

Tempo 30: Linienbusse im Stadtverkehr

Welche Folgen für den Verlauf von Linienbusfahrten im Stadtverkehr hat die Einführung von Tempo 30? Dies ist eine der Fragen, die im Mittelpunkt einer Untersuchung der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) stehen. Außerdem sollen neue Erkenntnisse über die Wechselwirkungen von Reisezeitkomponenten und Haltestellentypen gefunden werden. Die Veröffentlichung „Linienbusse im Stadtverkehr“ ist in der Reihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen“ erschienen und kann beim Bremerhavener Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH, bezogen werden.



Halt auf Längsparkstreifen. Haltestelle Grillostraße, Linie 380, Gelsenkirchen

Problemstellung

Forschungen über Aspekte des Stadtverkehrs zeigen übereinstimmend, daß vielfältige Wirkungszusammenhänge und nicht isolierte Phänomene für den Verkehrsablauf entscheidend sind.

Ziel des Vorhabens war es daher, Erkenntnisse über das Zusammenwirken von Reisezeitkomponenten, Fahrgastwechsel, betriebsinternen Faktoren, externen Einflüssen und verschiedenen Haltestellenformen bei der Haltestellenbedienung von

Bussen für ganze Linienwege zu gewinnen.

Untersuchungsmethode

Ein vormals entwickeltes Hochrechnungsverfahren auf der Grundlage echter Fahrtverläufe durch Tempo-30-Gebiete wurde durch einen Vergleich real gemessener Vor- und Nachher-Fahrten mit dem Ziel abgesicherter Vergleiche und Bewertungen zu Tempo-30-Maßnahmen unterschiedlicher Intensität überprüft.

1994 bisher erschienen:

1/94 EPS-Hartschaum als Baustoff für Straßen

2/94 Öffentlichkeitsarbeit für die Erste Hilfe

3/94 Lernklima und Lernerfolg in Fahrschulen

4/94 Rettungsdienst-Effektivität bei Traumapatienten

5/94 Geophysikalische Erfassung von Altlasten im Straßenbau

6/94 Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 1993

7/94 Tempo 30: Linienbusse im Stadtverkehr

Ergebnisse

Die Hypothese, daß Tempo 30 den Linienbetrieb von Bussen im Stadtverkehr (über-)proportional behindert, muß im Hinblick auf die Fahrzeitverluste abgelehnt werden. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen von hoher Intensität verlangsamen zwar den Fahrtverlauf in Tempo-30-Gebieten, wirken sich auf die Gesamtsituation der Linien aber nicht entscheidend aus. Dieses Ergebnis korrespondiert voll und ganz mit den Resultaten ähnlicher, mit anderen Methoden vorgenommener Forschungsvorhaben.

Verkehrsberuhigung kann den Fahrtverlauf bei Linienbussen auf mehrfache Weise beeinflussen. Ausschlaggebend für die oft großen Zeitverluste im Linienverlauf, die die Umläufe gefährden und für den Verkehrsbetrieb enorme Sprungkosten bedeuten können, sind andere Faktoren.

Die Prüfung des Hochrechnungsverfahrens zeigt, daß die errechneten Fahrzeitänderungen und die gemessenen Verlustzeiten weit auseinanderklaffen. Eine Verwendung dieser Hochrechnungsmethode kann daher nicht empfohlen werden. Für eine ausreichende Abschätzung sind also echte Vorher- und Nachherfahrten nötig.

Die Untersuchung zeigt ferner, daß es im Sinne einer Beschleunigung von Linienbussen im Stadtverkehr keinen optimalen Haltestellentyp gibt. Nachweisen läßt sich allerdings die erhöhte „Parkdruckresistenz“ innovativer Haltestellenformen (insbesondere Haltestellenkap). Die praktischen Erfahrungen der Verkehrsbetriebe werden durch die Untersuchung empirisch erhärtet.

Folgerungen

Wenn der ÖPNV seine Attraktivität deutlich steigern will, muß er sein Augenmerk auf die Verkürzung der Fahrzeiten richten. Darauf legen Nutzer und potentielle Kunden besonderen Wert. Verbesserungen lassen sich bei den heutigen Rahmenbedingungen nur durch massive und insgesamt betriebsfördernde Maßnahmen erreichen.

Wesentliche Verlustzeiten im Busbetrieb können zwar durch den verstärkten Einsatz innovativer Haltestellentypen nicht kompensiert werden, dennoch stärken die Haltestellenformen Kap, Halt am Fahrbahnrand und Haltestelle mit Pfropfenwirkung den Öffentlichen Personennahverkehr nachhaltig: Sie sind wichtige Bestandteile integrierter Maßnahmen zur Förderung eines stadtverträglichen Verkehrs.

Abstract

Line-Haul Busses in Urban Transport

This report provides research findings about the effect of 30 km/h zones on the journey operation of line-haul busses. In addition, the effect of various types of bus stops on journey times is described.

A causal proof of the hypothesis that 30 km/h measures would be of substantial negative effect on the operation of line-haul busses has not been found. Although highly intensive traffic calming measures do slow down busses in the 30 km/h zones, they do not decisively affect the overall situation of the bus service.

Often the determining factors for the large transit time losses in line-haul operation are indeed other circumstances which endanger the round trip scheduling and can therefore mean enormous joinup costs for the transport company. In view of the current conditions, an increase in the attraction of public transport can be achieved only by substantial efforts furthering line-haul operation in its entirety.

Furthermore, the investigation showed that as far as an acceleration of the bus stop system is concerned, the optimal type of stopping bay does not exist. Bus stops which do not require a turnout manoeuvre (bus capes, stops at roadway edge, stops in median area) prove to be advantageous especially with high-volume motorized private traffic during rush hours.

Bibliographische Angaben

Bericht:

Linienbusse im Stadtverkehr, Bergisch Gladbach, Bundesanstalt für Straßenwesen, 1993 (Bericht der Bundesanstalt für Straßenwesen, Unterreihe 'Verkehrstechnik', Heft V10)

Autoren:

Inge Birk, Oliver Kampschulte, Helmut Luda, Marianne Schünnemann, Anna Strauß, Bernhard Wewers, Dorothea Winkler-Hübsch
SNV Studiengesellschaft Nahverkehr mbH, Zweigniederlassung Nordrhein-Westfalen, Bergisch Gladbach

unter Mitarbeit von

Volkmar Klos, Manfred Korn
UTV Unternehmensberatung für Verkehr und Technik GmbH, Wiesbaden

Preis: DM 22,50

Zu beziehen über:

Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft GmbH
Postfach 10 11 10
27511 Bremerhaven
Telefon (04 71) 4 60 93-95
Telefax (04 71) 4 27 65

Impressum

Bundesanstalt für Straßenwesen
Referat Öffentlichkeitsarbeit
Postfach 10 01 50
51401 Bergisch Gladbach
Telefon (0 22 04) 43 460
Telefax (0 22 04) 43 832