***IG NAHVERKEHR***

LandesArbeitsGemeinschaft Berlin –- Verkehrsforum

Entwurf 28.12.2019

**U-Bahn-Neubau**

**Einordnung in die Stadtentwicklung und Verkehrsplanung**

Bis 2050 soll alle Kraft auf den Straßenbahn-Ausbau gerichtet werden, um schnell die Verkehrsprobleme zu lösen. Das Straßenbahn-Zielnetz 2050 ist zu verwirklichen. Erst, wenn dieses Ziel in greifbarer Nähe ist, wird es sinnvoll, sich wieder intensiver mit U-Bahn-Ausbau im Zeitbereich 2040 bis 2070 zu beschäftigen. Bei der Straßenbahn-Ausbauplanung sind künftige Verknüpfungen mit der U-Bahn zu berücksichtigen.

„U-Bahn-Fachkenntnisse erhalten“ ist kein sachliches Argument, soll nur die Straßenbahn-Verhinderungsabsicht verschleiern. U-Bahn-Planer und -Bauarbeiter müssen auch Straßenbahnstrecken planen und bauen können oder es lernen.

Keine U-Bahn-Verlängerungen nach willkürlichen politischen Entscheidungen oder lokal-egoistischen Interessen, sondern vorausschauend ein langfristiges Gesamtkonzept für Straßenbahn, U-Bahn, S-Bahn, Regio-S-Bahn und die Verknüpfungspunkte zwischen diesen „aus einem Guss“ entwickeln und stufenweise verwirklichen.

**Grundsätze für die Weiterentwicklung des U-Bahn-Netzes**

Nachteile der U-Bahn gegenüber der Straßenbahn (längere Zugangswege zu den Stationen, längere Stationsabstände, aufwändige Bauverfahren wegen schwieriger Bodenverhältnisse) lassen sich nicht beseitigen. Deshalb U-Bahn dort bauen, wo die Vorteile (größere Platzkapazität, höhere Geschwindigkeit auf längere Entfernungen) benötigt werden und ausgeschöpft werden können.

Einsatz in starken Verkehrsströmen, für die die Kapazität der Straßenbahn nicht ausreicht.

Lücken im Schnellbahnnetz (S-Bahn und U-Bahn) schließen.

Verbindung aufkommensstarker Verkehrsknotenpunkte. Wo es sinnvoll ist, die Linien mehrerer Verkehrsmittel verknüpfen und neue Verkehrsknotenpunkte schaffen.

Strecken sind dann zu verlängern, wenn damit Umsteigezwänge nicht nur verlagert, sondern stark verringert werden können. Keine Verlängerung, wenn trotzdem in großem Umfang Feinverteilung durch Busse notwendig bleibt.

In der Regel kein Parallelverkehr zu Strecken des Zielnetzes Straßenbahn oder nur auf kurzen Teilstrecken. Einzelfallabwägung, wenn dies im Widerspruch zu den vorhergehenden Grundsätzen steht. In solchem Fall könnten die Stationsabstände einer neuen U-Bahn-Strecke länger als allgemein üblich ausfallen und die Straßenbahn mit kürzeren Haltestellenabständen die feinere Erschließung übernehmen (Arbeitsteilung).

Keinesfalls Straßenbahnstrecken wieder abbauen.

Wenn irgend möglich, oberirdisch bauen, auch aufgeständert. In diesem Fall stadtverträglicher und fahrgastverträglicher Schallschutz.

**Kandidaten für späteren U-Bahn-Bau**

Geordnet nach Wichtigkeit und Sinnhaftigkeit

U 10

Alexanderplatz – Greifswalder Straße – Weißensee – Hohenschönhausen.

Die Straßenbahn (M4) gelangt an ihre Kapazitätsgrenze.

Der Nordosten hat keine direkte Schnellbahn-Verbindung mit der Innenstadt.

Wegen des Parallelverkehrs mit der Straßenbahn nur wenige U-Bahn-Stationen.

Straßenbahn bleibt, kann dann aber mehr Haltestellen bekommen.

Die Greifswalder Straße ist breit genug für eine aufgeständerte oberirdische Streckenführung. Vorteile: Bau einfacher und schneller, Kosten geringer, Fahrterlebnis. Nachteil: Trennwirkung der Rampen (zwischen Mollstraße und Prenzlauer Berg sowie zwischen Antonplatz und Indira-Gandhi-Straße).

Stationen: Alexanderplatz (Bahnsteige der U5, Ebene -3), Ecke Prenzlauer Berg (Ebene +1, Greifswalder Straße (Ring-S-Bahn, Ebene +2), Antonplatz (Ebene +1), Weißensee, Prerower Platz, Hohenschönhausen (S75, Regio-S-Bahn).

Ab Alexanderplatz gemeinsam mit der U5 zum Hauptbahnhof. Zugfolgezeit auf der gemeinsamen Strecke auf 90 Sekunden senken und Zuglänge maximal ausnutzen.

Vorerst keine weitere Neubaustrecke im Korridor Alexanderplatz – Potsdamer Platz.

U9 Nord

Verlängerung Osloer Straße – Wollankstraße – S Pankow.

Verlauf unterirdisch.

Stationen nur Wollankstraße (S1, S25, Regio-S-Bahn, RB 27) und Pankow (S2, U1). Diese beiden zu Verkehrsknoten mit S-Bahn, Regio-S-Bahn und Straßenbahn ausbauen.

Das höhere Verkehrsaufkommen verlangt Taktverdichtung und Zugfolgezeit 90 Sekunden auf der Gesamtstrecke der U9.

Straßenbahn verläuft Pankstraße – Prinzenallee – Wollankstraße – Pankow Kirche; stellt keinen Parallelverkehr dar.

U3 Süd

Verlängerung Krumme Lanke – Mexikoplatz.

Verlauf unterirdisch. Planung gemeinsam mit dem Wannsee-Ast der Potsdamer Stammbahn.

Mexikoplatz wird Verknüpfungspunkt mit S1, Regio-S-Bahn und der künftig verlängerten Potsdamer Straßenbahn, die die Feinerschließung von Kleinmachnow und Stahnsdorf übernimmt.

Das Verkehrsaufkommen speist sich vor allem aus diesen Verknüpfungen.

U1 West

Verlängerung Uhlandstraße – Adenauerplatz – Westkreuz.

Verlauf weitgehend unterirdisch.

Stationen Kurfürstendamm Ecke Schlüterstraße, Adenauerplatz (U7), Kurfüstendamm Ecke Joachim-Friedrich-Straße und Westkreuz (oberirdisch, Ebene 0, Verknüpfung mit S-Bahn und Regio-S-Bahn.

Gemeinsame Planung mit Straßenbahn erforderlich. Parallelverlauf mit der Straßenbahn nur bis Schlüterstraße, Straßenbahn biegt gemäß Zielnetz 2050 in die Konstanzer Straße nach Süden ab.

Gemeinsame Planung mit Ausbau Westkreuz zum Regionalbahnhof notwendig.

U9 Süd

Verlängerung Rathaus Steglitz – Lichterfelde Ost.

Verlauf weitgehend unterirdisch.

Stationen an der Kreuzung Klingsorstraße, an der Kreuzung Siemensstraße und Lichterfelde Ost (an Gemeinschaftsbahnsteigen mit S25, oberirdisch).

Das höhere Verkehrsaufkommen verlangt Taktverdichtung und Zugfolgezeit 90 Sekunden auf der Gesamtstrecke der U9.

Verläuft somit zwischen den im Zielnetz 2050 vorgesehenen Straßenbahnstrecken Steglitz – Lankwitz (nördlich) und Steglitz – Osdorfer Straße (südlich). Wegen der engen Straßen wurde keine Straßenbahn Steglitz – Lichterfelde Ost geplant.

U2 West

Verlängerung Ruhleben – Charlottenburger Chaussee.

Verlauf oberirdisch.

Neue S-Bahn-Station an der Charlottenburger Chaussee als neuer Verknüpfungspunkt mit U-Bahn und Straßenbahn. Wird dann sinnvoll, wenn die S-Bahn von Spandau Richtung Falkensee verlängert ist.

Das Verkehrsaufkommen speist sich aus diesen Verknüpfungen.

Auf der Verlängerungsstrecke verläuft laut Zielnetz 2050 die Straßenbahn, die vom Zoo den Spandauer Damm entlang nach Spandau führt, parallel. Gemeinsame Planung erforderlich, so dass am neuen Verknüpfungspunkt Charlottenburger Chaussee gute Umsteigebedingungen zwischen U-Bahn und Straßenbahn entstehen.

U7 Süd

Verlängerung Rudow – Schönefeld.

Verlauf etwa bis zur Stadtgrenze unterirdisch, dann oberirdisch.

In Schönefeld bahnsteiggleiches Umsteigen zur S-Bahn.

Diese Strecke ist nachrangig (2070). Ihr Sinn und Zweck besteht nicht vordergründig in einer weiteren Flughafenanbindung, sondern in der Verknüpfung mit S-Bahn, Regio-S-Bahn und Regionalverkehr.

Lange vorher muss die im Zielnetz 2050 geplante Straßenbahn vom Wittenbergplatz über Alt-Tempelhof zum Bahnhof Schönefeld fertiggestellt sein, die zwischen Rudow und Schönefeld die Feinerschließung entlang der Waltersdorfer Chaussee übernimmt. Deshalb braucht die U-Bahn nur eine Zwischenstation am Neubaugebiet Lieselotte-Berger-Straße.

