



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung Interpellation [2010/152](#) von Felix Keller betreffend "Neue Buslinien im Rahmen des 6. Gen. Leistungsauftrages 2010 - 2013"

Datum: 19. Oktober 2010

Nummer: 2010-152

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2010/152

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung Interpellation [2010/152](#) von Felix Keller betreffend "Neue Buslinien im Rahmen des 6. Gen. Leistungsauftrages 2010 - 2013"

vom 19. Oktober 2010

Am 15. April 2010 reichte Felix Keller die Interpellation betreffend "Neue Buslinien im Rahmen des 6. Gen. Leistungsauftrages 2010 - 2013" mit folgendem Wortlaut ein:

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2009 wurden einige neue Buslinien im Kanton in Betrieb genommen. Im Zentrum der Busnetzoptimierung stehen dabei die beiden neuen Buslinien 64 zwischen Allschwil, dem Leimental und dem Birseck und die Buslinie 47 von Bottmingen über St. Jakob nach Muttenz.

Die neuen Buslinien haben auch umfangreiche bauliche Massnahmen für die Erstellung der neuen Bushaltestellen, mehrheitlich Busbuchten, ausgelöst. Eindrücklich sind dabei die Bauwerke der beiden neuen Bushaltestellen der Linie 64 "Im Buech" bei den Familiengärten und "Gymnasium Oberwil" auf der Napoleonstrasse zwischen Allschwil und Oberwil.

Aufgrund der gedrängten Terminvorgaben konnten mit dem Fahrplanwechsel aber nicht alle Bushaltestellen definitiv erstellt werden. Anstatt in den vorgesehenen Busbuchten halten bis heute die Busse provisorisch an Trottoirkanten, was ja auch ganz praktikabel ist.

Von Interesse sind nun die folgenden Fragen:

- 1. Gibt es schon erste Erkenntnisse über die Akzeptanz der neuen Buslinien (Auswertungen von Fahrgastzahlen, Haltestellenauswertungen) und wie beurteilt der Regierungsrat diese Erkenntnisse?*
- 2. Welche Bushaltestellen sind heute noch provisorisch eingerichtet und warum?*
- 3. Sieht der Regierungsrat Optimierungspotenzial bei den noch zu erstellenden Bushaltestellen und insbesondere bei den geplanten Busbuchten aufgrund der Haltestellenauswertungen?*
- 4. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, dass anstelle von teuren Busbuchten die Haltestelle zum Beispiel bei der Trottoirkante - unter Berücksichtigung der Behindertengerechtigkeit - belassen wird?*

Die mit der Interpellation gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:

1. *Gibt es schon erste Erkenntnisse über die Akzeptanz der neuen Buslinien (Auswertungen von Fahrgastzahlen, Haltestellenauswertungen) und wie beurteilt der Regierungsrat diese Erkenntnisse?*

In der Tat liegen erste Erkenntnisse zum neuen Buskonzept im unteren Kantonsteil vor. Es zeigt sich klar, dass vor allem die sogenannten Tangentiallinien welche Birseck, Birsigtal und Leimental untereinander verbinden auf ein grosses Echo stossen. Die Buslinie 64, welche von Arlesheim via Dornach, Reinach, Therwil und Oberwil nach Allschwil fährt, erweist sich dabei als ein neues Rückgrat des regionalen öV. Aber auch die anderen neuen Linien erfüllen die Erwartungen. Dabei muss immer berücksichtigt werden, dass Linien mit einem von vornherein tieferen Fahrgastpotenzial auch nicht mit einem so dichten Takt geplant wurden. So wäre ein direkter Vergleich zwischen einzelnen Linien wenig aussagekräftig.

Bislang noch nicht im gewünschten Ausmass wird die neue Buslinie 58 Münchenstein – Bruderholz genutzt. Diese Linie stellt neben der lokalen Verbindung auch einen Anschluss auf alle Züge der S3 her. So verkürzt sich die Reisezeit aus dem Laufental und dem Birseck zum Bruderholzspital um ca. 6 Minuten.

Angebote des öffentlichen Verkehrs können erfahrungsgemäss erst nach rund zwei Jahren abschliessend beurteilt werden. Entsprechend sind die Aussagen zu einzelnen Linien noch mit grosser Vorsicht zu geniessen. Es zeichnet sich aber ab, dass die in den 6. GLA gesetzten Erwartungen mindestens erfüllt werden können.

Es liegen auch Auswertungen zu den Haltestellen vor. Diese sind aber für die Frage nach der baulichen Ausgestaltung in der Regel von untergeordneter Bedeutung. Für die Frage, ob ein Bus zum Anhalten eine Busbucht benötigt, ist vor allem das Verkehrsgeschehen auf dem entsprechenden Strassenabschnitt massgebend. Ausnahmen von dieser Regel bestehen lediglich bei sehr schwach frequentierten Haltestellen ausserhalb des Siedlungsgebiets (Wanderhaltestellen), wie sie im unteren Baselbiet kaum vorkommen.

2. *Welche Bushaltestellen sind heute noch provisorisch eingerichtet und warum?*

Es sind noch 13 Haltestellen als Provisorium im Betrieb, wobei es verschiedene Gründe für das Provisorium gibt. Die wichtigsten Gründe sind:

- a. Vorgesehene Kombination mit anstehenden Instandsetzungen oder Ausbauten der Kantonsstrasse. Dies trifft beispielsweise auf folgende Haltestellen in Allschwil (Ziegelei, Kirche, Gartenstrasse), Therwil (Birmatt), Aesch (Löhrenacker, Schürhof) und Ramlingen (Niderhof) zu. Dabei ist die definitive Umsetzung abhängig vom Fortgang des Strassenprojekts.
- b. Bei einzelnen Haltestellen (Allschwil-Spitzwald, Oberwil-Gymnasium) braucht es Anpassungen der Strassenlinien mit entsprechenden Auflageprojekten (= verlängerte Planungszeiten).
- c. Mit einzelnen Gemeinden gibt es Unstimmigkeiten bezüglich der Ausgestaltung der Bushaltestellen und der gesetzlich verankerten Kostenbeteiligung von 50% (Reinach, Muttentz, Münchenstein). Grundsätzlich hält der Kanton an der Kostenbeteiligung der Gemeinden fest.

Daneben gibt es weitere Gründe wie Schwierigkeiten beim Landerwerb oder komplizierte Projekte mit entsprechend langer Projektierungszeit. Die beiliegende Grafik zeigt den aktuellen Stand der Umsetzung auf.

3. Sieht der Regierungsrat Optimierungspotenzial bei den noch zu erstellenden Bushaltestellen und insbesondere bei den geplanten Busbuchten aufgrund der Haltestellenauswertungen?

Grundsätzlich sind bei der Projektierung ganz unterschiedliche Faktoren zu berücksichtigen. Neben der zu erwartenden Haltestellenfrequenzen sind zuerst diverse verkehrstechnische Faktoren massgebend. Fragen zur Sicherheit, der zu berücksichtigenden gesetzlichen Normen des Kantons und des Bundes, aber auch die Gewährleistung des Verkehrsflusses sind wichtiger als die reine Analyse der zu erwartenden Passagierströme. Zudem kann festgestellt werden, dass sich die angenommenen Werte bezüglich der Fahrgastzahlen weitgehend erfüllt haben. Weitere Angaben können aus der Antwort auf die Frage 4 entnommen werden.

4. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, dass anstelle von teuren Busbuchten die Haltestelle zum Beispiel bei der Trottoirkante - unter Berücksichtigung der Behindertengerechtigkeit - belassen wird?

Im Zusammenhang mit Bushaltestellen sind neben den finanziellen Aspekten und der Behindertentauglichkeit noch folgende rechtliche und verkehrstechnische Belange bei der Festlegung des Haltestellentyps (Fahrbahnhaltestelle oder Busbucht) zu beachten:

Die eidgenössische Gesetzgebung legt ausdrücklich fest, dass Haltestellen im öffentlichen Linienverkehr den verkehrstechnischen und betrieblichen Anforderungen genügen müssen. Auf kantonaler Ebene gebietet der mittels Volksinitiative ins Strassengesetz aufgenommene sogenannte Anti-stauartikel, dass die kantonalen Behörden Verkehrsstaus möglichst verhindern, bzw. bei bestehenden Staus entsprechende Massnahmen zu treffen haben.

Auf Hauptstrassen ausserorts, wo mit schnellem Verkehr zu rechnen ist, werden im Kanton Basel-Landschaft aus Sicherheitsgründen in der Regel Buchten erstellt. Dies entspricht auch der einschlägigen Schweizer Norm. Innerhalb des Siedlungsgebiets besteht in BL die Praxis, dass ab 8'000 bis 10'000 Motorfahrzeuge (Mfz) pro Tag (was in der Spitzenstunde 400 - 500 Fahrzeuge pro Fahrtrichtung bedeutet) jeweils Haltebuchten erstellt werden, während bei weniger stark belasteten Strassen (kantonale Nebenstrassen und Gemeindestrassen) in der Regel Fahrbahnhaltestellen zum Einsatz kommen. Massgebend sind jedoch vor allem die örtlichen Gegebenheiten im jeweiligen Einzelfall (z.B. Abflussbereich eines Verkehrsknotens, Vorsortierung des Verkehrs, Freihalten von Tramübergängen), sowie die Standzeiten der Busse (Abwarten von Anschlüssen, hohes Fahrgastaufkommen), welche den Haltestellentyp beeinflussen.

Zu erwähnen sind in diesem Zusammenhang noch zwei weitere sicherheitstechnische Aspekte: Die Sichtverhältnisse zum Überqueren der Fahrbahn durch Fussgänger sind bei Fahrbahnhaltestellen generell schlechter als bei Busbuchten, und für allfällige Überholmanöver des haltenden Busses muss die Gegenfahrbahn benutzt werden. Dafür besteht bei Fahrbahnhaltestellen öV-seitig der Vorteil, dass in Stauzonen der Bus seine Position in der Kolonne beibehalten kann.

Neben der Erstellung von Busbuchten bei bestehenden oder neuen Haltestellen können die genannten Kriterien auch zur Aufhebung von Busbuchten führen, wie z.B. in Waldenburg, wo kürzlich im Rahmen der Strasseninstandsetzung eine alte Busbucht wegen der geringen Mfz-Frequenz aufgehoben und eine behindertengerechte Fahrbahnhaltestelle realisiert worden ist.

Dementsprechend werden Busbuchten dort erstellt, wo es aufgrund des Verkehrsflusses notwendig ist, wie insbesondere auf den stark befahrenen Strassen im unteren Baselbiet. Parallel dazu werden Massnahmen zugunsten der Fahrplanstabilität für die Buslinien getroffen (z.B. Busspuren, Priorisierung bei Lichtsignalanlagen, etc).

Reichen diese Massnahmen nicht aus, um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten oder ist eine Busspur nicht möglich, wird auch auf Strassen mit hohem Verkehrsaufkommen (innerorts) geprüft, ob mit einer Fahrbahnhaltestelle der Busverkehr verflüssigt und gegebenenfalls in Kauf genommen werden kann, dass der motorisierte Individualverkehr hinter dem Bus wartet.

Liestal, 19. Oktober 2010

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

Krähenbühl

der Landschreiber:

Mundschin

Beilage: Stand Bushaltestellen 6. GLA



Stand Bushaltestellen 6. GLA

