



# Drehscheibe Berlin **Das neue Ostkreuz**

---

Der wichtigste Verkehrsknoten  
im Berliner Nahverkehr wird umgebaut









---

## **Das neue Ostkreuz**

- 
- 4 Geschichtlicher Rückblick

---

  - 6 Das neue Ostkreuz

---

  - 12 Die Bauphasen

---

  - 16 Fahren und Bauen

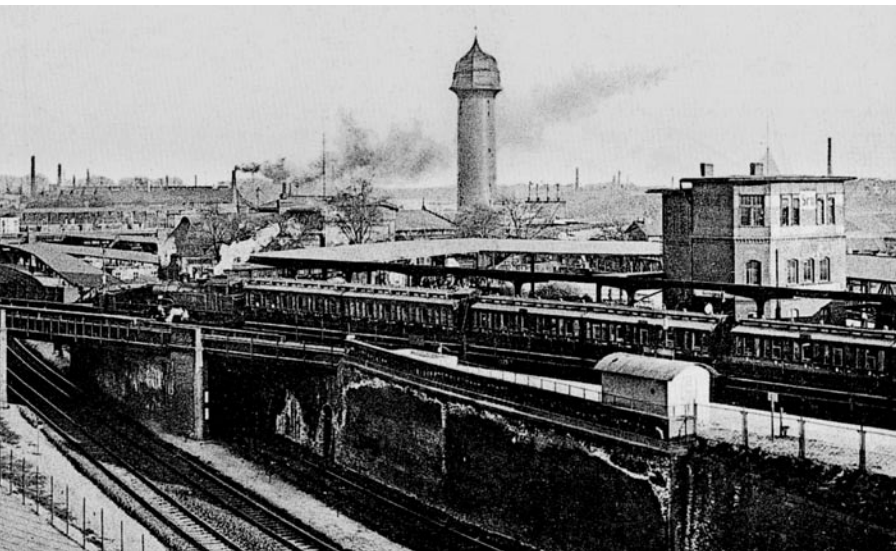
---

  - 17 Warschauer Straße

---

  - 18 Informationsmöglichkeiten

## Geschichtlicher Rückblick



Der Bahnhof Stralau-Rummelsburg 1915:  
Ein Zug der Stadtbahn in Richtung  
Nordring am Bahnsteig A



Bahnsteig F 1990

## Einst vor den Toren – heute mittendrin

**A, D, E, F? Warum gibt es keinen Bahnsteig B und keinen Bahnsteig C am Ostkreuz? Es gab sie.  
In der 160-jährigen Geschichte der Eisenbahn am Ostkreuz hat die Station viele Veränderungen erlebt.**

Als am 23. Oktober 1842 die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn den Personenverkehr zwischen Berlin und Frankfurt an der Oder eröffnete, entstand in dem kleinen, weit vor den Toren Berlins gelegenen Rummelsburg ein Haltepunkt. Das nahe Fischerdörfchen Stralau entwickelte sich zu dieser Zeit gerade zu einem beliebten Ausflugsziel. Ab 1867 folgte eine zweite Linie von Berlin Richtung Küstrin (Ostbahn). Zu jener Zeit hatte der dynamische Aufschwung Berlins bereits eingesetzt, der den weiteren Ausbau der Eisenbahnen beschleunigte. Bereits 1871 fuhren Züge auf der neuen, großzügig und niveaufrei geplanten Ringbahn.

Ab 1872 (Eröffnung des Bahnhofes Stralau) verbanden zwei Kurven die Ringbahn mit den Strecken Richtung Stadt. Als 1882 die ersten Züge über die Stadtbahnstrecke rollten, war der Schlesische Bahnhof (heute Ostbahnhof) nicht länger Endstation. Und in Stralau entstanden an den Kurven von der Stadtbahn zur nördlichen und südlichen Ringbahn die Bahnsteige A, B und C. Die neue Station Stralau-Rummelsburg erhielt weitere Bahnsteige für die Vorortstrecken von und nach Lichtenberg (Bahnsteig D) sowie von und nach Erkner (Bahnsteig E). Als letztes kam 1903 der Ringbahnsteig F hinzu.

Mit der Elektrifizierung der Vorortgleise erhielt der Bahnhof bis Ende der zwanziger Jahre endlich seine heutige Gestalt und 1933 auch seinen heutigen Namen. Alle Pläne zur architektonischen Gestaltung des S-Bahnhofes Stralau-Rummelsburg aus den 1920er Jahren tragen die Unterschrift Richard Brademanns. Als Reichsbahnarchitekt hat Richard Brademann (1884 – 1965) in den 1920er und 1930er Jahren das Gesicht vieler Bauten geprägt, die im Zuge der Elektrifizierung der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen entstanden.



Der Bahnsteig E, 1936



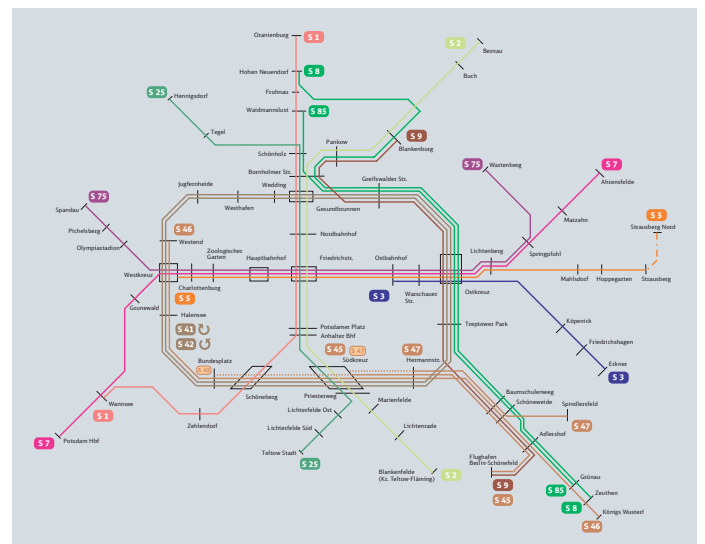
Luftbild Ostkreuz,  
2000



Er entwarf die 1923 errichtete und 1926 nach seinen Plänen mit Dach und Fenstern versehene Fußgängerbrücke sowie die kleinen Eingangsgebäude an der Sonntagstraße und am Markgrafendamm.

Aber wo sind die Bahnsteige B und C geblieben? Im Jahr 1966 wurde der Bahnsteig C (von der Stadtbahn zum Südring) und 1970 der Bahnsteig B (vom Nordring zur Stadtbahn) stillgelegt. Nach dem Mauerbau 1961 hatten sich die Verkehrsströme verändert, zudem waren die Bahnsteige wegen unterlassener Instandhaltung baufällig geworden. Denn nach den Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges wurde zunächst nur notdürftig repariert, in den folgenden Jahren kaum mehr als improvisiert.

Der Bahnhof Ostkreuz ist der am stärksten frequentierte Umsteigepunkt im Berliner Nahverkehrsnetz. Die Mehrzahl der Linien im Berliner S-Bahnnetz hält hier. Ebenso passieren die Regionalzüge zwischen Frankfurt (Oder) und Berlin den Bahnhof. Täglich rund 340.000 Menschen nehmen so ihren Weg über das Ostkreuz. Davon steigen hier rund 100.000 Menschen ein, aus oder um. Und fluchen mitunter im Gedrängel, weil sie sich auf dem Weg von der Ringbahn Richtung Stadt einmal wieder für den falschen der unteren Bahnsteige entschieden haben: Egal zu welchem Bahnsteig man



Das Liniennetz der S-Bahn (ab 31. August 2009)

sich hinunter schieben lässt, der nächste Zug fährt garantiert vom anderen.

Bereits in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts entstanden Pläne für den Umbau des Verkehrsknotens Ostkreuz, in den achtziger Jahren gab es einen weiteren Anlauf. Nach dem Fall der Berliner Mauer wurde begonnen, das rund drei Jahrzehnte geteilte Eisenbahnnetz der Stadt wieder zu verknüpfen und neu zu gestalten. Zu diesen Projekten gehört auch das Ostkreuz.



# Bis 2016 größter Umbau in der 160-jährigen Geschichte des Bahnhofes Ostkreuz

**Für die Umgestaltung des Bahnhofes Ostkreuz gab es in den letzten Jahrzehnten viele Anläufe. Seit 2006 wird nun gebaut – bei laufendem Betrieb. Das Ostkreuz erhält ein neues Gesicht. Die Vorteile: Mehr Komfort, besserer Anschluss, leichtere Orientierung.**

Nach einigen Jahren sorgfältiger Planung und vielen Abstimmungen zwischen der Bahn, dem Bund und dem Land Berlin liegt seit 2006 der Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Ostkreuzes vor. Bereits seit Februar 2006 wurden auf der Grundlage zweier Plangenehmigungen umfangreiche bauvorbereitende Arbeiten ausgeführt. Bis 2016 entsteht der größte Berliner Nahverkehrsknoten neu.

Die wichtigsten Änderungen für den Bahnverkehr: Alle Züge stadteinwärts fahren von einem Bahnsteig (Gleis 5/6); alle Züge stadtauswärts von einem anderen Bahnsteig (Gleis 3/4).

An den Fernbahngleisen des Ringes und der Strecke nach Frankfurt (Oder) entstehen Regionalbahnsteige. Zeitgleich mit dem Umbau des Bahnhofes Ostkreuz wird – in einem gesonderten Projekt – auch die sogenannte Ostbahn von Lichtenberg bis Ostkreuz verlängert und erhält im Ostkreuz zwei Außenbahnsteige.

Da der historische Kern des Bahnhofes, der Bahnsteig A, seine Bedeutung verloren hat, wird er aufgegeben. Die Züge aus dem Südosten fahren künftig ohne Halt über die Südkurve

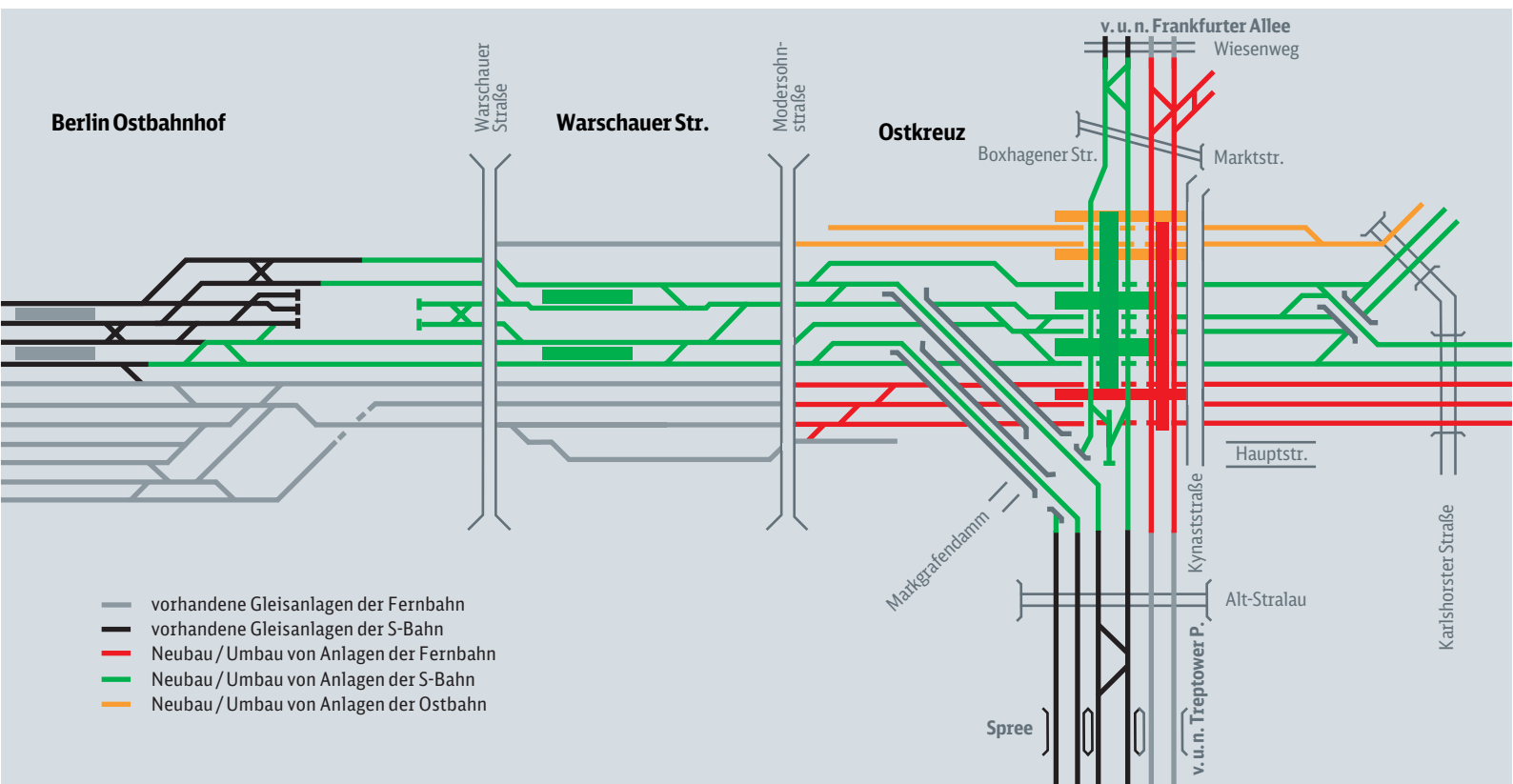
des Bahnhofes Ostkreuz. Ebenso entfällt die Verbindungskurve von der Innenstadt zum nördlichen Teil des Ringes.

Die Neuordnung der Gleise bedeutet eine Umgestaltung der Bahnanlagen vom Ostbahnhof bis vor die S-Bahnhöfe Rummelsburg und Nöldnerplatz sowie zwischen Treptower Park und Frankfurter Allee – auf mehr als drei Kilometern auf der Stadtbahn und gut einem Kilometer auf der Ringbahn. Umgestaltet wird in diesem Zusammenhang auch der Bahnhof Warschauer Straße.

