

AG Bauen und Verkehr – barrierefrei –

Protokoll der Sitzung „Verkehr“ am Dienstag, 12. April 2011, 15.00 – 17.00 Uhr

Ort: vor und im Dienstgebäude Württembergische Str. 6, Berlin-Wilmersdorf

Entschuldigt: Frau Reichelt, Frau Jeschek, Herr Puls, Frau Rühling, Frau Stude, Frau Knuth
(anwesender Vertreter Hr. Kutzner)

TOP 1: Begutachtung eines modernen Doppeldeckers der BVG mit zwei Rollstuhlplätzen und eines Gelenkbusses der BVG zwecks Erarbeitung des angestrebten barrierefreien Standards neuer Gelenkbusse

Vor dem Dienstgebäude der SenStadt wurden von der BVG zwei Omnibusse zur Begutachtung bereit gestellt. Nach ausgiebiger Begehung/Berollung und ersten Vor-Ort-Diskussionen wird die Sitzung im Dienstgebäude fortgesetzt.

TOP 2: Nachbesprechung und Diskussion im Sitzungsraum (mit dem Leiter des BVG-Bereichs Omnibus, Herrn Martin Koller)

Herr Koller (BVG): Für die geplante Beschaffung einer weiteren Serie von Gelenkbussen möchte die BVG mit der AG Bauen und Verkehr – barrierefrei – die Ausstattung mit veränderter Innenausstattung abstimmen.

Ein Vorschlag der BVG sieht vor, wie bei den modernen Doppeldeckern einen zweiten Stellplatz für Rollstühle rechts neben der zweiten Tür einzurichten.

Der Taster an der zweiten Tür innen soll niedriger angebracht und mit Brailleschrift versehen werden.

Zwischen der ersten und der zweiten Tür sind sieben Sitzplätze vorgesehen, alle extrabreit (440 mm), vier davon für Mobilitätsbehinderte mit wegklappbarer Armlehne und einer für kleinwüchsige Menschen mit einer Sitzhöhe von 400 mm.

Herr Koller berichtet, dass er – vor allem im Interesse mobilitätseingeschränkter Fahrgäste – diese Anzahl der Sitzplätze zwischen Tür 1 und 2 erhöhen möchte. Dies ist jedoch nur möglich, wenn die Rampe für Rollstuhlnutzer an Tür 1 entfällt (dies entspricht auch dem deutschlandweiten Standard, nur in Berliner Omnibussen stehen zwei Klapprampen zur Verfügung) und in der Folge der Gang etwas schmaler gestaltet werden kann. Damit wiederum würde mehr Platz für Sitzplätze entstehen, so dass anstelle einiger extrabreiter Sitze Doppelsitze zur Verfügung gestellt werden könnten. Hierzu müssen weitere Diskussionen geführt werden.

Herr Budach: Manche Rollies können nur schwer rangieren. Deshalb plädiert er für das Fließprinzip: Einstieg an der ersten Tür → Ausstieg an der zweiten Tür. Andere Rollstuhlnutzer werben für den Ein- und Ausstieg von Rollstuhlnutzern ausschließlich an Tür 2. Sie regen an, dass das Fahrpersonal beim Fahrgastwechsel zunächst die Rollstuhlfahrer einlässt, damit sie sich in relativer Ruhe an den für sie vorgesehenen Platz stellen können, bevor die zu Fuß gehenden Fahrgäste an Tür 1 einsteigen. Die BVG wird gebeten, in Publikationen für dieses Verfahren bei den anderen Fahrgästen um Verständnis zu werben.

Frau Königstorfer fordert, wie bisher zwei mechanische Klapprampen (am 1. und am 2. Einstieg) vorzusehen, damit Rollstuhlbenutzer wie jeder andere Fahrgast vorne einsteigen können und vorwärts fahrend an der 2. Tür wieder herausrollen können.

Herr Woltersdorf weist darauf hin, dass die Behindertensitze vorne direkt an der ersten Tür angebracht werden sollten.

Die per Hand zu bedienende Klapprampe soll eine Tragkraft von 350 kg und eine Länge von 905 mm erhalten.

Frau Königstorfer fragt, ob nicht eine längere Rampe und damit eine geringere Neigung installiert werden kann.

Antwort BVG: Dies könne man prüfen lassen. Es ist jedoch zweifelhaft, ob die erforderliche einfache Handhabung einer längeren Rampe gewährleistet werden kann.

Herr Eisel: Oft sind Haltestellen zugeparkt, dann kann ein Bus nur schräg heranzufahren.

Manchmal kommen auch zwei Busse gleichzeitig an die Haltestelle, sodass jeweils der Ein- und Ausstieg für Mobilitätsbehinderte zu schwierig wird.

Antwort BVG: Wenn ein wartender Fahrgast mit Behinderungen erkennbar wird, sind die Busfahrer gehalten, einzeln heranzufahren.

Herr Koller berichtet: Alle Busse "kneelen" derzeit an jeder Haltestelle automatisch (Gelenkbusse schräg, Doppeldecker senken sich insgesamt ab). Dabei benötigen nach Stichproben nur 3 % der Halte das Kneeling. Für die Busfahrer ist die mehrere Hundert Mal pro Schicht auftretende „Schaukelbewegung“ abträglich. Gleichzeitig treten zunehmend verschiedene Probleme auf. Es werde viel Energie in Form von Dieselmotorkraftstoff verbraucht, und es entstehen aufgrund des Dauerkneelings Schäden an der Fahrzeugtechnik und dadurch Ausfälle. Deshalb möchte die BVG in Zukunft die Busse nur dann absenken, wenn wirklich Bedarf dafür besteht.

Herr Dr. Schneider (LFB): Es ist davon auszugehen, dass das Fahrpersonal das Kneeling nicht immer bedarfsgerecht einsetzen wird, er spricht sich deshalb für automatisches Kneeling aus.

BVG: Ergänzend zur Einschätzung des Fahrpersonals, ob ein Absenken des Fahrzeugs notwendig ist, sollen die Fahrgäste über die sogenannte ‚Kinderwagentaste‘, die sowohl außen an der 2. Tür als auch innen im Funktionsbereich angebracht ist, ihren Kneeling-Wunsch signalisieren können.

Frau Onasch unterstützt Herrn Dr. Schneider und weist darauf hin, dass der Bedarf gelegentlich übersehen wird.

Herr Walk (SenStadt VII C 3): Einführung des 'Kneeling auf Anforderung' wäre ein Rückschritt gegenüber dem aktuellen Stand. Eine Umsetzung dieser Maßnahme ohne vorherige Tests dazu wären äußerst problematisch. Seitens SenStadt werde dieses Thema gegenüber der BVG erneut aufgegriffen werden.

Der ABSV fordert, auch im Gelenkbereich des Busses kontrastreich markierte, flexible Haltemöglichkeiten zur Orientierung blinder Fahrgäste zur Verfügung zu stellen. Herr Bügler (BVG) berichtet, dass keine flexiblen Haltemöglichkeiten zur Verfügung stehen, jedoch im Gelenk ein sogenanntes Elefantenoohr (Haltegestänge) angebracht werden soll.

Herr Woltersdorf weist darauf hin, dass gelbe Stangen vor weißer Decke zu geringen Kontrast bieten und er sich deshalb für eine graue Deckengestaltung ausspricht.

Ferner sollen große TFT-Monitore der neuesten Generation installiert werden.

Frau Ender: Rollstuhlfahrer können diese von ihrem Platz im Mehrfunktionsabteil aus nicht einsehen, da sie sich mit dem Rücken zum Bildschirm befinden.

Der ABSV bittet, die Gestaltung der Monitore mit ihm abzustimmen.

Bei den Außenanzeigen bittet der ABSV darauf zu achten, dass diese nicht spiegeln.

Herr Eisel regt im Interesse hörbehinderter bzw. gehörloser Fahrgäste an, auf den TFT-Monitoren auf einer Sonderspur auch Sonderinformationen zu geben.

Antwort: Dies ist in Planung, bisher ermöglichen die Bordrechner das aber noch nicht.

TOP 3: Aktuelle Viertelstunde

Frau Königsdorfer fragt: Wann kommt das Pilotprojekt „Sprechende Haltestellen“?

Antwort Frau Albrecht (BVG): Die Ausschreibung ist in Vorbereitung, der Bau soll noch in diesem Jahr durchgeführt werden.

Frau Lichtenberg weist darauf hin, dass der SEV zur U7 (montags – donnerstags ab 22 Uhr) ab Bahnhof Möckernbrücke verkehrt, dieser U-Bahnhof besitzt keinen Aufzug.

Frau Albrecht antwortet: Die BVG versucht immer, den SEV von Aufzugsbahnhöfen abfahren zu lassen, dies ist jedoch aus den unterschiedlichsten Gründen (z.B. Möglichkeiten für End- und Wendestellen, Anzahl zur Verfügung stehender Ersatzbusse usw.) nicht immer möglich. In der Innenstadt bestehen in der Regel auch immer zahlreiche Möglichkeiten zur Umfahrung, die in der fahrinfo-online/barrierefrei ausgewiesen werden.

Ferner kritisiert Frau Lichtenberg, dass der Aufzug S-Bahnhof Treptower Park in diesem Sommer erneuert wird, obwohl sich hier eine der sehr wenigen Schiffsanlegestellen befindet, die barrierefrei erreichbar sind. Diese Frage wird an Frau Jeschek weitergeleitet, sie wird die Antwort nachreichen.

Herr Woltersdorf fragt, ob der U-Bahnhof Ullsteinstraße auch Blindenleitstreifen bekommt. Frau Albrecht wird die Antwort nachreichen.

(Anmerkung: Frau Albrecht teilt im Nachgang mit: „Vom Investor wird lediglich der Aufzug finanziert. Das Blindenleitsystem muss dann von der BVG nachgerüstet werden. Verbindliche Termine für diese beiden Maßnahmen stehen noch nicht fest. Ich hoffe, wir bekommen das bis 2013 hin.“)

Schwipps