



U-Bahn-Linie 1 zum Ostkreuz?

Berliner Fahrgastverband IGEB lehnt das Projekt ab

Bei allen Forderungen nach Straßenbahnverlängerungen oder anderen Baumaßnahmen für attraktiveren Schienenverkehr bekommen die Bürger zu hören: Das Land Berlin hat weder Personal für die Planung noch Geld für den Bau. Doch bei der Idee einer Verlängerung der U-Bahn-Linie 1 zum Ostkreuz scheint das alles nicht mehr zu zählen. Auch die Senatsargumentation, wir finanzieren keinen Parallelverkehr, scheint hier nicht zu gelten.

Bis weit in die 20er Jahre hinein benötigt das Land Berlin viel Geld, um die U-Bahn-Linie 5 zum Hauptbahnhof fertigzustellen und die zweite Nordsüd-S-Bahn, die sogenannte „S21“, zu realisieren. Darüber hinaus will der Senat die Straßenbahn an den Bahnhof Ostkreuz heranführen, die Straßenbahn in der Wissenschaftsstadt Adlershof zum Bahnhof Schöneweide und in Moabit vom Hauptbahnhof zum U-Bahnhof Turmstraße verlängern.

Weitere wichtige Straßenbahnprojekte sind aus Sicht des Fahrgastverbandes IGEB und vieler anderer Fachleute die Verlängerungen vom Alexanderplatz zum Potsdamer Platz/Kulturforum und von der Warschauer Straße zum Hermannplatz sowie eine Straßenbahnanbindung zum Flughafen Tegel. Dort soll nach Aufgabe des Flugverkehrs bekanntlich ein Forschungs- und Industriepark mit neuem Hochschulstandort entstehen. Es wäre absurd, wenn dieses Gelände wieder nur mit breiten Straßen und Bussen erschlossen würde.

Eine U-Bahn-Verlängerung vom S-Bahnhof Warschauer Straße zum Ostkreuz ist bautechnisch sehr anspruchsvoll, erfordert aufwändigen Lärmschutz und ist mit Sicherheit nicht unter 200 Millionen Euro zu realisieren. Statt sich mit solchen Phantom-Projekten zu befassen, sollte der Senat besser die U1 näher an den S-Bahnhof Warschauer Straße heranführen und endlich den S-Bahnhof Perleberger Brücke auf der künftigen „S21“ realisieren. Dort könnten noch größere Fahrgastpotenziale erschlossen werden als mit einem U1-Bahnhof „Moderohnbrücke“ zwischen Warschauer Straße und Ostkreuz. Doch die an der Perleberger Brücke benötigten 30 Millionen Euro will der Senat nicht in die Hand nehmen. Stattdessen vergeudet er seine Ressourcen lieber für eine U-Bahn-Verlängerung parallel zur S-Bahn, die auf einen Regional- und S-Bahnhof Ostkreuz treffen wird, der nach seiner Fertigstellung 2017 im Berufsverkehr bereits ohne eine U1 gut ausgelastet sein wird.

Doch es droht noch eine weitere Gefahr: Wenn die Prüfung der U1-Verlängerung ergibt, dass sofort Vorleistungen auf der S-Bahn-Strecke zwischen Warschauer Straße und Ostkreuz erforderlich sind, könnte der laufende S-Bahn-Umbau ein weiteres Mal verzögert werden. Hohe Mehrkosten und ein Jahr Verzögerung gab es ja bereits durch die Vorleistungen am Ostkreuz für eine eventuelle Verlängerung der Autobahn A100.

Fazit: Das Projekt einer U1-Verlängerung muss schnellstens zu den Akten gelegt werden. Es ist nicht unsinnig, aber Berlin hat in den nächsten Jahrzehnten Wichtigeres zu tun. Sollen sich unsere Enkel damit befassen.

Christfried Tschepe, Vorsitzender

Jens Wieseke, stv. Vorsitzender