

Am Dienstag, den 18. September 2012 fand der diesjährige Fahrgastsprechttag Bus statt. Gegenüber dem Fahrgastsprechttag Straßenbahn lief das Prozedere hier eigentlich nach dem Bekannten Schema der Vorjahre ab.

Leider war nach dem Vortrag durch den Unternehmensbereich Omnibus ein Hauptthema die Beförderung von Rollstühlen sowie Kinderwagen und der Aufbau der Citaro LE, worüber es nun zahlreiche Beschwerden vor Ort gab, obwohl es bislang ja immer hieß die Fahrzeuge kommen bei den Fahrgästen so gut an. Ein weiterer Streitpunkt war die Abschaffung des Kneeling der Busse.

Deshalb fällt der Bericht allgemein kurz aus, weil über die ausgetragenen Unmutsäußerungen kann ich nicht so wirklich verstehen und konnten auch nicht wirklich beantwortet werden, da in Vielerlei Hinsicht auch Sache von anderen Behörden sind.

Lobende Worte für die Mitarbeiter des Bereiches Omnibus fand Herr Koller vor dem Beginn der Veranstaltung. Trotz immer wieder schwieriger Straßenverhältnisse und steigenden Baustellenvorkommnissen konnten die Busse ihre Ausfallquoten senken und auch die Pünktlichkeitsrate erhöht werden.

Bezüglich der derzeitigen Gespräche zwischen der BVG und dem Berliner Senat erörterte Koller, dass die BVG laut dem derzeitigen Verkehrsvertrag eine jährliche Unterfinanzierung von ca. 44 Mio. EUR auffangen darf, wovon 9 Mio. EUR selbst aufgebracht werden und die restlichen 35 Mio. EUR dem Steuerzahler zur Last gelegt werden. Trotz des anhaltenden Willens und sämtlicher Erklärungen seitens der BVG hierzu sind die Gespräche weiterhin ergebnislos.

Kommen wir nun zu dem gehaltenen Vortrag und die damit neu gewonnenen Erkenntnissen:

Linienänderungen zum 9. Dezember 2012

Zum nächsten Fahrplanwechsel gibt es einige kleine Linienänderungen, welche sich auf die Verkehrsbereiche Wittenau, Südwesten und Kladow beschränken:

X10: täglich bis 22 Uhr und auch am Wochenende Bedienung der gesamten Linienführung bis Zoologischer Garten und Erweiterung des 10-Minutentaktes

285: In Verbindung mit den Mehrleistungen auf der Linie X10 verkehrt diese Linie nur noch im Tagesverkehr bis ca. 20:00 Uhr wohl und nur noch im 20-Minutentakt bis zum Waldfriedhof. Die übrigen Fahrten enden in der Andreezeile.

X11: Die Linie verkehrt ab S-Bahnhof Lichterfelde Ost auf der Führung der heutigen Linie 184 zum U-Bahnhof Krumme Lanke.

M11:

184: Die Linie verkehrt ab S-Bahnhof Lichterfelde Ost nicht mehr zum U-Bahnhof Krumme Lanke, sondern nach Teltow, Warthestraße entlang der heutigen Linienführung der Linie 117. Hierbei wird auf Wunsch der Stadt Teltow nicht mehr der S-Bahnhof Teltow Stadt bedient.

117: Die Linie wird eingestellt.

120: Die Linie vom S- + U-Bahnhof Hauptbahnhof ab Oranienburger Straße über Wittenauer Straße – Finsterwalder Straße – Calauer Straße – Senftenberger Ring (West) – Wilhelmsruher Damm zur Endstelle Wilhelmsruher Damm

220: Neue Buslinie die entlang der heutigen Linienführung der Buslinie 120 ab Frohnau, Hainbuchenstraße bis Oranienburger Straße verkehrt und von dort über Am Nordgraben – Humboldt-klinikum – Gorkistraße – Buddestraße – Bernstorffstraße – U-Bahnhof Alt-Tegel – Karolinenstraße bis zur Endstelle Tegel, An der Mühle.

Der Abschnitt Humboldt-klinikum – An der Mühle wird wie einst vor der Einführung des Metroliniennetzes nur im Tagesverkehr bedient.

221: Die Linie verkehrt ab Senftenberger Ring neu als E-Wagen der Linie 122 zum S-Bahnhof Wittenau, Göschenplatz. Somit wird der 122 im Senftenberger Ring zukünftig auch am Wochenende im 10-Minutentakt verkehren.

325: Die Linie wird eingestellt

N34: Die Linie wird ab Alt-Kladow bis zur Kaserne Hottengrund verlängert.

N35: Die Linie verkehrt nur noch den Ring ab Alt-Kladow zur Gutsstraße.

M45: Die Linie verkehrt an Samstagen im 7/7/6-Minutentakt anstatt im 10-Minutentakt.

Die Daisy-Anzeigen

Durch den weiteren Ausbau des Daisy-Netzes gibt es nun auch schon an zahlreichen Bushaltestellen solche Fahrtzielanzeigen. Mit den Anzeigen möchte die BVG die Fahrgastinformation durch die Bereitstellung von tatsächlichen Fahrplandaten auch bei Betriebsstörungen verbessern.

Hierzu werden die Daten aus dem RBL unter anderem benötigt. Weiterhin ist wie bereits beim Fahrgastsprechtag Straßenbahn angekündigt den Vergleich der Ist-Daten und dessen Ursprungs durch neue Ausrüstung geplant.

Die Anzeigen können je nach Größe bis zu 6 Abfahrten anzeigen. Bei Bedienung von Haltestellen mit mehr als nur einer Linie wird darauf geachtet, dass von jeder Linie eine Abfahrt angezeigt wird. Nur

bei Bedienung einer Haltestelle von mehr Linien als Anzeigemöglichkeiten es gibt werden die Abfahrten in Reihe angezeigt.

Der höchste Abstand zu einer Abfahrt beträgt maximal 59 Minuten, ansonsten werden keine Abfahrten angezeigt.

Bei Verspätungen und Umleitungen soll das System automatisch die Abfahrzeit löschen und ankündigen, dass die Fahrt verspätet erfolgt bzw. ausfällt. Zudem soll bei Umleitungen die Abfahrzeiten auch an Haltestellen angezeigt werden, die eigentlich nicht von der umgeleiteten Linie bedient werden.

Die Gründe für Umleitungen und sonstigen Betriebsstörungen können in der letzten Zeile der Anzeige als Lauftext erscheinen. Hierzu ist die manuelle Bedienung durch das Leitstellenpersonal nötig.

Um die Fahrgastinformation hierzu zu verbessern und zu beschleunigen sollen in der Leitstelle neue Arbeitsplätze hierzu geschaffen werden.

Die Daisy-Anzeigen können aufgrund des Funksystems nur Fahrten der BVG anzeigen. Fahrten anderer Verkehrsunternehmen wie ViP, HVG und OVG können nicht angezeigt werden. Um dies in Zukunft zu ändern ist eine neue Software derzeit in Bearbeitung.

Eine Busfahrt durch die Innenstadt

Zum Abschluss des Vortrages wurden einige Bilder von einer Busfahrt auf der Linie 100 durch die Berliner Innenstadt gezeigt. Bei den Bildern handelte es sich um Aufnahmen von einer Fahrt außerhalb des Berufsverkehrs und ohne nennenswerte Verkehrseinschränkungen, wie zum Beispiel Umleitungen oder Straßensperrungen aufgrund Demonstrationen.

Dabei war zu sehen, dass die Busse mehrfach ins Stocken geraten, da Busse kurzfristig vor grünen Ampeln geschnitten werden und somit Ampelphasen verpassen. LKW, Reisebusse und private PKW erschwerten häufig die Anfahrt von Haltestellen bzw. machten dies auch unmöglich, da die Haltebereiche zugeparkt wurden.

Eingerichtete Busspuren auf der Strecke werden durch parkende Fahrzeuge versperrt. Weiterhin erschweren Radfahrer ein vorwärtskommen im derzeit stark verengten Verkehrsbereich Unter den Linden.

Beim Anblick der Bilder kann man nur mit dem Kopf schütteln und sich die Frage stellen, wo soll hier ein Bus pünktlich, regelmäßig, verlässlich, barrierefrei fahren und ggf. Anschlüsse einhalten. Hilfe seitens der Behörden gibt es nicht.

Nach dem Vortrag ging es weiter mit der üblichen Fragerunde. Leider bleibt auch hier festzustellen, dass wie bereits oben angekündigt einige Diskussionen sich leider wiederholten und es auch mehrfach immer wieder Fragestellungen gab die man nicht bei solch einen Fahrgastsprechttag behandeln kann, da es keine Einladungen an die Behörden gibt bzw. diese solche nicht annehmen, da sie anscheinend kein Interesse an einen funktionierenden Nahverkehr haben *(Hat so etwas eine SPD-Regierung überhaupt schon einmal in Deutschland gehabt?)*.

Um allgemein zu schauen wie es Fahrer mit der Fahrscheinkontrolle so haben werden Kontrollfahrten durchgeführt um zu schauen wie es so ist. Es gibt auch Fahrer die aus reinem Selbstschutz es nicht so ernst mit der Kontrolle der Fahrscheine nimmt, was man auch als Unternehmen verstehen kann bzw. muss.

Weiterhin ist das Fahrscheinsortiment so umfangreich, dass eine genaue Kontrolle zu viel Zeit in Anspruch nimmt und zu dem sind Fahrer bei Verspätungen auch angehalten einen Haltestellenaufenthalt so kurz wie möglich zu halten.

Nein, unwirtschaftlich kann er nur dann sein, wenn er sich nicht rentiert. Davon kann nicht die Rede sein, da bislang die Schwarzfahrerquote in Bussen gesunken ist. Auch werden stark ausgelastete Verbindungen mit Schwerpunktkontrollen geprüft bzw. auch regelmäßige Kontrollen durchgeführt, welche verschieden durchgeführt werden.

Die Führung der Linie M46 zum U-Bahnhof Johannisthaler Chaussee ist weiterhin geplant. Ein genaues Einführungsdatum kann aber nicht genannt werden, da immer die Bestellgespräche mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung abzuwarten sind.

Zahlreiche Testfahrten seitens der BVG haben ergeben, dass sich hier die Stadt Teltow um einiges verplant hat. Es besteht an der Rammrath-Brücke keinerlei Wendemöglichkeiten für die Busse der Linie X10. Die Verlängerung dorthin wird auch seitens der BVG nicht weiter mehr verfolgt.

Derzeit wird eine Blockumfahrung seitens der Stadt Teltow geplant. Wie diese aussehen wird und wann sie eingeführt wird bleibt abzuwarten.

Das dauerhafte automatische Kneeling der Busse führte an Haltestellen und auch Ampeln zu Verzögerungen, welche auch zu Verspätungen geführt haben. Weiterhin gab es immer wieder Schäden an den Kompressoren, die zu Fahrtausfällen und auch längeren Fahrzeugausfällen geführt haben.

Bei den DL-Bussen wurde mit dem nun anzufordernden Kneeling zum Beispiel die Tiefe mehr als verdoppelt. Waren es vorher 3 cm, so sind es jetzt 7 cm.

Ein automatisches anzuforderndes Kneeling wird es und kann es aus Sicherheitsgründen nicht geben. Das laute Warnsignal für den Fahrer wegen der Kneeling-Anforderung wurde nun geändert.