



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Beantwortung der Interpellation [2014/293](#) von Christoph Frommherz, Grüne, betreffend „Teure Busbuchten statt Fahrbahnhoftestellen“

Datum: 13. Januar 2015

Nummer: 2014-293

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



---

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation [2014/293](#) von Christoph Frommherz, Grüne, betreffend „Teure Busbuchten statt Fahrbahnhaltestellen“

vom 13. Januar 2015

#### 1. Ausgangslage

Am 4. September 2014 reichte Christoph Frommherz, Grüne, die Interpellation [2014/293](#) betreffend „Busbuchten statt Fahrbahnhaltestellen“ mit folgendem Wortlaut ein:

*Im Kanton Baselland kommt es offenbar vor, dass Bushaltestellen auf Kantonsstrassen mit Busbuchten versehen werden. Dabei nimmt der Kanton höhere Kosten in Kauf und belastet diese erst noch zu 50% den Gemeinden, welche oft mit einer kostengünstigeren Fahrbahnhaltestelle zufrieden wären. Besonders problematisch wird die Angelegenheit, wenn eine Bushaltestelle, wie zum Beispiel an der Binningerstrasse in Oberwil, vor einem Knoten mit Rückstaugefahr (in diesem Fall vor einem Kreisell) zu liegen kommt. In den Hauptverkehrszeiten wird dann der Bus von den hinter ihm fahrenden Autos während der Wartezeit in der Busbucht überholt und steht danach umso länger im Stau, was zu Fahrplanverzögerungen führt, was auch von der BLT bestätigt wird. Zur Busbeschleunigung schlägt der Kanton in diesem Fall als Lösungsmöglichkeit eine Lichtsignalanlage vor: Die Fahrplanverzögerung infolge der teuren Busbucht soll also durch eine teure Lichtsignalanlage kompensiert werden! Im Endeffekt ergibt sich das gleiche Resultat, als wenn der Bus direkt auf der Fahrbahn halten würde, was eigentlich die vernünftigste und zeitnah realisierbare Lösung wäre.*

Zumal Art. 14 Abs.3 USG folgendes besagt:

*Der Kanton und die Gemeinden sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder -beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nichtmotorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.*

Ich bitte den Regierungsrat um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Busbuchten resp. Fahrbahnhaltestellen gibt es auf den Kantonsstrassen? Wie viele gibt es im Bereich vor Knoten mit Rückstaugefahr (insbesondere vor Kreiseln und Knoten mit LSA)? Wie viele sind zurzeit in Planung?

2. *Wie gross sind die Kostenunterschiede zwischen Busbucht und Fahrbahnhaltestelle. Was kostet der Bau und Unterhalt einer zusätzlichen Lichtsignalanlage?*
3. *Wie hoch sind die Kosten, welche die Gemeinden in den Jahren 2009 – 2014 für Busbuchten übernehmen mussten?*
4. *Wie viele Busbuchten wurden trotz Protesten der Gemeinden realisiert?*
5. *Aufgrund welcher gesetzlichen Grundlage zwingt der Kanton die Gemeinden, Busbuchten zu finanzieren, welche diese gar nicht wollen und die auf Strassen realisiert werden, wo die Gemeinde nichts zu sagen hat?*
6. *Wie lassen sich teure Busbuchten mit den knappen finanziellen Mitteln des Kantons vereinbaren?*
7. *Wie lassen sich Busbuchten – insbesondere solche vor Knoten – mit Art. 14 Abs. 3 USG vereinbaren?*

## **2. Die gestellten Fragen beantwortet der Regierungsrat wie folgt:**

1. *Wie viele Busbuchten resp. Fahrbahnhaltestellen gibt es auf den Kantonsstrassen? Wie viele gibt es im Bereich vor Knoten mit Rückstaugefahr (insbesondere vor Kreiseln und Knoten mit LSA)? Wie viele sind zurzeit in Planung?*

