

Buskap Haltestelle In Bühlen

- Warum erfolgte die Entscheidung für das Buskap so kurzfristig und wurde nicht schon bei den dem Bezirksgemeinderat vorgestellten Planungen berücksichtigt, wenn die angeblichen Vorteile so eindeutig auf der Hand liegen? Es liegt deshalb der Verdacht nahe, dass hier möglicherweise nur finanzielle Gründe im Vordergrund stehen und weniger die anderen angepriesenen Vorteile eines Buskaps.
- Wie hoch ist die Kostenersparnis bei der Errichtung eines Buskaps gegenüber der Beibehaltung einer Busbucht?
- Sollte sich der Verdacht bestätigen, dass finanzielle Gründe eine Rolle gespielt haben, dann sind die übrigen Argumenten ad absurdum geführt
- Wie viele Buskaps, also Haltestellen auf der Fahrbahn, die **vergleichbar** mit der Haltestelle In Bühlen sind, gibt es bisher in Reutlingen? Mit dieser Logik, warum hier ein Buskap eingerichtet wird, müsste es theoretisch ja zahlreiche weitere Buskaps in der Stadt geben.
- Auf welche Erfahrungen zu den Vorteilen der Buskaps beruft sich die Stadtverwaltung?
- Buskaps machen an Stellen, wo beengte Fahrbahnverhältnisse vorliegen, und aus Platzgründen keine Möglichkeit besteht, eine Busbucht einzurichten, Sinn. Dies liegt hier nicht vor.
- Der Verkehrsfluss der hochfrequentierten Württemberger Straße, der die Stadtmitte mit dem Reutlinger Nordraum verbindet wird erheblich beeinträchtigt, nicht zuletzt auch angesichts prognostizierter Zunahme der Verkehrsbelastungen (derzeit 12'000-13'000 Fahrzeuge. Nach Eröffnung des Scheibengipfeltunnel Steigerung um...???) in der Zukunft.
- Die Einrichtung eines Buskaps macht auch im Lichte eines schon vor längerer Zeit geforderten, fehlenden, längst fälligen, überörtlichen Gesamtverkehrskonzepts im Reutlinger Nordraum in Bezug auf die Verkehrsachse Stuttgart – Neckar-Alb -Scheibengipfeltunnel - keinen Sinn, sondern wirkt eher wie ein übereilter Schnellschuss.

- Generell stellt sich hier die Frage, ob die Maßnahmen, die den Verkehrsfluss auf der Württemberger Straße in der Summe beeinträchtigen (Buskap, hundert Meter weiter zukünftig Tempo 30 aus Lärmschutzgründen), den letztlich erwünschten Erfolg nicht ins Gegenteil verkehrt.
- Grundsätzlich ist es richtig, dass der ÖPNV bei der Verkehrsplanung bevorzugt werden muss. Der Individualverkehr darf dabei aber auch nicht außer Acht gelassen werden. Der Vorteil, den das Buskap angeblich für den Linienverkehr bietet, steht hier nicht im Verhältnis zur befürchteten Beeinträchtigung des Individualverkehrs.
- Im Zuge der Sanierung der Württemberger Straße hätte man eine großzügigere (längere) Busbucht bauen können, die es den Linienbussen ermöglicht ‚gerade und präzise‘ an den Bordstein heranzufahren.
- § 20/5 StVO (Omnibussen des Linienverkehrs und Schulbussen ist das Abfahren von gekennzeichneten Haltestellen zu ermöglichen. Wenn nötig, müssen andere Fahrzeuge warten) ermöglicht den Linienbussen bereits den Vorrang vor dem Individualverkehr.
Sind diesbezüglich von der RSV an dieser Haltestelle Probleme gemeldet worden?
- Ferner ist zu befürchten, dass von nachfolgenden Fahrzeugen versucht wird, noch vor dem wieder anfahrenden Linienbus vorbei zu kommen und es dabei zu gefahrenträchtigen Situationen kommt. Die Gefahr könnte dadurch verstärkt werden, dass die im weiteren Verlauf in Fahrtrichtung Nord zwischen der Altenwaldstraße und dem Reisweg befindliche Kuppe bzw. der von der Altenwaldstraße auf die Württemberger Straße einbiegenden Verkehr den Überblick zum Gegenverkehr/einbiegenden Verkehr zumindest erschwert wird.
- Es ist nicht bekannt, dass in der Vergangenheit die bisherige Haltestellenbucht in Bühlen zum Halten oder gar zum Parken durch andere Kraftfahrzeuge benutzt wurde, so dass der Linienverkehr behindert wurde. Dieser von der Stadtverwaltung angeführte ‚Vorteil‘ führt daher ins Leere.
- Durch Buskaps wird die Verkehrsqualität bei höheren Verkehrsdichten (z.B. Berufsverkehr) für den Individualverkehr massiv verschlechtert. Hierzu liegen Studien (z.B. bast, 1998, Heft V 57, ‚Auswirkungen von

Haltestellen auf Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen') vor. So zeigen Untersuchungen, dass bereits bei einer Verkehrsstärke von 700 Kfz/h je Richtung und einem Busverkehr im 10-Minuten-Takt, also Werte, die die Württemberger Straße zu Spitzenzeiten durchaus erreicht, eine starke Beeinträchtigung der Verkehrsqualität erfolgt. Grundsätzlich kann es nicht sinnvoll sein, die Geschwindigkeit des Gesamtverkehrs an der Geschwindigkeit des langsamsten auszurichten. Es ist möglicherweise nicht frühzeitig erkennbar, dass ein Bus am Buskap halten wird und nicht überholt werden kann. Ist ein Bus dem Fahrplan voraus, so hält er unter Umständen länger als die durchschnittlich angeführten 16 Sekunden. Buskaps haben in einem Verkehrssystem, welches auf eine Optimierung des Gesamtsystems ausgelegt ist, zumindest auf einem Hauptstraßennetz keine Berechtigung. Grundsätzlich sollten sie allenfalls ausnahmsweise installiert werden.

(Quelle: IHK Hannover, August 2012)

- Die Einrichtung eines Buskaps richtet sich erkennbar gegen den Bürgerwillen und stößt im Rommelsbacher Bezirksgemeinderat auf einhellige Ablehnung. Diese Vorgehensweise stellt eine klare Missachtung des Gremiums dar.
- Fazit: Die von der Stadtverwaltung angeführten erheblichen Vorteile für den ÖPNV werden aus vorgenannten Gründen schnell relativiert. Es mag Vorteile für den ÖPNV geben, aber eben auch erhebliche Nachteile für den Individualverkehr. In der Abwägung des Für und Wider der Einrichtung eines Buskaps, überwiegen bei objektiver Betrachtung die Nachteile eindeutig.

Ohne Not wird hier eine Bushaltestellenbuch, die bisher funktioniert hat, aus Gründen, die nicht überzeugen, aufgegeben.

Die Einrichtung eines Buskaps ist im vorliegenden Fall nicht akzeptabel und wird daher abgelehnt.

Die Stadtverwaltung wird daher aufgefordert, an dieser Stelle wieder eine Bushaltestellenbuch zu errichten.

