

■ S21

Provisorischer S21-Tunnelbahnhof im Rohbau fertiggestellt

aus SIGNAL 05-06/2018 (Dezember 2018/Januar 2019), Seite 32-33 (Artikel-Nr: 10004184)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Die neue S-Bahn-Line S21 soll Ende 2020, so die derzeitige Planung, von Gesundbrunnen über Wedding zum Hauptbahnhof fahren. Da der Platz für den neuen S21-Tunnelbahnhof am Hauptbahnhof aber durch Brückenfundamente der Stadtbahn eingeschränkt ist, hat man sich für ein millionenschweres Provisorium entschieden, um zunächst einen S-Bahn-Pendelverkehr zwischen Gesundbrunnen und Hauptbahnhof anbieten zu können.

Später soll die S 21 Richtung Potsdamer Platz weitergeführt werden, sie erhält dann einen neuen regulären Tunnelbahnhof am Hauptbahnhof. Der provisorische Bahnhof wird dafür zurückgebaut und als Streckentunnel genutzt, wo sich dann der Gleiswechselbereich befinden wird.

Der provisorische S21-Tunnelbahnhof liegt östlich angrenzend zum U55-Tunnel unter der Invalidenstraße, also etwa rechtwinklig unter der Straßenbahnhaltestelle. Die nutzbare Länge von 80 Metern bietet nur Halbzügen (vier Wagen) Platz. Es gibt zwei Bahnsteigkanten, von denen die östliche dem S-Bahn-Verkehr dienen wird, während die westliche nur für »Logistikfahrten« nutzbar ist, weil der Aufzugschacht zu dicht am Gleis steht und deshalb die Bahnsteigbreite an dieser Stelle für Fahrgastverkehr nicht ausreicht.

Nördlich der Invalidenstraße gibt es einen Treppenzugang, der direkt auf das nördliche Bahnsteigende führt. Am südlichen Bahnsteigende besteht eine Treppe zur Zwischenebene unter der Invalidenstraße, von wo es einen Übergang zur bereits zugänglichen Passarelle der angrenzenden U 55 gibt. Von hier sind dann - wie bisher - die Straßenbahnhaltestellen und das Tiefgeschoss des Fernbahnhofes zu erreichen.

Der provisorische Bahnsteig, der nördliche Treppenzugang sowie der Aufzug werden bei Verlängerung der S 21 zum regulären Bahnhof abgebrochen.

Der bisher fertiggestellte und nutzbare Tunnel endet vor dem Bauwerk des Hauptbahnhofes.

Ebenfalls im Bau fortgeschritten ist die spektakuläre S21-Brücke über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, die im November das östliche Ufer erreicht hat. Die Brücke windet sich wie eine Achterbahn um und zwischen mehreren anderen Verkehrswegen und Brücken herum, um am S-Bahnhof Wedding in den Nordring einzufädeln.

Mehr als nur ein Wermutstreifen ist das Fehlen des S-Bahnhofes Perleberger Brücke. Mit diesem erst würde der Pendelverkehr einen nennenswerten Nutzen für die Fahrgäste haben. Außerdem würde damit der nördliche Teil des größten innerstädtischen Stadtentwicklungsgebietes, der »Europacity«, an den Schienenverkehr angebunden. Es ist unverständlich, dass ein hoher Millionenbetrag für einen S-Bahnhof vorhanden ist, der wieder beseitigt werden muss, dass aber keiner



Der Zugang zum provisorischen S21-Bahnhof nördlich der Invalidenstraße ist noch hinter Bauzäunen versteckt. Er befindet sich in der Nähe des U-Bahn-Eingangs. (Foto: Florian Müller)



Der provisorische Tunnelbahnhof der S 21 unter der Invalidenstraße. Links der Gleisstroß für die S-Bahn, rechts der Gleisstroß für Logistikzüge. Der Aufzugschacht (im Hintergrund) steht zu dicht an der Bahnsteigkante und erlaubt keinen Personenverkehr auf dem Gleis. (Foto: Florian Müller, Oktober/November 2018)



Das Nordende des Bahnsteigs mit Blick in den Gleisstroß Richtung Wedding. Der Treppenzugang wird für die Verlängerung Richtung Potsdamer Platz wieder abgerissen. (Foto: Florian Müller, Oktober/November 2018)



Das Zwischengeschoss über dem provisorischen Bahnsteig, Blickrichtung Süd. Rechts hinter der Wand befindet sich die Passarelle der U 55, zu der es Durchgänge geben wird. Die Treppe rechts führt hinab zum Südende des provisorischen Bahnsteigs. (Foto: Florian Müller, Oktober/November 2018)

bereit ist, die Millionen für den dauerhaft wichtigen S-Bahnhof Perleberger Brücke bereitzustellen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004184>.

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