

■ Planung und Betrieb

Liebe Debis! Lieber Senat!

aus SIGNAL 04/1997 (Juni 1997), Seite 19 (Artikel-Nr: 10003622)

Jan Gympel

Voll Entsetzen muß ich Euch heute schreiben: Wie mir zu Ohren gekommen ist, soll es mit dem schönen Straßenbahntunnel unter der Leipziger Straße womöglich nichts werden. Das hatte ich mir schon so schön vorgestellt: Um die Röhre überhaupt benutzen zu können, wären ja wohl spezielle Fahrzeuge notwendig geworden. Einerseits, weil der Tunnel an der Potsdamer Straße stumpf enden sollte, ohne Rampe, ohne Wendeschleife, deren Bau man wie die Weiterführung Richtung Westen auf den St. Nimmerleinstag hätte verschieben können. Dann: Brauchen normale Straßenbahnen mit ihren Stromabnehmern und dem Fahrdrat darüber nicht mehr Platz als eine Großprofil-U-Bahn, die ja irgendwann später einmal durch diese Röhre fahren soll? Und ist soviel Raum überhaupt zwischen Straßendecke und S-Bahnhof Potsdamer Platz vorhanden? Schließlich: Zwischen der Westkante des S-Bahnhofs und der Ostkante des U-Bahnhofs sind zirka 130 Meter Distanz. Auf dieser Strecke muß sich der neue Tunnel aus einfacher Tiefenlage (zur Überführung der S-Bahn) in doppelte (zur Unterquerung der U-Bahn) begeben. Für das schon ziemlich extreme Gefälle zwischen Überführung der U6 an der Weidendammer Brücke und Unterquerung der Spree benötigt die S-Bahn zirka 250 Meter. Da sind ja dann wohl für die Benutzung des Tunnels in der Leipziger Straße nicht nur Zweirichtungsfahrzeuge mit speziellem Stromabnehmer notwendig, sondern auch mit Sonderausrüstung als Zahnradbahnen.

Unter uns, lieber Senat: Wir wissen natürlich beide, daß das mit dem Tunnel in der Leipziger Straße Quatsch ist und nur eine weitere prima Idee von Dir, um mit ebenso unsinnigen wie irrsinnig teuren Projekten den ÖPNV in Berlin zu torpedieren. Am besten natürlich wie hier mit einer Maßnahme, mit der man sich von den meist dämlichen Medien dieser Stadt auch noch als großer Förderer des öffentlichen Nahverkehrs feiern lassen kann.

Fast genauso gut ist Deine Idee, die U7 nach Schönefeld zu verlängern, natürlich unterirdisch, denn was in der Haselhorster Industrieödnis recht war, kann bei den Süd-Berliner Feldern nicht falsch sein. Klar auch, daß die S-Bahn, sollte sie nicht bis zur Dresdener Bahn weitergeführt werden, mit einer zweigleisigen Kehranlage auszukommen meint, während die BVG für die U-Bahn schon wieder das Doppelte vorsieht. Und dann erst die Nebeneffekte: Bedenkt man, wie störanfällig die Linie 7 jetzt schon ist - wie wird es dann erst mit noch zwei, drei Kilometer mehr zugehen? Wie lustig wird das, wenn Fluggäste dadurch ihre Maschinen verpassen! Und welch ein Spaß, nach Berlin zu kommen, an unserem schönen, neuen Großflughafen in die U-Bahn zu steigen und dann erstmal vierzig Minuten durch einen Tunnel geschaukelt zu werden, wobei man an jeder zweiten Straßenecke halten darf! Und wie wäre es mit einer U7-Verlängerung nach Diepensee, um das beschauliche Dorf noch an und bald zwischen den Landebahnen besichtigen zu können?

Richtig, lieber Senat: Braucht nicht auch Kladow endlich eine U-Bahn? (Die U7 muß schließlich mindestens so lang werden wie das gesamte Münchner U-Bahn-Netz!) Und könnte man die U1 nicht von Warschauer Straße Richtung Schmöckwitz

verlängern? (Ingo, aufgepaßt! Dann kann endlich die blöde Straßenbahn eingestellt werden!) Wenn dann immer noch nicht genug - natürlich von Debis oder sonstwem geliehenes - Geld zur Freude der lieben Tiefbauindustrie verpulvert worden ist, könnte man doch endlich das gesamte Berliner S-Bahn-Netz unter die Erde verlegen! Was der Bahn mit ihren Kopfbahnhöfen recht ist, kann für die Hauptstadt nicht falsch sein. Das wäre ein mutiges Zukunftsprojekt - mindestens so exportsteigernd wie der Transrapid, meint

Euer

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003622>.

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