

Modell Eisen Bahner

ISSN 0026-7422

11/91

DM 3,00

hft 4,00 · 6S 25 · SFr 300

Zentralbahnhof Berlin?

Die Kinder
von Sumy

Modellbahnen
aus Como

TT sucht Europa

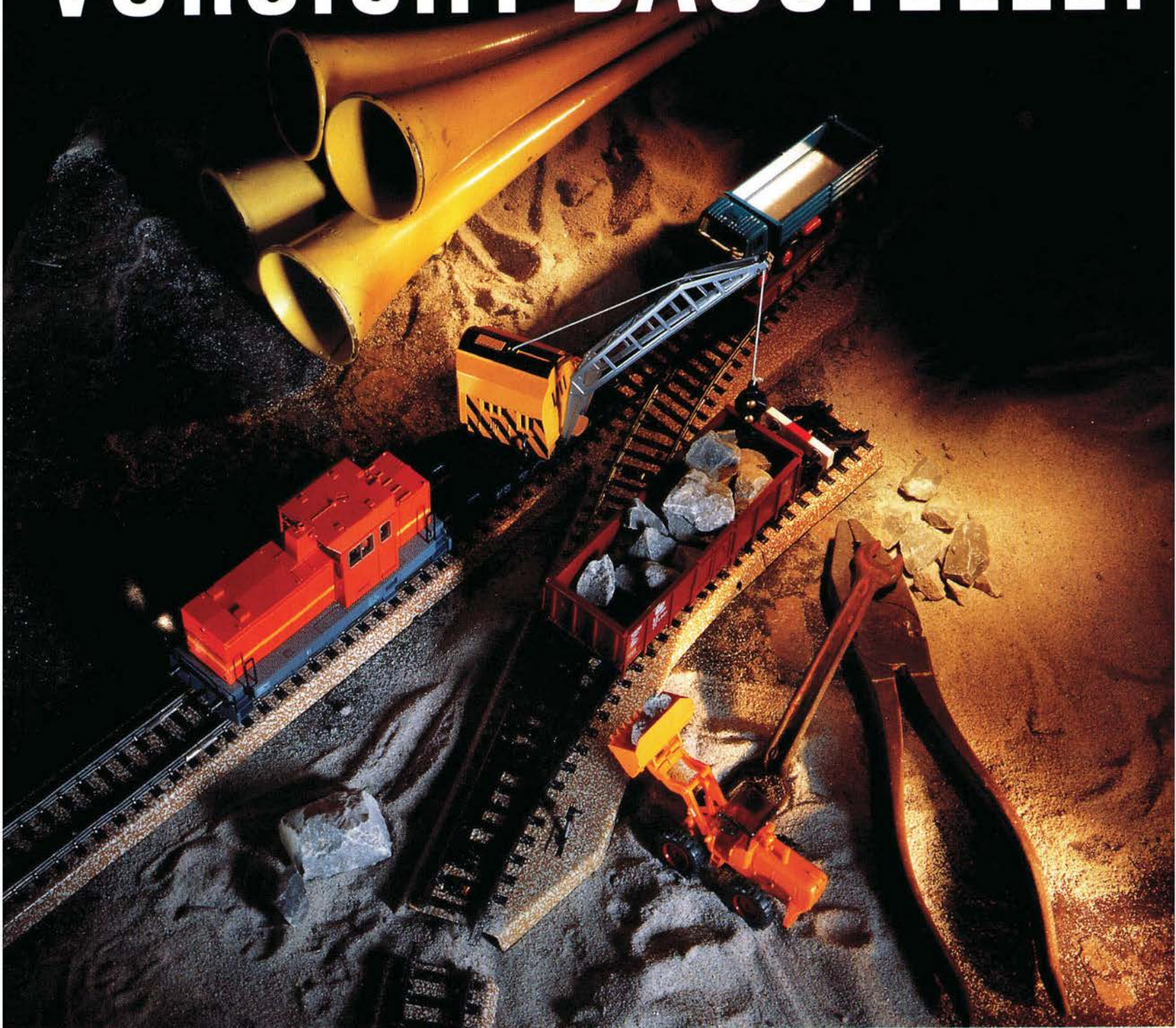
Fremdgegangen



NEUE TRIEBFAHRZEUG-
NUMMERN
TEIL 1

märklin

VORSICHT BAUSTELLE!



HOBBY

Auf der Märklin-Modelleisenbahn entsteht ein neuer Streckenabschnitt. Da kommen die Werkslokomotive, der Kran- und die Güterwagen gleich voll zum Einsatz: Neue Gleise müssen verlegt werden, Weichen, Brücken und Bahnübergänge geplant und konstruiert werden. Für alle, die dabei wie die Profis ans Werk gehen, steckt in jeder Hobby-Startpackung ein verkleinertes Gleisplanspiel. Und nun viel Spaß!

Für die Kinder von Sumy

Liebe Leser,

Mitte September erhielt die Redaktion jenen Brief aus der Ukraine, dessen Wortlaut wir unten wiedergeben. Wir wollen helfen. Wir bitten Sie, es auch zu tun, ob Sie Hersteller, Händler oder Modellbahner sind. Sicher gibt es dieses oder jenes Gleisstück, Fahrzeug, Gebäude, Bastelbuch oder Bastelbogen, auf das oder auf den Sie verzichten können.

Wir wollen Sie weder zu Tränen rühren

noch für unser Blatt eine Werbekampagne inszenieren. Deshalb schlagen wir vor, anlässlich der Modellbahn-Ausstellung am Berliner Funkturm an unserem Stand vorbeizukommen und mitzuteilen, was Sie den Kindern von Sumy zukommen lassen wollen. Selbstredend können Sie uns auch schreiben oder Ihr Geschenk schicken. Und sicher würden sich die Kinder auch über Briefe und Zeichnungen von Gleichaltrigen freuen.

Wir wollen als Redaktion dafür sorgen, daß die Spenden zuverlässig in die

Hände derer gelangen, für die sie gedacht sind, und den Leidgeprüften noch zum russischen Weihnachtsfest (das dort am Neujahrstag stattfindet) eine Freude ins Haus steht.

Unser Stichwort soll sein:

Für die Kinder von Sumy.



Chefredakteur

PS: Sie finden uns in Halle 9 b, Stand 6

Sehr geehrter Herr Borchert,

wir wenden uns als Eltern behinderter Kinder aus der ukrainischen Stadt Sumy an Sie. In unserer Gemeinde gibt es etwa 550 Kinder mit Verletzungen des Nervensystems und des Bewegungsapparates. Diese Kinder entbehren viel. Viele können weder sitzen noch gehen, richtig sprechen, mit ihren Altersgenossen umgehen.

