

■ Berlin

Programm zur ÖPNV-Offensive: Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs

aus SIGNAL 01-02/2001 (März 2001), Seite 16-17 (Artikel-Nr: 10001989)
Senatsentwicklung für Stadtentwicklung

Der Senat hat auf Vorlage des Senators für Stadtentwicklung, Peter Strieder, einen Bericht über die Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs und über den Stopp des Fahrgasrrückgangs bei BVG und S-Bahn beschlossen; so nachzulesen im Landespressedienst vom 16. Januar 2001.

Durch intelligente, konzentrierte und vor allem an den Mobilitätsbedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger orientierte Maßnahmen soll die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin spürbar gesteigert werden. Jährlich werden im Berliner Nahverkehr mehr als 1,1 Milliarden Fahrgäste befördert. Aufgrund der Bevölkerungswanderungen in das Umland und des Ausbaus der Regionalbahn- und S-Bahn-Netze sind die Verkehrsströme bei den Schienenverkehrsangeboten kontinuierlich angestiegen. Seit 1998 gibt es auch wieder einen positiven Anstieg der Fahrgastzahlen bei der BVG, die im vergangenen Jahr knapp 800 Millionen Fahrgäste befördert hat. Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage stellt sich folgendermaßen dar (siehe unten).

Ein attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist unabdingbar für eine lebenswerte Stadt und ein wichtiger Standortfaktor für Berlin. Ein dichtes, schnelles und verknüpftes Angebot ist ebenso wichtig wie eine gute Erschließung der Berliner Quartiere.

So, wie sich die Behandlung der Fahrgäste von Beförderungsfällen zu Kundinnen und Kunden gewandelt hat, sind Bahnhöfe und Haltestellen nicht allein Verkehrsanlagen, sondern ebenfalls Aufenthalts- und Kommunikationspunkte in den öffentlichen Räumen der Stadt und machen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ein Teil von Urbanität am Tag und auch nachts aus.

Neben dem kontinuierlichen Ausbau der Netze setzt das neue Programm der ÖPNV-Offensive vorrangig auf die Strategien:

- Verbesserung der Umsteigebeziehungen und Anschlußsicherungen,
- Erschließung einzelner Stadtteile,
- Beschleunigung von Bussen.

Die Reisegeschwindigkeit beim Bus (Buslinien im Tagesverkehr ohne Expreßbuslinien) soll mittels Beschleunigung von gegenwärtig 18,7 km/h auf etwa 20,5 km/h gesteigert werden.

Im März wird die Buslinie 101 als erste Linie mit einer Lichtsignalanlagen(Ampel)-Beeinflussung verkehren können. Dabei fordert sich der Bus automatisch über Funk direkt am Knotenpunktgerät die benötigte Freigabezeit für seine Fahrtrichtung an. Es folgen drei weitere Buslinien im ersten Halbjahr und bis zu 20 Buslinien im zweiten Halbjahr



Nach Intervention der IGEB wurde die Straßenbahn-Haltestelle am U-Bahnhof Rosenthaler Platz näher an den U-Bahn-Eingang herangelegt. (Foto: Alexander Frenzel, Februar 2001)

Verkehrsmittel	1995	1996	1997	1998	1999	2000*
BVG	872	807	789	781	787	799
S-Bahn	245	264	264	270	280	291
Regionalverkehr Berlin/Brandenburg	29	30	32	35	40	42
Summe	1146	1101	1085	1086	1107	1132

*Schätzung der Verkehrsunternehmen
Fahrgäste im Berliner Nahverkehr in Millionen

Es wird eine Einsparung von sieben Bussen auf den ersten beschleunigten acht Buslinien erwartet. Die Investitionskosten belaufen sich auf einmalig ca. 11 Millionen DM, die jährlichen Einsparungen auf 1,5 Millionen DM.

Auf ca. 246 Kilometer Streckenlänge (acht Buslinien + 29 Kilometer Streckenuntersuchung) sollen folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Etwa 80 Lichtsignalanlagen (LSA) werden mit den ersten acht Buslinien mit Anforderungstechnik ausgestattet. Dabei entstehen unter anderem vier LSA mit Busschleusen und außerdem werden Lückenampeln zur Busbeschleunigung installiert. Außerdem sind weitere straßenverkehrsbehördliche Maßnahmen geplant (unter anderem erweitertes Halteverbot im Stauraum, veränderte Stauraumaufteilung/-markierung).

Mit den im Jahr 2000 eingerichteten fünf neuen Strecken verfügt Berlin zur Zeit über 98,3 Kilometer Busspuren. Folgende weitere Busspuren werden im Jahr 2001 umgesetzt:

- Alt-Blankenburg von Beginn Mittelstreifen bis Priesterstege, ca. 250 Meter;
Blumberger Damm (Nord) im Stauraum vor Landsberger Allee, ca. 50 Meter;
Klingelhöferstraße von Lützowufer bis Tiergartenstraße (kurz vor der Anordnung), 430 Meter;
Malteserstraße im Stauraum vor Paul-Schneider-Straße (Anordnung vom 6. Juli 1998, Bezirk hat Einwände), 80 Meter;
Markgrafendamm von Persiusstraße bis Bahnbrücken (als Bus-Lkw-Spur), 210 Meter;
Potsdamer Straße zwischen Entlastungsstraße/Eichbornstraße und Stresemannstraße/Ebertstraße (beidseitig), 500 Meter;
Potsdamer Straße von Pallas-/Goebenstraße bis Grunewald-/Langenscheidtstraße (modifizierte Anordnung vom 7. September 2000 bzw. 18. Oktober 2000), 800 Meter;
Rheinstraße von Schmargendorfer Straße bis Kaisereiche (kurz vor der Anordnung), 275 Meter;
Romain-Rolland-Straße von Wischbergweg bis Straße 46, ca. 300 Meter;
Turmstraße (West) vor Lübecker Straße, 50 Meter.

Beschleunigung von Straßenbahnen

Zur Zeit fahren die Straßenbahnlinien 1, 6, 8, 18 mit verkürzten Reisezeiten, die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf den beschleunigten Strecken beträgt etwa 21,5 km/h. 100 Lichtsignalanlagen wurden dazu bisher mit Einrichtungen für die Beeinflussung durch die Straßenbahn Vorrangschaltung) ausgestattet. Die Linie 6 konnte somit um 6 Minuten je Richtung beschleunigt werden, die Linie 1 um 3 Minuten und die Linie 8 um 5 Minuten. Bei gleichbleibender Zugfolge konnten somit vier Straßenbahnzüge eingespart werden. Die Investitionen betragen hierfür 23,8 Millionen DM.

Anfang 2001 werden die Linien 2, 3 und 4 folgen mit der Einsparung von zwei Zügen. Außerdem wird versucht, durch Nachjustierung der LSA auf der Linie 6 ein drittes Fahrzeug einzusparen. Ende 2001 sollen alle Linien(-abschnitte) mit insgesamt etwa 200 Lichtsignalanlagen außerhalb des Zentrumsbereiche beschleunigt verkehren können. Die Einsparungskosten für Personal und Fahrzeuge werden nach

Umsetzung des gesamten Straßenbahnbeschleunigungsprogramms mit etwa 5,9 Millionen DM jährlich prognostiziert. Die gesamten Investitionskosten für die Umsetzung belaufen sich auf 81 Millionen DM.

- Verstärkung eines fahrgastorientierten Personaleinsatzes und des Services, sicherheitssteigernde Maßnahmen, umfassende und verständliche Fahrgastinformationen, Erhöhung von Radabstellanlagen.

Damit sich in Berlin mehr bewegen kann, der öffentliche Nahverkehr seine urbane Bedeutung stärkt und als positives Markenzeichen für Berlin wirbt, sind nun vor allem auch die in Berlin tätigen Verkehrsunternehmen und der Verkehrsverbund gefragt, ein kundenorientiertes und marktgerechtes Handeln umzusetzen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001989>.

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