

■ Schienenverkehrswochen 2015

Fahrzeugmangel und Fahrgastzuwachs

aus SIGNAL 05/2015 (November 2015), Seite 4-6 (Artikel-Nr: 10003884)
Jens Fleischmann

Sprechtage für S-Bahn-Fahrgäste erstmals in Schöneweide

Am 23. September 2015 fand auf Einladung des Berliner Fahrgastverbands IGEB der diesjährige Fahrgast-Sprechtage S-Bahn statt, bei dem sich wieder Peter Buchner, Sprecher der Geschäftsführung der S-Bahn Berlin GmbH, den Fragen und der Kritik der Fahrgäste stellte. Als Veranstaltungsort diente die S-Bahn-Hauptwerkstatt in Schöneweide, durch die vor Veranstaltungsbeginn Führungen stattfanden. Wie schon im Vorjahr bot die Berliner S-Bahn damit einen hervorragenden Einstieg an. Die IGEB dankte den vielen S-Bahn-Mitarbeitern, die das ermöglichten.

Aktuelle Performance, Kennzahlen

Die Streiks der Eisenbahngewerkschaft GDL wirkten sich wie erwartet negativ auf die **Pünktlichkeitswerte** der Berliner S-Bahn aus. So sanken die Werte in den Streikmonaten Oktober und November 2014 sowie Mai 2015 deutlich auf bis zu 78,56 Prozent, bezogen auf die Pünktlichkeitsdefinition im Verkehrsvertrag (über 3 Minuten, inklusive Zugausfälle). Die vertraglich vereinbarte Quote von 96 Prozent pünktlichen Zugfahrten konnte nur in den Monaten August 2014 und Februar 2015 überschritten werden, im Januar 2015 verfehlte die S-Bahn die Quote knapp mit 95,58 Prozent. Ansonsten lagen die Werte größtenteils zwar deutlich über 90 Prozent, jedoch mit abfallender Tendenz zum Sommer 2015. Die Berliner S-Bahn leidet vor allem unter »Eingriffen Dritter in den Fahrbetrieb«, unter Infrastrukturstörungen (Signale, Weichen) und den anhaltenden Fahrzeugproblemen, nun vor allem bei der Baureihe (BR) 480.

Trotz aller Probleme steigt die **Zahl der Fahrgäste** weiterhin kontinuierlich an. Im Jahr 2014 nutzten 414 Millionen Fahrgäste (im Sinn von Unternehmensbeförderungsfällen) die Züge der Berliner S-Bahn. Dies ist ein Plus von rund 3 Prozent gegenüber dem Vorjahr und 6,6 Prozent gegenüber 2008, dem letzten Jahr vor der großen Krise. Die Verkehrsleistung betrug 4260 Millionen Personenkilometer. Dies ist ein Plus von 3 Prozent gegenüber 2014 und sogar 9,6 Prozent gegenüber 2008. Die Berliner S-Bahn profitiert damit ebenso wie die BVG von den in Berlin seit Jahren steigenden Fahrgastzahlen.

Auch die Zahl der Abonnenten bei der S-Bahn ist weiterhin steigend. Im Juli 2015 lag sie bei 206 100, im Jahr 2007 noch knapp unter 125 000.

Die **Kundenzufriedenheit** liegt inzwischen stabil im positiven Bereich. Im November 2014 wurde mit 2,46 fast der bisherige Bestwert aus dem Mai 2007 erreicht. Im Mai 2015 ging es leicht auf 2,53 zurück. Die Pönale-Grenze, die bei 2,6 liegt, wurde vor allem in den ersten Jahren der Krise (2009 bis 2013) teils deutlich unterschritten.

Fahrplan 2016

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2015 haben die Länder Berlin und



(Foto: Florian Müller)



S 5 nach Strausberg Nord. Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 fahren die Züge tagsüber alle 20 statt bisher alle 40 Minuten bis Strausberg Nord. (Foto: Marc Heller)



Sorgenkind Ringbahn. Um auf dem S-Bahn-Ring stabiler fahren zu können, benötigt die S-Bahn eine bessere Infrastruktur. Seit Jahren fordert der Berliner Fahrgastverband IGEB u. a. ein drittes Gleis z.B. im S-Bahnhof Westend und geringere Signalabstände auf dem Südring. (Foto: IGEB)



Neben den Streiks haben zu häufige Signal- und Weichenstörungen die Pünktlichkeit der S-Bahn beeinträchtigt. So wurde in den meisten Monaten der Wert von 96 Prozent pünktlichen Zügen nicht erreicht. (Foto: IGEB)

Brandenburg folgende Angebotsverbesserungen bestellt: - Auf den **Ringbahnlinien S 41 und S 42** wird die Früh-Hauptverkehrszeit (HVZ) bis ca. 10.30 Uhr und auf der S 41 auch die Spät-HVZ bis ca. 20.30 Uhr ausgeweitet.

- Mit der Inbetriebnahme des zweigleisigen Begegnungsabschnitts zwischen den S-Bahnhöfen **Strausberg** und Hegermühle kann auf der Linie S 5 der bisher nur bis Strausberg führende 20-Minuten-Takt nach Strausberg Nord ausgeweitet werden. Dies geschieht zu folgenden Zeiten: Montag bis Freitag ca. 5.15 Uhr bis 20.30 Uhr, Sonnabend ca. 9.15 Uhr bis 19.15 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen ca. 11.15 Uhr bis 19.15 Uhr.

Die Linie S 75 wird auch an Sonn- und Feiertagen von ca. 11 bis 20 Uhr über die Stadtbahn im 10-Minuten-Takt bis Westkreuz verkehren. Dabei ist der Einsatz von Vollzügen (4/4-Zügen) vorgesehen.

Während damit - einer langjährigen IGEB-Forderung entsprechend - die sonntägliche Lücke auf der Stadtbahn geschlossen wird, bleibt die in der Nebenverkehrszeit (NVZ) vorhandene **Lücke im Nord-süd-S-Bahn-Tunnel** bestehen. Die wünschenswerte Ausweitung der Tageszuggruppe der S 25 ganztägig über Potsdamer Platz hinaus bis Gesundbrunnen wurde nicht bestellt.

Baumaßnahmen

Die Vollsperrung im **Nord-süd-S-Bahn-Tunnel** im Zeitraum 16. Januar bis 4. Mai 2015 konnte pünktlich und erfolgreich abgeschlossen werden. Unter anderem wurden das neue Zugbeeinflussungssystem (ZBS) eingebaut, Weichen, Gleise und Stromschiene erneuert, Kabelarbeiten durchgeführt sowie die Tunnelbeleuchtung ausgetauscht.

Im Jahr 2016 werden die S-Bahn-Gleise auf der Stadtbahn für den Einbau des ZBS voraussichtlich im Zeitraum Mitte September bis Ende Oktober gesperrt.

Möglicherweise kann diese Maßnahme noch in die Sommerferien vorgezogen werden. Dies ist allerdings auch von der Verfügbarkeit von Facharbeitern von Siemens abhängig, die das ZBS-Aufbauprogramm begleiten.

Die ebenfalls geplante Sanierung der Fugen-Übergangs-Konstruktionen an den Brücken am Hauptbahnhof wurde auf einen noch unbestimmten Zeitpunkt verlegt und wird daher 2016 nicht stattfinden.

Auf dem westlichen und nördlichen Ring stehen im Frühjahr und Sommer 2016 Vollsperrungen an. Weitere Vollsperrungen gibt es zwischen Griebnitzsee und Potsdam Hbf (zweimal 5 bis 6 Wochen für Gleis- und Weichenwechsel, Sanierung Bahnhof Babelsberg) sowie im Oktober 2016 Richtung Bernau (Aufbau eines neuen elektronischen Stellwerks und Einbau ZBS).

Die Sanierungsmaßnahmen und Neubauten im **Werk Friedrichsfelde** in Summe von 22,4 Millionen Euro schreiten voran. Die Sanierung der Außengleise ist abgeschlossen (7,9 Mio. Euro), die Hallensanierung ist in Ausführung (8,8 Mio. Euro) und der Neubau der Außenreinigungsanlage steht kurz vor dem Ausführungsbeginn (5,7 Mio.

Euro). Im Zusammenhang mit dem Werksumbau wird auch die Abstellanlage erneuert.

Schrittweise werden alle Werke auf Beleuchtungssysteme mit LED-Technologie umgestellt. Friedrichsfelde und Erkner sind bereits umgerüstet, Schöneweide befindet sich derzeit in der Umrüstung. Die Kosten betragen ca. 80 000 Euro pro Werk. Der Jahresenergieverbrauch soll mit dieser Maßnahme von 150 000 kWh auf 55 000 kWh sinken.

Die Zugbildungsanlage Tempelhof soll bis 2017 fertiggestellt sein. Bis dahin wird Stück für Stück daran weiter gearbeitet.

Im Zusammenhang mit dem Fernbahnausbau der Strecke Berlin--Frankfurt/Oder sollen in den nächsten zwei Jahren auch weitere Brücken der S 3 saniert werden.

Fahrzeuge

Die Berliner S-Bahn bleibt weiterhin vor bösen Überraschungen bei ihren Fahrzeugen nicht verschont. Im Frühjahr 2015 wurden Risse an den Drehgestellrahmen bei der **BR 480** festgestellt, die zu einer teilweisen Abstellung der Fahrzeuge dieser Baureihe zwang. Aktuell sind noch 44 von 70 Viertelzügen (Vz) abgestellt, was knapp 7 Prozent der Flotte der S-Bahn Berlin entspricht. Für 5 Vz liegen noch keine finalen Befunde vor. 19 Vz sind mit sanierten Drehgestellrahmen wieder im Betrieb. Die Sanierung findet neben der Hauptwerkstatt Schöneweide auch im Bombardier-Werk Siegen statt. Pro Woche soll ein Viertelzug wieder in den Einsatz gelangen, und bis Jahresende sollen mehr als die Hälfte der Fahrzeuge wieder im Einsatz sein. Im Linieneinsatz können die fehlenden 480er teilweise durch die Baureihe 485 kompensiert werden, die allerdings auch Instandhaltungintensiv ist.

Durch die **Fahrzeugknappheit** kommt es derzeit immer wieder zu einzelnen Zugausfällen. Besonders betroffen davon sind die Fahrgäste auf den Linien S 45 und S 85.

Im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg wird die S-Bahn Berlin die Einsatzdauer von 150 Viertelzügen der Altbaureihen 480 (70 Vz) und 485 (80 Vz) verlängern. Die **Fahrzeugertüchtigungsmaßnahmen** sollen noch dieses Jahr starten und bis 2019 größtenteils abgeschlossen werden. Dabei sollen die heute durchschnittlich 25 Jahre alten Fahrzeuge über das ursprünglich für 2017 geplante Einsatzende hinaus so ertüchtigt werden, dass sie auf dem heutigen Niveau betrieblich stabil bis 2023 eingesetzt werden können. Die Maßnahmen betreffen unter anderem den Einbau von GSM-R (digitaler Mobilfunk, abgestimmt auf die Bedürfnisse von Eisenbahnen) in allen Baureihen (auch BR 481/482), die Aufarbeitung der Antriebsstränge und Radsatzgetriebe (BR 480), die Stabilisierung der Unterflurgeräte und Bremswiderstandscontainer sowie den Umbau der E-Kupplung (BR 485). Insgesamt gibt es über 50 Einzelmaßnahmen. Die Baureihen 480 und 485 erhalten auch neue akustische Fahrgastinformationssysteme in den Fahrzeugen, da die aktuellen Systeme noch »spätes Mittelalter« seien, so Peter Buchner.

Eine Umrüstung der Baureihe 481/482 ist ebenfalls vorgesehen, genießt aber momentan keine Priorität.

Zum 13. April 2015 startete das **Fahrer-Assistenz-System**, »FASSI« genannt. Es unterstützt den Lokführer unter anderem bei der Verbesserung der Anschlussgewährung und der Pünktlichkeit, erleichtert das energieeffiziente Fahren, entlastet die Mitarbeiter (Lokführer, Transportleitung, Logistik), vereinfacht die Kommunikation mit der Transportleitung, reduziert Fehler, beschleunigt betriebliche Informationen und Abläufe und ersetzt den gültigen Fahrplan des Zuges als persönliche, selbst zu aktualisierende Unterlage. Dieser besteht aus dem Buchfahrplan (bisher 3 Hefte, ca. 455 Blatt), örtlichen Richtlinien, einer Langsamfahrstellenübersicht (ca. 12 Blatt) und gegebenenfalls geltenden Fahrplananordnungen. Momentan wird die Software optimiert. Die Gesamtinvestition beträgt ca. 7 Millionen Euro. Das S-Bahn-eigene System soll bis zu sieben Prozent Fahrstrom pro Jahr einsparen.

In Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt ist der Einsatz der Fahrsperrung bei der S-Bahn ausnahmsweise noch bis Ende 2025 erlaubt. Bis dahin müssen demnach nicht nur alle Strecken auf ZBS umgestellt sein, sondern auch neue Fahrzeuge als Ersatz für die Baureihen 480 und 485 vorhanden und im Betrieb sein. Diese Baureihen können bekanntlich nicht für ZBS umgerüstet werden.

Die S-Bahn Berlin geht davon aus, dass noch in diesem Jahr der Zuschlag für das **ausgeschriebene Teilnetz »Ring«** erteilt wird. Sollte die S-Bahn Berlin GmbH diesen erhalten (sie ist einziger Bieter), könnte sie umgehend eine Bestellung von Neufahrzeugen ausführen. Das Teilnetz Ring benötigt die Neufahrzeuge bis Ende 2023, damit hier die Umstellung auf ZBS noch rechtzeitig erfolgen kann.

Kundeninformation

Dem Trend zur Nutzung mobiler Endgeräte folgend, hat die Berliner S-Bahn ihr Angebot entsprechend ausgebaut. Seit April 2014 steht für die Betriebssysteme Android und iOS eine **S-Bahn-Info-App** zur Verfügung, die vor allem für Bau- und Störungsinformationen genutzt wird. Sie wurde bisher 160 000 Mal heruntergeladen. Die durchschnittliche Bewertung liegt bei 4,2 von 5 Punkten.

Im Februar 2015 startete die neue **mobile Webseite**, die ihren Fokus auf Themen legt, die unterwegs wichtig sind. Sie ist touchorientiert und auf eine hohe Performance ausgelegt. Die S-Bahn Berlin geht damit einen anderen Weg als die BVG, die für ihre neue Webseite die »One Web«-Strategie gewählt hat und sie daher responsiv gestaltet hat. Die Besuche der Onlineangebote der S-Bahn haben sich im Zeitraum von Juli 2013 bis Juli 2015 von 650 000 auf 1,2 Mio nahezu verdoppelt. Vor allem zu Streikzeiten wurden die Angebote überdurchschnittlich oft genutzt. Die S-Bahn Berlin betreut und entwickelt ihre Onlineangebote übrigens selbst.

In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) wird an einer Echtzeit-Reisekette gearbeitet, um die Verbindungsauskünfte zu verbessern. Diese soll auch Anforderungen wie funktionierende Aufzüge beinhalten.

Aktuelle Störungsmeldungen und Zugausfälle meldet die S-Bahn Berlin auch über ihren **Twitter-Kanal**, den sie im Juni 2012 mit 8000 Followern von einer Privatperson übernommen hat. Inzwischen verfolgen über 62 000 Personen den Kanal, der damit einer der stärksten Kanäle im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs in

Deutschland ist. Zum Vergleich, der Kanal der Deutschen Bahn wird von 50 000 Personen verfolgt. Für die hohe Zahl ist vor allem der Anstieg seit Beginn des Jahres verantwortlich, der aktuell bei 74 Prozent liegt.

Die Fahrgastinformation bei Baumaßnahmen erfolgt vor allem situationsbezogen. Je nach Umfang und Auswirkung der Maßnahme werden **Baulyer** gedruckt und verteilt, Umfahrgrafiken erstellt, temporäre Wegeleitungen mit Schildern aufgestellt, Busfront- und Busseitenscheibenschilder eingesetzt und Fußtapsen von den Bahnsteigen zum Schienenersatzverkehr geklebt. Für länger andauernde Maßnahmen, wie die Sperrung des Nordsüd-S-Bahn-Tunnels Anfang 2015, wird auch das Liniennetz in den Zügen ausgetauscht.

Während bei Baumaßnahmen die Kundeninformation vorbildlich ist, versagt diese regelmäßig bei kurzfristig auftretenden Störungen. Dabei gibt es teilweise auch widersprüchliche Angaben seitens der dynamischen Fahrzielanzeiger, der Aufsichten und der App. Um die Arbeit der Stammaufsichten, deren Hauptaufgabe die Information von Fahrgästen ist, zu verbessern, werden sie von zwei Praxistrainern unterstützt.

Trotz der neu eingeführten Schutzgebühr von 1 Euro, die der historischen S-Bahn zugutekommt, hat sich das S-Bahn-Fahrplanheft mit einer Auflage von 5000 Stück so gut verkauft, dass zum Fahrplan 2016 ein neues Heft gedruckt und verkauft wird.

In diesem Jahr wurde der **Kundenbeirat** neu berufen. Dieser engagiert sich aktiv für die Anliegen der Fahrgäste und bringt viele Anregungen ein, die die S-Bahn Berlin auf eine mögliche Umsetzung prüft. Hierfür erhält er auch Einblick in die Arbeitswelt der S-Bahn, beispielsweise durch Führungen.

Sonstiges

- S-Bahn-Chef Peter Buchner würde es begrüßen, wenn die S-Bahn-Pönanen in Projekte fließen würden, die den S-Bahn-Kunden zugutekämen, beispielsweise für weitere Zugzielanzeiger und Umsteigeanzeiger.

Seit einiger Zeit verkehren wieder **Vollwerbezüge** bei der Berliner S-Bahn. Die Nachfrage hierfür ist allerdings noch gering, weshalb die S-Bahn verstärkt ihre Werbeflächen mit auffälligen Camouflagemustern bewirbt. Im Gegensatz zu den Fahrzeugen der BVG bleiben die Scheiben erfreulicherweise grundsätzlich frei von Werbung.

In letzter Zeit mussten einige **Haltepunkte für Kurzzüge** auf den S-Bahnhöfen verlegt werden, um die Gefahr einer zu schnellen Beschleunigung auf ein weiter hinten stehendes und Halt zeigendes Signal zu verringern. Mit dem Einbau von ZBS können die Punkte wieder an fahrgastfreundliche Stellen verlegt werden.

Aus Sicherheitsgründen dürfen aus dem S-Bahn-Infomobil heraus keine Fahrscheine mehr verkauft werden. Diese vor allem zu Messen gut genutzte Möglichkeit führt nun zu längeren Schlangen an den Fahrscheinautomaten, vor allem am S-Bahnhof Messe Süd. Abhilfe würde hier die Einführung eines Kombitickets schaffen, wie es bei anderen Veranstaltungen schon selbstverständlich ist. Die Messe Berlin möchte dies allerdings bisher nicht. Auch auf dem S-Bahnhof Messe Nord/ICC hat sich die Nutzung der Fahrscheinautomaten und des Bahnhofs allgemein erhöht. Hier liegt die Ursache aber vor allem im stark zugenommenen Reisebusverkehr. Der zentrale

Omnibusbahnhof (ZOB) liegt bekanntlich in direkter Nähe.

Das Links-Fahren in Griebnitzsee und Babelsberg ist eine Maßnahme zur Erhöhung der Pünktlichkeit. Die verspätungsanfälligen Züge Richtung Potsdam können so bis zu 40 Sekunden aufholen. Für das Jahr 2019 ist der Bau eines **zweiten Gleises zwischen Potsdam Hbf.** und Babelsberg vorgesehen, mit dem die Fahrzeit nach Potsdam um 3 Minuten verkürzt werden könnte. Eine Pünktlichkeitssteigerung ist damit aber nicht zu erwarten. Eine durchgehende Zweigleisigkeit zwischen Wannsee und Potsdam ist sehr problematisch, vor allem im Abschnitt Wannsee--Griebnitzsee. Östlich des Betriebswerks Wannsee, wo das zweite Gleis früher einmal lag, ist seit der Elektrifizierung der Fernbahn kein Platz mehr, und die Nutzung des neben dem Streckengleis liegenden Betriebs- und Testgleises würde zu großen Einschränkungen im Bw führen. Für den Abschnitt Griebnitzsee--Babelsberg wäre das zweite Gleis nicht einmal zwingend notwendig.

Auch zwischen Tegel und Schönholz wäre ein zweites Gleis wichtig. Hier gibt es allerdings noch keinen Zeithorizont, zumal dieses Projekt auch im Zusammenhang mit der **zweiten Nord-Süd-Strecke** (S 21 genannt) steht, für die nun die dritte Nutzen-Kosten-Untersuchung ansteht. Erfreulicherweise wird der geplante wichtige S-Bahnhof Perleberger Brücke erstmals in die Betrachtung einbezogen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003884>.

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