

■ Nahverkehr

## Senator Haase rechnet die Tram immer schlechter

aus SIGNAL 01/1995 (Februar 1995), Seite 17-18 (Artikel-Nr: 10000900)

Michael Cramer,

MdA Verkehrspolitischer Sprecher der Fraktion Bündnis 90/Grüne

Der öffentliche Druck auf den Senat, der Straßenbahn angesichts der dramatischen Finanzsituation doch auch in Taten eine Zukunft zu ermöglichen, bewirkt immer groteskere Reaktionen. Während auf der einen Seite Verkehrssenator Herwig Haase in dankenswerter Offenheit die fehlenden Gelder beklagt ("Für den optimalen ÖPNV-Ausbau bis 2002 haben wir eindeutig nicht genug Geld" in der "Welt" vom 11.11.1994), weigert er sich mit kleinkinderhafter Bockigkeit zur Kenntnis zu nehmen, daß die Straßenbahn nicht nur schneller zu realisieren, sondern auch um das fünfzehn- bis zwanzigfache billiger ist. Trotzdem hält er am Bau der U5 mit 2,7 Mrd. DM zwischen Alexanderplatz und U-/S-Bahnhof Jungfernheide fest, obwohl die Alternative Straßenbahn nur 150 bis 200 Mio. DM kosten würde. Begründet wird das von ihm mit der Leistungsfähigkeit der U-Bahn, womit er sich in Gegensatz zu den BVG-Gutachtern stellt, die herausgefunden haben, daß die 400 km S- und U-Bahn in Berlin ausreichen und für die Feinverteilung die Straßenbahn favorisieren. Explizit geben sie der Straßenbahn anstelle der U5 die besseren Daten.

Mit welchen Methoden Verkehrssenator Haase hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Tram arbeitet, soll an drei Beispielen dargestellt werden. aus denen hervorgeht, daß Verkehrssenator Haase bewußt die Straßenbahn schlecht rechnet:

### **BVG: "Die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn beträgt 19.200 Fahrgäste je Richtung und Stunde."**

Mit Schreiben vom 10.03.1994 schrieb BVG-Direktor Sachße bezüglich der Kleinen Anfrage 12 vom 22.01.94 an die Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe: "Im planerisch interessanten Fall der Frühspitze kann bei optimalen Rahmenbedingungen eine Fahrzeugfolge von 1 Minute gefahren werden. Bei den neuen, modernen Straßenbahnfahrzeugen des Typs GT6N würde dies eine Leistungsfähigkeit von 6.900 Fahrgästen/Richtung und Stunde bedeuten; beim achtachsigen Fahrzeug 9.600 Fahrgäste/Richtung und Stunde. Bei der vorgesehenen Doppeltraktion erhöhen sich die Werte auf 13.800 bzw. 19.200 Fahrgäste/Richtung und Stunde."

### **Senator Haase: "Die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn beträgt 9.600 Fahrgäste je Richtung und Stunde."**

In der Antwort des Senats auf die Kleine Anfrage vom 3. Mai 1994 wird die Leistungsfähigkeit halbiert, weil nur ein 2,5-Minuten-Takt vorgesehen wird ("24 Züge pro Stunde"): "Der Senat rechnet im allgemeinen bei Planungen mit einer Durchlaßfähigkeit von 24 Zügen pro Stunde und Richtung bei der Berliner Straßenbahn. In Berlin werden in Niederflurstraßenbahnen des Typs Gt6N mit ca. 300 Plätzen pro Zug, ggf. auch des Typs GT8N mit ca. 400 Plätzen pro Zug Verkehren. Daraus ergibt sich eine Leistungsfähigkeit von 7.200 bzw. 9.600 Fahrgästen pro Stunde und Richtung."

### **Senator Haase: "Die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn beträgt 7.200"**

**Fahrgäste je Richtung und Stunde."**

In der Antwort auf die Große Anfrage über "Gegenwart und Zukunft der Berliner Straßenbahn" (Vermerk vom 10.11.94) wird die Leistungsfähigkeit auf ein Drittel reduziert, weil Haase die achtachsigen Fahrzeuge (GT8N) unterschlägt: "Die Leistungsfähigkeit der Berliner Straßenbahn mit Niederflurfahrzeugen vom Typ GT6N, die als Straßenverkehrsmittel nicht dichter als im Abstand von 2,5 Minuten verkehren wird, beträgt 7.200 Fahrgäste pro Stunde und Richtung."

Innerhalb von etwas weniger als einem Dreivierteljahr wird die Leistungsfähigkeit der Straßenbahn von 20.000 auf gerade 7.000 reduziert, während bei der die Leistungsfähigkeit hochgerechnet wird; mit einem Takt, der bisher nirgendwo erreicht wurde. Dabei ist es eine Binsenweisheit, daß Züge im Tunnel wegen der Signalisierung der Strecke nicht so kurze Takte fahren können wie die Straßenbahn auf Sicht. Ein Ein-Minuten--Takt ist in Karlsruhe die alltägliche Praxis, doch in Berlin und insbesondere in der Berliner Verkehrsverwaltung feiert Christian Morgenstern fröhliche Urständ: "Denn so schließt er messerscharf, daß nicht sein kann, was nicht sein darf."

Die Fraktion Bündnis 90/Grüne fordert den Senat auf, die Trickserei aufzugeben und statt dessen mit der Tram anstelle der U5 insgesamt 2,5 Mrd. DM einzusparen.

\*

[IGEB] Wie realitätsfremd die Bevorzugung der U-Bahn bzw. die Ablehnung der Straßenbahn mit der Begründung "Leistungsfähigkeit" sind, zeigt sich im Alltagsbetrieb: Fast im gesamten Berliner U-Bahn-Netz würde die Kapazität der Straßenbahn ausreichen, um die heute auftretenden Fahrgastströme zu bewältigen, ohne die Tram an ihre Leistungsfähigkeitsgrenze zu bringen. Eine leistungsfähige Tram ist allerdings nur mit eindeutiger Bevorrechtigung im Straßenland gegenüber dem Autoverkehr erreichbar. Und genau das wollen Herwig Haase und Ingo Schmitt natürlich nicht. Und deshalb hantieren sie mit theoretischen Kapazitätswerten der U-Bahn, die in Berlin auf absehbare Zeit (leider) nicht benötigt werden, die aber mit den vorhandenen Anlagen auch gar nicht erreichbar wären.

Am 11. und 12. November 1989 war eindrucksvoll ablesbar, daß das (West--)Berliner U-Bahn-Netz einen sehr großen Fahrgastzuwachs nur in der Theorie, nicht aber in der Praxis verkraften kann. Als Schwachpunkt erwiesen sich damals insbesondere die Bahnhöfe, die nicht schnell genug geräumt werden konnten und die für Haases Theoriewerte alle umgebaut werden müßten.

Festzuhalten bleibt also, daß ein wesentliches Motiv des Berliner Senats für sein U-Bahn-Engagement nicht die gegenüber der Öffentlichkeit angeführten Sachargumente sind, sondern es ist das aus früheren Jahrzehnten bestens bekannte, aber überwunden geglaubte Motiv, die Flächen über der Erde für den Autoverkehr zu reservieren, indem die Fahrgäste unter die Erde verbannt werden. Und deshalb sind jede Minute und jede SIGNAL-Seite, die dem vermeintlichen Kapazitätsproblem gewidmet werden, eigentlich jeweils eine zu viel.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000900>.

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