

Gegenüber den Vorjahren wurde der Ablauf der Veranstaltung etwas verändert. Es wurde kein Präsentationsvortrag gehalten, welcher sich mehr mit statistischen Zwecken oder mit den Erlebnissen im letzten Jahr beschäftigte.

Sondern es wurden bestimmte Schwerpunktthemen behandelt, die besprochen wurden und wozu auch Fragen gestellt wurden. Das geschah seitens des IGEB leider etwas unsortiert, wodurch es viele Zwischenrufe gab, welche den Ablauf häufig störten.

Als Grund für diese Maßnahme nannte man die schlechten Verkehrsanbindungen des Stadtteils Weißensee an den Hauptbahnhof. Spätestens dann wird die M6, falls sie ab Frühjahr 2013 zum Kupfergraben geführt wird bis zum S-Bahnhof Hackeschen Markt zurückgezogen.

Im Dezember 2013 werden allerdings die Bauarbeiten in der Invalidenstraße vor dem Nordbahnhof noch nicht abgeschlossen sein. Im Frühjahr 2014 wird die Straßenbahnlinie M8 bis zum U-Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz zurückgezogen, da in der Invalidenstraße letzte Anpassungsarbeiten an der Strecke stattfinden und auch der Anschluss der Straßenbahnlinie M10 an die Invalidenstraße erfolgen wird.

Kaphaltestellen

In Berlin gibt es ja weiterhin zahlreiche Straßenbahnhaltestellen die über keinen behindertengerechten Zugang verfügen. Hierzu zählen unter anderem die Streckenabschnitte durch die Oderbruchstraße, Konrad-Wolf-Straße, Schönhauser Allee, Kastanienallee und die Bahnhofstraße in Köpenick.

Hier gibt es zu berichten, dass der Berliner Senat endlich einmal gesehen hat, dass die Niederflurfahrzeuge mit Ausmusterung der letzten Hochflurfahrzeuge auch für jedermann erreichbar sein sollten.

Um das auch erreichen zu können soll bei anstehenden Sanierungsarbeiten auf sämtlichen Streckenabschnitten wo es nicht der Fall ist die Umbauarbeiten gleich mit verfolgen.

Die BVG zeigt für die immer wieder vorkommenden Verstöße der Autofahrer an solchen Haltestellen kein Verständnis aber man hat auch keine Handhabe zum handeln, da dies Aufgaben der Polizei bzw. allgemein des Landes Berlin sind.

So sind in der Schönhauser Allee die Pförtner-Ampelschaltungen so schlecht, dass beim Verpassen von Abfahrtsphasen akute Lebensgefahr für ein- und aussteigende Fahrgäste besteht, da Autofahrer ohne Rücksicht meist Gas geben.

In der Kastanienallee werden die Parkordnungen nicht beachtet in dem ganze Haltestellen von ignorierenden und egoistischen Autofahrern vollgeparkt werden. Auf Eingaben seitens der BVG sieht der zuständige Bezirk Pankow die Schuld bei der Polizei und die Polizei natürlich die Schuld bei anderen und nicht bei sich.

Seitens von Veranstaltungsteilnehmern wurde der BVG hierzu vorgeschlagen einmal die Eingaben der Fahrgäste und der anderen Verbände (zum Beispiel Behindertenverbände) geschlossen an die Polizei, den Bezirk und dem Senat weiterzugeben, da einige Verwaltungsstellen in Berlin anscheinend nur unter medialen Druck ihre Aufgaben wahrnehmen oder beginnen zu arbeiten.

Anschließend geriet die Veranstaltung etwas aus dem Ruder, da die Zeit schon sehr weit fortgeschritten war und etliche Teilnehmer auch ihre Fragen stellen wollten. Eine Auflistung der wichtigsten und interessantesten Fragen soll nun folgen:

Wie soll ein behindertengerechter Ausbau der Straßenbahn durch die Rennbahnstraße aussehen und wo sind die nächsten Maßnahmen geplant?

Die nächsten Ausbauarbeiten werden im nächsten Jahr in der Konrad-Wolf-Straße und der Oderbruchstraße erfolgen bzw. beginnen. Des Weiteren sind umfangreiche Arbeiten am Roedernplatz geplant, wo es auch einige Veränderungen geben wird.

Ein Ausbau der Rennbahnstraße ist derzeit in Planung und sieht unter anderem eine gemeinsame Kaphaltestelle für Bus und Bahn an der Kreuzung Berliner Allee/Rennbahnstraße vor. Dazu gibt es gerade Gespräche mit der Verwaltung von Grünflächen, da Baumfällungen von Nöten sind.

Wie sieht die Zusammenarbeit mit der Verkehrslenkung Berlin und den anderen zuständigen Behörden aus für eine Beschleunigung des ÖPNV bzw. auch im Zusammenhang mit anderen Verkehrsbehinderungen?

Die Zusammenarbeit hat sich in dem Sinne nicht weiter verändert oder verbessert gegenüber den Vorjahren. Der Grund hierfür liegt vermehrt auch darin, dass die Verkehrslenkung Berlin und die anderen Stellen den ÖPNV oder zumindest die Straßenbahn als Verkehrsbehinderung sehen, zumindest kann man bei den Antworten keine andere Meinung mehr erhalten.

Eine weitere Beschleunigung wird es wohl in Berlin nicht mehr geben, da die Rechnung für gesonderte Ampelschaltungen der Straßenbahn so aussieht, was man davon habe eine Straßenbahn zu beschleunigen, wenn in der Zeit x PKW und LKW behindert werden.

Die Zusammenarbeit bei Verkehrsbehinderungen wie Baustellen etc. könne auch besser laufen, da in letzter Zeit die Anzahl von unnötigen SEV-Maßnahmen, da die Bauarbeiten kurzfristig von den Stadtentwicklungsbehörden oder der Verkehrslenkung Berlin untersagt wurden und somit eine Aufhebung der geplanten Verkehrseinschränkungen nicht mehr geändert werden konnten.

Die Fahrgäste sind somit leider immer die leittragenden die BVG ist aber aus ihrer Sicht bemüht solche unnötigen Verkehrseinschränkungen so schnell wie möglich zu beenden.

Wie weit sind die Verhandlungen mit dem Senat über die Zahlungen bezüglich des Verkehrsvertrages fortgeschritten und welche Einschränkungen siehe man beim Scheitern bei der Straßenbahn vor?

Die Verhandlungen betreffen alle Verkehrsbereiche der BVG und sind gerade angelaufen, womit man nicht als Ansprechpartner hierzu dienen kann. Verkehrseinschränkungen sind derzeit noch nicht geplant wurden, da es noch viel zu früh für solche Überlegungen ist. Es ist nur klar, dass das Land Berlin sich überlegen muss ob man einen funktionierenden Nahverkehr dauerhaft mit einer Unterbezahlung erfolgreich betreiben kann, wenn man weiß, dass das Verkehrsunternehmen rote Zahlen schreibt.

Wie sehen die Verläufe der Pünktlichkeit bei der Straßenbahn vor?

Die Zahlen bezüglich der Pünktlichkeit sind bei der Straßenbahn wenig aussagekräftig, da man hier immer wieder Verkehrsbehinderungen in Form des übrigen Individualverkehrs (z. B. Falschparker) hinnehmen muss und zum Beispiel durch Baustellenampeln und anderen Verkehrshindernissen in Form von Baustellen auch immer wieder verspätet ist.

Um diese Zeiten besser unterscheiden zu können und Nachweise hierfür zu haben um ggf. weitere Fahrzeitverlängerungen beantragen zu können, welche aber auch bezahlt werden müssen sollen die Fahrzeuge mit neuer Technik von der Firma UVT ausgestattet werden.

Bei einigen Teilnehmern stieß die Maßnahme nicht unbegründet auf Skepsis, da ja im Aufsichtsrat der BVG bekanntlich der Finanzsenator sitzt und der Finanzsenator gleichzeitig mit seinen Vorlagen und Vorgaben auch etwas an der Unterfinanzierung der BVG verantwortlich ist.

Welche Neuigkeiten gibt es bezüglich der Niederflurtauglichkeit der Straßenbahnstrecken im Teilnetz Köpenick zuzugewinnen und wie sieht es mit den geplanten Bauarbeiten in der Bölschestraße aus?

Die geplanten Bauarbeiten in der Bölschestraße sind für unbestimmte Zeit auf Eis gelegt, da es dort keine Einigungsmöglichkeit zwischen dem Bezirk, Senat, der Denkmalschutzbehörde und der BVG gibt.

Die Lösung von überfahrbaren Kaphaltstellen wie am Marktplatz Friedrichshagen ist am S-Bahnhof Friedrichshagen nicht wirklich machbar aufgrund des Autoverkehrs. Hier fordern der Bezirk und die Denkmalschutzbehörde eine Verlegung der Straßenbahnhaltestellen teilweise in den Fürstenwalder Damm. An der Haltestelle Müggelseedamm/Bölschestraße wird diese Lösung von der Denkmalschutzbehörde abgelehnt.

Darunter soll allerdings der Einsatz von Niederflurwagen in der Bölschestraße nicht unbedingt leiden. Im Köpenicker Teilnetz sollen ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2012 auf den Linien 60 und 68 Niederflurbahnen vom Typ GT6 zum Einsatz kommen.

Wie ist der Einsatz der Flexity-Bahnen mit der fortlaufenden Auslieferung geplant und wieso wurde der Anteil an Niederflurkursen auf der M4 zur Zingster Straße gesenkt?

Derzeit sind die ersten 24 langen Einrichter ausgeliefert und es beginnt die Auslieferung der kurzen Zweirichter. Derzeit werden die Flexity auf den Linien M4 und auf den Stammumläufen der Linie M5 eingesetzt. Derzeit sind als feste Flexity-Linien die Metro-Linien M2, M4, M5 und M6 vorgesehen. Weiterreichende Planungen, dass sämtliche Metrotrammlinien (Ausnahme M1) auf Flexity umgestellt werden sind noch nicht spruchreif und können sich noch ändern.

Die geringe Anzahl von Niederflurkursen der Linie M4 zur Zingster Straße liegt damit zusammen, dass die M5 mit allen Stammumläufen die Strecke zur Zingster Straße bedient und man alle Streckenäste in Hohenschönhausen mit Niederflurbahnen bedienen möchte, womit der Falkenberger Ast der M4 höhere Priorität hat.

Ab Montag (17. September 2012) sollen drei Umläufe der Linie M4 wieder mit Niederflurwagen zur Zingster Straße verkehren.

Wie sieht es mit dem Umbau der GT6 aus und ist ein Umbau vom kurzen Einrichter 3001 zu einem langen Einrichter geplant?

Das Projekt die GT6 im Innenraum umzubauen ist aufgrund der Nichtfinanzierbarkeit gestoppt worden. Bezüglich des Austausches der Steuerungstechnik ist jetzt keine Antwort machbar, da ich aufgrund der zahlreichen Zwischenrufe die Antwort nicht verstanden habe, vielleicht können hier andere Auskünfte geben.

Die zahlreichen Gerüchte, dass man 3001 zu einem langen Einrichter umbaut kennt man auch bei der BVG. Allerdings sind es auch Gerüchte. Es gibt dazu keine konkreten Planungen, da die Finanzierung hierzu mit dem Hersteller Bombardier Transportation nicht geklärt ist.

Sind derzeit weitere Zwischenendstellen wie am S-Bahnhof Springpfuhl geplant und was wird mit dem zusätzlich geplanten Studentenverkehr zur Hochschule für Technik und Wirtschaft?

Zu der Zwischenendstelle am S-Bahnhof Springpfuhl möchte man noch sagen, dass genaue Planungen je nach Fahrzeugbeschaffung etc. eine Weiterführung der Linie 18 vom S-Bahnhof Springpfuhl bis zum Alexanderplatz vorsehen und die E-Wagen der Linie M8 an der Zwischenendstelle enden sollen. Hiermit soll eine umsteigefreie Verbindung von Alt-Marzahn und auch des Wohngebietes Fennpfuhl an den Alexanderplatz erfolgen.

Weitere Zwischenendstellen sind derzeit geplant für den angesprochenen Studentenverkehr zur Hochschule für Technik und Wirtschaft. Genau genommen ist diese am Freizeit- und Erholungszentrum Wuhlheide geplant. Die verkürzten Zusatzfahrten sollen anstatt rechts zur Haltestelle nach links in ein Gleisdreieck abbiegen und dann rückwärts an die Haltestelle zurücksetzen.

Wie genau der Einsatz aussieht steht noch nicht fest, da ein Zusatzverkehr ab S-Bahnhof Schöneweide wegen den geplanten Brückenarbeiten dort durch die Deutsche Bahn nicht möglich sein wird. Der Zusatzverkehr sollte somit eher aus Richtung Tierpark erfolgen, wo sich weiterer Standort der Hochschule für Technik und Wirtschaft befindet.

Hinzufügend sei noch gesagt, dass der geplante Samstagsverkehr der Linie 18 nicht kommen wird, da die BVG nur in der Lage ist einen Zusatzverkehr zur HTW oder auf der Linie 18 zu bewerkstelligen und dort ist der Studentenverkehr wichtiger.

Wann werden die Baumaßnahmen an der M1 im Bereich Bürgerpark Pankow beendet und wie ist der Einsatz zu den Bauarbeiten in der Friedrich-Engels-Straße geplant?

Die Baumaßnahmen an der Schönholzer Brücke sollen im Oktober 2012 ein Ende finden und die Trasse wieder zweigleisig zur Verfügung stehen.

Bauarbeiten seitens der BVG in der Friedrich-Engels-Straße sind nicht bekannt, womit auch keine weiteren Planungen seitens eines zweigleisigen Ausbaus oder eines möglichen Ersatzverkehrs vorliegen.