Leider wächst die Anzahl solcher Kinder von Jahr zu Jahr. Zahlreiche Industriebetriebe verschärfen die ökologische Lage der Stadt. Nicht ohne Einfluß für uns bleibt Tschernobyl. Das Kraftwerk liegt 300 Kilometer entfernt. Die Elternvereinigung tut ihr Bestes, um zu helfen. Doch viele Krankheiten dieser Art sind unheilbar. Die Kinder wollen trotzdem ein wenig Freude und Glück in ihrem Leben erfahren. Ein Junge brachte unlängst einige Ihrer Zeitschriften mit selbstgebastelten Modellen mit. Die schön



illustrierten Hefte und Modelle erweckten bei den Kindern lebhaftes Interesse. Seit dieser Zeit gibt es in unserer Vereinigung einen Modellbahnzirkel. Doch dessen Tätigkeit ist durch den völligen Mangel an Material gelähmt. Vor zehn Jahren konnte man noch Piko-Fahrzeuge und Zubehör auftreiben. Zur Zeit gibt es überhaupt nichts.

Wir wenden uns mit einer Bitte an Sie: Ist es möglich, durch Ihre Zeitschrift mit Produzenten in Verbindung zu treten, um von ihnen H0-Material (Schienen, Weichen, Wagen, Lokomotiven, Gebäude, Brücken, Bäume)

zu erhalten? Wir benötigen auch Bauanleitungen. Vielleicht finden sich einige Hersteller zu einer Patenschaft über unsere Kinder bereit.

Wir möchten auch gern über Ihre Zeitschrift mit deutschen Modelleisenbahnern in Briefwechsel treten, um über die leidigen Grenzen hinweg Kontakte zu knüpfen.

Mit vielen herzlichen und freundlichen Grüßen

E. I. Schewkopljass

Vorsitzende der Elternvereinigung behinderter Kinder

Unsere Adresse:

UdSSR/Ukraine
244024 Sumy/СУМЬ
ул.Харьковская 2/1
председателю АРДИ
Шовкопляс Е.И. —
Schewkopljass E.

Vorsitzende der Assoziation





Ob Zentralbahnhof oder nicht: Alle bisher bekannt gewordenen Projekte sehen an dieser Stelle, wo sich einst der Lehrter Fernbahnhof befand, unterirdische Gleisanlagen verschiedenen Umfanges vor.

Fotos: KLAWIEN

6 Berlin ohne Zentralbahnhof

Berlin benötigt als politische, wirtschaftliche, kulturelle Zentrale vorzügliche Verkehrsverbindungen. Diese sind in den letzten 40 Jahren arg vernachlässigt. Wir haben das Thema Fernbahnhöfe herausgegriffen, um das Problem vorstellbarer zu machen.

10 Mitten in der geteilten Stadt

In der geteilten Stadt Berlin auch geteilte Straßen und geteilte Bahnhöfe: Der Checkpoint Charlie und der Bahnhof Friedrichstraße wurden mit der Mauer weltweit zum Symbol dieser Teilung. Augenzeugen berichten vom Alltag.

14 Nomen est Omen

Gegenwärtig werden in der ex-DDR viele Straßen, Plätze, Bahnhöfe umbenannt. Um System ins drohende Chaos zu bringen und um eine grundsätzliche Bereinigung bei der Namensgebung herbeizuführen, unterbreitet die Interessengemeinschaft Nahverkehr einen bedenkenswerten Vorschlag.

15 MOROP tagte in Nantes

Der Europäische Verband der Eisenbahnfreunde hielt seine Jahrestagung ab. Die Hauptergebnisse in Kurzfassung.

16 Fremdgegangen

Die letzten Einsatztage von Leichtbau-Beiwagen der Baureihe 197.8 bei der Deutschen Reichsbahn einschließlich einer Fahrzeugübersicht.

19 Drehscheibe

Fünf Seiten Nachrichten von den Schienen der Welt, der Deutschen Bundesbahn, der Deutschen Reichsbahn und von Straßenbahnen.

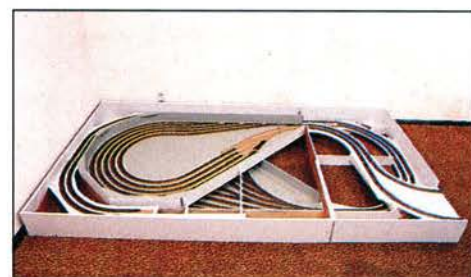
24 Zwei neue Frankenbahnen

Mehr als 40 Jahre waren die Strecken Rentwertshausen – Mellrichstadt und Sonneberg – Neustadt unterbrochen. Zwei überregionale Schienenstränge haben ihre überregionale Bedeutung wiedererlangt.



26 Kein Stückwerk

Nun wird zusammengebaut, was zusammengehört: Zwei Schattenbahnhofsmodulare ergeben, übereinander angeordnet, die Hauptbestandteile der »Unterwelt« unserer Leseranlage. Verbindungselemente sorgen dafür, daß es kein Stückwerk bleibt.



52 Rivarossi

Modellbahnen aus dem italienischen Como sind zwar in Deutschland bekannt, aber über die Firma weiß man wenig. Sie will das ändern und hatte uns zum Besuch eingeladen.



In Heft 6/91 haben wir den Umschlag für den Umzeichnungsplan der Triebfahrzeuge der DR geliefert und darauf die Grundsätze sowie die Umnummerierung der Schmalspur- und Museumsfahrzeuge abgedruckt. Jetzt liefern wir den versprochenen gesamten Umzeichnungsplan der DR-Triebfahrzeuge einschließlich der Berliner S-Bahn: Im Heft 11/91 die Seiten 1 bis 8 sowie 25 bis 32,

54 Modell-Drehscheibe

Ganz im Zeichen der Autos (1:87) steht die zweite Hälfte der Modell-Drehscheibe, gewissermaßen als Trost für die oft zu kurz kommenden Freunde der feinen Miniautos.



57 TT sucht Europa

Über die Firma Zeuke in Berlin kursierten in den letzten Monaten mannigfaltige Gerüchte. Wenn Sie wissen wollen, was dran ist, erfahren Sie es in diesem Beitrag.

58 TATRA-Tram in HO

Im zweiten Teil (und Schluß) der Baubeschreibung eines KT4D-Tramzuges wird der Bau des Modellantriebs und der Gelenkverbindungen zwischen A- und B-Teil geschildert. Das ist nicht nur für Straßenbahn-Modellbauer lesenswert.



61 Auskunft

Für Sie gelesen und angeschaut: Kalender, Postkarten, Bücher, Statistiken.

63 Das Westfälische Industriemuseum

Zum Montanbereich gehören nicht allein Förderanlagen, sondern auch umfangreiches rollendes Material. Davon findet man in Dortmund-Bövinghausen ungewöhnliche Stücke in reicher Vielfalt.



Modell
Eisen
Bahner

FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

3.11. Dampflokfest

auf der Schwäbischen Alb mit den Lokomotiven 44 1616, 50 245, 64 289 und 52 7596. Die beiden erstgenannten sind Neuerwerbungen des Vereins der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V.
Info: 0 74 76/79 49 oder Fax 9 74 76/28 64.

4. – 29.11. Lego-Modelleisenbahnausstellung

im Rathaus Amelinghausen in der Lüneburger Heide.
Eintritt frei! Veranstalter: Thomas Steckmann, Ginsterweg 1, W-2121 Dahlenburg, Tel: 0 58 51/71 52.

