

■ Stadtverkehr

Das neue Ostkreuz ist (un)fertig

aus SIGNAL 01/2019 (Mai 2019), Seite 20-21 (Artikel-Nr. 10004197)
IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2018 wurden die betrieblichen Anlagen des Fern-, Regional- und S-Bahnhofs Ostkreuz fertiggestellt.

Für den S-Bahn-Verkehr steht nun die langersehnte Viergleisigkeit mit Richtungsbetrieb zur Verfügung und mit der Inbetriebnahme des dritten Bahnsteigs für die Regionalzüge fahren jetzt auch die Züge der RB 26 auf der Ostbahn bis Ostkreuz. Mehr als eine Dekade hatte der Umbau dieses wichtigen Berliner Knotenbahnhofs gedauert, der deutschlandweit die meisten täglichen Zugabfahrten aufweist.

Dieser wichtige Meilenstein ist jedoch nicht gleichbedeutend mit der tatsächlichen Fertigstellung, denn das Ostkreuz ist noch immer eine große Baustelle. Doch zunächst die positiven Aspekte: Mit der Verlängerung der nun dritten zuvor in Berlin-Lichtenberg endenden Regionalzuglinien ist die Bedeutung des Ostkreuzes als Umsteigeknoten weiter gewachsen. Mit Fertigstellung der Viergleisigkeit bei der S-Bahn nach der Umstellung von Linienauf Richtungsbetrieb, trat neben den Vorteilen für die Fahrgäste auch die erhoffte Entspannung in der Betriebsabwicklung ein.

Die nun zur Verfügung stehenden Möglichkeiten der flexiblen Betriebsführung werden aber durch die Leitstellen der S-Bahn noch nicht ausreichend genutzt, so dass es insbesondere bei den in Ostbahnhof beginnenden Zügen der S 3 immer wieder unnötig zu Verspätungen kommt, weil diese zunächst vor dem Ostkreuz warten müssen, um verspätete Züge nach Lichtenberg durchfahren zu lassen.

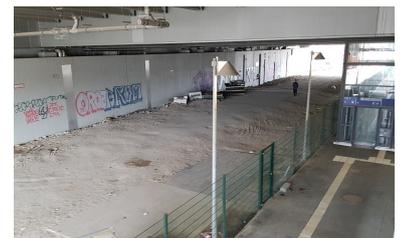
Ein Wermutstropfen ist die Eingleisigkeit der Regionalbahnstrecke zwischen Lichtenberg und Ostkreuz (Gleise 7+8), die nun dummerweise nicht zum Fahrplan der Regionalzüge passt und dafür sorgt, dass ein Teil der Fahrten von RB 12 und RB 25 weiterhin vom Ringbahnsteig (Gleise 13+14) abgewickelt werden muss. Das ist äußerst ärgerlich, da die Trassen im oberen Bahnhofsteil künftig für andere Linien gebraucht werden, zum Beispiel den Flughafen-Express zum Flughafen BER. Eine Lösung ist hierfür aktuell noch nicht absehbar.

Erfreulich ist der erfolgte nachträgliche Einbau aller planfestgestellten Fahrtreppen, nachdem die Bahn ursprünglich auf einen Teil davon verzichten wollte. Das hatte auch der Berliner Fahrgastverband IGEB mehrfach kritisiert (siehe [SIGNAL 4/2014](#)).

Weniger erfreulich ist ein weiteres Kapitel in der Dächer-Posse, aber auch hier ist die Situation nicht aussichtslos. Das noch fehlende planfestgestellte Dach über dem südlichen Regionalbahnsteig Ru (Gleise 1+2) soll noch errichtet werden, so dass auch die Fahrgäste der wichtigen Linien RE 1, RE 2, RE 7 und RB 14 nicht länger mehrheitlich am nicht überdachten Bahnsteig ein- und aussteigen müssen. Doch es bleibt die grundsätzliche Frage für alle Bahnhöfe der Deutschen Bahn: Wann endlich verstehen Bundesverkehrsministerium und Bahn die Bedeutung einer Bahnsteigüberdachung für die Fahrgäste - nicht nur bei Regen, sondern auch bei Hitze?



