

■ Schienenverkehrswochen 2014

Ab Fahrplanwechsel mehr Fahrten - und ein Besucherrekord

aus SIGNAL 06/2014 (Dezember 2014), Seite 14-16 (Artikel-Nr: 10003644)
Jens Fleischmann

Bericht vom Fahrgast-Sprechtage S-Bahn 2014

Am 18. September 2014 fand der vom Berliner Fahrgastverband IGEB veranstaltete und traditionell sehr gut besuchte Fahrgast-Sprechtage S-Bahn statt, bei dem sich Peter Buchner, Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH, wie gewohnt den Fragen des Publikums stellte. Dass bei den Schienenverkehrs-Wochen 2014 mit rund 220 Interessierten sogar ein Besucherrekord erzielt wurde, dürfte vor allem am diesjährigen Veranstaltungsort gelegen haben: der S-Bahn-Betriebswerkstatt Friedrichsfelde. Diese war nach einer Stilllegung vom 28. Mai 2006 bis 11. Januar 2010 als Reaktion auf die große S-Bahn-Krise wiederbelebt und seit dem 4. Mai 2012 Stück für Stück modernisiert worden. Vor Beginn des Sprechtags konnte das Publikum die 1903 erstmals eröffnete und damit älteste Berliner S-Bahn-Betriebswerkstatt besichtigen.

In den Räumen der Betriebswerkstatt hat auch der Verein Zukunft Plus e. V. sein Domizil, der in Kooperation mit der Deutschen Bahn mit seinem Programm »Chance Plus« schwer vermittelbaren Jugendlichen die Einstiegsqualifizierung in den Bereichen Gastgewerbe, Sicherheits- und Ordnungsdienst, Gebäudereinigung, gewerblich-technischer Bereich sowie im Bereich der Vegetationspflege anbietet.

Aktuelle Performance, Kennzahlen

Zum Zeitpunkt des Sprechtags wurden 531 Viertelzüge (Vz) in der Hauptverkehrszeit (HVZ) eingesetzt, 15 weitere Vz würden es mit Inbetriebnahme der Verlängerung zum neuen Flughafen Berlin-Brandenburg sein. Geringere Zugstärken werden nur noch auf den Linien S 45 und S 85 gefahren. Des Weiteren sind drei HVZ-Zuggruppen weiterhin nicht im Einsatz, von denen zwei (auf S 1 und S 3) auch aufgrund der derzeitigen Baumaßnahmen nicht fahren könnten. Die dritte Zuggruppe gehört zur S 5. Das bedeutet, dass 99,2 Prozent der bestellten Zugleistung in Berlin gefahren werden. In Brandenburg sind es 100 Prozent. Gelegentlich fallen Züge trotz prinzipiell ausreichender Personalreserven aus, da diese anderweitig - wie z. B. gewerkschaftlich - im Einsatz sind.

Die Zahl der Abonnenten von VBB-Zeitkarten bei der S-Bahn GmbH stieg 2014 auf 199.800. Das ist ein leichter Zuwachs gegenüber 2013, aber damit scheint derzeit eine Sättigung erreicht.

Die Pünktlichkeit lag im August 2014 bei fast 97 Prozent. Dies ist seit Jahren der beste Monat. Im April 2014 war sie ebenfalls gut, ansonsten lag sie immer unter 96 Prozent. Jahrestiefpunkt waren die beiden Monate nach dem Sprechtag, als vor allem Streiks und eine Vielzahl technischer Störungen im Netz die Pünktlichkeitswerte nach unten drückten. Die Kundenzufriedenheit ist erneut gestiegen und hat im Mai 2014 die Note 2,55 erreicht, womit die Pönale-Schwelle von 2,6 unterschritten wurde.



