

FAHR-GÄSTE

In Bussen und Bahnen haben Sie Ihren Chauffeur mitgemietet. Er nimmt Ihnen viel Arbeit ab. Das Fahren. Die Wahl des Weges. Die Wartung und Pflege des Fahrzeuges. Die Sorge für Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit. Bei jedem Wetter. Zu jeder Jahreszeit. Und gar nicht so teuer. Es ist nicht Ihr Nachteil, wenn Sie das platzsparendste und für größere Entfernungen umweltfreundlichste Verkehrsmittel wählen. Im Planerjargon: „Öffentlicher Personennahverkehr“, „ÖPNV“.



Allmählich kommt die Renaissance von Bussen und Bahnen in Schwung. Auch der öffentliche Verkehr ist im Wandel. Wir haben seine Potentiale erkannt. Auch wenn es heute noch in vielen Städten keineswegs so rosig aussieht.

ÖPNV – Potentiale schlecht genutzt

Wer mit Bus und Bahn fährt, muß oft zu große Umwege machen. Weil das Netz nicht dicht genug ist. Die Wartezeiten sind zu lang. Und unangenehm, weil die Haltestellen wenig einladend sind. Oder am falschen Platz. Oder schwer zugänglich. Manchmal kann man sich nicht mal auf die Fahrpläne verlassen. Und oft sind sie nicht aufeinander abgestimmt. Die Tarife sind zu kompliziert.

Und dann dauert die Fahrt zu lang. Weil die Straßenbahn an der Ampel zu lange halten muß. Weil der Bus im Stau steckenbleibt. Manchmal ist auch nur der Ruf schlecht. Immerhin sind 63% aller Haushalte im Bundesgebiet nur 5 Minuten von der nächsten Haltestelle entfernt. Und 32% haben mindestens alle 10 Minuten einen Anschluß. Und viele Bürger wissen das gar nicht.

All das darf nicht so bleiben. Denn die Städte und Gemeinden haben alle Hebel in der Hand. Sie können. Wenn sie wollen.

Hebel Reisezeit

Erstens: Freie Fahrt, ohne Störungen. Auf einer eigenen Spur für Bus und Bahn. Keine Behinderungen mehr durch Auto-schlangen und Linksabbieger. Oft können diese Spuren von Fußgängern oder Radfahrern mitbenutzt werden. Und gestalterisch eingebunden werden. Und die Wartezeiten im Verkehr kann man noch weiter

abbauen. Entsprechende Ampelsteuerung sorgt für Vorfahrt für Bus und Bahn. Entweder automatisch. Oder durch Funkanforderung vom Fahrer. Jedenfalls über ein intelligentes Steuerungsprogramm. Mit Linksabbiegevorlauf. Technisch durch-dacht.

Noch einfacher: das Überholverbot an der Haltestelle. Baulich unterstützt durch Ein-spurigkeit. Wenn Stau unvermeidlich ist, dann lieber hinter dem Bus, nicht davor. Bevor der nächste Bus kommt, hat übrigens auch der Linksabbieger eine Lücke gefunden. So werden Bus und Bahn nicht nur schneller, sondern auch zuverlässiger und pünktlicher.

Aber die Reisezeit ist nicht nur die Fahrzeit. Sondern auch die Wartezeit und der Weg zur Haltestelle. Also: dichte Netze schaffen. Mit sinnvollen Umsteigemöglichkeiten. Und nicht alle auf das Zentrum gerichtet, das insgesamt im Verkehr erstickt. Sondern auch dezentrale Linienführung. Mit hohen Busfolgen. Kleine Einheiten können öfter fahren. Es muß nicht immer der große Stadtbahnwagen oder der Gliederbus sein. Kleine Einheiten passen besser zwischen die dichte Bebauung. Und Haltestellen inmitten der Quartiere sind besser zugänglich, als am Rand.

Hebel Komfort

Die Reisezeit zu verkürzen ist wichtig. Genauso wichtig ist es, die Reisezeit angenehm zu machen.

Das fängt mit dem Weg zur Haltestelle an. Am besten über fußgängerfreundliche Straßen, z.B. Verkehrsberuhigte Bereiche. Auch das Fahrrad ist ein wichtiger Zubringer, zumal für längere Strecken, etwa im S-Bahn-Bereich. Für Räder werden Abstellmöglichkeiten gebraucht. Und die Haltestelle in angenehmer Umge-

bung! Neben interessanten Läden oder auch auf einer Bank unter Bäumen kann man gern fünf oder auch zehn Minuten Pause machen. Auf einem windigen, öden Asphaltplatz ist es nur Wartezeit, verlorene Zeit. Sitzmöglichkeiten und Witterungsschutz können städtebaulich integriert werden: Kein Container vom Fließband.



Verkehrsmittel	zu Fuß	Fahrrad
angenommene Geschwindigkeit	5 km/h	20 km/h
zumutbare Zeit	10 min	10 min
größtmögliche Entfernung	0,8 km	3,2 km
Einzugsgebiet	2 km ²	32 km ²

Zugang:

Das Fahrrad macht den Einzugsbereich einer Haltestelle fünfzehnmal größer. Theoretisch. Praktisch nur, wenn das umgebende Straßennetz fußgänger- und fahrradfreundlich ist.

wie zufällig am Straßenrand gelandet. Sondern eine Nische in der Arkade, ein Pavillon, der eine Platzbegrenzung betont, ein Vordach, das aus der Architektur entwickelt ist.

Komfort heißt auch Sitzplätze: Nicht zu hohe, und vor allem gleichmäßige Geschwindigkeiten. Komfort heißt aber auch einfache Fahrpläne, einfache Tarife. Nicht 20 verschiedene Fahrscheine von vier Gesellschaften. Was man nicht versteht, das meidet man. Dann lieber etwas weniger „Gerechtigkeit“.

Hebel Gesamtverkehrsplanung

Ein gutes öffentliches Verkehrssystem ist kein Selbstzweck. Es nutzt allen. Ohne



Eigener Gleiskörper:

Wichtig. Aber auch eigene Gleiskörper müssen überquerbar sein. Müssen in das Bild der Straße passen. Schotter und Leitplanken passen selten. Wichtiger ist Vorrang an der Ampel. Denn es kommt nicht auf die Spitzengeschwindigkeit an.

ÖPNV würden die Städte im Autostau erstickten. Aber ein verbesserter Busdienst allein bewegt niemanden zum Umsteigen, wenn gleichzeitig parallel eine Autostraße verbreitert wird. Also: gleichzeitig den Autoverkehr einschränken. Busse und Bahnen müssen endlich auch grüne Welle bekommen. Auch wenn die grüne Welle für Autos dann etwas weniger gut funktioniert. Oder beim Parken: Nicht umsonst haben die Städte die größten Zuwächse im ÖPNV, die gleichzeitig drastisch das Parken einschränken. Gleichzeitig müssen Fußgänger- und Radverkehr verbessert werden. Besonders im Umfeld der Haltestellen. Denn zu jeder Bus- und Bahnfahrt gehört der Weg zur Haltestelle.

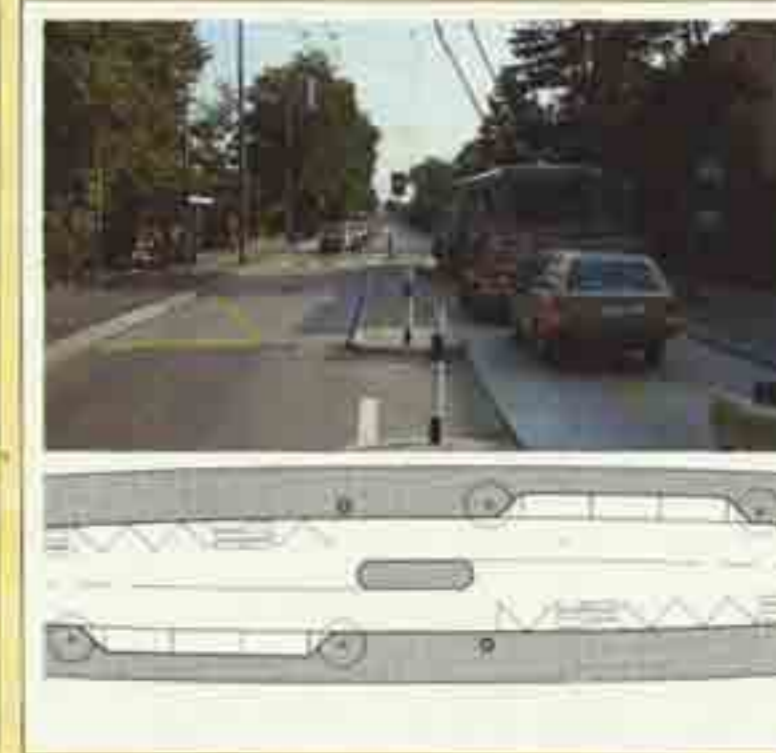
All das kostet Geld. Entfernung ist immer teuer. Aber sie kann wirtschaftlich sein. Mit mittleren ÖPNV-Systemen. Es muß nicht gleich eine U-Bahn sein, 200 Mio. DM pro km. Intelligenz statt Größe.



Mischung:

Busse und Bahnen vertragen sich mit Fußgängern und Radfahrern. Auf der gleichen Fläche. In Fußgängerzonen, in Verkehrsberuhigten Bereichen, auf gemischten Bus- und Radspuren. Nur zu viele Autos sind unverträglich.

Durch Vorrang an Ampeln (programmiert oder Funkanforderung) kann 25% der Fahrzeit eingespart werden. Das bedeutet auch ein Viertel weniger Personal- und Betriebskosten. Oder ein Viertel mehr Busse pro Stunde. Auf Vorteile, die nichts anderes verlangen als intelligente Organisation, sollte man nicht verzichten.



Keine Haltebuchten mehr:

Halt auf der Fahrbahn. So, daß Überholen unmöglich ist. Wenn der Bus aus der Gegenrichtung nicht gleichzeitig kommt, reicht eine einspurige Engstelle. Dann muß auch der Gegenverkehr warten. Bei zwei Spuren empfiehlt sich eine Mittelinsel. Damit Fahrgäste gefahrlos queren können. Damit der Bus nach dem Halt freie Fahrt hat. Damit mehr Platz für den Wartebereich bleibt. Das Beispiel zeigt: Bei guter Gestaltung ist eine Haltestelle eine Bereicherung für jede Straße.