

■ Nahverkehr

BVG-Silvesterverkehr

aus SIGNAL 07/1990 (Oktober 1990), Seite 8 (Artikel-Nr: 10001278)
Senator für Verkehr

Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Michael Cramer (AL) über den
«BVG-Silvesterverkehr 1989»:

*1. Warum wurden in dem BVG-Informationsblatt für die Fahrgäste nur die
Abfahrtszeiten und Takte der Busse, nicht aber die von S- und U-Bahn abgedruckt?*

Im "BVG aktuell", Ausgabe Dezember 1989, wurde auf den Weihnachts- und
Silvesterverkehr der U- und S-Bahn hingewiesen. Der Redaktionsschluß dieser
Fahrgastinformation war bereits Ende November, so daß genauere Angaben nicht
möglich waren. Kurzfristig erschienen Sonderinformationen für Fahrgäste.

*2. Welcher Fahrplan auf der S-Bahn-Linie 3 war in der Nacht zum 1.1.1990 geplant,
und welcher wurde tatsächlich gefahren?*

In der Nacht vom 31. Dezember 1989 zum 1. Januar 1990 war auf der S-Bahn-Linie 3
folgender Fahrplan vorgesehen: 30-Minuten-Zugfolge zwischen Wannsee und
Friedrichstraße und Verdichtung zwischen Charlottenburg und Friedrichstraße auf
15-Minuten-Zugfolge. Über diese Maßnahmen hinaus wurde dem Bedarf entsprechend
wegen der Veranstaltung am Brandenburger Tor der Streckenteil Charlottenburg -
Friedrichstraße von 23.00 bis 3.00 Uhr auf 7 1/2-Minuten-Zugfolge weiter verdichtet.
Diese 7 1/2-Minuten-Zugfolge ist die höchstmögliche Zugfolge, da auf Friedrichstraße
nur ein Kehrgleis zur Verfügung steht. Alle Züge wurden als Vollzüge (8 Wagen)
gefahren. Das Fahrplanangebot stellte also eine durchaus realistische Planung
aufgrund der zur Verfügung stehenden personellen Möglichkeiten dar und wurde
operativ bis zu den betrieblich möglichen Grenzen ausgebaut, als der Bedarf eintrat.

*3. Warum wurde angesichts des zu erwartenden Andrangs insbesondere zum
Brandenburger Tor nicht von Anfang an eine dichtere Zugfolge angeboten?*

Das Angebot der Vorjahre zum Jahreswechsel, U-Bahn mit 15-Minuten-Zugfolge und
S-Bahn mit 30-Minuten-Zugfolge, entsprach dem Bedarf. Die Belastungen in der
Silvesternacht 1989/1990 wurden nicht durch die Besucherregelung ausgelöst, sondern
durch die Veranstaltung am Brandenburger Tor. Die BVG hat dem Fahrgastandrang,
wie bereits gesagt, im Rahmen der derzeit vorhandenen technischen und betrieblichen
Möglichkeiten Rechnung getragen. Die Arbeit der BVG wurde noch dadurch
erschwert, daß im Nord-Süd-Tunnel - bedingt durch übermäßige Ausschreitungen -
der S-Bahn-Verkehr zeitweilig eingestellt werden mußte.

*4. Wird der Senat dafür sorgen, daß zum Jahreswechsel 1990/1991 auf allen
S-Bahn-Linien eine ebenso dichte Mindest-Zugfolge wie im U-Bahn-Netz angeboten
wird und daß die Fahrgäste in den BVG-Informationen neben den Busfahrplänen
auch die für S- und U-Bahn finden?*

Aus heutiger Sicht ist eine Änderung der Fahrplantakte in der Neujahrsnacht nicht
erforderlich, da die angebotenen Takte im Schnellbahnbereich sowohl

nachfragegerecht als auch ausreichend attraktiv sind. Im übrigen ist darauf hinzuweisen, daß die BVG ihre Angebote bei besonderen Anlässen immer in geeigneter Form bekanntmacht.

(LPD vom 19.3.1990)

Warum bringt die IGEB heute diese alte Anfrage, werden Sie sich fragen. Der Grund ist einfach: Der nächste Jahreswechsel steht bevor. Und der Silvesterverkehr der BVG ist seit Jahren ein Ärgernis für die Fahrgäste. Schon mehrfach hatte die IGEB das Fahrplanangebot und die völlig unzureichende Fahrgastinformation der BVG über die nächtlichen Fahrpläne kritisiert, zuletzt in [SIGNAL 10/89](#). Geändert wurde nichts, und wenn man die Antwort von Senator Wagner vom Frühjahr 1990 liest, dann scheint die BVG auch keinerlei Notwendigkeit für Verbesserungen zu sehen. Doch wenn man genauer hinschaut, dann ist aus der Antwort zu Frage 2 zu erkennen, daß die personellen Möglichkeiten der BVG der eigentliche Maßstab für die Definition des Bedarfes an Zügen waren. Das erklärt zumindest, warum die BVG z.B. auf den U-Bahn-Linien 3 und 4 einen Bedarf für einen 15-Minuten-, auf der Wannseebahn aber nur für einen 30-Minuten-Takt sah. Doch diese Erklärung ist keine Entschuldigung für die Silvester-Fahrplangestaltung der BVG, denn sie zeigt eine nicht am Fahrgastbedarf, sondern am Betrieb orientierte Definition des Begriffes Bedarf.

Deshalb fordert die IGEB zum wiederholten Male, zum Jahreswechsel vor allem das Angebot auf den S-Bahn-Linien zu verbessern und auch auf den wichtigsten U-Bahn-Abschnitten dem Fahrgastbedarf entsprechend, also öfter als alle 15 Minuten, zu fahren. Außerdem muß endlich die Fahrfastinformation verbessert werden. Es ist überhaupt kein Grund erkennbar, warum die Busfahrpläne rechtzeitig zum Redaktionsschluß der BVG-Fahrgastinformation vorlagen, nicht aber die von S- und U-Bahn. Und für alle zusammen müßte doch endlich einmal eine für «normale» Fahrgäste lesbare Darstellung möglich sein.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001278>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten