SIGNALARCHIV.DE

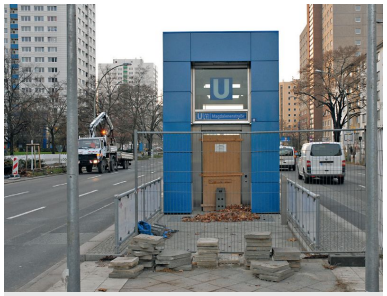
Schienenverkehrswochen 2013

Pünktlich und zuverlässig, aber neue Fahrzeuge erforderlich

aus SIGNAL 06/2013 (Dezember 2013/Januar 2014), Seite 18-19 (Artikel-Nr: 10003216)

Jens Fleischmann

Die U 6 durchfährt seit dem 17. November 2013 den Rohbau-Bahnhof Unter den Linden. Die Bahnsteigplatten fehlen noch, ebenso die Anlagen der neuen U 5 unterhalb dieses U6-Bahnhofes. (Foto: Florian Müller, 29. Oktober 2013)



Schildbürgerstreich. Am U-Bf Magdalenenstraße ist seit Februar 2013 der Aufzug fertig. Aber weil die Verkehrslenkung Berlin die erforderliche Ampel zunächst nicht genehmigte, ist der Aufzug noch immer nicht in Betrieb. (Foto: Marc Heller)

Bericht vom Fahrgastsprechtag U-Bahn

Hochkarätig besetzt war das Podium: Hans-Christian Kaiser, Bereichsleiter U-Bahn, Winfried Otto, Betriebsleiter U-Bahn, Christoph Boisserée, Abteilungsleiter Fahrzeuge U-Bahn, Uwe Kutscher, Abteilung Infrastruktur, zuständig für die Anlagen der U- und Straßenbahn, sowie Alexander Goldstein, Fahrplanbüro U-Bahn waren am 17. September 2013 auf Einladung des Berliner Fahrgastverbands IGEB nach Lichtenberg gekommen, um im Rahmen der 30. Schienenverkehrs-Wochen über die U-Bahn der BVG zu berichten. Moderiert wurde der Fahrgastsprechtag von Jens Wieseke, stellvertretender IGEB-Vorsitzender.

Fahrzeuge

Die Fahrzeugertüchtigung der Baureihe F74 ist abgeschlossen, die der Baureihe F76 gestartet und die der Baureihe F79 in Vorbereitung. Letztere soll spätestens 2015 starten und 2019 abgeschlossen sein. Bei der Ertüchtigung werden unter anderem der Fahrgastraum und die technische Ausrüstung modernisiert. Eine verbesserte und zeitgemäße Fahrgastinformation kann aufgrund des fehlenden Bordcomputers nicht eingebaut werden. Auch stünden keine Gelder hierfür zur Verfügung. Die Arbeiten sind langwierig und aufwändig, da die Schäden an den Fahrzeugen teilweise größer als gedacht sind. Aus diesem Grund und wegen des derzeit bei 25 Jahren liegenden Durchschnittsalters der Fahrzeuge ist inzwischen auch innerhalb der BVG der Bedarf an Neufahrzeugen für das Großprofil unstrittig. Deshalb wird an einem Anforderungskatalog gearbeitet, der noch 2013 dem Aufsichtsrat vorgelegt werden soll. In den 2020er Jahren könnten dann die Fahrzeuge der Baureihe I (Großbuchstabe, nicht römische Ziffer, Planungsname) geliefert werden.

Besser ist die Situation beim Kleinprofi l-Fahrzeugpark. Die Firma Stadler Berlin gewann die Ausschreibung knapp und wird im Jahr 2015 zwei Vorserienfahrzeuge (Vier-Wagen-Züge) der neuen Baureihe Ik liefern. Anschließend finden umfangreiche Tests statt bis schließlich ab 2017 die Serie mit 24 Fahrzeugen ausgeliefert werden könnte. Es besteht eine Option auf weitere 10 Fahrzeuge, die bei Bedarf noch aufgestockt werden könnte. Dies wird allerdings erst nach der Serienauslieferung ein Thema sein. Seit ein paar Monaten steht bereits ein Mock-up der neuen Baureihe in der U-Bahn-Betriebsschule Turmstraße, der aktuell von den Fahrern genutzt wird und bereits erste Erkenntnisse zu potentiellen Verbesserungen aus deren Sicht liefert. Für das in den Fahrzeugen der Baureihe Ik vorgesehene neue Fahrgastinformationssystem sind auch Investitionen im Kleinprofilnetz notwendig.

Seit einigen Jahren sind wieder verstärkt Kurzzüge im Einsatz. Dies ist in den Abendstunden und am Sonntag zum Teil beabsichtigt, wenn das Fahrgastaufkommen geringer ist, um den Energieverbrauch und die Instandhaltungskosten reduzieren zu können. In der Woche tagsüber sind Kurzzüge regulär nicht vorgesehen, sind aber durch Vandalismusschäden nicht immer vermeidbar. Reserven sind nur begrenzt

vorhanden.

Baumaßnahmen

Beim Bau der U 5-Verlängerung vom Alexanderplatz zum Hauptbahnhof wird derzeit die nördliche Tunnelröhre vom Marx-Engels-Forum aus errichtet. Die dabei zum Einsatz kommende auf den Namen »Bärlinde« getaufte Schildvortriebsmaschine hat inzwischen die Spreequerung erfolgreich gemeistert.

Die Modernisierung der Betriebswerkstatt Grunewald schreitet voran, am 16. Oktober 2013 wurde die neue Halle 4 eröffnet. Mit diesem Schritt wurde die Grundvoraussetzung für die Instandhaltung der Baureihe Hk geschaff en, die mangels Kapazitäten in der Hauptwerkstatt Seestraße in Grunewald stattfinden wird.

Am 1. September 2013 war Baubeginn für die neue Betriebsleitstelle der U-Bahn auf dem Gelände der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde, die 2015 abgeschlossen werden soll. In diesem Zusammenhang wird auch das Leit-, Informations- und Sicherungssystem (LISI) erneuert. Den Auftrag hierfür haben die Firmen Thales und Siemens erhalten. Die neue Betriebsleitstelle wird nicht nur modern eingerichtet, sondern auch Groß- und Kleinprofil in einem Raum vereinen. Bisher sind die beiden Bereiche auf zwei Etagen verteilt. Daneben gibt es noch weitere Baumaßnahmen in der Betriebswerkstatt Friedrichsfelde, bei der Weichen ausgetauscht, neue Kabeltrassen verlegt und Messgleise gebaut werden.

Für den Fahrgast relevant sind aktuell die Wiederinbetriebnahme der durchgehenden U 6 zwischen Friedrichstraße und Französische Straße, die inzwischen wie geplant am 17. November 2013 erfolgen konnte.

Seit dem 12. August 2013 bis voraussichtlich Sommer 2014 ist die U 8 zwischen Boddinstraße und Hermannstraße eingestellt. Bei den Sanierungsmaßnahmen im U-Bahnhof Leinestraße wurden erhebliche Schäden an den Decken und Tunneln festgestellt, für deren Beseitigung mehr Baufreiheit (auch an der Oberfläche) und mehr Zeit benötigt wird. Die Hermannstraße lässt aktuell keine Belastung durch Gelenkbusse zu, weshalb kein Ersatzverkehr eingerichtet wurde. Stattdessen wurden die Taktzeiten der Kiezbuslinie 344 verkürzt und die Buslinie M 44 zum S- und U-Bahnhof Neukölln verlängert, an dem die U 7 als Umfahrungsmöglichkeit erreicht werden kann.

Entlang des Südasts der U 7 finden Maßnahmen zur Inbetriebnahme des elektronischen Stellwerks Britz Süd statt, deren Abschluss Anfang Dezember zu einer Woche SEV zwischen Grenzallee und Rudow führen werden.

