SIGNALARCHIV.DE

Planungen und Bauten

Nord-Süd-Tunnel und Berlin-Zentralbahnhof?

aus SIGNAL 02/1990 (März 1990), Seite 15-16 (Artikel-Nr: 10001221)

IGEB

Der 9. November 1989 und die erwartete Vereinigung der beiden deutschen Staaten mit völlig veränderten Entwicklungsperspektiven für Berlin hat auch erhebliche Rückwirkungen auf die Verkehrsplanung. Während Lufthansa und Interflug bereits konkrete Flughafenpläne schmieden, die Autobahnlobby sich regt und fast jede Woche durch die Eröffnung von Straßenübergängen vollendete Tatsachen zugunsten des Autoverkehrs geschaffen werden, bewegen sich die Zukunftskonzepte für die Bahn noch im Schneckentempo. Neben der Planung für die zwischen Bonn und Berlin(Ost) ausgehandelte Hochgeschwindigkeitsstrecke über Stendal nach Hannover gibt es nun endlich erste Überlegungen verschiedener Politiker und Fachbehörden in Berlin-West und -Ost zur künftigen Gestaltung des Eisenbahnreiseverkehrs. Untätig geblieben ist bisher leider die zuständige Senatsverwaltung für Arbeit, Verkehr und Betriebe. Nachfolgend werden Überlegungen der Politiker Michael Cramer (AL), Rainer B. Giesel (CDU) und Jürgen Starnick (F.D.P.) sowie aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz kurz skizziert. Daran anschließend dokumentieren wir den Diskussionsvorschlag des Büros für Verkehrsplanung beim Magistrat von Berlin (Ost).

Die Planungen für eine Nord-Süd-Durchmesserlinie durch Berlin haben eine Tradition. Bereits 1910 entwarfen die Architekten Brix und Grenzmer im Rahmen des Wettbewerbs für Groß-Berlin eine Eisenbahnstrecke zur Verbindung von Anhalter und Lehrter Bahnhof. Ihre Arbeit trug den noch heute aktuellen Titel Denk an künftig. Später wurde die Idee u.a. von Mächler (1917) und im Kollektivplan (Scharoun u.a. 1946) aufgegriffen. (Abb. aus Berlin und seine Bauten, Teil X, Bauten für den Fernverkehr. S. 79.)

Die vorgestellten Überlegungen können Denkanstöße für die notwendige Diskussion über ein Verkehrskonzept für den Großraum Berlin sein. Unverzichtbare Vorausselzung für dessen Konkretisierung bleibt allerdings die Frage nach den Zielen und Perspektiven der zukünftigen Stadtentwicklung Berlins. Nur in diesem Zusammengang kann man zu einer Einordnung und Bewertung der Lösungsvorschläge für den Verkehrssektor gelangen. Bis dato liegen derartige stadtplanerische Konzepte - außer nebulösen Visionen über eine neue/alte Hauptstadt - aber nicht vor.

Die Bedeutung des Verkehrs für die zukünftige Stadtentwicklung gebietet andererseits eine Berücksichtigung möglicher Fernbahnplanungen bei größeren Planungsentscheidungen. Dabei muß man sicherlich über die Stadtverträglichkeit einer neuen Eisenbahnstrecke und eines Berliner «Zentralbahnhofes" noch diskutieren, doch es wäre unverantwortlich, jetzt Entscheidungen für den «Zentralen Bereich» zwischen Lehrter Bahnhof und Gleisdreieck zu treffen, zum Beispiel über die Planungen eines Verwaltungszentrums des Daimler-Benz-Konzerns am Potsdamer Platz, wenn damit ein Nord-Süd-Fernbahntunnel für alle Zeiten verbaut würde. Angesichts des enormen Ideen- und Investitionsdrucks ist die Grundsatz-Entscheidung für oder gegen den Nord-Süd-Tunnel und eine damit verbundene Trassenfreihaltung die nicht mit einem schnellen Baubeginn gleichzusetzen ist - also schon jetzt zutreffen.

Michael Cramer (AL)

(im Tagesspiegel vom 1. März 1990)

Michael Cramers Überlegungen für ein Verkehrskonzept sind von den im folgenden dargestellten möglichen Entwicklungen in bezug auf den Fernverkehr am

konkretesten dargestellt. Ausgehend von dem Ziel der Minimierung des Flug- und Autoverkehrs und dem gleichzeitigen erheblichen Zuwachs des Verkehrs von und nach Berlin um rund 200% geht er von bis zu 40 Millionen Bahnreisenden pro Jahr (heute ca. 3 Millionen) aus.

Um den zu erwartenden Zuwachs im Berlin-Verkehr zu bewältigen, sollen die vorhandenen 13 «Hauptabfuhrstrecken» langfristig für eine Geschwindigkeit von 200 km/h ausgebaut werden. Bei ca. 290 InterCity-, EuroCity- und InterRegio-Zügen pro Tag muß der Verkehr auf unterschiedlichen Strecken und Bahnhöfen innerhalb des Stadtgebietes verteilt werden.

Nach den Vorstellungen von Herrn Cramer sollte neben der Stadtbahn für den Ost-West-Verkehr eine zusätzliche Durchmesserlinie durch die Stadt iri Form eines Nord-Süd-Fernbahntunnels geschaffen werden, die den Nord-Süd-Verkehr aufnimmt. Am Lehrter Stadtbf. könnte - in Tieflage - ein zentraler Bahnhof mit Umsteigemöglichkeit zur Stadtbahn entstehen. Auch im übrigen Fernbahnnetz sollten - soweit möglich bzw. nötig - neue Fernbahnhöfe konzipiert werden, z.B. am Bf. Ostkreuz.

Das Berliner Netz soll zu einem leistungsfähigen und attraktiven Knoten im europäischen Bahnnetz ausgebaut werden, das in der Lage ist, Aufgaben des Flugverkehrs zu übernehmen.

Rainer B. Giesel (CDU)

im Tagesspiegel vom 25. Februar 1990

Berlin hat sich im 19. Jahrhundert entlang der Fernbahntrassen entwickelt. Auch zukünftig sollte hier der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung liegen. Notwendig ist dazu die Entwicklung bzw. Wiederherstellung leistungsfähiger S-, Regional- und Fernbahnverkehre.

Bei der Fernbahnplanung ist die Bündelung der Verkehre aus dem Süden besonders wichtig. lm Bereich des Bahnhofes Schöneberg könnte ein Fernbahnhof entstehen, der über eine unterirdische Strecke mit einem weiteren Fernbahnhof südlich des Lehrter Stadtbahnhofes verbunden ist. Giesel verweist auf die lange Tradition einer derartigen Planung in Berlin (z.B. M. Mächler, 1917). Er wendet sich im Zusammenhang mit dieser Planung gegen die Anlage der Bundesgartenschau in der geplanten Form, die die Trassierung der Nord-Süd-Fernbahnstrecke verhindern würde. Da Herr Giesel den Weiterbau der Stadtautobahn, d.h. unter anderem der Westtangente fordert, steht die Planung für einen Nord-Süd-Fernbahntunnel auch im Zusammenhang mit dem von der CDU favorisierten Autobahnbau durch den Tiergarten.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz

vom Januar 1990

Um das Angebot der Bahn gegenüber dem Flugzeug und dem Auto konkurrenzfähig und das Bahnnetz bei einem steigenden Verkehr langfristig leistungsfähiger zu machen, sind dringend Verbesserungen erforderlich, die stufenweise erfolgen könnten:

- Zunächst werden Züge des Regionalverkehrs auf gegenwärtig bestehenden Fernbahntrassen von und nach Berlin (West) hineingeführt.
DDR-Binnenverkehr und Regionalverkehr werden, soweit sinnvoll, durch Berlin (West) geführt, die Kremmener Bahn wird für den Regionalverkehr aktiviert. Ringbahn, Nordbahn, Anhalter und Dresdener Bahn werden in den Regional- und Binnenverkehr integriert. Am S-Bahnhof Westkreuz entsteht ein neuer Fernbahnhof. Das Berliner Bahnnetz wird durch einen Nord-Süd-Fernbahntunriel in einen Fernbahnhof am Lehrter Stadtbahnhof geführt, der den Binnenverkehr aus dem Norden und Süden aufzunehmen hätte. Der internationale Verkehr sollte über die Stadtbahn geführt werden. Die Ringbahn dient dern Regionalverkehr.

Im Rahmen des schrittweisen Ausbaues des Fernbahnnetzes ist die Anlage zusätzlicher Fernbahnhöfe zu berücksichtigen. Alle Entwicklungen und Planungen sind im Hinblick auf den erwarteten Bedarf und die städtebaulichen und stadtstrukturellen Auswirkungen zu überprüfen.

Wie eine Pressekonferenz der Stadtentwicklungssenatorin Michaele Schreyer am 9. März zur zukünftigen Gestaltung des Zentralen Bereiches zeigte, entspricht das-vorstehende Konzept offenbar aber nicht der Meinung der politischen Spitze des Hauses. So äußerte Frau Schreyer, der neue Fernbahnhof «sollte sinnvollerweise" nicht am Lehrter Bahnhof, sondern am Westkreuz entstehen (tageszeitung vom 10.3.1990).

Jürgen Starnick (F.D.P.)

im Tagesspiegel vom 17. Dez. 1989

Im Rahmen eines Ausblickes auf die mögliche zukünftige Entwicklung Berlins unter den veränderten politisichen Verhältnisse fordert der ehemalige Stadtentwicklungssenator auch den Ausbau des Fernbahnnetzes. Neben der Beibehaltung der Stadtbahn als Ost-West-Achse des Reiseverkehrs sollte zusätzlich eine direkte Führung von Zügen aus dem Norden und dem Süden in die Innenstadt Berlins mit Hilfe eines zu bauenden Bahnhofs erfolgen. Herr Starnick verweist - wie Herr Giesel - auf die lange Tradition der Idee eines Fernbahntunnels durch Berlin.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001221.

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