

■ Fahrgastsprechtage

Unter Erwartungsdruck: Neue U-Bahn-Fahrzeuge, schnellerer Straßenbahn-Netzausbau, saubere Busse

aus SIGNAL 05/2017 (November / Dezember 2017), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10004085)

Jens Fleischmann

Bericht vom Fahrgastsprechtage BVG 2017

Der Sprechtag für die Fahrgäste der BVG fand am 4. Oktober 2017 ein weiteres Mal auf dem BVG-Betriebshof Lichtenberg statt. Auf Einladung des Berliner Fahrgastverbands IGEB stellte sich bereits zum dritten Mal die Vorstandsvorsitzende der BVG, Dr. Sigrid Evelyn Nikutta den Fragen und der Kritik der rund 100 Besucher. Zuvor gab sie einen Überblick über das aktuelle Geschehen bei der BVG. Unterstützt wurde sie von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den Bereichen Infrastruktur, U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Presse sowie dem von vielen vergangenen Sprechtagen bekannten Angebotsplaner Helmut Grätz.

Rückblick

Seit Jahren steigen die Fahrgastzahlen der BVG. 2015 war erstmals die Milliardengrenze übersprungen worden, 2016 waren es bereits 1045 Millionen Fahrgäste, ein Plus von 35 Millionen gegenüber dem Vorjahr. Auch die Abbonnentenzahlen stiegen weiter: Ende 2016 gab es 457 000 Abonnenten bei der BVG.

Die Mitarbeiterzahl im Konzern beträgt jetzt 14 400. Das sind zwar 2000 mehr seit Amtsantritt Nikuttas im Jahr 2010, aber immer noch zu wenige. Mit dem derzeitigen Personal können gerade einmal die Planleistungen bewältigt werden, eine Reserve ist jedoch nicht vorhanden, so dass Krankheiten schnell zu Fahrtausfällen führen. Hinderlich für das Personalwachstum ist auch die Ausbildungskapazität, die erst nach und nach wieder erhöht werden kann, nachdem sie - wie auch die Personalzahl insgesamt - in den letzten beiden Jahrzehnten aufgrund des Sparzwangs stark zurückgefahren wurde.

Seit März 2017 sind wieder Doppelstreifen von Polizei und BVG im Berliner U-Bahn-Netz unterwegs. Im April waren fast alle Bahnsteige im U-Bahn-Netz mit freiem WLAN ausgestattet, Lücken gibt es vor allem noch in den Bahnhofshallen und Verteilergeschossen. Die Bearbeitung des »Erhöhten Beförderungsentgeltes« kann seit Mai auch online erfolgen. Hierfür hat die BVG ein Portal eingerichtet.

Ausblick

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird es Leistungsausweitungen auf den Linien M 1, 37, 67, X 49, 122, 123, 136, 140, 163, 170, 172, 221 und 245 geben. Die Linien X 34 und X 49 erhalten in Spandau jeweils einen neuen Ast, die Linien X 54 und 155 im Bereich des S+U-Bahnhofs Pankow eine neue Endhaltestelle. Die Linie 107 wird auf den Bereich Schildow bzw. Arkenberge--Pastor-Niemöller-Platz beschränkt und in Glienicke/Nordbahn durch die angepasste Linie 806 der OVG ersetzt. Eine neue Expressbuslinie X 36 wird zwischen Rathaus Spandau und



Mit rund 100 Teilnehmern war der Fahrgastsprechtage mit BVG-Chefin Nikutta wieder gut besucht. (Foto: Florian Müller)

Haselhorst (im Zuge der Linie 236) eingerichtet. Mit der Eröffnung der neuen Spreequerung Minna-Todenhagen-Brücke kommt eine weitere neue Linie 365 zwischen S-Bahnhof Baumschulenweg und Wilhelminenhofstraße/Edisonstraße hinzu.

Die Koalitionsvereinbarung 2016 des rot-rot-grünen Berliner Senats sieht Neubaupläne von 68,8 Kilometern für das Straßenbahnnetz vor. Bei aktuell 193 Kilometer Netzlänge wäre dies ein Plus von rund 35 Prozent. Davon sollen 5,8 Kilometer noch bis 2021 realisiert werden. Dies sind die Anbindung des Ostkreuzes und des Bahnhofs Mahlsdorf sowie die Neubaustrecken Hauptbahnhof--Turmstraße und Schöneweide--Adlershof (Wista II). Da zu allen Strecken die Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet sind, ist dieses Ziel inzwischen sehr ambitioniert.

Bei weiteren 59 Kilometern soll der Baubeginn spätestens 2021 (Strecken Alexanderplatz--Rathaus Steglitz, Warschauer Straße--Hermannplatz, Turmstraße--Jungfernheide, Pankow--Weißensee und Anbindung Neubaugebiet Blankenburger Süden) bzw. 2026 (Strecken Pankow--Turmstraße--Luisenplatz, Jungfernheide--»Urban Tech Republic« (heutiger Flughafen Tegel), Potsdamer Platz--Zoologischer Garten, Potsdamer Platz--Schöneweide, Spittelmarkt--Mehringdamm und Johannisthal--Zwickauer Damm) erfolgen.

Die restlichen 4 Kilometer, bisher nicht terminiert, sind Strecken entlang der nördlichen Prenzlauer Promenade und der East Side Gallery. Für alle Maßnahmen zusammen sind Investitionen über eine Milliarde Euro notwendig. Alle vier bis sechs Wochen sitzen Senat und BVG zusammen, um die Pläne voranzubringen und umzusetzen. Wenn es gelingt, wäre dies ein deutlicher Schritt nach vorn beim Straßenbahnausbau, der längst überfällig ist.

Auch für die Voruntersuchung von U-Bahn-Netzerweiterungen, zum Beispiel die U 8 ins Märkische Viertel oder die U 7 Richtung Schönefeld, wurde die BVG durch den Senat beauftragt, wenngleich es hier im Gegensatz zur Straßenbahn keine konkreten Zeitpläne gibt. Diese Leistungserbringung geht laut BVG nicht zu Lasten der Straßenbahnplanungen, da sie durch externe Firmen erfolgen soll.

Infrastruktur

In diesem Jahr wurde das 115 Jahre alte U-Bahn-Viadukt zwischen Hallesches Tor und Schlesisches Tor in Kreuzberg (U 1) saniert. Auf Abschnitten der U 6 und U 7 wurde eine neue Zugsicherungsanlage eingebaut und in Betrieb genommen.

Das Aufzugsprogramm wird fortgesetzt. Inzwischen sind alle leicht zu bauenden Anlagen erstellt und nur noch die schwierigen Fälle im Bau bzw. in detaillierter Planung. In Betrieb genommen wurden 2017 Aufzüge an den U-Bahnhöfen Hansaplatz (U 9), Hallesches Tor (U 6), Zitadelle (2 Stück, U 7) und Mohrenstraße (U 2). Ziel ist, dass Ende 2020 alle U-Bahnhöfe für Rollstuhlfahrer nutzbar sind.

Die Arbeiten an der U 5-Verlängerung schreiten voran. Die beiden Tunnelröhren sind im Rohbau fertig, ebenso die neuen U-Bahnhöfe Rotes Rathaus und Unter den Linden. Hier haben inzwischen auch die Innenausbauten begonnen. Für den neuen U-Bahnhof Museumsinsel, der zum Teil unter dem Spreekanal liegen wird, laufen aktuell die

Vereisungsbohrungen. Rund 75 Prozent der 100 zu bohrenden 100 Meter tiefen Röhren sind fertig. Im Anschluss daran kann die Vereisung und schließlich der Bau des Bahnhofs beginnen.

U-Bahn-Fahrzeuge

Der U-Bahn-Fahrzeugpark, im Schnitt ca. 30 Jahre alt, wird allmählich verjüngt. Aus dem »Sonderfonds wachsende Stadt« konnten für über 60 Millionen Euro kurzfristig 44 Wagen (entspricht 11 Vierwagen-Zügen) des neuen Kleinprofil-Typs IK bestellt werden, die sich seit Juli in Auslieferung befinden und zunächst mit »Blumenbrettern« versehen auf der Großprofilinie U 5 in den Einsatz gelangen werden. Weitere 108 Wagen (27 Vierwagen-Züge) dieses Typs, dann in »normaler« Ausführung, werden ab 2018 folgen. Schon ab dem Jahr 2021 sollen die Neufahrzeuge des sich derzeit in der Ausschreibung befindlichen Nachfolger-Typs J bzw. JK folgen. Hier sind 704 Wagen für das Großprofil und 346 Wagen für das Kleinprofil vorgesehen. Die Investitionskosten hierfür werden sich voraussichtlich auf über 3,1 Milliarden Euro belaufen.

