

Antworten auf offen gebliebene Fragen beim Fahrgastsprechttag S-Bahn

Besonders auf der S 1, hier am Beispiel Hermsdorf und Wittenau (bereits Einsatz von Plastikkrähen), gibt es noch mehrere Bahnhöfe, auf denen besonders viel Taubendreck ist, so dass die Reisequalität darunter leidet. Gibt es hier neue Planungen?

Für den S-Bahnhof Hermsdorf ist eine Installation zur Taubenabwehr geplant. Aufgrund des langen Bahnsteigdaches werden die Kosten auf rund 20 000 Euro geschätzt. Die Maßnahme wird ab 2012 abschnittsweise ausgeführt. Am S-Bahnhof Wittenau soll es ein Taubenhaus (alter Bauwagen) geben, in dem die Tauben gefüttert werden. Sie sollen dann keinen Grund mehr haben, auf dem Bahnsteig nach Futter zu suchen.

Welche S-Bahnhöfe erhalten in den nächsten Jahren zweite Ausgänge?

Für folgende S-Bahnhöfe sind in den nächsten Jahren zweite Ausgänge geplant:

- Waidmannslust: Inbetriebnahme 12. Dezember 2012
- Westkreuz: Gegenwärtig gibt es eine Bestellung beim Senat, die Ausschreibung der Planung erfolgt 2013.
- Prenzlauer Allee: Hier ist der Baubeginn für Mitte 2013 vorgesehen, Inbetriebnahme voraussichtlich im 2. Quartal 2014.
- Kaulsdorf: Hier ist eine Brücke an der Stelle der ehemaligen Aufsicht vorgesehen einschließlich Einbau von 2 Aufzügen, Baubeginn im Frühjahr 2013.
- Westend: Der Bau erfolgt voraussichtlich ab 2014.

Im S-Bahn-Netz wurden in der letzten Zeit einheitliche Informationskästen angebracht, jedoch oft ohne Beleuchtung, so z. B. in Westhafen. Ist hier eine nachträgliche Beleuchtung vorgesehen?

Auf zahlreichen Bahnhöfen im S-Bahn-Netz wurden in den letzten beiden Jahren die Informationskästen ausgetauscht. Im Rahmen dieser Maßnahme wurden die neuen Informationskästen nur dort angeschlossen, wo von den alten Informationskästen bereits ein Elektroanschluss am Standort vorhanden war. Sollten wir Hinweise erhalten, wo die Bahnhofsbeleuchtung für eine ausreichende Ausleuchtung nicht genügt, werden wir das prüfen und gegebenenfalls nachbessern. In Westhafen liegt derzeit von DB Services ein Angebot vor, die Informationskästen nachträglich elektrisch anzuschließen. Die nötigen Kabelverlegearbeiten sind jedoch aufgrund des sehr hohen Risikos von Kabel- bzw. Isolationsbrüchen bei Temperaturen unter 5°C nicht durchführbar. Bei höheren Temperaturen erfolgt die Beauftragung und Ausführung der Beleuchtung.

Der Bahnhof Gesundbrunnen ist nach Aussage des Personals kein Anschlussbahnhof, hier konkret von der S 41 zur S 1. Der S-Bahnhof Gesundbrunnen ist ein Bahnhof, der gemäß Fahrplan die Anschlüsse zwischen der S 41 und S 1 in beiden Richtungen im Tages- und Nachtverkehr zu gewährleisten hat. Der Anschluss ist jedoch nur zu gewährleisten, wenn der Zug bereits in das benachbarte Bahnsteiggleis einfährt. Eine generelle Anschlussgewährung für den Übergang S 41 zur S 1 besteht nicht.

Dürfen Aufsichten grundsätzlich die Fahrgastinformation verwehren?

Grundsätzlich ist die Fahrgastinformation, akustisch und visuell, Bestandteil der Aufgaben einer Aufsicht. Je nach betrieblicher Situation kann das Geben einer Information verzögert werden, eine grundsätzliche Ablehnung ist nicht zulässig.

Wer ist für das Anlegen der Rampe für Rollstuhlfahrer am Zug verantwortlich: die Aufsicht oder der Triebfahrzeugführer?

Bei einer Anforderung (z. B. durch den Fahrgast oder das örtliche Personal/Aufsicht) wird durch den Triebfahrzeugführer (Tf) die am Bahnsteig befestigte Rampe aufgeschossen und an die erste Tür hinter dem Führerstand angelegt. Der Fahrgast kann somit die Distanz zwischen Bahnsteigkante und Einstiegsbereich im Fahrzeug überbrücken. Die Rampen sind an beiden Bahnsteigenden aufgestellt und mit einem Schloss gegen Diebstahl gesichert. Jeder Tf ist mit einem entsprechenden Schlüssel ausgestattet.

Die Standorte der Rampen sind auf den Bahnsteigen nicht immer den Zuglängen und Haltepunkten angepasst, hier konkret auf dem Bahnsteig Spindlersfeld, Wer legt die Standorte fest?

