Tegel-Projekt in den Startlöchern

Berlin. Die Verantwortlichen des geplanten Forschungs- und Industrieparks auf dem Flughafengelände in Berlin-Tegel sehen die mögliche vorzeitige Schließung des Airports als Chance. „Wir scharren mit den Hufen“, sagte der Leiter der Projektgesellschaft, Philipp Bouteiller. „Wir können es kaum erwarten, auf das Gelände zu kommen.“ Die Aussicht auf die Schließung Mitte Juni helfe ein wenig. Beispielsweise lasse sich früher die Suche nach Schadstoffen fortsetzen. Allerdings plane man für 25 bis 30 Jahre. Einige Monate früher oder später machten da keinen gewaltigen Unterschied.

Das Gelände am Rande der Innenstadt ist etwa so groß wie der Tiergarten. Die Projektgesellschaft will dort Gründer, Studenten, Investoren, Industrielle und Wissenschaftler zusammenbringen. Das Projekt läuft unter dem Namen Urban Tech Republic. Platz ist – in mehreren Ausbaustufen – für 800 kleine Unternehmen und Institute. Der Senat hofft auf 15 000 Arbeitsplätze. Auch mindestens 5000 Wohnungen sind in Tegel geplant.

Die Corona-Krise habe bislang nicht dazu geführt, dass Investoren abgesprungen seien, sagte Bouteiller. Die Nachfrage sei stabil. „Es gibt noch Platz, aber nicht so richtig viel.“ So soll etwa die Berliner Beuth-Hochschule für Technik in das sechseckige Hauptterminal einziehen.

Der Flughafen Tegel soll eigentlich im November außer Dienst gehen, wenn voraussichtlich der neue Hauptstadtflughafen BER im Betrieb ist – mit dann neun Jahren Verspätung. Weil die Passagierzahlen in der Corona-Krise eingebrochen sind, arbeiten die Betreiber aber an einer vorübergehenden Schließung ab Mitte Juni. Der Bund und die Länder Berlin und Brandenburg als Eigentümer stimmten am Mittwoch zu.

IN KÜRZE

Mehr als 40 Demos in Berlin

Berlin. Verteilt über diverse Orte sind in Berlin am Samstag wieder Demonstranten gegen die coronabedingten Beschränkungen auf die Straße gegangen. Die Versammlungen waren dieses Mal zumeist kleinteilig – der große Ansturm blieb aus. Erneut gab es auch Gegenprotest sowie unter anderem eine Kundgebung gegen Rechts und einen Aktionstag von Radfahrern. Etwa 1000 Polizisten waren im Einsatz, wie die Polizei mitteilte. Sie begleiteten mehr als 40 Kundgebungen. Zudem sei im Internet zu weiteren Ansammlungen aufgerufen worden.

80 000 neue Laptops für die Verwaltung

Berlin. Berlins Staatssekretärin für Informations- und Kommunikationstechnik, Sabine Smentek, will in den kommenden Jahren bis zu 80 000 Laptops für die Verwaltung bestellen, wie sie der Berliner Morgenpost sagte. „Ich glaube, die Erfahrung des flexibleren Arbeitens mit mobilen Endgeräten wird bleiben“, sagte sie mit Blick auf die Corona-Krise. Kritik gab es von FDP-Digitalexperte Bernd Schlömer, der das Vorhaben als „offenbar überdimensioniert und wenig planhaft“ bezeichnete.

Ausflugsdampfer fahren wieder

Berlin. Ab Montag dürfen Berlins Ausflugsdampfer nach der Corona-Zwangspause wieder fahren. Die Reederei Riedel startet heute mit drei Spreefahrten zwischen dem Hauptbahnhof und der Oberbaumbrücke. Die Reederei Stern und Kreis folgt morgen und setzt bis 29. Mai zunächst nur ein Schiff in der Innenstadt ein. Am Pfingstwochenende wird das Programm auf neun verschiedene Touren aufgestockt. Dann laufen insgesamt 14 Schiffe aus.

Der Vindobona kehrt zurück

Der Schnelltriebwagen VT 18.16 gilt als der schönste Zug der Deutschen Reichsbahn. In den 1960er und 1970er Jahren war er auf der Verbindung von Berlin über Dresden und Prag nach Wien im Einsatz. Jetzt will eine Initiative den legendären „Görlitzer“ wieder auf die Reise schicken.

Der VT 18.16 steht aktuell noch in einer Halle in Dresden-Altstadt. Doch schon bald soll der wohl schönste Zug der Deutschen Reichsbahn wieder auf Reisen gehen. FOTOS: ANJA SCHNEIDER

Von Sebastian Kositz

Dresden. Der Lack ist ab. An einigen Stellen hat der Rost schon kleine Löcher in den Stahl genagt. Und trotzdem strahlt der Zug noch immer eine große Erhabenheit aus, lässt den Mensch neben der Maschine ganz klein werden. Verzückt und demütig zugleich schielt Mario Lieb hinauf zum Führerstand: „Das ist der schönste Zug der Deutschen Reichsbahn.“

Wie inzwischen nun schon an so vielen Wochenenden ist der Leipziger auch an diesem Sonntag ins Auto gestiegen, nach Dresden gefahren und steht jetzt hier in seinem Blaumann in einer riesigen Bahnhalle. Vier Gleise nebeneinander, auf einem der VT 18.16, mit den an beiden Enden stromlinienförmig zur Spitze zulaufenden Köpfen. Fast 100 Meter lang ist die vierteilige Garnitur, zwei weitere Mittelwagen stehen auf dem Nachbargleis. „Im Ganzen hat der hier gar nicht reingepasst“, sagt Mario Lieb. „Aber finden Sie überhaupt mal eine geeignete Halle.“

Der schönste Zug der Deutschen Reichsbahn steht nun schon seit einigen Monaten in der großen Halle des früheren Bahnwerks Dresden-Altstadt. Projektphase 1 ist damit abgeschlossen, merkt Mario Lieb zufrieden an. Den Zug übernehmen und sicher abstellen, so lautete die erste Aufgabe, die sich er und seine Mitstreiter aus verschiedenen Teilen Mitteldeutschlands gestellt hatten. Aber dabei allein soll es nicht bleiben. „Natürlich wollen wir, dass er wieder fährt“, sagt Mario Lieb. Und das dort, wo der Zug früher bereits unterwegs war. In Dresden und Prag, nach Wien oder Kopenhagen.

Ende der 1960er Jahre hatten die Arbeiter im Görlitzer Waggonbau den Zug montiert. Das Modell in Dresden ist einer der letzten gebauten „Görlitzer“, dessen Gesamtauflage sich an zwei Händen abzählen ließ. Anders als die vom Volkseigenen Betrieb an der Neiße in den halben Ostblock gelieferten Doppelstockwaggons blieb der dieselhydraulische Schnellverkehrstriebwagen ein sehr, sehr exklusives Produkt aus Görlitz – und das gleich in mehrfacher Hinsicht.

Die Sitze lassen sich drehen

Das drückt sich nicht nur im äußeren Erscheinungsbild aus. Mario Lieb führt stolz durch die zweite Klasse, zeigt auf die links und rechts in Zweierreihen angeordneten Sitze: „Die kommen aus dem Flugzeugbau. Man saß hier wie im Flugzeug.“ Und für gewöhnlich immer in Fahrtrichtung. Denn die Sitze lassen sich drehen, erklärt Mario Lieb. In diesem Zug ging es also stets vorwärts.

Vor allem aber ging es mit dem Zug über die engen Grenzen des Arbeiter- und Bauernstaats hinaus. Davon hatten zwar die meisten Reisenden aus der DDR nichts – für sie war Prag oft die Endstation. Doch die Triebwagen waren eigens für den legendären „Vindobona“ gebaut worden. Jene Anfang 1957 eingeführte Verbindung, die mit Wien erstmals eine Hauptstadt im nichtsozialistischen Ausland ansteuerte.

Natürlich wollte die DDR dabei eine gute Figur machen. Anfangs griff die Reichsbahn noch auf Triebwagen aus der Vorkriegszeit der Bauart Köln oder Hamburg zurück. Seit Mitte der 1960er Jahre rollten dann die eleganten Görlitzer. In der vierteiligen Garnitur fanden sehr bequem 140 Reisende Platz, plus noch einmal 23 Sitzplätze im Speisewagen. Und dort wurde dick aus der Bordküche aufgetragen. Schließlich war der Zug ja auch mit Blick auf harte Devisen ein echter Bringer – nutzen ihn doch beispielsweise auch viele West-Berliner.

Personal nächtigte im Zug

Mario Lieb kann dazu auf Schritt und Tritt über den allerdings doch sichtlich abgewetzten Boden im Inneren der Waggons Geschichten und Geschichte erzählen. An einem Zugende, gleich neben einem der beiden jeweils 1000 PS starken Dieselmotoren, befindet sich das frühere Dienstabteil. Mit zwei Betten zum Herunterklappen: Denn schließlich, so erklärt Mario Lieb, hätte eine Unterbringung der Mitarbeiter in einem Hotel im nichtsozialistischen Ausland die hart verdienten Devisen gleich wieder aufgezerrt. Also musste das Personal im Zug nächtigen.

