

Standpunkt

Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Die Attraktivität des ÖPNV wird wesentlich durch die Reisegeschwindigkeit bestimmt. Um diese zu erhöhen, führen viele Städte Beschleunigungsmaßnahmen für Busse und Straßenbahnen durch. Durch die Beschleunigung werden weitere positive Effekte für den ÖPNV erzielt, wie z.B. Gewinnung von Fahrgästen, Senkung der Betriebskosten und Entlastung der Umwelt. Allerdings führt die Beschleunigung des ÖPNV meist zu Zielkonflikten mit anderen Verkehrsarten und dort wiederum zu negativen Effekten.

Formen der ÖPNV-Beschleunigung

Zur ÖPNV-Beschleunigung werden betriebliche, bauliche und technische Maßnahmen eingesetzt. Betriebliche Maßnahmen zielen auf die Optimierung der Netz-, Linien-, und Fahrplangestaltung sowie auf Verbesserungen bei der Fahrgastabfertigung (z.B. breite Türen zum schnelleren Einstieg).

Bauliche Maßnahmen betreffen vor allem den Umbau von Haltestellen und die Anlage von Busfahrstreifen. Letztgenannte lassen sich linienhaft über ganze Straßenzüge oder punktuell vor Knotenpunkten realisieren.

Technische Maßnahmen ermöglichen Bussen und Straßenbahnen an signalgeregelten Knotenpunkten das LSA-Steuerungsprogramm derart zu beeinflussen, dass sie über mehrere Knotenpunkte hinweg gegenüber anderen Verkehrsteilnehmergruppen bevorrechtigte Freigabezeiten erhalten und ohne große Verlustzeiten den Knotenpunkt passieren können. Am wirkungsvollsten lässt sich die LSA-Bevorrechtigung durchführen, wenn zumindest vor dem Knotenpunkt eigene Busspuren vorhanden sind.

Funktionsweise der LSA-Bevorrechtigung

Herannahende Busse und Straßenbahnen werden bereits mehrere hundert Meter vor dem Knotenpunkt über verschiedene technische Einrichtungen (z.B. Infrarot-Bake oder Funk) erfasst. Damit „meldet“ sich das ÖPNV-Fahrzeug an der nächsten LSA an. An dieser erhält es für ein

sofortiges Passieren eine vorgezogene Grünphase, wobei die Grünphasen der übrigen Verkehrsströme zeitlich vorausschauend angepasst werden. Sofort nach Passieren des Knotenpunktes erfolgt die „Abmeldung“ aus dem System, so dass schnellstmöglich wieder die reguläre Signalsteuerung eintritt.

Empfehlungen des ADAC

Der ADAC begrüßt prinzipiell die Beschleunigung des ÖPNV und die damit einhergehende Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, der als wichtiger Baustein eines nachhaltigen Stadtverkehrs dient. Straßenbahnbeschleunigungen sind grundsätzlich zu befürworten, da nur schnelle Linien eine kostengünstige Alternative zu U-Bahnen darstellen. Buslinien sollten dagegen nur dann beschleunigt werden, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind. Dies sind insbesondere hohe Fahrgastzahlen und eine enge Taktfolge im Busverkehr. Mit der LSA-Steuerung sollte ein optimaler Verkehrsablauf für alle Verkehrsarten angestrebt werden. Infolge wachsender Verkehrsströme nimmt der Optimierungsspielraum ab. Die Bevorrechtigung von ÖPNV-Fahrzeugen führt deshalb in den meisten Fällen zu Zielkonflikten mit anderen Verkehrsarten. Nachteilig aus Sicht des MIV ist, dass Grüne Wellen unterbrochen werden und sich die Wartezeiten für Fahrzeuge aus den Nebenrichtungen verlängern. Auch im Fußgänger- und Radverkehr der Nebenrichtung kann eine Priorisierung des ÖPNV zu längeren Wartezeiten führen. Eine Abwägung aller Belange ist aus Sicht des ADAC deshalb unverzichtbar.