



So sieht die Bottminger BLT-Tramstation samt BLT- und BVB-Busbahnhof heute aus. Neu gibt es rund um den alten Bahnhof rechts oben eine Tramschleife. Rechts vom Kiosk kommt ein Haus weg, ebenso die alte Post links unten mit Bibliothek und Migrolino. Foto: Pino Covino

# «Eine Dorfmitte ist nicht dazu da, ein Tram drehen zu lassen»

**Streit um Bottminger Dorfkern** Der Konflikt um die geplante ÖV-Drehscheibe in Bottmingen flammt erneut auf. Kritiker fürchten eine Verödung des Dorfkerns.

Simon Erlanger

Seit vor zwei Jahren eine von 1155 Personen unterschriebene Petition im Landrat eingereicht wurde, war kaum mehr etwas zu hören von einem der grössten Infrastrukturprojekte des Baselbiets – vom Bau einer BLT-Tramschleife in Bottmingen und von der Erneuerung des dortigen Busbahnhofs. Doch nun hat die Baslerbieter Regierung letzten Montag dem Landrat eine Vorlage zur Bottminger ÖV-Drehscheibe überreicht. Die Kosten betragen 19 Millionen Franken.

Nötig mache den neuen Busbahnhof das Behindertengleichstellungsgesetz. Die Tramschleife benötigen laut der Regierung die Tramlinien 10 und 17 als neue Wendemöglichkeit zur Gewährleistung eines sicheren, flexiblen und wirtschaftlichen Betriebs und zur Weiterentwicklung des Tramangebots. Mit anderen Worten: Weil der Margarethenstich trotz negativem Baslerbieter Volksentscheid wahrscheinlich gebaut wird, muss die BLT die Frequenz erhöhen.

## Tramschleife braucht es auch wegen Margarethenstich

Muss die Tramschleife aber mitten in Bottmingen gebaut werden? Nein, sagt Markus Wahl, Mitglied der Bottminger Gemeindegemeinschaft und Vizepräsident des Bauausschusses: «Ein Dorf ist nicht dazu da, ein Tram drehen zu lassen und damit ein verkehrstechnisches Problem zu lösen», so Wahl. «In einer Dorfmitte muss das Dorfleben erste Priorität haben. In Bottmingen bedeuten aber Tramschleife und Busbahnhof die Verwüstung und die Verödung der historischen Dorfmitte, der so für Jahrzehnte jegliches Entwicklungspotenzial genommen wird.»

In Aesch habe man rund um die dortige BLT-Tramschleife noch Geschäfte ansiedeln können. Das sei im aktuellen Bottminger Projekt aber nicht vorgesehen. «Bei uns hat man das nicht gemacht. Im Gegenteil: Bei uns werden sogar existierende Gebäude abgerissen! Damit geben BLT, Kanton und auch der Gemeinderat einer technischen Lösung den Vorzug und stellen diese über die Entwicklungschancen von Bottmingen.» Konkret geht es um das Gebäude an der Schlossgasse 10 mit Migrolino, Postagentur und Bibliothek. Das Haus muss dem Busterminal weichen. Der Gemeinderat verspricht zwar Ersatz, ist aber noch wenig konkret.

## Das Zentrum bald ohne Geschäfte?

Gegenüber früheren Projektvorschlägen sei der aktuelle Entwurf nochmals eine Verschlechterung, betont Markus Wahl. Gebäude, die früher noch in den Plänen auftauchten, sind nun weg: «Der Kanton und die BLT toppen nun alles. So gibt es beim Busbahnhof von der Schlossgasse 16 bis zum Bottminger Kreisel kein Geschäft mehr.»

Unnötig sei auch das neue Trottoir entlang der Schlossmauer. Bisher führte der Weg durch den Schlossgarten. «Dieses Trottoir, samt zwei Strassensperren, einer neuen Bushaltestelle sowie nochmals einem Trottoir, kreieren eine mindestens dreispurige Asphaltpiste. Die Schlossgasse wird so zur Schlosspiste», sagt Wahl. Schräg gegenüber bei der neuen Tramschleife werde es zudem keinen Laden geben. Auch dort werde ein Gebäude abgerissen. «Das ganze Projekt wird für Bottmingen null öffentlichen Wert haben, ausser zum Umsteigen und zum Rangieren der BLT-Fahrzeuge», so Wahl.

Nun soll das ganze Areal aber begrünt werden. Der Busbahnhof erhält sogar einen kleinen Park. Bei der Tramschleife werden Bäume gepflanzt. Das sei nicht nachhaltig, meint Markus Wahl: «Ich glaube, dass die Bäume bei der Tramschleife und auf den Perrons früher oder später gerodet werden, wie das etwa in Ettlingen geschehen ist. Bäume so nahe an Bussen und Trams, das geht für gewöhnlich wegen des grossen Pflegeaufwands nicht, alleine schon weil sie in die Höhe wachsen und dabei mit den Tramboblenleitungen in Konflikt kommen.»

Die Grünzonen dienen einzig dazu, das Projekt besser zu verkaufen: «Das Grün täuscht darüber hinweg, dass mit Tramschleife und Busbahnhof in der geplanten Form die Chance für ein lebendiges Bottminger Dorfkern auf immer und ewig beendet wird. Dies ist ein Akt von Greenwashing», meint Wahl. Der Gemeinderat nehme die Interessen Bottmings nicht wahr und erstare vor Kanton und BLT wie ein Frosch vor der Schlange: «Wir brauchen einen belebten Dorfkern, nicht eine ÖV-Wüste. Aber der Gemeinderat hört nicht auf Einwände und Anregungen aus der Bau- und der Gemeindegemeinschaft», so Markus Wahl.

Wie stellt sich nun der Bottminger Gemeinderat zur Kritik? Auf Nachfrage antwortet der Öffentlichkeitsverantwortliche Andreas Jahn im Namen des Gemeindepäsidenten Christian Caderas. Er verweist auf einen Beschluss vom Januar 2023, in dem der Gemeinderat das Kantonsprojekt grundsätzlich unterstützt und die Vorteile einer Tramwendschleife mitten im Dorf betont. Das Gremium hob damals aber auch hervor, dass man es als sehr wichtig erachtet, dass sich die Bevölkerung ein-

bringen kann. Das sei seither geschehen, so Andreas Jahn: «Diese Mitwirkung war am Dialog- und Infoanlass vom 27. März 2023, beim sogenannten Open Office im November 2023, beim erneuten Infoanlass vom 10. Juni 2024 und beim Mitwirkungsanlass vom 15. Juni 2024 möglich.» Bis Juli 2024 habe dann der Kanton einen formellen Mitwirkungsbericht erstellen lassen, bei dem sich die Gemeinde im Sinne der Bevölkerung eingebracht habe.

## Gemeinderat sieht bei Tramschleife Vorteile

Was die Bevölkerung aber wirklich wolle, sei nach wie vor unklar, sagen die Kritiker: «Es gibt zwar einen öffentlichen Mitwirkungsprozess, im Gemeindeparlament wurde die Angelegenheit bis jetzt aber nicht traktantiert und diskutiert», so Markus Wahl. Er sei nicht grundsätzlich gegen die Pläne der BLT und des Kantons: «Im Kontext des Margarethenstichs braucht es eine Tramschleife. Aber eine solche Schleife kann auch ausserhalb des Dorfkerns gebaut werden.»

Infrastrukturmassnahmen wegen des Margarethenstichs dürften nicht auf dem Buckel des Dorfkerns von Bottmingen ausgetragen werden. Das sei nicht der Fall, betont der Gemeinderat, der für das Areal eine städtebauliche Weiterentwicklung mit grosser Aufenthaltsqualität erwartet. Das entspreche der Leitlinie zur Gemeindeentwicklung von 2018: «Den Dorfkern sehen wir künftig als Ort, wo wir uns alle gerne begegnen, treffen und aufhalten – und kleinere oder spezielle Einkäufe tätigen möchten.»

Die Kontroverse um die Zukunft des Dorfkerns geht also weiter. Nun liegt der Ball beim Landrat.

## Am Riehenring verliert das Tram sein eigenes Trasse

**Umgestaltung mit Folgen** Die Basler Regierung will mehr Aufenthaltsqualität an der Hauptverkehrsachse bei der Messe.

Der Riehenring soll umgebaut werden. Anlass sind die nötige Erneuerung von Tramgleisen und Strassenbelägen sowie die behindertengerechte Umgestaltung der Tramhaltestellen. Im Zuge will der Kanton auch die Aufenthaltsqualität verbessern, unter anderem durch Entsiegelung und Begrünung eines Teils der bestehenden Strasse. Die Kosten für die Erneuerung des rund 600 Meter langen Abschnitts zwischen Drahtzugstrasse und Brombacherstrasse sollen 25,6 Millionen Franken betragen.

Ein zentrales Element ist die Zusammenlegung der Tramhaltestellen Riehenring und Musical Theater. Damit verkürze sich die Fahrzeit der Tramlinie 14 und einer möglichen künftigen Tramlinie ins Klybeck um 20 bis 30 Sekunden, heisst es im Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Uvek) des Grossen Rates. Die neue Haltestelle verbessere zudem die Erschliessung der Wohngebiete an der Feldbergstrasse und beim Erlentplatz. Das Musical-Theater bleibe mit einer Distanz von maximal 180 Metern zur nächsten Haltestelle sehr gut erschlossen.

Eine wesentliche Änderung betrifft das Tramtrassees: Statt eines markierten Eigentrassees ist ein sogenanntes zeitliches Eigentrassee vorgesehen. Dabei wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) an Lichtsignalanlagen zurückgehalten, damit das Tram zwischen den Haltestellen als «Pulkführer» fahren kann. So werde Platz für Velomassnahmen und mehr Grün geschaffen, schreibt die Kommission.

## Riehenring erhält neue Bäume

Der Riehenring sei eine Hauptverkehrsstrasse, die auch als Life-Line-Achse und für Ausnahmetransporte diene. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Die Möglichkeit, den MIV nur noch in eine Fahrtrichtung zuzulassen, sei deshalb weder in der Vorstudie noch im Vorprojekt in Betracht gezogen worden.

Die Zahl der Autoparkplätze nimmt mit dem Projekt von 47 auf 35 ab. In der blauen Zone verbleiben noch 24 statt bisher 40 Parkplätze. Dafür werden mehr Güterumschlagplätze eingerichtet – sieben statt bisher zwei. Die Kommission hält eine zeitlich differenzierte Nutzung der Güterumschlagplätze für sinnvoll: Nachts könnten diese ana-

log zu Parkplätzen in der blauen Zone mit Anwohnerparkkarte genutzt werden.

In Zukunft dürften aber weitere Parkplätze im Quartier verschwinden: Weil im Rahmen der Überbauung des Areals der Messehalle 3 ein Quartierparking mit etwa 150 Parkplätzen gebaut werden soll, verlangt das Gesetz, dass mindestens 95 Prozent der neu entstehenden Parkplätze im Umkreis von 500 Metern auf der Allmend aufzuheben oder umzunutzen sind. Laut Uvek-Bericht gibt es im 500-Meter-Radius aber noch genügend Parkplätze, die man aufheben könnte: «Das Umnutzungspotenzial für Klimaadaptionsmassnahmen und für Superblocks liegt gemäss der Verwaltung im betreffenden Radius bei etwa 300 Parkplätzen.»

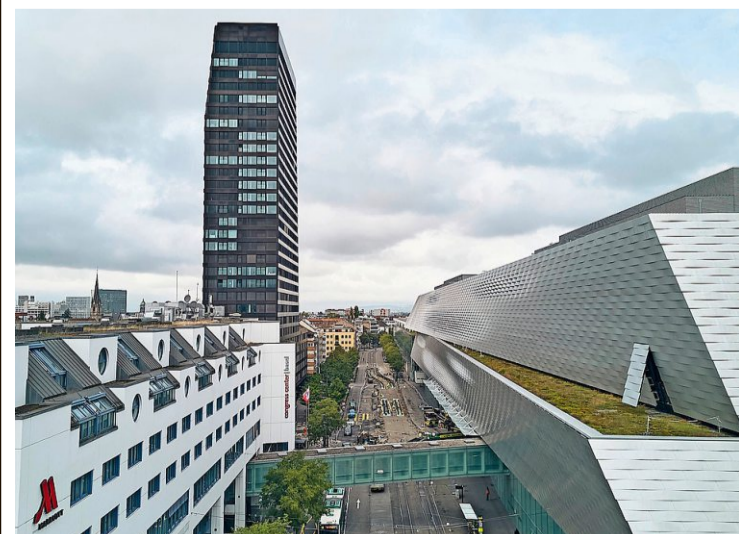
## Nachts gilt am Riehenring Tempo 30, auch für das Tram

Die Zahl der Bäume am Riehenring steigt gemäss Ratschlag von 68 auf 80. Vier bestehende Bäume müssen gefällt werden, dafür werden 16 neue gepflanzt. Die Kommission hat abgeklärt, ob weitere Bäume gepflanzt werden könnten, und hat im Abschnitt Feldbergstrasse–Brombacherstrasse acht Stellen ausgemacht. Für acht weitere Bäume müssten aber nochmals 16 Parkplätze aufgehoben werden. Der Planung liege jedoch die «1:1-Regel» zugrunde. Das heisst: Ein Parkplatz soll nur dann aufgehoben, wenn dafür mindestens ein Baum gepflanzt werden könne. Daher wird auf diese acht Bäume verzichtet.

Beim Veloverkehr sieht das Projekt durchgehende Velostreifen in beide Fahrrichtungen vor. Um sogenannte Dooring-Unfälle zu verhindern, wird der Abstand zwischen Parkplatzmarkierung und Velostreifen von 0,5 auf 0,75 Meter erhöht.

Zur Lärmreduktion ist im Riehenring ein lärmindernder Belag vorgesehen. Zusätzlich soll in der Nacht ab 22 Uhr im ganzen Projektperimeter künftig Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer gelten, also auch für das Tram. Die künftig erlaubte Fahrgeschwindigkeit habe aber keinen Einfluss auf die bauliche Gestaltung des Riehenrings, hält die Kommission fest. Sie beantragt dem Grossen Rat mit 13 zu 0 Stimmen, der Ausgabenbewilligung zuzustimmen.

Alexander Müller



Der Riehenring soll neu gestaltet werden. Dafür müssen Parkplätze weichen. Foto: Lucia Hunziker