Doch Mario Lieb und seine inzwischen mehrere Dutzend Mitstreiter blicken dann doch lieber nach vorn. Und da sehen sie den Zug als Botschafter Mitteldeutschlands und als Brücke nach Europa. Der VT 18.16 soll nicht nur die Eisenbahnfanatiker entzücken, sondern Menschen aus Mitteldeutschland nach Europa bringen. „Früh los und abends wieder zurück“, sagt Mario Lieb, erlebnisreiche Fahrten mit Programm am Zielort. Prag oder Hamburg, aber eben auch bis Wien oder rüber nach Schweden: „Dann muss man natürlich gleich zwei Tage einplanen.“

Tatsächlich haben die Initiatoren des Projekts, die extra dazu die gemeinnützige Gesellschaft SVT Görlitz gegründet haben, bereits sehr genau gerechnet, wie es mal laufen kann. Bis zu 50 Fahrten im Jahr muss der Zug schon machen, damit es sich rentiert, erklärt Mario Lieb.

Dabei gehört der Zug eigentlich noch immer der Deutschen Bahn. Genau der VT 18.16, den die Gesellschaft nach Dresden gebracht hat, war nach dem Ende der DDR der einzige noch betriebsbereite Zug der Baureihe – und fuhr als Nostalgiezug der Bahn sogar noch bis 2003. So gibt es Aufnahmen, die diesen Zug zeigen, wie er noch blitz und blank im April 2003 von einer Fähre in Trelleborg rollt. Nach dieser Abschiedstournee durch Deutschland und die Nachbarländer nahm dann das Museum der Bahn in Nürnberg den Zug mit in den Bestand auf.

Es ist noch viel zu tun, bevor der Zugführer wieder den vollen Durchblick hat.

Die Sitze lassen sicht in Fahrtrichtung drehen

Mario Lieb ist im kaufmännischen Bereich der Bahn beschäftigt, in seiner Freizeit engagiert er sich im Förderverein für den historischen Zug.

So viel Power steckt in dem Zug

Bezeichnungen: Schnelltriebwagen VT 18.16; ab 1970 Baureihe 175, „Bauart Görlitz“

Hersteller: VEB Waggonbau Görlitz

Baujahre: 1963 (Prototyp), 1965 bis 1968 (Serie)

Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h (vier- und fünfteilig), 140 km/h (sechstteilig)

Gesamtleistung beider Motoren: 1800 PS (Prototyp), 2000 PS (Serientriebwagen)

Länge/Gewicht
vierteilig ca. 98 m / 214 t
fünfteilig ca. 122 m / 255 t
sechsteilig ca. 145 m / 296 t

Einstiger Stolz der Reichsbahn

Doch der einstige Stolz der Deutschen Reichsbahn erhielt dort keinen Platz in der Vitrine, stand stattdessen jahrelang erst auf einem Abstellgleis in Berlin und später auf dem Bahnhof Ketzin im Havelland, wo eine Arbeitsgemeinschaft ihn auch schon mal wieder aufarbeiten wollte. Dass es nur bei der frommen Absicht geblieben ist, kann der Betrachter unschwer erkennen. Vor zwei Jahren hatte die Bahn immerhin zwei Wagen frisch lackieren lassen, um diese dann doch noch in Nürnberg für einige Zeit zu präsentieren – bis der Zug schließlich in Lichtenfels in Nordbayern landete.

Mario Lieb arbeitet übrigens selber bei der Bahn, im kaufmännischen Bereich. Die Frau eines Kollegen hatte schließlich vergangenes Jahr die Idee, dass der Zug wieder fahren muss.

„Wir sind dann zum DB-Museum gegangen und haben unsere Idee vorgestellt. Die Resonanz war sehr positiv“, sagt Mario Lieb. Als Unterstützer sind neben dem Bahnmuseum auch bereits schon einige, teils bekannte Unternehmen gelistet, ebenso wie der Fahrgastverband Pro Bahn. Auch mit deren Hilfe konnte vor einem Jahr die Überführungsfahrt – Kosten: 12 500 Euro – von Lichtenfels nach Dresden gestemmt werden.

Die Realitäten fest im Blick

Schon in den vergangenen Monaten waren die Helfer der gemeinnützigen Gesellschaft an den Wochenenden im Einsatz. „Es haben sich kleine Arbeitsgruppen gebildet, die sich um verschiedene Dinge an dem Zug kümmern“, sagt Mario Lieb. Zuletzt waren unter anderem die Bremsteile des Zuges gereinigt und die Beleuchtung repariert worden. Viel Aufwand und doch vergleichsweise kleine Handgriffe mit Blick auf das Große und Ganze.

Vier, möglicherweise gar bis zu fünf Millionen Euro wird es wohl kosten, den Schnelltriebwagen rundum zu erneuern und auf den erforderlichen Stand der Technik zu bringen. Wann der VT 18.16 frühestens im neuen Glanz erstrahlen wird, das lässt sich freilich mit Blick auf die anstehenden Herausforderungen noch nicht sagen. Mitte April wollte die Gesellschaft nebenan beim Dampfloktreffen den Zug erstmals wieder einer großen Öffentlichkeit präsentieren. Doch daraus wurde nichts – weil das Spektakel wie vieles andere in diesen Tagen wegen Corona abgesagt werden musste.