

S21-Haltepunkt Perleberger Brücke muss auch Zugang zum Wohngebiet bekommen



Blick von der Lehrter Straße zur Bahntrasse. Ein Zugang durch den kleinen Park zum südlichen Ende der Bahnsteige des geplanten S21-Haltespunktes Perleberger Brücke würde ein großes Wohnquartier und das Neubaugebiet an der Lehrter Straße attraktiv anbinden.



Ein Fußgängertunnel oder eine Brücke müsste die Fernbahngleise queren.

Fotos: Jürgen Schwenzel

Ende Januar meldeten Berliner Zeitungen, dass es endlich „grünes Licht“ gibt für den S-Bahn Haltepunkt „Perleberger Brücke“ des S-Bahn Projekts S 21, das die S-Bahnstrecken vom Nordring sowohl vom Osten wie vom Westen aus mit dem Hauptbahnhof (tief) verbinden soll. Die Berichterstattung beruht auf einer Antwort von Staatssekretär Kamrad an den Abgeordneten Taylan Kurt auf dessen Anfrage. Nach Vorliegen der Planung und Herstellung des Baurechts und Sicherung der Finanzierung werde mit Abschluss eines Realisierungs- und Finanzierungsvertrags der Bau des Bahnhofs mit der

DBAG voraussichtlich im Jahr 2024 formal vereinbart, ist diesem Antwortschreiben zu entnehmen.

Der künftige Haltepunkt Perleberger Brücke hat die Problematik, dass er – vom Hauptbahnhof aus betrachtet – die zwei zum Nordring sich gabelnden und in unterschiedlichen Höhenlagen geführten Bahnstrecken – die in Richtung Osten in Hochlage an einem Brückenbauwerk, die nach Westen ebenerdig – bedienen muss.

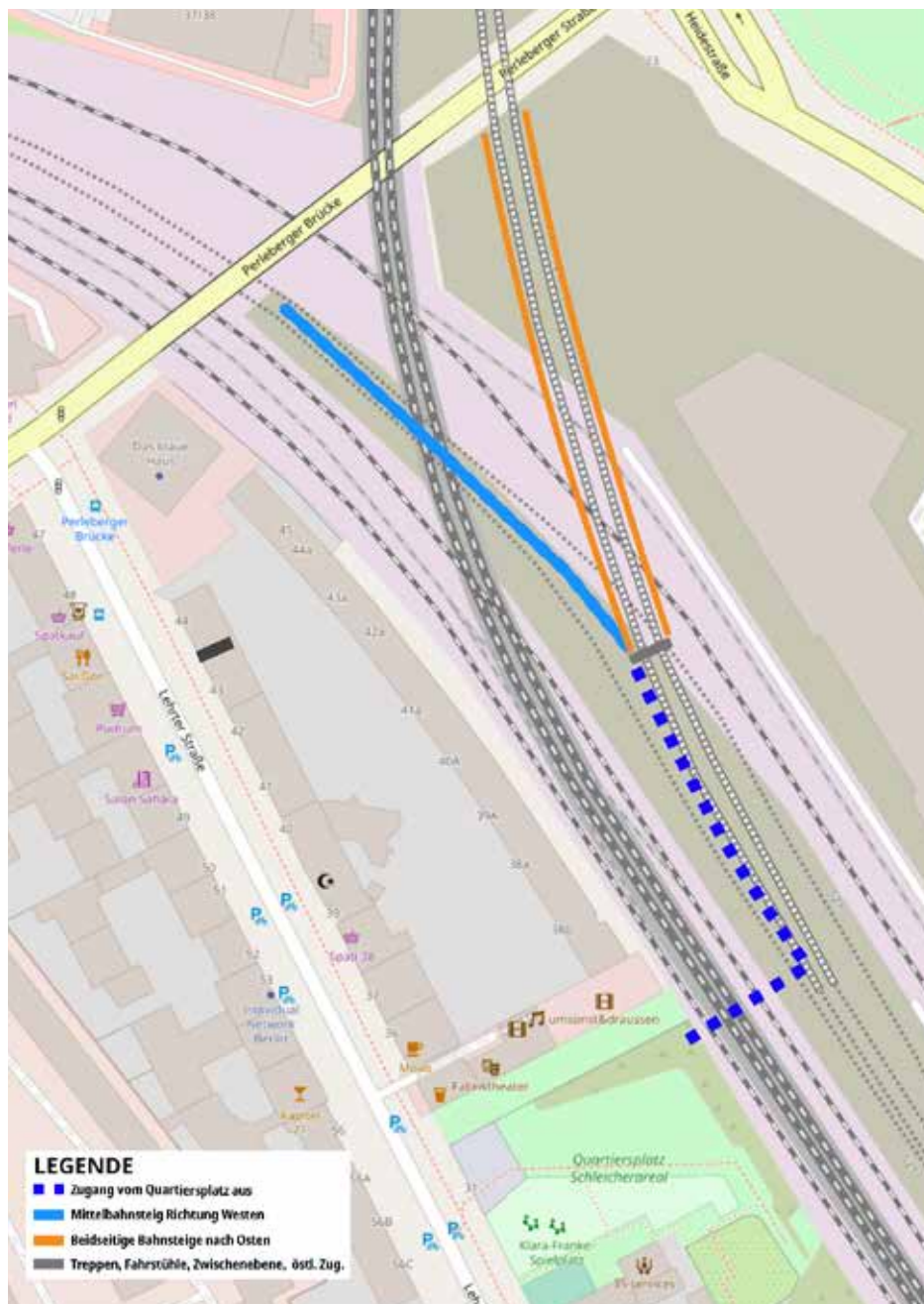
Der Betroffenenrat Lehrter Straße schlägt in einem Brief an die DB Netz, SenUMVK, Politiker und Politikerinnen des Berliner

Abgeordnetenhauses und der BVV Mitte angesichts der beginnenden/ begonnenen Vorplanung die Prüfung eines Zugangs vom Quartiersplatz Lehrter Straße 31-34 aus vor. Der Zugang könnte im nördlichen Bereich des Quartiersplatzes unterirdisch unter den von Westen kommenden Fern- und Regionalbahngleisen bis zu dem künftigen Bahnsteig des Haltepunktes der von Westen kommenden S-Bahn-Strecke geführt werden und von da aus auch zu dem in der Hochlage befindlichen Bahnsteig für die vom Hauptbahnhof nach Osten führende Strecke angebunden werden. In der Lehrter Straße wohnende oder arbeitende Menschen sowie Besucher*innen des Sportparks Poststadion könnten den Haltepunkt so gut erreichen und müssten nicht einen langen Umweg über die Perleberger Brücke zu eventuellen Zugängen nehmen oder anderen – noch weiter entfernten potenziellen Zugängen zum Haltepunkt. Da der Quartiersplatz über den entlang der Bahn Richtung Süden geplanten „Döberitzer Grünzug“ auch die Klara-Franke-Straße anbindet, an der die bahnsseitig errichteten Häuser des Mittenmang Quartiers liegen, hätte diese eine besonders günstige Anbindung, aber auch die Nutzer*innen bzw. Besucher*innen des Sportparks Poststadion würden davon profitieren.

Die Lage-Problematik eines S-Bahn-Haltepunktes „Perleberger Brücke“ ist übrigens nicht neu, bereits 2006 hatte der Betroffenenrat Lehrter Straße im Rahmen eines Planänderungsverfahrens zur S21 eine veränderte Lage für einen S-Bahnhof des S21 Projekts näher zum Hauptbahnhof hin vorgeschlagen mit Zugängen sowohl von der Lehrter Straße wie von der Heidestraße aus. Eine 2006 durchgeführte Standortkonferenz für das „Quartier Heidestraße“, bei dem die damaligen Investoren dieses Quartiers einen S-Bahn Haltepunkt an der Perleberger Brücke vorgeschlagen hatten, war Anlass für den damaligen Vorschlag, der gemeinsam vom Betroffenenrat Lehrter Straße und der AG Verkehr im Moabiter Ratschlag erarbeitet worden war.

Als erster Abschnitt des Bauprojekts S21 soll die vom S-Bahnhof Wedding kommende Strecke, die über die Perleberger Brücke hinweg in Hochlage Richtung Hauptbahnhof führt, in Betrieb genommen werden. Da sich die Errichtung des eigentlichen S21-Bahnhofs am Hauptbahnhof noch hinzieht, wurde unter dem nördlichen Europaplatz zunächst ein provisorischer Interimbahnhof errichtet, an dem nur Kurzzüge halten können, die als „S15“ im Pendelverkehr zwischen dem S-Bhf Wedding und Hauptbahnhof verkehren sollen. Der angekündigte Zeitpunkt Ende 2022 für die Inbetriebnahme dieses Pendelverkehrs wurde zwischenzeitlich wieder verschoben, da für den Bau notwendige Teile nicht lieferbar seien.

Angesichts des beschränkten verkehrlichen Nutzens dieses Pendelverkehrs sollte die Deutsche Bahn die Inbetriebnahme so-



Das Magazin für aktuelle Entwicklungen im Nahverkehr



erscheint sechsmal jährlich
Jahresabo 24 Euro (in Deutschland)

Straßenbahnen
U-Bahnen
S-Bahnen
O-Busse

in aller Welt

Abo-Bestellung bitte an:
AG Blickpunkt Straßenbahn e. V.
Burgherrenstraße 2, 12101 Berlin
www.blickpunktstrab.net

Aktuelle Hefte erhältlich auch im
BahnBuchShop, S-Bf Berlin-Lichtenberg,
Empfangsgebäude (UG), Mo-Fr 13-18.30 Uhr

wohl der östlichen wie der westlichen Strecke besser erst in Betrieb nehmen, wenn der S-Bahn Haltepunkt „Perleberger Brücke“ und der eigentliche S-Bahnhof des Lehrter Bahnhofs fertiggestellt sind. Dann wäre es unnötig den Bau des Haltepunkts für den östlichen Zweig unter laufendem Betrieb durchführen zu müssen.

links oben;
Lageplan mit Bahnsteigen und Zugang.
OSM, Eintragungen: Jürgen Schwenzel

links unten:
Auf der Brücke links und unten schräg rechts sind die neuen Bahnsteige der S 21 für den Haltepunkt Perleberger Brücke geplant, hier gesehen vom Hauptzugang von der Perleberger Brücke.

Foto: Jürgen Schwenzel