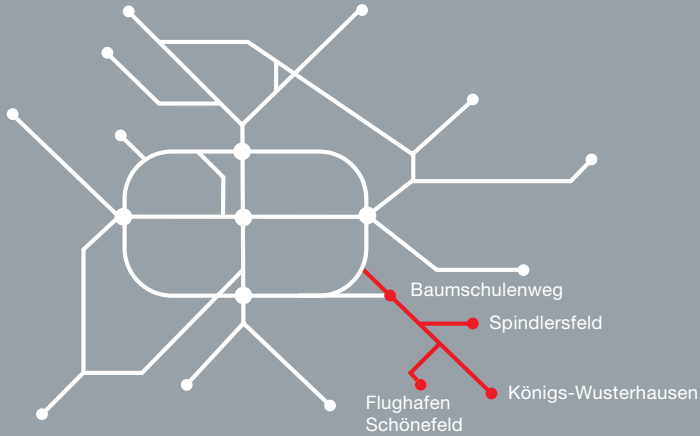




S-Bahn Berlin  
Streckenabschnitt  
**Treptow – Königs Wusterhausen  
– Flughafen Schönefeld**

Grunderneuerung,  
Neubau der Bahnhöfe  
Baumschulenweg und  
Adlershof

## Das Projekt



Lage im Netz

### Umfassendes Programm

Täglich fahren eine Million Menschen mit der Berliner S-Bahn. Sie ist das Rückgrat des Nahverkehrs der deutschen Hauptstadt. Das Streckennetz entstand bereits Anfang des 20. Jahrhunderts, seit mehr als sieben Jahrzehnten fahren die Züge elektrisch. Der zweite Weltkrieg und die Spaltung Berlins hatten dem S-Bahn-Netz erheblich zugesetzt. Deshalb begann vor einem Jahrzehnt die umfassende Grunderneuerung des Netzes. Gleise, Bahnhöfe, Stromversorgung, Signal- und Kommunikationstechnik werden mit Milliardenaufwand modernisiert. Bis zur Fußball-Weltmeisterschaft im Jahr 2006 soll ein wesentlicher Teil des Programmes zur Grunderneuerung abgeschlossen sein. Um die Projekte effektiv umsetzen zu können, hat die Deutsche Bahn das Management in die Hände einer Tochtergesellschaft gelegt: der DB ProjektBau GmbH.

Sie übernimmt die Vorbereitung und Steuerung von Planung, Bauvorbereitung, Baudurchführung und Bauüberwachung von Verkehrsprojekten wie der Grunderneuerung der S-Bahn in Berlin; einschließlich der Vergabe, Koordinierung und Qualitätskontrolle aller Arbeiten. Im bestehenden Netz bei rollendem S-Bahnbetrieb zu bauen, stellt hohe Anforderungen an das Projektmanagement. Die Bauarbeiten müssen zwischen der S-Bahn Berlin GmbH und den anderen Unternehmen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg abgestimmt werden. Viele Partner sind an den Projekten beteiligt: Neben der Bahn und der Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde – das Eisenbahn-Bundesamt – auch Berliner- und Bezirksbehörden, die Verkehrsunternehmen der Region sowie Planer, Bauleute.

### S-Bahn in den Südosten

Die wichtigste Nahverkehrsverbindung zwischen dem Südosten Berlins und der City ist die S-Bahnstrecke vom S-Bahnring über Baumschulenweg, Schöneweide nach Spindlersfeld, Flughafen Schöne-



Entwurf Teltowkanalbrücke – Bauart Stabbogenbrücke

feld und Königs Wusterhausen. Der Hauptstadt-Airport ist über diese Strecke ebenso erreichbar wie der integrierte Wissenschafts-, Wirtschafts- und Medienstandort Adlershof mit dem international bedeutenden Wissenschafts- und Technologiepark. Zwölf außeruniversitäre Forschungseinrichtungen, Institute der Humboldt-Universität Berlin sowie 570 Unternehmen in den Bereichen Technologie und Medien haben sich hier angesiedelt, etwa 10.000 Menschen arbeiten in Adlershof.

### Der Streckenabschnitt im Überblick

Streckenlänge	32,8 km
Umbau Bahnhöfe	4
Umbau Gleis	69,7 km
Neubau Gleis	1,5 km
Elektronisches Stellwerk (ESTW)	1
Bahnstromleitungen	70 km
Eisenbahnüberführungen	17
S-Bahn Unterwerke	6

Nachdem in den vergangenen Jahren bereits umfassende Arbeiten zur Grunderneuerung der S-Bahnverbindung in den Südosten Berlins ausgeführt wurden (darunter die Lückenschlüsse auf der Ringbahn zwischen Neukölln und den Bahnhöfen Treptower Park und Baumschulenweg), werden nun zahlreiche weitere Bauvorhaben zusammengefasst und konzentriert in den Jahren 2004 bis 2007 realisiert. Damit können die Auswirkungen des Bauens auf den S-Bahnverkehr minimiert werden. Voraussetzungen sind der Abschluss aller dafür notwendigen öffentlich-rechtlichen Verfahren. Zudem ist der Bauablauf abhängig von einem weiteren großen Projekt: Dem Neubau des Verkehrsknotens Ostreuz. Im Rahmen der Maßnahmen zur Grunderneuerung der S9 werden

- die Bahnhöfe Baumschulenweg und Adlershof einschließlich der zugehörigen Straßenbrücken neu gebaut, der Bahnhof Wildau behinderten-

## Die Ziele



Entwurf Neubau Bahnhof Baumschulenweg Eingangsportal und nördlicher Zugangsbereich

gerecht umgestaltet, und als Kreuzungsbahnhof ausgebaut (zweite Bahnsteigkante)

- Brücken wie die über den Britzer Verbindungskanal und den Teltowkanal neu gebaut, für die Brücke Sterndamm entstehen Ersatzneubauten,
- die alte Stellwerkstechnik von computer-gestützten elektronischen Stellwerken ersetzt,
- die Bahnstromtechnik mit Unterwerken und Schaltstellen zur Stromeinspeisung sowie den Stromschiene grunderneuert und damit die Stromversorgung ausgebaut,
- die Gleise in wesentlichen Abschnitten komplett erneuert.

Der Bund, die Länder Berlin und Brandenburg sowie die Deutsche Bahn investieren in diese Baumaßnahmen insgesamt rund 350 Millionen Euro.

### Die Brücken

Auf einer Vielzahl von Brücken überqueren die S-Bahnstrecken im Südosten Straßen und Wasserwege. In den kommenden Jahren sollen insgesamt 12 Brücken erneuert oder neu gebaut werden, darunter die Brücken im Bereich der S-Bahnhöfe Baumschulenweg (Baumschulenstraße) und Adlershof (Rudower Chaussee) sowie die Brücken Rixdorfer Straße und Sterndamm. Neue Stabbogen-Brücken werden den Britzer Verbindungskanal und den Teltowkanal überspannen. Für die Verbreiterung der beiden Wasserstraßen werden die Brücken von 23 auf 50 Meter aufgeweitet.

Die lichte Höhe zwischen Wasserfläche und Brücke wird künftig 5,25 Meter statt bisher 4,70 Meter betragen. Mehr Platz gibt es künftig auch unter der Brücke der Rixdorfer Straße, da das neue Bauwerk die Straße ohne Zwischenstützen überbrücken wird. Die umfangreichen Baumaßnahmen sollen bei weit gehender Aufrechterhaltung des vollen S-Bahnbetriebes realisiert werden. Um dies zu erreichen, wird für etwa drei Jahre eines der beiden Fernbahngleise



Bahnhof Baumschulenweg, Inselbahnsteig A

neben der S-Bahnstrecke zwischen Baumschulenweg und dem Grünauer Kreuz als Ausweichgleis für die S-Bahn genutzt. Der Fernbahnverkehr wird in dieser Zeit auf einem Gleis rollen. Diese Planung ist abgestimmt mit der Umbauplanung für das Ostkreuz.

- 1 Bahnhof Baumschulenweg / Baumschulenstraße
- 2 Britzer Verbindungskanal
- 3 Rixdorfer Straße
- 4 Bahnhof Schönevide / Sterndamm
- 5 Bahnhof Adlershof / Rudower Chaussee
- 6 Teltowkanal
- 7 Bahnhof Wildau
- 8 Streckensanierung Eichwalde – Königs Wusterhausen



## S-Bahnhof Baumschulenweg



Bahnhof Baumschulenweg, Zugang und Inselbahnsteig von 1906 bis 1916



Bahnhof Baumschulenweg, Inselbahnsteig im Jahr 1906

### Historischer Rückblick

Auf ihrem Wege vom Görlitzer Bahnhof Richtung Cottbus schnauften die Dampfzüge seit dem 13. September 1866 durch die südöstlichen Vororte Berlins. Seit 1890 hielten die Züge beim Kilometer 5,28 der Görlitzer Bahn. Hier setzte Franz Späth, dessen Familie bereits seit 1762 eine Baumschule betrieb und der diese gerade erst (1879) um das „Arboretum“ – einer Sammlung von Gehölzen – erweitert hatte, einen Haltepunkt durch: „Baumschulenweg“.

Die Späthsche Baumschule gab den Namen für den Bahnhof wie für den gesamten heutigen Treptower Ortsteil. Seit 1885 hatte die Görlitzer Bahn eine Verbindung über Treptow zur Stadtbahn, 1896 wurde die Verbindung zur Ringbahn Richtung Rixdorf (Neukölln) hergestellt. Damit gewann der Bahnhof Baumschulenweg an Bedeutung.

Die bei Ihrer Eröffnung noch ebenerdige Strecke wurde bis 1906 samt der Bahnhöfe auf einen Damm gelegt und von zwei auf vier Gleise erweitert. Der Bahnhof Baumschulenweg hatte nun zwei Bahnsteige, einen für die Züge zur Ringbahn Richtung Rixdorf und Treptow und einen für die Vorortzüge aus dem Görlitzer Bahnhof. 1916 kam der dritte, der seitliche Bahnsteig hinzu. Seit 1928 fährt hier die S-Bahn elektrisch. Dampfzüge von und nach dem Gör-

litzer Bahnhof hielten noch bis zum 30. April 1951 am Vorortbahnsteig. Nach Stilllegung des Görlitzer Bahnhofs am 1. Mai 1951 wurde dieser Bahnsteig nur noch für Sonderzüge genutzt und vor einigen Jahren endgültig geschlossen. Der Mauerbau unterbrach auch die Verbindung nach Neukölln, sie wurde am 17. Dezember 1993 wieder eröffnet.



Zugangsbereich zu den S-Bahnsteigen



Blick vom S-Bahnsteig in die Bahnhofshalle

### Der neue Bahnhof

Nach rund hundert Jahren soll der Bahnhof Baumschulenweg neu gebaut werden. Die Fassade des Haupteinganges auf der Ostseite, die der Bahnhof 1916 erhielt und die heute unter Denkmalschutz steht, bleibt dabei erhalten. Ansonsten wird der erneuerungsbedürftige Bahnhof künftig zeitgemäßen Ansprüchen an Komfort, Sicherheit, Gestaltung und Leistungsfähigkeit gerecht. Rund 28 Millionen Euro, werden investiert.

Für Jeden, der heute den Bahnhof Baumschulenweg passiert, wird offenbar: Die Bausubstanz bedarf dringend einer Grunderneuerung. Das betrifft auch die Brücken über die Baumschulenstraße. Sämtliche technischen Anlagen sind verschlissen, der Bahnhof ist mit seinen drei Bahnsteigkanten unübersichtlich, er hat keine behindertengerechten Zugänge, kein



Baumschulenstraße, westlicher Zugang zum Bahnhof



Entwurf Neubau Bahnhof Baumschulenweg mit denkmalgeschützter Fassade

Blindenleitsystem. Der Zugang ist nur auf der südlichen Seite der Baumschulenstraße möglich. Jetzt wird der Bahnhof komplett umgebaut:

- Die Brücken für die drei S-Bahn- und zwei Fernbahngleise über die Baumschulenstraße werden neu gebaut. Die auf 3,80 Meter eingeschränkte Durchfahrthöhe und die Straßenbreite bleiben erhalten. Die neuen Stahlbrücken kommen allerdings ohne Zwischenstützen aus.
- Auf der Nordseite der Baumschulenstraße zwischen der Ekkehardstraße und der Stormstraße wird ein neuer Bahnhofszugang mit Treppenaufgängen zu den beiden S-Bahnsteigen geschaffen.
- Die beiden Bahnsteige werden neu gebaut und befinden sich künftig beide direkt über der Baumschulenstraße. Auch künftig wird es drei S-Bahn Gleise mit einem Seitenbahnsteig für die Züge Richtung Stadt und einem Inselbahnsteig für die Züge Richtung Schöneweide geben.
- Der ehemalige Vorortzug-Bahnsteig zwischen den Fernbahngleisen wird abgebrochen.
- Im südlichen Eingangsbereich werden als Zugang zu beiden S-Bahnsteigen neben festen Treppen auch Fahrtreppen und Aufzüge eingebaut. Der gesamte Zugangsbereich wird komplett neu errichtet, mit viel Glas transparent gestaltet und hat künftig auch Platz für Service-Einrichtungen wie Fahrkartenverkauf, Zeitungsladen, Bistro oder anderes.

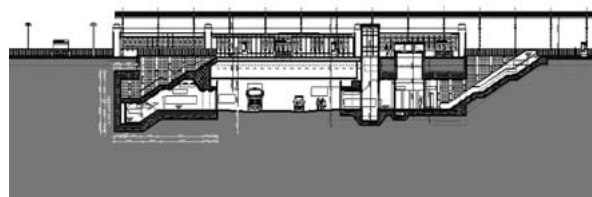


Entwurf Neubau Bf Baumschulenweg Draufsicht

Im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofs Baumschulenweg werden auch die Brücken der S- und Fernbahngleise über den Britzer Zweigkanal neu gebaut. Künftig überspannen zwei moderne Stabbogen-Brücken den Britzer Verbindungskanal.

#### Der Bauablauf

Bevor Kran, Bagger und Abbruchhammer anrollen können, muss ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, an dessen Ende das Eisenbahn-Bundesamt die Baugenehmigung erteilt. Dieses öffentlich-rechtliche Verfahren läuft derzeit. Noch im Jahr 2004 soll mit den ersten Umbauarbeiten begonnen werden. Für etwa drei Jahre ist der Bahnhof dann eine große Baustelle.



Schnitt durch den Bahnhof

Damit die Kunden der S-Bahn auch im dicksten Baugewühl am Bahnhof Baumschulenweg ankommen und abfahren können, der Straßenverkehr auf der Baumschulenstraße fließen kann, müssen die Arbeiten sorgfältig geplant und abgestimmt werden.

Während der Bauzeit wird eines der beiden Fernbahngleise für die S-Bahn genutzt, so dass der zweigleisige S-Bahnbetrieb aufrecht erhalten werden kann. Dennoch werden zeitweilige Einschränkungen unvermeidbar sein. Ebenso Nacht- und Wochenendarbeiten, um Sperrungen von Straße und Schiene möglichst kurz zu halten. Das bedeutet mitunter unruhige Nächte für die Anwohner. Daher ist für solche Arbeiten eine Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung notwendig.

## S-Bahnhof Adlershof



Bahnhof Adlershof



Der Bahnsteig zu Beginn des 20. Jahrhunderts

### Historischer Rückblick

Von 1956 bis 1991 waren „Rudower Chaussee“ und „Adlershof“ Synonyme für das Fernsehen der DDR, das vis-a-vis des Bahnhofs Adlershof seinen Sitz hatte. Ein Halt auf der „Görlitzer Bahn“ gab es hier bereits 1872. Der Bauverein Adlershof-Grünau war an der Erschließung des Gebietes so stark interessiert,



dass noch vor Fertigstellung der ersten Station 1874 („Bude 10 Adlershof“) die Züge „bei Bedarf“ hier auf freiem Felde hielten. Im Jahr 1894 wurde ein Empfangsgebäude eröffnet und der Bahnhof nunmehr Adlershof-Glienicke benannt. Sieben Jahre später erhielt er den Namen Adlershof-Alt Glienicke. Bis 1905 wurden die zunächst ebenerdigen Gleise auf einem Damm verlegt und seit 1907 gab es zwei Mittelbahnsteige – einen für den Vorort- und einen für den Fernverkehr.

Seit 1928 fährt die Vorortbahn elektrisch als S-Bahn. 1937 wird der Bahnhof in „Adlershof“ umbenannt. Noch bis 1957 gab es hier einen Bahnsteig für Fernzüge. Nach seiner Schließung wurde er abgerissen ebenso wie 1964 das alte Empfangsgebäude. Bahnhofseingänge und Bahnsteigaufgänge im Sechziger-Jahre-chic ersetzten die altherwürdigen Gemäuer der Dampfbahnzeit.

### Der neue Bahnhof

Mit dem Ausbau des Wissenschafts-, Wirtschafts- und Medienstandortes Adlershof, in dem heute rund 10.000 Menschen arbeiten, gewann der Bahnhof Adlershof in den letzten Jahren neue Bedeutung.



Pendelverkehr. Ersatzverkehr. Straßensperrung. Baulärm. Leider können wir Ihnen gelegentlich Unannehmlichkeiten nicht ersparen. Max der Maulwurf, Bahnbau-Experte und Anwalt genervter Bahnkunden und Anwohner, gibt Auskunft und hilft Ihnen weiter:

#### ■ Mit Infos zu Fahrplanänderungen:

- [www.bahn.de/fahrplanaenderung](http://www.bahn.de/fahrplanaenderung)
- Telefon 0 30 – 29 71 29 71
- rbb-Videotext
- Radio Hundert,6 und Stadtradio 88,8
- Tageszeitungen
- Faltblatt „Bauinfos für Bahnfahrer“ auf Bahnhöfen

#### ■ Mit Ihrem persönlichen Draht zu den Bauleuten:

- BahnBauTelefon Berlin:  
0 30 – 29 71 29 72



Eisenbahnüberführungen Rudower Chaussee



S-Bahnhof Adlershof Inselbahnsteig – nördlicher Teil

Der Umbau des Bahnhofs wird das Umsteigen zwischen Bussen und Bahnen erleichtern und zugleich mehr Platz für den Straßenverkehr auf der Rudower Chaussee schaffen. Technische Anlagen und Bauwerke des Bahnhofs müssen erneuert werden. Die Brücken für die beiden S-Bahngleise mit ihren Pendelstützen stammen noch aus dem Jahr 1905.

Sie engen die Rudower Chaussee erheblich ein. Die Brücken für die zwei Fern- und zwei Güterzuggleise hingegen wurden 1983 bzw. 1960 neu errichtet. Der Bahnhof besitzt nur einen Zugang zur Nordostseite (Adlergestell) und einen „Hintereingang“ nach Südwesten.



Im Modell: die neuen Brücken



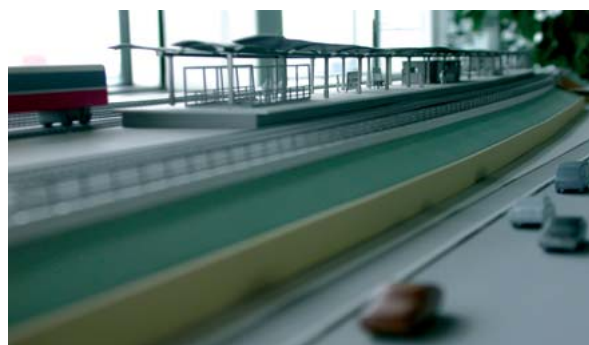
Modell vom neuen Bahnhof

Mit dem Neubau der Brücken über die Rudower Chaussee wird die Straße von 14,87 auf 33,80 Meter verbreitert. Damit wird Platz geschaffen für den Autoverkehr und die Straßenbahn von und nach Köpenick.

Straßenbahnen und Busse werden künftig direkt unter der Brücke halten. Der neue Bahnsteig wird über der Rudower Chaussee liegen. Bahnsteigzugänge werden es sowohl auf der Nordseite als auch auf der Südseite der Straße unter der Brücke geben. Der neue Bahnhof wird behindertengerecht mit Fahrtreppe und Aufzug auf der Südseite ausgestattet. In den Eingangsbereichen wird Raum für

Serviceeinrichtungen geschaffen. Rund 25 Millionen Euro werden in den Bahnhofsumbau und die Aufweitung der Rudower Chaussee investiert. Nach Abschluss des Planfeststellungsverfahrens kann voraussichtlich 2004 mit dem Bahnhofsumbau begonnen werden.

Wie beim Umbau des Bahnhofs Baumschulenweg soll während der Bauzeit eines der beiden Fernbahngleise für die S-Bahn genutzt werden, um weitestgehend bei Aufrechterhaltung des S-Bahnbetriebes bauen zu können. Deshalb werden auch hier zeitweilig Nacht- und Wochenendarbeiten unumgänglich sein. Dafür muss jeweils eine Genehmigung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung erteilt werden.



Im Modell: der neue Bahnsteig



DB ProjektBau  
Martin-Luther Straße 1-1a  
10777 Berlin  
[www.bahn.de](http://www.bahn.de)

Bahn Bau Telefon  
0 30 – 29 71 29 73

Max Maulwurf  
0 30 – 29 71 29 71  
[www.bahn.de/fahrplanaenderung](http://www.bahn.de/fahrplanaenderung)

Bildnachweis:  
S.3,5: Heimatmuseum Treptow

Herausgeber:  
DB ProjektBau GmbH  
Kommunikation  
Niederlassung Ost  
Martin-Luther Straße 1-1a  
10777 Berlin