

Per Brief

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Berlin
Steglitzer Damm 117
12169 Berlin

Einwendung zum Planfeststellungsverfahren für das Vorhaben:

Berlin, S 21, 2. BA, Berlin Hauptbahnhof (a) – Potsdamer Platz (a)

Strecke 6017 von km 2,4+90 bis km 3,6+97 bzw. 3,6+63,5 im Bezirk Mitte von Berlin
(Geschäftszeichen: 511pps/059-2300#001)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit senden wir Ihnen Anmerkungen und erheben folgende Einwendungen:

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) begrüßt, dass nun endlich für den höchst wichtigen zweiten Bauabschnitt der "S 21" das planrechtliche Verfahren begonnen hat. Durch den 2. BA werden der Berliner Hauptbahnhof und sein Umfeld auch in Süd-Richtung direkt an das Berliner S-Bahnnetz angeschlossen.

Beim 2. BA handelt es sich um einen reinen Streckentunnel, ohne Verkehrsstationen. Wir gehen davon aus, dass spätestens zur Inbetriebnahme des 2. BA der S-Bahnhof Berlin Hbf (tief) – planfestgestellt im Rahmen des 1. BA – in der endgültigen Lage fertiggestellt ist.

Erläuterungsbericht

Abschn. 1.2.4 Zugzahlen

Der Prognose-Nullfall für die bestehende Nord-Süd-Strecke 6032 sieht – wie das heutige Angebot – im Tageszeitraum 6 – 22 Uhr 6 Zuggruppen (also 6 Zugpaare in 20 min) vor, der Prognose-Planfall jedoch nur noch 5 Zuggruppen. Dem vermutlich zugrunde liegenden Gedanken, dass mit der neuen Nord-Süd-Strecke 6017 im Prognose-Planfall 5 weitere Zuggruppen hinzukommen und damit der Verlust ausgeglichen wird, kann aus folgenden Gründen nicht zugestimmt werden:

- 2 Zuggruppen betreffen die völlig neue Verkehrsbeziehung von und zur Siemensbahn.
- 3 Zuggruppen von den Nordstrecken binden den Hauptbahnhof, später auch die Perleberger Brücke und das Gleisdreieck an, bedienen also ein anderes Quell- und Zielgebiet.
- Dadurch wird der Verkehrsbedarf zu den 6 Stationen der bestehenden Nord-Süd-Strecke (Humboldthain bis Brandenburger Tor und Anhalter Bahnhof mit dem aufkommensstarken Bahnhof Friedrichstraße) aber nicht geringer. Er soll auch nicht geringer werden, sondern im Gegenteil sollen weitere Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr gewonnen werden.

Auch der Prognose-Planfall für die Strecke 6017 ist zu gering angesetzt. Mit 3 Zuggruppen ist kein 5-min-Takt herstellbar. Dieser ist aber für die Anbindung der Stationen Bornholmer Straße, Gesundbrunnen und Wedding an den Hauptbahnhof erforderlich.

Die in den Abschnitten 5.8.1 (für die Neubaustrecke) und 5.8.3 (für die Bestandsstrecke) – richtigerweise – festgeschriebenen Mindestzugfolgezeiten von 90 s erlauben ohne weiteres, 6 Zuggruppen (im Bedarfsfall auch 8 oder 9 Zuggruppen) zu fahren. Das Betriebsprogramm des Prognose-Planfalls muss damit in Übereinstimmung gebracht werden: auf der Strecke 6017 je 2 Zuggruppen von der Nordbahn und der Stettiner Bahn, auf der Strecke 6032 je 2 Zuggruppen von der Kremmener Bahn, Nordbahn und Stettiner Bahn.

