

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation 2022/699 von Rolf Blatter: «Testbetrieb Bushaltestellen» 2022/699

vom 25. April 2023

#### 1. Text der Interpellation

Am 14. Dezember 2022 reichte Rolf Blatter die Interpellation 2022/699 «Testbetrieb Bushaltestellen» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Am 10 November 2022 kommunizierte die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) den Testbetrieb mit Bushaltestellen, bei welchen nicht mehr überholt werden kann. Der Versuch soll die Fahrplanstabilität der Buslinien verbessern, in dem stehende Busse bei 5 ausgewählten Haltestellen nicht mehr überholt werden dürfen. So soll sich der Bus nach dem Halt nicht wieder hinter, sondern vor den wartenden Fahrzeugen, einreihen. Betroffen sind die Haltestellen «Münchacker», «Schwimmbad», und «Rankacker» in Pratteln und «Auf der Wacht» und «Bündtenweg» in Oberwil. Der Versuch startet bereits im November 2022. Hintergrund ist ein Versuch zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrs, da dieser bei den täglichen überlasteten Strassen nicht pünktlich ist. Zu diesem Testbetrieb bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragekomplexe:*

- 1. Welche Messungen / Beobachtungen liegen dem Testbetrieb zugrunde? Auf welcher Grundlage wurde beschlossen, einen solchen Testbetrieb zur Verbesserung der ÖV Attraktivität durchzuführen?*
- 2. Wie wurden die betroffenen Bushaltestellen ausgewählt? Inwiefern sind die gewählten Bushaltestellen von Überholverkehr und Stop-and-Go mehr betroffen als andere Haltestellen?*
- 3. In der Medienmitteilung wird angegeben, dass einerseits die Zuverlässigkeit des Busbetriebs gemessen wird und andererseits die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmenden. Wie und mit welchen Mitteln werden Verkehrsmenge, Abfluss und Rückstau gemessen und wie oft, um ein aussagekräftiges Resultat zu erwirken?*
- 4. Welches sind Kriterien für den Abbruch des Testbetriebs und welche die Erfolgskriterien?*
- 5. Gilt das Überholverbot für alle Verkehrsteilnehmenden, also auch für Zweiräder? Wenn ja, wie soll die durchgesetzt werden?*
- 6. Inwiefern ist die BUD der Ansicht, dass ein etwaiger Rückstau nicht die Fahrplanstabilität des Folgekurses beeinträchtigt?*
- 7. Anhand welcher Kriterien werden Pilotprojekte oder Testbetriebe im Bereich Mobilität erschlossen? Wie viele solcher Tests plant das BUD im kommenden Jahr?*

## 2. Einleitende Bemerkungen

Die häufig überlasteten Strassen betreffen auch den öffentlichen Verkehr. Es gibt Verspätungen und die Anschlüsse können oft nicht gewährleistet werden. Dadurch leidet die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. So kann er seinen Beitrag zur Entlastung der Verkehrsinfrastruktur durch die fehlende Zuverlässigkeit nicht gewährleisten.

Mit dem Testbetrieb wurden fünf Haltestellen in Pratteln und Oberwil versuchsweise so ausgestaltet, dass ein haltender Bus nicht mehr überholt werden kann. So muss sich der Bus nach dem Halt nicht wieder hinter den Fahrzeugen einreihen, welche ihn in der Zwischenzeit überholt haben. In Pratteln wurden die Haltestellen «Münchacker», «Schwimmbad» und «Rankacker» in beide Richtungen umgestaltet. In Oberwil waren es die Haltestellen «Auf der Wacht» und «Bündtenweg» in Fahrtrichtung Kreisel.

In der Zwischenzeit ist der Testbetrieb beendet. Die Resultate wurden den betroffenen Gemeinden und den Verbänden ACS, TCS, VCS und IGöV vorgestellt. Der technische Bericht befindet sich in der Finalisierung und wird demnächst veröffentlicht werden.

## 3. Beantwortung der Fragen

1. *Welche Messungen / Beobachtungen liegen dem Testbetrieb zugrunde? Auf welcher Grundlage wurde beschlossen, einen solchen Testbetrieb zur Verbesserung der ÖV Attraktivität durchzuführen?*

Anfang 2020 hat der Regierungsrat im Rahmen der Beantwortung des [Postulats 2014/179 von Christine Gorrengourt: «OeV-Tangentialverbindungen stecken im Stau»](#) über das aktuell laufende Projekt Fahrplanstabilität Bus berichtet. Im Rahmen dieses Projekts wurden 31 Strassenabschnitte identifiziert, bei denen der strassengebundene öffentliche Verkehr aufgrund der Verkehrssituation regelmässig Verspätung aufweist. Es handelt sich um folgende Abschnitte:

- Allschwil: Baslerstrasse, Grabenring, Hegenheimermattweg
- Birsfelden: Hauptstrasse, Kirchstrasse, Sternenfeldstrasse
- Bottmingen/Münchenstein: Bruderholzstrasse
- Liestal/Bubendorf: Kasernenstrasse, Waldenburgerstrasse/Kantonsstrasse
- Muttenz: St. Jakobstrasse, Hagnaustrasse, Münchensteinerstrasse, Rheinfelderstrasse
- Oberwil: Hauptstrasse, Allschwilerstrasse, Binningerstrasse
- Pratteln/Augst: Rheinstrasse, Frenkendörferstrasse, Salinenstrasse, Hohenrainstrasse, Krummeneichstrasse
- Reinach: Bruggstrasse
- Therwil: Reinacherstrasse, Bahnhofstrasse, Oberwilerstrasse
- Zwingen: Baselstrasse, Laufenstrasse, Hinterfeldstrasse

Für diese Abschnitte wurden mögliche Massnahmen ermittelt, welche in einem nächsten Schritt projektiert werden. Die detaillierte Umsetzungsplanung erfolgte im Verlauf des Jahres 2020 durch das Tiefbauamt. Dabei wurde geprüft, welche Massnahmen im Rahmen der regulären Strasseninstandsetzungen umgesetzt werden können und für welche Massnahmen eine separate Ausgabenbewilligung erforderlich ist. Die entsprechende Vorlage an den Landrat ist im Verlauf des Jahres 2023 vorgesehen.

In der Bau- und Planungskommission war man sich damals 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.

Im Bestreben, diesem Ruf nach rascher Behebung der Problemstellen durch schnellen Erkenntnisgewinn gerecht zu werden, wurde ein Testbetrieb mit nicht überholbaren

Fahrbahnhaltestellen projektiert und umgesetzt. Die Ergebnisse des Testbetriebs liegen zwischenzeitlich vor. Sie bilden auch Grundlage für die künftige Planung von Fahrbahnhaltestellen.

2. *Wie wurden die betroffenen Bushaltestellen ausgewählt? Inwiefern sind die gewählten Bushaltestellen von Überholverkehr und Stop-and-Go mehr betroffen als andere Haltestellen?*

Für den Testbetrieb wurden Abschnitte gewählt, die im Rahmen des Projekts Fahrplanstabilität Bus ermittelt wurden und für die Massnahmen in erster Priorität umgesetzt werden sollen. In Frage kamen Haltestellen, die im Zulauf eines Verkehrsknotenpunkts liegen, dessen Abfluss zu gewissen Zeiten nicht sichergestellt ist. Der Abschnitt in Oberwil liegt im Zulauf des Knotens Lindenkreisel; jener in Pratteln im Zulauf des Kuenimattkreisels resp. in entgegengesetzter Richtung des Wannenkreisels. Deshalb wurden diese Abschnitte für den Test ausgewählt.

3. *In der Medienmitteilung wird angegeben, dass einerseits die Zuverlässigkeit des Busbetriebs gemessen wird und andererseits die Auswirkungen auf die anderen Verkehrsteilnehmenden. Wie und mit welchen Mitteln werden Verkehrsmenge, Abfluss und Rückstau gemessen und wie oft, um ein aussagekräftiges Resultat zu erwirken?*

Dem Testbetrieb liegen folgende Erhebungsdaten zu Grunde:

a) Auswertung der Bordcomputer bei rund 5'000 Busfahrten:

- Zeitstempel Türöffnung (=Ankunftszeit)
- Zeitstempel Türschliessung (=Abfahrtszeit)

b) Vorher-/Nachher-Erhebungen mit folgenden Messgrössen:

- Verkehrsmenge am Kreisel (→ Zeit pro Personenwagen (PW) für Einfahrt in den Kreisel)
- Rückstaulänge am Kreisel
- Anzahl Fahrzeuge, die den haltenden Bus überholen
- Anzahl Fahrzeuge, die hinter dem haltenden Bus warten
- Busdurchfahrten an der Haltestelle ohne Halt

Die Auswertung der Busdaten liessen eine detaillierte Auswertung zu. Die Vorher-/Nachher-Erhebungen wurden mittels Beobachtungen vor Ort an einzelnen Tagen erhoben und konnten mit den Busdaten verglichen und verifiziert werden.

Die wichtigsten Erkenntnisse für die Hauptverkehrszeit sind:

- Die Leistungsfähigkeit wurde nicht reduziert. In der Vorher- und Nachhermessung konnten gleich viele Fahrzeuge in die Kreisel einfahren.
- In Oberwil konnten die Busse der Linie 60 in Fahrtrichtung Biel-Benken im Median 20 Sekunden Verspätung abbauen
- In Pratteln konnten die Busse der Linie 80 in Fahrtrichtung Liestal im Median 70 Sekunden Verspätung abbauen
- In Pratteln konnten die Busse der Linie 80 in Fahrtrichtung Basel im Median keine Verspätung abbauen
- Im Umfeld der Verkehrsanordnung bei der Haltestelle «Auf der Wacht» in Oberwil kam es zu Beschädigungen der Infrastruktur sowie zu einem Selbstunfall einer alkoholisierten Motorradlenkerin (18-jährige Junglenkerin).

4. *Welches sind Kriterien für den Abbruch des Testbetriebs und welche die Erfolgskriterien?*

Als erstes Abbruchkriterium wurde das Feststellen von gefährlichen Verkehrssituationen festgelegt (qualitative Beurteilung). Als zweites Abbruchkriterium gilt ein eindeutig negativer Nutzen (quantitative Beurteilung). Wird kein Abbruchkriterium erreicht, werden die Fahrbahnhaltestellen

beibehalten, bis die definitiven Massnahmen im Rahmen des Projekts Fahrplanstabilität Bus umgesetzt werden.

Aufgrund der Ergebnisse wurde mit den Haltestellen wie folgt umgegangen:

- Oberwil, Auf der Wacht: Wurde in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt
- Oberwil, Bündtenweg: Wird als nicht überholbare Haltestelle beibehalten. In der Busbucht werden Parkfelder markiert.
- Pratteln, Münchacker: In Fahrtrichtung Kuenimattkreisel wird die Haltestelle in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt, in Fahrtrichtung Wannekreisel wird die nicht überholbare Haltestelle beibehalten.
- Pratteln, Schwimmbad: Die Haltestelle wird als nicht überholbare Haltestelle beibehalten
- Pratteln, Rankacker: In Fahrtrichtung Kuenimattkreisel wird die Haltestelle in den ursprünglichen Zustand zurückversetzt, in Fahrtrichtung Wannekreisel wird die nicht überholbare Haltestelle beibehalten

5. *Gilt das Überholverbot für alle Verkehrsteilnehmenden, also auch für Zweiräder? Wenn ja, wie soll die durchgesetzt werden?*

Bei den Haltestellen wurde eine Verkehrsinsel angebracht, die rechts umfahren werden muss. Die Durchfahrtsbreite zwischen Fahrbahnrand und Insel beträgt jeweils 3.5 m. Ein Bus weist ohne Rückspiegel eine Breite von 2.55 m auf. Mit Rückspiegel sind es 2.95 m. Dass sich durch diese schmale verbleibende Lücke ein Zweirad vorbeizwängt ist unwahrscheinlich. Verboten ist ein linksseitiges umfahren der Verkehrsinsel. Verstösse gegen dieses Verbot können durch die Polizei geahndet werden.



Abbildung 1: Situation Haltestelle Rankacker in Fahrtrichtung Wannekreisel

6. *Inwiefern ist die BUD der Ansicht, dass ein etwaiger Rückstau nicht die Fahrplanstabilität des Folgekurses beeinträchtigt?*

Die Fahrbahnhaltestellen werden so angeordnet, dass die Leistungsfähigkeit des Strassennetzes nicht beeinträchtigt wird und kein zusätzlicher Stau entsteht. Der Individualverkehr wird lediglich für die Dauer der Haltestellenbedienung (ca. 20 Sekunden) zurückgehalten. Nach der

Haltestellenbedienung kann der Bus durch die freie Fahrbahn seine Fahrt zügiger fortsetzen, so dass allfällige Folgen der Fahrbahnhaltestelle für alle Verkehrsteilnehmenden in der Regel nach wenigen Metern, spätestens nach dem nächsten Verkehrsknoten, nicht mehr spürbar sind.

Die minimale Kursfolgezeit zweier Busse beträgt in Oberwil 15 Minuten, in Pratteln mindestens vier Minuten. Die Haltezeit plus die Fahrzeit zum Kreisel ist jeweils kürzer als die Kursfolgezeit. Das bedeutet, dass zurückgehaltene Fahrzeuge hinter dem Bus den darauffolgenden Buskurs nicht tangieren können.

7. *Anhand welcher Kriterien werden Pilotprojekte oder Testbetriebe im Bereich Mobilität erschlossen? Wie viele solcher Tests plant das BUD im kommenden Jahr?*

Der vorliegende Testbetrieb wurde im Rahmen des Projekts Fahrplanstabilität Bus umgesetzt. Die BUD plant aktuell keine weiteren Testbetriebe.

Liestal, 25. April 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich