

NAHVERKEHR

## BVG braucht mehr als 100 neue U-Bahn-Wagen

Montag, 10. Mai 2010 19:04 - Von Thomas Fülling

**Auf den Berliner U-Bahn-Linien U1 bis U4 fahren Wagen, die bald mit 40 Jahren ihre kalkulierte Lebensdauer erreicht haben. Die Berliner Verkehrsbetriebe benötigen dringend Ersatz für diese Züge und wollen nun 104 neue Wagen anschaffen. Doch woher das Geld kommen soll, ist noch unklar.**



Auf der berühmten U-Bahnlinie 1 fahren Oldtimer

Nach Millionenaufträgen für den Kauf neuer Straßenbahnen und Busse wollen die Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) auch die U-Bahn-Flotte modernisieren. Das landeseigene Unternehmen will jetzt 104 Wagen neu beschaffen, die ab 2015 im sogenannten Kleinprofil-Netz (Linien U1 bis U4) fahren sollen. Ein Teil der auf diesen Linien eingesetzten Züge seien dann über 40 Jahre alt und hätten das Ende ihrer kalkulierten Lebensdauer erreicht, begründet die BVG den dringenden Bedarf. Eine Entscheidung über den Millionenauftrag soll der Aufsichtsrat im Juni treffen.

Den genauen Investitionsbedarf wollte die BVG gestern nicht beziffern. „Stimmt der Aufsichtsrat der Beschaffung zu, wird es eine europaweite Ausschreibung geben. Erst nach Auswertung der Angebote ist klar, was es kosten wird“, sagte BVG-Sprecherin Petra Reetz.

Die neuen U-Bahnen dürften indes kaum billiger sein, als die zuletzt von der BVG in Dienst gestellte Baureihe HK06. Die 20 aus je vier Wagen bestehenden Züge kosteten 80 Millionen Euro. Preissteigerungen und eine modernere Ausstattung eingerechnet dürften für die 104 Wagen mehr als 100 Millionen Euro benötigt werden.

### FINANZIERUNG NOCH FRAGLICH

Woher die BVG dieses Geld bekommt, ist bislang aber unklar. Das Unternehmen drücken Schulden von etwa 750 Millionen Euro, was die Aufnahme weiterer Kredite erschweren dürfte. Finanzmodelle wie das umstrittene Cross-Border-Leasing, die in den neunziger Jahren praktiziert wurden, sind für die BVG inzwischen tabu. Wie berichtet, muss das Unternehmen aktuell damit rechnen, das es infolge der riskanten Finanztransaktionen bis zu 156 Millionen Euro verliert.

Bleibt als Geldgeber noch das Land als Eigentümer der BVG. Der Senat übernimmt bereits die 300 Millionen Euro für den Bau von 99 Flexity-Straßenbahnen, die die BVG im Vorjahr bei Bombardier bestellt hat. Ein solches Sonderprogramm für den Kauf neuer U-Bahnen sei bisher aber „weder angedacht noch angestoßen“, so die Sprecherin von Berlins Finanzsenator und BVG-Aufsichtsratschef, Ulrich Nußbaum (parteilos).

Bei der BVG sieht man intern keine Alternativen zu einer Neubeschaffung. Weil die Wagen schon jetzt teils mehr als 40 Jahre alt sind, steige der Reparaturbedarf stetig an. Ersatzteile seien kaum noch zu bekommen oder müssten in teurer Einzelfertigung hergestellt werden. Für etliche Fahrzeuge wird eine Instandsetzung als nicht mehr wirtschaftlich angesehen. So werden vier Wagen in Kürze verschrottet. Zuvor würden sie ausgeschlachtet, damit wichtige Bauteile als Ersatz für andere Wagen zur Verfügung stehen, so BVG-Sprecherin Reetz.

#### **BVG DROHT MIT EINSTELLUNG DER U3 UND U4**

Um dem Senat die Folgen einer Nichtbeschaffung neuer Wagen vor Augen zu führen, hatte die BVG bereits vor einige Zeit ein entsprechendes Szenario berechnet und in die Öffentlichkeit lanciert. Demnach müsste die Zugfolge auf den weniger genutzten Linien U3 (Nollendorfplatz–Krumme Lanke) und U4 (Nollendorfplatz–Innsbrucker Platz) auf zehn Minuten verlängert oder der Betrieb der Linien ganz eingestellt werden. Der Aufschrei in den betroffenen Bezirken kam prompt. Senat und BVG beeilten sich daraufhin zu erklären, dass an eine Einstellung beider Linien nicht ernsthaft gedacht sei.

Auch für die Großprofil-Linien U5 bis U9, auf denen Wagen fahren, die höher und breiter als die im Kleinprofil sind, sieht die BVG einen erheblichen Fahrzeugbedarf. Dort hat sich das Unternehmen aber entschieden, 182 ältere Wagen der F-Baureihe, die von 1974 bis 1980 geliefert wurden, umfassend zu modernisieren. Die Kosten in Höhe von 77,5 Millionen Euro finanziert die BVG aus dem eigenen Etat. 6,5 Millionen Euro stammen dabei aus eingesparten Zuweisungen des Landes an die S-Bahn.

Die Modernisierung soll bis 2019 abgeschlossen sein. Auf die noch älteren Kleinprofil-Wagen sei diese Option nicht anwendbar. „Die Kosten-Nutzen-Rechnung hat ergeben, dass dies für diese Fahrzeuge nicht wirtschaftlich ist“, so Reetz.

Erschienen am 10.05.2010