

Busse in Irland

von Stefan Baguette

Einer der weniger bedeutenden Staaten in der Europäischen Union ist die Republik Irland, die jedoch neben beeindruckender Landschaft und interessanten Städten auch für Busfreunde Sehenswertes bietet. In diesem Reisebericht soll der Busverkehr in Irland näher vorgestellt werden. Der Bericht beschränkt sich dabei auf das Gebiet der Republik Irland, das zum Vereinigten Königreich gehörende Nordirland wird nicht betrachtet. Soweit nicht anders vermerkt beziehen sich alle Angaben auf den Sommer 2003.

Einleitung

Die Insel Irland stand über viele Jahrhunderte unter britischer Herrschaft. Nach vielen erfolglosen Revolutionen und einem Bürgerkrieg in den 20er Jahren erhielten 26 der 32 Provinzen 1949 ihre Unabhängigkeit von der britischen Krone und bildeten die Republik Irland. Die übrigen sechs Provinzen - als Nordirland bekannt - verblieben bis heute im Vereinigten Königreich.

Da die britischen Herrscher eine Industrialisierung der irischen Wirtschaft über Jahrhunderte erfolgreich verhinderten, zeigte sich Irland noch sehr lange äußerst landwirtschaftlich geprägt und gehörte zu den wirtschaftlich schwachen und armen Ländern in Westeuropa. In den letzten Jahrzehnten hat sich allerdings ein erheblicher Aufschwung eingestellt, der das Land für Investoren attraktiv macht und für größeren Wohlstand gesorgt hat.

Nicht zuletzt durch die lange Fremdherrschaft ist Irland heute noch in vieler Hinsicht sehr britisch geprägt, auch wenn die Sympathien für Großbritannien nicht immer groß sind. Irland ist offiziell zweisprachig, die Amtssprachen sind Englisch und Irisch, wobei letzteres eine gälische Sprache ist, die durch eine oft stark von der Schreibweise abweichende Aussprache auffällt. Bis auf wenige ländliche Gebiete im Nordwesten des Landes ist Englisch jedoch die vorherrschende Sprache, wenngleich in allen Teilen Irlands weiterhin eine zweisprachige Ausschilderung und Beschriftung praktiziert wird und in einigen Fällen Orte und Institutionen ausschließlich unter ihrem irischen Namen bekannt sind.

Das Land hat etwa 3,8 Millionen Einwohner, von denen allein 1,5 Millionen im Ballungsraum der an der Ostküste gelegenen Hauptstadt Dublin leben. Cork, die zweitgrößte Stadt des Landes, hat bereits nur noch circa 170.000 Einwohner, die drittgrößte Stadt ist Galway mit einer Bevölkerung von etwa 57.000 Menschen.

Die Verkehrsinfrastruktur ist - für mitteleuropäische Verhältnisse - vergleichsweise schlecht, es besteht nur ein sehr veraltetes Eisenbahnnetz, das einige Regionen überhaupt nicht bedient. Auch in der Hauptstadt Dublin gibt es bis auf eine S-Bahnstrecke und zwei dieselbetriebene Vorortstrecken der Eisenbahn noch keinen schienenengebundenen Nahverkehr, so dass im gesamten Land ein erheblicher Teil des Verkehrsaufkommens mit Bussen abgewickelt werden muss. Das von diesen benutzte Straßennetz ist ebenfalls überholungsbedürftig und an vielen Stellen nicht für das heutige Verkehrsaufkommen ausgelegt, besonders in den touristenreichen Sommermonaten kommt es im ganzen Land zu vielen Staus und Behinderungen, die sich auch auf den Busverkehr nachteilig auswirken. Wie auf den gesamten britischen Inseln wird in Irland im Linksverkehr gefahren.

Geschichte

Bis 1945 entwickelte sich das Netz der öffentlichen Verkehrsmittel in Irland aus einer Ansammlung zunächst privater Unternehmen, die sich nach und nach zu größeren Einheiten zusammenschlossen. Zuletzt bestanden noch die Great Southern Railway, die das Eisenbahnnetz und den Busverkehr außerhalb der Hauptstadt Dublin bediente, und die Dublin United Transport Company. Zum Jahresbeginn 1945 gingen beide Unternehmen in der staatlichen Córas Iompair Éireann (CIÉ) auf, die damit zum alleinigen Betreiber öffentlicher Verkehrsmittel in Irland wurde. Seit der Einstellung der letzten irischen Straßenbahn im Jahre 1959 bediente die CIÉ damit nicht nur das damals noch umfangreiche Eisenbahnsystem, sondern auch den gesamten Busverkehr in der Republik Irland.

Die Fahrzeugbeschaffungen im Bussektor spiegelten in den folgenden Jahrzehnten die Größe des Unternehmens wieder, da oft große Serien an Fahrzeugen des gleichen Typs beschafft wurden. Hauslieferant der CIÉ war der britische Hersteller Leyland, der auch in Dublin eine Fabrik unterhielt. Die letzte große Serie, die von Leyland gebaut wurde, waren Doppeldecker auf Basis des Atlantean-Fahrgestells, die zwischen 1966 und 1974 in einer Stückzahl von über 600 Exemplaren in den Bestand der CIÉ kamen. Mit diesen Fahrzeugen war die CIÉ jedoch nicht zufrieden, so dass man sich nach einem anderen Lieferanten umsah.

Fündig wurde man beim belgischen Hersteller Van Hool, der 1973 gemeinsam mit einem irischen Unternehmen Van Hool McArdle gründete und die Produktionsanlagen von Leyland übernahm. Vorerst wurden weiterhin Atlantean-Fahrgestelle verwendet, jedoch bemühte sich CIÉ, so schnell wie möglich eine neue Produktfamilie an Bussen für die verschiedenen Einsatzzwecke des Unternehmens zu entwickeln. Diese sollte Doppel- und Eindecker für den Stadtverkehr sowie Eindecker für den städteverbindenden Überlandverkehr umfassen. Es kam jedoch bereits nach kurzer Zeit zu Differenzen zwischen CIÉ und Van Hool McArdle, die in einer Auflösung des Vertrags und einem langwierigen Gerichtsverfahren endeten.

Mit der Entwicklung der neuen Produktfamilie wurde 1977 Hamburg Consult beauftragt. Die Fahrzeugwerkstätten Falkenried fertigten zwischen 1978 und 1982 die Prototypen der neuen irischen Fahrzeuggeneration. Das Hamburger Unternehmen konstruierte dabei einen Reisebus für den städteverbindenden Verkehr, je einen Doppel- und Eindecker für den Stadtverkehr und zwei leicht unterschiedliche Überlandbusse, von denen einer speziell auf die Belange des Schülerverkehrs in den ländlichen Regionen Irlands zugeschnitten war. Darüber hinaus wurde ein sogenannter Telebus entwickelt, bei dem es sich um einen niederflurigen Kleinbus handelte, der auch für Rollstuhlfahrer geeignet war.

Die Produktion der Serienfahrzeuge sollte jedoch in Irland erfolgen. Durch ein Jointventure zwischen dem kanadischen Hersteller Bombardier und der General Automotive Corporation (GAC) entstand das Unternehmen Bombardier (Ireland), das eine Fertigungsanlage in Shannon in der Grafschaft Clare an der irischen Westküste übernahm und 1981 mit der Fertigung von Omnibussen begann. Bereits nach zwei Jahren stellten sich Probleme mit der Qualität der Fahrzeuge ein, gleichzeitig nahm CIÉ nicht genug Fahrzeuge pro Jahr ab, damit Bombardier (Ireland) die Fabrik wirtschaftlich betreiben konnte. Bombardier zog sich 1983 aus dem Jointventure zurück, so dass die Busse in den folgenden zwei Jahren unter der Marke GAC hergestellt wurden, bevor auch GAC im Jahre 1985 aufgab. CIÉ betrieb die Fabrik noch ein weiteres Jahr in Eigenregie, bevor die Anlagen endgültig geschlossen wurden.

Trotz aller Dispute und Veränderungen wurden zwischen 1981 und 1987 276 Doppeldecker, 52 Reisebusse, 202 einstöckige Stadtbusse und 227 Überlandbusse gefertigt; der Telebus kam nicht zur Serienfertigung. Während die meisten dieser Busse sofort in Betrieb genommen wurden hinterstellte man in Cork einige Fahrzeuge, die teilweise erst 1992 erstmalig eingesetzt wurden. Alle Fahrzeuge der Produktfamilie - inklusive der Reisebusse - besaßen einen eckigen Aufbau, der Ähnlichkeit mit den

ebenfalls von den Fahrzeugwerkstätten Falkenried hergestellten Prototypen für den deutschen Standardlinienbus 2 aufweist.

Nach den Problemen mit der Herstellung speziell für CIÉ entwickelter Busse in Irland entschloss man sich Mitte der 80er Jahre, fortan Neufahrzeuge auszuschreiben und Modelle aus dem bestehenden Angebot der Omnibushersteller zu kaufen. Die ersten so beschafften Fahrzeuge waren 50 Van Hool-Reisebusse, die 1986 geliefert wurden.

