

■ Aktuell

Berliner Fahrgastverband protestiert gegen die anhaltende Rufmordkampagne zulasten der GI-Züge bei der Berliner U-Bahn und fordert weitere Modernisierung statt Ausmusterung

aus SIGNAL 02-03/1994 (April 1994), Seite 16-18 (Artikel-Nr: 10003269)
IGEB-Pressedienst

Berlin, den 30.1.1994. Nach den im November 1993 umfangreichen Ausfällen der GI-Züge (vielfach als "Ostware" diffamiert) verkehren diese Züge inzwischen weitgehend problemlos. Über zwei wesentliche Ursachen der damaligen Störungen ist schon mehrfach berichtet worden:

1. Die Wiederinbetriebnahme der U-Bahn-Linie 2 am 13. November erfolgte ohne die sonst üblichen Probefahrten, alle Fahrer hatten also keine Streckenkenntnis.
2. Die West-Fahrer waren auf den komplizierter zu bedienenden GI-Zügen nicht ausreichend geschult worden.

Eine dritte Ursache wurde bisher in der Öffentlichkeit noch nicht beachtet:

3. Mit der U-Bahn-Wiederinbetriebnahme am 13. November wurde zugleich die Zuständigkeit für die Wartung der GI-Züge von der Werkstatt Friedrichsfelde zur Werkstatt Grunewald verlagert. Die BVG in Grunewald aber waren mit der neuen Aufgabe anfangs völlig überfordert, zum einen, weil es in den ersten Tagen nach dem 13. November überdurchschnittlich viele Zugausfälle gab (zur Begründung siehe oben die Ursachen 1. und 2), zum anderen, weil man sich in Grunewald vorher nicht ausreichend über die Hauptschadgruppen der GI-Züge (So etwas gibt es bei allen Fahrzeugen!) informiert hatte. So aber fehlten für die Reparatur der Züge Erfahrungen und Ersatzteile!

Anstatt dieses menschliche Versagen zuzugeben, wurden die GI-Züge als völlige Fehlkonstruktion hingestellt. Dabei schreckten Senat und BVG auch nicht vor Falschinformationen zurück.

Zwei Beispiele:

"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." (BVG-Signal 21/93)

Maßgebend ist nicht die Streckenlänge, maßgebend sind die Einsatzkilometer der Züge pro Tag. Diese Einsatzkilometer je GI-Wagen und Tag sind seit dem 13. November nur wenig höher als zuvor, und auch die Zahl der Beschleunigungs- und Bremsvorgänge ist dementsprechend nur wenig höher - und nicht dreifach so hoch.

"Die technische Störanfälligkeit... 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." (BVG-Signal



GI-Zug im Oktober 1982 auf dem U-Bf Schönhauser Allee. Bis ihr Einsatz im West-Netz möglich wurde, vergingen jedoch noch über 10 Jahre. Seither waren sie allerdings einer anhaltenden Rufmordkampagne ausgesetzt. Die als "Ost-Ware" diffamierten Züge wurden für das mehrmonatige Durcheinander im BVG-Kleinprofilnetz verantwortlich gemacht - zu unrecht. (Foto: Hans C. Friedly)



Einige maßgebende Personen bei der BVG hätten die GI-Züge am liebsten sofort auf den Schrott gefahren. Dabei zeigt die BVG, wenn auch verspätet, mit den modernisierten Tatra-Straßenbahnen, daß es ökonomisch und technisch sinnvolle Alternativen zum "Wegschmeißen" erst wenige Jahre alter Fahrzeuge gibt. (Foto: Ivo Köhler)



"Gisela" (Foto: Thomas Billik)

21/93)

Acht mal zwölf, also 96 Wagen, wurden vor dem 13. November 1993 zwischen Pankow (Vinetastraße) und Mohrenstraße eingesetzt. Hinzuzurechnen sind zwei Züge mit je acht Wagen, die einsatzbereit auf der Strecke standen (sogenannte Verkehrsreserve). Im Verkehrseinsatz waren also 112 Wagen, die technische Reserve betrug 114 Wagen oder, entsprechend der BVG-Berechnung, 102%. Unterschlagen wurde dabei aber, daß diese U-Bahn-Strecke von der BVG nur im 4-Minuten-Takt, zu DDR-Zeiten dagegen im 2,5-Minuten-Takt befahren wurde. Entsprechend größer war der Fahrzeugbedarf. 1989 waren hier im Berufsverkehr 19 Züge mit 8 Wagen, also 152 Wagen im Einsatz. Beachtet man wieder die Verkehrsreserve von zwei Zügen mit je acht Wagen, so waren 168 Wagen im Verkehrseinsatz und 58 Wagen technische Reserve. Entsprechend der BVG-Berechnung sind das 35% und nicht "mehr als 100%"! Hinzu kam, daß es an der Strecke keine Werkstatt gab, so daß die Züge für Wartungsarbeiten nach Friedrichsfelde und für die regelmäßigen Hauptuntersuchungen zur Reichsbahn nach Schöneweide gebracht werden mußten, was jeweils mit komplizierten und langwierigen Überführungen der GI-Züge verbunden war. Deshalb wurden 226 Züge beschafft - und nicht wegen besonders vieler Ausfälle.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB bestreitet keineswegs, daß es technische Probleme mit den GI-Zügen gibt. Die meisten können jedoch mit dem von der BVG entwickelten "Ertüchtigungsprogramm" behoben werden. Zwar werden auch danach noch die laufenden Betriebskosten höher sein, als bei neuen Zügen, und der Mangel mit zwei statt drei Türen pro Wagen ist nicht behebbbar. Aber:

- Die Erfahrungen der letzten Wochen zeigen, daß die West-Berliner Fahrgäste nicht dümmer als die Ost-Berliner sind und zunehmend besser mit den zwei Türen zurechtkommen.

Die im Vergleich zu neuen Zügen höheren Betriebskosten müssen für einige Jahre hingenommen werden. Dafür können die sehr hohen Ausgaben für neue Züge verschoben werden.

Fazit und Forderungen

Der Berliner Fahrgastverband IGEB will die GI-Züge nicht "schönreden" und unbestreitbare Mängel nicht herunterspielen. Aber die gegenwärtige "Rufmordkampagne" und die geplante Ausmusterung sind für uns aus mehreren Gründen nicht hinnehmbar: - Die Pläne der BVG, ab dem Frühjahr 1994 (nach Auslieferung aller schon früher bestellten neuen Züge) auf den Einsatz der GI-Züge ganz zu verzichten, sind für die Fahrgäste nicht akzeptabel, weil dies nur mit der Beibehaltung verkürzter Züge möglich ist. Mindestens im Berufsverkehr müssen die Züge auf den Linien U1 und U2 umgehend wieder von sechs auf acht Wagen verlängert werden. Schon jetzt sind die Züge überfüllt, doch nach Beginn der Bauarbeiten auf der Stadtbahn mit ihren Erschwernissen für die S-Bahn-Fahrgäste werden Abwanderungen von der S-Bahn zur U-Bahn noch in diesem Jahr zu chaotischen Verhältnissen auf der U2 führen, falls keine Acht-Wagen-Züge eingesetzt werden. Und dies geht nur mit GI-Zügen!

Die meisten Mängel an den GI-Zügen sind behebbbar. Deshalb fordert der Berliner

Fahrgastverband IGEB die Verantwortlichen bei Senat und BVG auf, umgehend die Gelder für das "Ertüchtigungsprogramm" der BVG zu bewilligen.

Es wäre politisch und wirtschaftlich unverantwortlich, zum Teil erst 5 Jahre alte U-Bahn-Züge "wegzuwerfen", für deren Anpassung an den technischen Standard der West-U-Bahn-Strecken gerade erst Millionenbeträge ausgegeben worden sind. Und daß es nach der anhaltenden "Rufmordkampagne" noch ernsthafte Kaufinteressenten für die GI-Züge gibt, wird auch der Senat nicht glauben.

Angesichts der ohnehin schwierigen finanzielle Lage Berlins und angesichts der jüngsten Bonner Geldstreichungen wird niemand verstehen, daß - wie von Senator Meisner gefordert - gerade jetzt mindestens 16 neue U-Bahn-Doppeltriebwagen angeschafft werden sollen, obwohl das von der BVG ausgearbeitete "Ertüchtigungsprogramm" für die GI-Züge nur so viel kostet, wie zwei neue Doppeltriebwagen.

- Nicht zuletzt müssen Senat und BVG endlich die deutschlandpolitische Dimension ihrer "Rufmordkampagne" begreifen. Hier wird fahrlässig gegen die innere Einheit Berlins gearbeitet. Ein vollständiges Ausmuster der GI-Züge würde die aufgrund der "Rufmordkampagne" schon jetzt spürbare Verärgerung und Verbitterung bei vielen Ost-Berliner BVGern und Fahrgästen auf die Spitze treiben.

Daß es auch anders geht, haben die Deutschen Bahnen gezeigt. Aus veralteten Schnellzugwagen der DR wurden durch Umbau komfortable Inter-Regio-Wagen, und (fahrzeugtechnisch gesehen ein noch passenderes Vorbild) aus ehemaligen "Ferkeltaxen" der DR wurden moderne Schienenbusse.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003269>.

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