

Weder grau noch Hartschalensitze!

Fahrgäste wollen Mindestkomfort in U-Bahn-Fahrzeugen

Die BVG plant die Beschaffung von 36 U-Bahn-Zügen mit je 4 Wagen für das Kleinprofilnetz der U-Bahn (Linien 1 bis 4). Nachdem erste Überlegungen für die Fahrzeugausstattung bekannt wurden, hat der Berliner Fahrgastverband IGEB dazu am 2. Februar in einem Schreiben an die BVG Stellung genommen.

Dass neue Fahrzeuge beschafft werden müssen, ist für die IGEB unstrittig. Aber diverse Details werden kritisiert bzw. abgelehnt.

So lehnt der Berliner Fahrgastverband eine neue Farbgebung in der Außengestaltung grundsätzlich ab.

Die IGEB sieht im Gelb der BVG-Fahrzeuge ein wichtiges Markenzeichen, das nicht leichtfertig aufgegeben werden darf. Der kürzlich im



Zug der Baureihe F der Berliner U-Bahn. Harte Hartschalensitze (im Test), zugeklebte Fensterscheiben (fast alle) – und außen bald grau? Wohlfühlmosphäre ist anders. Foto: Florian Müller

Netz eingesetzte Zug in der neuen Farbgebung (siehe nebenstehende Abbildung auf der Titelseite der Berliner Verkehrsblätter) kann nicht überzeugen. Es ist zu befürchten, dass das bisherige einheitliche Erscheinungsbild der BVG-Fahrzeuge verloren geht.

Ebenfalls abgelehnt wird der geplante Einbau von Hartschalensitzen. Die Einsparung bei den Unterhaltskosten steht in keinem Verhältnis zum gravierenden Komfortverlust.

Nicht erforderlich ist eine Klimatisierung der Züge. Zum einen heizen die Fahrzeuge sich durch die überwiegend unterirdische Streckenführung nicht so auf wie bei Straßenbahnen und Bussen, zum anderen heizt die Abwärme der Klimaanlage die Tunnelstationen unangenehm auf.

Die neuen Fahrzeuge sollen so konzipiert werden, dass es keinesfalls weniger und möglichst mehr Sitzplätze als bisher gibt – natürlich unter Beachtung ausreichender Stellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und Fahrräder. Helfen kann hierbei die geplante Profilvergrößerung der Fahrzeuge. Diese ist aber nur sinnvoll, wenn ein freier Einsatz der Fahrzeuge im Kleinprofilnetz gewährleistet bleibt. Die jetzige Krise der Berliner S-Bahn wird durch die fehlende Flexibilität beim Fahrzeugeinsatz verschärft.

Wichtig ist, dass die neuen Fahrzeuge mit einer elektronischen Anzeige der Bahnhöfe sowie zur weiteren Fahrgastinformation auf dem Stand der Technik ausgestattet werden. Analog zur Berliner Straßenbahn sollte die Möglichkeit einer Schaltung auf Außenstrecken im Winter für die Türen geprüft werden, bei der nach einigen Sekunden die Türen automatisch geschlossen werden, wenn keine Fahrgäste mehr aus- oder einsteigen, der Zug aber noch nicht abfährt. Die inzwischen zwar in vielen U-Bahn-Fahrzeugen vorhandenen Türschließer werden leider nur unzureichend genutzt.

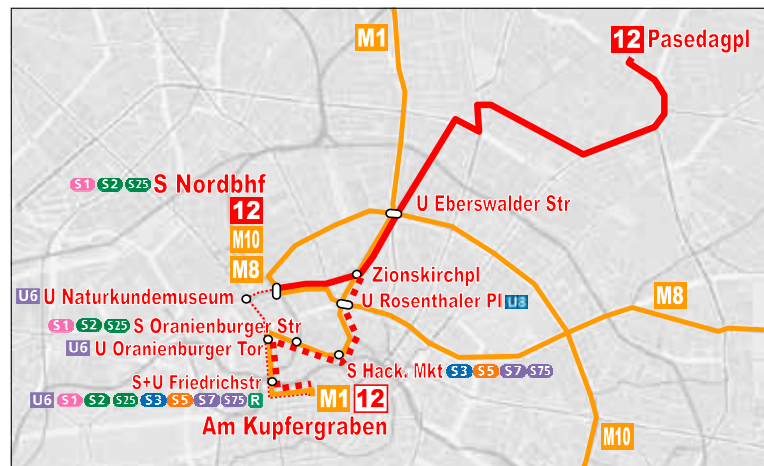
Straßenbahn-Linie 12: Umleiten statt verkürzen!

In Vorbereitung auf die neue Straßenbahnstrecke zum Hauptbahnhof führen die Berliner Wasserbetriebe bereits in diesem Jahr umfangreiche Leitungsbauarbeiten durch. Aus diesem Grund wird am Nordbahnhof ein provisorisches Wendedreieck für die Straßenbahnlinien M8 und 12 eingerichtet. Die Fahrten der M8 zur Schwartzkopffstraße und der 12 zum Kupfergraben sollen ab Nordbahnhof ersatzlos entfallen. Stattdessen sollen die Fahrgäste dann am Nordbahnhof in die Nordsüd-S-Bahn (S1, S2, S25) umsteigen oder für mehrere Jahre den gut 400 Meter „kurzen“ Fußweg zum U-Bahnhof Naturkundemuseum (U6) zurücklegen. Alternativ ist von der 12 aus Richtung Weißensee und Pappelallee am Zionskirchplatz in die oft überfüllte M1 umzusteigen. Auf diese Weise wird eine attraktive umsteigefreie Querverbindung nachhaltig zerstört.

Stattdessen sollte die Linie 12 ab Zionskirchplatz über S-Bahnhof Hackescher Markt und S-Bahnhof Oranienburger Straße (S1, S2, S25) bis U-Bahnhof Oranienburger Tor (U6) umgeleitet werden – die Fahrzeit verkürzt sich dadurch sogar leicht um 2 Minuten. Neben der Wahrung der Attraktivität der Linie 12 wird durch die Umleitung auch die betriebliche Situation am Nordbahnhof entschärft, wo sich

Im normalen Streckenverlauf fährt die Linie 12 von Weißensee über Nordbahnhof, Naturkundemuseum, Friedrichstraße zum Kupfergraben (dünne rot gepunktete Linie). Diese Verbindung soll im Juli

2011 gekappt werden. Weder die U6 noch S-Bahn- und Regionalverkehr auf der Stadtbahn oder die Humboldt-Universität sind dann noch mit der 12 erreichbar. Normalerweise wird die 12 bei Bauarbeiten in dem Bereich umgeleitet und ab Zionskirchplatz wie die M1 über Hackescher Markt geführt (dick gepunktete Linie), wo alle Anschlüsse und zusätzlich die U8 erreicht werden, was eindeutig zu bevorzugen ist. Der Nordbahnhof würde trotzdem mit M10 (alle 5 Minuten) und M8 (alle 10 Minuten) sehr gut erreichbar bleiben. Grafik: Holger Mertens



nach derzeitiger Planung zwei Linien aus inkompatiblen Taktfamilien (M8 alle 10 Minuten, 12 alle 15 Minuten) gegenseitig behindern werden. Warum die BVG im Falle einer Umleitung einen Schienenersatzverkehr zwischen Zionskirchplatz und Nordbahnhof bei weiterhin ersatzloser Streichung ab Nordbahnhof für notwendig erachtet und mit diesem Argument die Durchbindung zum Hackeschen Markt ablehnt, ist absolut unverständlich, wo doch die drei betroffenen Haltestellen mit einmaligem Umstieg am Rosenthaler Platz durch die M8

erreicht werden können. Sollte es tatsächlich notwendig sein, den Streckenabschnitt Zionskirchplatz—Nordbahnhof direkt zu bedienen, dann bietet sich vielmehr eine zusätzliche von Pankow kommende Straßenbahnlinie an, die zudem der Forderung des Bezirks Pankow nach einer Entlastung des sehr stark nachgefragten M1-Abschnitts Schönhauser Allee—Kastanienallee nachkommen würde. Soll der anhaltende Erfolg der Linie 12 erhalten bleiben, führt an der notwendigen Umleitung kein Weg vorbei. hm, ge