

■ Berlin

Köpenick bekommt einen Regionalbahnhof

aus SIGNAL 06/2005 (Dezember 2005/Januar 2006), Seite 16 (Artikel-Nr: 10002816)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Wenn alles gut geht, werden 2010 erstmals RegionalExpress-Züge in Berlin-Köpenick halten. An den rechtlichen Voraussetzungen für diesen vom Land Berlin bestellten Neubau - als Ersatz für Berlin-Karlshorst - wird derzeit gearbeitet.

Die Strecke Berlin--Frankfurt/Oder wird für 160 km/h ausgebaut und für den Abschnitt in Köpenick läuft derzeit das Planfeststellungsverfahren. Geplant ist, parallel zum bestehenden S-Bahnsteig in Köpenick, einen Regionalbahnsteig zu errichten. Dieser wird als Mittelbahnsteig ausgeführt und 120 Meter lang, etwa 7 Meter breit und 76 cm hoch sein. Er liegt über der Brücke Bahnhofstraße und bekommt zur westlichen Straßenseite sowie in den bestehenden Personentunnel je einen Zugang, letzterer mit Aufzug. Ausgeführt wird der Bahnsteig mit Modul-Fertigteilen. Am westlichen Ende mit dem Zugang ist ein Dach von 90 Metern Länge vorgesehen.

Neue Zugänge

Für den S-Bahnsteig ist ebenfalls ein zusätzlicher Zugang von der westlichen Straßenseite aus vorgesehen, der mit einer Fußgängerbrücke zwischen den S-Bahngleisen mit dem bestehenden Bahnsteig verbunden wird, der unter Denkmalschutz steht. Ebenso wird ein Aufzug eingebaut.

Durchgangsverkehr umgeleitet - Straßenbahn schneller

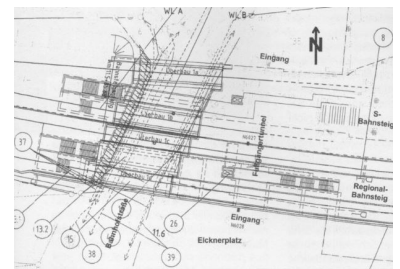
Da die Gleisachsen verändert werden und die Brücke Bahnhofstraße abgängig ist, wird die komplette Brückenanlage neu gebaut. So ist während der Bauphase sowohl bei der S-Bahn wie auch beim Fern- und Regionalverkehr für zwei Jahre mit eingleisigem Betrieb zu rechnen - nach jetzigen Planungen 2009 und 2010. Eine nennenswerte Aufweitung der Straßendurchfahrt ist nicht vorgesehen. Dafür soll in der Nähe der Hämmerlingstraße eine Brücke über eine neue leistungsfähige Straße, die »Tangentiale Verbindung Ost" gebaut werden. Diese soll den Durchgangsverkehr von der Bahnhofstraße abziehen und den Stau auflösen, in dem täglich auch die Straßenbahn und die Busse stecken bleiben. Die Kehrseite: Mit derartigen Straßenneubauten, deren Finanzierung im Gegensatz zu Bahnbauten nie in Frage gestellt wird, sondern höchstens eine Frage der Zeit ist, verliert der öffentliche Nahverkehr Fahrgäste an das Auto.

Schallschutzwände

Die Stützwand zum Haupteingang am Eicknerplatz wird einige Meter weiter auf den Platz verschoben und neu gestaltet werden. Die Strecke wird auf fast kompletter Länge mit den bekannt hässlichen zwei Meter hohen Schallschutzwänden umgeben. Der Güterbahnhof Köpenick wird faktisch aufgegeben, es bleiben aber ein Überholgleis für Güterzüge sowie eine Überfahrverbindung zum S-Bahnnetz bestehen.



Da eine neue Umgehungsstraße in Köpenick gebaut wird, soll sich der Autostau in der Bahnhofstraße in ein paar Jahren auflösen. Davon profitieren auch die Straßenbahn- und Busfahrgäste. (Foto: Florian Müller)



Der Zugangsbereich für den geplanten Regionalbahnsteig und den alten S-Bahnsteig in Köpenick an der Bahnhofstraße. (Plangrundlage: Planfeststellungsverfahren, Stand November 2005, DB ProjektBau, Beschriftung: IGEB)

Köpenick oder Karlshorst?

Der komplett sanierungsbedürftige Regionalbahnhof Karlshorst soll gemäß der Bestellung des Landes Berlin aufgegeben werden, sobald der Regionalbahnhof Köpenick in Betrieb geht. Bahn, Bund und Senat einigten sich darauf, die für die Sanierung des Bahnhofes Karlshorst zur Verfügung stehenden Gelder für den Neubau des Regionalbahnhofes Köpenick zu nutzen. In diesem Fall führt die Bahn also nur den Wunsch des Bestellers aus.

Die Entscheidung für Köpenick und gegen Karlshorst wird allerdings immer wieder kontrovers diskutiert. Immerhin liegt der Bahnhof Karlshorst an der wichtigen und attraktiven Straßenbahn-Tangente Treskowallee, über die auch entferntere Stadtteile wie Schöneweide, Friedrichsfelde und Hohenschönhausen bequem zu erreichen sind. Andererseits bedient der Bahnhof Köpenick ein wichtiges Zentrum direkt, jedoch ohne attraktive Anbindung an weitere Gebiete.

Der Senat argumentiert, dass der Bahnhof Karlshorst zu dicht am künftigen Regionalbahnhof Ostkreuz läge und Köpenick bisher allein mit der S-Bahn nicht ausreichend an die Innenstadt angeschlossen sei. Beide Bahnhöfe zu bedienen, sei weder finanzierbar noch verkehrlich sinnvoll, da die Halte zu dicht beieinander lägen. Es geht also nicht um ein Sowohl-als-auch, sondern um ein Entwederoder. Beide Argumentationen sind nachvollziehbar.

Da das Land Berlin sich nun aber für Köpenick entschieden hat und dies mit dem Bund abgestimmt ist, würde eine Änderung erheblichen Zeitverzug bringen und sollte deshalb vermieden werden. Immerhin bietet Köpenick den Vorteil, dass der RE 1 dort im Gegensatz zu Karlshorst nicht ohne Halt durchfahren kann, weil in Köpenick keine anderen Linien existieren. (fm)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002816>.

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