

IGEB S-Bahn und Regionalverkehr

Zu Lasten der Fahrgäste

Neuer Sparwahn am Ostkreuz

Nachdem schon bei den Bauten zum Bahnknoten Berlin gekürzt und umgeplant wurde, soll mit dem Ostkreuz nun das nächste Großprojekt Federn lassen.



Hier sehen Sie KEIN Dach – dieses will die DB einsparen.

Am Hauptbahnhof waren es das verkürzte Dach und die schlichte Decke im Tiefbahnhof, vor allem aber die Zurückstellung der S-Bahn-Linie S21 und die Einsparung von heute schmerzlich vermissten Weichen. Der Bahnhof Gesundbrunnen erhält erst jetzt so etwas ähnliches wie ein Empfangsgebäude auf dem Bahnhofsvorplatz, und am Südkreuz wurde zunächst auf die Fertigstellung des dritten Fern- und Regionalbahnsteigs verzichtet.

Nun also trifft es das Ostkreuz, den Berliner Bahnhof mit den meisten Ein-, Aus- und Umsteigern. Erneut! Denn schon die ursprüng-

lich angedachte zweite Ringbahnhalde für den oberen Regionalbahnsteig wurde mit der Begründung eingespart, dass sich eine Überdachung für die wenigen Züge nicht lohne. Mit einbehaltenen S-Bahn-Geldern finanzierte der Berliner Senat wenigstens ein Bahnsteigdach, das wegen Baumängeln am Bahnsteig und der Insolvenz einer Baufirma allerdings bis heute nicht fertiggestellt ist.

Jetzt soll das vorgesehene Dach am unteren Regionalbahnsteig Ru eingespart werden mit der Begründung, dass die Ringbahnhalde genug Wetterschutz biete und ein Dach für den restlichen Bahnsteig bis zur

Fußgängerbrücke daher nicht notwendig sei. Dass hier die meist genutzte Regionalexpresslinie in Berlin und Brandenburg, der halbstündlich verkehrende RE1 mit seinen derzeit fünf Doppelstockwagen halten soll, interessiert offenbar nicht. Auch RE2, RE7 und RB14 werden hier künftig jeweils stündlich mit regem Fahrgastwechsel halten.

Bereits seit 30. Juni 2014 müssen die Fahrgäste der provisorisch hier endenden S3 unter den Einsparungen leiden. Statt der ursprünglich angedachten zwei Fahrtreppen zum Ringbahnsteig der S-Bahn wurde nur die eigentlich abwärts



Zwischen den S-Bahnsteigen F und D werden nur 3 anstatt 4 Fahrtreppen eingebaut. Das ist für die zu erwartenden Fahrgastströme nicht ausreichend.

Fotos (3): Florian Müller



Zwischen dem künftigen Regio-Bahnsteig Ru und dem Ring-S-Bahnsteig F soll es nur eine Fahrtreppe und eine feste Treppe geben. Damit soll je eine zweite Fahrtreppe und feste Treppe gespart werden.



Überdachte Wartehalle (Ru) unter der Ringbahnhalle. Wozu? Foto: Marc Heller



Bau des Bahnsteigs D am Ostkreuz. Wenigstens die neuen S-Bahnsteige D und E auf der Stadtbahnebene erhalten je ein Dach. Foto: Florian Müller

führende Fahrtreppe eingebaut, die nun stattdessen aufwärts führt. Sie soll 2017 mit der Inbetriebnahme als Regionalbahnsteig in den Zweirichtungsbetrieb wechseln, statt dann das fehlende Exemplar zu ergänzen. Im östlichen „Treppenloch“ des S-Bahn-Ringbahnsteigs wurde sogar auf die feste Treppe verzichtet, obwohl diese gerade auch bei der Zwischennutzung durch die S3 wichtig gewesen wäre. Hier befinden sich nur der Aufzug und unten auf dem Bahnsteig ein einsamer Snackautomat sowie überdachte Wartehallen – überdacht für den Fall, dass die Ringbahnhalle mal nicht werden könnte und es durchregnet?

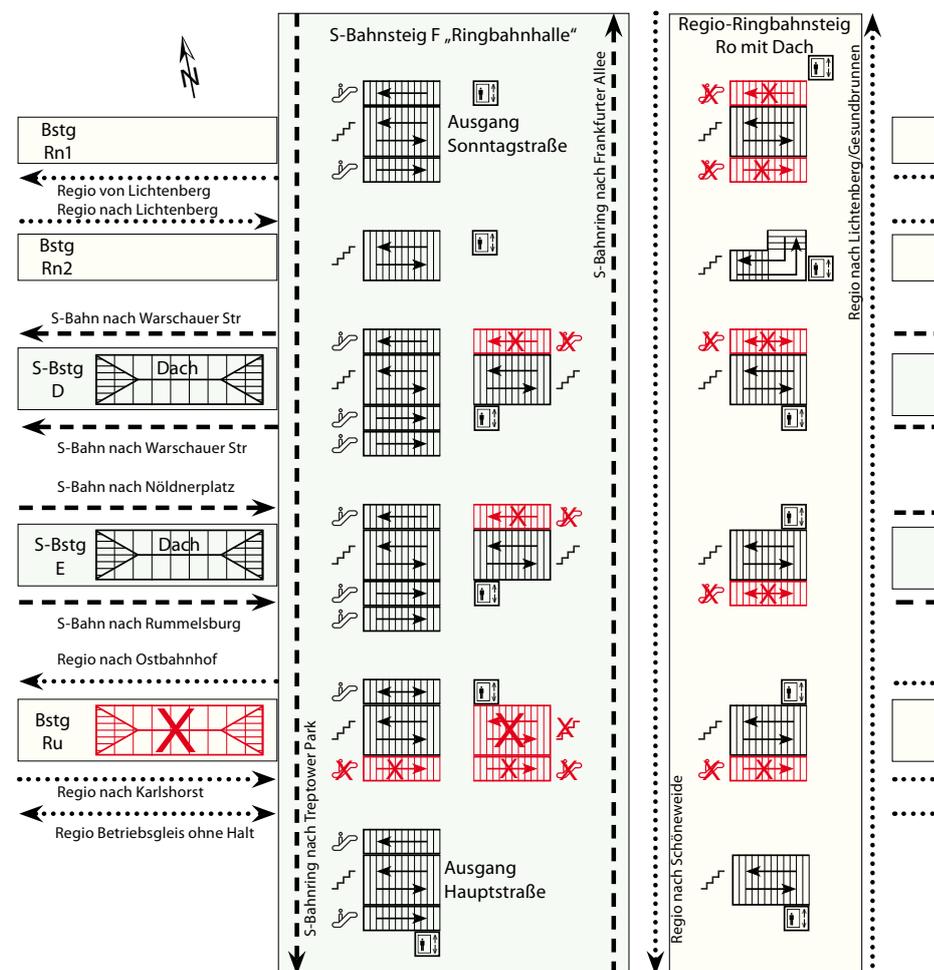
Weil Fahrtreppen nicht nur in der Anschaffung, sondern auch im Unterhalt teuer sind und „offiziell“ nur dem Komfort dienen, sollen auch sämtliche Fahrtreppen zum oberen Regionalbahnsteig – der mit dem noch unfertigen Dach – eingespart werden. Abwärts führend waren sie schon von Beginn an nicht vorgesehen. Für Kinderwagen, Fahrradnutzer, mobilitätseingeschränkte Personen und Gepäck stehen den Fahrgästen ja zur Gemeinschaftsnutzung mit Rollstuhlfahrern die Aufzüge zur Verfügung. Nötigenfalls muss dann eben eine größere Wartegemeinschaft gebildet werden.

Auch die beiden künftigen S-Bahnsteige der Stadtbahnebene sollen ihre bisher geplante aufwärts führende Fahrtreppe im östlichen Treppenloch verlieren. Dieser Verzicht verringert zwar die Bequemlichkeit, wäre aber verschmerzbar, da im westlichen Treppenloch gleich zwei aufwärts und eine abwärts führende Fahrtreppe zur Verfügung stehen werden. Doch als Ausgleich für die dadurch fehlende Kapazität müsste die feste Treppe entsprechend breiter werden.

Besser als ein teures Planänderungsverfahren, das nebenbei auch noch Personal

bindet, wäre es aus Fahrgastsicht, wenn das Ostkreuz so ausgebaut wird, wie es der Planfeststellungsbeschluss vorsieht. Der Bedarf ist durch die schon heute hohen und mit der

Fertigstellung weiter steigenden Nutzerzahlen vorhanden und letztlich nicht zur Erleichterung des Umsteigens, sondern auch aus Sicherheitsgründen geboten. ge



Bahnhof Ostkreuz, geplanter Endzustand. Die roten durchgekennzeichneten Treppen, Fahrtreppen und Dächer will die Deutsche Bahn einsparen und dafür die Planfeststellung ändern.

Skizze (schematisch und unmaßstäblich): Stefan Retzlaff, Florian Müller