

■ Krasse Fehlentscheidung

Bau- und Verkehrsminister Tiefensee empfiehlt Dach-Verlängerung am Berliner Hbf

aus SIGNAL 03/2008 (Juli 2008), Seite 3-5 (Artikel-Nr: 10000177)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Seit Jahren werden der Standard bei Bahnhöfen und Strecken abgesenkt und Ausbaumaßnahmen zurückgestellt. Aber beim Berliner Hauptbahnhof soll plötzlich ein hoher Millionenbetrag für eine Verlängerung des Bahnsteigdachs ausgegeben werden, die nur wenigen Fahrgästen nutzt, aber eine mehrmonatige Sperrung der Berliner Stadtbahn bedeutet...

Am 19. Juni 2008 legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung den Bundestagsabgeordneten seinen »Bericht über die Machbarkeit einer Verlängerung des Hallendachs des Berliner Hauptbahnhofes auf die ursprünglich geplante Länge« vor. Das Dach über den Stadtbahnsteigen ist heute 321 Meter lang und damit gut ein Viertel kürzer als vom Architekturbüro gmp geplant. Bahnchef Hartmut Mehdorn hatte die Kürzung verfügt, weil sonst nach Angaben seiner Planer eine Fertigstellung des neuen Bahnhofs rechtzeitig vor der Fußball- Weltmeisterschaft im Juni 2006 nicht möglich gewesen wäre.

Der Bericht, nachlesbar unter www.allianzpro-schiene.de, schließt mit der Empfehlung: »Der Kostenaufwand einer Dachverlängerung und die damit verbundenen befristeten erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen scheinen im Verhältnis zu den gestalterischen und funktionalen Vorteilen für den zentralen Hauptstadtbahnhof noch vertretbar.«

Seit Eröffnung des Hauptbahnhofs im Mai 2006 wurden viele Mängel beseitigt, aber allzu viele bestehen noch immer.

Die Verbesserungen:

Zusätzlicher Servicepoint und Abfahrtsplan am Washingtonplatz

Mehr Sitze im Hbf

Aktuelle Stadtpläne im Hbf

Wenigstens eine Mini-Postagentur

Nach anderthalb Jahren endlich Hinweis »Kein Zugang« am Notausgang auf dem Washingtonplatz

W-LAN-Punkte

TXL-Halt Washingtonplatz

BVG-Anzeigetafel auf den Vorplätzen

Deutlicher TXL-Hinweis an der Haltestellenstele

Fußgängerampel Invalidenstraße: Anforderung nicht mehr erforderlich

Einige der Mängel:

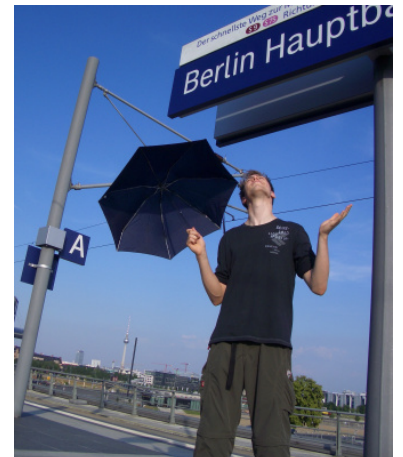
Kein Dach vom Vorplatz zu den Bushaltestellen Invalidenstraße.

Zu kleine Buswartehallen Invalidenstraße und Washingtonplatz

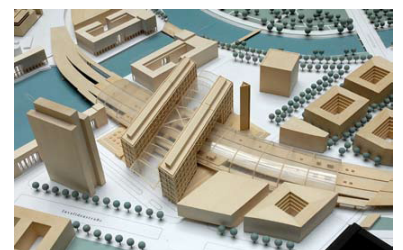
Z.T. mangelhafte Ausschilderung im Bahnhof, z. B. zum Gleis 1

Keine Anzeige der Liniennummer beim Regionalverkehr auf den Anzeigetafeln

Neues Ärgernis: Drehtüren statt automatischer Schiebetüren an den Haupteingängen.



Braucht man hier ein Dach? Ja oder Nein? (Foto: Holger Mertens)



Das Modell der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zeigt, dass im Umfeld des Hauptbahnhofs große Gebäude geplant sind, so dass man von vielen Orten aus künftig nicht mehr sehen wird, ob das Dach verlängert wurde oder nicht. (Foto: Marc Heller)



Dach zu kurz? Proportionen zerstört? Luxusdebatte? Scheinprobleme? Es ist alles eine Frage des Maßstabs. (Foto: Holger Mertens)



Kurzer Umsteigeweg zwischen Hauptbahnhof und Flughafenbus TXL. Seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2007 hält der TXL endlich auch - wie vom Fahrgastverband IGEB gefordert - am Washingtonplatz. Die BVG hielt diesen Halt für überflüssig, doch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Besteller der Leistungen setzte ihn durch. Die Positionsnummer 4 am Haltestellenmast ist Vorbote einer weiteren Verbesserung, denn vor dem Hauptbahnhof werden derzeit zwei große Abfahrtsplanen für die BVG-Busse aufgestellt, die die Orientierung der Fahrgäste deutlich erleichtern sollen. (Foto: Marc Heller)



Lobenswert: die weiterhin gute Sauberkeit im Hbf

Zum Kostenaufwand heißt es im Bericht: »Eine Realisierung innerhalb von 3 Jahren und mit einem Kostenaufwand von geschätzt 53 Mio. Euro (netto) (37 Mio. Euro für die Dachverlängerung einschließlich Baunebenkosten, 16 Mio. Euro Folgekosten aus der Störung des Bahnbetriebs) erscheint machbar.«

Kosten weit über 53 Millionen Euro

Die Allianz pro Schiene hat zurecht darauf hingewiesen, dass zu den netto 53 Mio. Euro natürlich noch 19 Prozent Umsatzsteuer hinzugekommen. Dann liegen die Kosten bereits bei 63 Mio. Euro. Und auch dieser Betrag enthält noch längst nicht alle Kosten.

Für die Baustelleneinrichtung und Vormontage werden große Flächen im Umfeld des Bahnhofs benötigt, die für viel Geld von Bebauung frei gehalten bzw. beräumt werden müssen. Das Land Berlin wird man zwingen können, die Kosten der vorübergehenden Verlagerung der Busaufstellflächen selbst zu tragen und seine Flächen, zum Beispiel mehrere Straßenabschnitte, unentgeltlich zur Verfügung zu stellen. Die Privatunternehmen werden sich das aber teuer bezahlen lassen.

Auch 2011 noch keine Straßenbahn

Außerdem kann die Straßenbahn dann 2011 noch immer nicht zum Hauptbahnhof verlängert werden, weil für die Vormontage auch die Wendeschleife mit den Aufstellgleisen benötigt wird, was manchem Senatsplaner wahrscheinlich sogar gelegen kommt. Aber die gesamte Bahnhofsumfeldentwicklung wird um mindestens drei Jahre zurückgeworfen. Auch das sollten alle Politiker bedenken, die jetzt die städtebaulichen Vorteile der Dachverlängerung rühmen.

Gesamtkosten höher, Folgekosten verschwiegen

Rechnet man alle Kosten zusammen, die am Ende auf Bund, Land und Bahn zukommen, so darf man ohne Übertreibung von einem 100-Millionen-Euro-Projekt sprechen. Hinzu kommen Folgekosten in unbekannter Höhe, weil der Bericht bezeichnenderweise hierzu keine Aussagen trifft. Dabei weiß die Bahn aus leidvoller Erfahrung inzwischen recht genau, wie mühsam und teuer Reinigung und Wartung dieser individuellen Dachkonstruktion sind.

Falsche Lärmschutzargumente

Absurd sind die Lärmschutzargumente, die bei der Diskussion im Bundestagsausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung am 25. Juni betont wurden. Die Verlängerung sei nicht nur aus architektonischen und baukulturellen Gründen wichtig, sondern auch aus Gründen des Lärmschutzes, denn der mit der Dachverlängerung einhergehende Lärmschutz führe zu einer Aufwertung des gesamten Bahnhofsareals als Wohngebiet.

Doch die Tatsachen sehen anders aus: An der Ostseite ist die Dachverlängerung mit gut 20 m viel zu kurz, um Lärm von der am Humboldthafen geplanten Bebauung abhalten zu können. An der Westseite ist beiderseits der Dachverlängerung ein sogenanntes Kerngebiet ohne Wohnungen im Nahbereich des Bahnhofs geplant. Denn die Senatsplaner mussten bei der Aufstellung des Bebauungsplanes davon ausgehen, dass es hier niemals ein Bahnhofsdach geben wird.

Verhältnismäßigkeitsgebot beachten!

Überall spart die Bahn, gerade bei der Qualität der Bahnhöfe. Erst kurz vor bekannt werden des Berichts zum Hauptbahnhofsdach wurden die Berliner Fahrgäste von der Nachricht erschreckt, dass am S-Bahnhof Ostkreuz beim Neubau des Ringbahnsteigs aus Kostengründen auf die Bahnsteighalle verzichtet werden soll. Täglich 80 000 Fahrgäste würden dann Wind und Wetter ausgesetzt sein. Und auf immer mehr Berliner S-Bahnhöfen werden die Zugzielanzeiger auf den Bahnsteigen durch Blechschilder ersetzt, die wie auf einem Dorfbahnhof nur noch die Fahrtrichtung, nicht aber das Ziel angeben.

Auch die Nachricht, dass die Deutsche Bahn den Streckenausbau Berlin--Cottbus mit anschließender deutlicher Fahrzeitverkürzung aus Kostengründen auf unbestimmte Zeit vertagen will, ist noch frisch (siehe Seite 16).

Diese Liste ließe sich noch lange fortsetzen und auf alle Bundesländer erweitern. Deshalb ist es schlicht unverhältnismäßig, wenn Bundesregierung und Bundestag in solchen Zeiten einen hohen Millionenbetrag für ein Luxusprojekt wie die Dachverlängerung am Berliner Hauptbahnhof ausgeben würden.

Man kann die Argumentation natürlich auch umdrehen. Das Argument »Wir haben kein Geld« ist offensichtlich nur vorgeschoben. Es fehlt bei Bund und Bahn nicht am Geld, sondern an der Bereitschaft und Fähigkeit, dieses Geld dort auszugeben, wo es tatsächlich einer großen Zahl von Fahrgästen nutzt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000177>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten