

Ein neues Ostkreuz

Zum vierten Mal geplant – zum zweiten Mal gebaut

Kaum eine Minute vergeht, ohne ein- oder ausfahrende Züge. 1000 S-Bahnen halten hier jeden Tag – so viele, wie nirgendwo im Netz. Die Mehrzahl der S-Bahnlinien berührt den Bahnhof. 100 000 Menschen steigen ein, aus und um. Das Ostkreuz umzubauen ist eine der größten Herausforderungen der Berliner Bahngeschichte.

Die Kreuzungsstation in der heutigen Form ist über 100 Jahre

alt. Berliner erzählen ihren Besuchern: „Das Rostkreuz steht nur noch aus Gewohnheit.“ Bereits in den Dreißigern und zu DDR-Zeiten gab es Pläne zum Umbau. Nun wird das Projekt angegangen. Nach den aktuellen Planungen Ende der Neunziger Jahre folgte ein umfangreiches Prüfungs- und Beteiligungsverfahren. Im Oktober 2006 gab das Eisenbahn-Bundesamt grünes

Licht und erteilte den Planfeststellungsbeschluss. Schon ein halbes Jahr zuvor wurde begonnen, die Riesenbaustelle vorzubereiten.

Am Ostkreuz bleibt kein Stein auf dem andern. Unter rollendem Rad wird der Bahnhof komplett neu gebaut. Für die nächsten zehn Jahre wird der Knoten der größte Bauplatz im Berliner Bahnnetz. 50 verschiedene Bauzustände sind

geplant, elf Brücken werden erneuert, das ganze Projekt umfasst 15 Kilometer Streckenlänge – es reicht im Westen bis an den Ostbahnhof heran. Fast eine halbe Milliarde Euro Baukosten sind veranschlagt.

Was hier entsteht, kann sich sehen lassen: Ein modern ausgestatteter Umsteigebahnhof mit neu geordnetem Linienverlauf, kurzen Wegen, großzügigen Bahnsteigen und Treppen, stufenlosem Zugang mit Rolltreppen und Aufzügen, einer großen Halle. Zudem wird Ostkreuz Regionalbahnhof. Künftig werden täglich 123 000 Fahrgäste erwartet. **mb**



Das Ostkreuz in Kürze

1882 eröffnete die preußische Staatsbahn den Bahnhof an der Kreuzung zwischen Ringbahn, Ostbahn (Richtung Strausberg) und Schlesischer Bahn (Richtung Erkner). Im selben Jahr ging auch die Stadtbahn zwischen dem heutigen Ostbahnhof und Charlottenburg an der Wetzlarer Bahn in Betrieb.

Der Umsteigebahnhof zwischen Nord- und Südring befand sich am heutigen Bahnsteig A, dort stand auch das Empfangsgebäude. Erst **1903** wurde der heutige Bahnsteig F eröffnet; erstmals konnten durchgehende Ringbahnzüge fahren.

Die Station wurde **1933** von Stralau-Rummelsburg in Ostkreuz umbenannt – als Pendant zu dem 1928 eröffneten Bahnhof Ausstellung, der 1932 den Namen Westkreuz erhielt.

1970 wurden die Außenbahnsteige B an der Südringkurve und C an der Nordringkurve wegen Baumängeln geschlossen und abgetragen.

Der zehnjährige Umbau begann Anfang **2006**, an dessen Ende der Bahnhof ein neues, viel moderneres Gesicht haben wird.

Alte Brücken machen Platz für S-Bahnsteig

Ersatz-Fußgängersteig ab Oktober

Mit immer größeren Schritten geht es am Ostkreuz voran. Vom 14. bis 22. September wurden die Fernbahnbrücken neben dem Ringbahnsteig demontiert – darunter auch die der längst stillgelegten Gleise zum Osthafen und zum Glaswerk Stralau.

In sechs Nächten wiederholte sich das Schauspiel: Grelles Scheinwerferlicht erhellte die Dunkelheit, tausende Funken zischten über die rostigen Gleise. Ein 400-Tonnen-Kran mit langem Arm hob die 20 Brückenteile aus den Verankerungen – jedes 14 bis 29 Tonnen schwer und 10 bis 15 Meter lang. Einige dieser Überbauten stammten noch aus den Zwanzigern, andere wurden bereits durch Hilfsbrücken ersetzt. Sie schwebten durch die Nacht, um ihren letzten Weg anzutreten. Die Bauleute zerlegten die Brücken an Ort und Stelle in „handliche Einzelteile“, um sie mit dem Lkw zum Schrottplatz zu fahren.

Erster Bahnsteig in 1 ¼ Jahren fertig

Mit dem Brückenabriss haben die Bauarbeiter Platz für den neuen Regionalbahnsteig auf der Ringbahn geschaffen. Vorher muss im Sommer 2008 noch die alte Kynaststraßenbrücke weichen. Ende 2009 sollen dann die Ringlinien umgeschwenkt werden und am zunächst provisorischen Regionalbahnsteig „Ro“ halten. Dann kann der neue, viel breitere Ring-S-Bahnsteig und die große Halle errichtet werden.

Während des Ostkreuz-Umbaus wird die alte Fußgängerbrücke aus den Zwanzigern eingemottet. Da sie unter Denkmalschutz steht, soll sie nach Ende der zehnjährigen Bauarbeiten wieder aufgestellt werden. In der Zwischenzeit wird eine Ersatzbrücke von der Hauptstraße und der Sonntagstraße auf die beiden Stadtbahn-Bahn-



Fahrgäste und S-Bahner staunen nicht schlecht: Seitdem die Güterringbrücken ausgehoben sind, gibt es ungewohnte Einblicke

steige führen. Die Fundamente wurden bereits gegossen und die Dächer der Lichtenberg- und Erknerbahnsteige gestützt. Mitte Oktober werden dann die Überbauten montiert. Wie beim Abriss der Fernbahnbrücken wird wieder Nacht für Nacht ein Gleis gesperrt. Pendelverkehr oder ausgedünnter, eingleisiger Betrieb sind die Folge. Teile der provisorischen Fußgängerbrücke halten bereits beim Bau des Bahnhofs Südkreuz aus.

Längst angefangen

Schon seit anderthalb Jahren wird am Ostkreuz gebaut. Zunächst wurde ab Februar 2006 das Bau- und Straßfeld frei geräumt: 2000 Bäume und Sträucher wurden gefällt, 80 km Kabel für Signal- und Sicherungstechnik, Strom und Kommunikation wurden umgelegt. Gleise wurden für die künftigen Brückenpfeiler verschwenkt. Vom Erknerbahnsteig ist das

Stellwerk in einen Containerbau umgezogen, von wo es während der Bauzeit den S-Bahnbetrieb sichert. Die Nordringkurve wurde größtenteils abgetragen. Am 27. Mai 2006 verabschiedete der Stadtbahner-Museumszug als letzte S-Bahn die Verbindung. Auch die Gartenlauben, das alte Werkstattgebäude und die Straßenrampe von der Haupt- zur Kynaststraße wurden bereits abgerissen. **mb**

Die gute Seele des Ostkreuzes

Mit Schnauze & Herz seit 27 Jahren dabei

Seit 1980 arbeitet Isolde Deckert auf dem Bahnhof. Es ist ein Zuhause geworden, sagt sie. „Ich finde es beeindruckend, im Berufsverkehr die Menschenmassen zu beobachten, wie sie aus den Zügen quillen, von einem zum anderen Bahnsteig strömen und sich wieder in alle Richtungen verteilen.“ Das Ostkreuz versprüht eine wilde Romantik, wie kein anderer Berliner Bahnhof: „Das laute Rumpeln, wenn unten die Züge einfahren, die vielen rostigen Macken, die der Bahnhof inzwischen hat.“

Mit liebevoller Freundlichkeit hilft sie jedem, der an Ihre Aufsichtsstüre klopft – und das passiert ohne Unterlass. „Ich mag den Kontakt zu den Menschen, vor allem wenn man ausländischen Touristen weiterhelfen kann.“ Auf ihr Englisch ist sie stolz.

Kollegen kommen gerne zu Besuch – ständig ist die enge Bude voll. „Wir sind ein gutes Team hier.“ Vom unteren Bahnsteig kommt ein Anruf: „Da torkelt einer die Treppe hoch, wirf mal ein Auge auf den.“ So passt man gegenseitig auf, dass

nichts passiert. Einer jungen Kollegin wurde eine neue Stelle angeboten. Isolde Deckert hat ein offenes Ohr für ihre Ängste vorm neuen Job und vorm Wegziehen.

Auf den Mund gefallen ist die 54-jährige nicht. Ganz berlinerisch mit Schnauze und Humor begegnet sie Kunden und Kollegen. „Letztens wollte ein Tf nicht abfahren. Da hab ich ihn angefunkt: ‚Spiel mir das Lied von den schließenden Türen‘. Antwortet er: ‚Aber nur die erste Strophe.‘“ Auch tierische Geschichten hat sie auf Lager: „Bis vor kurzem lebte auf dem Bahnsteig A noch eine Fuchsfamilie. Einmal rief eine neue Kollegin bei mir an: ‚Da bewegt sich was Oranges!‘ – ‚Das ist unser Bahnhofsfuchs, der kommt mit Schutzweste.‘“ **mb**



Isolde Deckert (54), Aufsicht auf dem Bahnhof Ostkreuz, ist Berlinerin mit Herz und Schnauze am rechten Fleck

Fotos: Barmik

Ostkreuz 2017

So soll es in zehn Jahren aussehen

Ein-, aus- und umsteigen: Am Bahnhof Ostkreuz wird es 10 Aufzüge, 15 Rolltreppen und das Blindenleitsystem geben. Damit ist die Station durchgängig barrierefrei.

1 S-Bahnsteige Stadtbahn
Kein Suchen mehr, wo der nächste Zug fährt: Statt linienbezogenen Bahnsteigen (von/nach Lichtenberg und von/nach Erkner) wird es richtungsbezogene Bahnsteige geben (stadteinwärts und stadtauswärts). Außerdem rücken die beiden Bahnsteige weiter unter die Ringbahn.

2 Stabbogenbrücke
Die S-Bahnen werden bereits vor dem Ostkreuz eingefädelt.

Auf einer Stabbogenbrücke überqueren die Züge von Erkner das Gleis nach Lichtenberg.

3 Ringbahnhalde
Das Warten bei Wind und Wetter hat ein Ende: Wie am Südkreuz entsteht ein extrabreiter Bahnsteig. Er wird eingefasst von einer 132 Meter langen, 79 Meter breiten und 15 Meter hohen Halle aus Stahl und Glas. Ausgänge gibt es in alle vier Richtungen.

4 Regionalbahnsteig oben
An der Ringbahn entsteht ein Regionalbahnsteig. Ob er eine separate Halle erhalten wird (wie abgebildet) oder ein einfaches Bahnsteigdach, wird noch verhandelt.

5 Nordringkurve & Vorplatz
Die Verbindungskurve verschwindet komplett, da sie bereits seit Jahren verkehrlich nahezu bedeutungslos ist. Damit entsteht ein neuer Bahnhofsvorplatz, der in Richtung Friedrichshain hin offener wirkt. Die Straßenbahnlinie 21 soll direkt zum Bahnhof umgeleitet werden. Der Senat plant die Tramtrasse separat, sie gehört nicht zum Projekt Ostkreuzumbau.

6 Gleis zum Bahnwerk
Das Verbindungsgleis zum Nachtzugwerk Warschauer Straße bleibt erhalten. Es wird genug Platz gelassen, um später einen Regionalbahnsteig für Nahverkehrszüge,

die heute in Lichtenberg enden, nachrüsten zu können.

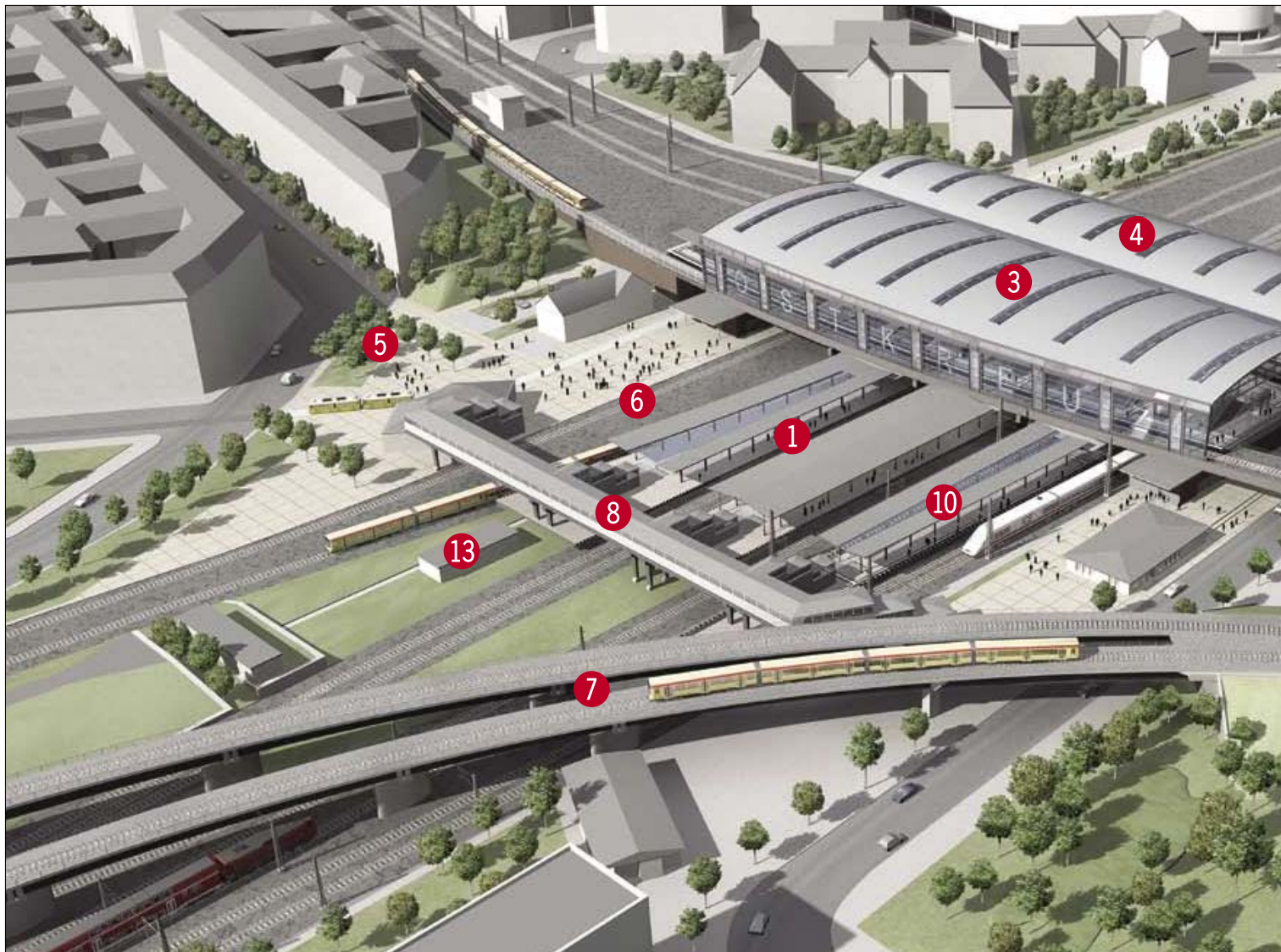
7 Südringkurve
Der Keilbahnsteig A wird komplett abgerissen. Die S 9 passiert das Ostkreuz künftig in beiden Richtungen ohne Halt. Neue Brücken werden errichtet und die Einfädelung auf die Stadtbahn umgestaltet.

8 Fußgängerbrücke
Die sogenannte Rennbahn (1926), entworfen von Reichsbahnarchitekt Richard Brademann, ist denkmalgeschützt; sie wird abgebaut und kehrt später an ihren alten Platz zurück. Renoviert werden auch die kleinen, denkmalgeschützten Empfangsgebäude an der Sonntag- und der Hauptstraße.

9 Brücken Hauptstraße
Das Nadelöhr wird aufgeweitet, so dass die Straße die Bahnlinie vierspurig unterquert – mit ausreichend Platz für Fuß- und Radwege.

10 Regionalbahnsteig unten
Auf der Südseite entsteht in Ost-West-Richtung ein neuer Bahnsteig für Nahverkehrszüge, beispielsweise für die Linie Magdeburg–Frankfurt. Damit wird das Ostkreuz zum wichtigen Regionalbahnknoten.

11 Kynaststraße
Die „Obere Kynaststraße“ rückt 25 Meter in Richtung Osten, weil der neue Ringbahnsteig viel breiter ist. Mit 172 Metern Länge ist sie mehr als doppelt so lang, wie die alte – und viel breiter. Statt der alten Rampe entsteht die „Untere Kynaststraße“ als Verbindung zur Hauptstraße.

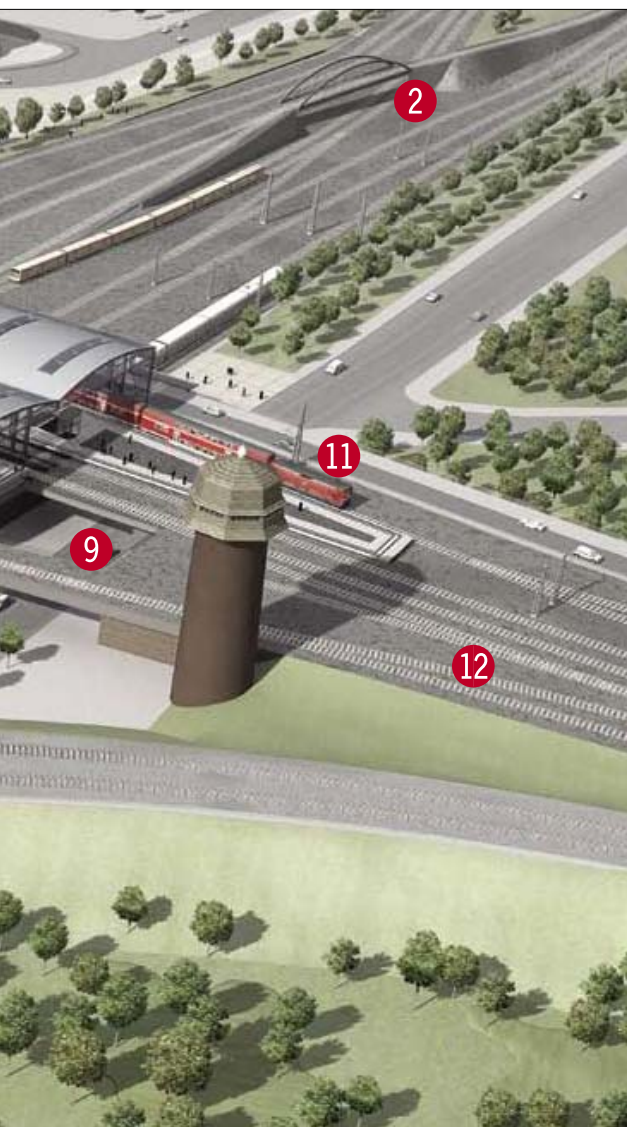
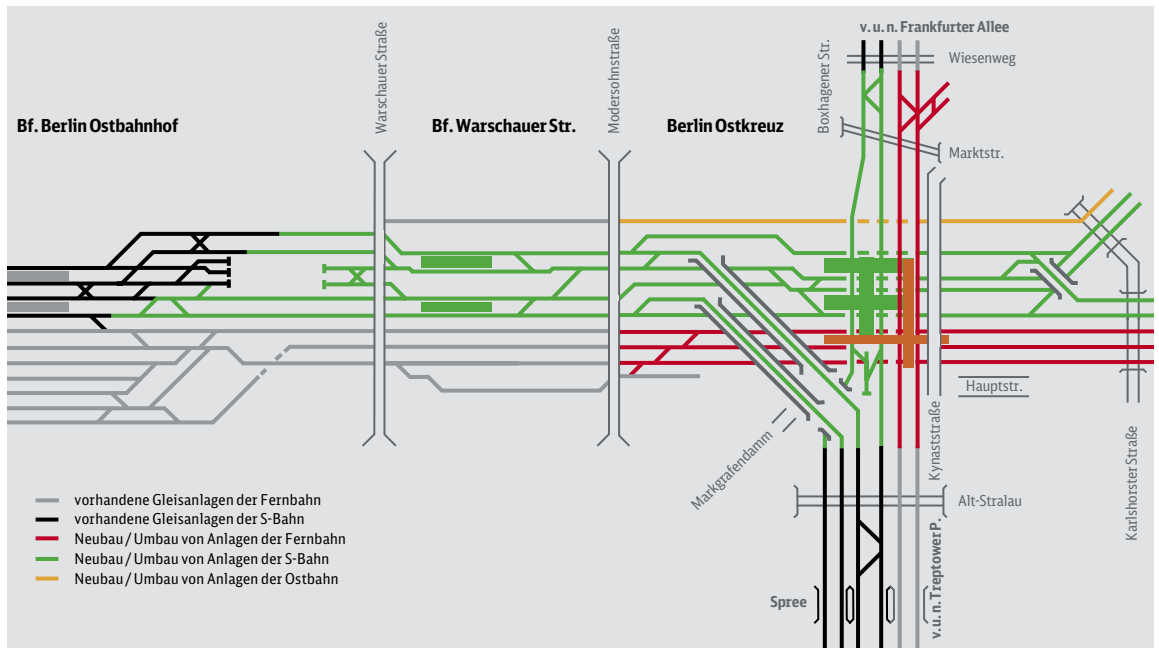


12 Wasserturm & Kehranlage

Das denkmalgeschützte Wahrzeichen des Ostkreuzes, der Wasserturm von 1913, bleibt erhalten. Die südliche Kehranlage auf der Ringbahn wird verkleinert. Es ist nur noch ein Abstellgleis vorgesehen.

13 Signal- & Sicherungstechnik

Während der Bauzeit ist das elektromechanische Stellwerk vom Erknerbahnsteig in einen Container gezogen. Es arbeitet im Selbststellbetrieb und wird bei besonderer Betriebsführung und Störungen besetzt. Künftig sind alle S-Bahngleise ans elektronische Stellwerk angeschlossen und werden von Halensee aus gesteuert.



Blick in die großzügig gestaltete Ringbahnhalle: Auf den breiten Bahnsteigen ist genug Platz zum Ein-, Aus- und Umsteigen. Über die Treppen, Rolltreppen und Aufzüge geht es rasch auf die anderen Bahnsteige



Der neue Vorplatz zur Sonntagstraße zeigt sich aufgeräumt und offen. Der Senat möchte die Straßenbahnlinie 21 direkt an den Bahnhof heranführen

Unter dem rollenden Rad

Der lange Weg zum neuen Bahnhof

Zehn Jahre dauert der Ostkreuz-Umbau – eine wirklich lange Zeit. Zur Vorstellung: Vor zehn Jahren 1997 gingen die Strecken Westend-Jungfernheide und Trep-tower Park-Sonnenallee zurück ans Netz.

Solch ein Mammutprojekt braucht seine Zeit, denn der am stärksten frequentierte Umsteigebahnhof der S-Bahn kann nicht für mehrere Jahre dicht gemacht werden. 50 Bauzustände sind geplant. Das heißt, 50-mal werden Gleise verschwenkt, Weichen ein- oder ausgebaut und Signal- und Sicherungstechnik angepasst.

Was passiert bis Mitte 2008?

Nachdem das erste Mal Gleise umgeschwenkt und die Fernbahnbrücke auf der Ringbahn herausgehoben wurden, entsteht als nächstes die Ersatz-Fußgängerbrücke. Dafür begannen bereits die Arbeiten auf den Stadt-Bahnsteigen D und E. Die alte Fußgängerbrücke

wird während der Umbauarbeiten eingemottet und später wiederaufgebaut.

In der Nähe der Gleise entsteht ein unterirdisches Regenwasser-Rückhaltebecken mit 800 Kubikmetern Fassungsvermögen. Im Bezirk Lichtenberg werden zum Ausgleich für das gerodete Grün insgesamt 78 Straßenbäume gepflanzt.

Der Senat beginnt mit dem Bau der „Unteren Kynaststraße“. Sie ist die neue Verbindung hinab zur Hauptstraße und stellt die Anbindung der Halbinsel Stralau aus zwei Richtungen sicher. Erst wenn sie Mitte 2008 fertig ist, kann die Kynaststraßenbrücke über die Stadtbahngleise abgerissen werden.

Was folgt bis Ende 2009?

Anschließend wird 25 Meter weiter östlich eine neue, viel breitere Brücke für die „Obere Kynaststraße“ aufgestellt.



Bahnhofsromantik Bahnsteig A: Verwilderte Ecken, rostige Flächen, bröckelnde Kanten – so zeigt sich der S-Bahnhof Ostkreuz heute

Die alten Pfeiler der Fernbahnbrücken auf der Ringbahn werden abgebrochen. Ist der Platz frei, beginnt der Bau des neuen Regionalbahnsteigs auf der Ringbahn. Er wird zunächst provisorisch fertiggestellt. Ende 2009 werden die S-Bahngleise dorthin umgeschwenkt.

Was passiert ab 2010?

Fährt die Ringbahn um den alten Bahnsteig F herum, kann dieser abgetragen werden. Danach wird der viel breitere Ringbahnsteig der S-Bahn samt Halle errichtet. Auf der anderen Seite der Baustelle wird die Südringkurve für die S 9

erneuert. Dabei werden auch der Keilbahnsteig A abgerissen und die Brücken ausgetauscht. Dafür muss die Linie unterbrochen werden.

Unten werden die S-Bahngleise auf der Stadtbahn zwischen Ostbahnhof und Nöldnerplatz bzw. Rummelsburg umgebaut. Dabei wird von Nord nach Süd gearbeitet: Zuerst wird der Bahnsteig D, dann der Bahnsteig E erneuert. Schließlich rückt die Ausfädelung der Gleise nach Lichtenberg und Erkner hinter das Ostkreuz. In diesem Zusammenhang wird gleich der Bahnhof Warschauer Straße umgestaltet. **mb**



Auswirkungen auf die S-Bahn

S 3 Westlich des Ostkreuzes wurden bereits Weichen eingebaut, deshalb können die S-3-Züge den Bahnhof auch eingleisig durchqueren. Dennoch: Ab etwa 2011 müssen sie für gut zwei Jahre am Ostkreuz enden.

S 9 Nach Inbetriebnahme des provisorischen S-Bahnsteigs auf der Ringbahn Ende 2009 wird Südringkurve dicht gemacht. Dafür wird die S 9 geteilt: Richtung Spandau fährt alle zehn Minuten voraussichtlich die S 75, im Südringabschnitt wird die Linie mit der S 85 verknüpft.

