

## Geschäft 3058A

Bericht an den Einwohnerrat

vom 1. September 1999

### Einrichtung einer direkten Kleinbuslinie während der Hauptverkehrszeiten zum Bahnhof Basel SBB

Inhalt:

Ausgangslage  
Bisherige Aktivitäten  
Die Stellungnahme der BVB  
Erwägungen des Gemeinderates  
Antrag

#### Ausgangslage

Mit Datum vom 3. Juni 1998 reichten Andreas Graf und Olivier Rüegegger namens der SP/Kaktus-Fraktion ein Postulat mit folgendem Wortlaut ein:

«Antrag:

Der Gemeinderat wird gebeten, sich bei den zuständigen Instanzen des Kantons und der Verkehrsbetriebe für eine direkte Busverbindung während der Hauptverkehrszeiten zum Bahnhof Basel SBB einzusetzen.

Begründung:

Die Einführung einer direkten Tramverbindung der grössten Baselbieter Gemeinde zum nächstgelegenen Bahnhof entspricht einem schon verschiedentlich vorgebrachten Allschwiler Bedürfnis.

Im Amtsbericht 1996 wird zum hängigen Geschäft Nr. 1356 von Dr. Max Ribi aus dem Jahr 1987 "Ohne Umsteigen zum Bahnhof SBB" ausgeführt: "Der Gemeinderat erachtet es nach wie vor als wichtig, dass diese Forderung immer wieder vorgebracht wird." Im soeben erschienenen Amtsbericht 1997 lesen wir: "Es gelten nach wie vor die Aussagen, die der Gemeinderat im Amtsbericht pro 1996 zu diesem Geschäft gemacht hat. Im Berichtsjahr konnte keine Lösung gefunden werden."

Gemäss BVB müsste für die Führung einer zweiten Tramlinie nach Allschwil die Tramschleife auf dem Dorfplatz mit einem zweiten Gleis ausgebaut werden, was mit grossen Kosten und Eingriffen ins Dorfbild verbunden wäre. Die Führung der Tramlinie 6 über den Bahnhof und den Aeschenplatz in die Innerstadt andererseits sei aus Kapazitätsgründen mittelfristig nicht möglich. Ausserdem ginge dadurch die schnelle Verbindung in die Innerstadt verloren.

In seiner Antwort auf die Kleine Anfrage von Walter Kesselring aus dem Jahr 1992 hält der Gemeinderat an einer direkten (Tram-) Verbindung Allschwil - Bahnhof Basel SBB fest, allerdings nur bei Vorliegen von Vorschlägen und Varianten, welche sowohl finanziell verkraftbar sind als auch in baulicher Hinsicht zu befriedigen vermögen.

Aus diesen Gründen bitten wir den Gemeinderat, als Alternative die Einrichtung einer Kleinbuslinie Dorfplatz - Ziegelei - Kirche - Lindenplatz - Bahnhof Basel SBB während der Hauptverkehrszeiten (z.B. 6.30-8.30h 17-20h) zu prüfen und sich bei den zuständigen Instanzen dafür einzusetzen. Eventuell wäre Schönenbuch an der Verlängerung einzelner Kurse nach Schönenbuch interessiert und könnte damit in die Finanzierung eingebunden werden.

Unser Vorschlag zielt darauf ab, einen neuen Anlauf in diesem zwar wenig bestrittenen, jedoch seit Jahren blockierten Anliegen zu machen und Erfahrungen mit einem Busbetrieb zu sammeln, der nicht wie eine Tramlösung grosse bauliche und finanzielle Vorleistungen erfordert.»

### Bisherige Aktivitäten

Die Einrichtung einer Direktverbindung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) zum Bahnhof Basel SBB ist ein Anliegen, das seit längerer Zeit wiederholt im Gemeinderat wie auch im Parlament thematisiert worden ist. Unter Bezugnahme auf das von den Postulanten erwähnte, am 15. Juni 1987 eingereichte Postulat von Dr. Max Ribi namens der FDP-Fraktion "Ohne Umsteigen zum Bahnhof SBB" hat der Gemeinderat diese Forderung immer wieder vorgebracht.

Vor einigen Jahren schien sich eine attraktive und tragbare Lösung abzuzeichnen, als die Basler Verkehrsbetriebe (BVB) einen Einsatzkurs der Linie 4 ins Auge fassten, der nach Allschwil hätte verlängert werden können. Leider wurde dieses Vorhaben nicht in die Tat umgesetzt.

Im Weiteren wurden die Umsteigebeziehungen zwischen den Tramlinien 6 und 1 an der Haltestelle "Brausebad" im Rahmen des Machbaren verbessert.

Während einiger Zeit wurde am frühen Morgen ein Direktkurs der Tramlinie 6 zum Bahnhof Basel SBB geführt. Der sehr bescheidene Auslastungsgrad führte allerdings zur Einstellung dieses Angebotes.

Der Gemeinderat hat in seiner Stellungnahme zum generellen Leistungsauftrag im Bereich des ÖV für die Jahre 1997-2001 der Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft beantragt, den auch im Landrat hängigen Vorstoss nicht abschreiben zu lassen. In der Folge wurde das Anliegen in Form einer Option stehen gelassen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Herbst 1999 werden die BVB von Montag bis Freitag eine Tramdirektverbindung Allschwil ab 05.49 Uhr, Basel SBB an 06.06 Uhr anbieten, die gute Anschlüsse an die Züge um 06.17 Uhr nach Bern und um 06.20 Uhr nach Zürich-Chur ermöglicht. Da es sich um einen aus dem Depot Morgartenring ausfahrenden Kurs handelt, können die BVB diese frühmorgendliche Direktverbindung gratis anbieten.

### Die Stellungnahme der BVB

Die BVB halten in ihrer ausführlichen Stellungnahme zum Postulat fest, dass nebst der gewünschten Linienführung auch ganz klar eine kostengünstige Lösung gesucht werden soll:

#### «1. Betriebszeiten und Intervall

Angeregt wird eine Betriebszeit der Kleinbuslinie während den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Abend. Aus Erfahrung wissen wir, dass unsere Fahrgäste am Morgen zum Arbeitsbeginn möglichst direkte und schnelle Routen bevorzugen, selbst wenn diese nur in einem lockeren Intervall befahren werden. Auf dem Heimweg werden hingegen häufig noch Besorgungen gemacht und der Fahrweg kann ein anderer sein. So ist beispielsweise unsere Direktbuslinie von Bettingen zur Ciba mit einer Reisezeit von 16 Minuten und bei einem Intervall von 30 Minuten während der Morgenstosszeit sehr gut ausgelastet, während in der Abendstosszeit die Fahrzeuge nur rund 1/5 so gut besetzt sind wie in der Morgenstosszeit. Offensichtlich sind das dichtere Intervall sowie die Möglichkeit, unterwegs noch Besorgungen erledigen zu können, ausschlaggebend für unsere Kunden, via Claraplatz zu fahren und eine Gesamtfahrzeit von 24 Minuten sowie zusätzlich zweimal Umsteigen in Kauf zu nehmen.

Auch finanzielle Überlegungen sprechen dafür, sich in einer ersten Phase auf einen Betrieb während der Morgenstosszeit zu beschränken. Die Taxi Zentrale AG betreibt im Auftrag der BVB die Kleinbuslinie 41. Auf dieser Kleinbuslinie verkehren am Vormittag nur ein Fahrzeug, am Nachmittag inkl. Abendstosszeit zwei Fahrzeuge. Beschränkt man sich in einer ersten Phase auf einen Betrieb mit einem Fahrzeug während der Morgenstosszeit, so kann nach Rücksprache mit der Taxi Zentrale AG der gleiche kostengünstige Kilometeransatz wie bei Linie 41 der Berechnung zugrundegelegt werden, während bei einem Betrieb mit zwei Fahrzeugen am Morgen oder einem Fahrzeug während der Abendstosszeit Sprungkosten wegen der Anschaffung eines zusätzlich benötigten, jedoch nur während relativ kurzer Zeit eingesetzten Kleinbusses anfallen würden. Anstatt mit CHF 4.50 pro km (1 Fahrzeug während Morgenstosszeit) müsste dann von einem Preis von CHF 6.60 bis CHF 7.—pro km (1 Fahrzeug während Abendstosszeit) .ausgegangen werden. Der zu bezahlende Preis erhöht sich also um rund 50 %, wenn auch während der Abendstosszeit ein Kleinbusbetrieb eingeführt werden soll.

## 2. Linienführung, Fahrzeit, Intervall

Von Ihnen gewünscht ist eine Linienführung ab Allschwil Dorfplatz entlang der Linie 6 bis zum Lindenplatz, ab dort bis zum Bahnhof SBB. Aufgrund der verkehrlichen Situation empfehlen wir eine Streckenführung des Kleinbusses ab Lindenplatz ohne Halt via Morgartenring - Laupenring - Holeestrasse - Dorenbachviadukt - Margarethenstrasse - Güterstrasse zum südlichen Eingang des Bahnhofs SBB bei der Unterführung (ab 2001 EuroVille: Passerelle). Von einer Fahrt direkt auf den Centralbahnplatz raten wir ab, da für den Kleinbus kein separates Trasse zur Verfügung gestellt werden kann und er deswegen im allgemeinen Verkehrsstau hängen bleiben würde, was gerade für Fahrgäste, die deswegen einen Zug verpassen würden, sehr ärgerlich wäre. Hinzu kommt, dass es sich gerade bei Fahrgästen in der Morgenspitze häufig um Pendler handelt, die bereits im Besitz eines Bahnbilletts sind und deswegen nicht in der Schalterhalle ein Billett kaufen müssen.

Für die Rückfahrt gehen wir davon aus, dass der Kleinbus ohne Fahrgäste direkt via Neuweilerplatz - Neuweilerstrasse - Binnergerstrasse zurück zum Dorfzentrum Allschwil fährt.

Die Umlaufzeit für eine derartige Kleinbuslinie beträgt 30 bis 35 Minuten. Soll sie überdies bis Schönenbuch verlängert werden, kämen nochmals 15 Minuten dazu.

Aufgrund der Umlaufzeit ist mit einem Bus zwischen Allschwil und Bahnhof SBB ein 40 Minuten-Intervall, zwischen Schönenbuch und Bahnhof SBB ein 1 Std-Intervall möglich.

## 3. Zu bedienende SBB-Züge

Gestützt auf eine Erhebung der SBB wissen wir, dass durchschnittlich pro Tag über 10'000 Personenfahrten zwischen Basel und Zürich abgewickelt werden. Ungefähr gleich viele Fahrten werden zwischen Basel und Olten durchgeführt, wobei die Hälfte davon weiterfährt bis Bern, währenddem nur 1/5 davon Richtung Luzern fährt. Die Verkehrsnachfrage Richtung Westschweiz entspricht etwa derjenigen Richtung Luzern. Ein Direktbus von Allschwil zum Bahnhof muss demzufolge auf die wichtigsten Intercity-Züge nach Zürich und Bern ausgerichtet sein.

Der ab 30. Mai 1999 gültige SBB-Fahrplan beinhaltet in dem von Ihnen angeführten Zeitfenster die folgenden wichtigsten Züge:

Basel SBB ab 06.46 Uhr Interregio nach Zürich-Flughafen an 07.56 Uhr

Kleinbus Basel SBB an 06.56 Uhr

Basel SBB ab 07.04 Uhr Intercity nach Bern an 08.11 Uhr

Basel SBB ab 07.06 Uhr Intercity nach Zürich an 08.00 Uhr

Basel SBB ab 07.11 Uhr Intercity nach Luzern an 08.17 Uhr

Basel SBB ab 07.20 Uhr Interregio nach Zürich an 08.22 Uhr

Basel SBB ab 07.26 Uhr Intercity nach Bern an 08.37 Uhr

Kleinbus Basel SBB an 07.38 Uhr

Basel SBB ab 07.46 Uhr Interregio nach Zürich-Flughafen an 08.56 Uhr

Basel SBB ab 07.51 Uhr Interregio nach Zürich an 09.00 Uhr

Basel SBB ab 07.53 Uhr Schnellzug nach Luzern an 09.05 Uhr

Basel SBB ab 08.04 Uhr Intercity nach Bern an 09.11 Uhr

Basel SBB ab 08.08 Uhr Intercity nach Zürich an 09.03 Uhr

Basel SBB ab 08.20 Uhr Eurocity nach Zürich an 09.22 Uhr

Gerade von Berufspendlern werden in erster Linie die Intercity-Züge geschätzt. Aus diesem Grund sollte eine Direktverbindung aus Allschwil unbedingt auf die zwischen 07.04 Uhr und 07.11 Uhr abfahrenden Intercity-Züge ausgerichtet sein. Eine zweite Ankunft könnte wahlweise auf die Abfahrten der Interregio-Züge zwischen 07.46 Uhr und 07.53 Uhr oder auf die Intercity-Züge mit Abfahrt zwischen 08.04 Uhr und 08.08 Uhr ausgerichtet sein. Sollen die Kleinbusse ab Schönenbuch verkehren, käme nur die zweite Variante in Frage.

## 4. Fahrplanentwurf

(Der genaue Fahrplan kann erst nach Durchführung von Messfahrten erstellt werden)

Erster Kurs

(Schönenbuch ab 06.31 Uhr)

Allschwil Dorf ab 06.38 Uhr  
Lindenplatz ab 06.44 Uhr  
Unterführung SBB an 06.56 Uhr  
Basel SBB ab 07.04 Uhr Bern an 08.11 Uhr  
Basel SBB ab 07.06 Uhr Zürich HB an 08.00 Uhr  
Basel SBB ab 07.11 Uhr Luzern an 08.17 Uhr

Zweiter Kurs

Variante A

(ab Schönenbuch nicht möglich)  
Allschwil Dorf ab 07.20 Uhr  
Lindenplatz ab 07.26 Uhr  
Unterführung SBB an 07.38 Uhr  
Basel SBB ab 07.46 Uhr Zürich Flughafen an 08.56 Uhr  
Basel SBB ab 07.51 Uhr Zürich HB an 09.00 Uhr  
Basel SBB ab 07.53 Uhr Luzern an 09.05 Uhr

Variante B

(Schönenbuch ab 07.31 Uhr)  
Allschwil Dorf ab 07.38 Uhr  
Lindenplatz ab 07.44 Uhr  
Unterführung SBB an 07.56 Uhr  
Basel SBB ab 08.00 Uhr Zürich HB an 09.20 Uhr  
Basel SBB ab 08.04 Uhr Bern an 09.11 Uhr

## 5. Kostenschätzung

Bei einem Betrieb Montag-Freitag muss für zwei Fahrten (Kurse) zwischen Allschwil Dorf und Unterführung SBB mit CHF 80.-- bis CHF 100.-- pro Tag, im Jahr bei 250 Tagen (Montag-Freitag, ohne Samstage, Sonn- und Feiertage) CHF 20'000.-- bis CHF 25'000.-- gerechnet werden.

Bei einer Verlängerung bis Schönenbuch kämen CHF 50.-- pro Tag hinzu, im Jahr bei 250 Tagen CHF 12'500.--.

Obwohl eine derartige Direktbusverbindung, von Allschwil zum Bahnhof SBB die bestehenden BVB-Tramlinien konkurrenzieren wird, werden die BVB sich der Einrichtung einer derartigen Direktbusverbindung, welche im gesamtheitlichen Interesse zur Förderung des öffentlichen Verkehrs steht, nicht widersetzen. Allerdings kann weder von den BVB noch vom Kanton Basel-Stadt eine Kostenbeteiligung an den Betrieb einer solchen Linie erwartet werden, da es sich hierbei um ein Zusatzangebot handelt, welches über das Grundangebot hinausgeht.

## 6. Direktverbindung mit Tram

Es freut uns, Ihnen mitteilen zu können, dass ab Fahrplanwechsel im Herbst Montag bis Freitag zusätzlich eine Tramdirektverbindung Allschwil ab 05.49 Uhr, Basel SBB an 06.06 Uhr mit Anschluss an die Züge 06.17 Uhr nach Bern - an 07.24 Uhr und 06.20 Uhr nach Zürich an 07.22 Uhr angeboten wird.

Da es sich bei diesem Tram um einen aus dem Depot ausfahrenden Kurs handelt, von welchem überdies bei der Haltestelle Allschwilerplatz auf ein unmittelbar nachfolgendes Tram Richtung Innerstadt umgestiegen werden kann, kann diese morgendliche Tramdirektverbindung gratis angeboten werden.

Die BVB hoffen, mit diesem Vorschlag eine kostengünstige Variante aufgezeigt zu haben, wie dem berechtigten Anliegen der Gemeinde Allschwil für eine Verbesserung der Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr zum Bahnhof SBB entsprochen und ein Probetrieb möglichst kostengünstig durchgeführt werden kann.»

### Erwägungen des Gemeinderates

Die von den BVB vorgeschlagene Lösung mit einem Kleinbusbetrieb Allschwil–Bahnhof Basel SBB basiert auf einem pragmatischen Ansatz. Sie ist schnell umsetzbar und flexibel und kann in zeitlicher Hinsicht wie auch bezüglich der Streckenführung problemlos erweitert werden (z.B. Bedienung Rosenbergquartier oder Schönenbuch). Der Vorschlag scheint auf den ersten Blick relativ kostengünstig, weil das Angebot minimal ist und sich nur auf die Morgenspitze beschränkt.

Auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des Gesetzes zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist allerdings davon auszugehen, dass das von den BVB unterbreitete Angebot nicht in den Leistungsauftrag übernommen wird. Die beiden Morgenkurse pro Werktag stellen lediglich ein zeitlich beschränktes Zusatzangebot dar. Ausserdem dient diese Verbindung mangels Zustiegmöglichkeiten im Stadtgebiet einzig der Verkehrsbeziehung Allschwil–Bahnhof SBB, so dass ihr kaum eine regionale Bedeutung zugemessen werden kann.

Deshalb wäre einem Antrag beim Regierungsrat auf Probetrieb (und einer damit verbundenen finanziellen Beteiligung durch den Kanton) kein Erfolg beschieden.

Demnach wären alle ungedeckten Kosten von CHF 20'000.—bis 25'000.—pro Jahr durch die Gemeinde allein zu tragen. Falls die vorgeschlagene Kleinbuslinie nicht in den TNW aufgenommen würde, wären sogar separate Fahrpreise zu entrichten. Dadurch würden die Attraktivität und die Frequentierung der Busverbindung ganz klar in Frage gestellt.

Auch im Sinne des Postulates stellen die von den BVB vorgeschlagenen zwei Morgenkurse von Montag bis Freitag nur eine Teillösung dar, weil einzig die morgendliche Spitzenverkehrszeit abgedeckt und zudem nur für ganz wenige Zugverbindungen attraktive Anschlüsse ermöglicht würden.

Im Vorschlag der BVB fehlt namentlich das im Postulat geforderte Abendangebot.

Es dient vor allem zur Abnahme des Rückreiseverkehrs. Wegen der unterschiedlichen Arbeitsschlusszeiten (Pendlerverkehr), der gestaffelten Ankunftszeiten der Städteschnellzüge und allfälliger Zugverspätungen wäre ein Stundentakt auf der Kleinbuslinie nicht sehr attraktiv. Ein dichterer Takt würde unter den vorgenannten Bedingungen rasch einen hohen finanziellen Aufwand verursachen, den die Gemeinde voll zu tragen hätte:

Die geschätzten Jahreskosten würden für den Abendbetrieb (Montag-Freitag 17-20 Uhr) beim Halbstundentakt etwa CHF 75'000.—und beim Viertelstundentakt etwa CHF 110'000.—betragen. Dazu kommen die Jahreskosten von etwa CHF 25'000.—für die Führung der zwei Morgenkurse.

Der Gemeinderat ist der Meinung, dass das gesamte Kosten-/Nutzenverhältnis viel zu ungünstig ausfällt, weil der Kanton keinen Kostenanteil trägt.

Die Abteilung öffentlicher Verkehr des kantonalen Amtes für Raumplanung beabsichtigt die Durchführung einer Gesamtuntersuchung der Situation des öffentlichen Verkehrs in unserer Gemeinde. Hierfür ist ein namhafter Betrag von CHF 80'000.— in das Budget 2000 aufgenommen worden.

Diese Gesamtuntersuchung soll bereits im Laufe des kommenden Jahres abgeschlossen werden. Der Gemeinderat vertritt die Auffassung, dass vorerst die Resultate dieser Studie abzuwarten sind und deshalb auf die Einführung der von den BVB vorgeschlagenen Teillösung verzichtet werden soll.

Dadurch kann Raum für die unvoreingenommene Entwicklung von Varianten offen gehalten werden. Dieses Vorgehen ermöglicht zudem eine Beteiligung des Kantons Basel-Landschaft und damit eine wesentliche finanzielle Entlastung der Gemeinde, sofern das künftige Angebot als Probetrieb geführt wird. Das Gleiche gilt bei einer späteren Übernahme in den Leistungsauftrag.

Die Einrichtung einer direkten Verbindung von Allschwil-Bahnhof Basel SBB mit dem öffentlichen Verkehrsmittel ist nach wie vor erklärtes Ziel des Gemeinderates. Die Mitfinanzierung durch den Kanton im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen ist dabei Voraussetzung.

Das Postulat zielt in die gleiche Richtung. Deshalb soll es stehen gelassen werden, obwohl es (wie auch der Vorschlag der BVB) weder im Angebotsumfang noch in finanzieller Hinsicht den gesetzten Ansprüchen zu genügen vermag.

Wünschenswert und anzustreben sind eine umfassende Ausdehnung der Betriebszeiten (z.B. vom Morgen bis am Abend und nach Möglichkeit auch am Wochenende) wie auch eine Verdichtung der Fahrplanintervalle (z.B. auf einen Viertelstunden- oder Halbstundentakt), damit nebst den Bedürfnissen des Pendlerverkehrs auch die Erwartungen anderer Benützerkreise und damit eines grossen Teils der Bevölkerung unserer Gemeinde erfüllt werden können.

#### Anträge

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat  
zu beschliessen:

1. Es wird zur Kenntnis genommen, dass der Kanton im Jahre 2000 eine Gesamtuntersuchung der Situation des öffentlichen Verkehrs in unserer Gemeinde durchführen wird.
2. Der Gemeinderat erstattet nach Vorliegen dieser Gesamtuntersuchung dem Einwohnerrat innert nützlicher Frist Bericht und Antrag.
3. Auf die von den BVB vorgeschlagene Einrichtung einer Kleinbuslinie mit zwei direkten Morgenkursen zum Bahnhof Basel SBB wird verzichtet.
4. Das Postulat No. 3058 wird stehen gelassen.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL  
Die Präsidentin: Der Verwalter:  
Ruth Greiner Max Kamber