

Airport Express droht Verzögerung

Von Peter Neumann

17.03.2014

Berliner Zeitung

<http://www.berliner-zeitung.de/hauptstadtflughafen/flughafen-ber-weiter-verzoegerung-bei-der-dresdner-bahn,11546166,26569970.html>

Anwohner wollen eine unterirdische Streckenführung für die Dresdner Bahn im Süden Berlins. Doch die Skepsis, ob das eine gute Idee wäre, wächst. Nun spricht Senator Müller mit den Verkehrsministern von Brandenburg und Sachsen über das weitere Vorgehen. Wird im Süden Berlins ein Bahntunnel gebaut – oder nicht? Das ist weiterhin die Frage. Der geplante Neubau der Dresdner Bahn, auf der auch der Airport Express zum Flughafen BER verkehren soll, ist in dieser Woche Thema eines Spitzengesprächs. Nach Informationen der Berliner Zeitung will sich Stadtentwicklungssenator Michael Müller mit Brandenburgs Infrastrukturminister Jörg Vogelsänger (beide SPD) und Sachsens Verkehrsminister Sven Morlok (FDP) treffen. Denn von Verzögerungen auf dem Berliner Abschnitt der Bahnstrecke nach Dresden wären auch die anderen Länder betroffen. Verzögerungen wären zu erwarten, wenn in Lichtenrade ein Tunnel gebaut würde – wie Anwohner es fordern.

Auf Anfrage gibt sich die Verwaltung einsilbig. Doch Jens Wieseke vom Fahrgastverband IGEB spricht Klartext. Bisher ist geplant, dass die Fern- und Regionalbahnstrecke ebenerdig gebaut wird. Ein Tunnelbau würde Umplanungen und neue Genehmigungsverfahren erfordern, warnt er. Dadurch würde sich der Baubeginn zwischen Südkreuz und Blankenfelde verzögern – um mindestens sieben Jahre. Wieseke: „Vor 2030 würde sie nicht mehr fertig.“ Der Tunnel würde das Projekt auch verteuern – um wenigstens 100 Millionen Euro. Folge wäre nicht nur, dass die Fernzüge nach Dresden in Berlin weiterhin zeitraubende Umleitungen fahren müssten. Auch der Airport Express zum BER könnte auf absehbare Zeit nur auf Umwegen ans Ziel gelangen. Auf der Anhalter Bahn, die durch Lichtenrade führt, wäre allerdings kaum noch Platz für ihn – weil dort der Verkehr nach der Eröffnung der Schnellstrecke Berlin–München 2017 zunehmen wird.

„Nicht zuletzt müsste die S-Bahn-Linie S 2 mindestens zwei Jahre lang stillgelegt werden, wenn nebenan ein Tunnel und Rampen gebaut würden“, so Wieseke. „Lichtenrade wäre so lange nur im Schienenersatzverkehr erreichbar. Wollen die Bürger das? Das sollte ihnen mal jemand sagen.“ Leider kämen die Politiker nicht aus der Deckung. In Berlin hat sich die große Koalition 2011 zum Bau eines Tunnels bekannt. Dem Vernehmen nach sieht die Senatsverwaltung dies allerdings zunehmend skeptisch. „Ich fordere den Senat auf, endlich aktiv zu werden“, sagt der Berliner CDU-Bundestagsabgeordnete Jan-Marco Luczak. „Natürlich kostet ein Tunnel Geld. In der Tat müsste zum Teil neu geplant und genehmigt werden. Aber auch ein Festhalten an der bisherigen Lösung birgt ein erhebliches, wahrscheinlich größeres Zeitrisko.“

Wenn festgelegt würde, dass die Strecke ebenerdig gebaut wird, werden Anwohnerklagen den Baubeginn erheblich verzögern. Das Klagerisiko ist bei der Tunnellösung geringer.“ Eine längere Stilllegung der S-Bahn wäre nicht erforderlich, meint Manfred Beck von der Bürgerinitiative Lichtenrade – Dresdner Bahn. „Es wäre genug Platz, die Strecke zu verlegen. Wir wollen einen Tunnel. Da lassen wir nicht locker.“