



Christoph Klawonn fährt seit 2015 Bus, mittlerweile leitet er die Leitstelle der KVG Lüneburg.

Foto: t&w

Landeszeitung
22.11.2022, S. 4

Diese Stellen sind für Busfahrer schwierig



VON LAURA TREFFENFELD

Lüneburg. In der Wichernstraße ist die rechte Fahrbahn zugeparkt, von vorn kommen Autos. „Hier steht man jetzt“, sagt Christoph Klawonn, während er über das Lenkrad seines 18 Meter langen Gelenkbusses schaut. Seit 2015 ist der 27-Jährige Busfahrer, mittlerweile leitet er die Leitstelle der KVG Lüneburg. Auf der Sonderfahrt durch die Hansestadt zeigt er einige der aus Busfahrersicht schwierigen und zum Teil gefährlichen Stellen in der Stadt. Dass etwa in der Wichernstraße rechts geparkt wird, führt mitunter zu Verzögerungen im Buszeitplan. Denn der Bus muss die vorfahrtsberechtigten Autos abwarten. An diesem Tag hat Christoph Klawonn Glück, ein Autofahrer lässt ihn vorbei. Lichthupe, bitte, danke, weiter geht's. Höflichkeit im Busalltag hilft. „Ich sage eigentlich immer guten Morgen“. Christoph Klawonn freut sich andersherum auch, wenn Fahrgäste grüßen. „Das ist schon nett.“

Busstüren zugelassen, wenn Radfahrer angesaut kommen
Weniger nett werden die Leute manchmal, wenn Christoph Klawonn an einer Haltestelle die Busstüren noch kurz zulässt. Grund dafür sind meist Radfahr-

Parkende Autos in der Kurve, kein Platz am Bahnhof und enge Gassen in der Innenstadt: die kniffligen Ecken für Busfahrer

er, die auf ihrem Fahrradweg schnell herangefahren kommen, auf den die Fahrgäste beim Aussteigen zwangsläufig heraustreten würden. Rad- und Rollerfahrer müssen hier Schrittgeschwindigkeit fahren, wenn ein Bus hält und Leute aussteigen. Das beachten aber viele nicht. „Ich sehe die Radfahrer im Spiegel und lasse die Türen dann noch mal zwei Sekunden länger zu“, erklärt der Busfahrer. Wenn dann protestiert wird, sage er meist nichts.

Protest habe es sicher auch über einige Stellen gegeben, an denen Parkverbotszonen eingerichtet wurden. „Die hier kenne ich zum Beispiel noch gar nicht, das ist neu“, sagt Christoph Klawonn und weist auf eine schraffierte Fläche an der Ecke Königsbergerstraße/Auf dem

Schmaarkamp. Hier sei man beim Abbiegen oft auf den gegenüberliegenden Kantstein gekommen, um die Autos in der Kurve nicht zu touchieren.

Schon mal zwei Jugendliche aus dem Bus geworfen

Christoph Klawonn lenkt seinen Bus weiter zum ZOB. Über den Spiegel hat er den Innenraum des Busses im Blick. Sollte mal ein Streit unter Fahrgästen eskalieren, hat er einen Knopf, durch den die Leitstelle ein Signal bekommt. „Toi, toi, toi, den hab ich noch nicht gebraucht. Aber ich hatte mal zwei Jugendliche im Bus, die sich geschlagen haben. Die habe ich dann rausgeworfen.“ Beim ZOB angekommen, fährt Christoph Klawonn eine Runde um die Haltesteige. „Hier findet man manchmal keinen Platz.“ Zu Stoßzeiten könne es vorkommen, dass Fahrgäste ein Stück weiter hinten herausgelassen werden müssen. Der ZOB wird langsam zu klein.

Mit im Bus auf der Sonderfahrt sitzt auch Michael Peter, Leiter der Leistungssteuerung bei der KVG. Er sagt, es müssen nicht immer nur die großen, millionenschweren Projekte ins Auge genommen werden. „Oft sind es die kleinen Sachen, die einen flüssigen Busverkehr fördern, wie ein Parkverbot an kritischen Stellen für Pkw.“

Die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Busses im Stadtverkehr Lüneburg betrage laut Michael Peter 18,5 km/h. Das

sei langsamer als in anderen Städten. „Stade zum Beispiel erzielt mit 20,2 km/h bessere Werte, auch Buchholz mit 21 km/h.“ Grund für das geringere Tempo in Lüneburg seien etwa die rechts-vor-links-Strecken. „Der Bus muss an solchen Straßen fast ganz abbremsen und dann wieder anfahren, wenn niemand von rechts kommt. Denn mit den Fahrgästen an Bord kann man nicht abrupt zum Stehen kommen.“ Solches Abbremsen und Beschleunigen, auch wenn Fußgänger den Bus kreuzen, koste nicht nur Zeit, sondern verbräuche auch Kraftstoff. Michael Peter hofft daher auf die geplante Ampelvorzugsschaltung, die Busfahrern ermöglichen soll, sich das grüne Licht einer Ampel „zu holen“, um so noch über die Kreuzung zu kommen und im Fluss zu bleiben. Der Bus würde über den Bordrechner seine Position an den Ampelrechner melden, sodass in das Ampelprogramm eingegriffen wird und der Bus bei Grün passieren kann.

Laut Michael Peter hat die KVG zusammen mit ihren Subunternehmern rund 160 Busse und 350 Fahrerinnen und Fahrer in Stadt und Landkreis im Einsatz. Neben Christoph Klawonn freuen auch sie sich über ein wenig mehr Einblick und Verständnis für die alltäglichen Hürden in ihrem Job.

Auch an der Uni haben sich Studierende mit Mikrohindernissen beschäftigt - und sind der Frage nachgegangen, wie Reisezeiten und Fahrkomfort im busgestützten ÖPNV in Lüneburg dadurch beeinträchtigt werden. Die Vorstellung der Studie über Mikromängel erfolgt am Dienstag, 22. November, um 18.15 an der Leuphana, Hörsaal 4.



Radfahrer müssen bei haltenden Bussen Schrittgeschwindigkeit fahren. Aussteigende Fahrgäste sind sonst gefährdet. Busfahrer lassen daher manchmal die Türen kurz länger zu, wenn sie Radler sehen. Foto: t&w



Am Eisenbruch verlieren Busse oft Zeit, da die Straße rechts zugeparkt ist. Foto: t&w



Einen Halteplatz am ZOB zu bekommen, kann zu Stoßzeiten schwierig werden. Foto: t&w