

## **Das heiße Eisen**

(Aus „Kandelaber – Heckmann“ Lebenserinnerungen des Betriebsingenieurs Hans Heckmann)

Eines Mittags saß ich wie oft, wenn ich im Archiv zu tun hatte, in der Kantine der Bauverwaltung. Ein Mann jüngeren Jahrgangs kam an meinen Tisch und stellte sich mir als Dr. Reiher vor. Wir waren uns immer mal wieder begegnet und an diesem Tag bat er mich, Platz nehmen zu dürfen, um meine Meinung zu einem brisanten Thema einzuholen. Ich bejahte das und so waren wir bald in das „heiße Eisen“ „Lehrter Bahnhof“ verstrickt. Dr. Reiher rannte mit seinem Anliegen bei mir offene Türen ein, denn ich selbst hatte bisher erfolglos versucht, auf ein Problem des Bahnhofbaus, das der fehlenden Schleusen, hinzuweisen. Diese Schleusen dienen in Katastrophenfällen als Wassersperre. Seit ich von dem Wahnsinnsvorhaben gehört hatte, hatte ich recherchiert und erzählte Dr. Reiher nun, was ich herausgefunden hatte. Ein Ergebnis meiner Suche waren die alten Pläne des Bahnhofs aus der Zeit vor 1900. Diese Aufzeichnungen enthielten gewaltige Schotten, die tätigt wurden, wenn ein Wassereinbruch in die U-Bahnschachtanlagen eintreten sollte. Doch diese Systeme fehlten in dem neuen Vorhaben. Der Lehrter Bahnhof ist ein Kopfbahnhof und besitzt ein durchgängiges Schienensystem in Ost-West Richtung mit Viaduktssystem. Das sind hochgestellte nahezu endlos verlaufende Gewölbebrückenanordnungen für S-Bahn und Fernbahnen. Im Zuge des Neubaus verwandelte sich der Kopfbahnhof in einen Kreuzungsbahnhof. Um dieses Vorhaben zu realisieren, brachten ihn die Planer in eine Tieflage von dreißig Metern. In dieser Lösung liegt das Problem. Berlin ist eine Stadt des Wassers, neben dem Bahnhof liegt die Spree mit dem Humboldthafen unweit des Landwehrkanals. In der Tiefe des Bahnhofes liegt auf jedem Quadratzentimeter der gesamten Konstruktion ein Wasserdruck von 3 Atmosphären oder anders gesagt, drei Kilogramm pro Quadratzentimeter. Wassereinbruch, ausgelöst durch einen unnennbaren Katastrophenfall, würde unabsehbare, unkalkulierbare Folgen haben. Wir leben in einer unsicheren Welt und meine Befürchtung ist, dass der Lehrter Bahnhof einmal Anlass zu großer Sorge gibt. Ich traf in dieser Zeit einen ehemaligen Kollegen, der dem Gremium der Baufachleute angehörte. Als er von meinen Anstrengungen hörte, war sein Kommentar: „Mit Gewalt kann man alles kaputt machen, alles!“

Ich erzählte Dr. Reiher von einem Ereignis, das ich zum Ende des Zweiten Weltkrieges miterlebte. Ein anderer Bahnhof Berlins, der „Anhalterbahnhof“, war geflutet worden, um den Untergrund unbenutzbar für die Eroberer zurückzulassen. Im Ergebnis dieses Ereignisses waren viele Tote zu beklagen und ich erinnere mich, dass noch Jahre später das Wasser in den S- und U-Bahn-Schächten stand. Unauslöschlich in mir ist das Bild, das mir der „Anhalterbahnhof“ bot, als ich mich dienstlich ein paar Jahre nach Kriegsende in den unterirdischen, noch unzugänglichen Verkehrswegen aufhielt. Auf halbem Treppenabsatz blieb ich abrupt stehen, weil mir das Wasser in die Schuhe lief. Die ganze Station stand unter Wasser, selbst die Schrift „Anhalterbahnhof“ war nur zur Hälfte zu lesen und spiegelte sich im Wasser.

Bis zu der Begegnung mit Dr. Reiher hatte ich erfolglos versucht, auf das Problem hinzuweisen. Eine Idee von mir war, die „Berliner Morgenpost“ einzuschalten. Das Blatt hatte mir auf meinen Brief hin schriftlich mitgeteilt, dass dieser Tatbestand mit keiner Zeile an die Öffentlichkeit gelangen darf. Dr. Reiher hörte sich alles an, was ich zu sagen hatte und brachte seinerseits die Bemühungen der Schinkelpreisträgergesellschaft ein, optimale Lösungen für das Vorhaben zu finden. Im selben Jahr, 1996, wurde ich Mitglied dieser Gesellschaft, denn was aus meiner Sicht der Politik und den Parteien nur mühsam gelingt, schaffen für mich Vereine und Verbände, denn in ihnen geht es stets um die Sache und die damit verbundenen Lösungen konkreter Aufgaben. Im Kreise der Schinkelpreisträgergesellschaft, die sich ursprünglich dem Mentoring junger Architekten und Ingenieure verschrieben hatte, fanden sich nach und nach Ingenieure und Wissenschaftler ein und gliederten sich in Ressorts für innovative Problemfelder, wie den Lehrter Bahnhof, auf. Diesem Zuständigkeitsbereich schloss ich mich an. In unserer gemeinsamen Arbeit

