

# Der Bus gewinnt und niemand verliert? Pilotversuch soll Klarheit schaffen

Bei den Haltestellen Ivoclar und Presta wird versuchsweise verhindert, dass Autos den Bus im Stau überholen.

David Sele

Pünktlichkeit ist für den öffentlichen Verkehr entscheidend. Wenn der Fahrplan nämlich nicht eingehalten werden kann, verpassen die ÖV-Nutzer möglicherweise den Anschluss zu anderen Verbindungen. Um die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs zu steigern, hat die Regierung 2023 daher ein Busbevorzugungskonzept präsentiert und das Amt für Tiefbau und Geoinformation (ATG) mit der Umsetzung der Massnahmen beauftragt. Seit Dienstag wird nun eine der im Konzept enthaltenen Sofortmassnahmen in einem Pilotversuch umgesetzt: Bushaltestellen ohne Überholmöglichkeit.

## Buschauffeure schalten Ampel nur bei Stau auf Rot

Konkret wurde bei den Bushaltestellen Presta in Eschen und Ivoclar in Schaan eine Ampel vor den dort befindlichen Busbuchten aufgestellt. Während des Pilotversuchs können die Buschauffeure dieses Lichtsignal selbstständig in Betrieb setzen, um zu verhindern, dass Autos am Bus vorbeifahren, während dieser in der Busbucht steht um Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen. Die Ampel sollen die Buschauffeure aber nur dann aktivieren, wenn

Stau herrscht. Das Ziel ist nämlich, dass der Bus seine Position in der Staukolonne nicht verliert, während er die Bushaltestelle bedient.

Somit wird in Verkehrszeiten ohne Stausituationen die Bushaltestelle normal, das heisst ohne Lichtsignal, bedient, sodass der haltende Bus vom motorisierten Individualverkehr überholt werden kann.

## Effektiv kein Zeitverlust für Individualverkehr

Gemäss Busbevorzugungskonzept wird so eine effektive Busbevorzugung erzielt, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer benachteiligt werden. Für Autofahrer entsteht bei Stausituationen, zum Beispiel in der Hauptverkehrszeit, nämlich effektiv kein Zeitverlust, wenn sie hinter dem Bus warten müssen. Grund für den Zeitverlust im Stau ist nämlich der Knotenpunkt, der den Verkehr zum Stocken bringt. Während des Wartens hinter dem Bus ergeben sich vor dem Bus einige Meter freie Fahrbahn. Sobald der Bus weiterfährt, schliesst die Kolonne aber im Nu wieder zum Stau auf. Je länger die Wartezeit hinter dem Bus, desto kürzer die Wartezeit am Knotenpunkt, so die Theorie.

Wie sich die Situation in der Praxis gestaltet, wird nun ge-



Wenn kein Stau herrscht, können Autos den wartenden Bus weiterhin überholen. Bild: Daniel Schwendener

testet. Der Pilotversuch dauert voraussichtlich bis Mitte April. Währenddessen werden die Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität gemessen und es wird auch ausgewertet, wie und wann die Buschauffeure das Lichtsignal in Betrieb set-

zen, wie aus einer Mitteilung der Regierung vom Mittwoch hervorgeht.

## Verschiedene Varianten für dauerhafte Lösung

Sollte sich zeigen, dass der Pilotversuch sich positiv auf

die Fahrplanstabilität auswirkt, könnte eine dauerhafte bauliche Realisierung erfolgen. «Es bestünde dann die Möglichkeit, Sensoren zu installieren, welche die Verkehrssituation erfassen und die Lichtsignalanlagen bei Stausituationen automatisch in

Betrieb setzen», schreibt die Regierung.

Bis wann eine definitive Umsetzung realisierbar ist, lasse sich zum jetzigen Zeitpunkt aber noch nicht sagen, erklärt Maximilian Rüdisser, Generalsekretär im Ministerium für Infrastruktur, auf Nachfrage. «Falls sich beispielsweise zeigt, dass die Busfahrerinnen und Busfahrer mit der selbstständigen Auslösung der Lichtsignalanlage gut zurechtkommen und diese zum richtigen Zeitpunkt auch einsetzen, dann wird die final implementierte Lösung eine andere sein als wenn man eben entsprechende Sensoren installieren muss, die eine allfällige Staubildung erkennen und dann die Ampelanlage automatisch in Betrieb setzen», so Rüdisser.

## Verlängerung des Pilotversuchs möglich

Es ist gemäss Rüdisser aber auch denkbar, dass der Pilotversuch verlängert und bis zur Realisierung einer definitiven Lösung beibehalten wird. Dies aber selbstredend nur, wenn ein positiver Effekt für die Fahrplanstabilität der Liemobil erzielt wird. Relevant sei auch, inwiefern die Lösung bei allen Verkehrsteilnehmenden auf Akzeptanz stösst.