



Berliner Fahrgastverband IGEB

Siemensbahn, S 21 und „Kreuzberger Tunnel“ = S 6

Ein Jahrhundertprojekt für Berlin

Anfang Februar überraschte der Berliner Fahrgastverband IGEB mit der Idee für ein neues Großprojekt. Im dritten Jahrhundert der Eisenbahn wäre es die dritte Durchmesserlinie für die Berliner S-Bahn. Im 19. Jahrhundert entstand die Stadtbahn zwischen Charlottenburg und Ostbahnhof, im 20. Jahrhundert der Nordsüd-S-Bahn-Tunnel zwischen Nordbahnhof und Yorckstraße bzw. Großgörschenstraße. Im 21. Jahrhundert könnte nun eine Koppelung von bereits laufenden Projekten, die noch einigen Pragmatismus verlangen, mit einer visionären Idee zu einem Großprojekt werden, das mit einer Verbindung von Siemensbahn und Görlitzer Bahn über den Hauptbahnhof langfristig eine neue Masche im Berliner Schnellbahnnetz knüpft.

Konkreter Anlass für den IGEB-Vorstoß waren die Fortschritte beim „S21-Projekt“, Berlins derzeit bedeutendstem Infrastrukturprojekt für den öffentlichen Verkehr. Dabei wurde die Planung eines zweiten Nordsüd-S-Bahn-Tunnels Ende 1993 noch aus den Planfeststellungsunterlagen für die „Verkehrsanlagen Zentraler Bereich“ herausgestrichen. Einige Jahre später begann der mühsame Versuch, das wichtige Vorhaben wiederzubeleben. Doch erst jetzt gibt es Weichenstellungen, die hoffen lassen, dass dieses Projekt tatsächlich realisiert wird:

Im August 2019 haben Berlin und die Deutschen Bahn eine Finanzierungsverein-

barung für die Planung des 3. Bauabschnitts (Potsdamer Platz—Yorckstraße) abgeschlossen.

Im Januar 2020 hat der Deutsche Bundestag „grünes Licht“ für die Trassierung des 2. Bauabschnitts (Hauptbahnhof—Potsdamer Platz) gegeben.

Im Sommer 2021 wird endlich der 1. Bauabschnitt (Gesundbrunnen—Wedding—Hauptbahnhof) eröffnet, allerdings zunächst mit einer provisorischen Station am Hauptbahnhof.

„S 21“ ist bekanntlich keine neue S-Bahn-Linie, sondern der Arbeitstitel für den Bau des zweiten Berliner Nordsüd-Tunnels mit

Umsteigemöglichkeit zum Hauptbahnhof. Dieser soll nach Fertigstellung von einigen der Züge befahren werden, die heute noch durch den alten Nordsüd-Tunnel über den Bahnhof Friedrichstraße fahren. Doch aus „S21“ kann mehr werden, zusammen mit der Siemensbahn und dem „Kreuzberger Tunnel“.

Teilprojekt 1: die Siemensbahn

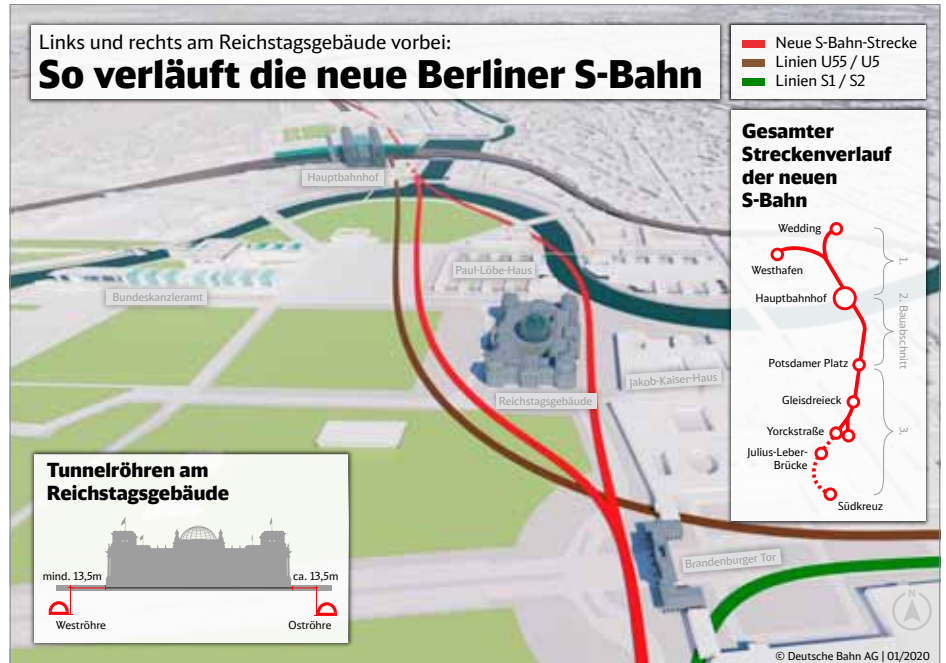
Die Siemensbahn bildet den nordwestlichen Abschluss der neuen Durchmesserlinie. Ihr 2018 beschlossener Wiederaufbau (siehe u. a. SIGNAL 2/2019) muss von Beginn an zum Hauptbahnhof gedacht werden,

