

■ Schienenverkehrswochen 2015

Antworten auf offen gebliebene Fragen beim Sprechtag für S-Bahn-Fahrgäste

aus SIGNAL 05/2015 (November 2015), Seite 7 (Artikel-Nr: 10003885)
Annekatriin Westphal, S-Bahn Berlin GmbH, Leiterin Fahrgastmarketing

Wie ist der Sachstand zum Ausbau Tegel?

Hierzu hat uns DB Netz wie folgt informiert:

Die DB Netz AG befindet sich in enger Abstimmung mit dem VBB und den Ländern Berlin und Brandenburg zur Planung. Beim weiteren Ausbau ist eine mögliche Führung des PrignitzExpress zu berücksichtigen und Varianten zu betrachten. Zum Ausbau ist ein erfolgreiches Planfeststellungsverfahren Voraussetzung. Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens steht noch nicht fest, da zuvor die genannten Untersuchungen im Rahmen der Planung durchgeführt werden müssen. Bahnübergang Gorkistraße: Die Anlage ist aus dem Jahr 1999. Der Ersatz ist mit dem Streckenausbau geplant.

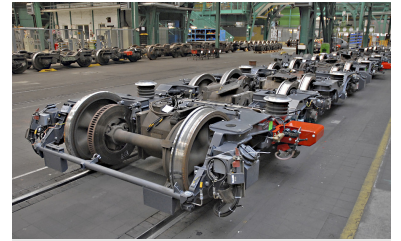
Warum erfolgt Ausweitung Fahrplan S 41/S 42 nicht gleichförmig?

Durch das Land Berlin wurde für den Fahrplan 2016 die Ausweitung des Fahrplans der S 41/42 in der Früh-HVZ um ca. 20 Minuten und der Spät-HVZ um ca. 40 Minuten (jeweils am Ende der HVZ) von Mo-Fr bestellt.

Der Auslauf der HVZ-Zuggruppen der Linien S 41/42 verlief bereits in den vergangenen Fahrplanjahren asymmetrisch. So wurde z.B. der 5-Minuten-Takt der S 41 im aktuellen Jahr 2015 in der HVZ spät bis 19:30 Uhr und der S 42 bis 19 Uhr bestellt. Die Verlängerung um 40 Minuten führt im Ergebnis damit zu einem weiterhin asymmetrischen Auslaufen mit S 41 bis 20:10 Uhr und S 42 bis 19:40 Uhr. Hintergrund dieser Asymmetrie ist die Besonderheit der Ringbahnlinien gegenüber Linien, die wie z. B. die S 1 von A nach B verkehren. Bei den Ringbahnlinien muss ein sehr komplexes Abstell-Regime bei der Fahrplanerstellung berücksichtigt werden. Ebenfalls wirken Umlaufverknüpfungen der Verstärkerzuggruppen der Ringlinien mit den Linien S 47 und S 45 nach der HVZ. Hinzu kommt noch die weiterhin für den Zu- und Auslauf der Ringlinien relevante Infrastruktureinschränkung durch die Baumaßnahme im Bereich Schöneweide.

Die Wende in Buch erfolgt mal am Bahnsteig, mal über das Kehrgleis - warum?

Die Tageszuggruppe kreuzt die Stammzuggruppe jeweils stadteinwärts vor der Einfahrt in den Bahnhof Buch. Um eine Bahnsteigwende möglich zu machen, müsste also entweder der in Buch endende Zug in Röntgental um 2 Minuten zurückgehalten werden oder der in Buch beginnende Zug 2 Minuten früher abfahren. Beides würde sowohl zu einer Fahrzeitverlängerung für die Fahrgäste aus Buch führen, als auch zu einem unschönen 8/12-Minuten-Takt bei der Ankunft oder Abfahrt in Buch Richtung Innenstadt. Daher kann die Bahnsteigwende im Regelbetrieb nicht umgesetzt werden. Bei Verspätungen des endenden Zuges größer 2 Minuten sind die Fahrdienstleiter aber angehalten, den endenden Zug gleich auf das stadteinwärts führende Gleis zu fahren und am Bahnsteig wenden zu lassen.



S-Bahn-Hauptwerkstatt Schöneweide. Viele Sorgen bereiten der S-Bahn die Drehgestelle der Baureihe 480, die aufwändig saniert werden müssen. (Foto: Marc Heller)

Fahrgast-Sprechtag Archiv
 Die Präsentationen der Referenten sind zu finden unter geb.org -> Schienenverkehrs-Wochen -> Vorträge

Verbessert Mobilo classic auch die Innenanzeigen in den Zügen?

Nein, mobilo classic ist nur der »Sprachspeicher mit Ausgabegerät« für die akustische »Komfortansagen« und die Ansagen beim Türschließvorgang. Die Anzeiger stehen als eigene Geräte mit eigener Steuerung neben den Ansagegeräten. Beide Systeme werden von einer Quelle aber unterschiedlich angesteuert und werden i.d.R. gemeinsam mit Strom versorgt.

Halteplatz und Schild »Kurzzug Anfang« weisen in Ostkreuz Gleis 11 eine kundenunfreundliche Differenz aus.

DB Station&Service wird das Kurzzugschild bei der nächsten Gleissperrung versetzen lassen.

Wann ist mit der Fertigstellung des Empfangsgebäudes Warschauer Straße zu rechnen?

Derzeit erfolgen die Bewehrung der unteren Decke über den Gleisen und die Errichtung von Anlagenteilen des zukünftigen südlichen Bahnsteigs.

Der nördliche Bahnsteig wird bereits als provisorischer Bahnsteig für die Abwicklung des aktuellen Verkehrs genutzt.

Nach Abschluss und Freigabe der Bewehrung erfolgt die Betonage der Decke. Im Anschluss werden dann die Wände auf der Decke errichtet.

Aufgrund der engen Verzahnung der Warschauer Straße mit dem Bauvorhaben Ostkreuz ergeben sich durch die Veränderung der Ausführungszeiten nur geringe Effekte auf den Gesamtterminplan. Zur Inbetriebnahme des neuen, südlichen Bahnsteiges im Bahnhof Warschauer Straße (künftig Richtungsbahnsteig der stadtauswärts fahrenden Züge) im Sommer 2017 wird das neue Zugangsgebäude nutzbar sein, der Bahnsteig wird mit Fahrtreppen und Aufzug erschlossen, so dass erstmals ein barrierefreier Zugang möglich ist.

Die Inbetriebnahme der Bahnsteige erfolgt ab 2017. Die Gesamtfertigstellung ist abhängig von der durchgehend viergleisigen Inbetriebnahme der S-Bahn-Infrastruktur zwischen Ostbahnhof und Ostkreuz. Dafür ist der Abschluss eines Planfeststellungsverfahrens für die Herstellung regelgerechter Gleisabstände im Vorfeld des Ostbahnhofs erforderlich. Dieses Genehmigungsverfahren läuft derzeit.

Rund 27 Millionen Euro werden im Bereich der Warschauer Straße in Gleise, Weichen, Signale, Bahnsteige, Zugang etc. investiert. Bedingt durch die Verzögerung in der Bauausführung kommt es zu Mehrkosten. Diese sind allerdings noch in der Ermittlung und hinsichtlich Ihrer Verursachung noch nicht genau zugeordnet. Insofern ist hierzu derzeit keine Aussage möglich.

Die S-Bahn Berlin GmbH bedankt sich herzlich für die verschiedenen Qualitätshinweise, die teils individuell beantwortet wurden und zur Abarbeitung in die Fachbereiche gegeben wurden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003885>.

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