SIGNALARCHIV.DE

Stadtverkehr

Stürmische Zeiten

aus SIGNAL 05/2017 (November / Dezember 2017), Seite 29-30 (Artikel-Nr: 10004097)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Drei Tage nach dem Sturm: Die S-Bahn fährt wieder, die Fernbahn nach Cottbus ist noch gesperrt. (Foto: Florian Müller (8. Oktober 2017 bei Eichwalde))

Wie gehen Verkehrsunternehmen mit Sturmwetter um?

Am 5. Oktober 2017 wurde der öffentliche Verkehr in Berlin in einem Umfang eingestellt, wie es die Fahrgäste seit dem Zweiten Weltkrieg noch nicht erlebt hatten. Aufgrund zahlreicher umgestürzter Bäume waren fast alle Fern-, Regional- und S-Bahn-Strecken blockiert, aber auch oberirdische U-Bahn-Strecken, Straßenbahn- und Buslinien. Hunderttausende waren oft tagelang betroffen. Das Orkantief »Xavier« war eines der stärksten in den letzten Jahrzehnten und kam zu einer Zeit, als die meisten Bäume noch Laub trugen, weshalb besonders viele umstürzten. Aber all das rechtfertigte nicht das Ausmaß der Verkehrseinschränkungen und Informationsausfälle, kritisierte der Berliner Fahrgastverband IGEB am 8. Oktober in einem Pressedienst und schrieb:

Vollständige Busverkehrseinstellung unverhältnismäßig

Die vollständige Einstellung des BVG-Busverkehrs war unverhältnismäßig und falsch. Durch das Aussetzen der Fahrgäste »auf freier Strecke« waren sie viel mehr gefährdet, als wenn sie im Bus geblieben wären. Der Systemvorteil des Busses gegenüber den Schienenverkehrsmitteln, einen blockierten Abschnitt zu umfahren, wurde nicht genutzt.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, dass die Fehlentscheidung, den BVG-Busverkehr vollständig einzustellen, gründlich ausgewertet wird und in den nächsten Nahverkehrsplan des Senats Vorgaben für das Krisenmanagement der BVG bei künftigen Unwettern aufgenommen werden.

Fahrgastinformation wieder zusammengebrochen

Bei der Fahrgastinformation hat sich wie bei fast allen Störungen gezeigt, dass die digitale Fahrgastinformation derzeit ein Schön-Wetter-System ist, das bei großen Störungen falsche, unsinnige oder nichtssagende Informationen gibt oder vollständig zusammenbricht. So zeigte »Daisy« bei der BVG Fahrten an, die schon lange nicht mehr aktuell waren, BVG-Twitter war ein vollkommener Reinfall und stieg irgendwann völlig aus, auf den Webseiten von Deutscher Bahn, S-Bahn Berlin, BVG und VBB gab es oft keine aktuellen, sich widersprechende oder unübersichtliche Informationen. Einzige überwiegend positive Ausnahme: S-Bahn Twitter.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, dass die Aufgabenträger des öffentlichen Verkehrs in den Verträgen mit den Verkehrsunternehmen Qualitätsstandards für die Fahrgastinformation im Störungsfall festlegen. Das betrifft das Internet ebenso wie die Information auf den Bahnhöfen und an den Haltestellen sowie in den Fahrzeugen.

Schienenersatzverkehr zu spät

Angesichts der Vielzahl umgestürzter Bäume war schnell absehbar, dass es mehrere

Tage dauern wird, bis alle Fern-, Regionalund S-Bahn-Strecken wieder befahren werden können. Daher hätten sehr viel schneller Busse im Schienenersatzverkehr eingesetzt werden müssen. Während innerhalb von Berlin ab Donnerstagabend oft ein Ausweichen auf die BVG möglich war, waren viele Kommunen in Brandenburg tagelang ohne jegliche ÖV-Anbindung - ein unhaltbarer Zustand.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, dass die Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs, also die Länder Berlin und Brandenburg, die Eisenbahnverkehrsunternehmen zum Vorhalten bzw. Mieten von einem Mindestangebot an Bussen und Fahrern für den Ersatzverkehr bei unvorhersehbarer Unterbrechung des Bahnverkehrs verpflichten.

