SIGNALARCHIV.DE

Planung

Vorschlag zur Optimierung des Eisenbahn-Fernverkehrs

aus SIGNAL 05/1991 (Juli 1991), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10001396)

Rainer B. Giesel

Verkehrspolitischer Sprecher der CDU-Fraktion

Seit der politischen Wende in der DDR und in Berlin wird das anzustrebende Eisenbahnnetz für die deutsche Hauptstadt von Eisenbahnfachleuten, Verkehrswissenschaftlern und Verkehrspolitikern diskutiert. Dabei gibt es viele interessante Lösungsvorschläge. Insbesondere von den Vorschlägen des Büros für Verkehrsplanung [s. SIGNAL 2/90], des Fördervereins Anhalter und Lehrter Bahnhof [s. SIGNAL 6 -7 /90] sowie der Deutschen Eisenbahn-Consult Berlin [s. SIGNAL 9/90] habe ich sehr profitiert und danke den betreffenden Sachverständigen für ausführliche Diskussionen. Da mir die bisherigen Vorschläge für die Durchführung insbesondere der internationalen Hauptverkehre EuroCity und ICE nicht ausreichend erscheinen, lege ich nachstehend einen Vorschlag zur optimalen Durchquerung der Stadt durch diese Züge vor.

Ausgangssituation

Das wiedervereinigte Berlin ist auf dem Wege, mit seinen heute 3,5 Millionen Einwohnern (in der Region Berlin sind es etwa 4,3 Mio.) nicht nur die Hauptstadtfunktion einschließlich Parlaments- und Regierungsitz, sondern auch die Rolle einer europäischen Metropole in enger Nachbarschaft zu dem sich öffnenden Osteuropa zu übernehmen. Dies bedeutet einen zu erwartenden starken Zuwachs an Bevölkerung (auf bis zu 5 oder 5,5 Millionen Einwohner in der Region). Gleichzeitig werden Forschung, Produktion und Dienstleistungen stark anwachsen.

Überregionaler Verkehrsknoten Berlin

Aus dieser zu erwartenden Entwicklung ergibt sich ein starkes Ansteigen der Verkehrströme auf der Straße, der Schiene, auf den Wasserwegen und in der Luft: Berlin ist auf dem Wege, seine alte Rolle als wohl wichtigster Verkehrsknotenpunkt im nördlichen Mitteleuropa wiederzuerlangen. Liegt die Stadt doch in der Mitte auf den Verbindungslinien zwischen Hamburg und Breslau, Amsterdam und Warschau, zwischen Paris und Vilnius auf der alten Strecke nach St. Petersburg (Leningrad), zwischen Mailand und Stockholm sowie Kopenhagen und Prag. Diese Verbindungen werden insbesondere durch ein in den fünf neuen Bundesländern und der Region Berlin zu erneuerndes bzw. zu modernisierendes Eisenbahnnetz neu hergestellt werden. Berlin hat die Chance, wieder ein herausragender europäischer Eisenbahnknoten zu werden!

Der Zustand des Eisenbahnnetzes in Berlin

Das System der Eisenbahnfernstrecken nach Berlin ist durch die Nachkriegsentwicklung zerstört worden. Die Kopfbahnhöfe (Lehrter und Stettiner Bahnhof) für die Strecken von Norden, der Potsdamer, der Anhalter und der Görlitzer Bahnhof für die Strecken von Süden wurden nach 1952 abgerissen. Jahrzehntelang begann der Fernverkehr für den Westteil der Stadt nach Norden, Westen und Süden

auf der Stadtbahn, für den Ostteil der Stadt in alle Richtungen im abseits des Zentrums gelegenen Bahnhof Lichtenberg oder gar in Schöneweide, Königs Wusterhausen bzw. Schönefeld. Und die alten Zulaufstrecken zur Innenstadt, außer über Staaken, Wannsee und Ostkreuz, sind bis heute unterbrochen.

Allerdings sind die Trassen der Zulaufstrecken sowie des Innenringes, abgesehen von ihrem technischen Zustand, nach wie vor vorhanden und verfügbar und werden einschließlich der Gelände etlicher Güterbahnhöfe sowie (bis auf den Görlitzer Bahnhof) der alten Kopfbahnhöfe freigehalten.

Hier liegt die Chance der Wiederherstellung eines modernen Eisenbahnnetzes für Berlin, das allerdings heute den großen Mangel der Vorkriegszeit sowie anderer vergleichbarer Großstädte wie London oder Paris, nämlich das Fehlen der Durchbindung wichtiger Zugverbindungen in Nord-Süd-Richtung auf Grund des Systems der Kopfbahnhöfe, durch neue Lösungen überwinden muß. Allerdings entspricht die Stadtbahn von 1882 auch nicht den Notwendigkeiten eines modernen Ost-West-Verkehrs.

Rolle des Fernverkehrs in Berlin

Systemvoneile des modernen Eisenbahnfernverkehrs sind heute eine möglichst hohe Reisegeschwindigkeit, die wetterunabhängige Pünktlichkeit des Verkehrsmittels Bahn einschließlich einer großen Häufigkeit der Verbindungen (1- bis 2-Stunden-Takt) und die schnelle Durchbindung in das jeweilige Stadtzentrum. In Folge der Belastung der Straßennetze der Großstädte ist die Bahn auf diese Weise dem Auto und - durch die meist außerhalb liegenden und damit nur zeitaufwendig erreichbaren Flughäfen bis 500/600 km Distanz - auch dem Flugzeug gegenüber konkurrenzfähig, wenn nicht schon überlegen.

Stadtzentrum meint die Mitte der Gesamtstadt, und das ist in Berlin in der Nähe von Parlaments- und Regierungssitz und dem Sitz des Bundespräsidenten bzw. in oder am Zentrum Mitte sowie der City West, von wo aus alle anderen Zentren der Stadt gleich gut erreichbar sind. Die Schaffung und Nutzung eines Zentralbahnhofs mit den so definierten Standortkoordinaten läßt durchaus offen, daß aufgrund der polyzentralen Struktur der Stadt auch andere Bahnhöfe - beispielsweise auf einer Nord-Süd- sowie einer Ost-West-Verbindungsbahn (hier konkret: der Stadtbahn) vom IC- und IR-Verkehr bedient werden.

Auch die Absicht, neue urbane Zentren durch den Neu- bzw. Ausbau von Bahnhöfen auf dem Berliner Innenring schaffen zu wollen, steht nicht im Widerspruch zur Schaffung eines Zentralbahnhofs und dort zusammengeführter Ost-West- sowie Nord-Süd-Fernverbindungen.

Die Führung des Fernverkehrs durch Berlin

a) Nord-Süd-Verkehr

Der Bau einer Nord-Süd-Verbindungsbahn ist die betriebstechnisch zweckmäßigste Lösung für die früher in Kopfbahnhöfen endenden Strecken. Hierzu ist die Bündelung der Zulaufstrecken von Stettin, Stralsund sowie Rostock über den Bahnhof

Gesundbrunnen mit der Strecke von Hamburg über Jungfernheide auf der Lehrter und Hamburger Bahn erforderlich. Im Bereich des alten Lehrter Bahnhofs bietet sich der Ort für einen Zentralbahnhof in Tieflage an.

Von dort soll ein viergleisiger Tunnel unter der Spree den Schnellverkehr sowie den wichtigen IC- und IR-Verkehr (z.B. auch einen Schnellverkehr nach Potsdam über die Berlin-Potsdamer-Bahn/Stammbahn) nach Süden Führen, wobei die Anhalter Bahn wieder über Lichterfelde Süd zu führen ist. Im Falle eines Neubaues der Dresdner Bahn sollten beide gemeinsam aus der Stadt geführt werden.

Auf dieser Strecke können neben dem Zentralbahnhof die Bahnhöfe Gesundbrunnen, Gleisdreieck (in Tieflage westlich der U2) sowie Papestraße (Südbahnhof) als Haltepunkte für den IC- und IR-Verkehr geschaffen werden. Alle drei bieten Verknüpfungen mit S- bzw. U-Bahn-Linien.

Die DE-Consult schlägt in ihrem Konzept Bahnhöfe am Potsdamer Platz und an der Yorckstraße vor. Wegen des zu erwartenden zusätzlichen Oberflächenverkehrs am Potsdamer Platz ist aber eine Lage am Gleisdreieck vorzuziehen, was wegen der Nähe zur Yorckstraße das dortige Bahnhofsprojekt überflüssig macht. Dennoch sollte der genannte Vorschlag geprüft werden.

Der Förderverein Anhalter und Lehrter Bahnhof schlägt für den Nord-Süd-Tunnel eine andere Trasse über den Anhalter Bahnhof, der dann allerdings auch nur in Tieflage reaktiviert werden kann, vor, Das erscheint interessant, dürfte aber gerade am Landwehrkanal nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand einen Anschluß der U7 oder gar der U1 und U2 ermöglichen. Auch dürfte die Tunnelführung westlich des Potsdamer Platzes weniger aufwendig sein.

b) West-Ost-Verkehr

Der Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke von Hannover nach Berlin-Stadtbahn ist beschlossen. Die ICE-Züge sollen von Spandau über Eichkamp und Westkreuz und über die Stadtbahn zum Schlesischen/Hauptbahnhof fahren. Das bedeutet eine Fahrzeit von etwa 30 Minuten allein vom Hauptbahnhof bis zur Stadtgrenze. In der geichen Zeit kann der Zug von dort aus Gardelegen oder Oebisfelde erreichen, Wenn also Reisegeschwindigkeit ein deutlicher Systemvorteil der Hochgeschwindigkeitszüge sein soll, dann ist die Stadtbahn von l882 die ungeeignetste Verbindungsbahn in Berlin. Ab esehen davon wäre sie auf die Dauer der Gesamtmenge von etwa 114 Zugpaaren pro Tag wohl kaum gewachsen.

Eine erheblich schnellere Zuführung der Züge von Westen (wie auch aus Hamburg) zum geplanten Zentralbahnhof ist von Staaken aus über die Lehrter und Hamburger Bahn mit nur einer Kurve östlich von Moabit möglich. Diese Züge stünden dann Bahnsteigkante an Bahnsteigkante mit den Zügen der Nord-Süd-Relationen, was auch das Umsteigen gegenüber einer Kreuzung mit drei Ebenen Differenz erheblich erleichtert. Der Zentralbahnhof müßte dann auf 12 bis 16 Gleise ausgelegt werden, und seine Lage sollte auch einen Ausgang südlich der Spree in Richtung Reichstag ermöglichen.

Da in den kommenden Jahren eine zunehmende Öffnung Osteuropas zu erwarten ist,

wird auch der Eisenbahnverkehr in diese Richtung an Bedeutung zunehmen. Deshalb ist die Weiterführung der wichtigen Züge von Westen in Richtung Polen und Sowjetunion unerläßlich. Gleiches gilt für IC- und IR-Züge Richtung Frankfurt/Oder und Cottbus/Görlitz. Deshalb ist etwa in Höhe des Brandenburger Tores ein zusätzlicher Tunnel von der Nord-Süd-Linie nach Südosten abzuzwegen, der östlich des Leipziger Platzes nach Osten schwenkt und weiter unter der Spree hindurch in Tiellage zum Schlesischen/Hauptbahnhof führt (vgl. Skizze auf Seite 10).

Dieser Tunnel ergänzt die Möglichkeit der schnellen Durchfahrt der wichtigen Züge (ICE und IC) hervorragend. Weil die IR- und sicher auch ein Teil der IC-Züge weiterhin über die Stadtbahn fahren, kann der Ost-West-Tunnel sicher auf zwei Gleise beschränkt bleiben. Die Hochgeschwindigkeitszüge hätten ihren Haltepunkt im Zentralbahnhof, die auf derselben Strecke verkehrenden IC-Züge auch in Spandau und im Schlesischen/Hauptbahnhof. Für die über die Stadtbahn verkehrenden Züge stünden zusätzlich die Bahnhöfe Charlottenburg, Zoologischer Garten und Friedrichstraße zur Verfügung.

Der Zentralbahnhof im Nahverkehrsnetz

Der Zentralbahnhof ist einmal durch die gebündelten S-Bahn-Linien auf der Stadtbahn mit vielen Teilen der Stadt verbunden. Ergänzend ist im Nord-Süd-Tunnel eine weitere S-Bahn-Verbindung vorzusehen. Darüber hinaus sollte eine U-Bahn-Linie von Marzahn im Verlauf der heutigen Moll-/Wilhelm-Pieck- und Invalidenstraße herangeführt und nach Moabit verlängert werden. Ebenso ist eine U-Bahn-Linie vom Alexanderplatz über Französische Straße und Reichstag zum Zentralbahnhof vorzusehen. Auch eine Straßenbahnanbindung des Bahnhofs ist zu prüfen.

Ausblick

Die Bundesregierung will mit großem Vorrang ein Maßnahmepaket «Verkehrsprojekte Deutsche Einheit» realisieren, in dem auch die Eisenbahnstrecken Hamburg - Büchen - Berlin, Hannover - Stendal - Berlin, Helmstedt - Magdeburg - Berlin sowie Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig - Berlin enthalten sind. Es sollte selbstverständlich sein, daß die Projekte nicht an der Grenze Berlins und aus den schon genannten Gründen auch nicht auf der Stadtbahn enden. Die hier vorgelegten Vorschläge sollten als Grundlage der schnellen Durchführung wichtiger internationaler Eisenbahnverbindungen durch die Hauptstadt Berlin automatisch Bestandteil der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sein.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10001396.

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