Bereits 1984 hatte eine Studie der irischen Regierung empfohlen, CIÉ in drei separate Unternehmen aufzuteilen. Im Dezember 1986 wurde ein entsprechendes Gesetz verabschiedet und am 2. Februar 1987 nahmen die drei neuen Gesellschaften - die sowohl irische als auch englische Namen erhielten - ihre Tätigkeit auf. Das Eisenbahnnetz ging in den Besitz von Iarnród Éireann / Irish Rail über, während Bus Éireann / Irish Bus fortan den Busverkehr außerhalb der Hauptstadt und Bus Átha Cliath / Dublin Bus denselben im Großraum Dublin betrieben. Córas Iompair Éireann blieb als staatliche Holding aller drei Unternehmen erhalten und noch heute wird ein umfangreiches Reiseprogramm unter den Namen CIÉ Tours International vermarktet.

Dublin Bus

Dublin, mit irischem Namen Baile Átha Claith, ist die Hauptstadt der Republik Irland und gleichzeitig die größte Stadt der Insel. Sie liegt an der Ostküste in der Dubliner Bucht. Die Stadt wird von der hier in die irische See mündenden Liffey in zwei Hälften geteilt, das Stadtzentrum erstreckt sich sowohl nördlich als auch südlich des Flusses. Dublin ist eine aufstrebende Stadt, hat aber gleichzeitig mit vielen sozialen Problemen und starken Unterschieden im Wohlstand der Bevölkerung zu kämpfen.

Bus Átha Cliath, inzwischen überwiegend unter dem englischen Namen Dublin Bus vermarktet, ist der hauptsächliche Betreiber des Busverkehrs in Dublin. Das Unternehmen betreibt ein umfangreiches Busliniennetz für den lokalen Verkehr im gesamten Ballungsraum. Auf nur drei Strecken übernimmt auch die Eisenbahn lokale Verkehrsaufgaben, darunter mit dem entlang der Küste verkehrenden DART, der in etwa deutschen S-Bahnen entspricht und die einzige elektrifizierte Eisenbahnstrecke in Irland darstellt. Zwei nicht miteinander verbundene Straßenbahnstrecken sind im Bau und sollen 2004 eröffnet werden. Diese beiden Linien, deren Betriebsdurchführung beim französischen Connex-Konzern liegen wird, sollen den Grundstein für ein schienengebundenes Nahverkehrsnetz bilden, das längerfristig neben weiteren Straßenbahnen und ausgebauten Eisenbahnstrecken auch eine U-Bahn umfassen soll. Dublin Bus hat heute praktisch keine unmittelbare Konkurrenz im Linienverkehr, private Busunternehmen betreiben nur auf besonderen Verbindungen wie zum Flughafen parallel verlaufende eigene Angebote.

Das Liniennetz von Dublin Bus, auf dem eine gesamte jährliche Laufleistung von 56 Millionen Kilometern erreicht wird, ist in großem Maße auf die Innenstadt ausgerichtet. Der größte Teil der Linien verbindet die Innenstadt radial mit den Stadtteilen und Vororten, wobei die Fahrtdauer bisweilen eine Stunde weit überschreiten kann. Während ein Teil der Linien die Innenstadt in Nord-Süd-Richtung durchquert, enden weitere im Stadtzentrum. Es gibt - bedingt durch mangelnden Platz für die große Zahl an Bussen, die sich wegen der Netzstruktur gleichzeitig dort befinden - keine zentrale Haltestelle in der Innenstadt, vielmehr halten und gegebenenfalls enden alle Linien weit verteilt. Aufgrund der Entfernungen erfordert ein Umsteigen zwischen Buslinien im Dubliner Zentrum oft nicht unerhebliche Fußwege, wegen des Verkehrsaufkommens können Fußgänger allerdings besonders in den Hauptverkehrszeiten schneller als Busse sein.

Zwischen den einzelnen Stadtteilen gibt es nur wenige Linien, die direkte Verbindungen herstellen. Gering ausgeprägt ist auch der Zubringerverkehr zum DART und zu den anderen Eisenbahnstrecken, was nicht zuletzt dem aufgrund separater Tarifsysteme geringen Fahrgastinteresse zuzurechnen ist.

Lokale Liniengefüge existieren in wenigen ausgeprägten Vororten wie Blanchardstown, Tallaght, Dún Laoghaire und Bray.

Die Linien tragen ein- bis dreistellige Nummern, sich in den Stadtteilen unterscheidende Fahrtrouten werden mit verschiedenen nachgestellten Buchstaben gekennzeichnet; Schnellkurse enthalten entsprechend ein nachgestelltes X. Aus den Liniensignalen lässt sich im Regelfall nicht auf den bedienten Raum schließen, ebenso wenig auf die Fahrtenhäufigkeit. Die die Innenstadt bedienenden Hauptlinien werden werktags etwa alle 10 Minuten bedient, an Sonntagen meist im 15- oder 20-Minuten-Takt. An ihren Nummern nicht zu unterscheiden sind Linien, die nur in der Hauptverkehrszeit mit einzelnen Fahrten Angebote für Berufspendler darstellen. Auch können Linien mit nachgestellten Buchstaben häufiger als ihre Stammlinien fahren, in einzelnen Fällen existiert sogar keine Stammlinie. Die Linien zwischen den Stadtteilen oder in den Vororten verkehren meist seltener als die Hauptlinien. Einige Klein- und Midibuslinien wurden in der ersten Hälfte der 90er Jahre als ‚CityImp‘ eingeführt, hier wurde eine hohe Taktfrequenz mit kleinen Fahrzeugen, die in einer auffälligen separaten Lackierung gehalten sind, kombiniert. Ein Teil dieser Verbindungen wurde aber bereits Opfer seines eigenen Erfolgs und muss nun mit Doppelstockbussen bedient werden.

Ausgehend vom nördlich der Stadt gelegenen Flughafen, der keinen Anschluss an das Eisenbahnnetz hat, bietet Dublin Bus zwei als ‚Airlink‘ vermarktete Expressbuslinien in die Innenstadt. Die alle 10 Minuten verkehrende 747 verkehrt zur O’Connell Street und zum Busáras, dem Busbahnhof für den nationalen Fernlinienverkehr, während die nur alle 30 Minuten verkehrende Linie 748 außerdem die wichtigsten Bahnhöfe bedient. Eingesetzt werden auf diesen beiden Linien 14 Niederflur-Doppeldecker, die als einzige ihrer Art mit zwei Türen und zusätzlichen Gepäckablagen ausgestattet sind und eine gesonderte Lackierung tragen. Als Linie 746 wird außerdem eine mit normalen Fahrzeugen bediente stündliche Direktverbindung in das südöstlich der Innenstadt gelegene Dún Laoghaire angeboten.

Ebenfalls eine Sonderstellung nimmt die Linie 90 ein. Da Heuston Station, der Dubliner Bahnhof für den Verkehr in den Westen und Süden Irlands, mehrere Kilometer entfernt von den anderen bedeutenden Bahnhöfen gelegen ist, verbindet diese als ‚Railink‘ bezeichnete Linie diesen mit Connolly Station und Tara Street Station an der in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Haupt- und S-Bahnstrecke. Zum Einsatz kommen hier gesondert zugeteilte Doppelstockbusse, die jedoch denen des normalen Betriebsbestands entsprechen.

Für Schüler der Primar- und Mittelstufe verkehren als ‚Schoolink‘ nichtöffentliche Einsatzwagen, die von Subunternehmern bedient werden, welche hierfür meist gebraucht beschaffte Doppelstockbusse älteren Baujahres vorhalten.

Im Spät- und Nachtverkehr bietet Dublin Bus seinen Fahrgästen mit dem ‚Nitelink‘-System ein spezielles Liniennetz an. 23 mit einem nachgestellten N gekennzeichnete Linien fahren in allen Nächten außer von Sonntag auf Montag aus der Innenstadt in die Stadtteile. Ein Zustieg ist nur an den Starthaltestellen, die sich sämtlich zwischen der Liffey und dem Trinity College befinden, und an bis zu drei festgelegten Unterwegshaltestellen möglich, ein Ausstieg hingegen an allen entlang des Fahrwegs gelegenen Haltestellen. Es werden auch hier Busse aus dem normalen Betriebsbestand eingesetzt.

Dublin Bus besitzt insgesamt etwa 1.000 Busse, davon sind über 800 Doppeldecker, ferner existieren 20 Gelenkbusse. Erst seit 2000 werden ausschließlich niederflurige Fahrzeuge beschafft, so dass noch immer mehr als die Hälfte des Fahrzeugbestands Stufen im Einstieg hat. Größte Fahrzeuggattung sind Olympian-Doppeldecker von Leyland und Volvo, die mit Aufbauten von Alexander (Belfast) versehen sind und von 1990 bis 1999 in 640 Exemplaren beschafft wurden. Alle sind mit zwei Türen ausgestattet, von denen die hintere im Regelfall jedoch nicht genutzt wird. Die ersten etwa 100 dieser Busse sind bereits ausgemustert, als neuer Standardtyp kommen seit 2000 niederflurige Volvo B7TL in

den Bestand, deren doppelstöckige Aufbauten wiederum Alexander (Belfast), nach einer Übernahme inzwischen als TransBus Belfast bezeichnet, fertigt. Im Sommer 2003 waren bereits 330 dieser meist eintürigen Fahrzeuge im Einsatz, weitere 32 waren bestellt. Im Spätsommer 2003 wurden außerdem zehn TransBus Trident mit identischen Aufbauten in Betrieb genommen.

Zu den Doppeldeckern kommen verschiedene Serien an einstöckigen Solobussen, die auf Fahrgestellen von DAF und Volvo Aufbauten von Alexander (Belfast) und Plaxton tragen. Die ältesten davon, 40 1992 in Dienst gestellte DAF, wurden im Laufe des Sommers 2003 ausgemustert und an Bus Éireann abgegeben. Midibusse stammen ebenso von Volvo wie von Mercedes-Benz, wobei letzterer Hersteller 1998 25 Fahrgestelle des Typs 814D lieferte, die irische Aufbauten erhalten haben. Die 20 Gelenkbusse, die sich seit 2000 im Bestand befinden, sind Volvo B7LA, für die der nordirische Hersteller Wright die Karosserien lieferte. Diese Busse haben zwei Türen, jeweils eine am Anfang des Vorder- und Heckwagens, wobei auch hinten sitzende Fahrgäste meist durch die vordere Tür wieder aussteigen und die zweite Tür so wenig Beachtung findet.

Aufgrund des Netzgefüges gibt es keine Fahrzeugarten, die nur in bestimmten Stadtteilen zum Einsatz kommen, vielmehr verkehren alle neun vorhandenen Bustypen bis in die Innenstadt. Im Wesentlichen prägen zwei Lackierungen den Fuhrpark von Dublin Bus. Etwa die Hälfte des Fuhrparks ist jeweils in der Anfang der 90er Jahre eingeführten ‚CitySwift‘-Farbgebung - weiß und grau mit orangefarbenen und blauen Streifen - und in der erst 1997 erstmalig verwendeten ‚Core‘-Lackierung - beige mit dunkelblauer Schürze und orangefarbenem Streifen - gehalten. Fahrzeuge in beiden Lackierungen kommen gemischt auf allen Linien zum Einsatz, darüber hinaus existieren noch mehrere Dutzend Doppeldecker in einer dezenten weiß-grauen Farbgebung als ‚Wedding Buses‘, die zu Hochzeiten gemietet werden können, ansonsten aber auch im normalen Linieneinsatz stehen. Dazu kommen einige Sonderlackierungen für spezielle Einsatzgebiete.

Als Sonderfahrzeuge stehen dem Unternehmen darüber hinaus noch einige ältere Kleinbusse auf Mercedes-Benz-Fahrgestellen zur Verfügung. Zur Fahrerschulung verwendet man derzeit 16 Leyland Olympian, bei denen es sich um aus dem Liniendienst ausgeschiedene Exemplare der Baujahre 1990 und 1991 handelt. Während ein Teil von ihnen noch die normale ‚Core‘-Lackierung trägt, sind andere in einer speziellen rot-weißen Farbgebung lackiert.

Dublin Bus möchte in den nächsten Jahren das Erscheinungsbild des Fuhrparks vereinheitlichen und plant daher eine neue Lackierung, die praktisch alle Busse innerhalb von nur zwei Jahren erhalten sollen; da gewöhnlich jedes Fahrzeug im dreijährigen Rhythmus neu lackiert wird ergeben sich so zusammen mit anstehenden Neubeschaffungen keine erheblichen Mehrinvestitionen. Ein Volvo B7TL wurde im August 2003 versuchsweise in eine auf gelb und zwei Blautönen basierende Farbgebung umlackiert, die aber zunächst nicht überzeugen konnte. Das Fahrzeug kehrte dennoch in den Linieneinsatz zurück; ein weiterer Testwagen folgte einige Wochen später in abgewandelter Lackierung unter Verzicht auf das dominierende gelb, konnte aber ebenfalls nicht überzeugen. Die erste Version wurde im Herbst unter Beibehaltung des grundsätzlichen Konzepts erneut leicht modifiziert und konnte letztendlich überzeugen. Umlackierungen in die endgültige Variante sollen spätestens Anfang 2004 beginnen.

Im Bartarif werden für Erwachsene nach Entfernung gestaffelte Fahrpreise zwischen 80 Cent und drei Euro erhoben, die passend beim Fahrer bezahlt werden müssen; Fahrausweisautomaten gibt es nicht. Im Vorverkauf erhältlich sind Tages-, Mehrtages-, Monats- und Jahreskarten, die beim Einstieg in ein Lesegerät eingeführt werden müssen. Gesonderte Fahrpreise werden auf den Airlin- und Nitelink-Linien erhoben; während eine Fahrt von oder zum Flughafen fünf Euro kostet, müssen im Nachtverkehr je nach Entfernung vier oder sechs Euro pro Fahrt bezahlt werden, Zeitkarten sind hier nicht gültig. Während auch hier im Bus nur passend bezahlt werden kann, stehen während der Betriebszeiten des Nachtverkehrs umgerüstete Kleinbusse in den Straßen der wesentlichen

AbfahrtsHaltestellen, in denen ein Ticketvorverkauf stattfindet. Durch den hohen Anteil an Barzahlern sind gantztägig die Standzeiten an den Haltestellen - besonders in der Innenstadt - bisweilen sehr hoch und betragen häufig mehrere Minuten, was sich entsprechend nachteilig auf Fahrtgeschwindigkeit und Zuverlässigkeit auswirkt.

Die Fahrgastinformation ist für mitteleuropäische Verhältnisse ausgesprochen miserabel. Ein detaillierter Linienplan ist nicht erhältlich, genauso wenig ein vollständiges Fahrplanbuch. Das einzige, auf der O'Connell Street gelegene, Kundenzentrum bietet kostenlos Fahrpläne für einzelne Linien, die allerdings nur die Abfahrtszeiten ab den Endstellen aufführen. Genaue Angaben für Unterwegshaltestellen sind in keiner Form verfügbar, an den Haltestellen selbst hängen - wenn überhaupt - auch nur Fahrpläne mit Abfahrtszeiten ab den Endstellen, wie viele Minuten später der Bus die betreffende Haltestelle erreichen soll, ist nicht zu erfahren. Mag solch ein Verfahren bei einem 10- oder 15-Minuten-Takt noch entschuldbar sein, ist es bei größeren Taktabständen jedoch äußerst problematisch. Hinzu kommt, dass die Zuverlässigkeit derart schlecht ist, dass viele Fahrten mit erheblicher Verspätung fahren, wenn sie denn überhaupt verkehren - laut offiziellen Angaben werden nur 95 Prozent aller Fahrten tatsächlich durchgeführt. 92 Prozent davon verlassen die Starthaltestellen innerhalb von fünf Minuten nach den auf den Fahrplänen angegebenen Zeiten, was nicht zuletzt in der in Irland üblichen ambivalenten Einstellung gegenüber Zeit und Pünktlichkeit begründet ist.

Die diversen Unzulänglichkeiten führen dazu, dass selbst auf planmäßig nur alle 40 Minuten verkehrenden Linien die meisten Fahrgäste sich zu einer beliebigen Zeit an die Haltestelle begeben und dort warten, bis ein Bus kommt. Da Fahrgäste dem Fahrer durch Handzeichen signalisieren müssen, dass sie einsteigen möchten, ist es ratsam, während der gesamten Wartezeit die Straße entsprechend zu beobachten. Die Busse schildern das Fahrtziel und gegebenenfalls einen Unterwegspunkt nur an der Front des Fahrzeugs. In den Bussen selbst gibt es keine Informationen über Linie und Fahrtweg, ebenso wenig wird die nächste Haltestelle angekündigt. Es verwundert angesichts dieser Missstände wenig, dass die Kundenzufriedenheit bei Dublin Bus insgesamt eher gering ausfällt und Busse vielmals nur mangels Alternativen genutzt werden.

Neben dem öffentlichen Linienverkehr ist auch der Standrundfahrt-Verkehr ein Betätigungsfeld von Dublin Bus, die im 10-Minuten-Takt verkehrende ‚Dublin City Tour‘ bedient 19 Haltestellen an Sehenswürdigkeiten in der eigentlichen Innenstadt und westlich davon. Eine Runde dauert 1 ¼ Stunden, das Ticket bietet jedoch die Möglichkeit, die Fahrt nach Belieben zu unterbrechen. Zum Einsatz kommen hier 16 umgebaute Doppelstockbusse, die zuvor im normalen Linienverkehr verwendet wurden und bei denen das Dach des Oberdecks entfernt wurde. Darüber hinaus bietet Dublin Bus Touren durch die Küstenregionen nördlich und südlich der Stadt an, für die zwei Niederflur-Doppeldecker verwendet werden, die abgesehen von einer entsprechenden Lackierung denen des normalen Einsatzbestands entsprechen und bei Bedarf auch im Linienverkehr eingesetzt werden können. Das dritte Angebot im Tourismus-Sektor ist die ‚Ghost Bus Tour‘, die allabendlich zwielichtige Schauplätze in Dublin besucht. Hier kommt das älteste Fahrzeug im Fuhrpark, ein 1972 gebauter Doppelstockbus, zum Einsatz.

Weitere Unternehmen im Großraum Dublin

Neben Dublin Bus gibt es im Großraum Dublin nur wenige bedeutende Busbetriebe. Neben den im Folgenden detailliert beschriebenen Unternehmen sind hier außer den vielen Auftragnehmern von Dublin Bus für den Schoolink-Verkehr noch zwei weitere erwähnenswert.

AMC Coaches aus Blanchardstown betreibt - wie einige andere Betriebe auch - in eigener Konzession einige Pendlerlinien zwischen der Dubliner Innenstadt und Vororten, auf denen unter anderem vier DAF/Leyland-Gelenkbusse eingesetzt werden, die 1985 für die South Yorkshire PTE im britischen

Sheffield gebaut wurden. Bei diesen Bussen wurde die zweite der drei Türen entfernt und die gesamte Außenfläche einschließlich der Seitenscheiben mit attraktiven Vollreklamen für Guinness, das bedeutendste irische Bier, versehen.

Finnegan's aus Bray betreibt, ebenfalls in Eigenkonzession, im südlich des Metropolenzentrums an der Küste gelegenen Ort des Unternehmenssitzes einige lokale Buslinien für den öffentlichen Verkehr, wofür eine Mischung verschiedener Midi- und Solobusse eingesetzt wird, darunter DAF SB220 mit Aufbauten von Ikarus.

Aircoach, Dublin Airport, Co. Dublin

Aircoach Ltd. wurde 1999 gegründet und ist am Flughafen Dublin ansässig, wo auch der Mittelpunkt der Leistungen liegt. Seit der Gründung betreibt das junge Unternehmen eine Linie zwischen dem Flughafen und der Innenstadt von Dublin in Konkurrenz zu Dublin Bus, wobei man sich vor allem im Komfort profiliert. Während Dublin Bus auf den Airlinck-Verbindungen in der Ausstattung unveränderte Liniendoppeldecker einsetzt, setzt Aircoach auf hochwertige Reisebusse. In den ersten Jahren beschaffte man Volvo B10M mit Aufbauten von Jonckheere, Plaxton und Caetano, die durch ihre hellblaue Lackierung auffallen. Zur Verstärkung der mittlerweile bis Donnybrook verlängerten Linie, die in der Innenstadt neben zentralen Punkten auch an den wichtigsten Hotels hält, beschaffte man 2003 zehn Setra S 415 HD von EvoBus, die außen wiederum durch ihre blaue Lackierung auffallen und innen komfortabel mit Ledersesseln ausgestattet sind. Die Busse haben zwei Fahrgasttüren, eine davon an der Front auf der linken Fahrzeugseite, die an den Haltestellen in der Innenstadt genutzt wird, wo die Busse am Fahrbahnrand halten und der Fahrer Fahrscheine verkauft; eine zweite Tür ist mittig auf der anderen Seite der Busse angeordnet. Sie wird an der Haltestelle am Flughafen Dublin verwendet, die sich rechts der Fahrzeuge befindet und wo stationäre Aircoach-Mitarbeiter die Fahrausweise verkaufen. Die Fahrpreise von Aircoach liegen etwas über denen von Dublin Bus, allerdings bietet das Unternehmen neben wesentlich komfortableren Fahrzeugen zu mehr Zielen Direktverbindungen. Im Gegensatz zu Dublin Bus verkehren die Busse außerdem rund um die Uhr, so dass man nachts und sonntags morgens die einzige Möglichkeit bietet, mit öffentlichen Verkehrsmitteln den Flughafen zu erreichen.

Am Flughafen selbst ist Aircoach darüber hinaus noch im Pendelverkehr zu den Parkplätzen aktiv. Um den Fahrgästen auf diesen kostenlosen Verbindungen einen einfachen Zugang zu ermöglichen, werden hier 13 niederflurige Linienbusse eingesetzt, darunter auch sechs Gelenkbusse. Die ältesten Fahrzeuge sind dabei drei im Jahr 2000 in Betrieb genommene Gelenkbusse des Typs Volvo B7LA, für die der nordirische Hersteller Wright die Aufbauten fertigte. Zwei Jahre später lieferte EvoBus drei Mercedes-Benz Citaro G, die drei Doppeltüren aufweisen und wie schon die Volvo vollständig rot lackiert sind. EvoBus war auch im folgenden Jahr der Lieferant von Solobussen, als sieben weiße Mercedes-Benz Citaro in den Bestand kamen. Die Fahrzeuge sind innen neben großzügigen Gepäckablagen mit Sitzen der komfortableren Überlandbauform ausgestattet.

Im November 2003 übernahm FirstGroup plc, eines der größten britischen Busunternehmen, 90 Prozent der Anteile an Aircoach. FirstGroup erhofft sich davon einen Einstieg in den irischen Markt, der in den kommenden Jahren sukzessive weiter geöffnet werden soll und dadurch ein enormes Potential bietet.

Aerdart, Dublin Airport, Co. Dublin

Einen Zubringerverkehr zwischen dem Dubliner Flughafen und dem Bahnhof Howth Junction der als DART bezeichneten S-Bahn betreibt die in Dublin Airport ansässige Aerdart Ltd., die zur international

aktiven ComfortDelGro Group gehört. Zum Einsatz auf der als A1 bezeichneten Linie kommen Dennis Dart SLF, die mit Aufbauten von Plaxton versehen sind und eine Lackierung in Grüntönen tragen. Die 2001 gebauten Busse verkehren alle 15 Minuten, der Fahrpreis für die einfache Fahrt beträgt vier Euro, es sind Übergangsfahrscheine zur DART erhältlich.

Dualway, Rathcoole, Co. Dublin

Das zweite Unternehmen, das in direkter Konkurrenz mit Dublin Bus steht, ist Dualway aus Rathcoole. Dieser Betrieb ist vor allem im Stadtrundfahrt-Verkehr aktiv, der unter der verbreiteten Marke ‚City Sightseeing‘ von Guide Friday durchgeführt wird. Dualway lässt die angebotenen Rundfahrten wie Dublin Bus auf der O’Connell Street beginnen, jedoch auf der gegenüberliegenden Straßenseite. Von hier aus verkehren zwei Ringlinien in dichtem Takt, die durch die Farbe der Fahrzeugfront der eingesetzten Busse als rote und pinkfarbene Linie unterschieden werden. Zum Einsatz kommen ausschließlich Doppelstockbusse mit offenem Oberdeck, darunter neben von diversen britischen Betrieben übernommenen Wagen interessanterweise auch Leyland Olympian, die zuvor bei Dublin Bus im Einsatz standen und deren Schwesterfahrzeuge dort noch immer für die konkurrierenden Stadtrundfahrten vorgehalten werden.

Neben den Stadtrundfahrten in der Dubliner Innenstadt bietet Dualway - ebenso wie Dublin Bus - mehrstündige Fahrten in die nördlichen und südlichen Küstenregionen an, auf denen moderne Doppelstockbusse mit geschlossenem Oberdeck und komfortabler Bestuhlung zum Einsatz kommen. Auch diese Fahrten beginnen und enden auf der O’Connell Street gegenüber der entsprechenden von Dublin Bus angebotenen Fahrten.

Bus Éireann

Bei der Aufteilung der Córas Iompair Éireann Anfang 1987 ging der gesamte Busverkehr außerhalb der Hauptstadt Dublin auf Bus Éireann über. Die Gesellschaft, deren Name in etwa *bus erin* ausgesprochen wird, ist praktisch nur unter ihrem irischen Namen bekannt. Sie hat die Aufgabe, die Versorgung eines schwach besiedelten Landes mit Bussen sicherzustellen, in dem sich die Verkehrsströme nur auf den Haupttrouten zwischen den größten Städten stark bündeln, ansonsten aber einer weiten Streuung unterliegen.

Da die Eisenbahn in Irland nur schlecht ausgebaut ist, vergleichsweise hohe Fahrpreise erhebt sowie einige bedeutende Verbindungen und Regionen überhaupt nicht bedient, entfällt ein wesentlicher Teil des öffentlichen Personenfernverkehrs auf Busse. Bus Éireann bietet hierfür ein das gesamte Land überspannendes Netz an ‚Expressway‘-Verbindungen an, die das Flaggschiff des Angebots darstellen. Sie stellen ein System an Fernbuslinien dar, wie es im deutschsprachigen Raum weitgehend unbekannt ist. Drehscheiben des Netzes sind dabei die ausschließlich von den Fern- und Überlandlinien genutzten Busbahnhöfe der größeren Städte. Der größte dieser Busbahnhöfe ist Busáras in Dublin, wo mehr als ein Dutzend Abfahrtsbussteige zur Verfügung stehen. Auch wenn die Expressway-Linien hauptsächlich dem Verkehr zwischen den Städten dienen, halten sie im ländlichen Raum auch in kleineren Orten und nehmen dort lokale Verkehrsaufgaben wahr; es handelt sich also nicht um Expresslinien ohne Zwischenhalt.

Die wichtigen Expressway-Verbindungen zwischen Irlands größten Städten verkehren alle ein oder zwei Stunden, andere, weniger bedeutende Strecken werden seltener oder gar nur mit einzelnen Fahrten am Tag bedient. Eingesetzt werden Reisebusse, die einen der Fahrtlänge entsprechenden Fahrkomfort anbieten können und gleichzeitig über ausreichende Kofferräume verfügen, um das Gepäck der Fahrgäste zu transportieren. An den Busbahnhöfen werden die Fahrkarten an Schaltern

verkauft und vom Fahrer im Bus überprüft und entwertet, während an allen anderen Haltestellen der Fahrer selbst den Verkauf übernimmt. Bei größerem Fahrgastaufkommen und besonders dann, wenn Gepäckstücke ein- oder ausgeladen werden müssen, kann der Aufenthalt an Unterwegshaltestellen leicht fünf oder mehr Minuten betragen. Das Straßennetz Irlands ist wenig ausgebaut und besteht bis auf kurze Autobahnabschnitte rund um Dublin meist aus einfachen Landstraßen, die mitten durch die Orte verlaufen. Besonders in der Urlaubssaison im Sommer kommt es durch den zu starken Autoverkehr regelmäßig zu Staus und anderen Behinderungen, die zusammen mit den teilweise langen Haltestellenaufhalten für eine geringe Fahrplantreue sorgen - Verspätungen können eine Stunde leicht überschreiten.

Auf längeren Verbindungen - die Fahrt von Dublin nach Cork, der zweitgrößten Stadt Irlands, dauert beispielsweise planmäßig viereinhalb Stunden - werden Fahrtpausen durchgeführt, in denen die Fahrgäste Speisen und Getränke kaufen sowie stationäre Toiletten aufsuchen können, da in den Bussen selbst keine Toiletten zur Verfügung stehen. Diese Pausen finden entweder auf Busbahnhöfen oder an Rasthöfen entlang der Landstraßen statt.

Nach Nordirland besteht ein grenzüberschreitender Fernlinienverkehr, der in der Republik Irland in das Expressway-Netz integriert ist. Die wichtigste Verbindung besteht dabei zwischen den Hauptstädten Dublin und Belfast, weiter westlich werden jedoch weitere Verbindungen befahren, die vor allem die Stadt Derry bedienen. Der Verkehr zwischen den beiden Teilen Irlands wird gemeinschaftlich von Bus Éireann und der nordirischen Ulsterbus Ltd. durchgeführt. Ulsterbus ist das nordirische Gegenstück zu Bus Éireann und bietet im zum Vereinigten Königreich gehörenden Teil Irlands ein ähnliches Angebot wie im Süden der Republik; die Schwestergesellschaft Citybus Ltd. betreibt dabei den urbanen Verkehr in Belfast.

Für den Einsatz auf den Expressway-Linien besitzt Bus Éireann derzeit mehrere hundert Reisebusse unterschiedlicher Hersteller. Den Löwenanteil machen dabei zwischen 1994 und 2003 gelieferte Volvo B10M und B12B aus, deren Aufbauten von Caetano und Plaxton gefertigt wurden. Weiterhin befinden sich Scania L94 mit Aufbauten von Irizar im Bestand, ebenso eine 1999 gelieferte und mittlerweile stark abgenutzte Serie an Mercedes-Benz O 404, für die Hispano die Karosserie produzierte. Darüber hinaus kommen vor allem in der Sommersaison auch ältere, Anfang der 90er Jahre produzierte Reisebusse zum Einsatz, die von DAF und Leyland hergestellt wurden. Alle im Expressway-Verkehr eingesetzten Reisebusse verfügen nur über eine Tür an der Fahrzeugfront, sofern eine zweite Tür eingebaut ist, ist diese im Normalfall nicht in Benutzung und mit Sitzen überbaut. Die als Expressway eingesetzten Busse tragen die gewöhnliche Lackierung von Bus Éireann, die auf weißer Grundfarbe rote und gelbe Schrägstreifen verwendet. Ein Teil der Reisebusse von Volvo und Scania ist auf Basis von Leasingverträgen, meist mit einer Laufzeit von drei Jahren, im Bestand. Diese Fahrzeuge scheiden nach Ablauf der Vertragslaufzeit aus dem Betriebsbestand aus und gehen an den Hersteller zurück, der sie an andere Unternehmen verkauft.

Neben dem fahrplanmäßigen Fernlinienverkehr setzt Bus Éireann einen Teil seiner Reisebusse für CIÉ Tours International, den zur CIÉ Group gehörenden größten irischen Reiseveranstalter, ein. Die hier verwendeten Fahrzeuge sind zweitürig, haben eine entsprechende Lackierung und sind ausschließlich für diese Leistungen vorgesehen. Die zuletzt eingesetzten Scania L94 wurden im Sommer 2003 durch neue Volvo B12B ersetzt und gingen in den Expressway-Verkehr über, wofür sie umfassend überholt und umlackiert wurden. In touristisch geprägten Regionen bietet Bus Éireann außerdem in Eigenregie Tagesfahrten zu sehenswerten Zielen an, hier kommen verschiedenste Fahrzeugarten je nach Verfügbarkeit zur Verwendung, außerdem stehen für Stadtrundfahrten in Limerick und Cork je ein Doppeldecker mit offenem Oberdeck zur Verfügung.

Das Expressway-Netz wird ergänzt durch so genannte ‚Local Services‘, die von den größeren Städten aus die Orte im Umland bedienen. Rund um Dublin werden so Pendlerlinien angeboten, die direkt in

die Innenstadt verkehren und dort in Busáras oder umliegenden Straßen enden. Diese Linien verkehren im dichten Takt und werden mit speziell dafür beschafften Fahrzeugen bedient, neben Scania / Irizar InterCentury sind dies sechs Volvo B7TL, bei denen es sich um die einzigen von Bus Éireann im planmäßigen Verkehr eingesetzten Doppelstockbusse handelt.

Außerhalb von Dublin nehmen die ‚Local Services‘ meist andere Verkehrsaufgaben wahr. Sie dienen im ländlichen Raum ebenfalls der Herstellung von Verbindungen zu den jeweiligen Oberzentren, die Fahrplanstruktur ist dort jedoch anders geprägt. So werden auf vielen dieser Linien nur einzelne Fahrten pro Tag angeboten, meist vormittags zum Busbahnhof des Oberzentrums und nachmittags in die Gegenrichtung. In manchen Regionen variiert die Linienführung von Tag zu Tag, so dass manche Orte nur an bestimmten Wochentagen, teilweise nur einmal pro Woche Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr haben. An Sonntagen ruht der Verkehr meist ganz. Touristisch attraktive Verbindungen unterliegen ebenso wie regionale Flughäfen individuellen Bedienkonzepten, die jedoch oft auch keinen zufrieden stellenden Fahrplan bieten und die Bedienung von Verbindungen teilweise auf die Sommermonate beschränken.

Die Trennung zwischen Expressway und Local Services ist wenig deutlich und beide Produkte teilen sich viele Merkmale. Der Fahrzeugeinsatz auf den Local Services ist vielfältiger und setzt sich meist aus weniger modernen Fahrzeugen zusammen, hier kommen jedoch aufgrund der teilweise nicht unbeträchtlichen Fahrtlänge und der miserablen Straßenverhältnisse auch Reisebusse zum Einsatz, besonders die älteren Volvo B10M mit Caetano-Aufbauten spielen hier eine große Rolle. In einzelnen Fällen wurden einige Niederflrbusse für Local Services beschafft, häufiger kommen jedoch mehr oder weniger ausnahmsweise Niederflrbusse aus den Stadtverkehren zum Einsatz; darüber hinaus kann man bei Fahrzeugmangel auch Busse aus der Schulbus-Flotte im Einsatz auf Local Services antreffen.

Die Local Services nutzen genau wie die Expressway-Linien die Busbahnhöfe der größeren Städte. Diese Busbahnhöfe unterscheiden sich von solchen in Deutschland oft dadurch, dass die Haltepositionen rückwärts angefahren werden. So können besonders bei den zahlreich vorhandenen Reisebussen mit Mittelmotor, die ihren größten Kofferraum im Heck haben, die Reisenden ihr Gepäck bequem einladen, bevor sie durch die einzige Tür des Busses einsteigen. Teilweise stehen große mittige Warte- und Servicehallen zur Verfügung, die größte davon in Busáras in Dublin. Irische Busbahnhöfe sind mitunter sehr unübersichtlich gebaut, was durch schlechte Ausschilderungen noch verstärkt wird.

Die Fahrpreise sind sowohl von Strecke als auch Entfernung abhängig, wobei auf den wenigen Strecken, auf denen es umfassende Konkurrenzangebote gibt, die Fahrpreise deutlich niedriger sind als auf Verbindungen, auf denen Bus Éireann der einzige Anbieter ist. Für etwa 13 Euro kann man so von Galway aus in das 100 Kilometer südlich gelegene Limerick fahren, für denselben Preis erreicht man aber auch die Hauptstadt Dublin, die mehr als doppelt so weit entfernt ist.

Die Fahrzeuge von Bus Éireann verfügen über Linien- und Zielanzeigen an der Fahrzeugfront, wobei seit einigen Jahren statt Rollbändern Matrixanzeigen zum Einsatz kommen. Da diese bei den Reisebussen meist nur einzeilig schildern können, Ziele aber zweisprachig angegeben werden müssen, greift man auf Wechseltexte zurück. Eine Tradition aus Tagen der CIÉ ist darüber hinaus die Beschilderung mit bedruckten Papierzetteln, die in die Frontscheibe geklebt werden. Mögen diese bei nicht auf Rollbändern angegebenen Zielen und Unterwegshalten noch ihren Sinn gehabt haben, haben sie diesen durch die Matrixanzeigen verloren, was jedoch nicht davon abhält, sie weiterhin in großem Maße einzusetzen.

In den Sommermonaten, speziell im Juli und August, die den Höhepunkt der Touristensaison darstellen, hat Bus Éireann mit einem stark erhöhten Fahrgastaufkommen sowohl auf den Fernlinien als auch den touristisch attraktiven Local Services zu kämpfen. Diesem begegnet man jedoch nicht mit Taktverdichtungen, sondern mit dem Einsatz von mehreren Fahrzeugen pro Fahrt. Neben dem

Expressway-Verkehr, der auf vielen Strecken mit meist zwei Bussen pro Fahrt bedient wird, sei hier beispielhaft die Verbindung von Cork in das etwa 45 Minuten Fahrt entfernte malerische Fischerdorf Kinsale genannt. Der Fahrplan bleibt hier auch im Sommer an Sonntagen bei nur vier Fahrten pro Tag, die jedoch mit bis zu vier gemeinsam verkehrenden Bussen durchgeführt werden müssen, um alle Fahrgäste zu befördern - mit einem geringen Fahrzeug- und Personalaufwand ließe sich ein Stundentakt realisieren.

Die im Sommer zusätzlich nötigen Leistungen führen bei Bus Éireann zu einem erheblich größeren Fahrzeugbedarf im Expressway- und Local Service-Verkehr, der sich mit dem vorhandenen und für diese Einsatzgebiete geeigneten Fahrzeugpark nicht auffangen lässt. Daher mietet man in den Sommermonaten Jahr für Jahr Reisebusse von privaten Unternehmen an, die mit entsprechenden Aufklebern versehen zum Einsatz kommen. In Einzelfällen werden auch Fahrzeuge verwendet, die bereits vor Jahren zum reinen Schülerverkehr degradiert wurden und die neben einem hohen Alter auch einen entsprechend schlechten Pflegezustand aufweisen. Generell ist der Zustand auch der jüngeren Fahrzeuge teilweise erschreckend, was aber nicht zuletzt auch am schlechten Zustand der Straßen liegen dürfte.

Bus Éireann betreibt neben dem Überland- und Fernlinienverkehr Stadtverkehre in allen irischen Städten außerhalb der Hauptstadt Dublin. In den vier Städten mit mehr als 30.000 Einwohnern - Cork, Galway, Limerick und Waterford - werden diese als ‚City Services‘ bezeichnet, fünf weitere Kleinstädte haben so genannte ‚Town Services‘. Auf den Town Services, die Athlone, Drogheda, Dundalk, Navan und Sligo bedienen, kommen neben einzelnen Niederflurmidibussen von Dennis und DAF noch hochflurige Kleinbusse von Mercedes-Benz zum Einsatz, die dem Typ 709D entstammen und auf den britischen Inseln gefertigte Aufbauten haben. Mit diesen Fahrzeugen werden jeweils zwei oder drei kurze Linien bedient, die meist alle 20 oder 30 Minuten fahren.

Die City Services nehmen sich im Vergleich dazu größer aus. In den von ihnen versorgten Städten gibt es umfassende lokale Liniennetze, die ihren Mittelpunkt meist in der Innenstadt haben. Nur in Cork halten die Stadtbusse auch unmittelbar am Busbahnhof für die Fern- und Überlandlinien, während in den anderen Städten der zentrale Knotenpunkt in Innenstadtstraßen liegt. Während diese in Galway noch in unmittelbarer Nähe des Busbahnhofs und des Bahnhofs der Eisenbahn sind, beträgt die Entfernung dazu in Limerick bereits etwa einen Kilometer. Eine umfassende Integration der lokalen und überregionalen Netze gibt es in keinem Fall.

Die City Services bedienen alle Stadtteile in meist relativ dichten Taktfrequenzen und verwenden dafür fast ausschließlich niederflurige Fahrzeuge, die die vom überregionalen Betrieb bekannte Lackierung von Bus Éireann tragen. Neben Midibussen von Volvo, Dennis und DAF kommen auch 12 Meter lange Solobusse zum Einsatz, darunter neben Volvo B10L auch insgesamt 20 Mercedes-Benz Citaro, die 2000 in Dienst gestellt wurden und in Limerick und Galway zu finden sind. In Cork kommen noch einige wenige Hochflurbusse zum Einsatz, die jedoch zur Abstufung in den Schülerverkehr anstehen; Gelenkbusse und Doppeldecker existieren nicht.

Eine Gemeinsamkeit aller Stadtverkehre ist die schlechte Fahrgastinformation, die der von Dublin Bus ähnelt. Die veröffentlichten Linienpläne zeigen keinerlei Details und sind mitunter irreführend, Fahrpläne gibt es nur für die Abfahrten ab den Endhaltestellen. An den Haltestellen gibt es überhaupt keine Informationen, neben Fahrplänen fehlt hier sogar die Angabe der haltenden Linien. In Waterford tragen die sieben dort verkehrenden Linien nicht einmal Linienbezeichnungen. Fahrten mit Stadtbussen kosten unabhängig von der Fahrtlänge denselben Preis, meist 1,10 Euro pro Fahrt; Fahrscheine müssen beim Fahrer gelöst werden. Da keine Mehrfahrten- oder Tageskarten existieren und Monatskarten vielfach nicht attraktiv sind, sind der größte Teil der Fahrgäste Barzahler, die für lange Haltestellenaufenthalte sorgen.

Während etwa die Hälfte des circa 1.300 Busse umfassenden Fuhrparks von Bus Éireann wie beschrieben im Fern-, Überland- und Stadtlinienvkehr zum Einsatz kommt, steht die andere Hälfte des Bestands dem Schülerverkehr zur Verfügung. Dieser ist in Irland aufgrund der Siedlungsstruktur stark ausgeprägt und dient der Beförderung schulpflichtiger Kinder von und zur Schule, was in den ländlichen Regionen mitunter über weite Strecken geschehen muss. Diese Fahrten finden nur an Schultagen statt und sind der Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Zum Einsatz kommen im Schülerverkehr ältere Fahrzeuge, die den Anforderungen des öffentlichen Linienvverkehrs nicht mehr entsprechen. Nach Ende des Linieneinsatzes werden die meisten Fahrzeuge von Bus Éireann in den Schulbusdienst herabgestuft und dort bis an das Ende ihres Fahrzeuglebens eingesetzt. Neben Ende der 80er und Anfang der 90er Jahre gebauten Reisebussen befinden sich dadurch heute noch viele Fahrzeuge der von GAC produzierten Fahrzeugfamilie aus den 80er Jahren im Bestand von Bus Éireann. Auch von Dublin Bus wurden hierfür Fahrzeuge übernommen, im Spätsommer 2003 kamen so 40 dort ausgemusterte DAF SB220 mit Plaxton-Aufbauten nach Verblechung der zweiten Tür und Einbau zusätzlicher Sitzplätze zu Bus Éireann, wo sie die dort für Schulbusse übliche Lackierung erhielten, die auf den Farben rot und weiß basiert.

Da jedoch nicht genug Fahrzeuge im Linienvkehr freigesetzt werden, um den Schulbusbestand im nötigen Maße aufzustocken und dort alte Fahrzeuge zu ersetzen, muss Bus Éireann auch auf andere Quellen zurückgreifen. Im Sommer 2003 befanden sich so noch die letzten 50 von einstmalig 330 zwischen 1981 und 1984 gebauten Volvo B57 im Bestand. Diese Hochflurbusse mit Frontmotor, die neuseeländische Aufbauten haben, wurden zwischen 1994 und 1998 aus Singapur importiert, wo sie aus dem Liniendienst bei Singapore Bus Services ausgeschieden waren. Nach Ausbau der zweiten Tür und Anpassung an die irischen Einsatzzwecke kommen sie seitdem im Schülerverkehr zum Einsatz, ihre endgültige Ausmusterung steht jedoch unmittelbar bevor. Um die Volvo B57 und die von GAC gebauten Standardbusse zu ersetzen, hat man in den letzten Jahren mehr als 150 etwa zwölf Jahre alte Leyland Lynx aus Großbritannien importiert, wo sie überflüssig geworden waren. Diese Busse, die von verschiedenen Unternehmen stammen und in ihrer Heimat schon einen recht zweifelhaften Ruf genossen haben, werden nun nach entsprechenden Anpassungen bei Bus Éireann eingesetzt.

Die Schulbusse sind jeweils einem Betriebshof zugeteilt, verbringen aber die meiste Zeit des Jahres in ausgelagerten Einsatzstellen im jeweiligen Einsatzgebiet. In den mehrere Monate dauernden Sommerschulferien, in denen keine Schulbusfahrten stattfinden, kehren sie zur Erledigung anfallender Unterhaltsmaßnahmen in ihre Heimatbetriebshöfe zurück. In vielen Fällen befinden sich die Schulbusse von Bus Éireann jedoch in einem bemitleidenswerten Zustand, der erhebliche Zweifel an der Sicherheit aufkommen lässt, die angesichts von obskuren Unfällen mit herausfallenden Heckscheiben, bei denen Schüler schwer verletzt wurden, nicht völlig unbegründet zu sein scheinen.

Weitere Unternehmen in der Republik Irland

So wie Dublin Bus das dominierende Unternehmen in der Hauptstadt ist, prägt Bus Éireann den Busverkehr im übrigen Irland. Das staatliche Unternehmen betreibt den Großteil des Fern- und Überlandlinienvverkehrs sowie viele Stadtverkehre und bietet das einzige umfassende, wenn auch wenig integrierte, Netz an Verbindungen.

Es existiert in der Republik Irland jedoch eine nicht unerhebliche Zahl anderer Busbetriebe, die in den unterschiedlichsten Aufgabenfeldern tätig sind. Neben Betrieben, die ausschließlich im Anmiet- und nichtöffentlichen Schülerverkehr aktiv sind und gegebenenfalls in den Sommermonaten Fahrzeuge an Bus Éireann vermieten, bieten einige Betriebe eigene Fernbuslinien und Pendlerverbindungen zu den größeren Städten und Universitäten an. Informationen und Fahrpläne dieser meist in Konkurrenz zu Bus Éireann stehenden und gewöhnlich nur einzelne Fahrten umfassenden Verbindungen zu erhalten

ist selbst im Internet ein teilweise mühsames Unterfangen. Da die Anlagen von Bus Éireann nicht genutzt werden dürfen, verkehren diese Angebote im Regelfall von schlecht oder gar nicht gekennzeichneten Stellen in den Stadtgebieten. Einzig auf der Strecke zwischen Dublin und dem an der Westküste gelegenen Galway gibt es einen heftigen Konkurrenzkampf zwischen Bus Éireann, Citylink und Bus Nestor, auf den an späterer Stelle näher eingegangen werden soll.

In einigen Regionen ist der Überlandverkehr nicht wie sonst üblich in der Hand von Bus Éireann, sondern wird von unabhängigen Busbetrieben durchgeführt. In den südöstlichen Grafschaften Tipperary, Kilkenny, Laois und Carlow sind so die im Folgenden näher beschriebenen Kavanagh-Unternehmen aus Urlingford tätig, während im nördlichen Donegal die Londonderry and Lough Swilly Railway Company tätig ist. Die Linien letzterer sind als einzige Fremdangebote in der Republik Irland auch im nationalen Linienplan von Bus Éireann eingezeichnet, für Fahrplan- und Tarifinformationen wird jedoch nur auf eine Telefonnummer verwiesen. Zum Einsatz kommen fast ausschließlich aus Großbritannien importierte Leyland meist älteren Baujahres, die zu den ältesten planmäßig eingesetzten Bussen in Irland zählen dürften.

Die irischen Busunternehmen setzen eine bunte Mischung an Reisebussen ein, die meist für alle öffentlichen Leistungen verwendet werden und auf den miserablen irischen Straßen den größten möglichen Komfort bieten. Am weitesten verbreitet ist das Fahrgestell B10M von Volvo, das sich aufgrund seiner Robustheit großer Beliebtheit erfreut und mit Aufbauten verschiedenster Hersteller aus ganz Europa versehen ist. Aus Großbritannien werden in vielen Fällen ältere Fahrzeuge importiert, die besonders im nichtöffentlichen Schülerverkehr zum Einsatz kommen, in manchen Regionen aber auch den Überlandlinienverkehr bestreiten dürfen.

In den Städten ist Bus Éireann oft noch unangefochten der einzige Betreiber lokaler Busnetze, nur vereinzelt gibt es Konkurrenten, die auf die lokalen Märkte drängen. Darüber hinaus gibt es in verschiedenen Orten Stadtrundfahrt-Angebote von unabhängigen Busunternehmen; hier ist das touristisch interessante Galway als auffälligstes Beispiel zu nennen, wo mehrere aus Großbritannien importierte Doppeldecker, zum Teil mit offenem Oberdeck, um die Gunst der Touristen buhlen.

Citylink, Galway

Wie einleitend bereits erwähnt ist die Strecke zwischen Galway und Dublin die derzeit am stärksten umkämpfte im irischen Fernbusliniennetz. Die Verbindung zwischen den etwa 220 Kilometer voneinander entfernten Städten ist für die Busbetriebe aufgrund des trotz parallel verlaufender Eisenbahn hohen Fahrgastaufkommens lukrativ. Das für Touristen auch für Tagesfahrten attraktive Galway sorgt ebenso wie die Hauptstadt Dublin und deren internationaler Flughafen für eine hohe Nachfrage im Busverkehr. Es verwundert daher wenig, dass sich die ComfortDelGro Group ausgerechnet diese Strecke für den Einstieg in den irischen Fernlinienmarkt ausgesucht hat. Man übernahm dazu im Dezember 2002 die bereits im Verkehr zwischen Dublin und Galway tätige Cummer Commercials Ltd. und führte den schon in Schottland verwendeten Markennamen Citylink ein.

Citylink fährt im Stundentakt zwischen Galway und dem Flughafen Dublin, jede zweite Fahrt verkehrt dabei durch die Dubliner Innenstadt, wo auf der O'Connell Street Haltestellen eingerichtet wurden. In Galway beginnen und enden die Fahrten an der Touristeninformation, innenstadtnah und nur wenige hundert Meter vom von Bus Éireann genutzten Busbahnhof entfernt gelegen. Neben günstigeren Fahrpreisen und moderneren Fahrzeugen kann man besonders durch die Direktverbindungen zum Flughafen Dublin mehr Service als Bus Éireann bieten - Fahrgäste von letzterem Unternehmen müssen, um den Flughafen zu erreichen, in Busáras in die Airlin-Linien von Dublin Bus umsteigen.

Beflügelt vom Erfolg auf der Strecke nach Dublin richtete Citylink nach kurzer Zeit eine weitere Linie ein, die Galway mit dem Flughafen Shannon, der nördlich von Limerick in der Grafschaft Clare gelegen

ist, verbindet. Shannon ist als einer der westlichsten Flughäfen Europas trotz einer dünn besiedelten Umgebung besonders für Transatlantikflüge bedeutend. Beide Linien bedienen auch entlang der Strecken gelegene Orte; Fahrkarten sind beim Fahrer der Busse erhältlich, es besteht aber im Internet die Möglichkeit der Vorausbuchung mit Sitzplatzreservierung. Während die leicht erhältlichen Informationen umfassend und informativ sind, ist die Pünktlichkeit der Fahrten ebenso gering wie bei Bus Éireann, besonders die Abfahrtszeiten für die Unterwegshaltestellen sind nicht mehr als sehr grobe Richtwerte.

Citylink setzt auf beiden Verbindungen moderne Reisebusse ein, die teilweise von Subunternehmern zur Verfügung gestellt werden. Neben Volvos und Scania dominieren vor allem 2003 beschaffte Mercedes-Benz Touro von EvoBus. Es handelt sich dabei um von Caetano in Portugal aufgebaute Fahrzeuge für den britischen und irischen Markt, die bei Citylink die auch in Schottland verwendete Lackierung in gelb und zwei verschiedenen Blautönen tragen.

Bus Nestor, Athenry, Co. Galway

Der dritte Anbieter auf der umkämpften Strecke zwischen Galway und Dublin bzw. dem Flughafen Dublin ist Bus Nestor aus dem in der Grafschaft Galway gelegenen Athenry. Busse dieses Unternehmens verkehren mit etwa acht täglichen Fahrten ebenfalls zwischen dem Flughafen Dublin und der Innenstadt von Galway, dabei werden die Fahrpreise von Citylink knapp unterboten, so dass man der preislich günstigste Anbieter ist.

Im Gegensatz zu Citylink und Bus Éireann lässt die Marktpräsentation von Bus Nestor jedoch zu wünschen übrig. Die eingesetzten Fahrzeuge - darunter ein 1990 gebauter Mercedes-Benz O 303-15 RHD und ein 1997 erstmalig zugelassener Mercedes-Benz O 404 mit Hispano-Aufbau - machen einen ungepflegten und uneinheitlichen Eindruck; beinahe schon für Irland typisch war die schlechte Information über Fahrpläne und Preise.

Bernard, J.J. und Pierce Kavanagh, Urlingford, Co. Kilkenny

Einer der für Busfreunde wohl interessantesten Orte in der Republik Irland ist Urlingford in der Grafschaft Kilkenny. Nicht nur nutzt Bus Éireann einen hier an der Landstraße von Dublin nach Cork gelegenen Rasthof für Pausen im Expressway-Verkehr zwischen den beiden Städten, darüber hinaus ist der kleine Ort die Heimat von gleich drei Busunternehmen, die sämtlich Familienzweigen der Kavanaghs entstammen, jedoch in Konkurrenz zueinander stehen.

Das nach eigenen Angaben größte unabhängige Busunternehmen in Irland ist die Bernard Kavanagh & Sons Ltd. Das 1945 gegründete Unternehmen ist mit 65 Reisebussen in ganz Irland in verschiedensten Einsatzfeldern aktiv. Neben dem Anmietverkehr und der Durchführung von Fahrten für namhafte Reiseveranstalter betreibt man auch öffentlichen Linienverkehr. Von Dublin aus verkehren Fernlinien in den Südosten des Landes, während im Raum Urlingford und Kilkenny Überlandlinien betrieben werden und in Kilkenny ein Stadtverkehr durchgeführt wird. Zwischen Cork und London ist man außerdem für Eurolines mit einer durchgehenden Busverbindung tätig, die die irische See per Fähre überquert. Man setzt vor allem Fahrzeuge von Scania ein, die Aufbauten verschiedener Hersteller tragen.

Darüber hinaus handelt Bernard Kavanagh mit gebrauchten Omnibussen, die auf dem großen Betriebshof am westlichen Ortsrand von Urlingford abgestellt und in der angeschlossenen Werkstatt aufgearbeitet werden. Angeboten werden dabei neben aus dem eigenen Fuhrpark ausgeschiedenen Fahrzeugen auch allerhand Kuriositäten, darunter Flughafenvorfelddbusse von Van Hool, die über Türen auf beiden Fahrzeugseiten verfügen.

Am anderen Ende des Ortes sitzt die J.J. Kavanagh & Sons Ltd., die seit 1919 besteht und in einem ähnlichen Aufgabenfeld wie Bernard Kavanagh tätig ist. Neben dem reinen Reisebetrieb betreibt man eine Vielzahl von Buslinien des öffentlichen Verkehrs. Vom Flughafen Dublin aus fährt man nach Limerick und in den Südosten von Irland, wo man stark im Überlandverkehr tätig ist. Drehpunkte des regionalen Liniennetzes sind Kilkenny und Carlow, außerdem betreibt man in Zusammenarbeit mit Kenneallys in Waterford einen Stadtverkehr in Konkurrenz zu Bus Éireann. An Wochenenden bietet J.J. Kavanagh außerdem Buslinien zwischen den bedeutenden Universitäten Irlands und den Städten im hauptsächlichen Bedienungsgebiet an. Diese verlassen die Universitäten am Freitagnachmittag, die Gegenrichtung wird sonntags abends befahren. Damit dienen sie Studenten, die an Wochenenden in ihre Heimatorte zurückkehren wollen.

Der Fuhrpark von J.J. Kavanagh besteht aus 87 Reisebussen, die jedoch teilweise von Kooperationsunternehmen angemietet sind. Flaggships des Fuhrparks sind Setra S 415 HD von EvoBus, daneben setzte man in den vergangenen Jahren vor allem auf Setra S 315 GT-HD. Weiterhin sind jedoch auch andere Fahrzeuge unterschiedlichster Hersteller im Bestand. J.J. Kavanagh ist ebenfalls als Bushändler aktiv und betreibt eine Vertragswerkstatt für Reisebusse von EvoBus.

Das dritte Unternehmen in Urlingford ist Pierce Kavanagh Coaches. Der 1962 gegründete Betrieb ist im Gegensatz zu den anderen beiden Kavanagh ausschließlich im Anmietverkehr tätig und setzt dafür hauptsächlich auf Reisebusse, die auf Fahrgestellen von MAN aufgebaut worden sind, im 5-Sterne-Marktsegment setzt man jedoch auch einige Scania mit Aufbauten von Irizar ein.

City Direct Gaillimh, Galway

In der drittgrößten Stadt Irlands, Galway, betreibt City Direct Gaillimh einen Stadtverkehr in Konkurrenz zu dem von Bus Éireann bedienten Angebot. Informationen zu Linienführung und Fahrpreisen sind ausschließlich in den Fahrzeugen erhältlich, ausgewiesene Haltestellen existieren nicht, vielmehr können Fahrgäste an beliebiger Stelle entlang des Linienweges ein- und aussteigen. Die vier Linien verkehren von der Innenstadt aus in verschiedene Stadtteile der 57.000-Einwohner-Stadt, wobei die Zielbeschilderung in Form von Steckschildern in der Frontscheibe erfolgt, die Zielfilmkästen sind mit dem Schriftzug ‚City Service‘ überklebt.

Das junge Unternehmen setzt aus Großbritannien importierte Midibusse ein, darunter neben diversen Mercedes-Benz 709D und Dennis Dart auch die einzigen beiden Optare Excel in Irland. Die beiden Optare, die man von Tellings-Golden Miller aus dem britischen Byfleet übernahm, sind die einzigen niederflurigen Fahrzeuge des Unternehmens. Je ein Dennis Dart wirbt mit über die Fenster reichenden Vollreklamen für zwei verschiedene Biersorten, ein weiteres Fahrzeug hat auf beiden Fahrzeugseiten Werbung in Form der in Deutschland verbreiteten TrafficBoards.

Ausländische Reisebusse in Irland

Angelockt durch die beeindruckende Landschaft der so genannten „grünen Insel“ besuchen speziell in den Sommermonaten viele Touristen die Republik Irland. Aufgrund der Insellage ist eine Anreise mit dem eigenen Auto eher wenig verbreitet, es werden stattdessen viele Bustouren angeboten. Während diese teilweise von irischen Incoming-Agenturen durchgeführt werden, die dafür einheimische Fahrzeuge anmieten, kommen aber auch Reisebusse aus anderen europäischen Ländern nach Irland. Am stärksten vertreten sind dabei Fahrzeuge aus dem Vereinigten Königreich, darüber hinaus lassen sich im ganzen Land jedoch speziell aus den Benelux-Ländern und Deutschland viele Reisebusse beobachten.

Hinweise für Busfreunde

Irland ist allein aufgrund seiner landschaftlichen Schönheiten und malerischen Orte sehenswert, bietet aber auch für Busfreunde viel Interessantes und kann daher als Reiseziel sehr empfohlen werden, besonders wenn man seine Aufmerksamkeit nicht ausschließlich öffentlichen Verkehrsmitteln widmen möchte. Irland mit dem Bus zu erkunden ist - trotz aller Unzulänglichkeiten - vergleichsweise einfach und kostengünstig, sobald man sich an die irische Einstellung zu Zeit und Pünktlichkeit gewöhnt hat.

Die meisten Iren sind in ihrer Mentalität anderen Menschen gegenüber sehr aufgeschlossen, was sich auch darin widerspiegelt, dass es in Irland problemlos möglich ist, auf öffentlichem Gelände Busse zu fotografieren. Probleme mit dem Fahrpersonal sind für normal nicht zu erwarten, vielmehr ergeben sich mitunter interessante Gespräche - so kann es vorkommen, dass ein Fahrer eines Busses, den man soeben fotografiert hat, an einer Ampel durch das Fahrerfenster nach wenigen Sätzen schon Tipps gibt, in welchen Pubs man in gemütlicher Atmosphäre einige Pint Guinness trinken kann und darüber die Weiterfahrt einen Moment länger warten lässt.

Durch die hohe Kriminalität in Irland ist allerdings nicht nur in manchen Stadtvierteln eine gewisse Vorsicht mit teuren Kameraausrüstungen angebracht, sondern auch der Zugang zu Betriebshöfen stark beschränkt. Sowohl bei Dublin Bus als auch bei Bus Éireann sind für den Besuch jeglicher nichtöffentlicher Betriebsgelände schriftliche Genehmigungen erforderlich, die interessierte Fotografen in den Dubliner Hauptverwaltungen erhalten können und - um Ärger und Diskussionen zu vermeiden - unbedingt beantragen sollten.

Die Szene der irischen Busfreunde ist nur in der Hauptstadt Dublin ausgeprägt, außerhalb davon sind auch im Internet Informationen wenn überhaupt nur schwer und nach langer Suche zu finden, in weiten Teilen des Landes gibt es scheinbar keine aktiven Busfreunde, die Informationen zusammentragen könnten. Dublin Bus und Bus Éireann bieten bebilderte Fuhrparklisten auf ihren offiziellen Seiten, es handelt sich aber speziell bei Bus Éireann nicht um aktuelle und fehlerfreie Daten, ein grundlegender Überblick wird aber dennoch geboten.

Danksagung

Ich möchte mich bei allen bedanken, ohne deren Unterstützung ich diesen Reisebericht nicht in dieser Form hätte verfassen können. Besonderer Dank gilt Claire Hennessy, Ken Lansdowne, Eamon McArthur, Ian Molloy und Stephen Parker sowie all den Mitarbeitern der irischen Busbetriebe, die durch ihr Engagement viele Fotos perfektioniert oder überhaupt erst ermöglicht haben.