übrige Linien Während der gesamten Bauzeit wird auf der Ringbahn und auf der Stadtbahn Richtung Lichtenberg der zweigleisige Betrieb aufrecht gehalten. Trotzdem sind Wochenendsperrungen unumgänglich.



Ostkreuz zum Lesen

Andreas Butter, Hans-Joachim Kirsche, Erich Preuß: Berlin Ostkreuz. München 2000. Geramond-Verlag.

Berliner S-Bahnmuseum (Herausgeber): Strecke ohne Ende. Die Berliner Ringbahn. Berlin 2002. GVE-Verlag.

Online-Tagebücher zum Umbau www.sandmannbln-ostkreuz.de/vu
www.ostkreuzblog.de
<http://ostxgui.de>
http://de.wikipedia.org/wiki/Bahnhof_Berlin_Ostkreuz



Auf den Vorortbahnsteigen mussten die Bahnsteigdächer weichen zugunsten der Ersatz-Fußgängerbrücke (rechts, noch nicht montiert)

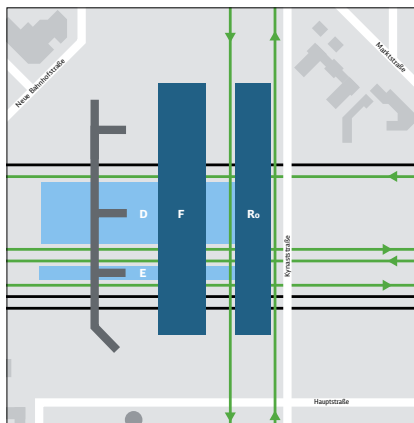


Bahnhof Warschauer Straße mit neuem Gesicht

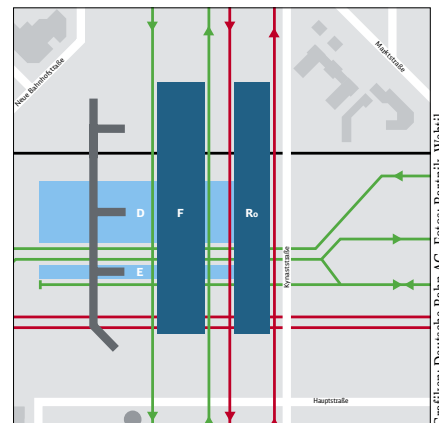
Im Zuge des Ostkreuz-Umbaus wird auch der Bahnhof Warschauer Straße umgebaut. Schließlich werden alle Gleisanlagen zwischen Ostbahnhof und Nöldnerplatz bzw. Rummelsburg erneuert. Dabei wird auch hier der Richtungsbetrieb mit zwei Bahnsteigen je Richtung eingeführt. Damit entfällt der 1986 ergänzte dritte Bahnsteig. Auch der Tunnel östlich vom Ostbahnhof wird nicht mehr gebraucht und zugeschüttet.

Wegen des schlechten Zustandes der Treppenanlagen und des

Eingangsbereichs wurde das aufgeständerte Empfangsbauwerk bereits 2004/05 durch eine Behelfsbrücke ersetzt. In der Planung ist auf Wunsch des Senats bereits die Verlängerung der U-Bahnlinie U 1 direkt über den S-Bahnsteig berücksichtigt. Sie wird aber noch nicht gebaut. Außerdem soll ein Fußgängersteig von der Arena am Ostbahnhof direkt zum Bahnhof führen. Im künftigen Eingangsbereich entstehen 350 Quadratmeter für kleine Läden und Geschäfte. **mb**



Ostkreuz 2010 Auf der Ringbahn halten die S-Bahnen am neuen Regionalbahnsteig, währenddessen die neue Ringbahnhalle errichtet wird



Ostkreuz 2013 Für den Umbau der Stadtbahnsteige sind einige Zwischenlösungen notwendig – vorübergehend endet die S 3 in Ostkreuz