



Optimierung Busangebot Bachgraben

Schlussdokumentation der Arbeitsgruppe

7. Februar 2024

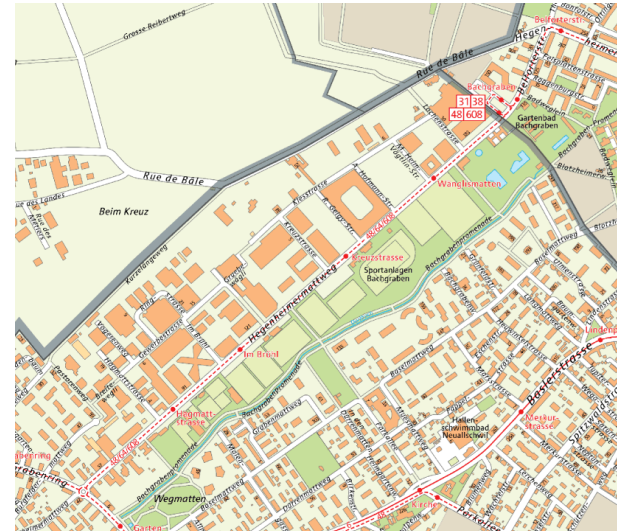
Dominic Wyler, ÖV BL

Alexander Hetzel, Gemeinde Allschwil

Christian Boos, BLT

Bernd Winter und Kai Schlotthauer, BVB

Julia Harms, MOB-ÖV BS (ff)



Inhalt

1. Anlass und Hintergrund
2. Verbesserungspotenzial ÖV
3. Optimierungsvarianten inkl. Takte und Betriebszeiten
4. Bewertung
5. Empfehlung der Arbeitsgruppe
6. Diverses
7. Weiteres Vorgehen

Anmerkung: Diese Schlussdokumentation fasst nur die wichtigsten Inhalte der Aktennotizen und Folienpräsentationen der drei Arbeitsgruppensitzungen zusammen, mehr Details sind in den jeweiligen Unterlagen ersichtlich

Anlass und Hintergrund

Anlass und Hintergrund

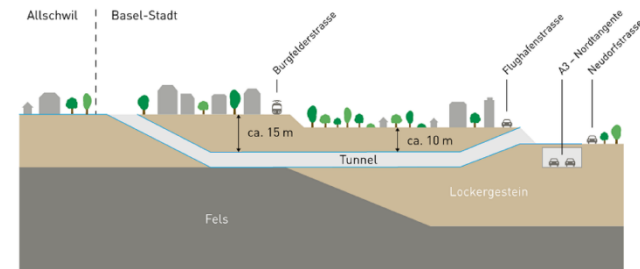
Entwicklungsgebiet Bachgraben

«Zu den aktuell etwa 4'300 Arbeitsplätzen werden - rascher als erwartet - allein bis Ende 2023 weitere 4'000 erwartet. Damit werden rund zwei Drittel des Nutzungspotenzials im Bachgraben erreicht sein.»
(baselland.ch)

Schlüsselprojekte Verkehrsanbindung:

- Zubringer Bachgraben (ZUBA)
- Tram Bachgraben
- Velorouten
- weitere flankierende Massnahmen

→ Koordinationsplattform KoBa: Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben

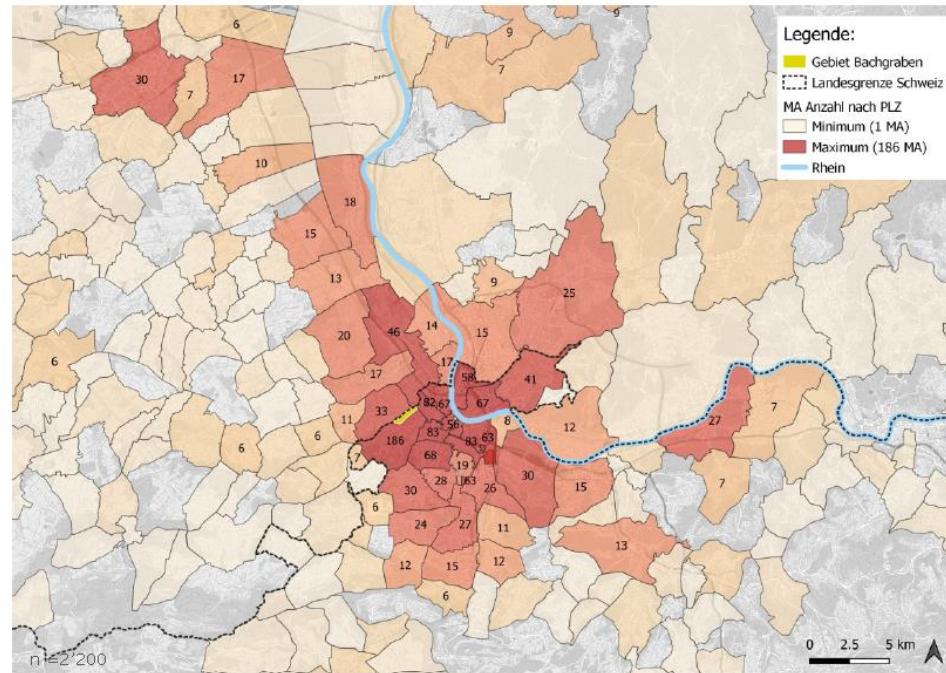
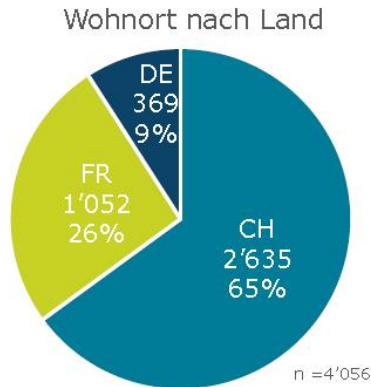


Anlass und Hintergrund

Entwicklungsgebiet Bachgraben: ca. Verdoppelung untenstehende Zahlen bis 2023

Aktualisierung Grundlageninformationen zum Verkehr

Wohnorte: Verteilung nach Postleitzahlen und Land



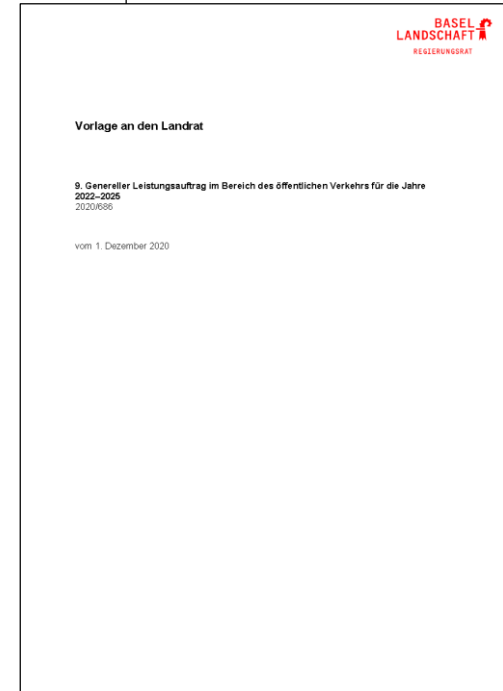
Anlass und Hintergrund

ÖV-Programm 2026-2028 und 10. GLA BL

- einmalig nur für 3 Jahre – danach wieder 4 Jahre
- BS: «Klimafreundlich ans Ziel» gemäss Mobilitätsstrategie
- → neu in BS: detailliertere Finanzen – Aufzeigen jährlicher Änderungen

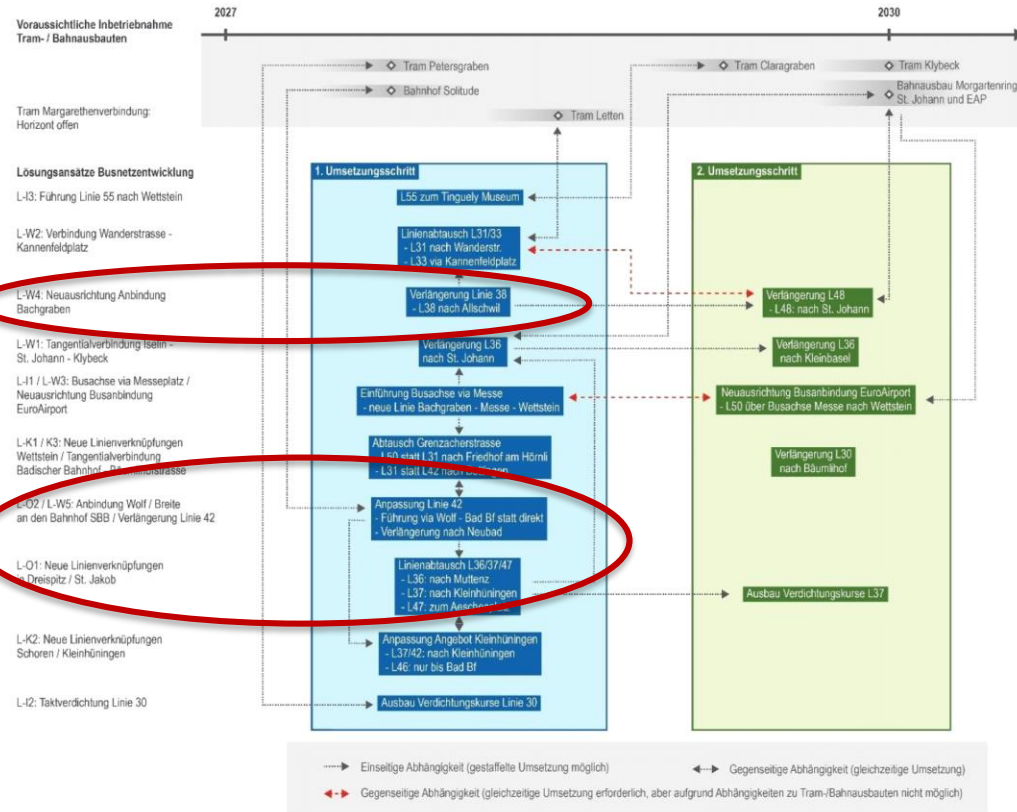
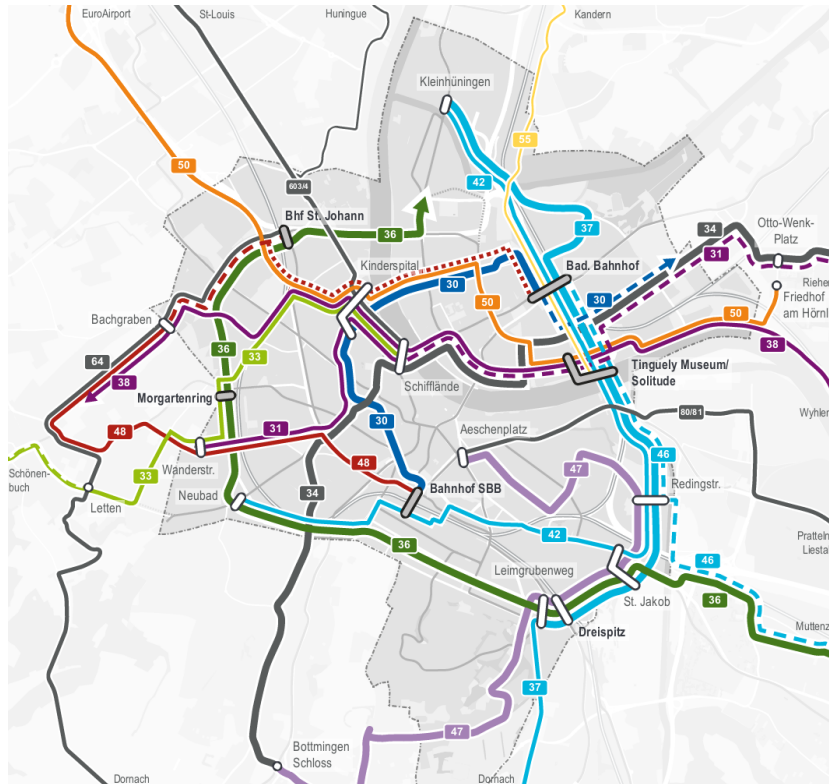
Gemeinsame Inhalte GLA / ÖV-Programm

- Optimierung Bus Bachgraben
- Buskonzept Basel Ost (L36, L37/47, L42)
- Buskonzept Birsstadt Süd (L64)
- Ev. Tram Margarethenverbindung
- 15'-Takt Basel–Liestal (inkl. RoMa)
- 30'-Takt Basel–Delémont–Biel(–Lausanne) im FV

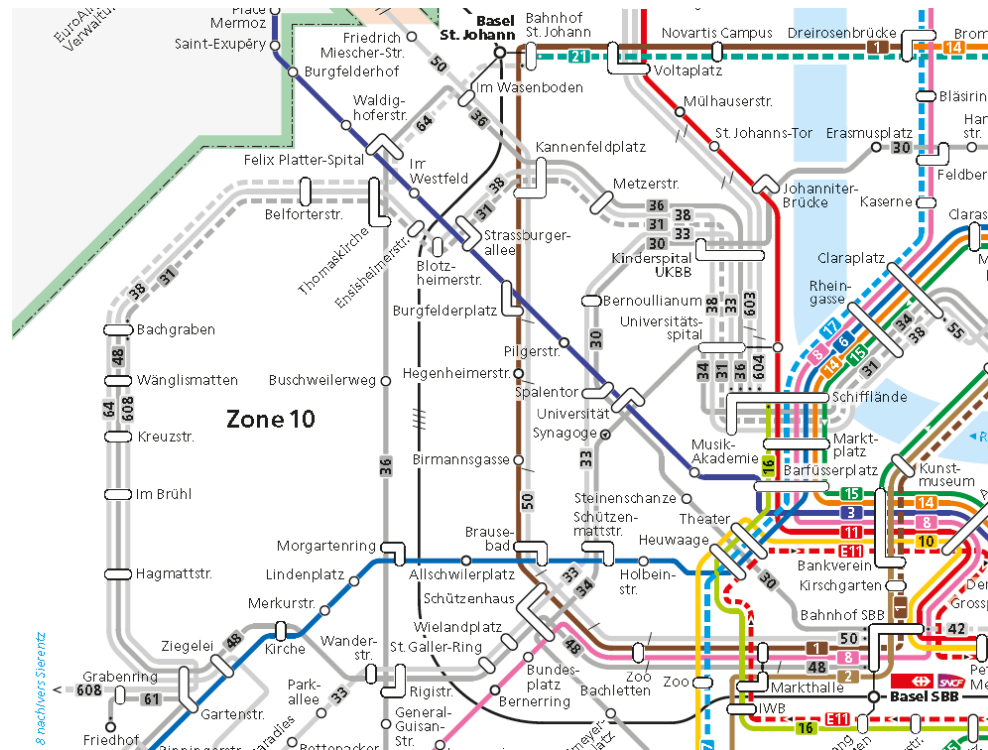


Anlass und Hintergrund

Strategische Busnetzentwicklung 2030



Status quo: ÖV Bachgraben



(Auswertung Auslastungszahlen
siehe Unterlagen der 1.
Arbeitsgruppensitzung)

Verbesserungspotenzial ÖV Bachgraben

Verbesserungspotenzial ÖV Bachgraben

- Kein Angebot heute nach 20 Uhr in Richtung Stadt und Bahnhof SBB (in Richtung Allschwil ½-Takt mit L64) -> wird Mo-Sa mit FP 2024 behoben (L38/48 30'-Takt)
- L48 verkehrt nicht am Sonntag tagsüber und abends
- In Richtung Bahnhof SBB heute nur ¼-Stunden-Takt tagsüber; erst ab Haltestelle Bachgraben in Richtung Stadt heute gutes Angebot in HVZ mit 7.5'-Takt
- Fehlende Weiterführung ab Bahnhof St. Johann in Richtung Kleinbasel (Tramvorläufer, fehlende Attraktivität zur öV-Nutzung für Pendler nördlich des Rheins)
- Fahrplan L64 nicht abgestimmt mit Zuganschlüssen am Bahnhof St. Johann
- L64 und L21 untereinander nicht abgestimmt am Bahnhof St. Johann -> beide Linien haben bisher andere Abhängigkeiten
- Kapazitäten reichen heute grundsätzlich aus, Verdichtung wäre Komfort- und Attraktivitätsfrage -> Überangebot vermeiden

Verbesserungspotenzial ÖV Bachgraben

Allschwil allgemein

- Randbedingung Allschwil: Forderung aus der Politik, dass der Friedhof angebunden sein muss, unabhängig von Richtung und Linie
- Sicht BL: Linie 64 muss nicht zwingend in den Bachgraben verkehren, aber mindestens bis Allschwil
- Sicht BLT: Verbindung Dornach – Therwil - Oberwil (Leimental) – Bachgraben sollte bestehen bleiben >> Arbeitsplätze und Sportanlagen
- L33 kein Bedarf Taktänderung Schönenbuch/Allschwil
- L61 Überprüfung i.Z. mit Tram Letten

Verbesserungspotenzial ÖV Bachgraben

Raum Bachgraben – Bahnhof SBB

- Spätangebot wird ab Fahrplan 2024 eingeführt (30'-Takt i.Z. mit L38)
- mindestens zu den HVZ wäre eine Taktverdichtung zum 7.5'-Takt sinnvoll, um die Züge am Bahnhof SBB besser abzuholen und Wartezeiten zu verkleinern
-> z.B. Verlängerung L31 in HVZ bis Bahnhof SBB
- Ausdehnung Betriebszeiten L48 auf Sonntag prüfen

Verbesserungspotenzial ÖV Bachgraben

Raum Bachgraben – Bahnhof St. Johann (- Badischer Bahnhof)

- Busverbindung als Nordtangente vom Bachgraben via Bahnhof St. Johann und Kleinbasel bis Badischer Bahnhof wäre attraktiv und dient als Tramvorläufer (Anschlüsse von Riehen, Züge aus Deutschland, Linie 8 aus Weil, Distribusse aus SLA, Züge aus Mulhouse, Tram 3 aus Saint-Louis); L48 würde sich dazu eignen – L21 könnte damit ersetzt werden;
- Der Fahrplan der am Bahnhof St. Johann haltenden Buslinie muss zwingend besser auf die Zugankünfte-/abfahrten abgestimmt sein, ebenso auf die Anschlüsse am Bad Bf
- Linie soll als schnelle Tangentiallinie die Reisegeschwindigkeit erhöhen
- Ausbau zu 7.5'-Takt prüfen
- Wendemöglichkeit oder Verknüpfung mit anderen Linien am Bad Bf zu prüfen

Verbesserungspotenzial ÖV Bachgraben

Raum Bachgraben - Schifflande

- Die Linie 38 bietet sich an, zur Hauptlinie ausgebaut zu werden: d.h. dass sie auch am Abend und am Sonntag in einem integralen Takt verkehren könnte
- Spätangebot wird ab Fahrplan 2024 eingeführt (30'-Takt i.Z. mit L48)
- In HVZ muss 7.5'-Takt bestehen (bzw. 2*15'-Takt) zwischen Schifflande und Bachgraben (bzw. mindestens bis Thomaskirche)
- Ev. bietet sich auch bereits L36 an für eine Umstrukturierung/Optimierung in dem Raum -> verworfen

Verbesserungspotenzial ÖV Bachgraben

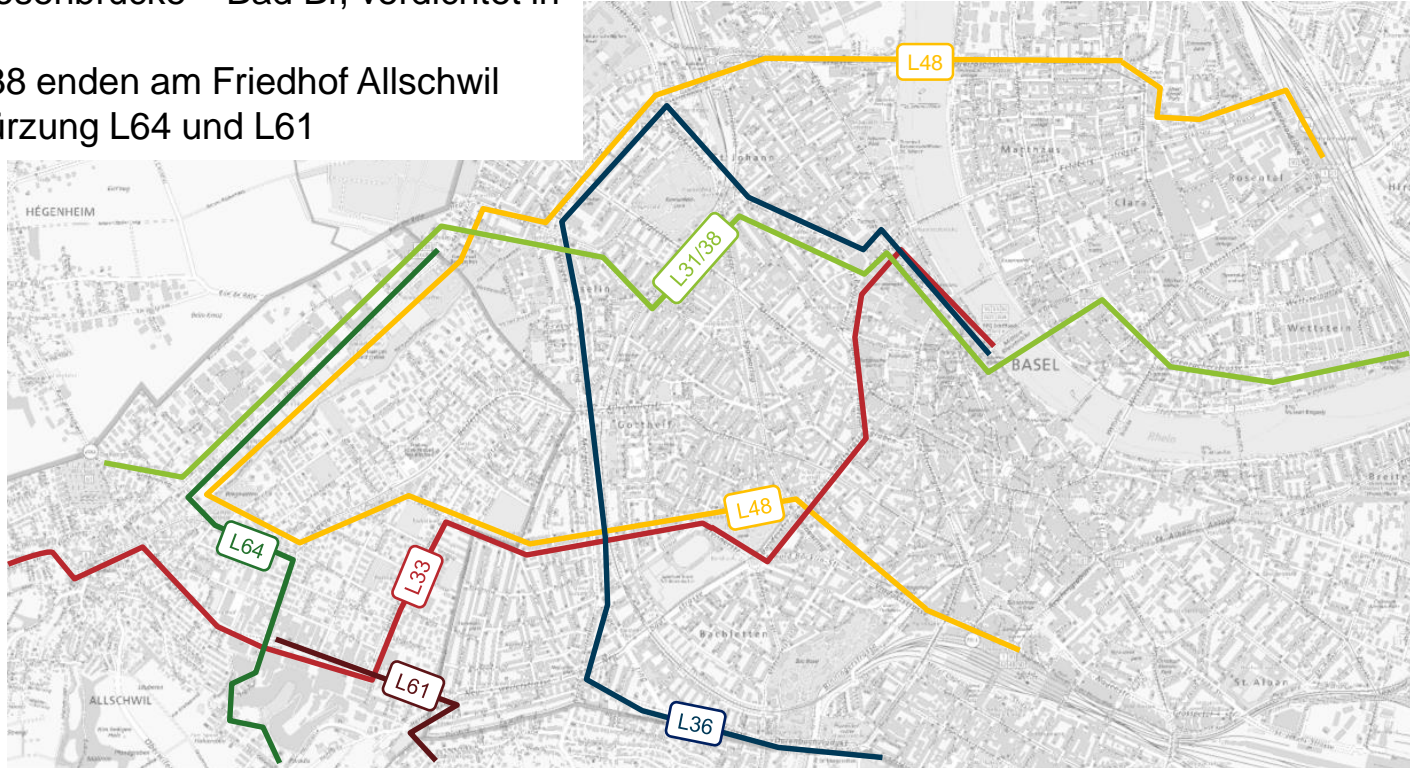
Raum Bachgraben – frz. Nachbargemeinden

- Die Linie 608 verkehrt heute Montag bis Freitag aus Sierentz und Hégenheim kommend via Allschwil Gartenstrasse durch den Hegenheimermattweg bis zur Endhaltestelle Bachgraben, grundsätzlich im Stundentakt, zu den HVZ im 30'-Takt; am Samstag verkehrt sie nur als Ruftaxi
- Eine bessere Integration dieses Angebotes wäre grundsätzlich zu begrüßen, allerdings zeigt sich Frankreich wenig interessiert -> sollte im Auge behalten werden, aber kein Fokus derzeit

Optimierungsvarianten

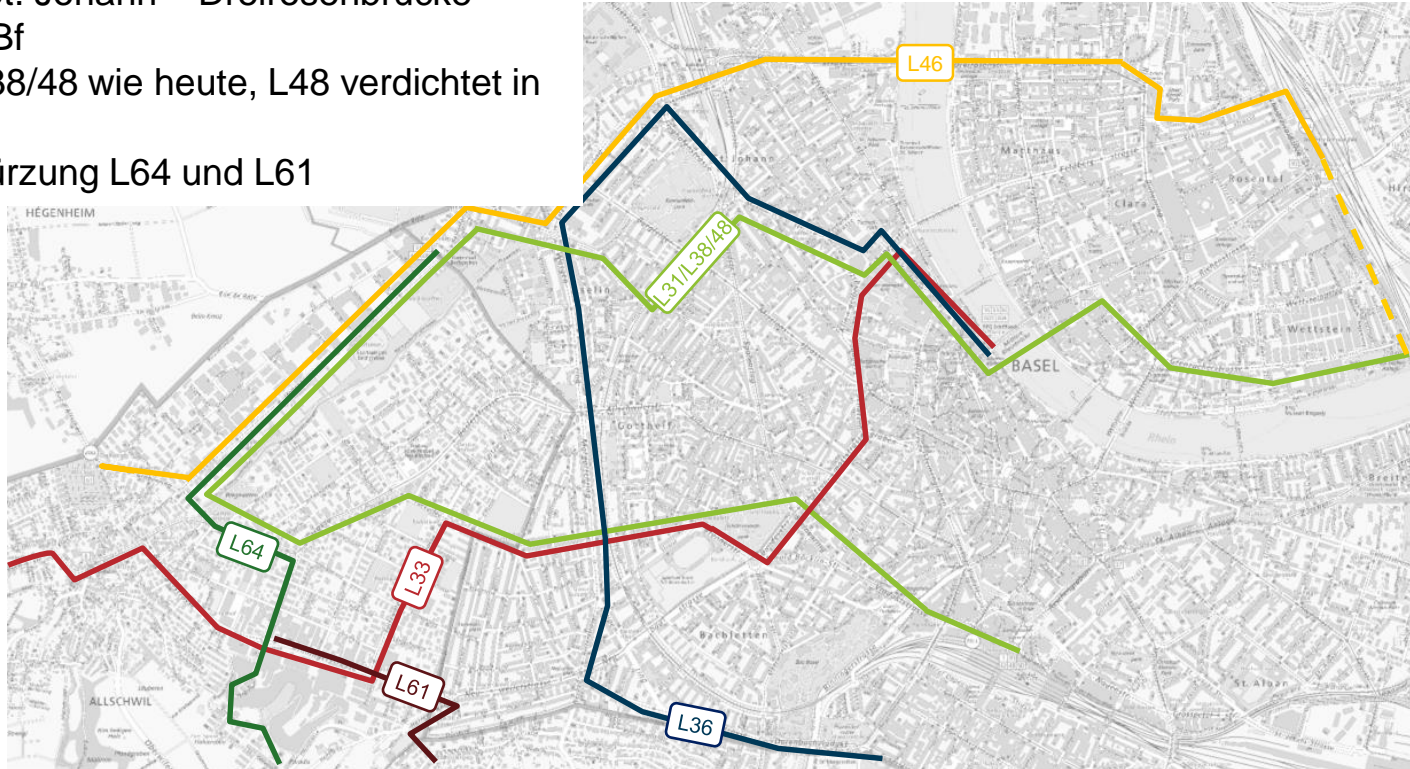
Variante 1

- L48 weiter via Bhf St. Johann – Dreirosenbrücke – Bad Bf, verdichtet in HVZ
- L31/38 enden am Friedhof Allschwil
- Einkürzung L64 und L61



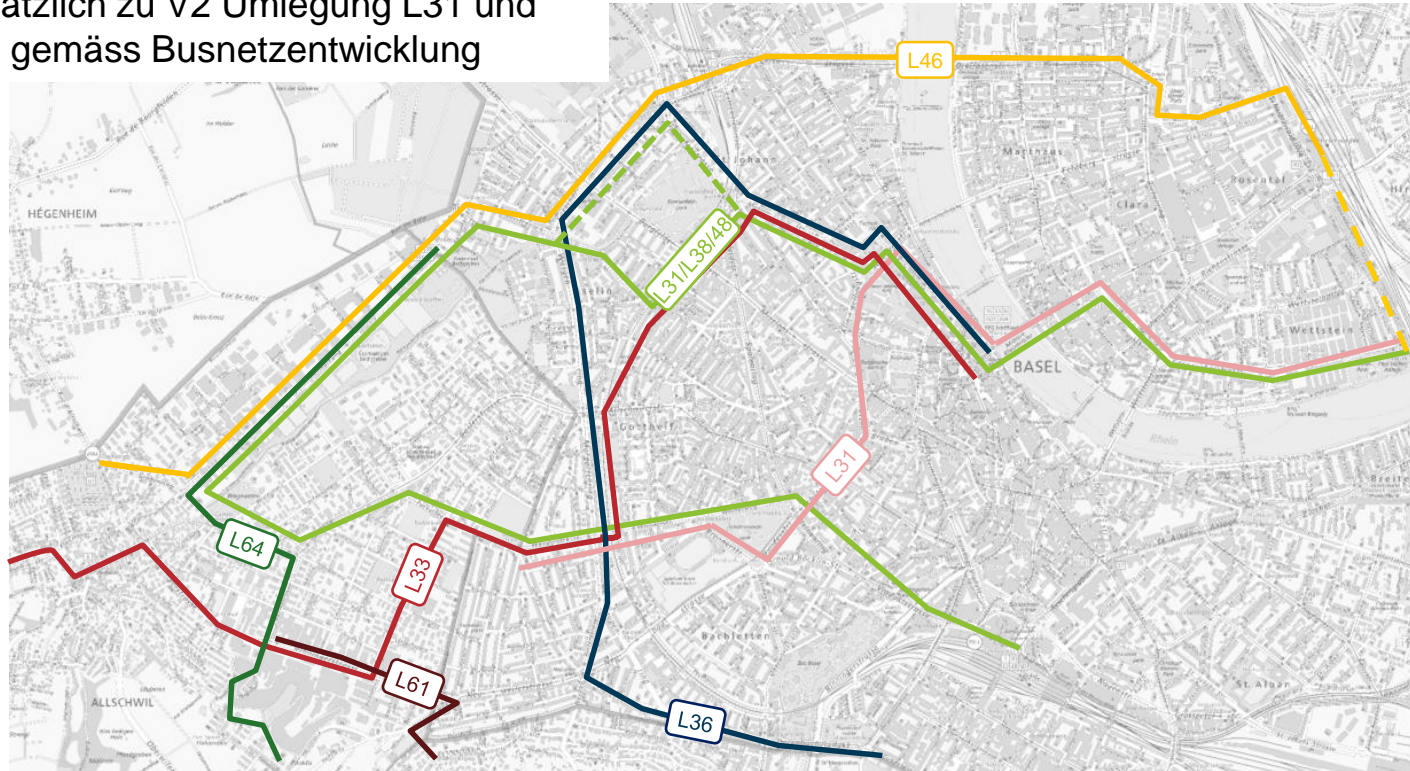
Variante 2

- Neue Linie ab Allschwil Friedhof via Bhf St. Johann – Dreirosenbrücke – Bad Bf
- L31/38/48 wie heute, L48 verdichtet in HVZ
- Einkürzung L64 und L61

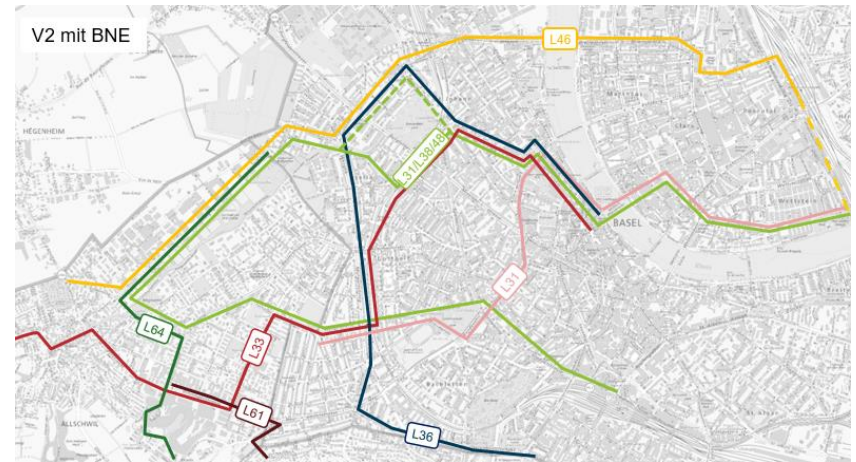
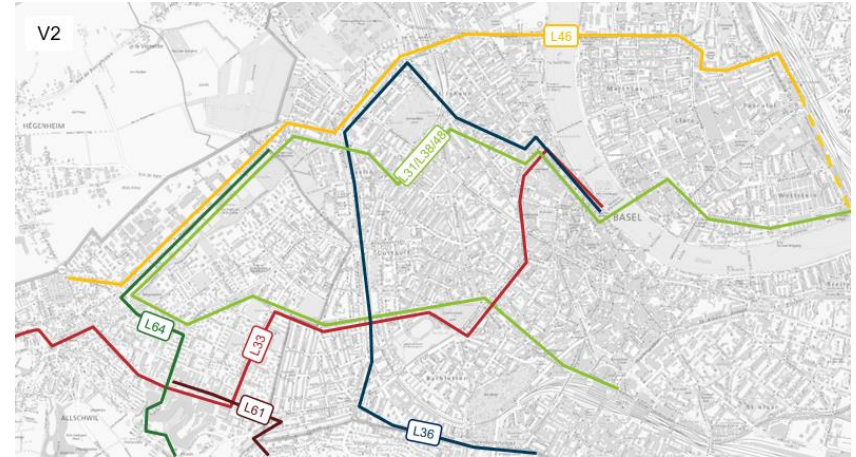
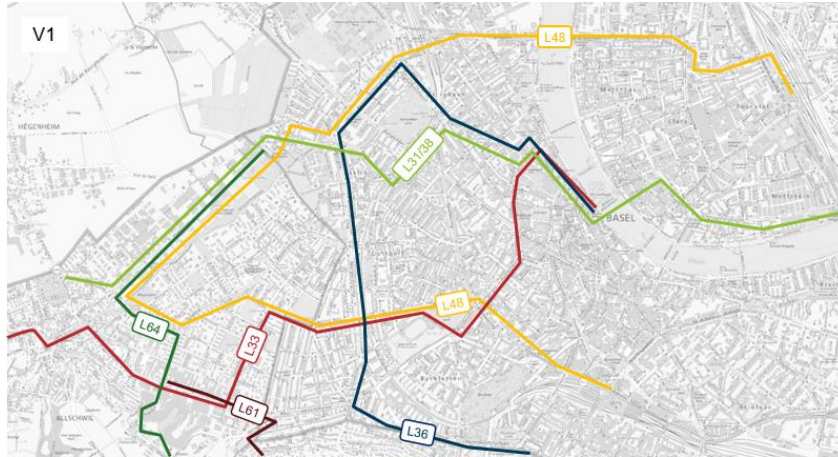


Variante 2 mit Busnetzentwicklung

- Zusätzlich zu V2 Umlegung L31 und L33 gemäss Busnetzentwicklung



Variantenübersicht



Vertiefung Varianten

- Varianten Linienführung Bhf St. Johann – Bhf SBB



-> Weiterverfolgung von Variante orange aufgrund kürzestem Weg und Vermeidung von Parallelverkehr

Takte und Betriebszeiten

<u>V1</u>	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt RVZ	Takt Samstag	Takt Sonntag
L64	15	15	30	15	30 / ev. 20
L31	15	-	-	-	-
L38	15	15	30	15	20
L48 Bhf SBB-Bgr	7.5	15	30	15	30
L48 Bgr-Bhf Bad	15 (ev. 7.5)	15	(später: 30)	(später: 15)	(später: 30)
L33 (Letten)	7.5	15	15	15	10 / 15 (zu klären)
L61	15	30	30	30	30
L36	7.5	7.5	7.5 / 15	7.5	10

Takte und Betriebszeiten

<u>V neue Linie</u>	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt RVZ	Takt Samstag	Takt Sonntag
L64	15	15	30	15	30 / ev. 20
L31	15	-	-	-	-
L38/48 Bhf SBB-Bgr	7.5	15	30	15	20
L38/48 Bgr-CP/Grenzach	15	15	30	15	20
L neu	15 (ev.7.5)	15	(später: 30)	(später: 15)	(später: 30)
L33 (Letten)	7.5	15	15	15	10 /15 (noch zu klären)
L61	15	30	30	30	30
L36	7.5	7.5	7.5 / 15	7.5	10

Takte und Betriebszeiten

<u>V neue</u> <u>Linie</u> <u>BNE</u>	Takt HVZ	Takt NVZ	Takt RVZ	Takt Samstag	Takt Sonntag
L64	15	15	30	15	30 / ev. 20
L31	15	15	15	15	20
L38/48 Bhf SBB-Bgr	7.5	15	?	15	20
L38/48 Bgr- CP/Grenzach	15	15	30	15	20
L neu	15 (ev. 7.5)	15	(später: 30)	(später: 15)	(später: 30)
L33 (Letten)	15	15	15	15	15 / 30
L61	15	30	30	30	30
L36	7.5	7.5	7.5 / 15	7.5	10

Optimierungsmöglichkeiten ÖV Bachgraben

Diskussion in der Arbeitsgruppe:

- Verlängerung bis Bhf Bad grundsätzlich unbestritten
- 2 Varianten für Verlängerung: L48 od. neue Linie
- 7.5'-Takt Bachgraben – Bahnhof SBB in HVZ unbestritten
- Frage nach Linienendpunkten L61 / L64

Nicht weiterverfolgte Varianten

- Linienführung zwischen Schönenbuch – Allschwil – Bachgraben – Basel (Umlegung L33): Potenzial fraglich
- Buslinienführung via Elsässerstrasse und Johanniterbrücke bis Badischer Bahnhof anstatt via Dreirosenbrücke: steht für BS und BVB nicht im Vordergrund aufgrund längerer Linienführung und Parallelverkehr
- Verlängerung bzw. Verknüpfung der französischen Buslinie 608 in Richtung Schifflände: denkbar, beispielsweise im Leistungsabtausch wie bei der Linie 38 mit Grenzach-Wyhlen; als Ausblick mitbetrachten
- Endhaltestelle am Kreisel Gartenstadt: separat von der Gemeinde bzw. Kanton BL anzuschauen als Alternative zur Endhaltestelle Friedhof

Bewertung

Bewertung der Arbeitgruppe

	V1	V neue Linie	V neue L.+ BNE		
Erschliessung B'graben	mehr Angebot, Anbindung Kleinbasel				besser
Fahrgastströme (Nachfrage, Umstiege)			Anbindung Morgartenring Direktanbindung Allschwil - Uni/Spital		gleich
Netzeinbindung gesamt	weniger schwierig in Fahrplankonzeption	Verknüpfung mit L46 möglich	Verknüpfung mit L46 möglich		schlechter
Aufwärtskompatibilität (BNE und Tram B'graben)	Anbindung Frankreich an Uni/Spitäler möglich	Ersatz Bus durch Tram einfach möglich	Ersatz Bus durch Tram einfach möglich		
Betriebskosten	Einsparung L31 Clarapatz-Bachgraben möglich	flexiblere Anpassung Angebot möglich leicht tiefere Fahrplanmasse			
Anzahl Fahrzeuge (+/-=)					
Anbindung Friedhof All.	Anbindung L61 zu prüfen, sofern Infrastruktur vorhanden ist				
Infrastrukturelle Machbarkeit	Wende/Endaufenthalt für G-Busse am Badischen Bahnhof kritisch zwei Busse am Friedhof müssen sich überholen können				
Betriebsstabilität	keine lange L38/48 mehr wie heute	gleich lange L38/48 wie heute	gleich lange L38/48 wie heute		
Akzeptanz (pol., Bevök.)		geringste Veränderung ggü. heutigem Angebot	grösste Veränderung zu heutigem Angebot		

Bewertung der Arbeitsgruppe

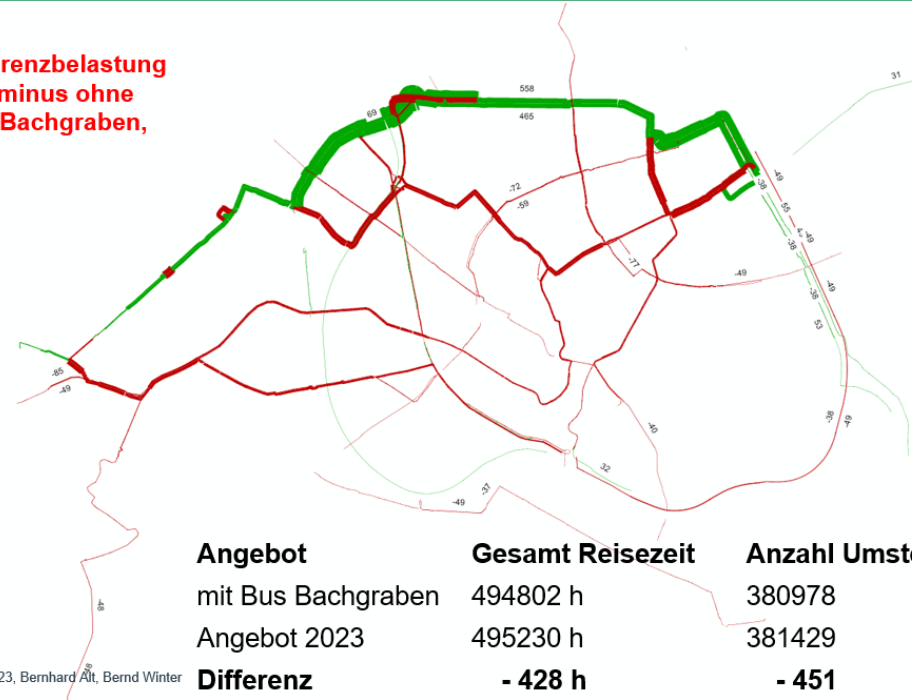
- Der Quervergleich zwischen den Varianten zeigt in der Matrix keine eindeutigen Unterschiede.
- Wenn eine Verknüpfung mit der L46 am Badischen Bahnhof angestrebt wird, eignet sich Variante 2 besser für eine Umsetzung, da dies eine weniger lange Linienlänge ergibt.
- Die Variante 1 hat dagegen Vorteile in der Fahrplankonzeption, die sich in Variante 2 als schwieriger herausstellt.
- Variante 3 (neue Linie bis Bad. Bhf sowie Umlegung L33 und L31 gemäss strat. Busnetzentwicklung) ist für einen späteren Zeithorizont eine interessante Option.

Verkehrsmodellierung

- VISSIM-Auswertung der BVB für Variante 2 (neue Linie) mit Annahme Entwicklung im Bachgraben bestätigt Einsparung von Reisezeit und Anzahl Umsteiger
- Die Nachfrage auf der neuen Tangentiallinie nimmt insbesondere zulasten der Linien 21 (Entfall), 31/38, 33 und 48 zu

Nachfrage: Liniennetzänderung mit Entwicklung Bachgraben

Differenzbelastung
mit, minus ohne
Bus Bachgraben,



Angebot	Gesamt Reisezeit	Anzahl Umsteiger
mit Bus Bachgraben	494802 h	380978
Angebot 2023	495230 h	381429
Differenz	- 428 h	- 451

06.10.2023, Bernhard Alt, Bernd Winter

Empfehlung Arbeitsgruppe und weiteres Vorgehen

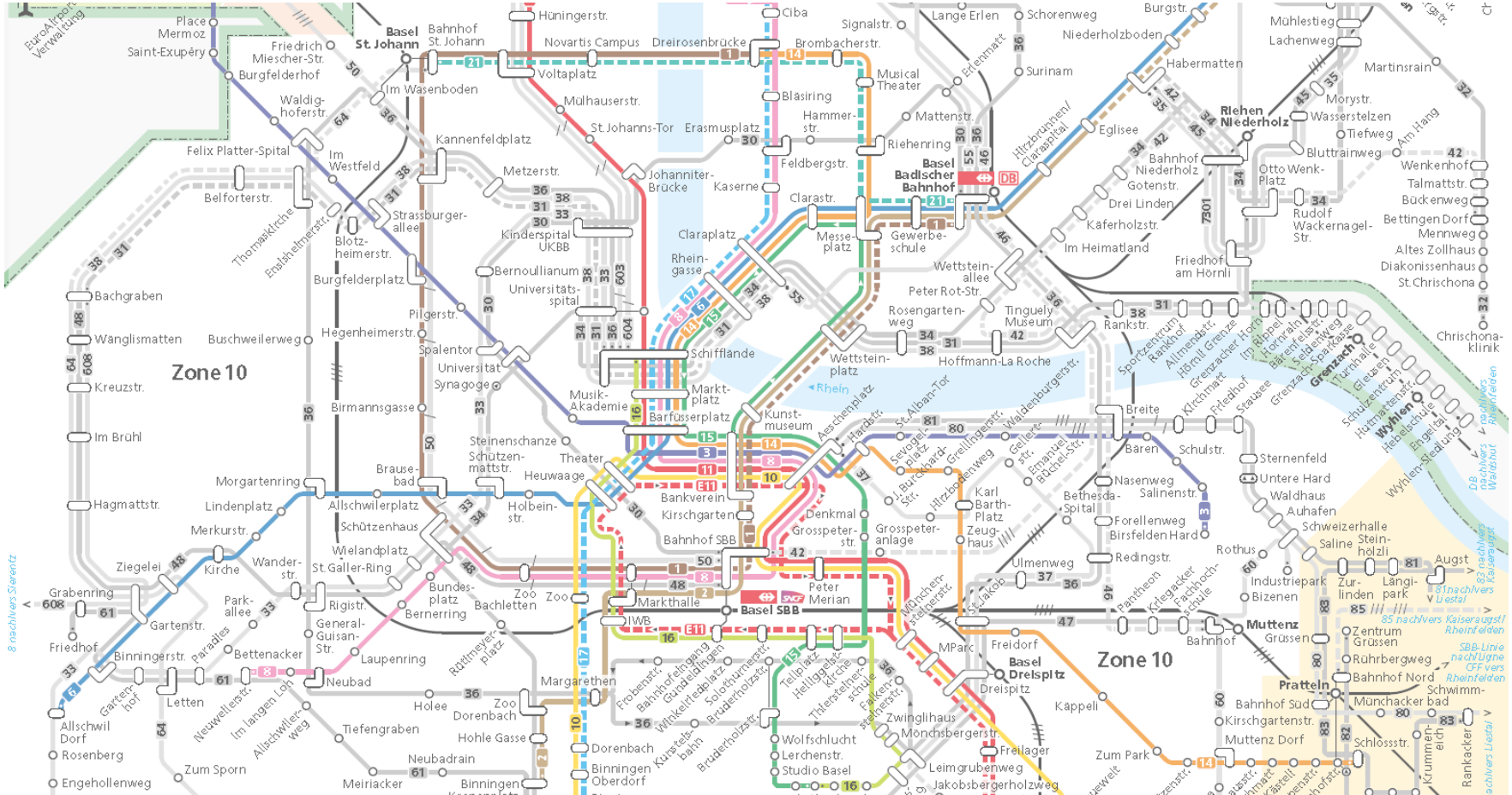
Empfehlung Arbeitsgruppe

- Die Arbeitsgruppe empfiehlt die Variante 2 (neue Linie) zur Umsetzung. BVB weist aber auch auf Vorteile der Variante 1 hin.
- Die neue Tangentiallinie (vsl. Linie «39») soll auf den Fahrplan 2028 umgesetzt werden.
- Die Verdichtung der L48 zwischen Bachgraben und Bahnhof SBB soll bereits ab Fahrplan 2026 umgesetzt werden.
- Abstimmung mit Buskonzept Basel Ost: eine Verknüpfung der neuen Tangentiallinie mit L46 wäre sinnvoll. Aufgrund der Problematik der Zuganschlüsse an den drei Bahnhöfen St. Johann / Badischer Bahnhof / Muttenz favorisieren BS und BVB einen 7.5 Minuten-Takt in der HVZ.

Weiteres Vorgehen

- Erstellung der Richtofferten durch BVB und BLT
- Aufnahme in das ÖV-Programm 2026-2028 BS und den 10. GLA BL
- Öffentliche Vernehmlassung vsl. Juni-August 2024

Besten Dank



07.02.2024