

# Weniger Erschütterungen im Kanzleramt

Die Bahn testet die neuen Berliner Strecken / Von Peter Hahn

Der D 8 der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn-Gesellschaft startete am 1. Juni 1934 um 17.18 Uhr von Berlin-Anhalter Bahnhof nach Kassel. Um 18.29 Uhr hatte er nach 113 Kilometern und 71 Minuten Wittenberg in Anhalt erreicht. Gut sieben Jahrzehnte später wird der Regionalexpress RE 33111 der Deutschen Bahn am 1. Juni 2006 um 17.16 Uhr von Berlin-Hauptbahnhof (tief) abfahren und nach 73 Minuten um 18.29 Uhr in der Lutherstadt ankommen.

Bevor es jedoch soweit ist, steigen wir in Zahna erst einmal in den Meßzug ICE S. Zahna liegt zwischen dem ehemaligen Exerzierplatz Jüterbog und Wittenberg. Es hat 3639 Einwohner und ist eine der ältesten Städte in Sachsen-Anhalt. Wohl deshalb hat der Bahnhof acht Weichen und vier Gleise. Auf dem Ostgleis, das eigentlich dem entgegengesetzten Verkehr vorbehalten ist, rollt unerwartet der Testzug ein. „Deutsche Bahn AG, Forschungs- und Technologiezentrum, Systemtechnik München“ steht auf dem Triebkopf. Normalerweise ist er kurz, besteht aus zwei Triebköpfen und einem mit Meßtechnik vollgestopften Wagon, nun ist er lang, sieben Mittelwagen wurden dazwischengesetzt, weil bei dieser Testfahrt vorrangig die Prüfung der beiden Stromabnehmer vorgesehen ist. Geprüft wird bei diesem Bügelabstand die Kraft zwischen Abnehmer und Oberleitung. Stimmt dieser Druck nicht, ist er zu schwach, entstehen Lichtbögen, ist er zu stark, führen sie zu Abrieb. Vorzeitiger Verschleiß wäre die Folge.

Der Spezialwagen ist ein rollendes Labor: Computer, Monitore, Relais, Kabel, Aktenordner, technische Zeichnungen und Tabellen überall. Sensoren erfassen alle Bewegungen. Meßradsätze an Triebkopf und Mittelwagen ermitteln jene Kräfte, die von der Schiene auf das Fahrwerk übertragen werden. Jede Reaktion zwischen Gleis und Zug wird registriert. Aus Aufzeichnungsapparaten quellen endlose Papierstreifen mit Linien heraus. „Freifahren“ der Strecke ist angesagt. Sechzehn Jahre nach dem Mauerfall ist es der Deutschen Bahn endlich gelungen, für 200 Millionen Euro eigentlich nur die bloße Wiedereinrichtung der Anhalter Bahn zu realisieren. Die Geschichte der Anhalter Bahn

begann, als drei Jahre nach Nürnberg und Fürth auch die königliche Residenz der Preußen 1838 eine Eisenbahn bekam. Zu dieser Stammbahn nach Potsdam, aus der nach der Verlängerung die „Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn“ wurde, gesellten sich 1842 die Schlesische, 1843 die Stettiner und 1846 die Hamburger Bahn. Später ging es dann weiter mit dem Bau von Görlitzer, Lehrter, Dresdner, Nord-, Westzähler und Königlich Preussischer Ostbahn. Vor allem aber gab es die Berlin-Anhaltische Eisenbahn-Gesellschaft und den Herzog Heinrich von Anhalt-Köthen. Seine Durchlaucht hatte frühzeitig die Weichen gestellt, so daß mit der Eröffnung der Anhalter Bahn im Jahre 1841 und der bereits existierenden Magdeburg-Leipziger Eisenbahn Köthen zum ersten Bahnknoten Deutschlands wurde.

Die Gesellschaft sorgte über Jahrzehnte für wichtige Verbindungen nach Süden und Westen. Vor ihrer Übernahme durch den preußischen Staat krönte sie ihre Arbeit 1880 mit dem glanzvollen Bau des Anhalter Bahnhofs. Vom Meisterwerk des Architekten Franz Schwechten ist allerdings nur noch ein Portikusfragment geblieben. Andere Bahngesellschaften waren mit ihren Bauten etwas bescheidener, aber auch ihre Empfangsgebäude am Innenstadtrand sind nicht mehr. Jedenfalls war Berlin zu dieser Zeit mit fünf Fernbahnhöfen und der Stadtbahn die verkehrstechnisch am besten erschlossene Metropole Europas, der Ort für den westöstlichen Transit überhaupt. 1952 war mit allem Schluß. Den Kopfbahnhöfen, die den Zweiten Weltkrieg noch einigermaßen überstanden hatten, wurde die Teilung zum Verhängnis. Sie wurden abgerissen. Die DDR baute neben dem Außenring die Stationen Ostbahnhof, Schöneeweide, Lichtenberg und Karlshorst zu Fernbahnhöfen aus, so daß ihre Bürger von 1962 an unbehelligt von imperialistischen Einflüssen die Hauptstadt der DDR direkt erreichen konnten. Dem Westen blieb der Bahnhof Zoologischer Garten.

Nach dem Ende der Teilung machte man sich an die Modernisierung des Bahnsystems, dabei wurde die alte Idee einer Nord-Süd-Verbindung favorisiert. Allerdings mit einem entscheidenden Unterschied zu früher: Im Vorkriegsberlin kam



Freifahren mit Meßzug: Probenstimmung vor der Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs.

Foto Deutsche Bahn/dpa

man an, heute fährt man durch. „Berlin Hauptbahnhof“ befindet sich nun fern von den Zentren Charlottenburg, Mitte und Friedrichshain am ehemaligen Lehrter Bahnhof. Diesem werden nun über Rampen- und Brückenbauwerke und durch den neuen Tunnel unter Potsdamer Platz, Tiergarten und Regierungsviertel Fern- und Regionalzüge zugeführt.

Bei diesem „Freifahren“ hat die Sicherung entlang der Strecke ein außerordentliches Gewicht. Da ein Teil der Strecke ab dem Berliner Außenring bereits in Betrieb ist, wird jede Weiche vor Fahrtbeginn manuell verschraubt, jeder Bahnsteig für Publikum respektive Bauarbeiten gesperrt, jeder Unterwegszug auf ein Wartegleis geführt, jeder entgegenkommende Zug mit reduzierter Geschwindigkeit gefahren. Obendrein sitzen für diese Meßfahrt zwei Jüterboger im Cockpit. Der eine fährt nach Ansage des anderen, der andere „regelt den Verkehr“ auf Anweisung von „oben“.

Zahna liegt im Grenzbereich zweier Fahrdienstleitungen der Deutschen Bahn. Jüterbog ist die Schnittstelle für die Streckensicherung. Da wir hier starten, müssen die Lokführer bei der Betriebszentrale Leipzig eine „Grüne Welle“ bis zum Zielsignal anfordern, was wiederum eine Ab-

stimmung mit den Kollegen der Betriebszentrale in Berlin-Pankow enthält.

Kurz vor dem geplanten Start um 13.47 Uhr kommt per Telefon und kurz danach mit dem Signalwechsel von Rot auf Grün die Freigabe – was heißt, daß der Testzug die Strecke bis zur Stadtgrenze mit zweihundert Stundenkilometern und danach bis Moabit/Abzweig Wedding mit hundertsechzig Stundenkilometern ohne Halt und ohne einen Bremsvorgang durchfährt. Nach zwei bis drei Kilometern hat dieser Koloß mit seinen zwei Triebköpfen und dreizehntausend PS die Zweihundert-Kilometer-Marke erreicht. Nichts Besonderes für die Lokführer. Sie haben die Maschine bereits vierhundert Stundenkilometer schnell erlernt.

„Geben Sie mir bitte einen Kilometer“, wünscht immer mal wieder eine Lautsprecherstimme. Den bekommt sie dann auch: „35,0 in 800, 600, 300 Metern“, ruft der Lokführer durch, und exakt beim Streckenzeichen 35,0 wird ein „Zack“ draufgesetzt. In diesem Moment werden im Meßwagen Apparate und Computer auf den Punkt eingepegelt. Mit dem Auge wird dort zusätzlich kontrolliert. Unterhalb der Stromabnehmer sind auf dem ICE-Dach Videokameras installiert, deren Bilder

während der gesamten Fahrt begutachtet werden.

Im Bereich des Bahnhofs Teltow bremst der Meßzug auf 160 Stundenkilometer hinunter. Vier Gleise liegen noch hier, die Durchfahrts- und jene für die Regionalbahnsteige. Sieben waren es einmal, darunter die zweigleisige elektrische S-Bahn. Damals machte sich der Ort am Teltowkanal noch mit Industrie und weniger mit Rübchen einen Namen. Nach der Wende gingen fünfzehn Jahre, bis mit der S 26 nach Teltow-Stadt wieder annehmbares Vorkriegsniveau erreicht wurde – eingleisig, versteht sich, obwohl ein Großteil der zwanzigtausend Einwohner das Geld nicht mit Teltower Rübchen, sondern in Berlin verdient.

Nach acht Kilometern macht sich der gigantische graue Riese des neuen Schöneberger Südkreuz-Knotens breit. Gemocht wurde das aus märkischen Gelbklinkern errichtete ehemalige Gebäude des Bahnhofs Papestraße zu keiner Zeit, nicht, weil das Burgenhafte mißfallen hätte, auch nicht, weil er nach dem Gouverneur und General Alexander August Wilhelm von Pape benannt war. „Vor-bild eines altpreussischen Soldaten“ für Kaiser Wilhelm II. Unbeliebt war das

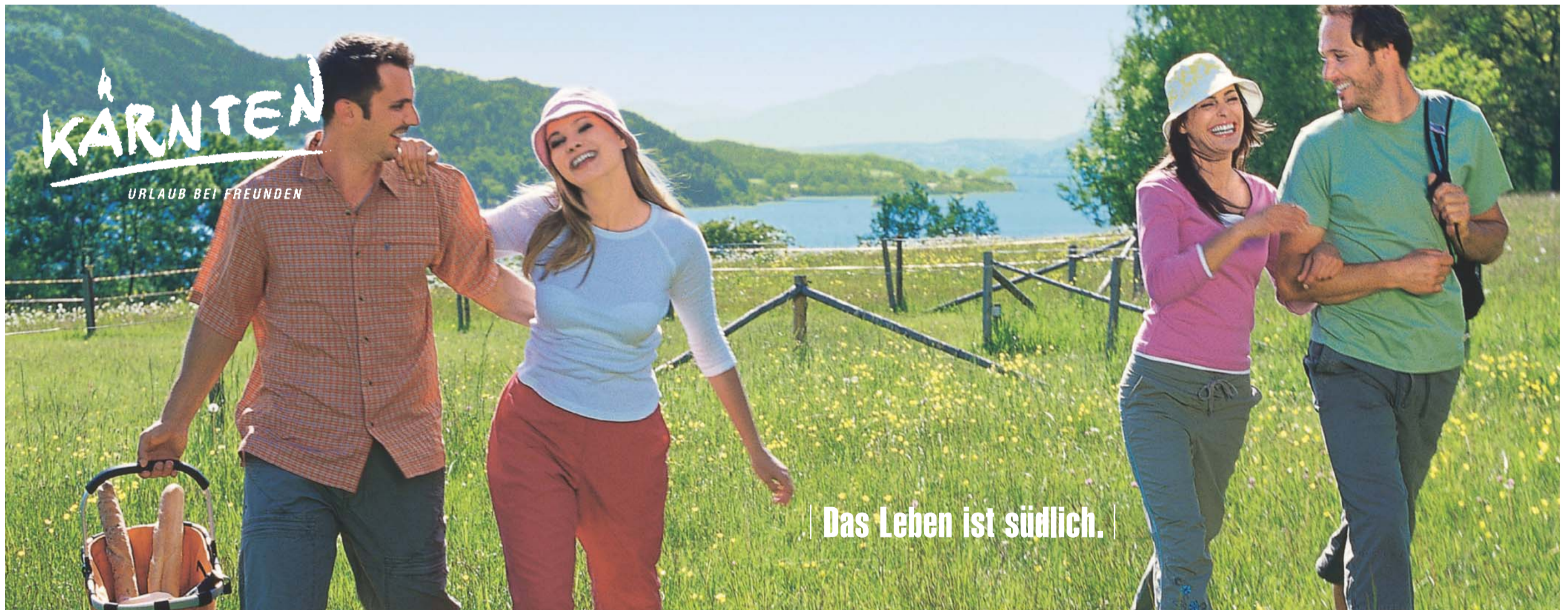
mühsame Umsteigen von Ring- zu Vortorbahn über Treppen, Tunnel und Gänge. Der Abriß des alten Empfangsgebäudes war nur eine Frage der Zeit.

Für hundert Millionen Euro sind nun fünfzigtausend Quadratmeter überbaute Fläche für täglich zweihunderttausend Fahrgäste entstanden. Hier werden Fern-, Regional- und S-Bahn der Nord-Süd-Richtung mit den Ost-West-S-Bahn-Linien der Ringbahn verknüpft. Unter historischen Aspekten könnte sich wohlwollend formulieren lassen, daß „Berlin Südkreuz“ vom 28. Mai an die Funktionen von Stettiner und Anhalter Bahnhof übernimmt. Des einen Freud ist allerdings des anderen Leid: Mit der Eröffnung von „Südkreuz“ und „Hauptbahnhof“ wird die touristische Attraktion der oberirdischen Stadtbahn zwischen Zoologischer Garten und Ostbahnhof vollends zum Nebengleis.

Kurz bevor uns nach 3,45 Kilometern der südliche Mund des Nord-Süd-Tunnels aufnimmt, verabschiedet sich die Anhalter Bahn endgültig. Von hier an ist alles neu. Da der Tunnel unter dem Landwehrkanal nebst einem noch darunter liegenden Fernwärmeschacht gebaut werden mußte, wurde ein Gefälle von drei Prozent notwendig. Getestet wird auf diesem unterirdischen Abschnitt einiges. Das Oberbausystem ist „auf eine elastisch gelagerte Tragplatte aufgesetzt“. Die Gleise sind nicht in Schotter, sondern auf Beton gebettet – darunter ein sogenanntes „Masse-Feder-System“. Das soll, was wir im Cockpit des Triebkopfes nicht „überprüfen“ können, einiges bringen: weniger Erschütterungen im Kanzleramt, leisere Fahrgeräusche im Zug, geringerer Luftschall und reduzierte Schwingungen nebst einer besseren Genauigkeit der Fahrspur.

Wenig Zeit bleibt für den Blick auf die hundertschözig Meter langen Bahnsteige der Nord-Süd-Strecke. Vier davon liegen in fünfzehn Meter Tiefe, haben acht Gleise, die über 52 Weichen verbunden sind. Getestet wird auch hier. Das A, B, C und D der Abschnittsmarkierung leuchtet uns ebenso entgegen wie das Leitsystem zu den Bahnsteigen eins bis sechzehn, S- und U-Bahn, Parkhaus und Notausgängen.

Architektonisch gelungen ist „Berlin Hauptbahnhof (tief)“ schon, aber ganz so gläsern, licht und transparent, wie uns das die Architekten in ihrer Computersimulation verkauft hatten, wird es nun doch nicht. Auch nicht schneller. Der D 60 war in den dreißiger Jahren in einer Stunde 53 Minuten in Dresden. Mit dem EC 175, der schnellsten Verbindung, dauert es demnächst zwei Stunden und 11 Minuten. Kein Wunder, daß die Deutsche Bahn diese Verbindung in ihrer Imagebroschüre lieber verschweigt.



<p><b>aenea designhotel *****</b></p> <p>Der Seele Flügel geben: Kärntens erstes Designhotel am Wörthersee. Die 15 Luxussuiten bieten direkten Seeblick. Ein Relaxbereich im 4. Stockwerk sowie ein eigener Badestrand und Außenpool sorgen für einen unvergesslichen Aufenthalt am Wörthersee.</p> <p>► 1 Übernachtung für 2 Personen in einer Luxussuite inklusive A-la-carte-Frühstück und den Hotelanlagen</p> <p><b>* Preis p.P./Suite ab Euro 175,-</b></p> <p>Wörthersee Süduferstr. 86 · 9081 Reifnitz Tel.: 0043/4273/26220 Fax: 0043/4273/26220-20 aenea@sommer.kaernten.at</p>	<p><b>Familien&amp;Wohlfühl-Hotel Elisabeth ****</b></p> <p>Verbringen Sie die schönsten Tage im Jahr in diesem familiären Hotel am Wörthersee. Wohnkomfort, Wellness, 1.500 m² Strandbad, Haubenküche, Familienprogramme. Die beste Wahl am See.</p> <p>► <b>Best-Inklusive Wochenpauschale</b> 7 Nächte in einer Top-Suite inklusive Gourmet-Pension, Tischwein, Kärnten Card, Reisestornoschutz</p> <p><b>* p.P./Suite (Kinder b. 6 J. frei) ab Euro 389,-</b></p> <p>Mühlweg 42 · 9210 Pörschach/Wörthersee Tel.: 0043/4272/3001 Fax: 0043/4272/3001-90 elisabeth@sommer.kaernten.at</p>	<p><b>Hotel St. Leonhard ****</b></p> <p>... wir machen Appetit auf Natur! Feinschmecker-Hotel in Techendorf-Süd, direkt am See. Ruhe, Genuss, Erholung, Oase im Tal: finnische Sauna, römisches Dampfbad, Kräutersauna, Panorama-Ruheraum, hauseigener Badestrand, Boote, Fahrräder. Gründerhotel Dolomitenfog Osttirol.</p> <p>► <b>Genießer-Urlaub:</b> 7 Übernachtungen mit Feinschmecker-Halbpension, Wandern, Laufen, Nordic Walking, Mountainbiken.</p> <p><b>* Preis pro Person/DZ ab Euro 378,-</b></p> <p>Techendorf 82 · 9762 Weissensee Tel.: 0043/4713/2167 Fax: 0043/4713/2167-22 stleonhard@sommer.kaernten.at</p>	<p><b>Biohotel Daberer vital&amp;spa ****</b></p> <p>Top-Urlaubsanlage, südlich, sonnig, ruhig, über 20.000 m² Natursort mit Waldteich, heiteres Ambiente, großzügige Gastlichkeit, „Grüne Haubenküche“, Brotbacken, 900 m² Wellnessbereich, viel persönlicher FREIRAUM, urige Waldsauna, Mineralquelle-Erstaunungsbad.</p> <p>► <b>Lust &amp; gute Laune-Tage</b> neue Energie mit Naturerlebnis und Wellness, geführte Wanderung, Nordic Walking, Rad fahren, inklusive Massagen</p> <p><b>* Tagespreis p.P./DZ ab Euro 97,-</b></p> <p>9635 St. Daniel 32 Tel.: 0043/4718/590 Fax: 0043/4718/590-310 daberer@sommer.kaernten.at</p>	<p><b>Hotel Moselehauer ****</b></p> <p>Herrliches, in absoluter Grünruhelage gelegenes Wellness- und Sporthotel, großzügiges Freizeitangebot, Bade- und Wellnesslandschaft auf 250 m², ab Sommer 2006 weitere 600 m², Weinkeller, Wintergartenrestaurant, Almhütte, Erlebniswelt Moselehauer mit Quad Fun, Hochseilgarten.</p> <p>► <b>Frühjahrsparashale</b> 5 Tage/4 Nächte genießen und aktiv sein – sportliche Aktivitäten, Galadinner, Weinverkostung</p> <p><b>* Preis pro Person/DZ ab Euro 272,-</b></p> <p>Kliening 30 · 9462 Bad St.Leonhard Tel.: 0043/4350/2333 Fax: 0043/4350/2333-48 moselehauer@sommer.kaernten.at</p>	<p><b>Ferienwohnungen Tschom</b></p> <p><b>Südkärnten – Klopeiner See</b> Ferienwohnungen – Bungalows – Bauernhof mit eigenem Badestrand an Kärntens wärmstem See.</p> <p>► <b>Familienhit</b> Ferienwohnung für 5 Personen, Streichel-tiere, Kinderspielplatz, Wandern, Radfahren und Schwimmen, im Mai schon ab ...</p> <p><b>* Preis pro Tag/Fewo ab Euro 27,-</b></p> <p>Littermoos 8 · 9122 St. Kanzian Tel.: 0043/4239/2573 Fax: 0043/4239/2573 tschom@sommer.kaernten.at</p>	<p><b>Ferienstpaß im Süden Österreichs.</b></p> <p>Es ist Anfang April und alles in BeWEGung. Frisch geht's ans Werk: sanftes Konditionstraining im Blütenmeer. Muskelaufbau in den ersten warmen Sonnenstrahlen. Rund um die Seen: Läufer und Walker auf Schritt und Tritt. An den Flüssen: Radler und Biker. Dabei ist jedes Tempo erlaubt. Relax sind die Pausen und die Sonne schon richtig intensiv.</p> <p><b>Superschnell &amp; supergünstig!</b> Heben Sie ab mit den supergünstigen Flugverbindungen von Hamburg, Berlin/Tege, Hannover und Köln/Bonn nach Kärnten</p> <p><b>pro Person ab Euro 19,99</b></p> <p>Mehr Infos und Angebote unter: Kärnten Information Casinoplatz 1 · 9220 Velden · Österreich Tel.: 0043/463/3000 Fax: 0043/4274/52100-50 E-Mail: sommer@kaernten.at</p> <p>WWW.KAERNTEN.AT</p>
---	--	---	--	--	---	---