Auf den Kantonsstrassen des Kantons Basel-Landschaft befinden sich rund 330 Bushaltestellen mit insgesamt rund 620 Haltekanten (jede Bushaltestelle hat i.d.R. 2 Haltekanten, je Fahrtrichtung eine). Rund 92% der Haltekanten sind als Haltestellen ausgebildet, wo der Bus überholt werden kann. Diese 92% können unterteilt werden in rund 49% der Haltekanten, die als Busbucht oder unechte Busbucht (Fahrbahnhaltestelle mit überbreiterer Fahrbahn; d.h. Bus kann auch bei Gegenverkehr überholt werden) ausgebildet sind bzw. sich auf einem Platz befinden. Rund 43% der Haltekanten sind als Fahrbahnhaltestelle ausgebildet, das Überholen des Busses ist aber möglich (keine baulichen Hindernisse). Rund 8% aller Haltekanten sind Fahrbahnhaltestellen ohne Überholmöglichkeit des Busses (infolge baulicher Hindernisse wie z.B. Fussgängerschutzinseln etc.).

Im Kanton Basel-Landschaft sind 11 Knoten erfasst bzw. bekannt, welche während den Verkehrsspitzen regelmässig überlastet sind und von Bussen befahren werden. An 5 Knoten mit regelmässigen Verkehrsüberlastungen befinden sich Busbuchten in unmittelbarer Nähe vor der Knotenzufahrt, wobei aus Sicherheits- sowie betrieblichen Gründen nur an einer Örtlichkeit eine Haltekante ohne Überholmöglichkeit denkbar wäre.

Zurzeit laufen Planungen für die Erneuerung von 20 bestehenden Bushaltekanten. Bei 16 von diesen 20 ist der Bus überholbar und bei 4 nicht überholbar (infolge Fussgängerinseln für die Schulwegsicherheit). Bis auf wenige Ausnahmen werden diese Haltestellen im Rahmen von laufenden Strassenbau- oder Instandsetzungsprojekten erneuert.

Im Kanton Basel-Landschaft gilt der Grundsatz, dass, wo es möglich ist, Busbuchten oder Haltekanten realisiert werden, bei denen der Bus überholt werden kann, und nur wo die

Realisierung einer solchen Haltekante nicht möglich bzw. unverhältnismässig ist, eine Haltekante realisiert wird, bei welcher der Bus nicht überholt werden kann.

2. *Wie gross sind die Kostenunterschiede zwischen Busbucht und Fahrbahnhaltestelle. Was kostet der Bau und Unterhalt einer zusätzlichen Lichtsignalanlage?*

Die Kosten für die Projektierung und den Bau bzw. Erneuerung / Umbau von Bushaltestellen sind stark abhängig von den örtlichen Gegebenheiten; damit ist auch die Kostendifferenz zwischen einer Fahrbahnhaltestelle und einer Busbucht stark von den örtlichen Gegebenheiten abhängig:

- Landpreis: Die Mehrfläche der eigentlichen Busbucht beträgt im Regelfall ca. 90 m<sup>2</sup>; je nach Landpreis ergibt das einen Mehrpreis von gesamthaft CHF 1'000.- (ausserorts) bis CHF 100'000.- (Bauland, innerorts in der Agglomeration).
- Die Mehrfläche der eigentlichen Busbucht erfordert zusätzlichen Belagseinbau.
- Trottoir: Je nachdem, ob bereits ein 2.0m breites Trottoir bei der Örtlichkeit der vorgesehenen Haltestelle existiert, ist der Mehrpreis einer Busbucht minimal (Annahme = kein Trottoir vorhanden; d.h. für beide Haltestellentypen neu zu erstellen) oder bis zu rund CHF 20'000.- (best. Trottoir abrechen und versetzen).
- Diverse weitere Faktoren wie Untergrund, allfällige kostenaufwendige Eingriffe in den Privatbesitz bzw. notwendige Kunstbauten (z.B. Stützmauern bei Böschungen) beeinflussen die Kostendifferenz massgeblich.
- Die Kosten bzw. Differenzkosten sind zudem stark abhängig davon, ob der Bau der Bushaltestellen im Rahmen von Instandsetzungs- oder Strassenbauprojekten realisiert werden kann oder als separate Projekte ausgeführt werden müssen.

Auf Grundlage dieser Überlegungen können für die Kostendifferenz folgende, stark vereinfachte Kennzahlen angegeben werden:

- Ausserorts; minimale Kostendifferenz: ca. CHF 27'000.-. Die Differenz beinhaltet im Wesentlichen die Kosten für den Belagseinbau der Mehrfläche der Busbucht; die Kosten für den zusätzlichen Landerwerb sind sehr tief und der Neubau eines Trottoirs bzw. Perrons ist sowohl bei Busbucht als auch Fahrbahnhaltestelle notwendig (ausserorts bestehen im Regelfall keine Trottoirs); ist bei der Busbucht aber aufwendiger sowie die Zusatzkosten Ingenieurhonorar.
- Innerorts; Kostendifferenz: Bis zu ca. CHF 160'000. Die Differenz beinhaltet die Zusatzkosten für den Landerwerb (Annahme: bis zu CHF 1000.- pro m<sup>2</sup>); die Mehrfläche Belagseinbau sowie die Kosten für das Versetzen (Abbruch / Neubau) des Trottoirs bei einer Busbucht sowie die Zusatzkosten Ingenieurhonorar.

Wie bereits erwähnt, sind diese Aussagen sehr stark generalisiert; die effektive Differenz zwischen diesen zwei Typen einer Bushaltestelle variiert stark je nach effektiven örtlichen Verhältnissen.

Die Investitionskosten für eine Bedarfs-Lichtsignalanlage liegen bei rund CHF 100'000.- inkl. MWST; die Betriebs- und Unterhaltskosten liegen im Regelfall unter CHF 1'000.- / Jahr.

3. *Wie hoch sind die Kosten, welche die Gemeinden in den Jahren 2009 – 2014 für Busbuchten übernehmen mussten?*

Die Gemeinden haben sich im Zeitraum 2009 bis 2014 mit einem Beitrag von rund CHF 1.1 Mio. am Bau von Busbuchten beteiligt. Dieser Zeitraum ist aber nicht repräsentativ, da zwischen 2009 bis 2013 die Umsetzung des 6. Generellen Leistungsauftrag (6. GLA) stattfand. Mit der Einführung der neuen Buslinien auf den Fahrplanwechsel vom Dezember 2009 wurden insgesamt 19 Bushaltestellen (38 Haltekanten) neu erstellt. Zum Vergleich: Im Rahmen des 7. GLA's wurden 3 Bushaltestellen provisorisch eingerichtet.

4. *Wie viele Busbuchten wurden trotz Protesten der Gemeinden realisiert?*

Grundsätzlich ist die Planung einer Bushaltestelle ein Prozess, bei welchem die unterschiedlichen Bedürfnisse der verschiedenen Beteiligten berücksichtigt werden müssen. Neben den finanziellen und betrieblichen Anforderungen müssen insbesondere auch die Sicherheitsbedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer beachtet werden. Die Sicherheitsbetrachtungen für die Anordnung der Bushaltestellen werden jeweils auch mit der Polizei abgestimmt.

Trotz unterschiedlicher Bedürfnisse konnte im Rahmen der Vernehmlassung der Bauprojekte, ausser bei einer einzigen Ausnahme, ein Konsens für die Anordnung und Ausgestaltung von Busbuchten gefunden werden. Regelmässig Anlass zu Diskussionen gab die Kostenbeteiligung der Gemeinden an den Bushaltestellen (Busbuchten und Fahrbahnhaltestellen) gemäss Strassenverkehrsgesetz.

5. *Aufgrund welcher gesetzlichen Grundlage zwingt der Kanton die Gemeinden, Busbuchten zu finanzieren, welche diese gar nicht wollen und die auf Strassen realisiert werden, wo die Gemeinde nichts zu sagen hat?*

Der Kanton bzw. der Regierungsrat zwingt die Gemeinden nicht dazu, Busbuchten zu finanzieren, sondern setzt nur das von der Legislative erlassene Gesetz um, das eine Beitragspflicht der Gemeinden unabhängig vom Haltestellentyp vorsieht. Diese Beitragspflicht wird im Strassenverkehrsgesetz vom 24. März 1986 (SGS 430) in §34 geregelt:

„An die Kosten von Bushaltestellen bei Kantonsstrassen hat die Gemeinde einen Beitrag von in der Regel 50% zu leisten.“

Die Festlegung des Standortes und die Ausbildung der Bushaltestellen erfolgt durch das Tiefbauamt in Rücksprache und möglichst im Einverständnis mit den jeweiligen Gemeinden; wenn keine Einigung zu Stande kommt, wird unter Umständen auf die Erstellung der Haltestelle ganz verzichtet.

6. *Wie lassen sich teure Busbuchten mit den knappen finanziellen Mitteln des Kantons vereinbaren?*

Das Tiefbauamt hat den Auftrag, als Standardlösung immer die Realisierung einer Busbucht oder Haltekante zu prüfen, an welcher der Bus überholt werden kann. Nur wenn dies nicht möglich ist oder unverhältnismässige Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, Fahrplanstabilität oder die finanziellen Mittel hat, wird eine Haltekante realisiert, an der der Bus nicht

überholt werden kann. Für die Anordnung von Busbuchten als überholbare Halteketten sind unter anderem folgende Gründe massgebend:

- Verkehrliche Aspekte: Haltestelle ausserorts (Hohe Geschwindigkeiten), hohe Verkehrsbelastungen.
- Betriebliche Aspekte: Viele Ein-/Aussteiger; Haltestellen mit Fahrplanausgleich (längerer Aufenthalt der Busse), Endhaltestelle.
- Sicherheitsbedingte Aspekte: ungenügende Sichtweiten bei angrenzenden Fussgängerquerungen; Haltestelle ausserorts (hohe Geschwindigkeiten – gefährliche Überholmanöver bei Fahrbahnhaltestellen).

Zur Minimierung der Kosten wird der Bau von Bushaltestellen wenn immer möglich in Instandsetzungs- oder Strassenbauprojekte integriert. Die Mehrkosten für den Bau der Busbuchten lassen sich in diesem Fall deutlich reduzieren. Auch die Kostenbeiträge der Gemeinden können in diesem Fall auf die reinen Mehrkosten der Haltestelle (Betonplatte; Hohe Randsteine für Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes) beschränkt werden.

Der Zeitraum zwischen 2009 bis 2013 stellt eine Ausnahmesituation dar, weil zum Fahrplanwechsel vom Dezember 2009 neue Buslinien mit insgesamt 19 neuen Bushaltestellen in Betrieb genommen wurden. Aufgrund der engen Terminalsituation konnten diese Bushaltestellen nicht im Rahmen von Instandsetzungsprojekten realisiert werden.

7. *Wie lassen sich Busbuchten – insbesondere solche vor Knoten – mit Art. 14 Abs. 3 USG vereinbaren?*

Der Bau von Busbuchten ist mit § 14 Abs. 3 des USG BL vereinbar, da die Bestimmung unter anderem vorgibt, dass durch die Massnahmen sichergestellt werden muss, die Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen zu schützen. Busbuchten werden insbesondere dort angeordnet, wo dies aus Sicherheitsgründen oder aus betrieblichen Gründen (z.B. Kreiselausfahrt) erforderlich ist. Dabei wird in der Priorisierung im Regelfall die Verkehrssicherheit der Fussgänger höher gewichtet als die Bevorzugung des ÖV's, was zu einer Busbucht anstelle einer Fahrbahnhaltestelle führen kann. Zudem ist ein flüssiger Autoverkehr in der Regel umweltmässig günstiger als ein „stop and go“. Busbuchten sind somit auch mit unserer Umweltschutzgesetzgebung sehr wohl vereinbar.

Liestal, 13. Januar 2015

Im Namen des Regierungsrates

Der Präsident:

Isaac Reber

Der Landschreiber:

Peter Vetter