weil der geplante Campus Siemensstadt nur so die gewünschte schnelle Anbindung an die Innenstadt und zum BER erhält. Der Wiederaufbau erfordert pragmatische Entscheidungen zugunsten des Bestands, denn nur ohne größere Veränderungen der instandzusetzenden Anlagen lässt sich das Projekt schnell umsetzen, weil für den Wiederaufbau ohne wesentliche Veränderungen weder ein Planfeststellungsverfahren noch eine Nutzen-Kosten-Untersuchung erforderlich sind.

Der alte Endpunkt in Gartenfeld muss bei der Erschließung der Neubaugebiete Gartenfeld und Wasserstadt eine Schlüsselrolle spielen, indem er zum ÖPNV-Umsteigeknoten, Neu-Deutsch „Mobilitäts-Hub“, ausgebaut wird. Zunächst mit Bussen, später auch mit Straßenbahnen, übernimmt Gartenfeld die Anbindung des Spandauer Nordens und entlastet damit auch das Zentrum des Bezirks. Außerdem kann von Gartenfeld die nach der Schließung des Flughafens Tegel geplante „Urban Tech Republic“ erschlossen werden.

Überlegungen zur Weiterführung der S-Bahn nach Hakenfelde sind dagegen in die Kategorie „visionär“ einzuordnen, denn die erwarteten Einwohner- und Fahrgastzahlen rechtfertigen den Bau der aufwendigen und teuren Havelquerung (noch) nicht, würden bei jetziger Mitplanung aber die Wiederinbetriebnahme erheblich verzögern. Entsprechende Untersuchungen und Trassenfreihaltungen sind aber notwendig, um sich die Option einer langfristigen Verlängerung zu erhalten.

Die Siemensbahn bietet auch die Möglichkeit, dringend benötigte Abstellkapazitäten für S-Bahn-Züge zu schaffen. Vor dem Bahnhof Gartenfeld befand sich einst eine mehrgleisige Aufstellanlage, die nun ebenfalls wieder nutzbar gemacht und zugleich als Reservefläche für eine künftige Verlängerung vorgehalten werden muss.



Nach zweijähriger Debatte gibt es endlich eine Einigung mit dem Bundestag. Die S-Bahn wird das Reichstagsgebäude beidseitig mit je einer Röhre im Mindestabstand von 13,5 Meter umfahren.
Zeichnung: DB AG

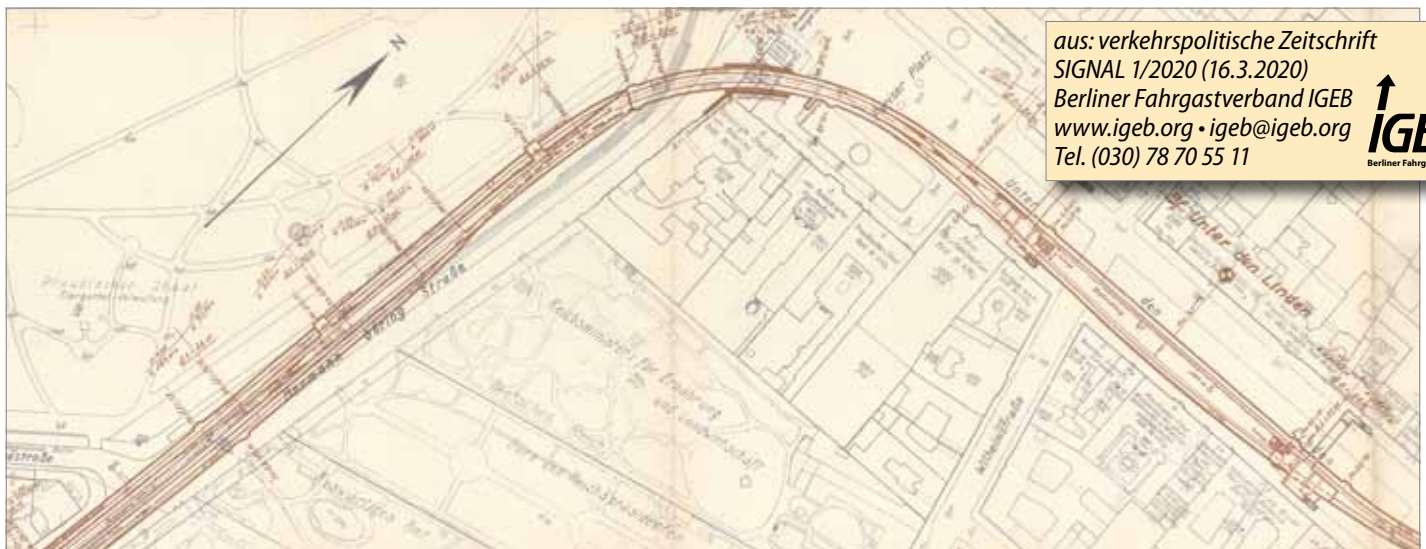
Am Bahnhof Jungfernheide klappt die Wiederinbetriebnahme ohne Planfeststellung allerdings nicht. Das für die neue Spreerbrücke notwendige Planrechtsverfahren bietet aber auch die Chance, gleich eine dritte Bahnsteigkante mitzuplanen und umzusetzen. Dieser Bahnhofsumbau bewirkt zwar eine deutliche Kostensteigerung, die sich aber mit einer deutlich besseren Betriebsqualität auf Siemensbahn und Ringbahn bezahlt macht. Ein Kehrgleis auf der östlichen Seite des S-Bahnhofs Jungfernheide rundet den ersten Abschnitt der S6 ab und ermöglicht die Verlängerung der S46 von Westend um eine Station bis Jungfernheide. Im Folgenden nutzt die S6 die vorhandenen Gleise der Ringbahn bis Westhafen, wo mit der „S21“ der nächste Abschnitt beginnt, der sich bereits im Bau befindet.

Teilprojekt 2: S 21, die zweite Nordsüd-Strecke

Die S21 gehört zu den Problemfällen in der Berliner Verkehrspolitik, und das schon deutlich länger, als beispielsweise der Flughafen BER (siehe Seite 56). Zunächst Teil der Planungen „Verkehrsanlagen Zentraler Bereich“ wurde sie aus Kostengründen gestrichen, einige Jahre später aber wieder planerisch und mit einzelnen Vorratsbauwerken berücksichtigt, was auch zu Verzögerungen bei der S-Bahn-Wiederinbetriebnahme auf dem Nordring führte.

1. Bauabschnitt

Aktuell wird im ersten S 21-Bauabschnitt eine Sparvariante mit einer provisorischen Endstation am Hauptbahnhof gebaut. Die nördlich des Hauptbahnhofs vorgesehene



Der Vorleistung „Heuboden“ fehlen die letzten Meter. Neben der US-Botschaft muss daher der Tunnel geöffnet und teilweise neu gebaut werden, um die S21 einzufädeln. Das erfordert eine längere Unterbrechung des S-Bahn-Betriebs, weswegen der dritte S 21-Bauabschnitt mit dem Umsteigebahnhof Gleisdreieck möglichst vorher fertiggestellt sein sollte.
Plan: Deutsche Reichsbahn 1938



aus: verkehrspolitische Zeitschrift
 SIGNAL 1/2020 (16.3.2020)
 Berliner Fahrgastverband IGEB
 www.igeb.org • igeb@igeb.org
 Tel. (030) 78 70 55 11

Die S6 verknüpft als dritte Innenstadtquerung die Projekte Siemensbahn, S21 und Kreuzberger Tunnel mit der Görlitzer Bahn zu einer neuen Durchmesserlinie.



Der visionäre Kreuzberger Tunnel bildet das Kernstück der neuen S6 und verknüpft die S-Bahn im dichten Takt mit den kreuzenden Linien U1, U3, U6 und U8. Die Einbindung soll in den bestehenden Nordsüd-S-Bahn-Tunnel zwischen Anhalter Bahnhof und Potsdamer Platz in der Stresemannstraße erfolgen.

Kehranlage wurde ersatzlos gestrichen, und auch der Wiederaufbau der Kehranlage zwischen Beusselstraße und Westhafen gehört unverständlicherweise nicht zum Projekt. Sowohl in Wedding als auch in Westhafen stehen künftig (wie in Neukölln) nur zwei Bahnsteigkanten zur Verfügung. Mit der geplanten Inbetriebnahme im Sommer 2021 soll zunächst nur eine „Pendellinie“ als S15 Gesundbrunnen—Wedding—Hauptbahnhof über die Ringanbindung in Richtung Osten eingesetzt werden. Die Ringanbindung in Richtung Westen bleibt zunächst Betriebsstrecke.

Diese Nichtnutzung im Linienverkehr bietet die große Chance, einen gravierenden Fehler der Sparlösung zu korrigieren und den Haltepunkt Perleberger Brücke am westlichen Ast zu bauen, wo er unterhalb der Brücke einfacher und sehr viel preiswerter zu realisieren ist, als am östlichen Ast oberhalb der Straßenbrücke. Eine entsprechende Bestellung muss der Berliner Senat schnellstmöglich auslösen, damit der Halt Perleberger Brücke (tief) zusammen mit dem endgültigen S-Bahnsteig am Haupt-

bahnhof als erste Stufe der S6 in Betrieb gehen kann. Der Bau des S-Bahn-Haltes Perleberger Brücke (hoch) am östlichen Ast ist nach der Inbetriebnahme der S6 nachzuholen – bis zur Inbetriebnahme des zweiten S21-Bauabschnitts.

