

■ Berlin

## Drängelei in BVG-Bussen

aus SIGNAL 04/2001 (Juli-August 2001), Seite 12 (Artikel-Nr: 10002022)  
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

**Wenig Anlaß zur Freude bereitet die BVG ihren Busfahrgästen. Immer mehr Linien mit großem Fahrgastaufkommen werden nur noch mit Standard-( = 12 Meter-) oder 15-Meter-Eindeckern anstelle früher üblicher Doppeldecker- oder Gelenkbusse bedient.**

Für Ärger sorgt der seit etwa einem Jahr anhaltende Wagenmangel, der durch mangelnde Fahrzeugwartung bei den Doppeldeckern hervorgerufen wurde. Dutzendweise mußten im letzten Jahr ältere Doppeldecker wegen Korrosionsschäden aus dem Verkehr gezogen werden. Als Ersatz werden in der Regel 12-Meter-Standard-Eindecker eingesetzt - nicht nur in Hauptverkehrszeiten führt das zu unhaltbaren Zuständen.

Waren Ende 1991 bei BVG und BVB 1.537 Doppeldecker und Gelenkbusse vorhanden (fast 3A des damaligen Gesamtfahrzeugbestandes), so hat sich der Bestand der »großen" bis Ende 2000 überproportional auf 825 reduziert, so daß Doppeldecker und Gelenkbusse einen Anteil von 58 Prozent haben. Besonders ging der Anteil der Doppeldecker auf unter 40 Prozent zurück. Hier sind die ca. 50 zur Zeit wegen Korrosionsschäden abgestellten Doppeldecker jeweils mitgerechnet. Seit sechs Jahren wurden keine neuen Doppeldecker beschafft.

Grund für die Reduzierung des Bestandes großer Fahrzeuge und insbesondere der Doppeldecker sind natürlich die Finanzen. Vor allem die deutlich höheren Anschaffungskosten haben die BVG in den letzten Jahren bewogen, immer kleinere Busse anzuschaffen. Auch die verstärkte Beschaffung der dreiachsigen 15-Meter-Busse, die inzwischen auf einigen Linien als Ersatz für die (18 Meter langen) Gelenkbusse eingesetzt werden, sind Teil des (Spar-)Konzeptes.

### Immer mehr Eindecker mit immer weniger Sitzplätzen

Mit dem zurückgehenden Doppeldecker-Anteil werden auch die Sitzplätze weniger. Die Doppeldecker weisen bis zu 80 Sitzplätze bei einer (auch erreichbaren) Gesamtkapazität von ca. 90 Plätzen auf. Die 18-Meter-Gelenkbusse haben bei 50 Sitzplätzen eine rechnerische Gesamtplatzzahl von maximal 150 Plätzen; in der Praxis finden aber bestenfalls soviel Fahrgäste wie im Doppeldecker Platz. Die Standard-Eindecker, deren Anteil sich seit 1991 von 27 auf heute 38 Prozent erhöht hat, weisen maximal 35 Sitzplätze auf, aber schon bei weniger als der Hälfte der zugelassenen 70 stehenden Fahrgäste entsteht eine unerträgliche Enge und der Fahrgastwechsel ist nur eingeschränkt möglich. Und so vorteilhaft die Niederflurfahrzeugtechnik für die Fahrgäste ist: Sie führte bei den Standard-Eindeckern zur Reduzierung des ohnehin schon niedrigen Sitzplatzanteils. Die neuesten Fahrzeuge weisen nur noch 30 Sitzplätze auf - und davon sind einige im hinteren Wagenteil nur mit Kletterpartien zu erreichen.

Daß ein Sitzplatz ein entscheidendes Kriterium für die Benutzung ist, hat auch der Senat festgestellt. Im Entwurf des neuen Nahverkehrsplanes steht, daß Fahrgäste ab



Abfahrender 148er am S- und U-Bahnhof Rathaus Steglitz. Busfahren wird zum Ärgernis und zur Qual. Auch die Verkehrssicherheit wohl bei solchen Zuständen nicht mehr gewährleistet! (Foto: Klaus-Jürgen Ulbrich, Juni 2001)



Solche Beförderungsqualität ist mittlerweile auf der Linie 148 der Regelfall. (Foto: Klaus-Jürgen Ulbrich, Juni 2001)

einer Reisezeit von zehn Minuten einen Sitzplatzanspruch haben. Daß im Busverkehr mit seinen permanenten Beschleunigungen ein Stehplatz nicht nur eine Komforteinschränkung, sondern für viele Fahrgäste ein Sicherheitsrisiko darstellt, darf nicht unbeachtet bleiben.

Insofern muß die BVG die Beschaffungspolitik ändern. Nicht nur aus historischen oder touristischen Gründen, sondern vor allem wegen des hohen Anteils von Busfahrgästen, die auch längere Strecken mit dem Bus zurücklegen, ist der Doppeldecker mit seinem unschlagbar hohen Sitzplatzanteil auch zukünftig unverzichtbar. Aus Sicht des Berliner Fahrgastverbandes hat sich der zuletzt beschaffte und extra für die BVG entwickelte dreitürige Doppeldecker vom Typ DN sehr bewährt und sollte Grundlage für die zügige (!) Beschaffung einer neuen Fahrzeugserie sein. Es wäre auch nichts einzuwenden gegen die vom Direktor des BVG-Unternehmensbereiches Omnibus im Herbst 2000 angekündigte Beschaffung von dreiachsigen Doppeldeckern mit einer Länge von 13,7 Meter und einer Kapazität von 130 Plätzen. Aktuell wurden aber nur Standard- und 15- Meter-Eindecker zur Beschaffung ausgeschrieben.

Derzeit setzt die BVG auf die Wagenkastensanierung selbst bei bis zu 13 Jahre alten Doppeldeckern vom Typ »D". Sie sollen somit noch bis zu acht weitere (!) Jahre im Einsatz bleiben. Aber bis die wegen technischer Mängel abgestellten und dringend benötigten Doppeldecker eingesetzt werden können, werden wegen der beschränkten Kapazität der BVG-eigenen Werkstatt in der Uferstraße noch Monate vergehen.

### **BVG verwaltet den Doppeldecker-Mangel**

Vor dem Hintergrund des weiterhin anhaltenden Doppeldecker-Mangels ist es um so notwendiger, daß der Fahrzeugeinsatz der tatsächlichen Nachfrage angepaßt wird. Es ist unverständlich, daß zum Beispiel auf wenig stark frequentierten Linien, wie 140 oder 341, Doppeldecker eingesetzt werden, während auf stark ausgelasteten Linien, wie 129, 148 oder 186, regelmäßig einzelne Umläufe nur mit 12-Meter-Eindeckern bestückt werden. Daß die BVG seit einem Jahr nicht in der Lage ist, mit Fahrzeugumdisponierungen auf die Veränderungen zu reagieren, ist mehr als ein Armutszeugnis.

Es ist den BVG-Managern offenbar nicht bewußt, welche Szenen sich regelmäßig vor ihrer Haustür am Kleistpark in einem als Eindecker fahrenden 148er abspielen: Mit wenig mehr als 50 Fahrgästen geht im Eindecker nichts mehr vor und zurück, ältere Fahrgäste trauen sich nicht erst rein, weil sie vielleicht nicht mehr rauskommen, die Haltestellenaufenthalte verlängern sich, erhebliche Verspätungen sind die Folge.

### **Ein anderes alltägliches Beispiel**

Ein sonst als Doppeldecker verkehrender Bus der Linie 177 wird als Eindecker gefahren. Der an der Waldsassener Straße pünktlich gestartete Bus ist vor dem S-Bahnhof Marienfelde mit 50 bis 60 Personen besetzt. Eine Frau mit Kinderwagen kommt nicht in den überfüllten Bus. Wegen des kleinen Fahrzeugs verspätet er sich bis S-Bahnhof Marienfelde um ca. 5 Minuten. Die Anschluß-S-Bahn ist weg, nochmal 10 Minuten warten. Sollte dieses Beispiel jetzt die Regel werden, wird nicht nur die BVG, sondern auch die S-Bahn-Fahrgäste verlieren.

Es ist hinsichtlich des Fahrzeugeinsatzes nicht ausreichend, nur die Kostenseite (Anschaffungs- und Betriebskosten) zu betrachten. Vielmehr ist auch die Berücksichtigung der Ertragsseite erforderlich. Ist es für die BVG sinnvoll, durch den Einsatz kleinerer Fahrzeuge eine Aufwandsreduzierung um beispielsweise 10 Prozent herbeizuführen, wenn dafür 20 Prozent der Fahrgäste wegbleiben oder verärgert werden?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002022>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten