

B30873E  
ISBN 3-89610-052-1

Eisenbahn  
JOURNAL

Auf nach

# Berlin

special  
4/99

DM 22,80  
sfr 22,80  
S 170,--  
hfl 29,--  
lfr 490,--  
Lit 27 000



**Fernstrecken  
in die Hauptstadt**

Konrad Koschinski



# Inhalt

|   |    |
|---|----|
| Einleitung  | 6  |
| Der Berliner Streckenstern                            | 13 |
| Die Fernbahnen in die Hauptstadt vom Anfang bis heute |    |
| Im Uhrzeigersinn rund um Berlin                       | 20 |
| Die großen Radialen im einzelnen                      |    |
| • Berlin-Stettiner Eisenbahn                          | 24 |
| • Königliche Ostbahn                                  | 27 |
| • Berlin-Frankfurter Eisenbahn                        | 30 |
| • Berlin-Görlitzer Eisenbahn                          | 34 |
| • Berlin-Dresdener Eisenbahn                          | 36 |
| • Berlin-Anhaltische Eisenbahn                        | 40 |
| • Eisenbahn Berlin-Blankenheim                        | 45 |
| • Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn                | 49 |
| • Berlin-Lehrter Eisenbahn                            | 54 |
| • Berlin-Hamburger Eisenbahn                          | 58 |

**Bild 2:** Ein ICE schlängelt sich auf der Stadtbahn zwischen den Stationen Jannowitzbrücke und Alexanderplatz. Die S-Bahn, obwohl ein aus acht Wagen gebildeter Vollzug, wirkt neben dem Lindwurm kurz (4. Juni 1998).

