

Regierungsratsbeschluss

vom 22. Januar 2013

Nr. 2013/79

KR.Nr. A 159/2012 (BJD)

Auftrag Walter Gurtner (SVP, Däniken): Öffnung der Busspuren für Taxis (31.10.2012) Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Gesetzgebung dahingehend anzupassen, dass Taxis bestehende und künftige Busspuren im ganzen Kanton Solothurn gleichberechtigt mitbenutzen können.

2. Begründung

Um die vorhandenen Verkehrsflächen im Kanton Solothurn effizienter zu nutzen, bietet sich die Öffnung von Busspuren, welche mit der Aufschrift „Bus“ gekennzeichnet sind, für sämtliche Taxis an. Damit würden Taxis den Bussen - speziell in Stausituationen - gleichgestellt und so gegenüber dem Individualverkehr zur Erfüllung ihres Transportauftrags bevorzugt. Gleichzeitig könnte der Individualverkehr auf seinen Fahrspuren mit dieser Lösung entlastet werden.

Busse und Taxis haben den gleichen Auftrag: Sie transportieren Personen gegen ein Entgelt an einen vordefinierten Zielort. Die Öffnung von Busspuren für Taxis hat sich in vielen Ländern und Städten - auch in der Schweiz - bereits bestens bewährt, so etwa in Baden AG.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Rechtslage

Gemäss Artikel 74 Absatz 4 der Signalisationsverordnung vom 5. September 1979 (SSV, SR 741.21) ist eine Öffnung von Busspuren für weitere Verkehrsteilnehmer als signalisierte Ausnahmen möglich:

„4Bus-Streifen, die durch ununterbrochene oder unterbrochene gelbe Linien und durch die gelbe Aufschrift «BUS» gekennzeichnet sind (6.08), dürfen nur von Bussen im öffentlichen Linienverkehr und gegebenenfalls von Strassenbahnen benützt werden; vorbehalten bleiben markierte oder signalisierte Ausnahmen. Andere Fahrzeuge dürfen Bus-Streifen nicht benützen, sie jedoch nötigenfalls (z. B. zum Abbiegen) überqueren, wenn sie durch gelbe, unterbrochene Linien abgegrenzt sind.“

Der Gesetzgeber ermöglicht somit, ausser dem öffentlichen Verkehr, ausnahmsweise auch anderen Verkehrsteilnehmern das Befahren der Busspur. Als Ausnahmen gelten etwa Taxis oder Velos. Diese Ausnahmen sind mit Zusatztafeln besonders zu signalisieren bzw. durch die Aufschrift auf der Busspur "TAXI" oder durch das Symbol "Fahrrad" zu markieren (Ziff. 5.31 im Anhang 2 zu SSV). Die auf der Busspur zugelassenen Fahrzeuge geniessen - ausser dem Anspruch auf ausschliessliche Benützung der Busspur - keine Vorrechte. Insbesondere haben die Busspuren keine Auswirkung auf das Vortrittsrecht; es gelten die allgemeinen Regeln.

3.2 Kleine Anfrage Claude Belart (FDP, Rickenbach): Benützung der Busspuren durch Taxibetriebe (30.06.2010)

Zu der Kleinen Anfrage Claude Belart (K 104/2010 BJD) hat der Regierungsrat am 2. November 2010 wie folgt Stellung genommen:

Separate Busspuren dienen prioritär dazu, den Betrieb und die Fahrplanstabilität des öffentlichen Verkehrs sicherzustellen. Sie sind deshalb vor allem in städtischen Verhältnissen und auf Strecken mit Kapazitätsengpässen anzutreffen, wo eine entsprechende Stauanfälligkeit vorhanden ist.

Eine Öffnung von Busspuren für weitere Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer oder Taxis ist deshalb immer auf den Busbetrieb abzustimmen. Erlauben es die Kapazität, der betriebliche Ablauf und die Verkehrssicherheit, kann die Busspur für weitere Verkehrsteilnehmer geöffnet werden. Zu beachten gilt es dabei immer auch die Führung an Knoten, im Besonderen auch bei Lichtsignalanlagen mit Busbevorzugung über Anmeldung.

Eine generelle Öffnung von Busspuren für Taxis ist daher nicht sinnvoll. Es ist im Einzelfall jeweils abzuwägen, ob eine Busspur freigegeben werden kann.

Vorteile einer Öffnung von Busspuren für weitere Verkehrsteilnehmer können sein, dass die Gesamtkapazität eines Strassenquerschnittes erhöht werden kann. Taxis können einen Fahrzeitgewinn erzielen. Die Spur für den motorisierten Verkehr wird dadurch geringfügig entlastet. Eine höhere Entlastungswirkung und vor allem auch ein Sicherheitsgewinn stellt indessen die Öffnung von Busspuren für den Veloverkehr dar. Da die Führung des Veloverkehrs zwischen Bus- und Normalspur sehr bedrohlich ist und der Platz dazu oft auch nicht vorhanden ist, ist die Öffnung der Busspur oft die sicherste Lösung.

Nachteile bei einer Öffnung der Busspur können sich insbesondere ergeben, wenn die Führung an Knoten nicht zufriedenstellend gelöst werden kann und der Bus hinter einem Taxi blockiert wird. Wenn die Taxis hingegen mit Schlaufen separat gesteuert und bevorzugt werden, müsste damit gerechnet werden, dass die Leistungsfähigkeit der Knoten und somit die Gesamtkapazität im Netz sinkt mit der Konsequenz, dass damit die anderen Verkehrsteilnehmer noch längere Wartezeiten in Kauf zu nehmen hätten. Auch kann die Verkehrssicherheit, vor allem bei einer gleichzeitigen Öffnung für den Veloverkehr, beeinträchtigt werden. Deshalb sind auch die Breite der Busspur, die Distanz und Anordnung der Haltestellen, die Steigung der Strasse und die Übersichtlichkeit wichtige Kriterien bei der Bewertung der Verträglichkeit.

Die Öffnung von Busspuren für Taxis könnte auch Forderungen weiterer Verkehrsteilnehmer mit ähnlichen Argumenten nach sich ziehen. Zahlreiche Dienstleister erbringen ihr Angebot ebenfalls im Zusammenhang mit öV-Leistungen oder im öffentlichen Auftrag und leiden ebenfalls unter den Staufolgen (z. B. Busse ausserhalb des Linienverkehrs, Park-and-ride-Verkehr, CarPooling, Express-Postdienste etc.). Daher könnten auch diese Unternehmungen eine Öffnung der Busspuren verlangen. Im Kanton Aargau wurde jüngst ein Pilotversuch für die Öffnung einer Busspur für Motorräder durchgeführt. Alle diese zusätzlichen Ausnahmen würden aber den öffentlichen Verkehr behindern und die bisher getätigten Investitionen für die Schaffung von Busspuren würden dadurch ihren Zweck verfehlen.

3.3 Pilotversuch auf der Strecke Aarburg - Olten

Das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hat wie angekündigt auf der Strecke Aarburg - Olten in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau die Durchführung eines Pilotversuchs geprüft, um die vorhandene Busspur für autorisierte Taxibetriebe freizugeben. Im Rahmen dieser Prüfung wurde festgestellt, dass mit der neuen Situation bei zwei Fussgängerübergängen (jeweils ein Übergang auf Kantonsgebiet Solothurn und Aargau) zwei gleichgerichtete Fahrspuren überquert

werden und somit aus Sicherheitsgründen zwingend bauliche Anpassungen vorzunehmen sind. Um die Fussgängerübergänge normenkonform zu sichern, müsste seitens Kanton Solothurn eine Lichtsignalanlage und seitens Kanton Aargau eine Verkehrsinsel gebaut werden. Diese Massnahmen waren aber sowohl aus finanzieller Sicht (Fr. 150'000 bis Fr. 200'000) als auch aus betrieblicher Sicht (Einbindung einer weiteren Lichtsignalanlage in das Verkehrsmanagementsystem) von den Fachstellen beider Kantone als unverhältnismässig und nicht zweckmässig beurteilt worden. Es wurde entschieden, auf die Durchführung des Pilotversuchs auf der Strecke Aarburg - Olten zu verzichten resp. die vorhandene Busspur für autorisierte Taxibetriebe nicht freizugeben.

3.4 Fazit

Gemäss eidgenössischer Gesetzgebung ist es zulässig, dass ausser dem öffentlichen Verkehr ausnahmsweise auch andere Verkehrsteilnehmer bei entsprechender Signalisation die Busspur befahren dürfen.

Die in der unter Ziffer 3.2 erwähnten Kleinen Anfrage Claude Belart dargelegten Überlegungen haben weiterhin Bestand. Darüber hinaus ist je nach Situation mit erheblichen Investitionen zu rechnen, die bei einer Beurteilung im Einzelfall unbedingt zu berücksichtigen sind.

Entsprechende Ausnahmegesuche werden wie bis anhin durch die Kantonale Verkehrskommission beurteilt.

Die vorliegend verlangte Anpassung der Gesetzgebung ist deshalb hinfällig und wäre zudem durch die kantonalen Behörden auch nicht möglich. Eine Änderung der eidgenössischen Signalisationsverordnung liegt alleine in der Kompetenz des Bundes.

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 (was)
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat