

■ Schienenverkehrswochen 2016

Wachsende Stadt - wachsende BVG

aus SIGNAL 05/2016 (November 2016), Seite 15-16 (Artikel-Nr. 10003996)
IGEB Stadtverkehr

Der Sprechtag für BVG-Fahrgäste weckte Hoffnungen und Erwartungen

Der Fahrgastsprechtag für die BVG-Kunden fand auch 2016 wieder im Straßenbahnbetriebshof Lichtenberg statt. Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, Vorstandsvorsitzende der BVG, stand für anderthalb Stunden persönlich Rede und Antwort, danach waren noch fünf Mitarbeiter aus den Verkehrsbereichen und dem Querschnittsbereich Planung und Entwicklung für die Fahrgäste da.

In ihrem Einführungsvortrag erinnerte Frau Nikutta noch einmal an die Höhepunkte 2015/2016 und hob dabei das Überschreiten der Milliardengrenze bei den BVG-Fahrgastzahlen im Geschäftsjahr 2015 hervor. Erfreulich sei auch die gesamtstädtische Situation mit einem ständig anwachsenden Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsmarkt (Modal Split). So stieg von 2008 bis 2013 der Anteil der umweltschonenden Verkehrsteilnehmer Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste in Bus und Bahn von schon guten 67 Prozent auf rund 71 Prozent, darunter der Fahrgastanteil von 24 auf 27 Prozent. Den kleiner werdenden Rest machte der motorisierte Individualverkehr aus, für den auch im Land Berlin leider immer noch der größte Anteil am Straßenraum reserviert ist.

Diesem Trend entsprechend stiegen seit 2008 auch die Fahrgeldeinnahmen der BVG um 56 Prozent und decken rund die Hälfte der Kosten. Besonders erfreulich für die BVG-Chefin war das starke Wachstum der Stammkundschaft, seit 2008 um fast 91 Prozent - also eine Verdoppelung!

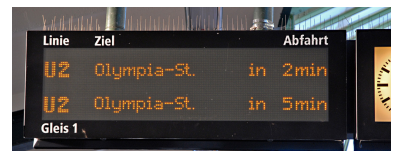
Mehrfache Angebotsverbesserungen

Angesichts dieser erfreulichen Entwicklung wurde auch vom Senat der Handlungsbedarf erkannt und das Programm »Wachsende Stadt« aufgelegt, mit dem seit einigen Jahren Mehrleistungen bei der BVG finanziert werden. Bis jetzt sind 92 Maßnahmen auf 78 Linien umgesetzt, und bis einschließlich des Fahrplanwechsels im Dezember 2016 kommen nochmals rund 30 Maßnahmen dazu. Nach Frau Nikuttas Aussage wurden dafür von der BVG rund 1500 Fahrpläne umgeschrieben, aber erstaunlicherweise nur 31 zusätzliche Fahrzeuge und 161 neue Vollzeitstellen benötigt. Wie im SIGNAL schon berichtet liegt das daran, dass die Angebotsverbesserungen kaum in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) erfolgten, sondern hauptsächlich durch Verlängerung derselben oder des dichteren Tagesverkehrs in den späten Abend hinein.

Der Grund für dieses Vorgehen liegt in der immer noch angespannten Fahrzeugsituation bei der BVG. Und seit 2015 wissen wir, dass es bei den Fahrpersonalen nicht anders aussieht. Frau Nikutta berichtete, der Personalmarkt sei nahezu leergefegt, viele der jetzt noch kommenden Bewerber hätten nicht die erforderlichen Eignungen für den Fahr- und Schichtdienst. Es werden deshalb neue Wege gegangen, beispielsweise Nachwuchswerbung auf Youtube. Die große Fahrerkrise bei der Straßenbahn sei aber überwunden.



Populär in Berlin: Laufveranstaltungen wie Big25 oder Marathon. Für die Fahrgäste sind damit allerdings über zwei Tage gravierende Einschränkungen verbunden. Das lässt sich nicht vermeiden, aber sehr wohl begrenzen. Bei einem solchen langfristig geplanten und jährlich wiederkehren Großereignis wie dem Berlin-Marathon muss es möglich sein, die gesperrten Straßenbahnabschnitte auf ein Minimum zu begrenzen, ausreichend Kehrmöglichkeiten anzubieten und bei S-Bahn und U-Bahn auf Wochenendbauarbeiten mit Verkehrseinstellungen zu verzichten - nicht zuletzt im Interesse der auf BVG und S-Bahn angewiesenen Sportler und Zuschauer. (Foto: Michael Otto)



Wegen Bauarbeiten enden die Züge der U 2 fast neun Monate am Olympia-Stadion statt in Ruhleben. Das wird korrekt angezeigt. Als aber im Sommer die Züge der U 9 wegen Bauarbeiten viele Wochen in Walther-Schreiber-Platz statt Rathaus Steglitz endeten, wurde auf den Zugzielanzeigern dennoch Rathaus Steglitz angegeben. Die BVG will dieses jahrelange Problem nun intern prüfen, um künftig einheitlicher zu informieren. (Foto: Marc Heller)

Neue Straßenbahn- und U-Bahn-Fahrzeuge

Die BVG plant erfreulicherweise, die 4. und letzte Option für die Bestellung neuer Flexity-Straßenbahnen zu ziehen. Die Finanzierungsgespräche mit dem Senat sind aufgenommen worden. Das gleiche gilt für neue U-Bahn-Wagen: Die gesamte Serie des neuen Kleinprofiltyps IK zuzüglich einer Option von 11 Einheiten für zeitweisen Einsatz auch im Großprofil ist bestellt. Inklusive der zwei Prototypen werden also 40 Halbzüge in den nächsten beiden Jahren geliefert.

Doch der größte Engpass besteht künftig beim U-Bahn-Großprofil, für das die nächste Fahrzeuggeneration erst in der Entwicklung ist. Ziel der BVG ist eine Erneuerungsquote von 50 Prozent bei den Straßenbahnen und 60 Prozent bei den U-Bahnen. Dies besonders vor dem Hintergrund, dass sich die nächsten Serien der Baureihe F ihrem Lebensende nähern und aufgrund der Elektronik und der Wagenkästen nicht mehr sanierbar sind. Dagegen wird die Sanierung der 40 Doppeltriebwagen der Serie F74/76 2017 abgeschlossen. Die Serie F79 wird aus den oben genannten Gründen nicht saniert. Der derzeitige Engpass sorgt so für das bahntouristische Highlight, dass die Museumswagen der Baureihe D im Linienverkehr auf der U 55 fahren werden. Frau Nikutta kündigte außerdem an, dass im Rahmen des Zusatzverkehrs zur IGA 2017 auch auf der Stammstrecke der U 5 historische Wagen fahren werden, nämlich die EIII aus der DDR-Zeit.

Noch offene Fragen bei Bussen

Während die BVG für Schienenfahrzeuge und -strecken nun auf das »Sondervermögen Infrastruktur wachsende Stadt« (Siwa) zurückgreifen kann, muss sie die Busse selbst bezahlen. Darum gibt es für den großen Doppeldecker noch keinen Nachfolger. Es wurde erkannt, dass die getesteten kleineren Zweiachser nicht den Erwartungen entsprechen, aber einen Bus der passenden Größe bietet die deutsche (und auch europäische) Industrie nicht an. Nochmals eine nur für diese Stadt maßgeschneiderte Konstruktion kann sich die BVG leider nicht leisten (wobei die benötigten Stückzahlen durchaus dafür sprechen, dass sich die Konstruktionskosten vertreten ließen, meint die IGEB).

Dasselbe gilt auch für neue Antriebstechnologien. Berlin und Hamburg haben eine gemeinsame Elektrobuss-Bestellung angekündigt, um der Industrie zu zeigen, dass es einen Markt gibt, der die Entwicklungskosten lohnt. Selbstverständlich müssen auch Elektrobusse besser werden: 75 Prozent Verfügbarkeit sind kein guter Wert, wenn das Fahrzeug doppelt so teuer wie ein Dieselbus ist. Es müssen keine deutschen Fahrzeuge sein, aber für z B chinesische Busse fehlt in Deutschland noch die Zulassung.

Die BVG will daher zunächst den Sanierungsaufwand der vorhandenen dreiachsigen Doppeldecker ergründen und dann entscheiden, ob sie 2017 eine Ausschreibung über neue Fahrzeuge dieser Kategorie startet. Alle neuen Fahrzeuge sollen die Abgasnorm Euro 6 einhalten.

U-Bahnhöfe bald vollständig mit Aufzug

Besser als bei den Fahrzeugen sieht es bei der Infrastruktur aus: Besonders die barrierefreie Ausstattung des U-Bahn-Netzes ist auch im internationalen Vergleich

gut. Bis 2022 sollen alle Stationen entsprechend zugänglich sein. Noch 2016 sollen die Bahnhöfe Hallesches Tor (U 6), Zitadelle, Hansaplatz und Neue Grottkauer Straße fertig werden. Letzterer wird dann zum Fahrplanwechsel umbenannt in Kienberg - Gärten der Welt. Für eine Fertigstellung in 2017 sind die Bahnhöfe Jannowitzbrücke und Yorckstraße schon im Umbau. Weil die Zeit bis 2022 knapp wird, plant die BVG nun alle noch ausstehenden U-Bahnhöfe gleichzeitig.

Sorgen bereiten die Sanierungen der Altanlagen, weil einerseits die Substanz wesentlich schlechter ist als erwartet (der Bahnhof Leinestraße war ein warnendes Beispiel) und weil gerade in den Stationen aus den 1970er Jahren immer Asbest mit entsorgt werden muss, aktuell auf der U 9. Dazu kommen dann Auflagen des Denkmalschutzes (Beispiel Schloßstraße), und das alles muss mit den neuesten Bau- und Betriebsvorschriften kompatibel werden.

Erfolgreich war der WLAN-Test im Bahnhof Osloer Straße. Es sollen 76 Stationen entsprechend ausgerüstet werden, so dass zwei Drittel aller U-Bahn-Fahrgäste damit erreicht werden.

Auch Neubaustationen können ihre Tücken haben. Die Posse um das Dach der Straßenbahn-Haltestelle am Hauptbahnhof ist noch in Erinnerung, und auch die schönen Säulen des U-Bahnhofs Rotes Rathaus (so soll er nun zur Eröffnung heißen) machten Nacharbeiten erforderlich. »Wenn in Zukunft ein Architekt zu uns sagt, das wird eine Weltsensation, dann bauen wir das garantiert nicht«, sagte die BVG-Chefin.

Als Herausforderung beschrieb sie den Bau des neuen Bahnhofs Museumsinsel direkt unter der Spree, bei dem durchaus noch Verzögerungen durch Findlinge auftreten können. Bis jetzt ist das Jahr 2020 offizieller Termin für den Lückenschluss der U 5.

Neue Straßenbahnstrecken - noch ein weiter Weg

Ebenfalls 2020 ist die Zielmarke für die nächsten Neubaustrecken der Straßenbahn: vom Hauptbahnhof zur Turmstraße, von der Wista in Adlershof zum Bahnhof Schöneweide und die Verlegung der Linie 21 an den Bahnhof Ostkreuz. Außerdem hat der Senat die BVG beauftragt, nun auch die Neubaustrecken zum Potsdamer Platz und ins Wohngebiet Elisabethaue zu planen. Um die heute leider übliche starke Verzögerung solcher Verbesserungen zu vermeiden, wird auch das schon in der DDR praktizierte Verfahren, die Erschließung von Neubaugebieten mit der Tram rechtzeitig zum Einzug der ersten Bewohner fertig zu stellen, wieder zum Ziel.

Erfreulich ist die positive Sicherheitsbilanz im öffentlichen Verkehr. Die Zahl der Straftaten ist im BVG-Bereich in allen Kategorien zurückgegangen - außer bei Taschendiebstählen. Etwa 6000 Mal pro Jahr fragt die Polizei BVG-Videomaterial ab.

Auch die Außendarstellung der BVG kommt gut an. Frau Nikutta stellte einen Film der neuesten Werbekampagne vor, der im Internet schon erfolgreich war.

Eine gute Nachricht gab es zur Buslinie TXL: Die Zurückziehung vom Alexanderplatz zum Invalidenpark wird zum 17. Oktober aufgehoben. Nachdem auch die örtlich davon betroffene Wirtschaft beim Senat protestierte, wurde endlich erkannt, dass der ÖPNV-Vorrang eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist. Zahlreiche von der BVG

schon länger beantragte Beschleunigungsmaßnahmen werden nun umgesetzt, so dass die Auslöser der Linienverkürzung (hoffentlich) entfallen werden.

Lebhafte Fragerunde

Bei den anschließenden Fahrgastfragen zeigte sich aber gleich, dass noch viel zu tun ist: Für den Wunsch nach besserer Koordination von Großveranstaltungen mit den Belangen des öffentlichen Verkehrs (Beispiel Berlin-Marathon) sieht die BVG-Chefin aufgrund der Bedeutung dieser Veranstaltungen keine Chance. Aus Fahrgastsicht haben in Berlin also die diversen Events bei den Politikern Vorrang vor einer funktionierenden Daseinsversorgung.

Ein großer Teil der Fragen kam zum Thema Fahrgastinformation - wie jedes Jahr. Insbesondere die Beschilderung bei abweichenden Betriebszuständen und die Linieninformationen in den Fahrzeugen waren zu bemängeln. Während in den Straßenbahnen immerhin Gesamtnetzübersichten hängen, die alle angefahrenen Haltestellen zeigen, waren in den Bussen bisher Seitenpappen üblich, die speziell die befahrene Linie abbilden. Diese werden in letzter Zeit immer häufiger »eingespart«, womit sogar gegen gesetzliche Auflagen verstoßen wird.

Bei der Zielbeschilderung zeigten vor allem die Bauphasen der Tram am Prerower Platz, dass es eine Einheitslösung nach »Schema F« nicht geben kann. In diesem Zusammenhang stand auch das immer wiederkehrende Problem der fehlerhaften Inhalte an den elektronischen Anzeigern (Daisy). Bezeichnend war die Antwort der BVG: Dieses schon alte System erlaubt der Leitstelle nicht den Zugriff auf den aktuellen Anzeigestatus des Endgerätes. Allerdings will die BVG das Problem der Zielschilderung bei abweichenden Linienverkehren noch einmal vertiefend prüfen.

Überraschenderweise noch offen scheint die Bestellung von Prototypen vor den Serienfahrzeugen für die neue Großprofil-U-Bahn. Angesichts der vielen »Kinderkrankheiten« bei Neuentwicklungen sollte die BVG dieses Risiko nicht eingehen, auch wenn sie derzeit deutlich hinter dem ursprünglichen Zeitplan für die Neubeschaffung zurückliegt.

Zahlreiche Fragesteller bemängelten, dass Busfahrer die Haltestellen aus diversen Gründen nicht richtig anfahren. War dies bis vor wenigen Jahren nur ärgerlich, so wird es mit dem gestiegenen Anteil mobilitätseingeschränkter Kunden zum echten Problem für die versprochene Barrierefreiheit. Hier muss die BVG ihre Fahrer besser schulen - und von den Tiefbauämtern besser unterstützt werden (siehe auch nachfolgende Antworten auf offen gebliebene Fragen).

Insgesamt war der Sprechtag dieses Jahr deutlich optimistischer als bisher, der Aufwärtstrend des öffentlichen Verkehrs ist unübersehbar und auch in der Politik offensichtlich angekommen. Bis zur praktischen Umsetzung ist meist noch ein weiter Weg, zumal die »Verkehrslenkung Berlin« Busse und Straßenbahn im Regelfall eher behindert als beschleunigt. Dennoch gelang es Frau Nikutta, die Probleme der »Wachsenden Stadt« als Chance für den öffentlichen Verkehr darzustellen und so etwas wie Aufbruchstimmung zu vermitteln. (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003996>.

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