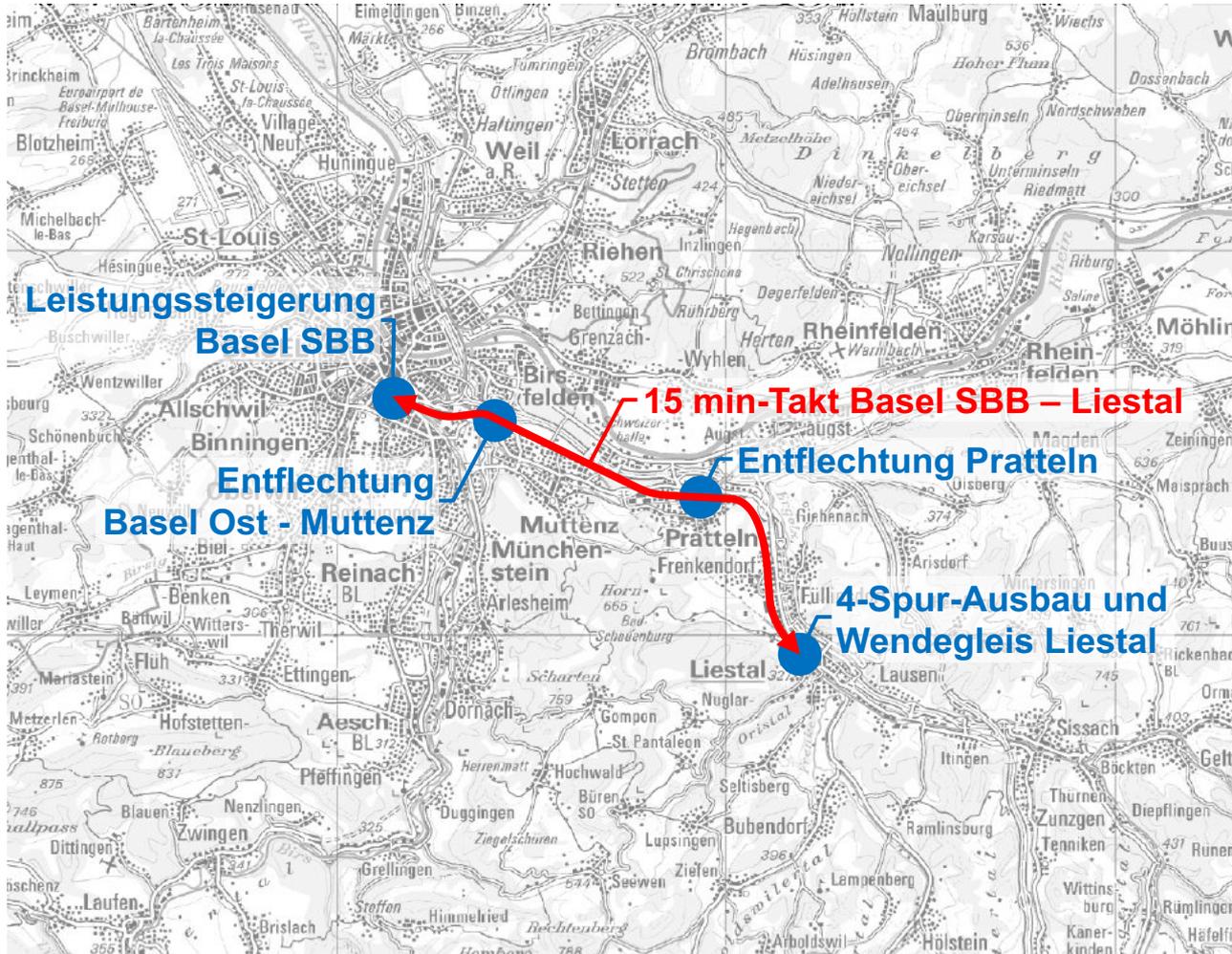


Traktanden

- **Einleitung**
 - Entwicklung Bahnangebot STEP 2025 / 2023
 - Projektauftrag und Ausgangslage
 - Projektorganisationen
- **Vorgehen Tramnetzentwicklung**
 - Wirkungsziele
 - Siedlungs- und Arealentwicklung
 - Referenzzustand
 - Entwicklung Zielnetz und Etappierung
- **Vorgehen Tram Therwil-Dornach**
 - Handlungsbedarf im Korridor Therwil-Reinach-Dornach
 - Ansätze der Routenwahl
 - Gesamtnachfrage 2040
 - Haupterkenntnisse
- **Zielzustand Gesamtnetz**
 - Liniennetz
 - Infrastruktur
- **Wirksamkeit im Zielzustand**
 - ÖV-Netzbelastung 2040 im Liniennetz-Zielzustand
 - Veränderung ÖV-Netzbelastung Zielzustand gegenüber Referenzzustand
- **Ausblick**
 - Etappierung/Finanzierung
 - Weiteres Vorgehen
- **Fragen und Antworten**

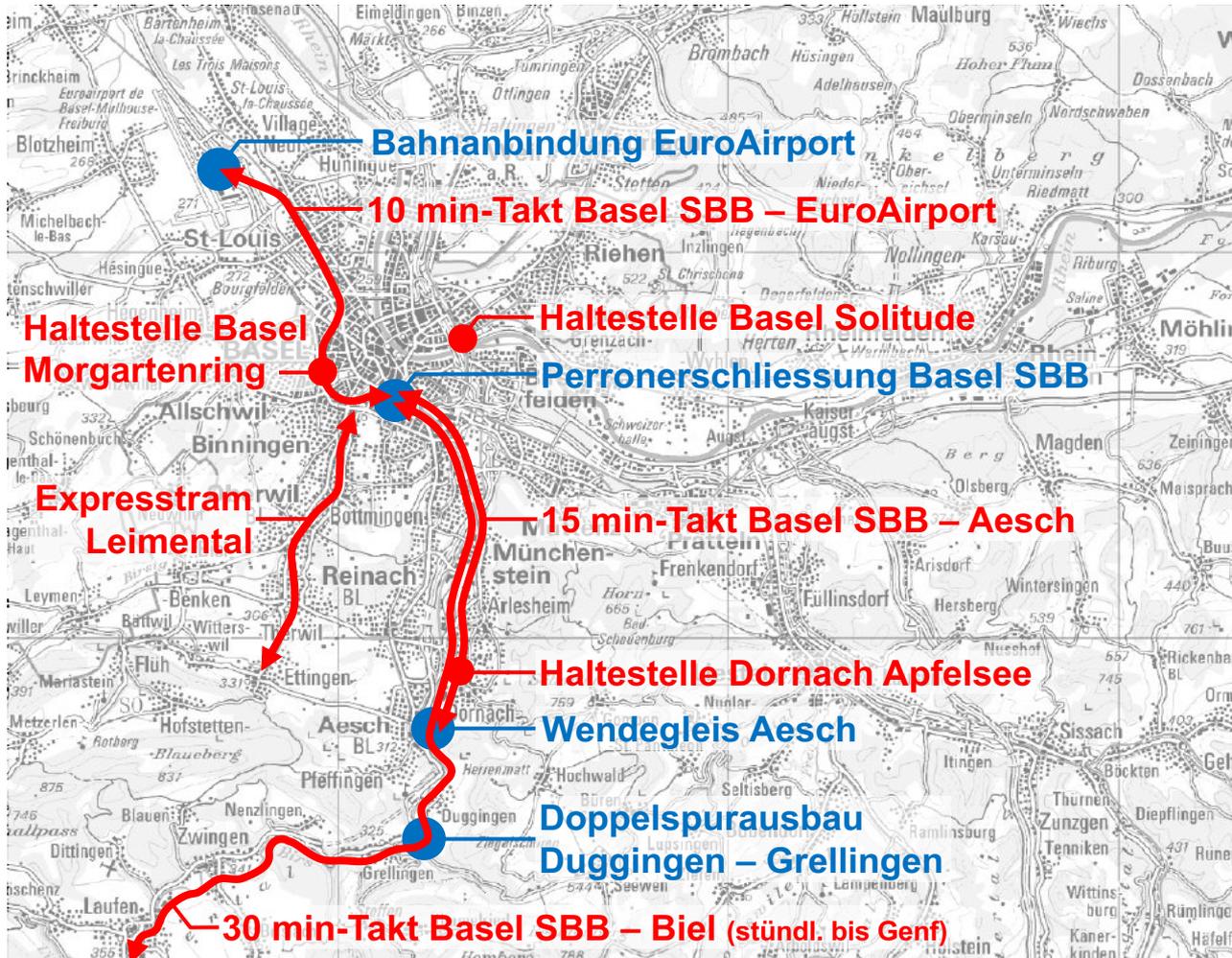
Einleitung (1/4)

Entwicklung Bahnangebot: STEP Ausbauschritt 2025



Einleitung (2/4)

Entwicklung Bahnangebot: STEP Ausbauschritt 2035



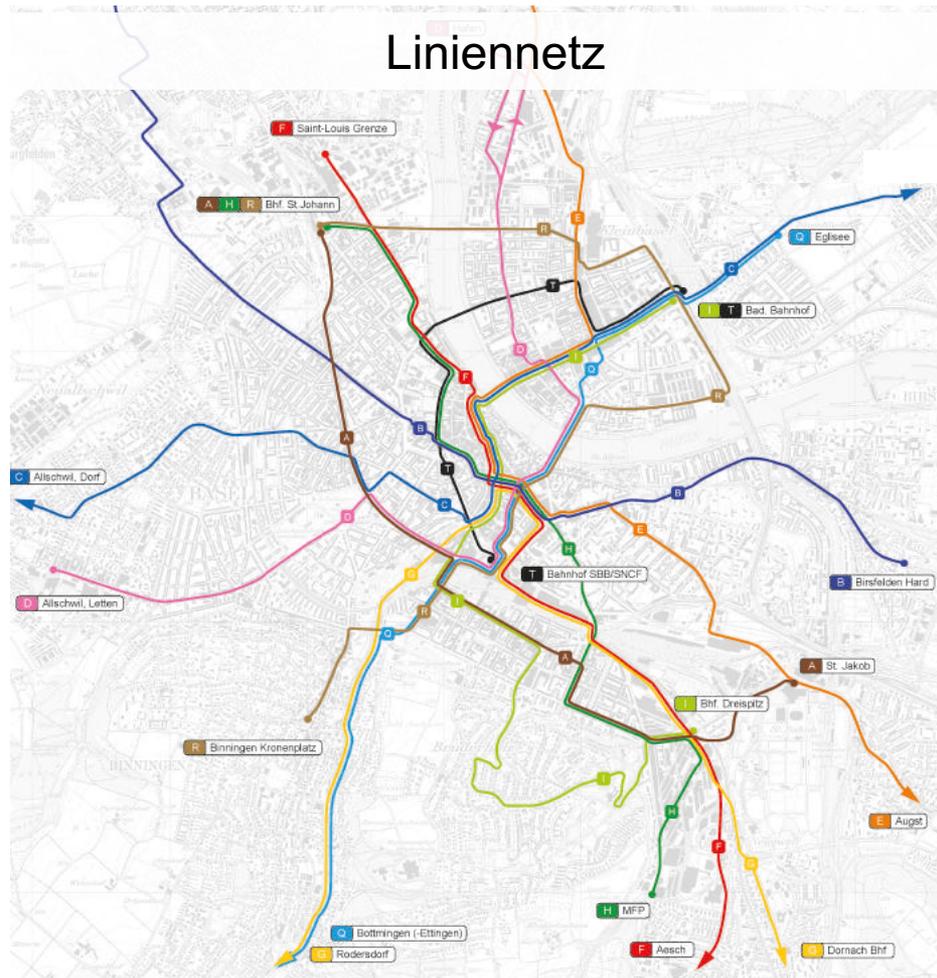
Bahnangebot EuroAirport



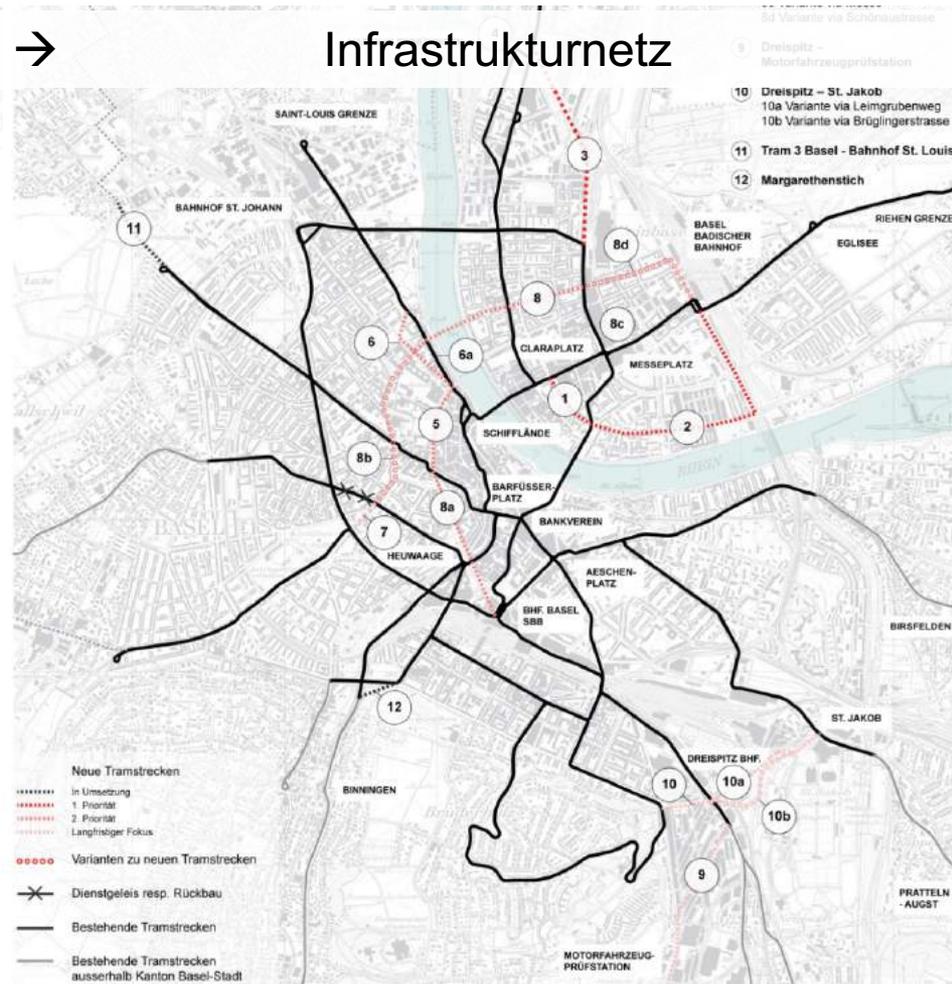
Einleitung (3/4)

Projektauftrag und Ausgangslage Tramnetzentwicklung

Liniennetz



Infrastrukturnetz



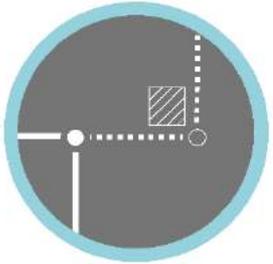
Einleitung (4/4)

Projektorganisationen

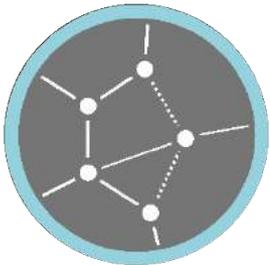
- **Projektorganisation Liniennetzplanung der Tramnetzentwicklung**
 - Partnerschaftliches Projekt BS / BL
 - Mitwirkung der Transportunternehmungen BVB und BLT
 - Einbezug Gemeinden BL: Allschwil, Muttenz
 - Einbezug Kanton SO
 - Einbezug Gemeinden/Planungsverbände D und F
- **Projektorganisation ÖV-Korridor Reinach-Dornach**
 - Partnerschaftliches Projekt BL / SO
 - Mitwirkung der Transportunternehmung BLT
 - Einbezug Birsstadt-Gemeinden Reinach, Dornach, Aesch

Vorgehen Tramnetzentwicklung (1/4)

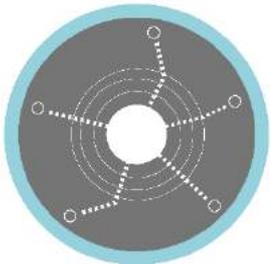
Wirkungsziele (Schwerpunkte)



