

Interpellation Böhi-Wil / Locher-St.Gallen / Schöbi-Altstätten vom 30. November 2020

Haltestellen als separate Busbuchten – bestehen Umsetzungsprobleme?

Schriftliche Antwort der Regierung vom 2. März 2021

Erwin Böhi-Wil, Walter Locher-St.Gallen und Michael Schöbi-Altstätten erkundigen sich in ihrer Interpellation vom 30. November 2020 nach der Einhaltung der im Beschluss des Kantonsrates zum 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 (36.18.02) festgehaltenen Vorgaben zur Ausgestaltung von Haltestellen des öffentlichen Strassenverkehrs. Konkret interessiert sie, wie die Regierung prüft, dass neue Haltestellen soweit möglich als separate Busbuchten ausgestaltet werden und damit keine Kapazitätseinschränkungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in Kauf genommen werden. Zudem möchten sie wissen, in wie vielen Fällen seit der Beschlussfassung zum 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 Fahrbahnhaltestellen auf Kantonstrassen geplant oder erstellt wurden und ob die Regierung bereit ist, bei künftigen Projekten den Beschluss des Kantonsrates konsequent umzusetzen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Im Rahmen der Beratungen zum 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 hat sich der Kantonsrat am 18. September 2018 unter anderem intensiv mit der Ausgestaltung von öV-Haltestellen auseinandergesetzt. Dabei zeigte sich, dass bei der Ausgestaltung der Haltestellen nebst der Vermeidung von Behinderungen für den MIV 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.

Zusammen mit dem Beschluss zum 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 hat der Kantonsrat in der Septembersession 2018 auch die kantonale Gesamtverkehrsstrategie (40.18.02) zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Gesamtverkehrsstrategie stimmt die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aufeinander ab. Sie definiert Handlungsfelder und gibt Hinweise für die Umsetzung von Massnahmen im öV-Programm und im Strassenbauprogramm. Gemäss Verfassungsauftrag orientiert sich die Gesamtverkehrsstrategie an den vier Oberzielen «erreichbar», «ökologisch», «solidarisch und sicher» sowie «finanzierbar und wirtschaftlich». Die Ausgestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs auf dem Kantonsstrassennetz richtet sich an den Zielsetzungen der Gesamtverkehrsstrategie aus.

Beim Neubau oder Umbau von Strassen sind verschiedenste Interessen zu berücksichtigen, die auch in den einschlägigen gesetzlichen Grundlagen verankert sind. Unter anderem werden in der Kantonsverfassung (sGS 111.1) folgende Aspekte bezeichnet, die unmittelbaren Einfluss auf die Ausgestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs haben:

- der haushälterische Umgang mit Boden;
- eine ausreichende verkehrliche Erschliessung des ganzen Kantonsgebiets;
- der sinnvolle Einsatz von öffentlichen und privaten Verkehrsmitteln;
- die Berücksichtigung von schwächeren Verkehrsteilnehmenden;
- die wirtschaftliche Verwendung von öffentlichen Mitteln.

Auch bei Haltestellen kommt der Verkehrssicherheit grosse Bedeutung zu. Insbesondere müssen die notwendigen Sichtweiten von einmündenden Strassen, aber auch die Sichtweiten auf querende Fussgängerinnen und Fussgänger bei Fussgängerstreifen gegeben sein. Ein wartender Bus darf die vorgegebenen Sichtweiten nicht in unerlaubter Weise beeinträchtigen.

Zusätzliche Vorgaben für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sind zudem im Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3; abgekürzt BehiG) vom 13. Dezember 2002 festgehalten. Danach müssen ab dem Jahr 2024 bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr behindertengerecht ausgestaltet werden (Art. 22 Abs. 1 BehiG). Der behindertengerechte Umbau der Haltestellen an Kantonsstrassen wird deshalb unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit mit Hochdruck vorangetrieben.

All diese teilweise entgegengesetzten Interessen führen dazu, dass für jede Haltestelle ein individuelles Projekt zu erarbeiten ist, das die örtlich vorliegenden Interessen bestmöglich berücksichtigt.

Zu den einzelnen Fragen:

1. Das für Kantonsstrassen zuständige Tiefbauamt des Kantons St.Gallen erarbeitet für neue oder anzupassende Haltestellen des öffentlichen Verkehrs an Kantonsstrassen unter Berücksichtigung der verschiedenen Interessen jeweils ein konkretes Projekt. Die Grundlagen und die Interessenabwägung für den Entscheid der Art der Haltestelle wird im Technischen Bericht festgehalten. Der Sicherheit der Verkehrsteilnehmenden (Autofahrende, Reisende im öffentlichen Verkehr, Velofahrende sowie Zufussgehende) wird dabei eine hohe Priorität eingeräumt. In der Projektgenehmigung werden die Kriterien zur Wahl der Bestvariante in einem Bericht dargelegt. Die Genehmigung des Projekts erfolgt je nach Höhe der Projektkosten durch das Baudepartement (bis 1 Mio. Franken), durch die Regierung (bis 6 Mio. Franken) oder durch den Kantonsrat (über 6 Mio. Franken).
2. Die geltende Schweizer Normierung hält in der Norm SN 640 880 der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute fest, 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.
3. Seit dem Kantonsratsbeschluss zum 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 vom 19. September 2018 wurde mit der Projektierung von insgesamt 107 Haltekanten (eine Haltestelle hat in jeder Fahrrichtung üblicherweise eine Haltekante) gestartet. Davon werden 36 Haltekanten als Busbuchten und 71 Haltekanten als Fahrbahnhaltestellen ausgebildet. Der Bedarf an Aus- und Umbauten von Haltestellen ist massgeblich durch die Umsetzung des BehiG begründet. Mit dem Kantonsratsbeschluss zum 17. Strassenbauprogramm wurden für die Umsetzung der entsprechenden baulichen Massnahmen unter der Sammelposition Gesamtverkehr insgesamt 15 Mio. Franken eingestellt. Von den 107 angegangenen Projektierungen werden 83 Haltekanten über diese Sammelposition finanziert. Es handelt

sich hierbei um 61 Fahrbahnhaltestellen und 22 Busbuchten. Weitere 14 Busbuchten und zehn Fahrbahnhaltestellen sind Bestandteil von übrigen Projekten des 17. Strassenbauprogramms.

Nebst dem Bedarf wird auch die Ausgestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs massgeblich durch das BehiG bestimmt. So ist die Realisierung einer behindertengerechten Busbucht im urbanen Gebiet nur schwer möglich. Aufgrund der hohen Anschläge ist ein Überstreifen der Busfront über den Randstein nicht möglich. Entsprechend lang werden die Anfahrtswege, um die im BehiG geforderten drei Zentimeter Spaltmass zwischen Schwelle und Randstein zu ermöglichen. Für einen normierten Gelenkbus, wie er üblicherweise von den Transportunternehmen im Kanton St.Gallen eingesetzt wird, bedarf es einer 70 Meter langen Busbucht.

Insgesamt sind auf Kantonsstrassen aktuell 281 Halteketten in Projektierung oder Ausführung. Es handelt sich um 76 Busbuchten und 205 Fahrbahnhaltestellen. Rund 50 Prozent der Fahrbahnhaltestellen sind bestehend und werden gemäss Behindertengleichstellungsgesetz und ohne Änderung des Haltestellentyps angepasst. 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.

4. Die Regierung hat für den Entscheid über den Haltestellentyp verschiedene Interessen abzuwägen. Dabei ist auch ein möglichst effizienter Einsatz der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel anzustreben. Der Entscheid über einen Haltestellentyp erfolgt stets für jeden Einzelfall unter Abwägung aller relevanten Einflussfaktoren wie Stauverhinderung, Verkehrssicherheit, örtliche Platzverhältnisse und konkrete Verkehrsbelastung der betroffenen Kantonsstrasse mit dem Ziel einer bedarfsgerechten, sicheren und nachhaltigen Gesamtlösung. Die Regierung kommt damit dem Beschluss des Kantonsrates, neue Haltestellen – wenn möglich – als separate Busbuchten zu realisieren, im Sinn der Beratungen zum 17. Strassenbauprogramm für die Jahre 2019 bis 2023 durchaus nach.