SIGNALARCHIV.DE

Nahverkehr

U7-Verlängerung nach Schönefeld?

aus SIGNAL 02/1997 (März 1997), Seite 10 (Artikel-Nr: 10003587)

IGEB

Eine Stunde dauert die Fahrt durch den Tunnel von Rudow bis Rathaus Spandau. Dennoch gibt es für Berlins längste U-Bahn-Linie, die U7, Erweiterungspläne, sowohl in Rudow als auch in Spandau. Während die Pläne für Spandau vernachlässigbare Utopien sind, muß die Entwicklung in Rudow ernst genommen werden, seitdem sich der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg 1996 auf den Erhalt und Ausbau des Flughafens in Schönefeld südlich des Berliner Ortsteiles Rudow verständigt haben.

Noch bevor der Großflughafen Schönefeld fertig ist, soll die U-Bahn-Linie 7 bis dorthin verlängert sein, verkündete Bundesverkehrsminister Matthias Wissmann 1996 in Berlin. Wirtschaftsstaatssekretär Wolfgang Branoner bestätigte: "Die U7-Verlängerung hat jetzt höchste Priorität". Und der verkehrspolitische Sprecher der CDU, Alexander Kaczmarek, möchte die U7-Süd noch vor der Verlängerung der U5 vom Alex zum Lehrter Bahnhof bauen lassen.

Doch auch der Kreis derjenigen, die gegen eine U7-Verlängerung sind, ist nicht klein, denn hier sind sich die Opposition im Berliner Abgeordnetenhaus, die Berliner Senatsverkehrsverwaltung, das brandenburgische Verkehrsministerium, die BVG und der Berliner Fahrgastverband IGEB ausnahmsweise einmal einig. Umso erstaunlicher ist es, daß die U7-Verlängerung von maßgeblicher Seite immer wieder aufgewärmt wird, denn laut Zeitungsmeldungen will Minister Wissmann die U7-Verlängerung nun sogar in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufnehmen. Daher sollen hier noch einmal die wichtigsten Argumente kurz dargelegt werden.

Der Flughafen Schönefeld ist sowohl an die östlichen als auch die westlichen Bezirke hervorragend mit der S-Bahn angebunden (S9 zur Stadtbahn, S45 zum Südring). Hinzukommen soll ein AirportExpress, zunächst als Regionalbahn vom Havelland über die Stadtbahn zum Flughafen, später als Express Gesundbrunnen - Lehrter Zentralbahnhof - Südkreuz (Papestraße) - Flughafen Schönefeld mit der Führung über die Dresdener Bahn und die sogenannte Mahlower Kurve auf den Berliner Außenring. Die Fahrzeit dieses Expresses wird gemäß Raumordnungsunterlagen für den Großflughafen Berlin Brandenburg International 14 Minuten betragen. Doch selbst wenn dieser von Michael Cramer, verkehrspolitischer Sprecher der Berliner Bündnis-Grünen, zu Recht in Frage gestellte Express über die Dresdener Bahn nicht kommt - und sei es nur mangels Geld, so ist die Regionalbahn von der Stadtbahn über Karlshorst ein durchaus attraktives Angebot, zumal die Strecke vom Lehrter Zentralbahnhof über Karlshorst zum Flughafen, wie Cramer vorrechnete, rund 3 km kürzer ist, als diejenige über die Mahlower Kurve.

Hingegen ist die U-Bahn-Linie 7 mit ihren kurzen Bahnhofsabständen und häufigen Zwischenhalten und einer entsprechend langen Reisezeit viel weniger als Airport-Zubringer geeignet. Hinzu kommt, daß die U7 während der Hauptverkehrszeiten z.B. im Abschnitt Neukölln (Südring) - Hermannplatz voll ausgelastet ist und kein weiteres Verkehrsaufkommen aufnehmen kann, und Taktverdichtungen sind praktisch nicht möglich, weil es dann auf dieser extrem

langen Linie wieder zu erheblichen Unpünktlichkeiten oder gar Betriebsstörungen mit entsprechenden Negativfolgen für alle Fahrgäste käme.

Als lokaler Zubringer für den südlichen Bereich Neuköllns zum Flughafen Schönefeld wäre die U7 mit Kosten von 600 Mio DM (Preisstand 1993 - inzwischen sollte man realistischerweise mit 800 Mio DM rechnen) derartig teuer, daß das Kosten-Nutzen-Verhältnis eindeutig gegen dieses Vorhaben spricht. Stattdessen sollte der Raum Rudow/Schönefeld durch die 20 bis 30 Mal billiger zu bauende Straßenbahn erschlossen werden, die ohnehin von Johannisthal zum Zwickauer Damm verlängert werden soll.

Außerdem gibt es noch ein sehr grundsätzliches Argument: Eine U-Bahn ist als Flughafenzubringer prinzipiell schlechter geeignet als eine S-Bahn oder Regionalzüge. Die Berliner U-Bahn-Fahrzeuge (Großprofil) sind 35 cm schmaler als "richtige" Bahnen und haben keine Mehrzweckabteile zur Gepäckaufbewahrung. Durch die lange Tunnelfahrt ohne Tageslicht und in zum Teil schlechter Luft wird die Fahrt als lästig empfunden. Berlin würde mit der U7-Verlängerung seine Gäste so empfangen, als ob ein Hauseigentümer seinen Besuch durch den Keller in die Wohnung führt. Von einem werbenden Effekt für auswärtige Gäste der Stadt, die in S- oder R-Bahn einen ersten visuellen Eindruck von Berlin erhalten, kann also keine Rede sein.

Angesichts der verkehrlichen Nachteile und der dramatisch Finanzsituation in Berlin und Brandenburg wäre die U7-Verlängerung von Rudow nach Schönefeld eine katastrophale Fehlentscheidung, nicht zuletzt, weil damit für viele Jahre Gelder verbraucht würden, die für wesentlich wichtigere Projekte - z.B. die schnelle Realisierung des Straßenbahnkonzeptes - nicht mehr zur Verfügung stünden. Doch leider ist der Berliner Senat immer wieder für millionenschwere Fehlentscheidungen gut. Erinnert sei an die Verlängerung der U8 von Osloer Straße nach Wittenau für l Milliarde DM, Geld, das viel besser zur schnellen Wiederherstellung des Berliner S-Bahn-Netzes hätte verwendet werden könnem Auch die aktuelle Entscheidung für die Verlängerung der U2-Nord nach Pankow schließt nahtlos an diese verfehlte Bau- und Verkehrspolitik an, wo offensichtlich die Bedienung der Bauindustrie und anderer Lobbyisten immer noch Vorrang hat vor einem verkehrlich sinnvollen und finanziell tragfähigen Verkehrsangebot.

Die Diskussion über die U7-Verlängerung wird uns sicher noch eine ganze Weile erhalten bleiben. Der Berliner Fahrgastverband IGEB wird hierbei energisch für objektive Kriterien bei Investitions-Entscheidungen und gegen die Bedienung von Lobby-Interessen eintreten. Die Erfahrungen mit der U2-Nord sollten uns allen eine Lehre sein.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003587.

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