

■ Berlin

Fahrzeugeinsatz im U-Bahn-Kleinprofil

aus SIGNAL 06/2001 (September-Oktober 2001), Seite 10 (Artikel-Nr: 10002057)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Die BVG hat sich aus Sicherheitsgründen entschieden, ihre GI-Züge (Gisela) nach dem zweiten Brand innerhalb eines Jahres in den Depots zu lassen, bis die Brandursache geklärt ist. Herrscht nun außer bei den Bussen auch bei der U-Bahn Wagenmangel?

Die IGEB begrüßt die Vorsicht der BVG. Es muß jedoch versucht werden, die Auswirkungen auf die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Eine längerfristige und vollständige Rücknahme der U15 auf den Abschnitt Wittenbergplatz - Uhlandstraße erfüllt diesen Anspruch nicht.

War den Fahrgästen Fahrzeugmangel beim Omnibus schon bekannt, gab es bislang bei der U-Bahn diese Probleme nicht. Und der jetzige Wagenmangel im Kleinprofil ist auch nicht durch Fehlplanungen bedingt, sondern durch das unvorhersehbare Ereignis zweier Brände dieser Baureihe in den Jahren 2000 und 2001.

Insgesamt verfügt die BVG über 104 GI-Wagen (18% der Kleinprofilfahrzeuge), man kann also nach Abzug der Werkstattreserve von zwölf fehlenden 8-Wagen-Zügen ausgehen. Mit dieser Begründung hat die BVG die U15 auf ein verkehrlich unsinniges Teilstück reduziert und auf der U2 verkehren teilweise nur 6-Wagen-Züge. Auf der »amputierten" U15 zwischen Wittenbergplatz und Uhlandstraße haben die vereinzelt Fahrgäste dafür in sechs Wagen Platz.

Wie sollte die BVG statt dessen mit dem Fahrzeugmangel umgehen?

Es muß gewährleistet sein, daß die U15 wieder die volle Strecke bis Warschauer Straße fährt - nur dann ist sie zu vertreten. Um die benötigten Züge zur Verfügung zu haben, empfiehlt die IGEB folgen des:

- Einsatz der vier neuen HK-Halbzüge (wie es die BVG auch praktiziert). Dies ergibt zwei Züge.

In der Hauptverkehrszeit sollte die BVG die U2 zwischen Theodor-Heuss-Platz und Ruhleben schwächen. Dort reicht auf jeden Fall ein 6-Minuten Takt aus; das spart zwei Umläufe (=Züge).

Während der Bauarbeiten auf der U1 werden wegen der Sperrung zwischen Breitenbachplatz und Krumme Lanke drei Züge nicht benötigt. Wenn auf den absolut sinnlosen Pendelzug zwischen Krumme Lanke und Thielplatz verzichtet wird und stattdessen ein ordentlicher Busersatzverkehr Breitenbachplatz - Krumme Lanke gefahren wird, dann stehen diese drei Züge dem restlichen Netz zur Verfügung. Somit fehlen zum Betrieb der U15 nur fünf Züge. Diese fünf Züge á sechs Wagen bekommt man dadurch zusammen, indem man 15 Züge um zwei Wagen kürzt, wie es die BVG auf der U2 macht. Dann fahren zwar oft nur 6-Wagen-Züge, aber dafür wird der Fahrplan weitgehend eingehalten und alle Verbindungen werden betrieben.

Dies wären Vorschläge, wie der Fahrzeugmangel bis zum Ende der Bauarbeiten auf der U1 Süd bewältigt werden kann. Wenn die U1 wieder auf ganzer Länge fährt, wäre



Derzeit werden die Gisela-Züge nicht im Fahrgastverkehr eingesetzt. Um deren Ausfall zu kompensieren, hat sich die Abteilung Stadtverkehr Gedanken zur Verteilung der restlichen Züge gemacht. (Foto: IGEB-Archiv)

eine denkbare Möglichkeit, in der Hauptverkehrszeit die U15 nur zwischen Kottbusser Tor und Uhlandstr. fahren zu lassen.

Die BVG hat die Senatsverkehrsverwaltung um Genehmigung ihres Notfahrplans bis zum Jahresende gebeten. Somit plant sie, selbst an den Adventswochenenden die Direktverbindung aus Friedrichshain, Kreuzberg und Schöneberg zum Kurfürstendamm nicht zu ermöglichen, obwohl sie dafür samstags in jedem Fall genügend Züge hätte. Es ist übrigens auffällig, schnell die BVG die U15 aus den Umsteigehinweisen der U-Bahn-Linien U6, U7 und U8 getilgt hat. Sonst dauert es Monate, bis Ansagetexte aktualisiert werden. Man wird das Gefühl nicht los, daß der unglückliche Anlaß den Verfechtern des linienreinen Betriebes bei der U-Bahn wie gerufen kommt - die U15 war diesen seit ihrer Einführung 1993 ein Dorn im Auge.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002057>.

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