Im Jahr 2014 wird auf der U 5 die Kabeltrassenerneuerung auf dem oberirdischen Abschnitt fortgesetzt, dabei wird auch der abgängige Bahndamm am U-Bahnhof Elsterwerdaer Platz saniert. Weitere Tunnelabschnitte werden ebenso von außen abgedichtet, u. a. Hardenbergstraße (U 2) und Karl-Marx-Straße (U 7). Eine Grundinstandsetzung erfolgt bei den Bahnhöfen Kurt- Schumacher-Platz (U 6), Afrikanische Straße (U 6), Bismarckstraße (U 2/U 7), Blaschkoallee (U 7), Wutzkyallee (U 7) und Kaiserin-Augusta-Straße (U 6). Neue Ausgänge sollen die Bahnhöfe Jakob-Kaiser-Platz (U 7), Zitadelle (U 7) und Jannowitzbrücke (U 8)

erhalten, Letzterer allerdings zum Vorplatz und nicht zum Schiff sanleger. Es hat sich gezeigt, dass unter dem Fundament der Stadtbahn doch keine Vorleistung existiert, so dass der Bau zu einem komplizierten, mit Risiken verbundenen und mit mindestens vier Millionen Euro teuren Unterfangen geworden wäre.

Das Aufzugsprogramm wird ebenfalls fortgesetzt. Für 2013 stehen noch Schillingstraße (U 5), Lichtenberg (U 5, zur Vorhalle Ausgang Siegfriedstraße) und Boddinstraße (U 8) an. Der Aufzug am U-Bahnhof Magdalenenstraße (U 5) ist seit drei Monaten fertig, jedoch noch nicht in Betrieb. Der Aufzug führt direkt auf den Mittelstreifen der starkbefahrenen Frankfurter Allee, und um diese dann zu beiden Seiten sicher überqueren zu können, muss noch eine Ampel errichtet werden. Die Aufzüge Leinestraße (U 8) und Blaschkoallee (U 7) werden erst 2014 errichtet. Ebenfalls für 2014 vorgesehen sind Jakob-Kaiser-Platz (U 7), Haselhorst (U 7). Zitadelle (U 7) und Siemensdamm (U 7) sind in der Planung bzw. Verhandlung. Der Aufzug Siemensdamm weist allerdings das Problem auf, dass dieser durch einen Bunker auf den Parkplatz eines Einrichtungshauses geführt werden muss. Während mit dem Einrichtungshaus alles geklärt ist, ist der Eigentümer des Bunkers nicht zu ermitteln. Ohne dessen Zustimmung kann allerdings der Aufzug nicht gebaut werden.

Rund um das Gleisdreick soll es 2015 weiter gehen. Dann werden auch die Brücken entlang der U 2 ausgetauscht. Für die Bahnhöfe der oberirdischen U 5 wartet die BVG noch auf Gelder für eine dringend notwendige Sanierung. Höchstens für den Bahnhof Neue Grottkauer Straße könnte es im Zusammenhang mit der im Jahr 2017 anstehenden Internationen Gartenausstellung in den nahe gelegenen Gärten der Welt zu einer Verbesserung kommen.

Kennzahlen, Bewertungen

Die Berliner U-Bahn beförderte 2012 ca. 510 Millionen Fahrgäste. Sie beschäftigt 1.810 Personen, davon 512 Fahrer (davon 224 bei Berlin Transport). Die Pünktlichkeit liegt bei 97,7 Prozent, die Zuverlässigkeit bei 99,7 Prozent. Im Jahr 2012 wurden 21,1 Millionen Nutzzugkilometer und 121,2 Millionen Nutzwagenkilometer zurückgelegt.

Die Bewertungen der Kennleistungen sind weiterhin gut bei Noten zwischen 1,9 und 2,7, dabei wird die Pünktlichkeit trotz deren Zunahme von den Fahrgästen signifikant schlechter bewertet.

