

■ Berlin

Gefährliche Spielereien

aus SIGNAL 04/2003 (August/September 2003), Seite 23-27 (Artikel-Nr: 10002510)
IGEB

IGEB beobachtet mit Sorge die neuen Überlegungen zur U 5

Wie kann der im Rohbau fertige U-Bahn-Tunnel zwischen Brandenburger Tor und »Hauptbahnhof" genutzt werden, bevor hier eines fernen Tages die Züge der U 5 fahren?

Diese Frage kam auf, als sich abzeichnete, dass der Geldgeber Bund eine zeitnahe verkehrliche Nutzung verlangen könnte. Das Nachdenken hat den Ruf Berlins als Hauptstadt der Kreativen, nicht aber den als selbst ernanntes Kompetenzzentrum Verkehr bestätigt.

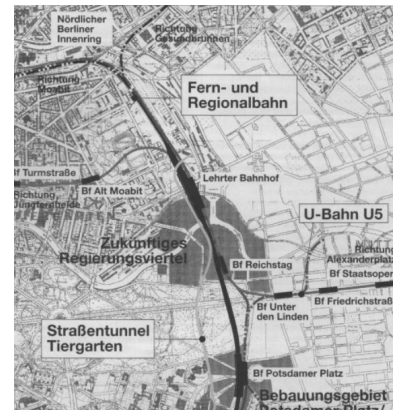
Kaum ein Projekt im Berliner Nahverkehr hat die Gemüter in den letzten zehn Jahren so bewegt, wie die geplante Verlängerung der U 5 vom jetzigen westlichen Endpunkt Alexanderplatz zur vorläufigen Endstation im künftigen »Berlin Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof" mit den Zwischenstationen Berliner Rathaus, Schlossbrücke, Unter den Linden (Umsteigebahnhof zur U 6 bei gleichzeitiger Aufgabe des U 6-Bahnhofs Französische Straße), Brandenburger Tor (Umsteigebahnhof zur Nord-Süd-S-Bahn, heute S-Bahnhof Unter den Linden) und Reichstag.

Schon der Zusatz »vorläufige Endstation" beim »Lehrter Bahnhof" zeigt, dass in der Auseinandersetzung um dieses Projekt von Beginn an immer wieder unsachlich argumentiert wurde. Denn eine weitere Verlängerung vom »Lehrter Bahnhof" zum U-Bf Turmstraße wird auf lange Sicht nicht finanzierbar sein. Aber weil die U5-Planung bei der vorgeschriebenen Standardisierten Bewertung nur mit dem Abschnitt Alexanderplatz - Turmstraße den erforderlichen Nutzen-Kosten-Faktor erreichte, wurde eben etwas gemogelt.

Es ist hier nicht der Platz, um über die gesamte Diskussion zur günstigsten ÖPNV-Erschließung des Zentralen Bereiches und des Regierungsviertels zu berichten. Nur so viel: Die IGEB hatte zu Beginn der Planungen favorisiert, diesen Bereich vor allem mit der Straßenbahn und einer von der Nord-Süd-S-Bahn abzweigenden so genannten S 21 zu erschließen, für die bereits seit den 30er Jahren eine Ausfädelung zwischen Potsdamer Platz und Brandenburger Tor existiert und die über Platz der Republik und »Lehrter Bahnhof" zum Nordring geführt werden soll. Inzwischen hat sich der Senat diesen Überlegungen zur S 21 angeschlossen, nachdem er sie vor zehn Jahren gemeinsam mit der Bahn aus der Planfeststellung für den Nord-Süd-Tunnel herausgestrichen hatte.

Für den Abschnitt vom Nordring zum »Lehrter Bahnhof" läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Zunächst geweckte Hoffnungen, dass hier die ersten S-Bahn-Züge bereits zur für 2006 offiziell geplanten Inbetriebnahme des neuen Fernbahnhofs fahren können, haben sich allerdings längst verflüchtigt. Kenner des hiesigen Bahnbau-Tempos rechnen mit etwa 2010.

Zurück zur U 5. Senat und Bundesregierung hatten sich im Hauptstadtvertrag damals



(Karte aus: Planung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich. Hrsg. Koordinierungsgruppen Verkehrsanlagen Zentraler Bereich, Berlin 2000)



Unützer Beton im Berliner Sand: der U-Bahnhof Reichstag. (Foto: Florian Müller)

bei der Frage der ÖPNV-Erschließung des Gebietes um den Reichstag und das zukünftige Parlaments- und Regierungsviertel auf die oben dargestellte U 5-Verlängerung festgelegt und vereinbart, dass Berlin vom Bund zusätzlich zu den üblichen GVFG-Mitteln gesonderte Zuschüsse in Höhe von umgerechnet 75 Millionen Euro für den U 5-Bau bekommt.

Normalerweise hätte die Verlängerung einer bestehenden U-Bahn-Strecke dort angesetzt, wo bereits gefahren wird, nämlich am U-Bahnhof Alexanderplatz. Aber Bundesregierung und Bundestag hatten die Sorge, dass in diesem Fall der U 5-Bau genau dann das Parlaments- und Regierungsviertel erreicht, wenn sie von Bonn nach Berlin umgezogen. Um also nicht eine U 5-Großbaustelle vor die Fenster gesetzt zu bekommen, erhielt Berlin vom Bund Geld mit der Maßgabe, den U 5-Abschnitt Pariser Platz - Platz der Republik umgehend rohbaufertig zu errichten. Dazu gehörte auch der Bau des U-Bahnhofs »Reichstag" unter dem Platz der Republik.

Die Folge ist heute, dass in Berlin zum wiederholten Mal viel Geld für einen U-Bahn-Tunnel vergraben wurde, der für lange Zeit verkehrlich nicht genutzt werden kann. Dass der U-Bahnhof Reichstag für »Events" jedweder Art erfolgreich vermietet wird kann, ist für Fahrgäste dieser Stadt kein ernstzunehmender Trost.

Somit begann die Diskussion, was mit dem »Reichstagsstummelstück" der U 5 denn nun Sinnvolles gemacht werden könne. Hauptanlass dafür ist die durchaus nicht abwegige Gefahr, dass der Bund die Mittel für den U 5-Rohbau im Regierungsviertel zurückfordert. Er könnte das zumindest tun, da Berlin seine vertraglichen Pflichten nicht einhielt und auf absehbare Zeit noch nicht einmal einen Termin nennen kann, wann mit dem Bau des »restlichen" Tunnelabschnittes zum Alexanderplatz begonnen wird, geschweige denn, wann Züge vom Alex zum Lehrter fahren werden. Deshalb hat der Senat Überlegungen anstellen lassen, ob und wie man den im Rohbau fertigen Abschnitt »Lehrter Bahnhof" - Reichstag - Pariser Platz verkehrlich nutzen kann.

Die U-Bahn Variante

Ein Hauptproblem ist der fehlende Bahnhof am Pariser Platz. Der Tunnelrohbau endet am Brandenburger Tor noch vor dem S-Bahnhof Unter den Linden. Dies erschwert eine verkehrliche Nutzung erheblich. So entwickelte man bei Senatsverwaltung und BVG die Idee, in dem für eine Großprofil-Linie (Wagenbreite 2,65 Meter) gebauten Tunnel in einer Röhre eine Kleinprofil-U-Bahn (Wagenbreite[^] 2,30 Meter) pendeln zu lassen. Wenn diese am Ostende der Tunnelröhre nicht mittig, sondern in Seitenlage verkehrt, könnte man am Pariser Platz einen Seitenbahnsteig in die Tunnelröhre bauen.

Doch spätestens an dieser Stelle wird man hellhörig. Wie soll denn dieser Bahnsteig erschlossen werden? An seinem östlichen Ende könnte man einen Zugang zum westlichen Verteilergeschoss des S-Bahnhofs Unter den Linden bauen. Wie soll das aber am westlichen Ende passieren? Denn seit dem Brand auf dem U-Bahnhof Deutsche Oper muss jeder Tunnelbahnhof zwei Ausgänge als potenzielle Fluchtwege haben. Wie sich das am Pariser Platz realisieren lassen soll, ist schwer vorstellbar.

Auch betrieblich sind Probleme zu erwarten. Da wahrscheinlich nur eine Röhre befahren werden wird, könnte immer nur ein 4-Wagen-Kleinprofilzug pendeln. Damit

wäre maximal ein 10-Minuten-Takt möglich. Und was geschieht im Störfall?
Sicherlich kann man am »Lehrter Bahnhof" noch einen zweiten
4-Wagen-Kleinprofilzug in Bereitschaft halten. Aber das wäre eine absurde
Betriebsreserve von 50 %. Zugleich wären Überführungsfahrten von
U-Bahn-Fahrzeugen vom »Lehrter Bahnhof" zur nächsten U-Bahn-Werkstatt extrem
aufwändig.

Doch selbst wenn alle technischen und finanziellen Probleme befriedigend lösbar
wären, bliebe die Frage nach dem Verkehrswert dieser Stummelstrecke. Da ein
10-Minuten-Takt deutlich schlechter ist als das Angebot auf der Stadtbahn und im
Nord-Süd-Tunnel, wird fast niemand die U-Bahn nutzen, um vom »Lehrter Bahnhof"
zum S-Bahnhof Unter den Linden zu fahren. Es bliebe als einzige Funktion die
Erschließung eines kleinen Teils des Parlaments- und Regierungsviertels über den
U-Bahnhof Reichstag. Und das rechtfertigt niemals den hohen Aufwand und die hohen
Kosten für Einrichtung und Unterhalt dieses Inselbetriebes.

Die Straßenbahn-Variante

Vor den Überlegungen zum U-Bahn-Betrieb gab es einen Vorschlag, dem man vor
allem Originalität bescheinigen kann, entwickelt von Tilo Schütz und Simon Heller.
Kern ihrer Idee ist, den U 5-Tunnel in das Straßenbahnnetz zu integrieren. Dazu soll
die Straßenbahn vom Alexanderplatz über Rathausstraße und Französische Straße bis
Mauerstraße verlängert werden mit Umsteigemöglichkeit zur U 6 am U-Bahnhof
Französische Straße (die Bahnhofsverschiebung »Unter den Linden" entfiele). Dann
würde über eine Rampe im Bereich der verlängerten Französischen Straße in einen
Anschlusstunnel zum U 5-Tunnel eingefahren, der unter der Wilhelmstraße mit einer
U-Straßenbahn-Haltestelle »Pariser Platz" zum vorhandenen Tunnel am
Brandenburger Tor führte. Eingesetzt würden Straßenbahn-Zweirichtungsfahrzeuge.

Gegenüber der »Spielzeug-U-Bahn" ist bei diesem Konzept vor allem die bessere
Integration in das bestehende Verkehrsnetz hervorzuheben. Die Nutzung des Tunnels
würde das durchbinden der großen Radiallinien über Mitte hinaus nach Westen
ermöglichen. Zulauf-Strecken zum Tunnel wären die Äste Prenzlauer Allee,
Greifswalder Straße und Landsberger Allee mit verzweigenden Strecken. Theoretisch
ließen sich auch Linien aus dem Bereich Hackescher Markt einfädeln. Für eine
Weiterführung zum »Lehrter Bahnhof" böten sich die Linien 1,3,4 und 6 an.

Die Straßenbahn-Idee ist sicherlich fahrgastorientierter als die U-Bahn-Variante.
Dennoch gibt es neben offenen Fragen zur Finanzierung der hohen Investitionskosten
(die Autoren rechnen für den zusätzlich zu bauenden Tunnel mit ca. 80 Mio EUR)
auch Fragen nach dem verkehrlichen Nutzen. Zum einen würde in einem zentralen
Berliner Straßenbahn-Netzteil der Einsatz von Zweirichtungsfahrzeugen auf Dauer
unumkehrbar. Gegen Zweirichtungsfahrzeuge ist sicherlich bei Strecken, die
bestimmte Endstellen erreichen sollen, nichts zu sagen, wie das zum Beispiel bei der
Linie 20 in Berlin der Fall ist. Aber wenn große Netzteile ausschließlich mit solchen
Fahrzeugen befahren werden könnten, würde das zu problematischen Restriktionen
und Mehrkosten führen.

Darüber hinaus würde bei Realisierung dieser Idee die U 5-Verlängerung Richtung
Westen für alle Zeit unmöglich sein. Ist das verantwortbar? Der Verkehr in

Berlin-Mitte wird durch eine weitere Verdichtung der City-Ost in den nächsten 20 Jahren erheblich zunehmen. Nirgends in Berlin sind die Zwänge und die Chancen so groß, diesen Zuwachs überwiegend auf den ÖPNV zu lenken wie hier im historischen Zentrum der Stadt. Dann wird eine U 5-Verlängerung nicht mehr die Fahrgäste von der Stadtbahn abziehen und den Straßenbahn-Bau behindern, sondern sie wird zusätzlich zur Bewältigung der großen Fahrgastzahlen benötigt werden. Heute ist das eine Vision. Bis sie Realität wird, werden noch viele Jahre vergehen. Aber die Option für diese Verlängerung darf nicht verbaut werden.

Die Spurbus-Variante

Noch unsinniger als die U-Bahn- und Straßenbahn-Variante ist der Vorschlag, den Tunnel mit Spurbussen zu befahren. Wäre es ein reiner Pendelbetrieb, wäre der Nutzen so gering wie bei der U-Bahn. Würde man den Abschnitt in das überörtliche Netz integrieren, wären bauliche Veränderungen erforderlich, die, wie bei der Straßenbahn-Variante, viel Geld kosten und eine langfristige U 5-Verlängerung erheblich behindern. Auch verkehrstechnische Innovationen wären mit einem Spurbus-Projekt nicht mehr möglich. Das System ist entwickelt, aber die Erfahrungen waren so unbefriedigend, dass die Industrie die Entwicklung nicht mehr vorangetrieben hat. Doch kein Projekt scheint verwegen genug zu sein, um nicht Berlins Verkehrssenator Peter Strieder zu gefallen. Dieser hat hausintern die Spurbus-Variante favorisiert...

Wie nun weiter?

Die kurze Darstellung der drei Varianten zeigt, dass alle weder aus Fahrgastsicht noch finanziell und betrieblich überzeugen können. Deshalb muss der Berliner Senat offen und sachlich mit der Bundesregierung verhandeln, um zu verhindern, dass es zu einer fatalen Fehlentwicklung kommt. Zugleich muss über Alternativen zur kurz- und mittelfristigen Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels nachgedacht werden. Die IGEB bleibt bei ihrer Auffassung, dass diese Gegend am besten durch die Straßenbahn, ausgehend von einer Strecke in der Französischen Straße, bedient werden kann. Aber oberirdisch!

Zugleich sollte, auch wenn ein Weiterbau am U 5-Tunnel in den nächsten Jahre verkehrlich und finanziell nicht zu verantworten ist, der Bundesregierung ein Signal gegeben werden, dass Berlin darüber nachdenkt, wie die Vorleistungen des Bundes eines fernen Tages doch noch sinnvoll genutzt werden können. Aber dieses Nachdenken muss in eine andere Richtung gehen, als bei der Entwicklung von Umnutzungsvarianten für den Tunneltorso. Vielmehr müssen die bisherigen Planungen für den U 5-Abschnitt Alexanderplatz - Pariser Platz überprüft und u. E. grundlegend überarbeitet werden. Das dürfte erhebliche Einsparmöglichkeiten ergeben. So hatte man vor einigen Jahren bei der U-Bahn-Bauabteilung der BVG die Idee entwickelt, die Gesamtstrecke im unterirdischen Schildvortrieb einschließlich der Bahnhöfe zu bauen. Dabei kann man den Querschnitt so wählen, dass man die Bahnhöfe in den gebauten Tunnel einbauen kann. Das ist billiger. Bis jetzt wurden zum Teil sehr aufwändige Entwürfe von Stars der internationalen Architekturszene favorisiert. Berlin sollte sich besser auf die sparsamen und dennoch zeitlos schönen Entwürfen aus der späten Phase von Alfred Grenander besinnen, zu sehen z.B. im U-Bahnhof Samariterstraße der U5.

Darüber hinaus sollte die Notwendigkeit geplanter Bahnhöfe geprüft werden. Unstrittig sind natürlich die Umsteigebahnhöfe zur U 6 und zur Nord-Süd-S-Bahn. Auch der Bahnhof unter der Schlossbrücke ist sinnvoll. Aber der Bahnhof Berliner Rathaus ist aus Sicht der IGEB entbehrlich. Dieser Bereich liegt in fußläufiger Entfernung vom Bahnhof Alexanderplatz und kann außerdem wesentlich besser durch die Straßenbahn erschlossen werden - sobald Herr Strieder seine Blockade- Politik beim Straßenbahnneubau am Alexanderplatz beendet.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002510>.

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