Neue Fahrzeuge der BVG

Neue VDL-Eindecker sparen Sprit

aus SIGNAL 02/2015 (April/Mai 2015), Seite 18 (Artikel-Nr: 10003731)
IGEB Stadtverkehr

Von außen auffällig ist der nur eine Vordertürflügel der neuen VDL-Eindecker-Serie. Inzwischen sind die Wagen im Westen der Stadt häufig anzutreffen, hier als 245er am U-Bahnhof Turmstraße. (Foto: Florian Müller)

Bus-Großserie für die BVG macht guten Eindruck

Gemeinsam mit dem Scania-Doppeldecker (s. Seite 14) wurden am 30. Januar die ersten Serienwagen der Zweiachs-Eindecker VDL-Citea LLE-120 vorgestellt. Dieser knapp 12 Meter lange und 2,50 Meter breite Eindecker mit zwei Türen macht einen optisch guten Außen- und Inneneindruck. Der Bus verfügt über eine Klapprampe an der Mitteltür sowie über eine Klimaanlage. Der Bereich zwischen den beiden Türen ist niederflurig, der hintere Bereich ist aufsteigend gestaltet.

Er hat neben dem Mehrzweckbereich mit Rollstuhlplatz immerhin 36 feste Sitzplätze (davon erfreulich viele zwischen Vorder- und Mitteltür) und zwei Klappsitze. Mit dieser Sitzplatzanzahl knüpft er endlich wieder an die Tradition der Eindecker aus der ersten Hälfte der neunziger Jahre an, wo im Schnitt 38 Sitzplätze üblich waren. Zugelassen ist er für 70 Fahrgäste.

Neu für Berlin ist die nur einflügelige Vordereinstiegstür. Wenn die BVG es nicht offiziell leugnen würde, könnte man meinen, sie bereite sich »hardwaremäßig« auf die Aufhebung des Vorneeinstieg-Zwangs vor. Die BVG ist aber überzeugt, dass es trotz der geringeren Durchlasskapazität zu keinen nennenswerten zeitlichen Verzögerungen beim Fahrgast-Vorneeinstieg kommen werde. Der nun anlaufende Einsatz von zunächst 40 dieser Fahrzeuge wird zeigen, ob die BVG-Annahme dem harten Tagesgeschäft stand hält.

Die VDL-Citea Busse sind zurzeit im südwestlichen Berlin im Fahrgasteinsatz zu beobachten. Nach Angaben der BVG besteht eine Bestell-Option von bis zu 236 Wagen dieses Typs, die bis 2019 unter anderem die alten Volvo-Eindecker ablösen sollen.

Der in Leichtbau-Sandwichbauweise hergestellte Bus ist mit einem zulässigen Gesamtgewicht von nur 14,44 Tonnen ein Leichtgewicht unter den sonst 18 Tonnen schweren Bussen seiner Typenklasse. Der Leichtbau-Bus soll bis zu 20 Prozent weniger Dieselkraftstoff verbrauchen - ca 32 Liter/100km anstatt bisher 40 Liter/100km. Die BVG erhofft sich dadurch deutlich geringere Betriebskosten.

Das Fahrzeug macht den Eindruck, als könne es die für den Betreiber günstigere Kostenrechnung durchaus mit einem angenehmen Fahrverhalten für den Fahrgast in Einklang bringen. Das ist eine begrüßenswerte Entwicklung.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003731.

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