



An den Grossen Rat

14.5228.02

BVD/P145228

Basel, 17. August 2016

Regierungsratsbeschluss vom 16. August 2016

## **Anzug Joël Thüring betreffend „Taktverdichtung Buslinie Nr. 50 (Flughafenbus)“**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 17. September 2014 den nachstehenden Anzug Joël Thüring dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

„Die Basler Verkehrsbetriebe BVB haben in der Basler Zeitung vom 06.05.2014 bestätigt, was regelmässige Nutzer des Bus Nr. 50 an den EuroAirport schon seit langem wissen: Zu den Stosszeiten ist der Flughafenbus regelmässig überfüllt und nahe an der 100%-Auslastung.

Die Buslinie gilt somit gemäss mit dem Kanton Basel-Stadt vereinbarten Kriterien als überlastet, was ab einer Auslastung von 60% aller Sitz- und Stehplätze der Fall ist. Das Problem besteht u.a. auch darin, dass neben den Reisenden an den EuroAirport zu den Stosszeiten auch Angestellte des Gebiets rund um den Flughafen (also bspw. Frachthalle EuroAirport, UPK, Airport-Casino und Hotel Friedrich-Miescher-Strasse) diesen Bus benutzen, was im Sinne der gewollten Priorisierung des Öffentlichen Verkehrs im Kanton Basel-Stadt ist.

Mit der weiteren Entwicklung des Gebiets, u.a. auch für das Gewerbe, wird die Auslastung dieser Buslinie in den kommenden Jahren voraussichtlich stark zunehmen - zumal auch der EuroAirport eine klare Wachstumsstrategie verfolgt und für die regionale Wirtschaft von grosser Bedeutung ist.

Neben den rund um das Frachtgebäude ansässigen Logistikunternehmen sind auch Touristen von der übermässigen Auslastung des Busses betroffen, was entsprechende Reklamationen bei Basel Tourismus belegen (gemäss Daniel Egloff in der Basler Zeitung vom 06.05.2014).

Offenbar sind die BVB aber nicht willens, eine Taktverdichtung anzustreben und weisen im Gegenteil darauf hin, dass auf andere Fahrzeiten ausgewichen werden soll. Das dies praktisch unmöglich ist, belegt alleine schon die Tatsache, dass viele Angestellte des Gebiets und Reisende Anschlusszüge am Bahnhof SBB zu erreichen haben und nicht Busse abwarten können.

Da für die wirtschaftliche Entwicklung des Gebietes, die Touristik und insbesondere für die Standortattraktivität unseres Kantons eine gute Busanbindung an den EuroAirport aber zwingend ist, muss entsprechend der Besteller - also der Kanton Basel-Stadt - handeln und die Taktverdichtung bei den BVB einverlangen.

Der Anzugsstellende bittet den Regierungsrat daher zu prüfen und zu berichten, wie der Kanton als Besteller in Zusammenarbeit mit den BVB den Takt der Buslinie 50 sinnvoll - insbesondere zu den Stosszeiten - verdichten kann.

Joël Thüring“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Der Anzugsteller fordert eine Verdichtung der Flughafenbuslinie 50 zwischen dem Bahnhof SBB und dem EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP). Eine leistungsfähige, attraktive Erschliessung des EAP mit dem öffentlichen Verkehr hat für den Regierungsrat eine hohe Priorität. Aufgrund des erwarteten Wachstums im Flugverkehr wie auch der allgemeinen Nachfrage im öffentlichen Verkehr besteht sowohl kurz- als auch langfristig Handlungsbedarf zur Verbesserung der ÖV-Anbindung des Flughafens.

## **1. Ausgangslage**

Neben ihrer Funktion als Zubringer zum EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg (EAP) dient die Buslinie 50 auch der Erschliessung von Arbeitsplätzen und Wohngebieten entlang der Strecke zum Flughafen. Mit dem Zuwachs an Fluggästen in den vergangenen Jahren ist auch die Auslastung der Buslinie 50 gestiegen. Zwischen 2007 und 2015 hat sich die Zahl der Fahrgäste der Buslinie 50 von 2,2 Millionen auf 4,5 Millionen pro Jahr verdoppelt, so dass ihre Kapazität zu Spitzenzeiten trotz kontinuierlichem Ausbau des Angebots nahezu ausgeschöpft ist. Auch die Mischung der unterschiedlichen Funktionen stellt eine Herausforderung dar, ermöglicht aktuell aber eine sehr gute Auslastung und somit eine hohe Wirtschaftlichkeit bei dichtem Taktintervall zwischen Bahnhof SBB und EAP. So ist der Kostendeckungsgrad der Buslinie 50 schon seit Jahren steigend. Im Hinblick auf ein weiteres Wachstum des EuroAirports hat das Amt für Mobilität zusammen mit Vertretern der BVB und des EAP die heutige Buserschliessung des Flughafens, der Arbeitsplätze und Wohngebiete überprüft und weiterentwickelt.

## **2. Angebotsausbau Buslinie 50**

Aufgrund der Kapazitätsengpässe bei der Buslinie 50 hat die BVB auf Bestellung des Amts für Mobilität seit Sommer 2014 diverse Verdichtungen im Angebot der Flughafenbuslinie vorgenommen. Neben punktuellen Verbesserungen wie der Einführung eines Frühkurses um 4.35 Uhr ab Bahnhof SBB sowie eines Spätkurses im Sommerhalbjahr um 0.35 Uhr ab EAP, verkehren seit Juli 2014 am Samstag und Sonntag tagsüber Expressbusse zwischen dem Bahnhof SBB und dem EAP. Diese Expressbusse verkehren ab Bahnhof SBB ohne Halt bis zum Flughafen (siehe Abbildung 1). Sie verkehren halbstündlich und fahren kurz vor den Regelkursen am Bahnhof SBB ab, abgestimmt auf die Ankünfte der Fernverkehrszüge. Auf dem Rückweg vom EAP zum Bahnhof SBB verdichten sie den ehemaligen 10 Minuten-Takt auf einen 7.5 Minuten-Takt mit Halt an allen regulären Haltestellen der Linie 50. Dieses massgeschneiderte System aus Expressbussen und Taktverdichtung hat sich sehr bewährt und zu einer spürbaren Entlastung der Regelkurse geführt. Zugleich können dadurch die Funktionen entbündelt werden, da der Expressbus nur für Flughafengäste und -mitarbeitende attraktiv ist.

Seit Dezember 2015 verkehren die halbstündlichen Expressbusse ab Bahnhof SBB auch Montag bis Freitag zu den Hauptverkehrszeiten am Morgen und Abend und verdichten auf dem Rückweg den 7.5 Minuten- zu einem 6 Minuten-Takt. Zudem wurde am Samstagabend sowie im Spätverkehr am Sonntag der Fahrplan zum 7.5 Minuten-Takt verdichtet.

Für diese Angebotsausbauten hat der Kanton die jährliche Abgeltung an die BVB auf der Linie 50 um insgesamt rund eine halbe Million Franken erhöht.

## **3. Anstehender Angebotsausbau in den nächsten Jahren**

Der Regierungsrat sieht vor, im Rahmen des ÖV-Programms 2018–2021 das Angebot der Buslinie 50 zwischen dem Bahnhof SBB und dem EAP aufgrund des erwarteten anhaltenden Nachfrageanstiegs weiter zu verdichten. Gemeinsam mit Vertretern der BVB und dem EAP hat das

Amt für Mobilität ein sehr flexibles System erarbeitet, das abhängig von der Entwicklung der Nachfrage schrittweise ausgebaut werden kann.

### 3.1.1 Expressbusse ganztags

Die Einführung der Expressbusse am Wochenende wie auch zu Hauptverkehrszeiten hat sich bewährt und zu einer spürbaren Entlastung der Regelkurse geführt, wie Fahrgastzählungen der BVB zeigen. Ab Dezember 2017 soll der Einsatz der Expressbusse ausgeweitet werden. Jeweils zu jeder vollen und halben Stunde soll zwei Minuten vor den Kursen, die sämtliche Haltestellen zwischen Bahnhof SBB und EAP bedienen, ein Nonstop-Kurs verkehren. Damit wird verhindert, dass die Busse auch bei hohem Fahrgastaufkommen zu den Zeiten mit vielen Zugsankünften überlastet sind.

### 3.1.2 Verdichtung der Expressbusse

Bei Bedarf kann in einem nächsten Schritt jeder Regelkurs in beiden Fahrrichtungen mit einem Nonstop-Kurs entlastet werden. Dies würde die Kapazität der Buslinie sowohl in Richtung EAP als auch in Richtung Bahnhof SBB weiter steigern. Damit stünden am Bahnhof SBB wie auch am EAP den ganzen Tag jeweils zwei Busse zur Abfahrt bereit. Zunächst sollen die beiden Kurstypen jeweils im 10-Minuten-Takt verkehren, wobei der Nonstop-Kurs unverändert etwa zwei Minuten vor dem Regelkurs abfahren soll. Bei einem weiteren Nachfrageanstieg sollen sowohl die Busse mit Halt an allen regulären Stationen wie auch die nonstop verkehrende Linie im 7.5-Minuten-Takt verkehren. Damit wird eine weitere Steigerung der Kapazitäten erreicht.

### 3.1.3 Neue Buslinie zwischen dem EAP und Kleinbasel

Langfristig kommt eine neue Führung der Buslinie 31 vom Kannenfeldplatz bis zum EAP in Frage (siehe Abbildung 2). Dadurch würden das Kleinbasel mit dem Roche-Areal, dem Wettsteinquartier und dem Claraplatz sowie im Grossbasel die Schiffflände, der Campus des Wissens und der Campus Gesundheit direkt mit dem Flughafen verbunden. Vor allem im Hinblick auf einen Bahnanschluss zum EAP gewinnt dieses Konzept eine hohe Bedeutung, denn längerfristig wird die Busverbindung zwischen dem Bahnhof SBB und dem EAP ihre heutige Bedeutung verlieren. Eine Buslinie mit einem anderen Ziel wird dann vorteilhaft. Eine neue Führung der Buslinie 31 soll im Zeitraum 2018–2021 in Abstimmung mit der Bahnbindung vertieft abgeklärt werden.

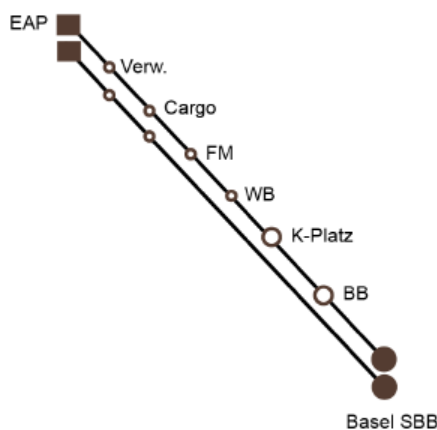


Abb. 1: Schritte 1 und 2: Aufteilung der Flughafenbuslinie in Regelkurs und Nonstop-Kurs

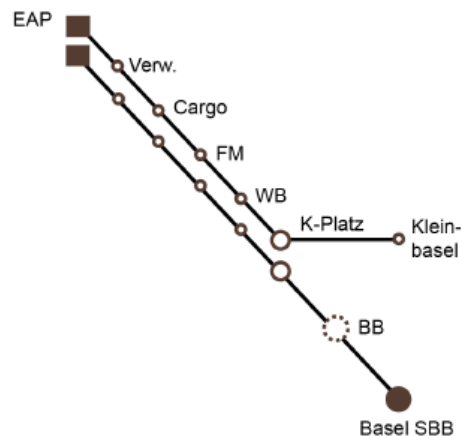


Abb. 2: Schritt 3: Verlängerung der Buslinie 31 vom Kannenfeldplatz bis zum EAP.

#### 4. Fazit

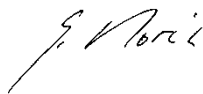
Der Regierungsrat hat in den letzten zwei Jahren diverse Massnahmen umgesetzt, welche die Busse der Linie 50 deutlich entlastet haben. Dazu gehören sowohl gezielte Zusatzkurse als auch die Einführung von Expressbussen zwischen dem Bahnhof SBB und dem EuroAirport am Wochenende und während der Hauptverkehrszeiten. Im ÖV-Programm 2018–2021 stellt der Regierungsrat weitere Angebotsausbauten für die Zukunft vor, die er schritt haltend mit der wachsenden Nachfrage einführen möchte. Dazu zählt eine Ausdehnung der Expressbusse zu nachfragestarken Zeiten sowie in einem zweiten Schritt die Entlastung jedes einzelnen Regelkurses mit einem Expressbus. Des Weiteren plant der Regierungsrat für einen längerfristigen Zeithorizont und in Verbindung mit dem Bahnanschluss zum EAP, eine Buslinie aus dem Kleinbasel bis zum Flughafen zu führen.

Aufgrund der bereits erfolgreich eingeführten Massnahmen und auch der konkreten Planungen zum weiteren Ausbau der Buslinie in den nächsten Jahren sieht der Regierungsrat das Anliegen des Anzugstellers als erfüllt an.

#### 5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Joël Thüring betreffend „Taktverdichtung Buslinie Nr. 50 (Flughafenbus)“ abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin