

18. Wahlperiode

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Gunnar Lindemann (AfD)**

vom 14. März 2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 16. März 2018)

zum Thema:

**U-Bahn-Züge für Nord-Korea**

und **Antwort** vom 03.04.2018 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Apr. 2018)

Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Gunnar Lindemann (AfD)  
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin  
über Senatskanzlei - G Sen -

**A n t w o r t**  
**auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/13782**  
**vom 14. März 2018**  
**über U-Bahn-Züge für Nord-Korea**

---

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Die Schriftliche Anfrage betrifft Sachverhalte, die der Senat nicht aus eigener Zuständigkeit und Kenntnis beantworten kann. Er ist gleichwohl bemüht, Ihnen eine Antwort auf Ihre Frage zukommen zu lassen und hat daher die BVG um eine Stellungnahme gebeten, die von dort in eigener Verantwortung erstellt und dem Senat übermittelt wurde. Sie wird nachfolgend entsprechend gekennzeichnet wiedergegeben.

Frage 1:

Wie viele Einheiten (Doppeltriebwagen) der Baureihe „D“ wurden von der BVG nach Nord-Korea geliefert und wann erfolgte die Lieferung?

Antwort zu 1:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Im Jahr 1999 wurden von der BVG 108 Doppeltriebwagen der Baureihe D (Baujahre 1957-1965) an eine Schienenfahrzeuggesellschaft (Zwischenhändler) verkauft und ausgeliefert.“

Frage 2:

Wie viele Einheiten (Doppeltriebwagen) der Baureihe „G1“ wurden von der BVG nach Nord-Korea geliefert und wann erfolgte die Lieferung?

Antwort zu 2:

Der Senat hat hierzu keine eigenen Kenntnisse.

Der Fachpresse ist zu entnehmen, dass im Jahr 1996 50 abgestellte Doppeltriebwagen der Baureihe GI (Baujahre 1978-1983) und 10 abgestellte Doppeltriebwagen der weitgehend baugleichen Baureihe GII (Baujahr 1983), insgesamt 60 Doppeltriebwagen verkauft wurden. Von 1997 bis 2001 waren diese im Netz der Metro Pjöngjang im Einsatz.

Frage 3:

Wurden die gelieferten Fahrzeuge vorher generalüberholt? Wenn ja, wie hoch waren die Kosten? Bitte für jede Baureihe einzeln angeben.

Antwort zu 3:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Nein, die Fahrzeuge waren in gebrauchtem Zustand und wurden verkauft bzw. wie stehend und besichtigt.“

Frage 4:

Zu welchem Stückpreis, bzw. Gesamtpreis wurden die Fahrzeuge von Nord-Korea erworben? Bitte für jede Baureihe einzeln angeben.

Antwort zu 4:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Die 108 Doppeltriebwagen der Baureihe D wurden für damals knapp 3 Millionen DM (zzgl. MwSt.) verkauft.“

Zu den Zügen der Baureihen GI/GII konnte die BVG keine Angaben machen.

Frage 5:

Wie kam der Verkauf, bzw. die Übernahme durch Nord-Korea zustande?

Antwort zu 5:

Die BVG teilt hierzu mit:

„Per Kaufvertrag zwischen der BVG und einer Schienenfahrzeuggesellschaft.“

Frage 6:

Wer war in der zuständigen Senatsverwaltung und bei der BVG für die Transaktionen verantwortlich?

Frage 7:

Wie beurteilt der Senat heute dieses Geschäft mit der Regierung in Nord-Korea?

Antwort zu 6 und zu 7:

Die Fahrzeuge der Baureihe D waren bereits 1988-1990 überzählig und der BVB in Ost-Berlin überlassen worden. Mit der Wende kamen sie wieder in den Bestand der BVG. Der Fachpresse ist zu entnehmen, dass nach der Zusammenführung des Berliner Kleinprofilnetzes 1993 die Baureihe GI und die weitgehend baugleiche GII durch eine

hohe Ausfallquote auffiel und die Fahrzeuge daher relativ schnell sukzessive ausgemustert und durch Neufahrzeuge der Baureihe A3L.92 ersetzt wurden. Zwischen 1995 und 2001 waren die Fahrgastzahlen der BVG rückläufig, eine Trendumkehr war zum damaligen Zeitpunkt auch nicht ersichtlich. Dadurch dass die Fahrzeuge durch die Baureihe A3L.92 weitgehend ersetzt wurden, gab es keinen Bedarf, die ausfall- und wartungsintensiven Fahrzeuge weiter im Bestand und betriebsfähig zu halten.

Die Entscheidungen zum Verkauf haben die damaligen Aufsichtsräte der BVG getroffen. Es handelte sich um eine unternehmerische Entscheidung der BVG, nicht mehr benötigte bzw. nicht mehr nutzbare Betriebsmittel zu verwerten. Hätte sich kein Käufer gefunden, wären die Fahrzeuge vermutlich verschrottet worden.

Auch aus heutiger Sicht handelt es sich um eine Entscheidung, die angesichts des Alters der Fahrzeuge, der zulaufenden Nachfolgebaureihen und der rückläufigen Fahrgastzahlen nachvollziehbar ist. Derart alte Fahrzeuge betriebsfähig zu halten, ist mit hohen Kosten verbunden, zudem sind nicht unbegrenzt Abstellkapazitäten vorhanden. Der Verkauf erfolgte an einen Zwischenhändler und nicht direkt nach Nordkorea.

Frage 8:

Warum wurden die Wagen überhaupt verkauft, und nicht als Reserve in Berlin behalten?

Antwort zu 8:

Die BVG teilt mit:

„Ein U-Bahnfahrzeug ist i.d.R. für einen Betrieb von ca. 30-35 Jahren ausgelegt. Ist die Lebensdauer abgelaufen bzw. ein betriebssicherer Einsatz nicht mehr gewährleistet, werden die Fahrzeuge planmäßig verschrottet oder verkauft und durch neue Fahrzeuge ersetzt. Im Großprofil wurde die Baureihe D bis 2005 ausgemustert. Sie wurde durch die neue Baureihe H (Lieferung ab 1997) ersetzt, die bis heute im Betrieb ist. Die Fahrzeuge waren somit 40-48 Jahre im Dienst, heute wären sie bis zu 61 Jahre alt und nicht mehr einsetzbar.“

In seltenen Fällen können Fahrzeuge zwar aufgearbeitet werden, dies ist in der Regel aber mit hohen Kosten verbunden. Hinzu kommt ein dauerhaft höherer Wartungs- und Instandhaltungsaufwand als bei Neufahrzeugen. Dies gilt beispielsweise für drei reaktivierte Museumsfahrzeuge, die vorübergehend auf der U55 im Einsatz sind und auch für die zweite, jüngere Baureihe GI/1, die erst in den Jahren 1987-1989 gebaut und in den 2000er Jahren ertüchtigt würden. Diese Fahrzeuge sind aufgrund des heute hohen Fahrzeugbedarfes noch im Einsatz.

Berlin, den 03.04.2018

In Vertretung  
Jens-Holger Kirchner  
Senatsverwaltung für  
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz