

Aktuelles von der S-Bahn Berlin

Bei der S-Bahn Berlin gibt es technische und bauliche Fortschritte, aber auch einen neuen Serienschaden an einer alten Triebzugbaureihe. Diese und die zweite alte werden ertüchtigt für sechs Jahre längeren Einsatz als geplant.

Fahrzeuge

Die Reihe der Serienschäden an den beiden älteren Triebzug-Baureihen (BR) setzte sich fort: Im Frühjahr 2015 traten an den Drehgestellrahmen der BR480 Risse auf. Im September waren 19 der 70 vorhandenen Viertelzüge (Vz) mit sanierten Drehgestellen wieder in Betrieb, 44 Vz abgestellt und 5 Vz noch genau zu untersuchen. Die S-Bahn-Hauptwerkstatt Schöneweide und das Bombardier-Werk Siegen führen die Arbeiten aus. Sie dauern pro Vz eine Woche, sodass bis Jahresende etwa 45 Vz wieder einsetzbar sein werden.

Im April 2015 startete das *Fahrer-Assistenz-System* (FASSI). Es unterstützt die Triebfahrzeugführer bei pünktlichem und energieeffizientem Fahren, vereinfacht die Kommunikation mit der Transportleitung



Bild 1: Triebzug Baureihe 485 (Foto: DB/Ralf Kranert, 2011).



Bild 2: Triebzug Baureihe 480 bei Ausfahrt Bornholmer Straße, am Signal neben äußerem Gleis weiß mechanische Fahrsperrung (Foto: DB/Volker Emersleben, 2014).

und beschleunigt betriebliche Informationswege und Abläufe. Ferner überführt es den bisher aus drei Heften mit zusammen rund 450 Seiten bestehenden Buchfahrplan, die Örtlichen Richtlinien, die periodisch erscheinende Übersicht der Langsamfahrstellen und allfällige besondere Fahrplananordnungen in eine persönliche, selbst zu aktualisierende digitale Unterlage. Dafür werden 7 Mio. EUR investiert und es sollen bis 7% Energie gespart werden.

Im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg werden die 80 Vz BR485 (Lieferjahre 1985 bis 1992, Bild 1) und 70 Vz BR480 (Lieferjahre 1987 bis 1994, Bild 2) so ertüchtigt, dass sie bis Ende 2013 „auf dem heutigen Niveau betrieblich stabil“ einzusetzen sind statt wie bisher vorgesehen nur bis Ende 2017. Die dafür notwendigen rund 50 Einzelmaßnahmen sollen noch 2015 starten und bis 2019 größtenteils fertig sein. Dazu gehört unter anderem bei BR480 das Aufarbeiten der Antriebsstränge und Radsatzgetriebe, bei BR485 die Stabilisierung der Unterflurgeräte und Bremswiderstandscontainer sowie ein Umbau der E-Kupplung und bei beiden BR der Einbau des Mobilfunks GSM-R, dies übrigens auch bei den 500 Vz der BR481 (Lieferjahre 1997 bis 2004, Bild 3).

In Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium ist der Einsatz der mechanischen Fahrsperrung (Bild 2) nunmehr noch bis Ende 2025 erlaubt. Bis dahin müssen demnach nicht nur alle Strecken auf ZBS umgestellt sein, sondern auch neue Fahrzeuge als Ersatz für die Baureihen 480 und 485 in Betrieb sein, die sich nicht auf das *Zugbeeinflussungssystem S-Bahn Berlin* (ZBS) umrüsten lassen.

Wenn erwartungsgemäß noch in diesem Jahr der Zuschlag für den Verkehr auf dem ausgeschriebenen *Teilnetz Ring* erteilt wird und falls die S-Bahn Berlin ihn bekommen würde, könnte sie umgehend Neufahrzeuge bestellen. Das Teilnetz Ring benötigt diese bis Ende 2023.

Betrieb

Die Berliner S-Bahn leidet vor allem unter Eingriffen Dritter in den Fahrbetrieb, Infrastrukturstörungen und Fahrzeugproblemen.

In letzter Zeit mussten an einigen Bahnsteigen der Halteplatz für Kurzzüge in Fahrtrichtung vorverlegt



Bild 3: Triebzug 481 bei Zepernick (Foto: DB/Günter Jazbek, 2012).

werden, damit bis zu einem weiter entfernt stehenden und noch Halt gebietenden Signal keine hohe Geschwindigkeit erreicht werden kann. Mit dem Einbau von ZBS werden die Stellen wieder rückverlegt.

Baumaßnahmen

Im Werk Friedrichsfelde sind die Außengleise fertig saniert, die Hallensanierungsarbeiten laufen und der Neubau der Außenreinigungsanlage beginnt in Kürze. Zusammen werden dafür 22 Mio. EUR investiert. Gleichzeitig wird auch die Abstellanlage erneuert.

Auf LED-Beleuchtung umgestellt wurden die Werke Friedrichsfelde und Erkner, und für das Werk Schöneweide ist das im Gange. Je Werk werden rund 80×10^3 EUR investiert, der Energiebedarf soll dadurch von 150 MWh/a auf etwa ein Drittel sinken.

Die Grundsaniierung der bahntechnischen Ausrüstung im Nordsüd-S-Bahn-Tunnel von Mitte Januar bis Anfang Mai 2015 wurde pünktlich abgeschlossen. Im Jahr 2016 wird die Stadtbahnstrecke für den Einbau des ZBS für etwa 1 1/2 Monate gesperrt. Die neue Zugbildungsanlage Tempelhof soll 2017 fertig sein.

Be

Quellen: Berichte vom Fahrgastsprechttag S-Bahn 2015 am 23. September 2015

DIV Deutscher Industrieverlag GmbH

Arnulfstraße 124
80636 München

Ihr „Draht“ zur Anzeigenabteilung

Kirstin Sommer

Telefon: +49 89 203 53 66-36

Telefax: +49 89 203 53 66-99

E-Mail: sommer@di-verlag.de

eb
Elektrische
Bahnen
Elektrotechnik
im Verkehrswesen