



Grosse Pufferzeiten im Taktfahrplan – also unnötig lange Fahrzeiten – und verpasste Anschlüsse in den Hauptverkehrszeiten verärgern die Bus-Passagiere. Konsequente Busbevorzugung hingegen schafft zufriedene Kundinnen und Kunden und senkt die ÖV-Kosten. Aber Busbevorzugung ist politisch hoch umstritten – man könnte ja die Auto fahrende Wählerschaft verärgern.

Betrachten wir ein paar Zahlen und Fakten: Zu den staugefährdeten Zeiten befördert ein Bus durchschnittlich etwa 100 Personen. Die Kapazität eines Gelenkbusses beträgt 137 Personen, die eines Doppeldeckers 124 und die eines Standardbusses 80 Perso-

nen. Ein Auto befördert in diesen Zeiten bei uns durchschnittlich etwa 1,05 Personen, obwohl die Kapazität 4 bis 5 Personen beträgt. In den Hauptverkehrszeiten wiegt ein Bus also etwa 95 Autos auf. Wer macht da wohl den Stau?

Wenn wir den Bus konsequent bevorzugen, wird er attraktiver für viele, die zur Arbeit pendeln. Und je mehr Leute den Bus für den Arbeitsweg verwenden, umso weniger Auto-Stau hat es auf den Strassen.

Lichtsignalanlage und Busspur

Es ist heute Stand der Technik, dass Lichtsignalanlagen vom Bus aus gesteuert werden. Dies muss auch bei Baustellen gelten. Wo

der nötige Platz vorhanden ist, soll die Bevorzugung der Busse durch eigene Spuren verstärkt werden. Die Schaltung der Lichtsignalanlagen wird so angepasst, dass die Autos zurückgehalten werden und die Busspur also auch als Pförtner wirkt.

Im Bereich Vaduz-Süd wurde die erste grössere Busspur mit Pförtnerung realisiert. Im Gegensatz zu Fahrbahnhaltestellen lassen sich Busspuren jedoch nicht kurzfristig verwirklichen, zumal sie sehr teuer sind. In speziellen Fällen ist eine elektronische Busspur kurzfristig realisierbar – und auch recht wirksam.

Fahrbahnhaltestellen als Regel

Auf Strassenabschnitten mit viel Autoverkehr besteht Staugefahr. Dort sollen deshalb preiswerte Fahrbahnhaltestellen statt teurer Buchten errichtet werden. Während der kurzen Wartezeit des Buses für den Aus- und Einstieg entleert sich die Strasse vor dem Bus, sodass er hoffentlich bis zur nächsten Haltestelle freie Fahrt hat.

Generell sollten auf staugefährdeten Strecken möglichst alle Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen gestaltet sein. Ausser dort, wo aus betrieblichen Gründen eine Busbucht erforderlich ist.