

■ Berlin

DB-Entscheidung gegen Dachverlängerung ist richtig - aber nur am Berliner Hauptbahnhof

aus SIGNAL 04/2014 (August/September 2014), Seite 13 (Artikel-Nr: 10003529)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Auch nach der Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofs im Mai 2006 wurde immer wieder über eine nachträgliche Verlängerung des Hallendaches über den Stadtbahnsteigen diskutiert.

So hatte 2008 Wolfgang Tiefensee, damals Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, eine Dachverlängerung empfohlen, gestützt auf eine Machbarkeitsuntersuchung seines Ministeriums, das zu dem Ergebnis kam: »Eine Realisierung innerhalb von 3 Jahren und mit einem Kostenaufwand von geschätzt 53 Mio. Euro (netto) (37 Mio. Euro für die Dachverlängerung einschließlich Baunebenkosten, 16 Mio. Euro Folgekosten aus der Störung des Bahnbetriebs) erscheint machbar.«

Interessant ist, dass die DB nun zu deutlich anderen Ergebnissen kommt. Selbst wenn man berücksichtigt, dass zum Wert von 53 Millionen Euro noch 19 Prozent Umsatzsteuer hinzugerechnet werden müssen und seit 2008 die Baupreise erheblich gestiegen sind, ist die Differenz zu den von der DB ermittelten 145 Millionen Euro Gesamtkosten doch beträchtlich.

Doch ob 53 oder 145 Millionen Euro ist letztlich unwichtig, denn beides wäre zu viel Geld für ein Projekt, das nur einem winzigen Teil der Reisenden am Hauptbahnhof nutzen würde. Deshalb hat sich der Berliner Fahrgastverband IGEB bereits 2008 (siehe [SIGNAL 3/2008](#)) und auch danach immer wieder vehement gegen die Dachverlängerung ausgesprochen.

Gut, dass mit der jetzt vorgelegten Untersuchung der Deutschen Bahn das Thema Dachverlängerung am Berliner Hauptbahnhof abschließend zu den Akten gelegt werden kann.

Dächer an anderen Bahnhöfen wichtig

Überhaupt nicht einverstanden ist der Berliner Fahrgastverband IGEB aber damit, dass auch bei zahlreichen anderen Bahnhofsneu- und umbauten die Dächer immer kürzer oder ganz eingespart werden - trotz hoher Fahrgastzahlen. Solche negativen Beispiele gibt es seit Jahren bei der Berliner S-Bahn, z. B. am S-Bahnhof Wedding (wiedereröffnet 2002), am S-Bahnhof Charlottenburg (umgebaut bis 2006) und am S-Bahnhof Erkner (neu gebaut 2012). In Erkner kommt hinzu, dass ein richtiges Dach eingespart wurde, aber ein nahezu wirkungsloses »Halbdach« für sicherlich nicht wenig Geld neu gebaut wurde. Ein teurer Witz.

Eine Fortsetzung dieser fahrgastfeindlichen Sparpolitik plant die DB für das Ostkreuz. Hier soll der Regionalbahnsteig (Ru), an dem seit 30. Juni 2014 die Züge der S-Bahn-Line 3 halten und 2017 u. a. die Züge der stark frequentierten RE-Linie 1 halten werden, ebenfalls nicht überdacht werden, soweit er nicht durch den Ringbahnsteig überdeckt ist (siehe auch Beitrag auf Seite 10). Um dieses Dach nicht



Schon 2008 war die IGEB gegen eine teure Dachverlängerung am Hbf. (GVE)



Mangelhaft! Der wichtige S-Bahnhof Wedding ist zur Hälfte nicht überdacht, ebenso wie der stark frequentierte S-Bahnhof Charlottenburg. (Foto: Florian Müller)

bauen zu müssen, will die DB sogar Geld für eine Änderung der Planfeststellung in die Hand nehmen, denn dort ist das Dach ursprünglich vorgesehen. Deshalb sind nun das Bundesverkehrsministerium, das Eisenbahn-Bundesamt und der Berliner Senat gefordert, diese fahrgastfeindliche Änderung zu unterbinden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003529>.

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