S 7 nach Ahrensfelde. Zwischen Charlottenburg und Ahrensfelde fahren die Züge abends länger im 10-Minuten-Takt, ebenso die S 1 nach Frohnau und die S 2 nach Buch und Lichtenrade. (Foto: Marc Heller)



Mit zwei Sonderfahrten ab S-Bahnhof Lichtenberg wurden die Besucher direkt in die S-Bahn-Betriebswerkstatt Friedrichsfelde gebracht. Über 220 Interessierte nutzen die Möglichkeit, die Werkstatt zu besichtigen und am Fahrgast-Sprechtage teilzunehmen. Die IGEB dankt den vielen S-Bahn-Mitarbeitern, die diesen besonderen Fahrgast-Sprechtage ermöglicht haben. (Foto: Florian Müller)



S 75 nach Westkreuz. Wiederholt hatte der Berliner Fahrgastverband IGEB die Fahrplanlücke auf der Stadtbahn kritisiert. Diese besteht ab dem Fahrplanwechsel im Dezember nur noch sonntags, denn nach der Verdichtung montags bis freitags hat das Land Berlin den 10-Minuten-Takt auf der S 75 zwischen Ostbahnhof und Westkreuz nun auch für den Sonnabend bestellt. (Foto: Marc Heller)

Die Sauberkeit hat sich vor allem in den Fahrzeugen positiv entwickelt, wenngleich der Fahrgast oft einen anderen Eindruck hat - vor allem im Vergleich zur U-Bahn. Ein großes Problem ist nach wie vor der Vandalismus vor allem durch Farbschmierereien an und in den Fahrzeugen. Die S-Bahn investiert jährlich 1 Million Euro zusätzlich in die Beseitigung und hat im April 2014 ein mehrmonatiges Programm zur Schadensbeseitigung gestartet. Auch die Böschungen entlang der Gleise sind oft verschmutzt, weshalb die S-Bahn regelmäßig bei DB Netz Druck ausübt, um eine bessere Pflege der Infrastruktur zu erreichen.

Fahrplan 2015

Mehrbestellungen des Landes Berlin machen es möglich: Zum Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2014 wird auf der S 1 der 10-Minuten-Takt nach Frohnau täglich bis 22.18 Uhr und nach Waidmannslust bis 22.53 Uhr verlängert. Ebenso wird auf der S 2 der 10-Minuten-Takt nach Buch täglich bis 22.22 Uhr und nach Lichtenrade bis 22.43 Uhr verlängert. Auf den Ringbahnlinien S 41 und S 42 wird während der HVZ künftig ein glatter 5-Minuten-Takt gefahren. Der 10-Minuten-Takt nach Ahrensfelde (Linie S 7) wird montags bis freitags bis 23.34 Uhr ausgedehnt. Dafür fährt die S 75 ab 21 Uhr nur noch im 20-Minuten-Takt.

Sonnabends wird die Kapazität auf der Stadtbahn durch die Ausweitung des 10-Minuten-Takts der S 75 auf den Abschnitt Ostbahnhof--Westkreuz und Einsatz von Vollzügen erhöht. Nur noch am Sonntag wird es somit weiterhin die 7-Minuten-Lücke auf der Stadtbahn geben. Peter Buchner hofft, dass auch diese Lücke noch durch eine Mehrbestellung des Landes Berlin geschlossen wird, ebenso wie die im Nordsüd-S-Bahn-Tunnel vorhandene Lücke, wenn die S 25 tagsüber dort nur alle 20 Minuten verkehrt.

Um die Anschlüsse in Wannsee verlässlicher zu gestalten, wird die Übergangszeit zwischen S 1 und S 7 auf 3 Minuten erhöht. Die S 2 verkehrt in beiden Richtungen 2 Minuten früher, womit sie Richtung Norden künftig vor der S 1 durch den Nordsüd-S-Bahn-Tunnel verkehren wird.

Baumaßnahmen 2015

Im Jahr 2015 stehen erneut umfangreiche Baumaßnahmen am Netz an. Die größte wird die Sperrung des Nordsüd-S-Bahn-Tunnels zwischen Gesundbrunnen und Yorckstraße sein, die vom 16. Januar 2015, 22 Uhr bis 4. Mai 2015, 4 Uhr geplant ist. Neben der Grunderneuerung der Gleisanlagen zwischen Gesundbrunnen und Nordbahnhof werden Weichen am Potsdamer Platz und die Gleise zwischen Anhalter Bahnhof und Yorckstraße erneuert. Darüber hinaus werden das neue Zugbeeinflussungssystem (ZBS) eingebaut und in Betrieb genommen und - sofern die Mobilfunkanbieter mitspielen - der neue Mobilfunkstandard LTE eingebaut. Während der Sperrung wird das Liniennetz umfangreich verändert.

Die Linie S 1 verkehrt dann nur noch zwischen Oranienburg bzw. Frohnau und Gesundbrunnen sowie zwischen Yorckstraße (Großgörschenstraße) und Wannsee. Die S 2 und S 25 verkehren von Yorckstraße nach Blankenfelde/Lichtenrade bzw. Teltow Stadt. Die S 45 Flughafen Schönefeld--Südkreuz/Bundesplatz wird über Westend und Pankow nach Birkenwerder verlängert und mit Drei-Viertel-Zügen gefahren. Die S 8

verkehrt von Grünau bzw. Zeuthen ab Bornholmer Straße nach Hennigsdorf statt über Pankow nach Birkenwerder. Die S 85 fährt von Grünau über Ostkreuz nach Buch (statt Waidmannslust) und die S 9 vom Flughafen Schönefeld über Pankow hinaus nach Bernau. Außerdem wird auf den Abschnitten Gesundbrunnen--Friedrichstraße und Friedrichstraße--Yorckstraße Schienenersatzverkehr angeboten. Ersatzverkehr über die Fernbahngleise ist aufgrund der schlechten Inanspruchnahme in der Vergangenheit nicht vorgesehen.

Weitere Bauarbeiten betreffen die Ringbahn, die vom 2. bis 9. April 2015 zwischen Neukölln und Treptower Park (Überführung der Stadtautobahn A100) und vom 17. Juli bis 1. September 2015 zwischen Bundesplatz und Halensee wegen Grund- und Weichenerneuerungen gesperrt sein wird.

Nach vielen Jahren der Vorbereitung wird zwischen 20. Juli und 14. September 2015 im Rahmen einer Vollsperrung zwischen Strausberg und Strausberg Nord neben der Grunderneuerung der Strecke endlich auch das 2. Gleis im künftigen Begegnungsabschnitt zwischen den Bahnhöfen Strausberg und Hegermühle eingebaut, damit die S 5 alle 20 Minuten nach Strausberg Nord verkehren kann. Eine Verdichtung des Nachtverkehrs auf einen 30-Minuten-Takt - so wie es auf allen anderen S-Bahn-Strecken in Brandenburg inzwischen der Standard ist - ist allerdings nicht in Sicht (siehe auch Antworten der S-Bahn Berlin GmbH).

Fahrzeuge

Die Wintervorbereitung läuft. Alle Fahrzeuge der Baureihe (BR) 481 haben Flugschneeabweiser erhalten, die bis zu 30 Prozent des Flugschnees von den Fahrmotoren fernhalten können. Die BR 485 hat verkürzte Trittleisten im Fahrgastraum erhalten. Im kommenden Winter werden Kupplungsabdeckungen erprobt und die in den letzten Jahren erfolgreich durchgeführten Maßnahmen wie die Türeinteisung fortgesetzt. Die Bahnhöfe sind vorbereitet und mobile Enteisungsteams eingeplant. In der S-Bahn-Betriebswerkstatt Wannsee steht ab diesem Winter die Waschanlage nach einer Anpassung auch zur Enteisung der Züge zur Verfügung. Die Heizungen werden automatisch thermostatgesteuert, der Fahrer hat keine Möglichkeit, diese zu regulieren.

Die Zugabfertigung über Monitore (ZATFM) ist in der Rolloutphase. Zunächst werden alle Ringbahnhöfe bis zum Frühjahr 2015 ausgestattet. Bis Ende 2015 folgen weitere Bahnhöfe im restlichen Netz. Im Endzustand sollen 80 der 166 Bahnhöfe mit diesem System ausgestattet sein. Die restlichen Bahnhöfe erhalten ähnlich der U-Bahnhöfe Spiegel für die Abfertigung. Die Stabilität des Systems beträgt derzeit über 95 Prozent.

In allen Zügen wird bis zum Ende dieses Jahres ein Fahrer-Assistenz-System (FASSY) eingebaut, welches zum einen den Mitarbeiter entlasten und zum anderen mindestens 4 Prozent Energie einsparen soll. Für 6 Millionen Euro wird in die Führerstände dafür ein zusätzlicher dritter Monitor eingebaut, der dem Fahrer eine energieeffiziente Fahrweise aufzeigt und Informationen zur Strecke und zum Fahrplan ebenso wie abzuwartende Anschlüsse innerhalb des S-Bahn-Systems anzeigt. Die Monitore ersetzen die persönlichen Fahrerunterlagen auf Papier wie den Buchfahrplan und beschleunigen die betrieblichen Informationsabläufe. Die Software hierzu liefert die DB Systel.

