

■ Schienenverkehrswochen 2006

## Fahrgast-Sprechtage S-Bahn

aus SIGNAL 05/2006 (Oktober/November 2006), Seite 9-10 (Artikel-Nr: 10002957)  
Jens Fleischmann

Auch 2006 gab es im Fahrgastzentrum Berlin den traditionsreichen Sprechtag für S-Bahn-Fahrgäste im Rahmen der Schienenverkehrs-Wochen. Auf Einladung des Berliner Fahrgastverbandes IGEB standen am 19. September 2006 von der S-Bahn Berlin GmbH Günter Ruppert, Sprecher der Geschäftsführung, Eberhard Lorenz, Fachbereichsleiter Betrieb, und Dr. Wilfried Kramer, Fachbereichsleiter Marketing und Vertrieb, Rede und Antwort. Die Moderation lag bei Christfried Tschepe, dem IGEB-Vorsitzenden. Mit etwa 100 interessierten Besuchern war diese Veranstaltung wieder sehr gut besucht. Den erfreulichen »Knaller des Abends" machte Herr Lorenz gleich zu Beginn öffentlich: Angebotsverbesserungen.

### Angebotsverbesserungen

Ab 9. Oktober 2006 treten auf einigen Linien Verbesserungen im Fahrplan ein, die auf Kritik der Fahrgäste und Verkehrsstrom-Beobachtungen der S-Bahn zurückzuführen sind. Hier werden auch Vorschläge umgesetzt, die die IGEB gemacht hatte (s. [SIGNAL 3/2006](#)).

- Die S3 wird bis 23.30 Uhr zwischen Ostbahnhof und Köpenick auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet (bisher 20-Minuten-Takt ab 20.45 Uhr). Die bessere Anbindung Köpenicks ist ein nettes Bonbon für die Fahrgäste der S 3, die noch viele Jahre mit umfangreichen Bauarbeiten ertragen müssen.

Der morgendliche 5-Minuten-Takt auf der Ringlinie S42 wird bis 9.45 Uhr ausgedehnt, auf den der 10-Minuten-Takt folgt. Hier herrscht großes Fahrgastaufkommen durch Studierende der TU und FU.

Die bisher in Südkreuz endende S47 wird montags bis freitags von 9 bis 13 Uhr bis Bundesplatz verlängert, um die Umsteigebahnhöfe zur S 1, U 4 und U 9 besser anzubinden. Damit entschärft sich auch die ungünstige Wartezeit von 8 Minuten auf den nachfolgenden Ringzug.

Auf der S46 werden im Nachmittagsberufsverkehr künftig eine Stunde früher 8-Wagen-Züge statt wie bisher 4-Wagen-Züge eingesetzt.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßte diese Maßnahmen der S-Bahn Berlin ausdrücklich, besonders vor dem Hintergrund der SPNV-Kürzungen im Nachbarland Brandenburg. Ein neues Fahrplanheft erscheint aufgrund der eher geringen Anzahl an Änderungen jedoch nicht.

### Fahrradmitnahme in den S-Bahnzügen

Die S-Bahn ist sehr erfreut darüber, dass die Kombination S-Bahn und Fahrrad gut angenommen wird, appellierte aber auch an alle Fahrgäste, mehr gegenseitige Rücksicht aufeinander zu nehmen. Sie möchte keine Reglementierung einführen, die den Fahrgästen vorschreiben würde, wo sie in welchen Situationen (mit/ohne Rad/Gepäck) sitzen sollen. Sie wies darüber hinaus explizit darauf hin, dass die Plätze im Mehrzweckabteil nicht nur exklusiv den Fahrgästen mit Rädern zur Verfügung stehen, sondern auch allen anderen.

### Sanierungsmaßnahmen



Weniger Warten auf die S-Bahn nach Köpenick. Ab 9. Oktober fährt die S 3 Ostbahnhof--Erkner abends alle 10 Minuten bis Köpenick, kündigte Betriebsleiter Eberhard Lorenz beim S-Bahn-Sprechtag an. Bemerkenswert ist, dass S-Bahn-Chef Günter Ruppert diesen Abend für die Bekanntmachung dieser und weiterer Angebotsverbesserungen auserwählt hatte. (Foto: Florian Müller)

In den nächsten Jahren stehen nur noch zwei große Sanierungsmaßnahmen an. Dies sind zum einen die Görlitzer Bahn und zum anderen der Bahnhof Ostkreuz und damit auch der Bahnhof Warschauer Straße und der Streckenabschnitt weiter bis zum Ostbahnhof. Hier wird es zu verschiedenen Bauzuständen, Schienenersatzverkehren (vorzugsweise an Wochenenden) und zeitlichen Linienänderungen kommen.

Besondere Belastungen kommen dabei wiederholt auf das »Stiefkind" der S-Bahn - die S 3 - zu, auf deren Strecke darüber hinaus noch weitere Baumaßnahmen in Karlshorst und Köpenick vorgesehen sind. Die S-Bahn plant jedoch die Einschränkungen so gering wie möglich zu halten und den notwendigen 10-Minuten-Takt auch während der Bauarbeiten aufrecht zu halten. Des Weiteren soll die S 3 aus Richtung Erkner kommend stets wenigstens bis Ostkreuz verkehren - abgesehen von notwendigen kurzzeitigen Schienenersatzverkehren. Eine von vielen Fahrgästen gewünschte Durchbindung der S 3 auf die Stadtbahn wird es allerdings bis zum Abschluss der Sanierung des Ostkreuzes nicht geben.

### **Erweiterungs- und Ausbaupläne**

- Der Senat hat die S 21 zwischen Wedding bzw. Westhafen und Hauptbahnhof (mal wieder) verbindlich bestellt. Der Baubeginn soll frühestens 2011, spätestens 2013 stattfinden. Der geplante Bahnhof Perleberger Brücke wird zunächst nicht mitgebaut. Auch wenn die S-Bahn diese Streckenerweiterung grundsätzlich begrüßt, sieht sie einen wirklichen Verkehrswert der S 21 erst mit der Durchbindung zum Potsdamer Platz, deren Bau aber erst langfristig zu erwarten ist.

Die S-Bahn GmbH sieht die Verlängerung ihrer Strecke von Spandau nach Falkensee als notwendig an (s. [SIGNAL 4/2006](#) , Seite 10 und [2/2006](#) , Seite 8) - erst recht, nachdem nun auch ein unabhängiges Gutachten einen Nutzen-Kosten-Faktor von 1,5 ermittelt hat. Daher sieht sie die Länder Berlin und vor allem Brandenburg im Zugzwang, die Verlängerung in die Wege zu leiten. Jedoch ist eine Entscheidung des Landes Brandenburg vor dem Hintergrund der Regionalisierungsmittel- Kürzung nicht absehbar. Das Land Berlin hat sich für die S-Bahn-Strecke ausgesprochen. Die Strecke würde zwischen Spandau und Falkensee eingleisig mit Kreuzungsmöglichkeiten geführt werden und in zwei Etappen erstellt werden. Zunächst erfolgt der Bau bis Hackbuschstraße, einem neu auf Berliner Gebiet vorgesehenen Bahnhof. Bis hierhin ist im Betriebskonzept der S-Bahn ein 10-Minuten-Takt vorgesehen. In einer zweiten Etappe wird Falkensee erreicht.

Seitens der Bahn ist weiterhin der 20-Minuten-Takt nach Strausberg Nord vorgesehen. Hierzu wird in Hegermühle eine Ausweichmöglichkeit benötigt. Doch auch hier steht die Entscheidung des Landes Brandenburg aus.

Der Ausbau der Strecke Schönholz--Tegel für einen 10-Minuten-Takt inklusive Bau des geplanten Bahnhofs Borsigwalde ist ebenso weiterhin geplant. Baubeginn könnte 2008 oder 2009 sein. Eine durchgängige zweigleisige Strecke wird es allerdings wohl nicht geben.

Noch 2006 soll endlich der Spatenstich für den S-Bahnhof Kolonnenstraße erfolgen. Damit könnte nach über 20 Jahren Planung dieser wichtige Bahnhof an der S 1 bis 2008 Wirklichkeit werden.

### **Weiteres**

- Einige Fahrgäste kritisierten, dass ausgerechnet die Flughafenlinie S45 schon zu

Beginn des Rings in Hermannstraße endet und nicht weiterfährt, wie es die Linien S 46 und S 47 machen. Die S-Bahn begründet dies mit dem geringeren Fahrgastaufkommen der S 45. So hat die S 46, nicht weiter verwunderlich, die mit Abstand meisten Fahrgäste der drei Linien, gefolgt von der S 47 und S 45. Die S-Bahn-Verantwortlichen werden die Situation jedoch weiterhin beobachten, vor allem in Hinblick auf den nahenden Baubeginn des Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI), und wenn notwendig die Linienführungen ändern. Die neuen dynamischen Fahrzielanzeiger sind nun doch für die meisten S-Bahnhöfe vorgesehen. Allerdings erfolgt der Aufbau in zwei Etappen. Zunächst werden alle Ringbahnhöfe sowie die Bahnhöfe innerhalb des Rings sowie wichtige Bahnhöfe außerhalb des Rings mit den neuen Anzeigern ausgestattet. In einer zweiten Etappe sollen weitere Bahnhöfe folgen. Dafür steht die Finanzierung jedoch noch aus, so dass noch kein Zeitraum für die Umsetzung genannt werden kann.

Um den Betriebsablauf besser bewerkstelligen zu können, plant die S-Bahn je eine Zugbildungsanlage an der Ringbahn und an der Nord-Süd-S-Bahn. Vorgesehen sind die Standorte Tempelhof-Südkreuz und am Nordbahnhof. Die höhere Priorität hat die Anlage auf dem Südring.

Ein planmäßiges Stärken und Schwächen von Zügen, wie es derzeit auf der S 8 in Blankenburg geschieht, ist auf anderen Linien vorerst nicht vorgesehen. Ausnahmen bilden Schwächungen einzelner Züge zum Ende des Tagesverkehrs, die weiterhin stattfinden.

Ein Einsatz von Kameras in allen Fahrgastzügen ist seitens der S-Bahn zur Vorbeugung gegen Vandalismus und zur Verbesserung des Sicherheitsgefühls der Fahrgäste mittelfristig vorgesehen. Die Technik ist allerdings derzeit noch nicht in der Lage, das sehr umfangreiche Material über 48 Stunden zu speichern, wie es die S-Bahn wünscht. Des Weiteren fehlt es noch an Auswertungskapazitäten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002957>.

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