9./10.11. 61. Modellbahnausstellung

16./17.11. im Königstunnel, Bahnhof Dresden-Neustadt, Schlesischer Platz. Veranstalter: Modelleisenbahnclub »Max-Maria v. Weber«, Dresden.
Info: Wolfgang Nitzsche, Schönaer Str. 17, O-8046 Dresden.

16.11. Modellbahntauschmarkt

von 8 bis 14 Uhr in O-9291 Wiederau, Kulturhaus.
Tischgebühr: 7,50 DM. Veranstalter: MEC Wiederau, Info: Herr Neumann, Am Rathaus 14, O-9295 Wechselburg.

20.11. Schwarzwaldreise

mit dem Gläsernen Zug 491 001 der DB von Stuttgart, Karlsruhe, Achern, Ottenhöfen, Freiburg, Sebrugg, Stuttgart. Schleppfahrten mit SWEG T3 und DB Museumslok E 44 1170.
Info/Anmeldung: Eisenbahnclub Adler e. V., Tannenbergr. 9, W-7000 Stuttgart 50, Tel: 07 11/54 82 77.

23.11. Regierungssonderzug

bestehend aus Wagen der 1. Klasse, Speise- und Gesellschaftswagen nach Sachsen. Fahrt auf der Schmalspurbahn Radebeul – Moritzburg, Besuch des Schlosses möglich, mit Dampflok 62 015 von Radebeul nach Freital, Fahrt von Freital nach Kurort Kipsdorf, Fotobus, Fotohalte, Dampftraktion.
Info über: Rüdiger Reich, Conradstr. 22 A, W-1000 Berlin 27, Tel: 030/4 32 78 17

23./24.11. Modultreffen

in der Kooperativen Gesamtschule, Goethestraße 29, Barsinghausen, von 10 bis 17 Uhr. Veranstalter: Modelleisenbahnclub Barsinghausen e.V. Postfach 1107, W-3013 Barsinghausen, Tel: 0 50 42/8 17 47.

23./24.11. Modelleisenbahnausstellung

der Eisenbahnfreunde Dillingen e.V. in der Römerhalle zu Dillingen-Pachten von 10 bis 18 Uhr.
15.12. Modelleisenbahn- und Autobörse in der Stadthalle Dillingen von 10 bis 16 Uhr.
Info: H. Hermes, Tel: 0 68 31/7 85 14.

24.11. Tauschmarkt

für Modellbahnen und Zubehör in der Gaststätte »Zur Grauen Maus«, O-1275 Eggersdorf, Landhausstraße. Eintritt: 1,50 DM, Gastronomische Betreuung. Tische zu 5,- und 10,- DM können über Lutz Vorweg, Am Försterweg 45, O-1260 Strausberg reserviert werden.

30.11. Bastlererfahrungsaustausch

Die AG Jugend und Nachwuchs der Sächsischen Modellbahner-Vereinigung e.V. führt von 10 bis 17 Uhr im Haus »Spektrum«, Kaßbergstraße 36, O-9006 Chemnitz, einen Bastlererfahrungsaustausch mit Modellbahnernachwuchs durch. Schwerpunkte: Bau von Brücken, Basteln mit handelsüblichen Bausätzen, richtiges Fotografieren von Bastelvorlagen, Besichtigung der Modellbahnanlage des Hauses. Teilnahmegebühr: 5,- DM. Meldung bis 20.11.91 an: Jürgen Berghäuser, Barbara-Uthmann-Ring 176, O-9300 Annaberg-Buchholz. Bezahlung am Tag der Veranstaltung.

30.11. Modellbahnmarkt

von 10 bis 15 Uhr im Fontane-Club, Hauptstr. 69, O-1800 Brandenburg. Gewerbliche Händler nicht

zugelassen. Tischgebühr je nach Größe 6,- bzw. 10,- DM, zu entrichten am Tag der Veranstaltung.
Reservierung und Info gegen Freiumschlag: Jörg Schulze, Silostr. 6, O-1800 Brandenburg.

30.11. Nikolausfahrt

mit dem Schienenbus auf der Strecke der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn. Am 7.12. werden Nikolausfahrten von Wesseling über das Streckennetz der Köln-Bonner Eisenbahnen angeboten. Info: Köln-Bonner Eisenbahnfreunde, c/o Hans Georg Kleinen, W-5000 Köln 51, Alteburgerstr. 329

30.11. Tauschmarkt

von Modellbahn und Spielzeug in O-9412 Schneeberg, Gaststätte »Glück Auf«, von 9 bis 14 Uhr.
Tischpreis: 5,- DM, Reservierung bis 25.11.

6. – 15.12. Modelleisenbahnausstellung

in der Diesterweg-Oberschule, O-9412 Schneeberg. Gezeigt werden N, TT, H0 und O-Anlagen. Öffnungszeiten: Mo-Fr: 16 bis 19 Uhr, Sa/So: 10 bis 12 Uhr und 13 bis 18 Uhr. Eintrittspreise: Erwachsene 2,- DM, Kinder 1,- DM. Info zu beiden Veranstaltungen: Peter Lorenz, Forststraße 13, O-9412 Schneeberg

Modellbahnausstellung

des Ostthüringer Modellbahnclubs Gera in O-5604 Gera-Bieblach Ost, Heidecksburgstr. 7. Gezeigt wird die H0- und TT-Clubanlage, TT-Heimanlage, Vitrinenmodelle. Videovorführungen, Modellbahnverkauf, gastronomische Betreuung, kostenlose Reparaturstrecke. Termine: 29.11./6.12. von 15 bis 18 Uhr, 30.11./7.12. von 10 bis 18 Uhr, 1.12./8.12. von 10 bis 17 Uhr. Info: Peter Jurke, Karl-Matthes-Str. 18, O-6502 Gera-Lusan.

30.11. – 8.12. Modellbahnausstellung

im Ernst-Thälmann-Saal, Dresdner Hauptbahnhof (Bahnsteig 17), von 10 bis 18 Uhr. Gezeigt wird die TT-Gemeinschaftsanlage. Veranstalter: Modellbahnclub »Theodor Kunz« e.V., o/c. Edith Richter, Plangasse 20, O-8300 Pirna.

Nikolaus-Sonderprogramm

der Eisenbahnfreunde Zollernbahn e.V. (an allen Betriebstagen EFZ-Lok 50 245 im Einsatz)
1.12. Mit Dampfzug von Hechingen über Schwäbische Alb nach Sigmaringen
5.12. Lok 50 245 vor dem Nikolauszug von Gammertingen nach Münsingen
6.12. Zwischen Hechingen und Gammertingen auf der Schwäbischen Alb ist der Nikolaus unterwegs
7./8.12. von Hechingen zum Haigerlocher Weihnachtsmarkt verkehren Dampfsonderzüge mit der 50 245 und evtl. einer zweiten Dampflok.
Info und Reservierung bei EFZ, Tel: 0 74 76/79 49 oder Fax 0 74 76/28 64.

6. – 8.12. Nikolaussonderzüge

mit 50 3606 von Wolfsburg, Oebisfelde, Beetzendorf und zurück.
31.12. Silvestersonderzug mit 50 3606 ab Oebisfelde. Bar- und Tanzwagen im Zug, kaltes Buffet, großes Silvesterfeuerwerk. Info: Eisenbahnfreunde Oebisfelde e.V., M. Frick, Raiffeisenallee 7b, W-3306 Leher-Flechthof, Tel: 0 53 08/35 48.

8.12. Tag der offenen Tür

des Modell- und Museumsbahnvereins der Eisenbahnfreunde Kraichgau e. V. in seinem Anwesen und Lokscheune im Bahnhof Sinsheim von 10 bis 18 Uhr.
Info: Tel. 0 72 61/6 25 11.

8.12. 28. Wanne-Eickeler Modellbahnbörse

von 11 bis 15 Uhr im DB-Sozialgebäude, Ulmenstr., W-4690 Herne 2. Tischgebühr: 14,- DM/Börsenmeter, Eintritt: 3,- DM, BDEF-Mitglied 2,- DM
Anmeldung und Info: H. Bertzen Tel: 02 01/28 74 44, H. D. Gorziza Tel: 02 09/20 47 70.



Wie die Stadtbahn täglich 200 Fernzüge aufnehmen könnte Berlin ohne Zentralbahnhof

Auf welchen Wegen sollen in Zukunft die europäischen Hochgeschwindigkeitszüge die deutsche Hauptstadt erreichen? Vor allem auch: Wie sollen sie in und durch Berlins Innenstadt geführt werden? Fragen, mit denen sich in den letzten Monaten Stadt- und Verkehrsplaner intensiv beschäftigt haben! Verschiedene Konzepte wurden vorgestellt und insbesondere auf dem im April 1991 eingerichteten »Stadtforum« – einem vom Berliner Stadtentwicklungssenator Hassemer initiierten Gesprächskreis – auf ihr Für und Wider geprüft.

Noch ist nichts konkret

Während die Entscheidung über die Langfristkonzepte noch aussteht, zeichnet sich ab, daß schon 1993 die ersten InterCity-Expreßzüge (ICEs) aus Richtung Braunschweig über Magdeburg zum Bahnhof Zoo rollen und die Neubaustrecke von Hannover über Stendal 1997 fertiggestellt sein kann. Eine völlig neue Infrastruktur für die Bahn wird es bis dahin in Berlin nicht geben, schon gar nicht den in den Medien oft genannten »Zentralbahnhof«. Unabhängig davon, wie die endgültige Lösung aussehen wird: Für die ICE-Züge ab 1993 ist die bestehende Stadtbahn unverzichtbar. Sie muß elektrifiziert werden. Es ist daher naheliegend, erst einmal ihre Kapazitätsgrenzen zu bestimmen und zu untersuchen, ob die Stadtbahn nicht doch so ausbaufähig ist, daß sie auch auf längere Sicht den hochwertigen Fernreiseverkehr aufnehmen kann. Bevor darauf näher eingegangen wird, seien hier kurz jene Konzepte vorgestellt, die sich auf dem »Stadtforum« als relevant erwiesen haben:

1. Das sogenannte »Achsenkreuzmodell« der DB-Tochtergesellschaft Deutsche Eisenbahnconsult (DEC). Diese vom Senat in Auftrag gegebene Studie favorisiert eine Verknüpfung

der vorhandenen Ost-West-Linie (Stadtbahn) mit einer neu zu bauenden Nord-Süd-Tunnelstrecke in zentraler Lage am Lehrter Bahnhof.

2. Das »Ringmodell 720« der Bürgerinitiative Westtangente. Danach sollen entlang des inneren S-Bahn-Rings mehrere dezentrale Bahnhöfe für den Fernreiseverkehr entstehen. Dagegen wird, wie schon in den 70er Jahren die seinerzeit geplante Nord-Süd-Autobahn, ein Eisenbahntunnel durch den Tiergarten strikt abgelehnt. Diese Variante soll täglich bis zu 720 (!) Zugfahrten ermöglichen.

Verschiedene Teilschnitte des Rings würden so befahren werden, daß man zwischen den Hauptrelationen jeweils direkt umsteigen könnte.

3. Das »Y-Modell« des Fördervereins Anhalter und Lehrter Bahnhof Berlin. Dabei soll der »Anhalter« wieder erstehen, und zwar als Durchgangsbahnhof, in dem die von Süden kommende Zulaufstrecke in zwei unterirdische Trassen geteilt werden soll: eine nach Nordwesten Richtung Lehrter Bahnhof – Spandau, und eine nach Osten zum jetzigen Hauptbahnhof.

Darüber hinaus gibt es Varianten der Grundmodelle. Verschiedene Experten meinen, die Hauptverkehrsströme kommen künftig vom Süden und werden im Bereich Schöneberg (jetziger S-Bahnhof Papestraße) auf den Innenring geführt und über diesen auf östliche, westliche und nördliche Richtungen verteilt. Diese Vorschläge erhielten im Verlaufe der Diskussion den schönen Namen »Zwiebelmodelle«. Vom verkehrspolitischen Sprecher der CDU-Fraktion des Berliner Abgeordnetenhauses, Rainer B. Gesel, stammt schließlich die Idee, ähnlich dem Y-Modell die Stadt unterirdisch in Nord-Süd-Richtung mit einem Abzweig nach Osten zu durchfahren, jedoch die zentrale Station nicht am »Anhalter«, sondern am Lehrter Bahnhof zu errichten.

Auf dem Stadtforum sammelten die Kritiker des bislang vom Verkehrssenator favorisierten Achsenkreuzmodells Pluspunkte. Sie warnten vor der »irreparablen Schädigung des inneren Stadtgebietes« (so der Planer Urs Kohlbrenner) durch den Bau eines Nord-Süd-Eisenbahntunnels. Ein als Zentralbahnhof konzipierter Fernbahnhof am Nordrand des Tiergartens würde die dortige Struktur nachhaltig verändern. Wohnungen und Grünflächen müßten Büro- und Geschäftsbauten, Hotels und Gaststätten weichen. Straßen wie auch das Netz von U- und S-Bahnen wären auf



Bahnhof Alexanderplatz am 19. September 1991: rechts am Bahnsteig ein S-Bahn-Zug, links auf dem einzigen Fernbahngleis ein IC; Blick in Richtung Berlin Friedrichstraße.

Foto: KLAUWIEN



Die Fotos zeigen die Stadtbahntrasse. Hier müßten die neuen Streckengleise aus östlicher und westlicher Richtung in einen Tunnel führen, um dann nach Norden auszuschwenken. Noch vor eineinhalb Jahren stand hier die Mauer.



den neuen Verkehrsknoten auszurichten.

Alle hier genannten Grundmodelle sind dem der Berliner Technischen Universität angegliederten Institut für Bahntechnik zugeleitet worden. Letztere wurde im Spätsommer 1991 beauftragt, die Untersuchungen bis zum Ende dieses Jahres abzuschließen.

Mit der Bahn ins Herz der Stadt

Ein wichtiger Systemvorteil der Eisenbahn ist es, direkt »ins Herz der Stadt« (DB-Slogan) zu gelangen. Nun besitzt Berlin allerdings deren vier, nämlich am Zoo, an der Friedrichstraße, am Alex und künftig auch wieder am Potsdamer Platz. So gesehen werden sowohl Achsenkreuz- als auch Y-Modell dem erwähnten Slogan nur bedingt gerecht, das Ringmodell überhaupt nicht. Bei ihm lägen die Fernbahnhalte am Rande der Innenstadt (z.B. in Gesundbrunnen und Tempelhof), die City selbst könnte nur durch Umsteigen in Nahverkehrsmittel erreicht werden.

Lediglich in diesem Punkt gibt es zwischen den verschiedenen Konzepten offenbar Konsenz: Die bestehenden Fernbahnanlagen im Innenstadtbereich, also die von Charlottenburg zum Hauptbahnhof führende Stadtbahn, werden für den Schienenverkehr von morgen als völlig unzureichend angesehen. Eben an diesem Punkt sei gefragt, ob die 12 Kilometer lange, kultur- und technikgeschichtlich bedeutende Viaduktbahn nicht vielleicht vorschnell als veraltet und wenig leistungsfähig abgetan wurde. Ihr großes Plus ist es schließlich noch immer, daß sie mit den Bahnhöfen Zoologischer Garten, Friedrichstraße und Alexanderplatz in idealer Weise die Hauptzentren der Stadt erschließt und miteinander verbindet. Zu-

gleich ist sie ein Bauwerk von hohem Identifikationswert. Von ihr aus wird Berlin in seiner Ausdehnung und Struktur vom Bahnreisenden noch am ehesten erfahrbar.

Im Vordergrund dürfen nicht nur eisenbahntechnische Belange stehen. Bahnhofsanlage ist nun einmal immer auch Stadtplanung, wobei es häufig so gewesen ist, daß zuerst der Bahnhof, dann die Stadt da war. Erinnert sei hier nur an die Ringbahn, die einst durch weite Felder führte, um Industriegebiete miteinander zu verknüpfen. Erst später entwickelten sich im Einzugsbereich der Stationen Wohnquartiere und Geschäftsbauten. Will man heute verhindern, daß neue Bahnhöfe auch neue und nicht unbedingt erwünschte Stadtstrukturen nach sich ziehen, so muß die Eisenbahnplanung der Stadtplanung folgen – und nicht umgekehrt. Nicht zuletzt dieser Aspekt spricht für die allergründlichste Prüfung der Möglichkeiten vorhandener Anlagen, bevor neue Projekte entworfen werden – zumal in der gigantischen Dimension eines »Zentralbahnhofs«.

Wie immer die Züge morgen auch fahren, vier innerstädtische Schwerpunkte werden für die Entwicklung Berlins in den kommenden Jahren eine herausragende Rolle spielen:

- der Alexanderplatz als Geschäfts- und Dienstleistungszentrum, mit dem Roten Rathaus als Sitz des Berliner Senats und künftigen Regierungsinstitutionen in unmittelbarer Nähe,

- die Friedrichstraße als erste Adresse für Einzelhandelsgeschäfte und Hotels der gehobenen Kategorie sowie der Boulevard Unter den Linden mit Kultureinrichtungen und dem benachbarten Reichstag (Bundestag),

- der Bereich um die Gedächtniskirche als Geschäftszentrum des Westens mit Kurfürstendamm und Tauentzienstraße, zahlreichen Hotels und kulturellen Anziehungspunkten wie Uraufführungskinos und Theatern und

- der Potsdamer Platz als Dienstleistungs- wie auch Verwaltungsstandort und künftiges Bindeglied zwischen Ost- und West-City.

Drei der vier genannten Hauptzentren werden von vorhandenen Bahnhöfen der Stadtbahn unmittelbar erschlossen, und selbst der Potsdamer Platz kann zum weiteren Einzugsbereich des Bahnhofs Friedrichstraße gezählt werden, ist

er doch von diesem mit der Nord-Süd-S-Bahn in vier Minuten erreichbar.

Zur Station am Alexanderplatz ist anzumerken, daß diese bereits über einen Fernbahnsteig verfügt, der gegenwärtig für den S-Bahnverkehr genutzt wird. Wenn – wie bis 1961 der Fall – alle S-Bahnen konsequent über die gesamte Stadtbahn geführt werden, entfällt hier das Ein- und Aussetzen von Zügen, so daß dem Fernbahnsteig wieder seine ursprüngliche Funktion zukommen könnte. Wie am vergleichbaren Hamburger Dammtorbahnhof wäre hier sogar ein Systemhalt für InterCity-Züge einzurichten.

Die Bahnhöfe Zoologischer Garten, Friedrichstraße und Alexanderplatz sind zum einen mit allen in Nord-Süd-Richtung verlaufenden U-Bahn-Linien verknüpft, zum anderen mit allen sich auf der Stadtbahn bündelnden Ost-West-S-Bahnlinien verbunden.

Die Zubringerfunktion zum Fernverkehr verteilt sich auf zahlreiche Linien und mehrere Umsteigepunkte, was der polyzentrischen Struktur Berlins Rechnung trägt. Die Deutsche Eisenbahn-Consult kommt in ihrer im Herbst 1990 vorgestellten Studie »Eisenbahnkonzeption für Berlin« zu dem Ergebnis, daß die Stadtbahn nach Wiederherstellung des durchgehenden zweiten Ferngleises und grundlegender Modernisierung eine Kapazität von 100 bis 120 Fernzugpaaren pro Tag hätte. Für das Jahr 2010 schätzt die DE-Consult den Bedarf auf 160 schnelle Reisezugpaare täglich. Mit der Abwicklung dieses Verkehrs wäre die Stadtbahn demnach überfordert, weshalb die DE-Consult eine zweite Verbindung in Nord-Süd-Richtung und Tunnelanlage vorschlägt.

Eine leistungsfähige Stadtbahn als Lösung

Die mit viel Zahlenmaterial untermauerte Argumentation der Fachleute scheint stichhaltig.



Bahnhof Alexanderplatz in Richtung Osten; der in Richtung Berlin Friedrichstraße fahrende IC am Anfang des eingleisigen Abschnitts. Auf dem linken Gleis mit der S-Bahn fahren bis in die 60er Jahre ebenfalls Fernbahnzüge.

Fotos: KLAUWIAN



Foto: KLAWIAN

Anfänge für eine erweiterte Stadtbahntrasse sind noch heute zu sehen. Schon vor über 50 Jahren sollte ein Verbindungsgleis aus Richtung Bellevue zum Lehrter Bahnhof entstehen.

Und doch: Alle Möglichkeiten wurden nicht ausgelotet. Deshalb wird nun ein Konzept vorgestellt, mit dem es möglich ist, den gesamten hochwertigen Eisenbahn-Fernverkehr – EuroCity-, InterCity- und InterRegio-Züge – über die Stadtbahn zu führen.

Gliedert man sie in zwei unabhängig voneinander zu befahrende Abschnitte auf, läßt sich die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn auf ca. 200 Zugpaare täglich erhöhen. Das heißt, bei angenommen 160 täglichen Zugpaaren im Jahre 2010 bleibt ihr noch eine Leistungsreserve von rund 25 Prozent.

Teilen läßt sich die Stadtbahn, ohne vorhandene Bausubstanz zu zerstören, nur im Bereich des Lehrter Stadtbahnhofs, wo sie die Trasse zwischen dem ehemaligen Güterbahnhof Spreeufer und dem Hamburger und Lehrter Güterbahnhof überquert. Nur dort ist auch eine Verbindung zum nördlichen Innenring möglich.

Wie soll die neue Linienführung aussehen?

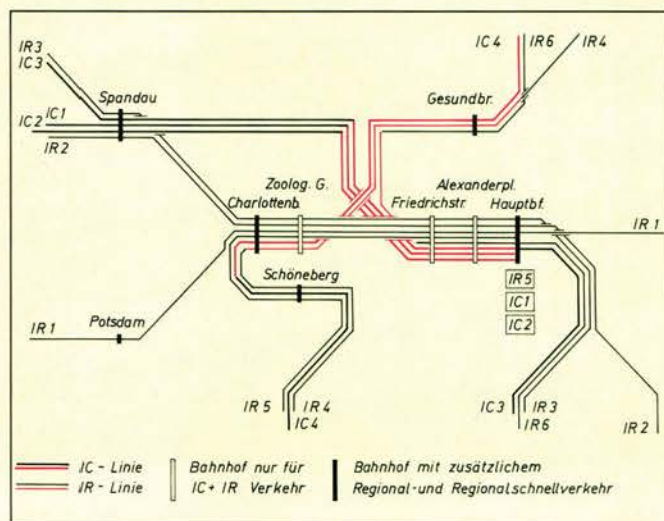
a) Die Nordstrecke von Rostock und Stralsund wird in Gesundbrunnen an den Nordring herangeführt, folgt diesem auf einer Länge von etwa 2 Kilometer und gelangt von dort auf das Gelände des Hamburger und Lehrter Güterbahnhofs. Im weiteren Verlauf unterquert die Trasse am Lehrter S-Bahnhof die Stadtbahn und wird etwas weiter westlich in diese eingefädelt. Das geschieht mittels eines kreuzungsfreien Abzweigs an der Paulstraße. Über den Bahnhof Zoo geht es nach Charlottenburg, wo eine Verbindungskurve zum Südring herzustellen ist. Im Bereich Schöneberg schwenkt die Strecke dann auf die Trasse der ehemaligen Anhalter Bahn in Richtung Halle/Leipzig.

b) Die Linie aus Hamburg sowie die projektierte Schnellbahn aus Hannover – Stendal kommen über Staaken und Spandau ins Berliner Stadtgebiet. Von Spandau aus gibt es zwei Möglichkeiten, zum Zentrum zu gelangen: entweder auf dem bestehenden Schienenstrang nach Charlottenburg oder auf der Trasse der ehemaligen Lehrter Bahn über Siemensstadt-Fürstenbrunn.

Für das Konzept der zweigeteilten Stadtbahn ist die frühere Lehrter Bahn die wichtigere. Auf ihr erreicht man östlich des S-Bahnhofs Putlitzstraße (Nordring) den Hamburger und Lehrter Güterbahnhof. In Tieflage muß nun die unter Punkt a) beschriebene Verbindungskurve Nordring – westliche Stadtbahn sowie der Humboldthafen unterfahren werden. Über eine Rampe wird der Bahnhof Friedrichstraße erreicht, und auf vorhandenen Gleisen geht es über den Alexanderplatz weiter Richtung Hauptbahnhof (siehe nebenstehende Zeichnungen).

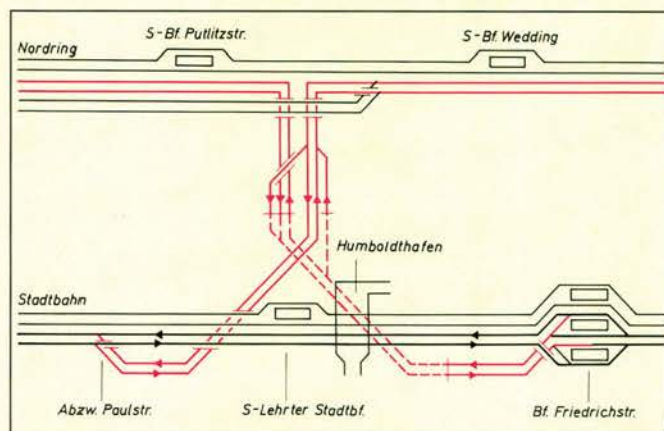
Für die Verbindungskurven zwischen Hamburger und Lehrter Güterbahnhof und dem Nordring liegen bereits Machbarkeitsstudien vor, weil sie im Falle einer neuen Nord-Süd-Tunnelstrecke ebenfalls zu realisieren wären. Für die Verbindung zwischen Charlottenburg und dem Südring sowie den Abzweig von der Stadtbahn an der Paulstraße gibt es ebenfalls Entwürfe.

Die Art der Anbindung des Bahnhof Friedrichstraße an den Nordring mit Unterquerung des Humboldthafens wäre noch zu prüfen. Die dafür erforderliche Rampe dürfte aber technisch keine Probleme bereiten, da zum Beispiel auch die Deutsche Bundesbahn auf ihrer Neubaustrecke Köln – Frankfurt Neigungen bis zu 40 Promille vorsieht. Um den Hum-



Vorgeschlagenes Linienschema:

- IC 1 Berlin – Hannover – Rhein/Ruhr
- IC 2 Berlin – Braunschweig – Frankfurt (M.) – Basel
- IC 3 Hamburg – Berlin – Dresden
- IC 4 Rostock – Berlin – Leipzig – München
- IR 1 Frankfurt (O.) – Berlin – Potsdam – Magdeburg – Hannover – Münster/Ruhrgebiet
- IR 2 Bremen – Stendal – Berlin – Cottbus – Görlitz
- IR 3 Kiel – Lübeck – Schwerin – Berlin – Chemnitz
- IR 4 Stralsund – Berlin – Halle/Leipzig – Erfurt/Kassel
- IR 5 Berlin – Halle – Nürnberg – Stuttgart
- IR 6 Rostock – Berlin – Dresden



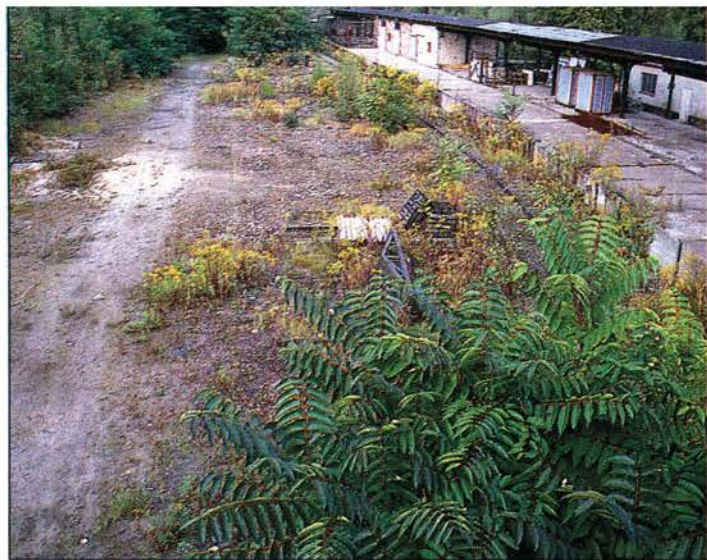
Gleisverbindungen zwischen Stadtbahn und Nordring

Konzept und Zeichnungen: Manfred Verhoolen



Streckennetz unter Beachtung eines Zentralbahnhofs im Bereich des Lehrter Bahnhof in unterirdischer Anordnung

Zeichnung: B. Scheidmann



Hier pulsierte einmal die Eisenbahn – an dieser Stelle befand sich der nördliche Bereich des Lehrter Bahnhofs.



oben: Lehrter Stadtbahnhof, unten: Reste des Lehrter Bahnhofs. Unter der Erde könnte künftig das westliche Verbindungsgleis in Richtung Norden liegen.

boldtfaßen zu unterfahren, wären höchstens 20 Meter Höhenunterschied zu überwinden. Der Platz für eine derartige Rampe ist vorhanden.

Ungeachtet der beschriebenen Verbindungskurven bliebe die direkte Trasse zwischen Friedrichstraße und Zoologischer Garten erhalten. In der »klassischen« Ost-West-Richtung könnte die Stadtbahn somit weiterhin in voller Länge befahren werden.

Gegnern der Stadtbahn sei ein Blick auf die Hamburger Verbindungsbahn empfohlen, wo auf dem zweigleisigen, kurvenreichen etwa sieben Kilometer langen Abschnitt Hamburg Hbf – Dammtor – Altona täglich ca. 110 Reisezugpaare, davon etwa 80 EuroCity-, InterCity- und InterRegio-Paare, verkehren. Hinzu kommen noch Entlastungszüge an Spitzentagen sowie beträchtlicher Güterverkehr. Dennoch halten in Dammtor mit nur einem Fernbahnsteig sämtliche Reisezüge.

Für den Regionalverkehr eignen sich auf der Stadtbahn der Hauptbahnhof (von Osten) und Charlottenburg (von Westen) als Endpunkte. Die weitere Verteilung kann von hier aus die S-Bahn übernehmen. Zudem könnten die Ferngleise des Innenrings von Regional- und Regionalschnellbahnen genutzt werden.

An dieser Stelle ein Wort zum Reisendenpotential: Der von der bald vier Millionen Einwohner zählenden Hauptstadt Berlin ausgehende Verkehr auf der Schiene kann als überwiegend »hausgemacht« angesehen werden, d. h. selbst bei durchlaufenden Zugverbindungen – etwa Rostock–Leipzig–Süddeutschland – findet in Berlin ein weitgehender Fahrgast austausch statt. Wer das bezweifelt, sollte sich vor Augen führen, daß das ganze Bundesland Mecklen-

burg-Vorpommern nicht annähernd soviel Einwohner wie Berlin hat! International gesehen gewinnt vor allem die große Ost-West-Relation Moskau – Warschau – Paris/London als EuroCity-Linie an Bedeutung. Ihr steht als Nord-Süd-Achse die Verbindung Kopenhagen/Malmö – Prag – Wien – Budapest gegenüber. Jedoch wird hier nur ein kleinerer Teil der Fahrten bereits in den skandinavischen Ländern beginnen, die meisten Reisen nach Südosteuropa werden von Berlin ausgehen.

Wie die DE-Consult und andere Experten darauf kommen, daß 50 Prozent der Reisenden in Berlin bloß durchfahren oder umsteigen, bleibt unerfindlich. Träfe es wirklich zu, wäre in der Tat zu fragen, wieso eigentlich alle Züge durch die Stadt gelenkt werden müssen. Dann »sollte man besser auf den Hauptstadt-Titel verzichten und jeden zweiten Zug über den Außenring an Berlin vorbeifahren lassen!«. Das so formulierte Resümee der vom Senat mit Sanierungsprojekten im Umfeld des

Lehrter Bahnhofs beauftragten Planungsgruppe S.T.E.R.N. könnten wir uns in diesem Fall getrost zu eigen machen.

Die wesentlichen Vorteile des Stadtbahnkonzeptes gegenüber der Zentralbahnhofsvariante sind

1. behutsamerer Umgang mit der Infrastruktur Berlins,
2. optimale Nutzung des vorhandenen ÖPNV-Netzes, das nicht mit einem Milliarden-Aufwand auf den Zentralbahnhof umgebogen werden müßte,
3. Unterstreichend des polyzentrischen Gefüges der Stadt durch direktere Bedienung ihrer verschiedenen Hauptzentren bei relativ gleichmäßigerer Verteilung der Verkehrsströme. Dies ist ein wesentlicher Beitrag zur Vermeidung des Verkehrskollaps im zentralen Bereich.
4. Verhinderung der einseitigen ökonomischen Aufwertung des Gebiets um den Lehrter Bahnhof. Die damit einhergehende

Bodenspekulation mit all ihrer negativen Ausstrahlung auf die Wohngebiete Moabits einerseits und Teile von Mitte und Wedding andererseits wird vermieden.

Durchlaufende InterCity-Züge benutzen jeweils einen der beiden nur noch ca. fünf Kilometer langen Stadtbahnabschnitte. Gegenüber einer neuen Nord-Süd-Tunneltrasse entstehen zwar Umwege in den Relationen nach Leipzig und Dresden, doch betragen sie nur 9 bzw. 12 Kilometer. Sollte Schönefeld Süd zum Standort des neuen Berliner Großflughafens werden (wie vom Senat neben zwei anderen Varianten erwogen), würde die Dresdner Linie diesen direkt mit InterCity-Zügen erschließen. Dann ist der kleine Umweg erst recht in Kauf zu nehmen.

Unabhängig von einer langfristigen Neuordnung des Berliner Eisenbahnverkehrs will die Reichsbahn die Strecke zwischen Zoo und Hauptbahnhof auf jeden Fall 1993/94 sanieren und elektrifizieren. Dazu wurde bereits eine vorübergehende Sperrung angekündigt. Dabei könnten bauliche Änderungen im Sinne des vorgestellten Konzepts wenigstens vorbereitet werden. Fraglos erfordern sie insgesamt einen Zeitraum von zwei bis drei Jahren und enorme Investitionen. Verglichen mit anderen Lösungen, insbesondere der Variante »Zentralbahnhof«, sind die Baumaßnahmen aber deutlich bescheidener. Im Hinblick auf ihre Bewerbung für »Olympia 2000« sollte die Stadt eine Lösung wählen, die zum Ende dieses Jahrzehntes auch fertiggestellt sein kann. Eine Großbaustelle im zentralen Bereich während der Olympischen Spiele wird sich Berlin kaum leisten können.