Grundsätzliches Umdenken erforderlich

Die Ereignisse des 5. Oktober 2017 haben das Vertrauen in die Zuverlässigkeit und die Leistungsfähigkeit des Berliner Nahverkehrs erheblich beschädigt. Die Politik und die Verkehrsunternehmen müssen zeigen, dass sie den Ernst der Lage erkannt haben und alles dafür tun, dass sich solch ein Desaster nicht wiederholt.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, den öffentlichen Nahverkehr baulich und organisatorisch besser auf extreme Wetterlagen vorzubereiten. Viel spricht dafür, dass sich Starkregen wie im Sommer dieses Jahres und extreme Windgeschwindigkeiten wie am 5. Oktober als Folge des Klimawandels häufen werden. In Fachkreisen ist deshalb unstrittig, dass die Stadt der Zukunft eine »resiliente« Stadt sein muss, eine Stadt also, die so gebaut und organisiert ist, dass sie schwere Störungen ohne nachhaltige Folgen übersteht. Hierbei kommt der Resilienz des öffentlichen Nahverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Das betrifft den Betrieb ebenso wie die Fahrgastinformation.

Stellungnahme der BVG

Als Reaktion auf den IGEB-Pressedienst schrieb uns Torsten Mareck, BVG-Bereichsleiter Omnibus, am 9. Oktober:

Der Fahrgastverband IGEB hat unsere Entscheidung, den Busverkehr während des Sturms Xavier einzustellen, bereits am Freitag gegenüber mehreren Medien kritisiert. Am Wochenende haben Sie noch einmal mit einer Pressemitteilung nachgelegt. Wir sind - ehrlich gesagt - mehr als verärgert über Ihre Äußerungen. Die Entscheidung sei »unverhältnismäßig und falsch« gewesen, schreiben Sie. Um im Tonfall zu bleiben: Für uns ist diese Aussage schlicht unverantwortlich.

Zu den Fakten: Am Donnerstag waren vor 17 Uhr drei Busse des U 3-Ersatzverkehrs in Dahlem durch umstürzende Bäume beschädigt worden. Zum Glück kam dabei niemand zu Schaden. Auf vielen anderen Linien blockierten bereits Bäume die Fahrbahn, fielen Dachziegel auf die Straßen, wirbelten Gegenstände herum. Nach gründlicher und - das kann ich Ihnen versichern - sehr gewissenhafter Abwägung der Situation entschied der Betriebsleiter im Sinne der Fahrgäste und unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter völlig zu Recht, dass ein sicherer Betrieb in der gesamten Stadt nicht mehr gewährleistet war.

Die Busfahrerinnen und -fahrer wurden über die Leitstelle angewiesen, möglichst die nächste sichere Haltestelle anzufahren und ihr Fahrzeug dort abzustellen. Wo dies sicher möglich war, wurde den Fahrgästen freigestellt, den Bus zu verlassen oder das Ende des Sturms im Fahrzeug abzuwarten. Davon machten aber nur sehr, sehr wenige Fahrgäste Gebrauch.

Die gleiche Regelung galt übrigens auch bei der Straßenbahn. Beides ist übrigens in der ersten Leitstellenmeldung von 16.58 Uhr auch dokumentiert. Lediglich vereinzelt, nämlich dort, wo nach Einschätzung unserer sehr verantwortungsvollen Fahrerinnen und Fahrer die Situation vor Ort auf Dauer nicht sicher erschien, wurden Fahrgäste aufgefordert, den Bus zu verlassen und schnellstmöglich den Gefahrenbereich zu verlassen. Auch das war im Sinne der Sicherheit die einzig richtige Entscheidung.

Ihre Behauptung, dass es im Bus in jedem Fall grundsätzlich sicherer gewesen wäre, ist schlicht falsch. Wenn ein Baum auf einen Bus stürzt, können 100 Menschen eingeklemmt, schwer verletzt oder getötet werden. Zur Wucht des Aufpralls, dem kein Auto- und auch kein Busdach standhalten kann, kommt im Innenraum die zusätzliche große Gefahr durch herumfliegende Glassplitter.

Dass Sie sogar fordern, die Busse hätten doch auf Umfahrungsstrecken für blockierte Linienrouten langsam weiterfahren können, setzt der Verantwortungslosigkeit die Krone auf. Auch im Schritttempo kann ein auf die Windschutzscheibe fallender, größerer Ast zu schlimmsten Konsequenzen führen, in diesem Fall vor allem für die Kollegin oder den Kollegen am Steuer.

Wir können uns übrigens sehr lebhaft die Reaktion des Fahrgastverbandes und der Medien vorstellen, wären in einem voll besetzten Bus Dutzende Menschen zu Schaden gekommen, weil er - wie Sie es fordern - ungeachtet der Gefahren auf Schleichwegen unterwegs war.

