

■ Nu fang wa aba jleiiiiich an!

## Erster Spatenstich für den S-Bahnhof Kolonnenstraße mit 19 Jahren Verspätung

aus SIGNAL 06/2006 (Dezember 2006/Januar 2007), Seite 8 (Artikel-Nr: 10000350)  
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

**Im Frühjahr 2008 sollen am neuen S-Bahnhof Kolonnenstraße an der Wannseebahn die ersten Züge der S 1 halten, versprach Günther Schuppenies von DB Station&Service. Vielleicht auch schon früher, wenn die Winter nicht so streng werden.**

Am 15. November 2006 lud DB Station&Service zum feierlichen ersten Spatenstich ein. Im Frühjahr 2007 soll dann mit den Bauarbeiten begonnen werden. Die Kosten von 6,4 Millionen Euro teilen sich die Bahn und das Land Berlin; 17 000 Ein- und Aussteiger werden täglich erwartet.

### Brücke dient als Dach

Mit dem Bahnhof wird endlich die dichtbesiedelte »Schöneberger Insel« besser an das Berliner S-Bahnnetz angeschlossen. Der neue Bahnhof an der Wannseebahn S 1 zwischen den Bahnhöfen Yorckstraße (Großgörschenstraße) und Schöneberg soll unter der Julius-Leber-Brücke gebaut werden. Die beiden Seitenbahnsteige werden per Treppen und Aufzügen von beiden Straßenseiten direkt zu erreichen sein. Die Brücke selbst dient als Dach für die Fahrgäste. Die Bushaltestellen sollen auf die Brücke direkt vor die Eingänge gelegt werden. Hundert Fahrradstellplätze sind vorgesehen.

Die Gleislage der S-Bahngleise wird nicht verändert, so dass Christian Morgenroth, der Baubetriebsmanager der S-Bahn Berlin GmbH, zuversichtlich ist, mit minimalen Betriebseinschränkungen während des Baus auszukommen. Lediglich an wenigen Wochenenden seien Einschränkungen zu erwarten. Durch nahegelegene bestehende Weichenverbindungen könne man bei Bedarf auch eingleisig an der Baustelle vorbeifahren.

### Mustergültig behindertengerecht

Neben dem Bahnsteig verbleibt genug Platz für zwei spätere Fernbahngleise der Stammbahn nach Potsdam sowie auf der anderen Seite für eine Ausfädelung der in noch fernerer Zukunft geplanten S 21 zur Ringbahn/Bahnhof Südkreuz. Auf Wunsch des Berliner Senats soll die Bahnhofsausstattung mustergültig behindertengerecht gestaltet werden. Besondere Orientierungspläne in Blindenschrift, akustisch auffindbare Infosäulen, niedrige Treppenhandläufe und niedrige Sitze für Kleinwüchsige und Kinder sollen hier erstmals auf einem Berliner S-Bahnhof ausprobiert werden.

### Kolonnenstraße - oder wie?

Der Bürgermeister von Tempelhof-Schöneberg, Ekkehard Band, nahm den Spatenstich zum Anlass, nochmals die Diskussion um den Bahnhofsnamen aufzunehmen. Er warb für den Namen »Julius-Leber-Brücke (Kolonnenstraße)« und erntete bei den Festgästen damit nicht nur Zustimmung. Die Vorschläge gehen vom



Geplanter S-Bahnhof Kolonnenstraße unter der Julius-Leber-Brücke. Rechts geht es nach Yorckstraße, links nach Schöneberg. (Zeichnung: DB)



Nachdem der Baubeginn erstmals für 1987 angekündigt war, war es am 15. November 2006 endlich so weit: Verkehrsministerin Ingeborg Junge-Reyer begann mit Hilfe eines Kranes und eines richtigen Kranführers mit den Bauvorbereitungen. Sie hob ein Gleisstück des unbenutzten Logistikgleises aus. (Foto: Florian Müller)



Bereits von 1881 bis 1944 hielten etwa an der Stelle des heute geplanten Bahnhofs die Züge der Ringbahn auf der Spitzkehre zum Potsdamer Bahnhof. Rechts sind die Reste des Ringbahnsteigs noch heute deutlich zu erkennen - bis sie wohl durch die Bauarbeiten beseitigt werden. (Foto: Florian Müller)

Belassen des alten Namens »Kolonnenstraße«, den die alte Bahnhofsanlage von 1932 bis zur Aufgabe 1944 trug, über »Julius- Leber-Brücke« bis »Schöneberger Insel«.

Bereits 1987 sollte schon einmal Baubeginn sein. Doch der anspruchsvolle, an die elegante S-Bahn-Architektur der 20er und 30er Jahre anknüpfende Architektenentwurf wurde damals als zu teuer bewertet. Dann kam die Vereinigung der Stadthälften und die Realisierung von Lückenschlüssen hatte Vorrang. So jedenfalls begründete Ingulf Leuschel, der Konzernbevollmächtigte der DB für das Land Berlin, die Verzögerungen. Doch eine Verzögerung von fast 20 Jahren ist damit nicht zu rechtfertigen. Interessant ist die Rolle des Berliner Senats, der bekanntlich zu West-Berliner Zeiten und in den ersten Jahren nach der Wende für S-Bahn-Bauten zuständig war, das Projekt damals verschleppte, danach aber den Neubau bei der DB bestellte, Gelder aus der Periode 1995-97 des Bundesschienenwegeausbaugesetzes dafür reservierte und die Bürger sowie den Berliner Fahrgastverband IGEB in den Forderungen gegenüber der Bahn unterstützte. Im Übrigen hat auch die Berliner S-Bahn GmbH stets durchblicken lassen, dass sie sich angesichts des großen Fahrgastpotenzials einen früheren Baubeginn gewünscht hätte. (fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000350>.

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