



Berliner Fahrgastverband IGEB

Neue U-Bahn-Wagen braucht das Land

Die BVG hat im Mai ein 1:1-Modell ihres neuen Zuges der Baureihe IK vorgestellt. Das Fahrzeug wird von Stadler für das U-Bahn-Kleinprofilnetz gebaut.

Neue Züge sind dringend notwendig. So reicht der Wagenpark derzeit nur dafür aus, zum Beispiel auf der U 1 mit maximal 6- statt 8-Wagen-Zügen zu fahren. An eine Taktverdichtung ist im Kleinprofilnetz schon gar nicht zu denken. Selbst Anfragen der S-Bahn GmbH, bei Bauarbeiten an ihren Strecken als Ausweichmöglichkeit U-Bahn-Linien gegen Bezahlung zu verstärken, lehnt die BVG regelmäßig mit der Entschuldigung ab, dies mit den vorhandenen Ressourcen nicht leisten zu können.

Wagenpark und Fahrleistung sinken seit Jahren

Und doch sollen die neuen IK-Züge die U-Bahn-Flotte nicht etwa verstärken, son-

dern nur ältere Wagen der Baureihe A3L71 ablösen. Eine fatale Entwicklung. Denn die Fahrleistung ist heute sehr viel geringer als noch vor 10 Jahren – und der Wagenpark wurde verkleinert.

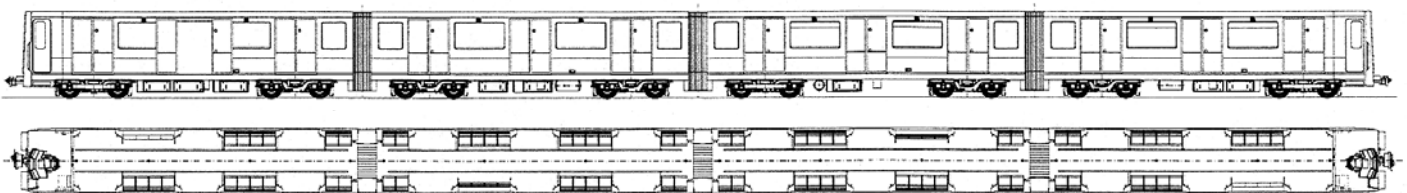
In den letzten zehn Jahren sank nach BVG-Angaben die Zahl der U-Bahn-Wagen um 161, die Anzahl der Personenkilometer, die die U-Bahn-Fahrgäste jährlich zurücklegen, ist jedoch um 129 Millionen gestiegen. Besonders deutlich wird die Diskrepanz bei den Nutzwagenkilometern. Diese Größe beschreibt die tatsächliche Angebotsleistung. Die ist von 2001 bis 2007 um ganze 11,2 Prozent gesunken. Ab 2008 hat man die Zahl dann lieber gar nicht erst veröffentlicht, sondern stattdessen in der Bilanz die Nutzwagenkilometer ausgewiesen. Diese Größe wird nicht beeinflusst von verkürzten Zuglängen.

2015 sollen die beiden IK-Prototypen ausgeliefert werden, 34 weitere Serien-

fahrzeuge können ab 2017 folgen. Die 144 neuen Wagen ersetzen dann 132 Altbauwagen. Tatsächlich werden sich damit die Fahrzeugprobleme allerdings verschärfen. Weil immer vier Wagen eine Einheit bilden, können mit den neuen Fahrzeugen keine 6-Wagen-Züge gebildet werden, die auf den Linien U 1 und U 3 tagsüber aber üblich sind. Um 8-Wagen-Züge (wie auf der U 2) bilden zu können, müssten also mehr neue Fahrzeuge bestellt werden. Können aber statt 6- nur 4-Wagen-Züge fahren, werden diese vielfach vollkommen überfüllt sein.

Zurück in die Zukunft: BVG modernisiert Alt-Fahrzeuge auf 80er-Jahre-Niveau

Noch schlimmer trifft es das Großprofilnetz. Hier reicht das Wagenmaterial nicht einmal für die vom Land Berlin bei der BVG bestell-



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 kuppelbar sein mit den vorhandenen HK-Zügen. Das begehbare „Mock-Up“ als Holzmodell mit funktionsfähigen Türen ist kürzer als das Original und wurde von den Kulissenbauern des Filmparks Babelsberg hergestellt.

Zeichnung: Stadler Pankow GmbH

aus: SIGNAL 3/2013 (20. Juni 2013)

Berliner Fahrgastverband IGEB

www.igeb.org, igeb@igeb.org, Tel. (030) 78 70 55 11



Die neuen IK-Fahrzeuge will die BVG mit Hartschalensitzen ausstatten. Der insgesamt positive Eindruck des Modells wird durch diese harten Sitze der „4. Klasse“ deutlich geschmälert. Das Mehrzweckabteil (rechts) ist im Gegensatz zum HK-Zug von den Wagenübergängen zu den Wagenspitzen gewandert. Fotos: Florian Müller

ten Leistungen. Seit Monaten sind auf fast allen Linien immer wieder Kurzzüge selbst im Berufsverkehr anzutreffen.

Doch anstatt neue Züge auszuschreiben, wird hier nur der Bestand notdürftig aufgepäppelt. Die fast 40 Jahre alten Fahrzeuge der Baureihen F74, F76 und F79 werden derzeit für weitere 20 Jahre fit gemacht.

Dabei halten sich die Innovationen für die Fahrgäste in Grenzen. Die Automatik-Türgriffe wurden durch Druckknöpfe mit Blindenschrift ersetzt, das Farbkonzept verändert und die Beleuchtung erneuert.

Schließlich wurden noch Sitzplätze entfernt, um ein Mehrzweckabteil zu schaffen, sowie endlich die fehlenden Türschließeinheiten nachgerüstet.

Das größte Manko ist aber geblieben: die fehlenden Stationsanzeigen in den Zügen! Die sollten seit den 90er Jahren Pflicht sein. Nicht nur um Fahrgästen mit Höreinschränkung (sei es aus körperlichen Gründen oder wegen profaner Dinge wie Kopfhörer, lauter Umgebungsgeräusche oder unzureichender Lautsprecheransagen) die Möglichkeit zu geben, die nächste Station herauszufin-

den. Auch weil die BVG die einfachste visuelle Möglichkeit, nämlich das Aus-dem-Fenster-gucken-und-Bahnhofsschild-lesen, seit Jahren flächendeckend mit sichteinschränkenden Aufklebern mit unruhigem Muster behindert.

Schön, dass die BVG durch den Verzicht auf dringend benötigte Neufahrzeuge nach eigenen Angaben rund 150 Millionen Euro spart, doch dann müssen dringend Stationsanzeiger in den Zügen nachgerüstet werden, so wie es seit 20 Jahren Mindeststandard öffentlicher Verkehrsmittel ist. hm

Jahr	Anzahl U-Bahn-Wagen	Anzahl Fahrgäste (in Mio) BVG ges.	Personenkilometer (in Mio) U-Bahn	Nutzwagenkilometer (in Mio)		Nutzzugkilometer (in Mio) U-Bahn
				BVG ges.	U-Bahn	
2012	1242	937	2347,6	233		21,0
2011	1242	937	2338,1	235		20,9
2010	1243	922	2335,8	232		20,6
2009	1264	925	2496,2	232		20,1
2008	1268	832	2095,4	221		19,4 (Streik)
2007	1312	904	2276,9	234	119	20,0
2006	1274	914	2244,8	239	122	20,3
2005	1288	907	2231,8	240	123	
2004	1372	906	2198,6	244	124	
2003	1361	890	2168,2	254	130	
2002	1391	889	2172,1	262	136	
2001	1403	888	2218,6	261	134	

Entwicklung Fahrzeuganzahl und Beförderung.

Quellen: BVG in Zahlen und BVG Geschäftsberichte.

Ab 2008 wurden für die U-Bahn anstatt der Nutzwagenkilometer nur noch die Nutzzugkilometer angegeben. Verkürzte Zuglängen machen sich damit in der Statistik nicht mehr bemerkbar.



Von der Seite kann man die „Bombierung“, also das leichte Auswölben der Seitenwände für mehr Platz im Inneren, gut erkennen.