

## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Verbesserungen für die Buslinien 70 und 80 am Aeschenplatz

Datum: 22. Dezember 2009

Nummer: 2009-385

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



**2009/385**

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

**Verbesserungen für die Buslinien 70 und 80 am Aeschenplatz**

vom 22. Dezember 2009

## 1. Ausgangslage

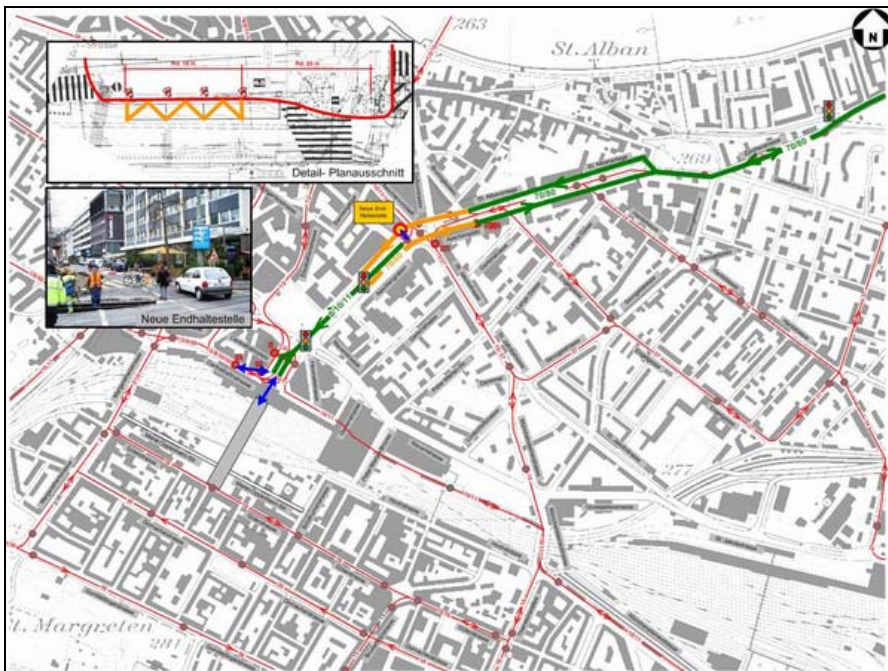
Aktuell befindet sich die Endhaltestelle der Buslinien 70/80 am Aeschenplatz (vor "Hammering Man"). Die Passagiere mit Fahrziel Bahnhof SBB müssen am Aeschenplatz umsteigen. Die Verbindung Aeschenplatz-Bahnhof SBB ist zwar sehr gut (Fahrmöglichkeit Tram alle 2-3 Minuten), der Umsteigeweg ist jedoch sehr lang und aus Sicht des Verkehrssicherheitsgefühls problematisch. Dies gilt auch für Fahrgäste welche in Richtung Innenstadt umsteigen wollen. Diese Situation soll mit einer Verlängerung der Linien 70/80 zum Bahnhof SBB verbessert werden. Eine entsprechende Verlängerung wurde auch in diversen parlamentarischen Vorstössen thematisiert. Gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt wurde 2007 bis 2009 mögliche Lösungsansätze ausgearbeitet und bewertet.

## 2. Vorgehen

In einem ersten Schritt wurde ein möglichst vollständiger Variantenfächer für die Verlängerung der Buslinien zum Bahnhof SBB ausgearbeitet. Insgesamt wurden 10 Varianten mit verschiedenen Linienführungen und Endhaltestellenanordnungen am Centralbahnplatz, in der Centralbahnstrasse West und Ost, sowie in der Meret-Oppenheimstrasse geprüft. Als möglicher Lösungsansatz wurde auch die Änderung der Haltestellenanordnung auf dem Aeschenplatz selber untersucht, wobei nur eine geringe Verlängerung der Linien erfolgen würde.

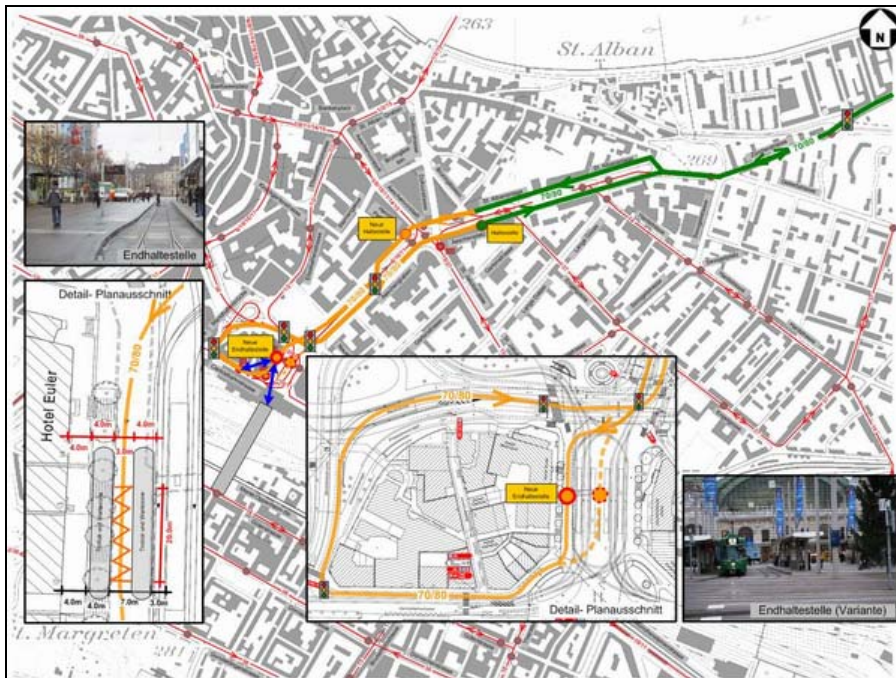
Aus den erarbeiteten Lösungen wurden 6 Varianten ausgewählt, die einer vertieften Prüfung unterzogen wurden:

### V1: Endhaltestelle Migrosbank am Aeschenplatz



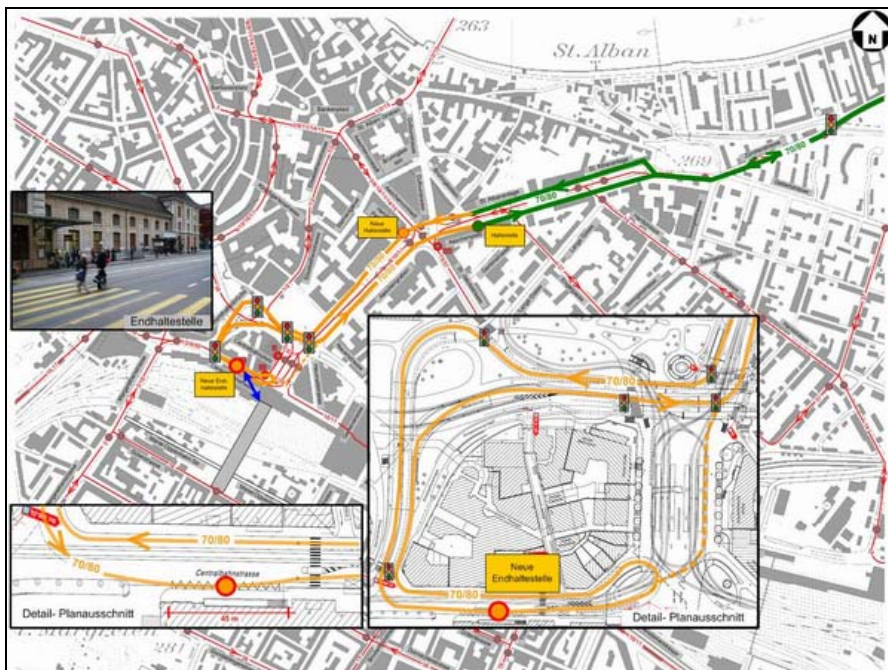
Die Buslinien 70/80 werden bis zur Henric Petri-Strasse verlängert und es wird eine neue Endhaltestelle vor der Migrosbank eingerichtet. Bei der Rückfahrt wenden die Busse im Aeschengraben wobei die bestehende Endhaltestelle Aeschenplatz entfällt.

