

Service im Test

# Bauinfos im Test: S-Bahn-Ostring

aus SIGNAL 02/2012 (Mai 2012), Seite 11 (Artikel-Nr: 10000670)  
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Um die Ringbahnhalde in Ostkreuz in Betrieb zu nehmen und gleichzeitig den gesamten Ostring an ein elektronisches Stellwerk anzuschließen, wurde der Streckenabschnitt zwischen Schönhauser Allee und Neukölln bzw. Baumschulenweg unterbrochen - zum einen glücklicherweise in den Osterferien, zum anderen leider zeitlich überlappend mit der Sperrung der U 2 zwischen Pankow und Rosa-Luxemburg-Platz, was besonders im Bezirk Pankow nicht unproblematisch war.

## Schlechtes Timing, gute Planung

Trotz der terminlichen Einordnung hat die S-Bahn ansonsten die Hausaufgaben sehr gut gemacht. Fast alle IGEB-Forderungen, die aus Problemen bisheriger Ersatzverkehre resultierten, wurden umgesetzt. Zum einen wurde von S-Bahn und BVG eine gemeinsame Bauinfo-Broschüre herausgegeben, die sowohl die Sperrung der U 2 und die des Ostrings hervorragend erklärte.

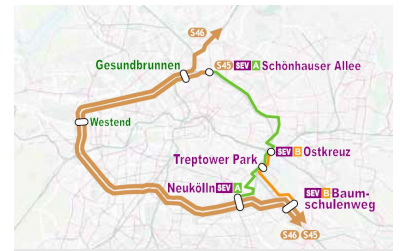
Zum anderen hat man sich von der ursprünglich geplanten Ringlinie über Baumschulenweg, Köllnische Heide und Sonnenallee verabschiedet und stattdessen zwei SEV-Linien eingerichtet: die eine von Schönhauser Allee nach Neukölln (Linie A) und die andere von Ostkreuz nach Baumschulenweg (Linie B). Dafür wäre eine temporäre Öffnung der Brückendurchfahrt Alt-Stralau nur für den SEV-Bus wünschenswert gewesen.

Linie B sollte den ganzen Tag über alle 5 Minuten verkehren, Linie A sogar alle 3 Minuten. Das war zumindest anfänglich sehr weit von der Realität entfernt, was sogar dem Rundfunk Berlin-Brandenburg (rbb) einen ausführlichen Nachrichtenbericht wert war. Ursache dafür war auch die Straßenverkehrslage, aber nicht ausschließlich. Denn die Busse fuhren größtenteils sehr unregelmäßig und anscheinend völlig unkoordiniert an den Endstationen los.

## Vorbereitung ist gut, Kontrolle besser

Der wiederholten IGEB-Kritik, dass der Fahrgast es bisher schwer hatte zu erkennen, in welche Richtung der Ersatzbus fuhr, hat man sich angenommen. So wurden alle Haltestellenschilder um ein Richtungsschild erweitert. Außerdem haben alle Busse ein Wendesteckschild für die Windschutzscheibe erhalten, das Linie und Ziel des Busses enthielt. Einige Busse hatten sogar zusätzlich das Fahrtziel in der digitalen Zielanzeige geschildert.

Doch die beste Vorbereitung nützt nichts, wenn man die Umsetzung nicht kontrolliert. Wurde anfangs bei jedem Bus immer das korrekte Ziel über das Steckschild angezeigt, nahm dies im Verlauf der zwei Wochen drastisch ab. Gegen Ende sah man stattdessen fast nur noch die eigentlich für die Seite vorgesehenen Linienverlaufsschilder vorn stecken. Auch die Richtungsschilder an den Haltestellenmasten verschwanden Stück für Stück.



(Grafik: Holger Mertens)

IGEB-Bewertung SEV Ostring	Bewertung	Note (1-6)
Zeitraum	2 Wochen, 30. März bis 16. April 2012	
Rechtzeitige und verständliche Baustellenkommunikation	umfangreich	1
Beschilderung an Bahnsteigen und Zügen	falsch und uneinheitlich	4
Beschilderung an den SEV-Haltestellen	gute Richtungsschilder, leider nicht sehr resistent	2
Zielbeschilderung der SEV-Busse	erst sehr gut, dann nachlassend	2-
Information in den Bussen	variierte stark, fast immer Stationsansage, selten Anzeige, keine Linienverlaufsinfos (Perlschnur)	3
Wegeleitung zu den Ersatzhaltestellen	Die Fußspuren Schönhauser Allee wären auch an anderen Stationen notwendig gewesen.	3
SEV-Wegführung	Alternativlos, jedoch fehlten Busspuren	3
SEV-Takt		2
Gesamtnote	gute Planung, schlecht beaufschlagt	3+



Endlich gut umgesetzt: Zielbeschilderung an der Haltestelle und den Ersatzbussen. Leider ließ diese Vorbildlichkeit im Laufe der Zeit nach.



S- und U-Bahnhof Schönhauser Allee: Fußspuren und Wegeleitung waren vorbildlich. (Fotos: Holger Mertens)

**Aktuelle Abweichungen im Betriebsablauf**

Sehr geehrte Fahrgäste:

wegen einer Ampelstörung im Bereich Ostkreuz kommt es beim Schienenersatzverkehr (SEV) zu Verzögerungen.

Wir bitten um Entschuldigung.

Nicht planbar: Gleich am ersten Arbeitstag brach der SEV teilweise zusammen. (s-bahn-berlin.de (2.4.2012))

Die Ansagen der Unterwegshalte waren anfangs ebenfalls genauer als später. So muss man leider die Schlussfolgerung ziehen, dass die auswärtigen Fahrer einer kontinuierlichen Kontrolle bedürfen. Lenken mit Kaffeebechern in der Hand, Handytelefonate sowie das Lesen und Verfassen von Textnachrichten bei der Fahrt wurden viel zu häufig beobachtet, als dass es sich nur um Einzelfälle handeln könnte. Ferner ist die häufig anzutreffende Zwangsberieselung der Fahrgäste mit fragwürdigen Radioprogrammen unangenehm aufgefallen - wobei die Fahrgäste allerdings gelegentlich mit ebenso fragwürdiger Handygeräuschkulisse konterten. Was die Qualität des Fahrpersonals betrifft, musste jedenfalls ein deutliches Süd-Nord-Gefälle festgestellt werden.

## **Eben noch so, jetzt anders**

Als äußerst wandlungsfähig zeigten sich die S-Bahn-Züge auf den vom SEV unberührten Ringbahn-Streckenabschnitten. Eigentlich fuhren S 45 Schönefeld--Schönhauser Allee und S 46 (Königs Wusterhausen--Grünau--Blankenburg(--Birkenwerder) je im 10-Minuten-Takt, so dass auf dem Restring ein guter 5-Minuten-Takt entstand. Nur so einfach wollte man das wohl nicht kommunizieren. Stattdessen änderten die Züge während ihrer Fahrt mehrfach Liniennummer und Ziel, was sich auch noch am Zug und an den Zugzielanzeigern an den Bahnsteigen unterschied.

Eine Einheitlichkeit war nicht zu erkennen. Teilweise wurde am Bahnsteig nach Tageszeit und Datum unterschiedlich geschildert. Allein die Tatsache, dass man im Sonderheft eine ganze Doppelseite mit ausführlichem Text und acht Grafiken benötigte, um die komplizierten Linienübergänge darzustellen, hätte das Konzept bereits bei der Erarbeitung fragwürdig erscheinen lassen müssen. Denn sicherlich wäre es alles andere als schädlich gewesen, wenn die Fahrgäste bereits in Schöneweide gesehen hätten, dass ihr Zug bis nach Schönhauser Allee oder Blankenburg durchfährt. Dann hätten sie sich trotz des längeren Fahrtweges den noch längeren des SEV erspart. Grundsätzlich sollte immer das tatsächliche Ziel des Zuges geschildert werden, notfalls mit Angabe von Via-Stationen. (hm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000670>.

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