Interessengemeinschaft Eisenbahn, Nahverkehr und Fahrgastbelange Berlin e.V.

Berliner Fahrgastverband

IGEB e. V. - S-Bahnhof Jannowitzbrücke - G 9 - 10179 Berlin

An
Presse, Funk und Fernsehen
in Berlin und Brandenburg

Berlin, 10.9.2007

S 21 zu spät, zu teuer und überflüssig

Berliner Fahrgastverband IGEB fordert, nicht neue Tunnelröhren zu bauen, sondern den nicht ausgelasteten Tiergartentunnel zu nutzen. Alles andere wäre politisch instinktlos und wirtschaftlich unverantwortlich.

Die Analyse

Der Berliner Hauptbahnhof müsse aus allen Himmelsrichtungen schnell zu erreichen sein, hat Berlins Verkehrssenatorin Ingeborg Junge-Reyer erklärt (Tagesspiegel vom 10.9.2007). Richtig!

Der Lösungsvorschlag von Bund und Berlin

Der Bund und Berlin wollen für die S-Bahn eine neue Strecke vom Nordring zum Hauptbahnhof und nach Süden weiter zum Potsdamer Platz bauen (S 21). Falsch!

Der Berliner Fahrgastverband IGEB ist entschieden dagegen, die notwendige bessere Erschließung des Berliner Hauptbahnhofs jetzt durch den Bau der S 21 zu realisieren.

Warum?

1. Es dauert zu lange.
   Der Planfeststellungsbeschluss für den nördlichen Abschnitt vom Nordring bis zum Hauptbahnhof ist nicht umsetzbar, ergab eine Untersuchung der Bahn. Deshalb läuft zurzeit ein Änderungsverfahren. Das Ergebnis ist noch ungewiss, sicher ist nur, dass es Zeitverzug und Mehrkosten gibt. Für den südlichen Abschnitt vom Hauptbahnhof bis zum Potsdamer Platz ist noch nicht einmal das Verfahren zur Schaffung von Planungsrecht begonnen worden. Planungsrecht und Bau für diese S-Bahn sind so kompliziert, dass die ersten S-Bahn-Züge frühestens in 10 Jahren fahren könnten.

Gegründet am 03.07.1980
Eingetragen VR 6373 Nz
(AG Charlottenburg)
Steuer-Nr: 27/668/52530
FinA Körperschaften I

Vorstand: Christfried Tschepe (Vors.),
Matthias Horth (stv. Vors.),
Jens Wieseke (stv. Vors.),
Klaus Kotzur, Florian Müller,
Artur Frenzel, Christian Schultz

Tel (030) 78 70 55 11
Fax (030) 78 70 55 10
www.IGEB.org
IGEB@IGEB.org

Konto 13 76 330
Sparda-Bank Berlin eG
BLZ 120 965 97
Die IGEB ist gemeinnützig
und förderungswürdig.

Die IGEB ist Mitglied im
Deutschen Bahnkunden-
Verband und in der
Deutschen Gesellschaft
für Eisenbahngeschichte.

Fahrverbindungen:
S- und U-Bahnhof
Jannowitzbrücke,

2. Es ist zu teuer.
   Durch das "Hinauswerfen" der S-Bahn aus der Planfeststellung für den Tiergartentunnel in den 1990er Jahren wird die S-Bahn einen teuren Umweg unterhalb der Spree fahren müssen. Außerdem sind zur Fertigstellung des Hauptbahnhofs rechtzeitig zur Fußball-WM einige Vorleistungen für die S 21 eingespart worden. Und schließlich ist inzwischen das Regierungsviertel bezogen, so dass erhöhte Anforderungen hinsichtlich Sicherheit, Lärm, Baustellenverkehr usw. bestehen. Somit wird das gesamte Vorhaben rund 400 Mio. Euro verschlingen.

3. Es ist auf absehbare Zeit überflüssig.
   Im Tiergartentunnel stehen der Bahn vier Gleise zur Verfügung, die derzeit von 5 Zügen pro Stunde und Richtung genutzt werden. Wenn der Flughafenexpress mit 4 Zügen pro Stunde und Richtung hinzukommt, sind es 9. Zur Erinnerung: Auf der Stadtbahn mit ihren nur zwei Fern- und Regionalverkehrsgleisen fuhren bis Mai 2006 11 Züge pro Stunde und Richtung! Anders formuliert: Auch mit dem Flughafenexpress ist der vorhandene Tiergartentunnel noch nicht einmal zur Hälfte ausgelastet.

Die Alternative

Gerade erst hat der Berliner Fahrgastverband IGEB mit seinem Konzept zur BBI-Anbindung deutlich gemacht, dass es eine schneller und preiswerter zu realisierende Alternative gibt (Einzelheiten siehe BBI-Anbindungskonzept unter www.igeb.org).
Die von Berlin und Brandenburg geplanten vier Flughafenexpress-Züge erschließen nicht nur den Flughafen BBI, sondern werden auch die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs von Süden verbessern. Können die Fahrgäste diese Züge, wie von der IGEB gefordert, zum VBB-Tarif nutzen, stehen ihnen zusammen mit den drei RE-Linien 7 Züge pro Stunde vom Potsdamer Platz zum Hauptbahnhof (und umgekehrt) zur Verfügung. Wenn die Flughafenexpresszüge nun, wie im IGEB-Konzept vorgeschlagen, nach Norden weitergeführt werden, gelangt man zum Beispiel auch von Gesundbrunnen regelmäßig und ohne Umsteigen zum Hauptbahnhof.

Fazit

Statt jetzt die S 21 zu bauen, könnte die Erreichbarkeit des Berliner Hauptbahnhofs sehr viel schneller und sehr viel billiger mit Regionalzügen im vorhandenen Tiergartentunnel erreicht werden. Angesichts des großen Erneuerungs- und Ausbaubedarfs im Berlin-Brandenburgischen ebenso wie im bundesweiten Bahnnetz wäre es politisch instinktlos und wirtschaftlich unverantwortlich, ein fünftes und sechstes Tunnelgleis unter dem Berliner Tiergarten zu bauen, obwohl die vorhandenen vier heute nur zu einem Viertel und in einigen Jahren bestenfalls zur Hälfte ausgelastet sind. Allerdings muss die Option auf einen späteren S21-Bau zum Hauptbahnhof gewahrt bleiben.

Christfried Tschepe
Vorsitzender

Florian Müller
Abteilungsleiter S-Bahn und Regionalverkehr