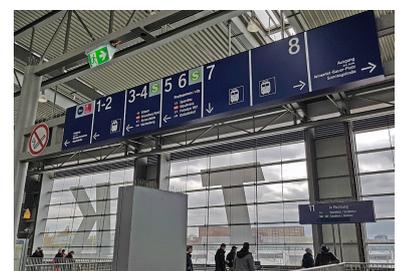
RB 26 nach Kostrzyn in Ostkreuz. Seit dem 9. Dezember 2018 können nun auch die Fahrgäste auf der Ostbahn über Lichtenberg hinaus bis Ostkreuz durchfahren und damit vielfach Zeit sparen. (Foto: Florian Müller)



Baustelle Straßenbahn: Wohl noch Jahre wird es dauern, bis auf dieser Fläche neben den Regionalbahnsteigen der Ostbahn endlich Straßenbahnen halten. Das Planfeststellungsverfahren für die Verlegung der Trasse von der Boxhagener in die Sonntagstraße kommt nur langsam voran. (Foto: Florian Müller)



Unverständlicher Mangel. Am Gleis 1 und 2 fahren in jeder Richtung stündlich fünf Regionalzüge und die (bisher wenigen) Fernzüge von Flixtain ab. Auf fast allen Berliner Fern- und Regionalbahnhöfen wurden inzwischen Zugzielanzeiger aufgehängt, die auch die beiden Folgezüge anzeigen. Nur in Ostkreuz, einem der bedeutendsten Bahnhöfe im Netz der Deutschen Bahn, wurde darauf verzichtet. (Foto: IGEB)



Informationstafel in der Ringbahnhalle am Abgang zum Gleis 7. An den beiden neuen Bahnsteigen (Gleis 7 und Gleis 8) enden bzw. starten RB 12, RB 25 und RB 26. Doch auf der Informationstafel ist nicht zu erkennen, wann unten welcher Zug abfährt. Zwar ist auch an den Abgängen zu Gleis 7 und 8 die Anbringung von dynamischen Anzeigern, wie sie an den Abgängen zu den Gleisen 1 bis 6 vorhanden sind, baulich vorbereitet worden, aber nicht realisiert. (Foto: Florian Müller)



Mangelhafte Fahrgastinformation: Angezeigt wird die unwichtige Information, dass hier am Gleis 7

Eine öffentliche Toilette, wie sie vor dem Umbau auf einem der S-Bahnsteige zu Verfügung stand, soll nun im Laufe des Jahres 2019 im nördlichen Treppengebäude der denkmalgerecht neu errichteten Brademann-Brücke entstehen. Auch das achteckige Empfangsgebäude wird neben der Treppe wieder errichtet.

Länger gedulden müssen sich dagegen die Umsteiger zu Straßenbahnen und Bussen. Die Vorplatzgestaltung lässt weiterhin auf sich warten und die Planfeststellung für die Straßenbahnverlegung aus der Boxhagener in die Sonntagstraße (siehe [SIGNAL 1/2018](#)) verzögert sich aufgrund der zu geringen Personalkapazitäten bei der Senatsverkehrsverwaltung und der vielen im Planfeststellungsverfahren vorgebrachten Einwendungen. Es bleibt zu hoffen, dass der Bau abgeschlossen werden kann, bevor die Boxhagener Straße im Verkehrsfarkt der zum Treptower Park verlängerten A100 erstickt.

Angesichts der herausragenden Bedeutung des Bahnhofs Ostkreuz ist es auch ärgerlich, dass die Fahrgastinformation weiterhin unzureichend ist. Besonders das Auffinden der Regionalbahnsteige bereitet Ortsunkundigen immer wieder Schwierigkeiten. Die Liste der Mängel ist lang (s. auch [SIGNAL 6/2017](#)) und anhand ausgewählter Beispiele am besten mit den beigefügten Fotos zu verdeutlichen. (ge)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10004197>.

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