

■ Nahverkehr

M-Bahn

aus SIGNAL 09/1989 (Oktober 1989), Seite 12 (Artikel-Nr: 10001196)
Senator für Verkehr

Beantwortung der Kleinen Anfrage des Abgeordneten Michael Cramer (AL) über
"Magnet-Bahn-Versuch» [ausgewählte Fragen]:

9. Liegt das Untersuchungsergebnis des Unfalls vom Januar 1989 (Durchbruch am M-Bhf Kemperplatz) vor; und wann wird es veröffentlicht?

10. Wer hat den Unfall untersucht, welche Zwischenergebnisse liegen schon vor und wann werden sie veröffentlicht?

Der Unfall ist von Staatsanwaltschaft und BVG untersucht worden. Die Staatsanwaltschaft hat das Verfahren eingestellt. Es ist nicht beabsichtigt, den vorliegenden Untersuchungsbericht zu veröffentlichen, weil darin enthaltene Personendaten nicht für Dritte bestimmt sind.

12. Wie bewertet der Senat die öffentlichen Äußerungen des zuständigen Versuchsleiters der Senatsverkehrsverwaltung, die M-Bahn könnte zum U-Bhf Adenauerplatz verlängert werden und Ende der 90er Jahre die U-Bahn des Kleinprofils ersetzen?

Der Versuchsleiter der M-Bahn hat sich lediglich zu den technischen Möglichkeiten einer weiteren Integration der M-Bahn in das bestehende schienengebundene Nahverkehrssystem geäußert. Eine Absichtserklärung des Senats war damit nicht verbunden.

14. Wann soll die Berliner M-Bahn-Versuchsstrecke abgebaut werden, und gibt es Überlegungen, die U2 wieder bis Gleisdreieck oder zum Potsdamer Platz zu verlängern?

Im - nunmehr rechtskräftigen - Planfeststellungsbeschluß für die M-Bahn wurde ausgeführt, daß "die Entscheidung über den endgültigen Bestand der Anlage naturgemäß erst nach Abschluß des Forschungsvorhabens und der praktischen Bewährung des Systems" getroffen werden kann.
Es gibt derzeit keine Überlegungen, die U2 wieder bis Gleisdreieck oder zum Potsdamer Platz zu verlängern.

17/18. Welcher Energieverbrauch wurde für die M-Bahn ..., für die U-Bahn im Klein- und Großprofil, für die von der DR übernommenen S-Bahn-Züge und für die von der Waggon-Union neu entwickelte S-Bahn tatsächlich gemessen?

Bei einem Vergleich der Energieverbräuche von verschiedenen Bahnen ist zunächst grundsätzlich zu bemerken, daß hier eine Reihe von Einflußfaktoren eine erhebliche Rolle spielen. Den größten Einfluß hat das Fahrprogramm, gekennzeichnet vor allem durch Größe der Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit. Wesentlich sind auch Streckencharakteristika wie Neigungen, Radien, Haltestellenabstände. Neu hinzu kommt der Einsatz von Fahrzeugen mit Energierückspeisung, der im Vergleich zu

konventionellen Fahrzeugen den Verbrauch herabdrückt. Schließlich ist bei den folgenden, in kWh/Wagen x km angegebenen Werten zu berücksichtigen, daß die Maße und Gewichte der Fahrzeuge höchst unterschiedlich sind. Außerdem ist wesentlich, daß die Werte für U-Bahn und S-Bahn die errechneten Jahresmittel aus den an den Unterwerken gemessenen Stromverbräuchen darstellen, hier also auch die unterschiedlichen Besetzungsgrade entsprechend den Tages-, Wochen- und Jahresganglinien des Verkehrsaufkommens einfließen, während die M-Bahn-Angaben auf Messungen beim voll besetzten Fahrzeug beruhen. Das fällt hier besonders ins Gewicht, da bei den leichten - und damit naturgemäß energiesparsamen - M-Bahn-Wagen der Nutzlastanteil am Gesamtgewicht erheblich größer als bei konventionellen Fahrzeugen ist. Bei einer Teilbesetzung, wie sie den U- oder S-Bahn-Werten zugrundeliegt, ist der Energieverbrauch der M-Bahn entsprechend niedriger. Aus allen diesen Gründen sind die folgenden Zahlen Informationswerte, die nicht miteinander verglichen werden dürfen.

Stromverbrauch (kWh/Wagen x km) 1988 M-Bahn 1,60 U-Bahn, Kleinprofil 1,63
U-Bahn, Großprofil 2,37 S-Bahn, alt 2,11 S-Bahn, neu 2,55 Dieser Artikel mit allen
Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001196>.

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