

# Kurzfassung

Die Anlage von Busspuren als Beschleunigungsmaßnahme für den ÖPNV ist vor allem im Zulauf auf größere Knotenpunkte sinnvoll, damit Busse des Linienverkehrs vor dem Knoten aufgestaute Kfz umfahren können. Besonders effektiv wirken sie sich aus, wenn sie mit anderen Maßnahmen, insbesondere einer Vorrangschaltung für Busse an LSA, kombiniert werden. Bezüglich der Lage im Straßenraum wird zwischen Seiten- und Mittellage unterschieden. Während die Mittellage sich durch eine größere Unabhängigkeit der dort verkehrenden Nahverkehrsfahrzeuge vom Individualverkehr auszeichnet, ist der Nachteil, dass die Anlage von Haltestellen aus Sicherheitsgründen nur auf baulichen Inseln möglich ist, was zu längeren Fußwegen zur Haltestelle und einem größeren Platzbedarf führt. Für Sonderfahrstreifen in Seitenlage können herkömmliche Haltestellen am Fahrbahnrand angelegt werden, aber es kommt dort häufiger zu Störungen durch widerrechtliche Nutzung des Sonderfahrstreifens. Potenzielle Mitnutzer von Bussonderfahrstreifen sind in erster Linie Taxen und je nach Lage auch Radfahrer und in seltenen Fällen Reisebusse, Lkw oder mehrfach besetzte Kraftfahrzeuge (HOV).

Die Analyse der drei Bergischen Städte zeigte, dass es in Remscheid und Solingen nur wenige, meist kurze, sogenannte „partielle“ Sonderfahrstreifen gibt. In Wuppertal gibt es abschnittsweise auch längere Sonderfahrstreifen auf einigen wichtigen Hauptstraßen, aber keineswegs flächendeckend. Mängel an den bestehenden Busspuren zeigen sich in der in den meisten Fällen fehlenden LSA-Beeinflussung durch Busse und die oft fehlende Freigabe für Radfahrer, wo eine solche keine Behinderung für den Busverkehr darstellen würde oder aber auf Grund der örtlichen Verhältnisse straßenverkehrsrechtlich erfolgen müsste. In Remscheid gibt es an mehreren Stellen außerhalb der Zentren eine Sonderform von Busspuren, die sogenannten „Buswege“, die weniger der Busbeschleunigung dienen, aber eine effizientere Linienführung ermöglichen, indem in Wohngebieten kurze Durchgänge geschaffen wurden, die vom Individualverkehr im Sinne einer Verkehrsberuhigung nicht befahren werden dürfen.

Die Suche nach Stellen in den drei Städten, wo die Errichtung neuer Sonderfahrstreifen besonders gewinnbringend sein dürfte, zeigte, dass es in allen drei Städten noch Potenzial für die Beschleunigung des ÖPNV durch die Anlage neuer Sonderfahrstreifen gibt, eine Umsetzung aber einen starken politischen Willen zur Verbesserung des städtischen Nahverkehrs benötigt, damit die nötigen Mittel für entsprechende Projekte aufgebracht werden können.