

■ Berliner S-Bahn

Wichtigste Etappe beim Ostkreuz-Umbau geschafft

aus SIGNAL 04/2017 (Oktober 2017), Seite 12-14 (Artikel-Nr: 10004074)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Der 21. August 2017 markiert einen wichtigen Tag in der Geschichte des Bahnhofs Ostkreuz, denn mit der Inbetriebnahme des neuen Bauzustands auf der Stadtbahnebene erfüllte sich ein lang gehegter Traum der Planer: Aus dem Linienbetrieb, bei dem die Züge in Richtung Karlshorst an einem anderen Bahnsteig hielten als die Züge von und nach Lichtenberg, wurde nun ein Richtungsbetrieb, bei dem die Züge stadteinwärts und stadtauswärts alle jeweils an einem gemeinsamen Bahnsteig halten. Vorbei sind damit in Ostkreuz und Warschauer Straße die Zeiten, als die Fahrgäste rätseln durften, von welchem Bahnsteig der nächste Zug in ihre Richtung abfährt. Mit einem »Bahnhofstag« am 7. Oktober feiert die Deutsche Bahn daher diese wichtige Etappe im Bahnhofsumbau.

Autobahnbau blockiert nochmals Bahnbau

Der neue Bauzustand bringt auch noch einmal größere Veränderungen mit sich. Erneut ist es die Vorsorgemaßnahme für eine mögliche A100-Verlängerung zur Frankfurter Allee (17. Bauabschnitt), die für neue Einschränkungen sorgt. Die »letzte Lücke« zwischen Gleis 6 und Bahnhofsvorplatz wird dort nun geschlossen. Die provisorische S-Bahn-Nutzung des künftigen Regionalbahnsteigs Rn1 mit dem Gleis 8 endet.

Dieser Seitenbahnsteig, der bisher die stadteinwärts fahrenden S-Bahn-Züge aufnahm, lag äußerst praktisch ebenerdig am Zugang zur Sonntagstraße und ermöglichte so einen barrierefreien Zugang zur S-Bahn ohne die Gefahr von defekten Aufzügen. Bis Dezember 2018 bleibt dieser Bahnsteig nun außer Betrieb und wird für die Nutzung durch die hier künftig endende Regionalbahnlinie RB 26 hergerichtet. Direkt daneben entsteht das neue Gleis 7 mit dem Seitenbahnsteig Rn2 - ebenfalls für den Regionalverkehr.

Gleis 6, auf dem bisher provisorisch die S-Bahnen stadtauswärts fahren, wird dem S-Bahn-Betrieb nun über ein Jahr schmerzlich fehlen, denn es dient vorübergehend der Anbindung des Talgo-Werkes an der Revaler Straße. Sobald die Autobahnvorleistung mit zwei Schlitzwänden und einem Deckel fertiggestellt ist, können die Gleise 7 und 8 in ihrer endgültigen Lage mit Bahnsteig und der nördliche Teil des Nachbaus der historischen Fußgängerbrücke hergestellt werden.

S 3 fährt wieder auf die Stadtbahn

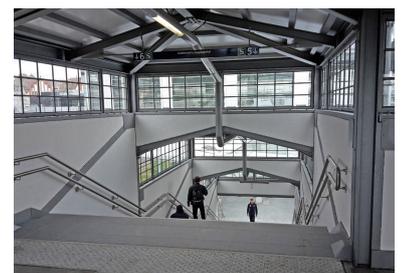
Der S-Bahn-Betrieb auf der Stadtbahnebene wird nun seit dem 21. August über die Gleise 3 bis 5 abgewickelt. Gleis 5 am Bahnsteig D muss dabei alle stadteinwärts fahrenden und endenden Züge aufnehmen. Abends endet hier der 10-Minuten-Takt der S 3, die nun wieder von Erkner kommend auf die Stadtbahn fährt - derzeit bis Westkreuz. Im Wochenende-Nachtverkehr bleibt das Ostkreuz Endpunkt für alle S 3-Züge - wie schon vor dem Umbau. Die S 5 fährt zunächst weiterhin alle 10 Minuten nach Spandau, die S 7 nach Potsdam. Verkürzt wurde die S 75, die zunächst am Ostbahnhof und ab Dezember auf Gleis 5 am Ostkreuz endet.



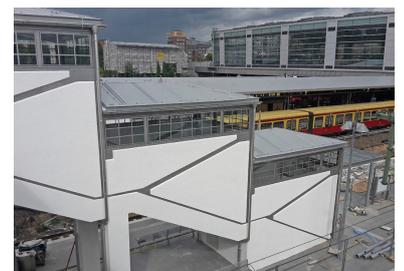
Die »Pickelhaube« wacht auch über das neue Ostkreuz. Ab 10. Dezember halten hier die Regionalzüge der Linien RE 1, RE 2, RE 7 und RB 14 und verkürzen die Reisezeiten nach Frankfurt/Oder, Cottbus und zum Flughafen Schönefeld. Da sollten Rolltreppen und das noch fehlende Dach eigentlich selbstverständlich sein! (Foto: Tom Gerlich)



Oberhalb der Pfeiler fährt die S 9 ab 10. Dezember am Ostkreuz vorbei und stellt dafür die Direktverbindung zwischen der Stadtbahn und dem Berliner Südosten wieder her. Das mittlere Gleis (rechts) ist als Kehrgleis hergerichtet und wird dann planmäßig von der S 75 genutzt, die für ein Jahr am Ostkreuz enden muss. (Foto: Tom Gerlich)



(Foto: Florian Müller)



Die neue Fußgängerbrücke erinnert dank des Denkmalschutzes an das alte Bauwerk von Brademann. Durch den Bau der Autobahnvorleistung bindet sie bisher nur die Südseite an. Ab Dez. 2018 wird sie auch wieder ihrer alten stadtteilverbindenden Funktion gerecht. (Foto: Florian Müller)



Viel Platz unter der Warschauer Brücke, doch trotz der steigenden Ein- und Aussteigerzahlen ist bisher kein westlicher Zugang geplant. (Foto: Tom Gerlich)

Vom Bahnsteig E fahren die Züge stadtauswärts. Gleis 4 ist hierbei zunächst weitgehend ungenutzt. Ab Dezember starten dort die Züge der S 75 nach Wartenberg in der Hauptverkehrszeit alle 10, sonst alle 20 Minuten. Das Prinzip »vorfahren« gilt dann insbesondere für die S 75-Nutzer, denn der 10-Minuten-Takt setzt erst in Lichtenberg ein. Gleis 3 dient im Regelbetrieb der S 3 nach Friedrichshagen und Erkner. Die S 5 Richtung Strausberg Nord und die S 7 nach Ahrensfelde nutzen es ebenfalls, können aber im Gegensatz zur S 3 bei Störungen alternativ auch über Gleis 4 geleitet werden.

Gleis 2 am Bahnsteig Ru, das bisher provisorisch von der S 3 genutzt wurde, erhält nun eine neue Bahnsteigkante mit 76 statt 96 Zentimetern Höhe und dient zusammen mit Gleis 1 ab Dezember den Regionalzügen, die über die Stadtbahn fahren.

Dächer und Fahrtreppen in Frage gestellt

Ein bequemer und regengeschützter Umstieg am neuen Ostkreuz war keinesfalls selbstverständlich. Die geplante zweite Bahnsteighalle auf der Ringbahnebene wurde von der DB eingespart, aber das Land Berlin sprang hier mit einbehaltenen S-Bahn-Mitteln ein und finanzierte zumindest das Dach, das heute die Fahrgäste der Regionalbahn schützt. Ein ähnliches Schicksal sollte den unteren Regionalbahnsteig Ru ereilen, dessen Dach nun bis zur Inbetriebnahme im Dezember errichtet werden muss.

Auch einen Teil der Fahrtreppen wollte die DB in Ostkreuz, dem Bahnhof mit den deutschlandweit meisten täglichen Zugabfahrten, einsparen. Nur beharrlicher, vom Fahrgastverband IGEB initiiertes Protest sorgte dafür, dass nun zumindest die planfestgestellten Anlagen (nachträglich) eingebaut werden. Lücken bleiben trotzdem, denn nicht alle ursprünglich vorgesehenen Rolltreppen wurden auch planfestgestellt. Dies bleibt unverständlich, sollen doch auch vom oberen Regionalbahnsteig Ro künftig Züge zum Flughafen fahren - bis zur Fertigstellung der Dresdener Bahn immerhin halbstündlich!

Das historische Erbe des Bahnhofs wurde weiter »gerupft«, als ursprünglich vorgesehen. Geradezu vorbildlich wirken die Replik der Fußgängerbrücke von Richard Brademann, die wiederaufgebauten »Aufsichtsbuden« und die nachempfundenen Dächer auf den Bahnsteigen D und E. Doch das optisch gelungene Dach auf dem Bahnsteig D wurde gleich nach der Fertigstellung wieder abgedeckt und wie das Nachbardach von Bahnsteig E (und das Dach der Fußgängerbrücke) mit Standardmaterial neu gebaut. Laut Bahn sei dies aus Brandschutzgründen unvermeidbar gewesen.

Budenlandschaft auf den Bahnsteigen

Der Bau von gesichtslosen Glaskisten zu Verkaufszwecken zerstört den bis dato gelungenen Raumeindruck auf beiden Bahnsteigen leider völlig. Wie schon oben in der Ringbahnhalle rückt hier der Kommerz in den Vordergrund und verstellt den Fahrgästen den Weg. Die Bahnsteigbreite daneben mag normgerecht ausreichend breit sein - das hat das Eisenbahnbundesamt nach Prüfung bestätigt. Doch die engste Stelle des Bahnsteigs dahin zu legen, wo das höchste Aufkommen ist, bleibt eine Fehlplanung. Da stellt sich schon die Frage, warum das eigentlich zur Erhaltung

vorgesehene ehemalige Stellwerk OKO am östlichen Ende des Bahnsteigs E »zufällig« abgerissen wurde - wäre es doch problemlos vom Bahnsteig aus erreichbar und damit auch vermietbar gewesen. Aber so besteht noch Platz für weitere Glasquader am Bahnsteigende, wie es durch die Ansiedlung eines Systemgastronomen bereits auf dem Ringbahnsteig geschehen ist.

