



# Überblick in vollen Zügen

*Gemessen am täglichen Beförderungsaufkommen zählt die S-Bahn in Berlin zu den sichersten Verkehrsmitteln, in denen die Fahrgäste weder um ihr Wohl noch um ihr Hab und Gut fürchten müssen, so die Statistik der*

*Kriminalpolizei. „Bei der S-Bahn liegt sowohl die Anzahl der Vorfälle als auch deren jeweilige Schwere eindeutig unter denen des Landes Berlin“, erklärt Peter Fechner mit Stolz. Er ist bei der S-Bahn GmbH in Berlin verantwortlich für den Bereich Sicherheit.*

**D**ie S-Bahn GmbH ist eine 100prozentige Tochter der Deutschen Bahn AG. Im Zuge der Bahnreform wurde das Unternehmen 1995 aus gegründet. Rund 4400 Mitarbeiter sorgen heute dafür, daß Tag für Tag bis zu 900.000 Fahrgäste sicher ihr Ziel errei-

chen. Das gesamte Schienennetz umfaßt in Berlin und in den Außenbezirken 294 Kilometer. Die längste Linie der S-Bahn ist die S1 zwischen Oranienburg und Wannsee mit immerhin gut sechzig Kilometern. Der am stärksten frequentierte Streckenabschnitt liegt zwischen Warschauer Straße und Charlottenburg. Dort besteht das größte Verkehrsaufkommen. Durch den Zwei-Minuten-Takt gibt es auf den Bahnhöfen praktisch keine Wartezeiten. Zu den Unternehmenszielen der S-Bahn zählen neben einer hohen Frequenz der Zugfolgen, vor allem im Innenstadtbereich, die Sicherheit und schließlich auch der Komfort in den Zügen. So weiß man, daß beschmierte Wände und zerrissene Polster

■ Schnell und sicher durch Berlin:  
Die S-Bahn befördert täglich fast  
eine Million Fahrgäste.  
Fotos: Manfred Sackmann



konzept. Die bessere Beleuchtung und Modernisierung von Bahnhöfen zählt ebenso dazu wie die Ausstattung der S-Bahn-Mitarbeiter mit neuester Kommunikationstechnik. Basis dafür ist ein Bündelfunksystem von DeTeWe. Rund 25 Millionen Mark wendete die S-Bahn für die privaten Sicherheitskräfte zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit allein 1996 auf. Darüber hinaus wurden rund 300.000 Mark in eine neue Bündelfunktechnik investiert.

### Puls der Stadt im S-Bahn-Takt

Michael Fechner als geborener und engagierter Berliner liebt seine Heimatstadt, weil sie eine lebendige Welt-Metropole mit vielen dynamischen und kulturellen Einflüssen ist. Er empfindet diese Umgebung als anregend und spannend. Daß Vielfalt auch unvorhersehbare Situationen und Konflikte hervorbringen kann, damit muß er im Berufsalltag fertig werden.

Ob Promi oder Punk, der Pulsschlag der Spree-Metropole zieht viele Menschen an, und die Stadt ist Veranstaltungsort für Kunst und Kommerz. Neben Papst- und Politikerbesuchen, die viele Zuschauer anlocken, sind zunehmend auch Großereignisse wie die „Love-Parade“ eine Herausforderung für das Berliner Verkehrsunternehmen. Das gilt auch für die privaten Sicherheitsfachkräfte. Die geschulten Mitarbeiter von B.O.S.S. und PEDUS überwachen dann besonders aufmerksam die einzelnen Streckenabschnitte. Per Funk stehen sie in ständigem Kontakt mit ihren Einsatzleitungen. In den dort installierten Computern werden sämtliche Gesprächsverbindungen protokolliert. Besondere Vorkommnisse werden direkt zur S-Bahn-Leitstelle weitergeleitet. Über sie gibt Fechner, wenn nötig auch direkt, per DeTeWe-Handfunkgerät UHF 871 eine Anweisung an den Ort des Geschehens.

Zudem sind in diesen Geräten frei programmierbare Status-Meldungen für Routineangaben hinterlegt. Sie gehen per Datenfunk

dem Fahrgast ein „mulmiges“ Gefühl vermitteln. Für das Unternehmen S-Bahn besteht damit der Anspruch, keinen Fahrgast zu verlieren, der das nächste Mal doch lieber sein Auto benutzt.

### Sicherheit mit Bündelfunk

Für die Sicherheit der Fahrgäste und einen ordentlichen Zustand der Fahrzeuge gibt es Programme und Einsatzkräfte. Bei der S-Bahn in Berlin sind u.a. für diese Aufgaben ausgebildeten Mitarbeiter der B.O.S.S. Sicherheitsdienste GmbH und der P. Dussmann GmbH (PEDUS) tätig und erschweren Randalierern und Rowdies ihr Handeln. Die Teams von B.O.S.S. und PEDUS begleiten die Züge, sie kontrollieren auf den einzelnen Stationen und sichern Anlagen im Gleisbereich.

Bis zu 270 dieser uniformierten Wachleute sind täglich in den 112 Zügen ausschließlich für die Fahrgastsicherheit unterwegs. Größtes Problem der S-Bahn in Berlin sind jedoch die Sachbeschädigungen, besonders an den Wochenenden.

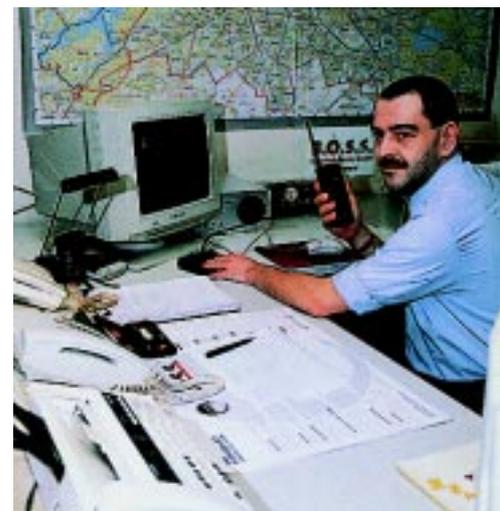
Um dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten, verabschiedete die S-Bahn GmbH bereits 1994 ein umfassendes Sicherheits-



■ Zuverlässiger Begleiter:  
Ein Mitarbeiter vom  
Sicherheitsdienst mit seinem  
Bündelfunkgerät UHF 871.



■ Mit Hund und Handy:  
Routinemeldungen gehen  
per Datenfunk direkt in  
den Rechner der Leitstelle.



■ Zentrale der S-Bahn-Sicherheit:  
Mit modernen Bündelfunklösungen  
werden die Einsatzkräfte koordiniert.



■ Stark befahren:  
Zwischen den Bahnhöfen  
Charlottenburg und  
Warschauer Straße  
verkehren die Züge im  
Zwei-Minuten-Takt.  
Fotos: Manfred Sackmann



■ Generations-  
wechsel:  
UFH 971 tritt  
die Nachfolge...



■ ... des  
Bestsellers  
UFH 871 an.  
Foto: Mechthild  
Wilhelmi

an die Rechner in den Einsatzleitungen. „Das Alltagsgeschäft der Sicherheitskräfte hingegen ist von einer Vielzahl nicht vorhersehbarer Ereignisse bestimmt. Es wird deshalb über Sprachfunk abgewickelt“, erklärt Fechner.

### Bei Bedarf „virtuell“

Weitgehend ausfallsicher sind die Leitrechner in den Einsatzleitungen B.O.S.S. und PEDUS mit einer Rufumleitung für Dritte ausgestattet. Diese Rufumleitung wird über die Software und den Netzanbieter gesteuert. Ist ein Rechner defekt, übernimmt der andere seine Aufgaben mit. Die Kapazitäten dieser hochleistungsfähigen PC reichen jeweils aus, den Ausfall des anderen Rechners zeitweise zu kompensieren.

Mit dem seit einigen Monaten installierten System von DeTeWe und NTTB (Nachrichtentechnik Berlin-Brandenburg) können die Einsatzleitungen ihre Mitarbeiter bei Bedarf auch wie eine einzige Einsatzgruppe ansprechen. In den dortigen Rechner laufen sämtliche Meldungen der Sicherheitsdienste und werden ausgewertet.

Zwar verfügte zuvor auch jedes Unternehmen über ein eigenes mobiles Funksystem, aber eine direkte Kommunikation der Sicherheitskräfte der unterschiedlichen Unternehmen untereinander und mit wichtigen Stellen der S-Bahn, zum Beispiel bei Großereignissen, war bisher nicht möglich.

### Diskret und flexibel

Die Entscheidung für das seit einem Jahr installierte Bündelfunksystem fiel Ende 1995. In einem vierwöchigen Test überzeugten DeTeWe und NTBB mit ihrer Lösung. Eine Betriebsfunklösung verbot sich wegen der mangelnden Diskretion dieser Kommunikationsart. Weitgehende Abhörsicherheit, ein

monatlicher Festpreis sowie die Fähigkeit zur Übermittlung von Daten sprachen eindeutig für den Einsatz einer Bündelfunklösung.

Netzanbieter Regiocom lieferte mit seinem Großzellennetz die notwendige Infrastruktur für die weitläufige S-Bahn. Die von NTBB und DeTeWe kundenspezifisch angepasste Hard- und Software ergänzt die Grundfunktionen des Bündelfunks gemäß MPT-Standard um die Bildung organisatorischer, handlungsorientierter Gruppen.

Für Fechner bedeutet diese Funktion im Alltag ein hohes Maß an Flexibilität: „Es muß nicht unbedingt bereits am Morgen überlegt werden, wie die Gruppen zusammenzustellen sind. Es können bei Bedarf auch spontan Leute eine beliebige Einsatzgruppe bilden. Weitere Vorteile bringt die Umschaltbarkeit auf den Betriebsfunkmodus für einzelne Gruppen. Damit kann jeder der Beteiligten die Gespräche der anderen mithören, so daß er den aktuellen Stand der Situation kennt.“

### Dauerbrenner UFH 871

Mit dem Handgerät UHF 871 sind bei der S-Bahn mobile Funkgeräte im Einsatz, die eine unsanfte Behandlung nicht gleich überleben. Hinzu kommt die lange Betriebsdauer der Geräte, die mühelos einen achtstündigen Arbeitstag überstehen. Die einstellbare Reduzierung der Sendeleistung von 3,5 Watt auf bis zu 1,5 Watt hat sich bewährt, um die Akku-Kapazität zu schonen. Die Hintergrundbeleuchtung der Displays wird von den Nutzern als „ausgesprochen angenehm“ bezeichnet. Display-Hinweise wie „Batterie-Warnung“ sind hilfreich, um unsachgemäßes Aufladen und Zerstörungen der Akkus zu verhindern.

Die recht große DeTeWe-Funkflotte bei der S-Bahn besteht aus Handfunksprechergeräten UFH 871 und Mobilgeräten vom Typ UFM 871 für den Fahrzeugeinbau. Für den Fall, daß sich Unbefugte in den Besitz eines solchen Gerätes bringen, leistet eine besondere Gerätefunktion unbemerkt Hilfestellung, um den Aufenthaltsort zu lokalisieren.

**Dorothea Wendeln-Münchow** ■