

Am 24. September 2012 wurde im U-Bahn-Museum am U-Bahnhof Olympia-Stadion der diesjährige Fahrgastsprechttag U-Bahn veranstaltet. Auch hier wurde wieder nach dem gewohnten Muster verfahren, dass es anfangs einen kurzen Vortrag gab und eine anschließende Fragerunde.

Von den Informationen im Vortrag und den Antworten zu den Fragen auch mit Humor kann man der Unternehmensleitung des Bereiches U-Bahn nur danken. Gegenüber den beiden bisherigen Fahrgastsprechttagen fand ich den U-Bahnsprechttag bislang den interessantesten.

Der Vortrag lief unter dem Thema „Highlights des Jahres 2012“ und brachte folgende Informationen:

Schwerpunkte

Das Jahr 2012 brachte für den Unternehmensbereich U-Bahn zahlreiche Projekte und Neuerungen mit sich die begonnen wurden. Hierzu zählen die Punkte

- Verkehrsvertrag: Die Berliner U-Bahn konnte gegenüber dem Vorjahr ihre Vorgaben aus dem Verkehrsvertrag fast unverändert erfüllen. Im Thema der Kundenwahrnehmungen zum Aspekt Sicherheit musste man feststellen, dass die Akzeptanz für die vollständige Videoüberwachung zwar gegeben ist aber trotzdem sich die Fahrgäste während der Fahrt und bei langen Wartezeiten auf U-Bahnhöfen unsicher fühlen. Um dem entgegenzuwirken möchte man mehr Personal auf den U-Bahnhöfen wieder einsetzen.
- Modernisierung F74 – 79: Der erste Doppeltriebwagen ist von der Modernisierung zurück und befindet sich seit 8 Wochen im Einsatz.
- Sauberkeit: Der Qualitätspunkt Sauberkeit rückte auch 2012 noch einmal in den Mittelpunkt, da man seitens der BVG hier Nachholbedarf sah. Hierzu wurde u. a. auch ein neues Prüfsystem eingeführt, womit man einfach auswerten kann inwiefern sich die Leistungen der Reinigungsdienste gebessert oder verschlechtert haben.
- Baureihe Ik: Im Laufe des Jahres wurde die Beschaffung von zwei Probezügen der Baureihe Ik beschlossen. Hersteller der Fahrzeuge ist das Schweizer Unternehmen Stadler Rail. Hergestellt werden die Fahrzeuge allerdings in den Berliner Standorten von Stadler sprich in Pankow und ggf. auch in Reinickendorf und Hohenschönhausen. Wenn man mit den Fahrzeugen sich zufrieden zeigt sollen 104 Wagen beschafft werden, welche die letzten A3L71 dann ersetzen werden.

Bemerkenswert am Rande ist auch, dass die BVG sich jetzt schon Gedanken macht welche Fahrzeuge im Kleinprofil ggf. ab 2018 unterwegs sind. Um einmal zu zeigen, dass das Land Berlin aus seinen hausgemachten Fehlern nicht lernt sei als Beispiel einmal angebracht, dass man bei der Beschaffung neuer S-Bahnfahrzeuge heute noch nicht einmal den Hersteller weiß geschweige denn, dass eine Ausschreibung gestartet wurde. Und diese Fahrzeuge sollen ebenfalls ab 2018 verkehren.

- Halle 4 U-Bw Grunewald: Die Halle 4 der Betriebswerkstatt Grunewald befindet sich derzeit im Bau und soll ab Ende 2013 für die Wartung der Baureihe Hk zur Verfügung stehen.
- U6-Teilung: Mit Hinblick auf den Baubeginn des U-Bahnhofs Unter den Linden der zum Lückenschluss der U5 zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor als Kreuzungsbahnhof zwischen U5 und U6 dienen wird und den U-Bahnhof Französische Straße ersetzen wird musste die U6 zwischen den Bahnhöfen Friedrichstraße und Französische Straße für ca. 1,5 Jahre unterbrochen werden.

- Prototyp DIS: Anlässlich der Unterbrechung der U6 wurde auf dem U-Bahnhof Friedrichstraße neue Fahrgastinformationsanlagen installiert.
- Umzug Leitstelle U-Bahn: Der Umzug der Leitstelle U-Bahn wurde beschlossen und ist gerade in Arbeit. Die Leitstelle wird ihre Räume in der Potsdamer Straße verlassen und in einen Gebäudeteil der U-Bw Friedrichsfelde ziehen. Leider bleiben die einzelnen Leitstellen der U-Bahn weiterhin getrennt, allerdings ist nach Beendigung des Umzuges auch die Beschaffung einer neuen Betriebsleittechnik beschlossene Sache. Die Maßnahme wird dann auch endlich eine Einbindung in das ICTS der Straßenbahn und des Busses ermöglichen, dessen Fehlen ein häufiger Kritikpunkt von Fahrgästen in der Vergangenheit war.
- Bauschwerpunkte 2012: Im Frühjahr konnte das Großprojekt EStw Pankow trotz Kritik der gemeinsamen Sperrung von U-Bahn, S-Bahn und Straßenbahn im Raum Schönhauser Allee ohne Vorfälle beendet werden. Zudem begannen die Bauarbeiten an dem zukünftigen Kreuzungsbahnhof Unter den Linden (hierzu später mehr). Die Sanierungsarbeiten an den U-Bahnhöfen Hohenzollernplatz und Mehringdamm konnten größtenteils abgeschlossen werden. Weitere Baumaßnahmen waren der Einbau von Pendelportalen am U-Bahnhof Gleisdreieck und Kabelarbeiten U5 Ost. Derzeit laufen die Gleisbauarbeiten Heinrich-Heine-Straße – Kottbusser Tor auf der U8 und die Vorbereitungen für das EStw Britz.

Auf folgenden U-Bahnhöfen laufen gerade Maßnahmen zur Bahnhofssanierung und/oder Aufzugeinbau: Kurt-Schumacher-Platz, Afrikanische Straße, Rehberge, Voltastraße, Gleisdreieck, Lichtenberg, Boddinstraße, Leinestraße, Kaiserin-Augusta-Straße, Blaschkoallee und Wutzkyallee. Derzeit besitzen 57% der Bahnhöfe einen Aufzug.

- Betriebskonzept U5-Bau: Wie schon oben angekündigt musste aufgrund der Bauarbeiten für den U-Bahnhof Unter den Linden die U6 unterbrochen werden. Der anfängliche Pendelverkehr war unumgänglich, da das vorhandene Stellwerk Friedrichstraße für die Zeit der Bauarbeiten stillgelegt werden musste und die Verlegung neuer Kabel für Signalanlagen etc. von Nöten war.

Nun läuft der Betrieb wie geplant im vorgesehenen Angebot. Die U6 Nord verkehrt in der HVZ im 4-Minutentakt, allerdings mit Kurzzügen was aufgrund der sehr kurzen Kehranlage am Bahnhof Friedrichstraße nötig ist. Die U6 Süd fährt im üblichen Angebot, wobei zwischen Stadtmitte und Französische Straße wechselseitig gefahren wird, da die Weichenkreuzung vor dem U-Bahnhof Stadtmitte sich befindet.

Mit dem Lückenschluss der U5 werden drei neue U-Bahnhöfe ans Netz gehen. Dies wären die Bahnhöfe Berliner Rathaus, Museumsinsel und Unter den Linden. Derzeit wird der U-Bahnhof Unter den Linden gebaut, dessen Arbeiten sich in drei Phasen erstreckt.

Phase 1: Unterstützung der alten Tunneldecke U6. Rückbau Tunnelausstattung

Phase 2: Herstellung der Schlitzwände, Einbau HDI-Sohlen, Abbruch Tunnel U6, Rohbau neuer Tunnel U6, Leitungsverlegung

Phase 3: bahntechnischer Ausbau Tunnel U6

Der Fußweg zwischen den Bahnhöfen Friedrichstraße und Französische Straße ist ca. zu 80% überdacht. Man plant den gesamten Fußweg bis auf die Straßenkreuzungen vollständig zu überdachen um auch den Fußweg im Winter so angenehm wie möglich zu halten.

Aufgrund der derzeitigen Teilung der U-Bahnlinie U6 verkehren auf dem Nordteil zwischen Alt-Tegel und Friedrichstraße die Züge in der HVZ im 4-Minutentakt, da aufgrund der sehr kurzen Kehranlage hinter dem Bahnhof Friedrichstraße nur Kurzzüge mit vier Wagen verkehren können. Im Südbereich wird zwischen Alt-Mariendorf und Französische Straße nach dem üblichen

Fahrplan gefahren, wobei zu beachten ist, dass es im Abschnitt Stadtmitte – Französische Straße zu einen wechselseitigen Betrieb kommt, da die Weichenkreuzung sich in Fahrtrichtung Norden kurz vor dem U-Bahnhof Stadtmitte befindet.

Wird bei der Berliner U-Bahn endlich eine einheitliche Markierung, wie in anderen Betrieben, eingeführt an denen man erkennt wo Kurzzüge halten werden?

Die Halteplätze der Züge variieren auf zahlreichen Bahnhöfen, da man auch versucht die Hauptaushänge an die Kurzzüge anzubinden. Eine optimale Lösung dazu gibt es derzeit nicht, weil an zahlreichen Stellen hierzu Abfertigungsmonitore oder –spiegel besorgt werden müssen.

Zu Markierung der Bereiche gibt es derzeit zwei Testläufe, welche sich auf die U-Bahnlinien U7 und U8 begrenzen. Auf der U7 gibt es Bodenmarkierungen wo Kurzzüge halten werden und bei der U8 gibt es die schon bei der Hamburger Hochbahn verwendeten Stromschienenaufkleber.

Gegenüber Hamburg werden diese Markierungen in Berlin ignoriert, sodass man sich für die auf der U7 verwendeten Markierungen entscheiden würde. Wann damit alle U-Bahnlinien ausgestattet werden kann man derzeit noch nicht mitteilen.

Weshalb werden bei der U-Bahn sämtliche Anschlussmöglichkeiten in den Pankower Stadtteil ignoriert?

Im U-Bahnnetz gibt es zahlreiche Anschlussrelationen, welche man nicht alle berücksichtigen kann. Hinzu kommt, dass einige bequeme Anschlussmöglichkeiten in tarifrechtlicher Form als Rückfahrt zu werten werden und somit aus betrieblicher Sicht unsinnig sind. Zudem sind Anschlüsse auch eine Frage der Fahrgastzahlen. Es bringt keinen wirtschaftlichen Nutzen Anschlüsse zu gewähren die von wenigen Fahrgästen nur genutzt werden. Die geschilderten Anschlussbeispiele können sich ggf. erst mit der neuen Betriebsleittechnik bei der Berliner U-Bahn verbessern.

Gibt es Überlegungen den Einsatz von Kurzzügen im Spätverkehr, Nachtverkehr und am Wochenende zu überdenken? Zu einigen Tageszeiten sind die Züge der U2 und U8 zu Zeiten des Wochenendverkehrs schon überfüllt!

Die genannten Probleme sind bekannt und es gab auch schon Fahrgasteingaben dazu. Bei der U2 wird ein früheres Ankuppeln an Samstagen und Sonntagen geprüft und die U8 entwickelt sich derzeit unerklärlicherweise zum Renner der Berliner U-Bahn. Auf dieser Linie sind die höchsten Fahrgastzahlenanstiege im letzten Jahr zu vermelden.

Weshalb ziehen sich die Bauarbeiten am Bahnhof Gleisdreieck so lange hin?

Der Grund für die häufigen Sperrungen und Einschränkungen beim U-Bahnverkehr am Bahnhof Gleisdreieck erklären sich damit, dass die dortigen Anlagen ein Alter von ca. 100 Jahren erreicht haben und nun einmal baufällig wurden. Die BVG hat sich für das Verfahren Bauen und Fahren entschieden um eine über 1 Jahr anhaltende Vollsperrung des gesamten U-Bahnhofs Gleisdreieck zu verhindern.

