

■ Aktuell

Gegen Flughafen-S-Bahn nach Tegel

aus SIGNAL 09/1991 (Dezember 1991), Seite 5 (Artikel-Nr: 10001432)
IGEB

Eigentlich sollte der Flughafen Tegel per U-Bahn erschlossen werden. Im Bereich des Bahnhofs Jungfernheide sind erhebliche Vorleistungen dafür zu besichtigen. Hier sollten die Fahrgäste der von Rudow kommenden U7 bequem in die zum Flughafen Tegel fahrenden Züge der U5 umsteigen können. Seitdem aber die Betriebsführung der S-Bahn im Westteil Berlins 1984 von der Deutschen Reichsbahn zur BVG wechselte, wurde immer wieder auch über eine S-Bahn-Erschließung des Flughafens nachgedacht. Um sich eine Flughafen-S-Bahn von der Stadtbahn (City-Erschließung) über Witzleben (ICC und Messegelände) nach Tegel nicht zu verbauen, wurde z.B. bei der Planung für den Westring auf die Berücksichtigung der Nordkurve zwischen den S-Bahnhöfen Charlottenburg und Witzleben geachtet.

Nachdem wiederholt die M-Bahn zur Erschließung des Flughafens Tegel ins Spiel gebracht wurde, hat sich der Verkehrssenator nun auf die S-Bahn festgelegt. Weder in der Verkehrsverwaltung noch bei der BVG ist man von der Richtigkeit dieser Entscheidung wirklich überzeugt. «Das haben wir nur Frau Süßmuth und Frau Schwaetzer zu verdanken», heißt es dort hinter vorgehaltener Hand. Weil die S-Bahn-Planung also als Vorgabe der Bonner Regierungsplaner aus Bundestagsverwaltung und Bauministerium in die Berliner Schnellbahnplanung gelangte, wird auch die Linienführung verständlich. Die Züge sollen nicht mehr zum Westring, sondern auf den Nordring und weiter zum Regierungsviertel zwischen Lehrter Bahnhof und Reichstag geführt werden. Immerhin: Die Alt-Bonner und Neu-Berliner wollen also mit der Bahn zum Plenarsaal oder ins Kanzleramt fahren. Dann bleibt allerdings noch offen, warum die Bonner Planer im Berliner Regierungsviertel derzeit Tiefgaragen für einige tausend Autostellplätze fordern?

Das aber spricht nun gegen die Flughafen-S-Bahn, so daß sogar die Planer bei Senat und BVG mehrheitlich nicht hinter dieser Planung stehen? Zunächst einmal ist es natürlich sinnvoller, die S-Bahn statt der U-Bahn zum Flughafen zu führen. Denn die indirekt betroffene U7 ist heute schon überlastet, außerdem sind S-Bahn-Züge für das Reisen mit Gepäck grundsätzlich geeigneter. Und schließlich sollte nicht unterschätzt werden, daß es attraktiver ist, mit einer überwiegend oberirdisch verkehrenden Bahn vom Flughafen in die Stadt zu fahren. Doch gegen die S-Bahn spricht, daß die zu erwartenden Fahrgastzahlen von einigen Tausend pro Tag und Richtung in keinem Verhältnis stehen zu den hohen Aufwendungen für diese Strecke. Hätte Berlin ein funktionierendes S- und U-Bahn-Netz, könnte man diese Einschätzung durchaus kontrovers diskutieren.

Aber in einer Stadt, in der als Spätfolge des II. Weltkrieges noch immer rund 100 km wichtiger S- und U-Bahn-Strecken brachliegen, auf denen tägliche Fahrgastzahlen zwischen 10.000 und 100.000 erwartet werden, wäre es unverantwortlich, jetzt Planungs- und Baukapazitäten sowie Geld für eine S-Bahn zum Flughafen Tegel auszugeben, die nur einige tausend Fahrgäste nutzen werden! Und daß Kapazitäten gebunden werden, die bei der Wiederinbetriebnahme aller anderen Strecken fehlen werden, das ist angesichts der für die Flughafen-S-Bahn geplanten Fertigstellung 1998 sicher.



Die Skizze zeigt, daß die geplante Flughafen-S-Bahn (Punktlinie) einseitig auf das Regierungsviertel ausgerichtet ist und am wichtigen Umsteigebahnhof Jungfernheide vorbeifährt.

Befürworter der Flughafen-S-Bahn halten zwar entgegen, daß die Berechnungen für die Zeit nach dem Umzug der Regierung ein durchaus S-Bahn-würdiges Fahrgastaufkommen von 10.000 bis 15.000 je Tag und Richtung ergaben. Doch mit dem Verweis auf diese Perspektiven wird es nur noch schlimmer. Denn was soll die Berliner Bevölkerung jetzt noch von den Politiker-Versprechen halten, daß der Flughafen Tegel wegen seiner hohen Belastung für den dicht besiedelten Berliner Norden Ende der 90er Jahre weniger und in 10 bis 15 Jahren gar nicht mehr angeflogen werden soll?

Auch der Verweis, daß nach Aufgabe des Flughafens Tegel hier nicht der Forst Jungfernheide wiedererstehen, sondern wahrscheinlich gebaut werde, rechtfertigt die S-Bahn nicht, Erstens müßte die S-Bahn dann in jedem Fall im Tunnel nach Norden verlängert werden, was wieder hunderte von Millionen verschlingt; zweitens ergibt sich daraus eine für das S-Bahn-Netz wenig sinnvolle Tangente oder ein wenig sinnvoller Ersatz für den Südabschnitt der Kremmener Bahn; drittens ist die S-Bahn für die Flächenerschließung eines großen Geländes ungeeignet, dies wäre mit einer Straßenbahn sehr viel besser, schneller und billiger möglich. Viertens, und das ist besonders gravierend, wird die jetzt geplante Trassierung die Züge am wichtigen Umsteigebahnhof Jungfernheide vorbeiführen. Damit ergibt sich schon für die Zeit, in der der Flughafen noch existiert, eine unakzeptable Bevorzugung der S-Bahn-Fahrgäste zum Regierungsviertel zulasten der Berliner Flugreisenden, vor allem aber entsteht damit für die Zeit nach der Verlagerung des Flughafens ein Mißstand im Netz, welcher die S-Bahn für die Erschließung der Nachnutzungen auf dem Flughafengelände praktisch unbrauchbar macht.

Doch nicht nur wegen der fehlenden Verknüpfung am Bf. Jungfernheide ist die Attraktivität der S-Bahn für die Flugreisenden beeinträchtigt, Darüber hinaus würde die S-Bahn-Erschließung für alle Fluggäste sehr viel weitere Wege erfordern, als heute bei der Buserschließung zurückzulegen sind. Statt mehrerer Bushaltestellen gäbe es einen tiefliegenden Tunnelbahnhof. Zwar wird eine Bahnerschließung dennoch allein wegen der Pünktlichkeit von vielen Fahrgästen bevorzugt werden, doch vor 1998 gibt es ohnehin keine andere Möglichkeit als die Attraktivierung des Busses. Und hier sind noch erhebliche Potentiale vorhanden, vor allem durch Busspuren auf den Zufahrtsstrecken. Warum kann es nicht auf einer Bundesautobahn eigene Spuren für Busse und Taxis geben? Genau das aber wird man in Bonn wohl zu verhindern wissen, um die S-Bahn-Forderung nicht zu gefährden.

Es ist schon kurios. Jahrzehntlang wurde mehrheitlich akzeptiert, daß der innerstädtische Flughafen Tegel ein notwendiges Übel für die eingemauerte Stadt ist und daß es angesichts begrenzter Gelder in West-Berlin wichtigere Projekte gibt, als eine U- oder S-Bahn zum Flughafen Tegel. Jetzt, nachdem alle Politiker versichert haben, daß als Folge der Vereinigung der Flughafen Tegel nur noch so lange benötigt werde, bis Ersatz außerhalb Berlins geschaffen sei, jetzt soll der Flughafen einen S-Bahn-Anschluß erhalten, der den Flughafenstandort Tegel - trotz gegenteiliger Versicherungen - natürlich auf Dauer festschreiben und der hunderte Millionen aus anderen, viel wichtigeren S- und U-Bahn-Projekten abziehen wird. Die IGEB hält dies für einen Skandal und fordert den Berliner Senat auf, sich den Bonner Wünschen zu widersetzen - im Interesse der Mehrheit der Berliner und im Interesse einer glaubwürdigen Politik.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001432>.

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