

« Buskonzept »

Laufental - Thierstein
Ergebnisbericht

« Buskonzept »

Laufental - Thierstein
Ergebnisbericht

Auftraggeber

Kanton Basel-Landschaft
- Amt für Raumplanung

Kanton Solothurn
- Amt für Verkehr und Tiefbau





Ingenieurbüro

TEAMverkehr Winterthur
Obere Kirchgasse 2
8400 Winterthur

T 052 213 61 30
F 052 213 61 38

Otto Hintermeister, dipl. Bauing. ETH / SIA / SVI
Arnd Bärsch, dipl. Verkehrsingenieur TU

Inhalt

| | | | |
|----------|---|--|-----------------------|
| 1 | Ausgangslage / Auftrag |  | 1 |
| 2 | Vorgehen und Grundlagen |  | |
| | 2.1 Grundlagen und Randbedingungen | | 2 |
| | 2.2 Vorgehen | | 3 |
| 3 | Grundlagenanalyse |  | |
| | 3.1 Siedlungsstruktur und Potential | | 4 |
| | 3.2 Heutiges öV-Angebot | | 7 |
| | 3.3 Nachfrage und Kapazität heute | | 7 |
| 4 | Buskonzept |  | |
| | 4.1 Grundsätze | | 8 |
| | 4.2 Linien- und Fahrplankonzept | | 8 |
| | Beilagen: | | |
| | Linienkonzept | | Beilage Seite 1 |
| | Linienkonzept-Netzgrafik | | Beilage Seite 2 |
| | Fahrplankonzepte nach Linien | | Beilage Seite 3 -9 |
| | Linienprofile Konzept nach Linien (inkl. Legende) | | Beilage Seite 10 - 25 |

1 Ausgangslage / Auftrag



Fahrplanveränderungen bei der S-Bahn-Linie Basel-Laufen-Delémont (ab 2007) und die gewandelten Bedürfnisse von Bevölkerung und Gemeinden machten eine Überprüfung und Anpassung des Busnetzes im Raum Laufental-Thierstein erforderlich. Aufzuzeigen sind Möglichkeiten, das enge Betriebskorsett der Postauto-Linien aufzusprengen und klar kalkulierbare, flexibel ausbaubare Angebote aufzubauen. Entsprechende Zielsetzungen und Randbedingungen wurden in einem Pflichtenheft vom 16. August 2005 formuliert.

Auftraggeber:

Amt für Raumplanung (Bau- und Umweltschuttdirektion, Kanton Basel-Landschaft)

Amt für Verkehr und Tiefbau (Abteilung Öffentlicher Verkehr, Kanton Solothurn)

Ingenieurbüro:

TEAMverkehr Winterthur

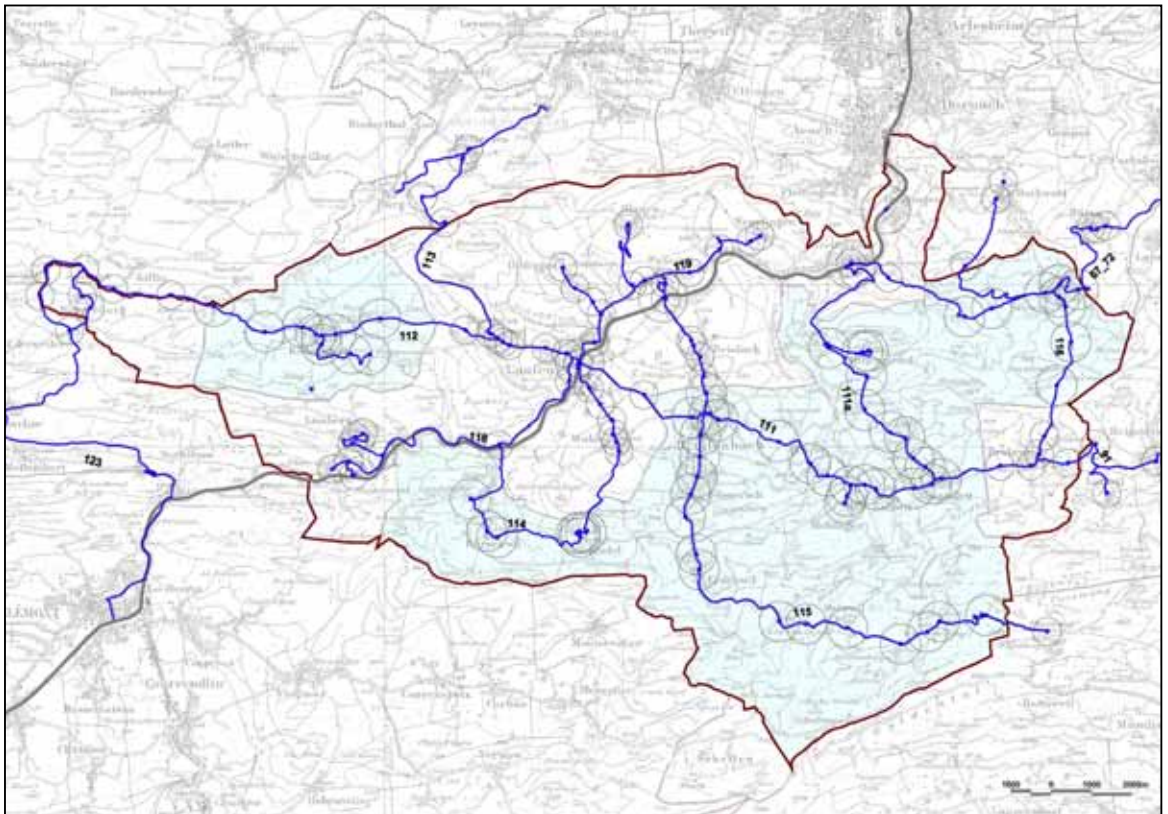


Abbildung 1
Perimeter für Buskonzept Laufental-Thierstein (Grenze
braun) mit heutigen Buslinien und
Kantonszugehörigkeit (Solothurn hellblau)

2 Vorgehen / Grundlagen

2.1 Grundlagen und Randbedingungen

Abgrenzung

Der Untersuchungsperimeter umfasst mit Ausnahme von Burg i.L. alle Gemeinden des Laufentals (Kanton BL), den Bezirk Thierstein (Kanton SO) sowie die Gemeinden Seewen (SO) und Bretzwil (BL).

Grundlagen

- GIS-Daten zur Siedlungsstruktur (Bevölkerungszählung 2000, Betriebszählung 2001)
- Orts- und Zonenpläne (z.T. digital aufbereitet)
- Busfahrplan 2005 für Analyse
- Wunschlinien (Umfrage, Pendler, Schüler)
- SBB-Fahrplan 2007 für Konzept (neue Fahrplanlage S-Bahn!)
- Fahrgastzahlen Postauto

Die Auswertung der Strukturdaten ist in entsprechenden Übersichtsplänen aufbereitet, das derzeitige ÖV-Angebot in sog. „Linienprofilen“ ausgewertet (vgl. Bericht).

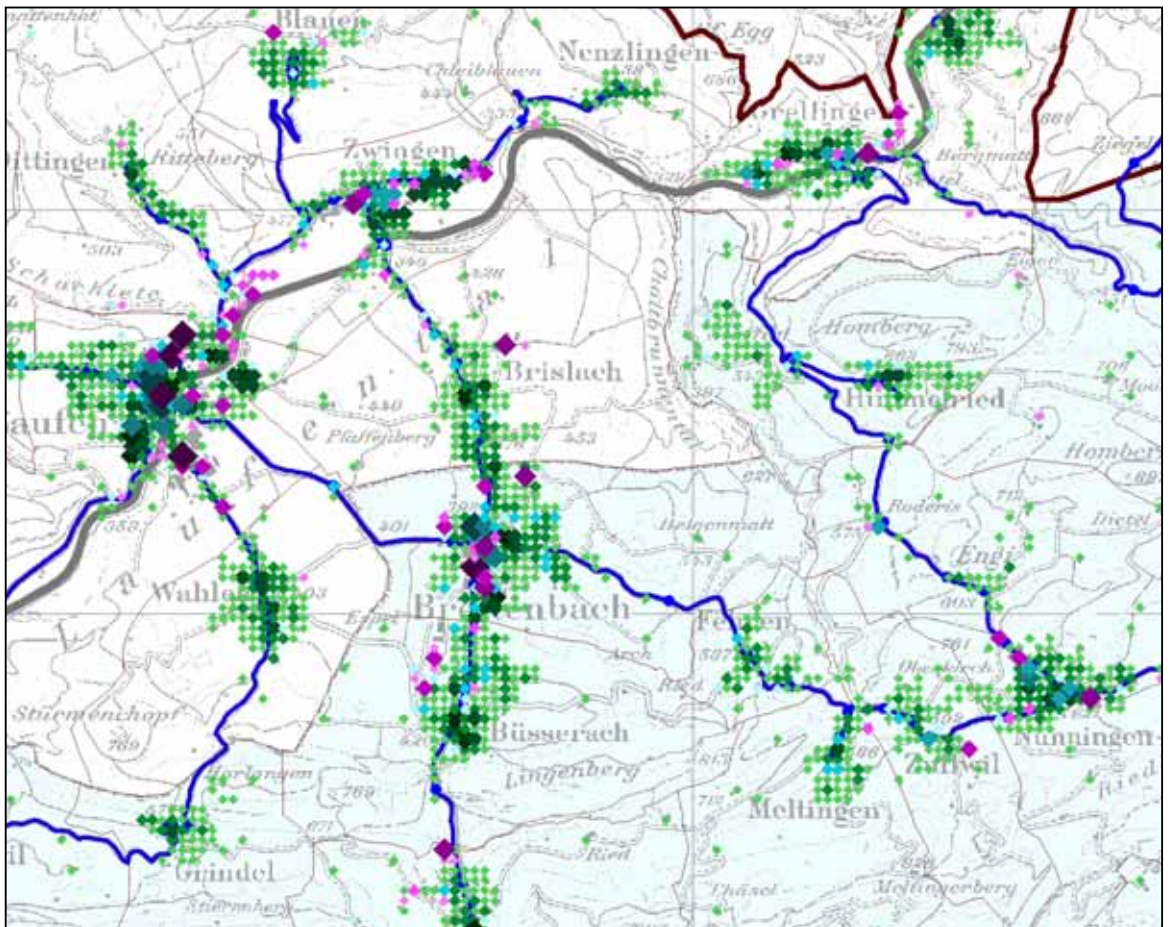


Abbildung 2
Siedlungsstruktur Einwohner 2000 und Arbeitsplätze 2001. Ausschnitt aus dem Anhang des Berichtes.

Alle Bilder mit Bildbeschreibung und Details befinden sich im Anhang des Berichtes Buskonzept Laufental-Thierstein. Der Bericht ist auf dem Internet verfügbar: http://www.baselland.ch/.....docs/bud/arp/publikation/main_publikation.htm

Umfrage

Weitere Informationen lieferte eine umfangreiche Bedürfnisabklärung bei den Gemeinden (Fragenkatalog und Auswertung ARP). Auf diese Weise konnten spezielle Begehren und örtliche Besonderheiten bei den Planungen teilweise berücksichtigt werden.

Randbedingungen

- Kostenneutralität - als übergeordnete politische Randbedingung
- Angebotsdichte (Betriebszeiten, Verdichtungen in Hauptverkehrszeit etc.) am heutigen Fahrplan orientiert
- Angebotsverordnungen der beteiligten Kantone (z.B. Haltestelle-Einzugsgebiete, Erschliessungslücken, Betriebszeiten, Angebotsdichte usw.)
- Fahrplanlage S-Bahn ab 2007 (neu: S-Bahn-Kreuzung Zwingen, exakter 30'-Takt)

2.2 Vorgehen

Arbeitsgruppe

Verkehrsplaner und Vertreter der kantonalen Planungsstellen sowie von PostAuto Nordwestschweiz trafen sich während der Erarbeitung des Buskonzeptes in Arbeitsgruppensitzungen. Auf diese Weise sollten die z.T. unterschiedlichen planerischen Vorstellungen und Randbedingungen beider beteiligter Kantone sowie spezielle betriebliche Besonderheiten bei PostAuto berücksichtigt werden. Die Positionen der betroffenen Gemeinden waren durch die umfangreiche Bedürfnisabklärung bekannt.

Grundlagen sammeln und analysieren

Im ersten eigentlichen Konzeptschritt wurden Siedlungsstruktur, heutiges Angebot, Nachfragedaten und die Ergebnisse der Bedürfnisabklärung detailliert analysiert (Anhang Hauptbericht) und entsprechende Handlungsansätze und Konzeptideen abgeleitet.

Konzept

Der Konzeptentwurf orientiert sich an einzelnen Bedienungskorridoren bzw. Teilgebieten des bestehenden Busnetzes. Erste Ideen wurden in der Arbeitsgruppe diskutiert und bereinigt - die endgültige Version im Hauptbericht ausführlich dokumentiert, im vorliegenden Kurzbericht zusammengefasst und den Gemeinden bei einer Präsentation vorgestellt.

3 Grundlagenanalyse

3.1 Siedlungsstruktur und Potential

Alle wesentlichen Analysedarstellungen sowie Informationen zu den verwendeten Grundlagen und Berechnungsannahmen finden sich im Anhang des Hauptberichtes. Folgende Erkenntnisse sind wesentlich:

Einwohner / Arbeitsplätze - Reserven

* Grosse Unterschiede bei Bevölkerungsdichte und Konzentration von Arbeitsplätzen: Laufen und Breitenbach als regionale Zentren mit hoher Siedlungsdichte, gewisse (kleinere) Konzentrationen in Zwingen, Grellingen und Nunningen, ansonsten eher dörflicher Charakter.

* Reserven für ein starkes Siedlungswachstum sind aus den Zonenplänen und der heutigen Bebauungsdichte nicht sichtbar. Wachstumspotentiale liegen evtl. auf grösseren Gewerbe-/Industrieflächen in Laufen, Zwingen und Breitenbach (langfristige Entwicklung schwer abschätzbar).

Wunschlinien

* überregionales Hauptziel im Pendlerverkehr: Stadt und die Agglomeration Basel (Umsteige Verbindung mit IC bevorzugt, 2. Priorität S3)

* Pendlerziele im Untersuchungsgebiet: Regionalzentren Laufen und Breitenbach

* Wunschlinien im Schülerverkehr auf Schulstandorte und kantonale Zugehörigkeit ausgerichtet (Sek.-/Kreis-/Bez.-Schulen in Laufen, Breitenbach, Zwingen, Nunningen, Meltingen, Büsserach, Gymnasium in Laufen)

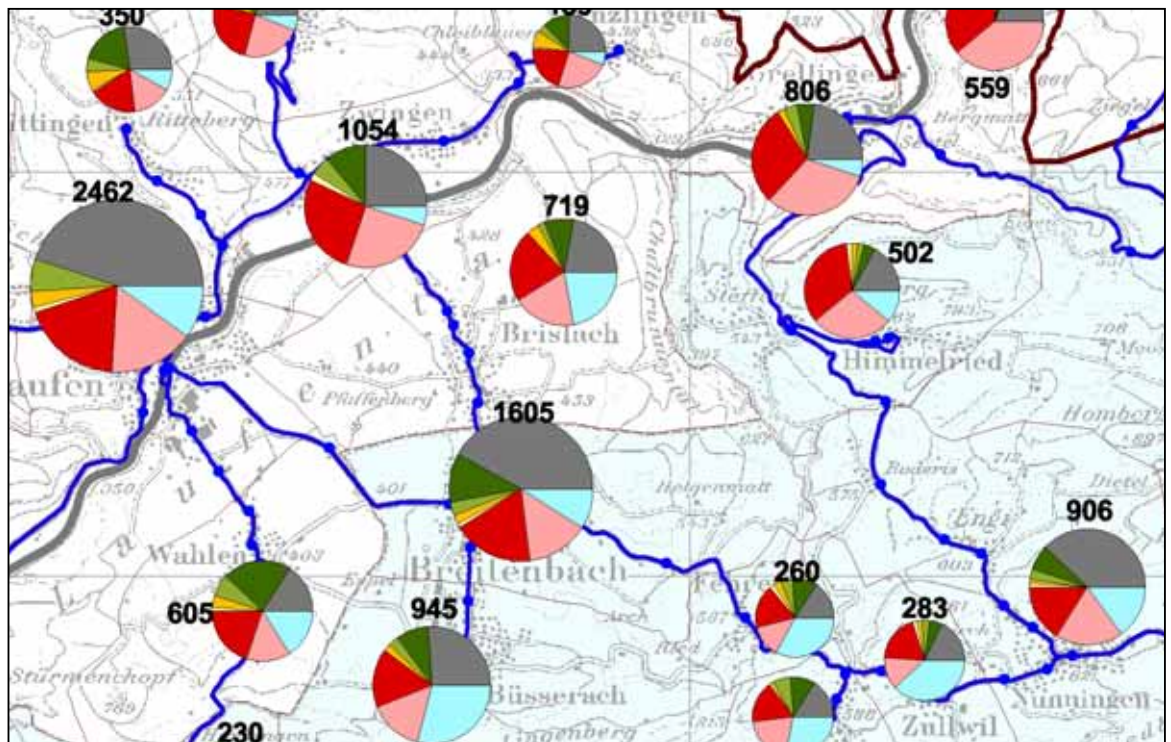


Abbildung 3
Wunschlinien der Pendler (Bsp. Anteil Rot: Pendler nach Basel). Ausschnitt aus dem Anhang des Berichtes.

Alle Bilder mit Bildbeschreibung und Details befinden sich im Anhang des Berichtes Buskonzept Laufental-Thierstein. Der Bericht ist auf dem Internet verfügbar: http://www.baselland.ch/.....docs/bud/arp/publikation/main_publikation.htm

Publikumsanlagen / Einkaufs- und Freizeitverkehr

Laufen und Breitenbach sind Hauptziele für Freizeit- und Einkaufsverkehr sowie Standort von Behörden, Spitälern, Altersheimen, Schwimmbädern und kulturellen Veranstaltungsorten.

Erschliessungslücken

Es gibt 4 räumliche Erschliessungslücken (gemäss Einzugsgebieten der Angebotsverordnungen): der Westteil von Grellingen (Bereich vom Bezirksschulhaus), der Ostteil von Laufen („Schliffi“) sowie - wesentlich kleiner - die Ortsteile Wiler in Bärschwil und Steffen in Himmelried.

Im Buskonzept werden Optionen für die Erschliessungslücken Wiler und Grellingen beschrieben. Die Gemeinden werden gebeten sich in der Vernehmlassung zu den Vorschlägen zu äussern, sowie allfällige zusätzliche Haltestellen zu begründen und Antrag zu stellen.

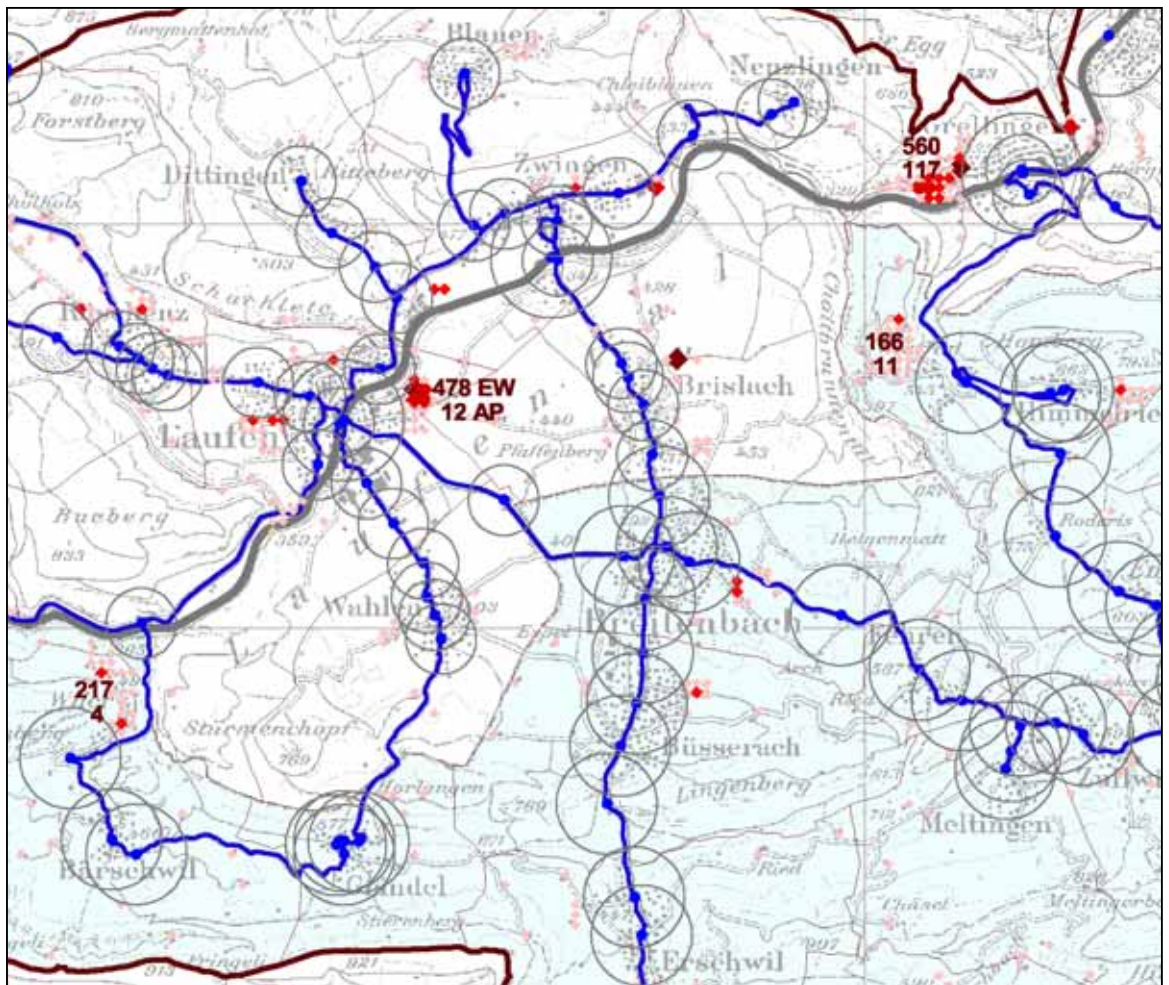


Abbildung 4
Erschliessungslücken gemäss Angebotsverordnung.
Obere Zahl zeigt die Anzahl Einwohner ausserhalb des Haltestelleneinzugsgebietes und die untere Zahl die Anzahl der Arbeitsplätze.

Alle Bilder mit Bildbeschreibung und Details befinden sich im Anhang des Berichtes Buskonzept Laufental-Thierstein. Der Bericht ist auf dem Internet verfügbar: http://www.baselland.ch/.....docs/bud/arp/publikation/main_publikation.htm

ÖV-Potential

Aus der Verkehrserzeugung von Einwohnern, Arbeitsplätzen und Verkaufsflächen sowie Erfahrungswerten zum ÖV-Anteil resultiert das mögliche Fahrtenpotential (Berechnungsannahmen im Anhang Hauptbericht). Die potentialstärksten Achsen des Untersuchungsgebietes bilden das Kreuz Erschwil-Breitenbach-Zwingen und Nunningen-Breitenbach-Laufen.

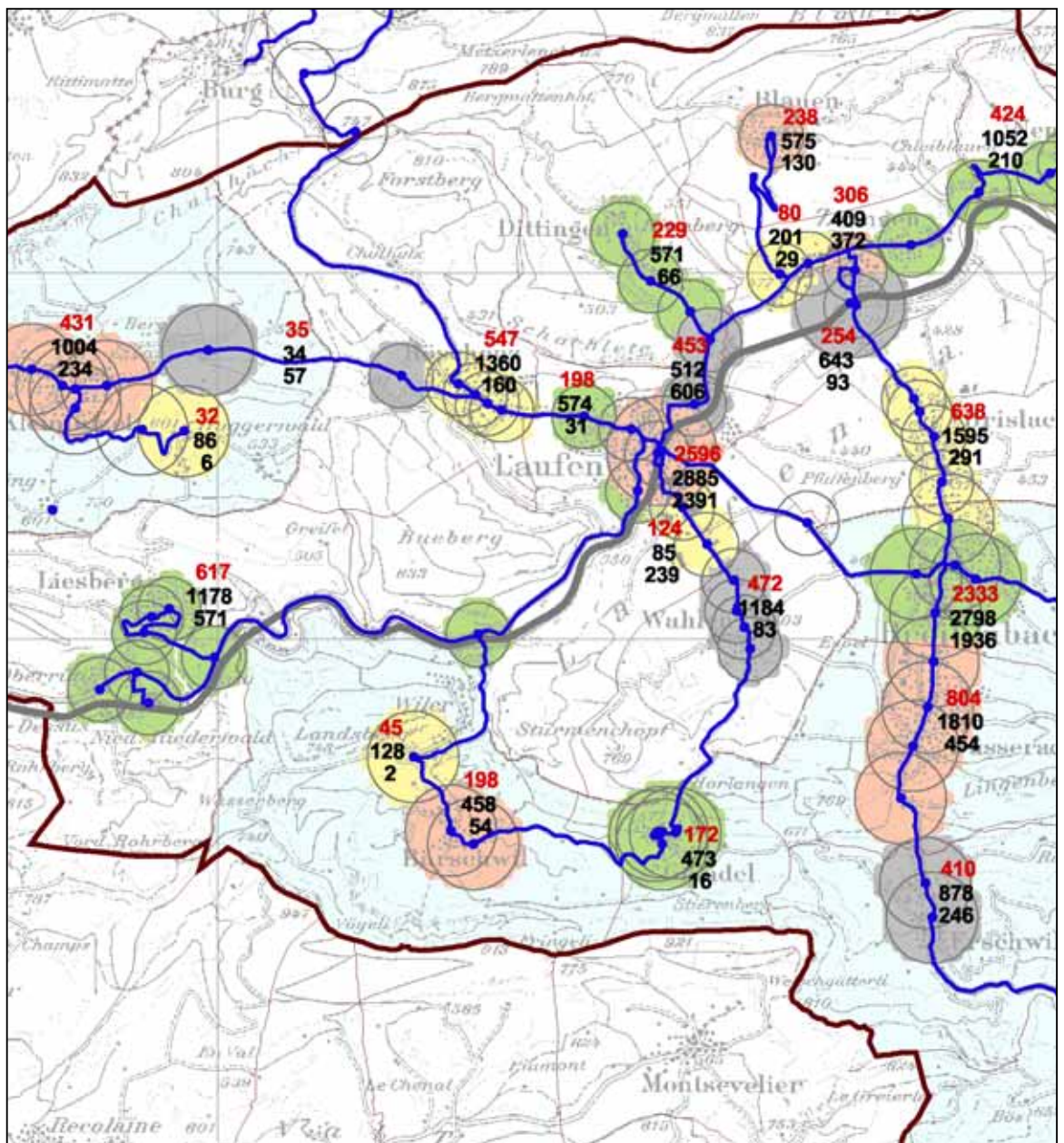


Abbildung 5
 Fahrgastpotential mit Anzahl der Fahrtanfänge und Fahrten pro Tag im bezeichneten Gebiet (Zahl rot) sowie die Anzahl der Einwohner und Arbeitsplätze (Zahlen schwarz).

