

■ Aktuell

U-Bahn-Linien-Mathematik

aus SIGNAL 08/1993 (November 1993), Seite 8 (Artikel-Nr: 10001659)
IGEB

Aus 1+2+2+2 wird 1+2+15.

Nach vier S-Bahn-Lückenschlüssen steht nun endlich auch bei der U-Bahn die erste Wiederinbetriebnahme bevor. Über 30 Jahre ist es her, daß die gelben Züge das letzte Mal zwischen Gleisdreieck und Potsdamer Platz fuhren. Gut 20 Jahre ist es her, daß auch der Verkehr zwischen Wittenbergplatz und Gleisdreieck über Bülowstraße eingestellt wurde. Ab 13. November 1993 aber, also fast genau vier Jahre nach dem Fall der Mauer, werden endlich wieder U-Bahn-Züge von Wittenbergplatz über Bülowstraße und Potsdamer Platz verkehren. Nicht vergessen ist aber auch, daß vor vier Jahren nicht nur die Berliner Mauer fiel, sondern auf dieser U-Bahn-Strecke die Magnetbahn für den Fahrgastbetrieb geöffnet wurde, ein Verkehrsmittel, dessen Erprobung die Steuerzahler über 100 Millionen Mark kostete und bei dem schließlich fast alle sehr froh waren, daß die Versuchsstrecke zwischen Gleisdreieck und Kemperplatz der U-Bahn-Wiederherstellung im Wege stand und so ein guter Grund für den Abriß vorlag.

Ob die Freude an der neuen alten U-Bahn-Verbindung ungetrübt sein wird, ist freilich noch nicht ausgemacht. Bei der anstehenden Stadtbahnsanierung wird die S-Bahn zwar weiterverkehren, aber beeinträchtigt sein, so daß die U-Bahn-Linie 2 die Hauptlast des Verkehrs zwischen City-West und Stadtmitte-Ost übernehmen muß. Die Kleinprofil-U-Bahn könnte dabei zeitweise an Ihre Kapazitätsgrenze stoßen.

Positiv zu vermerken ist die Umorganisation der Kleinprofil-Liniennetzes, die mit der Wiedereröffnung verbunden ist. Die bisher relativ problemlose, aber bei dichterem Verkehr hinderliche niveaugleiche Kreuzung von U1 und U2 bei der Ausfahrt aus Wittenbergplatz wird es in Zukunft nicht mehr geben. Dies gelang durch die Verknüpfung der Streckenäste nach Ruhleben und Pankow (Vinetastraße) (künftige U2) sowie nach Krumme Lanke und Schlesisches Tor (künftige U1), so daß diese Linienänderungen durch die historische Gleislage praktisch erzwungen wurden.

Lobenswert aber ist die dritte Änderung: Die bisherige Stummelinie U3 wird erheblich aufgewertet und nun als U15 bis Kottbusser Tor durchgebunden, um damit u.a. weiterhin eine Direktverbindung von Kreuzberg in den City-Bereich um den Kurfürstendamm zu bieten. Damit geht die BVG erstmals vom Dogma des linienreinen Betriebes auf der U-Bahn ab, ein seit 1966 eisern verfolgtes Prinzip. Wichtiger Nebeneffekt: Es ist eine Entlastung der U-Bahn-Station Zoo zu erwarten, denn der heutige Umsteigeverkehr zwischen U1-Ost und U9 wird (neben Spichernstraße) auf die untergenutzte Station Kurfürstendamm verlagert werden - ein wichtiger Schritt, um vorhandene Kapazitäten besser zu nutzen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001659>.

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



Jetzt noch eine Besonderheit, nach dem Lückenschluß am 13. November alltäglich: Ost-Berliner U-Bahn-Zug GI auf dem West-Berliner U-Bf. Wittenbergplatz. (Foto: Mario Lange)



Die Oberbaumbrücke noch ohne U-Bahn-Verkehr, aber 1993 haben nun endlich die Bauarbeiten für die Wiederherstellung des U-Bahn-Abschnittes zwischen Schlesisches Tor und Warschauer Brücke begonnen. Ob die zweite grenzüberschreitende U-Bahn-Strecke jedoch tatsächlich 1995 fertiggestellt werden kann, ist noch immer nicht sichergestellt. (Foto: Thomas Billik)