

# Antworten auf offen gebliebene Fragen beim Fahrgastsprechttag BVG-Omnibus am 16.9.2014

Schriftlich nachgereicht durch Hartmut Reupke, BVG-Abteilungsleiter Betriebsmanagement Omnibus, am 30.9.2014

## 1. Ist es sinnvoll, die Linie 147 im Betriebszeitenprogramm nachts auszuweiten?

Ein Nachtverkehr im Bereich der Linie 147 ist nicht angedacht, zumal die anliegenden Quartiere durch ein entsprechendes Angebot bereits hinreichend erschlossen sind. Falls eine Ausweitung der Bedienung im Spätverkehr auf dem östlichen Abschnitt gemeint ist, sollte erst die ab Fahrplanwechsel 14.12.2014 greifende Taktverdichtung auf der Achse Köpenicker Straße abgewartet werden. Im Verbund der Linien 165 (bisher 167) und 265 wird es dort bis ca. 23 Uhr einen 10-Min.-Takt bis U Märkisches Museum geben und somit die Bedienungshäufigkeit im Bereich um den Michaelkirchplatz deutlich verbessert.

## 2. Ist die Haltestellensituation am Michaelkirchplatz (gemeint ist wohl Heinrich-Heine-Platz der Linie 147) aus unserer Sicht richtig oder sollte es Verbesserungen geben? Wenn ja, welche und wie ist der Bearbeitungsstand dazu? Gegenwärtig soll dort baustellenbedingt eine Veränderung der Lage sein, wie wird es danach?

Die Haltestelle wurde mit Beginn der Bauarbeiten für das Café Wasserschloss im Jahr 2009 um ca. 40 m in Richtung Michaelkirchplatz hinter Legiendamm verlegt und verbleibt dort zunächst.

Der endgültige Standort in Richtung S Ostbahnhof soll sich am Heinrich-Heine-Platz vor Legiendamm befinden. Hier erfolgt jedoch zunächst der barrierefreie Ausbau. Die Planung liegt noch beim Bezirk und ist noch nicht abgeschlossen. Daher kann auch noch kein Umsetzungsstermin genannt werden.

## 3. Es gibt wohl samstags Früh einige Fahrten der Linie 194, die bereits Puschkinallee enden. Warum ist das so? Es gibt dort keine vernünftige Anbindung an das Netz, eine Verlängerung zum U Hermannplatz wäre viel sinnvoller.

Der Rahmenfahrplan sieht zwischen Puschkinallee/Elsenstr. und Hermannplatz sowie Helene-Weigel-Platz und Friedrichsfelde-Ost sonnabends einen Betriebsbeginn erst ab 7 Uhr vor. Das bedeutet, dass die Stadt für diese Strecken die Leistung erst ab 7 Uhr bestellt hat. Die Hauptachse Richtung Neukölln liegt auf der Wildenbruchstraße, diese wird Tag und Nacht bedient. Deshalb wird die Linie 104 sonnabends ab 14.12.2014 zusätzlich im Anschluss an den Nachtverkehr ab ca. 5.30 Uhr auf diesem Abschnitt (bis Boddinstr.) verkehren. Zurzeit wird der Abschnitt sonnabends durch die Linie 167 abgedeckt.

## 4. Die Fahrten der Linie X83 ab U Dahlem Dorf sind häufig verspätet oder fallen gar aus. Haben wir Erkenntnisse zur Häufigkeit und zu den Gründen? Wenn es relevante Abweichungen gibt, haben wir dann schon über Maßnahmen zur Verbesserung nachgedacht und wie ist der Umsetzungsstand dazu?

Die Ursachen dafür liegen aktuell in diversen Baumaßnahmen im Linienverlauf:

> Brücke Siemensstr.

> Fahrbahnsanierung und Wasserrohrbruch Gallwitzallee und

> Fahrbahneinengung Albrechtstr. sowie

> in Ausfällen aus unterschiedlichsten Gründen (Unfälle, technische Störungen)

Zusätzlich wirken im Bereich der Kreuzung Schloßstraße die Ummarkierung seit der Einrichtung der Fahrradstreifen und keine bzw. wenn mal eingeschaltet zu geringe Beschleunigung sowie die fehlende Beschleunigung im Bereich Friedenfelser Straße (seit ca. 2 Jahren deaktiviert).

Die BVG arbeitet an der Verringerung der Unpünktlichkeit durch Verbesserung der Beschleunigungsmaßnahmen.

#### **5. Wie ist der Umleitungsverkehr bei den Baumaßnahmen am S Buch?**

Das Verkehrskonzept steht noch nicht fest.

#### **6. Ist die neue Linie 390 so wirklich sinnvoll und den Fahrgästen vermittelbar?**

Die Linie 390 verkehrt zum größten Teil im Landkreis Barnim des Landes Brandenburg. Die dortige Linienführung wurde durch den Landkreis Barnim als Aufgabenträger für den ÖPNV in Abstimmung mit der Gemeinde Ahrensfelde, die das Busangebot mitfinanziert, abgestimmt. Die BVG erbringt nur einen Teil der Leistung auf der Linie 390 und verkehrt im Landkreis Barnim quasi als Subunternehmer der Barnimer Busgesellschaft (BBG).

#### **7. Welche Maßnahmen lassen wir durch die Leitstelle ergreifen, um für den gemeinsamen Südabschnitt der Linien M85 und 285 eine Zuverlässigkeit und Regelmäßigkeit zu erreichen?**

Hierfür sollen – wie berichtet – künftig Alternativen für die Leitstelle vorbereitet werden, die die komplexen Fahrplan- und Umlaufplanbedingungen sowie die Anschlussbeziehungen der Linien berücksichtigen.

#### **8. Warum haben wir in den Bussen keine Schilder im Frontfenster mit dem Hinweis „Abweichende Linienführung“ wie bei der BVB und jetzt noch bei der ViP?**

Mit der fortschreitenden Technik ist es möglich geworden, jede mögliche Linie-Ziel-Kombination an und in den Fahrzeugen anzuzeigen. Des Weiteren werden alle Haltestellennamen im Fahrzeug angezeigt und angesagt. Gibt es im Linienverlauf eine geplante Umleitung, werden die Fahrgäste durch eine Zusatzansage darauf hingewiesen. Durch den Einsatz von Bildschirmen in den Bussen können diese Infos noch umfangreicher für den Fahrgast dargestellt werden.

Alle diese Informationsmedien gab es in der Zeit der BVB noch nicht, so dass man sich mit zusätzlichen Schildern behelfen musste.

Generell verzichtet die BVG auf den Hinweis „Abweichende Linienführung“ in den Bussen, weil dann nur in einem Medium diese Info erscheinen würde. An den DAISY-Anzeigern an den Haltestellen, im Internet unter fahrinfo und in den Apps gibt es diesen Hinweis nicht und das könnte dann wieder zu Verwirrungen führen.

**9. Gibt es samstags Früh am S+U Rathaus Spandau gesicherte Anschlüsse, ähnlich wie am U Alt-Tegel? Wenn nein, warum nicht?**

Bisher gab es keine Beschwerden von Fahrgästen, so dass die Überlegungen der Fahrplaner zu Anschlüssen als realistisch eingeschätzt wurden. Wir werden jetzt prüfen, ob es relevante Relationen gibt, für die künftig Anschlüsse überwacht werden.

**10. Wie ist der Stand für das Busnetz am Hauptbahnhof nach Inbetriebnahme der Straßenbahn?**

Für die im Dezember geplante erste Teilinbetriebnahme der Straßenbahn wird es keine Anpassungen im Busnetz geben, da die Invalidenstraße zum Nordbahnhof weiterhin durch die Linie 245 bedient werden muss. Alle im Jahr 2015 mit Vollenbetriebnahme der Straßenbahn möglichen Maßnahmen sind in Abhängigkeit von der dann vorhandenen Infrastruktur (Busendstellen) zu planen. Hier gibt es bekanntermaßen ein Defizit auf der östlichen Seite des Hauptbahnhofs, so dass die Linie 123 weiterhin und ggf. neu der 245 bis zum Robert-Koch-Platz geführt werden müssten.

Hierzu gibt es eine grundsätzliche Übereinkunft mit dem Aufgabenträger, wobei die Detailabstimmung noch aussteht. Die anderen Linien werden in diesem Zusammenhang mit überprüft, eine Anpassung ist aktuell aber noch nicht abzusehen.

**11. Die Linie 122 soll ebenfalls sehr verspätungsanfällig sein und häufig ausfallen. Wie ist dazu unser Erkenntnisstand und wie steuern wir ggf. gegen?**

Wir werden diese Linie in Hinblick auf das derzeitige Betriebskonzept noch einmal prüfen und mögliche Verbesserungen ermitteln und dann umsetzen.