### V2b: Endhaltestelle Centralbahnplatz



Die Buslinien 70/80 werden vom Aeschenplatz bis Centralbahnplatz verlängert. Die Verbindung zur Innenstadt wird durch die Haltestellen Migrosbank und Aeschenplatz gewährleistet. Auf dem Centralbahnplatz erhält der Bus eine Endhaltestelle entweder seitlich auf dem bestehenden Trottoir oder in der Platzmitte auf dem Centralbahnplatz.

### V3a: Endhaltestelle Centralbahnstrasse West

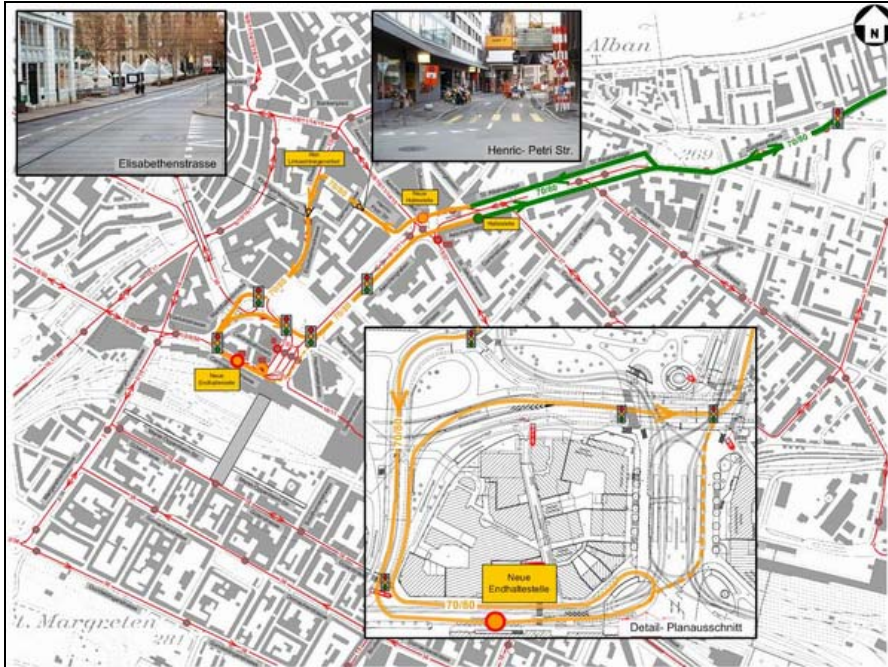


Die Buslinien 70/80 werden über Aeschengraben, Nauenstrasse in Richtung Centralbahnstrasse West geführt. Die Verbindung Innenstadt wird durch die Haltestellen



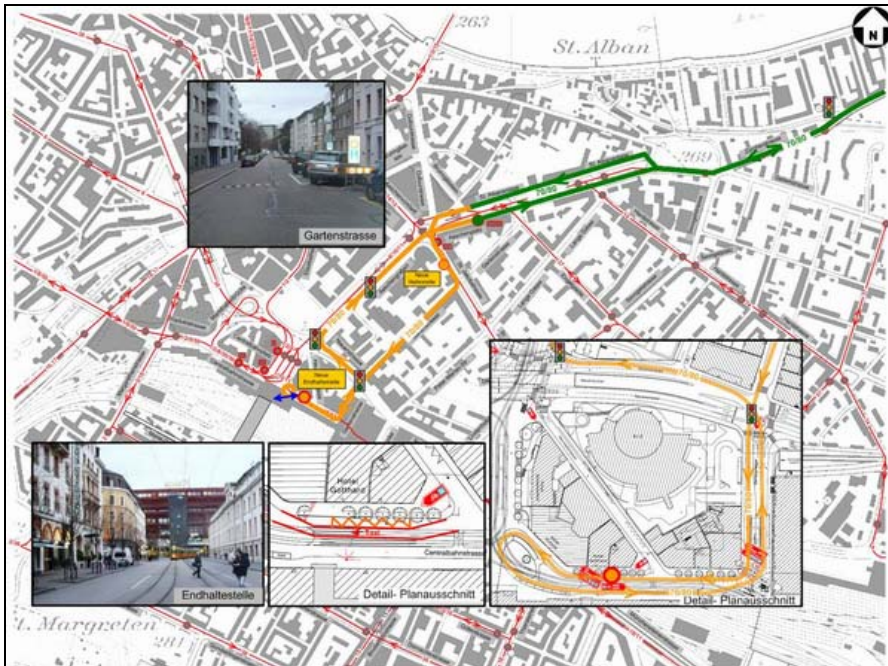
Migrosbank und Aeschenplatz gewährleistet. Die Endhaltestelle wird im Bereich der heutigen Linie 50 eingerichtet. Die Wegfahrt erfolgt über die Centralbahnstrasse (U-Turn oder ev. direkt über Centralbahnplatz)

