Aktuell

Weder grau noch Hartschalensitze!

aus SIGNAL 02/2011 (Juni 2011), Seite 5 (Artikel-Nr: 10000736)
IGEB Stadtverkehr

Zug der Baureihe F der Berliner U-Bahn. Harte Hartschalensitze (im Test), zugeklebte Fensterscheiben (fast alle) - und außen bald grau? Wohlfühlatmosphäre ist anders. (Foto: Florian Müller)

Fahrgäste wollen Mindestkomfort in U-Bahn-Fahrzeugen

Die BVG plant die Beschaffung von 36 U-Bahn-Zügen mit je 4 Wagen für das Kleinprofilnetz der U-Bahn (Linien 1 bis 4). Nachdem erste Überlegungen für die Fahrzeugausstattung bekannt wurden, hat der Berliner Fahrgastverband IGEB dazu am 2. Februar in einem Schreiben an die BVG Stellung genommen.

Dass neue Fahrzeuge beschafft werden müssen, ist für die IGEB unstrittig. Aber diverse Details werden kritisiert bzw. abgelehnt.

So lehnt der Berliner Fahrgastverband eine neue Farbgebung in der Außengestaltung grundsätzlich ab. Die IGEB sieht im Gelb der BVG-Fahrzeuge ein wichtiges Markenzeichen, dass nicht leichtfertig aufgegeben werden darf. Der kürzlich im Netz eingesetzte Zug in der neuen Farbgebung (siehe nebenstehende Abbildung auf der Titelseite der Berliner Verkehrsblätter) kann nicht überzeugen. Es ist zu befürchten, dass das bisherige einheitliche Erscheinungsbild der BVG-Fahrzeuge verloren geht.

Ebenfalls abgelehnt wird der geplante Einbau von Hartschalensitzen. Die Einsparung bei den Unterhaltskosten steht in keinem Verhältnis zum gravierenden Komfortverlust.

Nicht erforderlich ist eine Klimatisierung der Züge. Zum einen heizen die Fahrzeuge sich durch die überwiegend unterirdische Streckenführung nicht so auf wie bei Straßenbahnen und Bussen, zum anderen heizt die Abwärme der Klimaanlagen die Tunnelstationen unangenehm auf.

Die neuen Fahrzeuge sollen so konzipiert werden, dass es keinesfalls weniger und möglichst mehr Sitzplätze als bisher gibt - natürlich unter Beachtung ausreichender Stellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder. Helfen kann hierbei die geplante Profilvergrößerung der Fahrzeuge. Diese ist aber nur sinnvoll, wenn ein freier Einsatz der Fahrzeuge im Kleinprofilnetz gewährleistet bleibt. Die jetzige Krise der Berliner S-Bahn wird durch die fehlende Flexibilität beim Fahrzeugeinsatz verschärft.

Wichtig ist, dass die neuen Fahrzeuge mit einer elektronischen Anzeige der Bahnhöfe sowie zur weiteren Fahrgastinformation auf dem Stand der Technik ausgestattet werden.

Analog zur Berliner Straßenbahn sollte die Möglichkeit einer Schaltung auf Außenstrecken im Winter für die Türen geprüft werden, bei der nach einigen Sekunden die Türen automatisch geschlossen werden, wenn keine Fahrgäste mehr aus- oder einsteigen, der Zug aber noch nicht abfährt. Die inzwischen zwar in vielen U-Bahn-Fahrzeugen vorhandenen Türschließer werden leider nur unzureichend genutzt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10000736.

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