DENKEN
ÜBER
MORGEN

Kanton Basel-Landschaft, BUD

Buskonzept Birsstadt Süd

Fachbericht
Zürich, 9. Februar 2024

Matthias Lebküchner, Lukas Gafner

INFRAS
Forschung und Beratung
www.infras.ch

Impressum

Buskonzept Birsstadt Süd
Fachbericht
Zürich, 9. Februar 2024
3908a_BK_Birsstadt_Süd_Schlussbericht_20240209.docx

Auftraggeber
Kanton Basel-Landschaft, BUD

Projektleitung
Dominic Wyler, Kanton Basel-Landschaft

Autorinnen und Autoren
Matthias Lebküchner, Lukas Gafner

INFRAS, Binzstrasse 23, 8045 Zürich
Tel. +41 44 205 95 95
info@infras.ch

Projektteam
Dominic Wyler (BL)
Christian Boos, Baris Akarsel, Daniel Axt (BLT)
Matthias Lebküchner, Lukas Gafner (INFRAS)

Begleitgruppe
Gemeinde Aesch BL vertreten durch Sereina Gerber, Roman Cueni
Gemeinde Arlesheim vertreten durch Daniel Niederhauser
Gemeinde Biel-Benken vertreten durch Daniel Kaderli
Gemeinde Dornach vertreten durch Salome Lüdi, Marc Etterlin, Francesco Ligorio
Gemeinde Münchenstein vertreten durch Rainer Dietwiler
Gemeinde Oberwil vertreten durch Katharina Lindenmann, Leon Hegele
Gemeinde Pfeffingen vertreten durch Walter Speranza, Ruben Perren
Gemeinde Reinach BL vertreten durch Daniel Fischer
Gemeinde Therwil vertreten durch Beat Zahno, Marc Zumsteg
Baselland Transport (BLT) vertreten durch Baris Akarsel, Christian Boos, Daniel Axt

Titelbild: Mercedes-Benz Citaro Normbus der Linie 65. Foto: BLT

Inhalt

Zusammenfassung 4

1. Einleitung 5

1.1. Ausgangslage und Planungshorizont 5
1.2. Projektperimeter 5
1.3. Ziel des Buskonzepts 6

2. Rahmenbedingungen und Grundsätze 7

2.1. Zukünftiges ÖV-Angebot 7
2.2. Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze 8

3. Analyse 10

3.1. Heutiges Angebot 10
3.2. Heutige und zukünftige Nachfrage 12
3.3. Kapazität und Auslastung 15
3.4. Räumliche Erschliessung 17
3.5. Handlungsbedarf 18
3.6. Zweckmässige Fahrplanmuster 20

4. Zielkonzept 2029 23

4.1. Angebot Zielkonzept 2029 23
4.2. Wichtigste Vor- und Nachteile 27
4.3. Infrastrukturmassnahmen 28
4.4. Erfolgskontrolle 30
4.5. Umsetzung Zwischenetappe 2026 31

Abbildungsverzeichnis 32

Tabellenverzeichnis 33

Abkürzungsverzeichnis 34

Zusammenfassung

Das Bahnangebot im Laufental wird bis 2029 in zwei Etappen angepasst. Per Dezember 2025 wird der 2. Schnellzug eingeführt. Als Folge davon verändern sich die Abfahrtszeiten der S3 zwischen Basel und Laufen. Per Fahrplan 2029 erfolgt dann die Einführung des 15-Minuten-Takts auf der S-Bahn zwischen Basel und Aesch. Diese Anpassungen beim Bahnangebot lösen auch eine Neuausrichtung des Busangebots aus, damit die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus weiterhin funktionieren. Hierzu wurde das bestehende Busangebot im Raum Birsstadt Süd überprüft und ein Zielkonzept für den Horizont 2029 entwickelt. Dieses Zielkonzept weist – nebst der Ausrichtung der Busfahrpläne auf das geänderte Bahnangebot – folgende zentrale Elemente auf:

- Verlängerung der Linie 58 ab Münchenstein bis Reinach Dorf.
- Neue Linie 63 zwischen Aesch Bahnhof und Münchenstein mit Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete Aesch Soleil, Reinach Kägen und uptownBasel.
- Aufteilung der verspätungsanfälligen Linie 64 in zwei Linien: Eine Linie verkehrt von Dornach Bahnhof bis Oberwil Gymnasium. Die zweite Linie bedient den Abschnitt Therwil Lindenfeld bis Basel Bachgraben. Zwischen Oberwil und Therwil überlagern sich die beiden Linien. Die tangentialen Beziehungen zwischen dem Leimen- und dem Birstal sowie zwischen dem Leimental und Allschwil/Bachgraben bleiben damit bestehen.
- Kürzung der Linie 37 auf den Abschnitt Basel – Münchenstein Bahnhof.
- Kürzung der Linie 65 auf den Abschnitt Pfeffingen – Dornach Bahnhof. Stattdessen verkehrt eine neue Linie 56 zwischen Arlesheim Dorf und dem Bahnhof Dornach Apfelsee.

Mit dem Zielkonzept wird das Angebotsniveau beim Bus erhöht und auf die im Angebotsdekret definierten Betriebszeiten abgestimmt, was insbesondere in den Randverkehrszeiten am Abend und am frühen Morgen zu mehr Verbindungen führt. Weitere wichtige Verbesserungen sind die Erschliessung von Therwil Lindenfeld während den Randverkehrszeiten, die kürzeren Zugangswege zum ÖV in Reinach und die Erschliessung des Arbeitsplatzgebiets Aesch Soleil. Zusätzlich ermöglicht das Zielkonzept einen zuverlässigen Betrieb mit sicheren Anschlüssen.

Die Umsetzung des Zielangebots erfolgt etappenweise. Erste Konzeptelemente werden bereits auf den Fahrplan 2026 (Einführung des 2. Schnellzugs im Laufental) realisiert, um die Bus-Bahnanschlüsse weiterhin zu gewährleisten. Danach wird das Zielangebot abhängig von der Nachfrageentwicklung in mehreren Schritten umgesetzt.

1. Einleitung

1.1. Ausgangslage und Planungshorizont

Für den Bahnkorridor sind zwei Änderungen vorgesehen. Mit der Einführung des zweiten Schnellzugs im Laufental ab 2026 ändert sich der Fahrplan der S3 zwischen Laufen und Basel. Ab 2029 wird das Angebot auf dem Abschnitt Basel–Aesch mit einer weiteren halbstündlichen S-Bahn ergänzt.

Die Busanschlüsse in der südlichen Birsstadt sind heute in erster Linie auf die Züge in den Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Aesch ausgelegt. Durch die Änderungen der Fahrlage der S3 müssen diese Anschlüsse überprüft werden. Mit dieser Überprüfung sollen zudem die heute bestehenden Probleme, vor allem das wenig systematische Angebot sowie die teils ungenügende Fahrplanstabilität, angegangen werden. Darüber hinaus besteht ein politischer Auftrag, ein Angebotskonzept zur Erschliessung des Gebiets Aesch Nord (insbesondere den westlichen Teil) zu erarbeiten, welches dieses Gebiet umsteigefrei an den Bahnhof Aesch und/oder Dornach-Arlesheim anbindet (Postulat 2017/311 von Jan Kirchmayr: Buserschliessung von Aesch Nord).

Bei der Planung sind die beiden Horizonte 2026 (Fahrplanwechsel Dezember 2025) und 2029 (Fahrplanwechsel Dezember 2028) mit Änderungen beim Bahnfahrplan zu berücksichtigen. Das Zielkonzept wird auf den Bahnausbau 2029 ausgerichtet und auf die Abwärtskompatibilität mit dem Zustand 2026 geprüft. Es dient als Grundlage für den 10. GLA 2026 – 2028.

1.2. Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die Gemeinden Münchenstein, Arlesheim, Reinach, Aesch, Pfeffingen, Therwil, Biel-Benken und Oberwil; beplant werden die Linien 37, 58, 62, 64, 65 und 68. Dabei sind die vorliegenden Ergebnisse des Buskonzepts Raum Dornach[1] zu berücksichtigen. Weiter sind mögliche Schnittstellen zu den Angeboten in den Gemeinden Biel-Benken und Allschwil sowie in Basel-Stadt zu beachten.

[1] Buskonzept Raum Dornach, Horizont 2028 mit S-Bahnhaltestelle Dornach Apfelsee und Viertelstundentakt S-Bahn sowie Buskonzept Raum Dornach, Übergangsphase ab 2026

1.3. Ziel des Buskonzepts

Ziel des Auftrags ist es, für die südliche Birsstadt ein Linien- und Fahrplankonzept zu erarbeiten, welches die Entwicklungen bei der Bahn berücksichtigt und auf die Nachfragepotenziale abgestimmt ist. Eine hohe Bedeutung kommt dabei attraktiven, gut funktionierenden Transportketten zu (Abstimmung der Buslinien auf die Bahn und das Tram sowie innerhalb des Busnetzes). Zudem sind den Bedürfnissen der Gemeinden an die zukünftige ÖV-Erschliessung der Birsstadt Süd unter Berücksichtigung der weiteren Siedlungsentwicklungen Rechnung zu tragen.

2. Rahmenbedingungen und Grundsätze

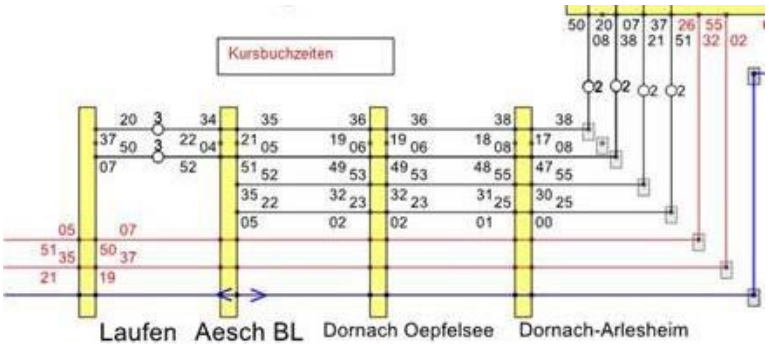
2.1. Zukünftiges ÖV-Angebot

Geänderter Bahnfahrplan

Das Bahnangebot im Laufental wird bis 2029 in zwei Etappen angepasst:

- **2. Schnellzug im Laufental per Dezember 2025:** Mit Abschluss des Doppelspurausbaus Duggingen – Grellingen kann der 2. Schnellzug im Laufental eingeführt werden. Damit verbunden ist die Verschiebung der Kreuzungsstellen der S-Bahn von Zwingen nach Grellingen. Als Folge davon verändern sich die Abfahrtszeiten der S3 zwischen Basel und Laufen.
- **15-Minutentakt Basel–Aesch bei der S-Bahn per Dezember 2028:** Ab 2029 wird das Angebot auf dem Abschnitt Basel – Aesch mit einer weiteren halbstündlichen S-Bahn ergänzt.

Abbildung 1: S-Bahnangebot Ausbauschritt AS 2035 (Stand März 2020)



Grafik INFRAS. Quelle: SBB-Infrastruktur

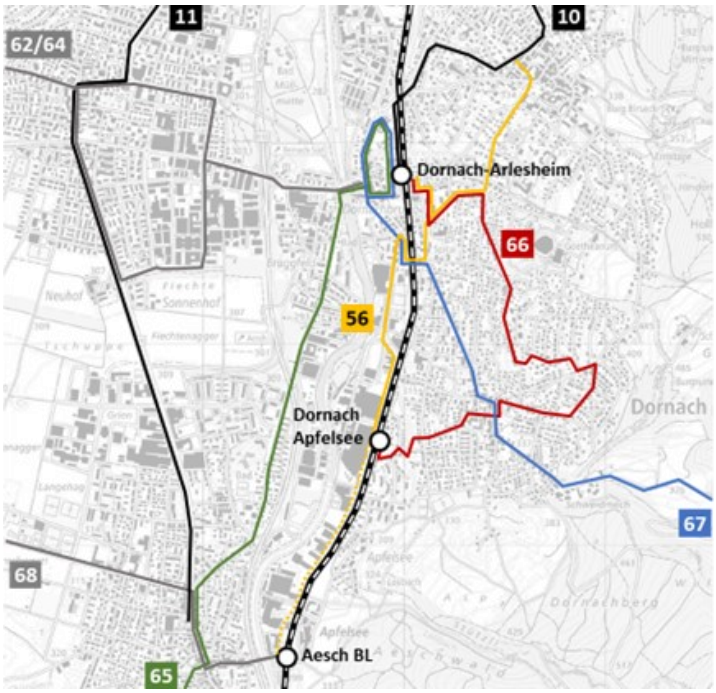
Buskonzept Raum Dornach 2028

Mit dem Buskonzept Raum Dornach wird für die beiden Horizonte 2026 (Anpassung Fahrplan S-Bahn und vsl. Inbetriebnahme Bahnhof Dornach Apfelsee) und 2029 (Viertelstundentakt S-Bahn) ein neues Angebot für den Busverkehr in Dornach definiert. Die wichtigsten Angebotsanpassungen sind:

- Die Linie 66 wird nicht mehr wie heute im Rundkurs betrieben, sondern verkehrt zwischen den beiden S-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Dornach Apfelsee via Goetheanum und Ober-Erli im 30-Minutentakt in beide Richtungen.

- Ergänzend zur Linie 66 wird eine neue Linie 56 Arlesheim Dorf – Dornach-Arlesheim – Apfelsee im 30-min-Takt eingeführt. Abhängig von den Entwicklungen im Korridor Industriestrasse zwischen dem Bahnhof Dornach Apfelsee und Aesch Bahnhof könnte die Linie 56 bis Aesch BL verlängert werden.

Abbildung 2: Liniennetz Zielangebot Buskonzept Raum Dornach 2028



Grafik INFRAS. Quelle: Buskonzept Raum Dornach 2028

2.2. Netz- und Angebotsgestaltungsgrundsätze

Das Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret)[2] im Kanton Basel-Landschaft gibt vor, dass das Angebot in drei Bereiche gegliedert wird:

- Das **Hauptangebot** stellt die Funktion der Transportkette sicher. Es verbindet mehrere Ortschaften miteinander und bindet diese direkt an Zielgebiete von regionaler Bedeutung oder an einen Anschlusspunkt des übergeordneten Netzes an. Angestrebt werden eine hohe Taktdichte und eine hohe zeitliche Verfügbarkeit durch Bündelung der Nachfrage.

[2] Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret) vom 24.09.2020 (Stand 02.10.2020), Kanton Basel-Landschaft

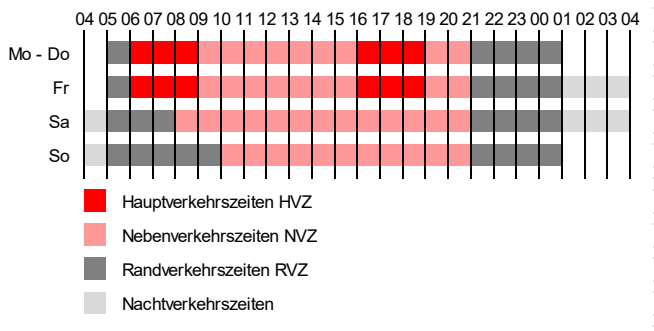
- Mit dem **Ergänzungsangebot** werden innerhalb von Siedlungsgebieten dicht besiedelte Quartiere, Arbeitsplatzgebiete und öffentliche Einrichtungen erschlossen.
- Das **Grundangebot** stellt die flächige Erschliessung des Kantonsgebiets durch den öffentlichen Verkehr sicher. Das Angebot richtet sich nach den örtlichen Bedürfnissen. Bei geringer Nachfrage können alternative Betriebsformen eingesetzt werden, die den Linienbetrieb ergänzen oder ersetzen.

Weiter sind die Betriebszeiten sowie Richtlinien für das Fahrplanangebot und die Netzgestaltung definiert. Aus diesen Vorgaben können drei Grundsätze für das Buskonzept Birsstadt Süd abgeleitet werden:

Betriebszeiten

- Betrieb während den im Angebotsdekret festgehaltenen Zeiten
- Abgestimmt auf lokale Bedürfnisse (z.B. SchülerInnenverkehr)

Abbildung 3: Gliederung der Verkehrszeiten gemäss Angebotsdekret



Grafik Abteilung öffentlicher Verkehr, Kanton Basel-Landschaft. Quelle: Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr, Kanton Basel-Landschaft

Fahrplanangebot

- Muss das Angebot aus Nachfragesicht verdichtet werden, so wird die Verdichtung für die ganze Verkehrszeit angewendet.

Netzgestaltung

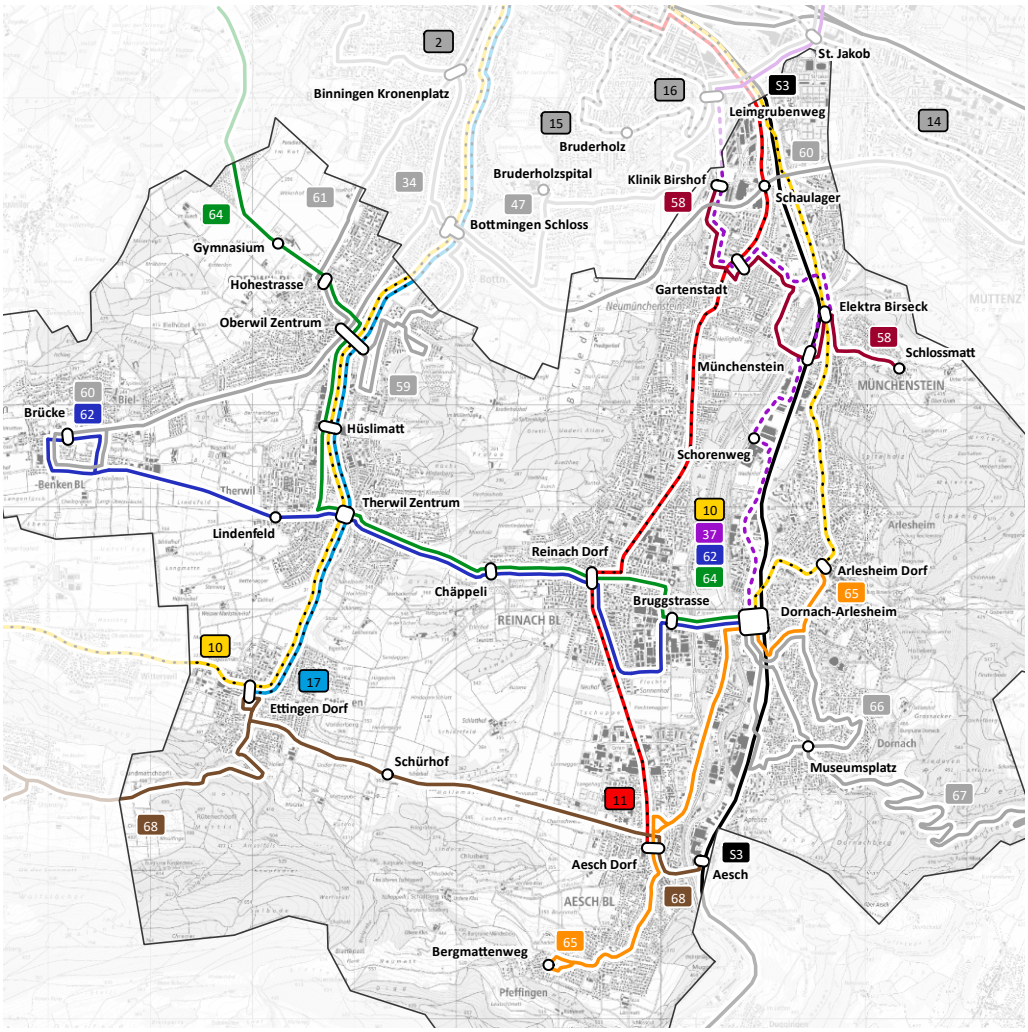
- Reisezeiten und Umsteigevorgänge der Fahrgäste in der Gesamtheit reduzieren
- Parallelführung Bahn-, Tram-, und Buslinien vermeiden