Toiletten sucht der gemeine Reisende dagegen jenseits des Systemgastronomen vergeblich. Immerhin ist auch hier ein Umdenken zu erkennen, denn inzwischen ist eine Toilettenanlage auf dem nördlichen Vorplatz, also da, wo derzeit die A100-Vorleistung verbuddelt wird, vorgesehen. Diese will die DB wieder an einen Pächter übergeben, der dann wohl die üblichen 1 Euro als »Eintritt« verlangen wird.

Warschauer Straße als Baustelle eröffnet

Der Bahnhof Warschauer Straße ist eng mit den Baumaßnahmen am Ostkreuz verknüpft. Und so fand auch dort ein Wechsel des Bauzustandes statt. Der ehemalige S3-Bahnsteig wurde neu errichtet und soll künftig den Zügen stadtauswärts dienen. Aktuell muss er allerdings den gesamten Betrieb in beiden Richtungen mit bis zu 48 Zügen pro Stunde in Summe aufnehmen. Ab Dezember wird die S 75 zum Ostkreuz zurückgezogen und auch die zweite Verbindungskurve von und nach Treptower Park wieder in Betrieb genommen, so dass dann die S 9 auf die Stadtbahn zurückkehrt. Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018 werden die beiden bisher genutzten Gleise zwischen Ostbahnhof und Warschauer Straße in veränderter Lage neu errichtet. Auch der bisher provisorisch genutzte Bahnsteig wird in seiner endgültigen Form fertiggestellt und dient dann künftig den stadteinwärts fahrenden Zügen.

Die pünktliche Eröffnung des Bahnhofs Warschauer Straße war keinesfalls sicher, denn die Bauarbeiten am Empfangsgebäude wurden durch Fehlplanungen deutlich verzögert. Notdürftig wurde ein Gerüstgang mit Wellblechwänden durch das Empfangsgebäude gezogen, um den Zugang zum neuen Bahnsteig zu ermöglichen. Trotz der hellen Beleuchtung wurde hier durch die zwei zu meisternden und schlecht einsehbaren 90-Grad-Kurven sowie die Verzweigung auf zwei Abgänge ein neuer unübersichtlicher Angstraum geschaffen. Wenig vertrauenserweckend ist auch, dass dieser Weg durch die Baustelle als einziger Fluchtweg ausgeschildert ist. Im Gegensatz zum bisher genutzten Bahnsteig gibt es keinen Rettungsplatz auf der Westseite der Brücke als zweiten Fluchtweg.

Wieder zu kurze Bahnsteigdächer

Symptomatisch für Missstände bei Berliner Bahnsteigneubauten ist auch das verkürzte Dach. Hatte der alte Bahnhof Warschauer Straße noch ein Dach auf ganzer Länge, so müssen die Fahrgäste nun auch hier mit einem halben Dach auskommen, das nur für 4-Wagen-Züge reicht.

Die wichtige direkte Verbindung zur U 1 fehlt weiterhin, denn die Fußgängerbrücke wurde bisher nicht zum Empfangsgebäude verlängert.

Chaos nach der Betriebsaufnahme

Seit dem 21. August fahren die Züge wieder durch. Doch die Freude darüber war bei

den Fahrgästen zunächst begrenzt, denn in der ersten Zeit gab es keinen störungsfreien Tag. Die Betriebsqualität war mangelhaft und immer wieder wurden durch die Störungen ganze Zuggruppen abgestellt und Linien eingekürzt.

So endete der 10-Minuten-Takt der S 3 zeitweise aus Friedrichshagen kommend bereits in Rummelsburg und die S 75 wurde stundenweise komplett nach Lichtenberg zurückgezogen. Auch die Halbierung des Taktes von 10 auf 20 Minuten kam auf beiden Linien vor. Die stadteinwärts fahrende S 3 wartete oft minutenlang auf der Stabbogenbrücke, bevor sie endlich an den Bahnsteig gelassen wurde.

Auch nach Beseitigung der ersten Störungen sind weitere Nicht auszuschließen, denn das Betriebsprogramm ist mit der neu gebauten Infrastruktur anspruchsvoll. Zwar wurden viele Weichen und Signale eingebaut, doch der fehlende Gleiswechsel östlich vom Ostkreuz, der eine Einfahrt aus Lichtenberg kommend nach Gleis 4 ermöglichen würde, wurde an den ersten Tagen bereits schmerzlich vermisst. Unverständlich bleibt auch, warum zwar stadteinwärts direkt am Bahnsteiganfang von Gleis 5 ein Signal steht, während stadtauswärts am Gleis 3 darauf verzichtet wurde, obwohl es gerade dort für die Leistungsfähigkeit der Strecke sinnvoll gewesen wäre.

Doch trotz aller (vermeidbarer) Infrastrukturdefizite und »Kinderkrankheiten« war die Betriebsaufnahme zum 21. August angesichts der Dimension der »Jahrhundertbaustelle« Ostkreuz eine große Leistung aller Beteiligten. (ge)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004074>.

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