2. Bauabschnitt

Dieser zweite S21-Bauabschnitt schließt südlich am Hauptbahnhof an und stellt die Verbindung zum Potsdamer Platz her. Nach mehrjähriger Blockade durch den Bundestag gibt es nun endlich eine Einigung mit der Deutschen Bahn über die Trassierung des Abschnitts. Er wird überwiegend im Schildvortrieb erstellt und besteht aus zwei einzelnen Tunnelröhren, die das Reichstagsgebäude beidseitig umfahren, um sich dann am Platz des 18. März hinter dem Brandenburger Tor wieder zu treffen und in die „Heuboden“ genannte Vorleistung aus den 1930er Jahren einzufädeln. Da diese Vorleistung unvollständig ist, muss die Nordsüd-S-Bahn für einen längeren Zeitraum (voraussichtlich 1,5 bis 2 Jahre) unterbrochen werden, um den alten Tunnel zur Ausfädelung

komplett neu zu bauen. Hierbei sollte auch ein Umfahrgleis berücksichtigt werden, um künftig vom Potsdamer Platz nordwärts gleichzeitig konfliktfrei in beide Strecken ausfahren zu können. Ein Realisierung dieses östlich neu anzubauenden Gleises wäre wünschenswert, ist aber mit der dafür notwendigen Tunnelverbreiterung zwischen Potsdamer Platz und Brandenburger Tor baulich sehr aufwendig. Daher gilt hier der pragmatische Ansatz: Wichtig ist vor allem eine Berücksichtigung der Einfädelung im Neubaubereich, so dass es zu einem späteren Zeitpunkt gebaut werden kann, ohne den Zugverkehr in Richtung Hauptbahnhof erneut unterbrechen zu müssen.

Der Bahnhof Potsdamer Platz ist die Nahtstelle zwischen alter und neuer Nordsüd-S-Bahn. Während die nördliche Vorleistung unvollständig ist und daher eine Betriebsunterbrechung erfordert, kann der dritte S21-Bauabschnitt südlich des Potsdamer Platzes ohne längere Sperrungen gebaut werden. Leider wurden Teile der Vorleistung durch das Fundament eines neuen Hauses verbaut, so dass dort eventuell ein Teilabriss notwendig wird. Hier gilt der pragmatische Ansatz: Genau prüfen und dann ggf. nur den jetzt machbaren Teil bauen, um den dritten S21-Bauabschnitt schnellstmöglich in Betrieb nehmen zu können, aber eine spätere Realisierung des Verbindungsgleises berücksichtigen, um dann eine flexible Betriebsführung zu ermöglichen.

3. Bauabschnitt

Kernstück des dritten S21-Bauabschnitts ist der neue Bahnhof Gleisdreieck, der die Lücke zur U-Bahn schließt, die seit dem Bau des Nordsüd-S-Bahn-Tunnels besteht und neue Umsteigemöglichkeiten zur U1 und U3 schafft sowie die Umsteigewege zur U2 (im Vergleich zu Potsdamer Platz) verkürzt und insbesondere von Süden kommend in Richtung Zoologischer Garten deutlich verbessert. Wegen der Auswirkungen des zweiten Bauabschnitts auf den Nordsüd-Verkehr wäre es sinnvoll, den dritten Bauabschnitt mit der Umsteigemöglichkeit in Gleisdreieck vor dem zweiten Bauabschnitt zu realisieren.

Den Abschluss dieses dritten Bauabschnitts bildet die Einfädelung in die S1 (Großgörschenstraße) und S2 (Yorckstraße). Mit der Fertigstellung findet auch das Dauerprovisorium Yorckstraße sein Ende und die Station bekommt einen bedarfsgerechten Übergang zur U7. Zudem schafft der dritte S21-Bauabschnitt die Voraussetzung, um den Kreuzberger Tunnel zu bauen, denn dafür muss der „alte“ Tunnel zwischen Potsdamer Platz und Anhalter Bahnhof gesperrt werden. In dieser Zeit kann dann die Baustelle durch die neue Strecke über Gleisdreieck umfahren werden.

Teilprojekt 3: der Kreuzberger Tunnel

Der „Kreuzberger Tunnel“ ist als Vision kategorisiert, auch wenn die Ideen dafür schon über 90 Jahre zurückreichen und immer wie-



Zeichnung: Sebastian Gollin

Siemensbahn

Beginnen bzw. enden soll die S6 in Spandau – auf der Siemensbahn, deren Wiederaufbau gerade erst vereinbart wurde.

Pragmatisch. Die seit 1980 nicht mehr befahrene Siemensbahn muss zwischen Gartenfeld und Jungfernheide mit Nutzung der vorhandenen Trasse und Bahnhöfe wiederhergestellt werden. Ab dem oberirdischen Endbahnhof Gartenfeld können die Fahrgäste mit Bussen und möglichst bald mit den vom Senat geplanten Straßenbahnen in Richtung Flughafengelände Tegel (Urban Tech Republic) und Wasserstadt Spandau weiterfahren.

Lediglich eine große Veränderung muss vorgenommen werden: Der S-Bahnhof Jungfernheide muss mindestens eine dritte Bahnsteigkante bekommen. Die wird für einen stabilen Fahrplan auf Ringbahn und Siemensbahn benötigt und ist ohnehin zur Stabilisierung des Verkehrs auf der Ringbahn dringend erforderlich.

Visionär. Eine Verlängerung der Siemensbahn von Gartenfeld nach Hakenfelde darf nicht verbaut werden. Aber das Projekt wird nicht zuletzt wegen der Havelunter- oder Überquerung mehrere 100 Mio Euro kosten und verkehrlich (noch) nicht den Nutzen erreichen, den andere Bahnbauprojekte in Berlin in den nächsten Jahrzehnten haben.

Nordring

Pragmatisch. Von Jungfernheide bis Westhafen kann die S6 die vorhandenen Gleise und Bahnhöfe der Ringbahn nutzen.

Visionär. Bei wachsendem Verkehrsaufkommen könnte es später erforderlich werden, auch den S-Bahnhof Westhafen mit einer dritten Bahnsteigkante auszubauen. Das darf nicht verbaut werden.

S21-Abschnitt

Pragmatisch. Das Projekt „Wiederaufbau der Siemensbahn“ muss die Strecke bis zum Hauptbahnhof einschließen. Beim Bau des 1. Bauabschnitts der S21 (Nordring—Hauptbahnhof) wird bisher nur die Anbindung aus Richtung Wedding realisiert. Die geplante Anbindung von Westhafen zum Hauptbahnhof muss sofort begonnen werden. Dabei ist sofort der S-Bahnhof Perleberger Brücke zu bauen. Da diese Trasse im Einschnitt liegt, ist der Bau hier sehr

viel schneller und preiswerter möglich als an der Hochbahnstrecke in Richtung Wedding.

Pragmatisch. Zwar kann mit der Zustimmung des deutschen Bundestags nun auch der 2. Bauabschnitt der S21 (Hauptbahnhof—Potsdamer Platz) realisiert werden. Weil dafür aber eine Unterbrechung des S-Bahn-Verkehrs im alten Nordsüd-Tunnel erforderlich ist, muss der 3. Bauabschnitt (Potsdamer Platz—Gleisdreieck—Yorckstraße) vor dem 2. Bauabschnitt realisiert werden. Dann erreichen die S-Bahn-Züge aus dem Berliner Süden (S1, S2, S25, S26) den U-Bahnhof Gleisdreieck, so dass auch während der Unterbrechung des Nordsüd-S-Bahn-Verkehrs vielfältige Möglichkeiten zum Weiterfahren im U-Bahn-Netz geboten werden.

Visionär. Beim Bau im Bereich Potsdamer Platz muss geprüft werden, wie ein Weiterbau in Richtung Südosten (Kochstraße) möglich bleibt.

Kreuzberger Tunnel

Visionär. Neu ist die Planung nicht. Schon im letzten Jahrhundert gab es Pläne, unter dem Straßenzug Kochstraße zum Görlitzer Bahnhof und weiter in Richtung Plänterwald einen S-Bahn-Tunnel bzw. eine S-Bahn-Strecke zu bauen. Damit könnte die Görlitzer Bahn, die als einzige Radialstrecke nicht direkt in die Berliner Innenstadt führt, sondern auf der die Züge auf dem Umweg über Ostkreuz zur Stadtbahn fahren (zurzeit die S9), „durchgebunden“ werden.

Der Kreuzberger Tunnel ermöglicht Umsteigen von der S6 auf die U6 (Kochstraße/Checkpoint Charlie), U8 (Moritzplatz), U1/U3 (Görlitzer Bahnhof), zur geplanten M10 (an der Glogauer Straße) und zur Ringbahn (nahe Kieffholzstraße) und schafft damit neue Maschen im Berliner Schnellbahnnetz.

Dieser Abschnitt ist fraglos ein langfristiges Milliardenprojekt, aber er wäre ein wesentlicher Baustein für eine dritte Berliner Durchmesserlinie. Diese Chance darf nicht verbaut werden und muss jetzt bei der Planung für den 2. Bauabschnitt der S21 gründlich geprüft werden – ebenso wie die genannte Verlängerung nach Hakenfelde derzeit in einer Machbarkeitsstudie geprüft wird.

Erreichen die Züge der S6 dann die Görlitzer Bahn, erhält der Campus Siemensstadt eine umsteigefreie Verbindung zur Wissenschaftsstadt Adlershof und zum BER.



Dieses Gebäude (Block 2) an der Gabriele-Tergit-Promenade blockiert mit seinem Fundament Teile der S21-Vorleistung. Nur die beiden inneren Gleise am Potsdamer Platz können so in Richtung Gleisdreieck angebunden werden. Dadurch ist die Flexibilität eingeschränkt.



Unter der Stresemannstraße liegt der Bestandstunnel der Nordsüd-S-Bahn. Die S6 fädelt Höhe Niederkirchnerstraße aus und führt im Bogen unter der Freifläche, hinter dem Gropiusbau vorbei, zur Kochstraße.
Fotos: Tom Gerlich

der adaptiert wurden, bevor schließlich die Streichung aus den Planwerken erfolgte. Damit entfiel allerdings auch die für eine langfristige Perspektive wichtige Trassenfreihaltung, was schnellstmöglich zu korrigieren ist, um beispielsweise eine entsprechende Justierung der bereits im Bau befindlichen Autobahn A100-Verlängerung zu veranlassen. Analog zum Ostkreuz, wo für den potenziellen 17. (und letzten) Bauabschnitt der A100 bereits Schlitzwände und Deckel vorgeleistet wurden, muss die A100 im Bereich des Treptower Eisenbahnkreuzes eine ähnliche Vorleistung für die Durchbindung der S6 vom Kreuzberger Tunnel zur Görlitzer Bahn erhalten. Ebenso sind dort auch Widerlager für den Wiederaufbau der Ringbahn-Ferngleise vorzusehen.

Vom Potsdamer Platz kommend, fädeln die Züge unter der Stresemannstraße aus dem bestehenden Tunnel zum Anhalter Bahnhof aus und schwenken in die Achse der Kochstraße ein. Für diese Ausfädelung bestehen keinerlei Vorleistungen, so dass die Strecke für den Umbau längere Zeit gesperrt werden muss. Das ist erst dann möglich, wenn der dritte S21-Bauabschnitt in Betrieb genommen wurde und alle Nord-süd-S-Bahn-Linien über Gleisdreieck geleitet werden können.

Am U-Bahnhof Kochstraße kreuzt der Kreuzberger Tunnel die U6. Die Herstellung kurzer Umsteigewege und die Erstellung eines entsprechenden Kreuzungsbauwerks, ohne die U6 längerfristig zu unterbrechen, wird eine Herausforderung. Auch die enge Kochstraße dürfte Erinnerungen an den Tunnelbau vor 100 Jahren wecken, wo der Verkehr an der Oberfläche und der Zugang zu den Häusern irgendwie aufrecht erhalten werden musste.

Der folgende Abschnitt zum Moritzplatz weist einen größeren Querschnitt auf, und auch am Moritzplatz selbst ist der Tunnelbau weniger kritisch. Unter der U8 schlummert bereits ein Teil des Umsteigebahnhofs,

so dass für den Bau keine Unterbrechungen nötig werden.

Am Görlitzer Bahnhof entsteht eine Umsteigemöglichkeit zur U1 und U3.

Im weiteren Verlauf der Wiener Straße besteht aktuell ein größeres Erschließungsdefizit. Die heutige Buslinie M29 biegt zur besseren Quartierserschließung bereits in die Ohlauer Straße ab. Mit der Verlängerung der Straßenbahnlinie M10 erfolgt eine deutlich bessere Erschließung des Gebietes in der Achse Warschauer Straße—Hermannplatz. Die S6 kreuzt deren Trasse rechtwinklig und erhält am Kreuzungspunkt mit der Glogauer Straße einen weiteren Halt, wodurch die Anwohner und Nutzer des Görlitzer Parks künftig in vier Richtungen angeschlossen sind.

Bevor die neue S6 in die Görlitzer Bahn einmündet, erhält sie am Treptower Kreuz einen Umsteigebahnhof zur Ringbahn. Somit wird auch die Ringbahn planungsbefan-

gen, da für die Ringrunde in 60 Minuten nur noch ein zusätzlicher Halt möglich ist, der nun mit der S6-Planung für die Kieffholzstraße reserviert ist.

Im weiteren Verlauf der Görlitzer Bahn sind weitere Ausbauten notwendig. Im Abschnitt Baumschulenweg—Schöneweide muss die Streckenkapazität erhöht werden, um mehr Züge aufnehmen zu können. Der größte Engpass besteht hier mit der einzigen Bahnsteigkante stadteinwärts in Baumschulenweg. Stadtauswärts und in Schöneweide für beide Richtungen, stehen je zwei Bahnsteigkanten zur Verfügung. Der Streckenast nach Spindlersfeld muss im Sinne des Nahverkehrsplans für einen 10-Minuten-Takt hergerichtet werden. Auch nach Königs Wusterhausen soll die S-Bahn künftig alle 10 Minuten fahren.

