

■ Stadtverkehr

BVG-Busse erstmals langsamer als zu Beginn des Beschleunigungsprogramms

aus SIGNAL 03/2015 (Juli 2015), Seite 19 (Artikel-Nr: 10003822)
 BUND Berlin

Die Metrobuslinien innerhalb des S-Bahn-Rings sind im ersten Quartal 2015 langsamer unterwegs als vor Beginn des Bus-Beschleunigungsprogramms im Jahr 2006.

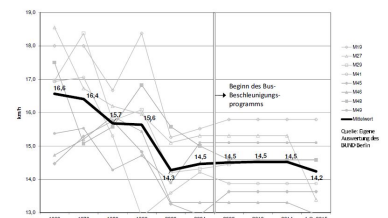
Die fahrplanmäßige Durchschnittsgeschwindigkeit werktagnachmittags liegt bei nur noch 14,2 km/h. Dies ergab eine aktuelle Fahrplanauswertung durch den BUND. Die Busse sind damit auch so langsam wie noch nie seit 1960.

Ein Grund für die Verschlechterung sind Dauerbaustellen auf den Linien M 27 und M 46, die über Monate zu Fahrzeitverlängerungen führen. Die Belange des öffentlichen Verkehrs finden bei der Planung von Baustellen kaum Berücksichtigung. Häufig wird bei einer Baustelle zuerst die Busspur aufgehoben. Stattdessen muss die Auswirkung von Baustellen gerade auf stark frequentierte Buslinien minimiert werden. Die Bauzeiten von Baustellen müssen verkürzt werden, zum Beispiel durch Ausweitung der täglichen Bauzeiten. Durch temporäre Einbahnstraßenregelungen könnten Sonderbusspuren ausgewiesen werden.

Das Busbeschleunigungsprogramm verfehlt weiterhin seine Wirkung. Dies macht den öffentlichen Verkehr unattraktiv und kostet Berlin bares Geld, da die BVG für jede Betriebsminute der Busse ein Entgelt in Rechnung stellt. So zahlt die Stadt zu viel Geld für zu wenig Qualität.

Der richtigen Problemanalyse im Nahverkehrsplan 2014-2018 müssen endlich Taten folgen. Die Einwohnerzahl Berlins wird weiter zunehmen und der Mehrverkehr kann stadtverträglich nur mit Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr abgewickelt werden. Mit dem jetzigen, ineffizienten Zustand wird die BVG das nicht leisten und die Stadt es nicht bezahlen können.

Der BUND fordert eine konsequente Priorisierung des Bus- und Straßenbahnverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Dies beinhaltet - die Festschreibung eines verbindlichen Zielwerts für die Beschleunigung im Nahverkehrsplan, durchgehende ÖPNV-Spuren oder Umweltpuren, die an allen Wochentagen gelten, Überwachung der ÖPNV-Spuren und Haltestellen zur Reduzierung des Missbrauchs durch Falschparker, ein Programm für Ampelanlagen, welches den ÖPNV tatsächlich priorisiert, Fahrkartenautomaten an wichtigen Haltestellen, um die Zahl der Barzahler zu reduzieren - wie es in vielen deutschen Großstädten üblich ist, Legalisierung des Einstiegs an allen Türen - bei der Straßenbahn selbstverständlich - auch bei Bussen.



Beförderungsgeschwindigkeit der Berliner Metrobusse innerhalb des S-Bahn-Rings, 1960 bis 1. Quartal 2015 (Grafik: BUND)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003822>.

