

■ Aktuell

Eisenbahnkonzeption für Berlin

aus SIGNAL 06/1992 (August 1992), Seite 4-10 (Artikel-Nr: 10001517)
Deutsche Reichsbahn

Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe

Dieser Bericht enthält die Zusammenfassung und Auswertung der Ergebnisse zum Ausbau des Berliner Eisenbahnnetzes. Weiterer Bestandteil des Gesamtberichtes an den Bundesminister für Verkehr ist der "Technische Bericht" zum Vergleich der Tunnelvarianten über Bahnhof Friedrich-Straße und Lehrter Bahnhof und über die damit im Zusammenhang stehenden S-, U-Bahn und Straßenplanungen, der in folgende Einzelberichte gegliedert ist:

- Teil 1: Nord-Süd-Fernbahntunnel mit Kreuzungspunkt der Stadtbahn im Bahnhof Friedrichstraße (Machbarkeitsstudie).
- Teil 2: Nord-Süd-Fernbahntunnel mit Kreuzungspunkt der Stadtbahn im Lehrter Bahnhof (Machbarkeitsstudie).
- Teil 3: Vergleich zwischen Variante Friedrichstraße und Variante Lehrter Bahnhof.
- Teil 4: Technischer Erläuterungsbericht für die neue Strecke der U-Bahn-Linie 5 vom Alexanderplatz bis zum Flughafen Tegel.
- Teil 5: Technischer Erläuterungsbericht für die Ergänzungsstrecke der neuen SBahn-Linie 21 vom Gleisdreieck bis zum Flughafen Tegel.
- Teil 6: Technischer Erläuterungsbericht für den Straßentunnel Tiergarten zwischen Heidestraße/Invalidenstraße und Kemperplatz/ Landwehrkanal.
- Teil 7: Städtebauliche und stadtplanerische Integration der Bahnhöfe Friedrichstraße und Lehrter Bahnhof.

Die inhaltlichen Aussagen sind zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Senat von Berlin abgestimmt. Stand 21.04.1992

Inhalt

1. Aufgabenstellung
2. Vorgaben und Randbedingungen
 - 2.1 Ausgangssituation
 - 2.2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes
 - 2.3 Berücksichtigung des Güterverkehrs
 - 2.4 Untersuchungen zur Eisenbahnkonzeption Berlin
3. Vergleich Achsenkreuzmodell - Ringmodell
4. Variantenvergleich des Nord-Süd-Tunnels
 - 4.1 Problematik Parlamentsbereich Spreebogen
 - 4.2 Ergebnisse des Technischen Berichts
5. Darstellung Pilzkonzept und Vergleich mit dem Ringkonzept
6. Bahnplanung
 - 6.1 Infrastruktur
 - 6.2 Verkehrsmengen und Bahnhofsbelastungen
 - 6.3 Betriebsprogramme
7. Verkehrserschließung
 - 7.1 S-Bahn-Planung
 - 7.2 U-Bahn-Planung

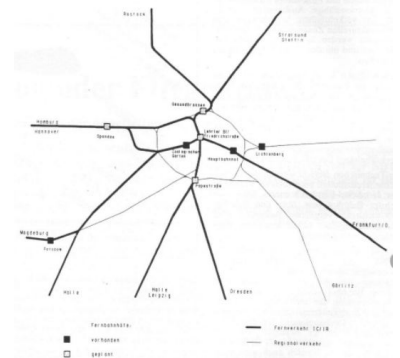


Abb. 1: Achsenkreuzmodell (Zeichnung: DE-Consult Berlin)

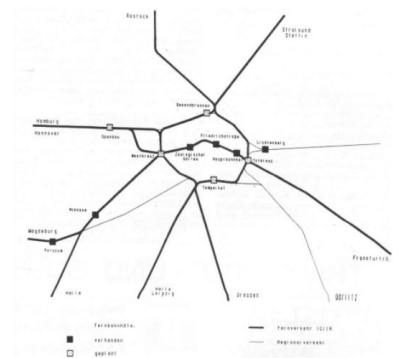


Abb. 2: Ringmodell (Zeichnung: DE-Consult Berlin)

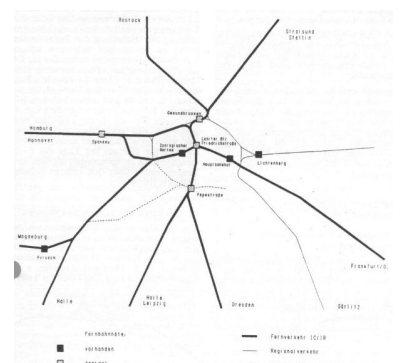


Abb. 3: Pilzkonzept (Zeichnung: DE-Consult Berlin)

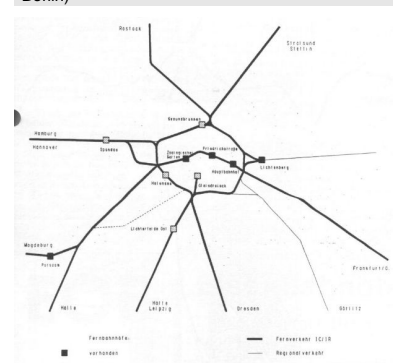


Abb. 4: Ringkonzept (Zeichnung: DE-Consult Berlin)



- 7.3 Straßenbahnplanung
- 7.4 Straßenverkehrsplanung
- 7.5 Zusammenhang Planung Spreebogen
- 8. Wechselbeziehung Bahnplanung - Stadtentwicklung
- 8.1 Bahnhofsgestaltung und Städtebau
- 8.2 Stadtplanung
- 8.3 ökologische Belange

Kap. 6 bis 8 finden Sie im nächsten SIGNAL

1. Aufgabenstellung

In diesem Bericht werden auf der Grundlage der bisher vorliegenden Untersuchungen zum Wiederaufbau des Eisenbahnnetzes in Berlin alle Fakten, Argumente und Ergebnisse ausgewertet, zusammengefaßt und dargestellt. Ziel ist es, damit eine zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem Senat von Berlin abgestimmte Eisenbahnkonzeption für Berlin vorzulegen.

Zur Verwirklichung des von allen Beteiligten als Zielvorstellung akzeptierten Achsenkreuzmodells wurden die Prioritäten zum Ausbau des Eisenbahnnetzes in Berlin unter zeitlichen (Bauablauf) und finanziellen (Mittelabfluß) Aspekten neu geordnet. Hierzu wurde das Pilzkonzept als eigenständige funktionsfähige Ausbaustufe entwickelt. Die verkehrlichen, betrieblichen und infrastrukturellen Zusammenhänge des Pilzkonzeptes werden in diesem Bericht beschrieben und mit denen des Ringkonzeptes verglichen.

Neben diesen bahnplanerischen Aspekten werden im Zusammenhang mit den Trassenvarianten des Nord-Süd-Fernbahntunnels die für das Eisenbahnkonzept relevanten Planungen des ÖPNV und des motorisierten Individualverkehrs (MIV), Fragen der Bahnhofsgestaltung und der Stadtentwicklung sowie ökologische Belange in ihrer wechselseitigen Beeinflussung dargestellt.

Im Technischen Bericht werden die für das Achsenkreuzmodell untersuchten Varianten des Nord-Süd-Fernbahntunnels über den Lehrter Bahnhof bzw. über den Bahnhof Friedrichstraße verglichen. Außerdem wird nachgewiesen, daß beide Varianten bautechnisch machbar sind.

Gemäß der Aufgabenstellung werden die ÖPNV- und die Straßenplanungen im Spreebogen immer im planerischen Zusammenhang mit der Fernbahntrasse über Lehrter Bahnhof untersucht. Bei der Gesamtbeurteilung der sachlichen und zeitlichen Abhängigkeiten zwischen Verkehrsplanung und Städtebauplanung für den Parlamentsbereich ist zu beachten, daß ein gleichwertiger Straßen- und ÖPNV-Anschluß für diesen Bereich auch notwendig wird, wenn die Fernbahntrasse über Bahnhof Friedrichstraße geführt wird. Die Situation im Spreebogen würde sich dadurch nur unwesentlich entspannen. Eine bautechnische Planung hierfür wurde im Rahmen dieser Untersuchung nicht erstellt, da sie für die Eisenbahnkonzeption Berlin nicht von Belang ist.

2. Vorgaben und Randbedingungen

2.1 Ausgangssituation

Berlin entwickelt sich durch seine wachsende Bedeutung als Hauptstadt und Regierungssitz zu einem der größten Verkehrsknoten im vereinten Deutschland und im zusammenwachsenden Europa. Durch die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit wird ein bedeutender Schritt zur Verbesserung der Anbindung Berlins an das nationale und europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahn getan. Mit vier von den insgesamt neun Verkehrsprojekten Schiene werden die direkten Zulaufstrecken nach Berlin verbessert, von weiteren drei Projekten wird Berlin indirekt profitieren.

Diese Maßnahmen auf den Korridoren im großräumigen Netz erfordern zwangsläufig ihre Ergänzung im Eisenbahnknoten Berlin. Dessen vorhandene Bahnanlagen entsprechen weder in ihrer Netzstruktur noch in ihrem technischen Zustand den neuen Anforderungen. Das bestehende Eisenbahnnetz in Berlin ist geprägt durch die politisch bedingte Teilung der Stadt. Im Westteil der Stadt ist das Bahnnetz auf den Zulaufstrecken ins Umland weitgehend unterbrochen mit Ausnahme der Strecken, auf denen die ehemaligen Transitzüge in Richtung Westen verkehrten, und der Stadtbahn in den Ostteil der Stadt. Die verbliebenen Anlagen sind gegenüber dem ursprünglichen Zustand teilweise erheblich reduziert und in einem mangelhaften Zustand. Im Ostteil der Stadt wurden Strecken und Bahnhofsanlagen zwar ausgebaut, aber vor allem zur Umfahrung von Berlin (West) und gemäß den Erfordernissen, die sich aus den Möglichkeiten der Einbindung dieser Strecken in das Gesamtnetz der DR ergaben.

In diesem Zustand kann das bestehende Netz den Anforderungen der Stadt Berlin nicht gerecht werden. Aus dieser Sicht ist ein erheblicher Teil der Aufwendungen zum Ausbau des Knotens Berlin als Nachholbedarf anzusehen, der notwendig ist, um einen den heutigen Bedingungen entsprechenden funktionsfähigen Zustand wiederherzustellen. Damit wird der Eisenbahnknoten Berlin in seiner Kapazität mit anderen Knoten im Netz der DR und DB gleichgestellt.

2.2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Die räumliche und funktionale Verflechtung des Eisenbahnverkehrs erfordert es, Konzepte und Planungen sowohl in partiellen Wechselwirkungen als auch in großräumigen Zusammenhängen zu analysieren. Andererseits müssen zur Quantifizierung von Lösungen überschaubare und bewertbare Teilbereiche abgegrenzt werden. Aus diesem Zusammenhang wurde für die Untersuchungen zur Eisenbahnkonzeption Berlin der Einzugsbereich räumlich und funktional entsprechend dem speziellen Untersuchungszweck unterschiedlich festgelegt.

Die Eisenbahnkonzeption für Berlin kann nicht ausschließlich aus den Anforderungen und Vorstellungen der Stadt Berlin entwickelt werden. Aus der Bedeutung des Eisenbahnknotens für die gesamte Region müssen die Belange Brandenburgs, vor allem die Interessen der Landeshauptstadt Potsdam, in angemessener Weise Eingang in die Ergebnisse finden.

Da die Struktur des Netzes im Umland durch die vorhandenen Strecken unveränderbar vorgegeben ist, müssen diese Anforderungen vor allem bei der Angebotsgestaltung, also bei der Planung der Linien, Zughalte und Fahrplankontakte berücksichtigt werden. Für die Planung des Regionalverkehrs erstreckt sich der Untersuchungsraum auf die

gesamte Region Berlin unter Einschluß der angrenzenden Mittelzentren. Aus Brandenburger Sicht sollen nicht nur Linien radial auf Berlin ausgerichtet sein. Zur Erschließung des ländlichen Raumes und zur Verflechtung der Mittelzentren in der Region sind Tangentialverbindungen von gleichrangiger Bedeutung.

Für die Infrastrukturplanung des Eisenbahnknotens Berlin wird der Untersuchungsraum durch den Berliner Außenring (BAR) begrenzt. Diese Abrenzung steht in Übereinstimmung zu den Korridoruntersuchungen für die Verkehrsprojekte Schiene Deutsche Einheit und zur Bundesverkehrswegeplanung (BVWP). Sie wurde daher für alle Maßnahmenplanungen und Kostenermittlungen in der Eisenbahnkonzeption Berlin übernommen.

Die Modelle und Konzepte unterscheiden sich nicht in der Nutzung der Zulaufstrecken vom Berliner Außenring bis zum Innenring. Daher kann sich die Diskussion über den Vergleich der einzelnen Modelle, Konzepte und deren Varianten auf den Streckenbereich einschließlich des Berliner Innenringes (BIR) und die Nutzung und Gestaltung der dortigen Bahnanlagen und Strecken beschränken.

2.3 Berücksichtigung des Güterverkehrs

Zum Güterverkehr liegen für den Eisenbahnknoten Berlin konzeptionelle Aussagen zur Nachfrageentwicklung, Standortbestimmung, Anlagennutzung und zu Bedienungsmodellen vor. Obwohl die Detailplanungen zur Infrastruktur des Güterverkehrs nicht so präzisiert sind wie beim Personenverkehr, kann davon ausgegangen werden, daß mit den Anlagen im Berliner Eisenbahnnetz die Güterverkehrsbedienung auch bei einer Nachfragesteigerung bewältigt werden kann.

Da die zu vergleichenden Modelle und Konzepte im wesentlichen die Strecken- und Liniennetze innerhalb des BIR betreffen, haben hier die Belange des Personenverkehrs eindeutig Priorität. Bei den Betriebsanalysen wurde berücksichtigt, daß für die verbleibenden Güterverkehrsstandorte am BIR die verkehrliche Bedienung sichergestellt sein muß.

2.4 Untersuchungen zur Eisenbahnkonzeption Berlin

In den folgenden Gutachten, Untersuchungen und Arbeitspapieren liegen konzeptionelle Aussagen zum Ausbau des Eisenbahnnetzes in Berlin und Brandenburg vor. - Provisorischer Regionalausschuß, Arbeitsgruppe 12 "Verkehr": Verkehrsentwicklungsplanung für die Region Berlin, 1. Zwischenbericht 10/90.
DE-Consult: Eisenbahnkonzeption für Berlin, Dezember 1990.
Intraplan, IVT: Personenverkehrsprognose 2010 für Deutschland, Bezugsfall/Planfälle BE/MX, 1991.
DE-Consult: Verkehrswegeplanung Großregion Berlin, Zwischenbericht 15.03.1991, Schlußbericht in Bearbeitung.
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz: Stadtforum Berlin, Themenschwerpunkt Verkehr, Materialien, 10/11.05.1991.
Deutsche Reichsbahn, Zentralstelle Betriebliche Prozeßanalysen: Betriebstechnologische Untersuchung zur Eisenbahnbetriebskonzeption Verkehrsregion Berlin - Gesamtverkehr, 30.11.1991.
IfB: Eisenbahnkonzeption für Berlin, Zwischenbericht 20.12.1991.

Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe: 3. Berliner Verkehrswerkstatt, Berlin als zukünftiger Eisenbahnknotenpunkt Europas, Dokumentation, 24.01.1992.
haas consult: Eisenbahnkonzeption Berlin, Zwischenbericht 14.02.1992, Schlußbericht in Bearbeitung.
Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe: Synopse Eisenbahnkonzeption Berlin, 19.02.1992.
Deutsche Reichsbahn: Information über die dem Bundesminister für Verkehr im Spitzengespräch am 05.03.1992 vom Vorstand der Deutschen Reichsbahn unterbreitete Konzeption, Sachstand 12.03.1992.
DE-Consult: Entwicklungsprogramm Eisenbahn Berlin, verschiedene Teilprojekte, in Bearbeitung.

Die Ergebnisse und Darstellungen in diesem Bericht basieren weitgehend auf Aussagen in den oben genannten Untersuchungen sowie den Ergebnissen des Technischen Berichtes (TB). Im folgenden Text werden die Berichte in Form von Quellennachweisen entsprechend der o.a. Tabelle genannt. Beim Technischen Bericht (Teile 1 bis 7) werden jeweils die einzelnen Berichtsteile zitiert.

3. Vergleich Achsenkreuzmodell - Ringmodell

In der Eisenbahnkonzeption für Berlin der DE-Consult (2), in den Modellvergleichen des IfB zur BVWP (7) und in weiteren Untersuchungen der DR wurde eindeutig nachgewiesen, daß das Achsenkreuzmodell (Abb. 1) entscheidende Vorteile bezüglich des Verkehrswertes und der Stadterschließung, hinsichtlich der Betriebsplanung und Betriebsführung und unter Kostengesichtspunkten gegenüber dem Ringmodell (Abb. 2) aufweist. Daher haben sich die DR und der Senat von Berlin gemeinsam für die Rekonstruktion und den Ausbau des Eisenbahnnetzes in Berlin entsprechend diesem Modell entschieden.

Folgende Aspekte waren für diese Entscheidung maßgebend: - Die wichtigen Ziele für den Fern- und Regionalverkehr liegen in der Innenstadt, Außerdem bestehen hier die günstigsten Übergangsmöglichkeiten zum ÖPNV, vor allem zur U- und S-Bahn. Das Achsenkreuzmodell bietet Gewähr dafür, daß Züge aus allen Richtungen auf kürzestem Wege dorthin gelangen können. Dagegen wird im Ringmodell der Innenstadtbereich nur tangiert.

Im Achsenkreuzmodell werden der Stadtbahn die Linien des Ost-West-Verkehrs und dem Nord-Süd-Tunnel die Linien des Nord-Süd-Verkehrs eindeutig zugeordnet. Dieses übersichtliche System erleichtert den Reisenden die Orientierung, von welchen Bahnhöfen die Züge in welche Richtungen fahren. Im Kreuzungspunkt der beiden Verbindungsbahnen können alle Linien erreicht werden. Damit ist auch gewährleistet, daß Übergangsmöglichkeiten zwischen allen Linien des Fernverkehrs und des Regionalverkehrs bestehen.

Durch die Trennung des Ost-West-Verkehrs vom Nord-Süd-Verkehr entstehen zwei betriebliche Teilsysteme, die hinsichtlich der Gesamtleistungsfähigkeit des Netzes und der Stabilität der Betriebsführung wesentliche Vorteile gegenüber der totalen Linienverflechtung im Ringmodell bieten. Dies kommt der Systemsicherheit zugute und vermindert die Störanfälligkeit, was sich für die Reisenden durch höhere Pünktlichkeit bemerkbar macht.

Die Gesamtkapazität des Netzes kann im Achsenkreuzmodell höher ausgelegt werden

als im Ringmodell. Damit sind bei einem weiteren Verkehrszuwachs, der über den Prognosehorizont 2010 hinausgeht, zusätzliche Ausbaumöglichkeiten gegeben. Im Ringmodell sind am BIR umfangreiche Bahnhofsanlagen und der mehrgleisige Ausbau von Streckenabschnitten erforderlich, was städtebauliche Probleme aufwirft und Eingriffe in vorhandene Strukturen erfordert. Ferner müssen wichtige Netzteile unter dem laufenden Betrieb umgebaut oder erweitert werden. Im Achsenkreuzmodell hingegen entstehen beim Bau des Nord-Süd-Tunnels kaum Beeinträchtigungen. Bei einer vergleichbaren Gesamtkapazität des Netzes (Strecken und Bahnhofsanlagen) liegen die Gesamtkosten für den Ausbau des Achsenkreuzmodells unter denen des Ringmodells.

Insgesamt wird im Achsenkreuzmodell die historisch gewachsene Struktur der Eisenbahnanlagen in Berlin mit der Stadtbahn für den Ost-West-Verkehr und einem neuen Nord-Süd-Tunnel als zeitgemäßer und leistungsfähiger Ersatz für die ehemaligen Kopfbahnhöfe, die früher den Verkehr von Norden und Süden bewältigen mußten, wiederhergestellt.

4. Variantenvergleich des Nord-Süd-Tunnels

4.1 Problematik Parlamentsbereich Spreebogen

Im Zusammenhang mit den Planungen zum Regierungsviertel wurden Bedenken laut, inwieweit der Nord-Süd-Fernbahntunnel über den Lehrter Bahnhof in Verbindung mit den weiteren Tunneln für S- und U-Bahn und die Straßenverbindung unter dem Tiergarten die zeitliche und technische Realisierung der Bebauung des Parlamentsbereichs im Spreebogen behindern könnte. Vor diesem Hintergrund veranlaßte die DR als Alternative zur Tunnelvariante über Lehrter Bahnhof (Abb. 6) eine Machbarkeitsstudie der Nord-Süd-Verbindung zwischen Papestraße und dem nördlichen BIR über den Bahnhof Friedrichstraße (Abb. 5). Bei dieser Trassenführung kann das Achsenkreuzmodell auch dann realisiert werden, wenn terminliche oder andere faktische Zwänge, die sich aus der Lage des Parlamentsbereichs im Spreebogen ergeben, eine Tunnelführung über den Lehrter Bahnhof endgültig verhindern.

4.2 Ergebnisse des Technischen Berichts

Um die Nutzen und Folgewirkungen der beiden Tunnelvarianten in allen relevanten Kriterien vergleichbar bewerten zu können, wurde auch für die Trasse über Lehrter Bahnhof eine Machbarkeitsstudie unter Einbeziehung des Straßen- und des kombinierten S- und U-Bahn-Tunnels erstellt. Außerdem wurden für beide Bahnstandsstandorte die Anbindung durch ÖPNV und MIV, Möglichkeiten der Bahnhofsgestaltung und Auswirkungen auf die Stadtentwicklung bewertet.

Die Ergebnisse sind in Teilberichten 1 bis 7 des Technischen Berichtes ausführlich dargestellt. Die wesentlichen Aspekte werden im Folgenden zusammengefaßt: - Die bautechnische Machbarkeitsstudie wurde für beide Varianten bestätigt. Der Tunnel über Friedrichstraße ist länger und liegt unter vorhandener, teilweise sensibler Bebauung. Dies verlängert die Bauzeit und birgt höhere technische Risiken. Beim Tunnel über Lehrter Bahnhof schafft die Verzahnung der zahlreichen Tunnelbauwerke

und die geplante Bebauung des Spreebogens schwierige technische und zeitliche Abhängigkeiten. Die Gesamtbaubreite konnte südlich der Spree auf 75 m begrenzt werden. Dadurch ist eine wesentliche Vorgabe des städtebaulichen Wettbewerbs für den Spreebogen erfüllt.

Für die funktionale und architektonische Gestaltung der Bahnhofsanlagen wurden für beide Standorte überzeugende Lösungen gefunden. Durch das städtebauliche Vakuum am Lehrter Bahnhof liegen hier größere gestalterische Freiräume, die allerdings durch Vorgaben des Städtebaulichen Wettbewerbs für den Spreebogen eingeengt sind.

In bahnbetrieblicher Hinsicht sind die Varianten aufgrund der Vorgaben als weitgehend identisch zu bewerten, so daß beide als Netzbestandteil in das Achsenkreuzmodell eingefügt werden können.

Die verkehrliche Wertigkeit des Bahnstands Friedrichstraße ist prinzipiell günstiger, da hier die ÖPNV-Anbindung durch U- und S-Bahn in Nord-Süd-Richtung bereits vorhanden ist. Am Lehrter Bahnhof wird eine gleichwertige ÖPNV-Erschließung durch die zweite Nord-Süd-S-Bahn (S21) geschaffen, die unabhängig vom Fernbahnhof einen eigenen Verkehrswert hat.

Die Frage der verkehrlichen Wertigkeit der beiden Standorte muß jedoch im Zusammenhang mit ihrer Belastbarkeit und der möglichen Verteilung von Funktionen im Netz beurteilt werden. Der Standort Friedrichstraße ist bereits als Handels- und Dienstleistungsbereich im Schnittpunkt mehrerer S- und U-Bahn-Linien hoch belastet. Durch einen Kreuzungsbahnhof im Fern- und Regionalverkehr wird die Attraktivität weiter ansteigen. Die daraus folgende zusätzliche Verkehrsbelastung wird noch dadurch verstärkt, daß aufgrund der ausgewählten Trasse (Vorzugsvariante über Anhalter Bahnhof) am Potsdamer Platz kein Regionalbahnhof vorgesehen ist. Für den Bereich des Lehrter Bahnhof wird die Verkehrsbelastung aus ÖPNV weniger kritisch eingeschätzt wegen der stärkeren Verteilung der Ströme im Netz, auch durch die zusätzliche S21. Auch die Verteilung der Regionalverkehrsströme wird günstiger durch die Bahnhöfe Potsdamer Platz und Friedrichstraße.

Für den Oberflächenverkehr wird die Situation ähnlich eingeschätzt. Das Straßennetz um den Bahnhof Friedrichstraße ist bereits im Bestand so belastet, daß eine verträgliche Lösung der straßenseitigen Anbindung des Bahnhofs schwierig ist. Vor allem die Straße Unter den Linden wird negativ beeinträchtigt. Die straßenseitige Anbindung wird am Lehrter Bahnhof günstiger beurteilt. Die Umgestaltung des Straßennetzes in diesem Bereich bietet planerische Möglichkeiten.

Die Durchsetzbarkeit der Planung ist am Lehrter Bahnhof hauptsächlich im Zusammenhang mit der Zeitbindung an den Aufbau des Parlamentsviertels geknüpft. Hierfür wird eine Lösung aufgezeigt. Für den Tunnel Friedrichstraße bestehen solche zeitlichen Abhängigkeiten nicht. Die hohe Anzahl von Betroffenen birgt jedoch Risiken bezüglich der planungsrechtlichen Durchsetzung.

Die Baukosten für die Nord-Süd-Fernbahnstrecke über den Bahnhof Friedrichstraße liegen mit 3,4 Mrd. DM höher als bei der Variante Lehrter Bahnhof mit 2,0 Mrd. DM. Die Bauzeit bis zur Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels ist etwa 2 Jahre länger. Dabei sind gleiche Zeiträume für die planungsrechtlichen Verfahren und gleiche Zeiten für den Baubeginn angesetzt worden.

In der Gesamteinschätzung ist festzustellen, daß aus den Aspekten Stadtgestaltung und Stadtentwicklung die Variante Lehrter Bahnhof zu bevorzugen ist. In bahnbetrieblicher Sicht hingegen ist die Entscheidung offen, da die Variante

Friedrichstraße gleichwertig beurteilt wird.

5. Darstellung Pilzkonzept und Vergleich mit dem Ringkonzept

Wegen der zeitlichen Abhängigkeit zwischen der Fertigstellung der Tunnelbauwerke und der Bebauung für den Parlamentsbereich Spreebogen wurde gemeinsam von der DR und dem Senat von Berlin eine Ausbaustufe entwickelt (11), in der der Nord-Süd-Tunnel zum frühestmöglichen Zeitpunkt realisiert werden kann. In diesem neuen Lösungsvorschlag, der wegen der Netzstruktur Pilzkonzept" genannt wird (Abb. 3), wird der Bau des Nord-Süd-Tunnels gegenüber der ursprünglichen Ausbaureihenfolge vorgezogen unter Zurückstellung von Anlagen mit geringerem verkehrlichen Nutzen. Zurückgestellt wird insbesondere der Wiederaufbau des südlichen BIR. Das Pilzkonzept ist damit als Ausbaustufe des Achsenkreuzmodells mit neuer Prioritätenreihung zu verstehen.

Gemäß der ursprünglichen Planung waren folgende Phasen zum Ausbau der Strecken und Bahnhöfe in Berlin vorgesehen, und zwar abhängig von der Entscheidung über das Netzmodell:

- Der technische Ausbau der vorhandenen Anlagen bis zur möglichen Kapazitätsgrenze (Bestandsnetz).
Der Wiederaufbau ehemaliger Anlagen, soweit sie für das Zielnetz benötigt werden (Ausbaustufe).
- Die Ergänzung des Netzes entsprechend der quantitativen und qualitativen Notwendigkeit (Zielnetz).
- Bei dieser Ausbaureihenfolge war in der Phase 2 der Wiederaufbau des BIR vorgesehen, in der Phase 3 sollte der neue Nord- Süd-Tunnel realisiert werden.

Aus den Detailuntersuchungen zur BVWP zeichnete sich ab, daß aus Gründen des Finanzbedarfs und des Zeitablaufs die Variante Lehrter Bahnhof nicht zu realisieren ist und damit beim Achsenkreuzmodell nur die Variante Friedrichstraße übrig bleibt.

Der Vergleich zwischen Pilzkonzept und Ringkonzept (Abb. 4) führt zu folgenden Ergebnissen:

- Mit dem Pilzkonzept wird zum frühestmöglichen Zeitpunkt ein funktions- und leistungsfähiges Streckennetz aufgebaut. Dies bietet die Chance, das Zugangebot in Berlin auch unter den qualitativen Aspekten einer optimalen Reisezeit - so schnell wie möglich entscheidend zu verbessern, und zwar in einem Zustand, der im Fernverkehr nahezu dem Zielnetz des Achsenkreuzmodells entspricht. Durch die frühzeitige Nutzung der verkehrlichen Vorteile dient das Pilzkonzept auch der Steigerung der Wirtschaftlichkeit. Eine Ausbaustufe im Pilzkonzept, bei der die Nord-Süd-Strecke bereits Mitte 2000 in Betrieb genommen wird, entspricht auch den Anforderungen des Verkehrskonzeptes für die Olympischen Spiele.
- Der Zeitplan für die Realisierung des Nord-Süd-Tunnels über den Lehrter Bahnhof ist kompatibel mit dem vorgegebenen Zeitrahmen für die Realisierung des Parlamentsbereichs Spreebogen.
- Die Kosten für das Pilzkonzept bleiben bei der Variante Lehrter Bahnhof mit 9,9 Mrd. DM im vorgegebenen Finanzrahmen und sind damit identisch zum Ringkonzept

(Stand 21.04.1992). Die verkehrlichen und betrieblichen Nutzen sind allerdings in der Variante Lehrter Bahnhof höher. Beim Pilzkonzept, Variante Friedrichstraße, liegen die Kosten bei 11,4 Mrd. DM.

Auch bei Zurückstellung von Ausbaumaßnahmen am südlichen BIR ist die marktgerechte Bedienung der Güterverkehrsanlagen im Pilzkonzept dort weiterhin möglich. Im Ringkonzept werden wegen der zeitlichen Überlagerung der Verkehrsspitzen des Personenverkehrs mit den Bedienungszeiten des Güterverkehrs betriebliche Engpässe entstehen. Dies gilt grundsätzlich auch für andere Güterverkehrsstandorte am BIR.

Im Ringkonzept bleibt die verkehrliche Anbindung der Nord-Süd-Linien weiterhin unbefriedigend. Im Kopfbahnhof Gleisdreieck sind weder Liniendurchbindungen noch Verknüpfungen mit den Linien der Stadtbahn möglich. Züge, die nach Lichtenberg geführt werden, fahren auf dem Umweg über den BIR an der Innenstadt vorbei. Dieser Zustand bleibt im Prinzip auch im Zielnetz zum Ringkonzept bestehen.

Das Ringkonzept birgt die Gefahr, daß bei Problemen in der Finanzierung der weiteren Infrastrukturmaßnahmen die verkehrlich ungünstige und im Nutzen geringe Variante als Dauerzustand bestehen bleibt. Bei der Komplettierung des Ringkonzeptes wird die Gesamtlösung insgesamt teurer, da nur die Tunnelvariante mit Bahnhof Friedrichstraße zu realisieren ist. Der Kopfbahnhof Gleisdreieck ist für das Fernverkehrsnetz bei einer Tunnelvariante Bahnhof Friedrichstraße nicht integrierbar. Vom Zeitbedarf her ist das Pilzkonzept insgesamt schneller zu realisieren als das Ringkonzept.

Im Pilzkonzept entstehen keine verlorenen Investitionen. Auch beim Weiterbau werden alle Netzelemente ohne Funktionsänderung und damit ohne Nutzenminderung benötigt. Dies trifft beim Ringkonzept, z.B. für den Bahnhof Gleisdreieck nicht zu.

Im Pilzkonzept ist der weitere Ausbau der zurückgestellten Infrastrukturmaßnahmen zu einem späteren Zeitpunkt (Planstufe 2, vgl. Kapitel 6.1) möglich, falls dies aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens notwendig und finanzierbar ist. Die Entscheidung, ob diese Maßnahmen langfristig zwingend erforderlich sind, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht verbindlich möglich. Der Planfall Stufe 2 dient zur verbesserten dezentralen Bedienung des Stadtgebietes im Regionarverkehr und zur Ergänzung der Netzstruktur. Hierfür fehlt jedoch bisher eine abgesicherte Datenbasis.

Eine Festlegung auf die Realisierung des Planfalls Stufe 2 ist zum jetzigen Zeitpunkt aber auch nicht erforderlich, wenn eine Entscheidung für das Pilzkonzept getroffen wird. Das Pilzkonzept ermöglicht nämlich einen unproblematischen Weiterbau. Sollte dieser jedoch aus finanziellen oder anderen Gründen unterbleiben, so steht trotzdem auch für den langfristigen Bedarf ein leistungsfähiges Streckennetz zur Verfügung, das zumindest im Fernverkehr ein verkehrlich zufriedenstellendes Angebot sicherstellt. Für diesen Fall bleibt der Ausbauzustand des Knotens Berlins wie im Pilzkonzept bestehen.

Bei der Realisierung des Ringkonzeptes ist die Ausbaustufe als Zielnetz nicht akzeptabel, da die wesentlichen Mängel hinsichtlich der Netzkapazität und Angebotsqualität nicht beseitigt werden können. Einzelheiten, die zu dieser Bewertung des Pilzkonzeptes geführt haben, werden in den folgenden Kapiteln 6 bis 8 behandelt.

Die Kapitel 6 bis 8 können Sie im nächsten SIGNAL ([Heft 7/92](#)) lesen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001517>.

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