

## Berlins Haupt-Haltepunkt muss endlich Haupt-Bahnhof werden

**Am 19. Oktober 2019 meldete die S-Bahn Berlin abends: „Wegen eines Feuerwehrein-satzes im Bereich Bellevue ist der Zugverkehr auf den Linien S3, S5, S7 und S9 zwischen Friedrichstraße und Zoologischer Garten unterbrochen.“ Somit war also auch der Berliner Hauptbahnhof für S-Bahn-Fahrgäste nicht mehr erreichbar. Doch nun besteht die Chance, diesen seit der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes im Jahr 2006 vorhandenen schwerwiegenden MIsstand im Zusammenhang mit anderen Bauarbeiten zu beseitigen.**



Bei einer Störung auf der S-Bahn-Strecke zwischen Friedrichstraße und Tiergarten ist der Hauptbahnhof nicht erreichbar, weil Weichen und Stellwerkssoftware fehlen. Foto: Florian Müller

Die Berliner Stadtbahn ist die Lebensader für die S-Bahn und den Regionalverkehr in Ost-West-Richtung durch die Innenstadt. Die hohe Belastung der Strecke und der Zeitdruck beim Bau des zentralen Knotens erfordern nun Sanierungsarbeiten, insbesondere den Tausch der sogenannten Fahrbahnübergangskonstruktionen (FÜK), die die Brückenteile am Berliner Hauptbahnhof miteinander verbinden.

Erste Arbeiten zum Einbau von sogenannten „Pilot-Fugen“ fanden im September/Oktober 2019 unter mehrwöchiger Sperrung der Fernverkehrsgleise auf der Stadtbahn statt. Wenn diese sich bewähren, werden in zwei bis drei Jahren alle anderen FÜK er-

neuert. Dann besteht die einmalige Chance, während der unvermeidlichen mehrwöchigen Sperrung auch der S-Bahn-Gleise zusätzliche Weichenverbindungen für eine flexiblere Betriebsführung auf der S- und Fernbahn einzubauen.

Problematisch ist vor allem die fehlende Möglichkeit, S-Bahnen am Haltepunkt Hauptbahnhof signalgesichert kehren zu lassen. Dadurch muss der S-Bahn-Verkehr bei Störungen, wie z.B. am 19. Oktober, immer zwischen Friedrichstraße und Tiergarten/Zoo unterbrochen werden; der Hauptbahnhof ist dann nicht mehr erreichbar.

Um den Hauptbahnhof von Osten her anzufahren, sind die nötigen Weichen am

aus:  
verkehrspolitische Zeitschrift SIGNAL 4/2019  
(22. Oktober 2019)  
Berliner Fahrgastverband IGEB  
www.igeb.org • igeb@igeb.org  
Tel. (030) 78 70 55 11



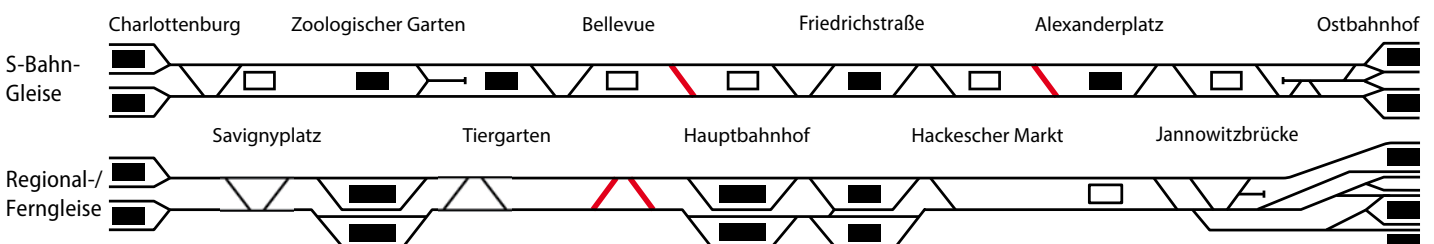
Bahnhof Friedrichstraße bereits vorhanden. Hierfür müssen „nur“ Signale und Stellwerkssoftware angepasst werden. Mit den Softwareupdates zur Inbetriebnahme des neuen Ostkreuzes wurde hier bereits eine Chance verpasst!

Auf der Westseite befindet sich der nächste Gleiswechsel jedoch erst am Bahnhof Tiergarten. Der früher am Lehrter Stadtbahnhof (heute Hauptbahnhof) vorhandene Gleiswechsel verschwand im Jahr 2002 zusammen mit dem alten Bahnhof und wurde seit dieser betrieblichen Umwandlung zum Haltepunkt immer wieder schmerzlich vermisst.

Ähnlich sieht es am Bahnhof Alexanderplatz aus. Zwar können hier Züge von Osten kommend über die vorhandenen Gleiswechsel problemlos umkehren, doch auf der westlichen Seite fehlt ein entsprechender Gleiswechsel, so dass bis zum Bahnhof Friedrichstraße auf einem Gleis hin- und zurückgefahren werden muss.

Da die Stadtbahn ihre stärkste Belastung zwischen Alexanderplatz und Hauptbahnhof aufweist, forderte der Berliner Fahrgastverband IGEB schon wiederholt (siehe z.B. Signal 3/2013) für beide Bahnhöfe die Nachrüstung eines Gleiswechsels bei der S-Bahn sowie eines Trapezes mit vier Weichen für die Fernbahn auf der Westseite des Hauptbahnhofes. Zudem sollte die Sicherungstechnik der S-Bahn so ausgelegt werden, dass dann auch Züge am Hackeschen Markt und an der Jannowitzbrücke umkehren können.

Die Aufwertung des „Haupthaltepunktes“ des S-Bahn zum Haupt-Bahnhof ist dabei ein Teilprojekt, das sofort beauftragt und dann während der anstehenden Stadtbahnsperrung umgesetzt werden muss, um die Erreichbarkeit des wichtigsten Berliner Fernbahnhofs mit der S-Bahn schnellstmöglich zu verbessern. Denn was nutzen pünktliche Fernzüge, die von den Reisenden nicht pünktlich erreicht werden können? Dass eine solche Umwidmung zum Bahnhof auch relativ kurzfristig umsetzbar ist, zeigt das Beispiel Frankfurter Allee, wo die Sperrung zum Neubau der Brücke am Wiesenweg ausschlaggebend für die Anpassung war.



Gleisplan der Stadtbahn: Rot sind die von der IGEB geforderten zusätzlichen Gleiswechsel für eine bessere Betriebsführung bei Störungen und Bauarbeiten. Nur an den Bahnhöfen (schwarze Bahnsteige) können derzeit Züge signalgesichert umkehren. Grafik: Stefan Retzlaff