

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

### **betreffend ÖV 2.0: Pilotprojekte für ein bedarfsorientiertes Angebot**

2017/123

vom 19. Februar 2021

#### **1. Ausgangslage**

Das am 23. März 2017 von Rolf Richterich eingerichte Postulat 2017/123 «ÖV 2.0 Pilotprojekte für ein bedarfsorientiertes Angebot» wurde am 18. Mai 2017 vom Landrat überwiesen. Der Regierungsrat wurde beauftragt, zu prüfen und zu berichten, ob ein Pilotprojekt «SmartShuttle» für den ländlichen Raum zur Sicherstellung der Anbindung von schlecht frequentierten Linien respektive zum Ersatz dieser lanciert werden könnte. Ein solches Pilotprojekt müsste zwingend unter (allenfalls auch finanziellem) Einbezug der entsprechenden Gemeinden geschehen.

In seiner Antwort verwies der Regierungsrat auf die Chance, dass mit der Automatisierung im öffentlichen Verkehr die Betriebskosten gesenkt werden könnten, da die Lohnkosten des Fahrdienstpersonals einen wesentlichen Anteil an den Gesamtkosten des öV ausmachten. Bei aktuellen Testbetrieben, wie beispielsweise dem «SmartShuttle» in Sion, reise immer eine Begleitperson im Fahrzeug mit, auf die noch nicht verzichtet werden könne.

Die möglichen Einsatzgebiete für «SmartShuttles» seien aktuell noch stark eingeschränkt, dies aus Gründen der Kapazität, der Geschwindigkeit, der erforderlichen Begleitperson und des Antriebs. Die aktuellen Formen eigneten sich daher (noch) nicht für den Einsatz im ländlichen Raum. «SmartShuttles» seien technisch noch nicht soweit ausgereift, dass sie im ländlichen Raum an Stelle eines Linienbetriebs mit Fahrer/-in zum Einsatz kommen könnten. Der Regierungsrat empfiehlt daher vorerst auf einen Testbetrieb mit selbstfahrenden Bussen zu verzichten. Die Thematik soll zu einem späteren Zeitpunkt wieder aufgenommen werden. Als Alternativen zum klassischen Linienbetrieb und zum Umgang mit einer schwachen Nachfrage werden die Linienverknüpfung, der Halt nur zum Aussteigen und Ruftaxis/Rufbus genannt.

Der Regierungsrat empfiehlt dem Landrat, das Postulat abzuschreiben.

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

#### **2. Kommissionsberatung**

##### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission beriet das Geschäft an ihren Sitzungen vom 6. und 20. Dezember 2018 sowie 10. Dezember 2020 im Beisein der damaligen Baudirektorin Sabine Pegoraro (6. und 20.12.2018), von Baudirektor Isaac Reber (10.12.2020) und BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi. Als Fachvertretung der Abteilung öffentlicher Verkehr waren deren Leiterin Eva Juhasz und die Verkehrsplaner Thomas Hohl (nur 20.12.2018) und Dominic Wyler anwesend.

##### **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

### 2.3. Detailberatung

Zu Beginn der Beratungen zeigte sich ein Teil der Kommission von der Beantwortung des Postulats nicht befriedigt. Weder die Geschwindigkeit noch die Kapazität würden gegen einen Versuch sprechen, das Erfordernis einer Begleitperson hingegen schon. Auf die Frage hin, was weiter gegen einen Versuch spreche, hielt die Verwaltung fest, es sei gemäss Auftrag des Postulats abgeklärt worden, unter welchen Voraussetzungen die Lancierung eines «SmartShuttles» im ländlichen Raum sinnvoll sei. Da jede Ortschaft im Baselbiet bereits über eine öV-Anbindung verfüge, sei nur ein Parallelbetrieb mit einem «SmartShuttle» möglich. Ein solcher Parallelbetrieb sei jedoch nicht sinnvoll.

Seitens Kommission wurde vorgeschlagen, den Transportunternehmen eine Strecke für den Testbetrieb zur Verfügung zu stellen, und nicht zu warten, bis diese selbst mit einem Vorschlag kämen. Nach Auffassung eines anderen Kommissionsmitglieds ist dies jedoch nicht Aufgabe des Staats. Die Entwicklungen sollten zwar weiterhin beobachtet werden, das Postulat könne jedoch abgeschrieben werden. Die Verwaltung wies darauf hin, die Transportunternehmen würden sich selbstständig mit neuen Mobilitätsformen auseinandersetzen. Darauf äusserte ein Kommissionsmitglied, dies liege auch im Interesse der Unternehmen. Signale des Auftraggebers – des Staats – seien trotzdem wichtig.

Bezüglich der Eignung ländlicher Teststrecken hielt die BUD fest, in der Software müsse jede mögliche Situation abgebildet werden, damit das Fahrzeug autonom von A nach B komme. Dennoch gebe es immer wieder unbekannte Situationen wie Wild oder auf der Strasse stehende Fahrzeuge. Die Kommission war sich uneins: Ein Teil hielt ländliche Teststrecken wegen den genannten Störfaktoren für ungeeignet, ein anderer Teil war der Meinung, es gebe weniger Störfaktoren als im städtischen Raum.

Zur Frage der Kommission, welche Erkenntnisse die PostAuto AG aus dem Testbetrieb des «SmartShuttles» in Sion gewonnen habe, erhielt sie die Auskunft, die Kosten seien wegen der mitfahrenden Person noch höher als bei einem konventionellen Angebot. Einschränkungen für «SmartShuttles» bildeten ungünstige klimatische Bedingungen und Wetter, Streckenprofile und Steigungen, der Einsatz im Strassenverkehr (aktuell würden diese v.a. in Fussgängerzonen getestet) sowie die technische Stabilität. Gemäss BLT sei ein Interesse an am Betrieb solcher Fahrzeuge vorhanden. Als geeignete Strecke wurde Rümelingen–Häfelfingen erwähnt. Jedoch sei die Geschwindigkeit eingeschränkt, und die systembedingten Mehrkosten wären hoch, da Einsparungen nur bei fahrerlosen Fahrzeugen möglich seien. Dazu müssten jedoch noch rechtliche Fragen (Strassenverkehrs- und Haftpflichtrecht) geklärt werden. Zur Strecke Rümelingen–Häfelfingen gab ein Kommissionsmitglied zu bedenken, dass der Bus nach Ramsach weiterfahre und dort Kreuzen nicht möglich sei. Dazu hielt die Verwaltung fest, dass ein Pilotbetrieb nicht gleich starten würde und die Strecke nochmals überdacht werden müsste. Die Initiative müsse von den Transportunternehmen kommen, da sie das Material bereitstellen müssten. Der Kanton werde sich nicht gegen eine Anfrage seitens Transportunternehmen wehren. Die Kommission entschied schliesslich am 20. Dezember 2018, das Postulat stehenzulassen und die Verwaltung mit weiteren Abklärungen zu beauftragen. Es solle bei den drei Anbietern ein Angebot mit einem Preisschild eingeholt werden. Ein Teil der Kommission betonte, es gehe um die Substitution einer bestehenden Linie.

Die Beratungen wurden zwei Jahre später erneut aufgenommen. Die Verwaltung präsentierte die Ergebnisse der Abklärungen. Eine mögliche Strecke für einen «SmartShuttle» dürfe maximal 4 km lang sein, maximal 400 Einwohner erschliessen (Kapazität Fahrzeug) und eine maximale Steigung von 12 % aufweisen. Infrage kämen vier Linien, jedoch sei keine davon wirklich geeignet, sei es wegen der Länge, der Steigung, der erforderlichen Kapazität oder zu grosser Nachteile für Fahrgäste. Als Fazit wurde festgehalten, dass sich keine Linie durch einen «SmartShuttle» substituieren lasse. Eine zusätzliche Linie sei nicht sinnvoll, weshalb auf die Stellung einer Offertanfrage verzichtet worden sei. Die BLT wies darauf hin, dass systembedingte Mehrkosten bei «SmartShuttles» noch nicht durch Einsparungen bei den Personalkosten kompensiert werden könnten. Für einen allfälligen Pilotbetrieb würde ein Gebiet gewählt werden, das neu erschlossen werden soll.

Für Probebetriebe seien grundsätzlich die Gemeinden zuständig; der Kanton beteilige sich daran.  
Die Kommission zeigte sich zufrieden mit diesen Ausführungen.

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

Die Kommission schreibt das Postulat mit 13:0 Stimmen ab.

19.02.2021 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident