

■ Report

Unvollendet, wie es sich gehört

aus SIGNAL 02/2011 (Juni 2011), Seite 20-22 (Artikel-Nr: 10000750)
Jan Gypfel

Am 27. Mai 2006 wurden Berlins Nord-Süd-Fernbahntunnel und der neue Hauptbahnhof offiziell eröffnet. Mit Vokabeln wie »neue Drehscheibe des deutschen Eisenbahnverkehrs« wurden die gemäß dem »Pilzkonzept« entstandenen Anlagen von den Medien gefeiert. Fünf Jahre später ist es Zeit für eine kleine Zwischenbilanz

Nein, es war nicht der Messerstecher, und es waren auch nicht herabfallende Stahlteile, es war nicht die Architektur oder das Brimborium um die Eröffnung. Am meisten hat sich mir aus der Frühzeit des neuen Berliner Hauptbahnhofs eingepreßt, wie ein Journalist seinerzeit von der europäischen Bedeutung dieser Anlage schrieb: Von den »Züge(n) zwischen Paris und Moskau, Stockholm und Rom«, welche fortan durch den Hauptbahnhof und letztere auch durch den Tiergartentunnel brausen würden. Quasi mitten hinein in eine neue Renaissance der Eisenbahn und ein Zeitalter des ewigen Friedens, wenigstens in Europa. Weshalb, so wurde suggeriert, sich kleingeistige Berechnungen, ob es nicht auch ein paar Milliarden preiswerter gegangen wäre, von selbst verböten.

Dies Zeugnis der Journalisten-Dichtkunst ist ein schönes Beispiel dafür, wie vor fünf Jahren gefühlte fünfundneunzig Prozent der Berichterstattung über Hauptbahnhof, Tiergartentunnel und »Pilzkonzept« aussahen: Die Medien waren begeistert, sie feierten mit, und die Journalisten plapperten eifrig Pressemitteilungen und Reklamematerial der DB AG nach. Nicht von ungefähr fand sich praktisch überall die mit Stolz und Wichtigkeit verkündete Zahl von »1100 Zügen«, welche von nun an täglich auf dem Berliner Hauptbahnhof halten würden. Zehn Minuten Recherche hätten genügt, um herauszufinden: Von diesen »1100 Zügen« waren die allermeisten S-Bahnen (die funktionierten ja damals noch), und der zweitgrößte Posten waren Regionalverbindungen. Am Bahnhof Gesundbrunnen hielten ungefähr ebenso viele Züge. Nicht mitgerechnet die U-Bahn, an die in ernstzunehmender Weise angebunden zu werden der Hauptbahnhof ja bis heute wartet (wobei man darüber streiten kann, welchen Wert die U 5-Verlängerung, wenn sie denn einmal fertig ist, haben wird - als weitgehender Parallelverkehr zur S-Bahn).

Schwedt und Elsterwerda statt Stockholm und Rom

Sollte sie mir entgangen sein, die Renaissance viele Grenzen überschreitender Züge, welche unablässig quer durch Europa schnaufen? Was wird fünf Jahre nach dem Jubel beispielsweise in Berlin Südkreuz angeboten? Der gesamte abgehende grenzüberschreitende Verkehr laut Aushang in der Zeit vom 11. April bis 11. Juni 2011: 6.00 Uhr Interlaken Ost (nur sonntags), 6.55 Uhr Budapest, 9.41 Uhr Krakau, 10.55 Uhr Budapest, 11.09 Uhr Stettin, 12.49 Uhr Innsbruck, 12.55 Uhr Wien, 14.55 Uhr Brunn, 16.55 Uhr Prag, 18.19 Uhr Budapest, 19.00 Uhr (Fanfare!) Paris Est, 22.21 Uhr Zürich. Für den Bahnhof Gesundbrunnen ziehe man Budapest, Krakau, Prag, Paris und Zürich ab und zähle je einmal Amsterdam und Stettin hinzu. War vielleicht nur gemeint gewesen, jeder Zug, der durch den Berliner Tunnel fahre, bewege sich ja irgendwo zwischen Stockholm und Rom? Insofern fährt natürlich auch die S 3



Diese Uhr hat fünf Jahre Verspätung. Pünktlich zum Jubiläum wurde erstmals eine Uhr auf dem Bahnhofsvorplatz aufgestellt. Außerdem will die DB erstmals beheizte Warteräume einrichten, die man auch ohne Comfort-Fahrkarte oder Verzehrzwang nutzen darf. (Foto: Florian Müller)



Mehr als fünf Jahre Verspätung hat das Empfangsgebäude des Bahnhofs Gesundbrunnen: 2011 soll nun mit der Errichtung eines eingeschossigen Baus begonnen werden. (Foto: Florian Müller)



Fernzüge fahren am Bahnhof Zoo nach wie vor. Nur halten dürfen sie seit 2006 nicht mehr. (Foto: Marc Heller)



Besser gestaltet als die meisten Berliner U-Bahnhöfe der letzten Jahrzehnte: der unterirdische Regionalbahnhof Potsdamer Platz. (Foto: Marc Heller)

(Spandau--Erkner) beständig zwischen Paris und Moskau.