Die Standorte von Anlegerampen wurden seinerzeit zentral besprochen und festgelegt. Danach wurden diese auf den Bahnsteigen montiert. Es wurde in diesem Fall nicht auf die Veränderung von Zugstärken Bezug genommen. In Einzelfällen, wo sich die Zugstärken verändert haben, werden wir mit der Anbringung der Rampen nachsteuern. Der Standort der Rampe auf dem S-Bahnhof Spindlersfeld wurde in diesem Zusammenhang nochmal geprüft und daraufhin das Umsetzen der Anbringvorrichtung für die Rampen in Höhe der Halbzug-Haltetafel bereits veranlasst.

Im S-Bahnhof Yorckstraße (S 2/S 25) ist der Haltepunkt der Züge oft falsch und damit



Zug der Baureihe 485 im S-Bahnhof Ostkreuz. Bisher ist es zeitweise möglich, während des Kehrens am Bahnsteig die Türen auf der dem Bahnsteig abgewandten Seite zu öffnen. Deshalb wird 2012/2013 die Türsteuerung bei allen 80 Viertelzügen dieser Baureihe umgebaut. Foto: Marc Heller

der Umstieg zur U 7 verlängert. Daraus resultiert, dass oft noch ein Fahrgastwechsel bei der Aufforderung „zurückbleiben“ erfolgt.

Im Bahnhof Yorckstraße sind alle notwendigen Haltetafeln (Kurzzug, Drei- viertelzug, Vollzug) vorhanden, so dass die Züge in beiden Richtungen je nach Zuglänge am Ausgang halten sollten und somit auch der kürzeste Übergang zur U 7 gewährleistet ist. Sollte dieses einmal nicht der Fall sein, brauchen wir hier konkrete Hinweise, um solche Fälle direkt auswerten zu können.

Wann erfolgt der Umbau des S-Bahnhofs Yorckstraße (S 2/S 25)?

Der Umbau des S-Bahnhofs Yorckstraße ist geplant, hierfür gibt es auch bereits ein Projekt, welches jedoch derzeit ruht. Ein Baubeginn ist aus heutiger Sicht erst nach 2018 realistisch.

Wie ist der aktuelle Bauzustand am S-Bahnhof Ostkreuz, ab wann gibt es Rolltreppen zwischen den Bahnsteigen Ring- und Stadtbahn?

Der S-Bahnsteig der Ringbahn wird ab Ende Oktober 2013 per Aufzug und Fahrtreppe mit den Bahnsteigen der Stadtbahnebene verbunden sein. Ermöglicht wird dies durch die bauzeitliche Nutzung von zwei künftigen Regionalbahnsteigen für die S-Bahn: Gleis 2 für die S 3 und Gleis 8 für die S 5, S 7, S 75 stadteinwärts.

Wann ist die Verbindungskurve zur Stadtbahn fertig?

Die Verbindungskurve Stadtbahn/Ringbahn am S-Bahnhof Ostkreuz ist für August 2015 zur Inbetriebnahme vorgesehen.

Wie sind die technischen Möglichkeiten der Zugfolge auf den Abschnitten Birkenwerder—Oranienburg und Neukölln—Südkreuz?

Auf dem Abschnitt Birkenwerder—Oranienburg ist sicherungstechnisch ein 10-Minuten-Takt möglich. Auf dem Südring ist der Abschnitt Neukölln—Herrmannstraße für die Zugfolge maßgeblich. In der Hauptverkehrszeit verkehren bereits jetzt sieben Zuggruppen in 20 Minuten. Aufgrund der Sicherungstechnik sind dort nicht mehr Zugfahrten möglich.

Gibt es Absprachen zwischen DB Netz und der S-Bahn Berlin zu Veränderungen in der Infrastruktur und den Anlagen, so z. B. eine Verlängerung des Blockabstands Ostring—Landsberger Allee nach der Inbetriebnahme des Elektronischen Stellwerks?

Die S-Bahn Berlin kann als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) Wünsche zu Veränderungen in der Infrastruktur äußern, die in regelmäßigen Gesprächen mit den Ländern Berlin und Brandenburg und der DB Netz AG auch zum Ausdruck gebracht werden. Die DB Netz AG ist jedoch für die Infrastruktur verantwortlich.

Bei der Baureihe 485 gibt es Situationen, wo das Öffnen der Türen an Endbahnhöfen – hier Ostkreuz (S3) und Erkner – auf der bahnsteigabgewandten Seite möglich ist. Ist dies zulässig?

Die ursprüngliche Türsteuerung der Baureihe 485 realisiert in der „0-Stellung“ des Fahrtrichtungswählers die Freigabe der Fahrgastraumtüren beidseitig. Dieser Zustand tritt u. a. beim betrieblichen Wenden am Bahnsteig mit Führerraumwechsel ein. Die S-Bahn Berlin GmbH hat im Jahr 2012 den Umbau der Türsteuerung dahingehend begonnen, dass nur eine seitenselektive Türfreigabe unabhängig von der Stellung des Richtungswählers bestehen bleibt. Von den aktuellen ca. 60 von insgesamt 80 im Einsatz befindlichen Triebfahrzeugen sollen bis zum Jahresende 30 derartig umgebaut sein. Der Umbau der verbleibenden 50 Triebfahrzeuge wird 2013 durchgeführt.

Die Twitter-Meldungen der S-Bahn Berlin sind bereits sehr gut, aber warum gibt es diese Informationen nicht auch auf der S-Bahn-Webseite?

Twitter ist ein bekannter Dienst eines externen Anbieters, der für jedermann unter www.twitter.com erreichbar ist. Die S-Bahn Berlin hat auf Twitter.com einen eigenen Kanal, zu dem von www.s-bahn-berlin.de prominent verlinkt wird. 90 Prozent aller Twitter-Nutzer sind mobile Anwender und nutzen dafür eine von unzähligen Apps, um in ihren abonnierten Kanälen zu lesen oder



S 1 nach Wannsee. Da auf der Strecke der S 7 zwischen Wannsee und Grunewald 2013 weitere Bauarbeiten erforderlich sind, ist geplant, vom 8. Juni 2013 bis zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 die S 1 statt der S 7 nach Potsdam fahren zu lassen. Foto: Marc Heller

zu schreiben. Diese Funktionen kann eine Webseite wie www.s-bahn-berlin.de nicht bieten. Daher verfehlt eine Darstellung der S-Bahn-Twittermeldungen auf der S-Bahn-Webseite die eigentliche Zielgruppe. Dennoch prüfen wir aktuell, inwiefern eine Darstellung trotzdem einen Sinn geben könnte.

Warum sind keine linienbezogenen Informationen bei Twitter möglich?

Eine Unterteilung nach Linien ist nur theoretisch denkbar, Twitter selbst unterstützt diese Funktion nicht, da sie der Kunde in Form von persönlichen Listen selbst einrichten kann. Die S-Bahn Berlin unterstützt die Funktion durch die Verwendung sogenannter Hashtags „#“, um einzelne Linien zu kennzeichnen. Dennoch prüfen wir aktuell, inwiefern eine linienbezogene Darstellung auf der Webseite der S-Bahn Berlin möglich und sinnvoll ist. Ob und wie eine Umsetzung der Vorschläge erfolgt, wird wahrscheinlich noch 2012 entschieden.

Besteht die Möglichkeit, die Linienführungen der S-Bahn-Linien S 1 und S 7 während der Bauarbeiten im Grunewald im Jahr 2013 auf dem Laufweg Berlin-Wannsee—Potsdam Hbf zu tauschen, d. h. die S 1 statt der S 7 über Wannsee hinaus nach Potsdam verkehren zu lassen?

Da es auch in 2013 aufgrund von Baumaßnahmen im Rahmen der Erneuerung der Gleise der S 7 im Bereich Grunewald—Wannsee zu Einschränkungen kommen wird, wurde zur Stabilisierung der Betriebsqualität der Tausch der Linien S 1 und S 7 zwischen Wannsee und Potsdam mit dem VBB und den Ländern Berlin und Brandenburg abgestimmt. Ab dem 8.6.2013 soll demnach die Linie S 1 statt der Linie S 7 über Wannsee hinaus nach Potsdam verkehren, da ab diesem Zeitpunkt das Gleis Forstweg in Richtung Nikolassee bis voraussichtlich 1.11.2013 gesperrt ist. Anschließend wird auf der S 7 nach aktueller Bauplanung das Richtungs-

gleis Nikolassee—Wannsee vom 1.11.2013 bis 14.12.2013 gesperrt. Um hierdurch nicht mögliche Verspätungen in Richtung Potsdam bzw. Stadtbahn zu übertragen, soll die Linie S 7 noch bis Ende des Fahrplanjahres 2013 in Wannsee enden. Ein baubedingter Linientausch vor dem 8.6.2013 ist nicht möglich, da aufgrund von Gleiserneuerungen der Abschnitt der Linie S 1 zwischen Zehlendorf und Wannsee im Zeitraum vom 28.3.2013 bis 08.6.2013 komplett gesperrt werden muss. Der VBB und die Länder Berlin und Brandenburg stimmten dem Linientausch ab dem 8.6.2013 bis zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 grundsätzlich zu. Eine Entscheidung hierzu wird der VBB in Abhängigkeit zur planmäßigen Beendigung der baubedingten Unterbrechung der RE 5/RB 12 nördlich von Birkenwerder spätestens bis zum 1.3.2013 bekannt geben.

Abonnieren Sie das SIGNAL!

- verpassen Sie keine Ausgabe
- druckfrisch zu Ihnen nach Hause
- preiswerter als Kauf im Zeitschriftenhandel
- in Deutschland 18,50 Euro pro Jahr (6 Hefte), außerhalb Deutschlands 23 Euro, inkl. Lieferung
- Zahlung per Rechnung oder Lastschrift-Abbuchung

Bestellen Sie

- online unter www.BahnBuchShop.de
- oder Bestellformular per Fax oder Brief unter www.gve-verlag.de, Rubrik SIGNAL
- oder formlos per Post oder Fax. GVE-Verlag, S-Bf Lichtenberg, 10317 Berlin, Fax (030) 78 70 55 10