

Regierungsratsbeschluss

vom 6. Juli 2010

Nr. 2010/1303

KR.Nr. A 036/2010 (BJD)

Auftrag Walter Gurtner (SVP, Däniken): Rückbau von bestehenden und Verbot von weiteren Bushaltestellen in den Fahrspuren von Haupt- und Transitstrassen im Kanton Solothurn (10.03.2010)
Stellungnahme des Regierungsrates

1. Auftragstext

Der Regierungsrat wird beauftragt, sämtliche bestehenden Bushaltestellen, die sich in den Fahrspuren von Haupt- und Transitstrassen befinden, sofort zurückzubauen und ein Verbot für weitere solche Bushaltestellenbauten in Kantons- und Transitstrassen des ganzen Kantonsstrassennetzes zu erlassen.

2. Begründung

Seit Ende 2009 befindet sich neu eine Bushaltestelle in Starrkirch-Wil inmitten der Fahrspur T5 Transitstrasse, die zusätzlich mit einer Verkehrsinsel zur Gegenfahrspur in Fahrtrichtung Olten abgetrennt ist. Diese neue Bushaltestelle verursacht teilweise einen Rückstau bis in den Kreisel von Dulliken – und dies bei einem Strassenanstieg, der speziell im Winter beträchtliche Schwierigkeiten bei der Wiederanfahrt verursacht und zudem vom Umweltschutzgedanken her ein grosser Unsinn ist.

Was aber diese neue Bushaltestelle so lebensgefährlich macht, ist die Tatsache, dass ein Ambulanzfahrzeug mit eingeschalteter Warnvorrichtung (Blaulicht und Sirene) genötigt wird, hinter der anstehenden Fahrzeugkolonne und dem Linienbus zu warten, da überholen wegen nachfolgender scharfer Rechtskurve und eventuellem Kolonnenverkehr auf der Gegenfahrbahn unmöglich ist. Das Gleiche gilt auch für Polizeifahrzeuge, die im Notfalleinsatz sind.

Bushaltestellen auf Haupt- und Transitstrassen gehören in Strassenausbuchtungen, wie dies bis anhin auch so war. Zudem ist dies für den Busfahrer und die Passagiere mit weniger Ein- und Ausstiegsstress verbunden.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

Auf dem Solothurnischen Kantonsstrassennetz erfolgt der Bau von Bushaltestellen durch das Bau- und Justizdepartement, gestützt auf die entsprechenden Erschliessungspläne und in Absprache mit den betroffenen Gemeinden.

Bushaltestellen sind die im Linienverkehr bedienten Haltestellen von nicht schienengebundenen Fahrzeugen (z.B. Autobussen), welche durch konzessionierte Transportunternehmen betrieben werden. Bushaltestellen werden entweder als Haltebuchten oder als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet.

Die Anordnung von Bushaltestellen wirkt sich unterschiedlich auf die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer aus. Auf dem Kantonsstrassennetz richtet sich die Wahl des geeigneten

ten Haltestellentyps nach den Forschungsberichten und den Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS). Die Wahl erfolgt in der Regel im Rahmen der Nutzungsplanverfahren und somit nach einer vertieften Abwägung der Interessen der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Busbenützer, Verkehrsbetriebe, Individualverkehr), der Umwelt und des Betreibers der Strasseninfrastruktur.

Die Vorteile der Fahrbahnhaltestellen gegenüber Haltebuchten können sein: der geringere Landbedarf, Kosteneinsparungen und die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Fahrbahnhaltestellen benötigen im Allgemeinen keine zusätzlichen Verkehrsflächen (keine Versiegelung), gliedern sich gut in das Strassenbild ein und sind ohne allfällige Enteignungsverfahren einfach realisierbar. Anpassungen an veränderte Betriebsverhältnisse (z.B. Haltestellenaufhebung oder -verschiebung aufgrund der Ortsentwicklung) sind ebenfalls mit geringem Aufwand realisierbar. Die Mehrkosten für die Erstellung einer Haltebucht anstelle eines Fahrbahnhaltes betragen durchschnittlich 60'000 Franken. Auch der betriebliche Unterhalt ist effizienter und günstiger, da keine separaten Arbeitsvorgänge (Schneeräumung, Reinigung) notwendig sind. Beim „Einfädeln“ des Busses nach dem Haltevorgang entstehen keine Verlustzeiten. Mit einer verkehrstechnisch geschickt angeordneten Fahrbahnhaltestelle kann zudem erreicht werden, dass während des Haltevorgangs der nach der Haltestelle liegende Strassenraum geräumt wird. In den Verkehrsspitzenstunden mit erhöhtem Staudruck erhalten dadurch der Bus - wie auch die nachfolgenden Fahrzeuge - nach dem Anfahren auf einer bestimmten Strecke „staufreie Fahrt“. Die Gesamtstaulänge wird dabei nicht verlängert, sondern nur gesplittet. Beispielsweise wird bei der Fahrbahnhaltestelle „Rütli“ auf der Kantonsstrasse H5 in Starrkirch-Wil (Fahrtrichtung Olten) erreicht, dass eine staufreie Fahrt bis in die folgende Busspur möglich ist. Dies hat zur Folge, dass mit dieser Fahrbahnhaltestelle die gleiche Busbeschleunigung erreicht wird, wie wenn die Busspur in den engen Platzverhältnissen kostenintensiv verlängert würde.

Erfahrungsgemäss verursachen Fahrbahnhaltestellen keine zusätzlichen Behinderungen für Rettungsfahrzeuge der Blaulichtorganisation. Gerade in engen Verhältnissen mit grossem Verkehrsaufkommen kann eine Aufspaltung der Gesamtstaulänge den nötigen Raum für etappierte Überholmanöver schaffen. Wie für alle Verkehrsteilnehmer besteht zudem auch für den Buslenker die Pflicht, einem herannahenden Blaulichtfahrzeug – wann immer möglich – eine Fahrgasse offen zu lassen.

Gegen Fahrbahnhaltestellen sprechen im Wesentlichen die möglichen Verlustzeiten des Individualverkehrs während des Bushalts. In der Regel dauert der Haltevorgang rund 20 Sekunden. Bei hohen Passagierzahlen und fehlenden Billetautomaten kann sich diese Zeitdauer erhöhen. Bei Haltestellen mit Umsteigebeziehungen oder zum Fahrplanausgleich kann der Haltevorgang sogar einige Minuten dauern. Hohe Verlustzeiten können zu ungewollten Verkehrsverlagerungen (z.B. auf Quartierstrassen) führen. Mehrere nacheinander angeordnete Fahrbahnhaltestellen ohne Möglichkeiten den Bus überholen zu können, vermindern die Akzeptanz von Fahrbahnhaltestellen durch den Individualverkehr.

Zurzeit sind auf dem Kantonsstrassennetz über 900 Bushaltestellen in Betrieb, ein Drittel sind auf der Fahrbahn angeordnet. Fahrbahnhaltestellen sind überwiegend in den ländlichen Gebieten mit einem relativ geringen Verkehrsaufkommen anzutreffen. In städtischen Gebieten und Agglomerationen mit einem höheren Verkehrsaufkommen sind weniger Fahrbahnhaltestellen in Betrieb. Bei der Fahrbahnhaltestelle „Kunstmuseum“ in Solothurn beträgt der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) auf der Werkhofstrasse rund 23'000 Fahrzeuge (Zählung September 2008). Im Bereich aller anderen Fahrbahnhaltestellen liegt der DTV unter diesem Wert. Die Fahrbahnhaltestelle hat sich auch bei diesem hohen Verkehrsaufkommen bewährt und wird von den Verkehrsteilnehmern mehrheitlich akzeptiert.

Die Wahl des geeigneten Haltestellentyps bedingt in jedem Fall eine ganzheitliche Betrachtung der jeweiligen Situation vor Ort. Aufgrund der dargelegten Sachlage erachten wir eine generelle Aufhebung von bestehenden sowie ein generelles Verbot von neuen Bushaltestellen auf der Fahrbahn als nicht opportun.

4. Antrag des Regierungsrates

Nichterheblicherklärung.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Vorberatende Kommission

Umwelt-, Bau- und Wirtschaftskommission

Veteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (RS/ga)
Aktuarin UMBAWIKO (ste)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat