

# 통일 후 베를린 시의 베를린 중앙역 재개발에 관하여



**신예경** 남서울대학교 건축공학과 조교수  
AUI Research Group 연구책임  
공학박사, 건축사  
(Shinyeong@gamil.com)

## 1 서론

남한과 북한으로 유일한 물리적 분단국가로서 철도부설 후 115년의 역사를 지니고 있음에도 국내 철도연장거리는 최근까지도 약 3,600km 정도에 머무르고 있다. 분단 70년을 맞은 현재, 남과 북을 연결하는 도로와 철도, 항만, 에너지 등 사회간접자본(SOC) 개발과 그에 따른 국토·도시계획을 통해 남북 간 국토인프라 격차를 축소시키고 균형 있는 통일 한반도 국토 계획이 중요한 화두로 떠오르고 있다. 특히 통일시대 철도교통에 대한 고려는 단지 남한과 북한의 남북철도 연결이라는 국지적 통일만을 의미하는 것이 아니며, 기존의 분단된 대한민국의 철도연장에 대한 비전과 가능성 측면에서 한반도에서 유럽까지의 연결을 통한 구조적 재편의 잠재력을 내포하고 있다는 점에서 매우 중요한 안건이라 할 수 있다.

우리는 30여 년전 정치적 분단과 재통일을 겪으면서, 지역적으로 고립된 특수한 상황에 놓여있었던 독일 베를린의 사례를 보아왔다. 독일 베를린의 경우 동베를린은 동독의 수도로 서베를린은 서독의 한 주로 동독의 영역 내에서 베를린 장벽에 의해 물리적으로 단절된 지역이었다는 특수한 상황이었다. 베를린은 '통일 독일' 이후 베를린시의 '도시 공간적 통합'을 위한 시도로서 도시공간 구조 재편계획에 지대한 관심을 가지고 전반적인 베를린 시 내의 철도네트워크 재구축한 바 있다. 즉 통일 이후 직면한 국토공간전략 수립에 있어서 철도시스템의 재편을 통일 독일의 상징적, 실질적 도시 공간 재편전략의 핵심원리로 삼아 국토·도시 공간을 계획하고 실천하였는데, 이러한 독일 베를린의 사례는 향후 한반도 통일에 대비한 기존 철도시스템의 활용 및 재편에 수반하는 도시공간 계획을 수립하는 데 유용한 참고점이 될 수 있다.

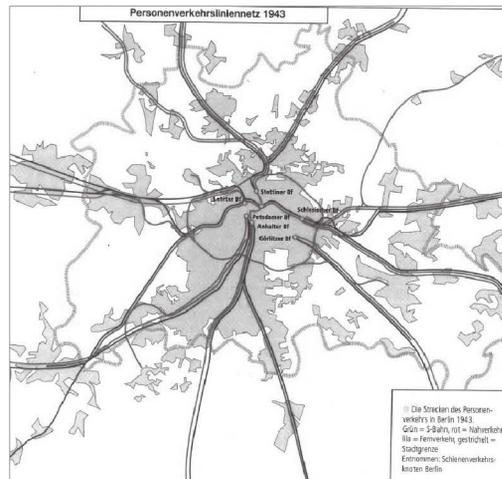
특히 이원화되어 있던 도시의 중심을 하나로 통합하고 단절되어 있던 철도 노선을 연결하는 시도로서 추진한 베를린 중앙역 재개발 계획을 살펴보는 것은, 정치적 분단과 함께 필연적으로 그 성격과 역할이 크게 변화된 현재의 한반도의 철도시스템에 대한 고찰과 국토의 공간재편 전략수립에 있어 중요한 선례가 될 수 있다.

본 고에서는 '통일 독일'이라는 정치적, 사회적, 경제적 특수 상황을 배경으로 기존 레아터역(Lehrter Bahnhof)이 담고 있던 기능 위에 통일 독일 후 동독과 서독의 도시적 연계를 위해 시행된 베를린 중앙역의 재개발은 통해 어떻게 새로운 기능과 역할을 재구축하게 되었는가, 그리고 이 기능과 역할에는 도시공간에서 크게 '통일 독일의 관문'으로서 베를린 중앙역의 재개발은 어떤 목적으로 추진되었나, 마지막으로 이를 통하여 베를린시의 도시공간구조는 어떻게 재편하게 되었나를 살펴보고자 한다.

## 2 분단 전의 베를린 시의 철도망

분단 전 베를린에는 11개의 철도 종착역이 위치하고 있었으며, 현재 새롭게 개발된 베를린 중앙역의 위치에 위치하고 있었던 당시 레아터역(Lehrter Bahnhof)은 이중 하나였다. 그러나 당시에는 각 종착역 간 연결노선이 구축되어 있지는 않았다. 당시 레아터역의 기능을 살펴보면, 1871년 베를린과 하노버 근교의 레아터를 잇는 노선상의 베를린 종착역으로 건설되었는데, 건설 이후 이 노선은 독일의 가장 중요한 동-서방향의 주요 철도노선이 되었고, 1884년에는 함부르크와 독일 북동부, 스칸디나비아 지역으로 가는 교통망을 담당하게 되었다. 이에 인근의 함부르크

역은 폐지되었으며 이에 따라 레아터역은 베를린시에서 베를린-하노버 노선의 출발역이자 종착역으로 기능하게 되었다.



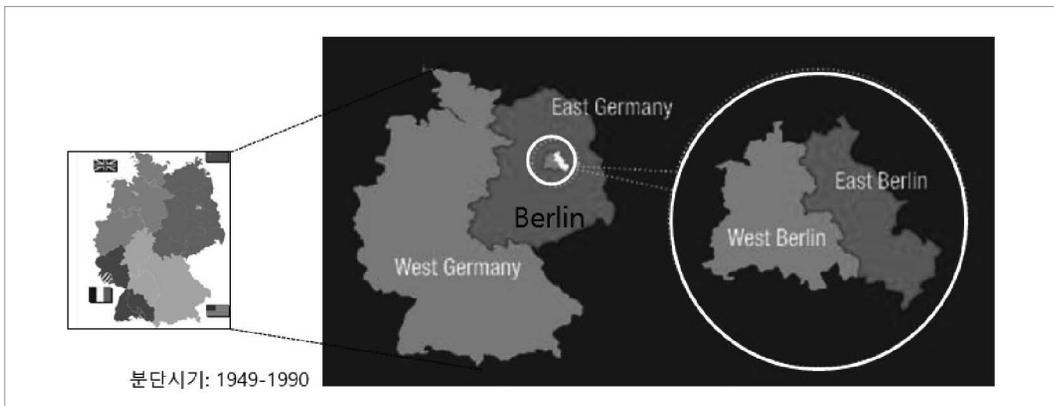
[그림 1] 베를린 승객용 철도 네트워크.1943년

(Source: Preuss, 2007, p.8)

한편, 1882년 베를린에서 시종착하는 장거리 노선의 종착역들을 연결하는 철도망을 구축하기 위해 베를린 중심을 관통하는 동-서 방향의 도시 철도 슈타트반(Stadtbahn)이 완공되었다. 이는 결과적으로 베를린 내의 각 지역을 담당하는 종착역 그리고, 동서로 관통하는 철도망으로 구축된 베를린 시 도시공간구조의 원형이 되는 역할을 하게 되었다.

## 3 분단과 서베를린 및 동베를린의 철도망구조

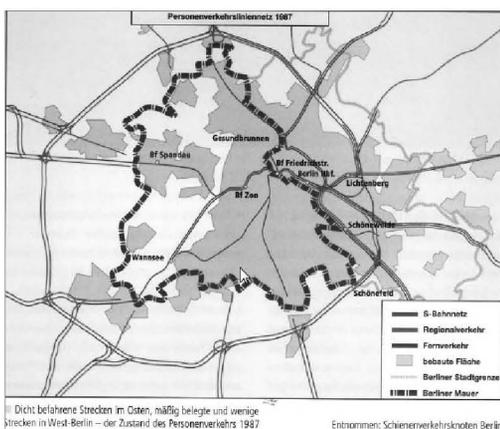
2차 세계대전 이후 크게 손상되었던 레아터역은 분단 후 1959년에 완전히 철거되었고, 당시 레아터역을 관통하여 베를린을 동서로 잇는 역할을 하였던 슈타트반의 교차기능을 위해 건립되었던 레아터 슈타트 역은 S-Bahn의 정거장으로 사



[그림 2] 베를린 장벽으로 인한 분단시기 베를린 시의 도시적 상황

용되었다.

또한 정치적 분단에 의하여 도시 공간도 베를린 장벽이라는 물리적 구조물로 분단되었으며, 이에 기존의 베를린 시의 교통망 구조에서 각 철도역사의 기능과 역할은 달라질 수밖에 없었다. 일종의 섬과 같았던 서 베를린 지역은 필연적으로 철도네트워크가 단절되는 특수한 상황을 겪을 수 밖에 없게 되었으며, 특히 지하철, 지역 철도서비스는 각각의 정부에 의해 나뉘어져 서베를린에서 출발하는 일부열차가 동베를린 영역을 지나갔으나 동베를린에서는 정차하지 않는 등 각 역들은 변화를 겪게 되었다.



[그림 3] 베를린 승객용 철도 네트워크 1987년- 베를린 장벽

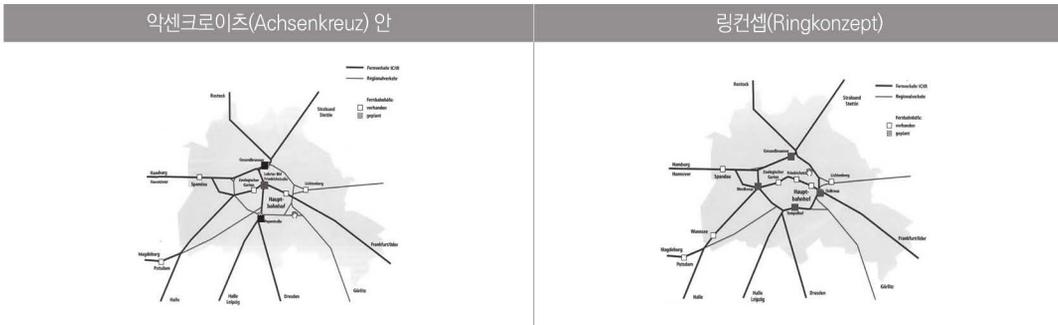
(Source: Preuss, 2007, p.9)

#### 4 베를린 장벽 붕괴 이후 베를린 시 재건계획의 쟁점과 새로운 베를린 중앙역의 위치선정

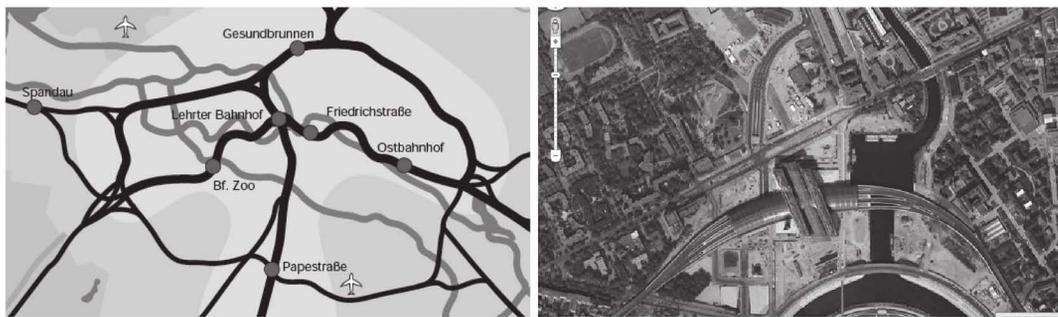
1989년 베를린 장벽의 붕괴 이후, 어떻게 도시 철도망을 재편하고 베를린 시를 재건할 것인가, 그리고 기존의 S-Bahn의 재개통과 기존 라인의 통합은 어떤 방식으로 할 것인가가 베를린 시 재건계획의 주요 쟁점으로 대두되었다.

즉 기존 베를린 시의 원형인 동,서,남,북 방향의 장거리 노선과 지역노선을 담당하는 각각의 중심역들이 베를린 시의 도시공간에서 다핵적인 중심지를 이루고 있었는데, 새로운 중앙역을 건설하면 베를린 시를 상징적으로나 실질적으로 통합하는 시스템으로 재편하는 것이 가능한가가 이슈가 되었으며, 그렇다면, 베를린 시에서 장거리 노선을 분담하는 남북방향의 노선과 동서방향의 노선을 어떠한 시스템으로 새롭게 구축할 것인가가 논의되기 시작하였다.

결과적으로 이러한 정치적, 사회적, 도시공간적 논의는 기존에 존재한 동-서방향의 철도노선에 남-북방향의 터널을 새롭게 건설하여 두 개 축의 교차점에 교차, 환승을 위한 새로운 중앙역을 건설하자는 안으로서 '악센크로이츠(Achsenkreuz)



[그림 3] 악센크로이츠 안 및 링컨셉의 철도네트워크 개념도 (Source: Peters, 2010)



[그림 4] 버섯컨셉(Pilzkonzep)트와 베를린 중앙역 (Source: Peters, 2010)

안'과 이에 대하여, 하나의 중앙역에 모든 인프라를 집중시키는 중앙집중적인 도시구조 개편방안이 베를린의 다핵적인 도시구조에 적합하지 않다는 차원에서 분단기간 훼손된 도심 내부순환링 노선을 재개발하고 기존 노선과 링이 만나는 지점에 환승역을 계획한 안으로서의 '링 컨셉(Ringkonzep)트'의 두 계획안으로 압축되었다. 그러나 다시 두 계획안이 가진 한계점을 극복하는 새로운 절충적 대안으로써 남북방향의 미연결 철도구간을 새롭게 건설하여 기존의 동서방향 철도노선과 교차시키는 절충안이 버섯의 형상을 한 '버섯컨셉(Pilzkonzep)트'이 대두되었다. 이는 옛 레아터역 부지에 동서 및 남북방향의 노선을 교차하는 새로운 중앙역을 신설하고, 새로운 중앙역과 남쪽 및 북쪽을 연계하는 노선과 각각의 지점에 철도역을 건설하고자 한 계획안이었다. 이 과정에서 남북방향과 동서방향의 축이 교차하는 도심 중

심부에 분단기간동안 광대한 미개발 필지로 남아 있던 레아터역 부지가 다시 새로운 베를린 중앙역의 부지로 결정되었고, 기존의 레아터 슈타트역은 2002년 철거되었다.

### 5 결어 : 베를린 중앙역 재개발의 한계와 시사점

현재 베를린 중앙역은 베를린의 철도망을 전면적으로 재편하기 위해 계획되었던 버섯컨셉이 통일 독일 후 베를린 시에 대한 지나치게 낙관적인 전망에 의한 계획이었음이 확인되고 있다. 그 한계점은 크게 장거리 노선의 중앙역과 남북방향 터널의 기능강화가 과거 주요역이 지녔던 철도망에서의 기능을 무리하게 이동시켰다는 것과 당시 통일이후의 베를린 시의 경제적 성장에 대한 지나치

게 낙관적인 전망이 앞서 언급한 철도역의 기능이 전과 재구축을 계획하게 하는 원동력이 되었다는 것이다.

실제 베를린 중앙역이 완공된 후 경제적 수요를 위한 노선 재편성에 의해 서베를린의 주요역이었던 동물원역(Zoologischer Garten)과 동베를린의 주요역이었던 베를린 동역(Berlin Ostbahnhof)의 기능이 격하되었다. 이에 따라 현재의 베를린 중앙역은 많은 비용을 들여 건설한 새로운 인프라를 최대한 활용하기 위해 지역 내 교통 결절점으로 잘 활용되었던 기존 역들의 기능을 차단시키고 장거리 노선을 인위적으로 집중시킴으로써 현실적으로 다핵적인 구조로 이루어진 도시의 각 중심에서 접근성이 상당히 떨어지게 되

는 결과를 안게 되었다. 이는 시민들의 불편한 환승, 각 주요지점 및 노선간의 이동에 소요시간이 급격히 증가하게 됨으로써 새롭게 건설한 역사 안에서 주로 교차-환승하는 역할을 부여하고자 했던 DB의 초기 전략적 계획이 부합되고 있지 않음을 보여주고 있다.

특히 이러한 접근성의 불합리함 때문에 중앙역 신설과 동시에 베를린 중앙역 주변을 통합적으로 개발하고자 했던 계획과는 달리 개통이후 한동안 주변부의 역세권 개발도 거의 이루어지지 않았다. 즉 광대한 투자에 비해 베를린 중앙역의 실질적인 중앙역으로서의 기능은 상징적, 정치적 기능과 다르게 작동했음을 보여주는 사례라고 할 수 있다.



#### 참고문헌

1. Alfaro d' Alençon, P. (2010) The production of urban space through mobility: The case of the Stadtbahn in Berlin, genehmigte Dissertation, Technischen Universität Berlin
2. Peters, D. (2010) Digging through the heart of the reunified Berlin: Unbundling the decision-making process for the Tiergarten-tunnel mega project, EJTI, Issue 10(1), March 2010, pp. 89-102
3. Klaus, E. (2005) High-speed railways in Germany, Japan railways & transport review, 40, March 2005, pp. 36-45
4. Fabian, T. (2000) The evolution of the Berlin urban railway network, Japan railways & transport review, 25, October 2000, pp.18-24
5. Preuss, E. (2007) Berlin Hauptbahnhof, Stuttgart, Transpress Verlag
6. 신예경;김수현, 베를린 중앙역 재개발 사례를 통한 통일 후 베를린 시의 도시공간구조 재편 계획 연구, 대한건축학회추계학술발표대회 논문집, 2014