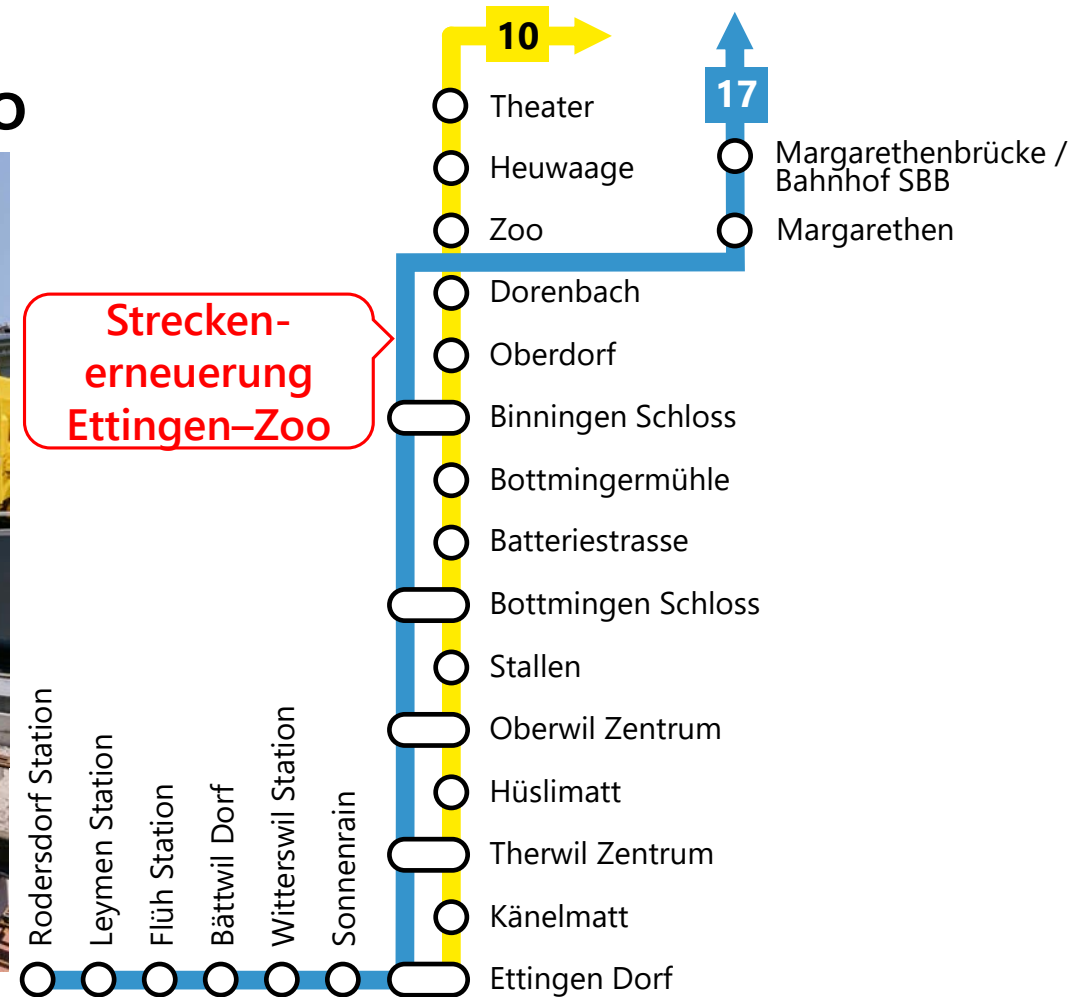
Massnahme besteht aus drei Teilprojekten. Diese müssen zusammenpassen, aber auch unabhängig umsetzbar sein.

→ Gemeinsame Planung

Ziele für den wichtigsten Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs im Leimental:

- ÖV-Drehscheibe ist sicherer, attraktiver und leistungsfähiger
- Behindertengleichstellungsgesetz wird eingehalten
- Höhere Aufenthaltsqualität und breites Dienstleistungsangebot stärken das Zentrum Bottmingens
- Geringere Auswirkungen bei Störungen des Trambetriebs
- Wirtschaftliches Ganztagesangebot des S-Trams 17
- Vorprojekt vor Abschluss (Mitwirkung Juni/Juli 2024)

Streckenerneuerung Ettingen–Zoo



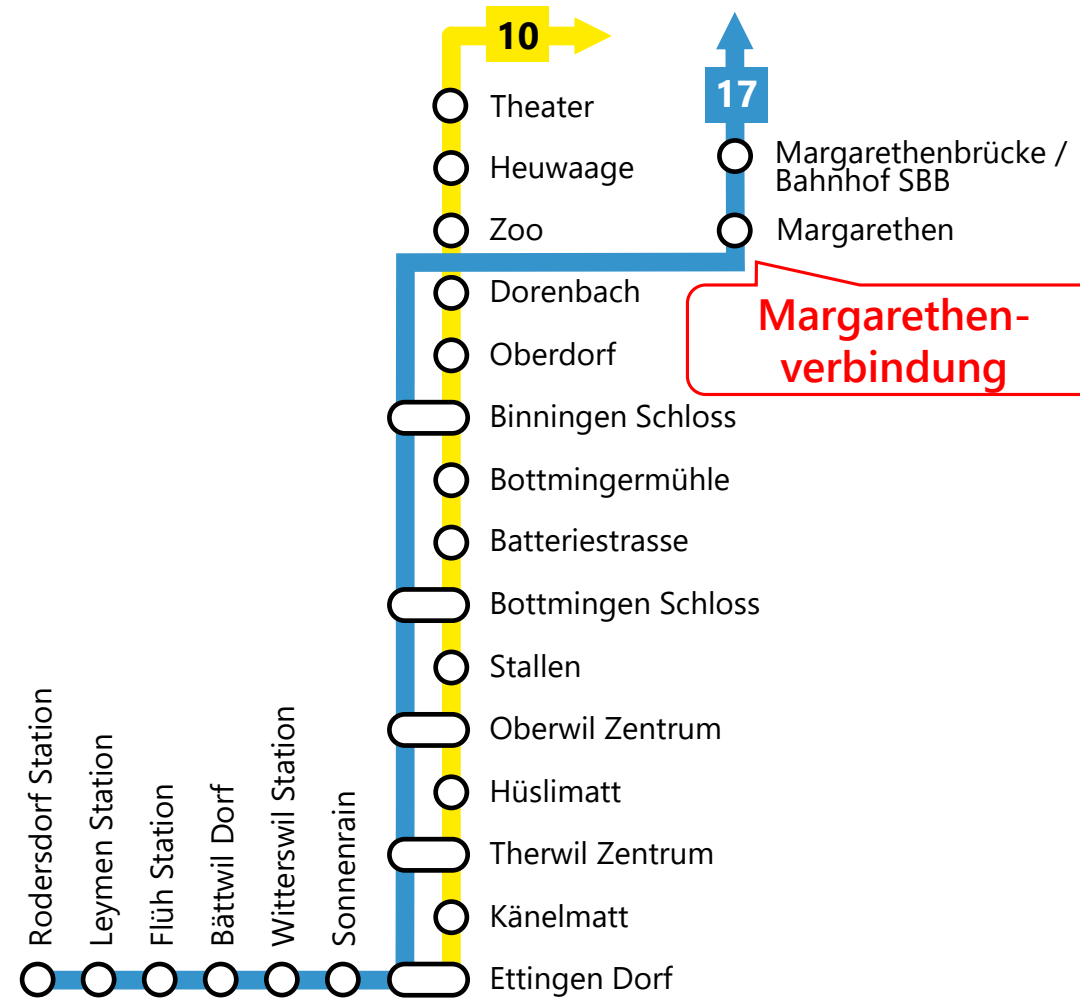
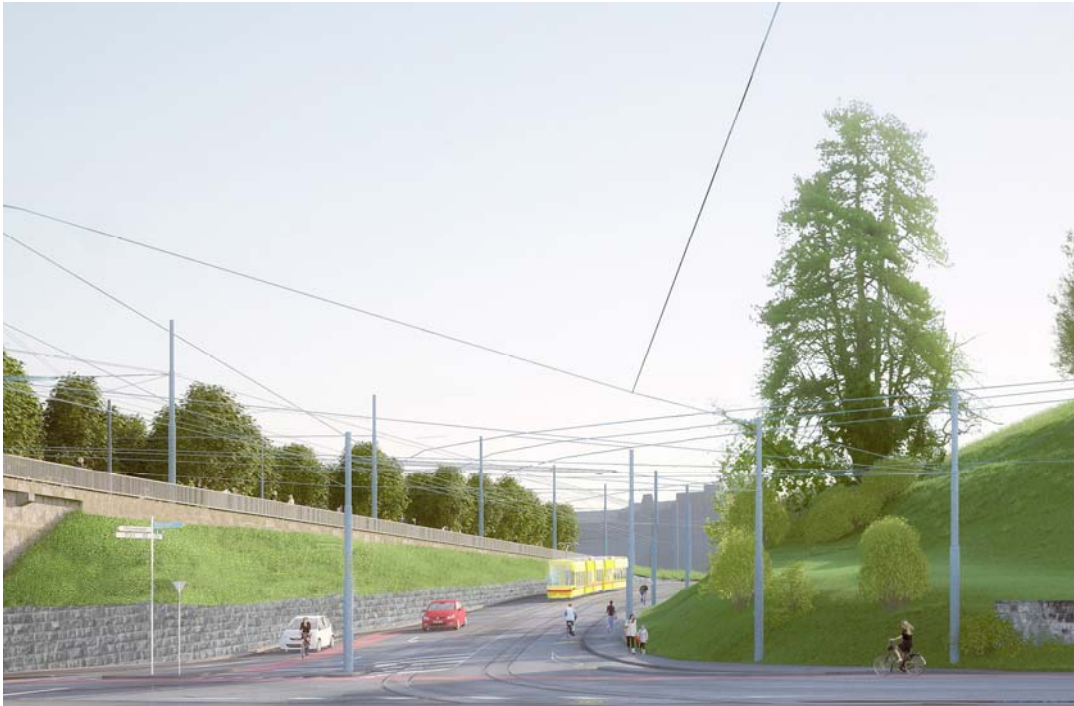
Streckenerneuerung Ettingen–Zoo

- Gleis- und Fahrleitungsanlagen haben Lebensdauer erreicht
- Umfassende Erneuerung bis 2030
- Instandsetzung in drei Etappen mit Vollsperrung:
 - 2028: Ettingen – Hüslimatt
 - 2029: Hüslimatt – Bottmingen
 - 2030: Bottmingen – Zoo
- Vorprojekt liegt vor
- Wendeschlaufe Bottmingen bringt grosse Vorteile für Trammersatz

Streckenerneuerung Ettingen–Zoo, Umsetzung S-Tram

- Durchfahrende Trams in Haltestellen
- Sicherung der Übergänge mit Schranken
- Erweiterung und Ertüchtigung der Stellwerksanlagen, Absicherung Folgefahrt
- Vorstudie «Expresstram» abgeschlossen, Vorprojekt in Arbeit
- Macht nur Sinn via Margarethenverbindung

Margarethenverbindung



Projektstand

- Bewilligtes Projekt liegt vor und kann jederzeit umgesetzt werden
- Haltestellen Dorenbach und Margarethen sind behindertenkonform erneuert und entsprechend vorbereitet
- Neuer Finanzierungsschlüssel BL/BS vereinbart (Territorialprinzip)
- Schlüsselement für S-Tram 17

Ziele der Margarethenverbindung

- Schnelle und direkte Anbindung des Leimentals an den Bahnhof Basel SBB, an die wichtigen Arbeitsplatzgebiete um den Wettsteinplatz und an den Badischen Bahnhof
- Zusätzliche Anbindung des Leimentals an das städtische Tramnetz (Ausweichroute bei Störungen des Betriebs oder bei Sperrung der Innenstadt)
- Entlastung der Innenstadt vom Tramverkehr
- Entlastung des Centralbahnplatzes durch direkte Linienführung zum Perronzugang Margarethenbrücke

Verkehrssimulation

- Aktuelle Erhebung der Verkehrsdaten in Morgenspitzenzeiten (MSP von 7:00-8:00 Uhr) und Abendspitzenzeiten (ASP von 16:45-17:45 Uhr)
- Abgleich mit benachbarten Dauerzählstellen
- Simulation und Analyse mit allen Verkehrsteilnehmenden
- Überprüfung der Leistungsfähigkeit und der Verkehrsqualität
- Video visualisiert Verkehrssimulation in dreifacher Geschwindigkeit

Margarethenverbindung

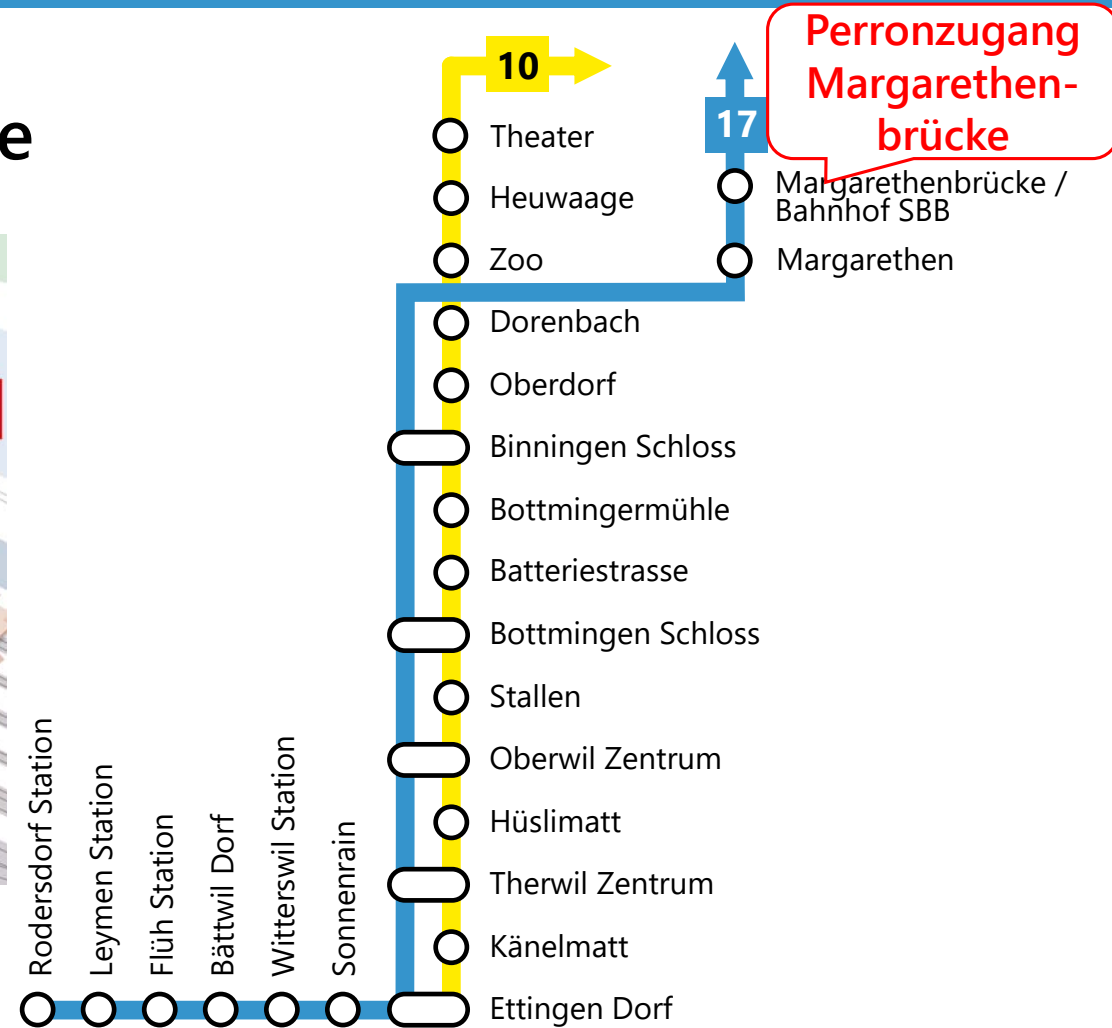
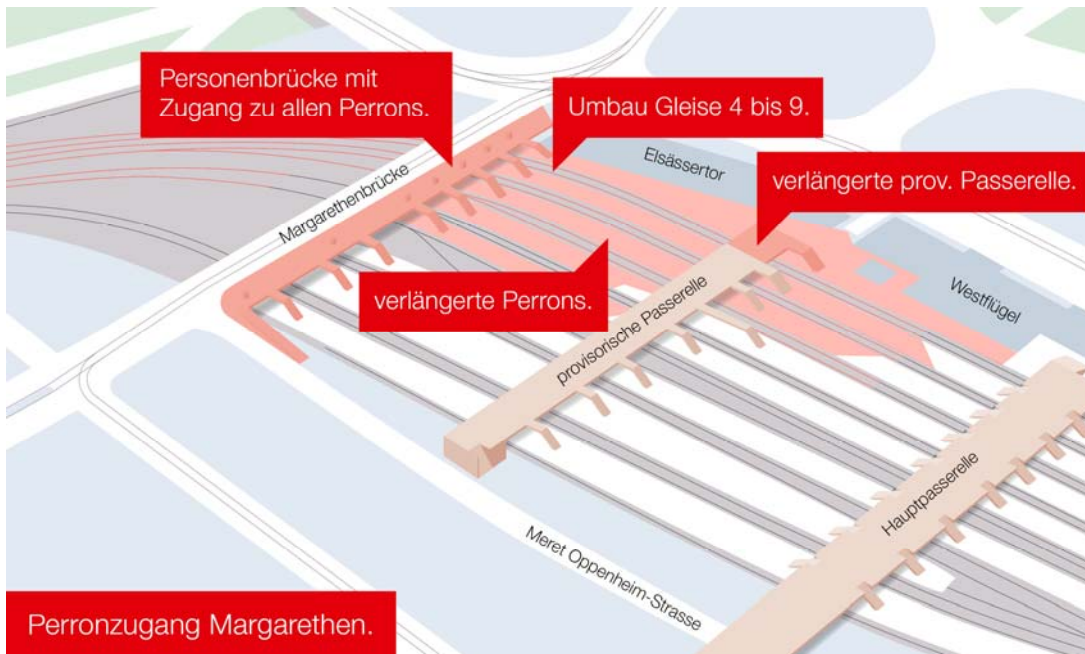
- Video Verkehrssimulation

Fazit Verkehrssimulation

- Der Einfluss des S-Trams 17 auf die Verkehrsqualität ist sehr gering
- Es entstehen keine kritischen Rückstaulängen, weder in der MSP noch in der ASP
- Mit und ohne S-Tram ergibt sich die Q-Stufe A = Sehr gut
- Mit Erhöhung des MIV um 15% resultiert die Q-Stufe B = gut

Einmündung VSS 40 022	A	Sehr gut ≤ 10s	B	Gut 10-15s	C	Zufrieden- stellend 15-25s	D	Ausreichend 25-45s	E	Mangelhaft > 45s	F	Völlig ungenügend >> 45s
--------------------------	---	-------------------	---	---------------	---	-------------------------------	---	-----------------------	---	---------------------	---	--------------------------------

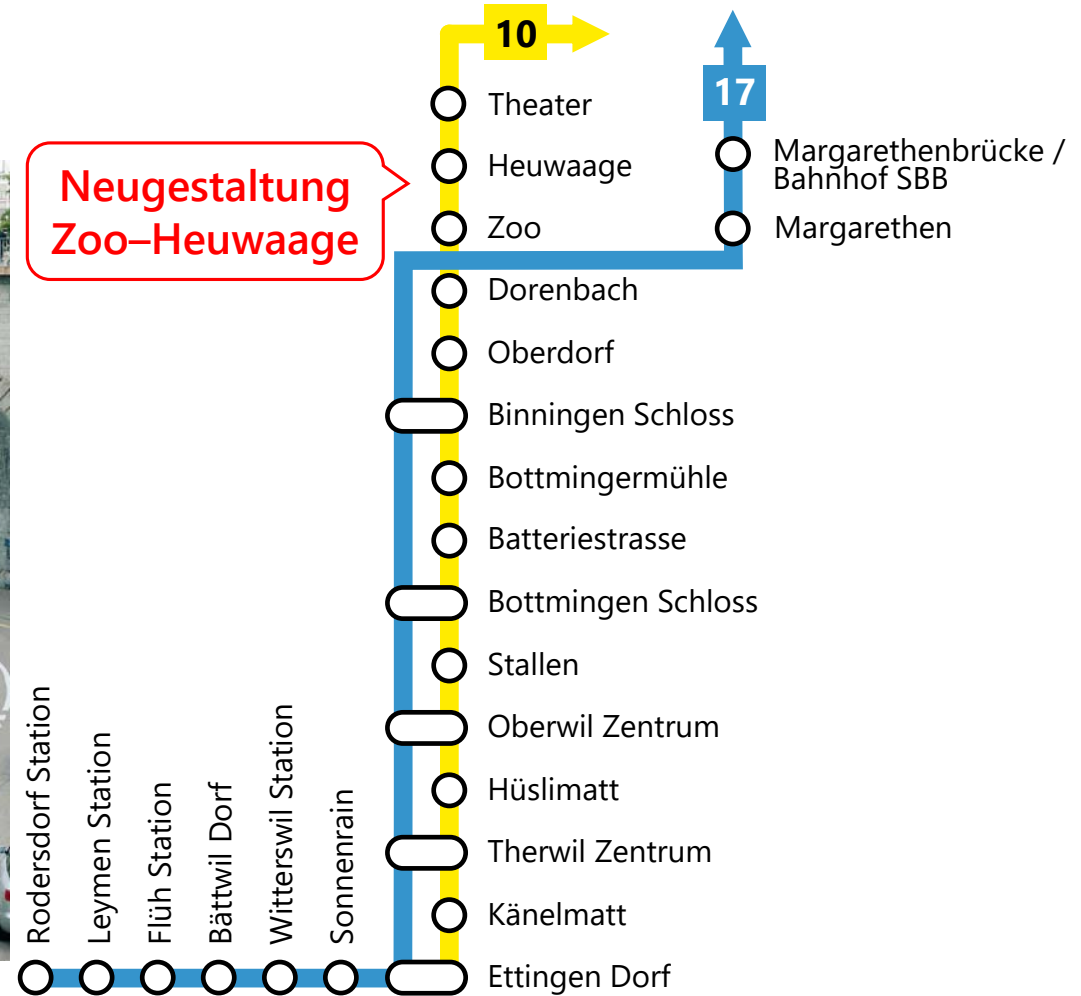
Perronzugang Margarethenbrücke



Perronzugang Margarethenbrücke

- SBB-Projekt im Ausbauschnitt 2035
- Start Vorprojekt mit Studienauftrag 2024
- Frühester Baubeginn 2031 / Bauzeit 6 Jahre
- Direktes Umsteigen zwischen S-Tram 17 und Bahn
- Entlastung des Centralbahnplatzes und der bestehenden Bahnhofpasserelle

Neugestaltung Zoo–Heuwaage



Neugestaltung Zoo–Heuwaage

- Grosskreisel an der Heuwaage, verbesserter Verkehrsfluss
- Ausbau auf Doppelspur
- Behindertenkonforme Haltestellen Heuwaage und Zoo
- Margarethenverbindung als ideale Umfahrung während Bauarbeiten

Umsetzungsplanung

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Doppelspurausbau Spiesshöfli	■	■	■	■											
Margarethenverbindung				■	■	■	■								
öV-Knoten Bottmingen (Wendeschlaufe)						■	■								
Streckenerneuerung Ettingen-Zoo						■	■	■							
mit Umsetzung S-Tram								■	■						
Neugestaltung Heuwaage - Zoo								■	■	■	■	■	■	■	■
Perronzugang Margarethenbrücke									■	■	■	■	■	■	■
Einführung neues Angebot									◆						

Einführung S-Tram 17

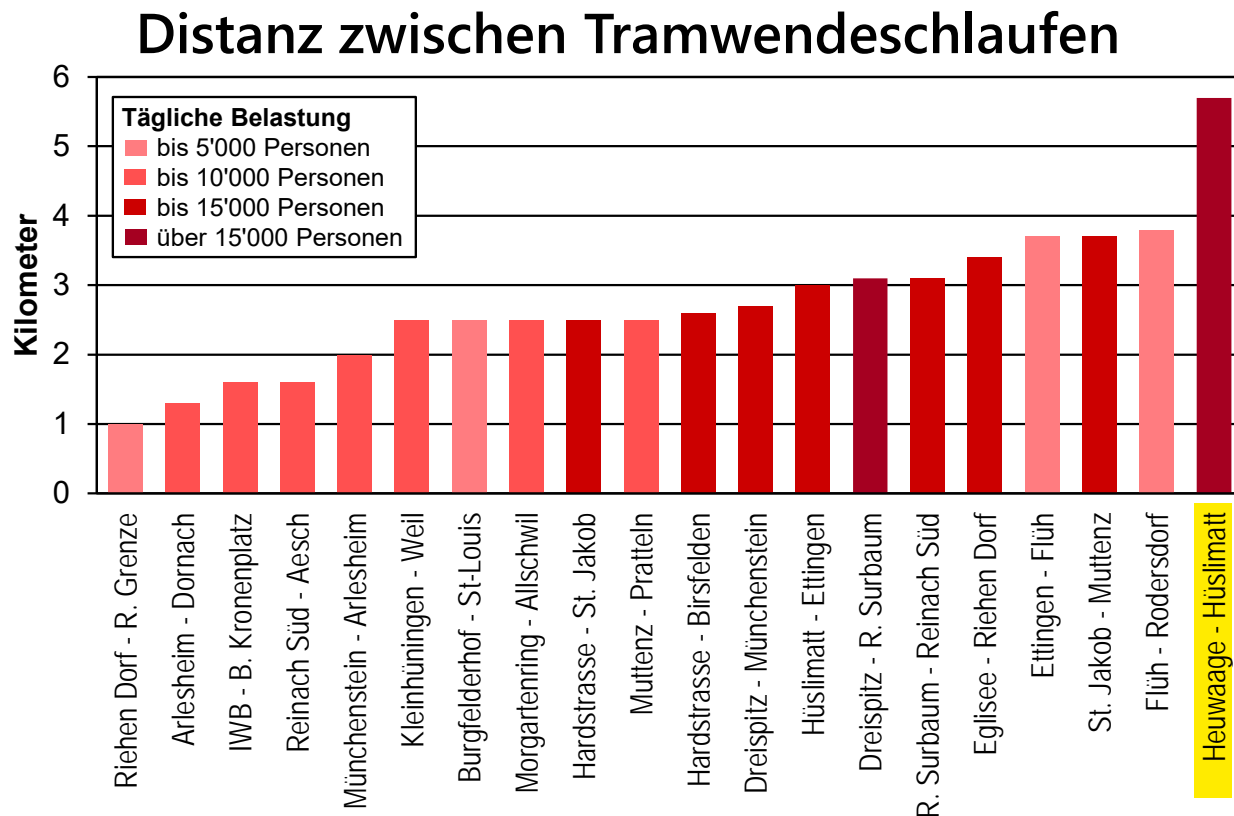
Christian Boos, Leiter Angebotsplanung und Angebotsausbau

BLT Baselland Transport AG

Finanzierung

- Infrastrukturerneuerung Leimental > Kosten zu Lasten Bund
- Bushof Bottmingen inkl. BehiG > Kosten zu Lasten Kanton
- Tramhaltestelle Bottmingen inkl. BehiG > Kosten zu Lasten Bund
- Wendeschlaufe Bottmingen > Kostenträger in Klärung
- Kosten für Schlaufe Bottmingen ca. CHF 7 Mio.
- Mehrkosten für Wenden in Ettingen ca. CHF 0.8 Mio. pro Jahr

Wendeschleife Bottmingen



Heuwaage – Hüslimatt:

Längste Strecke ohne Wendemöglichkeit im ganzen Tramnetz

Strecke mit zweitstärkster Belastung

→ Grosse Auswirkungen bei Unterbruch

→ Schlaufe Bottmingen bringt grossen Zusatznutzen bei Sperrungen

Trambetrieb bei Streckenunterbruch

OHNE Schlaufe Bottmingen:



Basel
Heuwaage

Bottmingen
Schloss

Oberwil
Hüslimatt

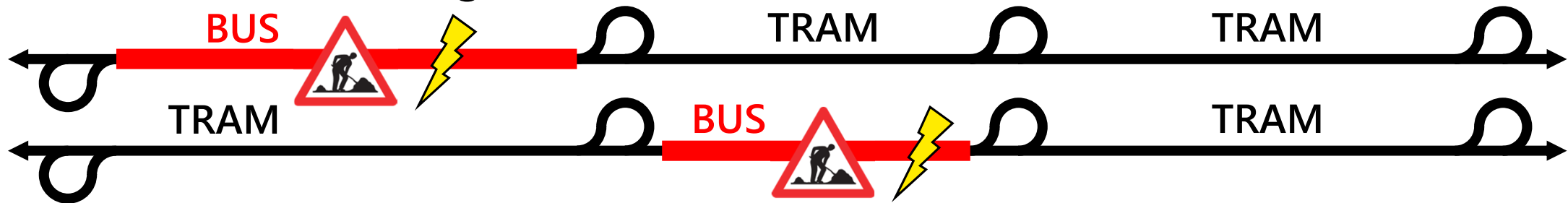
Ettingen
Dorf

Trambetrieb bei Streckenunterbruch

OHNE Schlaufe Bottmingen:



MIT Schlaufe Bottmingen:



Basel
Heuwaage

Bottmingen
Schloss

Oberwil
Hüslimatt

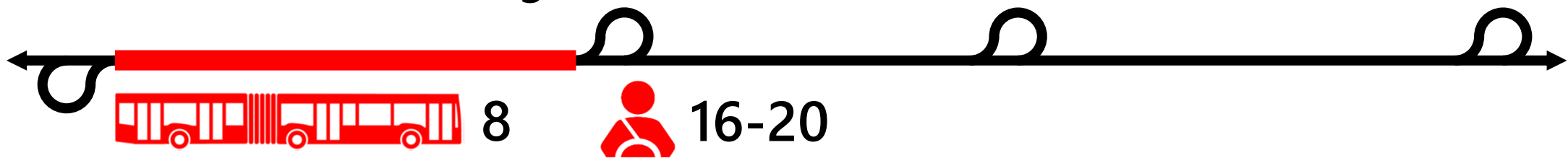
Ettingen
Dorf

Trambetrieb bei Streckenunterbruch: Ressourcen

OHNE Schlaufe Bottmingen:



MIT Schlaufe Bottmingen:



Basel
Heuwaage

Bottmingen
Schloss

Oberwil
Hüslimatt

Ettingen
Dorf

Zusatznutzen für Fahrgäste und Betrieb

Kürzere Abschnitte mit Trammersatz (Bus) und dadurch:

- Kürzere Reisezeit und höhere Zuverlässigkeit
- Geringere Belastung Strasse
- Bessere Reaktionsmöglichkeit (rascherer Aufbau Trammersatz)
- Weniger Busse und Chauffeure (Ressourcen-, Kosteneinsparungen)

Moderation

Andrea Tschopp, Leiterin Kommunikation

Bau- und Umweltschutzdirektion, Kanton Basel-Landschaft

Angebotsausbau Leimental – einfach erklärt

BASEL
LANDSCHAFT 

BLT

Video

Caroline Rietschi, Gemeindepräsidentin Binningen

Ihre Fragen?

blt.ch/sttram17



BASEL
LANDSCHAFT 

BLT

**Gerne laden wir Sie
zum Apéro ein. Vielen
Dank für Ihren Besuch!**

blt.ch/sttram17



BASEL 
LANDSCHAFT

BLT

**Mehr erfahren und
bestens informiert sein:
blt.ch/stram17**

Nächste Infoanlässe

29. Oktober 2024 in Therwil

28. November 2024 in Ettingen

BASEL
LANDSCHAFT 

BLT