

■ Stadtverkehr

Die BVG kauft Eindecker-Busse Neu, aber nicht besser

aus SIGNAL 05/2014 (Oktober/November 2014), Seite 17 (Artikel-Nr: 10003572)
IGEB Stadtverkehr

Schon beim Fahrgast-Sprechtage Omnibus der Schienenverkehrs-Wochen im September 2013 wurde eine weitere kontinuierliche Verjüngung der Busflotte der BVG angekündigt. Mittlerweile ist die Bestellung der zwei neuen Typen abgeschlossen und bei Erscheinen dieses Heftes soll die Auslieferung der neuen Busgeneration erfolgen.

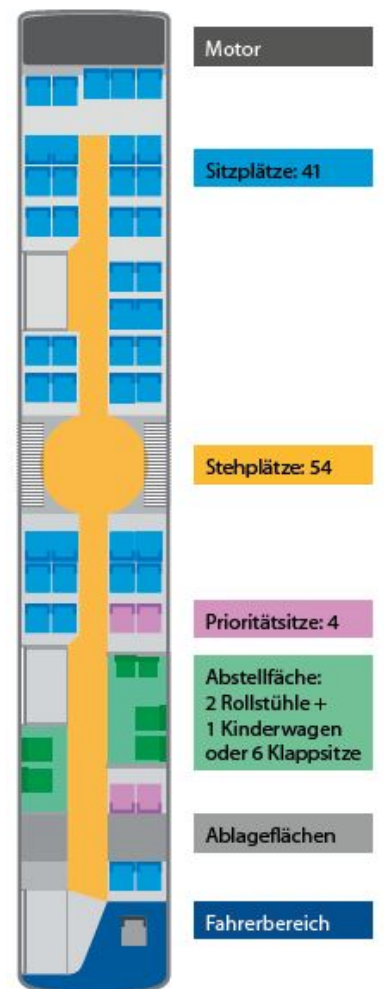
Nachdem sich die BVG vom 15-Meter-Eindecker losgesagt hatte, standen nur noch zwei Eindecker-Typen zur Nachbeschaffung an: der 12-Meter-Solowagen und der 18-Meter-Gelenkbus. Dabei erschwerte auch dieses Mal der Konflikt zwischen den Platzansprüchen der verschiedenen Nutzergruppen bei begrenzter Gesamtkapazität eine zufriedenstellende Gestaltungslösung.

Während es beim kurzen Bus mit der Gestaltung als Low-Entry-Wagen (LE) eine bewährte Raumaufteilung gibt, die zum Glück wohl auch beim neuen Leichtbau-Typ aus den Niederlanden beibehalten wird, hat die BVG als Besteller bei der Gestaltung der Gelenkwagen von Scania - man muss es so deutlich nennen - versagt.

In der Kundenzeitschrift BVG-plus, Heft 6/14 wurde die Innenraumgestaltung der neuen Gelenkwagen vorgestellt, womit sofort viele Fragen aufgeworfen wurden: - Warum wurden die Stellplätze für Rollstühle, Kinderwagen, Großgepäck und Rollatoren nicht alle am bewährten Platz gegenüber der zweiten Tür angeordnet? Es gibt dafür keinen konstruktiven Grund wie Motor- oder Tankbauten. Vielmehr ist einer dieser Stellplätze jetzt seitlich versetzt auf der Einstiegsseite angeordnet. Somit müssen sich die Ein- und Aussteiger auf Rädern nun in den engen und zumeist vollen Bussen um die Ecke drängeln und blockieren damit außerdem den Strom der von der Vordertür kommenden Einsteiger, statt einfach kurz gerade auf die andere Wagenseite zu fahren. Längere Haltestellenzeiten sind somit vorprogrammiert und damit wird es für die BVG dann teuer, denn verlängerte Haltestellenaufenthalte bedeuten mehr Fahrzeit und damit mehr Umläufe. Außerdem führt die beidseitige Freihaltung von Bewegungsfläche zum Verlust von Festhaltungsmöglichkeiten. Auch für die Anbringung von Griffstangen in der Nähe der Stellflächen wären Sitzreihen auf der Einstiegsseite eine Verbesserung.

Warum wurden in der Mehrzweckzone Klappsitze (und dann auch noch so viele) installiert, die einen weiteren Nutzungskonflikt hervorrufen? Besonders bei der gewählten »Um-die-Ecke-Anordnung« dieser Zone ist für die Einsteiger nicht sofort ersichtlich, dass die hier sitzenden Fahrgäste aufstehen müssten, wenn Kinderwagen oder Rollstühle kommen. Also werden diese Bereiche sicher meist von Sitzenden blockiert bleiben und somit zu einer weiteren Überfüllung des Busses durch zugestellte Mittelgänge beitragen. Das Argument, dass man damit die Sitzplatzzahl insgesamt erhöht, führt zur folgenden Frage:

Warum wurden so wenig gute, das heißt feste, Sitzplätze eingebaut? Schon wieder bietet eine neue Busgeneration keine Verbesserung gegenüber ihren Vorgängern, und besonders die Zahl der Sitze im Niederflurbereich nahe am Vordereinstieg ist auf einen negativen Rekord gesunken. Dafür sind die unbequemen Klappsitze kein



Neuer BVG-Gelenkbus. Die Innenraumaufteilung hat zahlreiche Mängel, die nur durch Umgestaltung oder - besser noch - Aufhebung des Zwangs zum Vorneinstieg behoben werden können. (Zeichnung: Stefan Retzlaff)

angemessener Ersatz!

So wurde bei dieser Bestellung zum einen gänzlich auf Sitzplätze auf dem vorderen rechten Radkasten verzichtet und damit mindestens 4 Plätze verschenkt. Zum anderen wurden als Prioritätsplätze die dafür falsch angeordneten ausgewiesen. Diese Plätze werden bekanntlich mit Aufklebern zum Freimachen für bedürftige Personengruppen gekennzeichnet und sollten darum erstens möglichst nahe am Einstieg sein und zweitens nicht mit anderen speziellen Kundengruppen konkurrieren. In der von der BVG gewählten Ausführung sollen es aber genau die Sitze an den Stellflächen sein, die also zuerst von Menschen mit Kinderwagen und großem Gepäck benötigt werden.

Die Verkehrsbetriebe haben bei früheren Bestellungen ja schon gezeigt, dass sie es besser wissen. Und deshalb kann die Forderung aus Fahrgastsicht nur lauten:

Die Stellflächen gehören auf die linke Fahrzeugseite und die rechte Seite sollte zwischen den beiden ersten Türen den Prioritätssitzen in ausreichender Anzahl vorbehalten sein. Die Anbringung von Klappsitzen auf Stellflächen ist zumindest bei dem stark begrenzten Platz in Bussen einzuschränken. Ebenso abgeschafft gehört die neuere Unsitte von halbhohen Sperrwänden vor den Sitzen an den Stellflächen. Damit wird den Menschen, die die Stellfläche für Kinderwagen oder Großgepäck benötigen, ein direkter Zugriff auf ihre Sachen erschwert. Statt dessen werden ihnen Klappsitze in der Stellfläche geboten, die wiederum anderen den Stellplatz nehmen.

Leider hat sich die BVG noch nicht zum Grundriss des neuen 12-m-Wagens geäußert. So kann man nur hoffen, dass dort nicht dieselben Fehler gemacht werden. Hoffen muss man auch, dass die neuen Scania-Gelenkwagen flexibel genug sind, um die größten Fehler der Innenraumgestaltung noch ausbessern zu können.

Doch man kann den Fehlern bei den neuen Fahrzeugen auch etwas Positives abgewinnen. Beide unterstützen die Forderung des Berliner Fahrgastverbands IGEB, den Zwang zum Vorneeinstieg endlich abzuschaffen. Beim neuen Gelenkbus wird durch das Gedrängel zu den Vorrangsitzen und Stellflächen im vorderen Busbereich der von der BVG so geliebte »Fahrgastfluss« mit Gänsemarsch durch die erste Tür nahezu unmöglich gemacht. Auch die bei den beiden Prototypen des kurzen Busses nur einflügelige Vordertür trägt dazu bei, denn damit können Barzahler nicht mehr überholt werden und halten so alle anderen Einsteiger auf. (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003572>.

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