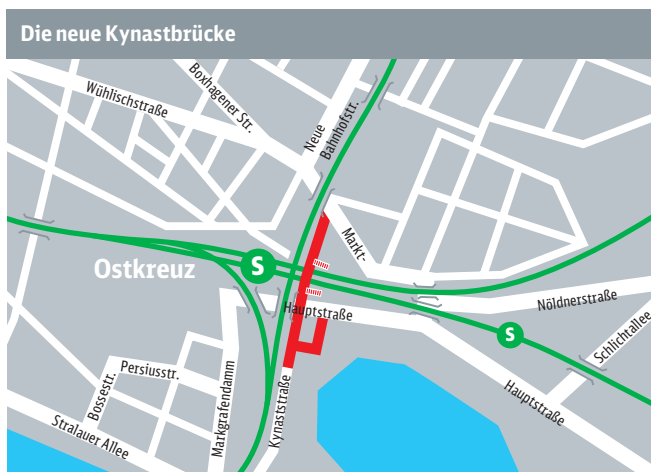
### Ostkreuz in Zahlen

Streckenlänge	15 Kilometer
Streckengeschwindigkeit	
Berlin – Frankfurt (Oder)	120 km/h
S-Bahn	80 km/h
Eisenbahnüberführungen	10 Stück
Straßenüberführungen	1 Stück



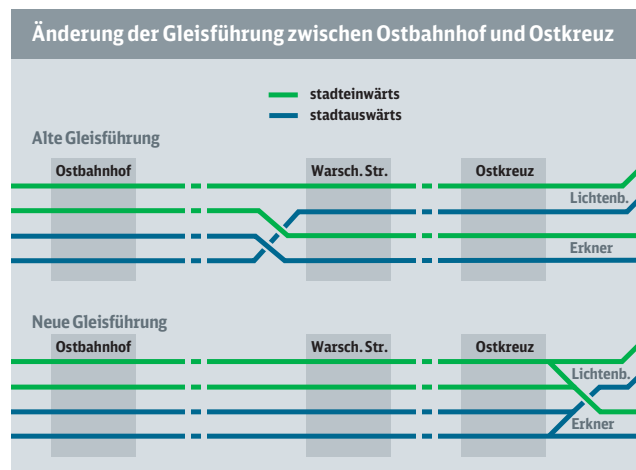


Endzustand zwischen Ostbahnhof und Rummelsburg



### Die neue Kynaststraße

Auf Grund der breiteren Bahnsteige der Ringbahn wird die neu zu bauende Brücke der Kynaststraße etwa 25 Meter nach Osten verlegt. Die neue Kynastbrücke wird mit 172 Metern rund 100 Meter länger als die alte. Neben der 6,5 Meter breiten Fahrbahn hat die Brücke auf der Ostseite einen fünf Meter breiten Fuß- und Radweg. Zwei Treppen führen von der Brücke Richtung Hauptstraße beziehungsweise zum nordöstlichen Vorplatz. Eine neue Straßenverbindung, die sogenannte untere Kynaststraße wurde zwischen Kynaststraße und Hauptstraße geschaffen. Insgesamt rund ein Kilometer Straßen wurden bzw. werden neu gebaut – 660 Meter für die obere, 340 Meter für die untere Kynaststraße.



### Richtungs- statt Linienbetrieb

Bisher gibt es am Bahnhof Ostkreuz getrennte Bahnsteige für die Verbindung Erkner – Innenstadt und Lichtenberg – Innenstadt. Die Linie S 3 hält am Bahnsteig E, die Linien S 5, S 7, S 75 halten am Bahnsteig D. „Linienbetrieb“ heißt dies. Nach Fertigstellung des neuen Ostkreuzes werden alle Züge stadtauswärts (sowohl Richtung Erkner als auch Richtung Lichtenberg) an einem Bahnsteig halten (Gleis 3/4 – alt: E). Ebenso halten alle stadteinwärts fahrenden Züge an einem Bahnsteig (Gleis 5/6 – alt: D). „Richtungsbetrieb“ heißt das.

## Das neue Ostkreuz



## Bequemer, übersichtlicher und vernetzt

So wird das Ostkreuz der Zukunft aussehen: Bessere Anschlüsse, viel Komfort, einfache Orientierung. Vertrautes, wie der Wasserturm, bleibt erhalten, Neues, wie die Ringbahnhalle kommt hinzu. Hier eine Übersicht über die sieben Vorteile des neuen Bahnhofes.

### Vorteil 1:

#### **Künftig können auch Regionalzüge am Ostkreuz halten**

An den Fernbahngleisen des Ringes und der Strecke nach Frankfurt (Oder) entstehen Regionalbahnsteige. Auch für die „Ostbahn“ nach Berlin-Lichtenberg, Müncheberg, Küstrin-Kietz wird beim Bahnhofsumbau die Errichtung von Bahnsteigen für Regionalzüge berücksichtigt.

### Vorteil 2:

#### **Barrierefreiheit und bequemer Zugang**

Wer umsteigt, muss sich nicht mehr verwinkelte Treppen hinauf- oder hinunterdrängeln. Breite, gerade Treppen, Aufzüge und Fahrtreppen erleichtern das Umsteigen. Der Bahnhof wird selbstverständlich barrierefrei sein – dazu gehört auch ein Blindenleitsystem. Kinderwagen und Fahrräder müssen endlich nicht mehr mühselig geschleppt werden, dann können auch geh- und sehbehinderte Menschen hier sicher umsteigen.

### Vorteil 3:

#### **Von allen Stadtquartieren erreichbar**

Aus allen vier umliegenden Stadtquartieren wird der Bahnhof direkt erreicht. Bequem zu Fuß auch von der Marktstraße und dem Bereich der Rummelsburger Bucht.

### Vorteil 4:

#### **Wind und Wetter ausgesperrt**

Sichtbarstes Zeichen des neuen Ostkreuzes wird die große Halle über dem Ringbahnsteig der S-Bahn. Sie ist 132 Meter lang, bis zu 48 Meter breit, 15 Meter hoch und überdacht den Ringbahnsteig, der gleichzeitig als Verteilerebene für den Bahnhof dient.





Die neue Halle für die S-Bahn, Gleis 11 und 12 (Ringbahn)

#### Vorteil 5:

##### **Bessere Orientierung beim Umsteigen**

Heute halten am Bahnsteig „D“ die Züge von und nach Lichtenberg, am Bahnsteig „E“ die Züge von und nach Erkner. Spannende Frage beim Umsteigen vom Ring zur Stadtbahn: Wo kommt der nächste Zug – auf „D“ oder auf „E“? Diese Frage muss zukünftig nicht mehr gestellt werden. An einem Bahnsteig fahren alle Züge stadteinwärts, am anderen alle Züge stadtauswärts. So wird es künftig auch am Bahnhof Warschauer Straße sein, der parallel zum Ostkreuz ebenfalls umgebaut wird.

#### Vorteil 6:

##### **Straßenbahn vor der Tür**

Damit der Anschluss im Nahverkehr besser wird, planen die BVG und der Berliner Senat eine neue Trasse für die Straßenbahn. Diese fährt bisher durch die Boxhagener Straße weit am Ostkreuz vorbei. Künftig soll sie von der Marktstraße direkt vor den nördlichen Eingang des Ostkreuzes fahren.

#### Vorteil 7:

##### **Das alte wird im neuen Ostkreuz erkennbar bleiben**

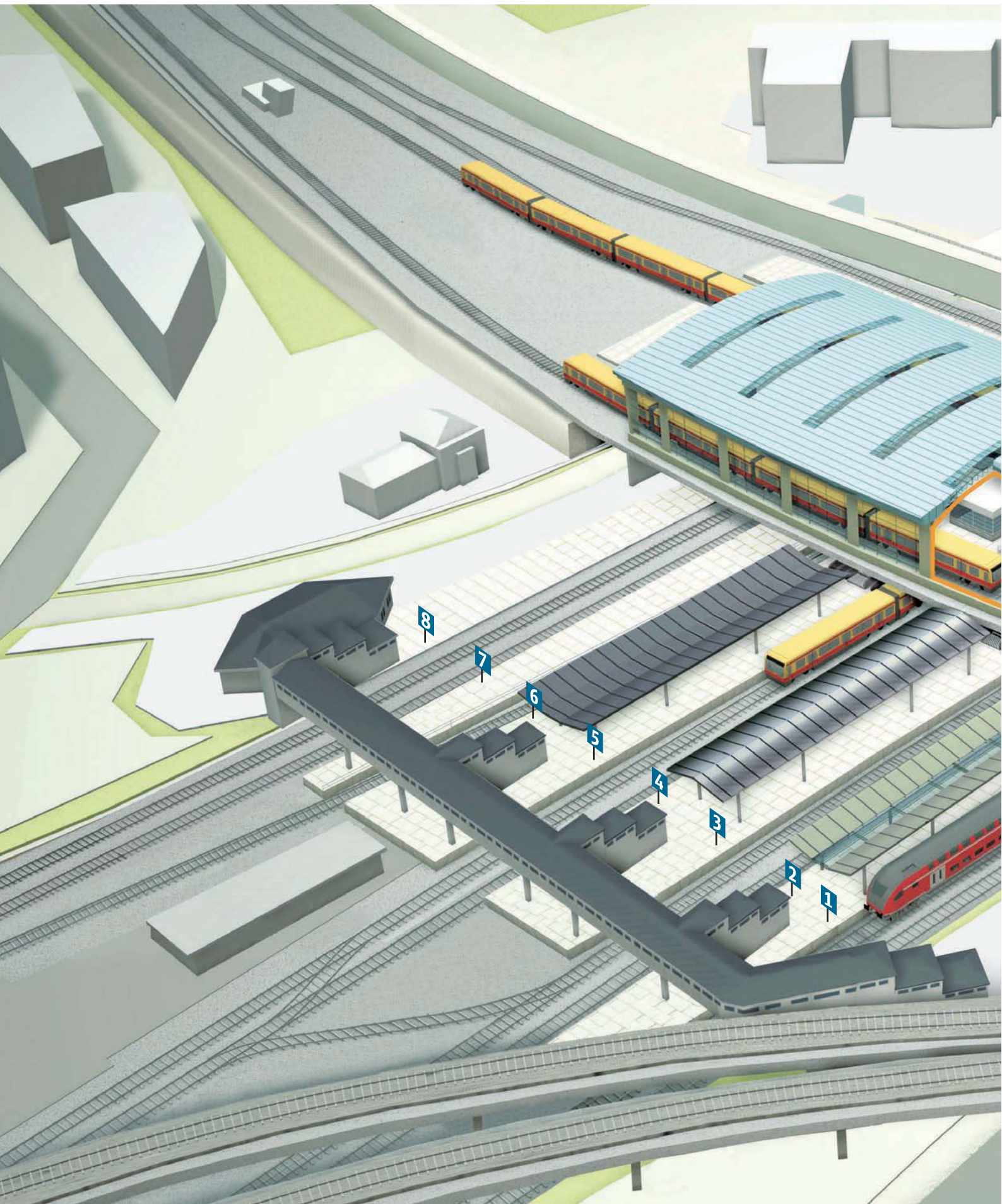
Mit dem neuen Ostkreuz wird nicht alles anders. Unter anderem bleibt der 1912 errichtete Wasserturm – das weithin sichtbare Wahrzeichen des Ostkreuzes – erhalten. Ebenso werden das 1902 errichtete Bahnsteigdach des ehemaligen Vorortbahnsteiges „E“ nach historischem Vorbild rekonstruiert und das wenig später errichtete, von Walzstahlträgern getragene Dach am Bahnsteig „D“ saniert.



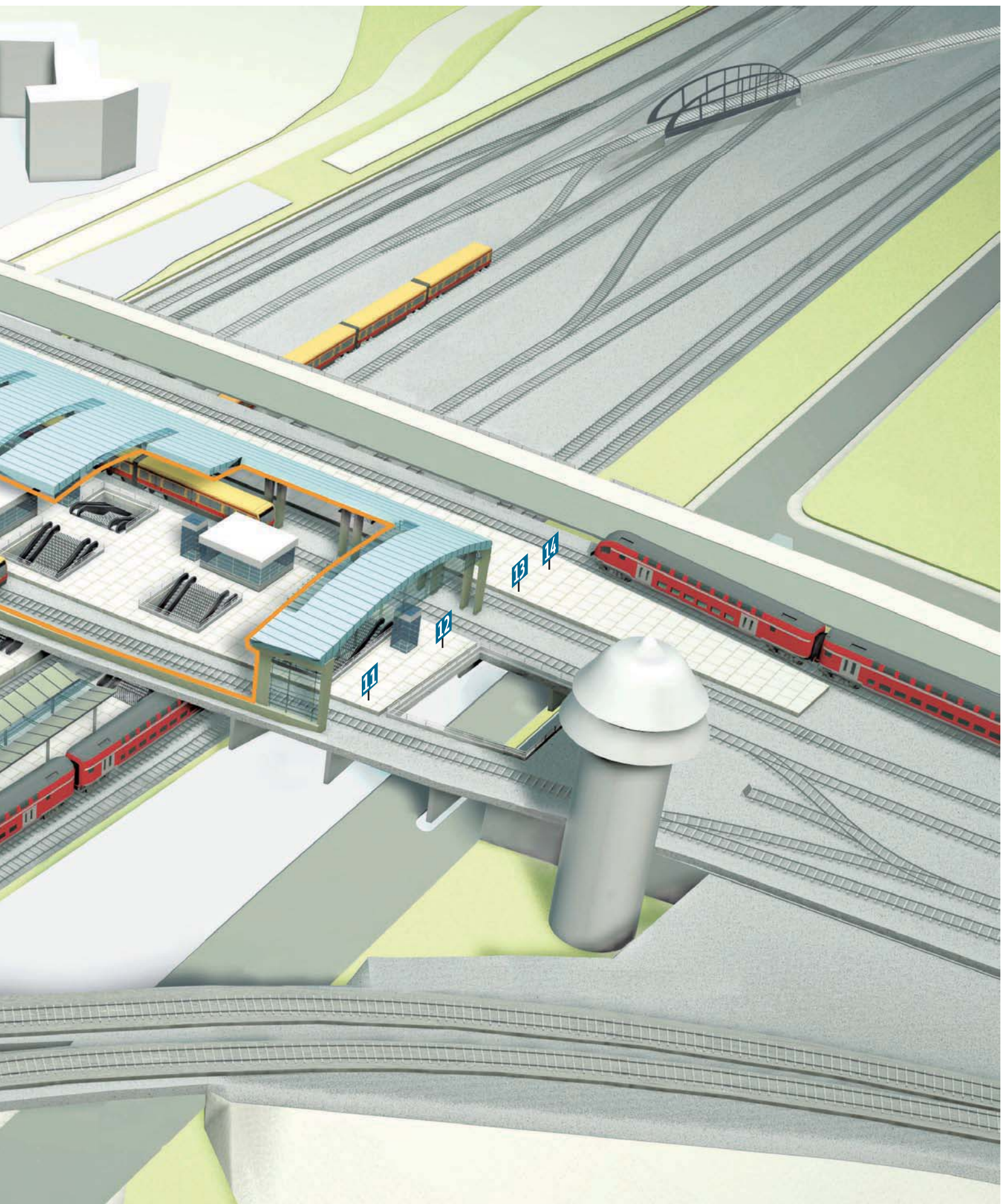
Nach den Planungen der BVG soll die Straßenbahn künftig am Ostkreuz halten



## Das neue Ostkreuz









## Die Bauphasen



## Das Ostkreuz entsteht in über 50 Bauphasen

Ostkreuz ist der am stärksten frequentierte Nahverkehrsknoten. Zudem rollen durch das Ostkreuz Regionalzüge, die ICE zum Betriebswerk in Rummelsburg und die internationalen Züge Richtung Warschau. Daher kann der Bahnhof nur „scheibchenweise“ umgebaut werden.

Am Bahnhof Ostkreuz müssen während der Bauzeit rund 50 mal Gleise verschwenkt, die Verbindungen für die Züge im S-Bahn-, Regional- und Fernverkehr neu geschaffen werden, damit der Verkehr während der Bauzeit weitgehend ungestört rollen kann.

Aber trotz dieses „Verschiebebahnhofes“ muss gelegentlich dort gebaut werden, wo eigentlich Züge fahren. Wenn die Arbeiten in den Sicherheitsbereich des Zugverkehrs hineinreichen, muss das betreffende Gleis gesperrt werden. Das ist tagsüber wegen der dichten Zugfolge nicht möglich. Die Mehrzahl der Berliner S-Bahnlinien passiert das Ostkreuz. Auf den Gleisen zwischen Ostbahnhof und Rummelsburg fahren mehrere Regionalexpress-Linien, die internationalen Züge Richtung Warschau, sowie die ICE vom und zum Wartungswerk Rummelsburg. Damit bleiben den Bauleuten für manche Arbeiten nur die Nachtstunden und die Wochenenden, in denen weniger oder keine Züge fahren, da dann die Auswirkungen einer Streckensperrung für die Bahnkunden geringer sind.

### Das sind die wichtigsten Bauetappen:

#### **2006 bis 2007: Baufreiheit**

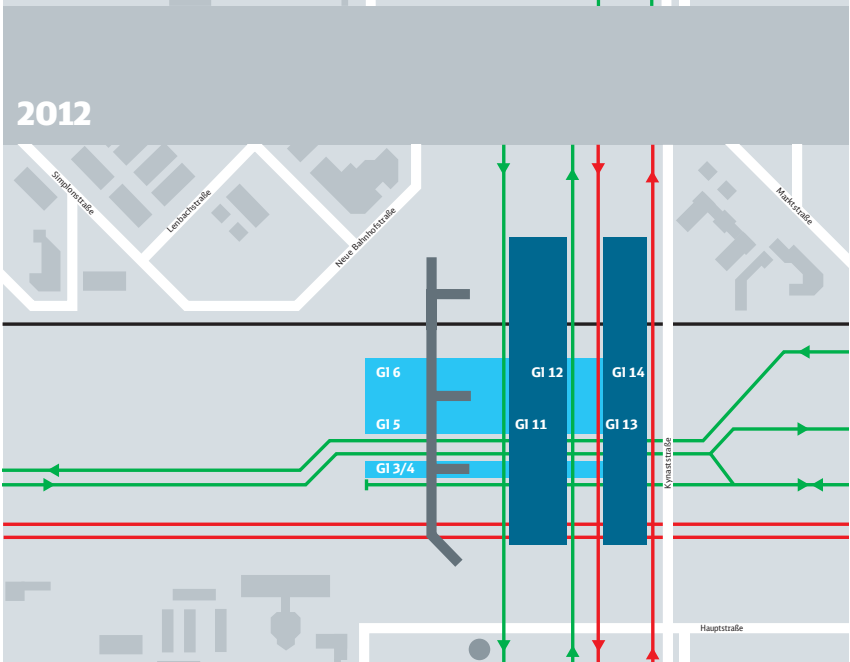
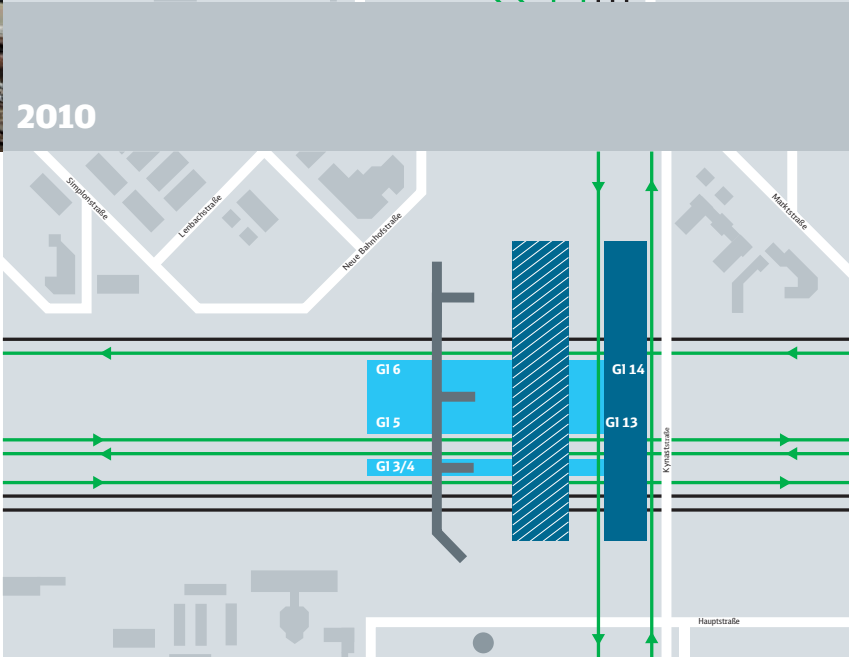
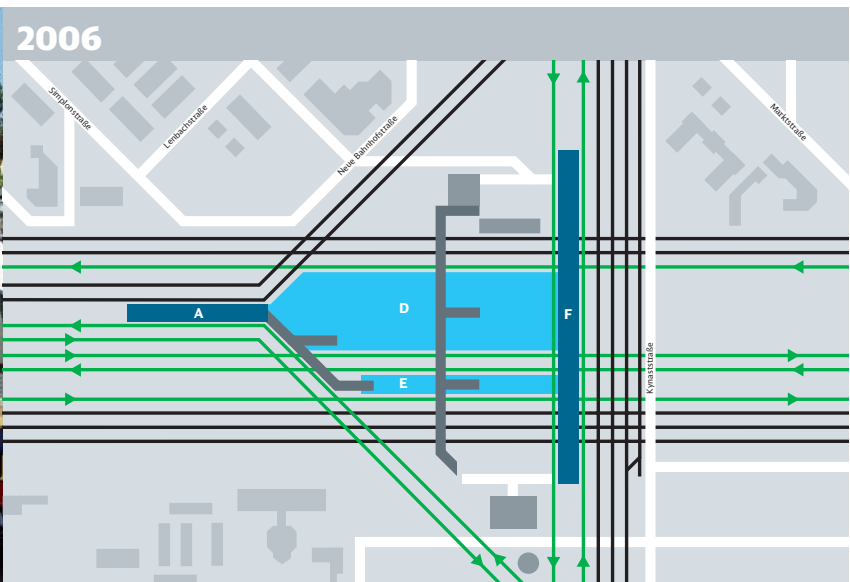
Rund 80 Kilometer Kabel, diverse Kabelbrücken, ein neues Stellwerk für die Bauzeit, zwei unterirdische Regenwasserrückhaltebecken, jeweils von der Größe zweier Einfamilienhäuser, Abbruch alter Bahnanlagen, erste Baumpflanzungen als Grünausgleich, eine Fußgängerbrücke für die Bauzeit – in den Jahren 2006 und 2007 wurden am Ostkreuz Baufreiheit geschaffen und Vorabmaßnahmen für den Neubau realisiert.

#### **2008 bis 2009:**

##### **Regionalbahnsteig auf dem Ring und der Kynastbrücke**

Mit der Sperrung der alten Kynastbrücke beginnt deren Neubau. Auf dem Ring entstehen die Fernbahngleise neu sowie ein Regionalbahnsteig. Dieser wird für die nächsten Jahre zunächst als S-Bahnsteig auf dem Ring dienen. Für diese Zeit erhält er vorübergehend einen um 20 Zentimeter höheren Bahnsteigaufbau, um ein problemloses Aus- und Einsteigen aus bzw. in die S-Bahnzüge zu ermöglichen. Mit der Inbetriebnahme des neuen Bahnsteiges wird die Südkurve gesperrt.





**2010 bis 2012:**

**Der neue Ringbahnsteig für die S-Bahn**

Die Südkurve wird abgerissen. Auch der alte S-Bahnsteig auf dem Ring hat ausgedient und wird abgerissen. An seiner Stelle entsteht bis Mitte 2012 der neue S-Bahnsteig mit der Bahnhofshalle. Gebaut wird an der Südkurve und an den S-Bahngleisen zwischen Ostkreuz und Treptower Park. Auch auf der Stadtbahn beginnen die Arbeiten. Deshalb kann die S-Bahnlinie von und nach Erkner nur noch bis und ab Ostkreuz fahren.

**2013 bis 2014:**

**Das neue Ostkreuz gewinnt Konturen**

Auf der Stadtbahn wird im gesamten Bereich zwischen Ostbahnhof und Nöldnerplatz/Rummelsburg an den Gleisen gearbeitet. Zunächst auf der nördlichen, anschließend auf der südlichen Seite. Mit den neuen Ringbahnsteigen der S-Bahn und Regionalbahn, mit der Wiederinbetriebnahme der Südkurve 2014, die wieder eine direkte S-Bahnverbindung von der Stadtbahn Richtung Flughafen BBI herstellt, sind entscheidende Etappen geschafft. 2014 fährt die S-Bahn im Richtungsbetrieb.

**2015 bis 2016: Das Größte ist geschafft**

Mit der Inbetriebnahme des Regionalbahnsteiges auf der Strecke Richtung Frankfurt (Oder) und dem „Feinschliff“ am neuen Ostkreuz geht das Bauen zu Ende.





## Nach umfangreicher Vorbereitung entstanden ab **2008 erste Neubauteile**

Im Februar 2006 ging es los: Flächen wurden freigeräumt, Kabelkanäle gezogen, Stellwerkstechnik umgebaut – Vorbereitungen für das Bauen bei rollendem Bahnverkehr.

### 2006:

- Beginn der bauvorbereitenden Arbeiten, u. a. Rodung, Abriss alter Werkstattgebäude, Räumung der Kleingärten am Wasserturm
- Umverlegung von Kabeltrassen – insgesamt 80 Kilometer Kabel für Signal- und Sicherheitstechnik, Kommunikation, Stromversorgung
- Teilrückbau der Nordkurve der S-Bahn und Einbau erster Bauweichen

### 2007

- Inbetriebnahme des für die Bauzeit notwendigen Stellwerkes „Okc“ auf dem Bahnsteig D
- Ausbau von 20 Brückenteilen der Fernbahn auf dem Ring
- Baumsatzpflanzungen in der Türschmidt-, Ireneu- und Kaskelstraße

### 2008:

- Inbetriebnahme der bauzeitlichen Fußgängerbrücke
- Fertigstellung der Regenwasser-Rückhaltebecken für das Ostkreuz
- Verkehrsfreigabe für die untere Kynaststraße
- Abriss der Kynastbrücke und Reste der Fernbahnbrücken des Ringes
- Gründungen der neuen Brücken – bis zu 30 Meter tief werden insgesamt 48 Bohrpfähle in die Erde eingebracht
- Abriss der alten Fußgängerbrücke und der Eingangsgebäude am Markgrafendamm sowie an der Sonntagsstraße



# September 2009: Der Bahnsteig F hat ausgedient

Im Jahr 2009 ist das erste Etappenziel erreicht: Auf dem Ring stehen die neuen Fernbahnbrücken mit dem künftigen Regionalbahnsteig. An diesem hält zunächst die S-Bahn – Baufreiheit für den neuen Bahnsteig F.

Im Frühjahr werden die neuen Stahlbrücken für die Ringbahngleise auf die Widerlager und Stützpfeiler gesetzt. Anschließend erfolgt die Montage der Brücke Kynaststraße. Im September 2009 hat der alte Bahnsteig F ausgedient: Bis Mitte 2012 halten die Ringbahnzüge der S-Bahn am künftigen Regionalbahnsteig. Das schafft Baufreiheit für den Abbruch des Bahnsteiges F und den Neubau des S-Bahnsteiges einschließlich der 132 Meter langen und bis zu 48 Meter breiten Bahnhofshalle. Mit der Verlegung der S-Bahn an den künftigen Regionalbahnsteig gehen im August 2009 auch die Südkurve und der Bahnsteig A außer Betrieb. Der Bahnsteig A ist nun ebenfalls Geschichte – er wird nicht wieder aufgebaut. Neu gebaut wird die Südkurve bis 2014. Dann – nach Inbetriebnahme des neuen Ringbahnsteiges und Umbau wesentlicher Teile der Stadtbahn – fahren wieder S-Bahnzüge direkt von der Stadtbahn Richtung Südosten und bis zum Flughafen Berlin Brandenburg International.

## 2009:

- S-Bahn auf dem Ring wird vorübergehend an den künftigen Regionalbahnsteig verlegt. Die Südkurve geht außer Betrieb. Der alte Bahnsteig F wird abgebrochen.

## 2010:

- Die Kynaststraßenbrücke wird eröffnet. Der Neubau des Ringbahnsteiges der S-Bahn beginnt.

## 2011:

- Für den Umbau der Ost-West-Strecken muss die S-Bahnlinie S 3 von und nach Erkner im Ostkreuz enden.

## 2012:

- Der neue Bahnsteig der S-Bahn auf dem Ring geht in Betrieb. Baubeginn für den neuen Regionalbahnsteig an der Strecke Berlin-Frankfurt (Oder).

## 2013:

- Der Regionalbahnsteig auf der Ringbahn ist fertiggestellt. Der Bahnsteig „E“ wird umgebaut.

## 2014:

- Einführung des Richtungsbetriebes, Wiederinbetriebnahme der Südkurve.

## 2015:

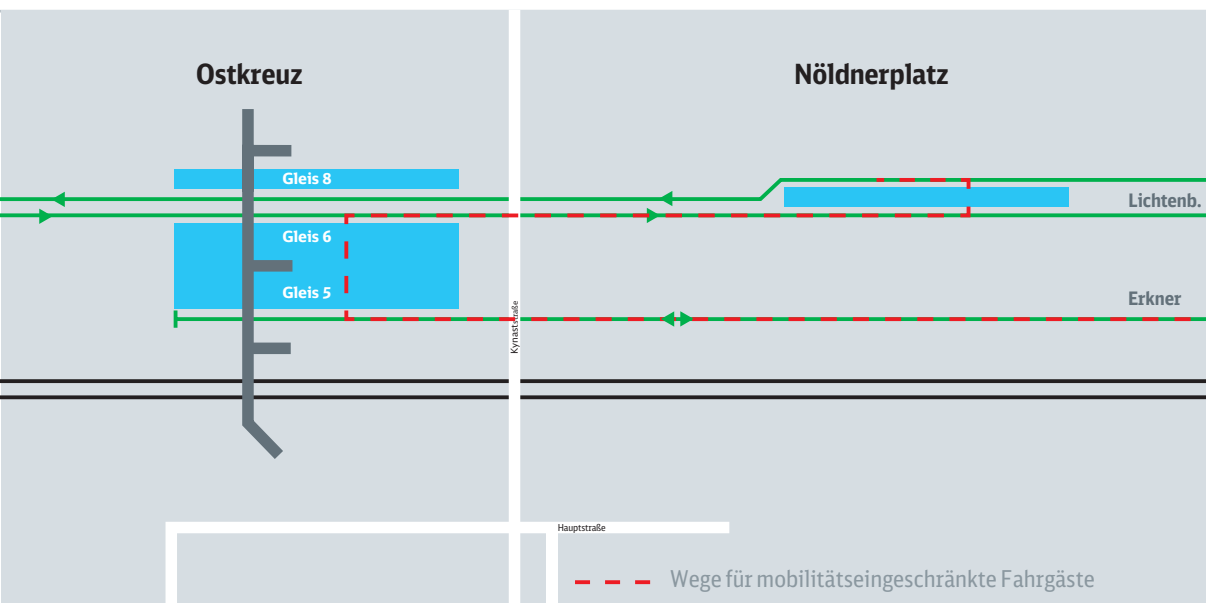
- Die Bauarbeiten an den Ost-West-Bahnsteigen werden abgeschlossen.

## 2016:

- Fertigstellung aller Anlagen, Rückbau der bauzeitlich genutzten Fußgängerbrücke







Von Erkner in die Stadt – das bedeutet für eine längere Zeit Umsteigen am Ostkreuz. Stadteinwärts führt der Weg entweder über die Fußgängerbrücke zum Bahnsteig Gleis 8 oder mit der S-Bahn über den Bahnhof Nöldnerplatz.

## Linienkonzept der S-Bahn für Ostkreuzumbau

Von Ende August 2009 bis 2014: Die S-Bahnlinie S 9 fährt in veränderter Linienführung.

Von 2011 bis 2014: Die S-Bahnlinie S 3 fährt nur zwischen Erkner und Ostkreuz.

Dennoch erreicht jeder S-Bahnkunde auch während der Bauzeit sein Ziel.

**S9** Im August und September 2009 wird der S-Bahnverkehr auf dem Ring an den neu errichteten Regionalbahnsteig verlegt – Baufreiheit für den Abbruch des Bahnsteiges F. Damit verbunden: Über die „Südkurve“ – die Verbindung zwischen den S-Bahnhöfen Treptower Park und Warschauer Straße – fahren keine Züge mehr.

Die Berliner S-Bahn hat sich – in Abstimmung mit dem Land Berlin – auf die Sperrung dieser Verbindungskurve vorbereitet. Die S-Bahnlinie S 9, die die Innenstadt mit dem Flughafen

Schönefeld verbindet, erhält eine neue Linienführung. Von Schönefeld fährt sie über Ostkreuz und den Ostring nach Blankenburg. Damit erhalten die Fahrgäste aus dem Prenzlauer Berg und dem Nordosten der Stadt eine bessere Anbindung an den Flughafen. Die zweite S-Bahnlinie zum Flughafen – die S 45 – wird von ihrem bisherigen Endpunkt Hermannstraße (U 8) bis zum Südkreuz verlängert. Dort bestehen gute Anschlüsse zum Regional- und Fernverkehr sowie zur S-Bahn. Über die Stadtbahn fährt weiterhin der Airport-Express der Regionalbahn im Halbstundentakt.

Im Zehn-Minuten-Takt fährt die Linie S 75 zwischen Spandau und Ostkreuz über die Stadtbahn und übernimmt das Angebot der S 9 in der Berliner Innenstadt.

**S3** Für den Umbau der Stadtbahngleise und Bahnsteige zwischen Ostbahnhof und Ostkreuz muss ab 2011 die S-Bahnlinie S 3 von und nach Erkner bereits im Bahnhof Ostkreuz enden. Hier besteht die Möglichkeit, in die Züge der Linien S 5, S 7 und S 75 in Richtung Innenstadt umzusteigen. Da - baubedingt - dazu der Weg auf einen anderen Bahnsteig über die Fußgängerbrücke führt, müssen mobilitätseingeschränkte Kunden der S-Bahn einen kleinen Umweg in Kauf nehmen: Am Ostkreuz vom gegenüberliegenden Gleis zunächst in den Zug Richtung Lichtenberg einsteigen und im Bahnhof Nöldnerplatz in den Zug Richtung Innenstadt wechseln.







Entwurf für den neuen Zugang zum Bahnhof Warschauer Straße



Luftansicht Bahnhof Warschauer Straße 2008

# Bahnhof Warschauer Straße

Parallel zum Umbau des Bahnhofes Ostkreuz und der Umgestaltung der S-Bahnanlagen zwischen Berlin Ostbahnhof und Nöldnerplatz/Rummelsburg wird auch der Bahnhof Warschauer Straße vollständig neu errichtet.

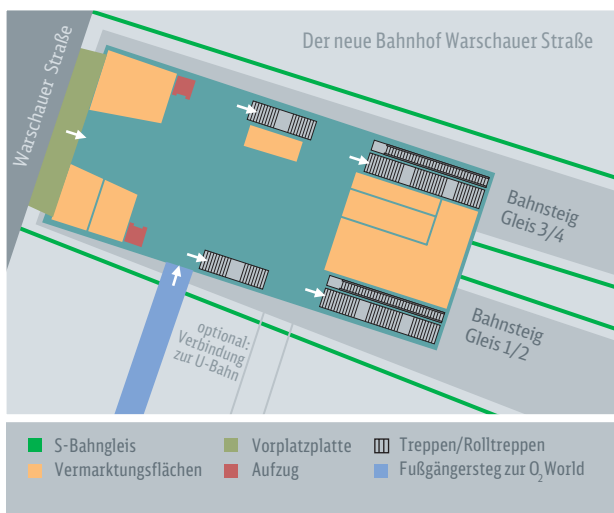
Der erste Bahnhof an der Warschauer Brücke wurde 1884 eröffnet. Die heutigen Bahnsteige für die Züge Richtung Erkner und Richtung Lichtenberg gibt es seit 1924. Im Jahr 1986 erhielt der Bahnhof einen dritten S-Bahnsteig auf der Nordseite.

Das 1924 errichtete Empfangsgebäude des Bahnhofes wurde – ebenso wie der gesamte Bahnhof – im zweiten Weltkrieg schwer beschädigt. In einer schlichteren Gestalt konnte das Empfangsgebäude nach Reparaturen 1951 wieder eröffnet werden.

Wegen des schlechten Bauzustandes der Treppenanlagen und des Eingangsbereiches wurden diese Bahnhofsteile im Vorgriff auf den Umbau der gesamten Station bereits 2004 und 2005 abgebrochen. Seither und bis zum Abschluss des Bahnhofsumbaus gewährleistet eine Fußgängerbrücke den Zugang zu den Bahnsteigen.

Wie wird der neue Bahnhof aussehen? Von der Warschauer Brücke sowie von der Veranstaltungshalle nahe des Bahnhofes („O2-World“) führen die Wege durch einen neugestalteten Eingangsbereich zu zwei, je 152,5 Meter langen S-Bahnsteigen. Wie am Ostbahnhof und künftig am Ostkreuz werden alle S-Bahnen stadteinwärts vom nördlichen Bahnsteig (Gleis 3/4) sowie alle S-Bahnen stadtauswärts vom südlichen Bahnsteig (Gleis 1/2) fahren. Zwei Treppen, eine Fahrtreppe und ein Aufzug je Bahnsteig sichern den bequemen und barrierefreien Zugang. Erwartet werden nach dem Umbau 85 000 Ein-, Aus- und Umsteiger pro Tag. Eine spätere Heranführung der U-Bahn an den S-Bahnhof ist berücksichtigt.

Mit dem Umbau des Bahnhofes Warschauer Straße im Zusammenhang mit dem Neubau des Bahnhofes Ostkreuz können Synergien beim Bauen genutzt werden, die auch den Kunden der Berliner S-Bahn zugute kommen. So werden die notwendigen Gleissperrungen für die Arbeiten sowohl am Ostkreuz als auch an der Warschauer Straße genutzt.







Über Auswirkungen der Bauarbeiten auf den Bahnverkehr können Sie sich hier informieren:

[www.bahn.de/bauarbeiten](http://www.bahn.de/bauarbeiten)

**BahnBau - Telefon: 0800 5 99 66 55**  
(kostenlos, Tag&Nacht)

**S-Bahn Berlin GmbH**  
Kundenbetreuung: +49 30 297 43 333  
[kundenbetreuung@s-bahn-berlin.de](mailto:kundenbetreuung@s-bahn-berlin.de)  
Videotext: rbb-text Tafel 677 und 678

**Reiseservice der Deutschen Bahn**  
Telefon: 0180 5 99 66 33 \*  
\* 14 ct/Min. aus dem Festnetz,  
Tarif bei Mobilfunk ggf. abweichend.

**Kundendialog Nahverkehr**  
Telefon: 0331 235-6881 / -6882  
E-Mail: [ran-berlin-brandenburg@bahn.de](mailto:ran-berlin-brandenburg@bahn.de)  
Videotext: rbb-text Tafel 698 und 699

## Internet, OK-Telefon und vieles mehr sorgen für eine transparente Baustelle

Zehntausende Handzettel in den Hausbriefkästen, stets aktuelle Informationen in der S-Bahn-Kundenzeitung „Punkt 3“, ein Dutzend Informationsveranstaltungen Jahr für Jahr - über viele Kanäle werden Anwohner und Bahnkunden auf dem Laufenden gehalten.

Pendelverkehr. Ersatzverkehr. Zugabstand 20 Minuten. Umsteigen. Warten. Weiterfahren. Leider können wir Ihnen gelegentlich längere Wege nicht ersparen. Nicht alle Arbeiten zur Umgestaltung des Ostkreuzes lassen sich erledigen, während die Züge rollen. Wo und wann gebaut werden kann, muss sorgfältig vorbereitet werden, damit auch im dicksten Baugewühl jeder mit der S-Bahn sicher ans Ziel gelangt. Und wenn ein Streckenabschnitt gesperrt wird, soll es natürlich schnell gehen. Damit die Bahnen bald wieder fahren können. Deshalb wird dann rund um die Uhr gearbeitet: ob es regnet oder die Sonne brennt. Damit die Millionenstadt in Bewegung bleibt, muss gelegentlich die Nacht zum Tage gemacht werden. Kein Vergnügen für die Bauleute, mitunter unruhige Nächte für die Anwohner. Wenn es laut wird in der Nacht oder am Wochenende, muss eine Genehmigung der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz eingeholt werden. Genehmigungen und Abstimmungen sind auch notwendig, wenn beispielsweise Straßen oder Fahrbahnen gesperrt werden müssen.

Am Bahnhof Ostkreuz werden rund 50 mal Gleise verschwenkt, oft verändern sich damit auch die Wege zu den Bahnsteigen und Behelfsbahnsteigen. Max Maulwurf sorgt dafür, dass Sie den Überblick behalten. Die Anwohner rund um das Ostkreuz werden aus erster Hand mit „Anwohnerinformationen“, aktuell und direkt in den Hausbriefkästen, vor allem über Nacht- und Wochenendbauarbeiten informiert.

### Kontaktmöglichkeiten für Anwohner

**OK-Telefon und E-Mail**  
Tel.: +49 30 2971 2973  
[max.maulwurf@deutschebahn.com](mailto:max.maulwurf@deutschebahn.com)

**per Post:**  
DB ProjektBau GmbH  
Ruschestraße 104, 10365 Berlin

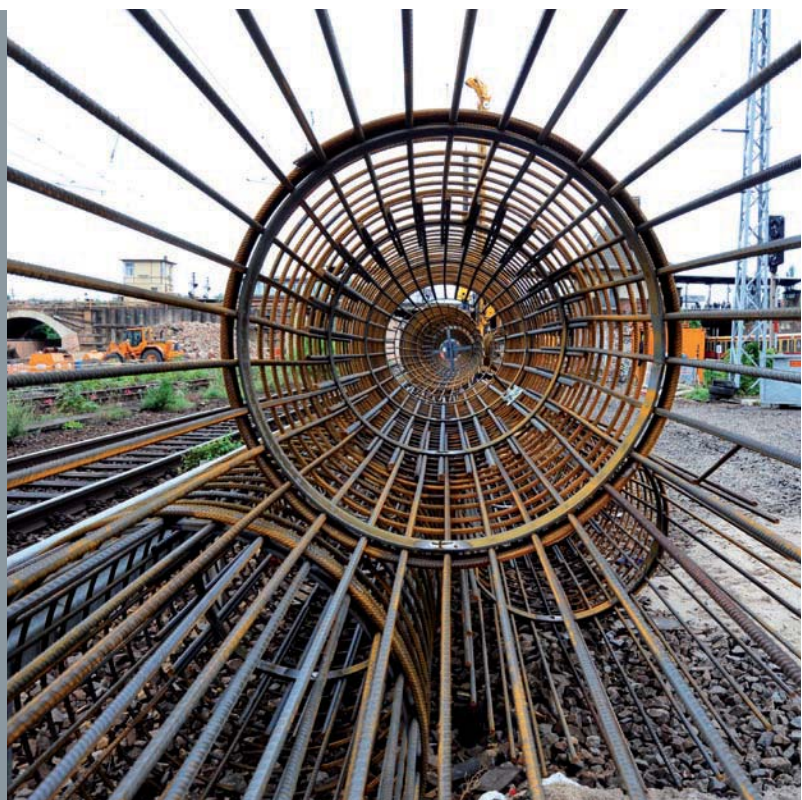
**OK-Infopunkt: Bahnhof Ostkreuz**  
Markgrafendamm, 10245 Berlin  
Immer Dienstags 14 bis 19 Uhr,  
sonst mit Voranmeldung über das OK-Telefon

**Weitere Informationen:**  
[www.deutschebahn.com/ostkreuz](http://www.deutschebahn.com/ostkreuz)









---

## Impressum

Herausgeber  
Deutsche Bahn AG  
Kommunikation  
Köthener Straße 2  
10963 Berlin  
[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)

Änderungen vorbehalten  
Einzelangaben ohne Gewähr  
Stand März 2009  
Agenturkennnummer: 003404

Bildnachweis  
alle Deutsche Bahn AG