

■ Berlin

Leerzüge zum Lehrter Bahnhof?

aus SIGNAL 06/2002 (Januar 2003), Seite 14-15 (Artikel-Nr: 10002329)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Bahnchef Hartmut Mehdorn kümmert sich um Vieles - aber allzu oft nicht um die Fahrgastinteressen.

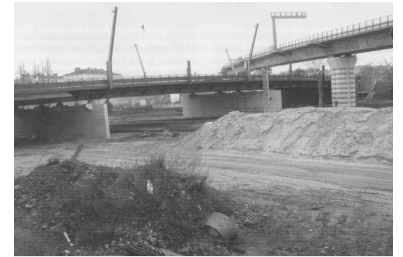
Besonders engagiert hat er sich in diesem Jahr für den künftigen Namen des Lehrter Bahnhofes, der bekanntlich 2006 (sechs Jahre später als ursprünglich geplant) als Fernbahnhof eröffnet werden soll. Vorbereitet hat Herr Mehdorn die Umbenennung zusammen mit Berlins Verkehrssenator Peter Strieder durch eine Umfrage: Alle durften in diesem Sommer abstimmen, wie der neue Bahnhof künftig heißen soll. Und weil fast niemand Hartmut Mehdorns Favoriten wählte, hat der Bahnchef diese Form der Kundenmitsprache für gescheitert erklärt und angeordnet, dass der Name genommen wird, den er wünscht: »Berlin Hauptbahnhof" (siehe auch [SIGNAL 5/2002](#), Seite 24). Zwar gibt es viele sachliche Gründe, dass kein Bahnhof in Berlin Hauptbahnhof heißen sollte, weil diese Stadt nie einen Hauptbahnhof hatte und auch nie einen haben wird, aber der Berliner Fahrgastverband IGEB sah es als unter seiner Würde an, Mehdorns Schauspiel auch nur zu kommentieren.

Diese Zurückhaltung müssen wir nun aufgeben, denn inzwischen hat der Bahnchef die Scheinabstimmung mit einer Schmierenskomödie übertroffen, über die wir nicht lachen können angesichts der massiven Kunden-Desinformation: Hartmut Mehdorn hat allen Ernstes angeordnet, dass der Lehrter Bahnhof, an dem noch vier Jahre lang nur S-Bahn-Züge und kein einziger Regional- oder Fernzug halten werden und bei dem es keine Bahnhofsinfrastruktur und kein Umfeld gibt, dass also dieser S-Bahn-Haltepunkt in einer Bauwüste ab dem 15. Dezember 2002 (!) Berlin Hauptbahnhof heißen soll. Angesichts dieses groben Unfugs fällt es kaum noch ins Gewicht, dass Herr Mehdorn einige zehntausend Euro für Bahnhofsschilder hätte sparen können, wenn er die Station Lehrter Stadtbahnhof am 16. Juni nicht erst in Lehrter Bahnhof umbenannt hätte, bevor nun wieder Schilder, Netzpläne usw. geändert werden müssen.

Wenn es aber ernsthafte Fahrgastinteressen geht, hört man vom Bahnchef nicht mehr viel. So wird der Lehrte Bahnhof, wenn er denn 2006 fertig werden sollte, nur mit den in Ost-West-Richtung verkehrenden S-Bahn-Zügen auf der Stadtbahn erreichbar sein. Vielleicht kommt noch die S-Bahn vom Nordring, die so genannte S 21 hinzu. Doch ohne die erst langfristig geplante Durchbindung nach Süden zum Potsdamer Platz werden in dieser S 21 nicht allzu viele Fahrgäste sitzen.

Verschärft wird diese Diskrepanz zwischen Kosten und Nutzen noch dadurch, dass auf den einzigen Unterwegshalt zwischen Nordring und Lehrter Bahnhof, den S-Bahnhof Perleberger Brücke, verzichtet werden soll. Als die IGEB-Experten im September die ausgelegten Pläne zur Planfeststellung für die S 21 einsahen, trauten sie ihren Augen nicht, als sie feststellen mussten, dass diese Station nur noch »optional berücksichtigt" ist. Deshalb hat der Berliner Fahrgastverband im Oktober fristgerecht folgende Stellungnahme abgegeben:

»Bauvorhaben S21 - Nordanbindung bis Lehrter Bahnhof, Planfeststellungsabschnitt 1, in Berlin-Mitte. Einwendungen im Rahmen der Auslegung der Pläne zum Zwecke



Nur noch optional berücksichtigt ist der an dieser Stelle geplante Bahnhof Perleberger Brücke. Von links nach rechts verlaufend: die Perleberger Brücke, darunter die Gütergleise vom/zum Containerbahnhof und über der Brücke der Overfly, die Verbindung vom Lehrter Bahnhof zum Bahnhof Wedding. (Foto: Florian Müller)

der Planfeststellung. Sehr geehrte Damen und Herren, der Berliner Fahrgastverband IGEB begrüßt das beabsichtigte Bauvorhaben, da es einen wichtigen Beitrag zur besseren Erschließung des künftigen Lehrter Fernbahnhofes leisten wird.

Der Berliner Fahrgastverband IGEB kritisiert aber, dass für den künftigen S-Bahnhof Perleberger Brücke lediglich planerische Vorsorge getroffen wird und er nicht Gegenstand des oben genannten Planfeststellungsverfahrens ist. Die IGEB fordert, dass diese Station zusammen mit den anderen Vorhaben im Planfeststellungsabschnitt 1 planfestgestellt und gebaut wird. Begründung:

- Der S-Bahnhof Perleberger Brücke ist umgeben von dicht bebauten Gebieten mit vielen Bewohnern und Arbeitsplätzen. Dennoch ist dieses Gebiet heute eines der wenigen innerhalb des Berliner Innenrings, in dem nicht innerhalb von bis zu 10 Minuten ein S- oder U-Bahnhof fußläufig erreichbar ist. Damit erhält der S-Bahnhof Perleberger Brücke eine große Bedeutung für die verkehrliche Erschließung und künftige städtebauliche Entwicklung dieses Gebietes.

Deutlich gesteigert wird die verkehrliche Bedeutung durch die zahlreichen Buslinien in diesem Gebiet, so dass es hier erhebliche Umsteigerzahlen S-Bahn/Bus geben wird. Hinzu kommt, dass mit dem Bau der S21 das Wohnumfeld entlang der künftigen Trasse beeinträchtigt, im Umfeld der Perleberger Brücke sogar schwer beeinträchtigt wird, so dass die Erschließungsqualität durch den S-Bahnhof eine wichtige Kompensation darstellt.

Sollte es aus finanziellen Gründen schwierig sein, den S-Bahnhof Perleberger Brücke sofort vollständig zu realisieren, würde es der Berliner Fahrgastverband IGEB als vertretbar ansehen, wenn zunächst nur der preiswertere zu bauende tiefliegende Bahnsteig an der Strecke Berlin-Westhafen - Berlin-Lehrter Bahnhof realisiert würde."

Soweit die IGEB-Stellungnahme. Es wäre schön, wenn sich Bahnchef Hartmut Mehdorn im Zusammenhang mit dem Lehrter Bahnhof auch einmal solch ernsthaften Fragen annehmen würde.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002329>.

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