

■ Aktuell

BVG schadet dem Wirtschaftsstandort Berlin

aus SIGNAL 09-10/1993 (Dezember 1993), Seite 12 (Artikel-Nr: 10001673)

Michael Cramer, MdA

Bündnis 90/Grüne

Die wiederholten Äußerungen der BVG seit dem 13. November über die Störanfälligkeit und das schlechte Material bei den GI-Zügen der Berliner U-Bahn sind durch nichts gerechtfertigt. Immerhin fuhren diese Fahrzeuge seit 1988 im härtesten Alltagsbetrieb im 2,5-Minuten-Takt auf der U-Bahn zwischen Pankow (Vinetastraße) und Mohrenstraße ohne nennenswerte Ausfälle. Auch der Probebetrieb der GI-Züge auf der U1 im letzten halben Jahr verlief weitgehend problemlos.

Vielmehr sind die Probleme auf der U2 von Senat und BVG "hausgemacht". Es mangelte an ausreichender Schulung der West-Fahrer auf GI-Zügen und an Streckenkenntnis aller Fahrer für den wiedereröffneten U-Bahn-Abschnitt. Dies lag an der Anordnung des Eröffnungstermins (Geburtstag des Regierenden Bürgermeisters Eberhard Diepgen), der es der BVG unmöglich machte, den unbedingt notwendigen Probebetrieb zwischen Baufertigstellung und Wiederinbetriebnahme zu fahren. Auch in der BVG-Betriebswerkstatt Grunewald fehlte es an genügender Vorbereitung auf die GI-Züge. Bisher wurden die Züge in-Friedrichsfelde gewartet. So sind in Grunewald nach Auskunft von BVG-Mitarbeitern simpelste Ersatzteile nicht oder nicht ausreichend vorhanden.

Die jetzigen Diffamierungen der GI als "Ost-Züge" durch die BVG und ihren Pressesprecher Göbel grenzen schon an Geschäftsschädigung der Hennigsdorfer Werke, einem äußerst wichtigen Betrieb der Berlin-Brandenburger Region. Dieser entwickelte und verkaufte so renommierte Fahrzeuge wie die Shanghaier U-Bahn, IC-Triebzüge für Griechenland, die Baureihe 485 der Berliner S-Bahn und die meist gebaute deutsche E-Lok, die heutige Baureihe 143, über die sich auch die Bundesbahner immer wieder begeistert äußern.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001673>.

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