

■ Berlin

Die Zeit wird knapp

aus SIGNAL 01/2005 (Februar/März 2005), Seite 19 (Artikel-Nr. 10002674)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

S-Bahn-Sanierung Charlottenburg--Westkreuz muß bis zur Fußballweltmeisterschaft 2006 beendet sein

In den Jahren 1995 bis 1998 war der mittlere Abschnitt der Stadtbahn zwischen Ostbahnhof und Zoologischer Garten (ausschließlich - also ohne den Bahnhof Zoo selbst) grunderneuert worden. Inzwischen ist der westliche Abschnitt Zoologischer Garten--Charlottenburg--Westkreuz im Bau, zusammen mit einigen Arbeiten zwischen Westkreuz und Nikolassee (oben). Ab voraussichtlich 2008 wird dann der östliche Abschnitt Ostbahnhof (ausschließlich)--Warschauer Straße--Ostkreuz (unten) erneuert. Auf der Ringbahnebene des S-Bahnhofs Ostkreuz sollen die Arbeiten 2006/07 beginnen - falls die gesamte Maßnahme nicht zum wiederholten Mal verschoben wird.

Der westliche Stadtbahn-Abschnitt, dessen Grunderneuerung eigentlich 1998 an die Arbeiten auf dem mittleren Abschnitt anschließen sollte, stand von Anfang an unter einem »unglücklichen Stern«: Zunächst zogen sich die bahninternen Planungen über Gebühr in die Länge. Langwierig gestaltete sich auch das Planfeststellungsverfahren Savignyplatz (ausschließlich)--Westkreuz. Hieran hatte auch die Bürgerinitiative Stuttgarter Platz ihren Anteil, die zunächst eine vom Bezirk Charlottenburg geplante Bebauung des Stuttgarter Platzes erfolgreich bekämpfte und sich dann auch gegen die vom Berliner Senat bestellte Verlegung des S-Bahnhofs Charlottenburg in Richtung Wilmersdorfer Straße zum gleichnamigen Bahnhof der U 7 wandte. Während der Berliner Fahrgastverband IGEB u.a. das Argument der BI, mit den neuen Schallschutzwänden werde der Stadtraum am Stuttgarter Platz zerstört, teilte, gab es bei der Verlagerung der S-Bahn-Steige gegensätzliche Positionen, denn die BI hatte sowohl die Notwendigkeit zur Verkürzung des Umsteigewegs S-Bahn--U-Bahn in Frage gestellt als auch den Bau von vier Bahnsteigkanten.

Als schließlich Anfang 2003 alle erforderlichen Formalien erledigt waren und auch die baubedingte S-Bahn-Vollsperrung begonnen hatte, überraschte der damalige Berliner Verkehrssenator Peter Strieder mit einem letztlich erfolglosen Grundstückspreispokers mit der DB um den westlichen Stuttgarter Platz, indem er die Finanzbeteiligung Berlins zu der vom Senat bestellten Bahnhofsverlegung an Bedingungen knüpfte und deshalb zunächst nicht zahlte. So begannen die ohnehin verzögerten Bauarbeiten am S-Bahnhof Charlottenburg um weitere 4 % Monate später. Erneut war kostbare Zeit vertan.

Schwerpunkt der im Frühjahr 2003 von der DB AG begonnenen Arbeiten war zunächst der Einbau einer »lastenverteilenden« Platte über den Stadtbahnbögen zwischen Zoo und Savignyplatz. Wie weit der Abschnitt mit der unterhalb des Schotteroberbaus liegenden Platte reicht, ist für die Fahrgäste an der Verlegung von Holzschwellen zu erkennen, während westlich davon in Dammlage die schwereren Betonschwellen eingebaut wurden. Bei der Fernbahn stehen diese Arbeiten auf dem Abschnitt Zoo--Savignyplatz noch aus.



Der Bahnsteig D des zur Wilmersdorfer Straße verschobenen S-Bahnhofs Charlottenburg ist jetzt im Rohbau fertig und soll im Juni 2005 in Betrieb genommen werden. Dann beginnen der Abbruch und Neubau des Bahnsteigs C. Durch die Verschiebung verkürzt sich der Umsteigeweg zwischen S-Bahn und U-Bahn (U 7) erheblich. Unbegreiflich aber ist, daß die neuen Bahnsteige nur zur Hälfte überdacht werden, obwohl auf dem verlegten S-Bahnhof künftig fast 50.000 Fahrgäste pro Werktag erwartet werden. (Foto: Florian Müller)



Bahnhof Charlottenburg, Blick nach Westen. Das Foto vom Dezember 2004 zeigt den neuen Bahnsteig D mit dem Rohbau des Treppenabgangs zur Lewishamstraße und Strecken- und Betriebsgleisen (Gleiswechsel und zweigleisige Kehranlage). (Foto: Florian Müller)

Häßliche Schallschutzwände

Ab Juli 2003 wurden die beiden nördlichen Bahnhofsgleise im S-Bahnhof Charlottenburg gesperrt und mit der Errichtung der Bahnkörper-Stützwand zum Stuttgarter Platz hin, umfangreichem Bodenaustausch und der Brückenerweiterung Wilmersdorfer Straße (stützenfreier Überbau) begonnen. Es folgten 2004 der Gleisbau in neuer Lage und die Errichtung der Schallschutzwände.

Der Lärmschutz ist durch das Bundesimmissionsschutzgesetz vorgeschrieben, führt aber dazu, daß nicht nur das Stadtbild verschandelt wird, sondern die Bahnen hinter den häßlichen Wänden regelrecht versteckt werden und den Fahrgästen die Aussicht genommen wird. Zu besichtigen ist diese spezielle Form der Stadtzerstörung bereits in Spandau, entlang der Anhalter Bahn, am Nordring und künftig zum Beispiel auch am S-Bahnhof Baumschulenweg, an der Stettiner Bahn und an der Dresdener Bahn. Derzeit bleibt nur die vage Hoffnung auf Erfolge der Forschung beim Lärmschutz direkt am Fahrzeug und am Oberbau.

Während der 14monatigen Totalsperrung zwischen den S-Bahnhöfen Zoo und Charlottenburg war für die Fahrgäste ärgerlich, daß zwar ein leistungsfähiger SEV mit Omnibussen angeboten wurde, nicht aber die elegantere Lösung mit Halt aller RE-Züge in Charlottenburg. Immerhin erhielten die Linien RE 1 und RE 3 einen solchen Halt, doch trotz noch fortgesetzter Totalsperrung wurde der Charlottenburg-Halt des RE 1 im Dezember 2003 wieder gestrichen und nur mit großem Druck konnte eine Beibehaltung des RE 3-Haltes bis heute erreicht werden. Trotz vehementer Proteste der Betroffenen und der IGEB sowie Initiativen der S-Bahn GmbH konnte der gut angenommene RE 1 -Halt nicht erhalten werden, nicht zuletzt, weil sich der »Besteller«, also die Berliner Senatsverkehrsverwaltung, desinteressiert zeigte.

An DB und Senat gescheitert ist auch die Forderung des Berliner Fahrgastverbandes IGEB und vieler anderer, die Bahnsteige des neuen S-Bahnhofs Charlottenburg in voller Länge zu überdachen. Während auf der stark frequentierten Stadtbahn nahezu alle Bahnhöfe komplett überdacht sind, erhält Charlottenburg nur eine halbseitige Überdachung. Nachdem die Einwände im Planfeststellungsverfahren keinen Erfolg hatten, hatte sich die IGEB 2002 direkt an Verkehrsstaatssekretärin Maria Krautzberger gewandt. Doch auch sie lehnte eine zusätzliche Bestellung des Landes Berlin ab, weil für die zwei Dachverlängerungen von je etwa 70 m mit einem Kostenvolumen von insgesamt 700.000 Euro kein Geld da sei. Nach Angaben von Abgeordneten aus dem Hauptausschuß standen jedoch im GVFG-Etat durchaus noch Mittel zur Verfügung, zum Beispiel durch die Verschiebungen beim Straßenbahnneubau. Als »Trostpflaster« teilte die Senatsverkehrsverwaltung im Juni 2002 mit: »Ein späterer Nachbau [Anm.. der Dächer] wäre jederzeit möglich, sofern einer der potentiellen Geldgeber finanziell besser gestellt ist.«

Während also für angemessene Bahnsteigdächer für die laut offizieller Prognose täglich 47.700 Fahrgäste kein Geld da war, mußte es für die Hahnenkämpfe des Jahres 2003 zur Verfügung gestellt werden, denn die Verteuerungen durch den 2003 verzögerten Baubeginn als Folge des genannten Striederschen Pokerspiels lagen über 700.000 Euro ...

Neuer S-Bahnsteig ab Juni 2005

Im Januar 2005 wurde der nördliche der neuen S-Bahnsteige Charlottenburg im Rohbau fertiggestellt, so daß man vom Erreichen der Halbzeit bei der Grunderneuerung der westlichen Stadtbahn sprechen kann. Zuletzt für April 2005 geplant, werden nun erst im Juni die Gleise zum neuen Bahnsteig verschwenkt, so daß dann nach Inbetriebnahme des nördlichen Bahnsteiges in Charlottenburg ebenso wie in Westkreuz die Bauarbeiten jeweils für die südlichen Bahnsteige beginnen können. Diese Arbeiten werden im Bereich des Bahnhofs Charlottenburg besonders schwierig sein, da sie eingezwängt zwischen den jeweils dicht befahrenen Fernbahn- und S-Bahn-Gleisen stattfinden müssen. Geplant ist ein »VorKopf-Arbeiten" mit Bauzügen und vollständiger Materialversorgung von der Bahnumladestation Hundekehle her.

Nach Fertigstellung von Oberbau, Bahnsteigen, Kabelkanälen und Entwässerung erfolgen dann die Ausrüstung der Strecke mit der Sicherungstechnik und die entsprechenden Aufrüstungen im elektronischen Stellwerk (ESw) Westkreuz, was erfahrungsgemäß sehr zeitaufwendig ist. Insofern bestehen für die Fertigstellung der S-Bahn-Grunderneuerung Zoo--Westkreuz keinerlei Zeitreserven mehr, so daß man gespannt sein darf, ob nach den vielen Verzögerungen in der Vergangenheit rechtzeitig zur Fußballweltmeisterschaft im Juni 2006 tatsächlich alles funktioniert.

Doch bis es so weit ist, wird es noch eine weitere die Fahrgäste erheblich belastende Baumaßnahme geben: Im vierten Quartal 2005 wird jeweils für drei Wochen ein Bahnsteiggleis im S-Bahnhof Zoologischer Garten erneuert. Westlich vom Bahnhof Zoo ist dann nur ein 10-Minuten-Takt möglich.

Nach der Fußball-WM folgen dann noch weitere Arbeiten auf dem Abschnitt Westkreuz--Grünwald--Nikolassee, vor allem Brückenerneuerungen. Die Gleise wurden ja bereits in den letzten Jahren saniert. Diese Arbeiten erfolgen mit eingleisigem Betrieb, wobei der 10-Minuten-Takt aufrechterhalten werden kann.

Die von Ex-Senator Peter Strieder so vehement betriebene Umgestaltung des Stuttgarter Platzes kommt nur schleppend voran und wird damit keinesfalls zur Fußball-WM fertig sein können. Beim hierfür aufgestellten Bebauungsplan hat noch nicht einmal die öffentliche Auslegung begonnen. So wird Berlin im Juni 2006 seinen Gästen aus aller Welt am wichtigen Bahnhof Berlin-Charlottenburg, an dem sicherlich DB-Sonderzüge mit Berlin-Gästen und S-Bahn Verstärkerzüge zum Olympiastadion enden werden, trotz genügend zeitlichem Vorlauf wohl bestenfalls ein mit Rollrasen gestaltetes Bahnhofsumfeld bieten können.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002674>.

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