

■ Schienenverkehrswochen 2013

## S-Bahn-Chef stellt sich den Fahrgastfragen

aus SIGNAL 06/2013 (Dezember 2013/Januar 2014), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10003211)  
Jens Fleischmann

### Fahrgastsprechttag S-Bahn 2013

Der mit 120 Personen am besten besuchte Fahrgastsprechttag der Schienenverkehrs-Wochen war auch 2013 der zur Berliner S-Bahn. Auf Einladung des Berliner Fahrgastverbands IGEB stellte sich am 19. September erneut Peter Buchner, Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH, den Fragen des Publikums. Veranstaltungsort war, wie auch in den letzten Jahren schon, eine Kantine der Deutschen Bahn unweit des Nordbahnhofs. Dieser Bericht gibt den Sachstand von Mitte September wieder.

### Fahrzeuge

Die Fahrzeugthemen der letzten Jahre wie z. B. der Radsatztausch bei der Baureihe 481 sind größtenteils abgearbeitet. Dies zeigt sich auch an der Verfügbarkeit der Fahrzeuge, die kontinuierlich steigt. Allerdings bereitet die Wiederinbetriebnahme der Baureihe 485 mit 80 Viertelzügen weiterhin große Probleme. Noch immer befinden sich sieben Einheiten in der Hauptwerkstatt Schöneweide. Vor allem die stärker als angenommen beschädigten Karosserien und Maßabweichungen führen hier zu Verzögerungen. Inzwischen wird evaluiert, was an diesen Fahrzeugen umgebaut werden muss, damit diese über 2017 hinaus für mindestens sechs Jahre noch im Einsatz bleiben können. Aufgrund der viel zu spät gestarteten Ausschreibung des Teilnetzes Ring und der dadurch bis 2017 fehlenden Neufahrzeuge kann auf diese Fahrzeuge nicht verzichtet werden.

Die neue Besandungsanlage ist nun in der Lage, dem Fahrer den Füllstand anzuzeigen und eine rechtzeitige Befüllung anzumahnen. Ein Innenumbau der Baureihe 481, auch um die Zugluftprobleme im Fahrgastraum zu lösen, ist derzeit nicht prioritär, ebenso wenig die Ertüchtigung der Panorama-S-Bahn. Dafür gibt es aber die Hoffnung, einen historischen S-Bahn-Weihnachtszug 2014 wieder anbieten zu können.

In den Fahrzeugen der Baureihe 481 macht sich nach der Umrüstung der Gleitschutzsysteme unter bestimmten Bedingungen im geringen Geschwindigkeitsbereich ein Ruck bemerkbar, dessen genaue Ursache noch nicht ermittelt werden konnte.

Erneut wurde ein externer Expertenkreis einberufen, der die derzeitigen Schritte der Berliner S-Bahn hin zu einem Normalbetrieb genau analysiert hat und weitere Maßnahmen vorschlagen soll.

[Inzwischen liegt der Bericht vor und kann von der Website der S-Bahn heruntergeladen werden: [www.s-bahn-berlin.de](http://www.s-bahn-berlin.de)

### Fahrgastinformationen

Das seit 2010 laufende Programm der Ausrüstung der Bahnhöfe mit dynamischen



Peter Buchner, Chef der S-Bahn Berlin GmbH (links), und Christfried Tschape, Vorsitzender des Berliner Fahrgastverbands IGEB, beim Fahrgastsprechttag S-Bahn. (Foto: Raul Stoll)



Die Fahrkartenautomaten der S-Bahn sehen denen des Fernverkehrs sehr ähnlich, bieten aber nur VBB-Tarife und keine Fernverkehrsfahrkarten an. Auf den Unterschied will die S-Bahn nun mit Aufklebern hinweisen. (Foto: Marc Heller)

Fahrgastinformationssystemen (DFI, an 134 Bahnhöfen) bzw. dynamischen Schriftanzeigern (DSA, an 34 Bahnhöfen) steht vor dem Abschluss. Es fehlen nur noch Bahnhöfe entlang der östlichen S 5 und der S 3 sowie die derzeit im Umbau befindlichen Bahnhöfe Warschauer Straße und Ostkreuz. Wenn wieder Investitionsmittel vorhanden sind, will die S-Bahn darauf drängen, dass alle Bahnhöfe mit DFI ausgestattet werden, da diese erheblich mehr Informationen anzeigen können als die DSA. Dann sollen auch die Standorte der bisherigen DFI auf den Bahnsteigen geprüft und wenn notwendig verlegt werden. Neben der Vollausrüstung mit DFI sind außerdem Übergangsanzeiger (auch zur U-Bahn) für das nächste Paket angedacht.

Im Gegensatz zur BVG wird die S-Bahn auch weiterhin keine Werbung und allgemeinen Informationen über die DFI verbreiten. Laufzeilen gibt es nur bei Betriebsstörungen entlang der Strecke, in den anderen Teilnetzen oder auch bei der U-Bahn.

Um auch in den Zügen bessere Fahrgastinformationen anbieten zu können, werden bei allen Baureihen die Bordrechner ausgetauscht. Neufahrzeuge und auch neue DFI sollten farbige Anzeiger erhalten, um z. B. die Liniennummer in den aus Netzplänen bekannten Farben anzuzeigen. Dies würde auch den im Sehvermögen eingeschränkten Fahrgästen zu Gute kommen.

Die Homepage der Berliner S-Bahn ist erneuert worden und liefert nun wie die Seite des VBB Echtzeitinformationen, nachdem die Schnittstelle hierfür in Betrieb genommen werden konnte. Es gibt allerdings noch Schwierigkeiten bei Zugtauschen und Gleiswechseln. Bis Ende 2013 sollen diese Probleme behoben werden.

Gerade bei Baumaßnahmen mit Einschränkungen im Betrieb sind zuverlässige Fahrgastinformationen wichtig. Hier hat die S-Bahn Neuerungen wie Perlschnüre, bessere Plakatierung und Beschilderungen, auch beim SEV-Bus, eingeführt.

## **Baumaßnahmen**

Am Bahnhof Schöneweide beginnen die Erneuerungen der Brücken über den Sterndamm, die zu gelegentlichen Einschränkungen im Betrieb führen werden. Diese Arbeiten sollen von Oktober 2013 bis zum Juni 2014 andauern.

Das Betriebswerk Friedrichsfelde befindet sich weiterhin in der Instandsetzung. Die östlichen Gleisanlagen wurden inzwischen neu aufgebaut, die neue Abstellanlage folgt in Kürze, ebenso die Hightech-Waschanlage, die auch zum Auftauen von Zügen im Winter genutzt werden kann. Der Umbau der Halle steht noch an. Das Werk ist derzeit noch nicht ausgelastet, da die S 3-Fahrzeuge derzeit aufgrund des Inselbetriebs im Werk Erkner gewartet werden, welches hierfür erneuert wird. Diese Erneuerung kommt auch den historischen Fahrzeugen zu Gute, die in Erkner abgestellt sind.

In den Jahren 2016 und 2017 soll die Zugbildungsanlage Tempelhof vollständig in Betrieb gehen. Die Bahnhöfe Prenzlauer Allee, Westkreuz und Westend sollen zweite Ausgänge erhalten.

## **Netzausbau**

Der zweigleisige Ausbau des Bahnhofs Wildau ist so gut wie fertig, so dass ab Fahrplanwechsel dort Züge kreuzen können. Ein 10-Minuten-Takt nach Königs Wusterhausen ist zurzeit aber nicht bestellt.

Auch zwischen Strausberg und Hegermühle ist teilweise ein zweites Gleis vorgesehen, um den 20-Minuten-Takt bis nach Strausberg Nord anbieten zu können. Die Planungen hierfür sind abgeschlossen. Aktuell werden die Baugelder eingetrieben. Ein zweites Gleis nach Spindlersfeld und in Lankwitz sowie ein drittes Gleis in Westend sind aktuell kein Thema.

Die sogenannte S 21 ist zwischen Westhafen bzw. Wedding und Hauptbahnhof im Bau. Der ursprünglich geplante Zwischenhalt an der Perleberger Brücke ist weiterhin nicht in Sicht, trotz bereits vorhandenem und noch entstehendem Fahrgastpotenzial. Diesen müsste der Berliner Senat finanzieren. Die (auch betrieblich) sehr sinnvolle Weiterführung der S 21 zum Potsdamer Platz ist derzeit noch nicht abzusehen.

Für Verlängerungen gibt es aktuell keine konkreten Planungen, zumal der Brandenburger Verkehrsminister diese grundsätzlich ablehnt und den Regionalverkehr bevorzugt. Gleichwohl gibt es sinnvolle Projekte wie Spandau--Falkensee, wo aufgrund des in den nächsten Jahren geplanten zunehmenden Fernverkehrs keine Kapazitäten mehr für die notwendige Verdichtung des Regionalverkehr bestehen. Hinzu kommt noch das Nadelöhr Bahnhof Spandau.

### **Aktuelle Performance, Kennzahlen**

Momentan werden 530 Fahrzeuge für den S-Bahn-Betrieb benötigt, die mit einer kleinen Reserve auch zur Verfügung stehen. Diese Reserve bilden die Fahrzeuge, die für die Inbetriebnahme der S-Bahn-Strecke zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg benötigt werden, dessen Inbetriebnahme allerdings derzeit nicht in Sicht ist. In Berlin werden 99,2 Prozent und in Brandenburg 100 Prozent der bestellten Zugleistung gefahren. Die Betriebsleistung ist derzeit höher als vor der Krise, was auch dem Fahren von schon vor der Krise bestellten Leistungen, wie z. B. des 10-Minuten-Takts nach Teltow Stadt, geschuldet ist.

Die Pünktlichkeit laut Verkehrsvertrag (ohne höhere Gewalt, dafür aber mit allen bestellten und nicht gefahrenen Zügen) pendelt zwischen 90 und 95 Prozent - mit seit diesem Jahr steigender Tendenz. Die Vorgabe liegt bei 96 Prozent. Die Pünktlichkeit aus Fahrgastsicht (mit höherer Gewalt, dafür aber nur Fahrplanfahrten betrachtend) liegt bei 95 Prozent.

2012 nutzten 395 Millionen Fahrgäste die Berliner S-Bahn, für 2013 werden drei Prozent mehr erwartet. Allerdings ist dies nur geschätzt, da es nur alle drei Jahre verlässliche Zahlen gibt, die auf Fahrgasterhebungen beruhen. Letztmalig fand eine solche Erhebung 2012 statt. Die Verkehrsleistung betrug 2012 4101 Millionen Personenkilometer, was gegenüber 2011 ein starkes Wachstum ist. Allerdings gab es 2012 diverse Einschränkungen im Regionalverkehr, unter anderem die Sperrung im Grunewald, die die Zahl der S-Bahn-Fahrgäste deutlich anwachsen ließen.

Die Vertriebseinnahmen sind weiterhin leicht steigend (plus 2,6 Prozent zu 2012). Die BVG ist hier momentan erfolgreicher. Die Abonnementzahlen steigen ebenso leicht

und liegen knapp unter 200 000. Erfreulich ist, dass die durch die »Entschuldigungsleistung« in den letzten Jahren gewonnenen Neukunden gehalten werden konnten.

## **Weiteres**

- Die Bewerbungsfrist für die Ausschreibung Teilnetz Ring ist abgeschlossen. Die Deutsche Bahn hat sich mit mehreren Konstellationen beworben und wartet nun auf die Unterlagen vom VBB. Im Jahr 2014 soll das Teilnetz Stadtbahn und 2016 das letzte Teilnetz Nord-Süd ausgeschrieben werden.

An Bahnsteigen darf nicht mehr mit besetzten Zügen gestärkt und geschwächt werden, so dass Fahrzeugtausche notwendig sind und die Fahrgäste zwischen den Zügen umsteigen müssen.

Das Abfertungsverfahren mit Monitoren analog zu Hamburg befindet sich in der Abnahme und soll zum Jahreswechsel starten. Hierfür sind teilweise auch Umbauten an den Bahnhöfen notwendig.

Nach der S 1 Nord soll nun die S 25 Süd mit der neuen Zugsicherungstechnik (ZBS) ausgerüstet werden.

Die Frage, ob künftig die S 1 oder die S 7 dauerhaft nach Potsdam fahren soll, soll eine Fahrgastbefragung klären. Die Untersuchungen hierfür laufen im Winter 2013/2014, wenn im Grunewald nicht gebaut wird, die S 7 aber weiterhin nur bis Wannsee fährt.

Das neue Aufsichtskonzept sieht 120 Stamm- und ebenso viele mobile Aufsichten vor. Die Stammaufsichten sollen vor allem der Zugüberwachung und Kundeninformation dienen.

Nicht nur in Mainz waren in der Vergangenheit Stellwerke nicht besetzt, auch die Berliner S-Bahn war wiederholt betroffen. Um eine vollständige Besetzung der Stellwerke jederzeit gewährleisten zu können, bildet die S-Bahn derzeit bis zu 38 Fahrdienstleiter aus.

DB Sicherheit ist auch weiterhin der Partner für die Streifen im S-Bahn-Netz. Ein Ersatz ist nicht vorgesehen. Für hoheitliche Aufgaben ist die Bundespolizei zuständig. Ein Alkoholverbot in den Fahrzeugen kann nur dann wirksam sein, wenn es verfolgt und durchgesetzt wird, wie es derzeit in Hamburg geschieht. Dafür fehlt in Berlin jedoch die Finanzierung. Daher legt die S-Bahn den Schwerpunkt lieber auf die Verhinderung von Betteln und Zeitungsverkauf in ihren Zügen. Zusammen mit der BVG ist eine Benimm-Kampagne vorgesehen.

Nicht nur an U-Bahnhöfen sondern auch an S-Bahnhöfen wurden in der Vergangenheit zahlreiche Fahrradabstellanlagen gebaut. Weitere sollen folgen. Dabei ist auch im Gespräch, das Dach des neuen Empfangsgebäude am Bahnhof Warschauer Straße als Abstellanlage zu nutzen!

Das Problem mit nicht funktionierenden oder ausgestellten Fahrtreppen kennt auch die S-Bahn zur Genüge. Neben Materialschäden ist vor allem der Missbrauch des Nothalts ein Problem, da erst nach persönlicher Sichtung eines Servicemitarbeiters die Fahrtreppe wieder in Betrieb genommen werden kann. Die Verfügbarkeit der Fahrtreppen ist über die Homepage ersichtlich, über größere Maßnahmen an Fahrtreppen berichtet auch die Kundenzeitschrift Punkt3.

Die Halle Hundekehle ist baufällig und kann zum Abstellen von Zügen nicht genutzt werden.

Trotz VBB-Logo sind die S-Bahn-Fahrkartenautomaten, die nur das VBB-Angebot und touristische Angebote anbieten, immer noch den Fahrkartenautomaten der DB

zum Verwecheln ähnlich, so dass hier ein noch besseres Unterscheidungsmerkmal gefunden werden muss. Die Automaten der S-Bahn verkaufen bewusst keine Fernverkehrskarten, da nur 2 Prozent der Reisenden diese benötigen, diese aber durch den größeren Informationsbedarf die Automaten zu lange blockieren würden. Ob und wie im Jahr 2014 90 Jahre elektrische S-Bahn Berlin gefeiert wird, ist noch nicht geklärt.

*Die Folien des Vortrags gibt es unter [www.igeb.org/svw-vortraege.html](http://www.igeb.org/svw-vortraege.html)*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:  
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003211>.

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