

■ Berlin

U5-Bau offiziell gestartet

aus SIGNAL 03/2010 (Juli 2010), Seite 6 (Artikel-Nr: 10000543)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Zugleich Anhörung für veränderte Planung

In den letzten Monaten gab es wichtige Etappen auf dem Weg zur umstrittenen Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 vom Alexanderplatz zum Brandenburger Tor. Am 13. April fand vor dem Berliner Rathaus der offizielle Baubeginn statt. Zunächst gibt es aber nur archäologische Grabungen. Diese könnten durchaus spannende Ergebnisse bringen, denn die U5-Baustelle liegt in einem der ältesten Teile Berlins.

Zuvor waren zum Ende des Jahres 2009 noch einmal die Pläne öffentlich ausgelegt worden, da es wesentliche Änderungen gab. Diese hingen mit dem wiederholt geänderten Tunnelquerschnitt zusammen. Damit änderte sich auch die Tiefenlage der Tunnel.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB hatte dazu Stellung genommen. Grundsätzliche Bedenken konnten allerdings nicht mehr geäußert werden, da die Entscheidung über den U5-Bau bereits gefallen war. Damit erübrigt sich jetzt auch eine weitere Diskussion, ob die Bausumme von über 400 Millionen Euro nicht zugunsten anderer sinnvollerer Projekte, insbesondere bei der Straßenbahn, ausgegeben werden sollte.

Ende Mai 2010 fand dann zu den erneut ausgelegten Plänen die Anhörung statt. Hierbei brachte die IGEB Themen zur Sprache, die die bauliche Gestaltung des neuen U5/U6-Umsteigebahnhofs Unter den Linden betreffen. Der Bahnhof entsteht an der Kreuzung Unter den Linden/Friedrichstraße. Die U 6 wird in diesem Bereich zwar nicht in ihrer Lage grundsätzlich verändert, aber sie erhält einen neuen Bahnhof mit Seitenbahnsteigen wenig nördlich vom U-Bahnhof Französische Straße. Dieser wird dann geschlossen, für seine weitere Nutzung gibt es noch keine Planungen. Der Bahnsteig der U 5 wird sich unter der südlichen Fahrbahn der Straße Unter den Linden zwischen Friedrichstraße und Charlottenstraße erstrecken.

Überraschend ist die große Tiefe von 15 m des U5-Bahnsteigs, die sich nicht allein aus der Lage unterhalb der U 6 erklären lässt. Zur U 6 besteht ein Höhenunterschied von 9 m. Das wurde mit Zwangspunkten beim Schildvortrieb zwischen Brandenburger Tor und Alexanderplatz erklärt. So muss unter anderem der immer noch im Bereich der Staatsoper vorhandene Lindentunnel, der 1915 für die Straßenbahn gebaut worden war, unterfahren werden.

Fehlende Rolltreppen zum U-Bahnhof Unter den Linden

Während es unten für die Umsteiger ausreichend Rolltreppen geben soll, ist geplant, dass es an der Straßenkreuzung Unter den Linden/Ecke Friedrichstraße bei den Ausgängen zum Mittelstreifen der Straße Unter den Linden keine Rolltreppen geben soll. Auf Grund der großen Tiefenlage der U 5 hält die IGEB jedoch auch für den Weg auf die Straße zumindest aufwärts führende Rolltreppen für unbedingt erforderlich. In der Anhörung wurde das Fehlen mit gestalterischen Prämissen begründet. Das ist jedoch nicht nachvollziehbar, da am geplanten Ausgang Richtung Charlottenstraße



Wowi mit dem Bagger: Den ersten Rammschlag für den U-Bahnhof Berliner Rathaus führte der Regierende Bürgermeister Klaus Wowereit höchstpersönlich aus. (Foto: Florian Müller)

eine aufwärts führende Rolltreppe vorgesehen ist.

Die auf Grund der Tiefenlage der U 5 notwendigen langen Übergänge zwischen U 5 und U 6 müssen nach IGEB-Auffassung noch verändert werden. Die bisher geplanten Treppen sind so konzipiert, dass zum Teil schwer einsehbare »Angsträume« und schwer sauber zu haltende Bereiche (»Pinkelecken«) in der Zwischenebene entstehen. Die IGEB fordert, auf die Zwischenebenen für die Fahrgäste zu verzichten und in diesen Bereichen freistehende und von den Bahnsteigen der U 5 und U 6 einsehbare Treppen zu planen. Von der Treppe auf der Ostseite kann zusätzlich ein Zugang zu den technischen Betriebsräumen zwischen Straßenniveau und Bahnsteig der U 5 (u. a. Gleichrichterwerk) vorgesehen werden.

Von den Seitenbahnsteigen der U 6 wird es in Richtung Behrenstraße auf jeder Seite einen Ausgang geben. Die dort geplanten Treppen sind mit 2,5 m zu schmal, sie sollten mindestens 3 m breit werden. Dafür kann die Fahrbahn verschmälert werden und die Treppeneinfassungen können schlanker ausgeführt werden.

Einjährige Sperrung der U 6

Für den Bau des neuen Kreuzungsbahnhofs Unter den Linden soll die U 6 zwischen den Bahnhöfen Friedrichstraße und Französische Straße für ca. 12 Monate unterbrochen werden. Trotz energischer Intervention der IGEB wird sich daran nichts grundsätzlich ändern lassen. Erschwerend kommt hinzu, das die Kreuzung Unter den Linden/Friedrichstraße für mehre Monate in Nord-Süd- Richtung auch zu Fuß nicht direkt zu überqueren ist. Man muss dann einen Umweg in Richtung Westen bis in Höhe des Zollernhofes (Sitz des ZDF-Hauptstadtstudios) machen, um dort eine Querungsmöglichkeit zu finden.

Eine von der IGEB im Bereich der Kreuzung angeregte Fußgängerbrücke, die auch von den Geschäftsinhabern der Friedrichstraße befürwortet wurde, ist aus Gründen der Baustellenorganisation nicht realisierbar. Somit werden die U6-Fahrgäste während der Unterbrechung ihrer Linie auf den Ersatzverkehr mit Bussen oder möglichst auf die anderen Schnellbahnlinien, insbesondere die Nord-Süd-S-Bahn, ausweichen müssen. Es ist zu hoffen, dass die S-Bahn bis zum eigentlichen Baubeginn der U5-Verlängerung ihre alte Leistungsfähigkeit wieder erreicht hat.

Keine Bauverzögerung durch Stopp für Humboldtforum

In einigen Medien war der Eindruck erweckt worden, dass die Zurückstellung des Baus des Humboldtforums (Stadtschloss) den U5-Bau gefährden würde. Doch das Gegenteil ist der Fall, denn der Schildvortrieb kann so wesentlich gefahrloser und sicherer durchgeführt werden, wenn in dieser Zeit mit dem Bau des Humboldtforums noch nicht begonnen wird. Allerdings müssen die noch vorhandenen historischen Schlossfundamente, die sich noch im Boden befinden, im Rahmen des U-Bahn-Baus sehr aufwändig gesichert werden.

Vor dem Hintergrund der Erfahrungen mit vergleichbaren Baustellen und dem zu erwartenden Bauaufwand muss man kein Hellseher sein, um zu befürchten, dass der Kostenrahmen überschritten wird. Der Nutzen für die Fahrgäste wäre bei anderen Projekten, insbesondere bei der Straßenbahn, größer gewesen. Aber aufgrund der

Drohung des Bundes, die für die U5-Stummelstrecke zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor eingesetzten Millionen vom Land Berlin zurückzufordern, hatte der Berliner Senat letztlich keine andere Wahl, als den U5-Bau zu vollenden. (jmw)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000543>.

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