

■ Nahverkehr

S-Bahn-Sprechttag mit Folgen

aus SIGNAL 09-10/1995 (Januar 1996), Seite 33 (Artikel-Nr: 10001017)
IGEB

Image der rot-gelben Zügen besser!

Anlässlich der Schienenverkehrswochen 1995 fand im Hauptbahnhof der alljährliche S-Bahn-Sprechttag statt. Erinnern Sie sich? Von der neu gegründeten S-Bahn Berlin GmbH waren Herr Ruppert und Herr Dr. Kramer gekommen, um sich Anregungen und Fragen ihrer Fahrgäste zu stellen. Pro-Bahn Resortchef, Herr Frädriich, eröffnete die Gesprächsrunde mit einem Ist-Zustandsbericht über unzulängliche Fahrgastinformationen und Betriebsführungen bei betriebsbedingten Sonderverkehren. Herr Ruppert räumte diese Unpäßlichkeiten ein und versprach gezielte Maßnahmen, mit denen seine Gesellschaft alles daran setzen wollte, diese zu beseitigen. Was ist daraus geworden?

Herr Ruppert verwies in seinem Vortrag auf den Umstand, daß eine Reihe von Unpäßlichkeiten für den Fahrgast, beispielsweise die Einrichtung von Pendelverkehren außerhalb des Einflussesbereichs der S-Bahn Berlin lägen, da man nur Mieter der Strecken wäre und sich deshalb den Anordnungen des DB-Geschäftsbereiches Netz zu fügen hätte. Allerdings kündigte er im Bereich der Bahnhöfe Verbesserungen an, da man mit dem DB-Geschäftsbereich Personenbahnhöfe einen sogenannten Geschäfts-Besorgungsvertrag geschlossen hätte, womit die S-Bahn Berlin nunmehr selbst für Sicherheit, Sauberkeit, korrekte Fahrgastinformationen sowie für die Instandhaltung der Anlagen zuständig wäre.

Auf Anfrage aus dem Publikum teilte S-Bahn-Marketing-Chef Dr. Kramer mit, die noch etwas unübersichtlichen Bauinfos würden überarbeitet. Er stellte für "zündende" Ideen, auch aus den Reihen der Fahrgäste, sogar ein Honorar in Aussicht. Außerdem verwies er auf das neue - kostenlose - Fahrplanheft der S-Bahn. Soweit die Äußerungen am 19. Mai 1995. Zwischenzeitlich sind den Bekundungen tatsächlich Taten gefolgt, die schon deshalb bemerkenswert sind, weil die S-Bahn gezwungen ist, diesen Problemen nur mit einer vergleichsweise zu anderen VBB-Partnern weit dünneren Personaldecke nachzugehen bzw. zuleibe zu rücken.

- So "erfand" die S-Bahn Berlin die regelmäßig neu aufgelegten Baustellenkarten, die Fahrgästen auf allen Bahnhöfen Gelegenheit geben, sich vorab schon ein Bild von eventuellen Betriebseinschränkungen zu machen.

Auf der S-Bahnstrecke nach Ahrensfelde wurden die Bahnhöfe renoviert und die Fahrgastinformationen neu installiert.

Am Bahnhof Friedrichstraße wurde für die Zeit des Umbaus ein adäquates Wegeleitsystem installiert. Vor allem aber wurde der vorübergehende Umsteige-Fußweg zwischen Stadtbahn und Nord-Süd-Bahn mit einer Überdachung versehen.

Anlässlich der S-Bahn-Streckeneröffnung nach Tegel und Lichterfelde Ost, aber auch beim Bahnhofsfest in Oranienburg führte die S-Bahn Berlin GmbH einen intensiven direkten Dialog mit ihren Kunden, indem sich dort die Verantwortlichen jeweils mehrere Stunden den Fragen der Fahrgäste stellten.

Durch Verkehrsinfos in Hörfunksendern, Bahnhofsbeste, S-Bahn-Weihnachtsmarkt



S-Bah-Erfolgsmedien: Baustellenkarte und Max - der Maulwurf. (S-Bahn Berlin)

oder durch ein kontinuierliches Angebot von Nostalgiefahrten und Weihnachtszugfahrten in Zusammenarbeit mit dem Verein Historische S-Bahn e.V. wurde systematisch der Stellenwert der S-Bahn gepflegt. Das Prädikat „stadthistorisch besonders wertvoll" verbinden wieder viele mit der guten alten S-Bahn. Man denke allein an die historischen Stadtbahnfahrten anlässlich Christos Reichstags-Verhüllung, die vielleicht auch deshalb so erfolgreich waren, weil die Hinweisplakate in deutscher und englischer Sprache dafür geworben haben. Durch geschickten und konzentrierten, massiven Einsatz von Sicherheitspersonal konnte dem Unwesen, das auf einigen Außenstrecken die persönliche Sicherheit von Fahrgästen fraglich erscheinen ließ, ein Ende bereitet. Die S-Bahn wurde schnell wieder ebenso sicher, wie andere öffentliche Verkehrsmittel. Moderne „Wegelagerei« ist zur Zeit eher ein Problem bei der Benutzung von Autobahnen!

Und wenn es mit dem Vorstoß für die schnelle Wiederinbetriebnahme der S-Bahnstrecke Tegel-Hennigsdorf letztendlich doch nicht geklappt hat (Verschoben auf 1998?), so darf hier anerkennend festgestellt werden, daß die S-Bahn in Berlin-Brandenburg offensichtlich schneller dort fahren wollte, als es Bundes- und Bahnbürokratie erlauben!

Steigende Fahrgastzahlen und damit ein höherer Anteil am VBB-Einnahmekuchen sind der treffliche Lohn solcher Mühen. Weiter so, liebe S-Bahn!

Vielleicht werden die Wandlitzsee-Zielschilder im S-Bahn-Fundus dann doch irgendwann gebraucht!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001017>.

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