

Der Erfurter Hauptbahnhof verändert sein Gesicht

Die Landeshauptstadt Erfurt – es ist nicht zu übersehen – erhält einen modernen, kundenfreundlichen Hauptbahnhof. Er besticht durch eine harmonische Verbindung von historischem Vorempfangsgebäude und architektonisch anspruchsvoller, moderner Bahnsteighalle und wird künftig prägender Mittelpunkt eines neu gestalteten Bahnquartiers sein.

Das repräsentative, historische Vorempfangsgebäude aus dem Jahr 1893 wird in Abstimmung mit dem Denkmalschutz wieder in altem Glanz erstrahlen. Nachträgliche Einbauten verschwinden und geben im Innern Raum für ein modernes Reisezentrum und ein Restaurant. Die geschlossene Kassettendecke der Schalterhalle ist bereits durch Glas ersetzt worden, so dass der Gastraum nun durch ein angenehm natürliches Licht erhellt wird. Das erste Stück des neuen ICE-Bahnhofs ist also schon seit August fertiggestellt. Acht Monate Bauzeit und damit der erste Bauabschnitt fanden hiermit ein Ende. Unmittelbar hinter dem Vorempfangsgebäude, im Bereich des heutigen Personentunnels und der darüber liegenden Gleise, wird zunächst eine Grube für die Tiefgarage ausgehoben, in der 106 Stellplätze entstehen werden. Von dort aus gelangen die Reisenden ins ebenerdige Dienstleistungszentrum oder direkt auf die Bahnsteige. Die Zufahrt zu den DB-Parkplätzen erfolgt durch das städtische Parkhaus unter dem Bahnhofsvorplatz.

Durch den Haupteingang oder den neu zu schaffenden Zugang unter der Eisenbahnüberführung erreichen Reisende und Besucher das über der Tiefgarage entstehende Dienstleistungszentrum. In dieser tageslichtdurchfluteten Passage werden auf 2 800 Quadratmetern Fläche Geschäfte in einem guten Branchenmix Einzug halten.

Erneuert wird auch die Eisenbahnüberführung über die Bahnhofstraße. Die Haltestelle von Bus und Straßenbahn wird dann unter der Überführung sein, so dass die Reisenden direkt ins Bahnhofsgebäude bzw. über die Treppe des Westaufgangs zu den Bahnsteigen gelangen. In der Brückenkonstruktion werden kleine Verkaufseinrichtungen einziehen.

Das gesamte Gleisfeld und die zehn neu aufzubauenden Bahnsteige über dem Dienstleistungszentrum werden überspannt von einer zweiteiligen, sich überlappenden Dachkonstruktion mit einer Länge von 154 und einer Breite von 90 Metern, die sich zur Stadt hin öffnet. Das kleine, zum Willy-Brandt-Platz ausgerichtete Dach orientiert sich an den Traufhöhen der umliegenden Gebäude. Seine

gläserne Fassade ermöglicht ungestörte Ein- und Ausblicke.

Der Umbau ist weit mehr als ein neues Bahnhofsgebäude

Ein Bahnhof wäre keiner ohne Bahnsteige, Gleise, Weichen und Signale. Daher betrifft der Umbau den gesamten Bahnknoten Erfurt, durch den heute täglich 489 Züge fahren. Die neu zu verlegenden Gleisanlagen einschließlich des Platzes für die Gleise der künftigen ICE-Neubaustrecke werden künftig einen flüssigeren Verkehr der Züge durch den Knoten Erfurt ermöglichen.

Daher wird sich der Bahnbau auf rund sieben Kilometer Länge innerhalb des Stadtgebietes erstrecken: Zunächst wird ein Behelfsbahnsteig errichtet. Dadurch wird der Zugverkehr auch während des Abrisses der alten Bahnsteige gesichert.

Ab Ende 2002/Anfang 2003 beginnen vom Empfangsgebäude aus Richtung Flutgraben als südliche Begrenzung die Bauarbeiten im unmittelbaren rund zwei Kilometer langen Bahnhofsgebiet.

In einer zweiten Baustufe schließen sich die Arbeiten zwischen Schillerstraße, wo bereits im Jahr 2000 die neue Eisenbahnbrücke fertiggestellt wurde, bis in die Ortslagen von Bischleben und Hochheim mit der Erneuerung von Überführungen und Durchlässen sowie dem Bau von Stützwänden und – erstmals in Erfurt – der Errichtung von Schallschutzwänden an.

Insgesamt sind 19 Betriebsgleise und 43 Weichen umzubauen. Allein 34 000 Kubikmeter Material für Dammschüttungen und den neuen Bahn-Unterbau müssen an- und abtransportiert werden.

Damit dies alles bei laufendem Zugbetrieb erfolgen kann, waren bereits im März 1999 – als vorgezogene erste Baustufe – mit einer Investition von rund 50 Millionen Euro die ersten Gleise und Weichen umgebaut und das neue elektronische Stellwerk Erfurt in Betrieb genommen worden. Per Mausclick am Computer steuert es schon jetzt 154 Signale und 155 Weichen und löste acht alte Stellwerke aus dem Jahr 1907 ab. In einer weiteren Ausbaustufe wird es die Steuerung der neu aufzubauenden Gleisanlagen übernehmen.

Logistische Mammut-Aufgabe

Bis 2006 sollen im Bahnhof und im Knoten Erfurt über 250 Millionen Euro verbaut werden. Der Freistaat Thüringen und die Stadt Erfurt beteiligen sich daran mit 43 Millionen Euro.

Planer und Bauleute sind bei einem Vor-

haben dieser Größenordnung, das bei laufendem Zugbetrieb zu realisieren ist, vor eine logistische Mammut-Aufgabe gestellt.

Minutiöse Planung und exakte Einhaltung der Bauzeiten sind unabdingbare Voraussetzung. Ganz ohne Einschränkungen für die Reisenden wird es daher ab 2003 mit Baubeginn für den Bahnknoten nicht gehen, stehen dann doch zeitweilig jeweils nur die Hälfte der Bahnsteige zur Verfügung.

Auch Baulärm wird nicht zu vermeiden sein – daher appellieren alle am Bau Beteiligten schon heute an das Verständnis und die Geduld der Erfurter Bürger und der Reisenden. Die Vertreter der Deutschen Bahn, des Freistaates Thüringen und der Stadt Erfurt sind gewiss, dass der im Jahr 2006 fertiggestellte neue Bahnhof die Kunden für die Unannehmlichkeiten bis dahin entschädigen wird.