Abschn. 5.3.1 Entwurfselemente

Dass bei der S 21, 2. BA, bei der Gestaltung des Tunnelquerschnitts das Lichtraumprofil der Berliner S-Bahn und nicht das Lichtraumprofil nach EBO bzw. Ril 800.0130 zugrunde gelegt wird, ist zwar verständlich begründet, aber dennoch hinsichtlich freizügigen Betriebs mit Arbeitszügen und spätere Option auf Umstellung auf Wechselstrombetrieb bedauerlich.

Bei der Trassierung werden Mindeststradien bis herab zu $R=300$ m gewählt. Aus Gründen des Fahrgastkomforts und der Abminderung von Verschleiß bitten wir Mindeststradien von $R=400$ m zu prüfen.

Den Einbau von Masse-Feder-Systemen zur Schalldämmung auf nahezu gesamter Streckenlänge begrüßen wir.

Leider fehlt eine Erläuterung, warum im Tunnel „Heuboden“ mit seiner geraden Trassierung nur eine $v_e = 50$ km/h vorgesehen ist.

Abschn. 5.5.1

Hier fehlt eine Begründung für die sich im Streckenverlauf aufdrängende Zwischenstation in der Nähe des Brandenburger Tors, die nicht eingeplant ist. Dass an dem Aufkommensschwerpunkt Reichstag/Brandenburger Tor ohne Halt vorbeigefahren werden soll, ist unverständlich. Damit wird vorhandenes Fahrgastpotenzial nicht abgeschöpft. Bei dem gewählten Trassenverlauf dürfte es möglich sein, unter dem Friedrich-Ebert-Platz etwas nördlich vom Brandenburger Tor eine Station einzufügen. Das sollte nochmal ernsthaft geprüft werden. Damit würden die Stationen der Siemensbahn sowie Westhafen, Wedding und Perleberger Brücke, später auch Gleisdreieck, umsteigefreie Verbindungen zu der Gegend um das Brandenburger Tor und zum östlichen Tiergarten erhalten.

Abschn. 5.5.3.2 Baugrube und Anschluss Heuboden

Anerkannt wird, dass die unvermeidlichen Änderungen am Heuboden eine schwierige Baustelle darstellen. Aber 24 Monate Totalsperrung der Nord-Süd-Strecke mit all den Erschwernissen für die Fahrgäste von vornherein zu planen, ist nicht akzeptabel. Wir erwarten, dass alle konstruktiven und logistischen Möglichkeiten untersucht und ausgeschöpft werden, die Bauzeit erheblich zu kürzen.

Abschn. 5.12.1 Oberbau Feste Fahrbahn

Die Störanfälligkeit der Festen Fahrbahn hat sich auf vielen Strecken, insbesondere auf der Berliner Stadtbahn, herausgestellt. Die Erwartung einer längeren Lebensdauer hat sich nicht erfüllt. Notwendige Reparaturen sind zeit- und kostenaufwändiger als beim Schotteroberbau und führen zu längeren Sperrzeiten mit erheblichen Einschränkungen für die Fahrgäste. Um das zu vermeiden, sollte diese Neubaustrecke statt mit Fester Fahrbahn mit dem jahrzehntelang bewährten Schotteroberbau ausgerüstet werden.

Abschn. 8.1, Baudurchführung/Allgemeines

Es ist vorgesehen, die Baumaßnahmen des 2. Bauabschnitts der S21 von 2027 bis 2036 zu bauen. Auch wenn schwierige Bauverhältnisse vorliegen, halten wir doch 10 Jahre Bauzeit für diese nur ca. 1,2 km messende reine Tunnelstrecke (im Wesentlichen zwei Röhren, ohne Bahnhöfe) für zu lang.

**Lagepläne
U-03-08 und U-03-09**

Wenn schon die Gleislagen im S-Bf Potsdamer Platz gezeigt werden, sollten auch die Bahnsteige sowie die Fortführung der S 21, 3. BA, (allein schon zur Beurteilung der Fahrmöglichkeiten) im Plan eingezeichnet werden.

Mit freundlichen Grüßen

gez.