

■ Schienenverkehrswochen 2010

Antworten auf offene Fragen vom Fahrgastsprechttag S-Bahn

aus SIGNAL 05/2010 (November 2010), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10000762)

Peter Buchner

Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH

Neue Fahrkartenautomaten in zwei Varianten - mit und ohne Handy-Aufladefunktion

Antwort:

Im Zuge des Austauschs der Fahrscheinautomaten mussten in den Datenbanken aller beteiligten Telefonanbieter die neuen Anschlussparameter hinterlegt werden, was leider nicht bei allen Geräten parallel erfolgen konnte. Mittlerweile ist das Prepaid-Angebot jedoch an allen neuen Fahrscheinautomaten verfügbar.

Punkt3-Verteilung: in Springpfuhl zu wenig Exemplare

Nach Aussage der Agentur/ Verkäufer sind die verteilten Exemplare in Springpfuhl ausreichend. Die Verfügbarkeit ausreichender Punkt3-Exemplare wird aber weiter beobachtet.

Störung des S-Bahn-Verkehrs durch Bombenfund Ostkreuz: Gibt es in solchen Fällen keine direkte Verbindung zur Leitstelle der BVG zur gegenseitigen Information?

Informationen zu Störungen im Betriebsablauf mit Auswirkung auf unsere Fahrgäste werden auf mehrere Arten dem VBB und den beteiligten Verkehrsunternehmen übermittelt. Zum einen informiert der Infomanager per Mail über die Art der Störung und die beabsichtigten Ersatzmaßnahmen. Außerdem hat der Netzkoordinator folgende Telefonnummern der BVG zur Verfügung: - BVG Leitstelle Zentrale
BVG Leitstelle Busverkehr
BVG Leitstelle U-Bahn

Es liegen auch die Rufnummern der BBG (Barnimer Busgesellschaft), der OVG (Oberhavel Verkehrsgesellschaft) und von BEX vor. Diese werden aber vorrangig zur Bestellung von Ersatzverkehren bei plötzlichen Unterbrechungen genutzt. Im vorliegenden Fall hat der diensthabende Netzkoordinator mit der zentralen Leitstelle der BVG über den Sachverhalt gesprochen und auch mitgeteilt, dass wir die Fahrgäste auf die U-Bahn verweisen.

Warum halten die Züge der Linie S3 drei Minuten in Ostbahnhof?

Seit 4. Oktober 2010 halten die Züge der Stammzuggruppe der Linie S3 2,3 Minuten in Ostbahnhof und 2,6 Minuten in Ostkreuz.

Mit der Sperrung der Südringkurve am Ostkreuz zum 31.8.2009 war es nicht mehr möglich, die Linie S9 über die Stadtbahn bis nach Spandau zu führen. Daher wurde in Abstimmung mit den Ländern entschieden, für den Zeitraum bis zum Neubau der Südringkurve zunächst die Stammzuggruppe der S3 bis Spandau durchzubinden.



Solche »dynamischen Schriftanzeiger« (DSA) sollen auf einigen S-Bahnhöfen an Außenstrecken die Fahrgäste im Störfall mit einer Laufschrift informieren. Bei der Regionalbahn sind bereits einige in Betrieb, so wie hier im Bahnhof Britz bei Eberswalde mit dem Hinweis auf 5 Minuten Verspätung, die zusätzlich per Lautsprecher angesagt wird. (Foto: Florian Müller)

In Fahrtrichtung Spandau geht die Stammzuggruppe der S3 ab Ostbahnhof nahtlos in die alte Lage der S9 über. Um in der Gegenrichtung die S3 östlich von Ostkreuz in ihrer gewohnten Fahrplanlage zu halten und gleichzeitig mit der S75 zwischen Spandau und Ostbahnhof einen glatten 10-Minuten Takt zu erhalten, muss die S3 Stammzuggruppe 2,3 Minuten in Ostbahnhof und 2,6 Minuten in Ostkreuz abstehen. Eine alternative Verschiebung der Trassenlage der S3 Stammzuggruppe östlich von Ostkreuz ist betrieblich nicht möglich, da vor allem zahlreiche Anschlüsse entlang der S3 zum Bus- und Straßenbahnverkehr nicht mehr gehalten werden könnten.

Sind Verbesserungen für Umsteigemöglichkeiten der S75-Verstärkerzüge in Richtung Spandau möglich?

Derzeit besteht in Warschauer Straße ein planmäßiger Übergang der S75-Verstärkerzüge zur S7-Stammzuggruppe Richtung Stadtbahn von 5 Minuten. Auch für uns wäre eine Verlängerung der S75-Tageszuggruppe bis Ostbahnhof und damit ein verbesserter Übergang zur S3 und zum Regional- und Fernverkehr verkehrlich sinnvoll und wünschenswert. Allerdings kann diese Verlängerung nicht betrieblich stabil umgesetzt werden.

Bei einer Verlängerung der S75-Tageszuggruppe nach Ostbahnhof verbliebe dort eine Wendezeit von 6 Minuten, die Mindestwendezeit beträgt jedoch 7 Minuten. Somit müsste eine überschlagene Wende mit einer Wendezeit von 26 Minuten eingeführt werden. Diese ist aber nicht mit dem einen vorhandenen Kehrgleis in Ostbahnhof zu realisieren, da auch die Tageszuggruppe der S3 in Ostbahnhof kehrt. Eine »planmäßig« um mindestens eine Minute verspätete Abfahrt der S75 ab Ostbahnhof zur Einhaltung der Mindestwendezeit und ein damit verbundener schiefer 9/11-Min-Takt der S75 im Bereich Ostbahnhof--Wartenberg stadtauswärts ist nicht realisierbar, da ein Trassenkonflikt mit der in Ostbahnhof abfahrenden S5-Stammzuggruppe entsteht. Zudem würde sich die Wendezeit der S75 Tageszuggruppe in Wartenberg von sieben auf fünf Minuten reduzieren. Eine Beschleunigung dieser Zuggruppe der S75 zur Erreichung der Mindestwendezeit in Wartenberg ist mangels Fahrzeitreserven nicht möglich. Die 11-Minuten Lücke in Richtung Wartenberg entstände zudem vor der als Halbzug verkehrenden S75 Tageszuggruppe, so dass diese mehr Fahrgäste aufnehmen müsste.

Eine Wende über die westliche Kehre mit einem zweiten Triebfahrzeugführer würde die Mindestwendezeit zwar auf 4 Minuten reduzieren, ist aber aus Gründen der betrieblichen Stabilität nicht zu empfehlen. Bei dem noch verbleibenden Puffer von einer Minute könnten Verspätungen mit Hilfe der Wendezeit kaum noch abgebaut werden und würden sich auf die Rückfahrt und somit auch auf die mit einem Abstand von zwei Minuten folgende S5 Stammzuggruppe übertragen.

Denkbar wäre noch eine Bahnsteigwende der S75 Tageszuggruppe am Gleis 10. Hierfür ist es erforderlich, dass das Kreuzen der S3 Stammzuggruppe und der S75 Tageszuggruppe zwischen Warschauer Straße und Ostbahnhof stattfindet. Für das Kreuzen östlich von Ostbahnhof müsste eine der beiden Zuggruppen in Warschauer Straße zwei Minuten später abfahren. Fährt die S75 Tageszuggruppe zwei Minuten später in Warschauer Straße ab, geht der Anschluss zur S3 Stammzuggruppe verloren. Fährt hingegen die S3 Stammzuggruppe zwei Minuten später ab, entsteht insbesondere auf dem Abschnitt Westkreuz--Spandau ein schiefer Takt von 8/12. Verkehrlich ist

diese Variante außerdem nicht zu empfehlen, da die Abfahrt der S75 Tageszuggruppe in Ostbahnhof von Gleis 10 in Richtung Warschauer Straße in diesem Fall vom falschen Richtungsbahnsteig erfolgen würde. Fahrgäste aus Richtung Westen müssten alle 20 Minuten den Bahnsteig wechseln. Eine Bahnsteigwende der Tageszuggruppe der S75 am Gleis 11 ist aufgrund einer fehlenden Fahrstraße in Richtung Warschauer Straße nicht möglich.

Sind auf der S25 (Nord) Veränderungen geplant, um an den Bahnsteigen Vollzüge verkehren zu lassen?

