

17. Wahlperiode

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Gerwald Claus-Brunner (PIRATEN)

vom 18. Januar 2013 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Januar 2013) und **Antwort**

Kapazitäten bei BVG und S-Bahn

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Kleine Anfrage wie folgt:

Die Kleine Anfrage betrifft teilweise Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die BVG AöR um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1: Warum verkehren bei der S-Bahn und – vor allem – bei der BVG zu den Hauptverkehrszeiten und zu Großveranstaltungen überwiegend 6-Wagenzüge anstatt 8-Wagenzüge im Kleinprofilnetz und 4-Wagenzüge anstatt 6-Wagenzüge im Großprofilnetz?

(Speziell:

- U3 in Dahlem-Dorf zum morgendlichen Vorlesungsbeginn sowie zum abendlichen Vorlesungsende der FU Berlin
- alle U-Bahnlinien am Alexanderplatz (U2, U5 und U8) an den Wochenenden
- die Linien S41 und S 42)

Frage 2: Was hindert BVG und S-Bahn daran, zu o. g. Zeiten und Linien die maximale Transportkapazität bereitzustellen?

Antwort zu 1. und 2.: Anders als in der Fragestellung behauptet, werden sowohl bei der S-Bahn als auch bei der U-Bahn in der Hauptverkehrszeit überwiegend Züge mit der größtmöglichen Zuglänge (S-Bahn und U-Bahn Kleinprofil: 8-Wagen-Züge, U-Bahn Großprofil: 6-Wagen-Züge) eingesetzt.

Bei der S-Bahn erfolgt über den Verkehrsvertrag eine direkte Vorgabe der Mindestzuglängen differenziert nach Linien, Zuggruppen und Verkehrszeiten. Das vertraglich vereinbarte Verkehrsangebot sieht für die Hauptverkehrszeit den Einsatz von 91 8-Wagen-Zügen, 50 6-Wagen-Zügen und 24 4-Wagen-Zügen vor. Die S-Bahn Berlin

GmbH kann jedoch die bestellte Fahrzeuganzahl derzeit nicht vollständig für den Einsatz bereitstellen, da bei ihr fahrzeugseitige Verfügbarkeitsprobleme bestehen. So sieht die Bestellung beispielsweise auf den Linien S41 und S 42 während der Hauptverkehrszeit für jede zweite Fahrt den Einsatz von Vollzügen vor. Aufgrund der fahrzeugseitigen Einschränkungen können derzeit dort jedoch nur durchgängig 6-Wagen-Züge eingesetzt werden. Bei der BVG ergeben sich die einzusetzenden Fahrzeuggrößen unmittelbar aus den im Verkehrsvertrag vorgegebenen Kapazitätsstandards. In Folge der hohen Fahrgastnachfrage in der HVZ resultiert hieraus auch für die U-Bahn, dass die Mehrheit der Fahrten mit maximaler Zuglänge erfolgen muss.

Auch bei Großveranstaltungen werden gemäß der Verkehrsverträge bei entsprechendem Bedarf und im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten bei der S-Bahn und bei der U-Bahn vorzugsweise Vollzüge eingesetzt.

Für die in der Frage 1 namentlich aufgeführten Linien und Zeiträume ist teilweise der Einsatz von kürzeren Zuglängen vorgesehen, da die Fahrzeugkapazitäten grundsätzlich entsprechend der vorhandenen Fahrgastnachfrage zu bemessen sind. Die vorgegebenen Kapazitätsstandards werden entsprechend der dem Senat vorliegenden Nachfragedaten und der angebotenen Taktichte hier auch bei kürzeren Zuglängen eingehalten. Dieser bedarfsgerechte Fahrzeugeinsatz vermeidet einen unnötigen Ressourcenverzehr.

Frage 3: Die Baureihe I im Groß- sowie Kleinprofilnetz der BVG wird nur als 4-Wagen-Einheit beschafft – mit welchen Auswirkungen auf den Betriebsablauf ist zu rechnen?

Antwort zu 3.: Die BVG teilt hierzu mit: „Zurzeit wird eine Baureihe IK für das Kleinprofilnetz beschafft. Sie entspricht in ihrer Konfiguration als 4-Wagen-Einheit der zuletzt für das Kleinprofil beschafften Baureihe HK, mit der die IK-Züge auch kuppelbar sind. Mit diesen Fahr-

zeugen können nur 4- oder 8-Wagen-Züge gebildet werden. Für den Einsatz von 6-Wagenzügen bleiben ältere 2-Wageneinheiten in ausreichender Stückzahl erhalten.

Der Betriebsablauf bleibt mit den neuen IK-Zügen genauso stabil wie bisher.“

Frage 4: Wie kam es bei der BVG zu der Abkehr von der derzeit betrieblich kleinstmöglichen Einheit des 2-Wagen-Zuges?

Antwort zu 4: Die BVG teilt hierzu mit: „Die Abkehr von den 2-Wagen-Einheiten begann mit der Beschaffung der Großprofilbaureihe H im Jahre 1996. Grund war in erster Linie die Verbesserung des Sicherheitsempfindens für unsere Fahrgäste. Der Zug bildet einen durchgehenden Raum, so dass sich die Fahrgäste auch aus anderen Wagen gegenseitig zur Hilfe kommen können. Dieses Konzept durchgängiger Züge ist auch bei anderen U-

Bahnen im Trend. Für das Kleinprofil wurde aus betrieblichen Gründen der 4-Wagen-Zug als durchgängige Grundeinheit gewählt.“

Berlin, den 12. Februar 2013

In Vertretung

Christian Gaebler

.....

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

(Eingang beim Abgeordnetenhaus am 28. Feb. 2013)