SIGNALARCHIV.DE

Aktuell

Wer braucht die U 55?

aus SIGNAL 06/2005 (Dezember 2005/Januar 2006), Seite 9 (Artikel-Nr: 10002808)
IGEB Stadtverkehr

Stummellinie zum Hauptbahnhof unnötig

Bei der Nahverkehrs-Erschließung des neuen Berliner Hauptbahnhofs spielt in den offiziellen Planungen die Verlängerung der U 5 vom Alexanderplatz eine zentrale Rolle. Der Berliner Fahrgastverband IGEB hatte das wiederholt kritisiert und gefordert, die neue Nord-Süd-S-Bahn (S 21) vor der parallel zur Stadtbahn in Ost-West-Richtung verkehrenden U 5 zu bauen. Die politischen Weichenstellungen erfolgten jedoch anders.

Trotz Fertigstellung der Planfeststellung für die U 5-Verlängerung landete nach der S 21 aber auch das U-Bahn-Projekt auf dem Abstellgleis. Im Zusammenhang mit dem Bau der Tiergartentunnel wurde allerdings der westliche U 5-Abschnitt zwischen Stadtbahn und Pariser Platz mit den U-Bahnhöfen Hauptbahnhof und Reichstag und einem Teil des U-Bahnhofs Brandenburger Tor bereits im Rohbau erstellt.

Drohende Rückzahlungsforderung

Da dieser Abschnitt mit Bundesmitteln gebaut worden war, wurde dem Land Berlin eine Rückzahlung der Gelder angedroht, wenn der Tunnel ungenutzt liegen bleibt. Ein schneller Weiterbau der U 5 scheiterte aber an den finanziellen Möglichkeiten Berlins. Deshalb wurde die kuriose Idee entwickelt, einen Inselbetrieb getrennt vom übrigen U-Bahnnetz durchzuführen. Voraussetzung dafür war der Ausbau der Rohbauten. In diesem Zusammenhang wurde beschlossen, den Rohbau des U-Bahnhofs Brandenburger Tor nicht nur auszubauen, sondern auf die volle Länge zu verlängern. Mit dieser durchaus sinnvollen Entscheidung war allerdings vorprogrammiert, dass das ebenso ehrgeizige wie unbegründete Vorhaben einer Inbetriebnahme der Stummellinie, genannt U 55, rechtzeitig zur Fußball-Weltmeisterschaft 2006 zum Scheitern verurteilt war.

Für Massenverkehr ungeeignet

Doch zunächst wurde bei der BVG noch ernsthaft geplant, bis zur WM wenigstens einen 2-Wagen-Zug zum provisorisch hergerichteten U-Bf Brandenburger Tor pendeln zu lassen. Ein derart abgespecktes »Massenverkehrsmittel" wäre jedoch mit den Besucherströmen der sogenannten Fanmeile vollkommen überfordert und hätte die BVG zu komplizierten und teuren Sicherungsmaßnahmen gezwungen. Außerdem wäre dieser Shuttle-Betrieb unmittelbar nach der WM wieder eingestellt worden, um ungestört weiterbauen zu können.

Deshalb war seit Anfang des Jahres allen Fachleuten klar, dass es unvernünftig ist, an der ursprünglichen Zeitplanung festzuhalten. Doch erst Ende Oktober 2005 traute die BVG sich an die Öffentlichkeit. Auf Probleme mit dem Grundwasser hatte man sich als offizielle Begründung verständigt. Das klingt bei den Berliner Bodenverhältnissen immer glaubwürdig. Doch der IGEB blieb es vorbehalten, auszusprechen was alle dachten, und der tageszeitung blieb es in ihrer Ausgabe vom 27. Oktober vorbehalten,

das auf den Punkt zu bringen, als sie schrieb »Fahrgastverband dankt Wasser: Frühstart sei unnütz und teuer"

Nun doch zweigleisig

Leider versucht die BVG immer noch, zur Fußball-WM eine Minimalvariante zu fahren: Pendelverkehr zwischen Hauptbahnhof und Reichstag. Immerhin werden dann auf diesem Abschnitt, anders als zunächst geplant, beide Gleise zur Verfügung stehen. Aber verkehrlich begründbar ist das nicht. Ebenso wenig wie der Pendelverkehr ab Sommer 2007 zwischen Hauptbahnhof und Brandenburger Tor, zumal in dieser Relation mit dem TXL und M 41 gleich zwei Buslinien jeweils im 10-Minuten-Takt verkehren werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10002808.

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