Die Luftverwirbelung in den Fahrzeugen der BR 481, die in bestimmten Bereichen bei geöffneten Fenstern für Zugluft sorgen und schon mehrfach Thema des Fahrgast-Sprechtages waren, könnte auch durch eine Kürzung der Glastrennwände nicht behoben werden, da diese durch die Türsteuerungskästen und nicht durch besagte Trennwände verursacht werden. Die Wiederinbetriebnahme der Panorama-S-Bahn ist nicht in Sicht, da hierfür zahlreiche Umbaumaßnahmen notwendig sind und die Wartung und Instandsetzung der Regelfahrzeuge klar Vorrang hat. Es besteht die Idee, das Fahrzeug an den Verein Historische S-Bahn Berlin zu übergeben, der ein großes Know-How zu den Altfahrzeugen besitzt.

Übergangsverträge

Im Dezember 2017 läuft der Verkehrsvertrag mit der S-Bahn Berlin GmbH aus. Da die Ausschreibung der Verkehrsleistungen bekanntlich vom Berliner Senat jahrelang verschleppt wurde und die Angebotsphase der Ausschreibung des ersten Teilnetzes Ring noch immer läuft und voraussichtlich erst im Februar 2015 beendet ist, hat der Senat 2014 eine Direktvergabe der Leistungen ab Dezember 2017 an die S-Bahn Berlin GmbH bekanntgegeben, die nach EU-Recht erst nächstes Jahr vertraglich vereinbart werden kann und soll. Dazu laufen bereits Verhandlungen. Parallel hat die S-Bahn GmbH bereits eine Fahrzeugausschreibung eingeleitet, um nach einer Zuschlagerteilung zeitnah die Bestellung der Neufahrzeuge auslösen zu können.

Der Übergangsvertrag sieht für das Teilnetz Ring (ca. 9,4 Mio Zugkilometer pro Jahr) den Einsatz von 80 Vz der BR 485 und 70 Vz der BR 480 vor. Um diese Fahrzeuge weiter in Betrieb halten zu können, wird derzeit ein Maßnahmenkatalog mit 50 großen Paketen erstellt. Der Umbau der Fahrzeuge soll in der eigenen Hauptwerkstatt Schöneweide stattfinden. Die Fahrzeuge können allerdings nicht auf ZBS umgerüstet werden, weshalb die alte Stellwerkstechnik im Teilnetz Ring noch mindestens bis 2023 in Betrieb bleiben muss. Die Teilnetze Stadtbahn und Nord Süd-S-Bahn (jeweils ca. 12 Mio Zugkilometer pro Jahr) sollen mit der BR 481 befahren werden, wozu noch geprüft werden muss, wie lange diese Fahrzeuge noch im Einsatz bleiben können.

Fahrgastinformation

Das seit 2010 laufende Programm der Ausrüstung der Bahnhöfe mit dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI, an 134 Bahnhöfen) bzw. dynamischen Schriftanzeigern (DSA, an 34 Bahnhöfen) ist fast abgeschlossen. Es fehlen nur noch die Bahnhöfe Warschauer Straße und Ostkreuz, die derzeit bekanntlich umfassend umgebaut werden. Nach wie vor möchte die S-Bahn alle Bahnhöfe mit DFI ausstatten, DB Station & Service macht das aber von Zuschüssen Dritter abhängig.

Die DFI-Systeme sind zwar prinzipiell sehr flexibel, werden aber bei Störungen häufig auf einen freien Fließtext umgestellt, der keine Auskunft über die Ankunftszeit der nächsten Züge mehr gibt. Das System, welches die Anzeiger steuert, weiß zwar im Prinzip, wo sich die nächsten Züge befinden, kann aber deren Stillstand aufgrund der Störung nicht feststellen und weiß auch nicht, wann diese wieder weiterfahren können.

Die neue IP-basierte Beschallungstechnik ist auf allen Bahnhöfen installiert und auf 166 Bahnsteigen auch bereits in Betrieb.

Die Internetseite wurde neu aufgestellt und die Aufzugsstörungen von S-Bahn und BVG in das VBB-System integriert. Als einziges Verkehrsunternehmen nutzt die Berliner S-Bahn Twitter als Kommunikationskanal für aktuelle Informationen zur Betriebslage und aktuellen Meldungen zum S-Bahn-Verkehr in Berlin und Brandenburg. Im März 2014 wurde die S-Bahn-Info-App veröffentlicht, die bisher 60 000 Mal heruntergeladen wurde. Sie bietet bewusst keinen Fahrscheinverkauf an, da hierzu schon ein ausreichendes Angebot besteht.

Die Kundeninformation bei Baumaßnahmen ist unverändert eine besondere Herausforderung und wird mit großem Aufwand betrieben. So werden temporäre Wegeleitungen mittels Schildern und wenn möglich Fußtapsen ebenso eingesetzt wie spezielle Bauflyer, die auch an betroffene Haushalte verteilt werden sollen. Bei größeren Bauarbeiten werden ein Max-Bahn-Bautreff durchgeführt und Promotionsteams eingesetzt.

Die zahlreichen Fahrgastinformationen haben zu einer geringeren Nachfrage am Kundentelefon geführt. Auch die Beschwerden waren bis 2013 rückläufig. 2014 gab es jedoch wieder eine leichte Steigerung.

Die zweiwöchentlichen Bauinformationsblättchen wurden eingestellt. Dies lag zum einen an der schlechten Nachfrage und zum anderen an der problematischen Verteilung, die für nicht besetzte Bahnhöfe personalintensiv ist. Wenngleich die Punkt 3 nicht einstellungsgefährdet ist, hat auch sie dasselbe Verteilungsproblem, weshalb sie nur auf besetzten Bahnhöfen und in den Kunden- und Vertriebszentren zu finden ist. Des Weiteren besteht auf nicht besetzten Bahnsteigen die Sorge, dass die Zeitungen durch Wind und Mensch über den Bahnsteig und die Gleise verteilt werden. Trotzdem soll ein Versuch zur Verteilung an Bahnhöfen ohne Aufsicht gestartet werden.

Sonstiges

- In diesem Jahr feierte die Berliner S-Bahn 90 Jahre elektrische S-Bahn. Anlässlich des Jubiläums wurden die ersten Züge auf die Namen »Berlin« und »Brandenburg« getauft. Nach und nach werden weitere Züge nach Berliner Bezirken und Brandenburger Gemeinden entlang der S-Bahn-Strecken getauft.

Aufgrund der hohen Störanfälligkeit hat das Teilnetz Ring einen eigenen Disponenten für die Zugsortierung.

Es sind weitere Abstellanlagen für Fahrräder an Bahnhöfen geplant, jedoch gestaltet sich die Flächenfindung immer schwieriger.

Für die S 21-Neubaustrecke (zweiter Nord Süd-Tunnel) ist zunächst eine Interimslösung für den Tunnelbahnhof am Hauptbahnhof vorgesehen, um die Teilstrecke Gesundbrunnen--Hauptbahnhof 2019 wenigstens mit einem Pendelverkehr in Betrieb nehmen zu können. Es hat sich herausgestellt, dass der eigentliche Bahnsteig während des laufenden Betriebs auf der Stadtbahnstrecke schwierig zu bauen ist. Der Berliner Fahrgastverband IGEB lehnt diese Zwischenlösung wegen ihrer hohen Kosten bei geringem Nutzen ab (siehe [SIGNAL 2/2014](#)).

Aus betrieblicher und netzwirkender Sicht ist der Bau des zweiten Abschnitts der S 21 zwischen Hauptbahnhof und Potsdamer Platz zwingend notwendig. Die Finanzierung hierfür steht jedoch noch aus.

Die S-Bahn ist für die auf den S-Bahnsteigen aufgestellten Fahrkartenautomaten

hinsichtlich Bestellung, Aufstellung und Wartung selbst verantwortlich.

Ein 15-Minuten-Grundtakt statt des vorhandenen 20-Minuten-Grundtakts ist nicht mit der vorhandenen Infrastruktur, vor allem hinsichtlich der eingleisigen Streckenabschnitte, vereinbar und kann daher nicht umgesetzt werden. Dieser hätte auch die Gefahr mit sich gebracht, dass auf schwächeren Ästen, auf denen heute tagsüber alle 10 Minuten gefahren wird, nur noch alle 15 Minuten ein Zug verkehrt.

Die Präsentation zum Fahrgast-Sprechtage und die Antworten der offen gebliebenen Fragen stehen im Internet unter www.igeb.org/svw-vortraege.html bereit.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003644>.

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