

■ Wachsende Fahrgastzahlen und wachsende Herausforderungen

Sigrid Nikutta auf dem Sprechtag 2018 für Fahrgäste der BVG

aus SIGNAL 05-06/2018 (Dezember 2018/Januar 2019), Seite 34-36 (Artikel-Nr: 10004185)

Jens Fleischmann

Am 1. Oktober fand im Rahmen der diesjährigen Schienenverkehrs-Wochen auf dem Betriebshof Lichtenberg der Fahrgastsprechtag BVG statt. Auf Einladung des Berliner Fahrgastverbands IGEB berichtete die Vorstandsvorsitzende der BVG, Frau Dr. Sigrid Evelyn Nikutta, über aktuelle Entwicklungen bei U-Bahn, Straßenbahn und Bus und stellte sich anschließend den Fragen und der Kritik des engagierten und sachkundigen Publikums.

Unterstützt wurde sie bei der Beantwortung der vielen Fragen von Fachleuten aus den Betriebsbereichen. Zu Fragen, die nicht sofort oder nicht vollständig beantwortet werden konnten, erhielt die IGEB anschließend eine schriftliche Stellungnahme der BVG, die im Anschluss an diesen Artikel zu lesen ist.

Rückblick

Im Jahr 2017 hat die BVG mit 1,064 Milliarden Fahrgastfahrten erneut einen neuen Fahrgastrekord aufgestellt. Im Vergleich zu 2008, dem Start des aktuellen Verkehrsvertrages, ist dies ein Plus von 28 Prozent. Auch die Abonnentenzahl stieg weiter an, im Juli wurde die 500 000-Marke geknackt.

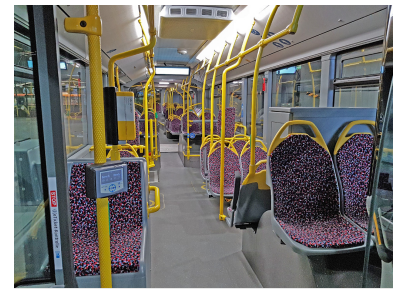
Im Februar 2018 wurde die neue BVG Ticket-App gestartet, mit der in nur drei Klicks zahlreiche Ticketarten, darunter Monatskarte, Kurzstrecke, Einzelfahrausweis, 4-Fahrten-Karte, Tageskarte, Fahrradticket und touristische Angebote, gekauft werden können.

Ebenfalls im Februar, am 19., startete der Modellversuch »Akustische Ansagen«, mit denen die BVG ihr barrierefreies Angebot für sehbehinderte und blinde Fahrgäste weiter ausweitet. Für ein Jahr sollen auf der Straßenbahnlinie M 4 und der Buslinie 186 sprechende Fahrzeuge, Haltestellen und Smartphone-Apps getestet werden.

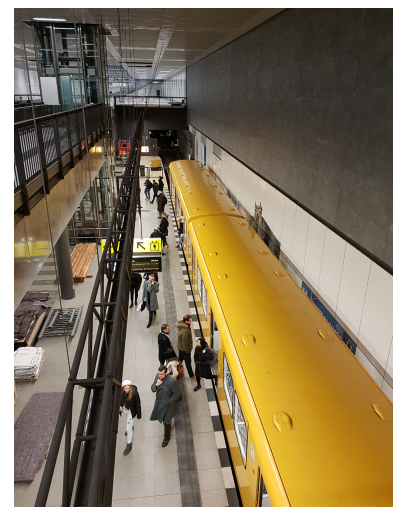
Ausblick

Noch 2018 sollen Aufzüge in den U-Bahnhöfen Kurfürstenstraße (U 1), Rüdeshheimer Platz, Oskar-Helene-Heim, Freie Universität (Thielplatz) und Podbielskiallee (alle U 3), Jakob-Kaiser-Platz, Karl-Marx-Straße, Adenauerplatz und Blissestraße (alle U 7) sowie Friedrich-Wilhelm-Platz (U 9) fertiggestellt werden. Bis zum Jahr 2020 sollen alle U-Bahnhöfe barrierefrei sein. Allerdings sind nun die schwierigsten Aufzugsanlagen in Arbeit, so dass das Ziel sehr ambitioniert ist.

Für den Fahrplanwechsel im Dezember kündigte Frau Nikutta weitere Angebotsverbesserungen an. Montag bis Freitag werden die Buslinien M 41, X 34, X 83, 106, 194, 197, 248 und 350 und am Sonnabend die Straßenbahnlinien 16 und 50 sowie die Buslinien 170, 194 und 350 im Takt verdichtet. Eine Ausweitung der Betriebszeit erfolgt auf folgenden Buslinien: Montag bis Freitag X 34, 142 und 204, Sonnabend X 83 und 204 und Sonntag X 54. Zum Teil gilt dies nur auf



Die BVG beschafft neue moderne Diesel-Omnibusse. Im November präsentierte sie die ersten Exemplare der Standard- und Gelenkbusse von Mercedes-Benz, Typ Citaro bzw. Citaro G. Die geschlossenen Rahmenverträge ermöglichen es der BVG, bis zu 600 Gelenkbusse sowie bis zu 350 Eindecker zu beschaffen. Neu sind USB-Ladebuchsen und eine Zielanzeige außen am Heck. Die Sitze sind leider genauso hart wie in den Vorgängerverkehrsmitteln. (Foto: Florian Müller)



Seit dem Fahrplanwechsel fährt die U 55 wieder. Wegen Bauarbeiten für die U5-Durchbindung war sie seit Sommer 2018 außer Betrieb. (Foto: Florian Müller)



Zugausfälle machen seit Monaten den U-Bahn-Fahrgästen das Leben schwer. Besonders auf den Großprofilen U 6, U 7, U 8 und U 9 sind lange Wartezeiten und überfüllte Züge die Regel geworden. Eine Entspannung ist wegen des Wagenmangels in absehbarer Zeit leider nicht in Sicht. (Foto: Matthew Younce)

Linienabschnitten.

Die Viaduktanierung in Kreuzberg (Linien U 1 und U 3) wird 2019 fortgesetzt. Aufgrund der höheren Beanspruchung der Anlagen haben sich die Instandsetzungszyklen spürbar verkleinert.

Fahrzeuge

Das Ertüchtigungsprogramm für die U-Bahn-Baureihen F74 und F76 ist abgeschlossen. Die Wagen gelangen nach und nach alle wieder in den Einsatz. Sie haben bewusst keine dynamischen Elemente für die Fahrgastinformation erhalten. Es ist aber in Diskussion, ob (generell in allen Baureihen) eine Hälfte des Fahrgastfernsehens Berliner Fenster hierfür genutzt werden könnte. Dazu wären aber neue Monitore notwendig.

Die mit Aluminiumkästen gebaute Baureihe F79 eignet sich nicht für eine Ertüchtigung, weshalb die Züge bei Schäden (vor allem Risse) abgestellt werden. Inzwischen ist dies bei 28 Wagen der Fall. Um diese Wagen kurzfristig durch neue Wagen ersetzen zu können, wurden 80 großprofiltaugliche Wagen des aktuell in Auslieferung befindlichen Typs IK direkt bei Stadler bestellt, wogegen Siemens aufgrund der hierfür eigentlich notwendigen europaweiten Ausschreibung Klage erhob. Nach mehreren Gerichtsterminen und längeren Verhandlungen konnten sich BVG und Siemens inzwischen auf einen Vergleich einigen, dessen Details nicht bekannt gegeben wurden. Die Klage wurde zurückgezogen und die BVG darf in einem ersten Schritt bis zu 56 Wagen bestellen. Weitere Wagen darf die BVG bei Stadler nur ordern, wenn bis Mitte 2019 49 oder mehr U-Bahn-Wagen der Baureihe F79 nicht mehr eingesetzt werden können. Die planmäßige Auslieferung der neuen IK-Züge für das Kleinprofil läuft, alle zwei Wochen gelangt ein Vier-Wagen-Zug zur BVG. Im Anschluss daran folgen dann im nächsten Jahr die Wagen aus der genannten Nachbestellung.

Die weiteren IK-Wagen reichen natürlich bei weitem nicht aus, weshalb inzwischen Neufahrzeuge (künftige Baureihen J und JK) ausgeschrieben sind. Die Angebotsannahme ist in der finalen Phase, der Zuschlag soll im nächsten Jahr erteilt werden. Bereits 2021 sollen die ersten Wagen im Einsatz sein. Der neue Rahmenvertrag soll aufgrund der Fahrgastzunahme nun 1500 Wagen umfassen. Bisher waren 1050 Wagen vorgesehen, für die 3 Milliarden Euro investiert werden sollten.

Der Fahrzeugmangel bei der U-Bahn ist deutlich spürbar. Einige Umläufe finden nicht in voller Länge statt oder fallen aus. Um das Problem nicht weiter zu verschärfen, sollen Züge mit Türstörungen bzw. Farbbesmierungen nicht sofort aus dem Einsatz genommen werden, wie es bisher der Fall war. Dies findet auch Unterstützung durch Berlins Wirtschaftsministerin und BVG-Aufsichtsratschefin Ramona Pop (Bündnis90/Die Grünen). Teilweise sind bis zu 5 Prozent aller Fahrzeuge beschmiert.

Im April 2018 wurde mit Mercedes-Benz ein Rahmenvertrag über bis zu 600 neue Gelenk- und 350 neue Eindeckerbusse vom Typ Citaro abgeschlossen. Dabei handelt es sich um gewöhnliche Diesibusse, die die Euro-6-Norm bestehen. Die tatsächliche Abrufzahl ist von der weiteren Entwicklung von Bussen mit elektrischen Antrieben abhängig. Dabei werden verschiedene Technologien betrachtet. Dies sind Depot- und

Gelegenheitslader, wobei Ersteres bevorzugt werden würde, Batterie-O-Busse, zu denen eine Machbarkeitsstudie angefertigt wird, sowie Busse mit Brennstoffzellen (Hybride) und Wasserstoffverbrennung.

Im Juni wurden erst einmal jeweils 15 Standard-Eindecker bei Mercedes-Benz (EvoBus eCitaro) und Solaris (New Urbino) bestellt, die, so Frau Nikutta, sicher deutlich zuverlässiger im Einsatz sein werden als die bisherigen vier Fahrzeuge. Sie sollen zwischen März und August 2019 geliefert werden.

Elektrisch betriebene Gelenkbusse in Form von Gelegenheitsladern sind derzeit in der Ausschreibung. Elektrische Doppeldecker gibt es zwar bereits in London und China, doch kommen diese Fahrzeuge aufgrund der Gefäßgröße (London) bzw. der geringen Reichweite von gerade einmal 60 Kilometern (China) nicht in Frage. Die BVG bekennt sich aber klar zu Doppeldeckern und sucht weiter nach Herstellern.

Entwicklung und Vernetzung der Mobilitätsangebote

Die BVG will nicht nur mit U-Bahn, Straßenbahn, Bus und Fähre Mobilität für Berlin bieten, sondern auch weitere Mobilitätsangebote entwickeln und vernetzen.

Dazu wurde im Februar 2018 im Rahmen des Projekts »Stimulate« auf den Charité-Standorten Mitte und Virchow-Klinikum der Fahrgastbetrieb mit autonom fahrenden, intelligenten Elektro-Fahrzeugen gestartet. Noch bis Oktober sind die Fahrten begleitet, ab November sollen sie völlig autonom sein. Die eingesetzten Kleinbusse können jeweils bis zu 15 Personen befördern und Strecken mit bis zu 45 km/h sicher zurücklegen.

Am 7. September hat die BVG gemeinsam mit ViaVan den ÖV-basierten On-Demand-Verkehr »BerlKönig« gestartet, bei dem die Fahrtwünsche der Fahrgäste gebündelt und diese somit gemeinsam befördert werden. Das Testgebiet erschreckt sich innerhalb des östlichen S-Bahn-Ringes sowie im Gesundbrunnen-, Michelangelokiez und im Komponistenviertel. Preislich ist das Angebot zwischen Einzelfahrschein und Taxi angesiedelt. Es wird inzwischen von bis 3000 Fahrgästen in den Abend- und Nachtstunden genutzt.

Mit neuen BVG-Mobilitätshubs soll die Nutzung öffentlicher und geteilter Mobilitätsangebote und somit intermodaler Reiseketten gefördert werden. Diese Hubs, an bestehenden ÖPNVBahnhöfen und -Haltestellen angesiedelt, könnten Fahrausweis-Automaten und digitale Informationsterminals zur multi-/intermodalen Mobilität mit Routenplanung und Fahrzeugbuchung, Fahrradabstellanlagen, Stellflächen/Stationen für Bikesharing und E-Roller sowie Parkplätze und Ladesäulen fürs (elektrische) Carsharing anbieten. Daneben sind zusätzliche Service-Angebote wie öffentliches WLAN, Kiosk oder Café, Toiletten, Packstationen oder Smart Lockers, Wartebereiche und Sitzgelegenheiten denkbar.

Sonstiges

Während es für die Straßenbahn konkrete Ausbaupläne gibt und derzeit drei Strecken im Planfeststellungsverfahren sind, finden für die U-Bahn derzeit Prüfaufträge von Verlängerungen bzw. Abzweigungen an den Außenästen der Linien U 6 (Urban Tech

Republic/Flughafen Tegel), U 7 (Flughafen Berlin-Brandenburg), U 8 (Märkisches Viertel) und U 9 (Pankow und Lankwitz) statt. Auch wenn letztlich der Berliner Senat entscheidet, bekennt sich die BVG klar auch zum Ausbau der U-Bahn.

Der Bau der U5-Verlängerung ist im Zeitplan. Die künftigen U-Bahnhöfe Rotes Rathaus und Unter den Linden sind im Rohbau fertig, wobei für Letzteren allein 50 000 m³ Beton benötigt wurden. Für den künftigen U-Bahnhof Museumsinsel ist ein Eiskörper mit einem Volumen von 28 000 m³ erstellt worden, in dessen Innerem nun der Bau des Bahnhofs stattfindet. Die Inbetriebnahme der Verlängerung ist für Ende 2020 vorgesehen.

Der U-Bahnhof Alexanderplatz soll zwei neue Aufzüge erhalten, um die bisherigen vier, von denen nur zwei bis zur Oberfläche gehen, zu entlasten. Der eine soll vor dem Modegeschäft Primark entstehen (U 2) und der andere in der Dircksenstraße neben dem Alexanderhaus (U 8). Des Weiteren sind dynamische Voranzeiger im U-Bahnhof zumindest für die Straßenbahnen vorgesehen.

Die Sauberkeit der Fahrzeuge hat erkennbar nachgelassen. Hier sieht Frau Nikutta auch ein Problem in der zunehmenden Verkehrsleistung, da sich deren Wachstum nicht mit der Pflege der Fahrzeuge verträgt.

Auch sind die zahlreichen Musiker in den Fahrzeugen ein Ärgernis, dem die BVG aber nicht alleine Herr werden kann. Sie appelliert daher auch an die Fahrgäste, kein Geld zu geben, damit sich das Musizieren nicht mehr lohnt.

Die Busse haben neue Bordcomputer erhalten, die dem Fahrpersonal die Fahrplanlage deutlicher anzeigen. Damit sollen auch Verfrühungen besser verhindert werden, für welches zudem das Personal mehr sensibilisiert wurde.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit im Busbereich ist von 19 auf 17 km/h gesunken. Um diese wieder steigern zu können, sind unter anderem neue Busspuren notwendig, die aber seit Jahren auf sich warten lassen, auch unter dem neuen Senat. Wenigstens darf die BVG seit diesem Jahr auf den bestehenden Busspuren selbstständig Knöllchen verteilen und abschleppen und muss hierfür nicht auf das Ordnungsamt warten.

Damit auch die Straßenbahnlinie M 5 alle 10 Minuten zum Hauptbahnhof fahren kann, müssen die Ampelanlagen entlang der Invalidenstraße umprogrammiert werden. Eine Simulation hat ergeben, dass ohne diese Maßnahme eine Verdichtung nicht möglich ist. Dazu ist die BVG mit der Verkehrslenkung Berlin (VLB) und dem Senat im Gespräch.

Die Party-Tram (Wagen 4592 vom Tatra-Typ KT4D modernisiert) wurde aufgrund der anstehenden, aber nicht wirtschaftlich darstellbaren Hauptuntersuchung stillgelegt.

Der zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember nach einem Jahr Aussetzen in neuem Layout wieder erscheinende Atlas könnte der letzte sein. Mangels Nachfrage möchte die BVG das Produkt einstellen. An der nachlassenden Nachfrage, sagen langjährige Käufer, sei die BVG zum Teil selbst Schuld, denn das Produkt wurde immer teurer bei immer geringem Inhalt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004185>.

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