Alle Bilder mit Bildbeschreibung und Details befinden sich im Anhang des Berichtes Buskonzept Laufental-Thierstein. Der Bericht ist auf dem Internet verfügbar: http://www.baselland.ch/.....docs/bud/arp/publikation/main_publikation.htm

3.2 Heutiges ÖV-Angebot

Alle relevanten Daten zu Betrieb, Potential, Nachfrage, Angebotslücken und daraus resultierende Handlungsansätze sind in Linienprofilen zusammengefasst (vgl. Anhang Hauptbericht). Die wichtigsten Aussagen aus dieser Angebotsanalyse sind:

Anschlüsse / Ausrichtung auf Wunschlinien:

Die Bahnanschlüsse sind meistens auf Richtung Basel ausgerichtet (entsprechend Wunschlinien) - zum Teil nicht konsequent ganztägig und in beiden Richtungen einheitlich.

Eine Wunschlinie ist nicht durch eine kurze, direkte Verbindung abgedeckt: Bärswil-Grindel-Breitenbach (v.a. für Schülerverkehr wichtig) - Umstieg am Bhf. Laufen möglich.

Die letzten S-Bahn-Anschlüsse aus Richtung Basel werden nicht angeboten.

Fahrplan

Oft kein einheitlicher Takt: bei Anschlüssen am Bhf. Laufen wegen SBB-Fahrplanlage auch künftig nicht zu ändern, Anschlüsse in Zwingen und Grellingen im 30'-Takt möglich.

Auf Hauptachsen ganztägig relativ dichtes Angebot (2 Kurse pro Stunde auch ausserhalb der Hauptverkehrszeit, L.111 und 115).

Auf „Nebenlinien“ in kleinere Orte z.T. nur Einzelfahrten (119, 115 Beinwil, 112 Roggenburg).

Unterschiedliche Betriebszeiten: z.T. kein Angebot am Abend, Taktsprünge sowie Lücken zwischen Tagesbetrieb und Spätkursen.

3.3 Nachfrage und Kapazität heute

Fahrgastzahlen:

Aus Stundensummen der Ein- und Aussteiger keine Kapazitätsengpässe erkennbar. Max. 70-80 Einsteiger pro Std. u. Richtung in der Hauptverkehrszeit (Linie 115, bei Linien 112, 114 und 118 ca. 50-60), diese jeweils verteilt auf mindestens zwei - bei der Linie 115 auf bis zu vier Abfahrten pro Haltestelle (PAD prüft noch Entlastungskurse). Bei ca. 80-90 Fahrgästen Kapazität pro Standardbus (Sitz- und Stehplätze) kaum Engpässe zu erwarten.

Zunahme in den letzten 5 Jahren nur auf den Linien 114 und 115.

Steigerungspotential:

Durch die Gegenüberstellung von heutiger Nachfrage und dem theoretischen Fahrtenpotential aufgrund der Siedlungsstruktur lassen sich Steigerungsmöglichkeiten bei den Fahrgastzahlen abschätzen:

z.T. bereits hohe Nutzungsintensität und eher geringes Steigerungspotential: z.B. Linien 114 und 118 (beide mit klarer Linienführung und übersichtlichem Fahrplan!).

Andererseits grosse Reserven: insbesondere auf Linie 115 (= „Hauptachse“ mit bezüglich des Einzugsgebietes vergleichsweise geringer Nachfrage), grosses Steigerungspotential auch auf Linie 119 - insbesondere im Raum Nenzlingen (heute nur Einzelfahrten).

4 Buskonzept

4.1 Grundsätze

Aus Grundlagenanalyse, übergeordneten Vorgaben und Bedürfnisabklärungen resultieren die folgenden Handlungsansätze:

Netzstruktur beibehalten: Hauptziele weiterhin Laufen und Breitenbach sowie die Bahnhöfe Laufen, Zwingen und Grellingen

Zuganschlüsse in/aus Richtung Basel massgebend (Bhf. Laufen bevorzugt mit IC)

attraktiver, merkbarer Fahrplan (Takt, einheitliche Abfahrtszeiten und Anschlüsse, keine tageszeitlichen Wechsel der Fahrplanlage)

langfristige Kapazitätsausbauten auf den Hauptachsen Linie 111 und 115 absehbar (Beurteilung der Busauslastung anhand der Gesamtkapazität Sitz- und Stehplätze: 80-90 Standardbus, 110-140 Gelenkbus)

Betriebszeiten vorerst unverändert (gem. Pflichtenheft)

langfristig möglichst Ganztagesbetrieb und einheitliches Grundangebot anstelle von Einzelkursen sowie Anschlüsse von letzter S-Bahn aus Richtung Basel

Option: Mit finanzieller Beteiligung der Gemeinden kann die Betriebszeit verlängert werden. Die Gemeinden können im Rahmen der Vernehmlassung eine Betriebszeitverlängerung beantragen.

Effizienter Mitteleinsatz: Angebot ja nach Nachfrageentwicklung flexibel auszubauen oder zu reduzieren

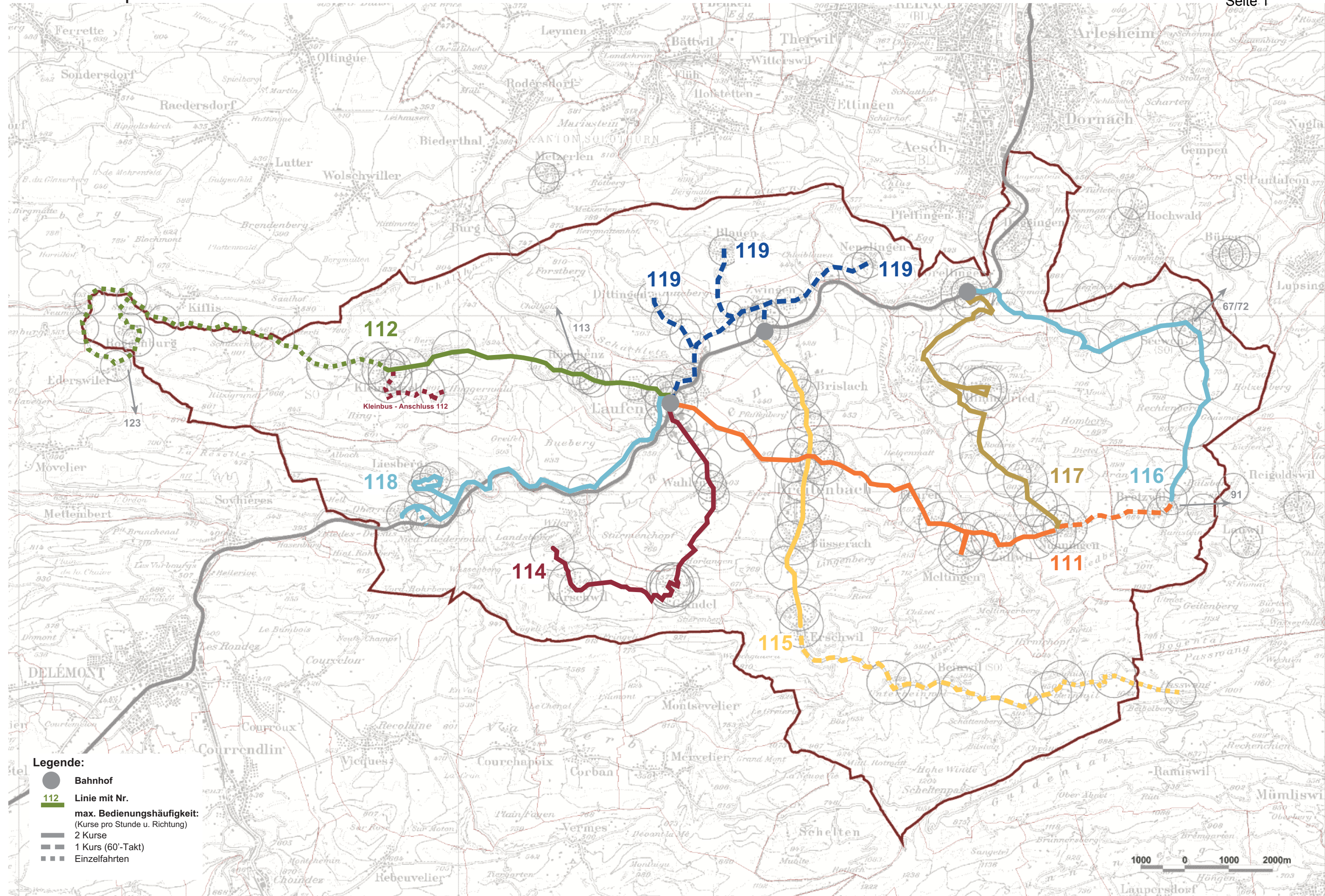
stabile Umläufe mit ausreichenden Reserven bilden

Dieser Konzeptentwurf liefert das Grundgerüst des künftigen Angebotes. Über einzelne Fahrten wird im Rahmen des Fahrplanverfahrens zu entscheiden sein. Dies gilt auch für spezielle Früh-/Spät-/Nachturse oder eingeschobene Schülerfahrten, die hier nicht enthalten sind.

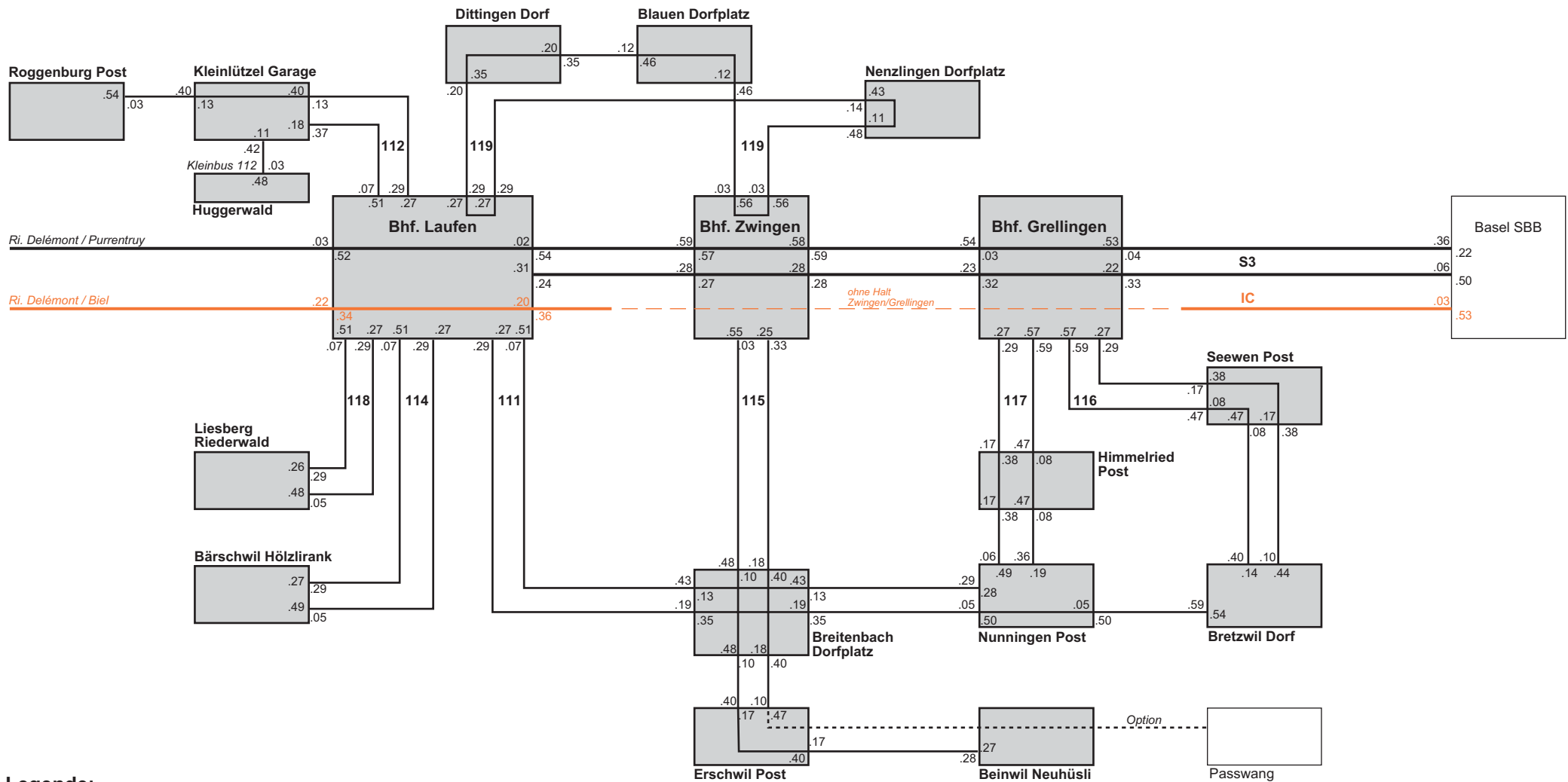
4.2 Linien- und Fahrplankonzept

Alle für das Konzept relevanten Betriebsdaten wurden in Linienprofilen zusammengefasst (Alle Details vgl. Bericht Buskonzept Laufental - Thierstein).

Die folgenden Seiten zeigen das Ergebnis dieser detaillierten Linien- und Netzbearbeitung mit den Optionen in den Linienprofilen (Beilagen Seite 10 - 25), die von den Gemeinden in der Vernehmlassung beantragt werden können.



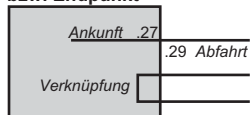
Linienkonzept - Netzgraphik



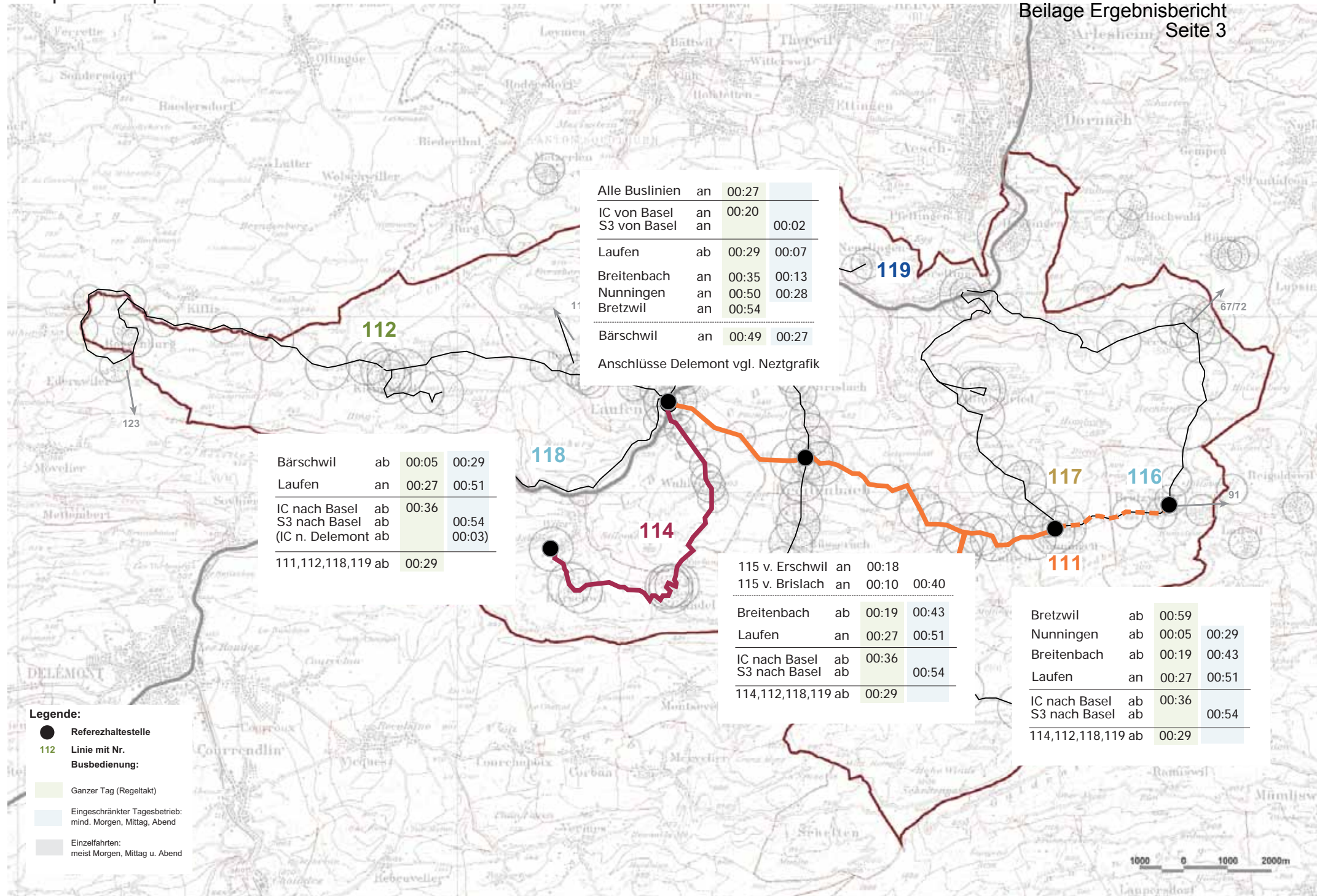
Legende:

Netzgraphik für die Hauptverkehrszeit Mo-Fr

Haltestelle
bzw. Endpunkt



Fahrplankonzept Linie 111 und 114



| | | |
|-----------------|----|-------|
| Roggenburg | ab | 00:03 |
| Laufen | an | 00:27 |
| IC nach Basel | ab | 00:36 |
| S3 nach Basel | ab | 00:36 |
| 111,114,118,119 | ab | 00:29 |

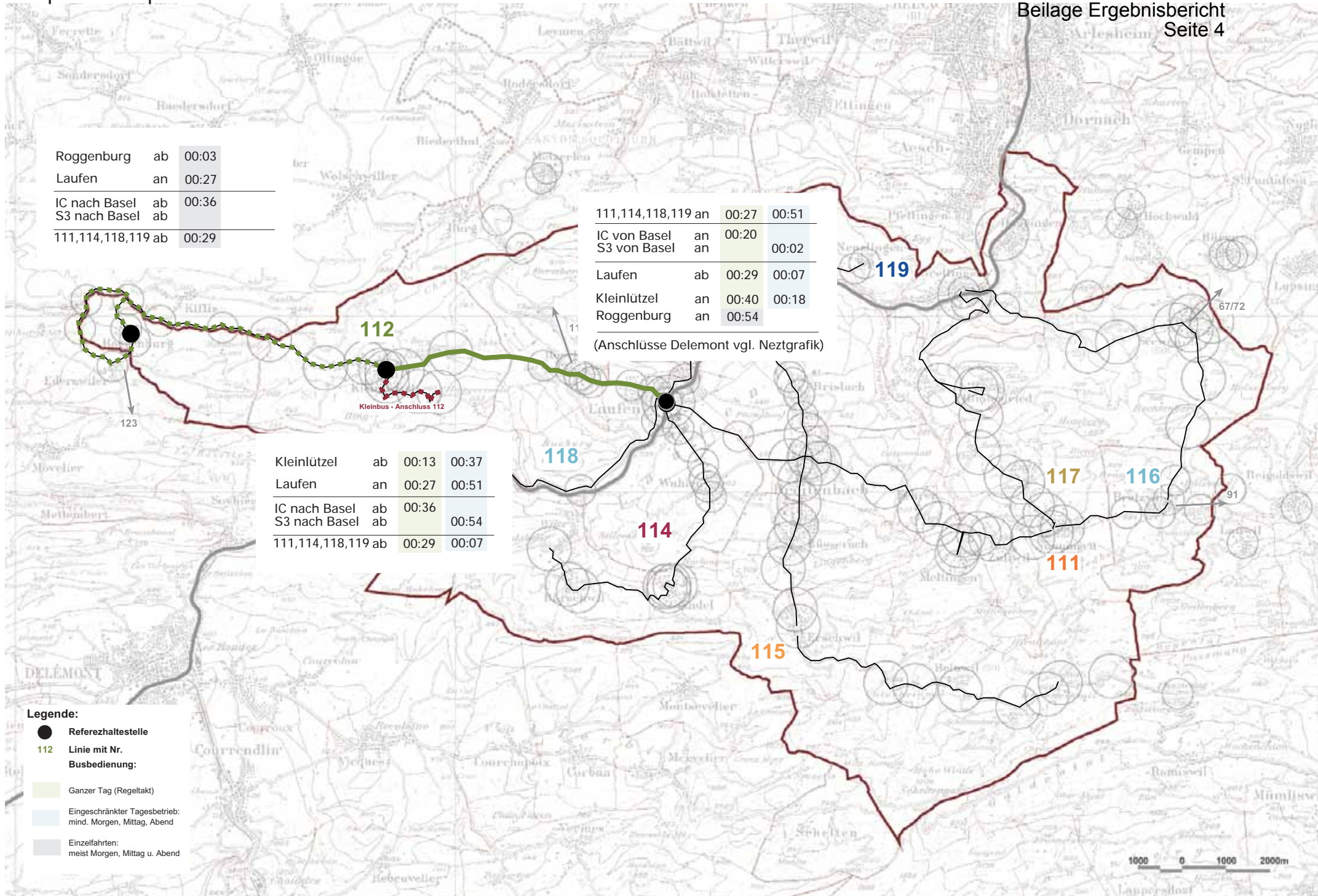
| | | | |
|-----------------|----|-------|-------|
| 111,114,118,119 | an | 00:27 | 00:51 |
| IC von Basel | an | 00:20 | |
| S3 von Basel | an | 00:02 | |
| Laufen | ab | 00:29 | 00:07 |
| Kleinfühlzel | an | 00:40 | 00:18 |
| Roggenburg | an | 00:54 | |

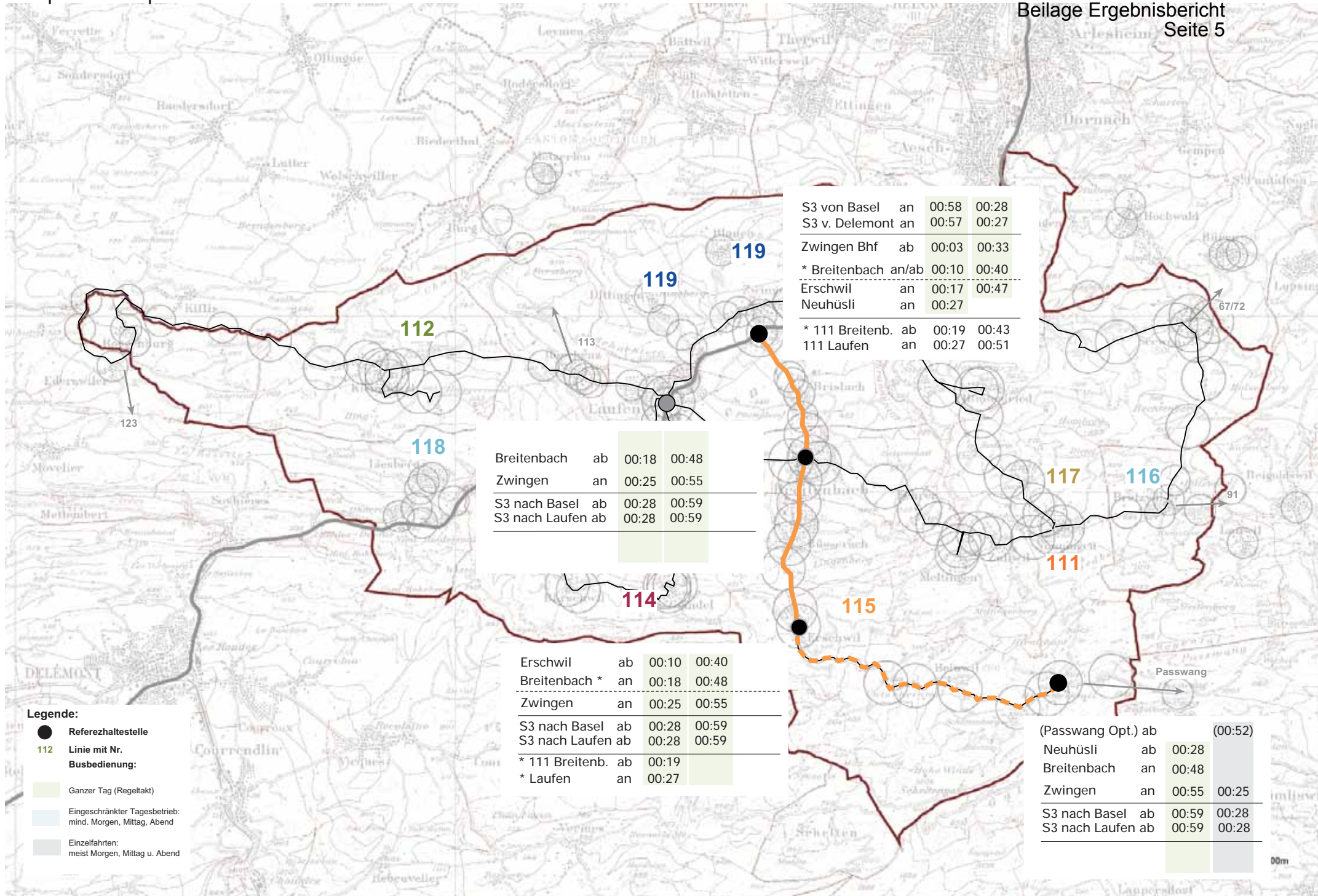
(Anschlüsse Delemont vgl. Netzgrafik)

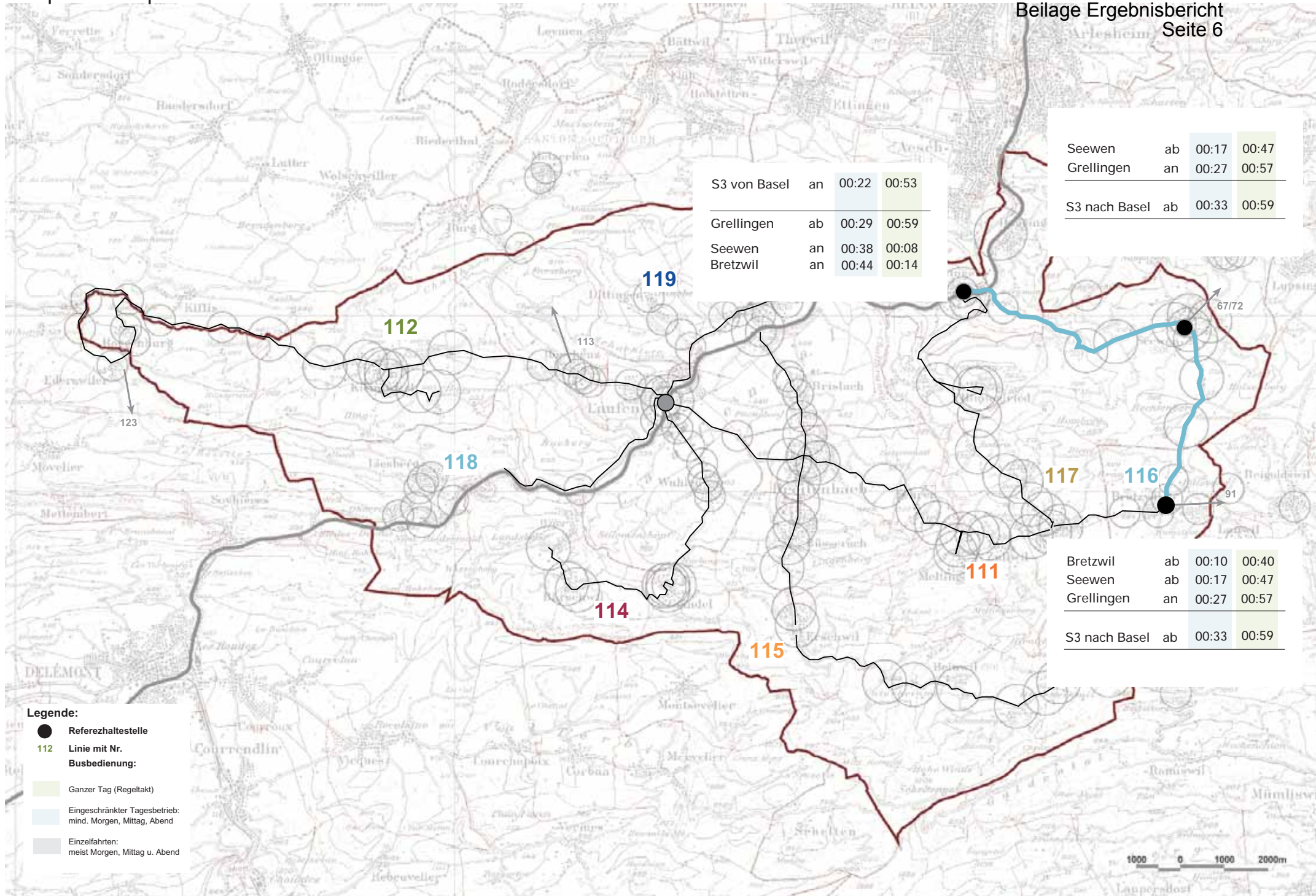
| | | | |
|-----------------|----|-------|-------|
| Kleinfühlzel | ab | 00:13 | 00:37 |
| Laufen | an | 00:27 | 00:51 |
| IC nach Basel | ab | 00:36 | |
| S3 nach Basel | ab | 00:36 | 00:54 |
| 111,114,118,119 | ab | 00:29 | 00:07 |

Legende:

- Referenzhaltestelle
- Linie mit Nr. 112
- Busbedienung:**
- Ganzer Tag (Regeltakt)
- Eingeschränkter Tagesbetrieb: mind. Morgen, Mittag, Abend
- Einzelfahrten: meist Morgen, Mittag u. Abend







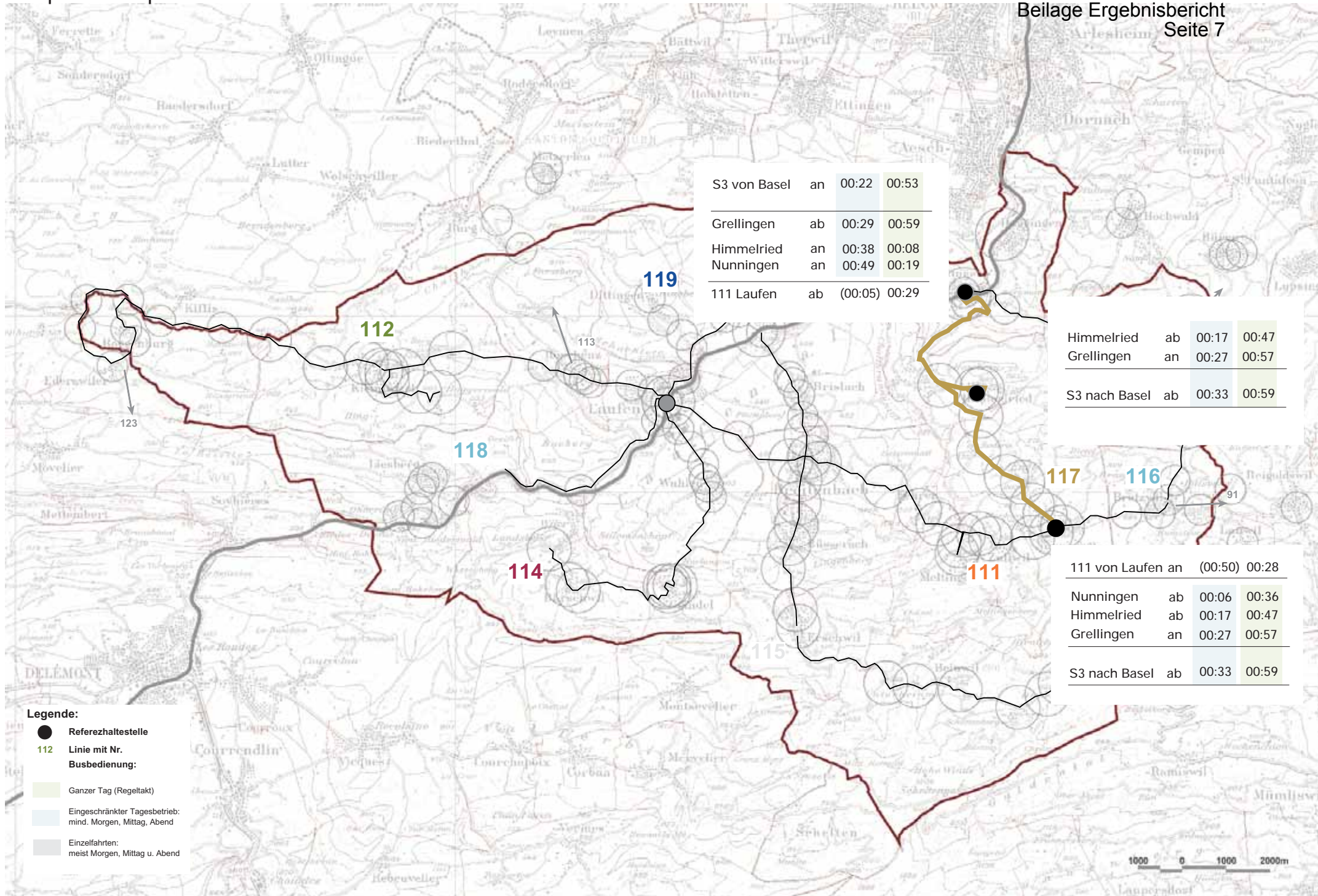
| | | | |
|--------------|----|-------|-------|
| S3 von Basel | an | 00:22 | 00:53 |
| Grellingen | ab | 00:29 | 00:59 |
| Seewen | an | 00:38 | 00:08 |
| Bretzwil | an | 00:44 | 00:14 |

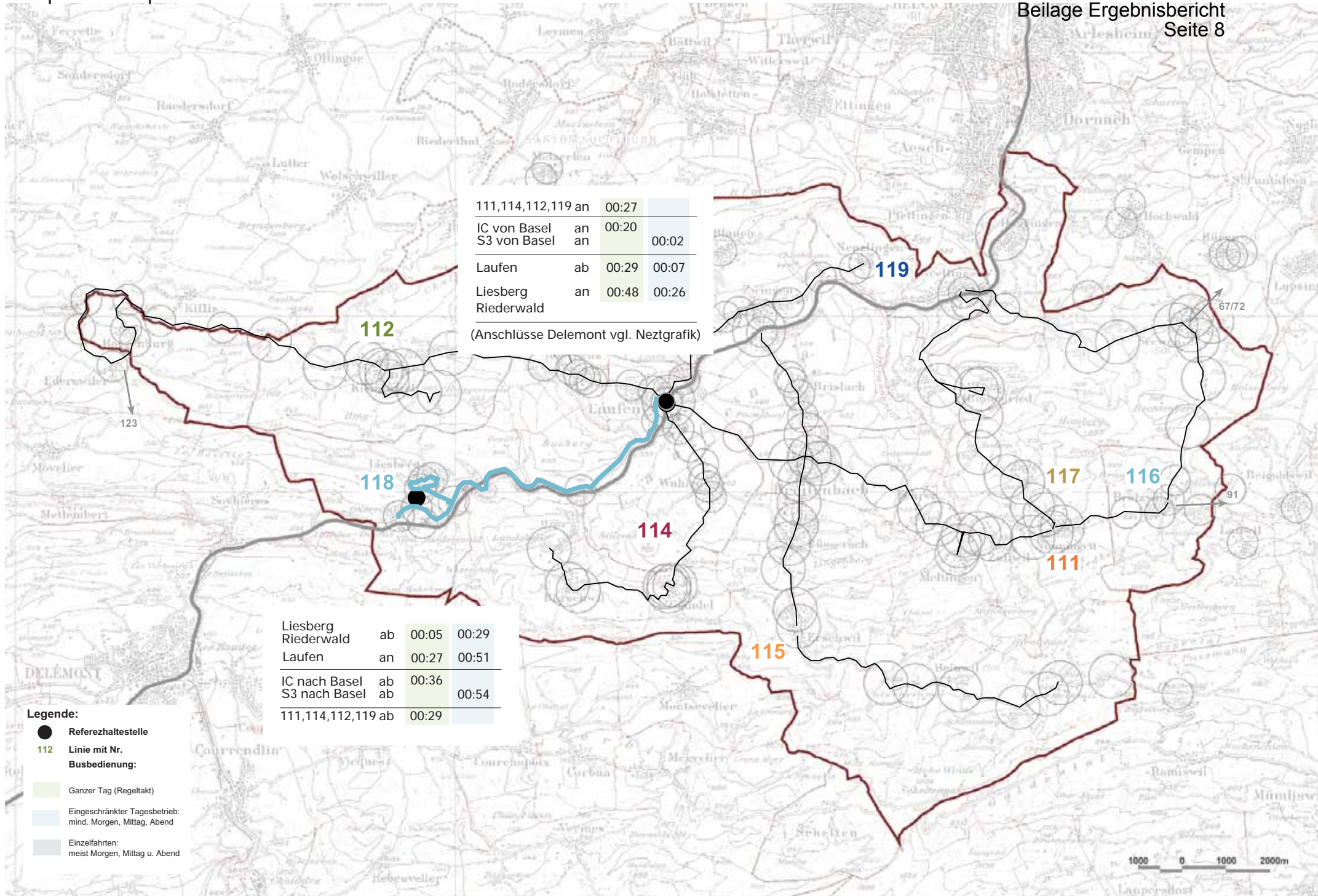
| | | | |
|---------------|----|-------|-------|
| Seewen | ab | 00:17 | 00:47 |
| Grellingen | an | 00:27 | 00:57 |
| S3 nach Basel | ab | 00:33 | 00:59 |

| | | | |
|---------------|----|-------|-------|
| Bretzwil | ab | 00:10 | 00:40 |
| Seewen | ab | 00:17 | 00:47 |
| Grellingen | an | 00:27 | 00:57 |
| S3 nach Basel | ab | 00:33 | 00:59 |

- Legende:**
- Referenzhaltestelle
 - 112 Linie mit Nr.
 - Busbedienung:**
 - Ganzer Tag (Regeltakt)
 - Eingeschränkter Tagesbetrieb: mind. Morgen, Mittag, Abend
 - Einzelfahrten: meist Morgen, Mittag u. Abend



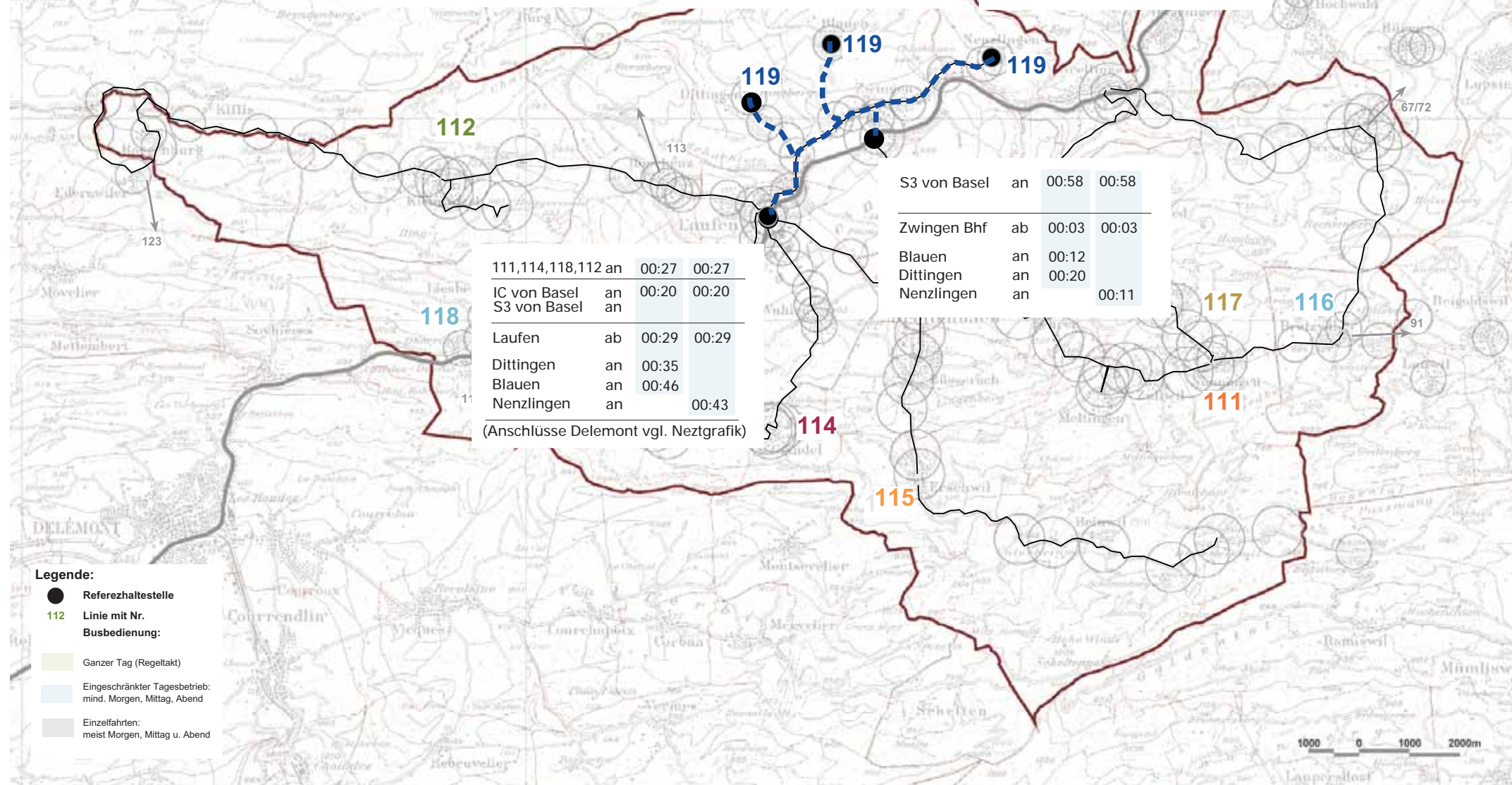




| | | | |
|-----------------|----|-------|-------|
| Dittingen | ab | 00:20 | 00:35 |
| Zwingen Bhf | an | | 00:56 |
| Laufen | an | 00:27 | |
| IC nach Basel | ab | 00:36 | |
| S3 nach Basel | ab | | 00:59 |
| 111,114,118,112 | ab | 00:29 | |

| | | | |
|-----------------|----|-------|-------|
| Blauen | ab | 00:12 | 00:46 |
| Zwingen Bhf | an | | 00:56 |
| Laufen | an | 00:27 | |
| IC nach Basel | ab | 00:36 | |
| S3 nach Basel | ab | | 00:59 |
| 111,114,118,112 | ab | 00:29 | |

| | | | |
|-----------------|----|-------|-------|
| Nenzlingen | ab | 00:14 | 00:48 |
| Zwingen Bhf | an | | 00:56 |
| Laufen | an | 00:27 | |
| IC nach Basel | ab | 00:36 | |
| S3 nach Basel | ab | | 00:59 |
| 111,114,118,112 | ab | 00:29 | |



| | | | |
|-----------------|----|-------|-------|
| 111,114,118,112 | an | 00:27 | 00:27 |
| IC von Basel | an | 00:20 | 00:20 |
| S3 von Basel | an | | |
| Laufen | ab | 00:29 | 00:29 |
| Dittingen | an | 00:35 | |
| Blauen | an | 00:46 | |
| Nenzlingen | an | | 00:43 |

(Anschlüsse Delemont vgl. Netzgrafik)

| | | | |
|--------------|----|-------|-------|
| S3 von Basel | an | 00:58 | 00:58 |
| Zwingen Bhf | ab | 00:03 | 00:03 |
| Blauen | an | 00:12 | |
| Dittingen | an | 00:20 | |
| Nenzlingen | an | | 00:11 |

- Legende:**
- Referenzhaltestelle
 - 112 Linie mit Nr.
 - Busbedienung:**
 - Ganzer Tag (Regeltakt)
 - Eingeschränkter Tagesbetrieb: mind. Morgen, Mittag, Abend
 - Einzelfahrten: meist Morgen, Mittag u. Abend

Legende / Erläuterungen zu den „Linienprofilen Konzept“

Angebot:

| | |
|----------------------------------|---|
| Linie von / bis: | Linienverlauf / Endpunkte |
| Hauptaktivität (Charakter): | Was sind die wesentlichen Funktionen der Verbindung? |
| Publikumsanlagen/Verkaufsfläche: | Wo befinden sich im Einzugsgebiet der betrachteten Linie wichtige Ziele im Schüler-, Freizeit- und Einkaufsverkehr? |
| Anschlüsse: | Anschlussbahnhöfe, Umsteigepunkte mit: Verkehrsmittel, Anschlussrichtungen und Fahrplanlage |
| Betriebszeit: | Randbedingung: Heutige Betriebszeiten und Verdichtungszeiten beibehalten. Grundlage ist der Fahrplan 2005 (Analyse Herbst 2005). Die definitive Festlegung der einzelnen Fahrten erfolgt im Fahrplanverfahren mit den Gemeinden. |
| HVZ/NVZ/RVZ: | i.d.R. kann von der folgenden Grobeinteilung der Verkehrszeiten ausgegangen werden (je nach Linie Abweichungen möglich): |
| HVZ Hauptverkehrszeit | Mo-Fr: 6.30-8.30 / 11.30-13.30 / 16.00-19.00 |
| NVZ Nebenverkehrszeit | Mo-Fr: 8.30-11.30 / 13.30-16.00 / 19.00-20.00 Sa: bis 17.00 |
| RVZ Randverkehrszeit | Mo-Fr: vor 6.30 Uhr / nach 20 Uhr Sa: nach 17 Uhr So: ganzer Tag |
| Bedienungshäufigkeit: | Takt bzw. Kurse pro Stunde je nach Tageszeit |
| Lücken: | Lücken im Fahrplan (Taktlücken, fehlende Anschlüsse, eingeschränkte Betriebszeit etc.) |
| Besonderheiten: | örtliche Besonderheiten, Einschränkungen etc. |

Betrieb:

| | |
|----------------------------------|--|
| Umlaufzeit/Reserven | Fahrzeiten und Umläufe, resultierende Reserven an Endpunkten und Anschlussbahnhöfen -> Beurteilung |
| Reisezeiten neu (bisher): | Reisezeiten Konzept (Reisezeiten bisheriger Fahrplan) |
| - direkt: | Direktverbindung (regionales Zentrum oder Bahnhof) |
| - Hauptziel: | überregionales Hauptziel im Pendlerverkehr (= Basel HB) |
| Anzahl Busse in HVZ: | Anzahl und Fahrzeugtyp in der Hauptverkehrszeit |
| Überlagerung mit anderen Linien: | gemeinsame Streckenabschnitte mit anderen Linien |
| Erschliessungslücken: | Umgang mit Erschliessungslücken entlang bzw. im Umfeld der betrachteten Linie. (Von den Gemeinden gewünschte zusätzliche Haltestellen können in der Antwort zur Vernehmlassung begründet und beantragt werden) |

| | |
|---------------------------------|--|
| Potential im Korridor: | Summe aller Einwohner und Arbeitsplätze im Einzugsgebiet (ohne Aufteilung bei mehreren Linien) |
| Potential Siedlungsentwicklung: | Beurteilung von Siedlungswachstum und Reserven im Einzugsgebiet |
| Nachfrage/Kapazität: | |
| heute: | Anzahl Fahrgäste/Tag (gemäss Fahrgastzahlen Dilax) Einsatz von Entlastungskursen und zus. Fahrzeugen (Ausnutzung der Gesamtkapazität von Sitz- und Stehplätzen (Standardbus 80-90, Gelenkbus 120-140)) |
| Steigerungspotential: | Gegenüberstellung von heutiger Fahrtenanzahl und berechnetem ÖV-Potential im Einzugsgebiet (bei Linienüberlagerungen Aufteilung) -> vgl. Darstellung „Fahrtenpotential Bus“ |
| Konzeptausbau: | Notwendigkeit/Dringlichkeit von Angebotserweiterungen |
| Was ist neu: | Veränderungen gegenüber dem heutigen Angebot |
| Optionen: | Linienvarianten, betriebliche Alternativen, Optionen für Angebotsausbauten etc., zu denen sich die Gemeinden im Rahmen der Vernehmlassung äussern können und auch sollen. Die heutigen Betriebszeiten können mit finanzieller Beteiligung der Gemeinden erweitert werden. Im Rahmen der Vernehmlassung können die Gemeinden eine Verlängerung der Betriebszeit bzw. das schliessen von Angebotslücken beantragen. |

Linienprofil Konzept

111

Angebot:

Linie von / bis:

Hauptaktivität (Charakter):

Publikumsanlagen/Verkaufsfläche:

Anschlüsse:

Betriebszeit:

Bedienungshäufigkeit:

Lücken:

Besonderheiten:

Betrieb:

Umlaufzeit/Reserven

bei IC-Anschluss:

bei S3-Anschl.:

Reisezeiten neu (bisher):

- direkt: Laufen

- Hauptziel: Basel

Anzahl Busse in HVZ:

Überlagerung mit anderen Linien:

Erschliessungslücken:

Potential im Korridor:

Potential Siedlungsentwicklung:

Bhf. Laufen - Breitenbach - **Nunningen** (- **Bretzwil**)

Direktverbindung Landgemeinden -> Regionalzentren und Anschlussbahnhof, Verbindung Nachbargemeinden = Bus-Hauptachse im Raum Laufental/Thierstein

Kreis-/Bezirksschulen in Breitenbach, Kreisschule Meltingen, Gymnasium und Kantonsspital in Laufen, „Zentrum Passwang“ Breitenbach, Einkaufsziele ebenfalls in Breitenbach und Laufen

Richtung Basel abwechselnd IC (Abfahrt :36 / Ank. :20) und S3 (Abfahrt :54 / Ank. :02)

Mo-Fr 4.55-22.43 / Sa 6.17-23.42 / So 6.55-21.42 (wie bisher)

HVZ+NVZ: 2 Kurse pro Stunde (IC- und S3-Anschluss)
RVZ: 60'-Takt (nur IC-Anschluss)

abends kein letzter Anschluss aus Richtung Basel

ab/bis Bretzwil fährt jeder Kurs mit IC-Anschluss 60'-Takt

Fahrzeit Bhf. Laufen <-> Bretzwil 53'

60'-Umlauf mit max. 7' Reserve (= knapp ausreichend)
Reservezeit lässt sich durch betriebl. Linienverknüpfung ausdehnen (z.B. Linie 114)

Fahrzeit Bhf. Laufen <-> Nunningen 43'

60'-Umlauf mit 17' Reserve, davon mind. 15' Standzeit am Bhf. und max. 2' Reserve am Endpunkt (=knapp, bei Verkehrsbehinderungen in Breitenbach und/oder Laufen evtl. kritisch)

ab Nunningen / ab Bretzwil

22' (22') / 28' (33')

47' mit IC (43' IC) / über Bhf. Grellingen (L.116)

Nunningen-Basel über Bhf. Grellingen etwa gleiche Zeit (vgl. Linie 111a)

2 Standardbusse

—

kein Handlungsbedarf (Erschliessungslücke Laufen „Bleihalle“ nicht erreichbar)

ca. 6000 Einwohner / 1600 Arbeitsplätze (ohne Laufen)

kein starkes Wachstum zu erwarten (nennenswerte Reserven nur im Ostteil Laufen, evtl. neues Potential auf Gewebe/Ind.-Flächen im Zentrum Breitenbach)

Nachfrage/Kapazität:

heute:

ca. 750 Fahrgäste/Tag, 2 Entlastungskurse in HVZ

Steigerungspotential:

sehr gross -> Potential für ca. 1'500-1'800 Fahrgäste

Konzeptausbau:

In HVZ Einsatz von Gelenkbussen und/oder

Entlastungskurse (Fahrgastzahlen beobachten!)

Was ist neu:

- Verlängerung nach Bretzwil

- ganztägig einheitliche Abfahrtszeiten und Anschlüsse

Optionen:

- Verlängerung Betriebszeit (letzte Anschlüsse ab Basel!)

Linienprofil Konzept

112

Angebot:

| | |
|----------------------------------|---|
| Linie von / bis: | Bhf. Laufen – Kleinlützel (-Huggerwald / -Roggenburg) |
| Hauptaktivität (Charakter): | Direktverbindung Landgemeinden -> Regionalzentrum/ Anschlussbahnhof |
| Publikumsanlagen/Verkaufsfläche: | Sek.-/Kreisschulen und Gymnasium in Laufen, Kantonsspital Laufen, Einkaufsziele ebenfalls in Laufen |
| Anschlüsse: | Richtung Basel ganztägig IC (Abfahrt :36 / Ank. :20), in HVZ zusätzlich S3 (Abfahrt :54 / Ank. :02) |
| Betriebszeit: | Mo-Fr 5.06-22.51 / Sa 6.23-0.42 / So 6.45-21.51 (wie bisher) |
| Bedienungshäufigkeit: | HVZ: 2 Kurse pro Stunde (IC- und S3-Anschluss) NVZ+RVZ: 60'-Takt mit IC-Anschluss |
| Lücken: | abends kein letzter Anschluss aus Richtung Basel |
| Besonderheiten: | - bis Roggenburg wie bisher mit Einzelkursen (Mo-Fr 8x / Sa 5x / So 3x) - Erschliessung Huggerwald weiterhin mit Kleinbus - Umstieg Richtung Breitenbach auf L.111 bei den Kursen mit IC-Anschluss am Bhf. Laufen möglich (60'T) |

Betrieb:

| | |
|---|---|
| Umlaufzeit/Reserven bei IC-Anschluss (Roggenburg): | Fahrzeit Laufen <-> Roggenburg ca. 49' 60'-Umlauf mit max. 11' Reserve (= grosszügig) |
| bei IC-Anschluss (Kleinlützel): | Fahrzeit Laufen <-> Kleinlützel ca. 25' 60'-Umlauf mit sehr grosszügigen Reserven (>30' Standzeit in Kleinlützel) |
| bei S3-Anschluss (Kleinlützel): | insgesamt 35' Reserve, davon mind. 16' Standzeit am Bhf. und max. 19' am Endpunkt (= sehr grosszügig) |
| Reisezeiten neu (bisher): | ab Kleinlützel / ab Roggenburg |
| - direkt: Laufen | 14' (14') / 24' (24') |
| - Hauptziel: Basel | 40'/46' (35'/47') / 51' (46'/58') |
| Anzahl Busse in HVZ: | 2 Standardbusse, 1 Kleinbus (Kleinlützel-Huggerwald) |
| Überlagerung mit anderen Linien: | — |
| Erschliessungslücken: | kein Handlungsbedarf |

Potential im Korridor:

| | |
|---------------------------------|---|
| Potential Siedlungsentwicklung: | ca. 3300 Einwohner / 500 Arbeitsplätze (ohne Zentrum Laufen) |
|---------------------------------|---|

Nachfrage/Kapazität:

| | |
|-----------------------|--|
| heute: | ca. 770 Fahrgäste/Tag, (HVZ in Lastrichtung 2 zusätzliche Standardbusse) |
| Steigerungspotential: | gross -> Potential für 1200-1300 Fahrgäste |
| Konzeptausbau: | 2 Kurse/h in HVZ evtl. zu wenig (ggf. Verdichtungszeiten ausdehnen oder Gelenkbus, Fahrgastzahlen beobachten!) |

Was ist neu:

- einheitliche Abfahrtszeiten, Takt und Anschlüsse
(ganztäglich IC Anschluss / HVZ: S3+IC)

Optionen:

- ab/bis Roggenburg Hin-/Rückrichtung gleiche Strecke
(ohne „Schleife“, mit +4' Fahrzeit knapp möglich)

Linienprofil Konzept

114

Angebot:

Linie von / bis:

Hauptaktivität (Charakter):

Publikumsanlagen/Verkaufsfläche:

Anschlüsse:

Betriebszeit:

Bedienungshäufigkeit:

Lücken:

Besonderheiten:

Bhf. Laufen – Wahlen – Grindel – **Bärschwil**

Direktverbindung Landgemeinden -> Regionalzentrum/
Anschlussbahnhof, Verbindung zw. Nachbargemeinden

Gymnasium, Kantonsspital und Einkaufsziele in Laufen
Richtung Basel ganztägig IC (Abfahrt :36 / Ank. :20),
in HVZ zusätzlich S3 (Abfahrt :54 / Ank. :02)

Mo-Fr 5.20-21.59 / Sa 6.22-21.55 / So 6.41-21.55
(wie bisher)

HVZ: 2 Kurse pro Stunde (IC- und S3 Anschluss)

NVZ+RVZ: 60'-Takt mit IC-Anschluss

kein Abendverkehr nach 22 Uhr

keine Direktverbindung nach Breitenbach (v.a. Ziel im
Schülerverkehr!), aber: Durchbindung auf Linie 111 ohne
Umstieg möglich (bei Kursen mit IC-Anschluss am Bhf.
Laufen, 60'T)

Betrieb:

Umlaufzeit/Reserven

bei IC-Anschluss:

bei S3-Anschl.:

Reisezeiten neu (bisher):

- direkt: Laufen

- Hauptziel: Basel

Anzahl Busse in HVZ:

Überlagerung mit anderen Linien:

Erschliessungslücken:

Fahrzeit Bhf. Laufen <-> Bärschwil ca. 42'

60'-Umlauf mit max. 18' Reserve (= sehr grosszügig)

ebenfalls 18' Reserve, davon mind. 16' Standzeit

am Bhf. und max. 2' Reserve am Endpunkt

(=knapp, bei Behinderungen in Laufen evtl. kritisch)

ab Bärschwil Post

20' (17'-20')

46'-52' (41'-52')

2 Standardbusse

—

Ortsteil Wiler (Bärschwil), ca. 200 Einwohner
(Linienverlängerung möglich, vgl. Optionen)

Potential im Korridor:

Potential Siedlungsentwicklung:

ca. 2300 Einwohner / 400 Arbeitsplätze

(ohne Zentrum Laufen)

kein starkes Einwohnerwachstum zu erwarten, grössere
Reserven auf den Gewerbe/Ind.-Flächen im Südteil
Laufen (Bsp. Ricola)

Nachfrage/Kapazität:

heute:

Steigerungspotential:

Konzeptausbau:

ca. 670 Fahrgäste/Tag, Entlastungskurse mit 2 Standardb.

eher gering -> Potential für ca. 800 Fahrgäste

(bzgl. Potentials bereits heute hohe Nutzungsintensität)

30'-Takt in HVZ langfristig ausreichend, Einsatz mit

Gelenkbussen prüfen (Fahrgastzahlen beobachten)

(ggf. Verdichtungszeiten ausdehnen)

Was ist neu:

- klare Zuordnung - ganztägig einheitliche Abfahrtszeiten und Anschlüsse zum IC (in HVZ zusätzlich S3)
- einheitliche Linienführung <-> (ohne „Rundkurse“)

Optionen:

- Ausdehnung Betriebszeit (Abendverkehr)
- Verlängerung bis Ortsteil Wiler (Reserve bei Kursen mit IC-Anschluss nutzen, 60'T)

Linienprofil Konzept

115

Angebot:

Linie von / bis:

Bhf. Zwingen - Breitenbach - Erschwil -
Beinwil Neuhüsli

Hauptaktivität (Charakter):

Direktverbindung Landgemeinden -> Regionalzentrum/
Anschlussbahnhof, Verbindung zw. Nachbargemeinden
= Bus-Hauptachse im Raum Laufental/Thierstein

Publikumsanlagen/Verkaufsfläche:

Sek.-/Kreis-/Bezirksschulen in Büsserach, Breitenbach
und Zwingen, „Zentrum Passwang“ Breitenbach,
Einkaufsziele in Breitenbach

Anschlüsse:

Richtungen Basel und Laufen/Delémont am Bhf.
Zwingen mit S3 (Abf. + Ank. jeweils :27/:28 und :57/:58)
Wegen S-Bahn-Kreuzung idealer Anschlussbahnhof !
in Breitenbach 1x/h Umstieg L.111 (IC-Anschl. in Laufen)

Betriebszeit:

Mo-Fr 5.07-23.55 / Sa 6.15-1.33 (+ 1 Nachtkurs)
So 6.41-21.55 (wie bisher)

Bedienungshäufigkeit:

HVZ+NVZ: 30'-Takt / RVZ: 60'-Takt

Lücken:

abends kein letzter Anschluss aus Richtung Basel

Besonderheiten:

Endpunkte abwechselnd Erschwil / Beinwil Neuhüsli
(somit bis Erschwil 30'Takt, bis Neuhüsli 60'Takt)

Betrieb:

Umlaufzeit/Reserven

bei Endpunkt Erschwil:

Fahrzeit Zwingen <-> Erschwil ca. 29'
60'-Umlauf mit 31 Min. Reserve, davon min. 7' Standzeit
am Bhf. und ca. 24' am Endpunkt (= sehr grosszügig)

bei Endpunkt Beinwil Neuhüsli:

Fahrzeit Zwingen <-> Neuhüsli ca. 51'
60'-Umlauf mit mind. 7' Standzeit am Bhf. und
max. 2' Wendezeit am Endpunkt (= sehr knapp, deshalb
Verknüpfung mit Umlauf Erschwil als Puffer)

Reisezeiten neu (bisher):

- direkt: Breitenbach

ab Erschwil / ab Breitenbach

- Hauptziel: Basel

8' (8') / —
44' (38'/45') / 36' (30'/37')

Anzahl Busse in HVZ:

2 Standardbusse

Überlagerung mit anderen Linien:

—

Erschliessungslücken:

kein Handlungsbedarf

Potential im Korridor:

ca. 7000 Einwohner / 3000 Arbeitsplätze (ohne Zwingen)
= potentialstärkste Linie im Untersuchungsgebiet !

Potential Siedlungsentwicklung:

kein starkes Siedlungswachstum zu erwarten
(Reserven evtl. auf Gewerbearealen in Breitenbach)

Nachfrage/Kapazität:

heute:

ca. 1000 Fahrgäste/Tag, Entlastungskurse in der HVZ mit 2 zusätzlichen Standardbussen und 1 Car

Steigerungspotential:

sehr gross -> Potential für 2000-2500 Fahrgäste

Konzeptausbau:

langfristig in HVZ Einsatz von Gelenkbussen, Entlastungskurse (z.B. Erschwil-Breitenbach im Schülerverkehr, neue Linie nach Laufen (z.B. Balsthal-Passwang-Laufen)

-> Fahrgastzahlen beobachten!

Was ist neu:

- Entflechtung heutiger Linie 115, klare Zuordnung: immer zum Bhf. Zwingen (-> Laufen neu Umstieg L.111)
- Hauptachse Erschwil - Zwingen „sauberer“ 30'Takt
- für Beinwil neu einheitlicher Ganztagesbetrieb (60'T)

Optionen:

- Ausdehnung Betriebszeit (letzte Anschlüsse ab Basel !)
- Rufbus ab Neuhüsli bis Passwang von Mo – Fr (Sa und So regulärer Betrieb mit Standardbus)
- Postauto von Balsthal bis Neuhüsli mit beidseitig abgestimmtem Fahrplan. Umsteigen in Neuhüsli v. 115

Linienprofil Konzept

116

Angebot:

Linie von / bis:

Hauptaktivität (Charakter):

Publikumsanlagen/Verkaufsfläche:

Anschlüsse:

Betriebszeit:

Bedienungshäufigkeit:

Lücken:

Besonderheiten:

Bhf. Grellingen - Seewen - **Bretzwil**

Direktverbindung Landgemeinden -> Anschlussbahnhof,
Verbindung zwischen Nachbargemeinden

keine übergeordnete Bedeutung

Richt. Basel am Bhf. Grellingen S3 (Abf. :04 / Ank. :53)

HVZ: zusätzlich zweiter S3-Anschl. (Abf. :33 / Ank. :22)

Mo-Fr 5.37-20.16 / Sa 6.05-20.52 (+1 Nachtkurs)

So 7.05-19.52 (wie bisher)

HVZ: 30'-Takt / NVZ+RVZ: 60'-Takt

kein Angebot in Randverkehrszeit abends

—

Betrieb:

Umlaufzeit/Reserven

Regeltakt:

Reisezeiten neu (bisher):

- direkt: Grellingen

- Hauptziel: Basel

Anzahl Busse in HVZ:

Überlagerung mit anderen Linien:

Erschliessungslücken:

Fahrzeit Bhf. Grellingen <-> Bretzwil 32 Min.

im 60'-Umlauf grosszügige Reserven (max. 28')

ab Bretzwil / ab Seewen

17' (17') / 10' (10')

43-45' (41-45') / 36-38' (34-38')

2 Standardbusse

keine – zu beachten aber:

- ab Bretzwil Verbindungen Ri. Reigoldswil/Liestal L.91

- ab Seewen Richtung Büren/Liestal u. Hochwald L.67/72
(nicht Konzeptbestandteil, aber wichtige Wunschlinien)

kein Handlungsbedarf

(Lücke in Grellingen West ausserhalb des Korridors)

Potential im Korridor:

Potential Siedlungsentwicklung:

ca. 1500 Einwohner / 250 Arbeitsplätze (ohne Grellingen)

kein starkes Wachstum zu erwarten

Nachfrage/Kapazität:

heute:

Steigerungspotential:

Konzeptausbau:

ca. 250 Fahrgäste/Tag, Busauslastung gering

sehr gross -> Potential für ca. 500 Fahrgäste

kein Ausbau angezeigt (Stundentakt würde leistungs-
mässig vorerst genügen)

Was ist neu:

- verkürzte Linienführung Bhf. Grellingen - Bretzwil

(Verbindung Bretzwil - Nunningen neu mit Linie 111)

Optionen:

- Betriebszeit abends verlängern
- 2.Bus HVZ: S3-Anschl. Richtung Laufen/Delémont
(Standzeit am Bhf. für Erschliessung Grellingen West
nutzen, Problem: Wendeplatz)
- Verdichtung HVZ mit nur 1 Bus:
Umlauf Bhf. Grellingen -> Seewen -> Bhf. Grellingen ->
Seewen -> Bretzwil -> Seewen -> Bhf. Grellingen
(51 Min. Fahrzeit, im 60'-Umlauf max. 9' Reserve)
-> Seewen: 2 Kurse/h (2x Anschl. Basel oder 1x Basel +
1x Laufen in Lastrichtung), Bretzwil unverändert 60'T
- Linie 117 verlängern nach Bretzwil (im Wechsel mit 111)

Linienprofil Konzept

117 (bisher 111a)

Angebot:

Linie von / bis:

Hauptaktivität (Charakter):

Publikumsanlagen/Verkaufsfläche:

Anschlüsse:

Betriebszeit:

Bedienungshäufigkeit:

Lücken:

Besonderheiten:

Bhf. Grellingen - Himmelried - Nunningen

Direktverbindung Landgemeinden -> Anschlussbahnhof,
Verbindung zw. Nachbargemeinden (z.B. für Schüler)

Bezirksschule in Nunningen, Verkaufsflächen
unbedeutend

Richt. Basel am Bhf. Grellingen S3 (Abfahrt :33 / Ank. :22)

HVZ: zusätzlich zweiter S3-Anschl. (Abfahrt :04 / Ank. :53)

HVZ in Nunningen Umstieg auf L.111 von/nach Laufen

Mo-Fr 5.37-20.15 / Sa 6.05-20.26 (+Spätkurs 23.44)

So 7.31-20.15 (wie bisher)

HVZ: 30'Takt / NVZ+RVZ: 60'-Takt

kein Angebot in Randverkehrszeit abends

—

Betrieb:

Umlaufzeit/Reserven

Strecke Grellingen-Nunningen:

Fahrzeit Bhf. Grellingen <-> Nunningen 41'

60'-Umlauf mit max. 19' Reserve (= sehr grosszügig)

Reisezeiten neu (bisher):

ab Nunningen / ab Himmelried

- direkt: Grellingen

21' (21') / 10' (10')

- Hauptziel: Basel

49' (47-49') / 37' (34'-36')

Nunningen-Basel auch über Bhf. Laufen mit Linie 111
(mit IC in 45', mit S3 ca. 54')

Anzahl Busse in HVZ:

2 Standardbusse

Überlagerung mit anderen Linien:

—

Erschliessungslücken:

Ortsteil Himmelried Steffen, <200 Einwohner
(Option neue Linie, vgl. Alternativen)

Potential im Korridor:

Potential Siedlungsentwicklung:

ca. 2500 Einwohner / 700 Arbeitsplätze (ohne Grellingen)

kein starkes Wachstum zu erwarten

Nachfrage/Kapazität:

heute:

ca. 330 Fahrgäste/Tag, Busauslastung gering

Steigerungspotential:

gross -> Potential für 400-500 Fahrgäste

Konzeptausbau:

kein Ausbau angezeigt (Stundentakt würde leistungs-
mässig vorerst genügen, Vorgabe: 30'-Takt HVZ
beibehalten)

Was ist neu:

- ganztägig einheitliche Abfahrtszeiten und Anschlüsse

- Verbindung 111/117 mit Umstieg in Nunningen

Optionen:

- Betriebszeit abends verlängern

Linienprofil Konzept

118

Angebot:

Linie von / bis:

Hauptaktivität (Charakter):

Publikumsanlagen/Verkaufsfläche:

Anschlüsse:

Betriebszeit:

Bedienungshäufigkeit:

Lücken:

Bhf. Laufen – Liesberg Dorf – **Riederwald** (Liesberg)

Direktverbindung Landgemeinde -> Regionalzentrum/
Anschlussbahnhof

Sek.-/Kreisschulen und Gymnasium in Laufen,
Kantonsspital Laufen, Einkaufsziele ebenfalls in Laufen
Richtung Basel ganztägig mit IC (Abfahrt :36 / Ank. :20),
in HVZ zusätzlich mit S3 (Abfahrt :54 / Ank. :02)

5.15-21.58 / 6.38-20.58 / 6.44-20.58
(wie bisher)

HVZ: 2 Kurse pro Stunde (IC- und S3-Anschluss)

NVZ+RVZ: 60'-Takt mit IC-Anschluss

kein Abendverkehr nach 21/22 Uhr

Betrieb:

Umlaufzeit/Reserven

bei IC-Anschluss:

bei S3-Anschl.:

Reisezeiten neu (bisher):

- direkt: Laufen

- Hauptziel: Basel

Anzahl Busse in HVZ:

Überlagerung mit anderen Linien:

Erschliessungslücken:

Fahrzeit Bhf. Laufen <-> Riederwald ca. 41'

60'-Umlauf mit max. 19' Reserve (= sehr grosszügig)

ebenfalls 19' Reserve, davon mind. 16' Standzeit

am Bhf. und max. 3' Reserve am Endpunkt

(=knapp, bei Behinderungen in Laufen evtl. kritisch)

ab Liesberg Dorf

15' (15')

41'/47' (38'-50')

2 Standardbusse

—

kein Handlungsbedarf

Potential im Korridor:

Potential Siedlungsentwicklung:

ca. 1200 Einwohner / 600 Arbeitsplätze (ohne Laufen)

kein starkes Wachstum zu erwarten, Reserven

evtl. auf den Gewerbe/Ind.-Flächen in Riederwald

Nachfrage/Kapazität:

heute:

Steigerungspotential:

Konzeptausbau:

ca. 470 Fahrgäste/Tag, Busauslastung unkritisch

(HVZ in Lastrichtung ca. 50 Einsteiger/Std. auf 2 Kursen)

eher gering -> Potential für ca. 600 Fahrgäste

(bzgl. Potentials bereits heute hohe Nutzungsintensität)

30'-Takt in HVZ langfristig ausreichend

(ggf. Verdichtungszeiten ausdehnen)

Was ist neu:

- klare Zuordnung: ganztägig IC-Anschluss / HVZ: IC+S3

- ganztägig einheitliche Linienführung

Optionen:

- Ausdehnung Betriebszeit (Abendverkehr)

Linienprofil Konzept

119

Angebot:

Linie von / bis:

Laufen - Dittingen - Blauen – Bhf. Zwingen – Nenzlingen und

Laufen - Dorf Zwingen - Nenzlingen

Hauptaktivität (Charakter):

Direktverbindung -> Anschlussbahnhöfe/Regiozentrum

Publikumsanlagen/Verkaufsfläche:

Sek.-/Kreisschulen in Laufen und Zwingen, Gymnasium Laufen, Kantonsspital Laufen, Einkaufsziele in Laufen und Zwingen

Anschlüsse:

am Bhf. Laufen:

Richtung Basel mit IC (Abf. :36 / Ank. :20)

am Bhf. Zwingen:

Richt. Basel und Laufen/Delémont mit S3 (ab+an :57/:58)
Wegen S-Bahn-Kreuzung idealer Anschlussbahnhof!

Betriebszeit:

Mo-Fr nur HVZ , Sa/So Einzelfahrten (wie bisher)

Bedienungshäufigkeit:

jeweils 2 Kurse/h (1x von/nach Laufen mit IC-Anschluss und 1x von/nach Zwingen mit S3-Anschluss)

Lücken:

Angebot nur in HVZ, kein Ganztagesbetrieb

Besonderheiten:

eigentlich aus 3 Linien betrieblich verknüpft:

„Direktfahrt“ Nenzlingen – Dorf Zwingen - Laufen,

„Umweg“ Bhf. Zwingen – Blauen – Dittingen – Laufen,

„Direktfahrt“ Nenzlingen – Bhf. Zwingen

Betrieb:

Umlaufzeit/Reserven

1) Fahrzeit Nenzlingen -> Bhf. Laufen direkt ca. 14'

2) Laufen -> Bhf. Zwingen ü. Dittingen und Blauen ca. 26'

3) Bhf. Zwingen -> Nenzlingen ca. 8'

-> ges. Fahrzeit ca. 48' (in Gegenrichtung etwa gleich)

d.h. 60'-Umlauf mit max. 12' Reserve, davon mind. 7'

Standzeit am Bhf. Zwingen, restliche 5' verteilt auf Bhf.

Laufen und Endpunkt Nenzlingen (bei Behinderungen

zwischen Laufen und Zwingen evtl. kritisch)

Reisezeiten neu (bisher):

| | | | | |
|--------------|---|-----------|---|---------------|
| ab Dittingen | / | ab Blauen | / | ab Nenzlingen |
|--------------|---|-----------|---|---------------|

- direkt: Laufen

| | | | | |
|---------|---|-----------|---|---------------|
| 8' (8') | / | 16' (12') | / | 14' (14'-21') |
|---------|---|-----------|---|---------------|

 Zwingen

| | | | | |
|--------------|---|-----------|---|--------------|
| 21' (9'-33') | / | 10' (10') | / | 8' (14'-32') |
|--------------|---|-----------|---|--------------|

- Hauptziel: Basel

| | | | | |
|-------------------|---|---------------|---|-------------------|
| 33'/50' (29'-54') | / | 40' (34'-56') | / | 37'/40' (43'/56') |
|-------------------|---|---------------|---|-------------------|

Anzahl Busse in HVZ:

2 Standardbusse

Überlagerung mit anderen Linien:

—

Erschliessungslücken:

kein Handlungsbedarf

Potential im Korridor:

ca. 3300 Einwohner / 1400 Arbeitsplätze

(ohne Zentren Laufen und Zwingen)

Potential Siedlungsentwicklung:

kein starkes Wachstum zu erwarten, Reserven

evtl. auf den Gewerbe/Ind.-Flächen in Zwingen West und

im Bereich Industrie Dittingen

Nachfrage/Kapazität:

heute: ca. 500 Fahrgäste/Tag, Busauslastung unkritisch
Steigerungspotential: sehr gross -> Potential für 1000-1500 Fahrgäste
Konzeptausbau: 2 Kurse/h in HVZ langfristig ausreichend
(ggf. Betriebszeiten ausdehnen)

Was ist neu:

- systematisches Angebot mit einheitlichen Anschlüssen für alle Gemeinden (in Zwingen S3 / in Laufen IC)
- einheitliche Abfahrtszeiten und Takt in HVZ

Optionen:

- Betriebszeiten verlängern