

## ■ Nahverkehr

## Busspuren auf dem Kurfürstendamm

aus SIGNAL 08/1989 (September 1989), Seite 8 (Artikel-Nr: 10001182)  
Fahrgastinitiative Berlin

Die FAHRGASTINITIATIVE BERLIN ist sehr erfreut, daß der Senat das von uns in Zusammenarbeit mit dem VCD und der AL Charlottenburg erarbeitete Konzept für die Ku'damm-Busspur auf der mittleren der drei Fahrspuren übernommen hat.

Von einem Schritt in Richtung ökologischer Stadtbau kann aber nur dann gesprochen werden, wenn neben dem öffentlichen Verkehr auch der Fahrradverkehr gefördert wird. Dies ist der Grund, warum wir nicht für eine Busspur auf der linken Fahrspur eintreten, obwohl dies die beste Lösung für den Busverkehr wäre. Dann müßte aber der Radverkehr auf der Autofahrspur abgewickelt werden. Die Busspur auf der mittleren Spur bietet dagegen die Möglichkeit, den Radverkehr mit einzubeziehen. Die beste Lösung wäre eine mindestens 4,5 m breite gemeinsame Bus- und Radspur. Dies ist aber aufgrund der Gesamtfahrbahnbreite von 9,0 m nicht möglich.

Das Konzept der Fahrgastinitiative Berlin und des VCD sieht deshalb eine Mischnutzung der rechten und mittleren Fahrspur vor. Auf der Gesamtbreite dieser beiden Spuren von 6,0 m muß der Fahrrad-, Bus-, Taxi- und Lieferverkehr abgewickelt werden. Radfahrer müssen zu haltenden Fahrzeugen einen Sicherheitsabstand von mindestens 1,0 m halten können und dürfen nur mit Sicherheitsabstand überholt werden. Das bedeutet, daß bei besetzter rechter Spur Radfahrer und Busse in der Busspur hintereinander fahren müssen. Um die Behinderung des Busverkehrs in Grenzen zu halten, muß die Möglichkeit bestehen, daß Radfahrer abschnittsweise in der rechten Spur (Mehrzweckspur) fahren können. Das ist dann gegeben, wenn die rechte Spur nur für den gewerblichen Lieferverkehr und Taxen zum Halten offen steht.

Der Erfolg dieses Konzeptes hängt von einigen Bedingungen ab, die unbedingt beachtet werden müssen: - Die rechte Spur muß von Falschparkern durch Umsetzen der Fahrzeuge freigehalten werden. Sollte dies aus juristischen Gründen nicht möglich sein, müssen beide Spuren zusammengefaßt als Busspur mit den Ausnahmen für Rad-, Taxi- und gewerblichen Lieferverkehr ausgewiesen werden.

Die Busspur muß vor den Kreuzungen mit Gummischwellen vor dem Befahren durch Rechtsabbieger geschützt werden. Hinter den Kreuzungen müssen Verkehrsinseln angelegt werden, die das unberechtigte Einfahren in die Busspur verhindern. Auch wenn diese Maßnahmen zum 01.10.89 nicht mehr möglich sind, muß ein entsprechendes Nachrüsten vorgesehen werden.

Tempo 30 muß für alle Verkehrsteilnehmer gelten. Dies ist für die Sicherheit von Radfahrern und Fußgängern beim Überqueren der Fahrbahn unerläßlich. Der Zeitverlust beim Busverkehr ist gegenüber Tempo 50 minimal. Der Fahrkomfort steigt durch das gleichmäßigere Fahren sogar an. Entscheidend für die Reisegeschwindigkeit sind die Aufenthaltszeiten im Stau (entfallen durch die Busspur), an Ampeln (Reduzierung durch auf den Busverkehr abgestimmte Ampelschaltungen möglich) und an Haltestellen (Reduzierung durch vernünftige Einstiegsregelung möglich).

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001182>.

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