

## Anhang: Prüfung Ringbuslinie Kanton Basel-Landschaft

Als Alternative zur Tramverlängerung schlägt der Interpellant eine Ringbuslinie vor, um die Gebiete Letten und Bachgraben an die zukünftige S-Bahn Haltestelle beim Morgartenring anzubinden:



Abb. 1: Ringbuslinie (Screenshot Video Plan Basel)

Die Ringbuslinie wurde durch die Abteilung ÖV des Kantons BL geprüft und wie folgt bewertet:

- Kompatibilität mit anderen ÖV-Angeboten:  
Mit der neuen Ringbuslinie werden Parallelverkehre zu bestehenden Angeboten geschaffen, insbesondere
  - zur Buslinie 36 auf den Abschnitten Morgartenring–Neubad und Thomaskirche–Morgartenring,
  - zur Tramlinie 8 auf dem Abschnitt Neubad–Neuweilerstrasse,
  - zur Buslinie 33, welche zukünftig via S-Bahn-Haltestelle Morgartenring statt Schützenhaus fahren soll, auf der Relation Letten–Morgartenring,
  - zur Buslinie 64 auf dem Abschnitt Letten–Bachgraben–Thomaskirche.Für das Gebiet um die Haltestelle Gartenstrasse ist die Tramlinie 6 die deutlich schnellere und attraktivere Verbindung zur neuen S-Bahn-Haltestelle Morgartenring als die vorgeschlagene Ringbuslinie.
- Nachfrage örtlich:  
Die vorgeschlagene Ringbuslinie deckt fast nur die Zubringerfunktion zur neuen S-Bahn-Haltestelle ab und fasst daher die verschiedenen Nachfrageströme schlecht zusammen. Im Gegensatz dazu bündeln die verlängerte Tramlinie 8 und die zukünftig angepasste Buslinie 33 die Nachfrageströme zur Bahn und in die Stadt. Selbiges gilt für die Buslinie 64, welche die Nachfrageströme zur Bahn (Bahnhof St. Johann) und die zukünftig wachsende, tangentielle Nachfrage Richtung Kleinbasel bündelt. Die Nachfragebündelung ist eine der wesentlichen Stärken des ÖV und für dessen Wirtschaftlichkeit essenziell.
- Nachfrage zeitlich:  
Die Gebiete Letten und Bachgraben weisen unterschiedliche Nachfragestrukturen auf. Das Gebiet Letten weist eine stark durchmischte Nutzung mit Wohnen, Arbeitsplätzen und Einkauf auf, die ein dichtes Angebot mit ausgedehnten Betriebszeiten erfordert. Beim Bachgraben handelt es sich hingegen um ein Arbeitsplatzgebiet, bei welchem sich der grösste Teil der Nachfrage auf die werktäglichen Hauptverkehrszeiten konzentriert. Es ist deshalb nicht zielführend, die beiden Gebiete mit dem gleichen Angebot (Ringbuslinie) zu bedienen, da sonst entweder der Nachfrage nicht entsprochen werden kann oder Überkapazitäten geschaffen werden.

- Erschliessung Gebiet Letten:  
Das Tram Letten bindet das Gebiet Letten an den Bahnhof Basel SBB an. Diese Anbindung ist aufgrund der kürzeren Reisezeit und des deutlich besseren Bahnangebots in Basel SBB sehr viel attraktiver als die Anbindung mittels Ringbuslinie an die neue S-Bahn-Haltestelle Morgartenring. Der 7.5 min-Takt im Gebiet Letten erfordert auf der Tramlinie 1-2 zusätzliche Kurse, während für die Ringbuslinie bei gleichem Takt 8 Kurse notwendig sind.
- Fahrgastsicht:  
Aus Fahrgastsicht bringt eine Ringbuslinie verschiedene Nachteile mit sich. Dies gilt sowohl für den vorliegenden Vorschlag als auch für die Angebotsplanung generell:
  - Die Abstimmung auf die Anschlüsse mit der S-Bahn ist oft nur schlecht möglich, da bei einem Rundkurs die Abfahrt und die Ankunft des Busses über die Dauer der Fahrzeit zeitlich verknüpft sind.
  - Die Ringführung ist für ortsunkundige Personen schwierig verständlich und erschwert die Orientierung.
  - Allfällige Verspätungen aus dem einen Gebiet (z. B. Bachgraben) werden auf das andere Gebiet (z. B. Letten) übertragen und die Anschlusssicherheit dadurch zusätzlich gefährdet.
 Darüber hinaus werden wenige Linien in dichtem Takt meist besser angenommen als vielen Linien in dünnem Takt.
- Realisierungshorizont:  
Die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring – und damit auch die Ringbuslinie – lässt sich nicht schneller als das Tram Letten realisieren (beide Horizont 2030). Gründe dafür sind die einzuhaltenden Planungsprozesse des BAV und der Ausbau der Elsässerbahn zu einem sogenannten 4-Meter-Korridor bis 2029.
- Aufwärtskompatibilität:  
Die Ringbuslinie ist nicht kompatibel mit einem etappierten Tramnetzausbau in Allschwil (Tram Letten als erste Etappe) bzw. würde in diesem Fall zu noch mehr Parallelverkehren führen.
- Infrastruktur:  
Die neue Ringbuslinie muss am Morgartenring in beiden Fahrtrichtungen einen Endaufenthalt einlegen können, um die Fahrplanstabilität sicherzustellen. Die dazu notwendigen Flächen sind aktuell nicht vorhanden. Ohne zusätzliche Busbevorzugungsmassnahmen auf gewissen Abschnitten ist ein stabiler Betrieb ausserdem infrage gestellt.

#### Fazit:

Zusammenfassend wird der Betrieb der vorgeschlagenen Ringbuslinie aufgrund der fehlenden Abstimmung mit dem übrigen ÖV-Angebot, der schlechten Nachfragebündelung, der betrieblichen Nachteile und des hohen Betriebsaufwands als unwirtschaftlich beurteilt. Sie ist ausserdem weder aufwärtskompatibel zur weiteren Entwicklung des ÖV-Angebots noch schneller realisierbar als das Tram Letten. Das Gebiet Letten wäre mit der Ringbuslinie deutlich schlechter erschlossen als mit der Verlängerung der Tramlinie 8.

Ergänzend ist zu erwähnen, dass als Tramvorlaufbetrieb Letten bereits heute die Buslinie 33 verdichtet bis Allschwil Letten verkehrt. Mittelfristig soll die Buslinie 33 via S-Bahn-Haltestelle Morgartenring statt Schützenhaus fahren. Als Tramvorlaufbetrieb Bachgraben verkehrt bereits heute die Buslinie 64 bis Bahnhof St. Johann.