### V3b: Endhaltestelle Centralbahnstrasse West - Zufahrt Kirschgarten



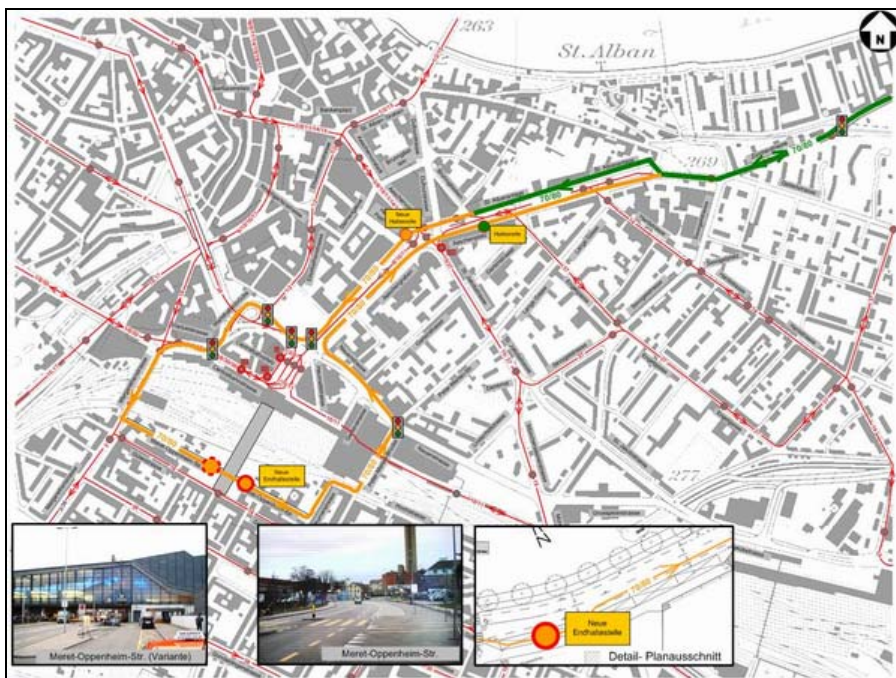
Die Variante entspricht weitgehend der Variante 3a. Die Variante „Zufahrt Kirschgarten“ umfährt aber den stark belasteten Knoten Centralbahnplatz indem eine Route über die Henric-Petri Strasse / Elisabethenstrasse gewählt wird.

### V4d: Endhaltestelle Centralbahnstrasse Ost



Die Buslinien 70/80 werden ab Aeschenplatz via Gartenstrasse Richtung Centralbahnstrasse Ost geführt. Die Haltestelle wird in der Nähe des Polizeipostens Aeschenplatz platziert um die Anbindung der Innenstadt zu gewährleisten. Im Bereich der Gartenstrasse muss die Parkierung teilweise angepasst werden um die Durchfahrt des Busses zu gewährleisten. Der Knoten und die LSA Gartenstrasse / Nauenstrasse muss umgebaut werden. In der Centralbahnstrasse kann eine Endhaltestelle eingerichtet werden, wenn die Taxis und Anlieferdienste über die Tramgleise geführt werden. Die Wegfahrt erfolgt nach dem U-Turn am Centralbahnplatz über Nauenstrasse und Aeschengraben.

