



DER GEMEINDERAT VON BINNINGEN
AN DEN EINWOHNERRAT

Interpellation der FDP-Fraktion: Buslinie 61 / Ruftaxi
schriftliche Antwort

Kurzinformation:

An der Einwohnerrats-Sitzung vom 17. November 2003 wurde eine Interpellation der FDP-Fraktion zum Thema Buslinie 61 / Ruftaxi Binningen eingereicht. Die gestellten Fragen befassen sich vor allem mit der Auslastung der Kurse auf dem Gebiet der Gemeinde Binningen und mit dem daraus resultierenden Kosten- Nutzen-Verhältnis. Andererseits wird auch die Konkurrenzierung der Buslinie 61 mit dem Ruftaxi Binningen angesprochen.

Die Antworten auf die gestellten Fragen sind so umfangreich und komplex, dass die Interpellation ausnahmsweise schriftlich beantwortet wird.

Binningen, 27. April 2004

GEMEINDERAT BINNINGEN
die Präsidentin: der Verwalter:
Bea Fünfschilling Olivier Kungler

DETAILINFORMATIONEN

Fragen:	Antworten:
<p>1. Existieren gesicherte Daten über die Auslastungen der Buslinie 61 im Gebiet der Gemeinde Binningen für die einzelnen Tageszeiten (z.B. 06.00 – 09.00 h, 09.00 – 11.00 h, 11.00 – 14.00 h etc.) und für die einzelnen Wochentage im Vergleich zu den Samstagen und Sonntagen? Wenn ja: Wie präsentieren sie sich?</p>	<p>Einleitend ist festzustellen, dass die Fahrgastzahlen der Linie 61 steigende Tendenz aufweisen (2003 + 4 %). Auf dem Abschnitt zwischen Allschwil Dorf und der Endstation Bertschenacker wurden im Jahr 2002 536'000 Fahrgäste befördert.</p> <p>In Bezug auf die Auslastung im Gemeindebann von Binningen können nach Auswertung der von der BLT detailliert erhobenen Daten aus dem Jahr 2003 (mehrere hundert Kurse) folgende Aussagen gemacht werden:</p> <p>a) Die durchschnittliche Auslastung an Werktagen schwankt zwischen 6 Uhr bis 17 Uhr nicht stark und liegt je nach Abschnitt, Tageszeit und Richtung zwischen 6 und 18 Personen. In den Abendstunden ab 19 Uhr bis Betriebsschluss sinkt dieser Durchschnitt auf 2 bis 6 Personen. Die auftretenden Maxima, welche für die Wahl der eingesetzten Busse entscheidend sind, liegen zwischen 6 und 19 Uhr zwischen 20 und 43 Personen. Auch bei der Maximalbelegung weisen die Abendstunden mit 10 bis 21 Personen eine wesentlich tiefere Belegung auf.</p> <p>b) Die Belegung samstags und sonntags ist sehr ähnlich und grundsätzlich tiefer als werktags. Auch hier ist eine zweiteilige Struktur (tagsüber 6 – 19 Uhr und abends, 19 Uhr bis Betriebsschluss) erkennbar. Die durchschnittliche Belegung liegt tagsüber bei 3 bis 11 Personen. Abends reduziert sich dieser Bereich auf 1 bis 5 Personen. Bei den Maxima ist am Wochenende eine grössere Streuung festzustellen (tagsüber 7 bis 37 Personen, abends 6 bis 14 Personen).</p>
<p>2. Wie viele Personen benutzen zu den einzelnen Zeiten</p> <p>a) an den Wochentagen und</p> <p>b) an den Wochenend-Tagen die Verbindung von Binningen nach Allschwil /Schönenbuch oder umgekehrt?</p>	<p>Betrachtet wurde die Verbindung zwischen den Stationen Allschwilerweg, Neuweilerstrasse und Paradies.</p> <p>a) Die Verteilung ist ähnlich gelagert wie in Punkt 1. Die durchschnittliche Belegung ist geringfügig unter derjenigen in Binningen. Werktags liegt die durchschnittliche Belegung bei 4 bis 11 Personen tagsüber (6 - 19 Uhr) und 3 Personen abends. Die Maxima liegen mit 22 bis 39 Personen in der Bandbreite der Strecken in Binningen.</p> <p>b) Auch hier ist die Belegung tiefer als an den Werktagen und mit 3 bis 9 Personen im Durchschnitt tagsüber ähnlich wie in Binningen, ebenso die Maxima mit 7 bis 36 Personen. Abends liegt der Durchschnitt bei 2 bis 3 Personen und das Maximum bei 8 bis 9 Personen.</p>
<p>3. Wie werden die einzelnen Haltestellen zu den jeweiligen Tageszeiten frequentiert?</p>	<p>Massgebend sind die Wochentage, Tagsüber (6 - 19 Uhr). Untersucht wurden die durchschnittlichen und die maximalen Ein- und Aussteigefrequenzen. Je nach Tageszeit und Richtung ergibt sich folgendes Bild:</p> <p>Durchschnittliche Frequenz (Personen) Maximale Frequenz (Personen) Frequenz-Rangliste</p> <p>Haltestelle Einsteiger Aussteiger Einsteiger Aussteiger</p> <p>Drisselweg</p>

		0.4 – 2.8
		0.1 – 5.2
		3 – 12
		2 – 20
	2)	
	Hügliacker	
		0.1 – 0.9
		0.1 – 1.8
		1 – 12
		2 – 13
	3)	
	Schwimmhalle	
		0.3 – 1.2
		0.2 – 1.8
		5 – 33
		2 – 19
	2)	
	Kronenplatz	
		3.6 – 16.5
		5.1 – 13.0
		13 – 42
		16 – 34
	1)	
	Neubadrain	
		0.2 – 1.4
		0.2 – 1.4
		3 – 7
		2 – 11
	3)	
	Meiriacker	
		2.0 – 11.2
		0.9 – 10.2
		10 – 36
		7 – 35
	1)	
	Tiefengraben	
		0.1 – 0.3
		0.1 – 0.4
		2 – 7
		2 – 13
	3)	
	Allschwilerweg	
		0.3 – 1.3
		0.2 – 1.0
		3 – 15
		3 – 14
	3)	
	1): stark frequentiert, 2): mittelmässig frequentiert, 3): schwach frequentiert.	

4. Welche Kosten verursacht	a) Total CHF 153'000.00 (Basis 2003). Dieser Anteil der Gemeinde betrifft
-----------------------------	---

<p>der Betrieb der Buslinie 61 der Gemeinde Binningen</p> <p>a) pro Jahr</p> <p>b) pro beförderten Fahrgast und</p> <p>c) pro Haltestelle und Jahr</p>	<p>die so genannt ungedeckten Kosten. Der Betrag berechnet sich aus dem Ansatz von CHF 262 je Haltestellenabfahrt, multipliziert mit der Anzahl Haltestellenabfahrten der Linie 61 auf Binninger Boden (8 Haltestellen à 73 Haltestellenabfahrten).</p> <p>b) Mit ca. 370'000 beförderten Fahrgästen in Binningen resultieren spezifische Kosten für die Gemeinde Binningen von 41 Rappen pro Fahrgast.</p> <p>c) Die Kosten pro Haltestelle für die Gemeinde Binningen betragen auf der Linie 61 CHF 19'125 pro Jahr. Derselbe Betrag wird vom Kanton geleistet.</p>
<p>5. Rechtfertigt sich nach Auffassung des Gemeinderates der aktuelle Betrieb der Buslinie 61 für Binningen</p> <p>a) generell</p> <p>b) unter den Wochentagen und zu einzelnen Tageszeiten</p> <p>c) an den Wochenend- und Feiertagen und</p> <p>d) Nachts ab 20.00 Uhr oder 22.00 Uhr</p>	<p>a) Auf jeden Fall. Die absoluten Fahrgastzahlen und die Zunahme der Fahrgäste auf dieser Linie zeigen, dass der Betrieb gerechtfertigt ist. Ab Sommer 2004 soll die Linie 61 bis ins Gewerbegebiet Oberwil verlängert werden. Dies wird die Attraktivität weiter vergrössern. Eine Taktverdichtung auf 15 Minuten in Spitzenzeiten, wie dies eine Petition mit über 500 Unterschriften fordert, ist jedoch gemäss Untersuchung des kantonalen Amtes für Raumplanung bis jetzt nicht interessant, da mit zu hohen Kosten verbunden.</p> <p>b) Ein attraktives ÖV-Angebot zeichnet sich einerseits aus durch ein flächenmässig gut verteiltes Netz im gesamten überbauten Gebiet. Da der Individualverkehr unter anderem auch im Leimental an der Kapazitätsgrenze angelangt ist, ist es sinnvoll, den öffentlichen Verkehr im Rahmen eines vertretbaren Kosten- Nutzen-Verhältnisses auszubauen. Ohne die Buslinie 61 wäre das Binninger Westplateau mit dem öffentlichen Verkehr schlecht erschlossen. Auf der anderen Seite sind die Distanzen zwischen den Haltestellen so zu wählen, dass die Benutzer/innen bereit sind, den Weg bis zur Haltestelle zu Fuss zu gehen. Die Zwischendistanzen auf der Buslinie 61 betragen zwischen 250 und 600 m, was im üblichen Bereich liegt. Wichtig erscheint auch, dass ein regelmässiger Takt vorliegt. Dies steigert die Attraktivität einer Linie zusätzlich. Mit einem Verzicht auf den Betrieb in schlechter besetzten Randzeiten, würde die Akzeptanz für die Benutzung sofort abnehmen.</p> <p>c) und d) wie a) und b). Auch bei anderen ÖV-Linien sind die Auslastungen an den Wochenenden und in den Abendstunden geringer. Dies berechtigt den Betrieb trotzdem, da es auch zahlreiche Einwohner gibt, die auf die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind.</p>
<p>6. Könnten die Gesamtkosten der Buslinie 61 und des Ruf-taxis für die Gemeinde Binningen durch eine oder mehrere der folgenden Massnahmen reduziert respektive optimiert werden:</p> <p>a) Einsatz von Kleinbussen auch ausserhalb der Nachtzeiten insbesondere an den Wochenenden und an den schwach frequentierten Tageszeiten?</p> <p>b) Einstellung des Betriebes der Buslinie 61 ab z.B. 20.00 Uhr oder 22.00 Uhr und Ersatz durch den Ruf-taxibetrieb?</p> <p>c) Aufhebung von kaum frequentierten Haltestellen (falls vorhanden)?</p>	<p>a) Massgebend für die Einsatzwahl der Busgrösse sind die beim betroffenen Kurs vorkommenden Auslastungsspitzen auf der ganzen Linie. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Charakteristik der verschiedenen Linienabschnitte sind die Busse zwangsläufig auf einzelnen Strecken unterdurchschnittlich ausgelastet. Gerade beim 30 Minuten-Takt ist es wichtig, dass alle wartenden Passagiere mitgenommen werden können. So gesehen ist der heutige Einsatz von Normalbussen (33 Sitzplätze) tagsüber und von Kleinbussen (20 Sitzplätze) ab ca. 20.30 Uhr richtig.</p> <p>b) Der Ruf-taxibetrieb bedarf einer Konzession des Bundes. Gemäss Verordnung über die Personenbeförderungskonzession (VPK) darf bei einer Bewilligung des Bedarfsverkehrs kein bestehendes Angebot des öffentlichen Verkehrs in seinem Bestand gefährdet werden. Aus diesem Grund ist dem öffentlichen Verkehr der Vortritt zu gewähren und es war daher richtig, den Ruf-taxibetrieb einzuschränken.</p> <p>c) Wie bereits erwähnt dürfen die Haltestellen von ÖV-Linien zur Aufrechterhaltung der Benutzerakzeptanz nicht zu weit auseinander liegen, da sonst der Betrieb der gesamten Linie gefährdet würde.</p>