

■ Aktuell

## Re

aus SIGNAL 09-10/1992 (Dezember 1992), Seite 8-9 (Artikel-Nr: 10001558)  
Michael Cramer, MdA

### **Auch die BVG redet nicht vom Geld - nur sie hat keins!**

Die Breitseite der BVG gegen die Straßenbahn ist die Kriegserklärung eines Personenbeförderungsunternehmens gegen die Fahrgäste, die Finanzkraft der Stadt und ein offensichtliches Plädoyer für die Zementierung der Spaltung Berlins bis weit in das nächste Jahrhundert hinein. Dies erinnert fatal an die S-Bahn-feindliche Position der BVG, die sie seit 1984 eingenommen und auch nach neun Jahren noch nicht überwunden hat.

Natürlich ist von mir niemals behauptet worden, daß die Straßenbahn die "Hauptlast des Personennahverkehrs" tragen soll. Dies wäre angesichts der Existenz von 325 km S-Bahn (leider liegen davon allein 75 km im Westteil der Stadt seit 1984 brach) und von 134 km U-Bahn auch eine völlige Verkennung der Realität. Denn bereits heute trägt das Netz von S- und U-Bahn die Hauptlast.

Daß die BVG aber nur die "U-Bahn (als)das Massenverkehrsmittel für die Metropole Berlin" sieht, unterstreicht einmal mehr, daß in den Köpfen der BVG-Spitze auch nach neun (!) Jahren die S-Bahn noch nicht existent ist. Wie soll die BVG-Spitze bei diesem Hintergrund schon nach drei Jahren die Möglichkeiten der Straßenbahn wahrnehmen, die immerhin ein Netz von 176 km umfaßt?

Selbstverständlich ist die Leistungsfähigkeit von U- und S-Bahn größer als die der Straßenbahn. Nur ist der Preis für einen km U-Bahn mit 150 bis 200 Mio DM zwanzig- bis dreißigmal so hoch wie der eines km Straßenbahn. An dieser schlichten Erkenntnis kommt auch die BVG nicht vorbei - es sei denn, sie hätte einen Dukatenesel im Keller der Potsdamer Straße. Im übrigen wäre dann auch nicht nachvollziehbar, wieso die U2-Anbindung an den Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel wegen lumpiger 150.000 DM scheitert.

Von offensichtlicher Betriebsblindheit getrübt verkennt die BVG, daß die Schließung aller durch den Mauerbau entstandenen Lücken im U- und S-Bahn-Netz die oberste Priorität haben muß, damit zusammenwachsen kann, was zusammengehört. Warum ist die U-Bahn-Verlängerung in Pankow eigentlich wichtiger als der Lückenschluß zwischen den S-Bahnhöfen Neukölln und Treptower Park? Oder als der Nordring? Oder die Verbindungen nach Teltow, Hennigsdorf und Falkensee? Oder die Straßenbahnverlängerungen wenigstens bis zum nächsten U- oder S-Bahnhof diesseits der ehemaligen Mauer? Diese Maßnahmen sind die wichtigsten, danach - aber erst danach - kommen die Erweiterungen des U-Bahn-Netzes an die Reihe.

Wer aber in völliger Verkennung der Finanzkraft Berlins heute mehr U-Bahn fordert, ohne die Lückenschlüsse vollzogen zu haben, zementiert die Spaltung ebenso wie die immer unattraktiver werdenden Zustände für die Fahrgäste der BVG.

\*\*\*

*(IGEB) Man muß kein Anhänger grüner Politik sein, um zu dem Urteil zu kommen, daß der Abgeordnete Cramer diese Runde gewonnen hat - dank besserer Argumente: Denn die BVG-Erklärung weist verblüffende Parallelen zu den West-Berliner Anti-Straßenbahn-Argumentationen der 50er und 60er Jahre auf, Herr Cramer aber hat die Finanzierungs- und Realisierungsmöglichkeiten der 90er Jahre im Blick. Er kann sich dabei auf viele Positionen der BVG-Planungsabteilung mit ihrem Leiter Hartmut Schmidt stützen, der schon seit über einem Jahr immer wieder darauf hinweist, daß sich Berlin in den nächsten Jahren gar nichts anderes leisten kann, als einen zügigen Tramausbau. Denn neue S- und vor allem U-Bahn-Strecken sind viel zu teuer, und ihre Realisierung dauert viel zu lange. Dieser zweite Aspekt wird immer wieder vergessen. Beide, der Geld- und der Zeitmangel, zwingen zum sofortigen Umdenken. Doch der Senat überlegt nur: "Wie kommt Berlin zu mehr Geld?" Die Frage muß aber heißen: "Wie kann Berlin das zur Verfügungstehende Geld effektiver einsetzen?" Eine befriedigende Antwort auf diese Frage findet nur, wer der Tram Priorität einräumt. Das haben viele verstanden, darunter z.B. der BVG-Planer Hartmut Schmidt (CDU), der Abgeordnete Torsten Hilse (SPD) und der Abgeordnete Michael Cramer (Bündnis 90/Grüne). Aber der Berliner Senat - und hier vor allem Verkehrssenator Haase (CDU) und Bausenator Nagel (SPD) - kann oder will es nicht verstehen. Der innerstädtische Verkehrszusammenbruch für Berlin ist damit vorprogrammiert.*

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001558>.

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