

■ Nahverkehr

## Die M-Bahn - Das Ende einer unendlichen Geschichte

aus SIGNAL 01/1990 (Februar 1990), Seite 8-11 (Artikel-Nr: 10001205)

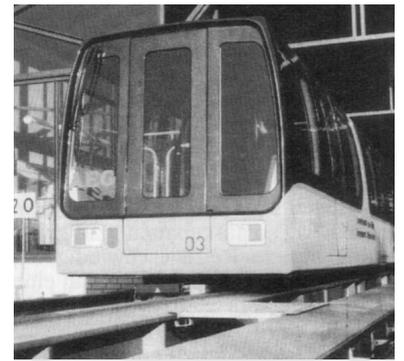
Michael Cramer Verkehrspolitischer Sprecher der AL im Abgeordnetenhaus und Vorsitzender des Verkehrsausschusses

**Die M-Bahn ist - wieder einmal - ins Gerede gekommen. Dieses Mal weniger, weil es technische Schwierigkeiten gibt, auch nicht, weil wiederum ein Termin verschoben werden muß oder prognostizierte Ergebnisse der Realität nicht Stand halten, nein dieses Mal geht es lediglich um den Standort, der nach den revolutionären Ereignissen in der DDR auf keinen Fall mehr zu halten ist.**

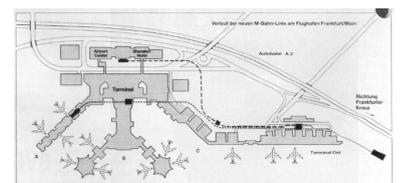
Der Standort der M-Bahn auf der ehemaligen U-Bahn-Trasse war von Anfang an verkehrspolitisch fragwürdig da er eine schnelle Wiederinbetriebnahme der U-Bahn von Krumme Lanke nach Pankow blockiert. Er war deutschland-Politisch kurzfristig, da er von der Teilung der Stadt bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag ausging. Und wenn der ehemalige Regierende Bürgermeister, Eberhard Diepgen, in der Haushaltsdebatte des Abgeordnetenhauses ausführt, die Stadtentwicklungsplanung sei unter CDU-Verantwortung immer von der Einheit der Stadt ausgegangen, so betreibt er geschichtsklitternde Legendenbildung. Das M-Bahn-Projekt zeigt - wie übrigens auch das 1984 beschlossene elektronische Zugsicherungssystem für die S-B-Bahn, EZS 800 - da die Einheit der Stadt für die CDU nur in Sonntagsreden und zum Zwecke der Anbieterung an rechtsextrêmes Wählerpotential eine Rolle spielte, nicht aber in der konkreten Stadtplanung. Das Zugsicherungssystem EZS 800 ist mit dem Ost-Berliner S-Bahn-Signalsystem nicht kompatibel. Und daß die M-Bahn in ganz Berlin fahren sollte, war nur von technologischen Traumtänzern beabsichtigt.

Der Bau der M-Bahn hatte vor allem die Funktion, auf Kosten der Steuerzahler ein Forschungsprojekt zu finanzieren, das der exportabhängigen Firma AEG Chancen im internationalen Wettbewerb einräumt. Dazu bedurfte es einer Stadt mit entsprechendem Gelände, hohen und einfachen Steuersubventionen und einer Regierung, die mitspielt. In Berlin war alles vorhanden: eine stillgelegte U-Bahn-Trasse, das Instrumentarium der Berlin-Förderung und eine Regierung, in der neben dem großen Koalitionspartner CDU die F.D.P. als industrielle Lobbypartei ein gewichtiges Wort mitzureden hatte. Berlin wollte dabei das Prestige als innovationsfreudige Kommune aufpolieren. Daher wurde den Versprechungen der Projekt-Manager leichtfertig vertraut. Verkehrspolitisch hatte die M-Bahn für Berlin von Anfang an keine Bedeutung.

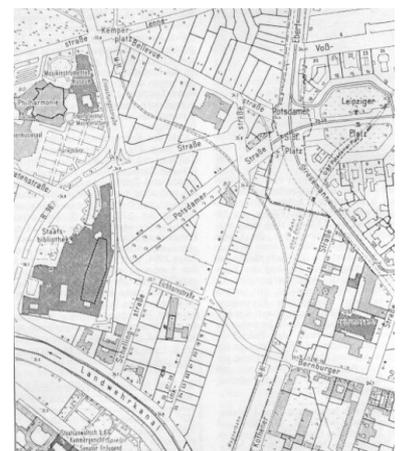
Die M-Bahn ist kein Massenverkehrsmittel. Sie ist im Grunde eine Fortentwicklung der Kabinenbahn, die geplante individuelle Alternative zum motorisierten individuellen Autoverkehr. Da ein Wagen der M-Bahn nur das Fassungsvermögen von zusammen 128 Steh- und Sitzplätzen hat, kann sie nach Angaben von Senator Wagner (Tagesspiegel vom 12. April 1989) lediglich 1.500 Personen pro Stunde und Richtung transportieren; zum Vergleich: die U-Bahn hat Spitzenwerte von 40.000, die S-Bahn von 60.000 Personen pro Stunde und Richtung. Selbst die Münchener Straßenbahn kann in einer Stunde 18.000 Fahrgäste befördern. "Die M-Bahn bringe weniger als eine Straßenbahn, sei aber fast so teuer wie eine U-Bahn", zitiert der Tagesspiegel vom 4. September 1988 die BVG, d.h. die M-Bahn ist als



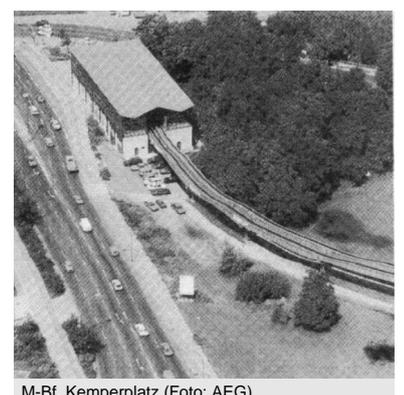
M-Bahn Berlin (Foto: AEG)



Am 14.8.1989 wurde der Bau der M-Bahn am Flughafen Frankfurt vertraglich vereinbart. Bis zu 4000 Fluggäste pro Stunde soll das M-Bahn-System hier ab 1994 mit insgesamt 16 Fahrzeugen transportieren. diese Streckenführung ist nur möglich, weil sich die M-Bahn gut in bestehende Baustrukturen integrieren läßt, weil sie sich leise und unaufdringlich dem Flughafen anpaßt. (Zitat und Abbildung:AEG)



Die M-Bahn blockiert die Wiederaufnahme des durchgehenden U-Bahn-Verkehrs zwischen Krumme Lanke in West-Berlin und Pankow in Ost-Berlin. Erst nördlich der Bernburger Straße verläßt die von Gleisdreieck kommende M-Bahn die hier als Hochbahn gebaute U-Bahn-Trasse, um den Endbahnhof am Kemperplatz zu erreichen (Maßstab 1:6.000) (Kartengrundlage: SenBauWohn)



M-Bf. Kemperplatz (Foto: AEG)

Massenverkehrsmittel in einer Zwei-Millionen-Stadt fehlt am Platze - und erst recht in einem Großraum Berlin mit fünf Millionen Einwohnern.

Die M-Bahn steht an der falschen Stelle. Nicht gebaut wurde ein Bahnhof Potsdamer Platz. Der M-Bahnhof Kemperplatz - wo Ende 1988 der «technologische Durchbruch» (taz) gelang, liegt auf der falschen Straßenseite, so daß die Philharmonie schlecht erreichbar ist. Besonders schmerzt heute, daß ein Teil der M-Bahn die ehemalige U-Bahn-Linie A blockiert. Der M-Bahnhof Bernburger Straße steht direkt vor der Tunnelöffnung der unterirdischen Trassenführung zum U-Bahnhof Potsdamer Platz und könnte bei Wiedereröffnung der alten U-Bahn-Linie noch nicht einmal Museumszwecken dienen. Bei der mit der M-Bahn verbauten U-Bahn-Linie handelt es sich auch nicht um irgendeine, sondern um die einzige U-Bahn-Linie, die die Zentren der beiden Halbstädte verbindet, nämlich die bis 1961 durchgehende von Krumme Lanke nach Pankow.

Doch nicht nur dies spricht gegen den ausgewählten Standort. Niemand wird bestreiten, daß ein Nahverkehrssystem von 1,6 km Länge nicht besonders sinnvoll ist. Sinnvoller wäre es vielleicht, die M-Bahn von Gleisdreieck über Wittenbergplatz zur Uhlandstraße und zum Adenauerplatz zu verlängern. Unabhängig davon, daß diese Planung durch die Öffnung der Mauer obsolet geworden ist, wäre sie auch technisch unmöglich bzw. nur mit hohem Kostenaufwand realisierbar. Die Gleise der M-Bahn und der U-Bahn sind nicht miteinander kompatibel, d.h. die Gleise beider Systeme dürfen bzw. können sich nicht kreuzen. Deshalb müßte bei Realisierung dieser Planung der kürzlich historisch wiederhergestellte U-Bahnhof Wittenbergplatz mit seinen überwiegend niveaufreien Kreuzungsanlagen vollständig umgebaut werden, damit die Gleise der M-Bahn entweder unter- oder oberhalb der Bahngleise verlaufen könnten. Daß die Kosten für diesen Umbau aber auch sämtliche gedachten Kosteneinsparungen um ein Vielfaches zunichte machen würden, liegt auf der Hand.

Die M-Bahn wäre nach dem U-Bahn-Klein- und Großprofil, dem Bus und der S-Bahn das fünfte Verkehrssystem in West-Berlin. Nachdem in der heutigen Situation mit offenen Grenzen davon auszugehen ist, daß die gute alte Straßenbahn zunächst schüchtern, dann aber um so mehr auch wieder in West-Berlin präsent sein wird, wäre die M-Bahn sogar das sechste Verkehrsmittel. Je mehr Teilsysteme, desto teurer und unflexibler ist das Gesamtsystem öffentlicher Nahverkehr. Für jedes Teilsystem müssen aus Gründen der Funktionstüchtigkeit zusätzliche Reserven bereitgestellt werden, für notwendige Reparaturen, unvorhergesehenen Andrang wie z.B. anlässlich einer Großveranstaltung, Smogalarm etc. Je mehr Teilsysteme existieren, die nicht miteinander kompatibel sind, desto mehr tote - Reserven sind notwendig. Die Wagen der U-Bahn-Linie 3 und 4 konnten eben nur für die überfüllte U1 verwendet werden und nicht für die ebenfalls überfüllte U8. Auch aus diesem Grund hat ein zusätzliches Verkehrssystem in Berlin keinen Sinn. Und eine Umstellung des gesamten U-Bahn-Kleinprofils auf ein M-Bahn-System verbietet sich m.E. von selbst wegen der verschlechterten Leistungsfähigkeit und der immensen Kosten.

Selbst die Befürworter der M-Bahn führten für ihre Planung vorwiegend verkehrsfremde Argumente ins Feld: "Weil Berlins Stahlbauer zu dieser Zeit gerade in einer Konjunkturlaute steckten" (FAZ vom 16. August 1989), wurde die Hochtrasse gewählt. Weil wegen des unter der Trasse verlaufenden U-Bahn-Tunnels die Betonfundamente kompliziert und umfangreich gestaltet sein mußten, wurde die

Betonlobby zufriedengestellt - ein Argument, daß im Lichte des Korruptionsskandals schnell überzeugt. Ein weiteres Argument war, daß man mit der M-Bahn "zur internationalen Bauausstellung etwas technisch Neues und Spektakuläres vorzuweisen hat und nicht bloß Baupläne und Baugruben", so Herr Gutjahr im Frühkommentar des SFB vom 3. Dezember 1980. Leider wurde daraus nichts. Der Personenverkehr wurde erst 1989 aufgenommen und nicht - wie geplant - im Jahre 1984. Und schließlich wurde auch das Argument mit den Arbeitsplätzen angeführt, als ob Investitionen in Millionenhöhe nicht generell Arbeitsplätze schaffen würden. Nur sind arbeitsplatzintensive Forschungsprojekte denkbar, die auch verkehrs- und stadtpolitisch attraktiv sind.

Dennoch wurde die M-Bahn in Berlin durchgesetzt - und zwar mit (fast) allen Mitteln über alle Bedenken hinweg. Und der erste Sieger, die AEG, steht schon fest. Mit einem einzigartigen Demonstrationsprojekt, das zu 100% vom Steuerzahler finanziert wurde, konnte sich das Unternehmen bei weltweiter Konkurrenz behaupten. Mit Las Vegas und der Frankfurter Flughafengesellschaft wurden bereits Verträge unterzeichnet. Am 20. Juni 1989 hat die M-Bahn die technische Abnahme nach der Bau- und Betriebsordnung für Straßenbahnen (BOStrab) erhalten. Während also das Unternehmen AEG - und zwar unabhängig davon, wie die finanziellen Streitereien mit Bonn und Berlin um die letzten 50 Millionen DM auch auf gehen - mit der M-Bahn in eine hoffnungsfrohe, weil expansive Zukunft fahren kann, muß Berlin im wahrsten Sinne des Wortes die verbliebenen Scherben aus dem Weg räumen.

Doch bis es dahin kam, mußte ein weiter Weg zurückgelegt werden. Im Rückblick wird deutlich, daß es sich beim Projekt M-Bahn um ein Paradebeispiel öffentlicher Förderung für umstrittene private Forschungsvorhaben handelte. Der Gegenstand des Forschungsvorhabens war dabei sekundär.

Noch zu sozial-liberalen Zeiten setzten sich die F.D.P. und ihr Wirtschaftssenator Lüder für eine Kabinenbahn in Berlin ein. Gedacht war an eine Anlage in Lichtenrade oder Spandau. Aus der Kabinenbahn wurde dann aber die M-Bahn. Deswegen gab es zwar Streit mit dem größeren Koalitionspartner SPD, geschlossener Auszug der F.D.P.-Senatoren aus der Senatssitzung war damals schon politische Praxis doch der Schwanz wedelte letztendlich erfolgreich mit dem Kopf.

Nach der Wende in Bonn und Berlin ergoß sich der Steuersäckel über die M-Bahn. Die geplanten Kosten von 50 Millionen DM - heute spricht man ohne absehbares Ende von 160 Millionen DM - wurden zu 75% aus Bonn und zu 25% aus Berlin finanziert. Es entspricht der Kumpanei von Kabinett und Kapital, daß die Arbeitsgemeinschaft M-Bahn (ARGE) zusätzlich noch eine 30%ige Investitionszulage nach dem Berlinförderungsgesetz beantragte und somit "unter dem Strich für die beteiligten Firmen mehr übrig bleibt, als die Anlage gekostet hat" (taz vom 13. Dezember 1985). Auch die BVG ließ sich nicht lumpen. Während sie sonst wegen permanenter Geldsorgen das Transportangebot einschränkte, macht sie hier jährlich ca. 1,7 Millionen DM locker, um die notwendigen Personalkosten aus ihrem Etat zu finanzieren.

Nicht nur finanziell, auch juristisch war die M-Bahn umstritten. Lüders Nachfolger, CDU-Senator Wronski, war in seiner Eigenschaft als Mitglied des Verwaltungsrates der Studiengesellschaft Nahverkehr (SNV) Antragsteller für das M-Bahn-Projekt. Als

Senator hat er gleichzeitig den Planfeststellungsbeschuß vom 23. Mai 1985 unterschrieben. Außerdem war er zuständig für die Abnahme der technischen Sicherheitseinrichtungen, für die Genehmigung des Projektes und für die Gewährung der Subventionen des Landes Berlin. Obwohl er permanent betonte, daß die vielfältige Amterverquickung keinerlei Einfluß auf die Genehmigung seiner Verwaltung hatte, nahm ihm das keiner mehr ab.

Auch das Gericht konnte den nicht folgen. Vor allem wegen dieser Amterverquickung hatten die Kläger gegen die M-Bahn vor dem Verwaltungsgericht Erfolg. Das Oberverwaltungsgericht hob diesen Beschuß jedoch nur eine Woche später wieder auf. Tenor des Urteils: Der klagende BUND habe keine Klagebefugnis. So sonderbar diese Entscheidung von OVG-Richter Grunlei auch war (sie war vor allem auch den Präjudiz für den Bau der Autobahn durch den Tegeler Forst), sie schaffte irreversible Fakten. Daher war das Interesse der Öffentlichkeit auch relativ gering, als der OVG-Beschluß Jahre später vom Bundesverwaltungsgericht wieder kassiert wurde - die Autobahn war fertig, die M-Bahn-Stelzen standen.

Daß das M-Bahn-Projekt mit der Berliner Verwaltung nicht das geringste zu tun hat, wurde dar gelegt. Der Erfolg des Projektes muß aber an der eigenen Zielsetzung gemessen werden, dem Anspruch, ein zukunftsweisendes, neues Verkehrsmittel einzuführen. Um es kurz zu sagen, der Beweis ist bis heute nicht gelungen. Die M-Bahn sollte nämlich besonders billig sein (22 Mio. DM pro km), den Energieverbrauch um 40% reduzieren und einen halb so hohen Geräuschpegel haben, wie S- und U-Bahn (SPIEGEL vom 23. Juli 1984).

Wie bei Projekten üblich, wird der Preis immer zu gering veranschlagt, um überhaupt mit den bestehenden Systemen konkurrieren zu können. Hätten z.B. damals 7,9 km S-Bahn nach Lichterfelde Süd oder 1,6 km M-Bahn zum Kemperplatz zur Diskussion gestanden, wäre die M-Bahn sicherlich nicht gebaut worden.

Zum Energieaufwand: Konkret nach den Prognosewerten von 1974 und 1980 befragt, schrieb Senator Mitzscherling in Antwort auf eine Kleine Anfrage, "weder für 1974 noch für 1980 liegen Prognosewerte vor". Deshalb kann man sie auch nicht - anders als bei den Kosten - mit den tatsächlichen vergleichen. 1988 lag der Stromverbrauch (kWh-Wagen x km) bei der M-Bahn bei 1,6 - U-Bahn Kleinprofil 1,63 - U-Bahn-Großprofil 2,37 - S-Bahn (alt) 2,11 - und S-Bahn (neu) 2,55 - wie der Senat auf die Kleine Anfrage antwortete. Da allein der Energieaufwand pro beförderte Person die vergleichbare Größe ist, sind die veröffentlichten Zahlen irreführend. Vergleicht man einen vollbesetzten M-Bahn-Wagen von 128 Personen mit einem S- oder U-Bahn-Wagen mit 165 oder 200 Personen, sieht die Sache anders aus. Die M-Bahn würde schlecht abschneiden.

Zur Lärmemission: Auch hier liegen eigenartigerweise keine Prognosewerte von 1974 und 1980 vor. Offensichtlich ist man vorsichtiger geworden, nachdem sich beim tatsächlichen Vergleich der InterCity-Express (ICE) nicht nur als schnelleres, sondern auch als leiseres Fahrzeug gegenüber dem Transrapid erwiesen hat. Trotzdem steht in der Antwort des Senats: "Der Unterschied der Lärmemissionen zwischen M-Bahn und Schienenfahrzeugen wird daher mit zunehmender Geschwindigkeit zu Ungunsten der letztgenannten größer? Diese Behauptung ist allerdings kühn. War doch in Zeitungsberichten zu lesen, daß die «Schalldämpfung für den Kompressor» noch fehlt

(Tagesspiegel vom 17. März 1987) oder daß die "alten Weichen bei der M-Bahn zu laut" sind (Tagesspiegel vom 4. September 1988), weshalb sie ausgetauscht werden müßten, "da man zugesagt habe, daß die M-Bahn einen bestimmten Lautstärkepegel nicht überschreiten werde" (Tagesspiegel vom 4. September 1988).

Ob die M-Bahn also ein zukunftsweisendes Nahverkehrsmittel ist, bleibt zumindest fragwürdig. Ohne Frage aber ist die Berliner Versuchsstrecke zwischen Gleisdreieck und Kemperplatz ein Störfaktor bei der Wiederherstellung eines einheitlichen U-Bahn-Systems in Berlin. Zu fordern bleibt deshalb nur eines: Die M-Bahn muß sofort abgebaut werden. Vertragstechnisch ist das möglich, denn es war im Planfeststellungsverfahren festgeschrieben, "die M-Bahn abzubauen, wenn es die Gelegenheit gäbe, auf der Trasse die seit dem Mauerbau stillgelegte U-Bahn nach Pankow wieder in Betrieb zu nehmen" (Tagesspiegel vom 3. August 1989). Politisch ist es deshalb das Gebot der Stunde, das High-Tech-Projekt M-Bahn zu beerdigen mit dem Segen einer deutsch-deutschen Bestattung.

*Letze Meldung:*

*Am 19. Januar gab Verkehrssenator Wagner bekannt, daß das Bundesforschungsministerium, der Senat und die AEG vereinbart haben, das M-Bahn-Projekt bis zur für Ende 1991 erwarteten Zulassung des Systems gemäß Personenbeförderungsgesetz fortzuführen und 1992 nach Abbruch der M-Bahn, die durchgehende U-Bahn-Linie Pankow - Krumme Lanke wiederherzustellen. Anfang Februar wird eine Delegation aus Arnhem (NL) die Berliner M-Bahn besichtigen. In dieser Stadt wollen (trotz wachsenden Widerstandes) die dort regierenden Sozialdemokraten und ein süddeutscher Architekt die erste M-Bahn der Niederlande verkehren lassen.*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001205>.

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