

Regierungsratsbeschluss

vom 7. Juni 2011

Nr. 2011/1237

KR.Nr. A 016/2011 (BJD)

Auftrag Walter Gurtner (SVP, Däniken): Begrenzung der Zahl von Fahrbahnhaltestellen (26.01.2011) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, die als Fahrbahnhaltestellen ausgebildeten Bushaltestellen auf Kantons- und Transitstrassen auf 333 zu begrenzen.

2. Begründung

In seiner Stellungnahme vom 6. Juli 2010 hält der Regierungsrat fest, dass von den rund 900 Bushaltestellen rund ein Drittel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet worden sind (Nr. 2010/1303; KR. Nr. A 036/2010).

Die Förderung des öffentlichen Verkehrs durch Schikanemassnahmen gegenüber dem Privatverkehr ist ein unbefriedigendes Förderkonzept, das überdies aufgrund der Warteschlangen hinter den Bussen die Umwelt unnötig belastet. Die Zahl der umweltfeindlichen öV-Fördermassnahmen ist deshalb auf 333 zu begrenzen.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Auf dem Kantonsstrassennetz des Kantons Solothurn richtet sich die Wahl des geeigneten Haltestellentyps (Haltebucht oder Fahrbahnhalt) bei schienenungebundenen Fahrzeugen (z. B. Autobussen), welche durch konzessionierte Transportunternehmen betrieben werden, nach den Forschungsberichten und den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). Die Wahl erfolgt durch das Bau- und Justizdepartement in Absprache mit den betroffenen Gemeinden, in der Regel im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens und somit nach einer vertieften Abwägung der Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer, der Umwelt und des Betreibers der Infrastruktur.

Die Vorteile der Fahrbahnhaltestellen gegenüber Haltebuchten können vielfältig sein. Wesentliche Punkte sind der geringere Landbedarf, die Kosteneinsparungen und die Attraktivitätserhöhung des öffentlichen Verkehrs. Fahrbahnhaltestellen benötigen im Allgemeinen keine zusätzlichen Verkehrsflächen (keine Bodenversiegelung), gliedern sich gut in das Strassenbild ein und sind ohne allfällige Ent eignungsverfahren einfach realisierbar. Anpassungen an veränderte Betriebsverhältnisse (z.B. Haltestellenaufhebung oder -verschiebung aufgrund der Ortsentwicklung) sind ebenfalls mit geringem Aufwand realisierbar. Die Mehrkosten für die Erstellung einer Haltebucht anstelle eines Fahrbahnhaltes betragen durchschnittlich 60'000 Franken. Auch der betriebliche Unterhalt ist effizienter und günstiger,

da keine separaten Arbeitsvorgänge (Schneeräumung, Reinigung) notwendig sind. Beim „Einfädeln“ des Busses nach dem Haltevorgang entstehen keine Verlustzeiten für den Bus. Mit einer verkehrstechnisch geschickt angeordneten Fahrbahnhaltestelle kann zudem erreicht werden, dass während des Haltevorgangs der vorliegende Strassenraum geräumt wird. In den Verkehrsspitzenstunden mit erhöhtem Staudruck erhält dadurch der Bus – wie auch die nachfolgenden Fahrzeuge – nach dem Anfahren auf einer bestimmten Strecke „staufreie Fahrt“. Die Gesamtstaulänge wird dabei nicht verlängert, sondern nur gesplittet. Die Gesamtfahrzeit für den Individualverkehr wird nicht erhöht. Beispielsweise wird bei der Fahrbahnhaltestelle „Rütli“ auf der Kantonsstrasse H5 in Starrkirch-Wil (Fahrtrichtung Olten) erreicht, dass eine staufreie Fahrt für den Bus und den folgenden Individualverkehr bis zur vorgelagerten Busspur möglich ist. Dies hat zur Folge, dass mit dieser Fahrbahnhaltestelle die gleiche Busbeschleunigung erreicht wird, wie wenn die Busspur in den engen Platzverhältnissen kostenintensiv und teilweise zu Lasten von Verkehrsflächen für den Individualverkehr verlängert würde.

Erfahrungsgemäss verursachen Fahrbahnhaltestellen keine zusätzlichen Behinderungen für Rettungsfahrzeuge der Blaulichtorganisation. Gerade in engen Verhältnissen mit grossem Verkehrsaufkommen kann eine Aufspaltung der Gesamtstaulänge den nötigen Raum für etappierte Überholmanöver schaffen. Wie für alle Verkehrsteilnehmer besteht zudem auch für den Buslenker die Pflicht, einem herannahenden Blaulichtfahrzeug – wann immer möglich – eine Fahrgasse offen zu lassen.

Gegen Fahrbahnhaltestellen sprechen im Wesentlichen die möglichen Verlustzeiten des Individualverkehrs während des Bushalts. In der Regel dauert der Haltevorgang rund 20 Sekunden. Bei hohen Passagierzahlen und fehlenden Billetautomaten kann sich diese Zeitdauer erhöhen. Bei Haltestellen mit Umsteigebeziehungen oder zwecks Fahrplanausgleich kann der Haltevorgang sogar einige Minuten dauern. Hohe Verlustzeiten können zu ungewollten Verkehrsverlagerungen (z.B. auf Quartierstrassen) führen. Mehrere nacheinander angeordnete Fahrbahnhaltestellen ohne Möglichkeiten, den Bus überholen zu können, vermindern die Akzeptanz von Fahrbahnhaltestellen durch den Individualverkehr.

Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs kann ein Grund für die Anordnung einer Fahrbahnhaltestelle sein. Oft sind es aber auch andere Gründe, die gegen eine Haltebucht und für eine Fahrbahnhaltestelle sprechen. Die Wahl des geeigneten Haltestellentyps bedingt in jedem Fall eine ganzheitliche Betrachtung der jeweiligen Situation vor Ort und basiert keinesfalls auf der Grundlage, den Privatverkehr schikanieren zu wollen. Aufgrund der dargelegten Sachlage sind Fahrbahnhaltestellen auch nicht umweltfeindlich. Unter Berücksichtigung der spezifischen Situation können sie jedoch einen vorteilhaften Einfluss auf die Umweltauswirkungen haben.

Der Kantonsrat von Solothurn hat sich bereits am 8. Dezember 2010 mit dem früheren Auftrag von Walter Gurtner (SVP, Däniken) „Rückbau von bestehenden und Verbot von weiteren Bushaltestellen in den Fahrspuren von Haupt- und Transitstrassen im Kanton Solothurn“ und der entsprechenden Stellungnahme des Regierungsrates (RRB Nr. 2010/1303 vom 6. Juli 2010) befasst. Der Regierungsrat hielt in seiner Stellungnahme fest, dass eine generelle Aufhebung von bestehenden sowie ein generelles Verbot von neuen Bushaltestellen auf Fahrbahnen nicht opportun ist. Der Kantonsrat hat dem Antrag des Regierungsrates zur Nichterheblicherklärung mit Beschluss Nr. A 036/2010 (BJD) vom 8. Dezember 2010 zugestimmt.

Zurzeit sind auf den Solothurnischen Kantonsstrassen über 900 Bushaltestellen in Betrieb, rund ein Drittel sind auf der Fahrbahn angeordnet. Fahrbahnhaltestellen sind überwiegend im ländlichen Gebiet

mit einem relativ geringen Verkehrsaufkommen anzutreffen. In städtischen Gebieten und Agglomerationen mit einem höheren Verkehrsaufkommen sind weniger Fahrbahnhoftestellen in Betrieb. Bei der Fahrbahnhoftestelle „Kunstmuseum“ in Solothurn beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der Werkhofstrasse rund 23'000 Fahrzeuge (Zählung September 2008). Im Bereich aller anderen Fahrbahnhoftestellen liegt der bekannte DTV unter diesem Wert. Die Fahrbahnhoftestelle in Solothurn hat sich auch bei diesem hohen Verkehrsaufkommen bewährt und wird von den Verkehrsteilnehmern mehrheitlich akzeptiert.

Es ist verständlich, dass der geeignete Bushaltestellentyp kontrovers diskutiert werden kann. Je nach Nutzung der gewählten Mobilitätsform können diametrale Bedürfnisse an die Infrastruktur abgeleitet werden. Eine ausgewogene Berücksichtigung unter Anwendung der schweizweit anerkannten Standards erachten wir als zielführend. Eine gewisse Zurückhaltung bei der Anordnung von Fahrbahnhoftestellen, insbesondere bei Umbauten bereits bestehender Haltebuchten, ist angebracht. Die doppelte Anzahl Bushaltebuchten (zwei Drittel) gegenüber Fahrbahnhoftestellen (ein Drittel) auf den Kantonsstrassen ist ein Hinweis dafür, dass zurückhaltend mit der Anordnung von Fahrbahnhoftestellen umgegangen wird. Es ist zum heutigen Zeitpunkt nicht davon auszugehen, dass diese Grössenverhältnisse ändern. Die im vorliegenden Auftrag geforderte Beschränkung auf maximal 333 Fahrbahnhoftestellen auf Kantonsstrassen erachten wir deshalb als nicht zweckmässig.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (sco/gas) (2)
Finanzdepartement
Amt für Finanzen
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat