

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

### **betreffend ÖV-Tangentialbusverbindungen stecken im Stau**

2014/179

vom 14. Oktober 2020

#### **1. Ausgangslage**

Am 19. März 2015 überwies der Landrat das Postulat 2014/179 «OeV-Tangentialverbindungen stecken im Stau», welches von Christine Gorrengourt eingereicht worden war. Darin wird der Regierungsrat beauftragt zu prüfen, wie die Situation bezüglich der Verspätungen auf einigen Buslinien verbessert werden kann.

Der Regierungsrat betont in seinem Bericht, dass die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit die wichtigsten Attraktivitätsmerkmale des öffentlichen Verkehrs (ÖV) seien. Die Gewährleistung einer hohen Betriebs- und Fahrplanstabilität – verbunden mit sicheren Anschlussverbindungen – sei deshalb die wichtigste Zielsetzung bei der Planung und beim Betrieb des strassen- und schienengebundenen ÖV.

Im Bericht werden zudem die im Postulat erwähnten negativen Folgen von Verspätungen bei Buslinien bestätigt: Die insbesondere bei Busbetrieben im Mischverkehr vorkommenden, staubedingten Fahrzeitverluste führen zu Verspätungen und zu Anschlussbrüchen, wodurch die Attraktivität des ÖV sinke. Die Folge davon ist, dass die Nutzer zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wechseln, was wiederum mehr Stau verursacht.

Um die Fahrplanstabilität zu verbessern, sind gemäss Regierungsrat grundsätzlich Massnahmen in den drei Bereichen Planung, Betrieb und Infrastruktur möglich. Planerische Massnahmen umfassen die Erhöhung der Umsteigezeiten oder Restwendezeiten am Linienende sowie das Hinterlegen tageszeitabhängiger Fahrzeitprofile. Zu den betrieblichen Massnahmen gehören vorzeitiges Wenden von Kursen und der Einsatz von Zusatzkursen. Das Einrichten separater Busspuren oder nichtüberholbarer Haltestellen und die Priorisierung von Bussen an Lichtsignalanlagen werden als infrastrukturelle Massnahmen bezeichnet. Diese Dinge werden bereits heute wo möglich umgesetzt, sie sind aber nicht ausreichend. Um die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit aller Buslinien auf ein ausreichendes Niveau zu heben, wurde von der Verwaltung das Projekt «Fahrplanstabilität Bus» gestartet.

Ziel des Projekts ist es, infrastrukturelle Massnahmen zur Verbesserung der Fahrplanstabilität im Busbereich vorzuschlagen und umzusetzen. Eine erste Analyse ergab einen hohen Handlungsbedarf bei 14 (von insgesamt 45) Buslinien. Auf diesen Linien wurden sodann detaillierte, linienweise Pünktlichkeitsauswertungen für die werktägliche Morgen- und Abendspitze vorgenommen. Diese Untersuchung ergab, dass die Abendspitze deutlich kritischer ist als die Morgen- spitze und dass die Ursachen für die Verspätungen vielfältig sind. Als Ergebnis dieses Analyse- Schrittes wurden 31 Problemabschnitte definiert, für welche konkrete Massnahmen erarbeitet und deren Machbarkeit geprüft wurde.

Die ermittelten und zur Umsetzung empfohlenen Massnahmen werden in einem nächsten Schritt projektiert. Die detaillierte Umsetzungsplanung erfolgt im Verlauf des Jahres 2020 durch das Tiefbauamt. Dabei wird geprüft, welche Massnahmen im Rahmen der regulären Strasseninstandsetzungen umgesetzt werden können und für welche Massnahmen eine separate Ausgabenbewilligung erforderlich ist.

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat 2014/179 abzuschreiben.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 03. und 17. September 2020 in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Eva Juhasz, Leiterin Abteilung öffentlicher Verkehr beraten. Zusätzlich waren am 03. September Thomas Hohl, Verkehrsplaner sowie am 17. September 2020 Dominic Wyler sowie Urs Roth, TBA, anwesend.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

In der Beratung betonten mehrere Kommissionsmitglieder, die staubedingten Verspätungen auf den Buslinien seien ein Dauerthema. Entsprechend zeigte sich ein Mitglied der Kommission überrascht, dass die Analyse zu den Ursachen nur im Rahmen der Postulatsbeantwortung stattgefunden habe und nicht als dauerhafte Aufgabe durchgeführt werde. Zudem wurde das Fehlen eines Gesamtverkehrskonzepts kritisiert. Die Verwaltung wies darauf hin, dass es sehr wohl eine Daueraufgabe sei, aber die einzelnen Abteilungen könnten nur das tun, was in ihrem Verantwortungsbereich liege. Für übergeordnete Konzepte müsse der Wille der Politik gegeben sein und einen Auftrag durch den Regierungsrat erfolgen.

Ebenfalls erstaunt waren einige Kommissionsmitglieder über die grosse Anzahl an betroffenen Buslinien. Auf Nachfrage hin wurden einige Ergebnisse aus dem sehr umfangreichen Bericht präsentiert.

*Abbildung: Beispiele für Massnahmen mit 1. Priorität*

<b>Ort</b>	<b>Vorgeschlagene Massnahme</b>
Zulauf zum Kreisel Oberwil	Umgestaltung zu Kaphaltestellen oder Contra-Flow-Busspur, Busanmeldung bei Fussgänger-LSA
Bottmingen Schloss	Busspur Bruderholzstrasse, Busanmeldung bei Fussgänger-LSA, Kreisel Milteldorf mit Bedarfs-LSA
Muttenz Hardwald	Verkehrsabhängige elektronische Fahrstreifen und Contra-Flow-Busspur zwischen Auhafen bis Rothausstrasse
Bad Bubendorf	Anpassung Lage Haltestelle Richtung Liestal vor Bahnübergang sowie zwei Linksabbiegespuren für MIV an LSA. Richtung Bubendorf elektronische Busspur LSA
Pratteln Hohenrainstrasse	Umgestaltung zu Kaphaltestellen

Die Verwaltung erläuterte, die Massnahmen würden aufgrund der Betroffenheit der Linie priorisiert. Diese ergebe sich aus den Faktoren Verspätung/Fahrplanstabilität und Besetzungsgrad (Anzahl Fahrgäste) zusammen: Je grösser die Verspätungen und je mehr Fahrgäste betroffen sind, umso prioritärer sei eine Massnahme. Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich, was unter elektronischen Fahrstreifen und Busspuren zu verstehen sei. Die Vertretung aus der Verwaltung erklärte,

es handle sich dabei um eine Lösung, bei welcher es keine separate Busspur gebe, stattdessen werde der Bus über eine Fahrspur geführt, welche vom Verkehr nicht so stark belastet werde. Der Bus habe ein eigenes Lichtsignal, womit er den stehenden Verkehr überholen könne.

Des Weiteren wurde in der Kommission die Finanzierung zur Umsetzung der Massnahmen thematisiert. Ein Kommissionsmitglied fragte, ob ein Teil der Arbeiten in das Agglomerationsprogramm der 4. Generation integriert werden würde. Es sei vorgesehen, gewisse Massnahmen im Rahmen regulärer Instandsetzungsprojekte umzusetzen. So werden die Busspur Bottmingen – Münchenstein sowie Massnahmen im Bereich Birsfelden/Schweizerhalle über das Agglomerationsprogramm der 3. Generation realisiert. Offen sei, was im Programm der 4. Generation untergebracht werden könne.

In der Kommission war man sich einig, dass die betroffenen Problemstellen rasch behoben werden müssen, damit der ÖV zuverlässiger werde und gegenüber dem MIV attraktiv bleibe. Diese Forderung wurde mit dem Argument unterstrichen, dass das Interesse in der Bevölkerung sehr gross sei und bei den Landratsmitgliedern, dem Kanton und den Transportunternehmen zu diesem Thema viele Rückmeldungen eingegangen seien.

### **3. Beschluss der Kommission**

Die Bau- und Planungskommission schreibt das Postulat 2014/179 einstimmig mit 13:0 Stimmen ab.

14.10.2020 / md

### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident