

Einfache Anfrage Hegelbach-Jonschwil vom 7. Juni 2010

Bus- und Postautohaltestellen

Schriftliche Antwort der Regierung vom 24. August 2010

Marcel Hegelbach-Jonschwil stellt in seiner Einfachen Anfrage vom 7. Juni 2010 fest, dass auf dem st.gallischen Strassennetz viele öV-Haltestellen auf der Fahrbahn angeordnet werden. Dadurch werde der motorisierte Privatverkehr behindert und zusätzlicher Energieaufwand erzeugt. Zudem bestehe Konfliktpotential bei den in der Nähe befindlichen Fussgängerstreifen.

Die Regierung antwortet wie folgt:

Auf dem Strassennetz des Kantons St.Gallen kommen sowohl Fahrbahnhaltestellen als auch Busbuchten zum Einsatz. Als Grundlage für die Projektierung und Ausgestaltung der Bushaltestellen und der Fussgängerübergänge dienen die einschlägigen Normen der Schweizerischen Strassenfachleute sowie die Empfehlungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung. Die Art der Haltestelle wird jeweils anhand verschiedener Kriterien und unter Berücksichtigung der konkreten örtlichen Situation festgelegt. Bei der Planung einer Haltestelle werden mögliche Ausgestaltungsvarianten entwickelt. In enger Zusammenarbeit zwischen Tiefbauamt, Kantonspolizei, den Vertretern des öffentlichen Verkehrs und den örtlichen Behörden werden die Vor- und Nachteile der Varianten abgewogen und eine Bestvariante festgelegt.

Fahrbahnhaltestellen haben verschiedene Vorteile: Der Platzbedarf und die Kosten der Anlage sind wesentlich tiefer als bei einer Busbucht. Aus Sicht des öffentlichen Verkehrs können Verlustzeiten und Konflikte beim Wiedereinfädeln in den Verkehr reduziert werden. In städtischen Situationen wird verhindert, dass der Bus an der nächsten Kreuzung auf Fahrzeuge auffährt, die ihn während einem Halt überholt haben. Dadurch können Verlustzeiten an den Verkehrsknoten ohne teure Bevorzugungsnahmen gering gehalten werden. Für die Fahrgäste im Bus erhöhen sich der Fahrkomfort und die Sicherheit, da Ein- und Ausschwenkmanöver entfallen.

Forschungen haben ergeben, dass Fahrbahnhaltestellen im Vergleich zu Busbuchten zu einem Zeitgewinn von über 20 Sekunden je Bushalt führen. Die mittlere Verlustzeit eines Fahrzeugs, das abbremsen muss, beträgt hingegen lediglich sechs Sekunden. Rückstaus sind auch während Spitzenstunden gering. Diese Erkenntnisse führen zur Akzeptanz von Fahrbahnhaltestellen und bei Einhaltung aller Kriterien auch zu erhöhter Verkehrssicherheit und weniger Stress. Um einen flüssigen Verkehrsablauf zu gewährleisten ist sicherzustellen, dass sich hinter Fahrbahnhaltestellen kein Rückstau über einen Verkehrsknoten hinaus bildet. Die Leistungsfähigkeit und die Sicherheit des Knotens darf nicht beeinträchtigt werden. Bei mehreren hintereinander folgenden Haltestellen ist eine Überholmöglichkeit für den Individualverkehr vorzusehen.

Bushaltestellen sind in der Regel auf beiden Strassenseiten angeordnet, die beidseitig vom Fussverkehr erreicht werden müssen. Daher ist bei einer Haltestelle eine sicher angelegte Fussgängerquerung einzuplanen. Der Fussgängerstreifen soll wenn möglich hinter der Bushaltestelle liegen. Mit einer Mittelinsel kann das Überholen der Busse verhindert und die Fussgängerquerung sicher gestaltet werden. Ist die Anordnung einer Mittelinsel aus Platzgründen nicht möglich, wird der Fussgängerübergang soweit verlegt, dass die erforderlichen Sichtweiten gewährleistet werden können.