

Busverkehrssystem – Renaissance einer Gesamtsicht des Busverkehrs

10

Das Busverkehrssystem ist mehr als nur seine Fahrzeuge: Fahrweg, Haltestellen, Fahrgastbedienung, Verkehrsangebot und Betrieb müssen eine Einheit bilden

Niemand bezweifelt, dass die Straßenbahn ein System ist, bei dem zum Beispiel Radreifen und Schienen, Fahrzeugprofil und Streckenquerschnitt, Fahrplandichte und Kapazität der Stromversorgung, Türen und Bahnsteigkanten aufeinander abgestimmt sein müssen, weil die Systemkomponenten zusammen passen müssen, sonst funktioniert die Bahn nicht. Beim Omnibusbetrieb meinen viele, es reiche aus, Haltestellenschilder aufzustellen und einen Bus hin und her fahren zu lassen, die Straße sei ja sowieso vorhanden.

Neue Systeme des Busverkehrs

Die neuen Buslinien TVR Cas von Castellon und Busway von Nantes veranschaulichen deutlich, was von einem modernen ÖPNV mit Bussen erwartet wird: Eine wohl abgestimmte Einheit von

- modern gestyltem umweltfreundlichem Fahrzeug,
- reserviertem Fahrweg für staufreien Verkehr,
- funktionaler einladender, dem Fahrzeug optimal angepasster Haltestelle,
- fahrgastgerechter zügiger Fahrgastbedienung,
- dichtem Verkehrsangebot in einem begreifbaren Liniennetz,
- zuverlässigem, regelmäßigem Betrieb ohne Stockungen,
- eben ein in seinen Komponenten stimmigen Busverkehrssystem.

Bild links: „Busway“ in Nantes in Frankreich: Eine Buslinie von Anfang bis Ende auf besonderem Fahrweg mit speziell gestylten Bussen und angepassten Haltestellen. (Foto: Volker Deutsch)

Bild rechts: Fahrgastgerechte aufgehöhte Haltestelle mit Sonderbord zum dichten Anfahren, taktilem Blindenleitstreifen, statischer und dynamischer Fahrgastinformation sowie Wartehalle. (Foto: Bernhard E. Nickel)



Es reicht halt nicht, nur Haltestellenschilder aufzustellen und einen Bus hin und her fahren zu lassen; die Erfolgsfaktoren für ein attraktives Busverkehrssystem müssen vorhanden sein. Dies gilt für einzelne Buslinien, die ein Schienennetz ergänzen und erst recht für Städte, deren ÖPNV vollständig auf einem Busangebot beruht.

Die Komponenten des Busverkehrssystems

Für ein Busverkehrssystem gilt: Einzelne schick ausgestattete Haltestellen sind schön, aber reichen nicht, um ein ganzes Bussystem attraktiv zu machen. Barrierefreiheit ist möglichst durchgängig zu gewährleisten, damit die Betroffenen sich darauf verlassen können, der höhere Komfort allen Fahrgästen zugutekommt und der niveaugleiche Ein- und Ausstieg den Betriebsablauf beschleunigt.

Haltestellen und Fahrzeuge, aber auch Informationseinrichtungen und Werbematerialien – alles bietet ein einheitliches Erscheinungsbild, damit der ÖPNV als zeitgemäßes

Angebot wahrgenommen wird. Tarifsystem, Vertriebssystem und Fahrausweiserwerb an unternehmenseigenen Stellen (Vorverkauf, Fahrer, Automaten) wie bei Kiosken, Lottoannahmestellen und über Handy sind transparent und kundenfreundlich zu gestalten, ebenso die Betriebsabwicklung: Der Kunde muss wissen, ob er vorn beim Fahrer einsteigen muss oder überall in den Bus einsteigen kann.

Das Vertriebssystem ist so gestaltet, dass es den Betriebsablauf nicht verzögert. Die Linienführung, Lichtsignalbeeinflussung und reservierte Sonderfahrstreifen sorgen für eine zügige, störungsfreie Fahrt, damit das ÖPNV-Angebot verlässlich und kalkulierbar ist. Die dynamische Fahrgastinformation verkürzt das Warten gefühlsmäßig und unterrichtet über etwaige Störungen. Vom emaillierten Haltestellen-Namensschild bis zum GPS-gestützten Navigationssystem werden alle Möglichkeiten angeboten, um den Fahrgast vorab wie während der Fahrt zu informieren, seine Gewissheit zu bestärken und ihm das Gefühl zu vermitteln, er wird sicher geleitet.

Wichtig ist, durch abgestimmte Ausgestaltung aller Komponenten des Busverkehrssystems Synergien frei zu setzen, die die Buslinie zum Erfolg führen. So wie man bei einer Straßenbahn selbstverständlich darauf achtet, dass Fahrzeug, Fahrweg und Haltestelle zusammenpassen, soll sich der Systemgedanke auch bei der Einrichtung einer Buslinie durchsetzen. Bei der Straßenbahn stellt der besondere Bahnkörper in der Regel eine Fördervoraussetzung nach GVFG dar – warum ist die reservierte Sonderspur im Normalfall für den Bus gar kein Thema, auch wenn er hohe Leistungen erbringen muss?

Dabei geht es nicht nur um die Aspekte der Straßenverkehrstechnik sowie des Betriebsablaufes, so wichtig diese für eine pünktliche, kalkulierbare und wettbewerbsfähig schnelle Beförderung der Fahrgäste sind. Es geht auch um die Wahrnehmung des Busverkehrssystems im städtischen Kontext: Ist hier eine beliebig einzurichtende und wieder herauszunehmende Busverbindung, quasi als notwendiges Übel, oder haben wir eine sozusagen in Stein gemeißelte Bustrasse, die Kontinuität, Verlässlichkeit und Wertschätzung in der Kommunalpolitik ausstrahlt? Deshalb spielt die Routenvisibilität – hergestellt durch deutliche Abmarkierung und/oder farbigen Belag, durch Bepflanzung und/oder Möblierung der Seitenränder, durch einheitliche Beleuchtung – eine so wichtige Rolle. Es wird vermutet, dass sich mit diesen Mitteln für das Busverkehrssystem so etwas wie ein Schienenbonus bei den Fahrgästen herstellen lässt.

Im Grundsatz sind diese Erkenntnisse nicht neu. Sie stammen aus einem 1975 vergebenen Forschungsvorhaben des Bundesverkehrsministeriums und wurden 1979 in einem Buch „Bus-Verkehrssystem – Fahrzeug, Fahrweg, Betrieb“ komprimiert, das der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (damals VÖV) gemeinsam mit dem Verband der Deutschen Automobilindustrie (VDA) herausbrachte.



Bus & Bahn 1/2010



In einem Anschluss-Vorhaben hat man diese Erkenntnisse ansatzweise beim Busverkehrssystem Lübeck umgesetzt: Es wurde ein neuer, damals ganz schön futuristischer Zentraler Omnibusbahnhof gebaut, einige Ampelvorrangschaltungen implementiert, ein rechnergesteuertes Betriebsleitsystem gekauft und ein paar Haltestellen in einem der Stadt angepassten, modularen aber stets wiederkehrenden Design umgebaut. Jedoch die Geschlossenheit und Einheit eines vollständigen Systems kam – unter anderem aus Geldmangel – nie zustande. Und dann geriet der Systemgedanke ziemlich schnell in Vergessenheit.

Niederflurbus mit hohem Niveau

Nicht zuletzt die Finanznot ließ den Systemgedanken für den Busverkehr wieder auftauchen: Bei geringerem Fahrgastaufkommen stellt sich schon die Frage, ob es eine gleichwertige Alternative zum Bau einer neuen Straßenbahn gibt. Je nach den örtlichen Voraus-

setzungen und Gegebenheiten kam man in den Niederlanden zu der Lösung „Hochwertiger ÖPNV (HOV)“ und in Frankreich, dem Land, in dem die „Renaissance der Straßenbahn“ stattfand, auch zum „Bus mit hohem Niveau der Dienstleistung (BHNS)“. Nantes und Grenoble entschlossen sich, nachdem ihre Wiedereinführung der Straßenbahn dem ÖPNV neue Bedeutung verliehen und die durchfahrenen Stadtquartiere wesentlich aufgewertet hatte, ihre nächste Linie als BHNS auf besonderem, reserviertem Fahrweg und mit LSA-Beeinflussung auszubauen, Bordeaux denkt für die übernächste Linie darüber nach. Viele französische Städte – auch Nur-Bus-Städte – planen in den nächsten Jahren zusammen 276 km BHNS-Strecke. Das staatliche Forschungsinstitut Ceru hat auf 111 Seiten einer Broschüre Konzept und Empfehlungen für BHNS festgeschrieben, und der europäische ÖPNV-Konzern Keolis hat den eigenen Markennamen „Métronome“ für seine BHNS-Angebote geprägt. Auch in Spanien entstehen parallel zu neuen Straßenbahnen neue Busverkehrssysteme, siehe Castellon.

Der VDV hat sich für hochwertigen attraktiven ÖPNV mit Bahnen und Bussen ausgesprochen. Dabei soll die alte Erkenntnis, dass ein attraktiver Busverkehr nur im Rahmen eines gesamthaften Busverkehrssystems möglich ist, erneut in die Köpfe der Entscheider gebracht werden. Aus diesem Grunde ist eine Folge von Beiträgen in dieser Zeitschrift geplant, die sich alle unter der Überschrift „Busverkehrssystem“ mit dessen einzelnen Komponenten befassen.

Dipl.-Ing. Bernhard E. Nickel
VDV-Fachbereichsleiter u. a.
für Verkehrsplanung und Betrieb ÖPNV
Nickel@vdv.de

Bild links: Bus auf „unabhängigem Bahnkörper“ – das ist hochwertiger ÖPNV im Süden von Amsterdam. (Foto: Infra Management ZuidTangent)

Bild rechts: Statt Gleisen „Routenvisibilität“ durch charakteristische Baumreihen und Beleuchtungsmasten. (Foto: APTS)

„Bus mit hohem Niveau der Dienstleistung“ in La Rochelle. (Foto: Bernhard E. Nickel)