Konrad Koschinski/Manfred Verhoolen



Vor dem Bahnhof Berlin Friedrichstraße aus Richtung Westen: Hier müßte, von der erweiterten Stadtbahnanlage ausgehend, die Rampe für das Tunnelgleis in Richtung Norden beginnen.

Fotos: KLAWIAN

Fast 30 Jahre verband dieser geschichtsträchtige Bahnhof zwei Welten. Er war eine der perfekt gesicherten Nahtstellen im deutsch-deutschen Eisenbahnverkehr. Augenzeugen berichten, was sich hier hinter den Kulissen abspielte. Michael Reimer schrieb die Geschichte exklusiv für den MEB auf.

Die Nacht vom 12. zum 13. August 1961

Bernhard L. ist ein junger Dispatcher in der Dispatcherleitung (DI) West der Berliner S-Bahn, die mit im Stellwerk Friw (Friedrichstraße West) untergebracht ist. Gegen 21.35 Uhr kommt die Ablösung, die Nachtschicht der Brigade IV beginnt. Alles fährt planmäßig. Der sonst ebenfalls anwesende Stellwerksmeister fehlt; er wollte frei haben. Bernhard L. und der Fahrdienstleiter haben diesem Anliegen zugestimmt. Doch das hätten sie niemals getan, wenn bekannt gewesen wäre, was in dieser Nacht auf beide zukommt. Der »Sputnik« nach Albrechtshof rollt um 23.10 Uhr pünktlich aus dem Bahnhof Berlin Friedrichstraße, auch die S-Bahn in Richtung Westen fährt planmäßig. Mal hier und dort ein Gespräch mit den Fahrdienstleitern in West-Berlin, Austausch eines Zuges, Reserve einsetzen, Stammzug zum S-Bw Wannsee.

Der Fahrdienstleiter, ein älterer Kollege, sortiert die dienstlichen Unterlagen, bereitet den Dienst für den 13. August 1961 vor, beschriftet die Merktafel und erledigt all das, was zum Fahrdienstleitengeschäft gehört. Gleiches tut sich in der DI West. Plötzlich klappert es auf dem Kabelkanal am Stellwerk, dem Dienstweg. Unmittelbar danach steht der »Alte«, der Dienstvorsteher (damalige Bezeichnung) in Begleitung zweier Zivilisten und eines Transportpoli-

zisten im Stellwerksraum. Es ist 23.00 Uhr. Keine offizielle Vorstellung der Zivilisten. Er, der »Alte«, eigentlich ein guter Chef, ruhig, gewissenhaft und fachlich ein Könnler, übergibt dem Fahrdienstleiter einen Briefumschlag und bemerkt: »Öffnen Sie um 24/0 Uhr und handeln Sie.« Die knappen zehn Minuten wollen nicht vergehen. Dann öffnet der Fahrdienstleiter den Brief. Er liest mehrmals, kurz atmend, einen knappen Satz: »Stellen Sie den Zugverkehr nach West-Berlin ein.« »Das kann doch nicht sein, mitten in der Stadt alle Signale auf Halt?« Die beiden Herren aber bejahen es. »Also dann handeln Sie, Fahrdienstleiter.« Und sie zeigen ihre Ausweise. Der Fahrdienstleiter muß handeln, stellt das Signal 46/6 auf Halt, Sperre ran und aus! Aber die Züge aus dem Osten kommen weiterhin auf den Gleisen 5 und 6 an. Die Aufsicht auf Bahnsteig C verkündet über Lautsprecher: »Alles aussteigen, Zug endet hier, Richtung Westen kein Zugverkehr.« Aus Richtung Westen rollt es jedoch weiter. Aber der Oberdispatcher meldet sich nicht, dann doch: »kann dir nichts sagen, mach' man«, seine Antwort. Also werden die Züge »herumgedreht«, in der S-Bahnersprache notgekehrt, von Gleis 5/6 zur Weiche 29, zurück über die Verbindung Weichen 22/23 nach Gleis 4, dann Richtung Osten weiter (siehe Lageplan oben). Über den Dispatcherlautsprecher rufen die Fahrdienstleiter von Zoo, Charlottenburg und Westkreuz. Die Her-



ren in Zivil: »Sagen Sie irgend etwas.« Wenig später ist dann Schluß mit den Gesprächen nach West-Berlin: »Nehmen Sie den Hörer nicht ab.« Martin, so nennt sich einer der Herren in Zivil, telefoniert dauernd, wird auch verlangt. »Es läuft alles, keine Probleme hier, sorgt für die Verpflegung der Eisenbahner, Kaffee, Bockwurst, nicht so knapp.« Inzwischen hat der Transportpolizist Verstärkung erhalten. Die Aufpasser schauen unentwegt aus dem Fenster des Stellwerkes.

Da der Partner in der DI Ost nicht mehr alle Züge nach Berlin Friedrichstraße fahren läßt, pendelt sich der Kkehrbetrieb ein. Der Chef geht indes zum Bahnsteig C, dort herrscht großer Andrang. Fragen wie »Was ist los, geht's bald weiter?« Doch niemand kann und darf genaues sagen – alle aber ahnen: Berlin ist zu!

Martin, der das Sagen hat, sitzt dann vor dem S-Bahn-Bildfahr-

plan und sieht nur Linien, die farbig sind, Zahlen und Punkte. »Was bedeuten die Linien und Zahlen?« fragt er. »Züge nach Wannsee, Potsdam Stadt, Staaken und Falkensee – jede Linie ist ein Zug, mit Nummer versehen.« Die nächste Frage folgt: »Wie viele Züge sind noch in West-Berlin?«. Das Prüfen und Addieren dauert ihm zu lange. »Lassen Sie das, holen wir sowieso wieder rüber.« Plötzlich kommen dann keine Züge mehr aus Richtung Westen. Die Fahrdienstleiter in Spandau, Westkreuz und Wannsee ahnten was los ist und hatten eigenmächtig Züge gekehrt. Was sollten sie auch machen, ihr Dispatcher meldete sich nicht mehr...

Als es draußen hell wird, sind Posten auf den westlichen Bahnsteigen und dem Viadukt zu sehen. Nach zehn Stunden operativer Arbeit die Ablösung. Die Kollegen kommen nicht auf dem üblichen



D-Zug in Berlin Friedrichstraße. Manfred Verhoolen reiste mit, fragte einen Grenzer, ob er »seine« Zuglokomotive fotografieren dürfe. Und er durfte – im September 1972.



8. Januar 1984 letzter Betriebstag der S-Bahn im Nordsüdbahntunnel unter Obhut der DR. Martin Stertz fotografierte trotz der zahlreichen Beobachtungskameras an der Decke.