Sonstiges

- Im U-Bahn-Netz gibt es inzwischen zehn ständig besetzte Bahnhöfe, auf denen speziell geschulte Mitarbeiter Service am Fahrgast leisten. Sie sind aber auch für weitere bahnhofsbezogene Aufgaben wie das Öffnen und Schließen der Bahnhöfe verantwortlich. Zu diesen Bahnhöfen gehören unter anderem Kurfürstendamm (U 1/U 9), Stadtmitte (U 2/U 6), Gesundbrunnen (U 8) und Neukölln (U 7).
In den Fahrzeugen werden neue Fahrgastzählvorrichtungen eingebaut. Wenn diese aussagekräftige Zahlen geliefert haben, sollen die Takte der U 6 und U 8 geprüft werden. Auf diesen beiden Linien haben die Fahrgastzahlen in den letzten Jahren stark zugenommen.
Es soll eine Fahrgastbefragung stattfinden, bei der die Frage der Beschilderung und des Informationsgehalts bei Baumaßnahmen geklärt werden soll.

Zu Zwecken der Baustelleninformation für die U 5-Verlängerung wurde ein alter U-Bahn-Wagen umgebaut und auf dem Marx-Engels-Forum aufgestellt.
In diesem Jahr wurden vor allem entlang der U 7 in Schöneberg, Kreuzberg und Neukölln neue Bike+Ride-Anlagen errichtet. Dafür wurden ca. 680 000 Euro investiert.
Auf dem Sprechtag wurde eine Benennung der U-Bahn-Ausgänge angeregt, analog zu Tokio und München, um die Orientierung zu erleichtern. Die Ausgänge sind zwar, auch sichtbar, bereits jetzt schon benannt, allerdings sind dies interne Bezeichnungen, mit denen der durchschnittliche Fahrgast nichts anfangen kann.
Toiletten auf den U-Bahnhöfen sind mangels Betreiber derzeit kein Thema. Hier wäre auch eine Zusammenarbeit mit der S-Bahn bzw. DB Station & Service sinnvoll.
Seit längerem gibt es die Planung, die Gleisanlagen rund um den Bahnhof Schloßstraße (U 9) so umzubauen, dass nur noch die obere Ebene angefahren und die untere Ebene geschlossen wird. Dies könnte 2015 geschehen.
Beim Umbau der Kehranlage Alexanderplatz im Zusammenhang mit der Verlängerung der U 5 wird der sogenannte Waisentunnel, der Verbindungstunnel zwischen U 5 und U 8 mit Abzweig zur U 2, Anschluss an beide Gleise Richtung Hauptbahnhof erhalten. Bisher ist er nur an das südliche Kehrgleis angebunden, welches künftig das Ausfahrtgleis der neuen Kehranlage sein wird. Diese wird 100 Meter weiter westlich und eine Ebene tiefer weiterhin vier Gleise aufweisen. Zwei davon würden die Streckengleise einer neuen U-Bahn Richtung Potsdamer Platz werden, die baulich soweit vorbereitet wird, dass die U 5 später nicht unterbrochen werden muss. Allerdings gab es bedingt durch die Funde vom alten Rathaus und eine andere Bauweise der Sohle Umplanungen mit dem Ergebnis, dass nur die U 5 und nicht diese neue U-Bahn-Linie einen Bahnhof am Berliner Rathaus erhält.
Wie bei der S-Bahn sind auch bei der U-Bahn die Rolltreppen ein Problem. Aufgrund von Vandalismus oder schwieriger Ersatzteilbeschaff ung sind diese oft außer Betrieb. Das Problem lässt sich allerdings kaum lösen.
1863, dem Jahr der Inbetriebnahme der weltweit ersten U-Bahn in London, also vor 150 Jahren, wurde in Schweden ein Junge geboren, der als Architekt vom Beginn des U-Bahn-Zeitalters in Berlin im Jahr 1902 bis zu seinem Tod 1931 erheblich zum Erscheinungsbild der Berliner U-Bahn beigetragen hat: Alfred Grenander. Etwa 70 Bahnhöfe tragen seine Handschrift, zunächst im Jugendstil und neoklassizistisch, später im Stil der Moderne. Ihm zu Ehren wurde im Ladengeschoss »seines« Bahnhofs Alexanderplatz eine Säule errichtet, die als unterirdischer Treff punkt analog zu der fast darüber stehenden Weltzeituhr dienen soll.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003216.

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