

# Ab 20.00 Uhr Einstieg nur vorn.

Bitte Fahrausweis  
unaufgefordert vorzeigen.

## Einstieg nur vorn?

**B**erlin an einem beliebigen Tag im Jahr stehe ich an der Bushaltestelle U Turmstraße. Die Menschen, die in den Bus einsteigen wollen, haben sich entsprechend ihrer Ankunftszeit an der Bushaltestelle in einer langen Reihe aufgestellt. Mein Bus der Linie 101 kommt pünktlich an die Bushaltestelle. Es wird die Tür geöffnet und

alle Leute, die im Bus waren und an dieser Haltestelle aussteigen wollen, steigen aus. Erst dann beginnen die wartenden Menschen, in Ruhe einzusteigen. Dabei zeigen

sie Fahrausweis oder lösen bei Bedarf einen Fahrschein. Der Bus verlässt pünktlich die Haltestelle.

Diese beschriebene Situation ist mir noch nie in Berlin begegnet. Sie klingt illusorisch. Jedoch stand ich schon an Bushaltestellen, wo genau diese Situation eingetreten ist. In Edinburgh. Ich bin da natürlich sofort drauf reingefallen und habe mich wie ein Tourist verhalten, indem ich einfach auf die Tür zugestürzt bin, als der Bus kam. Die Menschen, die ich besucht habe, wiesen mich auf mei-

nen Fehler hin und ich stellte mich ganz brav in die Schlange. Doch wie so war meine intuitive Handlung so?

Wenn ich in den Bus 101 an der Turmstraße einsteige, müssen in der Regel keine Menschen aussteigen, da der Bus dort startet. Die Menschen, die auf den Bus warten stehen irgendwo an der Bushaltestelle und wenn der Bus kommt, bewegen sie sich schnell oder langsam auf die Tür zu. Bei der BVG gilt es eigentlich, dass alle an der vorderen Tür einsteigen sollen. Inzwischen ist es allerdings üblich geworden, dass an Knotenpunkten mit vielen Fahrgästen alle Türen zum Ein- und Aussteigen geöffnet werden. Entsprechend teilt sich die Traube der wartenden Menschen auf zwei bis drei Türen auf. Manchmal kommt es zu Drängereien. An anderen Haltestellen ist es mir auch schon passiert, dass nicht alle in den Bus einsteigen konnten, weil der Bus überfüllt war. Dabei tritt immer wieder das bekannte Phänomen auf, dass der Türbereich komplett überfüllt ist, die Mitte zwischen zwei Türen oder das Busende noch so einiges an Luft aufweist.

Ich habe es bis jetzt noch nicht beobachten können, ob sich diese

Verteilung an Menschen in Bussen auch einstellt, wenn alle wirklich nur an der vorderen Tür ein- beziehungsweise aussteigen können. Das wäre bestimmt interessant zu sehen, wie es sich dann mit der Gesamtkapazität des Busses verhält. Jedoch stelle ich es mir auch sehr langwierig vor, wenn alle Menschen, die an einer Bushaltestelle aussteigen wollen, sich durch einen prall gefüllten Bus zu der einzigen Tür drängeln müssten. Dies würde ja bei der anfänglichen Geschichte passieren.

Ob das jetzt Vorteile oder Nachteile für den Betrieb mit dem Bus sind und welche Art des Einstiegs die Pünktlichkeit fördert, ist bestimmt ein Gegenstand vieler Untersuchungen. Es scheint jedoch für beide Varianten jeweils Vor- und Nachteile zu geben.

Ich habe mich immer wieder gefragt, warum bei der BVG der Einstieg nur vorne ist, wohingegen ich es von der ÜSTRA in Hannover oder der DVB in Dresden es kenne, dass alle Türen zum Einsteigen benutzt werden können. Entsprechend ergibt sich das Thema: Zustieg nur an der vorderen Tür des vorliegenden Pro & Contra?

(mm) 

### IHRE MEINUNG

Was meinen Sie zu diesem Thema? Schreiben Sie uns Ihre Meinung als Leserbrief an: [leserbriefe@der-fahrgast.de](mailto:leserbriefe@der-fahrgast.de)

## Zustieg nur an der vorderen Tür?

# Pro

Seit 2012 gilt auf den Buslinien im gesamten HVV-Gebiet der „Einstieg vorn“. Anlass für diesen Schritt waren steigende Schwarzfahrerquoten im Busbereich – verbunden mit jährlichen Einnahmeverlusten für die Verkehrsunternehmen von mehr als 20 Millionen Euro. Beschwerden ehrlich zahlender Fahrgäste, Kontrollen müssten verstärkt und die Zahl der Schwarzfahrer spürbar gesenkt werden, häuften sich.

Seitdem steigen die Fahrgäste nur noch vorne in den Bus ein und zeigen dabei unaufgefordert ihre Fahrkarte vor, der Busfahrer führt eine Sichtkontrolle durch. Fahrkartenprüfungen durch Prüfpersonal finden weiterhin statt. Seit Einführung des „Einstiegs vorn“ als Teil des HVV-Prüfkonzepts konnte die Schwarzfahrerquote halbiert und die jährlichen Verluste um 10 Millionen Euro reduziert werden. Busfahrer verkauften auf manchen Linien bis zu 20 Prozent mehr Fahrkarten; der ein oder andere bekannte Fahrgast zeigte plötzlich eine neue Abonnementskarte vor.

Die Entwicklung von Schwarzfahrerquoten und Fahrkartenverkauf sowie die Akzeptanz bei Fahrgästen und Fahrpersonal wurden im Rahmen eines Pilotprojektes intensiv untersucht. Entsprechende Marktforschungen mit sehr positiven Ergebnissen waren Grundlage für die Entscheidung, den Einstieg vorn auf das gesamte HVV-Gebiet auszudehnen.

Auch die Auswirkungen auf die Fahrtzeit wurden dabei sehr genau in den Blick genommen. Die Praxiserfahrung zeigte: Bei einem Fahrgastwechsel mit bis zu zehn Personen wirkt sich der Einstieg vorn in der Regel verkürzend, bei mehr als zehn Personen eher verzögernd aus. In der Summe ergeben sich daraus nur geringe Verschiebungen, die sich nicht auf den Fahrplan auswirken. Von Beginn an wurden die besonders stark frequentierten Metrobuslinien 4, 5 und 6 tagsüber (wochentags) vom Einstieg vorn ausgenommen. Darüber hinaus können die Busfahrer bei großem Andrang an der Haltestelle situativ entscheiden, die hintere Tür für den Einstieg zu öffnen.

Durch regelmäßigen Austausch mit den Busfahrerinnen und Busfahrern, mit Schulungen sowie regelmäßigen Kundenbefragungen stellt der HVV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen sicher, dass der Vorneinstieg aktuellen Veränderungen angepasst und die Akzeptanz auf einem hohen Niveau bleibt. Auch 2017 zeigten sich 74 Prozent der befragten Fahrgäste mit dem Einstieg vorn „zufrieden“ oder „sehr zufrieden“ (Quelle: HVV-Imageanalyse 2017).

**Bei einem Fahrgastwechsel mit bis zu zehn Personen wirkt sich der Einstieg vorn in der Regel verkürzend, bei mehr als zehn Personen eher verzögernd aus.**



Matthias Wiarda  
Bereichsleiter Tarif und Vertrieb  
HVV GmbH

# Contra

Grundsätzlich ist der Zustieg in unsere Busse an allen Türen möglich. Erst ab 20 Uhr bitten wir unsere Fahrgäste, an der vorderen Tür einzusteigen und ihr Ticket vorzuweisen. Als wichtigstes Argument gegen einen generellen Vordereinstieg sehen wir kürzere Aufenthaltszeiten an Haltestellen und damit kürzere Fahrzeiten. Das entspricht den Wünschen unserer Kunden und macht unser Angebot attraktiv. Bei längeren Standzeiten, insbesondere an Zentralhaltestellen, würden sich unsere Busse und Straßenbahnen gegenseitig behindern. Dann wären längere Freigabefenster an Lichtsignalanlagen erforderlich, unter denen auch der Individualverkehr zu leiden hätte. Kurze Fahrzeiten bedeuten weniger Fahrzeuge im Umlauf und niedrigere Betriebskosten. Außerdem reduziert das Einsteigen an allen Türen die Belastung für das Fahrpersonal.

Unserer Meinung nach kommen die positiven Effekte eines kontrollierten Vordereinstiegs nur im Abend- und Nachverkehr zum Tragen. Er trägt dann zu einer Reduzierung des Schwarzfahreranteils bei. Außerdem steigt nachts die subjektive Sicherheit für Fahrer und Fahrgäste, wenn dem Fahrer bekannt ist, welches Klientel sich im Fahrzeug befindet. Gleichzeitig steigt die Hemmschwelle für Vandalismus und mutwillige Verschmutzungen.

Bei Nutzung aller Türen benötigt der erste Fahrgast 6,4 Sekunden für den Zustieg, bei acht Einsteigern erhöht sich die Zustiegszeit auf 14,4 Sekunden. Kann der Fahrgast nur die Vordertür nutzen und zeigt sein Ticket vor, benötigt er 7,3 Sekunden für den Zustieg. Fünf Einsteiger brauchen dann schon 20,0 Sekunden. Pro Fahrgast steigt der Zeitbedarf beim Vordereinstieg um etwa 1,4 Sekunden.

Untersuchungen haben ergeben, dass sich der ausschließliche Zustieg an der vorderen Tür sehr unterschiedlich auf die Fahrtzeit auswirkt. Auf Linien mit geringen Einsteigerzahlen werden die Busse kaum ausgebremst, auf stark frequentierten Premiumbuslinien müssen die Fahrzeuge jedoch deutlich länger an Haltestellen stoppen. Für unsere nachfragestärkste Buslinie 61 mit 31.700 werktäglichen Fahrgästen und bis zu 3.400 Einsteigern pro Haltestelle und Werktag haben wir einen Fahrzeitmehrbedarf von etwa elf Minuten im Umlauf ermittelt, bei anderen Linien lag er bei etwa fünf Minuten.

Bei einem generellen Vordereinstieg würde die Reisegeschwindigkeit im Tagesverkehr um ein bis zwei Kilometer pro Stunde sinken. Zum Beispiel wäre die Buslinie 61 im Schnitt nur noch 17,8 Kilometer pro Stunde schnell, heute ist sie mit 19,4 Kilometer pro Stunde unterwegs.

**Als wichtigstes Argument gegen einen generellen Vordereinstieg sehen wir kürzere Aufenthaltszeiten an Haltestellen und damit kürzere Fahrzeiten.**



Martin Gawalek  
Centerleiter  
Verkehrsmanagement/Marketing