

■ S-Bahn und Regionalverkehr

Berliner S-Bahn Projekt »S 21«: Pleiten, Pech und Pannen - Teil 2

aus SIGNAL 03/2016 (Juli 2016), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10003960)
Berliner Fahrgastverband IGEB

»Schlimmer geht immer.« Solche und ähnliche Weisheiten drängen sich auf, wenn man die Situation beim Berliner S21-Projekt betrachtet. Unter der Überschrift »Pleiten, Pech, Pannen« haben wir bereits in SIGNAL 1/2014 über dieses Vorhaben berichtet. Seither ging es weiter. Nicht mit dem Projekt, sondern mit Pleiten, Pech und Pannen.

Vielleicht 2019, aber nur provisorisch

Kurz nach Erscheinen von [SIGNAL 1/2014](#) wurde bekannt, dass der Hauptbahnhof bis 2019 nur dann mit der S 21 angefahren werden kann, wenn nördlich der Invalidenstraße ein provisorischer Seitenbahnsteig auf einem der beiden Streckengleise errichtet wird. Dieser soll einen S-Bahn-Pendelverkehr Gesundbrunnen--Wedding--Hauptbahnhof im 10-Minuten-Takt ermöglichen - siehe [SIGNAL 1/2014](#). Der Fahrzeugbedarf ist allerdings größer, als seinerzeit angenommen, und liegt bei drei Umläufen mit Halbzügen, also 12 Wagen. Längere Züge sind nicht möglich, da der provisorische Bahnsteig nur 80 m lang sein wird. Als frühestmöglicher Inbetriebnahmetermin gilt derzeit Dezember 2020.

Seither hat der Berliner Fahrgastverband IGEB dieses Projekt einer »Spielzeug-Bahn« wiederholt kritisiert, weil der Millionenaufwand für einen provisorischen Bahnsteig mit temporärem Aufzug (!) in keinem Verhältnis zum Nutzen steht.

Stopp am Hbf für unbestimmte Zeit

Waren bisher Zeitverzug und Kostenexplosion für die S 21 mit »fehlenden Vorleistungen« am Hauptbahnhof erklärt worden, so muss man das inzwischen als beschönigende Formulierung bezeichnen. Bei der Gründung des Hauptbahnhofs wurde der Tunnel für die S 21 offensichtlich nicht richtig berücksichtigt. Um die S 21 unter dem Hauptbahnhof hindurchführen zu können, müssen deshalb nun die Fundamente verändert werden. Wie das erfolgen kann, ohne den Fern-, Regional- und S-Bahn-Verkehr auf der Stadtbahn für einen langen Zeitraum einzustellen, ist noch unklar. Daher könnte der Zwischenzustand »Pendelverkehr zu einem provisorischen S-Bahnhof am Hauptbahnhof« zu einem zumindest mittelfristigen Dauerzustand werden.

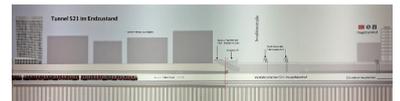
Nutzen-Kosten-Faktor bleibt ein Risiko

Hinzu kommt, dass das Projekt der Durchbindung der S 21 vom Hauptbahnhof zum Potsdamer Platz noch immer nicht gesichert ist. Zwar sind sich alle einig, dass das S 21-Projekt nur mit dieser Durchbindung zu rechtfertigen ist, doch Voraussetzung dafür ist ein Nutzen-Kosten-Faktor über 1.

Während es bei anderen Projekten üblich ist, dass nach Ermittlung eines ausreichend hohen Nutzen-Kosten-Faktors und erst recht nach dem Baubeginn keine Überprüfung



Hier auf dem Viadukt sollte der neue S-Bf Perleberger Brücke mit Seitenbahnsteigen ergänzt werden. Links schließt die Bogenbrücke über die Perleberger Brücke an, rechts am Horizont ist der Hbf zu erkennen. (Foto: Florian Müller)



Etwa da, wo der Zug eingezeichnet ist (also nördlich der Invalidenstraße), ist der provisorische Bahnsteig geplant. Der endgültige Bahnsteig soll später unter dem Hauptbahnhof entstehen. (Grafik: DB-Bau-Infotafel am Hbf.)



Die S21-Brücke über die Perleberger Straße ist bereits eingebaut. Daran schließt sich der Bereich für den geplanten S-Bahnhof Perleberger Brücke an. Für dieses Projekt soll 2016 nun endlich eine Kostenschätzung gemacht werden. Die erste! (Foto: Florian Müller, Juli 2016)



Blick durch ein Astloch im Bretterzaun auf den S21-Tunnel nördlich der Invalidenstraße. Hier ist die Tunneldecke bereits hergestellt. In diesem Bereich soll der provisorische kurze Tunnel-Bahnsteig entstehen. (Foto: Florian Müller, Juli 2016)

mehr erfolgt, wird der neue Nordsüd-Tunnel für die Berliner S-Bahn von der Bundesregierung immer wieder in Frage gestellt. Deshalb wird seit 2015 an der dritten (!) Nutzen-Kosten-Untersuchung gearbeitet.

Die erste fand 1998 statt und scheiterte. Für eine Anbindung des Hauptbahnhofs nur vom Nordring her waren für 2015 lediglich 24 000 S-Bahn-Fahrgäste täglich erwartet worden. Selbst der prognostizierte Anstieg der Fahrgastzahlen auf täglich über 100 000 nach Durchbindung zum Potsdamer Platz verbesserte das Ergebnis nicht, da viele der Fahrgäste keine Neukunden sein werden, sondern bisherige S 1-Fahrgäste im alten Nordsüd-Tunnel.

Nicht viel besser war das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung 2010 mit den für 2015 prognostizierten Fahrgastzahlen. Gerechnet wurde für den Fall der Durchbindung ein Nutzen-Kosten-Faktor von 1,35. Dennoch genügte der Bundesregierung dieser Wert, um das S 21-Projekt im Herbst 2010 in das GVFG-Bundesprogramm aufzunehmen.

Aber die Kostensteigerungen veranlassten den Bund, 2015 eine dritte Nutzen-Kosten-Untersuchung zu fordern. Sollte es nicht gelingen, diese mit einem Faktor über 1 abzuschließen, müsste das Land Berlin bisher gewährte Bundesgelder zurückzahlen und das S 21-Projekt aus Landesmitteln finanzieren. Damit bliebe das Provisorium eines S-Bahn-Pendelverkehrs zum Hauptbahnhof sicherlich für sehr viele Jahre erhalten.

Aber selbst bei einem Nutzen-Kosten-Wert über 1 wäre aufgrund der technischen Probleme bei der Unterfahrung des Hauptbahnhofs ein 10-jähriger Pendelverkehr zu einem provisorischen S-Bahnhof wahrscheinlich.

Dann könnte die »Spielzeug-Bahn« vielleicht doch zu rechtfertigen sein - unter einer Voraussetzung:

S-Bahnhof Perleberger Brücke jetzt bauen!

Angesichts der relativ geringen Verkehrsbedeutung eines Pendelverkehrs Gesundbrunnen--Wedding--Hbf ist es umso unverständlicher, dass das Land Berlin und die Deutsche Bahn den Bau des S-Bahnhofs Perleberger Brücke zwar planerisch berücksichtigt haben, aber über die Realisierung noch nicht einmal nachdenken. Denn mit der neuen Station ließe sich der Nutzen des Pendelverkehrs deutlich verbessern, ohne mehr als die jetzt vorgesehenen drei Halbzüge einsetzen zu müssen.

Schon heute gibt es im Umfeld der Perleberger Brücke dicht bebaute Wohngebiete. Außerdem verfolgt das Land Berlin auf den Brachflächen beiderseits der Heidestraße ehrgeizige Pläne für Wohnen, Büros, Einzelhandel und Gewerbe. Bedeutung hätte der neue S-Bahnhof außerdem als Umsteigebahnhof zu mehreren BVG-Buslinien.

Nicht akzeptabel ist das Kostenargument. Realisiert werden müssten für den Pendelverkehr nur die Seitenbahnsteige auf der Brücke. Selbst wenn man für diese mit inzwischen rund 25 Millionen Euro rechnen muss, ist das nicht mehr Geld, als die Bahn am Ende für den provisorischen Tiefbaubahnhof am Hauptbahnhof ausgegeben haben wird. Und es ist ein geringer Betrag im Vergleich zu den über 100 Millionen

Euro, die das Land Berlin für den Straßenbau zur Entwicklung des Quartiers an der Heidestraße aufwendet.

Unverständlich ist die ablehnende Haltung des Senats auch vor dem Hintergrund fehlender Fakten. Zwar wurde immer suggeriert, der Bahnhof würde den Nutzen-Kosten-Faktor für die S 21 nach unten ziehen, aber weder 1998 noch 2010 wurden Kostenschätzungen erarbeitet und Varianten mit einem Bau des S-Bahnhofs gerechnet.

Das soll zwar mit der dritten Untersuchung jetzt nachgeholt werden. Aber der Bau des S-Bahnhofs müsste sich mit seinen Baukosten gar nicht auf den Nutzen-Kosten-Faktor der Maßnahme S 21-Nord auswirken, wenn das Land Berlin ihn im Rahmen der Quartiersentwicklung aus Landesmitteln (z. B. einbehaltenen S-Bahn-Geldern) bezahlen und auf eine Finanzierung aus dem GVFG-Bundesprogramm verzichten würde.

Der Senatsanspruch, rund um die Heidestraße ein nachhaltiges Quartier zu bauen, ist nur mit dem Bau eines S-Bahnhofs Perleberger Brücke einzulösen. Deshalb kann und muss jetzt umgehend mit der Planung für diesen wichtigen S-Bahnhof begonnen werden!

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003960>.

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