

Verplant und verbaut

Bauarbeiten auf dem Ostring

S41 S42 S8 S85

Gesundbrunnen ↔ Landsberger Allee

08.04.2019 (Mo) bis 20.05.2019 (Mo)

4:00 Uhr

1:30 Uhr

BUS S41, S42, S8, S85 Ersatzverkehr mit Bussen

Abfahrt der Busse
nach Landsberger Allee
hier am Hanne-Sobek-Platz
an der Haltestelle für Ersatzverkehr
Die Busse 247 nach U Leopoldplatz und N8
fahren in dieser Zeit in der Badstraße ab.

starting (Mon) April 08, 2019 from 4:00 am
until (Mon) May 20, 2019 to 1:30 am
Ab S-Bahn service Gesundbrunnen / Bornholmer Straße ↔ Großwaltder Straße
S41, S42, S8, S85
Gesundbrunnen ↔ Landsberger Allee will replacement service by bus.
Buses to Landsberger Allee depart from street "Hanne-Sobek-Platz" here
The bus stop for buses 247 to U Leopoldplatz and N8 is different in the "Badstraße"!

VBB



Bahn Berlin

Service im
TEST

Bauplatz am Bahn-
hof Gesundbrunnen.
Foto: IGEB

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 2/2019
(11. Juli 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org · igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11

Bauen und instandsetzen ist wichtig – mindestens genauso wichtig ist es allerdings, die Einschränkungen für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten und korrekt darüber zu informieren. Um das Fazit vorwegzunehmen: Beides hat die S-Bahn Berlin GmbH beim Ostring verweigert.

Die Deutsche Bahn erneuerte in sechswöchiger Arbeit einen wichtigen Teil ihres Ostrings, so dass dort nur Schienenersatzverkehr (SEV) mit dem Bus gefahren werden konnte. Der Ostring ist der nordöstliche Teil des Innenstadtringes, der normalerweise über mehr als 12 Stunden mindestens alle 5 Minuten, werktags sogar alle 3 Minuten, mit S-Bahnen bedient wird.

Kundenorientierte Unternehmen würden nun versuchen, die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten und umfangreich, aber verständlich und in jedem Falle korrekt zu informieren. Das genaue Gegenteil ist passiert. Offenbar ging es einzig und allein darum, den betrieblichen Aufwand so gering wie möglich zu halten – koste es (den Kunden), was es wolle. Und nachdem die Planung stand, hat die Marketingabteilung die eine Hälfte schöngefärbt und die andere, soweit es ging, verschwiegen.

Fahrgastinformation per Video

Das begann schon beim Video, welches unter anderem bei Youtube sowohl als Inhalt eingestellt als auch als Werbespot vor fremden Videos gezeigt wurde. Diese neue Form der Baustelleninformation ist grundsätzlich zu befürworten. Die gezeigten Grafiken waren ansprechend, hochwertig und leicht verständlich. Doch leider auch unvollständig und damit inhaltlich falsch.

Die „Außenreporterin“ Nina, die sich nicht entscheiden kann, ob sie die Zuschauer nun

duzen oder siezen soll, versucht hier unterlegt durch Fahrstuhlmusik übertrieben locker die Einschränkungen möglichst positiv zu verkaufen. Abgesehen davon, dass mit der Bezeichnung „Außenreporterin“ fälschlicherweise Journalismus vorgetäuscht wird, entsteht hier der Eindruck, man müsse als Fahrgast regelrecht dankbar sein für die Vollsperrung. Immerhin stehe für die gesamte Bauzeit durchgehend Ersatzverkehr



Diese Grafik gab's im Video. Der 10-Min-Takt an den Ring-Enden sowie die massiven Einschränkungen Richtung Schöneweide werden nicht gezeigt und nicht erwähnt.

Grafik: S-Bahn-Berlin

Video unter: <https://youtu.be/0wGt6xHCBlc>

zur Verfügung und die Ringzüge sollen auf dem übrigen Abschnitt sogar Mo-Fr den ganzen Tag über im 5-Min-Takt verkehren.

Doch das war falsch. Tatsächlich galt der 5-Min-Takt nur zwischen Gesundbrunnen

und Landsberger Allee bzw. Frankfurter Allee. Die Bahnhöfe Greifswalder Straße und Landsberger Allee wurden den ganzen Tag über nur im 10-Min-Takt angefahren, wo sonst fast alle 3 Minuten eine S-Bahn fährt.

Noch viel frecher war allerdings, dass weit abseits der Baustelle ohne Not der Zugverkehr drastisch reduziert wurde. Die wichtige Verbindung Ostkreuz—Schöneweide musste tagsüber auf 67% des Zugangebots verzichten. Statt S8, S85 und S9 fuhr nur noch die S9 alle 20 Minuten, die auch noch am Ostkreuz gar nicht hält und so die von der Bahn gern „wichtigster Umsteigebahnhof Deutschlands“ genannte Station nur mit Umsteigen aus dem gesamten Südosten erreicht werden konnte.

Die S8 fuhr ab Schöneweide weiter nach Hermannstraße (als S46), die S85 fuhr gar nicht. Zusätzlich endete die Linie S47 Mo-Fr tagsüber von Spindlersfeld kommend bereits in Schöneweide. Zugleich wurde bei der Gestaltung des Fahrplans nicht daran gedacht, dass die Fahrgäste stadteinwärts den Bahnsteig wechseln müssen. Wer hier umstieg, hatte 7 Minuten Aufenthalt. Angesichts dessen, dass die Linie mit nur einem Zug unabhängig von den anderen Linien fährt, waren die langen Umsteigezeiten völlig unnötig.

Unverständlich ist, warum neben der S9 keine zweite Linie ab Schöneweide Richtung Treptower Park geführt wurde. Beispielsweise hätte eine zweite Linie in folgenden Bahnhöfen enden können: a) Warschauer Straße, b) Treptower Park oder c) in Ostkreuz. Es wäre nämlich alles drei möglich gewesen. Man hätte sich nur Gedanken darum ma-

aus:
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 2/2019
(11. Juli 2019)
Berliner Fahrgastverband IGEB
www.igeb.org • igeb@igeb.org
Tel. (030) 78 70 55 11



Die nächste Zustiegshaltestelle befindet sich geradeaus über die Ampel und dann wenige Meter nach links. Seltsamerweise verweist das Schild allerdings den längeren Weg zur Starthaltestelle über die Landsberger Allee und dann zurück auf die Brücke ohne Schatten und Wetterschutz ...
Fotos (4): IGEB



... und mit der Möglichkeit, ein paar SEV-Busse zu verpassen. Denn einige von ihnen sparten sich den Weg zur Starthaltestelle auf der Landsberger Allee und setzten direkt von der Storkower Straße kommend ein. Wahrscheinlich wäre Storkower Straße ohnehin der bessere Startpunkt für den SEV gewesen, denn die Fahrtzeit zwischen den beiden Haltestellen für den Bahnhof Landsberger Allee betrug teilweise über 10 Minuten wegen der kurzen Abbiegephasen an der Ampel.



Die Fahrtrichtung sucht man am Haltestellenschild vergebens. Stattdessen muss man sich auf die Suche im Fahrplan begeben, wo auch noch die zurückliegende Starthaltestelle vorn steht. Doch das ging schon mal besser ...



... Bei der Ostringsperrung im Jahre 2012 war die Richtung deutlich am Haltestellenschild zu lesen. Das 2019 wegzusparsen war eine schlechte Idee.



Haltestellen des Bus-Ersatzverkehrs



Die Haltestellen des Ersatzverkehrs befinden sich hier! Replacement bus stops

Buslinie/Station	Haltestelle/Bushaltestelle	Haltestelle/Bushaltestelle	hier hält auch also stops here
Landsberger Allee	S Landsberger Allee	Landsberger Allee	in Höhe M5, M6, M8
Greifswalder Str.	S Landsberger Allee	Storkower Straße	156
Prenzlauer Allee	S Greifswalder Straße	Storkower Straße	156
Schönhauser Allee	S Prenzlauer Allee	Greifswalder Straße	
Gesundbrunnen	S+U Schönhauser Allee	Wichterstraße	
	Jülicher Straße	Behmstraße	(nur zum Aussteigen in Fahrtrichtung S+U Gesundbrunnen)
	S+U Gesundbrunnen	Hanne-Sobek-Platz	247 (nicht während der Baumaßnahmen)

Die Haltestelle „Jülicher Str“ in der Behmstraße am S-Bahnhof Gesundbrunnen sollte laut Bauinfo zum Ausstieg genutzt werden können. Nur leider ließ sich während unseres Testes kein Busfahrer dazu bewegen, dort tatsächlich anzuhalten. Alle Haltewünsche wurden ignoriert.

Grafiken aus Bauinfo-Faltblatt, S-Bahn Berlin GmbH

chen müssen. Doch ließe sich damit nicht so schön Personal einsparen.

Damit der Norden Berlins nicht unbeschadet davonkommt, hatte man auch gleich noch den Nordabschnitt der S 26 nach Waidmannslust mit weggespart. Praktisch.

Auch die Ring-Ausdünnung auf einen 10-Min-Takt an den Streckenenden Greifswalder Straße und Schönhauser Allee ist darauf zurückzuführen. Greifswalder Straße besitzt eine großzügige Kehranlage; Schönhauser Allee hat den Gleiswechsel direkt vor der Bahnhofseinfahrt. Es hätte nur jeweils einen zweiten Fahrer benötigt, um den 5-Min-Takt wie im Video versprochen durchzubinden. Doch so war es doch betrieblich viel bequemer.

Betrieblich viel bequemer war es auch, ordentlich Luft in den Fahrplan der verbliebenen Ringzüge zu pumpen. Mehr als 36% Fahrzeit-Zuschlag gab es allein für die Strecke vom Treptower Park zur Greifswalder Straße. So wurden aus 11 Minuten 15 – eine glatte Viertelstunde. Das ist so, als ob man im Normalfahrplan gleich einen Ringzug später nehmen würde. So war es als Tester problemlos möglich, in Landsberger Allee aus der S-Bahn Richtung Greifswalder Straße auszusteigen, mit dem Ersatzverkehr nach Greifswalder Straße zu fahren, da derselben S-Bahn auf der Brücke zuzuwinke, mit dem Ersatzverkehr zurück nach Landsberger Allee zu fahren, um dort in dieselbe S-Bahn wieder einzusteigen.

Aspekt	Bewertung	Note
Zeitraum	6 Wochen, 8. April bis 20. Mai 2019	
gesperrter Abschnitt	Greifswalder Straße—Schönhauser Allee bzw. Gesundbrunnen (2 Wochen)	
Kundenbelastung	umfangreiche Einschränkungen auf Netzabschnitten, die von den Bauarbeiten gar nicht betroffen waren	5-
rechtzeitige und umfangreiche Baustellenkommunikation	vielfältig mit Handzetteln, Schildern, Fußtapsen, Internet, Video	1
Korrektheit und Vollständigkeit der Informationen	Video und Pressemeldungen irreführend und inhaltlich falsch, teilweise falsche Informationen auf Schildern und Bahnhöfen, falsche Fahrplanaushänge auf vielen Bahnhöfen im gesamten Zeitraum	6
Verständlichkeit der Informationen	Video: gut, Flyer zu kompliziert und verwirrend beschrieben, manche Schilder zu umfangreich	4
SEV-Wegführung	weitestgehend alternativlos, Busspuren gut, aber schlecht umgesetzt und an den wichtigsten Stellen fehlend, kein Ersatz für die Rückziehung des Ringbahn-5-Min-Taktes nach Frankfurter Allee (letzte Woche)	3
Zuverlässigkeit	Busverkehr offenbar komplett unbeaufsichtigt	5
Gesamtnote	kundenfeindliche Planung, mies umgesetzt, schlecht beaufsichtigt	5

Quelle: IGEB

SEV: Unkontrolliert mit Ausfällen

Jetzt haben wir schon so viel gemeckert und noch gar kein Wort zum Ersatzverkehr verloren. Leider wird es hier nicht besser. Der veröffentlichte Fahrplan mit einem 3-Min-Busabstand Mo-Fr bzw 5-Min-Abstand für's Wochenende ist ansich schon eine Frechheit. Doch selbst der konnte nicht ansatzweise gehalten werden – trotz Busspuren. Denn diese waren zum Einen zu Beginn einfach stümperhaft markiert und ausgewiesen. Und zum Anderen fehlten sie an den Stellen, die besonders wichtig gewesen wären: an den Stau-Ampeln vor der Landsberger und der Schönhauser Allee.

Am schlimmsten hat sich ausgewirkt, dass man offenbar den Ersatzverkehr vollkommen unkontrolliert sich selbst überlassen hat. Da wurden regelmäßig bereits an den Startstationen riesige Löcher in die Taktfolge gerissen, obwohl etliche Busse bereitstanden. Selbst Ostermontag Vormittag bei nahezu leeren Straßen gab es 10-Min-Lücken. Am Verkehr kann es nicht gelegen haben. Da ist wohl nicht nur bei uns der Eindruck entstanden, dass ein Großteil der im Fahrplan aufgeführten Fahrten gar nicht stattfand. Was macht man bei solch einen Verdacht? Richtig, nachzählen.

An einem durchschnittlichen Nachmittag haben wir in einer Durchschnittsstunde während des 3-Min-Taktes nur 12 der im Fahrplan ausgewiesenen 20 Abfahrten gezählt, von denen eine auch noch gar nicht an der Starthaltestelle begann. Damit sind in dieser Stunde 40% der SEV-Fahrten ausgefallen. Da wir schlecht die 6 Wochen durchzählen konnten, kann das natürlich auch ein bedauerlicher Einzelfall sein.

Verglichen mit der Ostring-Sperrung 2012 zwischen Neukölln und Schönhauser Allee, bei der man damals fast sicher sein konnte, nach maximal 2 Minuten einen SEV-Bus besteigen zu können, war diesmal die empfundene Verfügbarkeit des SEV deutlich schlechter. Wir halten daher unsere Stichprobe durchaus für belastbar.

Und noch etwas fällt auf, vergleicht man die Ersatzverkehre von 2012 mit denen von 2019: Die Front-Beschilderung der Busse und Ansagen der Haltestellen funktionierte jetzt deutlich besser als noch vor 7 Jahren. Deutlich schlechter war allerdings die Aufschilderung der Haltestellen. Damals war auf die Haltestellenschilder groß die Richtung aufgedruckt – 2019 musste sich der Fahrgast diese Information wieder aufwändig aus dem Fahrplan entschlüsseln, um herauszufinden, ob er wirklich richtig steht.

Apropos Fahrplan: Während der gesamten Sperrzeit von 6 Wochen hat es die S-Bahn nicht für nötig erachtet, an den betroffenen Bahnhöfen gültige Fahrpläne auszuhängen. Es waren weiterhin nur die Standard-Fahrpläne verfügbar sowie die Baumeldungen. Daraus ließ sich allerdings nicht ableiten, wann die Züge denn nun tatsächlich abfahren. Weder der Baufahrplan, noch Angaben, um wie viele Minuten sich die Planabfahrten verschieben, waren zu finden. Unserer Ansicht nach hat die S-Bahn hier die gesetzlichen Mindestanforderungen unterschritten.

Fazit

Bauen ist wichtig und richtig. Damit die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch in Zukunft gesichert ist. Die gilt es allerdings auch für die Bauzeit zu sichern. Das wurde im getesteten Fall S-Bahn-Ostring



Gut gemeint und schlecht gemacht: Im BVG-Kubus Gesundbrunnen wurden mit dem zusätzlichen Zielschild samt Fahrplan den Fahrgästen der Linie 247 weisgemacht, hier würde jetzt ihr Bus abfahren. Doch nur, wer alle Schilder las, erfuhr darunter, dass die Haltestelle jetzt ganz woanders ist.



In den ersten Wochen waren die mäßig markierten Busspuren häufig zugeparkt. Erst mit Nachbesserungen der Busspur-Schilder und entsprechender Presse- und Polizeiarbeit ließ sich das verbessern. Fotos (2): IGEB

überwiegend mangelhaft umgesetzt. Bedienstandards früherer SEVs wurden unterschritten und der SEV offenbar auch nicht beaufsichtigt, Mindestanforderungen der Fahrgastinformation unterlaufen und vor allem Fahrgäste kilometerweit abseits der Baustelle in übertriebenem Maße beeinträchtigt. Das kann auch das gewollt hippe Youtube-Video nicht reißen, welches auch noch Falschinformation durch Verschweigen betrieben hat. Ob das die richtige Art ist, sich bei den Berlinern in Anbetracht der anstehenden Ausschreibungen für den Weiterbetrieb aller S-Bahn-Teilnetze zu bewerben?