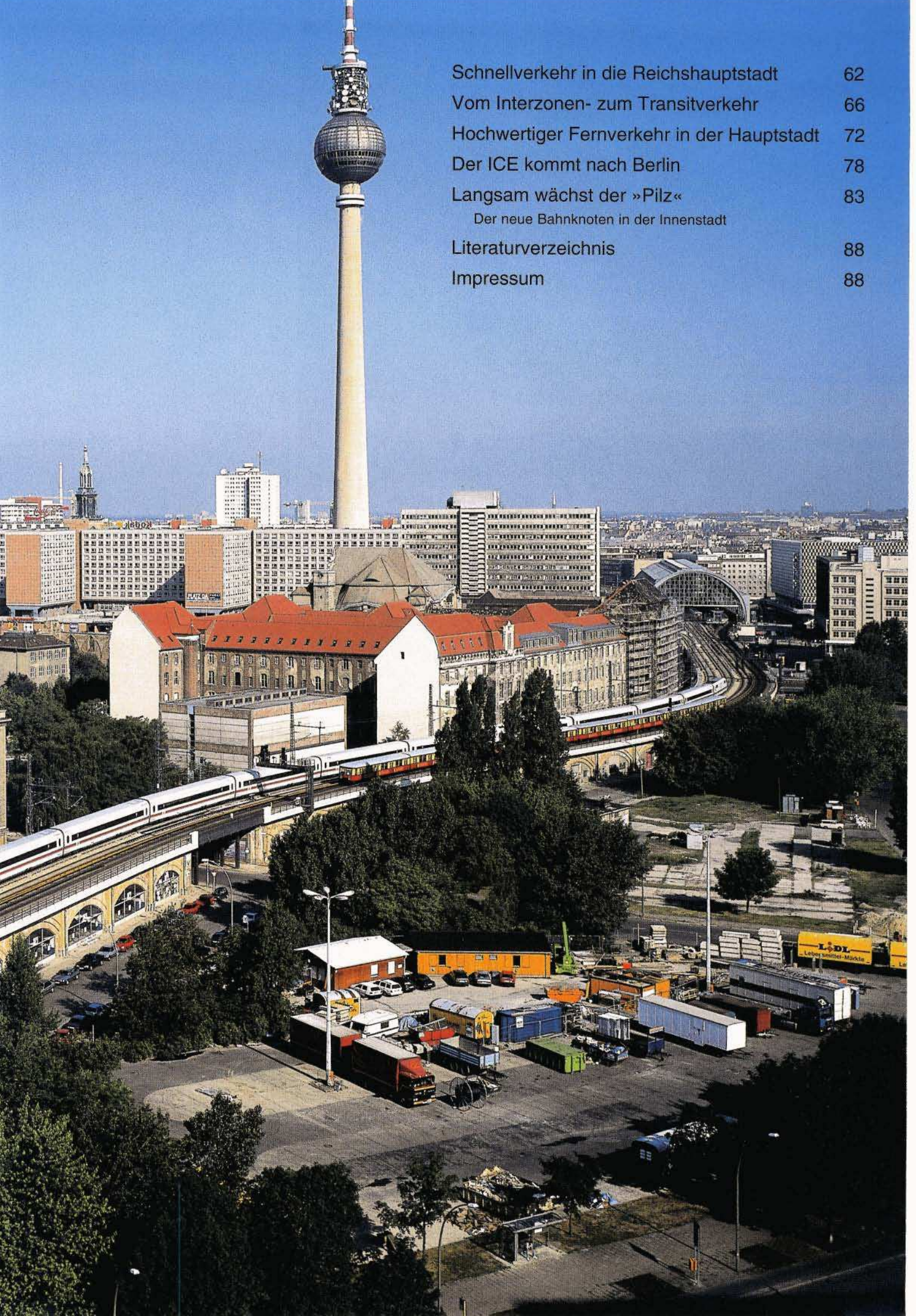
Abb.: B. Schulz

**Bild 1 (Titel):** D 242 nach Paris beginnt seine Fahrt durch das abendliche Berlin. Entlang der schillernden Spree und den Türmen der Stadt malt König Dampf seine Bahn. Noch wird 01 1531 im Zaum gehalten ...

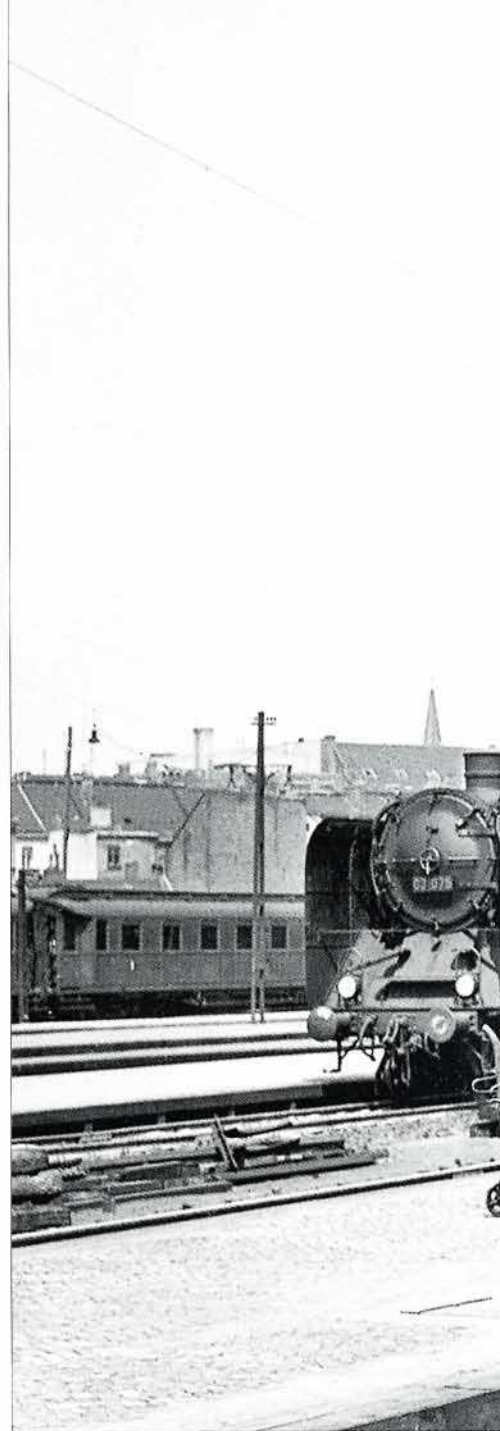
Von der wackligen Signalbrücke zwischen Berlin Hauptbahnhof und Jannowitzbrücke fotografierte am 3. April 1994 der glückliche Veranstalter des Plandampfs „METROPOL“, Robin Garn.