In Gesundbrunnen verkehren, sieht man von S- und U-Bahn ab, im Schnitt acht Züge pro Stunde. Nein, nicht pro Richtung, sondern acht Züge insgesamt. Die Ziele, welche man hier vor allem antrifft, sind Elsterwerda, Rostock, Lutherstadt Wittenberg, Schwedt (Oder), Stralsund, Falkenberg (Elster), Basdorf oder Klosterfelde.

Bahnverkehr in Berlin bedeutet 2011, was es schon 2006 oder 2001 bedeutet hat: Die allermeisten Züge enden bereits in den neuen Bundesländern. Es gibt natürlich im Stundenoder wenigstens Zweistundentakt Verbindungen in die anderen deutschen Ballungszentren, doch nur wenige Wagen, welche die Bundesgrenze überschreiten. Nicht einmal nach Polen, welches fast vor der Berliner Haustür beginnt.

Zu klären wäre auch noch die Frage, wer eigentlich dauernd durch Berlin hindurchfährt. Einige mögen es auf der Relation Hamburg-- Dresden tun. Aber welcher enorme Verkehrsbedarf schrie nördlich und nordöstlich Berlins danach, mit ICEs gedeckt zu werden? Wo sind die Direktverbindungen Wien--Stockholm oder Stuttgart--Stettin? Eher nicht zu erwarten? Und einen Zug Hamburg--München legt natürlich niemand über Berlin? Aber wozu brauchte man denn dann diesen teuren Tunnel? Für eine Beschleunigung der Verbindung Schwedt--Elsterwerda? Unter Tilgung des Zwangs, in Berlin aussteigen zu müssen, denn täglich reisen doch sicher Hunderttausende zwischen den verschiedenen Ecken der Brandenburger Provinz hin und her?

Mahnmal Gesundbrunnen

Welcher Fehlplanung sie aufgesessen und wie viele Nummern zu groß die schönen neuen Kleider daher sind, haben diverse Herrschaften offenbar selbst bemerkt. Deshalb ist das »Pilzkonzept«, wie es sich für ein großes, ambitioniertes Berliner Verkehrskonzept traditionell gehört, nicht vollständig realisiert worden. Reden wir nicht über Sinn oder Unsinn des Ausbaus weiterer Strecken. Reden wir nicht vom vermutlich für immer verkürzten Dach des Hauptbahnhofs (für Kunden der DB AG ist es schließlich nichts Neues, im Regen stehen gelassen zu werden) oder von der Un-Architektur der platten Decke in seiner unteren Bahnsteighalle. Reden wir nicht von den ungebauten Parkhäusern am Südkreuz. (Hat man auf den errichteten Rumpfbauten jemals viele Autos gesehen?) Und sicher behaupten bloß böse Zungen, die Stadtbahn habe den Fernverkehr Richtung Hannover allein deshalb behalten, weil ihr sonst keiner mehr geblieben wäre. Woraufhin sich die Frage gestellt hätte, ob denn der Tunnel überhaupt notwendig war - er sollte ja eine Ergänzung darstellen, keinen Ersatz. Allerdings hat die Aufteilung des Verkehrs für die DB AG auch den Charme, viele ICEs nicht in Südkreuz enden lassen zu müssen, sondern sie zum Ostbahnhof führen zu können, also sehr viel näher an das Instandhaltungswerk in Rummelsburg.

Aber reden wir über Gesundbrunnen, eine Station, welche vor einigen Jahren im Überschwang gar in »Nordkreuz« umbenannt werden sollte - andernfalls gäbe es Orientierungsprobleme. Allerdings verirrt sich hier, wo für die erwähnten acht Züge pro Stunde sechs Bahnsteigkanten bereitstehen, wohl kaum jemand. So wenig wie das Fehlen eines Wartesaals ein Problem darstellt - es gibt ja außer Nahverkehr kaum etwas, auf das man am Bahnhof Gesundbrunnen warten könnte.

Er ist geradezu ein Mahnmal des Berliner Bahnbau-Größenwahns der vergangenen zwanzig Jahre: Die Treppenhäuser münden unvermittelt auf eine große Betonfläche, ein Container bietet Bahnminimalstservice, auch noch fünf Jahre nach der feierlichen Eröffnung. Leben herrscht immerhin vor den Zugängen zu den S-Bahnsteigen: Dort werden die Fahrgäste von Ständen und Buden geradezu bedrängt, es ist schwer durchzukommen. Hoffentlich kann die Bahn wenigstens mit diesen Flächen Geld machen.

Längst ist nicht mehr die Rede von dem preisgekrönten Entwurf eines Empfangsgebäudes. Demnächst soll wenigstens ein Flachbau entstehen - zu dessen Architektur bezeichnenderweise nichts gesagt wird. Leider war der Bahn ja zu spät aufgefallen: Hier gibt es bereits ein Einkaufszentrum, und zwar direkt neben dem Bahnhof. In Spandau hat sich die Bahn das Problem übrigens selbst zuzuschreiben - der Shoppingtempel erhebt sich auf dem Areal des einstigen Güterbahnhofs.

Doch wer klagt über die harte Investorensuche am Gesundbrunnen? Auch beim Hauptbahnhof hatte sich bekanntlich niemand gefunden, der die tollen Bügelbauten errichten wollte. Und danach wollte - obwohl doch der Bahnhof und erst recht seine Umgebung Bahn, Senat und Medien zufolge ein so großer Erfolg sind - niemand in sie einziehen. Weshalb die DB AG das nun einfach selbst tut. Allerdings nicht die Konzernspitze. Sie bleibt im gemieteten Hochhaus am Potsdamer Platz. Ob sie weiß, warum?

Ein Hauch von München

Der aufgesetzte Jubel über den Hauptbahnhof war auch deshalb ärgerlich, weil er den Blick ablenkte von dem, was wirklich bemerkenswert war: Zum Beispiel in Südkreuz das Konzept, die Nord-Süd-Bahnsteige nicht durch einen Tunnel zu erschließen, der immer droht, düster, verwaht und bedrohlich zu wirken, sondern den Weg von, zu und zwischen diesen Perrons über den Ringbahnsteig zu führen. Eigentlich naheliegend, dennoch konnte es so gut nur funktionieren, weil sich die Überdimensionierung der Berliner Bahnbauten hier einmal segensreich auswirkte: Es war die Bereitschaft vorhanden, eine - für zwei S-Bahngleise - riesige Bahnsteighalle zu errichten. Mit der Lichtfülle und dem schönen Ausblick dürfte es dort allerdings vorbei sein, sollten die flankierenden Parkhäuser doch noch errichtet werden. Und vor niedrigen Temperaturen bietet die Halle natürlich auch kaum Schutz.

Für Berliner Verhältnisse spektakulär war und ist der Regionalbahnhof Potsdamer Platz. Wie hier mit ganz einfachen gestalterischen Mitteln, mit der Wirkung simpler Baumaterialien ein nobler Eindruck erzielt wird - das wäre bei der Münchner U-Bahn nichts Besonderes. Den Berlinern aber zeigt der Regionalbahnhof Potsdamer Platz, was sie auch in Spandau und Reinickendorf besitzen könnten, hätte man die dortigen U-Bahn-Stationen der U 7 und U 8 nicht von der Verwaltung gestalten lassen. Natürlich ist auch am Potsdamer Platz alles vandalismusresistent - Glas, Stahl, Naturstein, es findet sich sogar der verpönte Sichtbeton -, wirkt deshalb aber nicht billig. Das Ambiente wirkt frisch, sauber, zurückhaltend, jedoch durchdacht. Selbst der Blindenleitstreifen erscheint nicht als Fremdkörper, sondern als Teil der Gestaltung. Und man beachte nur, welchen Effekt man mit hinterleuchteten Milchglasscheiben erzielen kann!

Als Berliner U-Bahn-Benutzer bemerkt man in diesem Regionalhalt im Übrigen gleich: Man befindet sich hier nicht im Zuständigkeitsbereich der BVG. Diese ist ja seit Jahren der Meinung, man müsse nur möglichst viel Licht möglichst gleichmäßig in die Räume kippen, dann klappe das auch mit der Sicherheit. Im Regionalbahnhof Potsdamer Platz hingegen wird der Raum mit Licht modelliert, mit Spots an der Decke, an manchen Stützen, an den Sockeln der Rolltreppen und mit Leuchten unter deren Handläufen, wodurch die Ausgänge betont werden. Erst richtig zur Geltung kommen auf diese Weise die beleuchteten Stations- und Hinweisschilder. Wenn momentan einige Teile des östlichen Bahnsteigs düster wirken, ist dies aber keine Absicht, sondern der Nachlässigkeit der DB AG zu verdanken, die Defektes nicht repariert.

Ob man mehr täte, wenn der Bahnhof am Potsdamer Platz ein Einkaufszentrum wäre? Als solches scheint der Hauptbahnhof gut zu funktionieren. Der Shoppingspaß wird nur etwas getrübt durch Leute, die hektisch mit Koffern und Taschen herumrennen und in dem Gewirr von Ebenen, Treppen und Rolltreppen versuchen, endlich nach ganz oben oder ganz unten zu gelangen (die Idee, daraus ein Videospiele zu machen, lasse ich mir patentieren). Denn dort - ja, man glaubt es kaum, fahren in dem Einkaufszentrum auch noch ein paar Züge. Bahnhofstypische Einrichtungen wie Fahrkartenschalter, Gepäckaufbewahrung oder Wartesaal - pardon, natürlich: »ReiseCenter«, »GepäckCenter« und »Lounge« - wurden geschickt zwischen den Läden versteckt. Es ist bemerkenswert sauber, und es wimmelt vor Polizei.

Bahnofsatmosphäre kommt hier so gut wie nicht auf, im Negativen wie im Positiven. Wenn sich jemand zum Hauptbahnhof begibt, um dort zu träumen, dann vermutlich nicht von der Ferne. Vom Konsum kann man dies aber auch in mehreren Dutzend weiteren Einkaufszentren in und um Berlin. Einige von ihnen sind deutlich besser zu erreichen, als der Hauptbahnhof. Und ein wirklich urbanes Bahnhofsumfeld gibt es in Berlin seit 2006 nur noch, wo keine Fernzüge mehr halten (dürfen): am Zoo, an der Friedrichstraße oder am Alexanderplatz.

Vor Tunneln wird gewarnt

Vor Tunneln wird gewarnt Nach fünf Jahren »Pilzkonzert in Aktion« ist alles immer noch ein paar Dimensionen zu groß, und vermutlich wird es das auch bleiben. Berlin dürfte kaum in absehbarer Zeit doch noch zur Vier-, Fünf- oder gar Sechs-Millionen-Stadt heranwachsen, mit einem Speckgürtel, der diesen Namen wirklich verdient. Insofern kein Wunder, wenn alles funktioniert - verglichen mit dem Tiergartentunnel ist selbst auf der unterirdischen Hauptstrecke der Bielefelder Stadtbahn mehr los.

Was wohl auch der Grund ist, weshalb Züge nicht dort halten dürfen, wo viele Fahrgäste ein- und aussteigen wollen: am Bahnhof Zoo. Charlottenburgern oder Wilmersdorfern brachte das real existierende Pilzkonzert vor allem den »Vorteil«, umständlich nach Spandau fahren zu müssen oder aber nach Moabit - um vom Hauptbahnhof aus womöglich wieder durch den Bahnhof Zoo zu fahren. Den auch viele Reinickendorfer, Weddingener oder Steglitzer besser erreichen können als den großen, neuen, tollen Hauptbahnhof, dem offenkundig die Fahrgäste mit Zwang zugeführt werden müssen, der nicht einmal die Konkurrenz des kleinen Bahnhofs Zoo verträgt. War er dann überhaupt notwendig?

Große Projekte wollen eben gut überlegt sein - manchmal sollte man mit dem Überlegen niemals aufhören. Vielleicht könnte Berlins Eisenbahntunnel manche Stuttgarter bei näherer Betrachtung nicht zu Neid, sondern zu Kopfschütteln anregen? Wenn sie sich denn schon nicht über steigende Kosten und schwindenden Sinn der Leipziger Buddelei informieren mögen.

In Berlin kann man nur noch auf Korrekturen hoffen: Ein Ende des Unfugs, Züge ohne Halt den Bahnhof Zoo passieren zu lassen. Den Bau von mehr als einer besseren Baracke am Gesundbrunnen. Irgendwann wird vielleicht sogar die Straßenbahn zum Hauptbahnhof fertig. Und ganz Kühne können nicht nur von deren Weiterführung durch Moabit träumen. Sondern auch von einer endlich besseren Nord-Süd-Anbindung des Hauptbahnhofs - und zwar nicht erst durch den langwierigen und teuren Bau einer »S 21«. Über fünf Jahre nach seiner Eröffnung.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000750>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten