

■ Berlin

Die neue Beförderungsqualität im Bus: Klimatisiert stehen

aus SIGNAL 02/2003 (April/Mai 2003), Seite 18-22 (Artikel-Nr: 10002406)
IGEB Stadtverkehr

In letzter Zeit mehren sich die Beschwerden durch den regelmäßigen Einsatz viel zu kleiner Fahrzeuge selbst auf stark frequentierten BVG-Innenstadtlinien. Der Mangel an großen Bussen (Doppeldecker und Gelenkbusse) hält nun schon seit Jahren an, ohne dass sich eine Lösung des Problems abzeichnet.

Im Gegenteil: Die neu angeschafften Fahrzeuge weisen immer mehr technische Raffinessen, wie zum Beispiel Klimaanlage auf, aber verschlechtern die Beförderungsqualität durch immer weniger Sitzplätze.

Mittwoch nachmittag in der Steglitzer Birkbuschstraße: An der Haltestelle Klingsorstraße stehen zwölf wartende Fahrgäste. Die meisten wollen zum Umsteigeknotenpunkt Rathaus Steglitz, es stehen drei Linien zur Auswahl. Eigentlich sollte daher spätestens nach fünf Minuten ein Bus kommen, die werktägliche Praxis sieht anders aus. Die Linie 186 und (alle 20 Minuten) auch der 280er kommen stets zur gleichen Minute und strecken dadurch die Taktfolge. Der vom Klinikum Steglitz kommende 283er aber soll vier Minuten nach dem Duo 186 und 280 folgen, so dass laut Fahrplan ein 4- bis 6-Minuten-Takt besteht. Nach 15 Uhr folgt er allerdings fahrplanmäßig bereits nach zwei Minuten. Da der 186er häufig etwas verspätet ist, erscheinen tatsächlich zu diesen Zeiten häufig alle drei Linien in einer Ampelphase an der Haltestelle, danach passiert dann zehn Minuten gar nichts mehr. Somit ist der reale Takt in der Hauptverkehrszeit hier deutlich schlechter als zu den übrigen Tageszeiten.

Seit etwa acht Minuten ist kein Bus mehr gekommen und endlich, nur zwei Minuten verspätet, taucht ein 186er auf. Fahren auf der Linie 186 bis vor ca. zwei Jahren regelmäßig Doppeldecker, so werden nunmehr täglich mehrere Umläufe nur noch mit Standard-Eindeckern gefahren. Und daran hat sich auch nach den umfangreichen Fahrzeugbeschaffungen im Jahr 2002 nichts geändert. So taucht auch jetzt ein Eindecker-Standard-Volvo mit gerade mal 27 Sitzplätzen (statt 76 beim Doppeldecker) auf und schon der Anblick lässt Schlimmes ahnen. Der Fahrer lässt die vordere Tür schon mal gleich zu. Die Fahrgäste stehen auch bereits bis in den Bereich der Frontscheibe. Also stürzt sich alles auf die Mitteltür. Es steigen vier oder fünf Fahrgäste aus; zwölf wollen rein. Trotz Schubsen und Drängen wird es schwierig, vor allem dauert es: Die Mitteltür kann erst schließen, wenn der Türbereich frei ist. Um überhaupt ein Vorwärtskommen zu ermöglichen, tritt der kundige Fahrgast natürlich zurück, auch wissend, dass gleich auch der 283er kommen muss. Der tatsächlich unmittelbar darauf auftauchende 283er weist allerdings auf Grund des Feierabendverkehrs vom Klinikum ein ähnliches Bild auf. Mit Bauch einziehen und ohne Scheu vor Körperkontakten gelingt die Mitfahrt. Menschen mit Gepäck oder gar Kinderwagen aber müssen nach weiteren zehn Minuten erneut ihr Glück versuchen. Die Chancen stehen dann auch besser, weil, zusammen mit dem 186er, dann der 20-minütig verkehrende 280er erscheinen sollte.

Allein schon die ungünstigen Taktintervalle sind ärgerlich, wirklich schlimm aber ist der seit Jahren anhaltende Mangel an Doppeldecker-Bussen bei der BVG. Ähnliche



Beförderungsqualität anno 2003. (Foto: Alexander Frenzel)



Alltag in Berliner Bussen im Innenstadtbereich. Statt das Fahren mit Bahnen und Bussen attraktiver zu machen, vergrault man dadurch auch den letzten umsteigewilligen Autofahrer. (Foto: Alexander Frenzel)



Abgestellte Busse hinter Gittern im Hühnerhof am Weißenseer Weg. Offensichtlich schafft es die Werkstatt der BVG nicht, die langen Reihen betriebsunfähiger Busse wieder aufzuarbeiten und sie dann aus ihrem Gefängnis zu entlassen. (Foto: Alexander Frenzel)

wie die oben geschilderten Szenen, spielen sich tagtäglich im Berliner Stadtgebiet ab. Auf Linien mit hohem Fahrgastaufkommen, wie zum Beispiel der Linie 148, müssen regelmäßig 12-Meter-Standard-Eindecker eingesetzt werden, weil nicht genügend Doppeldecker vorhanden sind. Teilweise versucht man das Problem zu mindern, indem 15-Meter-Eindecker (Typ »LN“) eingesetzt werden. Das ist zwar besser als ein Standard-Bus, kann aber einen Doppeldecker nicht ersetzen, wengleich die Fahrzeugbeschaffungspolitik der BVG uns dieses weiszumachen versucht.

Statistiker stellen fest: Kleinere Busse = mehr Platz

So werden neu angeschaffte dreiachsige Solaris-LN-Busse mit sage und schreibe nur 38 Sitzplätzen (zweitürige Standard-Busse älterer Bauart weisen die gleiche Sitzplatzanzahl auf) und 111 Stehplätzen, auf der Linie 144 eingesetzt. Theoretisch können in einem solchen Bus 59 Personen mehr als in einem Doppelstockbus vom Typ D (76 Sitz- und 14 Stehplätze) mitfahren.

Die sich theoretisch aus der Nutzlast ergebende zulässige Fahrgastzahl hat allerdings nichts mit der Praxis gemein. Während in einem Doppeldecker etwa 80 Fahrgäste halbwegs komfortabel und unter zumutbaren Bedingungen befördert werden können, wird diese Schmerzgrenze selbst bei einem 15-Meter-Eindecker schon bei etwa 50, allerhöchstens 60 Fahrgästen erreicht. Für die Statistiker führt der Einsatz der neuen Eindecker wegen der höheren theoretischen Platzkapazität bei gleicher Fahrgastzahl aber zu einem Sinken des »durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungsgrades“. Und so wird in diesem Jahr mit dem Argument der durchschnittlich schlechten Auslastung gerade wieder eine neue Runde eingeleitet, um das BVG-Verkehrsangebot zu reduzieren.

Szenenwechsel: Ein in der nachmittäglichen Hauptverkehrszeit am Hermannplatz abfahrender 144er LN-Bus (15-Meter-Eindecker) ist bereits dort voll. Alle Sitzplätze sind belegt, in den Gängen, mit der einen Hand Gepäck und mit der anderen sich selbst an eine Halteschleife klammernd, lasten den Bus bereits hier stark aus. Ein Zustieg am S-Bahnhof Hermannstraße ist nur mit Drängen und Stauchen möglich. Japanische Verhältnisse lassen grüßen. Von irgendeiner Beförderungsqualität kann hier nicht mehr ansatzweise gesprochen werden, zumal viele Fahrgäste bis hinter Alt-Buckow stehen müssen, also nicht nur kurzzeitig für zwei bis drei Haltestellen. Deutlicher kann der Rückschritt in der Beförderungsqualität nicht dargestellt werden wie nach der Umstellung dieser Linie von Doppeldeckern auf LN-Busse. Zusätzlich kommt noch hinzu, dass offensichtlich nicht einmal genügend LN-Busse vorhanden sind. Auch hier ist es inzwischen üblich, selbst Hauptumläufe bis zum Hermannplatz mit Standard-Wagen zu bedienen. Für viele Fahrgäste ist dann Warten auf den nächsten Bus angesagt, was einem in Anbetracht der nach dem letzten Fahrplanwechsel durchgeführten Ausdünnung die Zornesröte ins Gesicht treibt und die Sehnsucht nach dem eigenen Auto aufkommen lässt.

»Offener Gesamteindruck“ ist wichtiger als Sitzplätze

In der auf Seite 22 abgedruckten Stellungnahme der BVG zum Thema »Sitzplatzanteil in den neuen Bussen“, kommt die Prioritätensetzung klar zum Ausdruck: Wichtig ist nicht eine hohe Anzahl von Sitzplätzen sondern ein »... räumlich offener Gesamteindruck des Innenraumes“. Richtig festgestellt wird zwar

immerhin das »Bedürfnis nach ausreichender Bewegungsfreiheit", aber gerade davon kann in den tagtäglich überfüllten Eindeckern kaum noch die Rede sein.

Der Aspekt der Beförderungssicherheit wird in der Stellungnahme völlig außer acht gelassen. Dass ein stehender Fahrgast, vor allem wenn er evtl. auch noch eine Tasche oder ein Kind festhalten muss oder nicht mehr im Vollbesitz der körperlichen Kräfte ist, natürlich weit stärker unfallgefährdet ist als ein Sitzender, müßte auch der BVG-Geschäftsetage klar sein.

Festzustellen ist immerhin, dass sich die allermeisten Busfahrer in solchen Situationen durch vorsichtige und vorausschauende Fahrweise auf diese kritische Situationen in ihren überfüllten Bussen einstellen, was im täglichen Straßenverkehrsgewimmel bei häufig gleichzeitiger Verspätung hoch angerechnet werden muss. Aber als regelmäßiger Fahrgast erlebt man viel zu häufig »Beinahe-Stürze" oder schaut in angstverzerrte Gesichter von Fahrgästen, für die eine Mitfahrt in einem überfüllten Bus mindestens Befürchtungen hinsichtlich der körperlichen Unversehrtheit auslöst.

Vorstöße, diese unhaltbaren und von der BVG selbst verursachten Zustände zu ändern, wurden von der IGEB bereits mehrfach gemacht, (vergleiche [Signal 4/2001](#) : »Drängelei in BVG-Bussen"). Der Grund für die Doppeldecker-Krise liegt in der veränderten Beschaffungs- und Wartungspolitik. Bis 1992 wurden jährlich regelmäßig neue Busse in den Fuhrpark aufgenommen. Zwischen 1992 und 1994 gab es keine neuen Doppeldecker. 1995 wurden einmalig 85 Wagen der dreitürigen Serie DN in Betrieb genommen, seitdem gibt es keine Neuzugänge bei Doppeldeckern. Gleichzeitig wurden die Instandhaltungsrichtlinien verändert. Die nach acht Jahren übliche Grundinstandsetzung (vergleichbar mit einer Hauptuntersuchung im Eisenbahnbetrieb) entfiel. Repariert wird nicht mehr vorsorglich, sondern nur wenn etwas defekt ist. In der Folge erhalten die durchschnittlich 15 Jahre alten Busse des Typs D immer häufiger wegen gravierender Rostschäden keinen TÜV und werden abgestellt.

Volle Busse, leere Versprechungen

Anfang 2002 wurde uns vom seinerzeitigen BVG-Bus-Direktor Lawerentz zugesagt, dass die »Krise" innerhalb eines Jahres durch folgende Maßnahmen behoben werden sollte:

- Bei der Beschaffung von Neufahrzeugen sollte auf einen entsprechend höheren Anteil von Gelenk- und LN-Bussen geachtet werden. Ein neuer 13,7 Meter langer dreiachsiger Doppelstockbus ist in der Entwicklung und sollte - vorbehaltlich einer kostengünstigen Lösung - schnellstmöglich zum Einsatz gelangen.
- Es sollte kurzfristig eine vermehrte Beschaffung von Gelenkbussen erfolgen. Auch Übergangslösungen mit gebrauchten Fahrzeugen wurden angestrebt.
- Sowohl die BVG Hauptwerkstatt Uferstraße als auch Fremdfirmen sollten mit Hochdruck an der Reaktivierung von abgestellten Doppeldeckern des Typ D arbeiten. Wöchentlich sollten ein bis zwei Busse in Betrieb gehen.

Diese Versprechungen wurde jedoch allesamt entweder gar nicht oder nur teilweise erfüllt: Die Fahrzeugbeschaffung der letzten Jahre lief darauf hinaus, dass

überwiegend Standard-Eindecker in großer Stückzahl neu beschafft wurden, die im übrigen auch noch über die wenigsten Sitzplätze verfügen, die Busse dieser Größenordnung bei der BVG je hatten (vergleiche Artikel in [Signal 6/2002](#) , Seite 18: »Nur noch 26 Sitzplätze im Citaro«).

Für 2002 gibt es folgende Zahlen: 135 Standard- und 72 LN-Busse. Neue Gelenkbusse, die als Doppeldecker-Ersatz angesehen werden könnten, wurden überhaupt nicht angeschafft. Der geplante neue 13,7 Meter lange Doppeldecker wird - wenn es denn überhaupt zu einer entsprechenden Bestellung kommt-frühestens in zwei Jahren einsatzfähig sein.

Zwischenzeitlich gab es - damit überhaupt noch ausreichend Busse eingesetzt werden konnten - einen spontanen Kauf bzw. Anmietung von gebrauchten Fahrzeugen, darunter auch etliche Gelenkbusse. Der Einsatz dieser Fahrzeuge war aber von Anfang an nicht unproblematisch. So sind gebrauchte Fahrzeuge eben nicht gerade der letzte technische Stand, viele sind nicht behindertengerecht. Andere waren zwar technisch in gutem Zustand, wurden aber nur geliehen und zwischenzeitlich wieder zurückgegeben.

Doppeldecker rosten weiter

Gleichzeitig muss man feststellen, dass die Grunderneuerungen bei den abgestellten Doppeldeckern längst nicht in der zugesagten Zahl durchgeführt wurden. Das liegt natürlich auch daran, dass die in Aussicht gestellte Beauftragung von Fremdfirmen zur Sanierung der Doppeldecker nicht erfolgte, sondern, im Gegenteil, wird das BVG-Werkstattpersonal nach wie vor zur Reparatur von (unternehmensfremden) Lkw eingesetzt. »Cash" hat eben Vorrang vor dem fahrgastgerechten Einsatz der eigenen Busse.

Und so scheint sich der Eindruck zu bestätigen, dass die Zahl der abgestellten Doppeldecker auf dem »Hühnerhof" am Weißenseer Weg immer größer wird. Denn die Anzahl der neu abgestellten Busse übersteigt die der nach Reparatur wieder in Betrieb gehenden Fahrzeuge immer noch!

Die Beschaffungspolitik der BVG ist gescheitert

Im Ergebnis bedeutet das ein Scheitern der Fahrzeugpolitik der BVG, die ausschließlich nach Kostenminderungsgesichtspunkten und ohne Rücksicht auf die tatsächlichen Erfordernisse ausgerichtet ist. Und nun droht mit dem Argument, dass der durchschnittliche Besetzungsgrad bei der BVG niedriger sei als bei vergleichbaren anderen Verkehrsunternehmen, sogar noch eine Verschärfung dieser Situation. Welche Aussagekraft solche Statistiken haben und wie sie zu Stande kommen, haben wir oben erläutert. Aber wer gibt der BVG-Chefetage diese Nachhilfe - und wer sagt's den dienstwagenfahrenden Verkehrspolitikern?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002406>.

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