

■ Nahverkehr

## Neuer Niederflur-Doppeldecker bei der BVG

aus SIGNAL 08/1995 (Dezember 1995), Seite 19 (Artikel-Nr: 10001002)

Jendryn

BVG-Unternehmensbereich Omnibus Koordination Technik

### Die seit der Übergabe des Doppeldecker-Prototypen vorliegenden Erfahrungen möchten wir Ihnen mit diesem Schreiben gern zur Kenntnis geben.

Von Anfang Mai bis Mitte August 1995 wurde der Doppeldecker, ausgestattet mit dritter Tür, Hublift und Rampe, auf der Linie 100 eingesetzt. Dort konnte er vom Betrieb und insbesondere von den Fahrgästen ausgiebig getestet werden. Bei einer Befragung von 730 Busfahrgästen gaben diese dem neuen Doppeldecker überwiegend gute und sehr gute Noten. Die eigentliche Neuheit, die dritte Tür, wurde von über 80% der Befragten als Verbesserung für das Ein- und Aussteigen bewertet. Fast alle Kunden - nämlich 91% - gaben der konsequenten Niederflurtechnik mit der im vorderen Bereich podestlosen Sitzanordnung die Noten gut und sehr gut; ähnlich gut schnitten dabei auch der Fahrkomfort, das Sitzplatzangebot und die Federung ab. Auch die Fahrgastinformation außen sowie die Haltestellenanzeige innen bekamen von fast allen Fahrgästen ein "sehr gut".

Für den Betrieb hat sich das Konzept der dritten Tür hinsichtlich eines schnelleren Fahrgastwechsels ebenfalls bewährt. Die bisherige Konfliktsituation von Fahrgastströmen an der Mitteltür konnte durch die Verlegung der zweiten Treppe in den Heckbereich erheblich verringert werden.

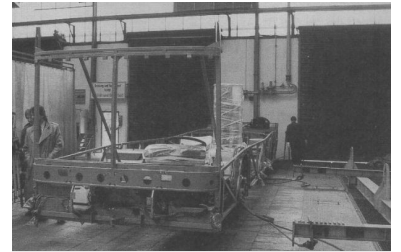
Aber auch Kritik war ausdrücklich erwünscht. Als häufigste Punkte wurden die unzureichende Belüftung des Oberdecks an heißen Tagen, eine nicht ausreichende Absicherung des Abstieges zum Unterdeck, mangelnde Beinfreiheit an bestimmten Sitzen sowie die niedrige Durchgangshöhe im hinteren Teil des Unterdecks mit der ungenügenden Abpolsterung der dort entstandenen Kante genannt.

Nicht bewährt hat sich nach Aussagen der Omnibusfahrer der erstmals eingebaute Monitor zur Überwachung des Oberdecks. Stattdessen wird in der Serie wieder das herkömmliche Spiegelsystem eingebaut.

Bezüglich der Oberdeckbelüftung würde nur der Einsatz einer Klimaanlage Verbesserungen bringen, da schon jetzt die maximal mögliche Anzahl von Klappfenstern verwirklicht wurde.

Alle verbliebenen Kritikpunkte können bei der im Herbst 1995 beginnenden Serienfertigung noch behoben werden. Wesentlichste Änderung: Die Durchgangshöhe im hinteren Teil des Unterdecks wird auf 1,8 Meter angehoben, dazu wurde der Mittelgang um 4 Zentimeter abgesenkt und die Gesamtfahrzeughöhe um 6 Zentimeter auf insgesamt 4,12 Meter angehoben. Auch die Kante des hinteren Zwischendeckausschnittes wird "entschärft", sie erhält ein gelb lackiertes Moosgummiprofil zur Abpolsterung.

Zur Verbesserung der Beinfreiheit wurden die Sitze im Abstand optimiert sowie die Fußfreiheit an den Trennwänden der Türen vergrößert. Ebenso konnte mit der



Im Herbst begann bei der Waggon Union in Berlin-Borsigwalde die Serienfertigung des Niederflur-Doppeldeckers für die BVG (3016, unten 3014). Inzwischen sind die ersten Fahrzeuge an die BVG ausgeliefert worden, äußerlich für alle Fahrgäste leicht erkennbar anhand der dritten Tür. (Foto: Marc Heller)



(Foto: Marc Heller)

Anbringung eines weiteren Haltestangenhandlaufes die Haltemöglichkeit an der hinteren Treppe verbessert werden, so daß mit der Auslieferung von weiteren 86 neuen Doppeldeckern ein Stück Berliner Verkehrsgeschichte erfolgreich fortgeschrieben werden kann.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001002>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten