

BD / Motion SVP-Fraktion / CVP-EVP-Fraktion / FDP-Fraktion vom 19. April 2021

Mehr Sicherheit im öV durch mehr Busbuchten

Antrag der Regierung vom 11. Mai 2021

Nichteintreten.

Begründung:

Im Rahmen der Beratungen zum 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.02) setzte sich der Kantonsrat am 18. September 2018 unter anderem intensiv mit der Ausgestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (öV) auseinander. Dabei zeigte sich, dass bei der Ausgestaltung der Haltestellen nebst der Vermeidung von Behinderungen für den motorisierten Individualverkehr weitere Rahmenbedingungen wie die örtlichen Platzverhältnisse, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der durchschnittliche tägliche Verkehr auf der betroffenen Kantonsstrasse bei der Planung der Haltestellen ebenfalls zu berücksichtigen sind. Aufgrund dieser Debatte legte der Kantonsrat schliesslich fest, dass Haltestellen – wenn möglich – als separate Busbuchten zu realisieren sind.

Gemäss Art. 6a Abs. 1 des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes (SR 741.01; abgekürzt SVG) tragen Bund, Kantone und Gemeinden bei Planung, Bau, Unterhalt und Betrieb der Strassenverkehrsinfrastruktur den Anliegen der Verkehrssicherheit angemessen Rechnung. Basierend auf dieser gesetzlichen Bestimmung kommt der Verkehrssicherheit bei der Ausgestaltung von Bushaltestellen deshalb eine erhöhte Aufmerksamkeit zu. Der Betrieb einer Bushaltestelle soll dabei für alle Verkehrsteilnehmenden (Autofahrende, Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs, Velofahrende, Zufussgehende) sicher sein. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sind Busbuchten nicht generell sicherer als Fahrbahnhaltestellen. Dies zeigen die Unfallzahlen. So haben sich im Zeitraum vom 1. Januar 2018 bis zum 31. Dezember 2020 im Umfeld von Bushaltestellen im Kanton St.Gallen 30 Unfälle ereignet; davon 13 im Bereich von Busbuchten und 17 im Bereich von Fahrbahnhaltestellen. Bei Fahrbahnhaltestellen erfolgt der Ein- und Ausstieg der Passagiere wie bei einer Busbucht auf das Trottoir. Dank der Ausgestaltung als Fahrbahnhaltestelle finden auf der Strasse weniger Spurwechsel- und Abbiegemanöver statt. Beim Ein- und Ausstieg der Passagierinnen und Passagiere rollt der übrige Verkehr für kurze Zeit nicht. Die Übersicht bleibt so stets gewährt. Eine sichere Strassenquerung ist möglich. Die Ausgestaltung von Bushaltestellen als Fahrbahnhaltestelle oder Busbucht ist daher aus Gründen der Verkehrssicherheit in jedem Einzelfall zu prüfen. Dieses Ziel lässt sich unter Berücksichtigung der Forderung zur konsequenten Umsetzung von Busbuchten nicht erreichen.

Die zuständigen kantonalen Stellen nehmen bei der Planung und Realisierung von Bushaltestellen stets eine Gesamtsicht ein und richten sich dabei nach den Vorgaben der Kantonsverfassung (sGS 111.1; abgekürzt KV). Diese gibt vor, dass sich die Bewohnerinnen und Bewohner im Kanton sicher bewegen können (Art. 22 Abs. 1) und dass der zur Verfügung stehende Boden zweckmässig und haushälterisch genutzt wird (Art. 17 Abs. 1 Bst. b). Der Staat berücksichtigt dabei die Bedürfnisse von schwächeren Verkehrsteilnehmenden (Art. 18 Abs. 2) und verfolgt das Ziel, dass öffentliche und private Verkehrsmittel sinnvoll und bedarfsgerecht eingesetzt werden (Art. 18 Abs. 1 Bst. b). Zudem wird in allen Bereichen ein möglichst effizienter Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel angestrebt. Der Entscheid für eine Busbucht oder für eine Fahrbahnhaltestelle wird stets einzelfallweise und mit Blick auf die beste Gesamtlösung gefällt.

In der Norm SN 640 880 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute ist festgehalten, unter welchen Kriterien und Voraussetzungen die jeweiligen Haltestellentypen geeignet sind. Untersuchungen zeigten, dass sich der Verkehrsfluss durch die Einrichtung einer Fahrbahnhaltestelle über einen Strassenabschnitt betrachtet nicht verschlechtert und die Kapazität der Kantonsstrassen dadurch üblicherweise nicht reduziert wird. Limitierend für die Kapazität einer Kantonsstrasse sind überwiegend die Knoten und Einmündungen. Für jede neu zu erstellende Haltestelle des öffentlichen Verkehrs wird die zweckmässige Lage und Anordnung gemäss den geltenden Vorgaben geprüft und damit auch die Vorgabe des Kantonsrates berücksichtigt. Die Entscheide und Begründungen werden in den Projektberichten als Grundlage für die Genehmigung festgehalten. Im Technischen Bericht des Genehmigungsprojekts wird der Einfluss einer Massnahme auf die Kapazitäten dargelegt und dient als eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Wahl des Haltestellentyps.

Bei der Ausgestaltung einer Haltestelle sind aber noch weitere gesetzliche Vorgaben zu berücksichtigen. So gibt das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3; abgekürzt BehiG) vor, dass ab dem Jahr 2024 bestehende Bauten und Anlagen sowie die Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr behindertengerecht ausgestaltet werden müssen (Art. 22 Abs. 1). Der entsprechende Umbau der Haltestellen an Kantonsstrassen wird, unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit, vorangetrieben. Die technischen Vorgaben umfassen dabei nicht nur die Höhe der Einstiegsکante an der Haltestelle, sondern auch den Platzbedarf für die Rollstuhlmanövrielfläche. Für den Einstieg mit einer Rampe beträgt dabei die notwendige Breite der Manövrielfläche 2,9 Meter.

Für die Ausgestaltung einer Haltestelle als separate Busbucht werden in beiden Fahrtrichtungen jeweils zusätzlich drei Meter in der Breite beansprucht. Dies ergibt für den Platzbedarf einer Bushaltestelle, ohne Warteräume und Manövrielflächen für die Passagierinnen und Passagiere, zwölf Meter. Auch ist eine Busbucht wesentlich länger als eine Fahrbahnhaltestelle. Für einen Standardbus mit 12 Metern Länge misst die Busbucht rund 50 Meter, bei einem Gelenkbus sogar rund 70 Meter. Diese Ausmasse werden notwendig, damit der Bus beim Halt gerade an der Kante zu stehen kommt und der Abstand zwischen Fahrzeug und Kante den gesetzlichen Vorgaben entspricht. In urbanen und bebauten Gebieten ist dieser Platz in der Regel nicht vorhanden. Zudem sind breite Strassenräume städtebaulich problematisch. Der zusätzlich nötige Landerwerb verteuert und verzögert das Erstellen einer Haltestelle als Busbucht deutlich. Er kann bei Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zu Widerstand gegen eine allfällige Landabtretung führen und erhöht das Risiko von Einsprachen gegen die geplanten Bauten. Zudem besteht die Gefahr, dass bestehende Haltestellen mit Busbuchten nicht behindertengerecht umgebaut werden können, weil der nötige Platz dazu fehlt.

Insgesamt sind auf Kantonsstrassen aktuell 281 Haltekanten in Projektierung oder Ausführung. Es handelt sich um 76 Busbuchten und 205 Fahrbahnhaltestellen. Bei rund einem Viertel der 205 Fahrbahnhaltestellen ist die Erstellung einer Busbucht aufgrund der beengten Platzverhältnisse durch angrenzende Bebauungen oder aufgrund von unverhältnismässigen Eingriffen ins private Eigentum nicht möglich oder zumindest nicht verhältnismässig. Bei weiteren 25 Prozent sind Fahrbahnhaltestellen nötig, um die Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Fussgängerquerungen oder Einmündungen sicherzustellen.

All diese teilweise entgegengesetzten Interessen führen dazu, dass eine Haltestelle nur als individuelles Projekt erarbeitet werden kann und alle Interessen bestmöglich abgewogen werden müssen. Die von den Motionärinnen geforderte Ergänzung des Strassengesetzes (sGS 732.1) mit der Bestimmung, neue öV-Haltestellen grundsätzlich als Busbuchten zu gestalten, verhindert diese Interessenabwägung und damit die Realisierung der bestmöglichen Lösung in zahlreichen Fällen.