3. Analyse

3.1. Heutiges Angebot

Die übergeordnete ÖV-Erschliessung des Raums Birsstadt Süd erfolgt im Leimental mit den Tramlinien 10 (Rodersdorf – Basel – Dornach) und 17 (Ettingen – Basel). Im Birstal wird die übergeordnete ÖV-Erschliessung einerseits durch die S3 (Laufen – Basel – Olten) und anderseits durch die beiden Tramlinien 10 (Rodersdorf – Basel – Dornach) und 11 (St-Louis-Grenze – Aesch) gewährleistet. Dieses Angebot wird durch die Buslinien 34, 47, 58, 59, 60, 61, 62, 64, 65, 66, 67 und 68 ergänzt. Die folgende Abbildung zeigt das heutige ÖV-Netz im Raum Birsstadt Süd:

Abbildung 4: Liniennetz Birsstadt Süd 2023



Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Das Angebot der sechs zu beplanenden Linien 37, 58, 62, 64, 65 und 68 kann wie folgt charakterisiert werden:

Tabelle 1: Charakterisierung der zu beplanenden Linien (Ist-Zustand)

37 **Dornach-Arlesheim – Münchenstein – Basel St. Jakob – Aeschenplatz**

Funktionen: **Aeschenplatz – Gartenstadt**: Ergänzungsangebot; Feinverteilung
Gartenstadt – Dornach-Arlesheim: Ergänzungsangebot; Erschliessung Arbeitsgebiete von Arlesheim und Münchenstein

Angebotsniveau: Abschnitt Aeschenplatz – Leimgrubenweg

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
15'-Takt	15'-Takt (Mo-Sa) 20'-Takt (So)	30'-Takt	–

Abschnitt Leimgrubenweg – Münchenstein Bahnhof

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
15'-Takt	–	–	–

Fahrgäste DWV: 3'200 Pers.

62 **Dornach – Reinach BL – Therwil – Biel-Benken**

Funktionen: Ergänzungsangebot; Entlastung Linie 64 zwischen Leimen- und Birstal. Erschliessung Arbeitsgebiet Kägen

Angebotsniveau:

HVZ	NVZ (bis 20 Uhr)	RVZ	Nacht
15'-Takt	30'-Takt	–	–

Fahrgäste DWV: 1'500 Pers.

58 **Münchenstein Schlossmatt – Münchenstein Klinik Birshof**

Funktionen: Ergänzungsangebot; Verbindung östliches Siedlungsgebiet von Münchenstein mit Zentrum (Gartenstadt) sowie Bahnzubringer

Angebotsniveau:

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
30'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	–

Fahrgäste DWV: 550 Pers.

64 **Dornach – Therwil – Oberwil BL – Allschwil – Basel Bachgraben (- Basel St. Johann)**

Funktionen: Hauptangebot; Tangentialverbindung zwischen Leimental und Allschwil/Basel Bachgraben. Tangentialverbindung zwischen Leimen- und Birstal (Bahnanbindung). Zubringer für Gymnasium Oberwil

Angebotsniveau: Abschnitt Dornach Bahnhof – Bachgraben

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	–

Abschnitt Bachgraben – Bahnhof St. Johann

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
15'-Takt	–	–	–

Fahrgäste DWV: 5'100 Pers.

65	**Pfeffingen – Aesch BL – Dornach – Arlesheim**			
Funktionen:	Grundangebot; Erschliessung von Pfeffingen sowie Anbindung an den Bahnhof Dornach-Arlesheim			
Angebotsniveau:	HVZ	NVZ	RVZ	Nacht (bis 3 Uhr)
	15'-Takt	15'-Takt (Mo-Fr) 30'-Takt (Sa-So)	30'-Takt	60'-Takt
Fahrgäste DWV:	2'400 Pers.			
68	**Aesch BL – Ettingen – Hofstetten SO – Flüh**			
Funktionen:	Grundangebot; Erschliessung von Hofstetten. Äussere Tangentialverbindung zwischen südlichem Leimental und Bristal mit Bahnanbindung			
Angebotsniveau:	HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
	30'-Takt	30'-Takt (Mo-Fr) 60'-Takt (Sa-So)	60'-Takt	–

Basis Angebot 2023

Tabelle INFRAS. Quelle: Baselland Transport BLT

3.2. Heutige und zukünftige Nachfrage

Ein- und AussteigerInnen

Die Auswertung der ein- und aussteigenden Personen pro Haltestelle wurde für jede Linie separat durchgeführt. Die Diagramme dazu finden sich im Annex A5. Folgend sind die wichtigsten Erkenntnisse zusammengefasst:

Linie 37:

- Grösste Fahrgastfrequenz in Basel, Aeschenplatz. Die Linie ist wichtig für die Verbindung in die/aus der Stadt Basel.
- Fahrgastfrequenzen im Abschnitt Dornach, Bahnhof – Basel, Leimgrubenweg markant tiefer als im Abschnitt Basel, Leimgrubenweg – Basel, Aeschenplatz.
- Auf dem Abschnitt Dornach, Bahnhof – Basel, Leimgrubenweg am meisten Ein-/Aussteiger am Bahnhof Dornach. Dornach, Bahnhof als Umsteigeknoten relevant.

Linie 58:

- Grösste Fahrgastfrequenz in Münchenstein, Gartenstadt mit v.a. Aussteiger aus Richtung Münchenstein und Einsteiger in Richtung Münchenstein. Die Linie 58 hat eine Zubringerfunktion zu Arbeitsplätzen und der Tramhaltestelle.
- In Münchenstein, Bahnhof bei Fahrt Richtung Münchenstein, Klinik Birshof mehr Ein- als Aussteiger. In Gegenrichtung mehr Aus- als Einsteiger. Umsteigeknoten Münchenstein, Bahnhof heute nur für Richtung Klinik Birshof. Umsteigepunkt für Richtung Schlossmatt heute in Münchenstein, Elektra Birseck.

Linie 62:

- Grösste Fahrgastfrequenz (Summe Ein- und Aussteiger) in Dornach, Bahnhof. Wichtiger Umsteigeknoten zwischen Bus und Bahn insb. für Therwil und Biel-Benken.
- In Therwil Zentrum viele Aussteiger aus Richtung Reinach/Dornach und Biel-Benken sowie viele Einsteiger in Richtung Reinach/Dornach und Biel-Benken. Die Linie 62 ist für die Anbindung von Biel-Benken an das Zentrum Therwil und als Zubringer zum Tram aus Richtung Reinach wichtig.
- Viele Ein- und Aussteiger beim TechCenter Kägen. Anbindung Arbeitsplatzgebiet Kägen an Reinach und Dornach Bahnhof ist wichtig.

Linie 64:

- Grösste Fahrgastfrequenz in Dornach, Bahnhof. Zubringerfunktion zu Umsteigeknoten für Umstieg auf Bahn für Therwil, Oberwil und Reinach.
- In Therwil Zentrum viele Aussteiger aus Richtung Reinach/Dornach sowie viele Einsteiger in Richtung Reinach/Dornach. Die Linie 64 dient als Zubringer nach Therwil, Zentrum (Zentrumsfunktion und Umstieg auf Tram).
- Therwil ist wichtiger Umsteigeknoten für den SchülerInnenverkehr vom oberen Leimental Richtung Gymnasium (kürzere Umsteigewege als in Oberwil Zentrum).
- Viele Ein-/Aussteiger in Oberwil, Zentrum in/aus Richtung Basel sowie in Oberwil, Gymnasium. Buslinie dient der Erschliessung vom Gymnasium ab Oberwil (Umstieg von Tram) aus Richtung Basel.

Linie 65:

- Bei Fahrtrichtung Arlesheim am meisten Aussteiger in Aesch, Dorf und Dornach, Bahnhof. In Gegenrichtung am meisten Einsteiger an diesen beiden Haltestellen Wichtige Zubringerfunkton zur Tram (Aesch, Dorf) und Bahn (Dornach, Bahnhof)
- Deutlich weniger Ein- und Aussteiger zwischen Dornach, Bahnhof und Arlesheim, Dorf als zwischen Aesch, Dorf und Dornach, Bahnhof. Gemäss Zusatzauswertung[3] steigen knapp 90% der Fahrgäste in Dornach, Bahnhof aus oder ein. Verknüpfung der beiden Linienäste ist von untergeordneter Bedeutung.

Pendlerverbindungen

Für alle Gemeinden im Projektperimeter besteht die mit Abstand wichtigste Pendlerbeziehung der Berufstätigen[4] mit der Stadt Basel. Dazu kommen weitere PendlerInnen, welche den Bahnhof Basel als Umsteigeknoten nutzen. Über die direkten Tramlinien und die S-Bahn im Birstal

[3] Gemäss Auswertung der Mitwirkung zum Buskonzept Raum Dornach vom 31. Januar 2023 betrug im Jahr 2021 die Anzahl Durchfahrer am Bahnhof Dornach 113 Personen. Dem gegenüber standen 974 Ein- und Aussteiger.

[4] Auswertung mit Pendlermatrix (Erwerbstätige nach Wohn- und Arbeitsgemeinde 2018, BFS) aggregiert zu verkehrsgeografisch sinnvollen Regionen

ist die Region bereits gut an die Stadt Basel angebunden. Die Reisezeitunterschiede zwischen den Transportmitteln sind nur gering und dürften bei der Wahl der Verbindung eine untergeordnete Rolle spielen. Die Pendlerströme zwischen den Gemeinden sowie Richtung Laufen sind deutlich tiefer. Ergänzend zu den Angeboten Richtung Stadt Basel und regionsintern könnte eine Stärkung der Bahnanbindung Richtung Laufen sinnvoll sein.

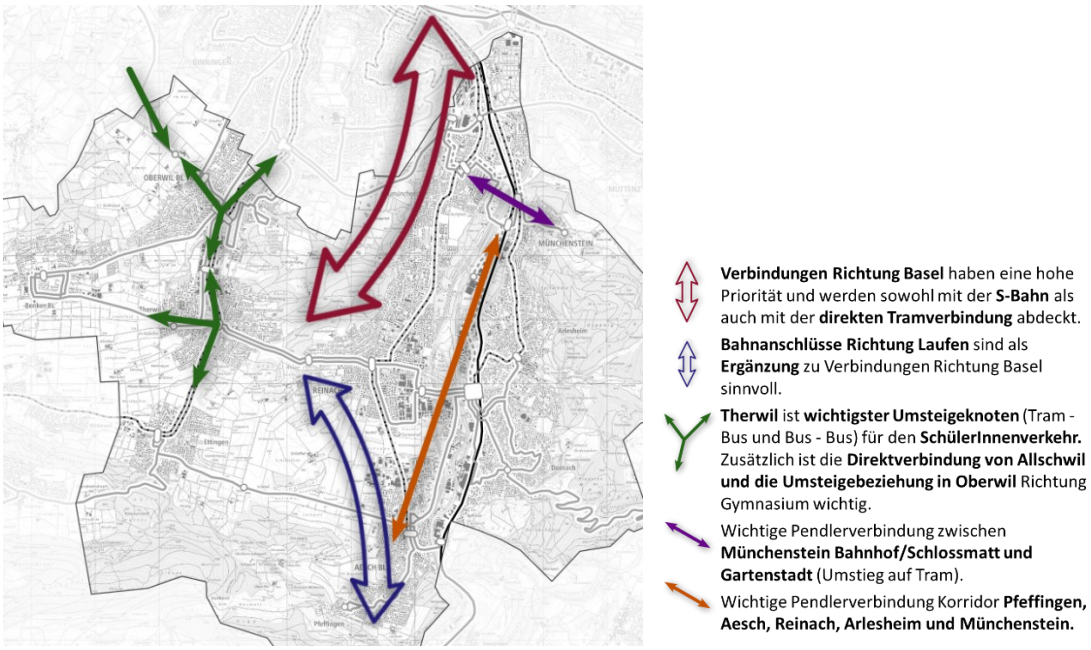
SchülerInnenverkehr

Im Raum Oberwil ist der SchülerInnenverkehr zum Gymnasium Oberwil besonders zu beachten. Bereits heute besuchen rund 980 SchülerInnen[5] das Gymnasium. Frühstens ab dem Schuljahr 2028/29 werden auch die SchülerInnen von Allschwil und Schönenbuch das Gymnasium in Oberwil besuchen. Somit dürfte die Anzahl bis 2030 laut Schätzung auf rund 1'150 SchülerInnen steigen. Der Anbindung des Gymnasiums an die Tramlinien in Oberwil und Therwil Zentrum sowie der direkten Erschliessung aus Richtung Allschwil/Basel kommt künftig eine noch grössere Bedeutung zu. Ansonsten gibt es in der Birsstadt Süd keine relevanten Schülerströme, die separat betrachtet werden müssten.

Die folgende Grafik zeigt die wichtigsten Beziehungen für den Pendler- und SchülerInnenverkehr. Details sind aus dem Annex A4 ersichtlich.

[5] Summe aus aktuellen Schülerzahlen nach Wohnort - Gymnasium Oberwil (Stand 31.08.2023)

Abbildung 5: Wichtigste Beziehungen für den Pendler- und SchülerInnenverkehr



Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

3.3. Kapazität und Auslastung

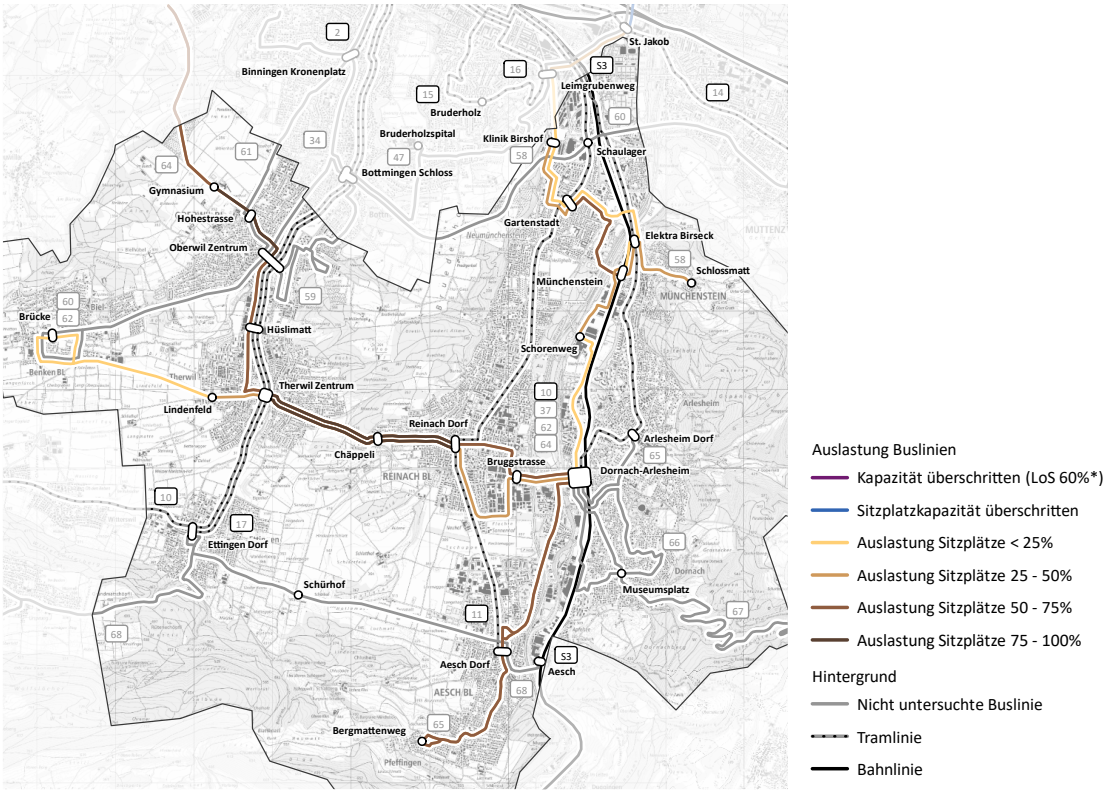
Anhand der durchschnittlichen Nachfrage pro Kurs und Querschnitt[6] und den eingesetzten Bussen sowie dem heutigen Angebotsniveau wurde die heutige Auslastung berechnet. Die folgende Grafik zeigt jeweils die Auslastung des stärksten Querschnitts zwischen den beschrifteten Haltestellen.

Eine Buslinie gilt dann als überlastet, wenn das Level-of-Service[7] von 60% der Kapazität bei drei aufeinanderfolgenden Kursen über 4 Haltestellen überschritten ist. Für die Buslinie 68 konnte diese Auswertung nicht durchgeführt werden. Gemäss Kanton Solothurn, welche dieses Angebot bestellt, besteht auf dieser Linie jedoch kein Handlungsbedarf.

[6] Belastungsteppiche der Baselland Transporte BLT für das Jahr 2022

[7] Level-of-Service: Indikator für die Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs anhand der Auslastung ($\frac{Nachfrage}{Kapazität}$)

Abbildung 6: Auslastung der Buslinien im stärksten Querschnitt in Lastrichtung während der HVZ



* Die Kapazität gilt als überschritten, wenn bei 3 aufeinander folgenden Kursen das Level-of-Service über 4 Haltestellen 60% erreicht.

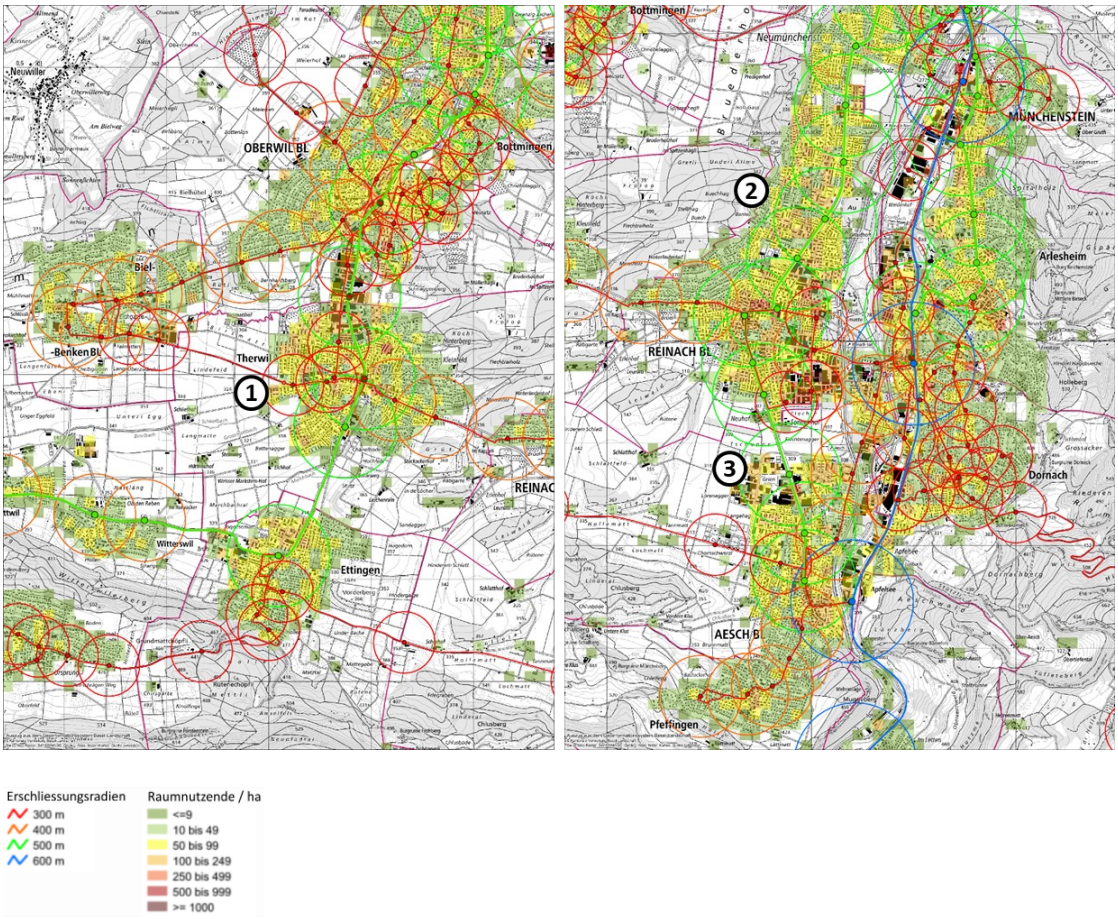
Grafik INFRAS. Datenquelle: Baselland Transporte BLT. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Die Auswertung zeigt, dass keine der zu beplanenden Linien überlastet ist. Die grösste Auslastung erreicht die Linie 37 zwischen St. Jakob und Aeschenplatz. Dieser Abschnitt befindet sich jedoch ausserhalb des Projektperimeters. Die grösste Sitzplatzauslastung von 75 - 100% weisen die Linien 62 und 64 zwischen Reinach und Therwil sowie die Linie 64 zwischen Oberwil Dorf und Gymnasium auf. Sehr tiefe Auslastungen (weniger als 25% der Sitzplätze) bestehen auf der Linie 62 zwischen Therwil Lindenfeld und Biel-Benken und auf der Linie 37 zwischen Schorenweg und Dornach Bahnhof sowie zwischen Münchenstein Bahnhof und Leimgrubenweg.

3.4. Räumliche Erschliessung

In der Abbildung 7 sind die Erschliessungsradien der ÖV-Haltestellen und die Dichte an Raumnutzenden[8] dargestellt. Je nach Angebotsdichte und Verkehrsmittel variieren die Einzugsbereiche. Bei Bahnhöfen beträgt der Einzugsradius 600m, bei Tramhaltestellen 500m und bei Bushaltestellen 400 oder 300m.[9]

Abbildung 7: Erschliessungsradien und Raumnutzende mit Erschliessungslücken



Grafik INFRAS. Quelle: Amt für Geoinformation, Kanton Basel-Landschaft

Mit dem heutigen ÖV-Angebot können im Raum Birsstadt Süd drei Erschliessungslücken identifiziert werden.

[8] Raumnutzende: Summe der Beschäftigten und EinwohnerInnen pro Hektar
[9] §10 Erschliessung, Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret) vom 24.09.2020 (Stand 02.10.2020), Kanton Basel-Landschaft

1. **Therwil Lindenfeld** Keine Erschliessung nach 20.00 Uhr (Betriebsschluss Linie 62)
   ⇨ Erschliessungslücke gemäss Angebotsdekret. Eine Verbesserung ist zwingend umzusetzen,
2. **Reinach Nord** Nordwestlicher Rand des Siedlungsgebiets durch Tram knapp nicht erschlossen (lange Zugangswege zu Tramhaltestellen)
   ⇨ Keine Erschliessungslücke gemäss Angebotsdekret. Eine Verbesserung der Erschliessung ist dennoch anzustreben.
3. **Aesch Soleil** Lange Zugangswege zu Tramhaltestellen.
   ⇨ Keine Erschliessungslücke gemäss Angebotsdekret. Eine Verbesserung der Erschliessung ist dennoch anzustreben.

Zudem besteht ein politischer Auftrag zur Prüfung einer Buserschliessung für das Gebiet Aesch Soleil[10]. Im Postulat Buserschliessung von Aesch Nord[11] wird der Regierungsrat u.a. aufgefordert, ein entsprechendes Angebotskonzept zu erarbeiten. Hierzu wurden bereits mehrere Möglichkeiten aufgezeigt. Da die weitere Prüfung für eine Buserschliessung im Rahmen des 10. generellen Leistungsauftrags erfolgt, wurde das Postulat im Januar 2023 zurückgestellt. Entsprechend sind nun im Buskonzept Birsstadt Süd Ansätze zur Erschliessung vom Arbeitsplatzgebiet Aesch Soleil zu zeigen.

3.5. Handlungsbedarf

Aus der gezeigten Analyse (Kapitel 3.2 bis 3.4) lässt sich der Handlungsbedarf ableiten. Folgend sind die wichtigsten Punkte aufgeführt:

Geänderter Bahnfahrplan:

- Busfahrplan auf geänderten Bahnfahrplan abstimmen mit dem Ziel, die heutigen Bahnanschlüsse mindestens zu erhalten
- Nutzen der neuen Möglichkeiten dank Viertelstundentakt der S-Bahn während der Hauptverkehrszeit

Erschliessung:

- Erschliessung Therwil Lindenfeld während der Randverkehrszeit
- Erschliessung des Entwicklungsgebiets Aesch Soleil mit Buslinie
- Nachfragegerechte Erschliessung des Arbeitsgebiets uptonwBasel
- Buserschliessung Reinach West entlang der Hangkante prüfen. Lange Zugangswege zu Tramachse

[10] Das Gebiet wurde früher bereits als «Aesch Nord» bezeichnet.
[11] Postulat 2017/311 von Jan Kirchmayr: Buserschliessung von Aesch Nord, 31. August 2017

Fahrplanstabilität:

- Fahrplanstabilität im Raum Oberwil/Therwil verbessern
- Negative Folgen von staubedingten Verspätungen minimieren

Kapazität und Nachfrage:

- Bessere Abstimmung der unterlasteten Buslinien (v.a. Linie 37 Münchenstein bis Dornach) auf die effektive Nachfrage
- Ausreichend Kapazität zwischen Therwil und Gymnasium Oberwil für zunehmenden Schüler-Innenverkehr bereitstellen

Anlässlich der ersten Begleitgruppensitzung hatten die betroffenen Gemeinden die Möglichkeit ihre Bedürfnisse einzubringen. Die folgenden Punkte sind aus Sicht der Gemeinden ergänzend zu den Analyseergebnissen aufzunehmen:

- Funktion Linie 64 als Tangentialverbindung zwischen Leimental und Allschwil/Basel Bachgraben sowie zwischen Leimen- und Birstal erhalten
- Direktverbindungen für Therwil bis Gymnasium Oberwil und Bachgraben sowie Richtung Reinach und Dornach erhalten
- Ortsbus Münchenstein (Linie 58) in Regionalbuslinie (vom Kanton bestellt) integrieren
- Möglichkeiten zur besseren Ost-West-Verbindung in Münchenstein prüfen und allenfalls Linienführung optimieren. BehiG-Umbau der Haltestellen berücksichtigen
- Linie 65 in Dornach Bahnhof weiterführen
- Anbindung Birsstadt Süd über Landesgrenze hinaus Richtung Deutschland und Frankreich mit übergeordneter Buslinie prüfen
- Ausbau des Abend-/Nachtangebots
- Beibehalten der Einschubzüge im Zeitraum Dez. 2025 bis Dez. 2028
- Einstellen eines finanziellen Betrags für erweiterte Kommunikation

Übergeordnete Vorgaben, die im Rahmen dieses Konzepts umgesetzt werden, sind im Kapitel 2 Rahmenbedingungen und Grundsätze aufgeführt.

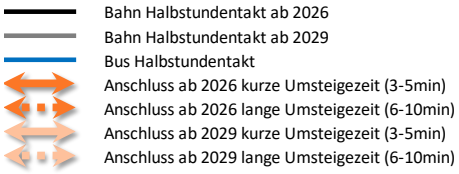
3.6. Zweckmässige Fahrplanmuster

Die Fahrplanmuster sind Bausteine für die Konzeptentwicklung. Sie zeigen, mit welchen Fahrplankonstellationen welche Anschlüsse zwischen Bahn und Bus an den Bahnhöfen Münchenstein, Dornach-Arlesheim und Aesch möglich sind. Damit lassen sich die Auswirkungen unterschiedlicher Fahrpläne auf die folgenden Kriterien ermitteln:

- Eignung für Durchmesser- oder Radiallinie
- Umsteigezeit und Anschlusssicherheit
- betriebliche Wendezeit

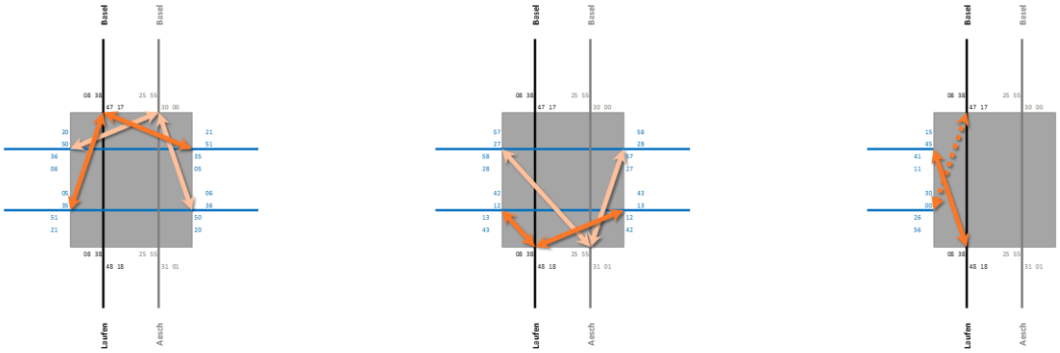
Auf den folgenden Abbildungen symbolisiert eine Linie (Blau = Bus, Schwarz/Grau = Bahn) einen Halbstundentakt. Mit den Pfeilen sind die Anschlüsse dargestellt, welche sich aufgrund des Taktfahrplans alle 30 Minuten wiederholen. Dabei wird zwischen attraktiven, kurzen Umsteigezeiten (durchgezogene Pfeile) und etwas längeren Umsteigezeiten (gestrichelte Pfeile) unterschieden. Die helleren Pfeile stehen für Anschlüsse, welche erst ab 2028 mit dem 15'-Takt der S-Bahn vorhanden sind.

Abbildung 8: Legende zu den Fahrplanmustern



Grafik INFRAS.

Abbildung 9: Zweckmässige Fahrplanmuster am Bahnhof Dornach-Arlesheim



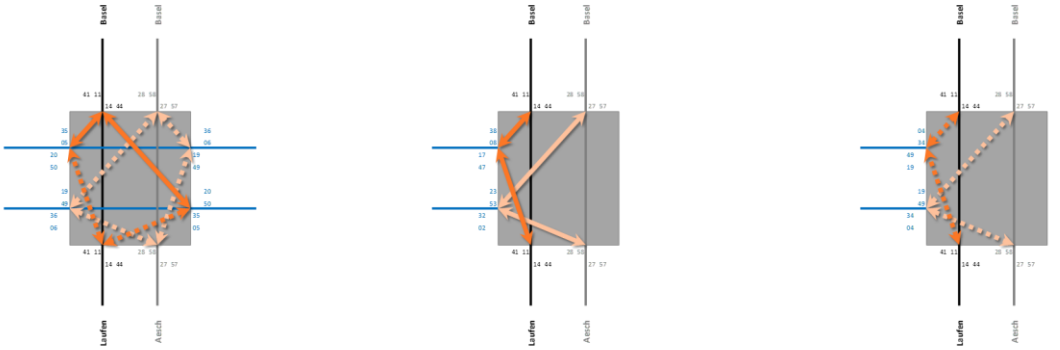
Durchmesserlinie 15'-Takt
- Bis 2029 halbstündlich Rtg. Basel
- Ab 2029 viertelstündlich Rtg. Basel

Durchmesserlinie 15'-Takt
- Bis 2029 halbstündlich Rtg. Laufen
- Ab 2029 viertelstündlich Rtg. Aesch/Laufen
- Auch als 30'-Takt geeignet

Radiallinie 15'-Takt
- Halbstündlich Rtg. Laufen
- Halbstündlich Rtg. Aesch/Laufen
- Auch als 30'-Takt geeignet

Grafik INFRAS.

Abbildung 10: Zweckmässige Fahrplanmuster am Bahnhof Münchenstein



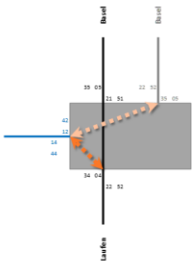
Durchmesserlinie 15'-Takt
- Bis 2029 halbstündlich Rtg. Basel und Aesch/Laufen
- Ab 2029 viertelstündlich Rtg. Basel und Aesch/Laufen

Radiallinie 15'-Takt
- Umsteigezeit optimiert
- Bis 2029 halbstündlich Rtg. Basel und Aesch/Laufen
- Ab 2029 viertelstündlich Rtg. Basel und Aesch/Laufen

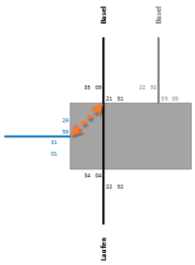
Radiallinie 15'-Takt
- Betrieblich/Wendezeit optimiert
- Bis 2029 halbstündlich Rtg. Basel und Aesch/Laufen
- Ab 2029 viertelstündlich Rtg. Basel und Aesch/Laufen

Grafik INFRAS.

Abbildung 11: Zweckmässige Fahrplanmuster am Bahnhof Aesch



Radiallinie 30'-Takt
- Halbstündlich Rtg. Laufen
- Halbstündlich Rtg. Basel
- Erst ab 2029 geeignet (bis 2029 nur Anschluss Richtung Basel)



Radiallinie 30'-Takt
- Halbstündlich Rtg. Basel
- Als Übergangskonzept geeignet, bis 15'-Takt Bahn ab 2029

Grafik INFRAS.

Die abgebildeten Muster wurden bei der Konzeptentwicklung auf die lokalen Randbedingungen angepasst und weiter optimiert. Insbesondere war eine Abstimmung auf Linienlänge, Fahrzeit und vorhandene Wendemöglichkeiten erforderlich. Zudem sind Änderungen am Busfahrplan im Minutenbereich zur Optimierung der Umsteigezeiten auch im Fahrplanverfahren noch möglich.

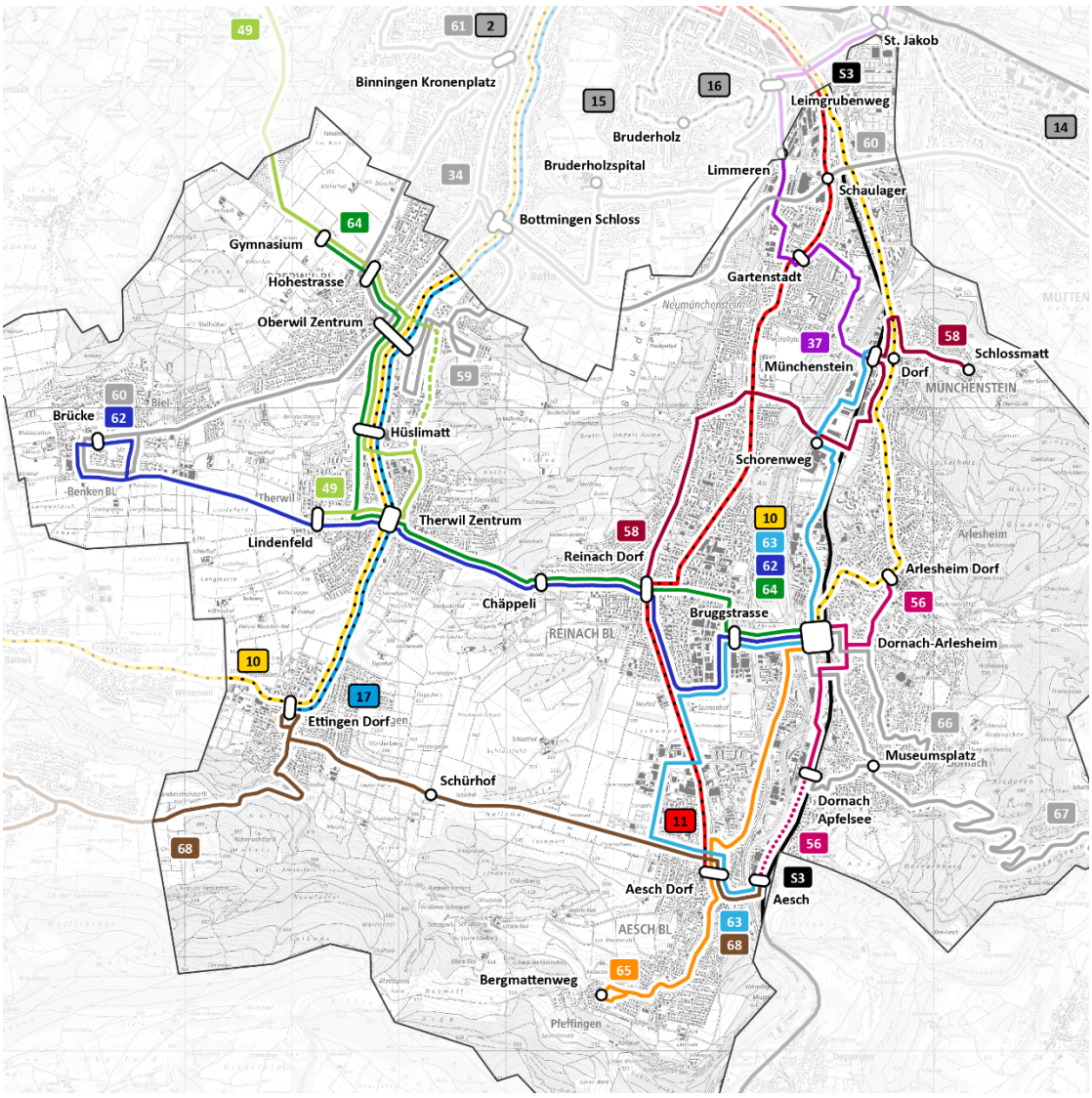
Aufgrund des dichten Takts (mind. 7½-Minuten-Takt) der Tramlinien, muss der Busfahrplan nicht auf die Abfahrts- und Ankunftszeiten des Trams abgestimmt werden.

4. Zielkonzept 2029

4.1. Angebot Zielkonzept 2029

Die Evaluation verschiedener Variantenansätze führte zu folgendem, mit der Begleitgruppe abgestimmtem Vorschlag für das Zielkonzept 2029 in der Birsstadt Süd.

Abbildung 12: Liniennetz Birsstadt Süd Zielkonzept 2029



Alternative Linienführung Teilgebiet West (Linie 49)
Mögliche zukünftige Linienführung Teilgebiet Süd (Linie 56)
Bus- und Tramlinien ausserhalb des Projektperimeters sind nur unvollständig dargestellt.

Grafik INFRAS. Hintergrund: Bundesamt für Landestopografie SWISSTOPO

Wichtigste Konzeptelemente

Folgend sind die wichtigsten Elemente pro Linie aufgelistet.

