



**Vorschläge
der EVG Berlin zur
Stabilisierung des
S-Bahnverkehrs**

Vorwort:

Um einen stabilen, sicheren und kundenorientierten S-Bahnverkehr in Berlin anbieten zu können, sind aus unserer Sicht mehrere Maßnahmen notwendig. Der Grundsatz von „S-Bahn aus einer Hand“ ist für uns unabdingbar, da mehr Schnittstellen zu Verzögerungen und Verantwortlichkeiten führen, die sich am Ende negativ auf den täglichen Betrieb auswirken. Dazu zählen mehrere unterschiedliche Betreiber der Teilnetze, eine Trennung von Betrieb und Fahrzeuginstandhaltung und Schnittstellen zu DB-Konzerntöchtern. Ziel muss es sein, neben der Verringerung von Störungsquellen auch den Betrieb nach solchen Ereignissen schnellstmöglich wieder aufzunehmen. Wir begrüßen die Erhöhung der Investitionen in die Infrastruktur sowie in neue Fahrzeuge, ohne diese wichtigen Bestandteile ist eine Verbesserung der Betriebsqualität nicht zu erreichen.

Gute und sichere Arbeitsbedingen und damit motivierte Kolleginnen und Kollegen sind ein wichtiger Bestandteil für guten Verkehr. In einigen Bereichen sehen wir die Belastungsgrenze bereits erreicht, so dass es auch schwer wird Personal zu gewinnen und zu halten. Viele dieser Folgen sind jedoch der Gewinnorientierung und dem Wettbewerbsdruck geschuldet, so dass es notwendig ist, den Verkehrssektor auch finanziell so auszustatten, dass Arbeitsbedingungen verbessert werden.

Geschwindigkeit und Stabilität:

Die Fahrzeuge der Baureihe 480 sind aktuell die einzigen Züge die 100 km/h fahren dürfen. So kann die Infrastruktur an einigen Stellen nur mit diesem Fahrzeugentyp voll ausgenutzt werden um Verzögerungen besser zu kompensieren. Eine Anpassung des Fahrplans z.B. auf dem Ring, indem die Fahrzeit von aktuell 60 Minuten erhöht wird (z.B. auf 65 Minuten im Berufsverkehr), wäre notwendig. Mit längeren geplanten Aufenthalten an einigen Stationen (Bsp. S 9) wäre der Betrieb stabiler und kleinere Unregelmäßigkeiten könnten innerhalb kürzester Zeit abgebaut werden. Auch das sogenannte „Umläufe schieben“ wäre in einigen Betriebssituationen sinnvoll. Anstatt bei 10 Minuten Verspätung die Fahrzeuge für 50 Minuten in Abstellanlagen warten zu lassen, wäre eine Weiterfahrt unter einem anderen Umlauf besser. So würden notwendige Fahrzeugkapazitäten optimal genutzt und es käme zu keinen unnötigen Zugausfällen. Dafür müsste im Vorfeld die Leitstelle vor allem personell gestärkt werden um dieses praktikabel umzusetzen (Instandhaltungszuführungen, Fahrzeugreinigung, Personaldisposition).

Wendezeiten:

Auch wenn sich nicht alle Störungen im Fall einer Fahrt vermeiden lassen, sollte man zumindest vom Startbahnhof wieder pünktlich abfahren können. Ein sog. „Kippen“ (Abbruch der Fahrt und Wenden vor dem Erreichen des Zielbahnhofs) der Zugfahrten oder Verspätungen bei der Abfahrt sind heute schon die Konsequenz fehlender oder zu knapp berechneter Wendezeiten. Dazu müssen die Wendezeiten entsprechend der Linienverläufe und Fahrlängen angepasst werden. Zurzeit entspricht die Wendezeit z.T. nicht einmal fünf Minuten.

offener Ring (Ringschnecke):

Wie im Abschnitt „Wendezeiten“ bereits erwähnt, ist die pünktliche Abfahrt am Startpunkt unerlässlich. Gerade auf den Ringlinien S 41 und S 42 ist es ohne Start- und Endpunkt, in denen Wendezeiten eingerechnet werden könnten, aktuell unmöglich Verspätungen wieder aufzuholen. Daher wäre es sinnvoll die Linienführung der Ringbahn zu verändern. Beispielsweise wäre eine Abfahrt nach 1,5 Runden Ring auf einen der Außenäste möglich. Konkret wäre die Linienführung der S 47, S 8 oder nach Inbetriebnahme der S 21 vorstellbar. Wünschenswert ist es auch auf dem Ring Vollzüge einzusetzen, um das hohe Fahrgastaufkommen bewältigen zu können.

Abfertungsverfahren an Fahrgastwechsel anpassen:

Aktuell haben wir im Betrieb der Berliner S-Bahn einige unterschiedliche Verfahren zur Abfertigung von Zügen. Dazu gehört die klassische Zugabfertigung durch örtliche Aufsichten (aktuell noch in Schönhauser Allee und Lichtenberg), ZAT FM (Abfertigung durch Triebfahrzeugführer und Fahrzeugmonitor), ZAT o.T. (ohne technische Unterstützung) und Bahnsteigspiegel ähnlich der U-Bahn. Die Auswahl dieser Verfahren sollte aus unserer Sicht den Fahrgastwechsel deutlich mehr berücksichtigen.

Örtliche Aufsichten:

Zur sicheren Zugabfertigung bei hohem Fahrgastaufkommen ist eine Gesamtübersicht der Situation vom Bahnsteig aus notwendig. Mit jedem anderen Zugabfertigungsverfahren ist diese Gesamtübersicht nur unzureichend gegeben. Dies hat zur Folge, dass sich die Abfahrt des Zuges unweigerlich verlängert. Auch die Qualität der Fahrgastinformation würde sich mit Personal auf dem Bahnsteig deutlich erhöhen. Somit wäre nicht mehr nur das Fahrpersonal der einzige Ansprechpartner vor dem Betreten eines Zuges,

was dazu führt, dass die bisher auftretenden zwangsläufigen Verlängerungen des Bahnhofaufenthalts der Züge und die Belastung unsere Kolleginnen und Kollegen auf den Führerständen drastisch minimiert werden können. Um die Barrierefreiheit überall herzustellen ist an jedem Bahnsteig das Anlegen einer Rampe notwendig. Auch diese Aufgabe wurde jahrelang von örtlichen Aufsichten übernommen. Das Sichern des Fahrzeuges und das Verlassen des Führerstands zum Holen und Anlegen einer Rampe, kostet gerade in kurzen Taktzeiten wertvolle Minuten und stellt ebenfalls eine zusätzliche Belastung für das Fahrpersonal dar. Im Fall von Notarzteinsätzen (z.B. Kreislaufbeschwerden) könnte z.B. die hilflose Person von der Aufsicht, anstatt vom Triebfahrzeugführer, betreut werden. Dadurch würde der Zugverkehr bis zum Eintreffen des Rettungswagens nicht, so wie es bisher der Fall ist, zum Erliegen kommen. Durch die Besetzung mit Personal auf Bahnsteigen würde auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Fahrgäste steigen. Außerdem könnten die jetzigen großen Bahnhofsbereiche (aktuell bis zu 16 Bahnhöfe gleichzeitig), welche eine Stammaufsicht zur Fahrgastinformation bearbeiten muss, reduziert werden um die Qualität der Fahrgastinformation für die Fahrgäste zu erhöhen.

Fahrzeugqualität erhöhen:

Aktuell wird je nach Baureihe die Instandhaltungszuführung in die Werke nach 7 – 14 Tagen vorgenommen. Es werden die Laufkilometer soweit ausgereizt wie möglich. Das erhöht in nachvollziehbarer Weise nicht die Qualität und Sicherheit. Eine Möglichkeit wäre die Fahrzeuge alle 7 Tage einer Außenwäsche (alle Außenreinigungsanlagen befinden sich auf dem Gelände von Werken) zuzuführen, so wäre eine Qualitätssteigerung möglich. Es könnten kleinere Reparaturen und die Beseitigung von Komfortschäden deutlich schneller erfolgen. Dieses würde nicht nur sichere Züge bedeuten, sondern den Ansprüchen der Fahrgäste zugutekommen. Eine Planung der Instandhaltung der Fahrzeuge würde diese Vorgehensweise ebenso erleichtern.

Infrastruktur und Betrieb:

Diese zusätzliche Schnittstelle für den „diskriminierungsfreien Zugang“ auf das Netz hat bis heute negative Auswirkungen auf das Tagesgeschäft der Berliner S-Bahn. Im täglichen Betrieb merken wir, dass seit der Ausgliederung der Betriebsdurchführung an die DB Netz AG vor ca. 3 Jahren die Verfahrensweisen langsamer und umständlicher geworden sind. Somit dauert es heute z.B. wesentlich länger bis eine Information beim Kunden auf dem Bahnsteig ankommt.

Netzinfrastruktur:

Einige Beispiele wurden bereits in der „Qualitätsoffensive S-Bahn“ zu diesem Thema aufgenommen. Darüber hinaus müssen die Ursachen für sogenannte „Langsamfahrstellen“ schnellstmöglich behoben werden oder in der Übergangszeit bis zur Behebung zumindest realistisch im Fahrplan abgebildet werden. Eine Stabilisierung der Signaltechnik und insbesondere der mittlerweile in die Jahre gekommene ESTWs ist dringend notwendig. Das Zugsicherungssystem ZBS benötigt von Seiten der Infrastruktur Balisen (zur Datenübertragung von u.a. Geschwindigkeiten und Signalbildern) im Streckennetz. Diese reichen jedoch nicht aus, insbesondere auf Strecken mit relativ hoher Signalentfernung. Grund hierfür ist das Fehlen sog. „Aufwertbalisen“, um schneller wieder die zulässige Höchstgeschwindigkeit erreichen zu können. Außerdem merkt man insbesondere bei Sonder- und Bauverkehren das die Infrastruktur (Signale, Weichen, Schienen) nur auf den aktuell geplanten Fahrplan ausgelegt ist. Eine vorrausschauende Infrastrukturplanung um Sonderereignisse auszugleichen und zur Erhöhung der Flexibilität wäre dringend notwendig.