kristallisierten sich Kernfragen heraus: Welche Vorkehrungen sind für den Katastrophenfall wie unterirdisch eindringendes Wasser getroffen worden? Welche andere Lösung gibt es anstatt der Tieflage des Bahnhofes? Welche kostengünstigere Lösung gibt es?“ In einer unserer Runden meldete sich Dr. Rackow, der mit seinen Fähigkeiten das Verkehrsbild von Leipzig prägte, zu Wort. Seine Frage lautete: „Warum müssen wir überhaupt einen Kreuzungsbahnhof mit solch einem Aufwand haben? Wenn wir in andere Städte, darunter Weltstädte wie Paris schauen, kommen sie nach wie vor mit Kopfbahnhöfen aus und es funktioniert.“ Dr. Rackow erläuterte uns den riesigen Aufwand, der betrieben werden muss, um einen Kreuzungsbahnhof in dreißig Metern Tieflage für Hochgeschwindigkeitszüge zu realisieren. Die ganze Trasse mit den Viadukten muss aus ihrer jetzigen Position verschoben werden, um die Hochgeschwindigkeit im Stadtgebiet überhaupt zu erreichen. Und, wie entsetzlich, heute bleibt diese Möglichkeit ungenutzt, denn kein Mensch kommt mehr auf die Idee, im Stadtgebiet 250 km pro Stunde zu fahren. In unseren Diskussionen kamen wir immer wieder auf den Nenner, was für ein Ungeheuerlichkeit das Projekt „Lehrter Bahnhof“ ist, denn gerade eben war der alte Bahnhof für zehn Millionen DM denkmalgerecht instand gesetzt worden, um ihn nun mit all den damit verbundenen Risiken umzubauen. Als ein Ergebnis unserer Zusammenarbeit bezüglich der Tieflage entstand ein konkretes Konzept mit Empfehlungen zur Verbesserung der gegenwärtigen Situation. Ein Gedanke war, den Bahnhof um zweihundert Meter nordwärts zu verschieben. Damit wäre die Tieflage von den ursprünglichen dreißig Metern um zehn Meter minimiert. Mit dieser Lösung senkte sich das Risiko des Wassereintruchs im Katastrophenfall und sie führte gleichzeitig zu einer erheblichen Kosteneinsparung. Anstelle des Kreuzungsbahnhofes schlugen wir einen T-Bahnhof vor, der nur einen einzigen, für uns annehmbaren Nachteil hatte – für die Menschen würden weitere Fußwege anfallen. Weitere Schwachpunkte erkannten wir in der Notstromversorgung. Wie ich hörte, waren für den Bahnhof 68 Rolltreppen geplant. Wenn durch den harmlosesten Fall, sagen wir mal Stromausfall, alle Rolltreppen ausgehen, was geschieht dann? Wie versorgt man sie mit Notstrom? Abschließend kamen wir zu der Erkenntnis, dass durch unsere Lösungsvorschläge das Bauvorhaben von einem Investitionsvolumen von fünf auf vier Milliarden gesenkt werden könnte.

Das Ergebnis unserer Überlegungen, Befürchtungen und Empfehlungen teilten wir in einem offenen Brief dem damaligen Finanzminister Theo Waigel mit. Wir freuten uns, dass unsere Hinweise Theo Waigel dazu veranlassten, uns, die Schinkelpreisträgergesellschaft, mit den Obersten der Bahn mitsamt ihren Experten zusammenzuführen. Wie wir später erfuhren, waren unsere Einwendungen die Einzigen, die überhaupt zugelassen, angehört und erörtert wurden. An einem vereinbarten Tag trafen wir uns und nach kurzer Vorrede kam Dr. Reiher direkt zur Sache: „Wie schützen Sie den Bahnhof vor unterirdisch eindringendem Wasser?“ Langes Schweigen folgte, denn das hatten die Bahnexperten bisher unbedacht gelassen. Dem Schweigen folgte eine Aussage des damaligen Bahnobersten, die mich noch heute fassungslos den Kopf schütteln lässt: „Mir hab'n doch unsere Pumpe!“ Nachdem sich wohl alle, die nur ein bisschen Ahnung von der Materie hatten, innerlich über soviel Naivität geschüttelt hatten, setzten wir das Gespräch auf sachlicher Ebene fort. Wir wurden mit all unseren Argumenten, bis hin zu den Einsparmöglichkeiten angehört. Die letzten Worte der Bahnobersten damals: „Wir können es noch eine Milliarde günstiger bauen.“ Das wären dann drei Milliarden gewesen. Aufgrund unserer Einwendungen beauftragte die Bahn ein Kölner Spezialunternehmen, um für die Sicherheit unterirdischer Verkehrswege ein Gutachten zu erstellen und das Projekt Lehrter Bahnhof nahm seinen Lauf. Unser Vorschlag bezüglich der Verschiebung blieb unberücksichtigt, das Bauvorhaben kam in Ausführung und wurde immer teurer. Aus den damaligen vier Milliarden sind inzwischen weit über 10 Milliarden Baukosten geworden. Die Firmen hatten nur Schätzpreise gebracht und so blieb vieles unbedacht. Zwischenzeitlich machte das unbedachte Wasser auf sich aufmerksam und ließ einen gewaltigen Caisson absaufen, der dann geflutet werden musste. Diese Panne führte zu einer Bauzeitverzögerung von einem halben Jahr. Nun ist er fertig. Den Baugrund beließ man, wie er war, und der alte Lehrter Bahnhof verschwand. Die

Chance wurde vertan, das alte System Ost-West als Schnellstrecke zu nutzen. Alles in allem ist dieser Bahnhof für mich ein Größenwahnsinniges Projekt.