



**BÜNDNIS 90  
DIE GRÜNEN**

im Abgeordnetenhaus von Berlin

Niederkirchnerstraße 5  
D-10111 Berlin  
Fon (030) 23 25 24 50/51  
Fax (030) 23 25 24 09

pressestelle@gruene-fraktion-berlin.de  
[www.gruene-fraktion-berlin.de](http://www.gruene-fraktion-berlin.de)

# PRESSEDIENST

## Datum

22.02.2008

## Nummer

## Thema

**Bahnanbindung BBI**

## Redaktion

-yv-

**Claudia Hämmerling**, verkehrspolitische Sprecherin, erklärt:

## **Unbefriedigende BBI-Bahnanbindung für 30.000 Menschen: Duobahn als Airportshuttle / BBI Ostanbindung optimieren**

### **Airportshuttle**

Außer Bahnchef Mehdorn glaubt niemand, dass die Schienenverbindung für den Airportexpress über die Dresdener Bahn rechtzeitig zur Inbetriebnahme von BBI fertiggestellt werden kann. Die Bundesregierung geht anfangs von 10,6 Millionen Bahnfahrern zum BBI aus. Da Bauarbeiten am Ostkreuz die direkte S-Bahnverbindung zum BBI auf lange Zeit beeinträchtigen haben ca. 30.000 Menschen täglich keine vernünftige Bahnanbindung zum BBI.

Eine Arbeitsgruppe des Senats sucht fieberhaft nach einer Lösung, dabei liegt sie auf der Hand. Es ist möglich auf der bestehenden Infrastruktur von S-Bahn und Fernbahn ein Airportshuttle zwischen Hauptbahnhof und BBI zu betreiben. Die Lösung heißt Zweisystem-S-Bahn oder volkstümlicher Duobahn. Sie ist seit Dezember in Hamburg äußerst erfolgreich im Einsatz. Diese Technik ist auch in Berlin einsetzbar.

Es sind besondere Fahrzeuge, die äußerlich kaum von herkömmlichen Bahnen zu unterscheiden sind. Sie haben aber technische Anlagen, die es möglich machen, dass sie im Berliner S-Bahnnetz mit Gleichstrom aus der seitlichen Stromschiene ebenso unterwegs sein können wie auf Fernbahngleisen mit der Wechselstrom-Oberleitung.

Der Einsatz dieser Fahrzeuge kann mehrere Berliner Nahverkehrsprobleme lösen. Der Hauptbahnhof erhält einen S-Bahnanschluss im Nord-Süd-Verkehr ohne dass ein neuer S-Bahntunnel gebaut werden muss und den termingerechten Anschluss des BBI-Flughafens in Schönefeld, der ohne die rechtzeitige Fertigstellung der Dresdner Bahn auf der Schiene vorläufig nur schwer zu erreichen sein wird.

[Duobahn als Airportshuttle](#)

Die Fahrzeuge würden wie geplant am Hauptbahnhof eingesetzt und auf den Fernbahngleisen über Potsdamer Platz bis zum Halt Südkreuz fahren. Am Südkreuz würden die Züge auf die S-Bahngleise wechseln und dort bis Lichtenrade verkehren. In Lichtenrade würden sie dann auf die für den Airport-Express zu bauende Fernbahn-Verbindungskurve bis zum BBI-Bahnhof fahren.

#### Duobahn als S-Bahnverbindung zum Hauptbahnhof

Die Duobahn würde auf S-Bahngleisen über die Bornholmer Straße und Gesundbrunnen auf den nördlichen Ring geführt. Vor der Einfahrt müsste sie auf die Fernbahngleise wechseln. Nach Stopps im Hauptbahnhof, am Potsdamer Platz müsste am Bahnhof Südkreuz wieder auf die S-Bahngleise wechseln und kann so weiter nach Süden fahren.

In Hamburg verkehren solche Duobahnen auf einer 32 km langen Strecke von Hamburg bis Stade. Technisch funktioniert dieses Verfahren fast reibungslos. Die Hamburger Züge sind etwas schwerer als herkömmliche und ca. 10 % teurer, aber das ist gemessen an den Einsparungen von 500 Millionen Euro für den S-Bahntunnel nicht erheblich. Die Hamburger Züge haben ca. 4 Mio Euro gekostet. Es wären einige technische Ergänzungen wie Weichen und Signalanlagen bei den Wechselstellen von S- zu Fernbahntrasse erforderlich.

Einzigster Nachteil ist die Höhendifferenz der Bahnsteigkanten von 96 cm bei der S-Bahn und 76 bei der Regionalbahn. In Berlin wäre dieses Problem am zumindest Hauptbahnhof und Südkreuz baulich lösbar. Ansonsten werden in Hamburg Rampen eingesetzt. Hier müssten natürlich die Behindertenverbände beteiligt werden. Der ABSV hat indes bereits erklärt, auch mit einer solchen Lösung leben zu können.

Eins steht fest: Wenn es für die 10,6 Mio. prognostizierten Fahrgäste eine rechtzeitige Schienenanbindung zum BBI geben soll, muss rasch eine Entscheidung fallen. Von der Bestellung bis zum Einsatz dieser speziell angefertigten Züge sind in Hamburg 3 Jahre vergangen. Die Zeit würde in Berlin gerade ausreichen.

Und was wird mit den Duo-Airportshuttlezügen, wenn die Fernbahn fertig gestellt ist? Ganz einfach. Dann verkehren sie als S-Bahnen in Nord-Süd-Richtung, um den Hauptbahnhof anzubinden oder sie werden bei einem weiteren Schienenprojekt verwendet: Der Nahverkehrstangente, die den östlichen Bezirken eine Südanbindung mit der Bahn verschafft.

#### **BBI-Ostanbindung**

Die Trassenanbindung in östlicher Richtung für S-Bahn und Fernbahn sind schlecht gewählt. Es ist unerklärlich, weshalb für beide die Alternative parallel zur neuen Autobahn nicht einmal geprüft wurde. Diese Trasse wäre kürzer und würde Wohnsiedlungen kaum belasten.

Die geplante Fernbahntrasse soll direkt durch den Bohnsdorfer Erholungswald mit FFH-Qualitäten geschlagen werden. Die Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz

(BLN) hat bereits mit einer Klage gedroht. Hier droht ein vergleichbares Fiasko mit Zeitverzögerungen wie bei der Dresdener Bahn.

Die S-Bahntrassenführung ist völlig absurd. Sie wird vom Osten kommend über eine acht Kilometer lange Schleife am BBI vorbei in den westlichen Bahneingang geführt. Die Fahrzeit verlängert sich um ca. fünf Minuten für eine Besichtigungsfahrt entlang der Klärwerksanlagen. Neben unsinnigen Investitionskosten entstehen jährlich Betriebskosten für überflüssige 650.000 S-Bahnkilometer. Das entspricht ca. fünf Millionen Euro.

Stattdessen sollte die S-Bahn südlich der Grünbergallee direkt in das Terminal fahren, mit Halt in dem künftigen Gewerbegebiet.

Wir hierzu einen Antrag eingebracht. Bisher entziehen sich die DBAG und das UBA einer Beratung im Verkehrsausschuss.