Es sind noch weitere Restarbeiten von Nöten. Hierzu zählt das Gleis der U2 in Fahrtrichtung Pankow und drei Brückenteile. Die Bauarbeiten sind derzeit für das Jahr 2014 vorgesehen, da man während der U6-Sperrung nicht noch weitere Großbaustellen im U-Bahnnetz schaffen möchte.

Wieso wurde der während der U1-Sperrung eingeführte 5-Minutentakt nach Olympia-Stadion wieder aufgegeben?

Die Einführung eines 5-Minutentaktes geschah aus betriebswirtschaftlicher Sicht, was in dem Fall der Einführung der U12 günstiger war als die übliche Maßnahme (ich kann es mir nicht erklären). Die Einführung eines erneuten 5-Minutentaktes bis nach Ruhleben ist unrentabel. Die Fahrgastzahlen in den Zügen zeigen, dass ein 10-Minutentakt völlig ausreichend ist. Ausnahme sind natürlich Sonderverkehre bei Veranstaltungen bis zum U-Bahnhof Olympia-Stadion.

Gibt es Planungen weitere H-Züge gegenüber den Einheiten 5018 (Quersitze) und 5035 (Fahrgastinformation) umzurüsten?

5035 war ein Versuch für neue Fahrgastinformationsmöglichkeiten bei der Berliner U-Bahn. Die Wirtschaftlichkeit dieser Maßnahme ist leider nicht gegeben, sodass die F-Züge und auch die H-Züge nicht weiter umgerüstet werden. Geplant ist eine neue Fahrgastinformation bei den Neubauzügen des Typs Ik. Quersitze werden weder bei den H-Zügen noch bei anderen Fahrzeuggenerationen und im Kleinprofil aufgrund der geringen Fahrzeugbreite sowieso nicht; keine Chance haben. Die Zukunft, aufgrund der Fahrgastzahlen, gehört den Längssitzen. Ausnahme werden die F-Züge bleiben, da sich unter deren Quersitze auch technische Komponenten befinden.

Wie sieht mit dem Umbau des U-Bahnhofs Rudow zum großen Anschlusspunkt zum Flughafen BER und mit einer möglichen U-Bahnverlängerung nach Schönefeld?

Eine Verlängerung der U7 zum Flughafen Schönefeld (BER) steht derzeit nicht zur Debatte. Allerdings bleibt zu vermerken, dass die gesamte Trasse bis zu einem Tunnelbahnhof Flughafen BER durch die Stadt Berlin und der Gemeinde Schönefeld freigehalten werden. Die Baupläne des Flughafen BER sehen sogar heute noch einen eventuellen U-Bahnanschluss vor.

Der geplante große Umsteigeknoten U-Bahnhof Rudow (Rudower Spinne) wird nicht kommen. Grund hierfür ist, dass der Unternehmensbereich Bus ausgerechnet hat, dass die Umfahrung der Rudower Spinne eine Fahrzeitverlängerung von mindestens drei Minuten mit sich bringen würde.

Die darauf groß geplanten Ausgangserweiterungen sind leider auch nicht voll umsetzbar, da die Lebensmittelhändlerkette EDEKA (Eigentümer Reichelt-Markt) nicht bereit ist die Wiese vor dem Supermarkt abzugeben und zudem aufgrund des Doppeldeckereinsatzes eine Übersehensgefahr des Supermarktes durch Kunden befürchtet. Leicht gesagt die Kunden sollen gefälligst zu Fuß oder mit dem Auto kommen und nicht mit dem ÖPNV (für mich mehr als unverständlich in der Zeit der Niedriglöhne und steigenden Benzinpreisen).

Welche Bauarbeiten und Vollsperrungen im U-Bahnbetrieb sind für das Jahr 2013 vorgesehen?

Wie schon weiter oben erläutert möchte man im Jahr 2013 von weiteren Streckenvollsperrungen, vor allem auf den möglichen Umleiterstrecken für die U6 absehen. Allerdings wird es trotz des Vorhabens zu bisher drei bekannten Vollsperrungen kommen:

U1 Wittenbergplatz – Uhlandstraße (geplant für eine Woche)

U3 Raum Spichernstraße (in der Schwachverkehrszeit)

U5 Am östlichen Streckenende für etwa 10 Wochen ggf. auch Bauen und Fahren

Ansonsten werden die Modernisierungen bzw. Aufzugbauvorhaben der U-Bahnhöfe Bismarckstraße, Friedrich-Wilhelm-Platz, Rudow, Richard-Wagner-Platz, Haselhorst und Jakob-Kaiser-Platz begonnen bzw. abgeschlossen.

Wie möchte man lt. Auskunft des Hersteller Stadler Rail Pankow auf der Inno Trans angekündigt die Fahrzeugbreite im Kleinprofilnetz erhöhen.

An den Bahnsteigkanten werden die neuen Züge vom Typ Ik nicht breiter sein als ihre Vorgänger. Man wird nach oben hin die Fahrzeuge breiter gestalten in dem man das Lichtraumprofil im Tunnel mehr ausnutzen wird.

Wann kann man wieder mit einem trockenen U-Bahnhof Vinetastraße rechnen und hat man endlich die Ursache für die Wassereinbrüche gefunden?

Die Ursache für die Wassereinbrüche war schon vor Beginn der großen gemeinschaftlichen Baustelle U-Bahnhof und Straßenbahnhaltestelle bekannt. Es liegt daran, dass die Tunneldichtung so veraltet ist, dass sie dem Druck aus dem Straßenland nicht mehr stand hält.

Die Bauarbeiten an der Tunneldichtung sind allerdings weiterhin noch nicht abgeschlossen, da dies erst der Fall sein wird, wenn auch die Straßensanierungsarbeiten in dem Bereich abgeschlossen sind und somit die gesamte Tunneldichtung erneuert werden konnte. Dann sind nämlich auch sämtliche Fugen zwischen alter und neuer Tunneldichtung entfernt. Derzeit gibt es aufgrund weiterer Baustellen in dem Bereich durch die Berliner Wasserbetriebe Verzögerungen.

Wann wird die Sanierung des U-Bahnhofs Hermannstraße in Angriff genommen?

Eine zeitnahe und schnelle Sanierung des U-Bahnhofs Hermannstraße wird nicht erfolgen. Der Grund dafür ist, dass die Baumaßnahmen des Bahnhofes außerhalb der Gewährleistungsfrist liegen. Hinzu kommt, dass man gegenüber der Baufirma ehe kein Schadensersatz mehr geltend machen kann, da sie bereits insolvent ist.

Eine Sanierung des U-Bahnhofes würde nach ersten Schätzungen ca. 2 Mio. EUR kosten, welche in den Finanzmitteln der BVG nicht vorgesehen sind, da U-Bahnhöfe über eine Laufzeit von 40 Jahren abgeschrieben werden. Man wird somit in ggf. vier Einzelschritten versuchen den Bahnhof zu sanieren.

Wird eine Verlegung des U-Bahnhofes Warschauer Straße näher an den gleichnamigen S-Bahnhof erfolgen?

Eine Verlegung des U-Bahnhofes Warschauer Straße näher den gleichnamigen S-Bahnhof wird nicht erfolgen. Nach ersten Schätzungen würden die Kosten hierfür bei 20 Mio. EUR betragen. Zudem ist in der Baumaßnahme kein wirtschaftlicher Sinn zu erkennen, da sich nur der Umsteigeweg für die Fahrgäste verändern würde es aber nicht zu mehr Fahrgästen führen würde.

Nach Abschluss der Arbeiten an den S-Bahnhof soll die vorhandene Fußgängerbrücke mit Abgängen zu der O²-World beendet werden. Die Kosten hierfür trägt allerdings der Inhaber der Veranstaltungshalle, die Anschutz Entertainment Group.