Sollen wir Leib und Leben unserer Kolleginnen und Kollegen und unser Fahrgäste riskieren, um in einer stadtweiten Ausnahmesituation nicht für zwei Stunden den Busverkehr unterbrechen zu müssen? Nein, Herr Tschepe, bei allem Verständnis für die üblicherweise meist konstruktive Kritik Ihres Verbandes, aber das geht wirklich entschieden zu weit.

Wir stehen voll und ganz hinter den Entscheidungen. Alle Kolleginnen und Kollegen, die während des Sturms im Fahrdienst, in der Leitstelle und im Betriebsleiterbüro in der Verantwortung waren, haben mit großer Besonnenheit und Professionalität diese extreme Situation gemeistert und durch ihre Entscheidungen sichergestellt, dass im Bereich der BVG eben niemand ernstlich zu Schaden gekommen ist. Dafür gebührt ihnen nicht unqualifizierte Kritik. Dafür gebührt ihnen Respekt und Dank!

Und das gilt übrigens auch für die großartige Leistung nach Ende des Sturms. Bereits am frühen Donnerstagabend fuhren die ersten Busse und Straßenbahnen wieder. Jede einzelne Linie musste dafür auf mögliche Hindernisse überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Die U-Bahn war zu diesem Zeitpunkt schon wieder auf allen Strecken mit voller Leistung unterwegs und sorgte dafür, dass zigtausende Berliner nach Hause kamen. Und auch in der folgenden Nacht gab das Team der BVG weiterhin alles, um den Berlinerinnen und Berlinern am nächsten Morgen einen (fast)

normalen Verkehr anbieten zu können. Neben den Aufräumarbeiten auf den Straßen, für die wir uns ausdrücklich vor allem bei der Berliner Feuerwehr und dem THW bedanken, musste unter anderem ein gutes Dutzend Oberleitungsschäden behoben werden - eine bisher einmalige Situation, die mit enormem Engagement aller Beteiligten hervorragend gemeistert wurde. Am Freitagmorgen waren alle Linien planmäßig unterwegs.

Ich spreche hier auch im Namen meiner Kolleginnen und Kollegen bei der BVG. Wir hätten vom Fahrgastverband mehr Respekt für unsere Leistungen erwartet.

IGEB-Kommentar zum BVG-Schreiben

Dass Herr Mareck sehr emotional reagierte ist verständlich, denn es war eine extreme Situation mit großen Belastungen. Das gilt aber nicht nur für die BVG und ihre Mitarbeiter, sondern auch für die Fahrgäste.

Wenn Herr Mareck schreibt: *»Ihre Behauptung, dass es im Bus in jedem Fall grundsätzlich sicherer gewesen wäre, ist schlicht falsch»*, so ist das falsch. Denn jeder Bus hätte an einer Stelle halten können, an der die Gefahr gering ist, dass er von einem Baum oder Baugerüst getroffen wird. Stattdessen haben viele Busfahrer die Fahrgäste aufgefordert auszusteigen, und sie erst damit großen Gefahren ausgesetzt. Denn nun mussten sie oft kilometerweit durch die Stadt laufen, bedroht durch Äste, Dachziegel, Blumentöpfe und andere Kleinteile. Wer konnte nahm sich ein Taxi, denn diese hatten den Betrieb nicht vollständig eingestellt.

Auch andere Busbetriebe hatten differenzierter reagiert als die BVG. Im Übrigen war auch der BVG-Busverkehr nicht vollständig eingestellt - nur der Fahrgastverkehr. Viele Busse fuhren nach dem Aussetzen der Fahrgäste weiter. Übrigens: Es ist uns kein Fall bekannt, dass ein BVG-Straßenbahnfahrer seine Fahrgäste zum Verlassen des Zuges aufgefordert hatte.

Doch nun muss der Blick vor allem in die Zukunft gerichtet werden. Es ist jetzt Aufgabe der BVG und der Senatsverkehrsverwaltung, sich Gedanken zu machen, wie die BVG künftig den Nöten ihrer Mitarbeiter und ihrer Fahrgäste gleichermaßen am ehesten gerecht werden kann. Wie dringend das ist, zeigte sich bereits beim nächsten, nicht ganz so schweren Sturm am 29. Oktober. Es spricht vieles dafür, dass sich im Zuge des Klimawandels extreme Wetterlagen häufen werden. Darauf muss sich die BVG sehr viel besser einstellen - ebenso wie die Deutsche Bahn und alle anderen Verkehrsunternehmen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10004097.

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