

■ Berlin

U5: Senator Strieder auf dem richtigen Weg

aus SIGNAL 08/2000 (Dezember 2000), Seite 10 (Artikel-Nr: 10001952)
IGEB, Abteilung Stadtverkehr

Lob und Forderungen des Berliner Fahrgastverbandes IGEB zu Senator Strieders neuem Baufahrplan für die Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 vom Bahnhof Alexanderplatz zum neuen Lehrter Bahnhof.

Senator Peter Strieder hat einen neuen Fahrplan für den Bau der U-Bahn-Linie 5 mitgeteilt. Er sieht eine etappenweise Realisierung mit einem Baubeginn im Jahr 2001 und einer Fertigstellung im Jahr 2011 vor. Bei aller unverändert vorhandenen Skepsis gegenüber diesem Milliardenprojekt begrüßt der Berliner Fahrgastverband IGEB ausdrücklich die gestreckte Terminplanung.

Lob

In Berlin sind bei fast allen Ausbauten von Fernbahn, Regiobahn, S-Bahn und U-Bahn die angekündigten Fertigstellungstermine nicht eingehalten worden. Das gilt insbesondere für alle Tunnelbauten, weil die Schwierigkeiten mit dem Berliner Baugrund und Unvorhergesehenes stets unterschätzt oder bewußt unterschlagen wurden, um einen Baubeginn zu erzwingen, der kein Zurück erlaubt. Aktuelles und besonders eklatantes Beispiel ist hierfür der Tiergartentunnel der Bahn, dereinst in diesem Jahr 2000 befahren werden sollte. Jetzt sind die Bahnplaner froh, wenn sie es bis 2006 schaffen ... Deshalb ist es gut, wenn endlich einmal ein Berliner Politiker den Mut hat, einen realistischen Zeitplan aufzustellen.

Die Streckung des U5-Baues verringert auch die Finanzierungsrisiken für Berlin, denn niemand glaubt ernsthaft, daß der bisher geplante Kostenrahmen auch eingehalten werden kann.

Forderungen

Als Konsequenz aus der veränderten Bauplanung für die U5 fordert der Berliner Fahrgastverband:

- Alle für den öffentlichen Verkehr in Berlin zur Verfügung stehenden Investitionsgelder müssen bis zum Baubeginn der U5 vollständig und ab Baubeginn in dem nach Abzug der U5-Gelder verbleibenden Umfang konzentriert in den Ausbau des Straßenbahnnetzes fließen. Denn hier ist mit den geringsten Mitteln der größte Nutzen für die Fahrgäste erzielbar.

Alle immer wieder in die Diskussion gebrachten weiteren U-Bahn-Neubauprojekte müssen sofort zu den Akten gelegt werden. Denn auf viele Jahre hinaus ist in Berlin kein einziges U-Bahn-Projekt erkennbar, das einen vernünftigen Nutzen-Kosten-Faktor erreichen kann.

Um die Züge der U5 trotz paralleler Stadtbahn mit fünf S-Bahn-Linien gut auslasten zu können, muß die Verkehrspolitik in der Innenstadt endlich eindeutig auf einen Vorrang des öffentlichen Nahverkehrs und eine Beschränkung des Stellplatzangebotes ausgerichtet werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001952>.

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