

Planung

Bahnhof Zoo - quo vadis?

aus SIGNAL 09/1989 (Oktober 1989), Seite 13-20 (Artikel-Nr: 10001198)
 Norbert Krichler

Konzept-Entwurf zur Erweiterung der Fernbahn-Empfangsanlagen nach Ausschöpfung der Bahnsteigkapazität im Fernbahnhof Zoologischer Garten

1. Historischer Rückblick

Vor Ausbruch des 2. Weltkrieges besaß Berlin als Folge einer etwa hundertjährigen Entwicklung 28 Fern- und Personennahverkehrsbahnhöfe, auf denen jährlich etwa 73 Millionen Passagiere (ohne den innerstädtischen öffentlichen Personennahverkehr einschließlich der S-Bahn) ihre Reise antraten oder beendeten. Die damalige Bevölkerung umfaßte etwa 4,3 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner. Die Fernbahnhöfe, die mit Ausnahme des Görlitzers 1939 durch die "Stadt-S-Bahn" verbunden waren und als Fahrkartenaufdruck die Bezeichnung "Berliner Stadtbahn" trugen, waren in der Reihenfolge ihrer täglichen Zugpaar-Belegung: der Anhalter Bahnhof 73 ZP. 28,2% der Stettiner Bahnhof 52 ZP. 20,1% der Lehrter Bahnhof 28 ZP. 10,8% der Potsdamer Bahnhof 19 ZP. 7,3% der Görlitzer Bahnhof 14 ZP. 5,4% die 5 Stadtbahnhöfe 73 ZP. 28,2% Der Bahnhof Zoo wurde danach täglich auf seinen 4 Ferngleisen mit 73 Zugpaaren und weiteren 128 Vorort-Personenzügen belastet! Die durchschnittliche tägliche Anzahl der Fernreisenden betrug insgesamt bei den genannten Bahnhöfen 120.000, jährlich 43 Mio. ohne Urlaubs- und Saisonverkehr bei ca. 260 Fernreisezugpaaren täglich. Hinzu kamen beim Lehrter, Potsdamer, und Görlitzer noch insgesamt 180 Zugpaare im sog. Vorortverkehr mit geschätzten 80.000 Reisenden pro Tag, und 30 Mio. pro Jahr. Die Leistungen im eigentlichen öffentlichen Personennahverkehr sahen wie folgt aus: S-Bahn und Vorortbahnen 515 Mio./Jahr, U-Bahn, Tramway, Bus 1.050 Mio./Jahr, alle zusammen rund 1,6 Mrd. Reisende.

Die letzten 2 Kriegsjahre hinterließen unterschiedlich starke Spuren. Bis auf den schwer getroffenen Potsdamer Bf. wurden jedoch alle anderen ihrer Bedeutung entsprechend noch im Jahre 1945 wieder in Betrieb genommen. Der ANHALTER hatte lediglich Teile seiner Dachkonstruktionen verloren.

Die 4 in West-Berlin gelegenen Kopfbahnhöfe sowie der auf Ost-Berliner Gebiet gelegene Stettiner wurden als Folge politisch motivierter gegenseitiger Abnabelung ohne Vorausschau auf ROSA ZEITEN von ihren Bauverwaltungen abgerissen und die hochwertigen Ziegelsteine - zerkrümelt und neugeformt - im sozialen Wohnungsbau nutzbringend weiterverarbeitet, so daß nur Denkmalschützer, damals ohne Resonanz in der Presse, eine stille Träne vergossen. Es gelang jedoch, unter Anstiftung eines leitenden kunstbewußten Baubeamten, die Terrakotten und das Fürstenportal des ANHALTERS vor der Sprengung abzunehmen und in den unterirdischen Bunkeranlagen vor den Krümelmonstern bis in unsere Tage herüberzuretten. Das Fürstenportal ist inzwischen im Museum für Verkehr und Technik liebevoll rekonstruiert worden.

2. Pläne zur Erweiterung der Fernbahn-Kapazität

Während die Verkehrspolitik der DDR darauf gerichtet war, die Kapazitäten im Güter-



Abb. 1: Bahnhof Zoo, Bahnsteig A des in den letzten Jahren renovierten größten West-Berliner Personenbahnhofes im Sommer 1989.

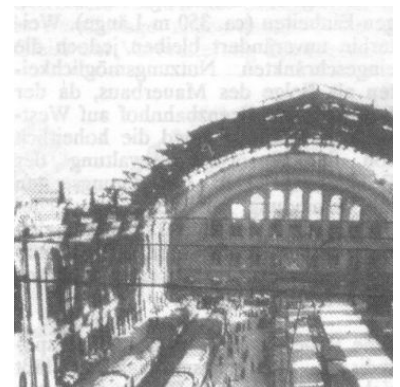


Abb. 2: Der ANHALTER nach Wiederaufnahme des Betriebs im Sommer 1945 mit oben ohne - bis zur Einstellung des Betriebes am 17. Mai 1952 nach Vollendung des Berliner Außenringes

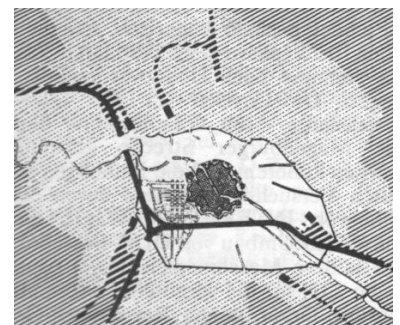


Abb. 3: Skizze der Anordnung des unterirdischen Fernbahngleisdreiecks südöstlich des Reichtages (Ebene -2).

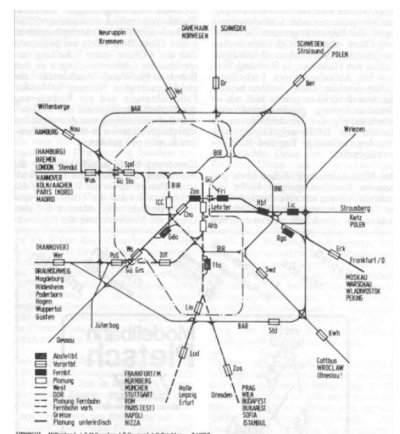


Abb. 4: Die Lage des unterirdischen Fernbahngleisdreiecks im Herz der 11 (bzw. 13)-strahligen Fernbahngeometrie Berlins.

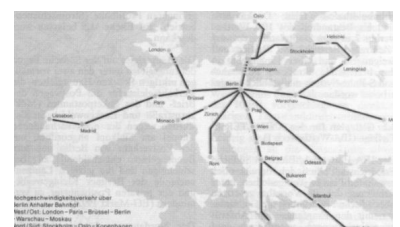


Abb. 5: Die Lage Berlins im künftigen europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz mit erhöhten Anforderungen an das innerstädtische Fernbahnnetz.

und Personenverkehr an die gewandelten Bedürfnisse anzupassen, die Hauptstrecken von OST-WEST auf NORD-SÜD-Verbindungen umzubauen, und die Traktion zunächst auf Dieselmotoren und schließlich auf elektrische Antriebstechnik umzustellen, war die Befassung -speziell in dieser Stadtfrage. Es gab -über 3 Jahrzehnte verfehlte Pläne, den ANHALTER und POTSDAMER zu vereinigen und als Neuanlage in den Bereich südlich der Yorck-Brücken zurückzulegen; dann in jüngerer Zeit Vorschläge, den Bahnhof Zoo auszubauen. dies wegen der sehr engen Randbebauung verworfen wurde, zog man den Bahnhof Charlottenburg in Betracht, mit Abstellanlagen in Freiflächen des Bahngeländes GRUNEWALD. Ein anderer Vorschlag forderte in jüngerer Zeit, im Bereich Westkreuz einen Endpunkt für den INTERCITY zu bauen, weil davon das Messegelände und das ICC unmittelbar zu profitieren vermöchten. Die Frage nach innerstädtischen Anbindungen ließ sich adhoc nicht beantworten, wenn man von der Wannsee-S-Bahn Linie 1 (in Betrieb) und dem S-Bahn-Südring (voraussichtliche Wiederinbetriebnahme nunmehr ab 1992) absieht, bei letzterer Lösung freilich ein Milliardenprojekt allein für den Hoch- und Tiefbau.

2.1 Der vernünftige Wunsch nach Zwischenlösungen (IBA-Wettbewerb 2)

Der IBA-Wettbewerb 2 zur Neugestaltung des Zentralen Bereiches im Frühjahr '86 brachte als Vorgabe die Ausgestaltung des Bahnhofes Zoo als Endbahnhof für einen Pendelverkehr auf der westlichen Verkehrsachse (Aachen/Köln-Berlin W) mit Abstellanlagen auf dem Kieslagergelände des Hamburg-Lehrter Güterbahnhofes (HuL), die über eine ausscherende Gleisschleife von der Stadtbahn in der Höhe der Paulstraße zunächst in süd-östlicher, danach Alt-Moabit in nord-östlicher Richtung unterquerend, das ehemalige Luftfahrzeugmuseumsgelände nördlich tangierte. Einer der Lösungsvorschläge forderte u.a. an diesem Ort eine Veranstaltungshalle für 10.000 bis 20.000 Zuschauer (Austragung von Welt-Championaten) mit eigenem Versorgungsgleisanschluß für Blockzüge solcher Aussteller, die weltweit mit eigener Ausrüstung anreisen, ebenso nutzbar für INTERCITY-Züge.

Das Verbindungsgleis unterquerte dann im Verlauf der Gütergleise des Moabiter Werders die Stadtbahn (auf +1) in nordöstlicher Richtung (auf 0), um sich in die dort befindlichen und vom Hauptzollamt genutzten Verkehrsgleise einzufügen, bis zu einer geplanten Gleisharfe, etwa auf der Fläche des ehemaligen Lehrter D-Zug-Lok-Betriebswerkes. Diese sollte nach Planungsvorgabe auf Gleisen des jetzigen etwa 1500 m langen Kieslagerplatzes für die erwarteten INTERREGIO- und IC-Garnituren errichtet werden.

Sinn dieser Zwischenlösung war -vorgegeben- die Steigerung der Bahnsteigkapazität des Bahnhofes Zoo mit derzeit 2 Paar Bahnsteiggleisen, die seinerzeit durch die langen Aufenthaltszeiten in Richtung Nadelöhr Übergangsbahnhof Friedrichstraße auf 25 - 40 % ihrer Leistungsfähigkeit reduziert wurde.

2.2 Exkurs zur Kapazitätsgrenze des Bahnhofes Zoo

Die Zahl der Gleise (4), die Anordnung der Bahnsteige nach dem Inselprinzip (2) gleicht denen vor dem 2. Weltkrieg. Die vom BSVV anfang der 80er Jahre angemahnte Renovierung brachte außer den überfälligen Rolltreppen und der Klarsichtverglasung auch die von der Fachwelt dringlich geforderte Verlängerung der Bahnsteige für 14-Wagen-Einheiten (ca. 350 m Länge). Weiterhin unverändert

bleiben jedoch die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten als Folge des Mauerbaus, da der Bahnhof Zoo Grenzbahnhof auf West-Berliner Gebiet ist und die hoheitlich von der Reichsbahnverwaltung der DDR festgelegten Abfertigungszeiten in Verbindung mit den Grenzsicherungsmaßnahmen längere Aufenthaltszeiten der vollbespannten internationalen Fernreisezugarnituren in Richtung Osten zur Folge haben.

Eine Regel-Abfertigungszeit ohne sporadische Sicherungsmaßnahmen läßt sich leicht an den in Richtung Westen fahrenden Zügen ermitteln. Überschläglic lassen sich bei ca. 6 Min. Zugverweildauer am Bahnsteig mit den Blockbelegungszeiten für Einfahrt und Ausfahrt in und aus dem Bahnhofsblock mit Vorblockung 20 Minuten ansetzen. Dies bedeutet eine Regelkapazität je Richtungsgleis von 3 Abfertigungen je Stunde, bei 18 Stunden Regelbetriebszeit (5.00 bis 23.00) also 54 Züge je Gleis und Richtung.

Es ist jedoch einschränkend anzumerken, daß der Bahnhof Zoo mangels erforderlicher Umfahr- oder Überholgeise für Sonder- und Hilfszüge ohne Halt am Bahnsteig ein Gleis je Richtung ständig unbelegt, also freizuhalten hat (Betriebsvorschriften für Bahnhöfe an internationalen zweigleisigen Hauptstrecken der Kategorie A).

Es bleibt also bei der Zahl 54 in den verkehrsrelevanten Betriebszeiten -in westlicher Richtung. Die Auslastung liegt derzeit - mit den Kurswagenverkehren und gelegentlichen Dienstfahrten, Informationsangeboten, und Überbringerpostzügen - bei 45 %. Eine Erweiterung des Angebotes mit Direktverbindungen nach Leipzig, Dresden, oder anderen DDR-Knoten ließe stufenweise die Auslastung auf über 50 bis 60 % anschwellen. Weitere geplante Westzubringer bei Eröffnung der HGZ-Verbindung Hamburg - Würzburg über Hannover brächten 9 Zugarnituren im 2 Stundentakt nach dem Bahnhof Zoo - es würde die 80%-Marke erreicht! - Wohlgemerkt: in der betrieblich besser beherrschbaren West-Ausfahrt!

An dieser Stelle wird bereits deutlich, welche Entlastung und Erleichterung der Betriebsabläufe eine Ausschleusungsmöglichkeit der in West-Berlin endenden Zugarnituren in Richtung Hamburg-Lehrter Abstellanlage mit sich brächte. Denn eine Weiterfahrt in Richtung Osten - als der erschwere Betriebsablauf - (Fach-Jargon: "Worst case") bringt bei gar nicht so seltener Bahnsteigverweildauer von 25 Minuten eine Blockbelegungsdauer von 40 Minuten, d. h. eine Halbierung der Gleiskapazität in Richtung Osten im Vergleich zur Richtung nach Westen, bei sonst unveränderten Betriebsbedingungen. Bis zur endgültigen Sanierung der zwischen Bahnhof Zoo und Bahnhof Friedrichstraße befindlichen Langsamfahrstellen (Fachjargon "LAFAs") würde sich ein Herauslösen der Zugarnituren in Richtung Abstellharfe Hamburg und Lehrter Bahnhof ("HuL") vorab positiv bemerkbar machen.

Generell muß jedoch aus praktischer betrieblicher Sicht angemerkt werden, daß ein Dauerbetrieb bereits bei 80 % Auslastung unrealistisch ist. Die nach etwas älteren Streckenbelastungsangaben stärksten belastete Hauptstrecke der Deutschen Bundesbahn, die Lombardsbrücke in Hamburg zwischen Hamburg-Harburg und Hamburg-Altona, welche ebenfalls -allerdings ohne Bahnsteighalt- mit verminderter Geschwindigkeit befahren wird, hat mit täglich über 300 Fahrten je Richtung ohne Bahnsteighalt eine Zugfolgedichte von immerhin noch durchschnittlich 8 Minuten (18 Stunden Betriebszeit als rechnerische Basis), - Das von Fachleuten gern herangezogene Beispiel der sehr kurzen Belegungszeiten im Bahnhof Bonn kann nicht als Rechengrundlage

eines 24-Stunden-Betriebs verwendet werden. Es handelt sich hierbei um Belastungen, die durch besondere Streckenausrüstung und Gleislage so- wie die übrigen Zusatzbedingungen des Layouts und der Zugfolgeüberwachung begünstigt sind und nur die Spitzenverkehrszeiten gelten. - Auf der Stadtbahn ließen sich zudem die Anfahrzugleistungen der Elektro-Loks aus baulich-statischen Gegebenheiten nicht umsetzen.

2.3 Weitere Maßnahmen zur Stabilisierung der Zoo-Kapazität

Unter Zusammenfassung des oben gesagten wären unter Bewahrung einer betrieblichen Reserve zur Verarbeitung von Verspätungen oder Schlechtwetterlagen die Kapazitätsgrenzen in Richtung Osten -unter sonst gleichen Bedingungen- bei Start eines 2-stündigen Taktes von Hannover, in Richtung Westen bei Aufnahme eines 1-stündigen Taktes erreicht. Dabei werden bereits die Abstellanlagen in HuL als in Grundausstattung gegeben und eine Beschränkung der Direktabfahrten zu Knoten der DDR auf Leipzig und Dresden zweimal je Tag und Relation vorausgesetzt.

Bei Nichtrealisierung dieser oben genannten Randbedingungen bliebe als weiterer Ausweg nur eine durchgreifende Modernisierung der Bahnhofseinrichtungen durch ein elektronisches Stellwerk mit angepaßten Streckenblocks und vollautomatischem Gleiswechsel- sowie Zweirichtungsbetrieb in jedem Gleis. Dies würde auf begrenzte Zeit alle 4 Gleise -unter Schaffung entsprechender Gleisverbindungen an den Bahnhofs-Ein und Ausfahrten- zur gleichberechtigten Nutzung in beiden Fahrtrichtungen und zur Reduzierung der Freihaltekapazität auf nur 1 Gleis - und dies unabhängig von den aktuellen Belegungszuständen in den verbleibenden 3 anderen - aufwerten.

Unerörtert blieb jedoch bis jetzt die Ausrüstung der Stadtbahn für elektrischen Betrieb sowie die Forderung des Betreibers der auf der Stadtbahntrasse in Parallellage angeordneten S-Bahn-Gleise auf Verbreiterung des Gleismitten- und Randabstandes für Einbau und Wartung zeitgemäßer Strecken- und Sicherheitsausrüstungen, die de facto auf den Rückbau eines der beiden Fernstreckengeise hinauslaufen. Diese Gründe - und ihre durch viele Faktoren erschwerte kurzfristige Beseitigung - zwingen zu Überlegungen über alternierende Ergänzungs- oder Ersatzlösungen.

2.4 Maßnahmen und Kosten einer Modernisierung der Stadtbahn

Die Maßnahmen bestünden in einer bereits an Streckenteilen (Savignyplatz) vorgenommenen Sanierung und Verstärkung des Mauerwerks. Weitere Baumaßnahmen müßten einer seitlichen Verbreiterung sowie einer Fundamenterrichtung für die Masten der elektrischen Oberleitung gelten.

Die Streckenlänge bemißt sich auf West-Berliner Gebiet ab Km 0 am Ostausgang des Bahnhofs Charlottenburg (Unterführung Holtzendorffstraße) bis Km 6,4 (Brücke Humboldthafen am Friedrich-List-Ufer in Moabit, östlich des Lehrter S-Bahnhofes). Zählt man jedoch die Streckenausrüstungen der Abschnitte ab Grenzübergang (GUE) Staaken oder GUE Griebnitzsee (Wannsee) hinzu, ergeben sich 400 Mio. DM.

Die Abschnitt Brücke Humboldthafen bis Westeingang Hauptbahnhof (Km 12) soll außer Betracht bleiben, da er sich auf Ost-Berliner Gebiet befindet und der

Hauptbahnhof derzeit bis zu seinem Westausgang, vermutlich bis zum Grenzübergang Friedrichstraße, von der DDR-Reichsbahn ausgerüstet werden wird. - Die Stromsysteme sind - historisch bedingt - mit 15 KV und 16 2/3 HZ miteinander verträglich.

Es ist nun eine Meinung denkbar, etwa derart, daß die Überlegungen noch ein wenig Zeit haben, bis die Heranführung der Schnelltrasse über Stendal nach Staaken Wirklichkeit geworden ist. Dies ist jedoch deshalb trügerisch, weil die 9 oder 10 Zugaare eines 2-Stunden-Taktes von und nach Hannover notfalls - gegen DM-Devisen an die DDR-Reichsbahn - mit Dieseltraktion über die Magdeburger Strecke gezwängt werden könnten; und die Planungen für einen Versuchsbetrieb sind durch den Bau von INTERREGIO-Wagen und durch den Umbau von DDR-Dieselloks auf höhere Maschinenleistungen (Baureihe 132) für die vorgesehene Klimatisierung dieser neuen Reisewagen-Generation bereits vorangeschritten. Eine Aufnahme ab Sommerfahrplan 1990 erscheint nicht mehr ausgeschlossen - Eile ist daher durchaus geboten.

Damit erhebt sich die Frage, welche anderen Möglichkeiten innerhalb West-Berlins zu einer Erweiterung der Empfangseinrichtungen nach Erschöpfung der Reserven im Bf. Zoo bestehen.

Im folgenden soll eine aus weiteren denkbaren Lösungen etwas hervortretende Alternative beschrieben werden, die sich im Vergleich zu den Streckenausbaukosten der Stadtbahn als unter Umständen günstiger oder zumindest nicht viel aufwendiger darstellt: Eine Zuführung der schnellen Fernbahngarnituren über die ehemalige Südtrasse vom Berliner Außenring (BAR) über den Abzweig Ludwigsfelde mit Durchfahrt ohne Halt bis zum ANHALTER Bahnhof in Hochlage (als Denkmodell im Falle der Kostengleichheit jedoch mit dem Nachteil eines - wenn auch sehr minimalen - Eingriffes in die Oberflächen-Biotope).

Zwei weitere Zuführungen mit dem Zielpunkt ANHALTER Bahnhof sollen als Alternativen über den Nordring sowie über den Südring mit Halt vor dem ICC eingeschlossen werden.

3. Die Hauptalternative der Ergänzungsanlagen zum Bahnhof Zoo: Der ANHALTER in neuer Funktion mit unterirdischer Streckenzuführung

Der Mythos des ANHALTERS, als Symbol des eisenbahntechnischen und zivilisatorischen Fortschritts (Walter Benjamin: "Mutterhöhle der Eisenbahnen der Welt") und sehr volkstümlich als "Tor zum Süden" allen älteren Berlinerinnen und Berlinern in bester Erinnerung, bietet sich aus mehreren Gründen als vorrangige Alternative an: - Er liegt -im Grundriß Berlins- unverändert an zentraler Stelle inmitten der südlichen Luisenstadt, vor den ehemaligen Akzise-Mauern des Berlins im 17. und 18. Jahrhundert;

Er bietet sich in vorgeprägter Parallellage zur Linie 2 des hochleistungsfähigen S-Bahn-Systems in neuester Ausrüstung als idealer Zubringer eines hochwertigen Fernreiseverkehrs mit der Priorität 1 an; die infrastrukturellen Kunstbauten und S-Bahn-Einrichtungen sowie die anschließbaren U- und Hochbahnverbindungen stellen Milliardenwerte dar - sie sind bereits in Betrieb!

Die Nord-Süd-Lage verlangt nach einem Durchstich in Richtung Norden zum ehemaligen Lehrter Fernbahnhof: ein planerischer Wunschtraum früherer Berliner

Stadtplaner (Prof. Mächler, 1917); im damaligen Dampfzeitalter unterirdisch aus Komfortücksichten nicht realisierbar;

Die technische Weiterentwicklung der Fahrzeug- und Antriebstechnik gestattet heute Einsatzzeiten und Entfernungen mit geeigneten Zuggarnituren, die eine Aufhebung des früher üblichen Lokwechsels ermöglichen und die Umwandlung eines Kopfbahnhofes in einen Durchgangsbahnhof sinnvoll erscheinen lassen: eine beachtliche Nutzungserweiterung!

Die künftig schlagartige Vermehrung der internationalen Durchgangszüge infolge drastischer Verkürzung der Reisezeiten läßt die planerische Vorsorge einer unterirdischen Anbindung in Richtung Osten an den Hauptbahnhof in Ost-Berlin (unterirdisch wegen der dichten Bebauung auf diesem Terrain) als dringend empfehlenswert erscheinen;

Mit Rücksicht auf die in der allgemeinen Volksmeinung unverzichtbaren Biotop auf den ehemaligen Oberflächenanlagen des südlichen Gleidreiecks empfiehlt sich die unterirdische Zuführung ab Schöneberger Kreuz, allerdings unter Verzicht auf die kostengünstige oberirdische Konkurrenzplanung zur Stadtbahn (1 Mrd. DM Mehrkosten).

Die ebenso traditionsreiche wie auch zentrale Lage für ankommende wie abreisende Fahrgäste von und nach allen Berliner Bezirken und Stadtteilen;

Die inzwischen heranreifenden Bauwerk- und Straßenensembles der Architektur des Kulturstadtraumes um den historisch hoch identitätsträchtigen Potsdamer wie Askanischen Platz zwischen Halleschem Tor und Leipziger Straße;

Wirtschaftliche Gründe für die Wiederbelebung von Kleingewerbebetrieben sowie der Hotel- und Tourismusbranche zur Schaffung vielfältiger Arbeitsplätze, speziell im Kreuzberger Umfeld.

3.1 Streckenplanschema mit den Bahnringen Außenring (BAR) und Innenring (BIR) sowie derzeitigen Grenzübergängen (GU)

Das nebenstehende Schema (Abb. 4) verdeutlicht in vereinfachter Form die Hauptstreckenverläufe in Gesamt-Berlin (Grenzverlauf gestrichelt). Von Bedeutung: der Berliner Außenring BAR um West-Berlin, und der Berliner Innenring BIR, letzterer wird durch den Grenzverlauf halbiert.

Zur Veranschaulichung der historisch erwachsenen Vernetzung wurden alle 13 Streckenstrahlen nach Windroseart aufgenommen. Die für eine Entlastung des Bahnhofes Zoo in eine engere Wahl zu ziehenden Fernstrecken sind diejenige über den BAR zum AHB (ANHALTER Bahnhof als Personenbahnhof nördlich des Landwehrkanals mit Stadt-Ausgängen an der wieder einbezogenen Portikusruine am Askanischen Platz) an erster Stelle. Der Berliner Außenring gestattet die Zuführung von IR- und IC-Garnituren sowohl aus Hamburg/Nauen, aus Hannover/Stendal über Wustermark wie auch aus Hannover/Magdeburg über Werder.

Eine weitere Variante beinhaltet die Zuführung über die nördliche Einfädelung via Staaken/Spandau mit Abzweig am Fürstenbrunner Weg in den südlich verlaufenden Berliner Innenring. Dieser Streckenverlauf böte die Möglichkeit zu einem Halt vor dem ICC (gegenüber vom S-Bahnhof Witzleben). Ein Umsteigen in die Nord- oder Südring-S-Bahn wäre an dieser Stelle baulich möglich. Endpunkt auch hier zunächst

er ANHALTER. Der ICC-S-Bahn-Zugang wurde mit dem am 25. September 1989 durch Bausenator Nage und Verkehrssenator Wagner vollzogenen Spatenstich für den S-Bahn-Südring bereits von der Planungs- in die Realisierungsphase übergeführt.

Schließlich bietet sich noch eine schnelle Durchbindung auf der alten Potsdamer Strecke über Düppel und Zehlendorf für die Züge an, die über die (durch DDR-Güterzüge schwer belastete) Magdeburger Strecke und den Südwest-BAR Berlin anfahren.

Als letzte in erster Ausbaustufe sinnvolle Zuführung zum LEHRTER + ANHALTER ist die nördliche Strecke über Staaken-Moabit-Nordring-Hamburg-und-Lehrter über den LEHRTER in Tieflage mit Südausgang zum Reichstag und zum geplanten Standort des Deutschen Historischen Museums zu nennen.

Bei weiterer Durchdringung der Problematik muß danach versucht werden, diese Konstellation in Richtung Osten auszudehnen, und über das unterirdische Fernbahn-Gleisdreieck eine durchgehende Verbindung zum Hauptbahnhof in Ost-Berlin zu schaffen. Begünstigt würde dieser Entwurf in Nord-Süd-Richtung durch parallel geführte S-Bahn-Verbindungen sowie durch einen Autotunnel in Nord-Süd-Lage) in Verbundanordnung mit Fernbahn und S-Bahn auf Teilabschnitten (Kosteneinsparungen) und separaten Unterschneidungen des Spreebogens südlich des Humboldthafens. Diese Denkansätze sind als Bestandteil des IBA-Wettbewerbes 2 in dem Stadtplanungsentwurf "Zentraler Bereich» mit Radien und Steigungen und einer Einbindung in das bestehende Straßen-, Fernbahn- und S-Bahn-System maßstäblich ausgearbeitet worden.

3.2 Gleisplan für den ANHALTER in Tieflage (IBA-Wettbewerb 1)

Der IBA-Entwurf 1 «Block 14 Südliche Friedrichstadt" ließ den bereits oben erwähnten Plan so weit gedeihen, unter Erhaltung der als Vorgabe gesetzten oberirdischen Begrünung die Gleisanlagen mit den Empfangs- und Abfertigungseinrichtungen unterirdisch, auf Ebene - 1,5 bis Ebene -2,0 zu legen. Dadurch ergäben sich ideale und schnelle Zugwechselzeiten für ankommende oder abfahrende Reisende zum ebenfalls in Tieflage liegenden und in Betrieb befindlichen S-Bahn-System der Linie 2 mit der am südlichen Tunnelmund liegenden Verzweigung in dichte Bevölkerungseinziggebiete des Berliner Südens.

Der Gleisplan, der unter maßstäblicher Beachtung des Grundrisses des abgetragenen Empfangsgebäudes (Nord) und der Bahnsteighalle unter genauer Beachtung der lichten Breiten- und Längenmaße in die Gegebenheiten des Stadtplanes hineinkonstruiert wurde, weist 6 Durchgangsgleise und 7 Bahnsteige auf, Erkennbar sind die extrem günstigen Übergänge zu der westlich gelegenen S-Bahn-Linie 2, deren Gleise und Bahnsteige vorliegenden Lageplänen entsprechen. Um den Landwehrkanal unterfahren zu können, wurden die Fernbahngleise wegen des Lichtraumprofils der Oberleitung (analog zur Ausbauhöhe des Frankfurter Flughafen-Anschlusses) auf Ebene -2 angeordnet, während die S-Bahn wegen ihrer geringeren Profilhöhe (Stromschienenbetrieb) auf Ebene -1,5 belassen werden kann.

Die Hauptgleise auf der Südseite liegen deckungsgleich unter den zwei vormaligen mittigen Brücken-Hauptgleisen, die Verkehrsgleise für die Postwagen des Brief- und des Paketpostamtes (Möckernstraße und Luckenwalder Straße) wurden wegen der

noch vorhandenen Tunnel am Südkopf angeordnet, um den Postverkehr von Berlin aus zum Bundesgebiet entscheidend zu beschleunigen und die jetzigen Laufzeitnachteile der Berliner Kleingewerbe- und der privaten Postbenutzer zu vermindern (FEG-Markt 1992!).

Der Nordausgang berücksichtigt die Baumasse des Deutschlandhauses, die nicht unterfahren zu werden braucht, Die Gleisverbindungen innerhalb des im Gesamtschema angedeuteten unterirdischen Gleisdreiecks erfordern noch eine längere konstruktive Durchdringung in Bezug auf Stadtplan und Kurvenradien und sind dort nicht dargestellt.

Von Bedeutung ist die auf Ebene -2 mögliche Längenentwicklung der Fernbahnsteige, welche mit 432 m für 16 Wagen mit einer Standard-LÜP von 26.40 m ausgelegt werden konnte (Bahnhof Zoo nach Verlängerung jetzt 350 m Bahnsteiglänge = 14 Wagen). Damit kann der künftige ANHALTER 2 Zügeinheiten des INTERCITY-EXPRESS (ICE) aufnehmen (analog zum Gare de Lyon in Paris mit 2 TGV-Zügen = 450 m Länge). Die Auftauchpunkte der unterirdischen Trassenführung lägen im Norden zwischen Perleberger Straße und Putlitzbrücke, im Süden in der Höhe des Schöneberger Kreuzes und im Osten -Kooperation und Einverständnis der DDR-Reichsbahn nach der Philosophie des gegenseitigen Nutzens vorausgesetzt- an der Ostseite des Bahnhofsgebäudes des Hauptbahnhofes, da hier unmittelbar vorher die Spree unterfahren werden muß. Auch hier ist -wie im Falle des Fern-Gleisdreiecks- die konstruktive Durchdringung in Arbeit, bedarf aber noch einiger Untersuchungen und Berechnungen.

3.3 Die Einbindung der ANHALTER-Zufahrten in das Straßennetz

Eine vordringliche zivilisatorische Aufgabe ist die Bereitsstellung technischer Möglichkeiten für Millionen und Abermillionen Bürger der Industrienationen, damit diese ihren wohlverdienten Urlaub über Tausende von Autobahnkilometern nicht unter Stress und dem unausbleiblichen volks- und umweltwirtschaftlichen Schaden mit dem eigenen PKW zurücklegen müssen. Getreu dem guten Ruf, den der ANHALTER als Ort des innovativen Reisekomforts vor seiner Reduzierung auf die Grundmauern erworben hat, sollte erstmals im Oberflächenlandverkehr (analog zur Kanalunterführung ab Mai 1993) folgendes Verfahren "massenhaft" konzipiert werden: Der ANHALTER in Tieflage bietet in mehreren Parkgeschossen zwischen -2 und + 1 bei Wiederherstellung der ursprünglichen Nivellierung Platz für etwa 600 Pkw.

Dies bedeutet zum einen -in Analogie zum Flugverkehr- die Verkettung von privater Pkw-Nutzung im Nahverkehr, soweit ÖPNV-Anbindungen in den Vororten noch ungünstig ausgelegt sind, und der Hochgeschwindigkeits technik im spurgebundenen überregionalen Fernverkehr. - Für den Urlaubsreiseverkehr wird der ANHALTER zum ändern so ausgerüstet, daß Pkws für Reisende mit längeren Nachlaufstrecken in den Zielgebieten oder mit umfangreichen Reise-Utensilien der Familien "wie Gepäckstücke" direkt im Bahnhof «aufgegeben" und in neuartigen Waggons nach den Vorstellungen visionsfreudiger Motorsportjournalisten zum Aufpreis einer Gruppenfahrkarte 1. Klasse von den beteiligten Bahnverwaltungen zum Zielbahnhof (und am Urlaubsende wieder zurück-) befördert werden können.

3.4 Grünflächen, Museum für Verkehr und Technik, Erholungsparks

Der Vorteil der oben beschriebenen modernen Konzeption liegt einmal in der Umwandlung vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof. Damit entfallen neben allen ablauftechnischen Nachteilen auch die dafür benötigten Gleisanlagen mit ihrem beargwöhnten Flächenbedarf. Die unterirdische Trassenführung gestattet die Beibehaltung der in den letzten 4 Jahrzehnten entstandenen Oberflächenbiotope. So ließe sich unter Einbindung von Erlebnisräumen, wie dem im Ausbau befindlichen Museum für Verkehr und Technik eine durchgehende innerstädtische Grünfläche vom Tiergarten und Lenne-Dreieck über Potsdamer Begrünung und Mendelssohn-Park bei Einbeziehung des Oberflächengeländes um den ANHALTER herum in Richtung Süden bis zum Schöneberger Kreuz schaffen.

4. Ausblick auf weitere planerische Entwicklungen

Bahnhof Zoo - quo vadis? bedeutet in keinem Fall Schrumpfung oder Abriß der Stadtbahntrasse - auch wenn ein rigoroser Jungarchitekt in einer Diskussion "weg mit jeder Mauer in Berlin - 2 Mauern sind zuviel für diese Stadt" forderte.

Die Stadtbahn und ihr durchlässiges Mauerwerk bedarf zur Bewältigung ihrer enormen Zukunftsaufgaben bei Durchlässigwerden der Ost-West-Mauer einer mehrjährigen, tiefgreifenden Verstärkung, Verbreiterung und Modernisierung. Der Fachwelt -aber auch den Fachleuten- ist bereits heute klar, daß dies ohne tragfähigedauerhafte Alternative in Trassenführung und Nutzung für Hochgeschwindigkeitszüge und -technik nicht realisierbar ist.

Außer den oben bereits kurz umrissenen Varianten könnte in folgenden Beiträgen die Beschreibung des Layouts des LEHRTER Bahnhofs mit Spreebogenunterquerung und Zugängen zu den geplanten Verwaltungsbauten am Spree-Ufer sowie zum Reichstag selbst dargestellt werden. Dabei ließen sich auch feingraphisch die Möglichkeiten einer Mehrzweckhalle mit idealen Verkehrsanbindungen auf dem ehemaligen Luftverkehrsausstellungsgelände zwischen Alt-Moabit, Invalidenstraße und Friedrich-List-Ufer aufzeichnen und erläutern.

Mindestens zwei Gestaltungsfelder bedürfen aus Sicht des Autors noch der Behandlung: die Versorgung des Kongreßbereiches um das ICC wie des Ausstellungsbereiches von der südlichen Seite Eichkamp mit Fernbahn- und innerstädtischen Schnellbahnanschlüssen.

Nährboden für weitere Ideen sind die Eindrücke, die aus zahlreichen Gesprächen mit allen Einwohnerinnen und Einwohnern dieser Stadt wie auch mit Besuchern, besonders aus der DDR, auf einer 90 Tage währenden Ausstellung des Modells eines künftigen ANHALTERS in 1987 gewonnen werden konnten. Die Wiederherstellung durchgehender Fernbahnverbindungen, welche zwischen der DDR und der Bundesrepublik ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur innerdeutschen Normalisierung bilden, darf an den Grenzen West-Berlins nicht haltmachen. Die von der IGEB vorgeschlagenen direkten paarigen Tagesranddirektverbindungen vom Bahnhof Zoo nach Dresden und Leipzig sind überfällig. Die Direktverbindungen an die Ostseeküste sowie Halte in Magdeburg und später in Stendal müssen folgen, und es ist heute kaum noch nachvollziehbar, daß es dies alles bis ins Jahr 1952 von den Großbahnhöfen ANHALTER und LEHRTER ausgehend gegeben hat, wenn auch mit Unterbrechungen in den 11 Monaten der Berliner Blockade vom Juni 1948 bis Mai

1949.

Weltweit sind 70.000 km Eisenbahn im Bau, die Hochgeschwindigkeitstechnik brachte in Frankreich wie in Japan den Beweis einer überwältigenden Akzeptanz durch alle Generationen und Besuchernationalitäten. - Wie keine anderen Verkehrsteilnehmer könnten erlebnisfreudige und unternehmenslustige Berlinerinnen und Berliner der umweltfreundlichen Eisenbahn im Super- Schaufenster ANHALTER UND LEHRTER das TOR ZUM SÜDEN, zur Erlebniswelt eines neuen Reisezeitalters nach allen Regionen der Windrose Europas aufstoßen helfen.

Literaturverzeichnis - Bachmann, Hans: Betriebsleittechnik, Stand der Entwicklung, in: Nahverkehrsforschung, 1983, S. 95-102

Förderverein Anhalter und Lehrter Bahnhof Berlin e.V. (FALB): Broschüre Nr. 1,3/87.

FALB: Broschüre Nr. 2, 8/87.

FALB: Broschüre Nr.3, 6/88.

IBA-Wettbewerb "Block 14 - Südl. Luisenstadt", 10.07.84

(Maier-Grasmäder-Krichler-Moldenschardt).

IBA-Wettbewerb "Platz der Republik", 04.04.86

(Maier-Voigt-Werhahn-Krichler-Weinland).

H.Maier: Berlin Anhalter Bahnhof, Verlag Ästhetik & Kommunikation.

A. Gottwald: Eisenbahnbrennpunkt Berlin; Anhalter Bahnhof; Alba-Verlag Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896, Bd. I + II.

Zeitschrift Internationales Verkehrswesen 1986-1989.

Zeitschrift SIGNAL 1986-1989.

Zeitschrift Mitteilungen der IHK Berlin 1986-1989.

W. Nietmann`s Eisenbahn-Atlas, 19. Auflage, 1906

Der Zug der Zeit, Verlag Zeit und Eisenbahn.

Berlin und seine S-Bahnen, Transpress-Verlag.

50 Jahre Flughafen Frankfurt 1936 - 1986 (Festschrift).

IGEB: 100 Jahre Bf. Zoo, Berlin 1984.

IGEB: 150 Jahre Eisenbahnstadt Berlin (Dittfurth, Schulze u.a.), Berlin 1988.

Harri Brauer: Elektronische Stellwerkstechnik, in: ETR 35/1986

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001198>.

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