

Endlich: Linien- statt Zugnummern an dynamischen Anzeigetafeln

Seit Anfang Juni 2012 erleichtern die Linienbezeichnungen an den Zugzielanzeigern der Berliner Bahnhöfe die Orientierung im Regionalverkehr. Damit wurde eine langjährige IGEB-Forderung endlich umgesetzt.

Seit Einführung des Taktverkehrs bei den Regionalzügen in den 1990er Jahren haben sich die Liniennummern kontinuierlich verbreitet und durchgesetzt. Die Kunden kennen sie inzwischen von Liniennetzplänen, Fahrplanheftchen, Stadt- und Umgebungsplänen und natürlich von der Internet-Fahrplanauskunft bei BVG, S-Bahn und VBB. Doch am Bahnhof angekommen fand der Fahrgast in Berlin nur noch die bahinterne Zugnummer an den Anzeigetafeln vor. Eine Versuch, die Liniennummer zusätzlich über die eigentlich den Störungsmeldungen vorbehaltenen Laufschrift anzugeben (siehe SIGNAL 5-6/2011, Seite 49) wurde schnell wieder beendet.

Jetzt ist die Orientierungsmöglichkeit per Liniennummer endlich auch auf den letzten

fünf Metern zum Zug vorhanden. Damit hat sich bei den Regionalzügen durchgesetzt, was bei S- und U-Bahn, der Straßenbahn, Bus und sogar bei Fähren problemlos seit Jahrzehnten funktioniert.

Ermöglicht wurde dies durch das „Podium Berliner Bahnhöfe“, welches von Patrick Malter, Leiter Bahnhofsmangement Berlin von DB Station&Service, ins Leben gerufen wurde. Dort treffen Vertreter der Verkehrsträger aufeinander, um Verbesserungsmöglichkeiten zu beraten und auf den Weg zu bringen.

Der Bahnmanager hat unter anderem bereits die Ansagetexte auf Bahnhöfen auf das Wesentliche reduziert und das Erneuerungsprogramm für Aufzüge und Fahrtreppen vorangetrieben. Diese in so kurzer Zeit erreichten



Berlin Hbf. Auf den großen Anzeigetafeln und den Zugzielanzeigern an den Bahnsteigkanten (siehe SIGNAL-Rückseite) werden von der DB in Berlin statt Zugnummern nun endlich Liniennummern angezeigt. Auch in den Ansagetexten sollte die Liniennummer Einzug halten.

Erfolge lassen hoffen, dass noch weitere richtungweisende Verbesserungen auf die Fahrgäste zukommen. hm

Bahnhof Erkner. Obwohl die DB in Berlin jahrelang behauptete, dass die Anzeige der Zugnummern unerlässlich sei, wurde auf einigen Bahnhöfen in Brandenburg seit Jahren schon darauf zugunsten der Liniennummer verzichtet.

Fotos: Marc Heller



S-Bahn-Ärger zwischen Berlin und Potsdam

IGEB fordert Sofortmaßnahmen

Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 müssen die Fahrgäste der Regionalzüge zwischen Berlin und Potsdam auf die S-Bahn-Linie S7 umsteigen. Während diese den Winter über relativ stabil verkehrte, gibt es seit dem 29. April erhebliche Verspätungen und immer wieder Zugausfälle. Der Grund sind Bauarbeiten im Bereich Nikolassee, so dass die S7 dort bis November nur eingleisig fahren kann und zusätzlich zwischen Nikolassee und Wannsee die Fahrgäste der von Wannsee nach Nikolassee zurückgezogenen S1 aufnehmen muss.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB erneuerte deshalb seine Forderungen, die bereits 2011 in Gesprächen mit VBB, S-Bahn und BVG eingebracht wurden:

- Verlängerung des 10-Minuten-Taktes auf der S7 abends um rund drei Stunden bis Mitternacht. Eine solche Verlängerung des abendlichen 10-Minuten-Taktes gibt es seit dem 29. April zwar auf der S1 zum S-Bahnhof Nikolassee. Dieses Zusatzangebot nutzt den Umsteigern von Berlin Richtung Potsdam aber nichts, wenn nicht auch auf der S7 der 10-Minuten-Takt abends verlängert wird.
- Verlängerung der in Wannsee endenden Buslinien 114 und 316 zum S-Bahnhof Nikolassee (Eingang Borussenstraße, wie einst

der Bus 118 fuhr), damit die Fahrgäste dort direkt in die S1 einsteigen können. Für die Fahrgäste dieser Linien hat sich die Fahrzeit Richtung Zehlendorf/Steglitz/Schöneberg durch das Zurückziehen der S1 nach Nikolassee oft mehr als verdoppelt. Wichtig ist die Maßnahme ganz besonders bei der Buslinie 316, weil in dieser auch Fahrgäste aus Potsdam sitzen.

- Verdichtung des Zugangebotes auf der Stadtbahn. Ein erheblicher Teil der Verspätungen auf der S7 entsteht auf der Stadtbahn. Verspätungen gibt es vor allem durch die zeitweilige 8-Minuten-Lücke, durch Stoßverkehre zu Vorlesungsbeginn an den Universitäten, durch große Gruppen mit Gepäck nach Ankunft eines Fernzuges am Berliner Hauptbahnhof sowie durch die vielen Touristen, die als Gruppe oder durch Ortskenntnis langsamer ein- und aussteigen. Deshalb hat der Berliner Fahrgastverband IGEB seine Forderung bekräftigt, dass die S75 von Wartenberg tagsüber täglich im 10-Minuten-Takt bis zum S-Bahnhof Westkreuz durchgebunden werden muss. Damit fahren dann jeweils 6 Züge innerhalb von 20 Minuten. Nur diese Maßnahme ist geeignet, die Verspätungen durch das hohe und weiter wachsende Verkehrsaufkommen auf der Stadtbahn abzubauen und damit die S7

nach Potsdam (und zugleich die S5 nach Strausberg) zu stabilisieren.

- Darüber hinaus sind kurzfristige betriebliche Maßnahmen bei der S-Bahn zur Stabilisierung des S-Bahn-Verkehrs auf der S7 und auch auf der S1 erforderlich. Sinnvoll wäre zum Beispiel, die Züge der S7 auf dem unübersichtlichen S-Bahnsteig Nikolassee durch eine Aufsicht statt durch die Fahrer abfertigen zu lassen. Eine Umsetzung der Aufsicht von Wannsee nach Nikolassee ist leider am Betriebsrat gescheitert. Finanziert werden können die zusätzlichen Angebote aus den S-Bahn-Fahrten zum Flughafen BER, die zum 3. Juni 2012 bestellt wurden, aber durch die Verschiebung der Flughafeneröffnung bis mindestens 17. März 2013 noch nicht gefahren werden können.

Wesentlich ist außerdem mehr Ehrlichkeit. Angesichts des Ausmaßes der eingleisigen Abschnitte und der weiterhin notwendigen Betriebsfahrten zur Werkstatt in Wannsee sollte niemand die Erwartung wecken, dass der S-Bahn-Verkehr zwischen Berlin und Potsdam bis November 2012 (geplantes Ende der Bauarbeiten in Nikolassee) so stabil gefahren werden kann, wie es noch bis zum Beginn dieser zusätzlichen Bauarbeiten am 29. April 2012 möglich war. Auch die vorstehend genannten IGEB-Forderungen werden das nicht ermöglichen, können aber einen wichtigen Beitrag zur Entspannung der Situation leisten.

An dieser schwierigen Situation sind auch die Länder Berlin und Brandenburg mitschuldig, die sich seit 1990 nur unzureichend für den überfälligen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke Wannsee—Potsdam Hbf eingesetzt haben.