

■ Aktuell

Umgeklappt

aus SIGNAL 04/2005 (August/September 2005), Seite 4 (Artikel-Nr: 10002744)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Die Baustelle Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof wurde wieder einmal zur Schaustelle. In einem ingenieurtechnischen Schauspiel wurden die sogenannten Bügelbauten von der aufrechten Montageposition in die endgültige Lage über den Bahnhof geklappt. Dieses bisher einmalige Verfahren wurde gewählt, um die Betriebseinschränkungen auf der Stadtbahn mit drei Wochenenden so gering wie möglich zu halten. Mit herkömmlichen Bauverfahren hätten die Sperrzeiten ein Vielfaches betragen.

In eines der beiden Brückengebäude, die oberirdisch die im Tunnel kreuzende Nord-Süd-Strecke symbolisieren sollen, will die DB selbst einziehen, für das andere werden noch Büromieter und ein Hotel gesucht. Die DB hofft auf hohe Mieteinnahmen in dieser exklusiven Lage, um den teuren Bahnhofsbau wenigstens teilweise refinanzieren zu können.

Der Vorgang des Abklappens dauerte beide Male etwa 20 Stunden. Für drei Wochenenden (Ende Juli und Mitte August) war der gesamte Verkehr auf der Stadtbahn unterbrochen. Fernzüge wurden umgeleitet, der Regionalverkehr endete in Zoo und Friedrichstraße oder an Bahnhöfen am Stadtrand, die S-Bahn kehrte in Friedrichstraße und Bellevue. Zwischen Friedrichstraße und Tiergarten wurde ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Die U 2 fuhr als Umfahrung der Baustelle im verdichteten Takt. Zur Fahrgastinformation verteilte die DB eine informative und gut gestaltete Infobroschüre. Besonders hervorzuheben sind die übersichtlichen Liniengrafiken für S-Bahn und Regionalverkehr. Einziger Schönheitsfehler: Die wichtigsten Informationen hätten auch in Englisch geschrieben sein müssen, denn gerade am Wochenende sind ein erheblicher Teil der Fahrgäste in der Berliner Innenstadt internationale Touristen.

Über 100.000 Schaulustige verfolgten die erste Umklappung Ende Juli. Das Fernsehen brachte mehrfach am Tag Live-Übertragungen und die Tageszeitungen berichteten auf den Titelseiten. Der Bahnhof ohne Schienenverkehr war das touristische Ziel für Berliner und Auswärtige.

Dabei zeigte sich allen deutlich, wie schlecht der neue Bahnhof in das bestehende Nahverkehrsnetz Berlins eingebunden ist. Ohne S-Bahn ist die Station in der Einöde nur mit Bussen zu erreichen. Für einen Sonntagsausflug mag das reichen, aber für den künftig wichtigsten Fernbahnhof Berlins ist das irrwitzig. So bewies die Bahn selbst, wie wichtig eine bessere Nahverkehrsanbindung ihres Hauptbahnhofes wäre. Umso unverständlicher ist, dass der Bahnhof Zoo, der diese Anbindung bietet, ohne Not und aus purer Starrköpfigkeit einzelner Bahnmanager als Fernbahnhof aufgegeben werden soll. In dieser Hinsicht war das gelungene Ereignis am künftigen Hauptbahnhof ein Eigentor für Mehdorn, Leuschel und Co. (fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002744>.

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



(Foto: Thomas Billik)



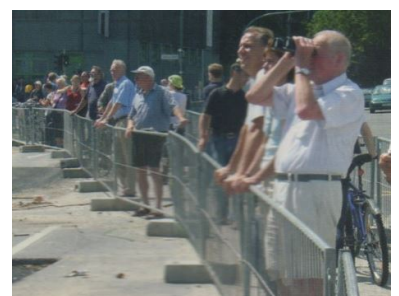
(Foto: Thomas Billik)



(Foto: Thomas Billik)



(Foto: Thomas Billik)



1. Freitagabend stehen die beiden 43,5 Meter hohen Hälften noch fast aufrecht. 2. Sonnabendmorgen sind sie deutlich angekippt. 3. Am Mittag ist die südliche Hälfte bereits komplett in der Horizontalen angekommen. 4. Abends treffen sich beide Teile. In den folgenden Tagen werden sie fest verbunden und liegen nun wie eine Brücke über der Bahnhofshalle. 5. Viele Schaulustige pilgerten zum Bahnhof und bestaunten das Spektakel. (Foto: Florian Müller)