Knackpunkt auf der Flughafenstrecke ist der in Sparaufführung gebaute Endbahnhof unter dem Hauptterminal des Flughafens.

Nachdem der Berliner Fahrgastverband IGEB das Projekt am 6. Februar 2020 auf einer Pressekonzferenz vorgestellt hatte und dieses in den Medien große Resonanz fand, meldete der Tagesspiegel in seiner Ausgabe vom 9. Februar „Senat sieht keinen Bedarf für Kreuzberger S-Bahntunnel“. Und weiter: „Die Berliner Verkehrsverwaltung macht sich den Vorschlag des Fahrgastverbandes Igeb für einen dritten S-Bahntunnel in der Innenstadt nicht zu eigen. ‚Wir halten andere Projekte für dringender‘, sagte Jan Thomsen, Sprecher von Verkehrssenatorin Regine Günther (Grüne). [...] Der Senat erkennt darin keinen Mehrwert. ‚Ein großer Teil der Verbindungen, die eine S6 herstellen soll, ist somit schon durch andere Strecken und Streckenplanungen abgedeckt‘, sagte Thomsen.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB reagierte mit einer Presseerklärung: „Reaktion der Senatsverkehrsverwaltung ist unqualifiziert“. Darin wurde klargestellt: „Es geht nicht um ein dringendes Projekt, sondern es muss dringend geprüft werden, wie die Möglichkeit für die Realisierung dieses Projektes erhalten werden kann. So, wie derzeit eine Machbarkeitsstudie für die Verlängerung der Siemensbahn von Gartenfeld nach Hakenfelde erarbeitet wird, muss auch eine Studie für den Kreuzberger-Tunnel erstellt werden.

Natürlich muss mit der Machbarkeitsstudie auch der verkehrliche Nutzen untersucht werden. Erst wenn das geschehen ist, kann die Verkehrsverwaltung ein qualifiziertes Urteil abgeben. Hier bietet sich die Aufnahme in die Langfristplanung des Stadtentwicklungsplanes Mobilität und Verkehr an. Dann hätte es noch etwas Gutes, dass die Senatsverkehrsverwaltung mit diesem überfälligen Gesamtverkehrsplan seit Jahren nicht fertig wird.

Wenn die angestrebte Verkehrswende nicht eine Worthülse bleiben soll, muss das S6-Projekt sorgfältig geprüft werden!“



Koch- Ecke Friedrichstraße kreuzen S6 und U6. Die Errichtung eines Kreuzungsbahnhofs ist angesichts der Enge anspruchsvoller und komplizierter, als Unter den Linden. Hier kann das Land Berlin aber das gesammelte Know How der BVG-Projektgesellschaft einsetzen und mit dem der Deutschen Bahn kombinieren.

Unter dem Moritzplatz schlummert bereits eine Vorleistung in Ost-West-Richtung, so dass die U8 auch während der Bauarbeiten weiter fahren kann.

Fotos : Tom Gerlich

fens BER, der nur über zwei Bahnsteiggleise, aber keine Kehranlage verfügt und dadurch bestenfalls im 5-Minuten-Takt (vier Zuggruppen) angefahren werden kann. Die Querspange zur S2 nach Mahlow wäre aktuell noch relativ einfach zu realisieren, aber auch dort fehlt eine Trassenfreihaltung. Die Bedienung des BER wäre dann alle 10 Minuten über Lichtenrade und ebenfalls alle 10 Minuten über Schönefeld möglich, womit die Kapazitäten bereits voll ausgeschöpft sind.

Warum S-Bahn-Linie 6?

Die Frage der Liniennummer ist einfach geklärt: Sie ist freigehalten. In den 1990er Jahren war sie an die Strecke Stadtbahn—Königs Wusterhausen vergeben, die immer weiter eingekürzt wurde und zuletzt nur noch zwischen Warschauer Straße und Grünau verkehrte. Sie wird aktuell durch die S46 vertreten, die von Königs Wusterhausen kommend auf den Südring fährt.

Hierin liegt auch das aktuelle Manko der Görlitzer Bahn mit ihren drei Ästen Flughafen, Königs Wusterhausen und Spindlersfeld: Sie sind nicht wirklich gut an die innere Stadt angeschlossen. Mit der S9 gibt es nur alle 20 Minuten eine direkte Verbindung auf die Stadtbahn, die in der aktuellen Fahrplange- staltung allerdings den östlichen Ästen der Stadtbahn die Kapazität nimmt, wovon der schwächste Ast – die S75 nach Wartenberg – besonders betroffen ist. Die Stadtbahn kann ihre acht östlichen Äste derzeit nicht adäquat anbinden. Nur die vier Äste Ahrens- felder, Strausberg, Erkner und Schönefeld sind auf die Stadtbahn durchgebunden. Der fünfte Ast (Wartenberg) wird nur noch ab Warschauer Straße bedient. Die verbliebenen drei Äste (Spindlersfeld, Königs Wusterhausen, Neukölln) sind nur per Umstieg erreichbar.

Der Kreuzberger Tunnel bietet die Chance, die drei Südost-Äste in eine eigene Stamm- strecke einzubinden und beispielsweise

die Relation Adlershof—Potsdamer Platz umsteigefrei anzubieten. Kreuzberg profi- tiert durch neue Direktverbindungen, zum Beispiel zum Hauptbahnhof und Potsdamer Platz in der einen sowie die Wissenschafts- stadt Adlershof und den Flughafen BER in der anderen Richtung.

Zugleich wird durch den Tunnel bzw. die dritte Durchmesserlinie die Resilienz des S-Bahn-Netzes deutlich verbessert, denn aktuell schlagen Störungen auf dem Ring, beispielsweise in Ostkreuz oder Hermanns- straße, immer voll auf die Görlitzer Bahn durch, während der Kreuzberger Tunnel un- abhängig von Stadtbahn, Ost- und Südring befahrbar ist.

Das Projekt S6, einer Durchmesserlinie vom Berliner Nordwesten in den Berliner

Südosten, ist ambitioniert und nur lang- fristig realisierbar. Aber es ist nicht ambi- tionierter als die 2. S-Bahn-Stammstrecke in München (7 km Tunnelneubau, 4 Milliarden Euro), hat jedoch für die – dezentrale – Ber- liner Stadtentwicklung und die Netzresilienz sehr viel bessere Effekte als das Münchner Jahrhundertprojekt.

Und die S6 kann in Etappen realisiert werden: Zunächst von Gartenfeld zum Hauptbahnhof, später weiter zum Pots- damer Platz und dann Richtung Südosten, wobei durch die Umsteigemöglichkei- ten in Kochstraße, Moritzplatz, Görlitzer Bahnhof und Glogauer Straße (Görlitzer Park) jeder der Unterwegshalte ein sinn- voller vorläufiger Endbahnhof sein kann.

ge

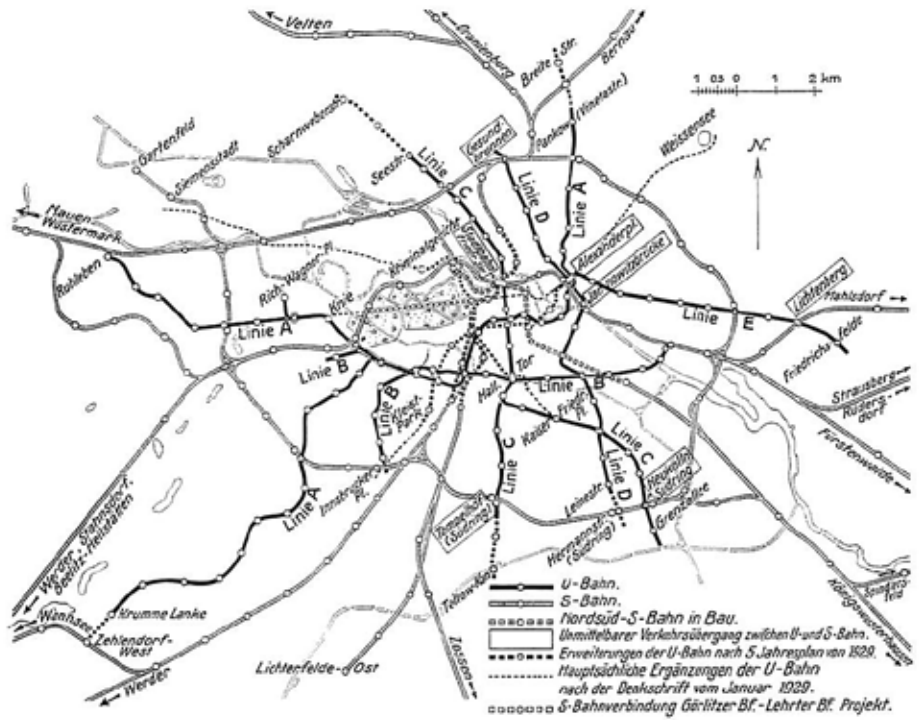


Abb. 215. Das Berliner U- und S-Bahnnetz nebst in Ausführung begriffener bzw. im Jahre 1929 beabsichtigter Erweiterungen. **Bereits 1929 wurde eine S-Bahn-Strecke unter Kreuzberg geplant.** Zeichnung: Bousset