

■ Nahverkehr

Realisierungsstand des Busspurnetzes in Berlin

aus SIGNAL 04-05/1998 (Juni 1998), Seite 6-7 (Artikel-Nr: 10003761)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Entgegen allen Absichtserklärungen stagniert inzwischen der Ausbau des Busspurnetzes in Berlin, das gleich wohl jeder regelmäßige Busbenutzer viele Strecken benennen könnte, auf denen die Busse stecken bleiben. Die nunmehr vom Senat beabsichtigte Strategie, Beschleunigungsmaßnahmen linienbezogen durchzuführen, ist nicht mehr als ein Ablenkungsmanöver.

Während alle anderen Straßenverkehrsteilnehmer keine direkten Bau- und Unterhaltskosten tragen müssen, soll die BVG zukünftig für die Herrichtung von Busspuren und Lichtsignalanlagen bezahlen. Und da die BVG bekanntlich pleite ist, wird die ÖPNV-Beschleunigung auch weiterhin auf punktuelle Maßnahmen beschränkt bleiben und meist im Sande verlaufen...

Die PDS-Abgeordnete Jutta Matuschek stellte zu diesem Thema eine Kleine Anfrage, die wir nachfolgend in Auszügen wiedergeben. Die Antworten dazu gab Verkehrssenator Jürgen Klemann.

- Wieviel km Busspur gibt es in Berlin seit 1992?

Ende 1992 ca. 36 km Länge,
Ende 1993 ca. 52 km Länge,
Ende 1994 ca. 64 km Länge,
Ende 1995 ca. 88 km Länge,
Ende 1996 ca. 93 km Länge,
Ende 1997 ca. 92 km Länge.

Der nur noch leichte Anstieg der Busspurkilometer von Ende 1995 bis Ende 1996 bzw. der Rückgang um einen Kilometer von Ende 1996 bis Ende 1997 resultiert aus der Tatsache, daß in den vergangenen Jahren nicht nur Busspuren hinzugekommen sind, sondern auch einzelne Abschnitte wieder aufgegeben wurde. Gründe hierfür waren u.a. die Inbetriebnahme von Straßenbahnabschnitten, die den Bus ersetzen, die Aufgabe zeitlich befristeter, beu- stellenbedingter Busspuren und die Änderung von Buslinien, die einige Busspuren überflüssig machten.

Wie ist der Realisierungsstand bei der Erweiterung des Busspurnetzes auf der Basis des 3-Stufen-Planes der BVG vom Mai 1996?

Das ... Positionspapier der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) wird von der BVG selbst als überholt angesehen und deshalb nicht weiter verfolgt. Zur Busbeschleunigung setzt die BVG in Absprache mit der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr gegenwärtig und zukünftig folgende Maßnahmen ein: Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen, Verlegung von Haltestellen, Erweiterung des Busspurnetzes um verkehrlich sinnvolle Abschnitte.

Wieviel Buslinien werden vollständig durch Busspuren geführt?

Keine. Eine Linienführung der Busse auf einer separaten Spur ist nur in staugefährdeten Streckenabschnitten sinnvoll. Auf der gesamten Länge befährt keine einzige Buslinie in Berlin ausschließlich stau gefährdete Straßenabschnitte.

Hat sich das im Abgeordnetenhaus 1995 beschlossene Beschleunigungskonzept für den Omnibusverkehr positiv ausgewirkt, wenn ja, in welcher Weise, wenn nein, warum nicht?

Ein vom Abgeordnetenhaus im Jahr 1995 beschlossenes Beschleunigungskonzept gibt es nicht. Dem Hauptausschluß wurde mit Schreiben vom 15. März 1995 ein Sachstandsbericht unterbreitet, der sich auf das vom Senat im Juni 1992 beschlossene Beschleunigungskonzept für Autobus und Straßenbahn in Berlin bezog. Durch die Umsetzung dieses Konzeptes hat es u.a. bei den Busspuren die vorgenannte Entwicklung gegeben. Nach Angaben der BVG konnten u.a. mit diesen Maßnahmen Anfang 1997 jährliche Betriebskosteneinsparungen von ca. 9,21 Mio. DM erzielt werden.

Welche Strategie verfolgt der Senat in Zusammenarbeit mit der BVG nunmehr, um den Linienbusverkehr zu beschleunigen?

Welche betriebswirtschaftlichen Effekte werden durch den Senat und die BVG bei einem linienbezogenen Beschleunigungskonzept für den Busverkehr gesehen?

Zielsetzung des Senats ist es, gemeinsam mit der BVG das vom Verkehrsunternehmen entwickelte Konzept einer linienbezogenen Beschleunigung ausgewählter Buslinien sukzessive abzarbeiten und hierfür eine ähnliche Vereinbarung wie bei der Straßenbahn abzuschließen. Die linienbezogene Beschleunigung soll zu einer Reduzierung des Aufwandes bei Beibehaltung des Leistungsangebotes führen. Der Umfang der betriebswirtschaftlichen Effekte hängt von der Gesamtheit der zu realisierenden Beschleunigungsmaßnahmen ab und muß im einzelnen ermittelt werden.

Welche Investitionskosten werden zur Beschleunigung des Busverkehrs 1998 und 1999 eingeplant?

Zur Höhe der Ansätze der Investitionen für die Busbeschleunigung in den Jahren 1998 und 1999 können noch keine abschließenden Angaben gemacht werden, da hierüber noch Gespräche mit der BVG geführt werden.

Welche Vorstellungen hinsichtlich der Beibehaltung und des Ausbaus von Busspuren hat der Senat für die Zeit nach 1999?

Auch nach 1999 wird die Förderung des ÖPNV hohe Priorität haben. Die Anlage von Busspuren wird im Rahmen der verkehrlichen Möglichkeiten weiterhin vorgenommen. Der Schwerpunkt der Busbeschleunigung wird dabei bei der technischen Beeinflussung der Lichtsignalanlagen (LSA) durch den Busverkehr liegen. Voraussetzung dafür ist die Einführung eines rechnergestützten Betriebsleitsystems, die Anbindung der Busse sowie die technische Ausrüstung der LSA.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003761>.

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