



## **Fahrgastverband PRO BAHN zu überlangen Bussen: nicht zeitgemäß!**

*Fahrgastverband gegen Gigaliner im Busbereich Tram und O-Bus sollte die elektromobile Zukunft gehören*

(ddp direct) Mit zunehmender Sorge verfolgt der gemeinnützige Fahrgastverband PRO BAHN die Entwicklung im ÖPNV hin zu immer größeren Bussen.

Städte wie Hamburg, Aachen und jüngst auch Leipzig (mit der Auto Tram Extra Grand) setzen zunehmend auf sogenannte Doppelgelenkbusse. Jene dieselbetriebenen Busse verfügen über zwei Gelenke und sind 25 bis 30 Meter lang. Zum Vergleich: ein konventioneller Gelenkbus misst 18 Meter. Die Bus-Lobby versucht, immer weiter in den Straßenbahnmarkt einzudringen. Meiner Auffassung nach ist bei größeren Fahrgastmengen eine Tram die bessere, komfortablere, energieeffizientere und auch umweltfreundlichere Lösung, so Matthias Oomen, Bundespressesprecher des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Dort, wo es räumlich und von der Fahrgastnachfrage her geboten ist, rät der Fahrgastverband dazu, den Bustakt zu verdichten oder neue Straßenbahnsysteme einzuführen, anstatt einfach nur auf voluminösere Gefäßgrößen in Form von überlangen Bussen zu setzen.

Viel zu oft verleitet der Einsatz von überlangen Bussen sogar dazu, das bestehende Angebot auszudünnen. Ein Beispiel für eine solche Angebotsausdünnung ist Aachen: Dort fahren die Linien 5 und 45 Uniklinik Innenstadt Driescher Hof früher mit konventionellen Gelenkbussen gemeinsam im 10-Minuten-Takt. Nunmehr fahren die Linien seit Einführung der Doppelgelenkbusse vor einigen Jahren nur noch alle 15 Minuten.

Auch in punkto Sicherheit und Kompatibilität zum restlichen Straßenverkehr beeindrucken Doppelgelenkbusse sofern sie keine eigenen Busspuren haben nicht wirklich. Vielmehr wirken sie wie Gigaliner im ÖPNV und verunsichern andere Verkehrsteilnehmer. Außerdem überzeugen die ÖPNV-Gigaliner weder in Aachen noch in Hamburg in Sachen technische Zuverlässigkeit oder Fahrgastkomfort. Einen positiven Sonderfall stellt allerdings Zürich dar, wo die Doppelgelenkbusse als O-Busse in den zuvor genannten Punkten durchaus überzeugen, einen positiven Beitrag zum Umweltschutz leisten und in einem integrierten, gemeinschaftlichem System mit der Tram auch ihre Berechtigung und sogar Vorbildcharakter haben.

Laut PRO BAHN wäre es an der Zeit, gerade im Zeitalter der Elektromobilität neue Straßenbahnsysteme stärker zu forcieren. Dies wäre sowohl eine Aufgabe der Stadt- als auch der Verkehrsplanung: Städte und deren Mobilitätskonzepte sollten ganzheitlicher und nachhaltiger geplant werden. Dank neuer Tram-Systeme könnte der Fokus der Stadt- und Verkehrsplanung auf Mensch und Lebensqualität gelenkt werden statt auf funktionale Aspekte des Autoverkehrs. Ein gutes Beispiel für solch eine Planung ist u.a. das jüngst preisgekürzte Münchner Tram-Projekt nach St. Emmeran. Weitere Beispiele aus Nachbarländern wie z.B. Frankreich zeigen, dass neue Tram-Systeme sehr viele Menschen zum Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr bewegen, so Jörg Bruchertseifer, Bundesvorsitzender des Fahrgastverbandes PRO BAHN. Dies sind wünschenswerte Zahlen, die mit aus Fahrgastsicht unattraktiven dieselbetriebenen Doppelgelenkbussen leider nicht erreicht werden können.

Shortlink zu dieser Pressemitteilung:

<http://shortpr.com/bzlcfa>

Permanentslink zu dieser Pressemitteilung:

<http://www.themenportal.de/transport/fahrgastverband-pro-bahn-zu-ueberlangen-bussen-nicht-zeitgemaess-95286>

## **Pressekontakt**

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

Herr Matthias Oomen  
Friedrichstraße 95  
10117 Berlin

[m.oomen@pro-bahn.de](mailto:m.oomen@pro-bahn.de)

## **Firmenkontakt**

Fahrgastverband PRO BAHN e.V.

Herr Matthias Oomen  
Friedrichstraße 95  
10117 Berlin

[pro-bahn.de](http://pro-bahn.de)  
[m.oomen@pro-bahn.de](mailto:m.oomen@pro-bahn.de)

-