

■ Schienenverkehrswochen 2012

Alltagsprobleme und Zukunftspläne

aus SIGNAL 05/2012 (November 2012), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10001128)
Jens Fleischmann

Bericht vom Fahrgastsprechtag U-Bahn 2012

Der »Fahrgastsprechtag U-Bahn« fand am 24. September 2012 erneut in den Räumen des U-Bahn-Museums im U-Bf. Olympia-Stadion statt. Auf Einladung des Berliner Fahrgastverbands IGEB kamen Hans-Christian Kaiser, Bereichsleiter U-Bahn, Winfried Otto, Betriebsleiter U-Bahn, Christoph Boisserée, Betriebschef U-Bahn, und Uwe Kutscher, Abteilung Infrastruktur, zuständig für die Anlagen der U- und Straßenbahn.

Als »Vorprogramm« zum Sprechtag bestand die Möglichkeit, die Baustelle der neuen Werkstatthalle 4 zu besichtigen.

Kundenbewertungen, Sauberkeit und Personal auf den Bahnsteigen

Die Kennzahlen der Kundenbewertungen für Pünktlichkeit und Schnelligkeit blieben nahezu konstant auf gutem Niveau um die Note 2,3 herum. Die Zufriedenheit konnte sogar gesteigert werden. Für die Sauberkeit wird zwar kein dringender Handlungsbedarf gesehen, trotzdem könnte sie besser sein. Um die Sauberkeit einfacher beurteilen zu können, wurde ein Maßsystem für die Bahnhöfe eingeführt und damit die Sauberkeit seit Februar 2011 durch Mitarbeiter kontrolliert und erfasst. Dabei werden auch die Standorte der Mülleimer näher betrachtet, da die Mülleimer oftmals für Fahrgäste nicht auf den ersten Blick zu finden oder gar durch Diebe abhanden gekommen sind. Grundsätzlich sollen sich vier bis sechs Mülleimer auf jedem Bahnsteig befinden.

Am schlechtesten wird mit der Note 3,7 die Anwesenheit von Personal auf den Bahnhöfen angesehen. Auch das Sicherheitsgefühl wird mit 3,0 eher schlecht bewertet, weshalb die BVG mehr Personal auf den Bahnhöfen einsetzen will. Dazu wird derzeit ein Konzept erstellt, in dem auch ermittelt wird, woher das Personal hierzu überhaupt kommen soll. Das allgemeine Sicherheitsgefühl ist trotzdem hoch und wird durch die vorhandene und von den Fahrgästen inzwischen auch weitgehend akzeptierte Videoüberwachung auf den Bahnsteigen und in den Zügen gestärkt. Die Aufzeichnungsdauer wurde inzwischen auf 48 Stunden erhöht, die allgemeine Tendenz geht sogar schon zu 72 Stunden.

Umbau Werkstatt Grunewald

Der Umbau der Werkstatt Grunewald, die bald ihr 100-jähriges Bestehen feiert, schreitet voran und soll Ende 2013/Anfang 2014 abgeschlossen werden. Die neue Halle 4 (künftig Halle F) ist im Rohbau fertig und wird über vier aufgeständerte Gleise verfügen. Diese Bauart ermöglicht ein komfortables Arbeiten unter den Zügen - und das sogar mit Fußbodenheizung. Gleichzeitig kann über eine zweite Ebene zwischen den Gleisen in den Zügen gearbeitet werden. Neben den vier Gleisen entstehen auch ein Reinigungs- und ein Waschgleis. Davor wird bereits mit dem Gleisbau begonnen. Nachdem die Halle 4 voll in Betrieb ist, wird auch die Halle 3 den veränderten



So soll der neue U-Bahn-Kleinprofilzug der Baureihe IK aussehen. Der Auftragnehmer Stadler Pankow GmbH soll bis 2015 zunächst zwei Vorserienfahrzeuge liefern. Nach umfangreichem Test sollen anschließend 24 weitere Fahrzeuge bestellt und ab Dezember 2017 ausgeliefert werden und die Altbaufahrzeuge der Baureihe A3L71 ersetzen. (Zeichnung: Stadler/büro+staubach)



U-Bahnhof Wuhletal mit Großprofilzügen der alten Baureihe F (links) und der neuen Baureihe H. Die aus den 1970er Jahren stammenden 91 Doppeltriebwagen (Baureihen F74, F76 und F79) sollen bis 2019 ertüchtigt werden und dann für weitere 20 Jahre im Fahrgastverkehr sein. (Foto: Marc Heller)



Bahnsteig der U 2 im U-Bahnhof Gleisdreieck. 2013 werden die jahrelangen umfangreichen Sanierungsarbeiten an dieser Station ausgesetzt, aber 2014 soll es weitergehen. (Foto: Marc Heller)

Instandhaltungsprozessen angepasst.

Durch den Umbau werden optimale Verhältnisse geschaffen, um die Züge der Baureihe HK instand halten zu können. Das wäre zwar eigentlich Aufgabe der Hauptwerkstatt Seestraße, diese ist jedoch auf lange Zeit mit der Fahrzeugertüchtigung der Baureihe F sowie den Fristarbeiten wie den Hauptuntersuchungen aller Baureihen ausgelastet.

Fahrzeuge

Das Ertüchtigungsprogramm für die Baureihen F74, F76 und F79 läuft, die erste Einheit - Doppeltriebwagen (DTW) 2516/2517 - ist bereits fertig und seit Juli im Einsatz. In diesem Jahr folgen noch maximal fünf weitere DTW. Bis zum Jahr 2019 sollen alle 91 DTW (also 182 Wagen) der neuen Serien F74E, F76E und F79E für weitere 20 Jahre im Fahrgastverkehr sein.

Bei der Ertüchtigung erhalten die Fahrzeuge außen eine neue Lackierung im Verkehrsgelb der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und innen freundliche Farben. Die Haltestangen leuchten in gut sichtbarem Gelb, die Sitze sind im Nachtliniendekor gehalten und an der Decke sorgen energiesparende Leuchtbänder für helles und angenehmes Licht. Durch den Ausbau einer Sitzbank erhält jeder DTW ein Mehrzweckabteil für Gepäck, Fahrräder und eine Stellfläche für Rollstuhlfahrer. Die grauen Türgriffe werden durch grüne Drucktaster ersetzt, dazu gesellt sich ein Drucktaster für das Schließen der Tür.

Im Fahrerraum werden die Anzeigenelemente und Leuchttaster erneuert und die Leistung der Heizung um 50 Prozent erhöht. Darüber hinaus gibt es einen neuen Schwingsitz und elektrische Fensterheber. Unter der Haube werden die Elektronik erneuert und ganze Bauteilgruppen, wie der Hauptschalter, die Starkstromverkabelung, die 110-V-Bordnetzversorgung und die Stromabnehmerbalken komplett ausgetauscht.

Die Gesamtprojektkosten sind mit 77,5 Millionen Euro kalkuliert, wovon 12,5 Millionen über Sonderfinanzierungsmittel aus umgewandelten S-Bahn-Mitteln des Landes Berlin finanziert werden.

Die Fahrgastinformation in den Zügen soll weiter verbessert werden, wozu der HZug 5035 versuchsweise mit verschiedenen Systemen ausgerüstet wurde (siehe [SIGNAL 1/2012](#)). Als Problem hat sich hierbei der Bordnetzumrichter herausgestellt, der für die zusätzliche Last nicht auslegt ist. Trotzdem werden weitere Versuche gestartet und hierzu in Kürze ein zweiter Zug umgerüstet. Neben den H-Zügen sollen prinzipiell auch die F-Züge ein solches Informationssystem erhalten, wenngleich aus Geldmangel bei den derzeit laufenden F74/F76/F79-Ertüchtigungen ein solches nicht sofort eingebaut wird. Die Generierung von Geldern ist in Arbeit. Dabei wird auch auf Förderfähigkeit geprüft.

Während es für das Großprofil frühestens in 10 Jahren wieder Neufahrzeuge geben könnte, wurde im Juli 2012 der Kauf neuer Kleinprofilfahrzeuge beschlossen und inzwischen das Design vorgestellt. Der Auftrag hierzu wurde an die Stadler Pankow GmbH vergeben, die bis 2015 zunächst zwei Vorserienfahrzeuge der neuen Baureihe IK herstellt. Diese werden ausgiebig getestet. Anschließend werden 24 Fahrzeuge

bestellt, die zwischen Dezember 2017 und November 2018 ausgeliefert werden und die Fahrzeuge der Baureihe A3L71 ersetzen sollen. Darüber hinaus besteht eine Option auf weitere 10 Fahrzeuge.

Als Basis für die neue Baureihe IK dient der HK-Zug. Die neuen ebenfalls vierteiligen Züge sind durch die sogenannte Bombierung circa 10 Zentimeter breiter und ermöglichen dadurch eine komfortablere Anordnung der Sitzflächen und Mehrzweckbereiche. Die Außenfarbe bleibt erfreulicherweise Sonnengelb. Die gesamte Maßnahme zur Neubeschaffung von neuen U-Bahn-Zügen wird vom Land Berlin mit rund 158 Millionen Euro finanziert.

Baumaßnahmen 2013

Bis voraussichtlich zum 31. Oktober 2013 bleibt die U 6 zwischen den Bahnhöfen Französische Straße und Friedrichstraße im Zusammenhang mit dem Neubau des Kreuzungsbahnhofs Unter den Linden (U 5-Verlängerung) weiterhin unterbrochen.

Am Gleisdreieck werden die Arbeiten im Jahr 2013 ausgesetzt. Hier geht es erst 2014 auf der U 2-Ebene weiter. Dann werden nicht nur die noch fehlende Bahnsteighälfte, sondern auch die drei noch vorhandenen alten Brücken südlich des Bahnhofs erneuert.

Auf der U 1 wird es im März 2013 zu einer einwöchigen Vollsperrung um Uhlandstraße herum aufgrund von Weichenarbeiten kommen.

Insgesamt 10 Wochen dauernde Vollsperrungen sind derzeit auf der östlichen U 5 in Hellersdorf vorgesehen. Hier soll am Kabelkanal weitergebaut werden. Gegebenenfalls werden jedoch Pendelverkehre eingerichtet und dann auf die Vollsperrung verzichtet.

Auf jeden Fall ohne Vollsperrung werden die Baumaßnahmen auf der U 3 um den Bahnhof Spichernstraße herum erfolgen können.

Im Jahr 2013 finden darüber hinaus Arbeiten auf den Bahnhöfen Bismarckstraße (U2/U 7), Friedrich-Wilhelm-Platz (U 9), Jakob- Kaiser-Platz, Blaschkoallee, Wutzkyallee und Rudow (alle U 7) statt. Die Maßnahmen am U-Bahnhof Vinetastraße werden abgeschlossen, inklusive der noch teilweise fehlenden Tunnelabdichtung.

Neue Aufzüge sind geplant für die Bahnhöfe Afrikanische Straße (U 6), Boddinstraße (U 8), Haselhorst (U 7), Jakob-Kaiser-Platz (U 7), Kurt-Schumacher-Platz (U 6), Leinestraße (U 8), Lichtenberg (Ausgang Siegfriedstraße, U 5) und Richard-Wagner-Platz (U 7).

Neue Betriebsleiste und neue Bordrechner

Seit kurzem wird auf dem Gelände der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde eine neue Betriebsleiste gebaut, die die bisherige in der Potsdamer Straße ablösen wird. Sie soll 2015 in Betrieb gehen, multifunktionale Leitstellenarbeitsplätze (Leitstelle 2014+ genannt) bieten und über ein neues Zugortungssystem verfügen. In diesem Zusammenhang wird auch das Leit-, Informations- und Sicherungssystem (LISI) erneuert, der ZDK (Zentraler Datenknoten) weiterentwickelt und eine Anbindung an

das ITCS (Intermodal Transport Control System, neudeutsch für RBL) von Straßenbahn und Bus geschaffen. Damit können künftig innerhalb aller drei BVG-Verkehrsbereiche Anschlussdaten übertragen werden. In den Zügen der Baureihen H und HK werden Bordrechner eingebaut und darüber hinaus einige Bahnhöfe mit Breitbandkommunikation ausgerüstet.

Sonstiges

Der kommende internationale Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 führt lediglich zu Änderungen bei den Behängungsgraden und zu Anpassungen bei den Kuppelzeiten. Die Probleme mit Kurzzügen vor allem abends auf der U 8 und am Sonntagmorgen auf der U 2 sind der BVG bekannt und werden dann möglicherweise behoben.

Da aber generell Kurzzugeneinsätze bleiben werden, sollen die Haltepositionen dieser Züge auf den Bahnsteigen nun durch Fußbodenmarkierungen besser erkennbar werden, da sich die auf der U 8 befindenden Markierungen an der Stromschienenverkleidung nicht bewährt haben. Die nördliche U 6 dient dabei derzeit als neuer Testkandidat. Auch sollen weitere Spiegel bzw. Monitore aufgestellt werden, wenn der Haltepunkt vor dem der Vollzüge liegt, damit die Fahrer die Züge bequemer abfertigen können und nicht mehr bis zum Bahnsteigende vorgefahren, wie es oft trotz anderslautender Anordnung geschieht. Nur für Rollstuhlfahrer und bei erkennbar gefährlichen Situationen soll bis zum Bahnsteigende vorgefahren werden.

Bei umfangreichen Baumaßnahmen sollen vor allem auf den Außenästen verstärkt Vollsperrungen und Schienenersatzverkehre zum Einsatz kommen, um die Arbeiten effizienter und deutlich kürzer halten zu können. Der U-Bahn-Bereich sieht wochenlange Pendelverkehre parallel zu gleichzeitig stattfindenden Baumaßnahmen inzwischen eher skeptisch.

Die BVG sieht in Zukunft durchaus Bedarf für eine U-Bahn-Verlängerung zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg International. Die Trasse hierfür wird sowohl in Berlin als auch in der Gemeinde Schönefeld freigehalten. Am Flughafen selbst finden sich allerdings keine Vorleistungen.

Die Verlegung des U-Bahnhofs Warschauer Straße (U 1) näher an die S-Bahn heran würde 20 Millionen Euro kosten und ist derzeit nicht zu finanzieren.

Für den 4-Minuten-Takt auf der nördlichen U 6 mussten 16 zusätzliche Fahrer eingestellt werden. Die Anzahl an Fahrern ist so knapp, dass die U-Bahn kaum noch Mehrleistungen zu Großveranstaltungen wie dem Berlin-Marathon fahren kann.

Die Internationale Gartenbauausstellung wird 2017 in Berlin-Marzahn in den Gärten der Welt ausgerichtet. Die U 5 soll dabei als Hauptverkehrsträger und der Bahnhof Neue Grottkauer Straße als Zuführung dienen. In diesem Zusammenhang könnte der Bahnhof einen neuen Namen erhalten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001128>.

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