**Bild 197 (Rücktitel):** Blick vom Funkturm auf die Bahnhofe Westkreuz (vorne) und Halensee (im Hintergrund). Die 103 überquert mit IC 540 „Roland“ nach Oldenburg die Ringbahn (20. Juni 1994). Abb.: O. Sydow





|  |    |
|--|----|
| Schnellverkehr in die Reichshauptstadt                             | 62 |
| Vom Interzonen- zum Transitverkehr                                 | 66 |
| Hochwertiger Fernverkehr in der Hauptstadt                         | 72 |
| Der ICE kommt nach Berlin  | 78 |
| Langsam wächst der »Pilz«<br>Der neue Bahnknoten in der Innenstadt | 83 |
| Literaturverzeichnis   | 88 |
| Impressum  | 88 |



## Einleitung

Auf nach Berlin! – Der Kanzler regiert die Republik seit dem 23. August 1999 aus der Mitte der Hauptstadt, Schloßplatz 1, ehemals Staatsratsgebäude der DDR. Der Deutsche Bundestag hat am 7. September seine Arbeit an der Spree aufgenommen, im Reichstagsgebäude, nur ein paar hundert Meter vom Lehrter Stadtbahnhof entfernt. Die Umzugskisten sind schon im Juli eingetroffen, mit 24 Containerzügen im Hamburg und Lehrter Güterbahnhof.

Vielen Bundesbediensteten aus dem beschaulichen Bonn ist das quirlige Berlin suspekt, sie wohnen weiterhin am Rhein. Zudem bleiben sechs Bundesministerien mit ihrem Erstsitz in Bonn. Bereits im Sommer erwartete die Bahn deshalb einen Ansturm von Berlin-Bonn-Pendlern und rich-

tete eigens für diese einen „Beamten-Shuttle“ ein, doch der Zug blieb so gut wie leer und wurde bald wieder eingestellt – vorübergehend. Allerdings gibt es ja auch stündliche ICE-Verbindungen. Seit Ende Mai 1999 ist die kürzeste ICE-Reisezeit Berlin Zoo–Bonn auf 4 Stunden 38 Minuten geschrumpft, drei Stunden weniger als noch 1989 im Transitzug mit Umsteigen in Hannover.

Nicht auf allen Strecken ist der Fortschritt seit dem Fall der Mauer so evident. Aber selbst kühnste Visionäre malten sich 1989 nicht aus, daß Berlin zehn Jahre später durch täglich etwa 90 ICE-, IC- und IR-Zugpaare mit „Westdeutschland“ verbunden sein würde – zu einer Zeit, als es im Verkehr „BRD–Berlin (West)“ in der Som-

mersaison gerade mal 19 tägliche D-Zugpaare gab. Gewiß: Der Bau der Schnellfahrstrecke Berlin–Oebisfelde(–Hannover) war schon vertraglich vereinbart, womit sich eine Transitroute de luxe für Tempo 250 abzeichnete. Hingegen Berlin als ICE-/IC-Knoten im wiedervereinigten Deutschland? Undenkbar!

Heute trägt ein ICE-Paar den Namen „Fliegender Hamburger“, als Reminiszenz an den legendären Schnelltriebwagen der Vorkriegszeit. Mit 2 Stunden 17 Minuten von Hamburg Hbf bis Berlin Zoo hält der ICE immerhin die Fahrzeit des Jahres 1939, bei Spitzentempo 160 – schneller darf er auf der Hamburger Bahn eben nicht fahren. Voll aufdrehen können die Hochgeschwindigkeitszüge nur auf neuen Schienen ent-



lang der alten Lehrter Bahn über Oebisfelde. Rheinische Kohlebarone und Stahlmagnaten reisten auf ihr mit dem „Fliegenden Kölner“ in die Reichshauptstadt, Diplomaten im Schlafwagen des Nord-Expreß von Paris bis Warschau und Riga.

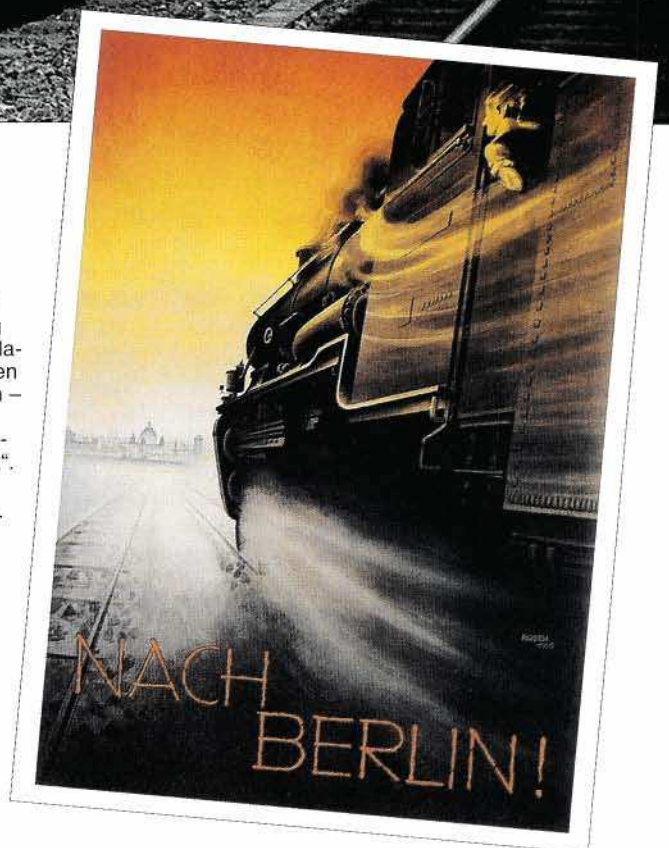
Wenn auch der ICE den „Fliegenden Kölner“ mittlerweile eindeutig deklassiert hat: An in den dreißiger Jahren gesetzten Maßstäben muß sich die Deutsche Bahn auf ihren Berlin-Routen noch immer messen lassen – von der neuen Bundeshauptstadt als Verkehrsdrehscheibe Europas gar nicht zu reden.

„Nach Berlin“ heißt ein preisgekröntes Plakatmotiv von Hans Fritz Rosen aus dem Jahr 1926. Er entwarf es für die Fremdenverkehrswerbung der Deutschen Reichs-

**Bild 3:** Über 731 Viaduktbögen fährt die Stadtbahn mitten durch Berlin. Läden und Warenlager in ihren steinernen Gewölben sorgen für geschäftiges Treiben – wie hier um 1938 in der Dircksenstraße zwischen Börse (heute Hackescher Markt) und „Alex“. **Abb.: Slg. Gottwald**

**Bild 4:** Schnelltriebwagen „Fliegender Frankfurter“ (SVT 137 Bauart Hamburg) nach seiner Vorstellungsfahrt am 12. August 1935 auf dem Anhalter Bahnhof, links 03 075 mit D 40 nach München. **Abb.: Landesbildstelle Berlin, Slg. Reinshagen**

**Bild 5:** Preisgekröntes Plakat von Fritz Rosen für die Fremdenverkehrswerbung der DR (1926). **Abb.: Slg. Garn**





bahn-Gesellschaft – übrigens just in jenem Jahr, als die Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) ihren Nord-Expreß erstmals seit 1914 wieder durch Deutschland fahren ließ. Die Eisenbahnmetropole Berlin strebte in den Goldenen Zwanzigern einer neuen Blüte entgegen. Im folgenden Jahrzehnt fuhren nach Berlin, aus Hamburg und Hannover, die schnellsten fahrplanmäßigen Dampzüge und Triebwagen der Welt.

Nach 1945 verklärte sich der „Eisenbahnbrennpunkt Berlin“ allmählich zum Mythos. Er faszinierte ungleich mehr als die Nachkriegsrealität. Keine der strahlenförmig von Berlin ausgehenden Fernstrecken begann mehr in den Bahnhofskathedralen des 19. Jahrhunderts, die meisten zweigten nun

von einem Außenring ab, den die Reichsbahn zur Umfahrung der Westsektoren errichtet hatte.

Was blieb, waren die alten Namen: Anhalter, Görlitzer, Hamburger, Lehrter, Stettiner Bahn – um nur einige zu nennen. Freilich historische Begriffe, die die jüngere Generation kaum noch richtig zuzuordnen wußte. Gleichwohl tauchten sie ab 1989/90, als sich die politische Landkarte Deutschlands und Europas schlagartig änderte, selbst in aktuellen Planungsunterlagen wieder auf. Denn nun entstand, auf dem Reißbrett oder öfter noch als Computer-Grafik, die Eisenbahnmetropole des 21. Jahrhunderts. Und dabei schauten die Experten mit Blick nach vorn sozusagen zurück in die Zukunft.

