

■ Bauten

U-Bahn-Linie 6: Nur ein Sommertheater?

aus SIGNAL 09/1989 (Oktober 1989), Seite 20-21 (Artikel-Nr: 10001199)
IGEB

Bereits seit einigen Jahren wird im Zusammenhang mit dem in Berlin (Ost) geplanten Wiederaufbau der Friedrichstraße als attraktiver Wohn-, Geschäfts- und Unterhaltungsstraße über eine Übernahme der von der West-Berliner BVG betriebenen U-Bahn-Linie 6 (Tegel - Alt-Mariendorf) spekuliert. Beim Besuch des Regierenden Bürgermeisters Walter Momper beim DDR-Staatsratsvorsitzenden Erich Honecker am 19. Juni 1989 wurde aus den Vermutungen Gewißheit. Soweit bekannt wurde, möchte die DDR den Streckenabschnitt zwischen den (stillgelegten) U-Bf. Stadion der Weltjugend und Stadtmitte übernehmen, um ihn langfristig in eine neue U-Bahn-Linie zu integrieren. Möglicherweise soll zunächst der bestehende Streckenabschnitt Stadtmitte - Stadion der Weltjugend befahren werden. Langfristig ist eine Verlängerung unter der Wilhelm-Pieck- und Schwedter Straße zum S-Bf. Pankow vorstellbar. Die Ost-Berliner Verkehrsplaner versprechen sich davon offenbar eine direkte Verbindung aus dem Norden der Stadt zum westlichen Rand des Ost-Berliner Stadtzentrums und so eine Entlastung der an ihrer Kapazitätsgrenze angelangten Stadtbahn.

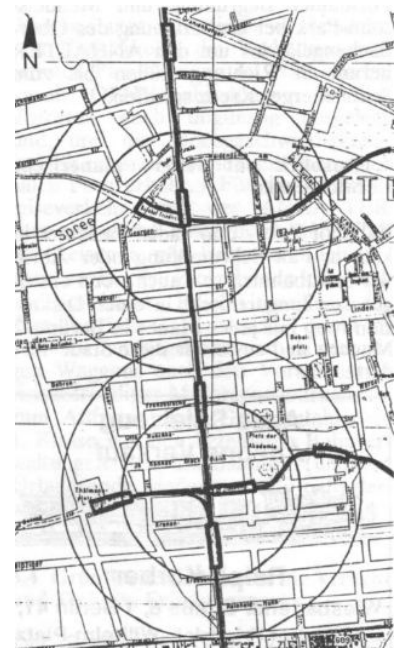
Der Wunsch der DDR hat in Berlin (West) umfangreiche Überlegungen ausgelöst, wie darauf reagiert werden soll. Dazu gehören die Überprüfung der rechtlichen Situation ebenso wie Konzepte für veränderte Streckenführungen der verschiedenen U- und S-Bahn-Linien im Berliner Zentrum (S1/2, U6, U8). Die IGEB hat im August (vgl. Medienecho) auf einer Pressekonferenz zu dieser Entwicklung Stellung genommen. Den hinter vorgehaltener Hand zu hörenden Vorwurf, durch solche öffentliche Diskussion könnte der "Wunsch" der DDR unnötig "hochgespielt" und aus einem Ausloten westlicher Reaktionen eine harte Forderung werden, akzeptiert die IGEB nicht, weil hinter dem Wunsch der DDR reale Absichten stehen und das Fehlen der Öffentlichkeitsbeteiligung vor Verhandlungen mit der DDR stets zu unbefriedigenden Ergebnissen geführt hat, so z.B. bei der Schleuse Spandau, dem Schöneberger Südgelände und dem Südübergang für den Straßenverkehr, die hinterher der kritischen Prüfung häufig nicht standhielten. Nachfolgend sollen deshalb die möglichen Vor- und Nachteile für beide Stadthälften durch eine Abgabe der U6 dargestellt und bewertet werden.

Die derzeitige Bedeutung der U6 für Berlin (West)

Die Unterbrechung der U6 hätte erhebliche Nachteile für den Nahverkehr in Berlin (West): - Verlust einer direkten Verbindung zwischen Wedding/Reinickendorf und Kreuzberg/Tempelhof/Neukölln, die täglich von rund 80.000 BVG-Fahrgästen genutzt wird. Neben dem Berufsverkehr wäre auch der Ausflugsverkehr, z.B. nach Tegel, in hohem Maß von der Unterbrechung der U6 betroffen.

Verlust der Umsteigemöglichkeit am Bf. Friedrichstraße zur Stadtbahn (S3) und Nord-Süd-Bahn (S2).

Verschlechterung der Erreichbarkeit des wichtigen Grenzüberganges Friedrichstraße.



Schon heute ist die Friedrichstraße gut durch S- und U-Bahn erschlossen: Die Karte zeigt - mit 300- und 500-m-Radien - die Einzugsbereiche der Bf. Friedrichstraße und Stadtmitte. (Kartengrundlage: SenBauWohn)



Berlin (Ost) im Sommer 1989: Lange wurde über den Bau einer Verbindung zwischen der Ost-Berliner U-Bahn-Linie A und der U6 für eine direkte betriebliche Verknüpfung spekuliert. Dieser Blick in die Baugrube an der hierfür wahrscheinlichsten Stelle belegt, daß derartige Pläne offenbar nicht bestehen bzw. gerade verbaut werden. (Foto: IGEB-Archiv)

Eine mögliche Integration der U6 in das Ost-Berliner U-Bahn-Netz

Eine Nutzung des relativ kurzen U6-Tunnels ohne eine Verlängerung kann für Berlin (Ost) nicht interessant sein. Deshalb ist wahrscheinlich langfristig folgende Lösung geplant: Nutzung des vorhandenen Tunnels der U6 von Stadtmitte über Friedrichstraße bis Oranienburger Tor, nördlich dieses U-Bahnhofes Neubau wahrscheinlich unter der Wilhelm-Pieck-Straße, Kastanienallee zur Schwedter Straße, oberirdisch weiter über das am 1. Juli 1988 von West-Berlin übernommene Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs der Nordbahn, anschließend Unterfahrung des Bahngeländes im Bereich des stillgelegten S-Bf. Bomholmer Straße, oberirdisch weiter zum S-Bf. Pankow mit bahnsteiggleichem Umsteigen.

In Pankow bestünde außerdem ein Anschluß an die geplante Hauptwerkstatt Granitzstraße für die Kleinprofilzüge der Ost-Berliner U-Bahn. Für die Kleinprofillösung, die zwar Umbauten der jetzigen Großprofil-Strecke erfordert, spricht ferner die in Bau befindliche Verbindungskurve zwischen der U6 und der Ost-Berliner Linie A, die in der Anfangsphase Übergabefahrten in den Tunnel unter der Friedrichstraße ermöglicht. Eine Nutzung der U6 durch Großprofilzüge ist wegen des fehlenden Anschlusses an die einzige Ost-Berliner Großprofilinie (Alexanderplatz - Hönow) und wegen der höheren Kosten für den Tunnelbau unwahrscheinlich. Die U-Bahnhöfe Nordbahnhof und Stadion der Weltjugend würden bei dieser Planung nicht genutzt.

Die Vorteile der neuen U-Bahn-Linie für Berlin (Ost)

- Nord-Süd-Erschließung der Friedrichstraße durch ein leistungsfähiges Verkehrsmittel und Umsteigeverbindungen zur S-Bahn am Bf, Friedrichstraße und zur U-Bahn-Linie A am Bf. Stadtmitte. Durch das Umsteigen Erschließung weiterer City-Bereiche.

Entlastung der Stadtbahn von Verkehr aus dem Norden Berlins durch die bequemere und schnellere Umsteige Verbindung über Pankow.

Entlastung der Friedrichstraße von Bus- und Straßenbahnverkehr.

Bewertung

Die beschriebene neue Ost-Berliner U-Bahn-Linie erschlosse kaum neue Bereiche, die nicht bereits heute von U-Bahn, S-Bahn oder Straßenbahn erschlossen sind: Der südliche Teil der Friedrichstraße von der Leipziger Straße bis zur Oranienburger Straße wird durch die Bahnhöfe Stadtmitte (U-Bahn-Linie A) und Friedrichstraße (Stadtbahn) an das Schnellbahnnetz angebunden. Neu erschlossen würde das Gebiet nördlich der Oranienburger Straße (U-Bahnhöfe Nordbahnhof und Stadion der Weltjugend). Gerade hier würde aber bei der beschriebenen Verlängerung keine U-Bahn mehr verkehren! Andererseits gibt es hier bereits ein umfangreiches Straßenbahnnetz, das sowohl an den Bf. Friedrichstraße wie auch den U-Bahnhof Rosa-Luxemburg-Platz angebunden ist. Auch bei einem möglichen Umbau der Friedrichstraße zum Fußgängerboulevard und trotz des Verzichtes auf Parkhäuser müßten die vorhandenen Bahnhöfe und ein modifiziertes, ggf. durch Neutrassierung beschleunigtes Straßenbahnnetz zur leistungsfähigen Erschließung der Friedrichstraße ausreichen. Allerdings hat die Straßenbahn noch ein sehr schlechtes Image (Tenor:

"Bei uns wird ja die Straßenbahn nur ausgebaut, weil wir uns keine U-Bahn leisten können!").

Andere Argumente für die Verknüpfung Friedrichstraße - Pankow durch die neue U-Bahn-Linie erweisen sich bei genauerer Betrachtung ebenfalls nicht als stichhaltig: Bereits heute bietet die UBahn-Linie A - neben einer direkten Verbindung zum Alexanderplatz - eine Verbindung zum Norden Berlins durch die Umstetgemöglichkeit auf die S-Bahn Richtung Bernau bzw. Oranienburg am Bf. Schönhauser Allee. Eine Entlastung der Stadtbahn von Zugläufen gäbe es durch die neue Verbindung nicht. Schon jetzt verkehrt lediglich eine Zuggruppe aus dem Norden über die Ringbahn und den Bahnhof Ostkreuz auf die Stadtbahn in Richtung Innenstadt, endet aber bereits am Bf. Warschauer Straße. Außer dem Prestigedenken, daß unter einer bedeutenden Einkaufs- und Vergnügungsstraße auch eine U-Bahn verkehren muß, bleibt kein überzeugendes Argument für die Notwendigkeit einer Übernahme der U6 durch die Ost-Berliner BVB. Die verkehrlichen Probleme, die sich durch den Wiederaufbau der Friedrichstraße ergeben, sind auch ohne die U6 lösbar.

Andererseits brächte die Abgabe der U6 für West-Berlin schwerwiegende Nachteile. Den Überlegungen des Senates, die U6 dann in den Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn zu verschwenken, hat die IGEB den Vorschlag für einen zweiten Tunnel unter der Friedrichstraße entgegengesetzt. Der Vorteil dieser Lösung wäre, daß das West-Berliner Netz unverändert mit allen Strecken und Bahnhöfen erhalten bliebe und daß die Fahrzeit der U6 je Richtung sogar um 3 Minuten verkürzt würde, während beim Senatskonzept eine Verlängerung eintrete. Darüber hinaus würden bei der Verschwenkung der U6 in den Nord-Süd-Tunnel der S-Bahn das S-Bahn-Netz zerrissen und die Bahnhöfe Humboldthain (S2) und Kochstraße (U6) nicht mehr bedient. Die Zukunft des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin würde ausgerechnet im Zentrum nicht unwesentlich verbaut.

Doch es gibt eine Gemeinsamkeit zwischen Senatsvorschlag und IGEB-Konzept: beide kosten mehrere 100 Mio. DM. Zu viel Geld, das nicht zur Verfügung steht. Deshalb muß der Senat wegen der großen Bedeutung der U6 für das BVG-Angebot das Anliegen von Berlin (Ost) unbedingt ablehnen. Und ohne Verhandlungen mit einvernehmlicher Lösung kann nach Auffassung der Senatskanzlei der gegenwärtige Zustand nicht verändert werden.

War also alles nur ein Sommertheater, an dessen Inszenierung die IGEB kräftig mitgewirkt hat? Hoffentlich! Doch die IGEB hat die Situation bewußt sehr ernst genommen. Denn die Senatskanzlei hat - sicher nicht ohne Grund - von allen Verwaltungen Stellungnahmen eingeholt. Und dabei sind so manche auf die Idee gekommen, was man für einen Verzicht auf den U6-Tunnel alles "herausholen" könnte: einerseits natürlich Verbesserungen für den ÖPNV in Berlin (West), also u.a. die Wiedereröffnung der S-Bf. Potsdamer Platz, Nordbahnhof und Bornholmer Straße, andererseits aber auch Flächen wie die Trasse der Ebertstraße. Dann könnte man die Entlastungsstraße durch den Tiergarten begrünen und hätte die Nord-Süd-Straße auf historischer Trasse. Die U6 als Verhandlungsmasse für Straßen! Die IGEB fürchtet deshalb, daß der Senat die U6 opfern könnte, wenn die DDR weitreichende Zugeständnisse an anderer Stelle macht. Doch die IGEB hält die U6 für den Nahverkehr in Berlin (West) für unverzichtbar. Deshalb mußte die U6 Sommerthema werden. Hoffentlich war es wirklich nur ein Sommertheater.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001199>.

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