

■ Schienenverkehrswochen 2002

Neue BVG-Doppeldecker ab 2004!

aus SIGNAL 01/2003 (Februar/März 2003), Seite 16-17 (Artikel-Nr: 10002359)
IGEB Stadtverkehr

Wie schon in den Jahren zuvor, fand auch der Sprechtag für Busfahrgäste vom 25. September 2002 in angenehmer Atmosphäre auf dem BVG-Busbetriebshof in der Müllerstraße statt.

Die BVG war durch ihren Busdirektor Lawerentz und Herrn Graetz vertreten; die Moderation des Sprechtags erfolgte seitens der IGEB zum letzten Mal durch ihren über viele Jahre hinweg sehr engagierten Abteilungsleiter Jens Wieseke.

Zunächst gab Herr Graetz einen allgemeinen Überblick über die Entwicklung im Busbereich der BVG. Nach der Schließung zweier weiterer Betriebshöfe (Helmholtzstraße und Usedomer Straße) sollen die nunmehr vorhandenen sieben Bushöfe auch längerfristig in Betrieb bleiben.

Fortschritte gibt es bei der Busbeschleunigung

Bisher konnten die Linien 101, 194 und 227 durch verlängerte bzw. vorgezogene Grünphasen sowie Phasentausch an Lichtsignalanlagen beschleunigt werden; demnächst kommt die Linie 122 hinzu. Sichtbar und auch ‚erfahrbar‘ wird die Busbeschleunigung zum Beispiel auf der Linie 194 am Rathaus Neukölln.

239 (!) neue Busse im Jahr 2002!

Noch in keinem Jahr wurden von der BVG so viele neue Busse bestellt wie im Jahr 2002: Sage und schreibe 239 Fahrzeuge sollen Ersatz für den inzwischen in die Jahre gekommenen BVG-Busbestand schaffen. Der den Sparzwängen geschuldete und von der IGEB wiederholt kritisierte Trend zu kleineren Bussen wird leider ungebrochen fortgesetzt. Neue Doppeldecker kommen (noch) nicht; und es wurden ganze acht Gelenkbusse bestellt (vgl. auch die ausführlichere Darstellung in [Signal 6/2002](#), Seiten 18 und 19). Neben einigen ersatzweise beschafften Kleinbussen wurden ausnahmslos Standardbusse bzw. 15-Meter-Busse bestellt. Weil auch weiterhin insbesondere mit dem Ausscheiden von älteren Doppelstockbussen zu rechnen ist, wird sich der »Platzmangel« beim Bus noch weiter verschärfen. Dies gilt angesichts von 26 Sitzplätzen bei neuen (dreitürigen) Standardbussen im besonderem Maße für Sitzplätze - der Sitzplatzwunsch der Mehrzahl der Fahrgäste wird mit der Anschaffung solcher Busse konsequent negiert.

Mehr neue Gelenkbusse im Jahr 2003; neue Doppeldecker ab 2004

Mit einer Stabilisierung bei den »großen Gelben« (Doppeldeckern und Gelenkbussen) darf 2003 gerechnet werden. Im Jahr 2003 soll auch wieder eine größere Zahl von Gelenkbussen beschafft werden; und in den Jahren ab 2004 sollen etwa 200 neue Doppelstockbusse folgen. Der neue Doppelstockbus wird drei Achsen haben und bei einer Fahrzeuglänge von etwa 13,50 Metern über 130 bis 140 Plätze (davon etwa 30 Stehplätze im Unterdeck) verfügen. Für den Doppeldeckerbus in Berlin ist nach bald einem Jahrzehnt ohne Neubeschaffungen endlich wieder eine Zukunft in Sicht.



Im zweiten sieht man besser! BVG-Doppeldecker mit und ohne Werbung. (Foto: Alexander Frenzel)

Fünf Prozent Fahrzeugreserve müssen reichen

Wegen der Sparzwänge fährt die BVG mit einer Fahrzeugreserve von nur noch fünf Prozent permanent am Rande der Kapazitätsgrenze. Bei Busausfällen stellt sich für die BVG oft nur noch die Frage, ob der Betrieb überhaupt einen Ersatzbus bereitstellen kann; der aus Fahrgastsicht wünschenswerte (und auf bestimmten, sehr stark frequentierten Buslinien eigentlich auch zwingend gebotene) »artgerechte" Ersatz (Doppeldecker ersetzt Doppeldecker usw.) ist unter diesen Rahmenbedingungen oft nicht mehr möglich.

Bus und Straßenbahn rücken zusammen - nur nicht am Lehrter Bahnhof

Den Absichten der BVG zufolge sollen die Haltestellen der beiden Oberflächenverkehrsmittel »Zug um Zug" bzw. »Bus um Bus" zusammenrücken. So wird den Fahrgästen das Umsteigen erleichtert und bei von Bahn und Bus gemeinsam bedienten Linienabschnitten kann immer das jeweils zuerst eintreffende Verkehrsmittel benutzt werden. Diese wohl nicht sehr neue Erkenntnis hat sich in Berlin jedoch noch nicht überall herumgesprochen: Ausgerechnet am zukünftigen Fernbahnhof »Berlin Hauptbahnhof Lehrter Bahnhof" ist ein gemeinsamer Halt von Bus und Straßenbahn nicht vorgesehen. Während die BVG sich in der richtigen Richtung bewegen will, suchen Andere nach Abwegen ...

Die Einrichtung von Buskaps auf dem Kurfürstendamm wird seitens der Verwaltung für unzulässig gehalten - wegen der hier geltenden »Gestaltungssatzung". Mit 15-Meter-Bussen anstelle von Standardbussen bedienen will die BVG ihre Buslinien 122 und 221 - der Bezirk Reinickendorf sieht sich jedoch außerstande, eine dafür erforderliche Verkehrsinsel zu verschieben.

Ganzwerbung bleibt ein Reizthema

Für Verständnis warb die BVG hinsichtlich der immer wieder kritisierten Vollwerbung beim Bus. So würden die Werbeeinnahmen eines ausschließlich auf der Linie 100 eingesetzten Doppelstockbusses bei einer Vollwerbung auch über die Fenster hinweg immerhin etwa 30.000 Euro pro Jahr betragen. Rein rechnerisch ergibt sich, dass die Anschaffung dieses Busses auf die Gesamtnutzungsdauer bezogen voll durch Werbeeinnahmen finanziert werden kann.

Allerdings sollte bedacht werden, dass die Linie 100 auch von zahlreichen Fahrgästen benutzt wird, um Berlin zu »erfahren" - dazu gehört zweifellos auch eine von Werbebotschaften ungetrübte Sicht der Dinge.

Wir wünschen der BVG bei der hier erforderlichen Abwägung in Zukunft eine glücklichere Hand.

**X 11 mit neuem Halt,
21 kommt öfter**

Zwei Anregungen vom Bussprechtage 2001 wurden von der BVG aufgegriffen: Die Expressbus-Linie X 11 erhielt bereits im März 2002 eine Haltestelle an der Stanzer Zeile in Lichterfelde und die Linie X 21 konnte an den Wochenendtagen auf einen

10-Minuten-Abstand verdichtet werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002359>.

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