

Rohbau Berlin Hauptbahnhof - Lehrter Bahnhof



Bilder oben und rechts oben: Glasdach in Blickrichtung Ost



Bild rechts unten: Blick in Richtung Westen

Ausgangslage

Am Kreuzungspunkt der alten Ost-West-Verbindung zwischen dem Bahnhof Zoologischer Garten und dem Ostbahnhof mit der neu konzipierten Nord-Süd-Verbindung liegt der für 250.000 Fahrgäste konzipierte größte Umsteigebahnhof Europas.

Das Bauwerk

Der in Ost-West-Richtung verlaufende, 440 m lange und max. 71,5 m breite, aus 15 Einzelbrücken bestehende Brückenzug trägt zwei S-Bahn- und vier Fernbahngleise sowie die zugehörigen Bahnsteige, deren Oberkante sich bis zu 11 m über dem späteren Gelände befinden.

In Nord-Süd-Richtung erstreckt sich die Baumaßnahme ausgehend vom Spreeufer im Süden auf einer Länge von insgesamt 1.073 m gegen Norden. Nach einer kurzen Tunnelstrecke der Fernbahn im Süden mit einer Länge von 18,50 m folgt der eigentliche Bahnhofsbereich mit einer Länge von 465 m, einer Querschnittsbreite von bis zu 86 m für 8 Gleise mit den zugehörigen Bahnsteigen, deren Oberkante bis 14,5 m unter der späteren Geländeoberkante liegen.

Östlich der Fernbahn schließt sich vom Reichstag kommend das Tunnel- und Bahnhofsbauwerk der U 5 an, westlich verläuft der Tunnel der B 96 mit einer Länge von 441 m.

Zwischen der Fernbahn und dem Tunnel entsteht außerdem ein für 960 Stellplätze geplantes Parkhaus mit Stellplätzen in 4 Ebenen.

Das eigentliche Empfangsgebäude entsteht im Kreuzungspunkt der beiden Verbindungsrichtungen. Hier werden die vertikalen Verbindungen zwischen den Bahnsteigen der Nord-Süd- und der Ost-West-Verbindung über eine Höhe von ca. 25,5 m und fünf Ebenen hinweg hergestellt.

Die Arbeiten für die ersten Baugruben begannen im Jahre 1996. Die Brücken der Ost-West-Verbindung wurden 2002 in Betrieb genommen. Unmittelbar im Anschluss daran wurde der bis zu diesem Zeitpunkt in Betrieb befindliche alte Bahnhof der Stadtbahn sowie die zugehörigen Gleisanlagen der S-Bahn und der Fernbahn einschließlich der Brücken über den Humboldthafen abgebrochen und ca. 90.000 t Abbruchgut verbracht. Zur Fußball-WM 2006 soll der Bahnhof in beiden Verbindungen betriebsfähig sein.

Auftraggeber

DB Projektbau GmbH

Erbrachte Leistungen in Arbeitsgemeinschaft mit Spieckermann GmbH

- Bauüberwachung der Herstellung aller Baugruben und des Rohbaus

Bauzeit: 1996-2006

© Emch+Berger