

16. Wahlperiode

Antrag

der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Planungsqualität für das Entrée der Hauptstadt II: Angemessene Verkehrserschließung für den Hauptbahnhof schaffen

Das Abgeordnetenhaus wolle beschließen:

Der Senat wird aufgefordert, den Hauptbahnhof an das Straßennetz und an die öffentlichen Verkehrsmittel so kostengünstig, so schnell und so fahrgastfreundlich wie möglich anzubinden. Dabei ist nach folgenden Grundsätzen zu verfahren:

1. Dem Abgeordnetenhaus soll ein tragfähiges Erschließungs- und Stellplatzkonzept für beide Bahnhofsvorplätze für Taxen und Fahrräder, für Kurzzeitparken von PKWs und für alle den Bahnhof tangierenden öffentlichen Verkehrsmittel dargelegt werden. Dabei sind die für den Hauptbahnhof nötigen Erschließungsfunktionen in die Neugestaltung des Washingtonplatzes zu integrieren.
2. Vor Beginn der auf sechs Jahre veranschlagten Bauzeit für den ersten kurzen, aber 309 Mio. Euro teuren Streckenabschnitt der S-Bahnlinie S21 zwischen dem nördlichen S-Bahnring über Wedding zum Hauptbahnhof ist dem Abgeordnetenhaus für die geplante Gesamtstrecke der S 21 zwischen Gesundbrunnen und Südkreuz eine Kosten-Nutzen-Rechnung, eine Zeitplanung und ein Betriebskonzept vorzulegen.
3. Alternativ zum Bau der S-Bahnlinie S21 sollen Planungen vorgelegt werden, die es ermöglichen, ohne den Neubau von Tunneln und Bahnhöfen kurzfristige Bahnverbindung zwischen den Bahnhöfen Gesundbrunnen, Hauptbahnhof, Potsdamer Platz bis Südkreuz auf den vorhandenen Fernbahntrassen zu schaffen. Hierbei sind jeweils die Kosten-Nutzen-Analysen für die Realisierung eines Regionalzugverkehrs und eines Verkehrs mit Zweisystem-S-Bahnen auf diesem Streckenabschnitt gegenüber zu stellen.

4. Vor Beginn der Bauarbeiten für die S21 ist mit einem Verkehrskonzept nachzuweisen, dass die sichere verkehrliche Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs während der Bauzeit mit allen Verkehrsmitteln garantiert ist. Insbesondere ist darzulegen, wie der parallel zum Bahnhof für die S21 geplante Neubau der Straßenbahnlinie zum Nordbahnhof organisiert werden soll, ohne dass der Hauptbahnhof vom Straßenverkehr bzw. den öffentlichen Verkehrsmitteln abgeschnitten wird.

Dem Senat ist bis zum 15.03.2011 zu berichten.

Begründung

Der Hauptbahnhof ist ein Vorzeigebahnhof und Touristenmagnet. Die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist aber leider sehr provinziell. Hier muss dringend nachgebessert werden. Obwohl die Verkehrserschließung des Hauptbahnhofs nach wie vor auf beiden Bahnhofsvorplätzen sehr unbefriedigend ist, soll eine Neuplanung der Bahnhofserschließung nach dem Willen des Senats erst nach der Platzgestaltung erfolgen. Das ist nicht akzeptabel.

Für den Neubau der S-Bahnlinie S21 müssten zu beiden Seiten des Bahnhofs riesige Baugruben über einen Zeitraum von insgesamt 6 Jahren entstehen. Das Friedrich List-Ufer müsste dafür über einen längeren Zeitraum gesperrt werden. Die Taxivorfahrten würden für 18 Monate abgeschafft. Der Senat hat bisher kein Erschließungskonzept für den Hauptbahnhof während dieser langen Bauzeit erarbeitet.

Die S-21 soll den Hauptbahnhof mit einer 309 Mio. € Investition zunächst über den S-Bahnhof Wedding mit dem nördlichen S-Bahnring verbinden. Deutlich verbessern würde sich damit frühestens ab 2018 lediglich die Erreichbarkeit für Fahrgäste auf dem nördlichen S-Bahnring. Für Fahrgäste, die aus dem Norden über Gesundbrunnen verkehren, ist diese Anbindung nur geringfügig attraktiver als heute. Für Fahrgäste aus dem Berliner Süden verbessert sich mit diesem Konzept die nächsten 20 Jahre erst einmal gar nichts. Ob die Trasse jemals fertiggestellt wird ist angesichts der Haushaltnot von Bund und Ländern zweifelhaft.

Das Gesamtkonzept der S-Bahnlinie S21 sah die Nord-Süd-Anbindung des Hauptbahnhofs zwischen Gesundbrunnen und Südkreuz vor. Bis heute ist allerdings die Weiterführung dieser S 21 nach Süden völlig ungeklärt. Es gibt weder verifizierbare Aussagen zu dem weiteren Trassenverlauf, noch eine Kosten-schätzung, geschweige denn eine finanzielle Absicherung dieses Großprojektes. Vor Baubeginn der S21 sind Planungen und Kostentransparenz für das Gesamtprojekt offen zu legen. Die Erfahrungen mit der U55 lehren, dass Kostenklarheit und Planungssicherheit für das Gesamtprojekt vor Baubeginn bestehen müssen.

Wirtschaftlich sinnvoller und im Interesse einer sofortigen Verbesserung der Nord-Süd-Anbindung des Hauptbahnhofs wäre der Einsatz von Regionalzügen im S-Bahntakt zwischen Gesundbrunnen und Südkreuz über die vorhandenen Tunnelröhren. Zu prüfen wäre dabei, ob die normalen Regionalverkehrszüge diese Bahnverbindung in einem regelmäßige S-Bahntakt leisten könnten.

Alternativ ist die Beschaffung von Zweisystem-S-Bahnen zu prüfen. Sie könnten auf den bestehenden S- und Fernbahngleisen eingesetzt werden und würden gleichzeitig die BBI-Anbindung über die Bahn verbessern.

Auch für die in den nächsten Jahren geplante Straßenbahnanbindung zum Hauptbahnhof, die in den Kontext der Baumaßnahmen der S21 fällt, gibt es bis heute kein Verkehrskonzept. Es ist nicht hinnehmbar, dass der Berliner Vorzeigebahnhof für die kommenden sechs Jahre nicht vernünftig an den städtischen

Verkehr angebunden ist. Es ist unabdingbar, dass im Zusammenhang mit der Bauplanung der Infrastrukturprojekte eine Verkehrsplanung vorgenommen und vorgelegt wird.

Berlin, den 30. November 2010

Pop Ratzmann Hämmerling Eichstädt-Bohlig
und die übrigen Mitglieder der
Fraktion Bündnis90/Die Grünen