SIGNALARCHIV.DE

Berlin

# Prüf doch mal!

aus SIGNAL 04/2016 (September 2016), Seite 14 (Artikel-Nr: 10003980)

Jan Gympel

**Rein zufällig kurz vor den Abgeordnetenhauswahlen haben SPD und CDU den Senat aufgefordert, doch mal zu prüfen, was man in Berlin so alles für neue U-Bahn-Strecken bauen könnte.**

Woran merkt man, dass Wahlen nahen? Noch bevor die Straßen mit Plakaten verziert werden, bekommt man plötzlich Post von Personen, die einem bislang völlig unbekannt waren und nun mitteilen, seit Jahren wären sie »Ihr Abgeordneter« oder »Ihre Abgeordnete«. Noch auffälliger: Die Regierung, die sie tragenden Parteien und Parlamentsfraktionen entwickeln eine ungewohnte Aktivität und verkünden, was sie alles in der kommenden Legislaturperiode gern machen möchten - in der Regel natürlich ohne zu erklären, weshalb sie all die schönen Dinge in der zu Ende gehenden nicht getan haben.

So brachten die Fraktionen von SPD und CDU im Berliner Abgeordnetenhaus Mitte Juni einen Antrag ein (und beschlossen ihn auch mit ihrer Mehrheit), demzufolge der Senat doch bitte mal prüfen solle, welche U-Bahn-Strecken man verlängern könnte. Oder genauer: »bei der Fortschreibung des StEP Verkehr die politisch diskutierten Erweiterungen des U-Bahn Streckennetzes in Berlin hinsichtlich ihrer verkehrlichen Nutzung zu prüfen«.

**Not schweißt zusammen**

Angesichts der Tatsache, dass die Gemeinsamkeiten zwischen den beiden Koalitionspartnern inzwischen weitgehend aufgebraucht zu sein scheinen, wirkt diese Aktion recht ungewöhnlich. Doch Not schweißt bekanntlich zusammen. Und was den Ausbau des Berliner Bahnnetzes angeht, hat dieser Senat in den vergangenen fünf Jahren weder viel zustande noch auf den Weg gebracht.

Achteinhalb Jahre nach der Eröffnung des Hauptbahnhofs wurde auch die Straßenbahnstrecke dorthin eröffnet (2,3 Kilometer plus 1,1 Kilometer Wendeschleife). An den 2,2 Kilometern des »Lückenschlusses« der U 5 wurde, wie bereits seit 2009 weitergearbeitet (womöglich schon 2020 wird er fertig sein). Auch an der S-Bahn-Strecke vom Nordring zum Hauptbahnhof ging es voran - wobei man nicht zuletzt feststellte, dass sich dort die unterirdische S-Bahn-Station zumindest bis auf Weiteres nicht so bauen lassen wird wie gedacht, weshalb hier auf unabsehbare Zeit nur Kurzzüge werden fahren können. Ja, und mittlerweile hat der Senat sich sogar entschieden, dass er die gut einen Kilometer lange Tramtrasse vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße über die Turmstraße und nicht über die Straße Alt-Moabit führen will.

Bei einer solchen Bilanz kann es nichts schaden, noch ein bisschen mehr zu erwägen und zu prüfen (und dann in aller Regel zu verschieben, manchmal aber auch zu verwerfen). Auf der U-Bahn-Liste von SPD und CDU stehen ja auch schöne Sachen:

Zum Beispiel die kühne Idee, die 1994 bis zu jenem Punkt, an dem die S-Bahn (bzw.

deren Vorgänger) schon seit 1877 hält, verlängerte U 8 wirklich wie einst geplant ins Märkische Viertel hinein zu führen. Oder der alte Dauerbrenner Krumme Lanke--Mexikoplatz.

**Warten auf den zweiten Haveltunnel**

Wirklich originell ist der Einfall, man könnte doch mal die beiden auch schon seit langem geplanten U-Bahn-Strecken durch Spandau errichten: Nicht nur die U 7 zur (längst nicht mehr so neuen) Neubausiedlung Heerstraße-Nord verlängern, sondern auch die U 2 zum Falkenhagener Feld. Letztere müsste man dafür natürlich erst einmal von Ruhleben bis Rathaus Spandau bauen, wo in dem 1984 eröffneten Bahnhof die damals noch der U 1 zugedachten Gleisströge wohlweislich nicht nur bis heute leergeblieben sind, sondern am Nordende der Bahnsteighalle auch an einer Wand enden.

Wäre es nicht spannend zu erleben, wie die Planer herausfinden, dass überhaupt nur eine weitgehend unterirdische Streckenführung zwischen Ruhleben und Rathaus Spandau möglich ist? Wie sie auf diese Weise auch noch eine zweite Havelunterquerung durchsetzen? Auch der ersten wegen gilt der U 7-Abschnitt zwischen Rohrdamm und Rathaus Spandau als die teuerste U-Bahn-Strecke, die jemals in Berlin gebaut wurde. Na ja, das ist doch schon lange her.

**Zum (Ex-) Flughafen Tegel mit der U 6**

Die Verkehrsexperten von SPD und CDU warten auch mit Überraschendem auf: So zählt zu den Verlängerungen, die sie gern geprüft hätten, »U 6 Tegel«. Wie? Eine Ausfädelung aus der U 6 bauen, um von dieser Züge zum Tegeler Flughafengelände zu leiten, obwohl es eine Ausfädelung aus der U 7 dorthin bereits seit fast vierzig Jahren gibt? Und diese endlich zu nutzen, nicht in der Prüfliste auftaucht, obwohl die BVG heilfroh sein dürfte, wenn sie einen guten Vorwand hätte, bloß noch jeden zweiten Zug der U 7 über die mäßig frequentierte Strecke durch Siemensstadt nach Spandau zu führen? Aber klar, warum nicht stattdessen lieber den Verkehr nach Alt-Tegel ausdünnen? Vielleicht wird ja zum Ausgleich dafür die Kremmener Bahn zweigleisig ausgebaut, damit die im Berufsverkehr notorisch überlastete S 25 endlich im Zehn-Minuten-Takt verkehren kann?

Überraschend auch, dass in der Prüfliste die U 9 von Rathaus Steglitz nach Lankwitz, Kirche fehlt: Eine Strecke, die seit Jahrzehnten von ganzen Buskolonnen bedient wird, momentan von drei, in der Leonorenstraße sogar sechs Linien gleichzeitig. Klingt das nicht U-Bahn-würdig?

Aber die Prüfliste, zu der auch die U 1 zum Ostkreuz, die U 7 zum BER sowie ein Weiterbau der U 2 durch Pankow gehören, möchte ja ausdrücklich nur Beispiele auflisten. Der Kreativität sind also keine Grenzen gesetzt.

**Wo bleibt die U-Bahn nach Köpenick?**

Wo wir schon mal bei Ideen aus den Sixties sind: Was ist eigentlich mit dem Vorschlag, die U 6 nach Lichtenrade zu verlängern? Oder der Kudamm, braucht der nicht ganz dringend endlich die Strecke von Uhlandstraße zum Adenauerplatz? (Die

Straße dürfte für diese Verlängerung um zwei Stationen rund zehn Jahre lang zur Baustelle werden, wie man am Beispiel Unter den Linden sieht.) Warum steht die U-Bahn nach Marzahn nicht auf der Liste? Oder Köpenick, weshalb hat Köpenick eigentlich immer noch keine U-Bahn? Nach Kladow sollte übrigens auch mal eine fahren (schlag nach beim großen Ernst Reuter). Prüf doch mal! Und die U 10, später U 3, jetzt U zahlenlos, jedenfalls die Linie von Weißensee über den Alex, durch die Leipziger Straße nach Westen oder Südwesten - was ist denn mit der? Man sollte sie schnell bauen, bevor durch die Leipziger Straße wieder die Tram fährt!

Na gut, das war ein kleiner Scherz für Eingeweihte - wer Berlins Verkehrspolitik kennt, der weiß, dass die Straßenbahn auch in den nächsten 20 bis 30 Jahren nicht in die Leipziger zurückkehren wird. Aber wenn man jetzt, also nach der nächsten Senatsbildung, mit dem Prüfen des Nutzens und übrigens auch der Finanzierbarkeit neuer U-Bahn-Strecken beginnt - dann könnte man zur nächsten Abgeordnetenhauswahl 2021 vielleicht sogar schon mit der konkreten Planung anfangen. (Zumindest wenn die SPD dies ebenso hartnäckig vorantreiben würde wie die Verlängerung der Stadtautobahn A100.) Und bei dem inzwischen üblichen Tempo des Berliner Verkehrsbaus und der allseits bekannten Leistungsfähigkeit der Berliner Verwaltung dürfte es nicht vollkommen ausgeschlossen sein, dass bereits 2030 der erste Zug über die erste neue U-Bahn-Strecke rollt. Zum Beispiel zum Flughafen Tegel, der bis dahin womöglich wirklich durch den BER ersetzt worden ist.

Dorthin eine Straßenbahn zu bauen, ginge natürlich - ebenso wie auf vielen anderen Trassen - schneller, wäre billiger, würde eine bessere Flächenerschließung und mehr Direktverbindungen ermöglichen. Aber das zu fordern, wäre ja nun wirklich Traumtänzerei.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10003980.

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