



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** Postulat von Siro Imber, FDP-Fraktion: Roller und Motorräder auf Busspuren zulassen ([2009-171](#))

Datum: 24. August 2010

Nummer: 2010-286

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



## Vorlage an den Landrat

### **Postulat von Siro Imber, FDP-Fraktion: Roller und Motorräder auf Busspuren zulassen ([2009-171](#))**

Vom 24. August 2010

#### **1. Ausgangslage**

Am 11. Juni 2009 reichte Siro Imber, FDP-Fraktion, das Postulat Nr. 2009-171 ein betreffend Zulassung von Roller und Motorräder auf Busspuren. Das Postulat hat folgenden Wortlaut:

*" Um die vorhandenen Verkehrsflächen effizienter zu nutzen, bietet sich die Öffnung der Busspur für Roller und Motorräder an. Dadurch erhofft man sich eine Verflüssigung des Verkehrs und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. In mehreren Städten Europas wie London, Bristol oder Wien ist dies denn auch bereits möglich. In Wien seien damit gute Erfahrungen gemacht worden, so dass es auch zu entsprechenden Empfehlungen der Europäischen Union gekommen ist. Befürchtungen, dass der öffentliche Verkehr behindert würde, haben sich nicht bestätigt. In Baden im Kanton Aargau wurde dieses Vorhaben als Pilotversuch eingeführt und wurde bisher positiv bewertet. Auch im Baselbiet gibt es einige Busspuren, die sich dafür eignen.*

*Antrag:*

*Der Regierungsrat wird ersucht, zu prüfen und zu berichten, ob eine Öffnung der Busspur für Roller und Motorräder sinnvoll ist."*

In der Landratssitzung vom [28. Januar 2010](#) wies die Regierung darauf hin, dass es hier um den Bereich des Strassenverkehrsrechts und somit um eine Frage des Bundesrechts gehe. Im Kanton Aargau, namentlich in Baden, sei ein Pilotversuch durchgeführt worden. Der Regierungsrat sei bereit, das Postulat entgegenzunehmen und dieses aufgrund der Ergebnisse des Pilotversuchs unter verkehrspolitischen Gesichtspunkten zu prüfen. In der Folge überwies der Landrat das Postulat bei 37 : 37 Stimmen und einer Enthaltung mit dem Stichtenscheid des Landratspräsidenten.

## **2. Stellungnahme des Regierungsrates**

### **2.1 Gesetzliche Bestimmungen und Praxis betreffend Busspuren**

Busspuren, die durch ununterbrochene oder unterbrochene gelbe Linien und durch die gelbe Aufschrift "Bus" gekennzeichnet sind, dürfen nur von Bussen im öffentlichen Linienverkehr und gegebenenfalls von Strassenbahnen benützt werden; vorbehalten bleiben markierte oder signalisierte Ausnahmen. Andere Fahrzeuge dürfen Busspuren nicht benützen, sie jedoch nötigenfalls (z.B. zum Abbiegen) überqueren, wenn sie durch gelbe, unterbrochene Linien abgegrenzt sind (Art. 74 Abs. 4 Signalisationsverordnung des Bundes, SSV, SR 741.21). Gemäss § 14 des Umweltschutzgesetzes Basel-Landschaft (USG BL, SGS 780) ist der öffentliche Verkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu bevorzugen.

Das Einrichten von Sonderfahrstreifen erfolgt bis heute ausschliesslich für den öffentlichen Verkehr. Dem strassengebundenen öffentlichen Linienverkehr wird dabei nach Möglichkeit auf kritischen und störungsgefährdeten Streckenabschnitten ein eigener Fahrstreifen zur Verfügung gestellt. Dies einerseits im Hinblick auf eine höhere Attraktivität des öffentlichen Verkehrs und andererseits zur Realisierung der Fahrplanstabilität.

Die gesetzlichen Bestimmungen lassen unter bestimmten Umständen eine Mitbenützung der Fahrstreifen durch andere Fahrzeuge zu. Dies betrifft jedoch lediglich Taxi und Fahrräder. Taxis erfüllen im weiteren Sinne denselben Auftrag wie der übrige öffentliche Verkehr. Zur Förderung des Langsamverkehrs können Fahrräder auf bestimmten Streckenabschnitten und unter Berücksichtigung gewisser Voraussetzungen (Bushaltestellen, Sichtverhältnisse, Vortrittsregelungen etc.) zugelassen werden.

### **2.2 Mitbenützung von Busspuren durch Roller und Motorräder**

Die Freigabe von Busspuren zur Mitbenützung durch andere Fahrzeuge bedarf einer sorgfältigen Abwägung der zu verfolgenden Zielsetzungen. Die Auswirkungen für den Verkehrsablauf im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr müssen klar aufgezeigt werden. Durch die Separation von Busspuren wird primär angestrebt, einen störungsfreien Betrieb für den öffentlichen Verkehr zu gewährleisten und möglichst eine optimale Fahrplanstabilität zu garantieren. In der Gesamtbeurteilung ist auch die Verkehrssicherheit zu berücksichtigen. Roller und Motorradfahrer sind oft schneller als Linienbusse. Dies führt zu Überholmanövern, welche aus Platzgründen teilweise mit einem Fahrstreifenwechsel und somit nur mit Verlas-

sen der Busspur stattfinden können. Dadurch ist die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet.

### **2.3 Pilotversuch für Zulassung von Motorrädern auf Busspuren in Baden/AG**

Im Kanton Aargau wurde in Baden in den Jahren 2008 und 2009 ein Pilotversuch mit Zulassung von Motorrädern auf Busspuren durchgeführt. Die Resultate dieses Versuchs wurden mit Bericht vom 9. Juli 2010 veröffentlicht. Der Versuch wurde auf den Busspuren der Melli-genstrasse von Dättwil nach Baden und der Zürcherstrasse von Killwangen nach Neuenhof durchgeführt. Auf diesen beiden Busspuren war das Befahren mit Motorrädern (inklusive Rollern und Kleinmotorrädern mit Höchstgeschwindigkeit 45 km/h, aber ohne Quads und Trikes) erlaubt. Die Nutzung war freiwillig. Auf den Busspuren durfte jedoch nur an deren Beginn eingefahren und an deren Enden wieder ausgefahren werden. Die angegebene Zielrichtung für den öffentlichen Verkehr musste eingehalten werden. Ein Wechseln vom Normalstreifen auf die Busspur und umgekehrt war unterwegs auf der Strecke nicht zulässig, da die Busspur mit einer ausgezogenen Linie abgetrennt war. Ziel des Versuchs war, die bestehenden Verkehrsflächen und die vorhandenen Stauflächen besser zu nutzen, den Verkehr zu verflüssigen und die Sicherheit auf den Strassen zu erhöhen. Die zugelassene Nutzung durch Motorräder wurde entsprechend signalisiert und markiert. Es wurden zudem an den bereits bestehenden Anlagen zusätzliche Lichtsignale für Motorräder installiert. Die beobachtete und ausgewertete Versuchsphase dauerte vom 26. November 2008 bis 31. November 2009.

Die beiden Versuchstrecken wurden im Wesentlichen nach folgenden Kriterien ausgewählt:

- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden durfte nicht negativ beeinflusst werden.
- Die Leistungsfähigkeit der Knoten durfte nicht beeinträchtigt werden.
- Der öffentliche Verkehr durfte nicht behindert werden.
- Es durften keine neuen Verkehrsbeziehungen über die Busspuren führen, d.h. keine Einmündungen und kein Verlassen vor Ende des Streifens.

Es wurde festgestellt, dass in Spitzenzeiten wohl ein Zeitgewinn für Motorradfahrende erreicht worden sei. Durch die längere Grünzeit auf der Busspur seien allerdings leicht längere Wartezeiten auf der Normalspur für den übrigen Verkehr verursacht worden. Über den Einfluss auf die Verkehrssicherheit konnten wegen der kurzen Zeit und der wenigen Ereignisse vor der Versuchsphase keine zahlenmässig belegbaren Aussagen gemacht werden. Zum einen hätten bei diesem Versuch Stausituationen für Motorradfahrende verringert und das gefährliche Überholen rechts und links der stehenden Kolonne vorbei mit plötzlichem Wie-

dereinbiegen eliminiert werden können. Zum anderen habe das unerlaubte Wechseln vom Normalstreifen auf die Busspur und umgekehrt über die ausgezogene Linie hinweg zusätzliche Gefahrenpotentiale geschaffen. Als Fazit des Pilotprojekts wurde festgehalten, dass durch das Zulassen von Motorrädern auf Busspuren auf den betroffenen Strecken keine nachteiligen Auswirkungen festgestellt worden seien. Es habe höchstens eine geringfügige Beeinträchtigung des öffentlichen Verkehrs gegeben. Allerdings gelte es zu beachten, dass die Versuchsstrecken sorgfältig auf ihre Eignung hin geprüft und ausgesucht worden seien, dass die Fahrbeziehungen für Motorradfahrende auf den Busspuren eingeschränkt worden seien und dass die Anzahl der die Busspuren nutzenden Motorräder gering gewesen sei. Der Signalisation müsse besondere Beachtung geschenkt werden, was im Pilotprojekt im Übrigen zu erheblichen Kosten geführt hatte (ca. CHF 180'000.--). Die Benutzung von Busspuren für Motorräder werde grundsätzlich angestrebt. Es müssten aber für jede Busspur die erforderlichen Eignungsabklärungen getroffen werden.

#### **2.4 Die Situation der bestehenden Busspuren im Kanton Basel-Landschaft**

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es heute nur gerade drei markierte Busspuren:

- Münchenstein: Bruderholzstrasse, vor MFP-Kreisel in Fahrtrichtung Bottmingen (Tunnel unter Baselstrasse und Emil-Frey Strasse); Länge ca. 800 m
- Münchenstein: Bruderholzstrasse, vor MFP-Kreisel in Fahrtrichtung Muttenz; Länge ca. 350 m
- Bottmingen: Bruderholzstrasse, nach Kreisel Fiechthagstrasse, Fahrtrichtung Mitteldorfkreisel; Länge ca. 30 m.

Wegen der Länge der Busspuren kämen von vorne herein nur die beiden Busspuren in Münchenstein für einen basellandschaftlichen Pilotversuch in Frage. Beide Busspuren sind verhältnismässig kurz und damit wäre die Wirkung eines solchen Pilotversuchs voraussehbar von Anfang an recht gering.

Der Pilotversuch im Kanton Aargau wurde auf ausgewählten Strecken durchgeführt. Wichtig bei der Wahl der Strecken war vor allem, dass durch die Nutzung mit Motorrädern keine anderen Verkehrsbeziehungen eröffnet werden (Verkehrssicherheit), dass die Leistungsfähigkeit der Knoten nicht beeinträchtigt wird (Verkehrsfluss) und dass der öffentliche Verkehr dadurch nicht behindert wird (Priorisierung des öffentlichen Verkehrs).

Beide oben genannten Strecken in unserem Kanton können diese zwingenden Voraussetzungen nicht erfüllen. Die Strecke in Fahrtrichtung Bottmingen (Tunnel bis kurz vor MFP-Kreisel) hat einen Abzweiger von und zur Ruchfeldstrasse. Motorradfahrende, welche in die Ruchfeldstrasse abbiegen wollen, dürfen die Busspur nicht benutzen, ebenso wenig wie die von der Ruchfeldstrasse nach links in die Bruderholzstrasse einbiegenden Motorradfahrenden. Diese Regel würde mit grösster Sicherheit kaum eingehalten und wäre zudem am Beginn der Busspur nicht ausreichend klar signalisierbar. Die Verkehrssicherheit würde dadurch beeinträchtigt. Zudem gibt es auf dieser Strecke zwei Bushaltestellen. Bisher können die Busse aus diesen Haltestellen ausfahren, ohne von anderen Verkehrsteilnehmenden daran gehindert zu werden. Bei Zulassung von Motorrädern hätten diese den Vortritt auf der Busspur. Auch dadurch würde die Verkehrssicherheit verschlechtert und der Busverkehr in deutlichem Masse behindert. Diese beiden Mängel wären allerdings nur klein im Vergleich zum weitaus grösseren Mangel, dass die Busspur ca. 50 m vor dem MFP-Kreisel aufhört und in die rechte Fahrspur übergeht, die von den Verkehrsteilnehmenden mit Fahrziel Richtung Basel und Bottmingen genutzt werden muss. Wenn auf dieser Busspur neben den wenigen Bussen nun plötzlich eine erhebliche Zahl Motorräder dazu käme, die für die Geradeausfahrt vortrittsberechtigt wären gegenüber den im dichten Verkehr stehenden oder fahrenden übrigen Fahrzeugen, käme es an dieser Stelle zu erheblichen Verkehrsproblemen mit grossem zusätzlichem Staupotenzial und vielen gefährlichen Situationen beim Fahrstreifenwechsel. Eine solche zusätzliche Erschwerung des Verkehrsflusses und eine erhöhte Gefährdung beim Fahrstreifenwechsel wären keinesfalls tolerierbar.

Für die andere Strecke auf der Bruderholzstrasse in Fahrtrichtung MuttENZ wären die Kriterien für einen solchen Pilotversuch ebenfalls nicht erfüllt. Dort mündet die Busspur parallel zum Normalstreifen in den kleineren, nur einspurig befahrbaren Kreisel vor dem MFP-Kreisel (Abzweiger Klosterfiechten). Diese Verkehrssituation beeinträchtigt den Verkehrsfluss praktisch nicht, wenn nur vereinzelt Linienbusse aus der Haltestellenbucht in den Kreisel einfahren und den Verkehr auf dem Normalstreifen dadurch aufhalten. Wenn nun aber auf dieser Busspur auch die Motorräder zugelassen wären, käme es zu erheblich mehr gefährlichen Situationen zwischen einfahrenden Nutzern des Normalstreifens und Nutzern der Busspur. Die Gefährdung würde dadurch noch besonders erhöht, dass zum einen die Aufmerksamkeit der in den Kreisel einfahrenden Nutzer des Normalstreifens nach links in den Kreisel hinein gerichtet ist, während rechts von ihnen gleichzeitig Motorradfahrende in den einspurigen Kreisel einfahren könnten. Dieser Konflikt zwischen Nutzern des Normalstreifens zum einen und Motorradfahrenden auf der Busspur zum anderen würde die Verkehrssicherheit erheblich

verschlechtern und gleichzeitig auch den Verkehrsfluss über diesen Kreisel massiv beeinträchtigen. Schliesslich hat es kurz vor diesem Kreisel auch eine Bushaltestelle. Die Ausfahrt der Linienbusse aus der Haltestelle würde durch den Motorradverkehr auf der Busspur behindert und es entstünde eine weitere Gefahrenquelle für Kollisionen auf der Busspur.

Aus verkehrspolizeilicher Sicht darf deshalb auf keiner der heute bestehenden Busspuren ein solcher Pilotversuch durchgeführt werden. Ein solcher Versuch wäre fatal für die Verkehrssicherheit und den Verkehrsfluss. Der Nutzen auf diesen beiden Strecken wird aus Sicht der Polizei ebenfalls angezweifelt, da dort nicht derart viele Motorräder und Roller verkehren, dass sich ein aufwändiger Versuch (schwierige Signalisation und Markierung) rechtfertigen würde. Ob ein solcher Pilotversuch allenfalls auf künftigen Busspuren, die vielleicht realisiert werden, in Frage käme, müsste dann konkret geprüft werden.

## **2.5 Abschliessende Beurteilung der Zulassung von Rollern und Motorrädern auf Busspuren im Kanton Basel-Landschaft**

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass durch die Zulassung von Motorrädern auf Busspuren die Verkehrssicherheit anderer Verkehrsteilnehmenden nicht tangiert, dass die Leistungsfähigkeit der Verkehrsknoten und somit der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt und dass die Priorisierung des öffentlichen Verkehrs nicht in Frage gestellt werden dürfen.

Im Kanton Basel-Landschaft wird der öffentliche Verkehr u. a. durch die Anordnung von separaten Busspuren gefördert. Die Bestrebungen gehen dahin, dass grosse Anreize geschaffen werden, um möglichst viele Personen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln transportieren zu können. Dies führt dazu, dass auf vielen Streckenabschnitten das Anlegen von separaten Busspuren geprüft und wenn möglich realisiert wird. Die generelle Zulassung von Rollern und Motorrädern würde diese Bestrebungen unterlaufen. Daher werden bis heute im Kanton Basel-Landschaft auf bestimmten, genau definierten Streckenabschnitten, lediglich Radfahrende auf Busspuren zugelassen.

### **3. Antrag**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat Nr. [2009-171](#) abzuschreiben.

Liestal, 24. August 2010

Im Namen des Regierungsrates:

der Präsident:

Krähenbühl

der Landschreiber:

Mundschin