Um den Wagenmangel auf den Großprofilinien etwas abzumildern, wurden zwei Doppeltriebwagen der Altbaureihe D für den Linieneinsatz wieder fit gemacht und zur Insellinie U 55 gebracht, auf der sie seit März 2017 im Einsatz sind. Allerdings sind die Züge nicht sehr zuverlässig. Die geplante Fertigstellung des dritten Doppeltriebwagens vom Typ DL ist derzeit nicht absehbar. Er befand sich in einem deutlich schlechteren Zustand als die D-Züge. Auch ein Vierwagen-Zug der Altbaureihe EIII/5 ist inzwischen wieder im Einsatz, allerdings nur als Zusatzleistung an den Wochenenden auf dem oberirdischen Abschnitt der Linie U 5.

Straßenbahn-Fahrzeuge

Noch bis 2020 erfolgt die Auslieferung der Flexity-Straßenbahnwagen. Sämtliche Optionen sind gezogen worden, so dass am Ende 210 Fahrzeuge dieses Typs vorhanden sein werden, davon 54 kurze Zweirichter, 40 lange Einrichter und 116 lange Zweirichter. Etwa 70 Prozent der Fahrzeuge sind inzwischen geliefert und im Einsatz. Momentan läuft die Ausschreibung für die nächste Generation Niederflurfahrzeuge, deren Bekanntmachung im Dezember 2016 erfolgte. Ziel sind der Abschluss eines Rahmenvertrags sowie der Abschluss eines Ersatzteilversorgungsvertrags für bis zu 117 Fahrzeuge in verschiedenen Größen. Der Zuschlag erfolgt nach aktuellem Plan Mitte 2019. Als »eiserne Reserve« werden 40 hochflurige Tatra-Wagen (Typ KT4D) vorgehalten.

Busse

Die Busflotte wird fortlaufend erneuert. So werden alte 12-Meter-Standarddeindecker und 18-Meter-Gelenkbusse durch neue - weiterhin mit Diesel betriebene - Fahrzeuge ersetzt, die auch die neue Abgasnorm Euro-6 erfüllen.

Für die Doppeldeckerbusse ist derzeit kein Ersatz in Aussicht, aber eine Neuausschreibung in Arbeit, die Doppeldecker in ähnlichen Maßen wie der 13,8 Meter lange Typ DL und in ähnlicher Menge, ca. 400, vorsieht. Leider gibt es ein solches Fahrzeug nicht »von der Stange«, so dass dessen Entwicklung Zeit in Anspruch

nehmen wird. Die kleineren Test-Doppeldecker, die aktuell weiterhin im Einsatz sind, haben sich nicht bewährt, so dass von diesen Fahrzeugen keine Bestellung erfolgen wird. Um die Busse des Typs DL weiterhin einsetzen zu können, werden sie einer Sanierung unterzogen. Dabei werden unter anderem neue SCR-Filter eingebaut, um den Stickoxid-Ausstoß zu verringern, und das gesamte Gestänge erneuert.

Die Elektromobilität wird nicht aus den Augen verloren. Es sollen weitere akkubetriebene Elektrobusse, auch Gelenkbusse, getestet werden. So wird für den Februar 2018 ein französisches Modell erwartet. Insgesamt war die Resonanz auf den Aufruf, Test-E-Busse zu schicken, jedoch verhalten. Es besteht trotzdem seitens der BVG die Hoffnung, dass die Verlässlichkeit dieser Fahrzeuge in naher Zukunft signifikant zunimmt und die Preise sinken, die derzeit einen Umstieg verhindern. Auch die hohen Kosten für die dazugehörige Infrastruktur, wie Ladestationen, dürfen nicht außer Acht gelassen werden, weshalb auch die Rückkehr des O-Busses nicht angedacht ist.

Für autonom fahrende Straßenfahrzeuge ist die Komplexität des Berliner Verkehrs noch auf lange Sicht zu hoch. Gleichwohl erforscht und testet auch hier die BVG in Zusammenarbeit mit anderen Partnern, wie dem Bundesumweltministerium und der Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, ihren Einsatz. Dazu werden im Rahmen des Projekts »Stimulate« auf den Charité-Geländen in Mitte und Wedding jeweils ca. 1,5 Kilometer lange Linien eingerichtet, die mit vier autonom fahrenden Minibussen betrieben werden sollen.

Sonstiges

- Im Jahr 2015 wurde die Taskforce Beschleunigung als Zusammenarbeit von BVG und Verkehrslenkung Berlin gegründet. Schwerpunkt sind zunächst die Linien M 4, M 6, M 27, M 48, M 85, 136 und 236. Die Beschleunigung soll durch eine konsequente Freihaltung von Busspuren und Haltestellen, Ampelanpassungen, den Neubau von Kaphaltestellen und die Einrichtung neuer Busspuren erfolgen. Deren Länge soll von derzeit 100 Kilometer auf mindestens das Doppelte anwachsen. Für die Überwachung der Busspuren wurden 20 Mitarbeiter eigens abgestellt. Die Auswertung der Ziele erfolgt monatlich und die Arbeit hieran hat endlich »Fahrt aufgenommen«. Bleibt zu hoffen, dass die Arbeiten an der Beschleunigung auch langfristig fruchten und die Maßnahmen nicht wieder nach kurzer Zeit ausgesetzt werden.

Die BVG-App, ca. 3,5 Millionen Mal bereits heruntergeladen, wurde um weitere Features wie Live-Maps, Störungsmeldungen und mehr Zahlungsmöglichkeiten erweitert. Über die App werden monatlich ca. 9 Millionen Verbindungsabfragen und ca. 14 Millionen Haltestellenabfahrtsanfragen getätigt. Aktuell ist eine App in Entwicklung, mit der innerhalb von 10 Sekunden eine Fahrkarte gekauft werden kann. An den Fahrkartenautomaten im U-Bahn-Netz kann seit August auch mit der Kreditkarte bezahlt werden, dabei ist auch das kontaktlose Bezahlen ohne PIN-Eingabe möglich. Die Tests hierfür erfolgten an den Automaten am Flughafen Tegel. In den Straßenbahnfahrzeugen wird es vorerst keine neue Automaten geben. Nachdem es mit der Lieferung neuer Automaten aufgrund der Insolvenz des Herstellers nicht geklappt hat, soll nun erst einmal die weitere digitale Entwicklung (Stichwort papierloser Fahrschein) abgewartet werden.

Einen weiteren Ausbau der Fahrzielanzeiger (Daisy) wird es nicht geben, da das System inzwischen veraltet und der Ausbau sehr kostspielig ist. Die BVG testet daher

aktuell im Rahmen des Projekts »grüne Haltestelle« einfachere und preiswertere digitale Systeme.

Ein Software-Update, voraussichtlich im nächsten Jahr anstehend, soll es ermöglichen, dass die Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen (Monitore) mit mehr Information bespielt werden können. So sollen dann endlich nicht nur die nächsten Haltestellen sondern auch die Umsteigemöglichkeiten zu anderen Linien in Echtzeit angezeigt werden.

Die Abstimmung zum Standort des neuen Straßenbahnbetriebshofs in Adlershof ist in der Endphase. Auch zu neuen Busbetriebshöfen, vor allem im Hinblick auf den Einsatz von Elektrobussen, ist die BVG mit dem Senat in Diskussion.

Als der neue Berliner Hauptbahnhof gebaut wurde, ist fälschlicherweise davon ausgegangen worden, dass dort nur wenige Buslinien enden werden, weshalb es keine ausreichende Infrastruktur gibt. Ein besonders großes Ärgernis ist hierbei die provisorische Haltestelle auf dem Fernbusparkplatz, für die eine bessere Lösung gesucht wird, aber noch nicht in Sicht ist.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004085>.

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