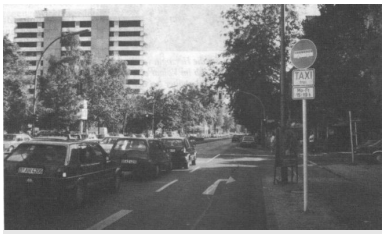
SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

Berliner Busspuren: Gut gemeint, aber ...

aus SIGNAL 06/1989 (Juli 1989), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10001151)

IGEB



In der Zehlendorfer Clayallee ist kürzlich zwischen der Riemeister- und der Scharfestraße in Fahrtrichtung Süden eine ca. 200 m lange Busspur angelegt worden. Gleichzeitig wurde die Schaltung der am Ende der Busspur befindlichen Fußgängerampel so verändert, daß in der Grünphase nur so viele Fahrzeuge durchfahren können, wie auch an der nächsten Kreuzung an der Berliner Straße in einer Grünphase passieren können, so daß die BVG-Busse theoretisch - zumindest vor der Berliner Straße - nicht mehr im täglichen Berufsverkehrsstau vor Zehlendorf-Mitte hängen bleiben dürften. Ob diese Minimallösung zur Busbeschleunigung ausreicht, wird erst die Praxis zeigen können. Neben dem Nachteil, daß die Busse nicht an der Haltestelle auf die Grünphase der Fußgängerampel warten, ist ein gravierender Fehler dieser Busspur schon jetzt deutlich: Durch den Abbiegepfeil auf der Fahrbahn ist es dem Autoverkehr gestattet, zur Einfahrt In die Scharfestraße die Busspur zu benutzen und damit die auf der Spur von der Haltestelle zur Ampel vorrückenden Busse zu behindern, da die abbiegenden Autos gegenüber den Radfahrern und Fußgängern warteplichtig sind. Darüber hinaus wird hier ein Präzedenzfall geschaffen: Denn wie will man den Autofahren beibringen, daß sie an anderer Stelle, auch wenn sie rechts abbiegen wollen, laut Straßenverkehrsordnung die Busspur nicht befahren und den Linienbusverkehr nicht behindern dürfen? (Foto: M. Horth)

Entsprechend der Koalitionsvereinbarung von SPD und AL soll das Busspur-Netz in Berlin erheblich vergrößert werden. Zu den kläglichen 8 Kilometern sollen ab Oktober 32 dazukommen. Später sollen es insgesamt 80 bis 100 km werden. Das Ziel ist richtig, doch die Art der jetzt geplanten Umsetzung ist falsch. Durch die Anlage der Busspuren auf den Parkstreifen werden aus Stadtstraßen fußgängerfeindliche und autofreundliche Rennstrecken, weil die Kapazität der Straßen und die Fahrgeschwindigkeit erheblich steigen werden. Deshalb fordert die IGEB, Busspuren in der Regel zulasten einer Fahrspur anzulegen.

Nun liegen die Busspurpläne der Verkehrsverwaltung also auf dem Tisch. Demnach sollen alle zum 1. Oktober geplanten Sonderfahrstreifen (s. Liste am ende des Artikels) als konventionelle Busspuren am rechten Fahrbahnrand geführt werden, die gleichzeitig auch von Taxis, Rettungsfahrzeugen, Telebussen und - probeweise für zunächst ein Jahr - von Radfahren benutzt werden können. Die Busspuren sollen werktags zwischen 6 und 9 Uhr sowie 14 und 19 Uhr befahrbar sein, in der Zeit dazwischen sollen sie als Ladezonen benutzt werden. Auf dem Kurfürstendamm und der Tauentzienstraße sollen die Busspuren dagegen von 10 bis 23 Uhr durchgehend für die BVG benutzbar sein. Zur Überwachung ist der Einsatz von 300 "Verkehrsberatern» vorgesehen, die im Rahmen eines Beschäftigungsprogramms des Senats für das Freihalten der Busspuren sorgen sollen. Ergänzt werden sollen die Busspuren durch Vorrangschaltungen an Ampelanlagen, durch einzelne Abbiegeverbote und durch Busschleusen, die den Bussen das Einfädeln vor den Pkw's in den Verkehr erleichtern sollen.

Die IGEB begrüßt ausdrücklich die Absicht des Senats, das Busspurnetz zu verlängern.

So erfreulich die Initiativen des neuen Senats zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs sind, wozu prinzipiell auch die Einrichtung der Busspuren zählt, so fällt doch das Bemühen auf, dem fließenden Autoverkehr an keiner Stelle weh zu tun: Nur ausnahmsweise werden Busspuren auf bisherigen Fahrspuren eingerichtet. In der Regel wird die Busspur auf dem bisherigen Parkstreifen angelegt. Dies wird zur Folge haben, daß nicht nur der öffentliche Verkehr, sondem der gesamte Verkehr deutlich beschleunigt wird. Aus Stadtstraßen werden dem Charakter nach autobahnähnliche Rennstrecken, die nur dem Durchgangsverkehr dienen. Die sogenannte stadträumliche Verträglichkeit von Straßen wird dadurch noch weiter eingeschränkt, in dem z.B. das Überqueren der Straßen für Fußgänger erschwert wird und die Gehwege wahrscheinlich noch häufiger zum Parken mißbraucht werden. Und wenn dies dann durch eine verstärkte polizeiliche Überwachung verhindert wird, werden die Anlieger und Gewerbetreibenden zahlreicher Straßen «Sturmlaufen» gegen die Busspuren. Außerdem wird die Forderung nach mehr Parkmöglichkeiten in den Wohnstraßen, nach Tiefgaragen, Parkhäusern usw. zunehmen.

An einem Beispiel aus Steglitz wird besonders deutlich, wie gro die Angst des

Verkehrssenators vor Maßnahmen gegen den fließenden Autoverkehr ist: Da eine Bussonderspur auf der parallel laufenden Siemensstraße dem Individualverkehr womöglich Nachteile gebracht hätte, wurde der Busverkehr in eine bisher völlig ruhige Wohnstraße die Stindestraße, verlegt!

Dies kann u.E. nicht das Ergebnis einer stadtverträglichen Verkehrspolitik sein, die den Autoverkehr nicht mehr als den Faktor begreift, nach dem sich alle anderen städtischen Belange zu richten haben. Im Sinne einer integrierten Verkehrsplanung, die den Verkehr neben anderen Aspekten des städtischen Lebens (·z.B. Wohnumfeldqualität) als einen gleichwertigen Faktor sieht, müssen auch Nachteile für den Individualverkehr in Kauf genommen werden. Umgekehrt könnten die Nachteile, die durch das Wegnehmen der Stellplätze entstehen, zu Widerstand führen, an dem so manche Busspur scheitert. Daß Senator Wagner das nicht will, ist sicher. Aber einigen Mitarbeitern in seiner Verwaltung sind solche Hintergedanken durchaus zuzutrauen

Zum Oktober vorgesehene Busspuren:

City-Bereich: Kurfürstendamm - Tauentzienstraße - Kleiststraße (Bismarckplatz bis Martin-Luther-Str. bzw. Keithstr. bis vor Rathenauplatz), Joachimstaler Straße (zwischen Ku'damm und Hardenbergplatz), Budapester Straße (zwischen Elefantentor und Hardenbergplatz).

Steglitz: Albrechtstraße - Leonorenstraße - Paul-Schneider-Straße, Königsberger Straße (zwischen Ostpreußendamm und Morgensternstr.). Außerdem Busführung von Albrechtstr. nur in Richtung Leonorenstr. über Stindestr. mit Sperrung für den Individualverkehr.

Charlottenburg: Lewishamstraße - Kaiser-Friedrich-Straße - Tegeler Weg, Spandauer Damm (zwischen Bolivarallee und Königin-Elisabeth-Straße).

Schöneberg: Hauptstraße (von Sponholzstraße bis Langenscheidtstraße, in der Gegenrichtung nur bis Innsbrucker Platz)

Reinickendorf: Ollenbauerstraße (von Humboldtstraße bis Kurt-Schumacher-Platz) und kurze Abschnitte des Kurt-Schumacher-Damms

Spandau: Pichelsdorfer Straße / Wilhelmstraße - Klosterstraße - Altstädter Ring, Charlottenstraße.

Tempelhof: Mariendorfer Damm (Friedenstraße bis Säntisstraße und Baldersheimer Weg bis Ankogelweg), Arnulfstraße.

Kurze Busspuren sind ferner vorgesehen in der Hermannstraße, Clayallee, Bundesallee, Rheinstraße, Potsdamer Straße (Tiergarten), Heerstraße und am Nollendorfplatz.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001151.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten