

Wenn die Alte schlappmacht

Hilfsbrücken in Köpenick eingeschwebt

Halb Köpenick kam, um sich das Spektakel anzuschauen: Ein riesiger Kran auf den Schienen hievte am Morgen die alten Brückenüberbauten heraus. Abends setzte er die Einzelteile der neuen Hilfsbrücken ein, die nun die Bahnhofstraße überspannen. Ganz vorsichtig ging das wichtige Gerät vor, denn das Ein- und Aussetzen war Millimeterarbeit.

von der einen zur anderen Seite. Und oben pendelte alle 20 Minuten die S-Bahn.

Man sah es ihnen an: Rund 100 Jahre hatten die altersschwachen, rostigen Bahnbrücken auf dem Buckel. Die Regionalexpress, die Fernzüge in Richtung Warschau und die schweren Erzzüge nach Eisenhüttenstadt konnten sie nur noch mit 30 Kilometer pro Stunde

Böcken ab. Der Schotterbett war aus dem Brückenteil längst herausgekehrt. Über das S-Bahngleis am Bahnsteig entlang wurde das marode Museumsstück zur alten Güterladerampe gerollt. Schneidbrenner zerteilten es in „handliche“ sechs Meter lange Einzelteile, um diese zum Schrottplatz zu bringen.

Oben fahren – unten bauen

Ersatz stand schon bereit: Aus Konz-Karthausen bei Trier kamen die Bauteile für zwei 80 Tonnen schwere Hilfsbrücken aus Stahl angereist. Jede besteht aus vier T-förmigen Trägern, die am Abend eingehängt wurden. Auf der Bahnhofsseite liegt sie auf den alten Widerlagen. Auf der gegenüberliegenden Seite wurde eigens eine Spundwand einige Meter hinter das alte Mauerwerk in den Bahndamm gerammt. Dort liegt die sogenannte „Zwillingsträger-Hilfsbrücke“ auf und überspannt die nächsten drei Jahre die Bahnhofstraße. Der Vorteil: Nun kann auf dieser Seite das alte Widerlager abgebrochen und das neue errichtet werden – während oben der Zugverkehr rollt.

Ein Heim für Hilfsbrücken

Mit 27 Metern gehören die in Köpenick eingesetzten Behelfskonstruktionen zu den längsten. Das DB-Brückendepot bei Trier hat rund 170 solcher Hilfsbrücken auf Lager. Wenn eine alte Brücke schlapp macht, hilft man in ganz Deutschland und im europäischen Ausland aus. Die meisten der stählernen Exemp-

lare werden im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums für Katastrophenfälle wie dem Elbe-Hochwasser bereitgehalten. In Berlin sind sie zum Beispiel in Friedrichshagen, über der Schlichtallee, in Lichterfelde West oder ab April an der Großgörschenstraße im Einsatz.

Doch Hilfsbrücken sind nur Provisorien. Etwa im Jahr 2010 werden in Köpenick die endgültigen Überbauten eingesetzt – wieder Schottertrogbriücken wie zuvor. Dann gehen die Behelfsbrücken wieder auf Reise zu ihrem nächsten Einsatz. Bis dahin wird auch der neue Regionalbahnsteig errichtet. Dafür wird der Bahndamm einige Meter in Richtung

wird entsprechend umgebaut. Der Regionalbahnsteig reicht sogar über die Brücke hinüber und wird damit zwei Zugänge haben. Der S-Bahnsteig soll unverändert erhalten bleiben.

Die Köpenicker Brücke ist nur eine von 14 Bahnüberführungen, die im Zuge des Streckenausbaus Berlin–Frankfurt (Oder) erneuert werden. Diese wichtigste Trasse in Richtung Osteuropa wird auf elektronische Stellwerkstechnik und für Tempo 160 überholt. Auch die Bahnbrücken Schlichtallee, in Friedrichshagen oder der Bahnhofsumbau in Erkner gehören zu dem 220-Millionen-Projekt.

Am Wochenende 16./17. März wurden die beiden Fernbahn-



Fotos: Bartsch

Davongeschwebt: Ein 150 Tonnen schwerer Eisenbahn-Drehkran hebt die rostige Hundertjährige heraus

Das rege Treiben am Wochenende 16./17. März konnte kaum einem Köpenicker entgangen sein. Schließlich war die ganze Passage zwischen dem nördlichen und dem südlichen Stadtteil dicht. Kein Regionalzug, kein Auto, keine Straßenbahn, kein Bus konnte das Nadelöhr passieren. Allein durchs Bahnhofsgebäude gelangte man

überqueren. Bei der S-Bahn war's nicht ganz so schlimm.

Reif für den Schrottplatz

Ein 150 Tonnen schwerer Eisenbahn-Drehkran setzte die alten Troglüberbauten auf rollenden



Zwillingsträger-Hilfsbrücke ZH 26: Aus zweimal zwei dieser 26,9 Meter langen Trägern besteht so ein Brückenprovisorium

Süden verbreitert. Schließlich braucht der neue Mittelbahnsteig viel mehr Platz und die Fernbahngleise rücken etwas von der S-Bahn weg. Wie breit der Bahndamm wird, erkennt man bereits heute an der neuen Betonspundwand neben dem Einkaufszentrum. Das heutige Zugangsgebäude zu den künftig zwei Bahnsteigen

brücken ersetzt. An den beiden folgenden Wochenenden wurden nacheinander die beiden S-Bahnbrücken ausgetauscht. Ursprünglich sollte alles bereits im Oktober über die Bühne gehen. Doch eine der Baufirmen meldete überraschend Insolvenz an, und so musste das Programm verschoben werden. **mb**

Facelifting für Fußgängertunnel

Handwerker verjüngen Bahnhof Schönefeld

Anfang März rückten am Bahnhof Schönefeld Maurer, Maler, Fliesenleger und Elektriker an. Der Fußgängertunnel wird zwischen S-Bahnsteigen und Flughafen-Ausgang bis Anfang Juni renoviert. Das Land Brandenburg finanziert den 250 000 Euro teuren Umbau.

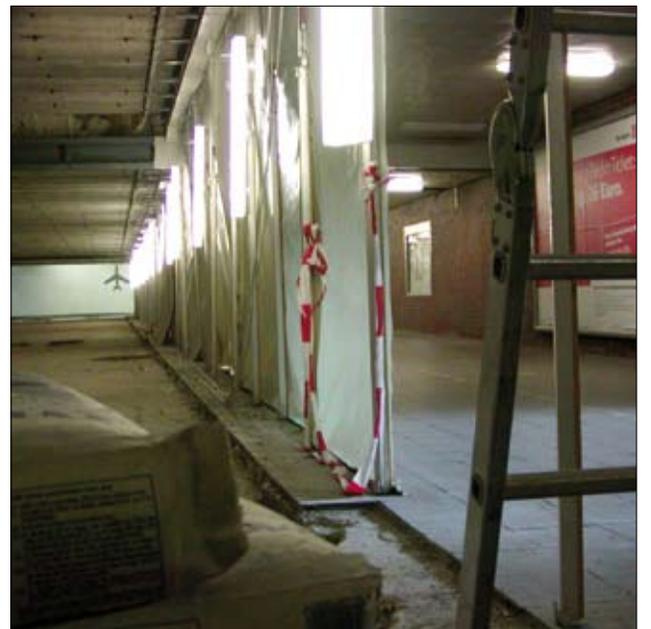
Der Durchgang soll viel heller und freundlicher wirken. Dafür wird der marode, dunkle Fußboden herausgebrochen und durch lichtgraue Kunststeinplatten ersetzt. Die roten Backsteinwände werden verputzt und hell gestrichen. Die alte Lochblechdecke wird abgenommen und durch eine geschlossene Decke mit runden Deckenstrahlern ausgewechselt – so wie es im Ausgangsgebäude zum Flughafen gibt, das vor anderthalb Jahren saniert

wurde. Auf der Stirnseite des Tunnels wird neben dem großen, wegweisenden Flugzeugsymbol ein Monitor mit den Abflugszeiten installiert. Während der Schönheitskur arbeiten die Handwerker hinter einer Staubwand. Deshalb braucht die Unterführung nicht geschlossen werden.

Arbeiten an BBI-Anbindung angerollt

Währenddessen kommen auch die Bauarbeiten am Großflughafen in Gang. Im September war offizieller erster Spatenstich für das Zwei-Milliarden-Projekt. Ab Mitte 2007 soll es ein Besucherzentrum mit Aussichtsturm auf die Baustelle geben.

Auch die Arbeiten an der künftigen Zubringer-Bahnlinie und am unterirdischen Bahnhof unter dem neuen Terminal haben begonnen. Die Flughafenanbindung ist das größte Bahnbauprojekt in der Region. 2011 sollen BBI und Bahnhof eröffnet werden. Dafür wird die Linie S 9 über den alten Bahnhof Schönefeld hinaus zum neuen Flughafenbahnhof verlängert. Unsicher ist, ob bis dahin die Strecke des direkten Airport-Express über die alte Dresdner Bahn durch Lichtenrade zum Hauptbahnhof fertig ist. Für den Wiederaufbau der Fernbahntrasse läuft die Planfeststellung, also die rechtliche Prüfung. Das gleiche gilt für die Ostanbindung des Bahnhofs an die Strecke Ostkreuz–Königs Wusterhausen. **mb**



Berlins Tor zur Stadt unterm Messer: Diesmal wird der Tunnel zwischen S-Bahnsteig und Flughafen-Ausgang renoviert