Mit der geplanten 3. Baustufe Kremmener Bahn ist die Herstellung von 152,5 m langen Bahnsteigen für den möglichen Einsatz von Vollzügen geplant. DB Netz wollte im Frühjahr 2010 mit der konkreten Planung beginnen. Auf Wunsch der Bundesländer Berlin und Brandenburg wird in einem Gutachten nun zunächst die Führung des PrignitzExpress RE 6 nach Berlin untersucht. Nach dieser Entscheidung kann der Startschuss für die Planung für die 3. Baustufe Kremmener Bahn gegeben werden. Zurzeit kann frühestens mit einer Entscheidung zum Prignitz- Express zum Jahreswechsel 2010/11 und mit einer Fertigstellung ab 2016 gerechnet werden.

Warum enthalten die Perlschnüre des Bahn-Regionalverkehrs und der S-Bahn keine Fahrzeiten zwischen den einzelnen Bahnhöfen, jedoch die Perlschnüre der BVG?

Die Perlschnüre der S-Bahn werden mit dem Programm Tabellenplaner erzeugt, das uns vom VBB für die Erstellung der Fahrplantabellen (im VBB-Layout) und für die Erstellung der Perlschnüre zur Verfügung gestellt wird. Darin ist eine derartige Funktion nicht vorgesehen. Mit Herrn Ross vom VBB wurde dieses Thema diskutiert. Laut VBB werde man sich dieses Themas annehmen. Eventuell lassen sich bis zur nächsten Herausgabe des Berlin-Atlas und des VBBFahrplanbuchs (vsl. zum 1. Mai 2011) die Zeiten zumindest per Hand einpflegen.

Die BVG nutzt eigene Software (IVUSuite), die diese Möglichkeit offensichtlich bietet.

Warum kommt der Zug der Linie S3 0.48 Uhr ab Friedrichshagen Richtung Stadt in Ostbahnhof eine Minute nach Abfahrt des »Anschlusszuges« an. Sind hier Verbesserungen möglich?

Dieser Anschluss konnte auf Grund der Fahrgasthinweise inzwischen hergestellt werden.

Aufgrund der Baumaßnahmen auf dem Bahnsteig/Dach in Friedrichshagen ist das Gitter nur ca. 60 cm von der Bahnsteigkante entfernt. Dadurch wird der Einund Ausstieg sowie der Übergang zur anderen Bahnsteigseite erschwert. Werden aktuell oder auch zukünftig Mitarbeiter zur Fahrgastinformation eingesetzt?

Die Errichtung der Rüstung erfolgte unter Abwägung der Prioritäten bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Vorschriften. Es ist die Sichtachse für die Zugabfertigung zu gewährleisten und gleichzeitig der erforderliche Arbeitsraum für die Dacharbeiten

bereitzustellen. Leider ist es nicht zu vermeiden, dass es während der Durchführung von Baumaßnahmen befristet zu Behinderungen für die Fahrgäste kommt.

Lautsprecherdurchsagen sollen bei Betriebsstörungen durch den Fahrdienstleiter (DB Netz) gegeben werden. Da dieses Verfahren bei umfangreichen Störungen aus naheliegenden Gründen unzuverlässig ist, werden wir auch in Friedrichshagen LCDAnzeiger und eine zentral bediente Lautsprecheranlage installieren. Derzeit kommt auf dem Bahnsteig fallweise mobiles Servicepersonal zum Einsatz. Die im S-Bahn- Netz eingesetzten 120 Mitarbeiter werden aber meist an anderen Stellen dringender benötigt.

In Schöneweide keine dynamischen Anzeigen für S47, wann der nächste Zug fährt. Nur Anzeige zur Minute 16, 36, 56.

Die Fahrzielanzeigen im Bahnhof Berlin- Schöneweide können erst später in das Hintergrundsystem eingebunden werden und werden daher zurzeit noch lokal gesteuert. Da auf den Gleisen 4 und 5 planmäßig nur die Linie S47 verkehrt, wurden in letzter Zeit die planmäßigen Abfahrtsminuten als Laufschrift angegeben. Dies sollte die Aufsicht von Routinearbeit entlasten. Auf den Hinweis vom Fahrgastsprechtag hin werden wir diese Verfahrensweise aber kurzfristig wieder zum Standardverfahren mit den herunterzählenden Minuten zur nächsten Abfahrt ändern, um die Kundeninformation einheitlich zu gestalten.

Warum ist in Betriebsbahnhof Rummelsburg der Aufzug/People Mover seit längerem defekt und ab wann wird die Anlage wieder in Betrieb gehen?

Der People Mover ist seit dem 21. September 2010 durchgängig außer Betrieb. Fünf Jugendliche rissen die Kabinentüren während der Fahrt gewaltsam auf und beschädigten sie dabei so stark, dass ein Ersatz notwendig ist. Aufzugstüren sind kein Verschleißteil, liegen daher auch nicht auf Lager und müssen extra angefertigt werden. Die Anlage soll in Abhängigkeit von der Materiallieferung bis zum 20. Oktober wieder in Betrieb gehen.

In der Bahnhofshalle in Jannowitzbrücke ist kein Hinweis zum S-Bahnsteig, nur ein Hinweis zur U-Bahn. Besteht die Möglichkeit einen Hinweis zum S-Bahnsteig anzubringen?

Der Hinweis ist richtig. Ich habe mir die Bahnhofshalle angesehen. Wir werden einen Hinweis in Richtung S-Bahn anbringen.

Wann kann die 2. Bahnsteigkante in Baumschulenweg stadtauswärts Richtung Schöneweide mit Anschlusssicherung S46/S9 (von Ring/Ostkreuz) genutzt werden?

In Abstimmung mit der DB ProjektBau wird mit einer Fertigstellung der 2. Bahnsteigkante in Baumschulenweg bis Ende März 2011 gerechnet.

Wird es nach Abschluss der Bauarbeiten in Baumschulenweg wieder den Parallelhalt von S46 und S9 Richtung Süden geben, so dass die Fahrgäste zwischen beiden Zugläufen ohne Zeitverlust wechseln können?

Nein. Nach Abschluss der Bauarbeiten und Herstellung der 3. Bahnsteigkante in Baumschulenweg sieht der Regelfahrplan 2011 folgende Zugfolge Richtung Süden vor: - S9 an Baumschulenweg zur Minute 05,6 / 25,6 / 45,6
S46 an Baumschulenweg zur Minute 07,9 / 27,9 / 47,9

Damit ist der Anschluss der Linie S9 an die Linie S46 bei den bestellten Regelfahrplantrassen bereits mit 2,5 Minuten hergestellt.

Um einen Parallelhalt der vor Entfall der südlichen Verbindungskurve in Ostkreuz in anderen Lagen verkehrenden Linien S46 und S9 Richtung Süden herzustellen, müsste unterjährig eine Anpassung der Fahrlagen um mindestens 2,5 Minuten erfolgen mit Auswirkungen auf das Taktgefüge auf dem Süd- bzw. Ostring. Eine Veränderung der Lage der S46 ist jedoch aufgrund der betrieblichen Zwangspunkte Richtung Königs Wusterhausen (eingleisige Streckenführung) und der Auswirkungen auf geplante Anschlüsse, die auf diese Stammlage ausgerichtet sind, nicht möglich. Somit müsste die Linie S9 zur Anschlussgewährung zur Linie S46 eine Haltezeit von 5 Minuten erhalten (2,5 Minuten davor und 2,5 Minuten danach), was der Attraktivität dieser Flughafenlinie mit zeitsensiblen Fahrgästen erheblich schaden würde.

Warum wird der Zugzielanzeiger in Oranienburg nicht bedient?

Der alte Fallblattanzeiger in Oranienburg ist nur örtlich bedienbar. Da der Bahnhof nicht mit einer Aufsicht besetzt ist, ist er fest auf das Ziel »Wannsee« eingestellt. Dies werden wir auf diesen Hinweis hin ändern in »In Richtung Wannsee«, da ja nicht alle Züge den kompletten Laufweg fahren. Wir weisen außerdem die Triebfahrzeugführer nochmals an, nach Ankunft eines Zuges und rechtzeitig vor Abfahrt eine Durchsage zu machen, welcher Zug zuerst fährt. Mit Umrüstung der Anzeigen auf die neuen blauen Anzeiger wird es minutengenaue Anzeigen zur nächsten Abfahrt geben. Leider befindet sich der Bahnhof Oranienburg jedoch relativ weit hinten in der Ausstattungsreihenfolge und wird somit voraussichtlich erst im Jahr 2012 die neuen Anzeiger erhalten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000762>.

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