

## **Beantwortung der offen gebliebenen Fragen und Hinweise vom IGEB-Sprechtage für S-Bahnfahrergäste am 20. November**

Antworten der S-Bahn Berlin GmbH, Stand 13.12.2023

- **Welche Perspektive gibt es bei den Bauarbeiten an den Bahnhöfen Eichwalde, Zeuthen und Karow?**  
Dazu hat DB Station&Service folgende Auskunft gegeben:  
Eichwalde: Aktuell finden weiterführende Arbeiten an den Treppenzugängen inkl. Dach statt. Die Fertigstellung der gesamten Baumaßnahme erfolgt im November 2024.  
Zeuthen: Ab dem 1. Quartal 2024 erfolgt der Beginn der Ausstattung der Personenunterführung mit u.a. Beleuchtung und Einhausungen. Die Nutzungsaufnahme der Personenunterführung erfolgt im November 2024.  
Karow: Die Fertigstellung der Baumaßnahme und Freigabe der Straße für den Verkehr ist für Juni 2024 vorgesehen. Derzeit finden noch Trog- und Straßenbauarbeiten statt.
  
- **Wann geht der Aufzugs am Bahnhof Lehnitz in Betrieb?**  
Dazu hat DB Station&Service folgende Auskunft gegeben:  
Der Aufzug am Bahnhof Lehnitz wurde bereits eingebaut und soll am 20. Dezember 2023 in Betrieb gehen.
  
- **Warum muss der Nord-Süd-Tunnel Anfang 2024 nochmals für mehrere Wochen gesperrt werden?**  
Dazu haben wir von DB Netz folgende Auskunft erhalten:  
Seit der letzten umfangreichen Sperrung des Nord-Süd-S-Bahn-Tunnels (17.01.15 – 03.05.2015 - 4 Monate) hat sich ein hoher Bedarf an Maßnahmen zum Erhalt der Anlagenverfügbarkeit durch umfangreiche Instandhaltung und Ersatz von Anlagen ergeben. Hierzu zählen primär der Austausch von Schienen (insbesondere im Bereich der engen Bögen), sowie von Weichen, sowie Stopf- und Schleifarbeiten. Diese Arbeiten erfordern den Einsatz von schienengebundener Großtechnik (Stopf-/Fräsmaschinen, Arbeitszüge für Materialtransport, Hebetchnik). Diese Maßnahmen sind miteinander eng verknüpft, da aufgrund der Lage der vorhandenen Weichenverbindungen ein gegenseitiges „Überholen“ der Arbeitszüge nur an wenigen Stellen möglich ist. Durch das eingeschränkte Profil können zudem nur die wenigen Fahrzeuge zum Einsatz kommen, die die Profilanforderungen erfüllen. Hinzu kommen allgemeine Besonderheiten der Arbeiten im Tunnelbereich (eingeschränkte Zugänglichkeit der Baustelle, geringe Arbeitsräume, Aufbau einer umfangreichen Bewetterung/Belüftung zur Umsetzung der seit 2015 nochmals verschärften Arbeitsschutzvorgaben bezüglich Belüftung). Durch den beschriebenen Aufwand müssen die anfallenden Maßnahmen gebündelt werden. Hierdurch entsteht ein hoher Bedarf an Sonderfahrzeugen und Arbeitskräften.  
Die in 2023 durchgeführten Sperrung sollten umfangreiche Maßnahmen enthalten, für welche die geplante Sperrzeit ausreichend gewesen wäre, unter anderem der Austausch von 2 Weichen, eine Gleiserneuerung (Austausch Schiene+ Schwelle+ Schotter) auf 1,1 km, Schienenwechsel (Austausch der Fahrschienen) auf 5,1 km,

Stopf-/Richtarbeiten auf 4,8 km und Schienenschleifen/-fräsen auf ca. 9 km. Zusätzlich waren umfangreiche Instandhaltungsmaßnahmen geplant. Teile dieser Arbeiten konnten jedoch aufgrund mehrerer ungünstiger Umstände nicht umgesetzt werden; so fiel z. B. die geplante Fräsmaschine kurzfristig aus, ein Ersatz war aufgrund der besonderen Anforderungen des Tunnelprofils nicht verfügbar. Zudem kam es aufgrund der bestehenden Lieferprobleme für Schienenstahl zu Materialmangel. In der Sperrung konnten somit nur teile der erforderliche Maßnahmen umgesetzt werden; hierdurch war der geplante Bauablauf nicht vollständig umsetzbar. Es wurde kurzfristig versucht, die Lücken im Ablauf durch Instandhaltungsmaßnahmen zu füllen, um die Anlagenverfügbarkeit bis zur nächsten Sperrung erhalten zu können.

Derzeit ist geplant, die ausgefallenen Maßnahmen in 2024 umzusetzen und weiterer viele zusätzlich geplante Leistungen, nicht nur netzintern, in einer Sperrpause zu bündeln, um mehrfache Einschränkungen in den Folgejahren zu verhindern. Hierdurch mussten aber die bisher vorgesehenen Sperrzeiten vergrößert werden, um unter den geschilderten Bedingungen einen realistischen Bauablauf sicherstellen zu können. Nach Umsetzung aller vorgesehenen Maßnahmen gehen wir davon aus, dass der Sperrbedarf im Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel (bis zum Beginn der umfangreichen Maßnahmen für den Neubau der S21) gegenüber 2023 und 2024 wieder sehr stark reduziert werden kann.

Wir bedauern die entstandenen Einschränkungen für unsere Kunden und die Reisenden, bitten jedoch um Verständnis, dass die genannten Maßnahmen für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs unvermeidbar sind.

- **Ein Voranzeiger im Tunnel von der U8 in Gesundbrunnen wäre wünschenswert!**  
Wir halten einen Übergangsanzeiger an dieser Stelle ebenfalls für sinnvoll und werden diesen in den weiteren ZIM-Rollout einordnen.
- **Am Treptower Park zeigen die Voranzeiger nur die Züge von den Gleisen 1 und 3 an!**  
Dies ist ein Konfigurationsfehler, der noch im Jahr 2023 beseitigt werden soll. Einen analogen Fehler haben wir auf diesen Hinweis hin auch in Charlottenburg bemerkt, der ebenfalls behoben wird. Vielen Dank für diesen wertvollen Hinweis!
- **Wird die Route des Ersatzverkehrs für den Nord-Süd-Tunnel in der Tucholskistraße von den geplanten Verkehrsberuhigungsmassnahmen beeinträchtigt?**  
Der SEV wird folgende Route nehmen und damit nicht durch die Tucholskystrasse fahren: Friedrichstraße (*Halt U Oranienburger Tor*) – Torstraße – (*Halt Ecke Tucholskystr. und U Rosenthaler Platz*) – Brunnenstraße – Invalidenstraße – Gartenstraße (*Halt S Nordbahnhof*) – Hochstraße (*Halt Humboldthain*) – Böttgerstr. – Badstr. (*Halt S Gesundbrunnen*)
- **Wird es die Perlschnüre auch auf den Nord-Süd-Bahnhöfen geben? Ist es möglich, diese digital herunterzuladen?**  
Seitens der DB Station und Service ist die möglichst zeitnahe Verwendung von Perlschnüren auf zusätzlichen Bahnhöfen beabsichtigt, u.a. auf der Nord-Süd-Verbindung. Eine digitale Verbreitung der Perlschnüre ist hingegen nicht vorgesehen, da mit dem digital verfügbaren Liniennetz bereits ein jeweils aktualisiertes Dokument zum Download bereitsteht.
- **Auf der S-Bahn-Homepage steht z.B. für den Bahnhof Oranienburg kein Stadtteilplan/Umgebungsplan zur Verfügung!**

Bisher werden die Stadtteil-/Umgebungspläne auf der Website der S-Bahn Berlin bereits für die Bahnhöfe der Tarifbereiche A und B und einige Bahnhöfe im C-Bereich zur Verfügung gestellt. Es wird weiter an einer kontinuierlichen Erweiterung gearbeitet, sodass auch der S-Bahnhof Oranienburg zeitnah folgen wird.

- **Wie erfolgt die Lichtsteuerung im Innenraum bei der BR 480?**

Die Fahrgastraumbeleuchtung wird grundsätzlich automatisch geschaltet und dies in Abhängigkeit von den „Streckendaten“; d.h. in der Fahrgastinfo (IBIS) sind die Streckenabschnitte hinterlegt, in welchen die Beleuchtung ein- und wieder ausgeschaltet wird. Unabhängig davon wird die Beleuchtung auch in Abhängigkeit von der Umgebungshelligkeit eines der in den Führerräumen eingebauten Dämmerungsschalters eingeschaltet. Ausschalten erfolgt nur, wenn alle Dämmerungsschalter im Zugverband dies zulassen und sich die Zugfahrt gleichzeitig nicht auf einem in den Streckendaten auf „Fahrgastraumbeleuchtung ein“ – Abschnitt befindet.

- **Fährt der 481 334 wieder, der an der Weiche in Lichtenberg verunglückt ist?**

Das Fahrzeug ist noch immer in der Instandsetzung und erhält in diesem Zuge auch die Erneuerung im Rahmen der Langlebigkeit. Es ist noch nicht wieder im Fahrgasteinsatz.