

Sehr geehrte Damen und Herren der Redaktionen

Buxtehuder Tageblatt,
Neue Buxtehuder,

bitte veröffentlichen Sie diese Kurzfassung der Vorschläge, die die BBG im ASU am 13.5.08 zum Thema Verbesserung des Busverkehrs in Buxtehude, vorgestellt hat.

DIE BBG UND DER ÖPNV

VORSCHLÄGE ZUM BUSVERKEHR IN BUXTEHUDE

Nach monatelangen Beschwerden der Buxtehuder Bus- und Bahnfahrer haben wir bei der Untersuchung der Einzelprobleme und bei Gesprächen mit Fachleuten festgestellt, dass nach nunmehr über 160 Änderungen der KVG, weiterhin systematische Fehler im Gesamtsystem stecken. Um zumutbare Wartezeiten beim Umsteigen Bus-Bahn-Bus zu erreichen, müssen grundsätzliche Änderungen in verschiedenen Bereichen durchgeführt werden. Das betrifft nicht nur die Bus-Anpassung an den EVB, den METRONOM und die S-Bahn und die Notwendigkeit auf Fahrplan-Änderungen und neue Zugfolgen zu reagieren. Auch straßenbauliche Maßnahmen zur Bus-Beschleunigung (Engpassbeseitigung), organisatorische Veränderungen und vertragliche Abhängigkeiten müssten neu durchdacht werden.

1) Beispielhaft nur einige systemische Fehler:

- a) Diverse Bus- An und Abfahrten sind nicht an die Bahn An- und Abfahrten angepasst. So erreichten 10 (2008) verschiedene Busse genau zur Abfahrtszeit der Bahn den Bahnhof (wenn sie denn pünktlich sein können), so dass ein Umsteigen unmöglich ist.
- b) Einige Busse erreichen den Bahnhof gleichzeitig, ohne jedoch einen Anschlusszug zu erreichen oder fahren mit Einlaufen des Zuges gleichzeitig ab.
- c) Systembedingte Wartezeiten liegen, besonders in den Morgenstunden zwischen 15 und 22 Minuten (2008).

2011: Vergleichen Sie bitte die neuen Zugfolgen mit den Bus-An und Abfahrten!

Die BBG hat folgende Vorschläge und Anregungen gegeben:

1) Netz-Umgestaltung zu einem Stern-System, zumindest teilweise (Die Daten der früheren Planung dazu sind völlig veraltet). Für einen 30 min Takt auf den Hauptlinien wären ca. zwei weitere Busse erforderlich. Die Kosten müssten durch die schon jetzt stark erhöhten Mehreinnahmen ausgeglichen werden können.

2) Durch die komplizierte vertragliche Bindung von KVG, VNO (Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH, LNVG (Landesverkehrsgesellschaft Niedersachsen

mbH) und HVV (Hamburger Verkehrsverbund) sind bisher keine flexiblen Reaktionen auf Veränderungen des Verkehrsbedarfes möglich:

- a) veränderte Kosten bei der KVG können nicht weiter gegeben werden (Rahmenvertrag, sämtliche Einnahmen werden an den HVV weitergereicht),
- b) Wettbewerbsanreize (z.B. mehr Fahrgäste, bessere Verbindungen, Auslastung der Fahrzeuge) sind momentan nicht vorhanden, weil die KVG an den Mehreinnahmen keinen Anteil hat. Die bisherigen Fahrplan-Änderungen der KVG sind also Gefälligkeiten.

Daher müsste leider das gesamte Zusammenspiel der o.a. Gesellschaften neu durchdacht werden.

Zur nachhaltigen Steigerung des Interesses an der Optimierung des Bus- Verkehrs könnte die KVG eventuell an den nicht eingeplanten Mehreinnahmen (durch die ca. 500 000 zusätzlichen Fahrgäste in 2008, BT vom 18.3.08. In 2010 weiterer Fahrgastzuwachs!) beteiligt werden (Gewinnbeteiligung).

3) Um termingerechte Fahrzeiten der Busse zu ermöglichen, ist es erforderlich, die Zufahrtstrassen entsprechend den Anforderungen für flüssigen Busverkehr zu gestalten. Wichtigstes Beispiel: 4 – Spur-Ausbau der Spange als Bus-Beschleunigungsmaßnahme (Bahnparalleler Teil im Süden). Das würde nicht nur den Gesamtverkehrsfluss auf der SPANGE, sondern auch die Verkehrssicherheit verbessern (2010:Unfälle mit Verkehrsschildern und Ampeln sprechen eine deutliche Sprache...). Die BBG hat diesen Ausbau schon seit Jahren vorgeschlagen.

4) Busfahrpläne grundsätzlich nicht von Ferienzeiten der Schulen abhängig planen, sondern durchgehend gültig sein lassen.

5) Bei erforderlichem Schienenersatzverkehr durch Busse, ist eine Abstimmung und ein aktueller Informationsaustausch zwischen EVB, Metronom und HVV (S-Bahn) und KVG dringend erforderlich. Dieser ist momentan unzureichend und bewirkt bei Störfällen unnötige Komplikationen und lange Wartezeiten für die Bahnfahrer.

6) Aufstellung der dringend erforderlichen 37(2010: ca.32) Buswartehäuschen von den fehlenden 43(2010:ca. 40) (davon allein 9 im Stadtzentrum). Es wurde der BBG im ASU ein Häuschen pro Jahr versprochen. In 2007 waren es Null (+/-1), 2009 waren es immerhin Vier! Zumindest die von der KVG an die Stadt gemeldeten vorrangigen 10 Wartehäuschen sollten nicht von den Verhandlungen mit einer Werbefirma abhängen.

7) Die Tarif-Eingruppierung Buxtehudes durch den HVV in Ring D (vier Ringe, Preis 5,50 €, 2010:5,80) entspricht nicht der HVV- üblichen Tarifgestaltung. Ab Neu Wulmstorf gelten z.B. zwei Ringe. Buxtehude gehört daher in den Tarif Ring C (drei Ringe, Preis 4,20 €, 2010:4,40). Sehr viele Buxtehuder fordern diese Korrektur. Versuchen Sie bitte alle Möglichkeiten, die Eingruppierung zu ändern. Durch die schon seit zwei Jahren unerwartet hohen Mehreinnahmen sollten neue Verhandlungen aussichtsreicher sein.

8) Die ASU –Mitglieder wurden gebeten, die obigen Vorschläge zu diskutieren und soweit möglich an die zuständigen Stellen im Kreis und an die o.a. Verbände weiter zu geben, mit dem Bemühen um Nachverfolgung und Durchsetzung der Vorschläge und mit dem Vorschlag, sich bei Städten mit besserem ÖPNV und deren Wege der Finanzierung (z.B. Buchholz, Stade, Bad Salzuflen) zu erkundigen.

BBG, Vorstand