### V5b: Endhaltestelle Meret-Oppenheimstrasse



Die Buslinien 70/80 werden zur Süd-Seite des Bahnhofs SBB geführt (Meret-Oppenheimstrasse). Die Zufahrt erfolgt über die Route Aeschengraben, Margarethenbrücke. Die Wegfahrt erfolgt über die Peter-Merian-Brücke, Nauenstrasse, Aeschengraben.

### 2.1. Technische Abklärungen

Die Machbarkeit dieser Varianten wurde geprüft und die erforderlichen technischen Massnahmen (baulich, signalisationstechnisch) abgeschätzt. Die Prüfung ergab:

- Die Varianten V1, V3a und V5b sind einfach und kosten günstig umsetzbar (geringe Investitionskosten).
- Die Variante V4d erfordert grössere Anpassungen im Strassenbereich.
- Die Variante V2b bedingt erhebliche Baumassnahmen am Centralbahnplatz und Eingriffe in die Grünflächen des Aeschengrabens.

## 2.2. Möglicher Nutzen für die Fahrgäste

Um die Auswirkungen auf den Verkehr beurteilen zu können, wurde eine Simulation mit dem Programm VISSIM erstellt. Durch die Simulation ist es möglich die Verkehrsabläufe visuell darzustellen und Daten über den Verkehrsablauf auszuwerten. Für die simulierten Varianten der Buslinien 70 und 80 konnte so die Verlängerung der Reisezeit sowie die entstehenden Verlustzeiten für die anderen Verkehrsträger abgeschätzt werden:

- Die Reisezeit der Fahrgäste zum Bahnhof SBB kann bei den Varianten V1 und V2b reduziert werden.
- Bei den Varianten V3a und 4b bleibt die Reisezeit, im Vergleich zum IST-Zustand, unverändert.
- Bei den Varianten V3b und 5b verlängert sich die Reisezeit für die Fahrgäste teilweise deutlich.

Um die Auswirkungen auf die Nachfrage abschätzen zu können, wurde eine Untersuchung mit dem Gesamtverkehrsmodell Basel (GVM) durchgeführt. Dieses Modell enthält alle ÖV-Linien des relevanten Betrachtungsperimeters.

Mit der Untersuchung konnte gezeigt werden, dass zusätzliche Fahrgäste auf den Buslinien hauptsächlich durch Umlagerung von bestehenden Linien gewonnen werden können. Das Potenzial der Linien ist am grössten, wenn die Fahrzeit zwischen Aeschenplatz und Bahnhof Basel SBB weitestgehend minimiert wird (V2b, V3a). Umwegfahrten durch Wohnquartiere oder Fahrten um den Bahnhof herum scheiden somit aufgrund der zu erwartenden langen Fahrzeit aus (V3b, V5b).

Da Zuwächse auf einzelnen Linien lediglich aufgrund von Verschiebungen innerhalb des Netzes zu erwarten sind, ist es zweifelhaft, ob ein zusätzlicher Buskurs, welcher für eine Verlängerung an den Bahnhof Basel SBB notwendig wäre, durch zusätzliche Fahrgäste finanziert werden könnte. Es müsste mit wiederkehrenden Kosten im Umfang von ca. CHF 480'000 gerechnet werden. Hinzu kommen je nach Lösungsansatz erhebliche Investitionskosten.

## 2.3. Gesamtbetrachtung

Die erarbeiteten Kernvarianten wurden einander gegenübergestellt und einer Vergleichswertanalyse unterzogen. Die Vergleichswertanalyse erlaubt eine gesamthafte Betrachtung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten. Die Beurteilungskriterien wurden unterteilt in:

- Betriebliche Aspekte
- Verkehrliche Aspekte
- Wirtschaftliche und gesellschaftliche Aspekte

Dabei ergaben sich folgende signifikante Unterschiede zwischen den Varianten:

**Variante V1 Migrosbank:**

Die Variante ist kostengünstig umsetzbar und benötigt im Gegensatz zu den anderen Varianten tagsüber keinen zusätzlichen Buskurs (ev. in Randstunden und Sonntags). Die Anbindung zur Innenstadt wird verbessert. Das Hauptziel einer direkte Anbindung an den Bahnhof Basel SBB kann jedoch nicht erreicht werden.

**Variante V2b Centralbahnplatz:**

Die Fahrgäste werden in optimaler Weise direkt und ohne Umsteigen zum Bahnhof SBB geführt. Die Realisierung der Variante ist machbar, bedingt jedoch erhebliche Baumassnahmen und Eingriffe in den Centralbahnplatz. Da die Linie erheblich länger ist als bisher, ist mindestens ein zusätzlicher Bus während des ganzen Tages im Einsatz. Dies gilt auch für alle anderen Varianten, welche eine Linienverlängerung vorsehen.

**Variante V3a Centralbahnstrasse West:**

Die Variante ist kostengünstig umsetzbar und erfüllt das Ziel der direkten Anbindung an den Bahnhof. Da die Linie erheblich länger ist als bisher, ist auch bei dieser Variante mindestens ein zusätzlicher Bus während des ganzen Tages im Einsatz. Um betriebliche Einschränkungen zu vermeiden, muss zudem die Haltestellenanordnung optimiert werden (Ziel: Entflechtung Taxi/Bus).

**Variante 3b Centralbahnstrasse West – Zufahrt Elisabethen:**

Die Führung einer Buslinie über die Henric-Petri-Strasse, Elisabethenstrasse zur Centralbahnstrasse ist aufgrund der engen Strassenverhältnisse sehr ungünstig und nur mit grossen Einschränkungen realisierbar.

**Variante 4d Centralbahnstrasse Ost:**

Die Haltestelle Bahnhof SBB kann direkt beim Bahnhof angelegt werden. Die Zufahrt über die Gartenstrasse bedingt jedoch erhebliche Umbau- und Umgestaltungsmassnahmen.

**Variante 5b Meret-Oppenheimstrasse:**

Diese Lösung kann ohne grössere Baumassnahmen umgesetzt werden. Aufgrund der grossen Umwegfahrt ist die Lösung jedoch für die Fahrgäste unattraktiv. Zudem werden mindestens zwei zusätzliche Buskurse erforderlich.

**3. Die gewählte Lösung**

Von den untersuchten Lösungsansätzen sind lediglich die Varianten Migrosbank (V1) und Centralbahnstrasse West (V3a) wirtschaftlich und betrieblich vertretbar. Nach langen Beratungen hat die Paritätische Kommission mit Beschluss vom 5. August 2009 in dieser Frage eine Empfehlung zuhanden der beiden Regierungen abgegeben. Dabei soll auf eine Verlängerung bis zum Bahnhof Basel SBB verzichtet werden. Die Gründe dafür sind im Wesentlichen die Folgenden:



1. Eine Verlängerung würde erhebliche wiederkehrende Betriebskosten verursachen.
2. Aufgrund der bereits ausgezeichneten Tramverbindungen zwischen dem Aeschenplatz und dem Bahnhof Basel SBB kann nicht schlüssig nachgewiesen werden, dass der öffentliche Verkehr zusätzliche Fahrgäste hinzugewinnt.
3. Aufgrund der bereits hohen Verkehrsdichte ist ein stabiler Betrieb auf den Zufahrtlinien nicht sicher gewährleistet.

Um jedoch die äusserst unbefriedigende Umsteigesituation für die Fahrgäste dieser Buslinien am Aeschenplatz zu verbessern, soll eine neue Haltestelle vor der Migrosbank (also in unmittelbarer Nähe zu den bestehenden Tramhaltestellen erstellt werden). Gemäss Territorialprinzip ist für die Erstellung der Kanton Basel-Stadt zuständig.

