

## **Beschluss des Landrats vom 08.02.2024**

Nr. 417

### **7. Schadstoffemissionen an nicht überholbaren Haltestellen** 2023/525; Protokoll: gs

**Stefan Degen** (FDP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stillschweigend stattgegeben.

**Stefan Degen** (FDP) sagt vorab, er sei gar nicht zufrieden mit den Antworten. Sie sind sehr seltsam (was man auch aus dem Umfeld hören und in der Zeitung lesen konnte). Der Regierungsrat sollte mit der Frage nicht vorgeführt werden. Es gab ein Interesse an der Thematik und der Situation. Was interessierte (und auch im Titel steht), wurde aber gar nicht beantwortet. Der Regierungsrat kennt die Antworten schlicht nicht. Er hat viele Ideen, was er machen will, weil der ÖV ja super ist. Zur eigentlichen Frage gibt es aber keine Idee. Das ist schade. Vielleicht kann Isaac Reber noch etwas nachliefern. Auch wenn die Autos etwas besser und elektrisch werden – mit dem geliebten Regime braucht man gleichwohl mehr Energie bzw. die Energiebilanz verschlechtert sich. Einige Details seien genannt: Jedes Mal, wenn ein Landratsmitglied beim Regierungsrat nachfragt, wie es punkto Stau aussieht, heisst es: Das ist kein Problem. Es gebe etwas Stau – vielleicht eine bis zwei Stunden zu den Stosszeiten. Stosszeiten gibt es an fünf Tagen in der Woche. Wenn man mit 24 Stunden rechnet, kann man bei einem Bus sechs Stunden abziehen. Das ergibt 18 Stunden. Dann kann man nochmals zwei Stunden – den höheren Wert – wegnehmen. Dann verbleiben 16 Stunden, bei denen das Argument der Verkehrsberuhigung gar nicht greift. Dann würde man ja für nichts Stop-and-Go fahren. Folglich ist völlig unverständlich und widersprüchlich, weshalb Haltebuchten entfernt werden. Dann: Die Verkehrsstabilisierung war nicht das Thema. Aber trotzdem: Was ist dort genau die Frage? Es steht in der Antwort, es habe Stau, weil es Stau habe; das habe nichts mit dem Bus zu tun. Warum aber hat es diesen Stau? Das wird aus den Erläuterungen nicht klar. In den Zeiten, in denen es ansonsten keinen Stau hat, führt der Bus zu Stau. Der Redner ist völlig konsterniert über die Antworten. Es wäre gut, wenn man auf die eigentliche Frage der Interpellation eingehen und einige Fakten klären könnte.

**Dominique Zbinden** (Grüne) ist zufrieden mit den Antworten. Die Fragen wurden gut beantwortet. Aus eigener Erfahrung weiss die Rednerin, was es bedeutet, mit dem Bus der Linie 60 nach Oberwil zu pendeln. Die Rednerin musste jeden Abend fürchten, wegen einiger Sekunden den Anschluss in Muttenz zu verpassen. Die 60 Sekunden, die durch die Haltestellen gewonnen werden, sind darum gut investiert. Die Förderung des ÖV dient ausserdem, wie in der Antwort geschildert, auch dem motorisierten Individualverkehr. Werden die Leute mit dem Bus transportiert – gerade während der Stosszeiten, wenn es ja die Probleme gibt – wird die Strasse deutlich entlastet, weil der Bus weniger Platz für die gleiche Anzahl Leute braucht. Darum kann man das auch als Autofahrer unterstützen.

Zu den Haltebuchten wird in der Antwort beschrieben, dass sie womöglich weiterhin erstellt werden sollen. Die nicht überholbaren Haltestellen werden dort erstellt, wo ersteres nicht möglich ist – und wo diese Massnahme zu einer Verbesserung führt. Es geht in der Interpellation auch darum, ob dies negative Auswirkungen für den Klimaschutz hat. Da muss sich die Rednerin als Grüne natürlich äussern. Sie kann nicht beurteilen, ob die Antwort korrekt ist; was Stefan Degen ja bezweifelt. Das kann man offen lassen – in der Hoffnung, dass der Regierungsrat hier richtig geprüft hat. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs ist aber eine notwendige Massnahme, um das Netto-Null-Ziel zu erreichen, zu dem sich ja alle bekannt haben. Darum bleibt nichts Anderes übrig, als

den ÖV zu unterstützen. Das ist hier eine relativ billige und einfache Massnahme, die niemanden allzu stark beeinträchtigt.

**Christine Frey** (FDP) schliesst an den Vorredner Stefan Degen an und will einige Gedanken zum Thema äussern. Die Verkehrsinfrastruktur stammt aus den 1970er Jahren. Die Bevölkerung ist aber seither stetig gewachsen – und logischerweise auch die Zahl der Autos auf den Strassen. Damit Bus und Auto zusammen auf der gleichen Strasse fahren können und dies auch funktioniert, sind die Busbuchten geschaffen worden. Während des Halts können die Autos links vorbei fahren. Das hat recht gut funktioniert. Es gibt auch – wie bereits früher gesagt – ein Verkehrsgesetz, das gebietet, dem Bus die Vorfahrt zu lassen, wenn er blinkt. Jetzt wird aber in der Mitte der Strasse künstlich eine Verkehrsinsel geschaffen – sodass der Autofahrer hinter dem Bus warten muss. Der Bus spart wenige Sekunden, indem er nicht aus der Busbucht herausfahren muss. Damit wird dem Grundsatz widersprochen, dass MIV und ÖV nicht gegeneinander ausgespielt werden. Die Rednerin ist davon ausgegangen, dass die Versuche abgebrochen werden – aufgrund des Resultats, dass es sich nur um wenige Sekunden handelt, um die man die sogenannte Fahrplanstabilität verbessern könnte. Wie man jetzt aber lesen konnte, soll dieses System noch ausgeweitet werden. Damit ist die Rednerin überhaupt nicht einverstanden. Man schafft damit künstliche Ärgernisse, die keineswegs dazu beitragen, dass es weniger Aggression auf der Strasse gibt.

**Jan Kirchmayr** (SP) macht ein Rechenbeispiel, damit alle verstehen: Wenn im stockenden Verkehr sechs Menschen in fünf Autos einen Bus mit 30 Menschen überholen, gewinnen die sechs Menschen je zwei Sekunden an Zeit. Die 30 Menschen im Bus verlieren aber gleichzeitig jeweils zwei Sekunden. Nun kann man mit fünf Autos rechnen, die plötzlich hinter dem Bus stehen – das ergibt zwölf Sekunden versus 300 Sekunden. Aus diesem Grund sollen die Fahrbahnhofstellen nicht aufgelöst, sondern beibehalten werden. Sonst hat nicht nur der Bus Verspätung, sondern alle Leute im Bus. Dieser ist ein flächeneffizienteres Verkehrsmittel als der MIV. Das ist der effektive und einfache Grund, warum die Fahrbahnhofstellen weiterhin eingesetzt werden.

**Rolf Blatter** (FDP) verweist auf die erste Frage im Vorstoss: Der Regierungsrat solle aufzeigen, wie viele zusätzliche Schadstoffe (insbesondere CO<sub>2</sub>) bei den nichtüberholbaren Haltestellen im Unterschied zur klassischen Variante ausgestossen werden. Eine Antwort findet sich leider nicht; es wird auf den technischen Bericht verwiesen. Dort findet sich eine halbe Dissertation über Fahrten, Halte und Fahrplanstabilität etc. Die gestellte Frage aber ist nicht beantwortet. Vielleicht kann der Baudirektor dies mit einem Hüftschuss machen – oder dann eben nachliefern.

**Stefan Degen** (FDP) sagt an alle, die über Zeit und die gute Ideologie geredet haben – die Frage lautete: Was ist der zusätzliche Ausstoss in den 16 Stunden, die zuvor vorgerechnet wurden, wenn man die Autos im Stop-and-Go fahren lässt, das mit der schikanösen Massnahme herbeigeführt wird. Es geht um die Zeit, in der es eigentlich keinen Stau hätte. Wenn Isaac Reber heute die Antwort nicht geben kann, weil es in der Zwischenzeit keine Abklärungen zu diesem Thema gab, wird die Frage gerne bei anderer Gelegenheit nochmals gestellt. Es soll aber eine ehrliche Antwort geben. Die Aussage, dass es mittlerweile Autos gebe, die etwas besser seien, kann nicht die Antwort auf die Frage sein.

**Fredy Dinkel** (Grüne) freut sich, dass sich Stefan Degen ums CO<sub>2</sub> kümmert und bestrebt ist, dieses möglichst zu reduzieren. Die Frage ist darum sehr toll. Die Beantwortung zeigt die Komplexität des Ganzen auf. Man könnte beliebig fünf oder sechs Dissertationen schreiben, weil ganz viele Dinge hineinspielen – wenn die Sachlage etwa dazu führt, dass einige Leute mehr oder weniger den ÖV nutzen; oder ob die Leute den Motor abstellen, wenn sie warten etc. Das ist eine komplexe Angelegenheit. Insofern ist die Antwort ehrlich. Der Redner glaubt aber nicht, dass es darum

geht (wie es zuvor gesagt wurde), den MIV zu schikanieren. Es geht darum, den Fahrplan stabil zu halten. Für die ÖV-Attraktivität ist dies zentral. Die Vorwürfe greifen deshalb etwas zu kurz. Es geht um ganz andere Dinge.

**Rolf Blatter** (FDP) repliziert, es sei ein gefährliches Argument, zu sagen, die Frage sei komplex und zu schwierig, weshalb man sie nicht beantworte. Das geht gar nicht. Der Regierungsrat hat eine Frage auf dem Tisch und soll sie nach bestem Wissen und Gewissen beantworten. Viele andere Themen, die hier diskutiert werden, umfassen auch etliche Faktoren – vielleicht nicht unbedingt im Bereich der Naturwissenschaften. Man sollte aber von solchen Argumenten absehen.

**Stephan Ackermann** (Grüne) sagt, in der Debatte sei heute der Wurm drin. Der Redner hat lange überlegt, ob er mitmachen soll oder nicht. Es wurde ihm so langweilig, dass er befand, auch sprechen zu wollen. Das Niveau der Debatte erleichtert die Teilnahme. Worum geht es bei der Interpellation und den Nachfragen? Fredy Dinkel hat sehr gut argumentiert – und aufgezeigt, wie schwierig und komplex diese Dinge sind. Wenn Rolf Blatter meint, damit könne man alles abwürgen, so ist zu sagen: Natürlich ist das so, das kann man immer machen. Das war aber nicht die Idee. Das Votum sollte aufzeigen, wie komplex die Sachlage ist – und welche Parameter man berücksichtigen muss.

Dann kommt man zum Kern: Was ist die Intention von Stefan Degen? Geht es ihm darum, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss möglichst gering zu halten? Dies ist eine gewagte These, die nicht aufrecht erhalten werden sollte. Es geht doch schlicht darum, die Haltemöglichkeit des Busses, die den Verkehr dahinter für eine bestimmte Zeit aufhält, als schikanös zu betrachten. Das ist der zentrale Punkt. Es geht nicht um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Wenn man ehrlich miteinander umgeht, kann man weiter diskutieren. Vorher macht dies keinen Sinn.

**Fredy Dinkel** (Grüne) antwortet Rolf Blatter, dieser habe Recht, wenn er sage, man solle nicht nichts machen, weil die Dinge komplex seien. Was man aber sagen kann: Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss, der an diesem Ort entsteht, ist im Vergleich zum restlichen Verkehr so marginal, dass man dafür nicht drei Dissertationen schreiben muss. Das war die Aussage.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) hat den Eindruck, er werde aktuell beübt und müsse dem Parlament vorlesen, was es jeweils beschliesst. Es gab ein Postulat von Christine Gorrengourt, das «ÖV-Tangentialbusverbindungen stecken im Stau» betitelt war. Der Regierungsrat wurde beauftragt, die Situation bezüglich Verspätungen und möglicher Verbesserungen zu prüfen. Dazu hat der Regierungsrat einen Bericht erstellt, der in der Bau- und Planungskommission behandelt wurde. An deren Bericht vom 14. Oktober 2020 mögen sich einige erinnern (sonst müsste man sich Sorgen machen). Die BPK schrieb damals: «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.» Als Folge dieses Auftrags wurde an den verschiedenen Orten, die dafür in Frage kamen, in einem Praxisversuch geprüft, ob es mit der Installation dieser Inseln Verbesserungen gibt. Es ist zu hoffen, dass der Landrat sich an das Ergebnis erinnert. Es wurde pragmatisch entschieden, dass die Inseln dort belassen werden, wo sie effektiv spürbare und messbare Verbesserungen beim Busbetrieb bringen. Man hat sich aber auch entschlossen, die Versuchsanlage zu entfernen und den ursprünglichen Zustand wieder herzustellen, wo es keine spürbare oder relevante Verbesserung gibt. In einem Fall geschah dies zu spät, weshalb Christine Frey den Redner gerügt hat – zu Recht, wie er zugeben muss.

Um auf den BPK-Bericht zurückzukommen: Es wurde umgesetzt, womit man beauftragt wurde. Es

gab nicht nur bei den Landratsmitgliedern und den Transportunternehmen viele Rückmeldungen, sondern auch aus der Wirtschaft: Der Regierungsrat war am Dienstag, 6. Februar 2024, bei Endress&Hauser zu Besuch. Es ist eine Top-Firma, die viel Freude bereitet und der man Sorge tragen sollte, indem gute Rahmenbedingungen geschaffen werden. Dafür ist der Staat zuständig. Man hat also das Anliegen mitgenommen, dass die Leute den Arbeitsplatz auch mit dem ÖV zuverlässig erreichen. Ein Problem ist, dass die Busse oft stecken bleiben. Darum wurde der Wunsch nach einem zuverlässig funktionierenden Angebot geäussert.

Es handelt sich also nicht bloss um eine Erfindung des Regierungsrats – es gab einen parlamentarischen Auftrag, der pragmatisch umgesetzt wurde. Jedoch ist ein zuverlässiges und funktionierendes ÖV-Angebot auch im Interesse der Wirtschaft und der Bevölkerung – und ebenso der Strassenbenutzerinnen und -benutzer. Auch wenn der ÖV nicht alles leisten kann und es andere Elemente braucht (was strikt vertreten werden soll), muss man dafür sorgen, dass die Bedingungen für alle möglichst gut sind. Es ist es aber erwiesen, dass ein funktionierendes ÖV-System potenziell die Strassen entlastet; weil dann das Verkehrsaufkommen geringer ist, als wenn alle Busbenutzer sagen, dieses Angebot bringe nichts, und sie lieber das eigene Fahrzeug nutzen.

Nun kommt also noch die Frage, die per Hüftschuss beantwortet werden sollte: Wenn man alles messen würde, wäre dies ein teurer Hüftschuss. Man hätte aber doch keine vernünftige Grundlage, um Entscheidungen zu treffen. Abgesehen davon, dass man sich über die Methodik streiten würde. Man kann aber sagen, dass immer mehr Fahrzeuge den Motor abstellen, wenn sie halten. Das ist auch der richtige Ansatz in dieser Frage.

://: Die Interpellation ist erledigt.

---