Verkehrs-Club Liechtenstein

Stellungnahme des VCL zur Bevorzugung des Linienbusverkehrs durch so genannte dynamische Trassefreihaltung mittels Fahrbahnhaltestellen

Das schlechte Beispiel der neu gestalteten Bushaltestelle Vaduz, Hofkellerei

## Dynamische Trassefreihaltung mittels Fahrbahnhaltestellen

Bei einer richtig gestalteten Fahrbahnhaltestelle bleiben die Fahrzeuge während des Halts hinter dem Bus stehen. In der in der Regel kurzen Haltezeit zwischen 10 und 20 Sekunden entleert sich die Strasse vor dem Bus in Stausituationen auf einer gewissen Strecke. Der Bus hat somit wieder freie Fahrt und kann den Fahrplan besser einhalten. Der Linienbus wird dadurch stark beschleunigt, der Autoverkehr nicht wesentlich verlangsamt.

## Aussage von Regierungschef-Stellvertreter Meyer im Landtag

In der Landtagssitzung vom 20./21.10.10 hat der stv. Landtagsabgeordnete Hubert Lampert eine Kleine Anfrage zur Bus-Fahrbahnhaltestelle bei der Torinsel Ortseinfahrt Ziel Mauren gestellt.

Regierungschef-Stellvertreter Dr. Martin Meyer beantwortete die Frage wie folgt:
"Die Teilstrategie Öffentlicher Verkehr respektive die entsprechenden Lösungsansätze postulieren eine konsequente Bevorzugung des Öffentlichen Verkehrs und fordern das Tiefbauamt dazu auf, die Fahrplanstabilität der Linienbusse durch bauliche und betriebliche Massnahmen zu gewährleisten. Eine Massnahme zur Erreichung dieser Ziele ist die Errichtung von Fahrbahnhaltestellen für die Linienbusse. In enger Zusammenarbeit zwischen dem Tiefbauamt und der LBA werden neue Haltestellen wie im vorliegenden Fall wo immer möglich als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Busbuchten werden nur mehr dort realisiert, wo diese betrieblich notwendig sind."

## Aussagen im Verkehrsinfrastrukturbericht 2011, BuA 121/2010

Auf Seite 11, 2.2 Teilstrategie öffentlicher Verkehr ist zu lesen: "Verbesserungen im Angebot können zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs für Einwohner und Arbeitspendler beitragen. Dabei steht die Einführung einer S-Bahnverbindung zwischen Buchs und Feldkirch sowie die Gewährleistung der Fahrplanstabilität des Linienbusses im Vordergrund."

Auf Seite 21, 4. INFRASTRUKTURBAUPROGRAMM 2011 stehen unter B) Umweltbelastung senken (LV / ÖV), insbesondere folgende Massnahmen:

- Linienführung verstetigen, Verkehr lenken / beruhigen
- Langsamverkehr fördern, Fuss-/Radwegnetz verbessern
- Strassengebundenen öffentlichen Verkehr bevorzugen

## Die Situation scheint klar: normalerweise keine Busbuchten

Die Aussagen zur Bevorzugung des Linienverkehrs sowohl in der Beantwortung der Kleinen Anfrage des stv. Landtagsabgeordneten Hubert Lampert durch Regierungschef-Stellvertreter Meyer wie die Aussagen in BuA 121/2010 sind fachlich richtig. Die Busbevorzugung scheint ein übergeordnetes verkehrspolitisches Ziel zu sein.

Die Gewährleistung der Fahrplanstabilität ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal von Linienbussen. Bevorzugung des Linienbusverkehrs durch so genannte dynamische Trassefreihaltung mittels Fahrbahnhaltestellen ist dazu eine wichtige Massnahme, die in allen Stau gefährdeten Bereichen den Linienbusverkehr deutlich attraktiver macht.

Teure Busbuchten sollten also nur dort realisiert werden, wo diese betrieblich notwendig sind. Betrieblich nicht nötige Busbuchten sind sachlich nicht zu rechtfertigende Benachteiligung von 50 – 150 Menschen im Bus gegenüber durchschnittlich 1.05 Personen je Auto.

Gegen teure Busbuchten sprechen auch ein verantwortungsvoller Umgang mit den Staatsfinanzen sowohl betreffend Investition wie Betrieb. Busbuchten stellen höhere Anforderungen (Anfahren der Bucht, Einfädeln in fliessenden Verkehr) an die Wagenführer. Für die Passagiere verursachen sie unangenehme Querbeschleunigungen und Zeitverzögerungen.

**Aussagen von TB-Amtsleiter Markus Verling zur Bushaltestelle Vaduz, Hofkellerei**

Neu umgebaut wurde die Bushaltestelle Vaduz, Hofkellerei. Aus betrieblichen Gründen ist KEINE Busbucht in Richtung Süd nötig. Eine Busbucht ist aus betrieblichen Gründen sogar unerwünscht, da der Bus bei einem Halt in der Busbucht in einer Stausituation im Stau noch weiter zurückfällt.

Am 8.11.2010 stellte der VCL dem Amtsleiter TBA folgende Fragen:
1) Schutzinsel für Fussverkehr: Die Haltestelle Vaduz, Hofkellerei scheint fertig zu sein. War nicht eine Mittelinsel im Fussgängerstreifen geplant? Siehe angehängtes Bild der Baustellen-Tafel! Wann wird diese Schutzinsel für Fussverkehr errichtet?
2) Busbucht: Warum wurde überhaupt eine teure Busbucht errichtet? Aus betrieblichen Gründen des Bus-Linienverkehrs ist sie nicht nötig.

Die prompte Antwort vom 9.11.2010 lautete:
1) Leider sind die Landerwerbsverhandlungen mit dem östlich gelegenen, betroffenen Parzellenbesitzer negativ verlaufen, sodass in diesem Bereich vorerst KEINE Fussgängerschutzinsel errichtet werden kann. Wir werden diese wenn möglich allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt realisieren.
2) Die Erstellung der Busbucht erfolgte aufgrund einer Auflage im dortigen Überbauungsplan. Es wurde aber immer klar kommuniziert, dass als Kompensationsmassnahme die Busbucht Quäderle aufgehoben und in eine Fahrbahnhaltestelle umgewandelt werden soll. Dies geschieht voraussichtlich im kommenden Jahr.

**Kommentar und Vorschlag des VCL**

Aus betrieblichen Gründen ist die Busbucht bei der Bushaltestelle Vaduz, Hofkellerei, Richtung Süd nicht nötig. Sie behindert sogar den geordneten Betriebsablauf. Zusammen mit der geplanten Fahrbahnhaltestelle Vaduz, Quäderle verschaffen die zwei aufeinander folgenden Fahrbahnhaltestellen Hofkellerei und Quäderle dem Bus die nötige Trassefreihaltung bei Stau bis zur Adler-Haltestelle und sichern die Fahrplanstabilität.

Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die querenden FussgängerInnen (von Schulkindern bis zu Buspassagieren) und zur Bevorzugung des Linienbusses empfiehlt der VCL folgende Massnahme:

**Vorschlag: Auf der Fahrbahn Richtung Süd wird der bestehende neue Zebrastreifen kostengünstig mit einer Schutzinsel für den Fussverkehr versehen.**

Dies bringt folgende Vorteile:
– Die Querung der Strasse für den Fussverkehr wird wesentlich sicherer.
– Für den Linienbus entsteht eine Fahrbahnhaltestelle im stauskritischen Bereich.

Regierungschef-Stellvertreter Meyer sagt im Volksblatt vom 18.11.2010: “Einer der Hauptschwachpunkte unserer Infrastruktur ist, dass die Busse auf der gleichen Strasse wie die Autos fahren.” Ein Schwachpunkt ist dies jedoch nur, wenn RR Meyer nicht den Mut zu konsequenter Busbevorzugung hat!

Der VCL-Vorstand dankt für die Berücksichtigung seiner Argumente und Vorschläge.

Für den VCL-Vorstand, Georg Sele (2010-11-18)

Literatur: Hermann Knoflacher, Busbuchten, Der öffentliche Nahverkehr in der Welt 2/2002

N.B.: Diese Stellungnahme geht an:
TBA Markus Verling, LBA Ulrich Feisst, Regierung, Landtagsfraktionen, Parteien, Bürgermeister Vaduz. Sie wird auf der VCL-Homepage veröffentlicht.