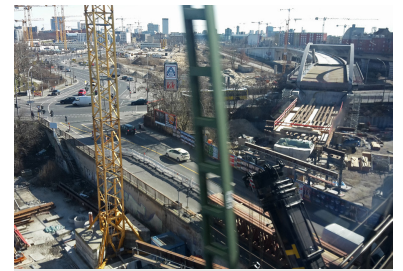


■ Stadtverkehr

Nach über 20 Jahren noch in der Anfangsphase Sachstand zum Berliner S-Bahn-Projekt »S 21«

aus SIGNAL 02/2018 (Mai/Juni 2018), Seite 14 (Artikel-Nr: 10004134)
Berliner Fahrgastverband IGEB

Als Überschrift für diesen Beitrag hätte sich auch angeboten »S 21-Planung - Die unendliche Geschichte«. Doch so lautete schon die Überschrift in SIGNAL 1/1995. Und so wird sie wahrscheinlich auch noch in 10 Jahren lauten.



Die Brücke der S 21 wächst zusehens vom Hauptbahnhof nach Wedding, hier am Friedrich-Krause-Ufer (Foto: Florian Müller)

Alle Parteien, die seit 1990 den Berliner Senat stellten, haben sich mit dem Projekt eines zweiten Nordsüd-Tunnels für die Berliner S-Bahn, der sogenannten S 21, befasst. In der Koalitionsvereinbarung für die Jahre 2016 bis 2021 schrieben SPD, Linke und Grüne: »Von der Deutschen Bahn AG fordert die Koalition, die S 21 zügig fertigzustellen, insbesondere den Baubeginn für den zweiten Bauabschnitt zeitnah anzugehen und die Planungen für den dritten Bauabschnitt rasch voranzubringen. Sie setzt sich auch für den Bau eines zusätzlichen Bahnhofs Perleberger Brücke ein.« (siehe [SIGNAL 6/2016](#)).

Um all das zu erleben, werden die rot-rotgrünen Politiker allerdings noch viel Geduld brauchen. Innerhalb ihrer derzeitigen Regierungsperiode werden sie bestenfalls die Eröffnung des ersten der drei Bauabschnitte erleben können. Voraussichtlich ab Dezember 2020 sollen die Züge zwischen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof im 10-Minuten-Takt pendeln.

Erster Bauabschnitt mit Provisorium

Damit dieses möglich ist, muss am Hauptbahnhof allerdings ein provisorischer Bahnsteig nördlich des künftigen »richtigen« Bahnsteigs gebaut werden. Bekanntlich sind die Vorleistungen am Hauptbahnhof unzureichend bzw. ungeeignet, um dort den Tunnelbahnhof für die S 21 bauen zu können. Wie diese Station dennoch gebaut werden kann, ohne den Verkehr oben auf der Stadtbahn monatelang einzustellen, war bis zuletzt unklar. Inzwischen zeichnet sich zwar nach Angaben der Deutschen Bahn eine Lösung ab, die aber wohl sehr zeitaufwändig und teuer ist.

Selbst die Zwischenlösung hatte sich mehrfach verzögert, u. a. weil die Bahn ihren Ankündigungen, die Mehrkosten der Zwischenlösung zu übernehmen, keine entsprechenden Taten folgen ließ. Zudem gab es in der Baugrube einen Wassereinbruch, der eine Unterbrechung der Bauarbeiten erzwang.

Wegen der geringen Bahnsteiglänge kann das Provisorium nur von Halbzügen (vier Wagen) angefahren werden. Deshalb ist eine Integration in das Liniennetz nicht möglich, so dass bis zur Fertigstellung des »richtigen« Bahnsteigs 2025 (oder später) nur die Variante mit den Pendelzügen mit entsprechend geringem Verkehrswert übrig blieb.

Immerhin gibt es für die Zeit nach der Fertigstellung des »richtigen« Bahnhofs schon ein Liniennetz. Gemäß Entwurf zum neuen Nahverkehrsplan soll die neue S-Bahn-Station unter dem Hauptbahnhof von der S 46, verlängert von Westend, von einer neuen S 15 aus Frohnau und der über den Ostring und Gesundbrunnen

kommenden S 85 angefahren werden - jeweils im 20-Minuten-Takt.

S-Bahnhof Perleberger Brücke - die unendliche Geschichte

Mindestens bis 2025 wird es auch dauern, bis die S-Bahn-Züge zwischen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof nicht nur an der Station Wedding halten, sondern auch an der Perleberger Brücke, einem unstrittig wichtigen zusätzlichen S-Bahnhof.

Dennoch wird der Bau dieses Bahnhofs seit nun über 20 Jahren vom Land Berlin blockiert. Wie in [SIGNAL 3/2016](#) berichtet, wurde zunächst 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. Erst bei der seit 2015 laufenden dritten Nutzen-Kosten-Untersuchung sollte er berücksichtigt werden - tatsächlich wurde mit diesem Unterpunkt aber noch nicht einmal begonnen.

Doch selbst dann, wenn diese Untersuchung ergibt, dass der S-Bahnhof aufgrund seiner besonders komplizierten und damit teuren Konstruktion den Faktor für die S 21 unter 1,0 drückt, könnte er gebaut werden, wenn das Land Berlin Landesmittel einsetzt, so dass er nicht in die Nutzen-Kosten-Untersuchung für das vom Bund geförderte S 21-Projekt einfließen müsste.

Der Senatsanspruch, die »Europacity« als »Nachhaltiges Quartier am Hauptbahnhof« zu entwickeln, ist nur mit dem Bau eines S-Bahnhofs Perleberger Brücke einzulösen.

Zweiter Bauabschnitt nicht absehbar

Die Planungen für den Abschnitt vom Hauptbahnhof bis zum Potsdamer Platz stecken immer noch in der Phase bis zum Vorentwurf, obwohl erst mit diesem Teilstück die S 21 entscheidenden Verkehrswert erlangt. Klar ist nur, dass es auf diesem Abschnitt keinen Halt geben wird. Der einst am Reichstag geplante Bahnhof ist aus vom Bundestag vermuteten Sicherheitsgründen längst aufgegeben worden.

Doch auch die Planung, die beiden Tunnelröhren mittels Schildvortrieb (für die vom Hauptbahnhof kommenden Züge westlich des Reichstages und die vom Potsdamer Platz kommenden Züge östlich des Reichstages) zu bauen, stößt noch beim Bundestag auf Widerstand - erneut wegen »Sicherheitsbedenken«.

Optimisten erwarten eine Eröffnung dieses Tunnelabschnitts nach 2030, Pessimisten nach 2035.

Dritter Bauabschnitt könnte zweiter werden

Der dritte Abschnitt zwischen dem Potsdamer Platz und der Yorckstraße hat gute Chancen, noch vor dem zweiten realisiert zu werden. Anlass für die Beschleunigung sind die ehrgeizigen Bauprojekte im Gleisdreieck-Umfeld. Damit diese privaten Großvorhaben, vor allem Wohnungs-, Büro und Hotelbau, nicht eine künftige S-Bahn-Trasse blockieren, muss durch Vorziehen der S-Bahn-Planung Klarheit geschaffen werden. Auch wäre es im wechselseitigen Interesse, wenn dann nach der Planung auch gleich mit dem Bau der S-Bahn begonnen würde.

Selbst ohne die erst langfristig zu erwartende Durchbindung zum Hauptbahnhof würde eine Führung einzelner S-Bahn-Linien statt über Anhalter Bahnhof über Gleisdreieck vielen Fahrgästen nutzen - vor allem wegen der Umsteigemöglichkeiten zu U 1, U 2 und U 3.

Optimisten schätzen, dass für diesen dritten S 21-Abschnitt das Planfeststellungsverfahren bis 2023 abgeschlossen werden kann und noch vor 2030 die ersten Züge fahren werden. Aber auch hier ist wohl eher »Berliner Realismus« erforderlich.

Aktuell stocken sogar die Planungen für den zweiten und den dritten Bauabschnitt. Dies ist umso bedauerlicher, als weitere Verzögerungen außerordentlich kostentreibend sind. So nähert sich die Summe der Kosten für die bereits erbrachten Planungen und Bauarbeiten zuzüglich der geschätzten bzw. berechneten Kosten für die noch ausstehenden Leistungen allmählich der Milliarden-Grenze.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004134>.

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