

■ Aktuell

Flotte Gisela

aus SIGNAL 04/2005 (August/September 2005), Seite 7-8 (Artikel-Nr: 10002747)
IGEB Stadtverkehr

Sanierung der GI/1-U-Bahnwagen hat begonnen

»Die Berliner U-Bahn der DDR-Hauptstadt bewältigt tagtäglich einen wesentlichen Teil des Personenverkehrs. Zu dem modernisierten U-Bahn-Netz zählen auch neue Züge, die sich rasch die Anerkennung der Berliner sowie ihrer vielen in- und ausländischen Gäste erworben haben. Moderne Konstruktion und gediegene Ausstattung, angenehmer Fahrkomfort und hohe Zuverlässigkeit haben die LEWU-Bahnzüge zu einem attraktiven Nahverkehrsmittel gemacht.«

So stand es Ende der 1980er Jahre in einem Prospekt des Herstellers VEB Lokomotivbau - Elektrotechnische Werke »Hans Beimler« Hennigsdorf anlässlich der beginnenden Auslieferung der Baureihe GI/1 an die BVB.

Die Ursprungsbaureihe G (Prototyp) bzw. GI/1 entstand 1974, nachdem durch einen schweren Brand 1972 in der Abstellanlage Alexanderplatz ein akuter Fahrzeugmangel entstanden war. Wegen Devisenmangels konnte die BVB kurzfristig keine modernen Züge beschaffen. Die Standards der Sowjetischen Einheitstypen, die andere Fahrzeugparameter besaßen, als die BVB für ihre Kleinprofilinie A Otto-Grotewohl-Straße--Pankow (Vinetastraße) benötigte, standen deshalb auch nicht zur Verfügung. So musste schnell ein neuer Fahrzeugtyp entwickelt werden, der als GI 1978 in Serie produziert wurde. 1988 wurden weitere Züge bestellt (GI/1), die technisch weiterentwickelt waren und bis 1989 ausgeliefert wurden.

Seit der Zusammenführung des Berliner Kleinprofilnetzes 1993 kam die Baureihe GI bzw. GI/1 im gesamten Kleinprofilnetz zum Einsatz und fiel durch eine hohe Ausfallquote negativ auf. Viele der Züge wurden dann abgestellt und die BVG entschloss sich zu einem Verkauf der GI-Züge nach Korea. Die Baureihe GI/1 hingegen wurde wegen Fahrzeugmangels technisch verbessert und weiter eingesetzt.

Gehasst - Verdammt - Vergöttert

Die Baureihe GI/1 ist aufgrund der nur zwei Türen je Wagenseite, der wenig ergonomisch geformten Längssitze und der lauten Fahrgeräusche bei vielen Fahrgästen nicht beliebt. Andererseits gibt es auch Fahrgäste, die diese Baureihe den im Netz vorherrschenden Zügen der Baureihe A3 / A3L vorziehen.

Nach mehr als 15 Jahren Einsatz und der Bindung der BVG an diese Baureihe durch ihre Leasinggeschäfte (siehe [SIGNAL 6/2004](#), Seite 9) werden die Züge nun »runderneuert« Dabei wird der Innenraum vollständig entkernt und im Corporate Design der BVG gestaltet. Die Technik des Zuges, dessen nur einfache Erneuerung nicht infrage kam, weil viele Hersteller von Technik-Komponenten dieses Zuges heute nicht mehr existieren, muss bis auf wenige Ausnahmen (z. B. der Motor) ebenfalls fast komplett ausgetauscht werden. Die BVG-Betriebswerkstatt Grunewald, in der derzeit die Sanierung von 28 Doppeltriebwagen der Serie A3 64/66 aus den Jahren 1964 bis



Alt und neu nebeneinander. Von außen fällt vor allem die Lackierung im helleren BVB-Sonnengelb und die vierstellige Wagennummer auf. (Foto: Marc Heller)



Endlich gibt es auch in den G-Zügen ein Abteil für Kinderwagen, Fahrräder und Gepäck. Dafür entfallen allerdings drei Sitzplätze. (Foto: Marc Heller)

1966 ausläuft, übernimmt dies in Eigenregie.

50 Doppeltriebwagen werden erneuert

Bis 2007 sollen 50 Doppeltriebwagen der Baureihe GI/1 erneuert sein. Die Fahrgäste können sich nun nicht nur über die neue freundlichere Außenfarbe »Sonnengelb« freuen, sondern auch über ein neues Mehrzweckabteil für Kinderwagen, Rollstühle und Fahrräder am Kurzkuppelende des Wagens. Ferner werden die Sitze etwas sitzfreundlicher gestaltet. Außerdem wird die aus Plastik bestehende Trennwand zwischen Sitzreihe und Türraum durch Glas ersetzt und gleichzeitig erhöht, was alle Fahrgäste positiv bemerken werden, die schon einmal aufgrund der bis jetzt zu niedrigen Höhe dieser Trennwand einen Rucksack oder ähnliches an den Kopf bekamen.

Die Züge sollen bei einem Rollout im September 2005 der Öffentlichkeit vorgestellt werden. SIGNAL ermöglicht Ihnen schon jetzt einen ersten Blick auf Gisela.

Eckpunkte der GI/1-Sanierung:

- Zeitraum 2005 bis 2007

Dauer für Durchlauf eines Doppeltriebwagens: drei Monate

Fließbandarbeit mit elf Takten von Entkernung bis Neulack plus Endabnahme

Überarbeitung der Drehgestelle mit Antrieb und Bremse

Erneuerung des gesamten Fahrerstands mit neuen Bedienelementen und einem anderen Design

Erneuerung der Steuerung der Antriebstechnik mit moderner Elektronik

Erneuerung von Heizung und Lüftung

Veränderung des Außen- und Innendesigns gemäß Corporate Design der BVG, angepasst an den neuen HK-Gelenkzug

Als Highlight der Innengestaltung neues Mehrzweckabteil in jeweils 2 Wagen eines zusammenhängenden Vier-Wagen-Zuges (aufgrund von Verbesserungsvorschlägen von Mitarbeitern)

Einsatz nach Erneuerung mindestens 15 Jahre

Insgesamt machen die modernisierten Gisela-Wagen einen angenehmen Eindruck. Die Berliner U-Bahnfahrgäste werden sich bald im täglichen Einsatz selbst ein Urteil bilden können.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002747>.

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