



Berlin

IGEB Stadtverkehr

U 55: Fahrgäste sollen schwarz sehen

Die immer wieder verschobene Inbetriebnahme der Insellinie U55 zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor mit Zwischenhalt Bundestag soll nach Angaben der BVG nun zur Leichtathletik-Weltmeisterschaft in Berlin Anfang August 2009 erfolgen. Geplant ist ein Pendelverkehr auf einem Gleis.

Verzögerungen gab es vor allem beim Bau des U-Bahnhofs Brandenburger Tor unter dem Pariser Platz, der nun aber im Rohbau fertig ist. Duster sind hier jedoch die weiteren Aussichten, denn auf Wunsch der Se-



U-Bahnhof Brandenburger Tor. Der düstere Eindruck des Rohbaus wird durch eine Gestaltung in Schwarz erhalten bleiben.

Foto: Florian Müller (Juni 2008)

natsbaudirektorin Regula Lüscher soll die neue Station vor allem in schwarzer Farbe gestaltet werden. Damit wird wegen fehlender Reflektion besonders viel Energie für die Beleuchtung eingesetzt werden müssen, was den Geldbeutel der Fahrgäste und unser Klima belastet. Eine derartig unsinnige Gestaltungsvorgabe wird auch nicht durch die angekündigte „flächige Lichtdecke“ besser.

IGEB Fahrgastbelange

BVG stellt Fahrinfo-SMS ein

Die BVG wird ihren Fahrinfo-SMS-Service Ende 2008 einstellen. Das bestätigte Anfang Juli der BVG-Vorstandsvorsitzende Andreas Sturmowski.

Mit diesem Service können sich Fahrgäste bisher die Echtzeit-Abfahrtstafeln, wie man sie von den Anzeigetafeln an Haltestellen kennt, auf das Handydisplay holen. Hierfür muss man nur die sechsstellige BVG-Haltestellennummer, die seitlich auf jeden Fahrplan gedruckt wurde, per SMS an eine Kurzwahl schicken und erhält dann eine Antwort-SMS mit den nächsten Abfahrten von dieser Haltestelle.

Einige zehntausend Nutzer im Monat soll es nach Angaben der BVG gegeben haben – angeblich zu wenige, um den Service weiterzuführen. Der Rechnungshof habe der BVG vorgehalten, dass das System nur gering und dazu noch mit rückläufiger Tendenz genutzt werde, ohne dass eine Entlastung beim Call-Center und bei den Internetzugriffen (fahrinfo online) erkennbar sei. Zeigt das nicht gerade, dass der SMS-Dienst einen Zusatznutzen hat und eben nicht von den anderen Informationsquellen ersetzt wird?

Fragen ergeben sich auch aus der Angabe des Rechnungshofs, dass der Service in den letzten drei Jahren Kosten von 880 000 Euro verursacht habe. Wie kommen diese zustande? Nennenswerte Personalkosten sollten nicht anfallen, da die SMS-Anfragen sicher nicht von schnell tippenden Simsern beantwortet werden. Auch die laufenden Kosten für die Technik dürften nicht allzu hoch sein, weil die Echtzeitdaten ohnehin vorhanden sind und nicht extra für dieses System erhoben werden.

So entsteht der Eindruck, dass ein nützlicher Kundenservice vorschnell eingestellt wird, anstatt erst einmal zu überlegen, wie dieser kostensparender weitergeführt werden könnte.

Die Echtzeitinformationen sollen in das wap-Angebot fahrinfo online integriert werden, kündigte Sturmowski an. Allerdings erfordert die wap-Nutzung ein modernes internettaugliches Mobiltelefon und erzeugt zum Teil höhere Nutzerkosten. SMS senden und empfangen können dagegen auch alle älteren Modelle, je nach Tarif sogar ohne Zusatzkosten. (hm)



Rudower Chaussee Ecke Groß-Berliner Damm. Der Bau der Straßenbahnverlängerung in die Wissenschaftsstadt Adlershof schreitet zügig voran und dokumentiert eindrucksvoll, wie schnell Straßenbahnbau im Vergleich zum U-Bahn-Bau sein kann. Und schwarze Haltestellen sind hier mit Sicherheit nicht zu befürchten.

Foto: Marc Heller (Juni 2008)

IGEB Fahrgastbelange

S-Bahn GmbH baut Klappfenster aus

Bei den Zügen der Baureihe 481/482 baut die S-Bahn Berlin GmbH derzeit die Klappfenster im einst als Erste-Klasse-Abteil konzipierten Bereich am Ende der Doppeltriebwagen aus. Zwar gab es zu dieser Baureihe



Foto: Holger Mertens

immer wieder Beschwerden über Zugluft, aber weil diese Abteile nicht abgeschlossen sind, zieht es auch weiterhin. Die heiße Luft, die sich

bei Sonneneinstrahlung durch die großen Panoramafenster bildet, kann hier nun nicht mehr nach außen entweichen.

Bei den ersten Zügen dieser Baureihe, die ab 1996 ausgeliefert wurden, waren ursprünglich nur die als Erste-Klasse-Abteil konzipierten Bereiche mit Klappfenstern ausgerüstet worden. Die Fenster der anderen Abteile wurden später nachgerüstet, da der Luftstau bereits an weniger heißen Tagen zu unerträglichen Temperaturen im Innenraum geführt hatte. Der Fahrgastraum besitzt keine Klimaanlage, sondern lediglich eine unzureichende Lüftung. (hm)



Verschlimmbessert. Bisher erfuhren die Fahrgäste auf dem S-Bahnhof Savignyplatz wenigstens noch, in welche Richtung sie fahren müssen, um die von hier aus am häufigsten angefahrenen Stationen Zoologischer Garten, Hauptbahnhof und Friedrichstraße zu erreichen (Foto links, November 2007, vgl SIGNAL 6/2007). Mit der Vervollständigung der Liniennummern sind nun alle drei Stationen entfallen (Foto rechts, Juni 2008). Aber anstatt weiter nach sinnvollen statischen Zugzielangaben zu suchen, sollte die S-Bahn GmbH endlich wieder alle Züge flexibel anzeigen.

Fotos: Marc Heller