**Weitere Ost-West-Durchquerung als S-Bahn**

In Nord-Süd-Richtung wird die Stadt künftig von drei U-Bahn-Strecken (U9, U6, U8) und zwei S-Bahn-Strecken durchquert. In Ost-West-Richtung bestehen nur drei Durchquerungen (Stadtbahn, U5, U1), obwohl die Verkehrsströme hier infolge der größeren Stadtausdehnung größer sind.

Die wachsende Stadt mit künftig verringertem Autoverkehr verlangt eine weitere Ost-West-Durchquerung. Dafür bietet sich an, das Eisenbahnkonzept von 1938 aufzugreifen und eine S-Bahn-Strecke von der Görlitzer Bahn entlang der Oranienstraße und Kochstraße zum Potsdamer Platz zu bauen. Sie müsste von Plänterwald kommend am Kreuz Treptow (neue Verknüpfung mit der Ring-S-Bahn) oberirdisch zum ehemaligen Görlitzer Bahnhof (Verknüpfung U1) führen, dann weiter unterirdisch. Sie müsste den 1929 als U-Bahn-Vorsorge angelegten unteren Bahnsteig am Moritzplatz (U8) nutzen, an der Kochstraße mit der U6 verknüpft und am Potsdamer Platz in die beiden S-Bahn-Strecken nach Norden eingebunden werden. Wie sie dann nach Westen weitergeführt wird, müsste zu gegebener Zeit untersucht werden.

Diese zweite Ost-West-Strecke würde Verkehr aus dem Südosten in die Innenstadt aufnehmen, die Stadtbahn entlasten und dort Platz für weitere S-Bahn-Linien aus dem Osten und Nordosten schaffen. Sie passt besser in das S-Bahn-Netz als in das U-Bahn-Netz.

**Wo ist die U-Bahn nicht sinnvoll**?

Märkisches Viertel

Die laut Zielnetz 2050 geplante Straßenbahn wird das Gebiet auf zwei Wegen feiner erschließen. Die U-Bahn müsste weiterhin mit starkem Busverkehr zur Feinverteilung ergänzt werden. Wittenau ist ein guter Endpunkt der U8, die dort mit der S-Bahn und künftig mit der Regio-S-Bahn und der Straßenbahn verknüpft ist.

Pankow – Pankow Kirche

Straßenbahn ist vorhanden (M1, 50) und bewältigt das Verkehrsaufkommen.

Eine U-Bahn-Verlängerung würde zwar die Umsteigevorgänge am S-Bahnhof Pankow etwas verringern, aber größtenteils nur verlagern. Die U-Bahn noch weiter zu verlängern, etwa bis Niederschönhausen, würde aber nicht gerechtfertigten Parallelverkehr zur Straßenbahn schaffen.

Ex-Flughafen Tegel

Die im Zielnetz 2050 geplanten Straßenbahn-Strecken können das Gelände mit mehreren Haltestellen feiner erschließen als eine U-Bahn. Gute Umsteigebedingungen sind am Kurt-Schumacher-Platz (U6) und in Jungfernheide (S-Bahn, Regio-S-Bahn, U7) herzustellen. Ein U-Bahn-Abzweig mit nur ein oder zwei Stationen würde die Umsteigevorgänge zwar zum Teil verlagern, aber weiterhin Busverkehr zur Feinerschließung erfordern.

Sehr langfristig, falls die Straßenbahn den steigenden Verkehrsbedarf nicht mehr bewältigen sollte, könnte ein U-Bahn-Bau erneut geprüft werden.

Warschauer Straße – Frankfurter Tor

Wäre zwecks besserer Netzbildung zwar sinnvoll, aber Parallelverkehr zur vorhandenen Straßenbahn (M10). Wichtiger wäre die Verlegung der U-Bahnsteige direkt über die S-Bahn, die beim jetzt abgeschlossenen Umbau des Bahnhofs Warschauer Straße versäumt wurde (Fehlplanung).

Warschauer Straße – Ostkreuz

Würde die Umsteigebedingungen in Warschauer Straße wegen der dann erforderlichen Kurvenlage der Bahnsteige und zusätzlicher Treppen erheblich verschlechtern.

Stattdessen die Wriezener Bahn für die Regionalzüge von Kostrzyn, Werneuchen und Templin, die jetzt am Ostkreuz enden, zur Warschauer Straße verlängern.

Mariendorf

Das Verkehrsaufkommen südlich von Mariendorf bis Lichtenrade kann mit der im Zielnetz 2050 vorgesehenen Straßenbahn bewältigt und feiner verteilt werden als mit einer U-Bahn. In Alt-Mariendorf muss eine gute Verknüpfung zwischen U6 und Straßenbahn hergestellt werden.

Hermannstraße

Das Verkehrsaufkommen südlich zwischen Neukölln (Hermannstraße) und Buckow kann mit der im Zielnetz 2050 vorgesehenen Straßenbahn, die vom Hermannplatz kommt, bewältigt und feiner verteilt werden. In Hermannstraße muss eine gute Verknüpfung zwischen U8, S-Bahn und Straßenbahn hergestellt werden.