Entwicklungsgebiete in der Region Basel optimal anbinden



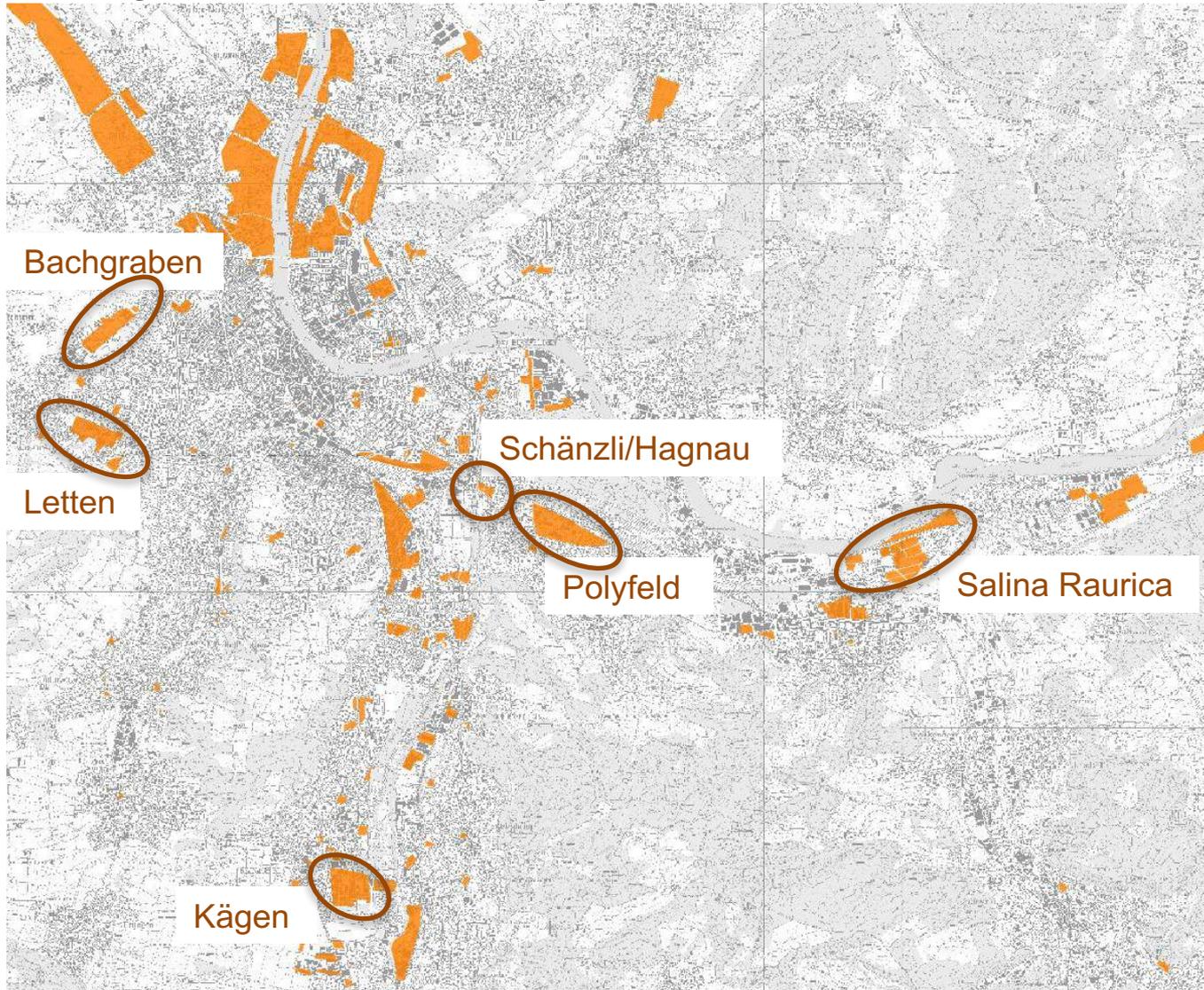
Beschleunigung, Entlastung & Flexibilität im Tramnetz



Ausdehnung in die Agglomeration

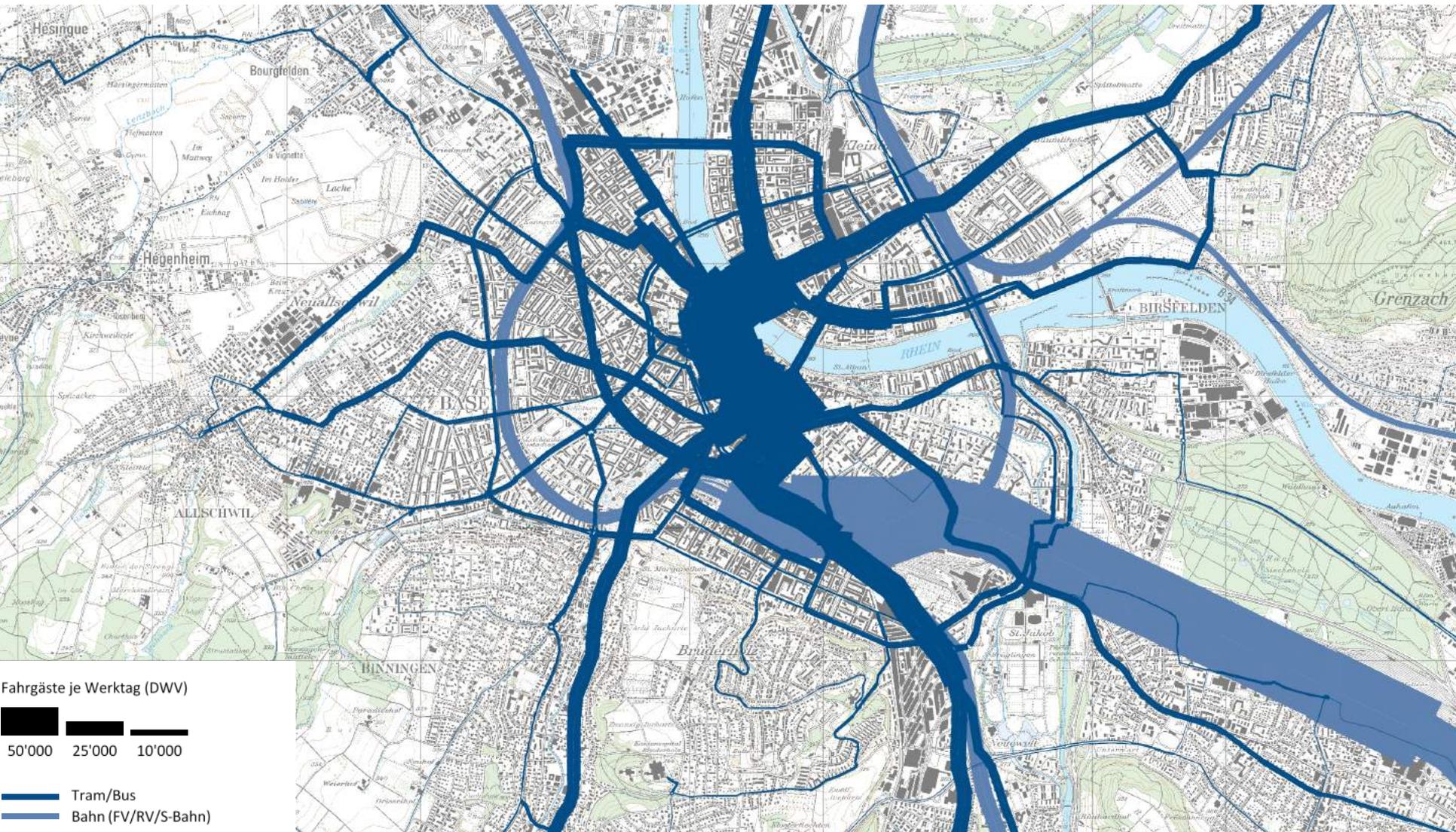
Vorgehen Tramnetzentwicklung (2/4)

Siedlungs- und Arealentwicklung



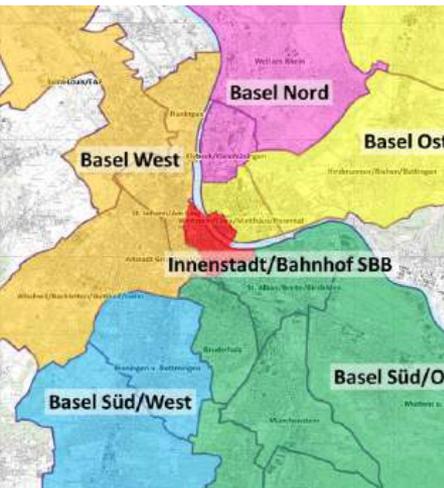
Vorgehen Tramnetzentwicklung (3/4)

Referenzzustand

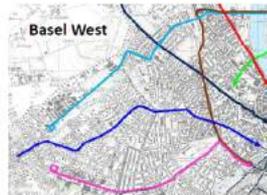


Vorgehen Tramnetzentwicklung (4/4)

Entwicklung Zielnetz und Etappierung



Teilgebiete Bestvarianten



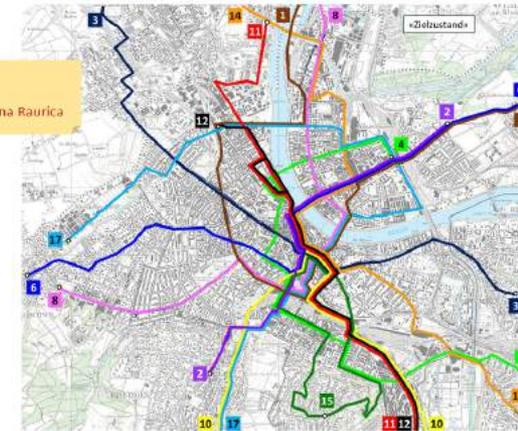
Für Details siehe Unterlagen
Echogruppensitzung vom
12. Dezember 2017



Zielzustand Gesamtnetz Zielzustand (2035-40)

Infrastrukturmassnahmen:

- Tram 30 Kleinbasel
- Tram Pratteln Grüssen-Salina Raurica



Etappierung Etappe 1 (2025)

Infrastrukturmassnahmen:

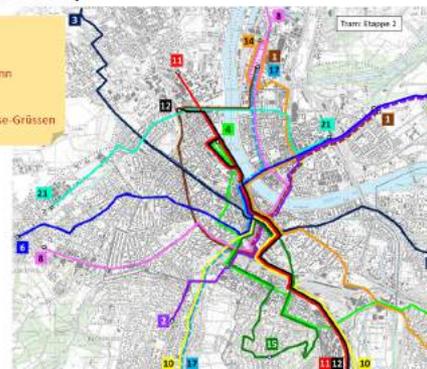
- Tram Petersgraben
- Tram Claragraben
- Tram Klybeck
- Tram 3 Saint-Louis bis Technoport
- Tram 8 Weil am Rhein bis Läubliпарк
- Tram 8 Allschwil-Letten bis Gartenhof
- Wendeschleife Bolltingen



Etappierung Etappe 2 (2025-2030)

Infrastrukturmassnahmen:

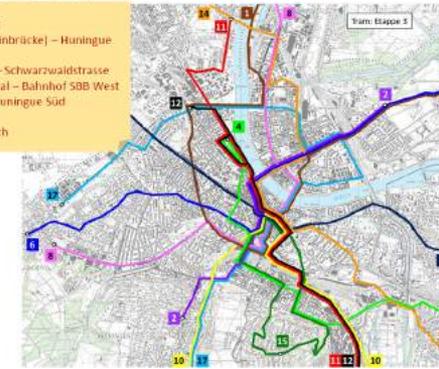
- Tram Spitalstrasse
- Tram 30 Grossbasel
- Tram Bachgraben – St. Johann
- Tram Dreispitz – St. Jakob
- Tram Polyfeld
- Tram Pratteln Bahnhofstrasse-Grüssen



Etappierung Etappe 3 (2030-2035)

Infrastrukturmassnahmen:

- Tram Klybeck – Westquai
- Tram Kleinbünigen (Rheinbrücke) – Hünigues Süd (Bhf St. Louis)
- Tram Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse
- Direktanbindung Leimental – Bahnhof SBB West
- Tram St. Louis Grenze – Hünigues Süd
- Expresstram Linie 17
- Tram 10 Herwil – Dornach



Vorgehen Tram Therwil-Dornach (1/6)

Handlungsbedarf im Korridor Therwil-Reinach-Dornach

- **Verkehrssituation → Lösungsstrategie**

- Verkehrsaufkommen auf der Strasse auf der Achse Therwil – Reinach – Dornach stösst in der Hauptverkehrszeit an die Kapazitätsgrenze
- Bis 2040 weitere Verkehrszunahme aufgrund Siedlungsentwicklungen (Raumkonzept Birsstadt)
- Markante Erhöhung ÖV-Anteil am Gesamtverkehr erforderlich, um die angestrebte Entwicklung zu ermöglichen und in Anlehnung an gesamtverkehrliche Zielsetzung im Agglomerationsprogramm auch angestrebt.

REALITÄT

Radialbeziehungen	ÖV-Anteil 25-30%	MIV stagniert
Tangentialbeziehungen	ÖV-Anteil 5-15%	MIV nimmt zu

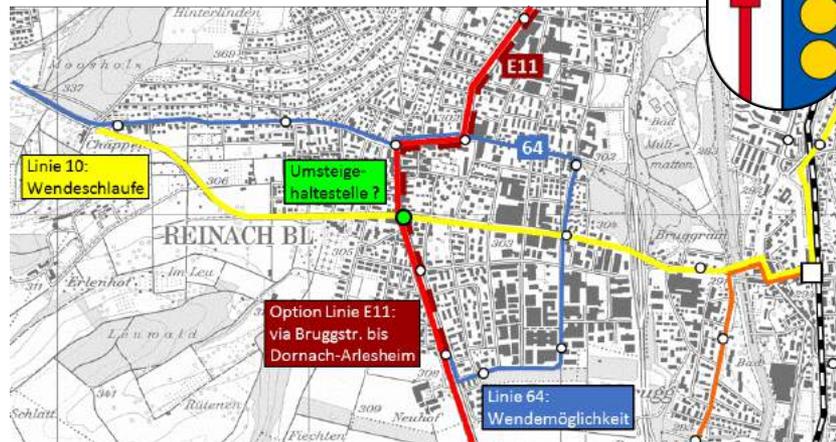
- **Lösungsansatz**

- AP, 3, Teil 5 – Korridor Birstal:
Tramspanne Reinach – Dornach als Massnahme zur Verbesserung des Modal-Splits zugunsten des ÖV bzw. als Beitrag zur Lösung der Kapazitätsprobleme auf der Ost-West-Verbindung Reinach – Dornach. (Ü 36 → FABI/STEP-Projekt)

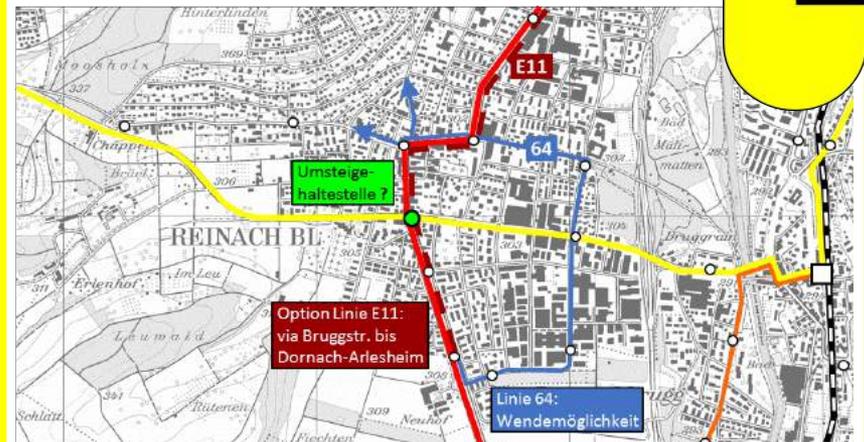
Vorgehen Tram Therwil-Dornach (2/6)

Ansatz 1: ÖV-Achse Bruggstrasse

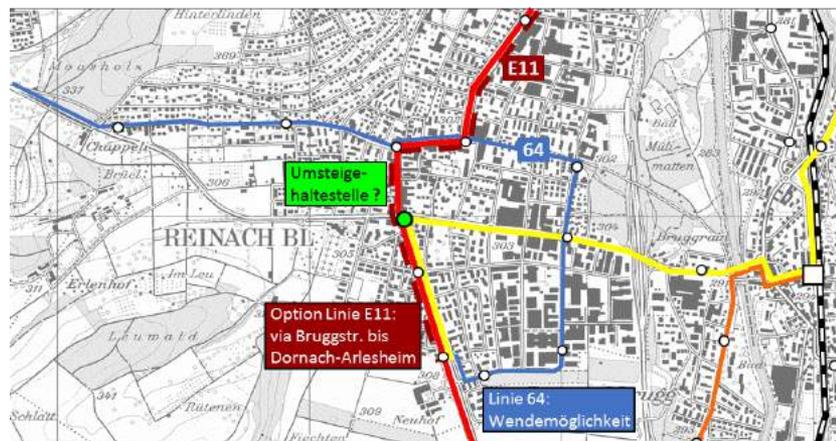
1A1: Tram bis Reinach Chäppeli



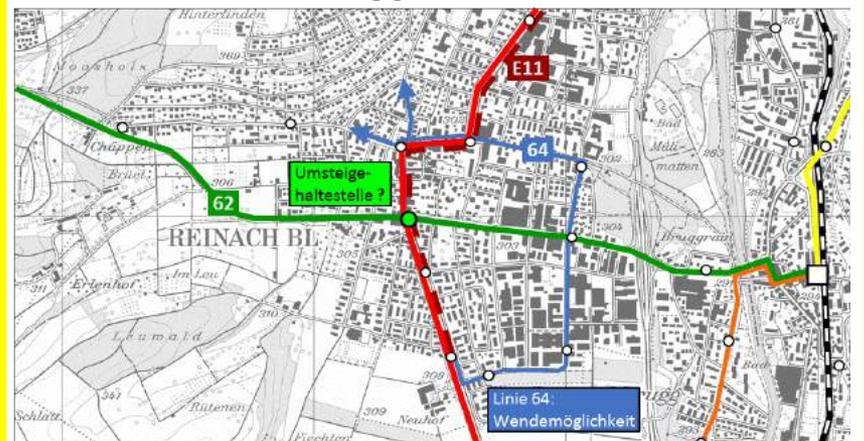
1A2: Tram bis Therwil



1B: Tram bis Reinach Süd



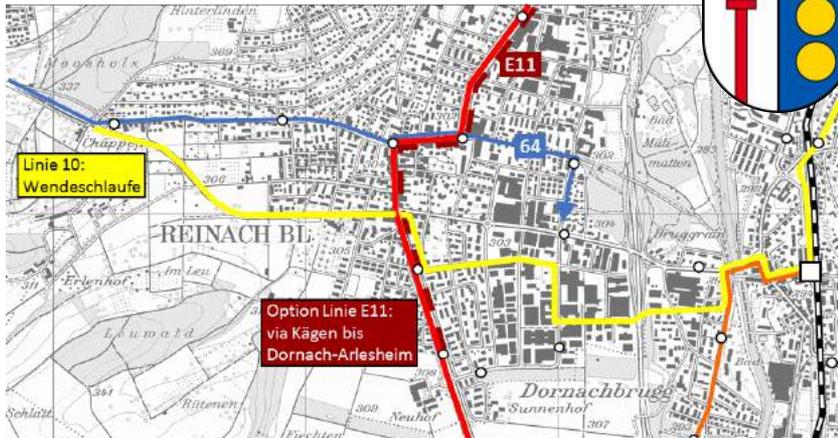
1C: Buskorridor Bruggstr. – Therwil



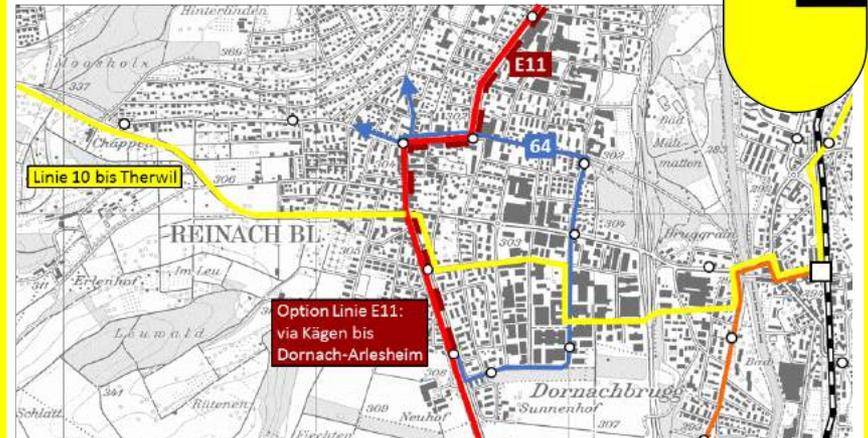
Vorgehen Tram Therwil-Dornach (3/6)

Ansatz 2: ÖV-Achse Kägen

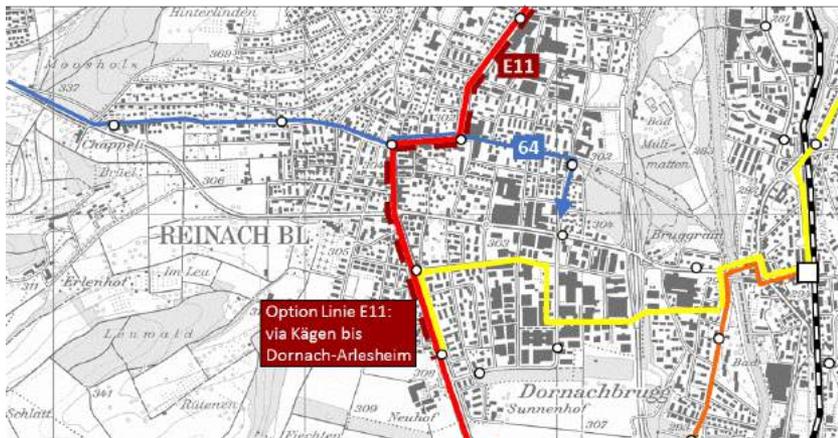
2A1: Tram bis Reinach Chäppeli



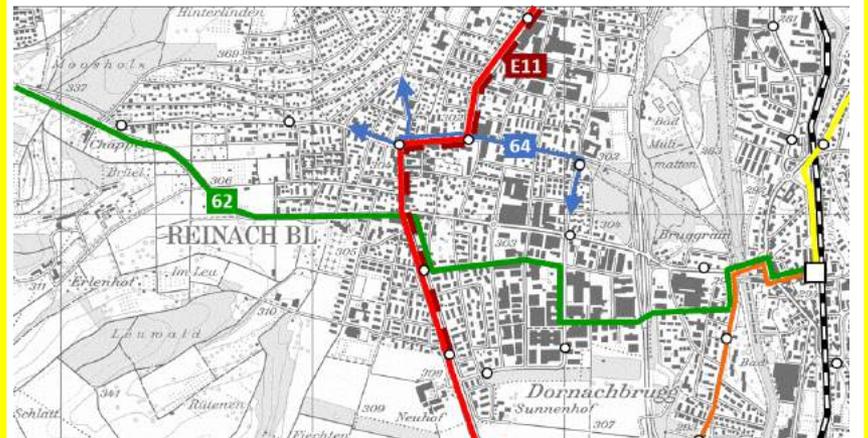
2A2: Tram bis Therwil



2B: Tram bis Reinach Süd



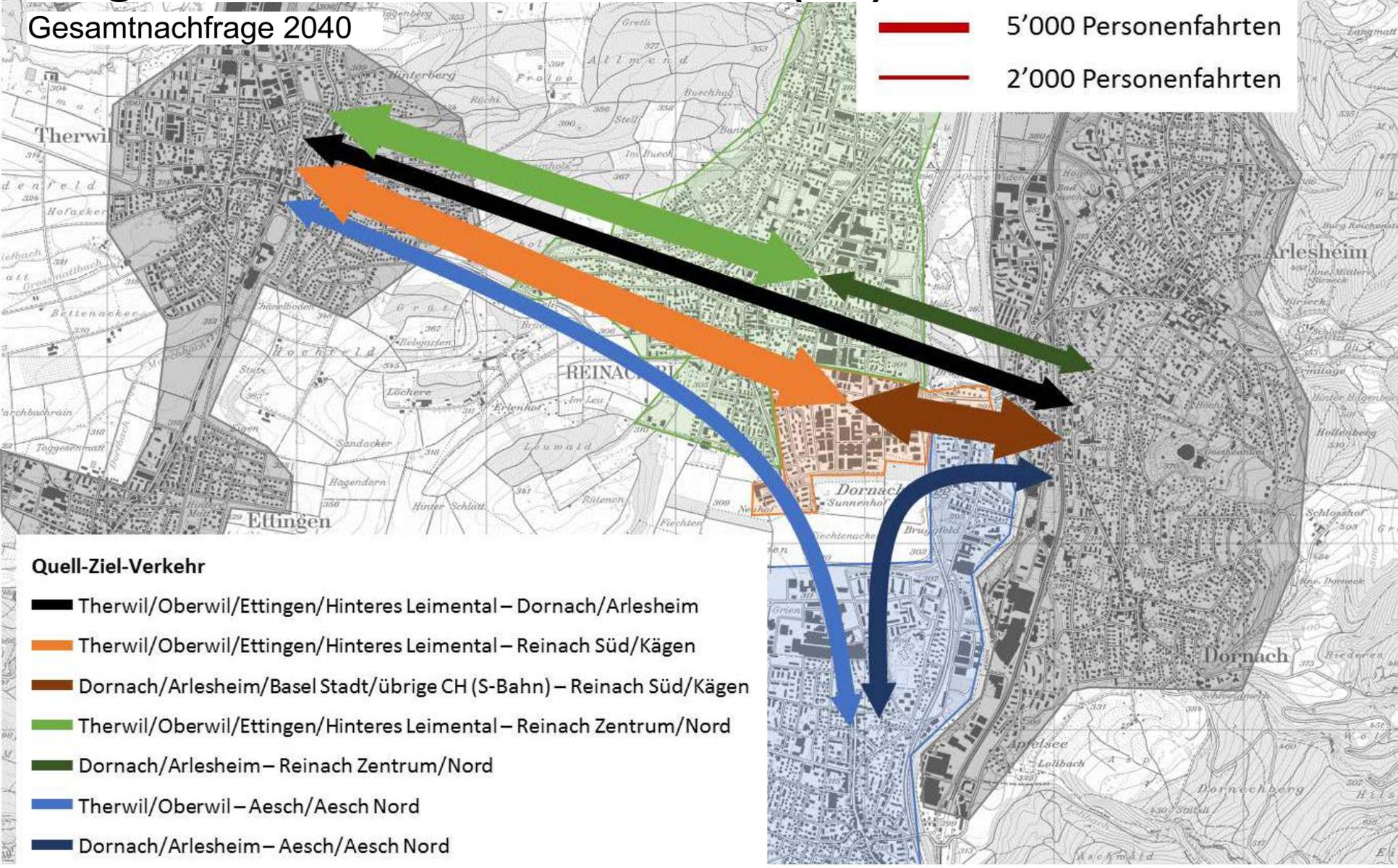
2C: Buskorridor Kägen – Therwil



Vorgehen Tram Therwil-Dornach (4/6)

Gesamtnachfrage 2040

Gesamtnachfrage MIV + ÖV



Quell-Ziel-Verkehr

- Therwil/Oberwil/Ettingen/Hinteres Leimental – Dornach/Arlesheim
- Therwil/Oberwil/Ettingen/Hinteres Leimental – Reinach Süd/Kägen
- Dornach/Arlesheim/Basel Stadt/übrige CH (S-Bahn) – Reinach Süd/Kägen
- Therwil/Oberwil/Ettingen/Hinteres Leimental – Reinach Zentrum/Nord
- Dornach/Arlesheim – Reinach Zentrum/Nord
- Therwil/Oberwil – Aesch/Aesch Nord
- Dornach/Arlesheim – Aesch/Aesch Nord

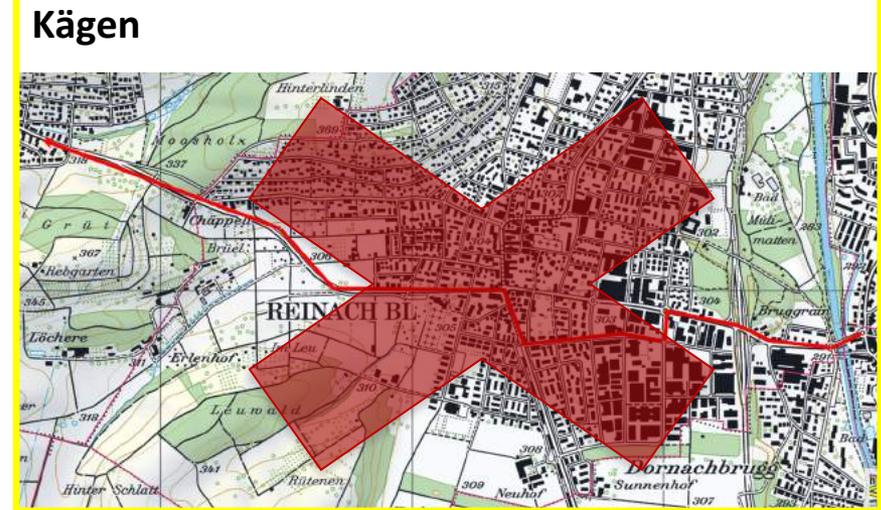
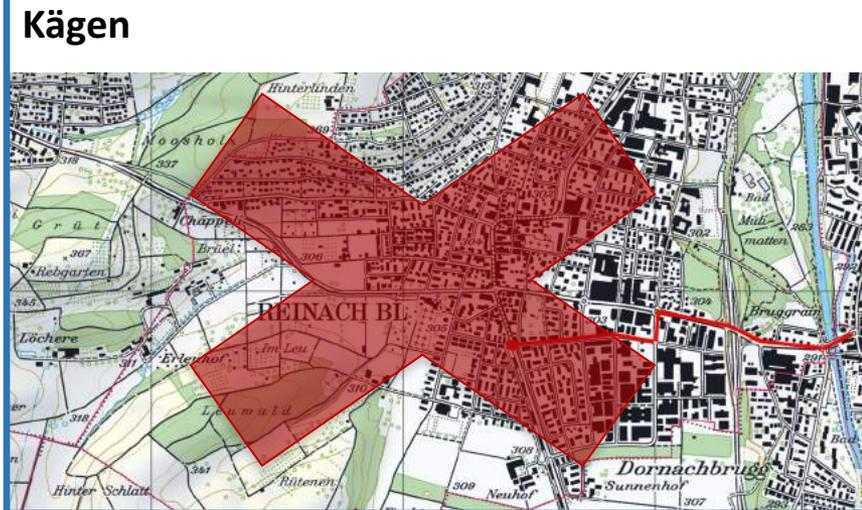
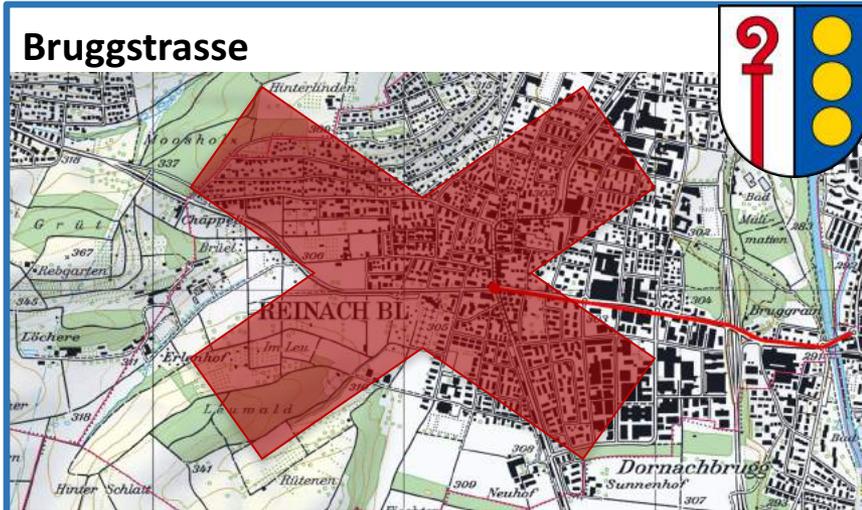
Vorgehen Tram Therwil-Dornach (5/6)

Hauptkenntnisse

- In Bezug auf die Betriebskosten unterscheiden sich die Tram- und Busvarianten nicht massgebend.
- Vorteile Tram gegenüber Bus:
 - Tram kann wegen grösserer Gefässe die Nachfrage der Umsteiger in Dornach-Arlesheim besser abfangen als kleinere Busse (Konzentration auf bestimmte Kurse)
 - grösserer Beitrag zur Abstimmung Siedlungs- und Stadtentwicklung dank «Trambonus»
- Tramkorridor Bruggstrasse ist gegenüber dem Tramkorridor Kägen wegen der ÖV affineren Mischnutzungen zu bevorzugen. Der Beitrag zur Stadtentwicklung in Reinach wird dadurch höher eingeschätzt. Zudem wird dank direkter Linienführung die Ost-West-Achse im ÖV gestärkt.
- Aufgrund des höheren Nachfragepotenzials (bessere Vernetzung bzw. mehr Direktverbindungen auf der Ost-West-Achse) soll das Tram zwingend von Dornach-Arlesheim bis Therwil geführt werden.
- Zentrale Frage bei Bus oder Tram: wie lassen sich die ÖV-Kapazitäten in der Bruggstr. realisieren? Gesamtverkehrskonzept mit aufeinander abgestimmten Teilkonzepten ÖV, MIV und Fuss-/ Veloverkehr erforderlich. ÖV-Massnahmen alleine genügen nicht um eine spürbare Erhöhung des ÖV-Anteils am Gesamtverkehr zu erreichen.

Vorgehen Tram Therwil-Dornach (6/6)

Haupterkenntnisse (Schematisiert)

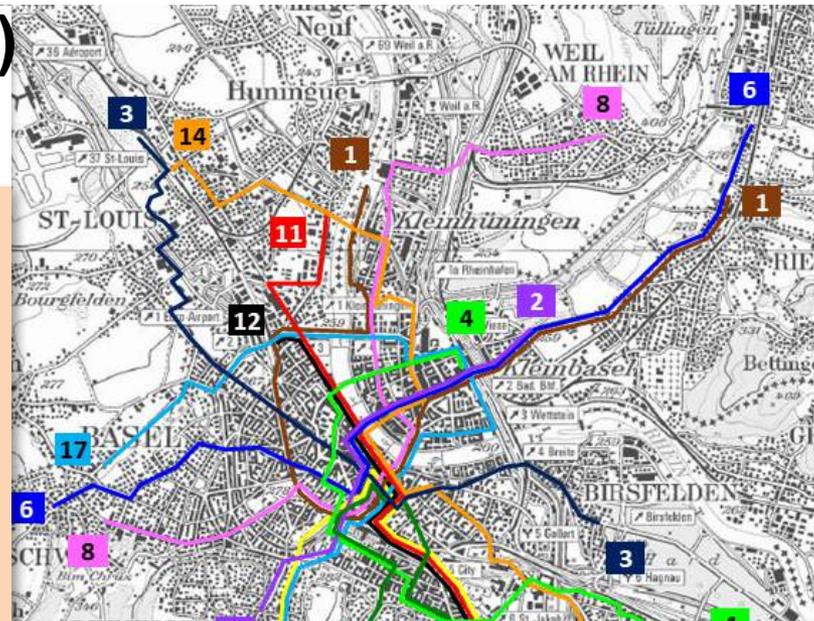


Zielzustand (1/2)

Liniennetz

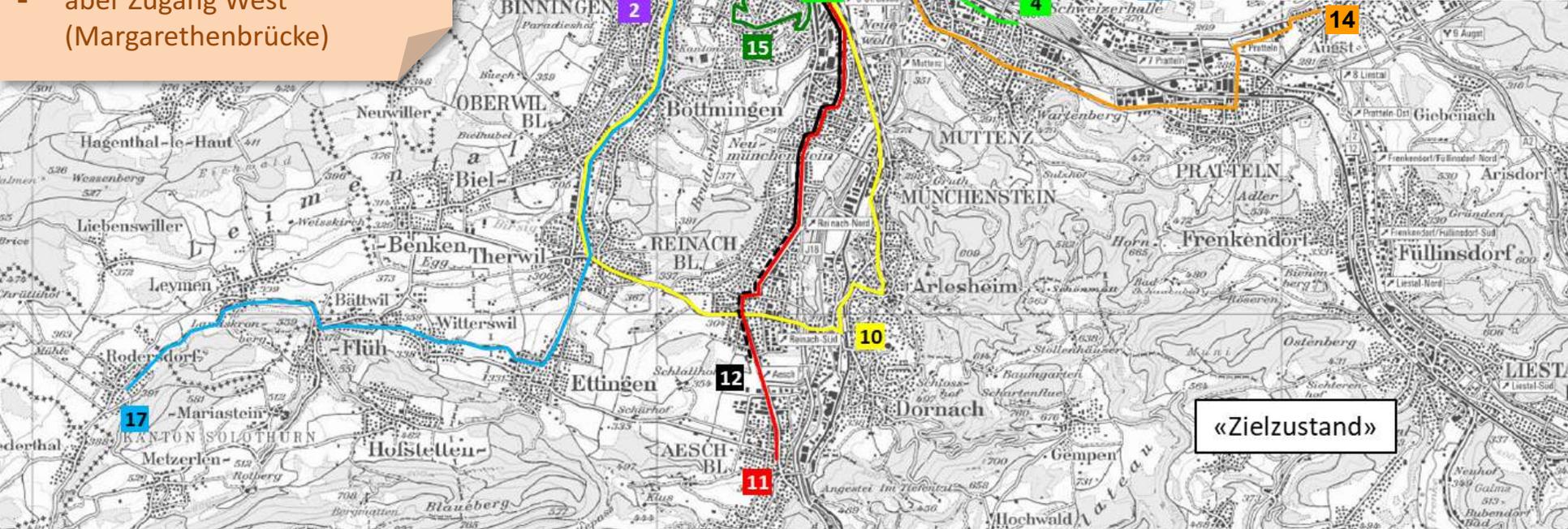
Übergeordnetes Bahnnetz:

- Schienenanbindung EuroAirport (EAP) mit entsprechenden Durchbindungen (gemäss Konzept tireno)
- S-Bahn-Angebot gemäss STEP AS 2025
- kein Herzstück
- aber Zugang West (Margarethenbrücke)



BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION

- 1** Hafen Dreiländereck – Riehen Dorf
- 2** Binningen – Eglisee
- 3** St. Louis – Birsfelden
- 4** Bahnhof Muttenz – Bad. Bahnhof
- 6** Allschwil Dorf – Riehen Grenze
- 8** Allschwil Gartenhof – Weil a. Rhein
- 10** Dornach – Therwil – Dornach
- 11** Huningue Pont – Aesch, Bahnhof
- 12** Bhf. St. Johann – Reinach Süd
- 14** St. Louis Bhf. – Augst Salina Raurica
- 15** Bruderholz – Aeschenpl. – Bruderholz
- 17** Rodersdorf – Bachgraben

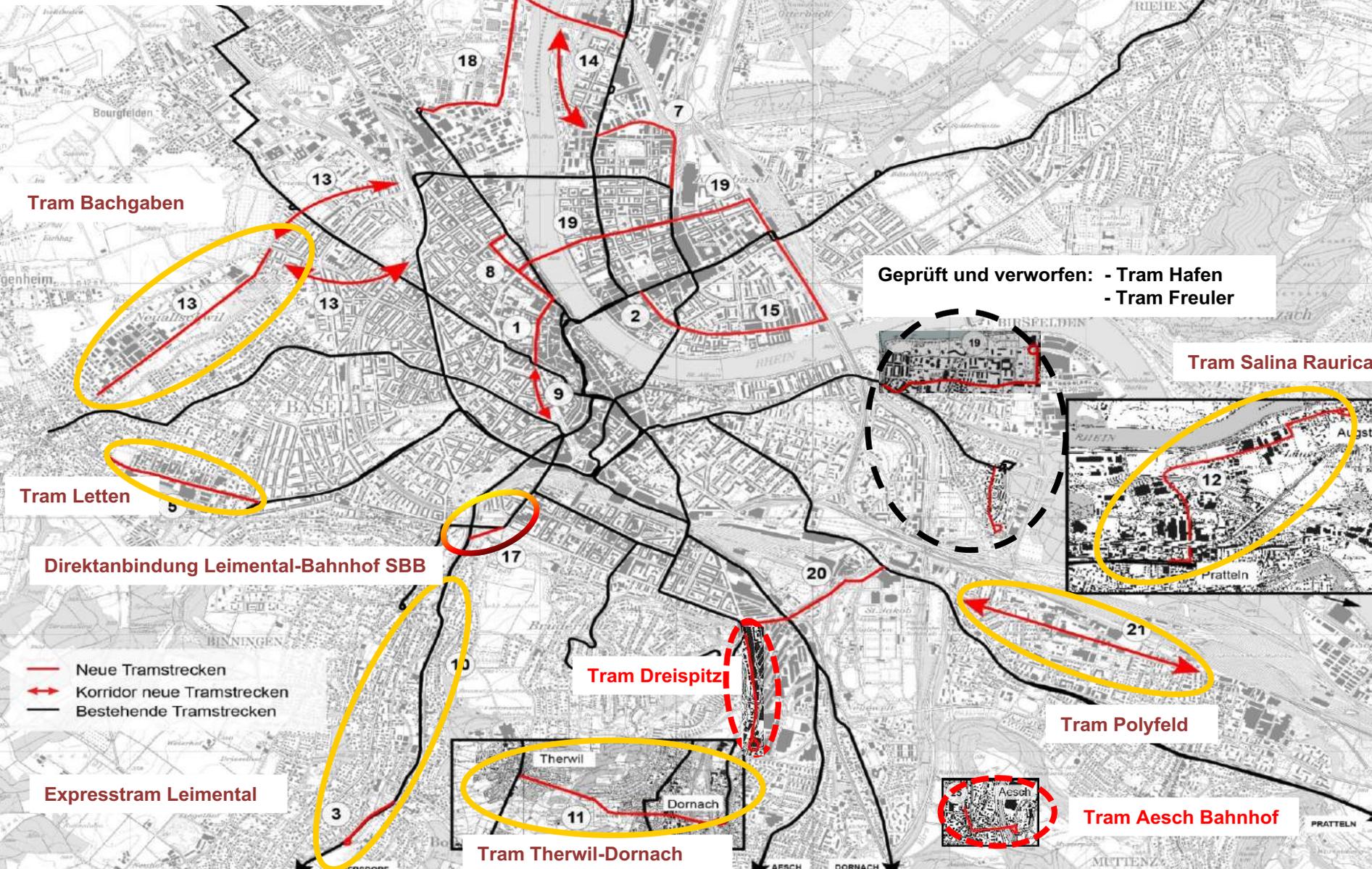


«Zielzustand»

Zielzustand (2/2)

Infrastruktur

Bestandteil Zielnetz 2040 
Projektspeicher 



Tram Bachgaben

Tram Letten

Direktanbindung Leimental-Bahnhof SBB

Expresstram Leimental

Tram Dreispitz

Tram Therwil-Dornach

Geprüft und verworfen: - Tram Hafen
- Tram Freuler

Tram Salina Raurica

Tram Polyfeld

Tram Aesch Bahnhof

-  Neue Tramstrecken
-  Korridor neue Tramstrecken
-  Bestehende Tramstrecken

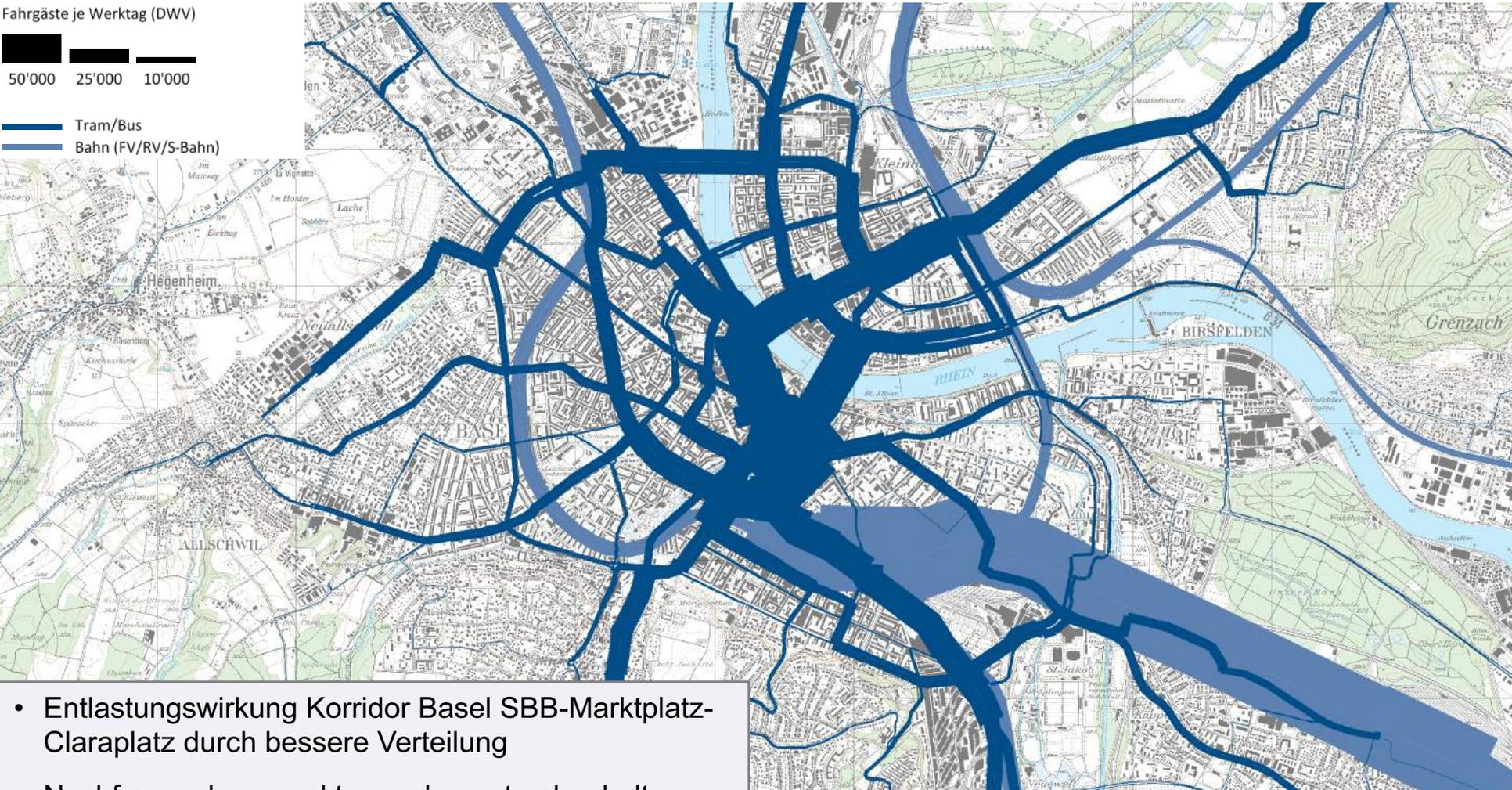
Wirksamkeit im Zielzustand 2040 (1/2)

ÖV-Netzbelastung 2040 mit dem Liniennetz-Zielzustand

Fahrgäste je Werktag (DWV)



 Tram/Bus
 Bahn (FV/RV/S-Bahn)



- Entlastungswirkung Korridor Basel SBB-Marktplatz-Claraplatz durch bessere Verteilung
- Nachfrageschwerpunkte werden gut «abgeholt»
- Einsparung von Reisezeit und Umsteigevorgängen

- Trinationale S-Bahn und Tramnetz Zielzustand 2040 ergänzen sich zu einem effizienten Gesamtsystem

Ausblick (1/2)

Etappierung/Finanzierung

Realisierungshorizonte Aggloprogramm (AP): A: 2024-2027 / B: 2028-2031 / C: später

Realisierungshorizont FABI/STEP AS 2040/45: Gelder ab 2026/2027 für Projekt. + Realis.

Finanzierungsstrategien

AP4	- Tram Letten	A
	- Tram Salina Raurica	A

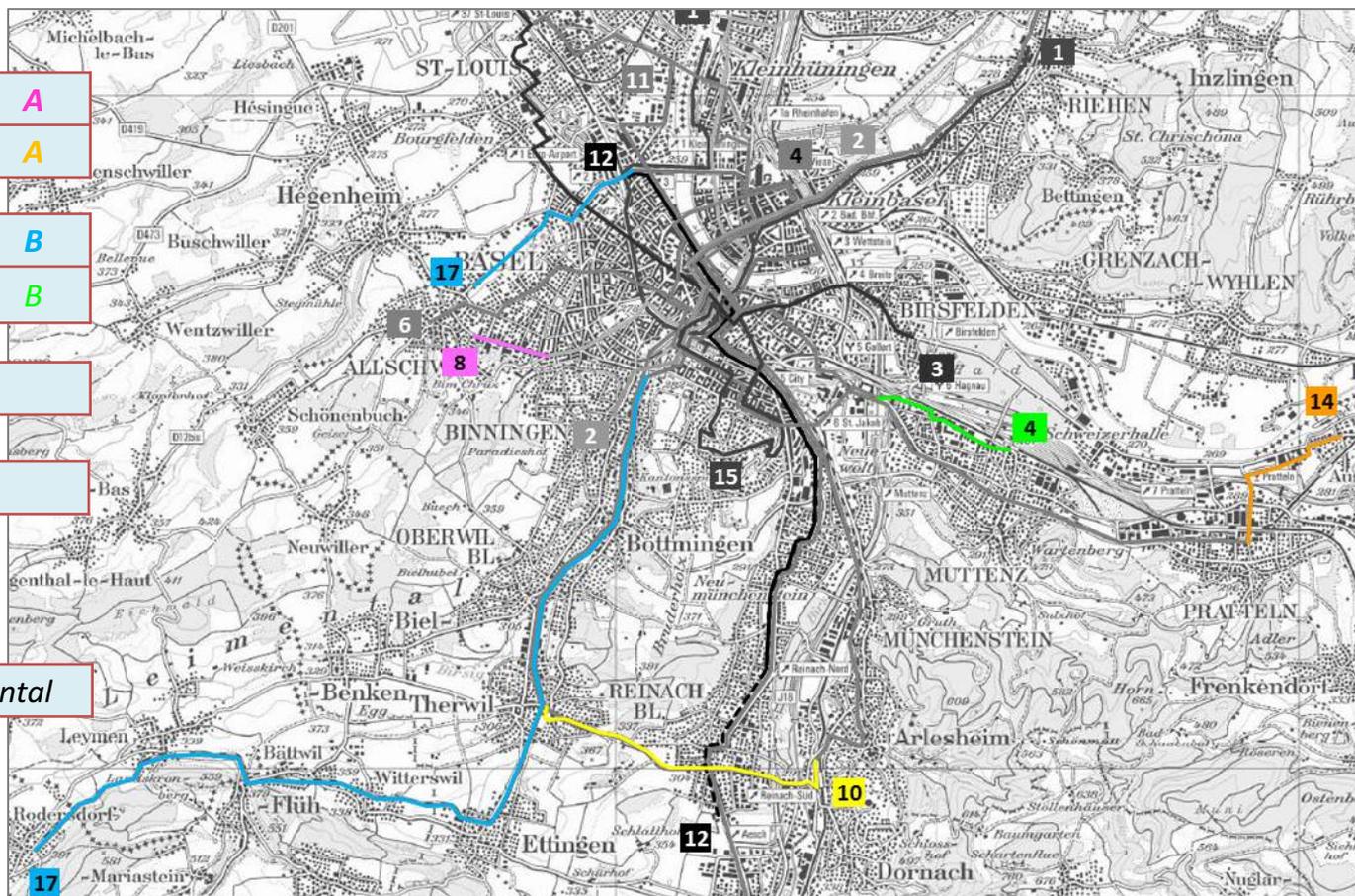
AP4	- Tram Bachgraben	B
	- Tram Polyfeld	B

AS35	- Expresstram Leimental	
-------------	-------------------------	--

AS/AP	- Tram Therwil-Dornach	
--------------	------------------------	--

Finanzierung nicht geklärt

-	- Direktanbindung Leimental	
---	-----------------------------	--



Ausblick (2/2)

Erfolgte Schritte/weiteres Vorgehen

- **Genehmigung und Kommunikation**

- **Kenntnisnahme durch RR Netzdesign 2040** am 24. September 2018
- **Information Bau- und Planungskommission** am 1. November 2018
- **Kommunikation Netzdesign 2040** am 14. Januar 2019 durch eine Medienmitteilung

- **Nächste Planungsschritte**

- **Tram Letten**

Testplanung Binningerstrasse abgeschlossen, Betriebs- und Gestaltungskonzept in Arbeit
ab 2020 Vorprojekt, Bau ab 2025 ermöglichen

- **Tram Salina Raurica**

Konzessionsgesuch ist eingereicht, öffentliche Auflage läuft,
ab 2020 Bauprojekt, Bau ab 2026 ermöglichen

- **Tram Polyfeld**

Machbarkeitsstudie in Arbeit
ab 2020 Betriebs- und Gestaltungskonzept

- **Tram Bachgraben**

Vorinvestitionen Hegenheimerweg
ab Mitte 2019 Korridorstudie BS

- **Tram Therwil-Dornach**

Definition von Angebotsvarianten, die der künftigen Nachfrage gegenübergestellt werden,
ab Mitte 2019 Machbarkeitsstudie

Fragen und Antworten

Besten Dank

