

■ Aktuell

GI-Züge rehabilitiert Aber Senat und BVG hinterlassen einen deutschlandpolitischen Scherbenhaufen

aus SIGNAL 02-03/1994 (April 1994), Seite 16 (Artikel-Nr: 10003268)
IGEB

Seit der Wiedervereinigung des Berliner Kleinprofilnetzes am 13. November 1993 gab es monatelange Störungen, wie sie die U-Bahn-Fahrgäste schon lange nicht mehr erlebt hatten. Nicht lange dauerte es dagegen, bis Senat und BVG die Schuldigen wußten: Die Züge der Baureihe GI, je nach Absicht als "Gisela-Züge" oder "Ost-Züge", bezeichnet.

Bereits in [SIGNAL 9-10/93](#) hatte der Berliner Fahrgastverband IGEB sich um eine Versachlichung der Probleme bemüht. Es half wenig, zumal der U-Bahn-Chef der BVG, Dr. Klaus Lipinsky, an der Diffamierungskampagne mitwirkte (siehe das Interview auf der rechten Seite). Dieses Interview nahm die IGEB zum Anlaß, am 30. Januar noch einmal nachdrücklich gegen das teils vorsätzliche, teils fahrlässige "Miesmachen" der GI-Züge zu protestieren. Auch diese Presseerklärung dokumentieren wir im Wortlaut, zum einen, weil kurz darauf zugunsten des "Ertüchtigungsprogrammes" für die meisten GI-Züge entschieden wurde, zum anderen, weil die Züge inzwischen weitgehend rehabilitiert wurden: Am 15. März berichtete der Tagesspiegel, "daß man in der Werkstatt oder beim Hersteller die Bremszylinder vertauscht hatte". Seit der Behebung dieses Fehlers werden die GI-Züge von der BVG vermehrt eingesetzt, zumal die gerade ausgelieferten Neubaufahrzeuge ("West-Ware" A3L) wegen Überschreitung des zulässigen Lichtraum-profiles durch Kabel und Apparate zunächst umgebaut werden mußten.

(Wir verzichten auf eine eigene Kommentierung zugunsten der hervorragenden Glosse von Bernd Matthies im Tagesspiegel vom 15. März.)

Dennoch beschloß der Senat wenige Stunden nach Erscheinen der Tagesspiegel-Meldung, 65 Mio DM zur Beschaffung von 16 neuen Doppeltriebwagen bereitzustellen, um die GI-Züge allmählich ersetzen zu können. Jetzt werden also die erst wenige Jahre alten GI-Züge - richtigerweise - modernisiert, und anschließend werden sie durch Neubauten ersetzt? Der Berliner Fahrgastverband IGEB hält diese Entscheidung in jeder Hinsicht für unverantwortlich und fordert den Senat auf, das Geld besser für die Beschaffung neuer Straßenbahn-Fahrzeuge auszugeben! Dies wäre verkehrlich sinnvoller, arbeitsmarktpolitisch ebenso effektiv und deutschlandpolitisch geboten. Der deutschlandpolitische Scherbenhaufen, den Senat und BVG mit ihrer Kampagne gegen die "Ost-Züge" angerichtet haben, ist schließlich schon groß genug.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003268>.

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

Ab April '94 nur noch A3-Züge auf der U2

Interview mit UBL-U, Dr. Klaus Lipinsky

Waren die Pannen beim Start der U2 vermeidbar?

Daß sich beim Start einer neuen Linie Pannen einschleichen, ist nicht ungewöhnlich. Zumal wir sozusagen aus dem Stand in den vollen Betrieb ohne Erprobungszeit übergegangen sind. Es war ein Glück, daß alle beteiligten Mitarbeiter - egal ob sie vom Fahrpersonal oder aus den Bereichen Bau, E oder Werkstätten kamen - solch ein großes Engagement zeigten, sehr flexibel waren und unter Umständen auch auf die Einhaltung ihrer tariflichen Pausen- und Arbeitszeiten verzichteten. Ohne dieses Engagement wäre es noch zu weit mehr Ausfällen gekommen. Für diesen außer-gewöhnlichen Einsatz - der auch noch anhält, als für die Pannen größtenteils ungerechtfertigte Beschimpfungen begannen - möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bedanken.

Hätten die Pannen mit einer ausreichenden Probezeit vermieden werden können?

Sicher wären einige aufgetretene technische Mängel in einer Erprobungsphase rechtzeitig entdeckt worden, aber das Grundübel für die Unregelmäßigkeiten - die dem Bedarf dieser Linie nicht gerechtwerdenden GI-Züge - wäre wahrscheinlich auch dann verborgen geblieben, da ein Probebetrieb ja ohne Fahrgäste durchgeführt wird. Und schließlich gibt es einen zweiten Grund für die Entscheidung, ohne Probebetrieb zu fahren: Wir wollten den Berlinern diese Verbindung so früh wie möglich zur Verfügung stellen. Sie hätten nicht verstanden, wenn wir zwei Wochen lang im 3-Minuten-Abstand mit leeren Zügen über die Viadukte gedonnert wären.

Welche „Macken“ haben denn die GI-Züge? Sie sind doch bisher auf einem Teilstück der U2 immer gefahren?

Die „Macken“ sind sehr vielfältig. Die technische Störanfälligkeit ist nur eine. Die hatten die Züge auch schon bei dem bisherigen Einsatz auf dem nördlichen Teil. Das zeigt der hohe Bestand von 226 Wagen, bei 12 Umläufen mit 8-Wagen-Zügen - also mehr als hundert Prozent Reserve.

Bei der jetzt fast dreifachen Streckenlänge sind die Züge den gestiegenen Anforderungen technisch nicht gewachsen. Die Fahr- und Bremssteuerung unterliegt einem dreimal höheren Verschleiß und weist demzufolge eine dreimal höhere Ausfallrate auf. Erst bei der jetzigen Belastung zeigen sich bei einigen Komponenten, z. B. den Getriebe-Konstruktionsfehler. Auch sind die GI-Züge komplizierter zu bedienen. Ein wesentlicher Mangel ist, daß der Tacho nicht genau ist und eine Abweichung von bis zu 20 Prozent anzeigt. Außerdem ist er nicht beleuchtet, was jetzt auf der gesamten Strecke automatische Geschwindigkeits-Überwachungen im

Gleis eingebaut sind, die es auf dem östlichen Ast bisher nicht gab. Werden diese zu schnell überfahren, bremst der Zug automatisch. Das führt natürlich zu Zugverspätungen. Wir haben bei der Technischen Aufsichtsbehörde beantragt, die Toleranz für die automatische Bremsung zu erhöhen. Aber die technischen Ursachen sind es nicht allein. Mit den nur zwei Türen je Wagenseite dauert der Fahrgastwechsel auf den Bahnhöfen natürlich länger, und die meisten Fahrgäste treten nicht in den relativ langen Gang durch, weil sie befürchten, an ihrem Zielbahnhof die Tür nicht rechtzeitig zu erreichen. Dadurch entstehen ebenfalls Verspätungen, die sich bei langen Strecken summieren.



A3-Zug auf dem Viadukt der U2.

Wann werden dann die restlichen fünf GI-Züge auf der U2 ausgewechselt?

Sowie die Industrie die neuen A3L92-Züge liefern kann, werden sie sukzessive ausgetauscht. Für die Durchbindung der U2 hatten wir ja 86 Wagen diesen Typs bestellt. Doch die Industrie konnte sie nicht rechtzeitig liefern. Deshalb mußten wir mehr GI-Züge einsetzen als ursprünglich geplant.

Inzwischen sind die ersten acht Wagen des Typs A3L92 geliefert. Sie werden jetzt für den Einsatz vorbereitet. Dazu gehört auch die Schulung der Fahrer. Wenn alles wie geplant läuft, sind wir etwa Ende April soweit, nur A3-Züge auf der U2 einzusetzen, allerdings nur als 6-Wagen-Züge.

Was wird dann aus den GI-Zügen?

Das ist noch nicht geklärt. Es gibt zwei Möglichkeiten: Die eine wäre, die GI-Züge technisch zu ertüchtigen. Das ist natürlich mit zusätzlichen Kosten verbunden, würde aber auch nicht alle Mängel (weiterhin nur 2 Türen, laute Fahrgäusgeräusche usw.) beseitigen und wir führen dann noch über das Jahr 2000 hinaus mit diesen Zügen. Eine andere Möglichkeit wäre, die jetzt laufende A3L-Bestellung um weitere Züge zu erweitern und zu versuchen, die GI-Züge an andere Verkehrsbetriebe zu verkaufen. Darüber muß in nächster Zeit entschieden werden.