



viv e.v., Schlüterstraße 37, 10629 Berlin

**verkehrspolitischer informationsverein
e.v.**

Schlüterstraße 37
10629 Berlin

☎ Tel.: (030) 66 46 22 42
✉ E-Mail: vivev@web.de
🌐 Internet: www.vivev.de

16. November 2009

Thesen zum Busverkehr (1. Entwurf)

Das Positive zuerst:

Lückenlos und zuverlässig - Das BVG-Busnetz deckt die gesamte bewohnte Fläche Berlins ab. Nennenswerte Lücken im Netz existieren nicht mehr. Die Taktzeiten sind im Vergleich mit anderen Städten dicht und auch in den Tagesrandzeiten kundenverträglich. Im Rahmen der verkehrstechnischen Möglichkeiten ist der Busverkehr zuverlässig, die Fahrpläne werden - meistens - eingehalten.

Modern und komfortabel - Die Fahrzeugflotte ist mittlerweile auf einem sehr modernen Stand und kann sich mit der Qualität der Schnellbahnen messen. Manche „Luxuseinrichtung“ wie Kneeling und Klimaanlage ist schon fast des Guten zuviel.

Fahren auf hohem Niveau - Erfreulicherweise hat sich die BVG nach Jahren des Zweifels zum Doppeldecker bekannt. Die neuen Fahrzeuge des Typs DL sind für den Fahrgast sehr angenehme und komfortable Fahrzeuge.

aber:

Innen hui und außen pfui - Die Zugangsanlagen des Bussystems halten nicht Schritt mit der Qualität der Fahrzeuge. Auch bei wichtigen Haltestellen mit viel Publikum (s. Potsdamer Platz) müssen sich die Fahrgäste den geringen Platz mit Radfahrern teilen und haben nur Wenige Platz unter dem Regendach oder es ist kein Witterungsschutz vorhanden (s. Rathaus Steglitz). Hochwertige Anlagen wie der Busbahnhof Steglitz sind die Ausnahme.

Sicherheit und Sauberkeit - Mangelnde subjektive Sicherheit und Sauberkeit sind nicht nur ein Problem der Schnellbahnen, sondern leider zunehmend auch des Busses. Scratching und zerschlissene Sitze in den hinteren Bereichen; bei den Doppeldeckern z. T. sogar großflächig auf den Frontscheiben im Oberdeck sind häufig anzutreffen. Mit der Überwachung des



Oberdecks sind Busfahrer - nicht überraschenderweise - überfordert. Auf das Verkehrsgehen achten, kassieren und noch überwachen, ist wohl etwas zu viel des Guten.

Jeder macht seins - Bus und Bahn werden nicht immer als Teile eines Gesamtangebots verstanden. Anschlusssicherung ist nach wie vor eher selten gegeben. Abfahrtsanzeigen schon auf den Schnellbahnhöfen, die dem Umsteiger signalisieren, ob er sich beeilen muss oder noch viel Zeit hat bis sein Anschlussbus fährt, (Busbahnhof Steglitz, leider nicht im Verteilergeschoss) sind Mangelware. Der Busfahrer bekommt keine Information, ob sich die S-Bahn vielleicht nur um eine oder zwei Minuten verspätet so dass er, vor allem im Spätverkehr, den Anschluss sichern kann (Bsp.: Linien S1/S7 aus der Innenstadt am Bf. Wannsee und Übergang auf die Linie 118).

Wann kommt mein Bus? - Schade, daß die einfache und effiziente SMS-Fahrinfo abgeschafft wurde. Das Angebot via WAP ist nicht nur teuer, sondern bei einem normalen Mobiltelefon auch umständlich in der Handhabung. Es überzeugt nicht, die Funktionalitäten einer Website, auf das Mobiltelefon zu übertragen. An wesentlichen Umsteigepunkten außerhalb der Stadt fehlen nach wie vor die DAISY-Anzeigen. Beispielhaft: Bhf. Wannsee.

Viel Geld für wenig Effekt - Die Busbeschleunigung hat die Durchschnittsgeschwindigkeit im Netz nicht erhöht. Trotz großen Aufwands sind die Busse noch genauso langsam wie vor der „Beschleunigung“ (Beispiel M48).

Zu lange Linienführungen in zu engem Fahrplan - Auf sehr langen Buslinien kommt es oft vor, dass durch einige wenige Baustellen und daraus resultierenden Staus der gesamte Fahrplan zur Makulatur wird (Beispiel M27 oder Bus 150). Es passiert dann, dass der Bus erst nach 20 Minuten Verspätung gleichzeitig mit dem darauffolgenden Bus kommt. Kommt noch der Berufsverkehr hinzu, gleicht das Kommen des Busses einem Glücksspiel. Inzwischen wird in Härtefällen der Fahrplan sogar ganz ausgesetzt (M27).

„Gänsemarsch“ führt zu Schneckentempo - Gut gemeint ist der Vordereinstieg im Bus sicherlich. Nach der Theorie soll der Busfahrer die Fahrscheine kontrollieren. Im Regelfall - gerade bei großem Andrang - ist das kaum möglich. Das Gedränge am Vordereinstieg führt - gerade bei Gelenkbussen mit drei Türen - zu unnötigen Haltestellenzeiten. Wäre es nicht sinnvoller den Vordereinstieg wieder ab 20 Uhr einzuführen?

Gegeneinander statt miteinander - Auch mit dem Metrolinienkonzept ist der Parallelverkehr zwischen Bus und Schnellbahnen nicht eingedämmt worden. Im Gegenteil sind noch Linien dazu gekommen (M 41) die mehr oder weniger großräumige Verkehrsbeziehungen parallel zur Schnellbahn abdecken.

Heiße Luft am Abend - Auch in weniger geschäftigen Regionen wird bis spät abends das „volle Programm“ gefahren. Beispiel: Alle 20 min fährt artig ein leerer Bus nach Steinstücken - bis nach Mitternacht. Dieses an sich sehr erfreuliche Angebot müsste sich doch in der Bedienung wirtschaftlicher gestalten lassen. Sind hier andere Modelle denkbar? Taxi, Rufbus, o.ä. Ist in den Außenbezirken Berlins ein "Bürgerbus" denkbar, so wie er in Brandenburg modellhaft angeboten wird?

Technik die entgeistert? - Keinesfalls Image fördernd, sind nicht richtig funktionierende Haltestellenanzeigen in den Bussen. Vor allem die Doppeldeckerbusse der neuesten Generation haben immer wieder Probleme mit der Helligkeit der elektronischen Anzeigen innerhalb der Busse und sind damit unleserlich.



Einige Schlussfolgerungen

- Das Berliner Bussystem ist gut, aber nicht so gut, dass es nicht noch verbessert werden könnte.
- Auch wichtige Umsteigepunkte im Busnetz müssen leistungsfähig und übersichtlich ausgebaut werden, dafür sind auch GVFG-Mittel zu nutzen.
- Anschlusssicherheit zwischen Bussen und Bahnen muss im Rahmen der Möglichkeiten garantiert werden.
- Auch die Busse müssen regelmäßig und häufig vom Sicherheitsdienst bestreift werden.
- Das Busnetz muss noch stärker auf die Schnellbahnen ausgerichtet werden. Es ist keine Konkurrenz, sondern Ergänzung zu S- und U-Bahn.
- Busbeschleunigung sollte auch das halten, was der Name verspricht. In anderen Städten (Bspl. Dresden) werden auch verstärkt eigene Bahnkörper der Straßenbahn für den Bus nutzbar gemacht, ein Modell auch für Berlin? Die Einstiegsregelung gehört im Hinblick auf weitere Beschleunigung überprüft.