Diese Lösung wird den Kunden sicherlich die gewünschte Erleichterung der Umsteigebeziehung bringen. Allerdings können mit diesem Beschluss nicht alle Forderungen, welche in mehreren Parlamentarischen Vorstössen erhoben wurden, befriedigend beantwortet werden.

#### **4. Kosten und Finanzierung**

Da keine weiteren Änderungen auf den Buslinien 70 und 80 nötig werden und für diese Verlängerung um wenige hundert Meter zumeist die bestehenden Standzeiten der Busse genutzt werden können, ergeben sich auch kaum Änderungen bei der Abrechnung gemäss Staatsvertrag (Abgeltungsrechnung zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft). Ebenso ist für die direkte Abgeltung der Verkehrsleistung der AAGL keine relevante Erhöhung vorgesehen (Basis Offerte 2010). Sollte eine Veränderung eintreten, so würde ein Saldo zugunsten des Kantons Basel-Landschaft anfallen, der aber den Betrag von CHF 50'000 nicht überschreitet (resp. < 1% der Abrechnungssumme gemäss Staatsvertrag).

#### **5. Weiteres Vorgehen**

Die Paritätische Kommission BVB/BLT ist gemäss der Vereinbarung über die Basler Verkehrs-Betriebe und die BLT Baselland Transport AG (Staatsvertrag, SGS 480.1) für alle Fragen des öffentlichen Verkehrs zuständig, welche die kantonsgrenzenüberschreitenden Linien von BVB, BLT und AAGL betreffen. Gemäss § 16 Staatsvertrag unterbreitet die Paritätische Kommission insbesondere zu betrieblichen Massnahmen den Regierungen jeweils Bericht und Antrag.

Die Kompetenz zur Umsetzung dieser Lösung liegt bei den Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Mit Beschluss vom 27. Oktober 2009 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft den Empfehlungen der Paritätischen Kommission gutgeheissen.

Die Umsetzung der vorgesehene baulichen Massnahmen liegt in der Kompetenz des Kantons Basel-Stadt. Da kaum betriebliche Umstellungen nötig sind, braucht kein ordentlicher Fahrplanwechsel abgewartet werden. Die Inbetriebnahme dürfte im Verlaufe des Jahres 2010 erfolgen.

## 6. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 22. Dezember 2009

m Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Wüthrich

der Landschreiber:

Mundschin

### Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

## Landratsbeschluss

### über Verbesserungen für die Buslinien 70 und 80 am Aeschenplatz

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Bericht des Regierungsrates wird zur Kenntnis genommen.
2. Auf das Ansinnen einer Verlängerung der Buslinien 70 und 80 vom Aeschenplatz bis zum Bahnhof Basel SBB wird nicht eingetreten.
3. Überwiesene Vorstösse:
  - 3.1 Das Postulat [1983/229](#) von der CVP-Fraktion betreffend "Zur Weiterführung der BLT-Linie Reigoldswil-Basel (Aeschenplatz) zum Bahnhof SBB Basel" wird abgeschrieben.
  - 3.2 Die Petition [2000/274](#) betreffend "zu Gunsten der Buslinie 70" wird abgeschrieben.
  - 3.3 Das Postulat [2005/231](#) von Rita Bachmann betreffend "Zur Haltestellen-Verlegung für die Buslinien 70 und 80 am Aeschenplatz" wird abgeschrieben.
  - 3.4 Das Postulat [2007/037](#) von Christoph Rudin betreffend "Verlegung der Bushaltestelle für die Linien 70/80 am Aeschenplatz" wird abgeschrieben.
  - 3.5 Das Postulat [2008/038](#) der CVP/EVP-Fraktion betreffend "Weiterführung der Pendler- und Ausflugslinie der BLT, Linie 70 vom Aeschenplatz zum Bahnhof Basel SBB" wird abgeschrieben.
  - 3.6 Die Motion [2008/232](#) der Petitionskommission des Landrats betreffend "Rasche Verlängerung der Buslinien 70 und 80 zum Bahnhof SBB" wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: