

Planung und Bauten

Bahnhof Spandau kommt voran Schmale Treppen, fehlende Brücken und eine neue Straße

aus SIGNAL 02/1998 (März 1998), Seite 10-11 (Artikel-Nr: 10003696)

IGEB

Abteilung S-Bahn und Regionalverkehr

Am 16. Januar 1998 wurde die erste Etappe der S-Bahnstrecke Richtung Spandau in Betrieb genommen, sie fährt jetzt bis zum S-Bahnhof Pichelsberg. Nach Spandau fehlen noch vier km. Der Baufortschritt ist am Bahnhof Spandau deutlich zu verfolgen. Anfang 1999 soll die S-Bahn endlich Spandau erreichen.

Die Empfangshalle unter den Bahnsteigen A und B (S-Bahn und der mittlere Fernbahnsteig) an der Klosterstraße/Seegefelder Straße präsentierten sich Ende Dezember 1997 im Rohbau fast fertig. Für den Fernbahnsteig C fanden Betonierarbeiten statt.

Von der Seegefelder Straße ist die Empfangshalle ohne Stufen erreichbar. Dort sollen ein Reisezentrum und Geschäfte untergebracht werden. Zu den drei Bahnsteigen kommt man aus der Empfangshalle über jeweils eine Steintreppe, eine Fahrtreppe mit zwei Gehspuren und einen Aufzug. Die Treppe zum S-Bahnsteig ist mit ca. 2,0 m Breite sehr schmal, obwohl sie am nächsten zur U-Bahn und zur Altstadt liegt.

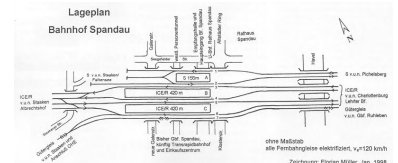
Auf Grundlage der Prognosen läßt sich überschlagen, daß pro ankommendem S-Bahn-Zug im Berufsverkehr etwa 500 Personen innerhalb von ca. 2 Minuten die Treppe hinuntergehen wollen. Bei gleichzeitiger Ankunft von Regionalbahn, S-Bahn und U-Bahn ist ein unerfreuliches Gedränge vorprogrammiert. Warum dieser neuralgische Punkt nicht großzügiger dimensioniert wurde, bleibt rätselhaft, zumal es sich um einen kompletten Neubau handelt!

Zwei weitere Stein- und eine Fahrtreppe an der westlichen Fußgängerunterführung (Westkopf S-Bahnsteig A bzw. Mitte Fernbahnsteige B und C) und zur neuen Straßenunterführung Galenstraße stehen außerdem zur Verfügung. Ein direkter Zugang durch das westliche Widerlager der Brücke über die Klosterstraße ist nicht vorgesehen und entbehrlich, da die Empfangshalle sowohl von Norden als auch von Süden zugänglich ist.

Der U-Bahnhof bekommt einen neuen Zugang vor der Empfangshalle (Klosterstraße/Ecke Seegefelder Straße), d. h. es gibt keinen U-Bahn-Eingang, der direkt in die Halle mündet. Beim Umsteigen müssen ein paar Meter öffentliches Straßenland überquert werden. Auch diese Lösung muß kritisiert werden, zumal der U-Bahn-Eingang ebenfalls als Fußgängerunterführung zur Altstadt und zu den Bushaltestellen fungiert. Es bleibt zu hoffen, daß dieser Weg wenigstens lückenlos mit einer Überdachung ausgestattet wird.

Die Empfangshalle wird durch eine Fensterfront zur Seegefelder Straße hin abgetrennt. Das bewirkt Transparenz und natürliche Belichtung, was zu begrüßen ist.

Während die Gleise der S-Bahn am Bahnsteig zum Teil schon verlegt sind, fehlen



Schmale Treppen zu den Bahnsteigen im neuen Bahnhof Spandau. (Foto: Florian Müller)

Verkehrsprognosen für die S-Bahn nach Spandau (Stand 1996)

von	nach	Fahrgäste
Westkreuz	Eichkamp	106 000
Eichkamp	Heerstraße	98 000
Heerstraße	Olympiastadion	98 000
Olympiastadion	Pichelsberg	86 000
Pichelsberg	Stresow	79 000
Stresow	Spandau	53 000

Stammzuggruppen-Belastung; werktags 5-Minuten-Takte während der Hauptverkehrszeiten; Anzahl der Reisenden pro Richtung und Tag. Quelle: Planfeststellungsunterlagen

zwei wichtige Bauwerke zwischen Pichelsberg und Spandau:

Die Brücke über die Klosterstraße und die Brücke über die Charlottenburger Chaussee.

Vom östlichen Widerlager an der Klosterstraße war im Januar 1998 noch nichts zu sehen, die Fundamente wurden aber im März endlich betoniert.

Die alte S-Bahn-Brücke über die Charlottenburger Chaussee stand unter Denkmalschutz und wurde im November/Dezember 1997 abgerissen, weil der Bahndamm an dieser Stelle um wenige Meter verschoben wird. Dies ist nötig, um die Einfädung in die Hamburger Bahn mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h trassieren zu können. Die übrige Strecke wird für 100 km/h gebaut (vormals 80 km/h). Die neue Brücke wird länger als die alte, der neu gewonnene Platz kommt den Fuß- und Radwegen zugute.

Die Brücke am Eisgrabenweg ist noch ausreichend tragfähig und wird nicht verändert. Anfang Januar 1998 lag schon das Streckengleis Richtung Spandau (noch ohne Stromschiene) auf dem Damm von Pichelsberg bis zur Brücke Eisgrabenweg.

Das Überwerfungsbauwerk der S-Bahn mit der Hamburger Bahn am Güterbahnhof Ruhleben wurde im Dezember 1997 fertiggestellt. Zur Zeit werden die Stützwände für den verschobenen Bahndamm zwischen Überwertung und Charlottenburger Chaussee betoniert. Die Havelbrücke ist schon seit Herbst 1997 fertig.

Wenn das Wetter weiterhin so baufreundlich bleibt, dürfte der Eröffnungstermin für die Bahn Anfang 1999 zumindest bautechnisch keine Schwierigkeiten bereiten. Daß man bis dahin in Spandau noch auf einer Baustelle aussteigt, ist sicher nicht auszuschließen. Aber wichtig ist, daß die S-Bahn endlich fährt. Arbeiten, die für den Betrieb nicht unbedingt erforderlich sind, können auch »unter rollendem Rad« ausgeführt werden. Priorität hat die Aufnahme des Reiseverkehrs, zumal die S-Bahn ohnehin schon viele Jahre zu spät kommt. Ob der S-Bf Stresow (an der Stelle des alten Bf Spandau) gleichzeitig mit dem S-Bf Spandau in Betrieb geht, darf bezweifelt werden.

Wenn die S-Bahn und die ICE-Gleise nach Hannover fertig sind, wird die unmittelbare Umgebung des Bahnhofs Spandau eine Baustelle bleiben. Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Spandau will ein Investorenkonsortium für 300 Mio. DM ein Einkaufs- und Freizeitzentrum errichten. Im Frühjahr 1999 sollen die Bauarbeiten beginnen (Eröffnung Ende 2000).

Darüberhinaus ist südlich des Bahnsteig C ein weiterer Bahnsteig vorgesehen: Für den Transrapid. Die Magnetbahntrasse soll dem Gütergleis südlich von Staaken folgen, in Spandau einen Haltepunkt bekommen und die Klosterstraße auf einer eigenen Brücke überqueren. Die Vermittlungsstelle der Telekom, die heute noch den Weg versperrt, soll bis auf des Erdgeschoß rückgebaut und vom Transrapid »überschwebt« werden. Die Telekom hat nichts dagegen, da durch den Einsatz digitaler Vermittlungstechnik das Haus ohnehin zu groß geworden ist.

Die Havel wird ebenfalls auf einer eigenen Brücke gequert und das Wohnhaus an der

Plantage abgerissen. Aber ob die Magnetschnellbahn wirklich kommt, soll eine erneute Kosten-Nutzen-Rechnung im Sommer zeigen. Wir dürfen gespannt sein.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003696>.

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