Bahn hat endlich den Durchblick

Auf dem Glasdach des Bahnhofs in Spandau wurde ein neues Reinigungsgerät erfolgreich getestet. Am Hauptbahnhof bleibt es dagegen bei der Handarbeit

Von Klaus Kurpjuweit

Ein Roboter sieht anders aus. Was Andreas Grochowiak und seine Mitarbeiter da konstruiert haben, ist ein halbautomatisches Reinigungssystem – mit viel Handarbeit. Doch es erfüllt wohl seinen Zweck: das Reinigen des riesigen Glasdaches vom Bahnhof Spandau. Am gestrigen Dienstag klappte jedenfalls die Premiere hoch über den Gleisen. Nun kann weitergeputzt werden.

Und das ist nötig. Die Scheiben sind mit einer rötlich-braunen Schicht bedeckt: Metallstaub, der zusammen mit Feuchtigkeit durch den Abrieb beim Bremsen und Fahren unter der Oberleitung entsteht.

Der Bahnhof nach einem Entwurf des Architekturbüros Gerkan, Marg und Partner (gmp) war schrittweise 1997/98 eröffnet worden. Nachdem man erkannt hatte, wie kompliziert es war, die Glasflächen sauber zu halten, installierte die Bahn 2005 eine automatische Reinigungsanlage für das Dach. Hochkompliziert.

Vier ferngesteuerte Roboter, bei denen Sensoren und Magnete verhindern sollten, dass sie beim Gleiten über das Dach abstürzten, sollten zwei Mal im Jahr putzen. Doch die Technik versagte.

Jetzt hat Grochowiak, dessen Unternehmen sich auf den Bau von halbautomatischen Reinigungsanlagen spezialisiert hat, ein ganz einfaches Gerät konstruiert. Mit marktüblichen Bauteilen. Rund 75 000 Euro hat es nach Angaben der Bahn gekostet. Ungefähr acht Monate habe es gedauert, das Gerät praxistauglich zu machen, sagte Grochowiak.

Die gewaltige Bürste hängt an einem langen Arm. Ein Mitarbeiter führt die Bürste per Seil mit einer Kurbel am Gerät von oben nach unten über das Dach. Scheibe für Scheibe. Dabei muss er ständig drehen, um die Bürste zu positionieren. Sie bewegt sich dann nur durch den hohen Wasserdruck. Ein weiterer Mitarbeiter zieht das Gerät, das auf Rollen steht, weiter zu den nächsten Scheiben.

Vielleicht werde das Kurbeln per Hand durch einen Elektroantrieb ersetzt, sagte Projektleiter Alexander Jung von der Deutschen Bahn. Steckdosen für den Stromanschluss sind nach Jungs Angaben auf dem Dach ebenso vorhanden wie Wasseranschlüsse. Zunächst werde jetzt aber noch ausgiebig getestet, auch wenn die Premiere schon erfolgreich war, sagte Jung. Das neue Gerät soll schließlich, anders als sein Roboter-Vorgänger auf Dauer funktionieren.

Wer vom Bahnsteig nach oben blickt, kann die Prozedur beobachten. Begonnen wurde über den Gleisen der S-Bahn. Das in Alu-Leichtbauweise gefertigte Gerät, als „hycleaner" bezeichnet, kann leicht auseinandergebaut und dann an den benachbarten Dächern über den Fernbahngleisen wieder zusammengesetzt werden. Aufs Dach gebracht und von dort wieder heruntergefördert werden die Teile per Kran vom Gleis aus. Die schmale stählerne Wendeltreppe ist für Menschen gedacht, die aufs Dach steigen müssen.

Und das neue Gerät könne noch viel mehr, schwärmte Jung. Die Bürste lasse sich auch an einem Hublift anbringen, mit dem man dann auch die anderen Scheiben des Bahnhofs von der Straße aus reinigen könne.

Für Spandau hat die Bahn nun eine Lösung; bei anderen Stationen ist sie noch auf der Suche. Auch die gläsernen Hallen am Südkreuz und Ostkreuz könnten eine Putzaktion vertragen, wobei die Bahn am Ostkreuz das Ende der Bauarbeiten abwarten will. Auch am Bahnhof Zoo klebt der Schmutz an den Scheiben.

Am Hauptbahnhof ist der Reinigungsroboter fürs Dach stillgelegt. Er hat sich nicht bewährt. Gereinigt wird nach Angaben von Bahnhofsmanager Thomas Hesse ganz klassisch – von Hand durch sogenannte Industriekletterer, die auch die Balustrade im Inneren des Baus vom Dreck befreit haben.

Auch in Spandau hatte die Bahn im vergangenen Jahr noch auf den Handbetrieb gesetzt. Nach zum Teil heftiger Kritik wegen des jahrelang verschmutzten Daches hatte der Konzern rund 100 000 Euro lockergemacht und die Scheiben manuell reinigen lassen. Ein Reinigungsgerät war erst für Ende 2018 geplant. Jetzt hat die Bahn gezeigt, dass es auch schneller – und einfacher – gehen kann, um den Durchblick zu behalten.

Wisch und weiter. *Für das 432 Meter lange Glasdach am Bahnhof Spandau wurde lange nach einer sauberen Lösung gesucht. Mit dem neuen Reinigungsgerät, einer Spezialanfertigung, will die Bahn jetzt dauerhaft für klare Sicht sorgen.* Foto: Georg Moritz

FENSTERPUTZEN IN LUFTIGEN HÖHEN

Fälle für schwindelfreie Wischer

Viel Glas zum Putzen. *Reichstagskuppel, Park Inn Hotel und Kranzler Eck.*

In der **Kuppel des Bundestages** sind etwa 3000 Quadratmeter Glas verbaut. Die 400 schuppenförmig übereinander angebrachten Scheiben sowie die Spiegel und Stahlkonstruktion müssen von Industriekletterern gereinigt werden. Das dauert von innen und außen je fünf Tage. Bei den Putzarbeiten, die mehrmals jährlich stattfinden, muss die gesamte Kuppel für Besucher gesperrt werden. Nächster Termin: Anfang Oktober – dann müssen Besucher sich mit dem Ausblick von der Dachterrasse und dem Restaurant begnügen.

Glas mit einer Fläche von rund drei Fußballfeldern ziert die Fassaden des **Park Inn Hotels** am Alexanderplatz. Am zweitgrößten Wohngebäude Berlins wird aus einem sogenannten Fassadenbefahrkorb heraus gearbeitet. In dem finden zwei Fensterputzer Platz, eine dritte Person überwacht die Prozedur vom Dach aus. Auch diese Arbeit, etwas bequemer als die der freischwebenden Kletterer, hat ihre Tücken. Nur bei wenig Wind und beständigem Wetter darf geputzt werden, das macht die Terminplanung zum Fensterputzen zum Glücksspiel. Aber auch Sonnenschein ist nicht ungefährlich: Durch die Reflektionen von den Fassaden drohen schwere Sonnenbrände. Fensterputzer arbeiten daher in der Regel auf der Schattenseite. Im Fall des **Kranzler Ecks** am Kurfürstendamm hilft das alles nichts. Die frei über das Gebäude hervorstehende Glaswand bietet keinerlei Schutz. „Dafür ist die Gegend immerhin belebt", sagt Silvio Mieske von der zuständigen Reinigungsfirma. Denn als Fensterputzer sei es in den luftigen Höhen auch immer etwas einsam. *fek*

Feindliche Unterlassungen