

## Antworten auf offen gebliebene Fragen beim Fahrgastsprechttag S-Bahn

### Wann ist das Aufzugsaustauschprogramm auf den S-Bahnhöfen abgeschlossen? Wann erfolgt der Einbau eines Aufzuges im Bahnhof Yorckstraße?

Das Aufzugsaustauschprogramm wird noch die nächsten Jahre andauern, zumal die durchschnittliche Lebensdauer eines Aufzugs 15 Jahre beträgt und dieser dann ebenfalls wieder ausgetauscht wird.

Der S-Bahnhof Yorckstraße bekommt erst mit der Sanierung/Erneuerung der Brücken durch die DB Netz AG in 2015/2016 innerhalb der Grunderneuerung einen Aufzug. Der Aufzugseinbau und die damit verbundene Erneuerung/Aufweitung der Brücken durch die DB Netz AG sind nur im Zusammenhang möglich.

### Wer hilft auf unbesetzten Bahnhöfen den Mobilitätseingeschränkten/Rollstuhlfahrern über die Gleise – hier am Beispiel Königs Wusterhausen nach 17 Uhr?

In Königs Wusterhausen waren bis zum 5. September 2011 örtliche Ansager mit Serviceaufgaben tätig. Jetzt werden mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nach Anmeldung bei der Mobilitätsservicezentrale (Telefon: 0180 55 12 512) an den Tagen Montag bis Freitag in der Zeit von 8.20 bis 17.30 Uhr betreut. Die Mobilitätsservicezentrale (MobiServ) der Bahn ist erreichbar täglich in der Zeit von 6.00 bis 22.00 Uhr. Bei Servicewünschen für den Folgetag ist die Anmeldung bis 20.00 Uhr erforderlich. Eine Anmeldung der Umsteigegehilfen ist notwendig, da das Flächenteam auch auf anderen Bahnhöfen tätig ist.

### Am Bahnhof Südkreuz geben die Fahrtreppen starke Geräusche ab, ggf. Reibung von Metall auf Metall. Was ist die Ursache und wann wird diese beseitigt?

Der Umbau der Fahrtreppen in Südkreuz ist abgeschlossen, es sind keine unüblichen Geräusche an den Fahrtreppen mehr festzustellen.

### Die Sauberkeit im Tunnel Landsberger Allee – der Übergang von den Tram-Haltestellen zur S-Bahn – ist immer wieder ein Thema. Wer ist für die Reinigung zuständig?

Dieses Bauwerk ist eine Sachanlage des Landes Berlin und wird durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung betreut, die auch die Reinigungshäufigkeit festlegt. Die Reinigung erfolgt durch die Berliner Stadtreinigung. Graffiti beseitigungen (Kärcher) werden bei Bedarf veranlasst. Das Land Berlin beabsichtigt, die Anlagen zu ertüchtigen und zeitgemäß umzugestalten. Dazu wird u.a. der Tunnel neu gefliest und vom

Tunnel zu den Straßenbahnhaltestellen werden Aufzüge eingebaut. Ein Termin für diese Maßnahme ist noch nicht bekannt.



*Vorbildlich: Am S-Bahnhof Borgsdorf gibt es einen barrierefreien Bahnsteigzugang vom Bahnübergang, gesichert mit einer Schranke. Zusätzlich ist der Bahnsteig über eine Fußgängerbrücke erreichbar.*

*Foto: Florian Müller*

### Das gleiche betrifft auch den Tunnel von der S-Bahn zum Velodrom.

Dieser Tunnel ist dem Bahnhof Landsberger Allee zugeordnet und wird täglich dreimal (Grobmüll) gereinigt. Zweimal wöchentlich erfolgt die Nassreinigung. Die ursprünglich mit Graffiti gestalteten Tunnelwände werden zurzeit mit einem Fliesenbelag versehen, der sich wesentlich besser reinigen lässt und eine wesentliche Aufwertung des Erscheinungsbildes bedeutet.

### Wann kommen in Tempelhof Fahrtreppen? Die vorhandenen Treppen sind zu steil, ein Aufzug ist für diesen Bahnhof nicht ausreichend.

Der Senat/das Land Berlin hat für Tempelhof keine Fahrtreppen bestellt. Seitens der DB Station & Service sind für diesen Bahnhof auch keine Fahrtreppen geplant.

### Wie gehen die aktuellen Umbauarbeiten am Bahnhof Erkner weiter? Gibt es künftig auf dem S-Bahnsteig noch Dächer?

Folgende Dächer sind in Erkner geplant: Ein Querdach am S-Bahnsteig zum Eingangsgebäude und ein Querdach in Höhe der Aufsicht. Die Querdächer sind an den Gleisen 31 (Bahnsteig 1) und 32 (Bahnsteig 2) mit Längsdächern verbunden, so dass ein Rechteck entsteht, das in der Mitte frei ist. Es sind zwei Bahnsteige geplant, die jeweils 3 m breit sind und deren Verbindung durch tiefer liegende Flächen unterbrochen ist.

### Am Wochenende 16. bis 19.09.2011 war ein Pendelverkehr auf der Stadtbahn. Trotz intensiver Suche war auf dem

### Hauptbahnhof kein Personal zu finden, das Auskunft geben konnte. Wie war die Einsatzplanung für dieses Wochenende?

Die recht umfangreichen Bauarbeiten im S-Bahn-Netz mussten mit den zur Verfügung stehenden Personalen abgedeckt werden. Neben der Aufsicht in Hauptbahnhof waren am 17.09. von 10.00 bis 18.00 Uhr 11 BIQ-Mitarbeiter (diese sind „nur“ mit einer Weste ausgestattet) und am 18.09. zwei Serviceteam-Mitarbeiter von 06.00 bis 18.00 Uhr zusätzlich im Einsatz.

### Im Bahnhof Tempelhof halten die Züge – unabhängig von der Länge – immer an unterschiedlichen Stellen, so dass die Entfernung zum Abgang immer unterschiedlich ist.

Die dargestellte Situation wurde durch den zuständigen Bereich im Bahnhof Tempelhof analysiert. Der beauftragte Teamleiter hat in einem Zeitraum von 90 Minuten bei 40 Zugfahrten drei minimale Verfehlungen von 2 bis 3 Metern im Bereich der H-Tafel festgestellt. Als Gegenmaßnahme wird das Thema bei den Überwachungsfahrten mit aufgenommen und die geschilderten Eindrücke mit den Triebfahrzeugführern besprochen.

### Wann erfolgt die Ausrüstung im Bahnhof Wuhletal (S5) mit neuen Zugzielanzeigern?

Der Bahnhof Wuhletal wird voraussichtlich im 2. Halbjahr 2012 vier LCD-Anzeiger erhalten.

### Warum gibt es im Bahnhof Landsberger Allee nur Voranzeiger am Tram-Abgang stadteinwärts, warum nicht auch stadtauswärts?

Die Ausstattung aller Stationen mit Anzeigern und Voranzeigern wurde mit dem Eigentümer DB Station & Service abgestimmt. Grundlage waren damals zu Grunde liegende Fahrgastströme, da vor allem morgens Fahrgäste aus dem Einzugsbereich der Tram-Linien M5, M6 und M8 den Bahnhof Landsberger Allee als Umsteigebahnhof nutzen, um zur Arbeit zu gelangen. Für diesen Hauptstrom ist die Information, wann „ihre“ nächste S-Bahn fährt, ein guter Service. Eine nachträgliche Änderung der Stationsausstattung ist grundsätzlich möglich, kann jedoch nur in Abstimmung mit dem Eigentümer erfolgen und bedarf einer vollständig neuen Planung.

### Ab wann gibt es minutengenaue Ist-Fahrzeiten für die S-Bahn im Internet?

Im Rahmen des Projekts BIS gibt es bereits in einer Testphase die Verspätungsprognosen für die S-Bahn von 75 Bahnhöfen unter [bahn.de](http://bahn.de). Vom RIS-Server der S-Bahn Berlin werden die Daten an den RIS-Server des Personenverkehrs minutengenau übergeben. Unter [vbbonline.de](http://vbbonline.de) wird die Bereitstellung

von Ist-Daten zum Jahresende 2011 geplant. Alle vorbereitenden Maßnahmen dazu laufen bereits. Die tatsächliche Umsetzung wird zeitnah kommuniziert, diese ist jedoch abhängig von der zur Verfügung stehenden Datenqualität.

### Auf welchen 20 Bahnhöfen werden Stammaufsichten eingeführt?

Auffolgenden Bahnhöfen ist der Einsatz von Stammaufsichten geplant: Südkreuz (Ringbahn), Bundesplatz, Gesundbrunnen (Bstg. A), Greifswalder Straße, Treptower Park (Bstg.

A), Westkreuz, Friedrichstraße (Stadtbahn), Ostbahnhof, Ostkreuz, Köpenick, Lichtenberg, Mahlsdorf, Wannsee, Schöneberg (Vorort), Südkreuz (Vorort), Treptower Park (Bstg. B), Potsdamer Platz, Gesundbrunnen (Bstg. B), Blankenburg und Birkenwerder. Die 21. Stammaufsicht ist der RIS-S Manager, der in der Betriebszentrale in Halensee sitzt.

**Kann man die Laufschrift auf den LCD-Anzeigern schneller einstellen, damit man bei den dichten Takten im Tunnel und auf der Stadtbahn die ganze In-**

**formation sieht, bevor der Anzeiger in den Modus wechselt, in dem er nur den nächsten Zug anzeigt?**

Die Laufschrift-Geschwindigkeit auf den LCD-Anzeigern ist technisch bedingt langsamer als bei der LED-Technik, wie sie die BVG verwendet. Würde man die Geschwindigkeit schneller einstellen, würde die Schrift verwischen und man könnte die Information nicht mehr lesen. Die Geschwindigkeit ist daher durch den Eigentümer der Bahnhöfe, die DB Station & Service, für alle Anzeiger auf allen Stationen bundesweit normiert.

Berliner Fahrgastverband IGEB

## S-Bahn Berlin GmbH denkt über Fahrzeug der Zukunft nach

Die Berliner S-Bahn leidet unter massivem Fahrzeugmangel. Die Baureihen 480 und 485 sollen Ende 2017 ausgemustert und durch Neufahrzeuge ersetzt werden, unabhängig davon, wer den Betrieb künftig durchführen wird. Dazu bereitet die Berliner Senatsverwaltung als Besteller eine Ausschreibung vor. Details sind noch nicht bekannt. Dennoch macht sich die DB AG schon im Vorfeld Gedanken über eine neue Fahrzeugbaureihe und erarbeitet dafür ein betrieblich-kommerzielles Lastenheft. Mit diesem (internen) Vorlauf hofft die DB AG auf bessere Chancen, im Falle einer Ausschreibung ein attraktives Angebot abgeben zu können. Die Fahrzeuge würde die DB zu „angemessenem Entgelt“ auch an einen anderen Betreiber der Fahrzeuge überlassen.

Die Zeitschiene ist knapp bemessen, da die Länder Berlin und Brandenburg das Thema seit mehreren Jahren durch Inaktivität verschleppt haben. Jetzt ist der letzte Zeitpunkt, um die Fahrzeuge bis zum 14. Dezember 2017 in Betrieb nehmen zu können.

### Freizügig im Netz

Die grundsätzlichen Parameter richten sich nach der Einsetzbarkeit im bestehenden Streckennetz. Restriktionen gibt es vor allem durch den Nordsüd-S-Bahn-Tunnel über Friedrichstraße.

Als Höchstgeschwindigkeit ist 100 km/h geplant, Zuglänge maximal 148 Meter. Breite, Höhe und Fußbodenhöhe der Fahrzeuge entsprechend den bestehenden Maßen.

Neu ist, dass es durchgängige Halb- und Viertelzüge geben soll, also zusammenhängende und im Fahrgastraum durchgängige 4-Wagen-Züge mit vollwertigen Führerständen an beiden Enden (Halbzug) sowie zusammenhängende und im Fahrgastraum

durchgängige 2-Wagen-Züge ebenfalls mit vollwertigen Führerständen an beiden Enden (Viertelzug). Damit können z. B. aus einem Halbzug und einem Viertelzug ein Dreiviertelzug gebildet werden – oder aus zwei Halbzügen ein Vollzug mit acht Wagen. Die kleinste einsetzbare Einheit ist dann ein Viertelzug bzw. ein Halbzug. Eine Durchgängigkeit zwischen gekuppelten Halb-/Viertelzügen ist nicht geplant. Die Lieferung bis Ende 2017 soll insgesamt 384 Wagen umfassen.

Ab- und Ankuppeln im Fahrgastbetrieb soll innerhalb von 30 bzw. 60 Sekunden möglich sein, um Züge flügelnd und kuppelnd zu können.



Die Züge der Baureihen 480 (links) und 485 (Mitte) will die S-Bahn GmbH mit dem Auslaufen des Verkehrsvertrages Ende 2017 außer Betrieb nehmen. Die BR 481 (rechts) soll auch nach 2017 fahren und durch eine Neubaureihe ergänzt werden.

Fotos: Marc Heller

Es sind zwei normale Drehgestelle unter jedem Wagenkasten vorgesehen, keine Jakobsdrehgestelle. Alle Achsen sollen angetrieben sein.

### Fahrgastraum und Fahrgastinfos

Mit drei Türen pro Wagenkastenseite sollen die neuen Züge den bekannten 481ern entsprechen. Die äußere Farbgebung wird den „fortgeschriebenen“ Traditionsfarben rot/gelb entsprechen.

Bei den Vorgaben für die Fahrgastraum-Einrichtung hat sich die S-Bahn vielfach an den Ausschreibungen des VBB im Regionalverkehr orientiert. So sind eine Klimaanlage mit Entfeuchtung und Kühlung um 3 Grad gegenüber der Außentemperatur sowie eine Notbelüftung vorgesehen. Damit wird eine zeitabhängige automatische Türschließung

nach Ende des Fahrgastwechsels nötig (wie heute schon bei den RE160-Doppelstockwagen). Ferner wird eine Videoaufzeichnung über 48 Stunden möglich sein.

Wie heute schon bei der Baureihe 481 soll es hauptsächlich eine Vis-à-vis Bestuhlung mit Stoffbezügen geben.

An der Zug-Front, am Schluss und an den Seiten jedes Wagenkastens sind von außen lesbare Zugzielanzeiger geplant. Innen gibt es (nach Vorlage der vergangenen VBB-Ausschreibungen) mindestens zwei TFT-Bildschirme mit Angaben von Linie, Endbahnhof und den nächsten drei Stationen sowie optional Echtzeitanschlüssen.

### IGEB begrüßt Initiative der S-Bahn GmbH

Die IGEB begrüßt die Initiative der S-Bahn Berlin GmbH und damit der DB AG, sich auf die Fahrzeugneubeschaffung vorzubereiten. Die DB geht damit in Vorleistung, aber zugleich auch ein Risiko ein, denn bisher ist

nicht bekannt, wie sich die Besteller Berlin und Brandenburg die Fahrzeuge vorstellen. Das federführende Land Berlin hat die Ausschreibung verschlafen und verzögert, hat politisch taktiert ohne Rücksicht auf die Fahrgäste. Natürlich erhofft sich die DB durch ihre Initiative eine verbesserte

Ausgangslage bei einer Ausschreibung. Im Großen und Ganzen hält die IGEB die angedachten Vorgaben der S-Bahn GmbH für Neufahrzeuge für sinnvoll, auch wenn in einigen wichtigen Details noch Diskussionsbedarf besteht.

Positiv ist die frühzeitige Einbindung der Fahrgäste in den Prozess. So hatte die S-Bahn Ende September zu einer Vorstellung des Lastenheftes die Fahrgastverbände, Behindertenverbände, den Fahrgastbeirat, die Historische S-Bahn und weitere Nutzer eingeladen. Deren weitergehende Ideen und Hinweise wurden aufgenommen.

Die IGEB hofft, dass nun auch der künftige Berliner Senat das Thema zügig voranbringt, denn sechs Jahre sind für die Entwicklung und vor allem Erprobung eines neuen S-Bahn-Fahrzeugs bereits sehr knapp. *fm*