

Neue Fahrzeuge der BVG

Neue Wagen braucht die Stadt Die neuen U-Bahnen vom Typ IK stehen zur Erprobung bereit

aus SIGNAL 02/2015 (April/Mai 2015), Seite 10-12 (Artikel-Nr: 10003729)
IGEB Stadtverkehr

Wie im SIGNAL schon mehrfach thematisiert, verfügt die BVG für die stetig wachsende Verkehrsnachfrage über zu wenige Fahrzeuge, speziell bei der U-Bahn. Für das Kleinprofil zeichnet sich nun eine erste Entspannung der Situation ab, denn die Prototypen der neuen Baureihe IK (sprich »i-k«, Baureihen durchbuchstabiert seit 1902 von A bis I, und K für Kleinprofil) wurden nun geliefert und gehen in den einjährigen Testbetrieb.

Wie schon die Vorgängerbaureihe HK - mit der die Neuen auch kuppelbar sein sollen - sind die IK-Züge als durchgehende Vier-Wagen-Einheiten ausgeführt. Im Gegensatz zu allen älteren Zügen nutzen sie aber die Reserven des Lichtraumprofils mit einer um 10 cm größeren Breite (neu 2,40 m) mittels »Bombierung« (Außenwölbung) der Seitenwände gut aus. Damit wollen der Hersteller Stadler und die BVG mehr Platz im Innenraum bieten. Aber leider kommen die zusätzlichen Quadratmeter nur stehenden Fahrgästen zugute. Denn auch bei der U-Bahn zeigt sich der allgemeine Trend zu weniger Sitzplätzen und mehr Stellflächen bei neuen Fahrzeuggenerationen. Mit nur 72 Sitzen im Halbzug (HK 76 Sitze, A3 104 Sitze, GI-E 126 Sitze) gibt es einen neuen Negativ-Rekord für Kleinprofil-Fahrzeuge.

Diese Entwicklung kann allerdings nicht der BVG oder dem Hersteller angelastet werden, denn der zunehmende Bedarf von neuen Nutzergruppen muss auf prinzipiell konstanter Grundfläche zu Interessenkonflikten führen. Benachteiligt werden dabei die Fahrgäste, die nicht auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind, aber sitzen möchten bzw. müssen. Der Senat als Besteller ist deshalb aufgefordert, durch ausreichende Mehrbestellungen für eine angemessene Berücksichtigung der steigenden Nachfrage zu sorgen. Nur so ist gewährleistet, dass der Slogan der Betroffenenverbände »Verbesserungen der Barrierefreiheit sind Verbesserungen für alle Kunden« auch wahr wird.

Endlich zeitgemäße Fahrgastinformation

Positiv sind bei den neuen Zügen die erstmals bei der U-Bahn verwendeten modernen Informationsmedien. Während bei der Modernisierung der F-Züge noch unter Ausreden auf eine barrierefreie Fahrgastinformation verzichtet wurde, können nun auch die hörgeschädigten Kunden nezeitliche optische Fahrtinformationen nutzen. Auch die moderne Ausführung der Warnlichter an den Türen und der Frontbeleuchtung überzeugt.

Zu hoffen ist, dass die neuen Info-Monitore im Zug auch mit entsprechend gut lesbaren und informativen Grafiken bespielt werden und der BVG die Peinlichkeit erspart bleibt, wie bei den neuen Straßenbahnen monatelang keine geeigneten Programme für die gute Hardware zu haben. Wenigstens das Problem, dass die Haltewunsch-Anzeige die Uhrzeit überdeckt, kann es bei der U-Bahn nicht geben.



(Foto: Marc Heller)



Die Baureihe IK besteht aus Halbzügen mit 4 Wagen. Die heute üblichen 6-Wagen-Züge sind dann nicht mehr möglich. Die IK-Züge sollen auch im Fahrgasteinsatz mit den vorhandenen HK-Zügen kuppelbar sein. Bereits im Mai 2013 stellte die BVG ein begehbare Holzmodell eines Abteils vor (siehe SIGNAL 3/2013). (Zeichnung: Stadler)



Blick auf die Fahrerraum-Rückwand mit einem gut lesbar angebrachten Netzplan. Auch die großen Symbole an den Türen für die Stellflächen sorgen für Orientierung. (Foto: Florian Müller)



Von außen fällt die »Bombierung« des Wagenkastens vor allem an den gewölbten Türen auf. Damit sind die Wagen zehn Zentimeter breiter als die vorherigen Kleinprofil-Baureihen (2,40 Meter anstatt 2,30 Meter). (Foto: Florian Müller)



Stellfläche für Kinderwagen und Fahrräder mit Klappsitzen. Sowohl die Dicke der Lehne als auch die der Sitzflächen führen dazu, dass durch das Hochklappen kaum Platz gewonnen wird. Außerdem hätte man hier auch genug Spielraum für eine richtige Polsterung gehabt. (Foto: Florian Müller)



Ein Dauerärgernis sind die beklebten Scheiben und ein neues die zu harten Sitze. Hier sollte sich die BVG die positiven Beispiele in Europa - z. B. London - zum Vorbild nehmen und eventuell auch einen Erfahrungsaustausch zum Thema Vandalismus-Resistenz in Gang bringen. Es darf nicht sein, dass die unbescholtenen Fahrgäste täglich für das zeitweilige Versagen einzelner büßen müssen.

Flottenerneuerung darf nicht beim Kleinprofil stehen bleiben

Die schon angesprochenen stetig steigenden Fahrgastzahlen sollten die Verantwortlichen dazu bringen, mit den IK-Zügen nicht 1:1 alte Fahrzeuge zu ersetzen, sondern das Angebot auszuweiten. Dabei geht es weniger um eine personalintensive Taktverdichtung, sondern vielmehr um eine Erhöhung der Platzkapazitäten. Auch sollte die Reserve wieder so aufgefüllt werden, dass das seit Jahren praktizierte Kürzen der Züge bei plötzlichen Fahrzeugausfällen unterbleiben kann. Besonders die U 1 sowie die U 3 während der Vorlesungszeiten der FU sollten mit vergrößertem Platzangebot bedient werden.

Wie alle Fahrgäste aus eigener Erfahrung wissen, gibt es auch im Großprofil einen über die Jahre gewachsenen Bedarf an neuen U-Bahn-Fahrzeugen. Spätestens zu der jetzt für 2020 geplanten Fertigstellung der Verlängerung der U 5 zum Hauptbahnhof sollten hier durch neue Fahrzeuge erste Entlastungen spürbar sein.

Angesichts der Entwicklung zu mehr Stellflächen sollten beim Großprofil schon im Vorfeld einer solchen Beschaffung Überlegungen für Sitzanordnungen angestellt werden, die die Anzahl entfallender Plätze auf ein Minimum reduzieren. Auch die Weiterentwicklung der neuen Fahrgastinformationsmedien sollte im Großprofil stattfinden, da dort mehr Platz dafür vorhanden ist. Diese Überlegungen und Planungen dürfen aber nicht hinter verschlossenen Türen diskutiert werden, sondern es müssen die Fachöffentlichkeit ebenso wie die Vertreter der Fahrgäste beteiligt werden! (af)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003729>.

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