

■ Berlin

## Diverse Fragen zur U-Bahn

aus SIGNAL 01/2000 (Februar/März 2000), Seite 6-8 (Artikel-Nr: 10001857)  
IGEB

**Anfang Dezember 1999 wandte sich die IGEB mit einem Brief an den Leiter des Unternehmensbereiches U-Bahn, Herrn Deinhardt. In diesem Brief hatte die IGEB Probleme bei den neuen Baureihen der U-Bahn (H-Zug und dem noch in der Planung befindlichem HK-Zug) angesprochen. Weitere Fragen und Vorschlägen galten den fehlenden Kehrmöglichkeiten auf der U 6 und U 8 im Bezirk Mitte, der unzureichenden Bauin-^ formation für Fahrgäste sowie den neuen Fahrtrichtungsanzeigern auf den U-Bahnhöfen**

**Im folgenden veröffentlichen wir den Antwortbrief der BVG.**

*Berliner Verkehrsbetriebe Unternehmensbereich U-Bahn*

### Zu Baureihe »H" Sitzaufteilung

Der Rückgang an Sitzplätzen gegenüber der Baureihe F liegt nach unserer Rechnung nur bei ca. 10 Prozent (40:36), wenn man einen Baureihe-H-Mittelwagen mit einem Wagen der Baureihe F vergleicht und die acht Klappsitze der BR H als vollwertige, komfortable Sitzen gelten läßt. Nach unseren Beobachtungen werden Klappsitze von den Fahrgästen auch als solche angenommen.

Die im Wagen 5018 ausgeführte, einseitige Anordnung der Quersitze überzeugt auch uns nicht. Die nächsten 20 bestellten Züge werden deshalb auch wieder reine Längsbestuhlung aufweisen.

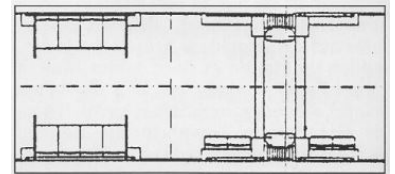
Ein Übergang zu einer schmalen Sitzbreite, wie von Ihnen vorgeschlagen, scheidet unseres Erachtens aus Kostengründen aus, da man den verwendeten Systemsitz nicht in einer anderen Breite bekommt und damit eine zweite Ausführung die Stückkosten erhöhen würde. Außerdem ist zu beachten, daß die bombierte Form der Seitenwände im Bereich des Sitzgestells ein paar Zentimeter nutzbarer Breite gekostet hat.

### Zu Baureihe H, fehlende Haltegriffe

Bezüglich einer Mittelhaltestange haben wir schon immer den Standpunkt vertreten, daß eine solche nicht zum Konzept eines durchgängigen Zuges paßt. Das zu beobachtende Fahrgastverhalten, nämlich die intensive Nutzung der Durchgängigkeit, zeigt, daß eine Mittelhaltestange eher hinderlich wäre. Von der Fahrgastseite wird das Fehlen dieser Haltestange hingegen praktisch nicht bemängelt.

### Zu Baureihe HK, Sitzplätze und Türen

Zu Baureihe HK und den Möglichkeiten, grundlegende Veränderungen vorzunehmen, sei bemerkt, daß die vier Vorserienzüge bereits 1995 praktisch fertig konstruiert waren und eigentlich bis 1996 zu liefern gewesen wären. Aus unterschiedlichen Gründen findet die Fertigstellung und Lieferung nun erst in 2000 statt.



Viel Luft, wenig Sitzplätze. Schnitt durch den geplanten Kleinprofil-H-Zug (HK). (Zeichnung: BVG)



Großprofil-H-Zug der BVG. So ähnlich werden auch die HK-Züge für das U-Bahn-Kleinprofil-Netz aussehen. (Foto: Marc Heller)



25% weniger Sitzplätze: Während die bisherigen U-Bahn-Kleinprofil-Züge (Typ AIII) bei vier Wagen immerhin 104 Sitzplätze aufweisen, soll der neue Kleinprofiltyp HK, der aus je vier Wagen (zwei Führerstands- und zwei Mittelwagen) besteht, nur noch 64 Sitzplätze (+ 12 Klappsitze) aufweisen.

Eine Änderung bezüglich der Türenaufteilung wäre also erst im Hinblick auf eine heute nicht zu terminisierende Serienfertigung denkbar. Allerdings ist es offensichtlich, daß eine derartige Umkonstruktion erhebliche Kosten verursachen würde und auch zwei grundsätzlich unterschiedliche Wagentypen ergäbe.

Davon unabhängig halten wir die Durchgängigkeit in dieser Hinsicht nicht für hilfreich. Hier müssen einfach genügende Türöffnungen vorhanden sein, um einen schnellen Fahrgastwechsel zu gewährleisten. Die negativen Erfahrungen mit dem Einsatz der GI-Fahrzeuge auf Linien mit hohem Fahrgastaufkommen lassen objektiv keinen anderen Schluß zu.

### **Fehlende Kehrmöglichkeiten auf der Linie U6 und U8**

Der dargestellte Sachverhalt behandelt den von der betrieblichen Infrastruktur her unbefriedigenden Zustand, daß im Bereich der ehemaligen Transitstrecken bei Störungen insbesondere die Innenstadtbereiche großräumig stillgelegt werden müssen. Ein möglicher Pendelbetrieb ist für die betroffenen Fahrgäste äußerst unattraktiv und kurzfristig nur bedingt realisierbar.

Seitens des Unternehmensbereichs U-Bahn wurde ein Konzept für eine flächenhafte Ausrüstung mit Gleisverbindungen entwickelt. Dieses soll im Zuge von Baumaßnahmen schrittweise umgesetzt werden.

Für die angesprochene Linie U8 ist bedingt durch veränderte Sicherheitsräume ein Wiederaufbau der alten Kehranlage Alexanderplatz nicht ohne weiteres möglich. Vorgesehen ist hier für das Störfall- und Instandhaltungsmanagement in den nächsten Jahren der Einbau von doppelten Gleisverbindungen an den Bahnhöfen Heinrich-Heine-Straße und Rosenthaler Platz, für die U6 in Stadtmitte, Friedrichstraße und Zinnowitzer Straße. Diese ermöglichen im Störfall eine Anbindung an kreuzende Straßenbahn- bzw. S-Bahn-Linien. Für das nächste Jahr ist der Einbau einer doppelten Gleisverbindung auf der Linie U8 - Bahnhof Jannowitzbrücke - und der Einbau der beiden doppelten Gleiswechsel auf der Linie U6 - Bahnhof Friedrichstraße und Bahnhof Stadtmitte - vorgesehen.

### **Bauinformationen für Fahrgäste**

Zur Zeit sind wir mit der Ausarbeitung eines Konzeptes für eine einheitliche und bessere Darstellung der Fahrgastinformation beschäftigt. Hierbei versuchen wir, die Baudaten in schon bestehende Konzepte einzubinden.

Die »regionale« Information bietet für den Personenkreis, der täglich mit den Maßnahmen konfrontiert wird, die Hintergrundinformation, warum dort gebaut wird.

### **Neue Fahrtrichtungsanzeiger auf den Bahnhöfen**

Der von Ihnen dargestellte Mangel der neuen DAISY Fahrtrichtungs-Anzeiger bezüglich der Lesbarkeit ist bereits mehrfach von Fahrgastseite kritisch angesprochen worden. Aus diesem Grund werden derzeit verschiedene Schriftdarstellungen getestet, die die Lesbarkeit evtl. erhöhen bzw. verbessern werden. Trotz begrenzter Anzeigefläche (eine größere Schrift führt unmittelbar dazu, daß die Darstellung auch

länger wird, was eine höhere Zahl von Abkürzungen zur Folge hat) hoffen wir, daß eine Verbesserung möglich sein wird.

Es wäre sicher hilfreich gewesen, bereits in einer früheren Planungsphase die Meinung der Fahrgäste, die durch die IGEB repräsentiert wird, zu berücksichtigen. Leider ist dies versäumt worden.

Wir planen aber im nächsten Jahr, wenn das neue Fahrgast-Informationssystem stabil läuft, eine Fahrgastbefragung durchzuführen und hoffen, möglichst viele der dann eingehenden Hinweise und Wünsche noch entsprechend berücksichtigen und umsetzen zu können.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001857>.

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