- **Die Linie 64** wird in zwei Linien aufgeteilt. Die neue Linie 64 verkehrt ab Dornach Bahnhof bis Oberwil Gymnasium auf der heutigen Strecke. Die **neue Linie 49** bedient den Abschnitt Basel Bachgraben bis Therwil Lindenfeld. Die Überlagerung der beiden Linien ergibt zwischen Therwil und Gymnasium einen 7½-Minuten-Takt. Die Linie 49 verkehrt in Therwil via Ring-, Basler- und Benkenstrasse. Alternativ ist eine Linienführung ab Oberwil Zentrum via Bottminger- und Therwilerstrase möglich.
- **Die Linie 58** wird ab Münchenstein Bahnhof Richtung Reinach Dorf verlängert. Die Linienführung verläuft via Tramstrasse und Sundgauerstrasse ins nordwestliche Siedlungsgebiet von Reinach. Der Linienendpunkt, die genaue Führung durch Reinach sowie die Lage der neuen Haltestellen wird in der Detailplanung festgelegt (möglicher Ansatz siehe Annex A2). Der Linienast Richtung Schlossmatt bleibt unverändert.
- **Die Linie 37** wird verkürzt. Sie verkehrt ab Basel Aeschenplatz bis Münchenstein Bahnhof. Der Abschnitt Münchenstein Bahnhof – Dornach Bahnhof wird neu von der Linie 63 bedient.
- **Die Linie 63** führt von Aesch Bahnhof über den Bahnhof Dornach bis nach Münchenstein Bahnhof. Dazwischen erschliesst sie die Arbeitsplatzgebiete Aesch Soleil, Reinach Kägen und uptownBasel. Bei der Einführung ist ein 30-Minuten-Takt in den HVZ vorgesehen. Ein Ausbau des Taktniveaus oder der Betriebszeiten sind ohne Auswirkungen auf das übrige Konzept möglich.
- **Die Linie 65** wird verkürzt. Sie bedient den Abschnitt Pfeffingen – Aesch – Dornach Bahnhof. Die Durchbindung bis Arlesheim Dorf wird mit Einführung der Linie 56 aufgehoben.
- **Die Linie 56** ist gemäss Buskonzept Dornach auf der Strecke Arlesheim Dorf – Dornach Bahnhof – Dornach Apfelsee vorgesehen. Langfristig ist eine Verlängerung der Linie 56 bis Aesch anzustreben. Hierfür muss zuerst die Strassenverbindung zwischen Industrie- und Weidenstrasse realisiert werden.

Die nicht genannten Linien 68 und 62 erfahren keine konzeptrelevanten Änderungen.

Linienportraits

In den folgenden Linienprotraits beschreiben den Zielzustand für alle bearbeiteten Linien. Die Betriebszeiten HVZ, NVZ, RVZ und Nacht sind im Angebotsdekret §7 definiert. Die angegebene Gefässgrösse bezieht sich jeweils auf das HVZ-Angebot und wird bei der Umsetzung möglicherweise noch an die effektive Nachfrage angepasst.

37 **Münchenstein, Bahnhof – Basel, Aeschenplatz**

Linienführung: Münchenstein, Bahnhof – APH Hofmatt – Gartenstadt – Basel, Leimgrubenweg – St. Jakob – Aeschenplatz

Angebotsbereich: Ergänzungsangebot

Angebotsniveau: Abschnitt Aeschenplatz – Leimgrubenweg

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
15'-Takt	15'-Takt	30'-Takt	–

Abschnitt Leimgrubenweg – Münchenstein Bahnhof

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
15'-Takt	30'-Takt	30'-Takt	–

Gefässgrösse: Normbus

Infrastruktur:
- Reaktivierung bestehende Haltekante am Bahnhof Münchenstein

Bahnanschlüsse: Münchenstein:
- v/n Laufen
- v/n Basel

58 **Münchenstein, Schlossmatt – Reinach, Dorf**

Linienführung: Münchenstein, Schlossmatt – Bahnhof – Reinach, Surbaum – Primarschule Weiermatt – Dorf

Angebotsbereich: Ergänzungsangebot

Angebotsniveau:

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
30'-Takt	30'-Takt	–	–

Gefässgrösse: Midibus

Infrastruktur:
- Ca. 5 neue Haltestellen in Reinach
- Ca. 2 neue Haltestellen in Münchenstein
- Wendeplatz Münchenstein, Schlossmatt

Bahnanschlüsse:

Münchenstein Linienast Reinach:	Münchenstein Linienast Schlossmatt:
▪ v/n Basel	▪ v/n Basel
▪ v/n Laufen	▪ v/n Aesch

62 **Dornach, Bahnhof – Biel-Benken**

Linienführung: Dornach- Bahnhof – Reinach, TechCenter Kägen – Therwil, Zentrum – Biel-Benken, Brücke

Angebotsbereich: Ergänzungsangebot

Angebotsniveau:

HVZ	NVZ	RVZ	Nacht
15'-Takt	30'-Takt	–	–

Gefässgrösse: Normbus

Infrastruktur: –

Bahnanschlüsse: Dornach-Arlesheim:
- v/n Basel

64 **Dornach, Bahnhof – Oberwil, Gymnasium**

Linienführung:	Dornach, Bahnhof – Reinach, Aumatten – Therwil, Zentrum – Oberwil, Hüslimatt – Zentrum – Gymnasium			
Angebotsbereich:	Hauptangebot			
Angebotsniveau:	HVZ 15'-Takt	NVZ 15'-Takt	RVZ 30'-Takt	Nacht 60'-Takt
Gefässgrösse:	Normbus			
Infrastruktur:	▪ Ertüchtigung Wendeplatz Oberwil Gymnasium für ganztägigen Betrieb inkl. neuer Aussteigekante			
Bahnanschlüsse:	Dornach-Arlesheim: ▪ v/n Laufen			

49 **Therwil, Lindenfeld – Basel, Bachraben**

Linienführung:	Therwil, Lindenfeld – Zentrum – Altersheim – Oberwil, Hüslimatt – Zentrum – Gymnasium – Basel, Bachgraben			
Angebotsbereich:	Hauptangebot			
Angebotsniveau:	HVZ 15'-Takt	NVZ 15'-Takt	RVZ 30'-Takt	Nacht 60'-Takt
Gefässgrösse:	Normbus			
Infrastruktur:	▪ Ca. 3 neue Haltestellen in Therwil ▪ Bei alternativer Linienführung zusätzlich ca. 5 neue Haltestellen in Oberwil ▪ Verlängerung Busbucht Therwil Lindenfeld Richtung Biel-Benken für Abwarten der Standzeit am Linienende zu prüfen für Erhöhung der betrieblichen Flexibilität (z.B. optimal versetzte Fahrlage zur Linie 64)			
Bahnanschlüsse:	–			

65 **Dornach, Bahnhof – Pfeffingen, Bergmattenweg**

Linienführung:	Dornach, Bahnhof – Aesch, Dorf – Pfeffingen, Bergmattenweg			
Angebotsbereich:	Grundangebot			
Angebotsniveau:	HVZ 15'-Takt	NVZ 15'-Takt	RVZ 30'-Takt	Nacht 60'-Takt
Gefässgrösse:	Normbus			
Infrastruktur:	–			
Bahnanschlüsse:	Dornach-Arlesheim: ▪ v/n Basel			

68 **Aesch, Bahnhof – Flüh, Station**

Linienführung:	Aesch, Bahnhof – Dorf – Ettingen, Dorf – Hofstetten, Milchhüsli – Flüh, Station			
Angebotsbereich:	Grundangebot			
Angebotsniveau:	HVZ 30'-Takt	NVZ 30'-Takt	RVZ 60'-Takt	Nacht 60'-Takt nur Ettingen – Flüh
Gefässgrösse:	Normbus			
Infrastruktur:	–			
Bahnanschlüsse:	Aesch ▪ v/n Basel ▪ v/n Laufen			

63 **Aesch, Bahnhof – Münchenstein, Bahnhof**

Linienführung:	Aesch, Bahnhof – Aesch, Dorf – Aesch, Soleil – Reinach, TechCenter Kägen – Dornach, Bahnhof – Arlesheim, Schorenweg – Münchenstein, Bahnhof			
Angebotsbereich:	Ergänzungsangebot			
Angebotsniveau:	HVZ 30'-Takt	NVZ –	RVZ –	Nacht –
Gefässgrösse:	Normbus			
Infrastruktur:	Ca. 2 neue Haltestellen in Aesch			
Bahnanschlüsse:	Aesch: ▪ v/n Basel ▪ v/n Laufen	Dornach-Arlesheim –	Münchenstein ▪ v/n Basel ▪ v/n Laufen	

4.2. Wichtigste Vor- und Nachteile

In den folgenden Tabellen sind die wichtigsten Vor- und Nachteile des Bestkonzepts gegenüber dem heutigen Angebot (Fahrplan 2024) angegeben.

Tabelle 2: Wichtigste Vor- und Nachteile Teilgebiet West

Vorteile	Nachteile
▪ Bessere Betriebs- und Anschlusssicherheit im Korridor Dornach – Therwil – Oberwil – Bachgraben ▪ 7½-Minuten-Takt zwischen Therwil und Oberwil ▪ Erschliessung Therwil Lindenfeld in der Randverkehrszeit durch Linie 49 ▪ Verbesserte Erschliessung für östliches Siedlungsgebiet on Therwil (inkl. Altersheim)	▪ Keine Direktverbindung zwischen Dornach und Basel Bachgraben

Tabelle INFRAS.

Tabelle 3: Wichtigste Vor- und Nachteile Teilgebiet Nord

Vorteile	Nachteile
▪ Buserschliessung der Siedlungsgebiete in Reinach Nordwest ▪ Gute Verknüpfung von Münchenstein Bahnhof – Gartenstadt – Dreispitz mit Linie 37 ▪ Gut auf die spezifischen Bedürfnisse des Arbeitsplatzgebiets uptownBasel abgestimmte Buslinie und flexible Ausbaumöglichkeit von Takt und Betriebszeiten ▪ Zusätzliche West-Ost-Verbindung auf Höhe Autobahnanschluss ▪ Bedarfsgerechtes Angebot zwischen Gartenstadt und Münchenstein, Bahnhof (Die heutige Linienüberlagerung führt zu einem Überangebot)	▪ Keine direkte Verbindung von Schlossmatt bis Klinik Birshof und Dreispitz ▪ Keine Buserschliessung der Haltestelle Münchenstein Hofmatt ▪ Parallelerschliessung zu Tram und Buslinie 63 zwischen Münchenstein Dorf und Schorenareal

Tabelle INFRAS.

Tabelle 4: Wichtigste Vor- und Nachteile Teilgebiet Süd

Vorteile	Nachteile
▪ Erschliessung des Arbeitsgebiets Aesch Soleil mit der Buslinie 63 ▪ Zusätzliche Verbindung für das Arbeitsgebiet Kägen mit Anschlüssen Richtung Laufental mit Umstieg in Aesch ▪ Zukünftig direkte Verbindung ab Aesch ins Gebiet Wydeneck	▪ Keine Direktverbindung ab Pfeffingen und Aesch nach Arlesheim Dorf[12]

Tabelle INFRAS.

4.3. Infrastrukturmassnahmen

Neue Haltestellen Linien 49, 58 und 63

Aufgrund der neuen Linienführungen sind zusätzliche Haltestellen erforderlich. Die genaue Lage der Haltestellen ist bei der Umsetzung und in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden zu definieren. Eine erste Schätzung der Anzahl neuen Haltestellen pro Linie ist in den Linienportraits im Kapitel 4.1 vermerkt.

[12] Der Anteil in Dornach durchfahrende Personen beträgt heute etwa 10% (siehe Kapitel 3.2)

Wendeplatz Münchenstein Schlossmatt

Für den Weiterbetrieb der Linie 58 bis Münchenstein Schlossmatt muss am Linienendpunkt ein Wendeplatz realisiert werden. Das Wendemanöver mit Rückwärtsfahrt kann aus Sicherheitsgründen nicht weiterhin praktiziert werden. Zudem ist unklar, ob zukünftig weiter Kleinbusse eingesetzt werden können, da diese vom bisherigen Lieferanten nicht mehr produziert werden. Aus betrieblichen Gründen, z.B. bei Ausfall eines Kleinbusses, muss die Linie ohnehin auch mit grösseren Fahrzeugen befahren werden können. Im Konzept ist der Einsatz eines Midibusses vorgesehen.

Bahnhof Dornach-Arlesheim

Im Buskonzept Raum Dornach 2028 ist vorgesehen, dass die Linie 56 und 66 den Bahnhof Dornach-Arlesheim an neuen Haltekanten auf der Ostseite bedienen. Diese Massnahme entlastet den heutigen Bushof auf der Westseite und ermöglicht die Vorfahrt der neu am Bahnhof Dornach-Arlesheim West endenden Buslinien 63 und 65.

Strassenverbindung Dornach Apfelsee – Aesch

Damit die Linie 56 zukünftig bis zum Bahnhof Aesch verlängert werden kann, ist im Zusammenhang mit der Umnutzung des Wydenareals eine neue Strassenverbindung zwischen der Weiden- und der Industriestrasse zu realisieren.

Wendeplatz Gymnasium Oberwil

Der Wendeplatz beim Gymnasium Oberwil muss für den regelmässigen Betrieb ertüchtigt werden. Für den Ausstieg aus Richtung Oberwil kann durch die Verlängerung des Trottoirs vor der Parkplatzeinfahrt eine Haltekante realisiert werden. Ob weitere bauliche Anpassungen im Bereich des Parkplatzes erforderlich sind (z.B. Ersatz von Parkfeldern) wird im Rahmen der Umsetzung geprüft.

4.4. Erfolgskontrolle

Die Tabelle 5 zeigt für jeden im Kapitel 3.5 aufgeführten Punkt des Handlungsbedarfs, wie weit dieser mit dem Zielkonzept erfüllt ist:

Tabelle 5: Erfolgskontrolle Zielkonzept 2029

Geänderter Bahnfahrplan	
Busfahrplan auf geänderten Bahnfahrplan abstimmen. Heutige Bahnanschlüsse erhalten	✓
Nutzen der neuen Möglichkeiten dank Viertelstundentakt der S-Bahn während der Hauptverkehrszeit	✓
Erschliessung	
Erschliessung Therwil Lindenfeld während der Randverkehrszeit	✓
Erschliessung des Entwicklungsgebiets Aesch Soleil mit Buslinie	✓
Nachfragegerechte Erschliessung des Arbeitsgebiets uptonwBasel	✓
Buserschliessung Reinach West entlang der Hangkante prüfen. Lange Zugangswege zu Tramachse	✓
Fahrplanstabilität	
Fahrplanstabilität im Raum Oberwil/Therwil verbessern	✓
Negative Folgen von staubedingten Verspätungen minimieren	✓
Kapazität und Nachfrage	
Bessere Abstimmung der unterlasteten Buslinien auf die effektive Nachfrage	✓
Ausreichend Kapazität zwischen Therwil und Gymnasium Oberwil für zunehmenden SchülerInnenverkehr bereitstellen	✓
Bedürfnisse der Gemeinden	
Funktion Linie 64 als Tangentialverbindung zwischen Leimental und Allschwil/Basel Bachgraben sowie zwischen Leimen- und Laufental erhalten ⇨ Diese Tangentialverbindungen sind weiterhin mit direkten Buslinien abgedeckt (Therwil - Bachgraben und Oberwil - Dornach). Zwischen Reinach und Bachgraben fällt die Direktverbindung weg (Umsteigeverbindungen via Therwil oder Basel)	✓
Direktverbindungen für Therwil bis Gymnasium Oberwil und Bachgraben sowie Richtung Reinach und Dornach erhalten	✓
Ortsbus Münchenstein (Linie 58) in Regionalbuslinie (vom Kanton bestellt) integrieren.	✓
Möglichkeiten zur besseren Ost-West-Verbindung in Münchenstein prüfen und allenfalls Linienführung optimieren. BehiG-Umbau der Haltestellen berücksichtigen	✓
Linie 65 in Dornach Bahnhof weiterführen ⇨ Es anerbietet sich keine Linie für eine Weiterführung. Aufgrund der geringen Anzahl Durchfahrer erachtet das Projektteam die Verschlechterung als vertretbar.	✗
Anbindung Birsstadt Süd über Landesgrenze hinaus Richtung Deutschland und Frankreich mit übergeordneter Buslinie prüfen ⇨ Fragestellung geht über den Projektperimeter hinaus und wurde im Buskonzept deshalb nicht bearbeitet.	✗
Ausbau des Abend-/Nachtangebots	✓

Beibehalten der Einschubzüge im Zeitraum Dez. 2025 bis Dez. 2028 ⇨ Fragestellung in Prüfung bei SBB Infrastruktur. Ergebnisse liegen im Verlauf des Jahres 2024 vor.	?
Einstellen eines finanziellen Betrags für erweiterte Kommunikation ⇨ Ist nicht Gegenstand des Konzepts, wird jedoch für die weitere Planung aufgenommen.	✓

✓ erreicht
✓ teilweise erreicht
✕ nicht erreicht
? nicht bearbeitet

Tabelle INFRAS.

Das Zielkonzept deckt sich grösstenteils mit den Bedürfnissen und Ansprüchen im Raum Birsstadt Süd. Nur zwei Punkte können nicht erreicht werden.

4.5. Umsetzung Zwischenetappe 2026

Aufgrund des geänderten Bahnfahrplans 2026 (Fahrplanwechsel Dezember 2025) besteht zwingend Handlungsbedarf beim Busangebot, damit die Bahnanschlüsse der Buslinien weiterhin funktionieren. Die Sicherstellung der Anschlüsse ist mit einer vorgezogenen Umsetzung des Zielkonzepts 2029 grundsätzlich möglich. Solange jedoch die S-Bahn im Laufental noch nicht viertelstündlich bis Aesch verkehrt, sind die folgenden Abweichungen vom Zielkonzept 2029 erforderlich:

- **Linie 65 bis Arlesheim Dorf:**
  Die Linie 65 kann erst zusammen mit der Einführung der Linie 56 auf den Streckenabschnitt Pfeffingen – Dornach Bahnhof gekürzt werden.
- **Linie 68 mit Anschlüssen Richtung Basel:**
  Mit Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn Basel – Aesch sind mit der Linie 68 Bahnanschlüsse in Aesch in beide Richtungen möglich. Zwischen 2026 und 2029 funktioniert der Anschluss nur in eine Richtung. Entsprechend wir die Linie für Anschlüsse Richtung Basel ausgerichtet, was eine Verschiebung des gesamten Fahrplans um eine Viertelstunde erfordert.
- **Linie 37 Halbstundentakt bis Münchenstein:**
  Falls aus Kapazitätsgründen nicht ein Viertelstundentakt auf der Linie 37 zwischen Leimgrubenweg und Münchenstein erforderlich ist, könnte zwischen 2026 und 2028 auf die zusätzlichen Kurse in der HVZ verzichtet werden. Diese Kurse ergeben erst mit dem Viertelstundentakt auf der Bahn Anschlüsse in Münchenstein.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: S-Bahnangebot Ausbauschritt AS 2035 (Stand März 2020) 7
Abbildung 2: Liniennetz Zielangebot Buskonzept Raum Dornach 2028 8
Abbildung 3: Gliederung der Verkehrszeiten gemäss Angebotsdekret 9
Abbildung 4: Liniennetz Birsstadt Süd 2023 10
Abbildung 5: Wichtigste Beziehungen für den Pendler- und SchülerInnenverkehr 15
Abbildung 6: Auslastung der Buslinien im stärksten Querschnitt in Lastrichtung während der HVZ 16
Abbildung 7: Erschliessungsradien und Raumnutzende mit Erschliessungslücken 17
Abbildung 8: Legende zu den Fahrplanmustern 20
Abbildung 9: Zweckmässige Fahrplanmuster am Bahnhof Dornach-Arlesheim 21
Abbildung 10: Zweckmässige Fahrplanmuster am Bahnhof Münchenstein 21
Abbildung 11: Zweckmässige Fahrplanmuster am Bahnhof Aesch 22
Abbildung 12: Liniennetz Birsstadt Süd Zielkonzept 2029 23

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Charakterisierung der zu beplanenden Linien (Ist-Zustand) 11
Tabelle 2: Wichtigste Vor- und Nachteile Teilgebiet West 27
Tabelle 3: Wichtigste Vor- und Nachteile Teilgebiet Nord 28
Tabelle 4: Wichtigste Vor- und Nachteile Teilgebiet Süd 28
Tabelle 5: Erfolgskontrolle Zielkonzept 2029 30

Abkürzungsverzeichnis

GLA	Genereller Leistungsauftrag
HVZ	Hauptverkehrszeit
NZV	Nebenverkehrszeit
ÖV	Öffentlicher Verkehr
RVZ	Randverkehrszeit