Der Mythos lebt, zugleich ist die Vision nicht mehr bloß Utopie. Das neue Achsenkreuz, rückwärts gewandt Lehrter Bahnhof genannt, ist unübersehbar im Werden. Die Kopfbahnhöfe sind unwiderruflich Geschichte, doch für die Verkehrsdrehscheibe von morgen wird zerstörte Infrastruktur zum Teil durchaus wieder hergestellt. Den neuen Tunnel zum zentralen Lehrter Bahnhof erreichen die Züge auf alten Trassen. Dieses Special stellt die elf Fernstrecken nach Berlin vor, von ihren Anfängen bis hin zu ihren Perspektiven. Die zu betrachtende Zeitspanne reicht von 1838, dem Eröffnungsjahr der Berlin-Potsdamer Eisenbahn, bis ins nächste Jahrtausend, mit Blick auf die nun für 2005 geplante Inbetriebnahme des neuen zentralen Fernbahnhofs.



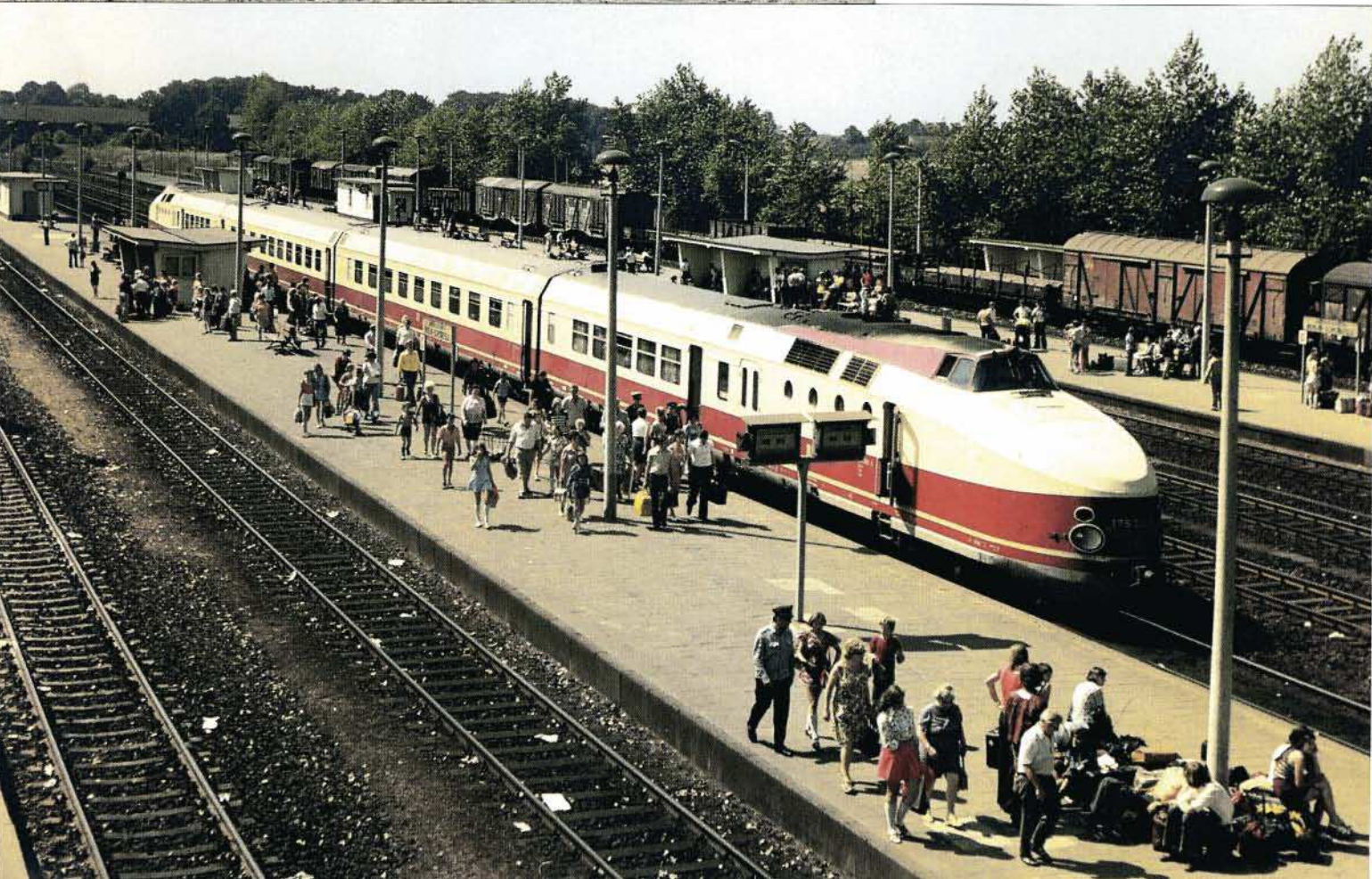
Dabei gilt allemal das geflügelte Wort: „Berlin ist nicht, Berlin wird.“ Wohl nirgendwo war das Eisenbahnnetz über Jahrzehnte hinweg derart gravierenden Veränderungen unterworfen wie hier. Selbst nach Abschluß der beiden großen Bauphasen, in denen bis 1879 die elf Fernbahnen entstanden und um die Ringbahn (1877) sowie die Stadtbahn (1882) als innerstädtische Bindeglieder ergänzt wurden, herrschte rege Bautätigkeit. Hinzu kamen Nebenbahnen, eigene Gleispaare für die Vorortzüge und spätere S-Bahn, Ferngleise auf neuen Trassen im Stadtgebiet, die Nord-süd-S-Bahn und und und ... In der Viersektorenstadt des Kalten Krieges nach 1945 wurde der Schienenverkehr abgeriegelt, umgeleitet, aus alten Bahnen katapultiert, in andere alte wie neue Bahnen gebündelt. Nun werden seit Schließung der Kopfbahnhöfe gekappte Radialstrecken reaktiviert und in einer unterirdischen Nord-Süd-Fernbahn zusammengefaßt, koste es, was es wolle.

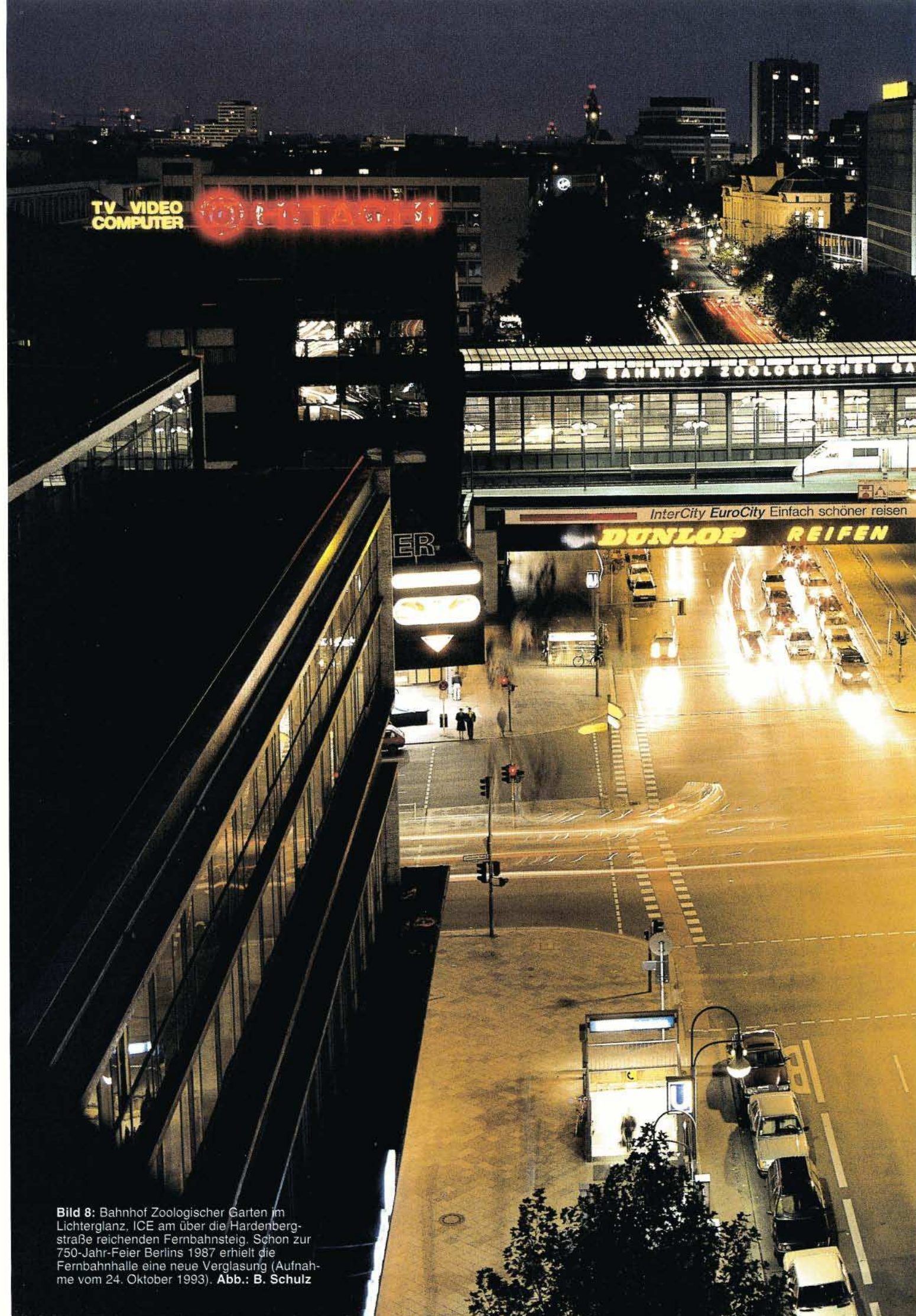
Daß all' dieses auf den folgenden Seiten nicht erschöpfend zu behandeln ist, dürfte klar sein. Der Eisenbahnmropole Berlin, auch der für sie so typischen S-Bahn, ist eine weitere EJ-Sonderausgabe gewidmet.

**Bild 6:** Plandampfglanz an der Spree: Im Streiflicht der tiefstehenden Oktobersonne „blendet“ 03 1010 mit dem D 642 nach Halberstadt zwischen Hauptbahnhof und Jannowitzbrücke (21. Oktober 1991).

**Abb.: B. Seiler**

**Bild 7:** Dieseltriebwagen der Bauart Görlitz als „Karlex“ aus Karlovy Vary (Karlsbad) bei Ankunft im Bahnhof Zentralflughafen Berlin-Schönefeld, dem wichtigsten Umsteigeknoten am Außenring (Juli 1975) **Abb.: H.-J. Kirsche**





TV VIDEO  
COMPUTER

ENTAGLES

BAHNHOF ZOOLOGISCHER GARTEN

InterCity EuroCity Einfach schöner reisen

DUNLOP REIFEN

**Bild 8:** Bahnhof Zoologischer Garten im Lichterglanz, ICE am über die Hardenbergstraße reichenden Fernbahnsteig. Schon zur 750-Jahr-Feier Berlins 1987 erhielt die Fernbahnhalle eine neue Verglasung (Aufnahme vom 24. Oktober 1993). **Abb.: B. Schulz**





BERLIN ZOOLOGISCHER GARTEN

TERRASSEN AM ZOO

Deutsche Bundesbahn  
UNLOP

Deutsche Volksbank

BVG

BVG

P



**Bild 9:** Hier schlug die Geburtsstunde der Eisenbahnmétropole Berlin: Vom alten Potsdamer Bahnhof am Potsdamer Tor, in der noch wenig bebauten Friedrichs-Vorstadt, fauchten ab 29. Oktober 1838 die Dampfmaschinen in die benachbarte Residenzstadt Potsdam.

Abb.: Sammlung Janikowski

**Bild 10:** Verkehrsturm am Potsdamer Platz 1927. Im Hintergrund rechts der 1872 eröffnete neue Potsdamer Fernbahnhof, daneben das „Haus Vaterland“, links an der Ecke das Hotel „Fürstenhof“. Abb.: Sammlung Gottwaldt

**Bild 11:** Die Berliner nannten ihn den „Anhalter“. Hinter dem Empfangsbau am Askanischen Platz wölbte sich die größte einschiffige Bahnsteighalle des Kontinents. Der von Franz Schwechten entworfene Anhalter Bahnhof wurde 1880 eröffnet, die Aufnahme entstand um 1930.

Abb.: Sammlung Kirsche

