

Freie Universität Berlin
Fachbereich Politik- und Sozialwissenschaften
Otto-Suhr-Institut für Politikwissenschaft
HS 15351 Exemplarische Konflikte in der Metropole Berlin
Sommersemester 2006
Dozent: Univ.-Prof. Dr. Peter Grottian

Zusammenfassung der Ergebnisse unserer Arbeitsgruppe im Rahmen des Seminars und
der Zukunftswerkstatt
zu einem exemplarischen Beispiel für Konflikte in Berlin:

*Die Einstellung des Fernverkehrs
am Berliner Bahnhof Zoologischer Garten
- Eine kritische Auseinandersetzung -*

Verfaßt von:

Anne Stehr

Unter Mitarbeit von Nelli Ideatoulina, Stephanie Pladeck & Roger Neef

Gliederung

1. Der *Bahnhof Zoologischer Garten* - Ein historisches Berliner Symbol auf dem Abstellgleis?
2. Der *Bahnhof Zoo*: Kleiner Bahnhof mit großer Bedeutung
 - 2.1. Der *Bahnhof Zoo* bis zum Ende der 1930er Jahre: Teil der Berliner Eisenbahngeschichte und Taktgeber der Entwicklung angrenzender Stadtviertel
 - 2.2. Der *Bahnhof Zoo* nach 1945: Westberliner Hauptbahnhof und Triebfeder des Neuaufbaus der westlichen City
 - 2.3. Das „Pilzkonzert“ und der *Bahnhof Zoo* - von der Theorie zur Praxis
 - 2.3.1. Das Bahnverkehrskonzept für das wiedervereinigte Berlin von 1995
 - 2.3.2. Tatsächliche Umsetzung 2006: Dem Pilz fehlt eine Ecke
 - 2.4. Wert des *Bahnhofs Zoo*
 - 2.4.1. Passagieraufkommen, Reisezentrum, Investitionen, Regional-Zugverkehr
 - 2.4.2. Vorteilhafte infrastrukturelle Einbindung im Gegensatz zum neuen Hauptbahnhof
3. Diskussion der *Bahnhof-Zoo-Problematik* aus verschiedenen Perspektiven
 - 3.1. Bahnkunden
 - 3.2. Gewerbe, City-West und Berlin
 - 3.3. Deutsche Bahn AG
 - 3.4. Politik
4. Zukunftsperspektive des *Bahnhofs Zoologischer Garten*
 - 4.1. Aktuelle Entwicklung und öffentliche Debatte
 - 4.2. Alternativ-/Kompromissvorschläge
 - 4.3. Der *Bahnhof Zoo* in der Bedrohung seines Verfalls
5. Fazit und Handlungsempfehlungen
6. Literatur und Quellen

Zur Einstellung des Fernverkehrs

am Berliner Bahnhof *Zoologischer Garten*
- Eine kritische Auseinandersetzung -

1. Der *Bahnhof Zoologischer Garten* - Ein historisches Berliner Symbol auf dem Abstellgleis?

Was bisher geschah:

Im Zuge der Umsetzung des veränderten *Pilzkonzeptes*¹ stellte die *Deutsche Bahn AG*² zum 29. Mai 2006 den Fernverkehr am Berliner *Bahnhof Zoologischer Garten*³ ein und setzte ihn damit in den Status eines Regionalbahnhofes hinab. Diejenigen ICEs und ICs⁴, die auch weiterhin die Ost-West-Trasse nutzen, durchfahren den *Bahnhof Zoo* ohne Halt.

Die *Bahn* hatte diese Entscheidung erst im Sommer 2005 überraschend und scheinbar eigenmächtig angekündigt und damit den *Bahnhof Zoo* als einzigen Berliner Bahnhof aus dem Fernverkehrskonzept von 1995 ausgeschlossen, obwohl er ursprünglich elementarer Bestandteil desselben war. Zeitgleich nahm die Bahn, wie geplant, die neuen Schienenwege mit dem neuen zentralen *Hauptbahnhof* und weiteren, neu für den Bahnverkehr ausgebauten, Bahnhöfen, auf welche sich seitdem der Fernverkehr konzentriert, in Betrieb.

Kritische Auseinandersetzung - Warum?

Wir haben uns diesem Thema zunächst genähert, weil wir die Entscheidung gegen den *Fernbahnhof Zoo* als ungerecht und unnötig empfanden. Als politisch wache Bürger und betroffene Bahnkunden sahen wir dabei zu Beginn nur den Verlust des kieznahen Bahnhofes, die Bedrohung der Gewerbetreibenden und den drohenden Abstieg der Umgebung. Doch mit genauerem Hinsehen, stellten wir fest, dass es in dieser Frage unerlässlich ist, alle Akteure in ihren Entscheidungen und die in der Öffentlichkeit vorgebrachten Argumente zu hinterfragen. **Denn die Entscheidung der Bahn gegen den Fernverkehr am Zoo ist aus verschiedenen Perspektiven kritisch zu betrachten, denen wir uns in einer abschließenden Diskussion nähern wollen.** Ganz bewusst trennen wir die einzelnen Betroffenen und Akteure voneinander, um der polemischen öffentlichen Debatte zum Thema „Zoo“ zu begegnen.

Am unmittelbarsten drängt sich dabei die **Sichtweise der betroffenen Fahrgäste** auf, für die der Nichthalt der Fernzüge am *Zoo* und die Konzentrierung des Fernverkehrs auf den neuen Hauptbahnhof teilweise erhebliche Veränderungen mit sich bringen. Hier stellt sich die Frage, *wie* die Bahn-Kunden diese Entscheidung wahrnehmen. Wir werden deshalb nicht nur die Vor- und Nachteile des aktuellen Bahnkonzeptes, sondern auch seine Gesamtwirkung auf die potentiellen Kunden diskutieren.

Ebenfalls im Blickfeld der Öffentlichkeit stehen die **Auswirkungen dieser Entscheidung gegen den Fernverkehr am Zoo für die ansässigen Gewerbetreibenden und die Vielfalt Berlins**. Die Problematik der Umsatzeinbußen betrifft nicht nur die Läden im *Bahnhof Zoo* selbst, sondern auch das Gewerbe in direkter, möglicherweise aber auch in mittelbarer Umgebung. Denn hiervon kann die gesamte *City-West* betroffen sein. Unsere Fragestellung an diese Perspektive ist deshalb, inwieweit dabei ein Mechanismus greift, der die Umgebung des Bahnhofs abwertet und Teil eines schon zuvor wirkenden Prozesses ist, der eventuell Auswirkungen auf die gesamte Stadt Berlin haben könnte.

Doch auch die **Perspektive der Bahn** selbst möchten wir nicht außer Acht lassen. Hier gilt es nachzuvollziehen, *weshalb* diese Entscheidung gegen den *Zoo* getroffen wurde. Und, wie stichhaltig ist ihre Argumentation? Warum nimmt die *Bahn* einen Verlust an Glaubwürdigkeit und Prestige in Kauf? Und: Ist die Degradierung des Bahnhofs *Zoo* der notwendige Preis für Funktionalität und Rentabilität des neuen Verkehrskonzeptes?

Und nicht zuletzt schließt sich hier die **Perspektive der Politik** an. Wurden hier durch die *Bahn* Vereinbarungen verletzt? Weshalb wurden diese nicht eingefordert? Bei wem liegen eigentlich Kompetenz und Verantwortung für den *Bahnhof Zoo*? Es gilt, herauszufinden, was die zuständige Politik in Sachen „*Zoo*“ tun kann und zu spekulieren, was sie tun wird.

Wir brauchen diese Annahmen über die Interessen der verschiedenen Beteiligten, um unsere Diskussion mit **Handlungsempfehlungen** an die direkten Akteure, also an Politik und *Bahn* sowie an die aktiven Befürworter einer Wiederbelebung des Fernverkehrs am *Zoo*, abzuschließen.

Doch besonders in diesem Fall ist eine umfassende Kenntnis über die Sachlage von Nöten, um solche Empfehlungen zu treffen. Wir tragen deshalb zunächst Fakten, Argumente und Annahmen zu den verschiedenen Aspekten der Problematik „Bahnhof Zoo“ zusammen, bevor wir sie dann den vier Perspektiven zuordnen.

2. Der Bahnhof Zoo - Kleiner Bahnhof mit großer Bedeutung

2.1. Der Bahnhof Zoo bis zum Ende der 1930er Jahre: Teil der Berliner Eisenbahngeschichte und Taktgeber der Entwicklung angrenzender Stadtviertel

Vorgeschichte: Als das Eisenbahnwesen im 19. Jahrhundert Einzug im heutigen Berlin hielt, gab dieser Ort noch ein vergleichsweise ländliches und versprengtes Bild ab. **Berlin** und die Stadt **Charlottenburg**, auf deren Gebiet sich der *Bahnhof Zoo* befindet, waren zwei Residenzstädte Preußens, die durch den Tiergarten voneinander getrennt waren. Zahlreiche weitere unterschiedlich große Gemeinden und Städte wie Spandau oder Zehlendorf, heute Stadtteile des polyzentrischen Berlins, existierten in unmittelbarer Umgebung. Sie alle standen in immer enger werdenden Beziehungen zueinander. Charlottenburg war z.B. in der Mitte des 19. Jahrhunderts ein beliebtes Wochenend-Ausflugsziel für die Berliner. Diese zunehmende Verflechtung zwischen den verschiedenen Gemeinden sowie die fortschreitende Industrialisierung machten deutlich verbesserte Transportbedingungen nötig. Und so entstanden, wie auch in anderen Metropolen bis in die Gegenwart, zunächst ab den 1830er Jahren zahlreiche „**Kopfbahnhöfe**“ in und um Berlin, dezentral sternförmig um das bestehende Stadtgebiet. Von dort wurden Reisende und Güter auf jeweils nur einer Linie z.B. vom *Hamburger Bahnhof* am nördlichen Stadtrand in Richtung Hamburg transportiert, vom *Görlitzer Bahnhof* am südöstlichen Stadtrand in Richtung Görlitz usw. Für den Verkehr zwischen diesen Bahnhöfen und den regionalen Verkehr existierten zumeist feste Pferdekutschenlinien. Lediglich die seit Mitte des 19. Jahrhunderts wachsende **Ringbahn**, die heute (wieder) als innerstädtischer S-Bahn-Ring genutzt wird, umgab dieses sternförmige System weiter außerhalb der damaligen Stadtgrenzen im größeren Kreis und verband einzelne dezentrale Kopfbahnhöfe miteinander. Doch erst die Inbetriebnahme der horizontal verlaufenden **Stadtbahntrasse 1882**, die auch heute noch in nahezu unveränderter Streckenführung West- und Oststring und damit Charlottenburg und Alt-Berlin verbindet, vereinfachte die Mobilität in und um Berlin. Die zentral gelegenen Kopfbahnhöfe waren durch die Viaduktbahn zumindest leichter verbunden und auch die städtebauliche Entwicklung wurde so gebündelt: An der Stadtbahntrasse rund um die neuen Bahnhöfe, die zum Teil auf unerschlossenem Gelände entstanden, setzte rege Bautätigkeit ein, so dass vor allem Charlottenburg, auf dessen Agrarflächen drei⁵ dieser neuen

Stationen lagen, überdurchschnittlich stark wuchs⁶. Auch die heutige *City-West*, die Umgebung des *Bahnhofs Zoologischer Garten*, existierte bis in die 1880er Jahre nur als Ackergelände.

Die Station „Zoologischer Garten“ wurde 1882 zunächst nur als regionale Stadtbahnhaltestelle für die zahlreichen Besucher des Tierparks *Zoologischer Garten* und des im Entstehen befindlichen Vergnügungsparks *Hippodrom* sowie für die benachbarte *Artillerie- und Ingenieurschule* eröffnet.

Dieser Bahnhof war jedoch seit seiner Inbetriebnahme die Triebfeder für Errichtung und Aufschwung neuer Stadtviertel: Terrain- und Aktiengesellschaften bauten in den 1880er Jahren bestehende Straßen aus und legten rund um den Bahnhof neue Straßen mit geschlossener Bebauung an. Nur im Nordosten durch den Zoo und den Tiergarten begrenzt, ging diese Entwicklung von dem Bahnhof aus in alle Richtungen⁷.

Der Bahnhof Zoo selbst entwickelte sich schon 1884 zum Fernbahnhof. Mehrere Kopfbahnhöfe hatten direkte Verbindungen zur Stadtbahn erhalten, so dass die entsprechenden Fernbahnlinien⁸ nun über die Stadtbahn quer durch Berlin und Charlottenburg führten. Zu den beiden S-Bahn-Gleisen kamen bis zum Ende der 1930er Jahre insgesamt vier Bahnsteige für den Fernverkehr⁹ hinzu und das Bahnhofsgebäude wurde immer wieder schrittweise erweitert und modernisiert. **Der Bahnhof Zoo wurde damit zwischen den Weltkriegen der wichtigste Bahnhof auf der westlichen Stadtbahn.**

Die neuen Stadtviertel um den Bahnhof Zoo waren ab ca. 1890 neben dem weiter westlich gelegenen *Alt-Charlottenburg*¹⁰ zum zweiten Zentrum der Stadt Charlottenburg geworden. Monumentale Gebäude wie die 1895 eingeweihte *Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche* veranschaulichten die Entwicklung des neuen Stadtquartiers, ebenso wie die Einrichtung der *Technischen Hochschule* 1884 und die Eröffnung zahlreicher Theater¹¹ und Lichtspielhäuser sowie u.a. auch populärer Cafehäuser.

Die Einrichtung verschiedener U- und Straßenbahnlinien sowie die **Eingemeindung Charlottenburgs zu Groß-Berlin 1920** verbanden den Kiez um den *Bahnhof Zoo* schließlich mit den anderen Zentren Berlins.

Dies unter anderem ermöglichte die **Blüte des „Neuen Westens“ in den 1920er und 30er Jahren**, welche erst mit dem 2. Weltkrieg ihr vorläufiges Ende fand.

2.2. Der *Bahnhof Zoo* nach 1945: Westberliner Hauptbahnhof und Triebfeder des Neuaufbaus der westlichen City

Entwicklung von Bahnhof Zoo und Umgebung nach 1945: Kriegseinflüsse zerstörten die Umgebung des *Bahnhofs Zoo* bis 1945 weitgehend, doch der Bahnhof selbst blieb im Laufe des 2. Weltkrieges fast unbeschädigt. Auch der zugehörige U-Bahnhof war schon im Sommer 1945 wieder in Betrieb.

Nachdem 1952 die letzten Kopfbahnhöfe stillgelegt worden waren, fand der Fernverkehr mit den „Interzonenzügen“ nur noch auf der Stadtbahn statt. Dabei war es vor allem die **zunehmende Teilung der Stadt**, die eine Komprimierung des Bahnverkehrs auf die Stadtbahntrasse erforderte. Der *Bahnhof Zoo* mit seiner intakten Struktur und der funktionierenden Nahverkehrsanbindung bot sich als hauptsächlicher Bahnhof für die Westsektoren an, so dass das Gebäude in den 1950er Jahren saniert und weiter ausgebaut wurde¹². Im Laufe der nächsten Jahrzehnte entwickelte sich der Bahnhof zum **Hauptknotenpunkt des Westberliner Personenverkehrs**: So kreuzte ab 1961 zusätzlich zur alten U-Bahn-Linie Richtung Ruhleben (heutige U2¹³) die neue Linie zwischen Wedding und Steglitz (U9) den *Bahnhof Zoo* im Untergrund. Der Bahnhofsvorplatz wurde in den 60er Jahren zum zentralen Knotenpunkt der Nahverkehrsbusse, welche zunehmend die Straßenbahnen verdrängten. U-Bahn und Busse waren dabei seit Ende der 1950er Jahre zunehmend beliebter bei den Westberlinern als die S-Bahn. Diese wurde gemieden, teils auch boykottiert, da die **Anlagen und Einnahmen der gesamten Berliner S-Bahn bis 1984 zur Reichsbahn** und damit zur DDR gehörten. Diese Umstände begünstigten neben Streckenstilllegungen auch die **Verwahrlosung der zugehörigen Bahnhöfe**. Hiervon waren auch Teile des *Bahnhofs Zoo* betroffen, vor allem in den 70er und 80er Jahren.

Doch zunächst ging es nach Kriegsende mit dem Zoo und seiner Umgebung stetig aufwärts: Die City-West, als unmittelbare Umgebung des *Bahnhofs Zoo*, entwickelte sich 10 Jahre nach Kriegsende wieder zum Zentrum Charlottenburgs und schließlich ganz West-Berlins.

Der Bahnhof, als florierender Knotenpunkt für den Nahverkehr und als Transit-Tor zur „freien Welt“, war sowohl Mittelpunkt als auch Motor dieser Entwicklung.

Kulturelle Institutionen und gehobener Einzelhandel erlebten in direkter Umgebung ihren Aufschwung. Die nahezu gesamte Umgebung des Bahnhofs musste wegen der Kriegsschäden neu errichtet werden, so dass das Stadtbild dem Zeitgeschmack der 50er und 60er Jahre und modernen Anforderungen angepasst werden konnte. In der westlichen City um Zoologischen Garten, Tauentzienstraße, Breitscheidplatz und Kurfürstendamm konzentrierten sich in Folge der Teilung aber nicht nur Verkehr, Kultur und Handel, sondern auch Verwaltung und Gewerbe. Dort befand sich der Großteil der Arbeitsplätze für Westberlin. Das *Hochschulviertel* wurde wieder aufgebaut und erweitert. Zahlreiche Kinos, Theater, Cafes und später Diskotheken eröffneten (wieder) in der westlichen City. Sie wurde damit auch zum Hauptziel des Tourismus nach West-Berlin.

Kurz: Der Bahnhof Zoo wurde in den 1950er und 60er Jahren wegen seiner Lage und seiner Funktionalität zum wichtigsten Westberliner Bahnhof und zum Drehkreuz des öffentlichen Personennahverkehrs. Dieser Faktor wiederum begünstigte die klassische Stadtzentrumusbildung rund um den Bahnhof Zoologischer Garten.

Weitere Entwicklung: Mit der Studentenbewegung der 1960er Jahre, die sich innerhalb West-Berlins um das *Hochschulviertel* konzentrierte, kam auch Bewegung in die gutbürgerliche Fassade der City-West. Zunehmend fanden politische Demonstrationen in diesem Bereich statt, der immer prominenter bei Bürgern und Touristen wurde. **Auch der Bahnhof Zoologischer Garten erlangte spätestens in den 1980er Jahren internationale Bekanntheit und Anziehungskraft**, sowohl als Teil der bundesdeutschen Popkultur als auch als zwielichtiger Schauplatz der Subkultur. Der Bahnhof wurde nicht nur in unzähligen Popsongs¹⁴ verewigt, ihm haftet bis heute auch das Image der „Christiane F.“¹⁵ an, die als 14-jährige Mitte der 70er Jahre dort ihren Einstieg in Drogenszene und Prostitution fand. In den 1980er Jahren etablierten sich am Massentourismus orientierter Einzelhandel, Sexshops und Fast-Food-Ketten in unmittelbarer Umgebung.

*Wie auch der Bahnhof selbst vereinte die City-West damit zunehmend aufregendes Großstadtflair mit einem recht schmuddeligen Image. Der Bahnhof Zoo wurde für die eingeschränkten Westberliner und auch in der Außenwirkung zum **Symbol der Freiheit**: als Ort der Abkehr von den gesellschaftlichen Normen und als Ort der individuellen Mobilität.*

Die Faszination für diese westliche Berliner City als luxuriöses Schaufenster des Westens, Zeugnis des alliierten Wiederaufbaus, als trotzig Hochburg der Frontstadt und als Treffpunkt der Massen zeigte sich ganz deutlich in der Nacht des Mauerfalls: *Kudamm*, *Tauentzien* und *Bahnhof Zoo* waren das direkte Ziel der Ostberliner, die am 9. November 1989 und in den darauf folgenden Tagen das erste Mal Westberlin besuchten. Hier fanden Trabant-Paraden und gesamtdeutscher Freudentaumel ihren unorganisierten und lebensnahen Höhepunkt.

2.3. Das „Pilzkonzept“ - Von der Theorie zur Praxis

2.3.1. Das Bahnverkehrskonzept für das wiedervereinigte Berlin von 1995¹⁶

Geschichte: *Mit der Wiedervereinigung beider deutscher Staaten im Jahre 1990*

galt es auch, die deutschen Schienennetze wieder zusammenzufügen, zu modernisieren und an das europäische Fernbahnnetz anzuknüpfen.

Vor allem im Bahnverkehr des wiedervereinigten Berlins fielen die Wunden, die die Teilung in die Stadt getrieben hatte, besonders auf. Anknüpfend an das historische Bahnhofssystem hatten sowohl Ost- als auch Westberlin zuvor jeweils eigene Hauptbahnhöfe gebildet: den *Bahnhof Lichtenberg* und den *Ostbahnhof* (auch noch nach 1990 offiziell *Hauptbahnhof* genannt) bzw. den *Bahnhof Zoo*. Die vor dem Krieg bestehenden Nah- und Fernverkehrsverbindungen waren zwischen 1945 und 1989 durchtrennt worden; neue Linien waren den Gegebenheiten der Teilung Deutschlands angepasst worden. Nach der Wiedervereinigung durchfuhren deshalb viele Fernzüge Berlin auf der modernisierungsbedürftigen Stadtbahnstrecke, um an den dortigen Bahnhöfen zu halten; diese erreichte bald ihre maximale Kapazität und war ein deutlicher Umweg für Züge in Nord-Süd-Richtung. Andere Linien, vor allem Schnell-Verbindungen, endeten am westlichen Stadtrand, oder führten am östlichen vorbei, da die Stadtbahn veraltet war. Zu Beginn der 1990er Jahre wurden deshalb verschiedene Konzepte für die Neuordnung des Bahnverkehrs in Berlin diskutiert.

Vorbedingungen: *Die Debatte ging dabei von ungewöhnlichen, historisch einmaligen, Voraussetzungen aus. Denn Berlin hatte, anders als vergleichbare Großstädte, zu Beginn der 1990er Jahre sowohl die einmalige Möglichkeit als auch die dringende Notwendigkeit, neben einer neuen zentralen City auch das Bahnkonzept ganz neu zu gestalten.*

In ihrer topographischen Mitte, im Bereich der ehemaligen Grenzanlagen, verfügte die Stadt nach 1989 über ausgedehnte Freiflächen. Vor dem 2. Weltkrieg waren Potsdamer Platz, Leipziger Platz und Umgebung eines der wichtigsten Zentren Berlins gewesen. Doch zu Beginn der 1990er Jahre waren von dem einstigen Glanz nur noch Brachflächen übrig geblieben. Dort sollte die neu zu errichtende „Neue Mitte“ Berlins zur Zukunftsentwicklung und zum Überwinden der Entfremdung der beiden Stadthälften beitragen. Auch die Architekten des neuen Bahnkonzeptes konnten auf Teile dieser Flächen zurückgreifen. Sie waren aber auch in der Verantwortung, damit ihrerseits einen Teil zum Zusammenwachsen zu leisten. Denn City-Ost und City-West sollten über diese „Neue Mitte“ zu einem „Zentrumsband“ verbunden werden. Damit knüpften die Stadtplaner an die historische Gegebenheiten der 1920er Jahre an, als diese drei Zentren florierten,

sowohl nebeneinander als auch miteinander. Dass die zahlreichen anderen Berliner Stadtzentren unter einer Konzentration auf die Entwicklung dieser wieder ganz neu zu errichtenden City, des Regierungsviertels und der zahlreichen neuen Verkehrswege, leiden könnten, war zu diesem Zeitpunkt nicht zu befürchten. Denn die Zukunftsforscher und auch die Planer der *Bahn* gingen von einem starken Anwachsen der Berliner Bevölkerung und einem ebenfalls starken Anwachsen der Fahrgastzahlen auf 55 Millionen im Fernverkehr des Jahres 2010¹⁷ aus. Dies wiederum machte eine groß dimensionierte Planung notwendig, die die Flächenausdehnung Berlins einkalkulieren musste.

Ressourcen: *Beim Bau eines neuen Bahnsystems galt es jedoch nicht, von ganz vorn anzufangen.*

Denn Strukturen, Gleisanlagen, bahneigene Freiflächen und Bahnhöfe waren zahlreich vorhanden, wenn auch zum Teil nur eingleisig, noch nicht elektrifiziert oder sogar lückenhaft geworden: Dies waren vor allem die **ausbaufähigen Anlagen der Ringbahn** und die **intakte Stadtbahn**. Letztere hatte jedoch aufgrund des Platzmangels auf dem Viadukt zumeist nur Kapazitäten für 2 Fernbahngleise neben den S-Bahn-Gleisen. Der große Vorteil der Stadtbahn war jedoch die Bedienung mehrerer funktionierender, an den Nahverkehr angebundener City-Bahnhöfe, wie z.B. des *Bahnhofs Zoologischer Garten*.

Möglichkeiten: *In der Debatte für ein neues Gesamtkonzept für den Berliner Bahnverkehr standen deshalb folgende Grundkomponenten zur Auswahl::*

1. Der Ausbau der Ringbahn
2. Die Nutzung und größtmögliche Erweiterung der Stadtbahn
3. Der Neubau einer Nord-Süd-Querung der Stadt (auch als Teilquerung im nördlichen Abschnitt ohne Anschluß an den südlichen Ring)

Exkurs:

Ein Kombinationskonzept hielt sich lange als Favorit in der öffentlichen Diskussion, konnte sich jedoch schließlich nicht durchsetzen: Das **Stadtbahn-Ringbahn-Konzept**¹⁸. Es wäre laut seinen Befürwortern gegenüber einem Trassenneubau durch die City deutlich kostengünstiger und umweltschonender geworden. Denn die historische Ringbahntrasse umläuft bereits citynah die gesamte Berliner Innenstadt. Sie bietet leicht erschließbare Kapazitäten durch umfangreiche Freiflächen und vorhandene Bahndammbauten. In Verbindung mit einer modernisierten Stadtbahntrasse und zwei Hauptbahnhöfen an den Schnittstellen (als Westkreuz und Ostkreuz) hätte diese Variante schon nach kurzer Bauzeit fertig gestellt werden können. Zusätzlich hätten ein

Nordbahnhof sowie ein Südbahnhof als Fernbahnhöfe an den Schnittstellen zur vorhandenen Nord-Süd-S-Bahn entstehen können. Zusätzliche Bahnhöfe wären möglich gewesen.

Die in Nord-Süd-Richtung verkehrenden Züge wären also auf den Ring geführt worden und hätten zunächst Nord- oder Südbahnhof und anschließend Ost- oder Westkreuz sowie evtl. weitere Ringbahnhöfe durchfahren, bevor sie wieder vom Ring abgeleitet worden wären. Ost-West-Züge hätten die Stadtbahntrasse und damit Ost- und Westkreuz sowie die Fernbahnhöfe in der Innenstadt durchfahren. So wäre auch das Umsteigen zwischen horizontalen und vertikalen Linien unkompliziert gewesen.

Doch die **Kritiker dieses Konzeptes** befürchteten schlechte Erreichbarkeit der Bahnhöfe, Unübersichtlichkeit und lange **Fahrtzeiten**. Letzteres ist strittig: Die S-Bahn benötigt heute für einen halben Ring 30 Minuten. Auf der neuen Nord-Süd-Strecke durch den Tunnel benötigt die Bahn heute jedoch zwischen 11 und 20 Minuten für eine Stadtquerung. Vorausgesetzt aber, die Ringbahn wäre, wie die Tunnelstrecke, für den Fernverkehr mit schnelleren Gleisen und Zügen und auch weniger Halten ausgestattet worden, wäre ein Fernzug auf der Ringbahn wahrscheinlich nicht viel langsamer unterwegs als ein vergleichbarer Fernzug heute auf der neuen Nord-Süd-Verbindung.

Auch die **Erreichbarkeit** wäre kein Nachteil des Systems gewesen. Aus den Randbezirken und vom Rand der Innenstadt wäre die Fernbahn sogar einfacher erreichbar gewesen. Und auch aus der direkten Innenstadt, z.B. am Bahnhof Friedrichstraße hätte ein Reisender entweder direkt eine Ost-West-Verbindung oder die Nord-Süd-S-Bahn als Zubringer nutzen können (aktuell in 7 Minuten zum Nordring).

Über die **Übersichtlichkeit** dieses Konzeptes lässt sich streiten, doch natürlich erscheint das Kreuzungsbahnhofsprinzip einfacher. Das Ringbahnsystem wäre unspektakulär gewesen, ohne ein Prestige-Objekt in der Innenstadt und ohne europäischen, hauptstädtischen Anspruch. Es hätte die einmalige Möglichkeit von innerstädtischen Freiflächen nicht genutzt.

Aber es wäre kostengünstig, originell, ausbaufähig, dezentral und damit der Struktur und der Haushaltsslage Berlins gerecht geworden.

Doch Bundesregierung, Berliner Senat und Bahn entschieden sich schließlich für ein völlig anderes, jedoch ebenso zukunftswirksames, Konzept, eine aufgelockerte Kreuzungsvariante. Es ist in seiner Originalfassung, so wie auch das politische System der BRD, dezentral angelegt:

Das „Pilzkonzept“: *Dieses Konzept kombiniert eine neue Nord-Süd-Verbindung mit der bestehenden Ost-West-Tangente (Stadtbahn). Es schließt die Ringbahn nur im nördlichen Abschnitt als Zubringer ein.*

Kernstücke dieses Konzeptes und außenwirksame Prestigeobjekte sind ein neuer zentraler Kreuzungsbahnhof sowie ein aufwändiges Tunnel-Projekt.

Das *Pilzkonzept* als *Betriebskonzept für den Regional- und Fernverkehr der Bahn* wurde nach Absprache mit Bahn, Berliner Senat und u.a. dem Bundesverkehrsministerium am 15. Juli 1995 von der Bundesregierung verabschiedet. Die Bahn setzte es im Mai 2006, größtenteils wie geplant, um.

Ziele: Es sollte den Fernverkehr beschleunigen und vereinfachen, neue Kapazitäten erschließen und zukunftswirksam sein. Reisende sollten von überall aus der Stadt leichten Zugang zu den Fernbahnen haben und einfach umsteigen können. Es sollten möglichst wenig Flächen im Zentrum neu erschlossen werden und möglichst viele der bestehenden Anlagen integriert werden. Berlins Bahnsystem sollte damit zu einem leistungsfähigen Drehkreuz für Mitteleuropa werden.

Bauvorhaben: Die bestehenden Bahnhöfe auf der Ost-West-Trasse wurden dafür, ebenso wie die Gleisanlagen selbst, saniert bzw. ausgebaut. Sie wurden durch mehrere neue Bahnhöfe auf der neuen Nord-Süd-Trasse ergänzt. Für diese Strecke musste zwischen Landwehrkanal und Spree ein leistungsfähiger Tunnel gebaut werden. Ein zentraler Kreuzungsbahnhof für beide Trassen, der heutige *Hauptbahnhof*, wurde an der Stelle des alten *Lehrter Stadtbahnhofes* neu errichtet.

Der Pilz: Auf der Berliner Landkarte erinnert dieses Konzept an einen etwas schiefen Waldpilz: Der untere Teil der Nord-Süd-Strecke bildet den Stiel und die bestehende Ost-West-Stadtbahnstrecke die Krempe des Pilzes. Das Dach ist der nördliche Abschnitt der Ringbahn.

Funktion: Über die Stadtbahnstrecke sollten die, in horizontaler Richtung durch Berlin verkehrenden Züge fahren. Auf der neuen Nord-Süd-Strecke durch den Tunnel sollten die vertikalen Linien fahren. Über die Nord-Ringbahn werden die Züge aus nordwestlicher Richtung in diesen Tunnel geleitet. Von Süden gibt es mehrere direkte Zugänge zur Nord-Süd-Bahn, die sich vor der Stadtgrenze in einem Strang bündeln. Nord-Süd-Trasse und Ost-West-Trasse (damit alle Züge) treffen sich im neuen Kreuzungsbahnhof (*Hauptbahnhof*). Dieser ist als Umsteigebahnhof angelegt, da ein Umschwenken der Züge von vertikal auf horizontal bzw. umgekehrt nicht möglich ist.

Weitere Fernbahnhöfe: An den beiden Schnittpunkten der neuen Nord-Süd-Verbindung mit dem nördlichen bzw. dem südlichen S-Bahn-Ring wurden die beiden ehemaligen S-Bahnhöfe *Gesundbrunnen* und *Papestraße* (heute:

Südkreuz) mit großem Aufwand zu den Fern- und Regionalbahnhöfen *Berlin-Gesundbrunnen* bzw. *Berlin-Südkreuz* ausgebaut.

Die auf der Stadtbahn gelegenen, schon zuvor bestehenden, Fernbahnhöfe *Berlin-Ostbahnhof* und *Berlin-Zoologischer Garten* sollten für den Fernverkehr erhalten sowie erweitert werden, um jeweils im östlichen und westlichen Zentrum der Stadt schnelle Zugänge zur Fernbahn zu bieten

Hier fügt sich der Bahnhof Spandau an, der zum Fernbahnhof *Berlin-Spandau* erweitert wurde. Der Bahnhof *Berlin-Lichtenberg* wurde ebenfalls modernisiert und teilweise für den Fernverkehr vorgesehen.

Regionalbahnhöfe: Ergänzt wurde das Konzept durch **drei neue Bahnhöfe** für den Regionalverkehr **auf der neuen Nord-Süd-Strecke**: So entstand im Tunnel, relativ groß dimensioniert, obwohl unweit des neuen Hauptbahnhofs, der Bahnhof *Potsdamer Platz* als Station für die „Neue Mitte“. Am südlichen Stadtrand wurde der ehemalige S-Bahnhof *Lichterfelde Ost* ebenso ausgebaut wie im Norden der S-Bahnhof *Jungfernheide* als Kreuzung des nordwestlichen Ringes.

Auf der Stadtbahn wurden **die drei vorhandenen Bahnhöfe** *Alexanderplatz*, *Friedrichstraße* und *Charlottenburg* saniert und ebenfalls für den Regionalverkehr vorgesehen.

Bahnhofskonzept: Mit der Auswahl dieser Bahnhöfe knüpfte das Konzept an historische Wurzeln an. Alle diese neuen bzw. neu zum Bahnverkehr ausgebauten Stationen hatten historische Vorläufer im Regional- bzw. Fernverkehr.

Die festgelegte Formel des Bahnhof-Betriebskonzept in Bezug auf den Fernverkehr hieß dabei: **FÜNF plus ZWEI**. Denn im Original-*Pilzkonzept* waren für den Fernverkehr folgende sieben Stationen explizit vorgesehen: Der **Lehrter Bahnhof** (heute: *Hauptbahnhof*), **Gesundbrunnen**, **Ostbahnhof**, **Südkreuz** und **Zoologischer Garten** sowie ferner **Lichtenberg** und **Spandau** am östlichen und westlichen Stadtrand. Der *Lehrter Bahnhof* als zentraler Kreuzungspunkt des Systems sollte dabei zwar der herausgehobene Bahnhof sein, doch für die Fahrgäste sollte es mehrere attraktive Möglichkeiten geben, den Fernverkehr zu erreichen.

Denn das Pilzkonzept beabsichtigte eine Streuung des Fernverkehrs, nicht nur um den innerstädtischen Individualverkehr möglichst gering zu halten, sondern vor allem auch um der polyzentrischen Struktur Berlins¹⁹ gerecht zu werden.

Die anderen vier „Hauptbahnhöfe“ in ihrer geplanten Funktion als „Nord-, Ost-,

Süd- und Westbahnhof“ zusammen mit dem Kreuzungsbahnhof und den beiden Stadtrandbahnhöfen wären nicht nur der Größe Berlins, sondern auch seiner besonderen heterogenen gewachsenen Struktur gerecht geworden.

2.3.2. Tatsächliche Umsetzung 2006: Dem Pilz fehlt eine Ecke

Am 6. Juli 2005 präsentierte die Bahn ihr verändertes Verkehrskonzept für Berlin. Darin verliert der Bahnhof Zoo seinen Status als Fernbahnhof. Die Formel des *Pilzkonzeptes* wurde dabei auf **DREI plus EINS** geändert:

Dies bedeutet zum einen eine Konzentration des Fernverkehrs auf **Hauptbahnhof⁰, Gesundbrunnen, Südkreuz** und ferner **Spandau** sowie zum anderen eine vermehrte Leitung des horizontalen Verkehrs in die Nord-Süd-Strecke. Von einer Abkopplung des *Ostbahnhofs* vom Fernverkehr sah die Bahn zwar schließlich ab, konnte sich jedoch nicht von einer Wieder-Einbeziehung des *Bahnhofs Zoo* überzeugen lassen.

Die noch auf der Stadtbahnstrecke verkehrenden Fernzüge halten somit seit Ende Mai 2006 nur noch in *Hauptbahnhof, Ostbahnhof* und teilweise *Spandau*. Alle diese Züge durchfahren den *Zoo*, halten jedoch nicht an.

Mit weniger als einem Jahr im Voraus, änderte die Bahn also öffentlich, das seit einem Jahrzehnt fest geplante *Pilzkonzept*. Die Entfernung des *Bahnhofs Zoologischer Garten* aus dem Berliner Fernverkehrskonzept ist dabei neben Bahnhofsumbenennungen, zunehmender Streckenverschiebung auf die Nord-Süd-Trasse und kleineren Korrekturen die hauptsächliche Veränderung gegenüber dem Original-*Pilzkonzept*.

Ergebnis für den *Bahnhof Zoologischer Garten*:

Seit dem 29. Mai 2006 halten keine Fernzüge²¹ der *Deutschen Bahn AG* am *Zoo*. Auch das Regionalverkehrsaufkommen im *Bahnhof Zoo* hat sich seitdem verringert, da mehrere Regionallinien, die vorher über die Stadtbahn verkehrten nun durch die Nord-Süd-Bahn geleitet werden.

2.4. Wert des *Bahnhofs Zoo*

2.4.1. Passagieraufkommen, Investitionen, Streckenbetrieb

Der Bahnhof Zoologischer Garten war vor Einführung des Pilz-Konzeptes teilweise deutlich überlastet: **Denn alle Berlin-Zugfahrten der *Deutschen Bahn*, welche sich nun auf das gesamte neue Streckennetz verteilen, hatten vor Mai 2006 einen fahrplanmäßigen Halt im *Bahnhof Zoologischer Garten*, mit seinen lediglich vier Bahngleisen.**

Kleiner subjektiver Rückblick, es ist Freitagnachmittag, der 19. Mai 2006 am *Bahnhof Zoo* (noch wenige Tage bis zum Ende des Fernverkehrs): Die Bahnsteige sind schon fast gefährlich überfüllt. Das „Zurücktreten von der Bahnsteigkante“ ist, wie so oft zu den Hauptverkehrszeiten, kaum möglich, da innerhalb von 15 Minuten drei Züge von Gleis 3 abfahren. Entsprechend viele Fahrgäste warten dort. Eine 5-minütige Verspätung des *Eurocitys* aus Prag zur Weiterfahrt nach Hamburg-Altona hat wieder einmal eine plötzliche Bahnsteig-Änderung zur Folge, so dass oben im Zwischengeschoß wildes Getümmel einsetzt. Ein buntes Sprachgewirr hallt durch das Foyer, zu dem die einzige schmale Rolltreppe führt, aufgeregte Reisegruppenmitglieder suchen und finden sich dort unten vor der ständig ratternden Zug-Anzeigetafel. Hier sitzen Reisende auf den Bänken oder ihrem Gepäck und warten auf die neuesten Anschläge und Durchsagen. In der Imbiss-Straße, wenige Meter entfernt schlängeln sich die Menschen. Eine holländische Touristin rollt hektisch ihren schweren Koffer über die hochglanzpolierten Budapester eines fluchenden Geschäftsreisenden. Vor dem Reisezentrum suchen zwei Sport-Studenten unauffällig Mitfahrer, die ebenfalls günstig nach Usedom wollen. Zwei Polizisten vertreiben einen *Motz*-Verkäufer aus der Halle und an der Ecke zum Durchgang gehen Kreditkarten-Vertreter ganz legal auf Kundenfang. Auf dem Vorplatz vor der „Normaluhr“ lungern friedlich ein paar Punks und Obdachlose im Nieselregen herum, genauso wie eine Gruppe Fußballfans. Hier ist es recht schmutzlig, so wie auch an der Hardenbergstraße unter den Gleisen, speziell auf der dem Bahnhof gegenüberliegenden Seite am Eingang des „Ullrich“, ein großer Supermarkt mit täglichen Öffnungszeiten. Doch es herrscht ein relativ ungefährliches Nebeneinander zwischen der Dauerkundschaft und den Reisenden. Denn die Lebhaftigkeit des Bahnhofs hat auch Vorteile. Als Reisender kann man sich sicher fühlen. Es herrschte ständige Polizeipräsenz. Niemand muss dunkle Ecken betreten, wenn er nachts von der Bahn zum Nahverkehr will. Die starke Frequentierung ermöglichte lange Ladenöffnungszeiten und ein umfangreiches Sortiment, so dass die Einwohner rund um den Zoo, auch gern hierher kommen, um zu eher ungewöhnlichen Tageszeiten Sachertorte zu kaufen. Vor dem Eingang in Richtung Hardenbergplatz beginnt der Taxistand, an dem mindestens 30 Taxen warten, jedoch nie lange. Denn auf dem Hardenbergplatz herrscht südländisches Flair: BVG-Busse, Reisebusse und Privat-PKWs laden hier im Sekundentakt ihre Fracht ab, welche anschließend die Fahrspuren verstopft. Die Fahrgäste laufen direkt zum Bahnhof oder gern auch schnell noch in eins der großen Schnellrestaurants gegenüber. Parkplätze sind Mangelware und die Abschiede deshalb kurz. Doch der Großteil der Fahrgäste erreicht die Fernbahn per U-Bahn. Unablässig strömen Menschen aus dem U-Bahnhof direkt in die Bahnhofshalle. Auch der kleine

Felix zieht stolz den karierten Koffer mit dem Hasen drauf hinter sich her, während sein Vater ihn in Richtung Reisezentrum zerrt. Papa kauft mit seiner Kreditkarte Fahrkarten nach Köln. Dahinter wartet eine Politik-Studentin mit Heimweh: Sie wird ein Ostsee-Ticket kaufen, danach noch eine Zeitung, ein Wurstbrötchen, eine Marzipan-Glücksschwein für Papa und Bodylotion ohne Tierversuche für Mama und einen heißen Milchkaffee zum Mitnehmen im Zwischengeschoß. Danach wird sie sich auf dem überfüllten Gleis 3 zum Bereich B durchschlagen und auf den Intercity nach Stralsund warten, welcher nach der Abfahrt vom Zoo langsam auf der Stadtbahntrasse durch die City, vorbei am Regierungsviertel und Fernsehturm, fährt und schließlich über den Ostbahnhof die Stadt verlässt. Sie wird sich, wie immer, wünschen, dass das alles schneller geht, doch sie wird die kleine Stadtrundfahrt auch genießen. Und sie wird ein bisschen traurig sein, weil sie am kommenden Sonntagabend vorläufig zum letzten Mal abends mit dem Regionalexpress, diesmal über Spandau und damit über Kantstraße und Hardenbergstraße rollen wird, plötzlich froh, wieder zurück zu sein. Eine geschäftige Wärme wird sie wie beim ersten Mal vor vielen Jahren am Zoo begrüßen, wenn sie Omas Kuchen und sich selbst in den nächsten Bus und damit in die Charlottenburger WG befördert.

Kurz: Trotz der räumlichen Enge und des geringen Parkplatzangebotes war der Bahnhof Zoologischer Garten im Mai 2006 ein attraktiver Bahnhof der kurzen Wege.

Noch bis Anfang 2005 weckte zudem die bevorstehende Umsetzung des *Pilzkonzeptes* Hoffnungen auf eine Entspannung der Situation am *Bahnhof Zoo*. *Die geplante Verlagerung der Streckenführung von etwa einem Drittel der Verbindungen, hätte den Verkehr am Bahnhof Zoo so minimiert, dass seine Größe schätzungsweise ideal für den weiterhin anfallenden Regional- und Fernverkehr gewesen wäre. Der Bahnhof wäre entlastet worden und hätte so in den darauf folgenden Jahren zukunftsweisend saniert werden können.*

Zu diesem Zeitpunkt rechnete noch niemand mit einem Wegfall des Fernverkehrs am Zoo. Auch die rege Bautätigkeit im Bahnhof und seinem Umfeld ließ die Hoffnung entstehen, dass dies ein zukunftssträchtiger Ort in Berlin sein würde:

In den 1990er Jahren und auch noch nach dem Jahr 2000 waren schrittweise umfangreiche kosmetische Veränderungen und Modernisierungen²² durchgeführt worden, so wie z.B. die Inbetriebnahme des gläsernen Fahrstuhls 2003. Auch die stufenweise Renovierung des Reisezentrums, noch nach 2002, mit Reisebüros, Autovermietung usw. ließ nicht im Entferntesten vermuten, dass nur wenige Jahre später kein ICE mehr am Zoo halten würde.

In der folgenden Tabelle werden die Investitionen in den *Bahnhof Zoologischer Garten* der Deutschen Bahn AG sowie Bundesmittel für den Zeitraum von 1999 bis 2005 dargestellt.

Investitionen in Mio. € / Jahr	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Summe
Bahninvestition	1,0	1,2	0,3	1,7	0,9	0,4	0	
Bundesmittel	0,3	0,6	0,1	1,3	0,8	0,1	0	

Datenquelle: <http://dip.bundestag.de/btd/15/058/1505890.pdf>, 15-07-06

Aus diesen Zahlen lässt sich ableiten, dass knapp 60 % der gesamten Investitionsleistungen für den Zeitraum 1999 bis 2005 in den *Bahnhof Zoologischer Garten* aus Bundesmitteln finanziert worden sind.

Diese Ausgaben erscheinen für einen späteren Regionalbahnhof überzogen und aus der Sicht der Steuerzahler auch ungerechtfertigt.

Heutige Situation des Bahnhofs Zoologischer Garten: Der Fernverkehr ist zum allergrößten Teil weggefallen. Auch der Regionalverkehr hat sich deutlich verringert. Denn von den zuvor 6 Regionalexpress-Linien verkehren nur noch 3 Linien am Zoo. Und auch dieser Regionalverkehr wird dort weniger stark nachgefragt als bis Mai 2006, da die meisten Umsteigemöglichkeiten weggefallen sind. Der *Bahnhof Zoo* ist also zu einem untergeordneten Regionalbahnhof geworden.

Aktuelle Bestandsaufnahme, Freitagabend, 20. Oktober 2006: Es herrscht Ruhe im Haupt-Foyer, in den Läden sind kaum Kunden zu sehen und die Anzeigetafel zeigt regungslos nur wenige Verbindungen an. Dort ist nun sogar genug Platz, um auf mehreren Zeilen darauf aufmerksam zu machen, dass man auf sein Gepäck zu achten habe. Doch Koffer und Reisetaschen hat kaum Jemand bei sich. Denn der Wagenstandanzeiger für Fernzüge zeigt lediglich einen täglichen Nachtzug der Schweizerischen Bahn. Von hier aus verkehrt kein Zug mehr nach Hamburg, Prag, Köln, Usedom oder Stralsund. Es sind vor allem Berufspendler unterwegs, die den Berliner Speckgürtel ansteuern. Sie kaufen keine Souvenirs, Geschenke oder Blumen. Letztere gibt es auch nicht mehr hier, denn der Florist hat seit einigen Wochen geschlossen, aus „wirtschaftlichen Gründen“, so berichtet ein Zettel hinter dem dunklen Fenster. Nirgends sind die ehemals obligatorischen Kreditkartenverkäufer zu entdecken, vor dem Zeitschriftenladen steht stattdessen ein *Straßenfeger*-Verkäufer. Weit und breit ist keine Polizei zu sehen, nur zwei Sicherheitsleute der S-Bahn stehen miteinander plaudernd im Foyer herum. Sie werfen weder den jungen Mann heraus, der volltrunken auf einer Bank schläft noch interessieren sie sich für den Müll, der um ihn herum liegt oder die große Pflanze aus Erbrochenem ein paar Meter weiter. Im Reisezentrum sind die meisten Schalter geschlossen. Auch der schon fast historische kleine Laden, in dem der 1. Klasse-

Reisende teure Verlegenheitsgeschenke, wie Seidenschals und Krawatten erstehen konnte ist geschlossen. In Kürze wird er durch einen Fast-Food-Kuchen-Laden ersetzt werden.

Draußen vor dem Eingang: Mehr Punks, mehr Hunde, mehr Hoffnungslose. Weniger Polizei, viel weniger Taxen, weniger Autos, weniger Reisende. Kaum Koffer, kaum Touristen. Keine Anzugträger mit Budapestern. Oben im Zwischengeschoß sind die verschiedenen mobilen Imbissstände verschwunden, das Intercity-Restaurant geschlossen, ebenso der Kiosk auf Bahnsteig 1/2.

Großes Gedränge dagegen auf dem S-Bahnsteig, wo sich auch die mobilen Snackverkäufer wieder finden: Hier warten Reisende mit großem Gepäck auf die nächste S-Bahn in Richtung *Hauptbahnhof*. Der kleine Kevin, der heute zum ersten Mal mit einem richtigen Zug fahren wird, muss mit seiner Mutter und der kleinen Schwester in der Bahn stehen. „He, neben uns fährt der ICE!“ ruft er aufgeregt und drückt die Nase an das zerkratzte Fenster, als ein solcher gleichschnell neben der S-Bahn her fährt. Ein älterer Herr murrte und grummelt leise in seinen Schal „Ja, da könnt’ ich schon drinsitzen“. Er steigt mit seinem Rollkoffer genauso wie Kevin und die meisten anderen Passagiere am Hauptbahnhof aus. Hier wird er sicher Verlegenheitsgeschenke und Blumen kaufen, bevor er in den nächsten ICE steigt.

Kurz: Das Verkehrsaufkommen und die Fluktuation von Passagieren am Zoo haben sich mit der Umsetzung des veränderten Pilzkonzeptes stark verringert. Der Umsatz von ehemals 20 Einzelhandelsgeschäften und gastronomischen Einrichtungen sowie Sauberkeit und Sicherheit sind deutlich zurückgegangen²³. Der S-Bahnhof ist dagegen deutlich stärker nachgefragt.

2.4.2. Vorteilhafte infrastrukturelle Einbindung im Gegensatz zum neuen Hauptbahnhof

Das Ungleichgewicht zwischen *Hauptbahnhof* und *Zoo* in Bezug auf die Nahverkehrsanbindung ist paradox:

Denn der neue **Hauptbahnhof**, das Drehkreuz des Berliner Regional- und Fernverkehrs, lässt sich bisher nur mit den S-Bahn-Linien auf der **Stadtbahn** (Ost-West-Trasse) sowie **7 Buslinien** (plus 2 Nachtbussen) erreichen.

Demgegenüber steht der **Regionalbahnhof Zoologischer Garten** mit ebenfalls allen Linien der **Stadtbahn** sowie **2 U-Bahn-Linien** (U2, U9) und **14 Buslinien** (Busknotenpunkt sowie Nachtbus-Knotenpunkt für den gesamten Westteil Berlins).

Zu Fuß in 3 Minuten erreichbar sind von dort außerdem **eine weitere U-Bahnlinie (U1)** und **2 weitere Buslinien**.

Doch die rückständige Nahverkehrsanbindung des Hauptbahnhofs soll zukünftig verbessert werden:

- Um den ihn an das U-Bahn-Netz anzuschließen, sollte ursprünglich die schon bestehende U5 langfristig vom Alexanderplatz bis Brandenburger Tor verlängert, dort mit der im Bau befindlichen „Kanzler-U-Bahn55“ verbunden und schließlich über den Hauptbahnhof bis zur Turmstraße verlängert werden. Die Planung des *Pilzkonzeptes* schloss diese U-Bahn-Linie fest ein.
- Auch eine weitere U-Bahnlinie (U11), die den neuen Hauptbahnhof nördlich der Stadtbahn mit dem Prenzlauer Berg verbinden sollte, befand sich 1995 zumindest in der optionalen Planung des Senats.
- Die Verlängerung einer Straßenbahn-Linie aus Richtung Eberswalder Straße zum Hauptbahnhof bei vordringlichem Bedarf gehörte ebenso zum Konzept²⁴.

Diese **Tram-Linie** wurde jedoch bisher nur bis zur Chausseestraße realisiert; an einer Verlängerung bis zum Hauptbahnhof wird wegen eines neuen Planfeststellungsverfahrens aktuell noch nicht gearbeitet. Vor dem Bahnhof wurde der Platz für die Straßenbahntrasse jedoch freigehalten und im Bahnhof selbst sind die Gleise für die zukünftige **Untergrundbahn** schon vorhanden. Trotzdem werden hier so schnell keine BVG-Fahrgäste ankommen. Denn sogar der Bau der kleinen U55, die Brandenburger Tor und Hauptbahnhof zunächst im Pendelverkehr verbinden soll, ist aktuell ins Stocken geraten. Der Anschluss an den Alexanderplatz wird gerade aufgrund der aussichtslosen Berliner Haushaltslage grundsätzlich diskutiert. Doch selbst wenn die U55 mit ihren 3 Stationen bis Ende 2006 fertig gestellt und mittelfristig auch eine Verlängerung bis Alexanderplatz geschaffen würde, wäre damit die Anbindung des Hauptbahnhofs nicht merklich verbessert.

- Die Bahn plant deshalb kurzfristig eine Nord-Süd-Anbindung des Bahnhofs per **S-Bahn** als Ergänzung zur Stadtbahn. Die *DB Stations & Service* der *Bahn* kündigte im August 2006 an²⁵, dass spätestens 2012 parallel zur bestehenden Strecke (über u.a. *Yorckstraße*, *Friedrichstraße* und *Berlin-Gesundbrunnen*) eine zweite Nord-Süd-S-Bahn vorhanden sein wird. Diese wird unter Nutzung der dafür von Beginn an vorgesehenen Trassen im Tunnel und der ausgebauten Verbindung zum nördlichen Ring entstehen. Sie führt dann von *Lichterfelde* über *Südkreuz*, *Yorckstraße*, *Potsdamer Platz*, *Brandenburger Tor*, *Hauptbahnhof* und den Ring-S-Bahnhof *Wedding* nach *Gesundbrunnen*.

Mit dieser S21, die sich zwischen Lichterfelde und dem Hauptbahnhof schon im Testbetrieb befindet, wäre der Hauptbahnhof deutlich attraktiver angebunden. Gleichzeitig würde er zu einem wichtigen S-Bahn-Kreuz werden.

Frühestens also im Jahr 2010 wird die effektive Verbesserung des Schienennahverkehrsanschlusses für den Hauptbahnhof realisiert sein. Der

Bahnhof Zoo dagegen mit seiner sehr guten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr liegt brach.

Welche Auswirkungen hat dieses Missverhältnis?

Das Fahrgastaufkommen in der S-Bahn zwischen Zoo und Hauptbahnhof ist mit dem 29. Mai 2006 stark angestiegen.

Die Bahnreisenden fahren wegen dessen guter Anbindung bzw. weil sich dort in der City-West z.B. ihre Hotels befinden über den *Bahnhof Zoo* zum *Hauptbahnhof*. Da jedoch auf der anfälligen S-Bahn-Stadtbahnstrecke, vor allem am Wochenende, z.B. wegen Bauarbeiten oder Unfällen Pendelverkehr stattfindet, dauert diese Fahrt oft länger als die offiziellen 6 Minuten.

Der Individualverkehr in der Innenstadt nimmt in dieser Beziehung zu, da sich der neue Bahnhof mit seinem Parkhaus per Auto sehr gut erschließen lässt, mit dem ÖPNV aber schlecht.

*Hier schließt sich eine **Spekulation** an, die auch in der Öffentlichkeit schon laut wurde, jedoch offiziell von BVG und Senat noch nicht diskutiert wird: Es ist anzunehmen, dass der Nahverkehrsbusknotenpunkt vom Bahnhofsvorplatz am Zoo nach und nach zum Hauptbahnhof verlegt werden könnte, um diesen kurzfristig besser anzuschließen. Eine solche Veränderung der Busstreckenführungen würde das westliche Zentrum jedoch in der Anbindung benachteiligen und eventuell dessen Einzugsgebiet verkleinern.*

Aber der neue Hauptbahnhof hat nicht nur in Bezug auf die Verkehrsanbindung sondern auch in Bezug auf die **Einbindung in das städtische Leben** Nachholbedarf. *Er liegt im Niemandsland zwischen den bisherigen Zentren.*

Dies soll sich ändern, so will es die Bahn, so will es auch Berlin. Um den Hauptbahnhof herum soll in Anbindung an Regierungsviertel und Potsdamer Platz eine neue attraktive City entstehen.

*Rund um den lebensnahen **Bahnhof Zoo** ist eine solche City schon vorhanden, die städtebauliche Einbindung des **Hauptbahnhofs** ist bisher jedoch noch nicht erkennbar.*

Außenansichten:

Der neue glitzernde **Hauptbahnhof** am promenadenartig gestalteten Spreeufer steht inmitten von Leerflächen. Rasenflächen, Brachgelände und notdürftig asphaltiertes Gelände umsäumen das Gebäude. Im näheren Umkreis stehen keine festen Bauwerke, auch nicht als Baustellen. Alles

erscheint auch mehrere Monate nach der Eröffnung noch provisorisch. Schneller jedoch, als zuvor angenommen wurde, nahmen Berliner und Touristen diesen Ort an. Im Sommer sehr gut gefüllte Strandbars entstanden in der Nähe, ein Zirkus bezog hier Quartier und auf der anderen Uferseite in Richtung Kanzleramt sind die Wiesen an sonnigen Tagen bevölkert und an windigen Tagen steigen hier bunte Drachen in den Himmel. Die Fußgängerbrücke dorthin ist ein echtes Nadelöhr geworden. Von hier sprangen in der WM-Finalnacht unzählige übermütige nackte Italiener in den Fluss, denn die Nähe zur Fanmeile hatte in den vorhergehenden Wochen auch den Hauptbahnhof schnell in das Geschehen mit einbezogen. Doch mit dem Herbst verschwand der mobile Freizeitspaß. An fester Bebauung rund um den Bahnhof mangelt es. Der südliche Bahnhofsvorplatz präsentiert sich als riesige schlecht asphaltierte Fläche, es gibt keine Bänke, nie genug Taxen, alles wirkt improvisiert. An der Nordseite, wo die Busse halten, ein ähnliches Bild. *Hier gibt es Entwicklungspotential, denn die zahlreichen Besucher würden Restaurants und Kultureinrichtungen in der Nähe des Bahnhofs schnell annehmen.* Doch zur Nahrungsaufnahme müssen sich die Spaziergänger und Touristen zunächst durch einen der einzigen beiden Eingänge in das riesige Gebäude begeben. Auf 15000 m² Fläche finden sie dort 80 florierende Geschäfte und Gastronomieangebote, in allen Preiskategorien, doch zumeist in fensterlosem Ambiente, mit dem Geruch von unverputztem Beton in der Nase. Die Reisenden stört dies wenig, sie können eine breite Angebotspalette wahrnehmen, müssen dafür aber auch längere Wege in dem weitläufigen Bau einplanen. Auf drei Etagen, zusätzlich zu den beiden Bahnsteigebenen, verteilen sich die Verkaufsflächen, doch außerhalb ihrer Glasfassaden auf den breiten Galerien der einzelnen Ebenen finden sich keine Gastronomie-Sitzplätze, auch keine Bänke. Das ist natürlich nicht für Flaneure. Diese machen eine Tour mit einem der gläsernen Panorama-Fahrstühle, lehnen sich beeindruckt über die holzeingefaßte Brüstung und schauen in das Tiefgeschoß mit seinen 8 Bahngleisen. Mit dem Burger aus der braunen Papiertüte sitzen sie später mit vielen anderen draußen auf den großen Treppen an der Südseite des Bahnhofs und genießen die Aussicht auf das Regierungsviertel.

Burger aus braunen Plastiktüten gibt es auch am Hardenbergplatz vor dem **Bahnhof Zoo**. Doch anders als der *Hauptbahnhof* ist dieser Bahnhof offen zur Umgebung. Mehrere Eingänge an den breiten Fronten des Gebäudes, die Schnellrestaurants mit den Außensitzplätzen im gegenüberliegenden *Zoofenster*, das Multiplexkino „Zoopalast“, der *Zoologische Garten* selbst, der Tiergarten und viele Gastronomie- und Einkaufsmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe machen den Bahnhof zu einem beliebten Treffpunkt: Leicht erreichbar, mitten in der Stadt. Spontan und je nach Wetterlage kann man sich für's Kino, Shopping am Ku'damm, Wasseruhr im Europacenter Bestaunen, ungesund Essen, teuer Essen, Elefanten Gucken, Spaziergehen, für's Bierchen an der Schleuse oder doch einfach nur ein Eis auf dem Breitscheidplatz entscheiden.

Beide Bahnhöfe haben in Bezug auf ihr Umfeld also Standortvorteile und Entwicklungspotential, die nichts mit dem Bahnverkehr direkt zu tun haben.

Investoren, Touristen und Kunden finden an beiden Orten sehr individuelle Anziehungspunkte, die eine direkte Konkurrenz ausschließen.

Der **Bahnhof Zoo** besticht als geschichtsträchtiger Ort mit Tradition, im Zentrum, sympathisch, alltagstauglich, leicht erreichbar, schnörkellos, griffig und praktisch. Der **Hauptbahnhof** dagegen hat den Vorteil des Besonderen auf seiner Seite: Repräsentativ, architektonisch spannend, am Promenadenufer (welches mittlerweile ganz Berlin an der Spree durchzieht), mit atemberaubenden Blick auf das Regierungsviertel und offen für die Zukunft.

Beide Bahnhöfe haben das Potential, ganz unterschiedliche Berliner Symbole zu sein bzw. zu werden.

Doch die öffentliche Förderung, Bestand und Ausbau des Nahverkehrs, private Investitionen oder z.B. einfach die Erwähnung im japanischen „Europe“-Reiseführer werden in Zukunft auch von der Bedeutung der Bahnhöfe im Bahnverkehr beeinflusst werden. In diesem Zusammenhang passiert nichts über Nacht. Die Entwicklung der Bahnhöfe und ihrer Umgebung ist deshalb beeinflussbar und nachhaltig steuerbar.

3. Diskussion der Bahnhof-Zoo-Problematik aus verschiedenen Perspektiven

3.1. Bahnkunden

Vor Abkopplung des *Zoologischen Gartens* vom Fernverkehr haben alle Fernverkehrszüge der DB am Zoologischen Garten gehalten. Nach Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs am 28.05.2006 hielt im Fernverkehr täglich nur noch ein DB Nachtzug nach Wien/Zürich²⁶. Dadurch können Fernreisende am Zoologischen Garten nicht mehr ein- bzw. aussteigen, woraus Veränderungen entstehen, die sich zum einen in den Fahrzeiten zum und vom Zoologischen Garten und im Umsteigeverhalten, um zu einem Fernbahnhof in Berlin zu gelangen, auswirken.

Die Fahrzeit vom Zoologischen Garten zum Hauptbahnhof beträgt mit der S-Bahn 6 Minuten. Die Fahrzeit vom Rathaus Steglitz zum Zoologischen Garten beträgt mit der U-Bahn 11 Minuten, zum Hauptbahnhof insgesamt doppelt so lange. Jedoch ist der neue Fernbahnhof Südkreuz mit einmaligem Umsteigen in 10

Minuten erreichbar. Die Fahrzeit von Alt-Tegel zum Hauptbahnhof ist identisch mit der zum Zoologischen Garten und beträgt 22 Minuten. Der neue Fernbahnhof Gesundbrunnen ist von dort in 19 Minuten erreichbar. Alle Fernzüge halten am Hauptbahnhof, jedoch nur einige am Südkreuz und Gesundbrunnen, was bei der Fahrzeitberechnung berücksichtigt werden muss.

Ein exemplarisches Beispiel:

Der Physiklehrer Thomas und sein kleiner Sohn Felix wohnen am Wilmersdorfer Volkspark in der Nähe des Bundesplatzes. Sie möchten mit dem ICE nach Köln fahren, um wieder einmal die Großeltern in Bergisch-Gladbach zu besuchen. Dafür werden sie zum ersten Mal vom neuen Hauptbahnhof aus starten.

Denn die Fernlinien nach Köln verkehren auch nach Mai 2006 auf der Stadtbahn-Trasse. Deshalb nützt es nichts, dass Thomas und Felix vom Bundesplatz zum neuen Fernbahnhof *Südkreuz* nur 3 Stationen mit der S-Bahn unterwegs wären. Denn dort, auf der Nord-Süd-Trasse, fährt der Zug nicht entlang. Als Fernzug hält er aber auch nicht im *Bahnhof Zoo*; er fährt nur hindurch. Deshalb ist der nächstgelegene Zusteigebahnhof für die beiden der neue *Hauptbahnhof*.

Die schnellste Verbindung zum Hauptbahnhof mit dem öffentlichen Nahverkehr, welchen Thomas aus Überzeugung nutzt, führt für sie über den *Bahnhof Zoo*. Dort kommen sie an einem kalten Freitagnachmittag im Herbst 2006 nach nur 6-minütiger U-Bahn-Fahrt an.

Als die Beiden Mitte Mai 2006 das letzte Mal mit dem Zug zu Oma und Opa fuhren, konnten sie dort am Zoo direkt in den ICE nach Köln steigen. Thomas hatte zwar dabei Felix' Hand immer fest im Griff, da er das Gedrängel auf dem Bahnsteig fürchtete und weil er immer noch die alten Schauergeschichten von herumliegenden Spritzen im Hinterkopf hatte. Doch sie hatten es immer sicher durch das Foyer, schnell in das Reisezentrum und über einen Abstecher zum Kaffee-und-Kuchen-Stand auf den Bahnsteig und schließlich in den Zug geschafft. Auch weiteres Proviant und ein neues Bilderbuch für die Reise waren bei Bedarf schnell gekauft, da alles so dicht beieinander lag im alten *Bahnhof Zoo*. Thomas würde nicht unbedingt sagen, dass er den Bahnhof schön fand. Aber er mochte ihn irgendwie, vielleicht gerade weil er so schnörkellos und praktisch erreichbar war, weil er alles für die Reise schnell besorgen konnte und vielleicht auch, weil er ihn an seine Studienzeit erinnerte: Mit dem Klang von Inga Humpes „Bahnhof Zoo, der Zug fährt ein ...“²⁷ steigt er nun mit seinem Sohn an der Hand die Treppen vom U-Bahnhof in die Durchgangshalle des Bahnhofs Zoo hinauf. Würde der ICE hier halten, könnte Thomas mit Felix so innerhalb von wenigen Minuten auf dem Fern-Bahnsteig stehen.

Doch nun fahren sie weiter zum Hauptbahnhof. Sie gehen nun also hoch zur S-Bahn, um ein paar Minuten zu warten, und dann weitere 6 Minuten in einer überfüllten S-Bahn zum Hauptbahnhof zu fahren.

Dort angekommen, fahren und laufen sie für ihre Fahrkarten und himmelblaue Muffins kreuz und quer weitere hektische Minuten durch die verschiedenen Ebenen des weitläufigen Bahnhofes von einer langen Rolltreppe zur anderen, bis sie schließlich auf dem Fernbahnsteig ankommen.

Thomas und Felix brechen also also für die Abfahrt vom *Hauptbahnhof* anstelle des *Zoos* mindestens 15 Minuten, realistisch aber mindestens 20 Minuten, früher zu Hause auf, als noch im Mai. Thomas sinkt schließlich erschöpft in seinen ICE-Sitz und kurz darauf durchfährt der Zug im Schrittempo den *Bahnhof Zoo*. Es könnte sogar sein, dass der Zug dort oder später auf der Strecke nach *Spandau* für ein paar Minuten stehen bleibt²⁸, bevor sich der Zug auf den Weg nach Köln macht.

Kopfschüttelnd reibt Thomas sich die Augen: Standen sie nicht schon vor einer halben Stunde auf diesem S-Bahnsteig dort? Wenn der Zug hier überschüssige Zeit abwartet, warum hält er dann nicht offiziell an? Würden die anderen Fahrgäste eine eventuelle Fahrtzeitverlängerung wegen eines kurzen Halts am Zoo nicht als völlig selbstverständlich hinnehmen? Er fühlt sich wie der Bewohner einer unbedeutenden Kleinstadt an einer vielbefahrenen Autobahn, jedoch ohne Ausfahrt weit und breit. Für ihn ist die Verlagerung des Fernverkehrs vom *Bahnhof Zoo* auf den *Hauptbahnhof* also nicht nur ein Verlust an Zeit und eventuell Geld für die längere Anfahrt, sondern auch an Service. Er fühlt sich als treuer Bahnkunde degradiert und auch verschaukelt. Denn, anders als von der Bahn so beworben, bietet dieses Konzept für Thomas keinerlei Vorteile.

Felix jedoch hat in diesem Moment sicher keinerlei Verständnis für die Gedanken seines Vaters. Denn auf den langweiligen *Bahnhof Zoo* kann der 7-jährige gut verzichten. Der neue *Hauptbahnhof*, groß, glänzend und nagelneu machte die Reise für ihn schon zu Beginn zu einem spannenden Abenteuer. Wird der *Fernbahnhof Zoo* für ihn später eine alte Geschichte aus längst vergangenen Zeiten sein?

Es lässt sich nur schwer schätzen, wie viele Nutzer des Fernverkehrs betroffen sind. Nachteile durch eine längere und teurere Anfahrt haben vor allem die Fahrgäste der EC/IC- und ICE-Verbindungen nach/über Hannover, Frankfurt/Main und Köln sowie in Richtung Cottbus, Warschau bzw. Krakau, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus Wilmersdorf, Wedding, Zehlendorf, Steglitz, Schöneberg und Charlottenburg anreisen oder per teurerer Taxifahrt aus der City-West zum Hauptbahnhof reisen müssen.

Einzig denjenigen Fahrgast, der in der Nähe des neuen Hauptbahnhofes oder auch im Einzugsgebiet des Spandauer Hauptbahnhofes oder an einer der wenigen Verkehrsanbindungen zum neuen Hauptbahnhof wohnt, interessiert die Frage, ob sein Zug am Zoo hält nicht: entweder weil er vorher schon ausgestiegen ist oder weil ein Halt gegenüber einer langsamen Durchfahrt keine spürbaren Verzögerungen bringen würde. Im Übrigen ist der Halt bei mindestens der Hälfte der Züge fahrplanmäßig vorgesehen bzw. ohne relevante Änderungen machbar, was bisher durch längere Haltezeiten bzw. Zwangshaltezeiten ausgeglichen wird²⁹.

Viele dieser Verbindungen beginnen oder enden in Berlin. Eine Verkürzung der Reisezeit von oder nach Berlin durch den Verzicht auf den Halt am Zoo kann somit kein ausreichendes Argument sein.

Fazit: Die Durchfahrt ohne Halt im Bahnhof Zoo erscheint damit den Reisenden aus den meisten Teilen Westberlins sowohl in praktischer als auch in psychologischer Hinsicht als Nachteil. Sie müssen Umwege, Zeitverluste, höhere Kosten und anstrengendes Umsteigen in Kauf nehmen.

Ein Halt am Bahnhof Zoo, und damit die freie Wahl zwischen Zoo, Hauptbahnhof und Spandau, würde dagegen für keinen Reisenden einen Nachteil bedeuten, für den größten Teil aber deutliche Vorteile.

Vor diesem Hintergrund ist es für die betroffenen Fahrgäste nur schwer verständlich, dass der Bahnhof Zoo nicht zumindest solange als Fernbahnhof bestehen bleibt, bis eine spürbare Verbesserung der Verkehrsanbindung für den neuen Hauptbahnhof realisiert ist.

Darüber hinaus ist es ein Verlust an Service für die Bahnkunden, die nicht selbst zwischen dem kleinen kieznahen Bahnhof und dem großen zentralen Bahnhof wählen können.

3.2. Gewerbe, City-West und Berlin

Die Degradierung des Bahnhof Zoo zum unbedeutenden Regionalbahnhof gefährdet nicht nur die Existenz des Einzelhandels in und um den Bahnhof, sondern auch die Wirtschaftskraft und Attraktivität der gesamten City-West und schließlich auch die gesamte Stadt Berlin in ihrer speziellen Struktur.

Dies erscheint zunächst etwas zu weit gegriffen zu sein, ist jedoch das Ergebnis unserer Analyse.

A Wirtschaft: Ganz unmittelbar zeigen sich dabei noch die Auswirkungen der Abwertung des Bahnhofs **im Bahnhof selbst**: Zwei, der seit vielen Jahren dort florierenden, Geschäfte sind nach Mai 2006 geschlossen. Andere Läden haben ihre Öffnungszeiten eingeschränkt. Denn wegen des Wegfalls des Fernverkehrs sowie mehrerer Regionalverkehrslinien, und damit eines Großteils der

zahlungskräftigen Bahnhofsbesucher, ging der Umsatz des ansässigen Einzelhandels stark zurück. Spürbare Verschlechterung von Service, Sauberkeit und Sicherheit in um den Bahnhof verringern zudem die Attraktivität für das zusätzliche externe Kundenpotential.

Doch darüber hinaus leidet **die gesamte unmittelbare Umgebung des Bahnhofs, speziell die Tourismusbranche**, unter den Folgen seiner Abwertung. Dies betrifft zunächst die regionalen Taxiunternehmen, die Fast-Food-Restaurants im *Zooenster*, den touristisch orientierten Einzelhandel in der Joachimsthaler und Budapester Straße und zum Beispiel auch die Anbieter kultureller und touristischer Angebote. Der Rückgang der Nachfrage lässt sich leicht beobachten. Sie resultiert aus dem Rückgang der Fernreisenden am Bahnhof. Sie werden auf den neuen Hauptbahnhof gelenkt und damit auch weggelenkt von der Umgebung des Bahnhofs Zoo. Kamen sie zuvor hier an, nahmen sie auf dem Weg in ihre Hotels die Angebote der Bahnhofs-Umgebung direkt wahr: Stadtrundfahrten, Führungen, Einzelhandel, Feste auf dem Breitscheidplatz usw. *Doch mit der Ankunft am Hauptbahnhof geht die Funktion des Bahnhofs Zoo als Fixpunkt für den Berlin-Touristen verloren.*

Doch der Standort Zoologischer Garten mit Kurfürstendamm und Tauentzienstraße gehört mit rund 300.000 Arbeitsplätzen zu den wichtigsten **Wirtschaftsregionen** in Berlin. Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf hat in Kooperation mit der AG City e.V. im Frühjahr 2006 deshalb eine Umfrage durchgeführt, in der 1200 Unternehmen, insbesondere Gastronomie und Einzelhandel, im Einzugsbereich des Bahnhofs befragt worden sind. Rund 50 % der Hotel- und Pensionsgäste sind Bahnkunden, wodurch mit erheblichen Übernachtungsrückgängen gerechnet wird. 81 Prozent der Restaurantbetreiber in unmittelbarer Umgebung des Bahnhofs (1000 Meter) prognostizieren wirtschaftliche Negativentwicklungen. Der Einzelhandel befürchtet ebenfalls erhebliche Umsatzeinbußen, denn je näher die Unternehmung am bzw. im Bahnhof liegt, desto größer ist der Anteil der Bahnkunden. Dadurch ist anzunehmen, dass die Wirtschaftskraft mittelfristig sinken wird, was mit einem Verlust an Arbeitsplätzen einhergeht.

Neben diesen Umsatzeinbußen für das Gewerbe in und um den Bahnhof Zoo sind auch **weitergehende Konsequenzen** zu befürchten: Speziell in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr ist mit Rückgängen zu rechnen. In den nächsten Jahren, werden sich voraussichtlich z.B. die Busverbindungen zunehmend auf den Hauptbahnhof konzentrieren. Neue Investitionen der BVG sind auf die Anbindung des Hauptbahnhofs ausgerichtet. Andere Zentren, vor allem der *Zoo*, werden dadurch benachteiligt. Denn eine Verschlechterung der Verkehrsanbindung lenkt

weniger Publikum in die westliche City: Einkaufen, Kino und Kultur sind dann nicht mehr so einfach zu erreichen. Infolge dessen und infolge der direkten Umsatzeinbußen durch die Zoo-Problematik könnten sie weniger stark nachgefragt werden, was wiederum das Angebot verringern wird. Ein kleineres Angebot wird wiederum zu einer weiteren Verringerung der Nachfrage führen. Ein geringerer Umsatz und kleinere Besucherzahlen hätten wiederum die schlechtere öffentliche Förderung z.B. städtebaulicher Maßnahmen zur Folge, was wiederum die Attraktivität des Kiezes verschlechtern würde usw.

Der Fernbahnhof Zoo ist damit ein wesentlicher Bestandteil der Virilität der City-West. Seit ihrem Bestehen war der Bahnhof Zoo der Taktgeber ihrer Entwicklung. Von seiner Bedeutung wird auch weiterhin die Bedeutung dieses Zentrums abhängen.

B Wahrnehmung: Dies betrifft auch die **mentale Wirkung** der Abwertung des Bahnhofs Zoo zum Regionalbahnhof auf das Image des westlichen Zentrum. Dieser Mechanismus lässt sich in zwei Punkten analysieren:

Zum Ersten bekommt dieser Kiez durch die Degradierung des Bahnhofs und durch den Anblick der durchfahrenden Züge den **Anstrich einer unbedeutenden Kleinstadt**. Geradezu provinziell wirkt dies für die Bewohner und Besucher. Dies betrifft nicht nur das strapazierte Ego des Westberliners selbst. Nein, er ist es längst gewohnt, von außen für sein Festhalten am traditionellen und praktischen Bahnhof Zoo belächelt³⁰ zu werden. Vielmehr betrifft dies auch die Wahrnehmung des Viertels durch Touristen und andere Nicht-Charlottenburger. *Denn hier besteht die Gefahr, dass diese die City-West als untergeordnetes Stadtviertel wahrnehmen, welches nicht mehr zeitgemäß genug für eine moderne Bahnverkehrsanbindung ist.*

Zudem betreibt die Bahn in allen größeren Städten Deutschlands mehrere Fernbahnhöfe, zum Teil nicht weit voneinander entfernt, in einer Stadt (Hamburg, Köln, München). Da fragen sich die Betroffenen: Wieso nicht auch in Berlin? Weiterhin haben kleine Städte mit 30.000 bis 50.000 Einwohnern durchgesetzt, dass dort ICE-Züge halten, obwohl sie ein wesentlich geringeres Passieraufkommen als der *Zoologische Garten* haben. Der Motivation dieser Gemeinden liegt dabei die Erkenntnis zugrunde, dass der Nicht-Halt von ICE-

Zügen einen erheblichen ökonomischen Standortnachteil bedeutet und im Falle der City-West auch einen erheblichen Verlust an Attraktivität.

Zum Zweiten fühlen sich Bewohner, Nutzer und Gewerbetreibende **durch die Politik allgemein benachteiligt** und bei dem Kampf für den Kiezbahnhof im Stich gelassen.

Denn der Bahnhof Zoo ist der einzige Berliner Bahnhof, der von der Bahn nachträglich aus dem Pilzkonzept ausgeschlossen wurde. In Bezug auf den zwischenzeitlich geplanten Ausschluß des Ostbahnhofs, hatten die öffentlichen Proteste schnell Wirkung gezeigt: Der Ostbahnhof hat seine Funktion als Fernbahnhof behalten. Er ist der östliche Knotenpunkt auf der Stadtbahn. Dass der Zoo diese Funktion für den westlichen Teil der Stadt nicht hat behalten können, wird verständlicherweise als ungerecht wahrgenommen.

Dazu kommt, dass das Areal um den Bahnhof Zoologischen Garten bereits seit vielen Jahren im Gegensatz zu östlicheren Standorten, z.B. Potsdamer Platz, durch die Senatspolitik städtebaulich benachteiligt wird. Die City-West leidet schon jetzt darunter.

Im Wettbewerb der unterschiedlichen Berliner Kieze hat die Gegend um den Zoo einen erheblichen Rückschlag erlitten.

Ein häufig vorgebrachter **Kritikpunkt** außen stehender Zoo-Gegner greift die Tatsache auf, dass der Bahnhof Zoo seine bisherige Bedeutung der Teilung der Stadt zu verdanken hat und das Festhalten am Fernbahnhof Zoo dem **sentimentalen Festhalten am alten West-Berlin** gleich kommt. Die Wiedervereinigung mache den Bahnhof damit überflüssig. Dieses Argument erscheint unsachlich, bedenkt man, dass sowohl Verkehrsanbindung als auch städtebauliche Maßnahmen Realitäten geschaffen haben, die auf den Bahnhof Zoo als Fernbahnhof ausgerichtet sind. Seine Struktur verdankt der Westen Berlins sicherlich der Teilung der Stadt. Doch das Wesen der City-West ist und bleibt Realität. Sie stellt eine bedeutende Berliner Wirtschaftsregion dar, mit effektiven gewachsenen Strukturen, lebendig und bisher auch insgesamt florierend. Der vermeidbare Verlust an der Nutzungsqualität dieses Kiezes stellt deshalb ein Problem dar und ein weitergehendes Interesse am Bestehen seiner Bedeutung hat nichts mit Verklärung zu tun.

Fazit: Der Abstieg des Kiezbahnhofes Zoo und weiterführende Konsequenzen sowie Folgeschäden dieses Abstiegs schaden der Struktur, der Wirtschaftskraft, der Attraktivität und der Lebensqualität in der westlichen Berliner City.

C Berlin: Doch die Stadt Berlin braucht die westliche Innenstadt. Sie ist ein wesentlicher Bestandteil ihrer besonderen **polyzentrischen Struktur**. Denn die Vielfalt ihrer zahlreichen Kieze und der Wettbewerb derselben untereinander zeichnen Berlin aus. Zentralisierung und Vereinheitlichung passen nicht zu dieser Hauptstadt, die wie die Bundesrepublik Deutschland selbst, föderal aufgebaut ist. Im Gegenteil: Die kulturelle Attraktivität der verschiedenen Berliner Kieze und die Verschiedenheit von Stadtbildern, Bewohnern, von z.B. gastronomischen Angeboten und allgemeinem Flair sind **Berlins Markenzeichen**. Gerade dies zieht die Touristen in diese große, aufgrund der polyzentrischen Struktur jedoch nicht bedrohlich riesige oder gar unübersichtlich wirkende, Stadt. Die einzelnen Stadtkieze funktionieren autark, jeder auf seine Art. Der Berliner braucht sein regionales Zentrum bekanntermaßen nicht zu verlassen, es deckt alle Lebensbereiche ab. Und nicht nur für ihn, sondern auch für den Berlin-Besucher bedeutet dies die Möglichkeit, die Gemütlichkeit und Sicherheit eines einzelnen Zentrums, mit den vielfältigen Angeboten der anderen Zentren zu verbinden.

Die genannten negativen Auswirkungen der Abwertung des Bahnhofs Zoo auf die City-West selbst, gefährden jedoch dieses Zentrum und damit letztlich die gesamte Struktur der Stadt.

Dabei darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Stadt Berlin mit der „Neuen Mitte“, dem Regierungsviertel und dem zukünftigen neuen Bahnhofsviertel neue Zentren gewinnt. Der Abbau an einer Stelle, zum Beispiel am Zoo, kann den Aufbau an anderer Stelle, zum Beispiel am Hauptbahnhof bedeuten: Arbeitsplätze verlagern sich, Unternehmen richten sich nach den neuen Gegebenheiten aus. Ein Abbau sollte bei diesem Prozess trotzdem vermieden werden. Funktionierende Zentren, wie die City-West, mit gewachsenen Strukturen und einer gesunden Durchmischung von Wohnungen, Gewerbe, Kultur und Tourismus dürfen nicht gegen ein ganz neues Quartier ausgespielt werden. Hier besteht sogar die Chance, durch die Hinzugewinnung eines weiteren Zentrums unter der gleichzeitigen Pflege der Anderen, die Attraktivität der Stadt insgesamt zu erhöhen. Eine Zunahme von Tourismus und Investitionen insgesamt kommen wiederum jedem Berliner Zentrum zu Gute.

Die Stadt Berlin muß also ein gewichtiges Eigeninteresse an der Pflege aller seiner vielfältigen Stadtviertel, an der Herausarbeitung ihrer Besonderheiten und der Vermarktung derselben für Touristen und Investoren haben.

D Bahnkonzept: Der Abstieg des *Bahnhofs Zoo* bedroht die Attraktivität dieser polyzentrischen Struktur Berlin und damit die Attraktivität der gesamten Stadt jedoch noch auf einem anderen Weg: Es ist das neue **Pilzkonzept** selbst, das, anders als die Originalfassung, nun mehr auf Zentralisierung als auf Streuung des Fernverkehrs setzt. Denn der City-West geht mit dem Verlust des Fernverkehrs auch eine wichtige Komponente der Eigenständigkeit dieses Zentrums verloren.

Ein Bahnkonzept nach Muster des alten Pilzkonzeptes, unter Einbeziehung des Fernbahnhofs Zoo, würde es Berlin ermöglichen, Modernität mit gewachsenen, effektiven Strukturen zu verbinden. Eine umfassende Wiederaufnahme des Fernverkehrs am Zoo wäre also eine Investition in den Standortvorteil Berlins. Es würde dem besonderen Flair Berlins genauso wie seiner Vielfalt Raum geben und damit die Attraktivität der Stadt für Investoren, Touristen und Bewohner gleichermaßen erhalten.

3.3. Deutsche Bahn AG

Die Bahn hat im Laufe der Diskussion um den Bahnhof die unterschiedlichsten Argumente gegen den Erhalt des *Bahnhofs Zoo* als Fernbahnhof geliefert.

Zunächst kündigte sie den Ausschluß aus dem Fernverkehrskonzept an, beinahe so als wäre dies ganz selbstverständlich **im Austausch gegen den neuen Hauptbahnhof** und die anderweitige Realisierung des Pilzkonzeptes vorgesehen.

In Reaktion auf die Proteste begründete sie ihre Pläne mit der **Verkürzung der Reisezeiten**, die ein Nicht-Halt am Zoo bedeuten würde. Diese Reisezeitverkürzung stellte sie dabei im Zusammenhang mit dem Gesamtkonzept dar: Eine verkürzte Reisezeit z.B. nach Stralsund durch den neuen Tunnel (Nord-Süd-Richtung) sollte dabei die Durchfahrt anderer Züge am Zoo (Ost-West-Richtung) rechtfertigen bzw. vergessen lassen³¹.

Dass es sich bei dem Thema „Fahrzeitverkürzung“ um ein vorgeschobenes Argument der Bahn handelt, ist kaum zu widerlegen. Denn ganz offensichtlich ist dieser Halt, der höchstens 4 Minuten dauern würde, im Regional- und

Nachtverkehr und jetzt auch in den täglichen Verbindungen nach Osteuropa kein Problem. Zudem mutet es nach einer kurzfristigen, willkürlichen Entscheidung an, da die Züge zwischen Mai und Dezember 2006 oft auf der Stadtbahnstrecke halten mussten, um die überschüssige Zeit abzuwarten, die durch den Nicht-Halt am Zoo entstand. Ein weiterer Halt am Zoo würde durch die Fahrgäste wohlwollend betrachtet werden, da dieser bisher immer selbstverständlich war und gut frequentiert wäre. Mit Kundenfreundlichkeit und Schnelligkeit konnte die Bahn diese Entscheidung also auch nicht rechtfertigen.

Auch das Argument, der Bahnhof Zoo wäre **nie als Fernbahnhof angelegt** gewesen³² und nun dafür auch nicht geeignet, da er ist viel zu klein sei, verhältnismäßig viel Personal zur Steuerung benötige und ein Sicherheitsrisiko für die heranwachsenden Fahrgastzahlen darstelle, weil er zu schmale und zu wenige Bahnsteige hätte, erscheint vorgeschoben. Denn mit der veränderten Streckenführung, die nun mehr als ein Drittel der vorher am Zoo verkehrenden Züge seit Ende Mai 2006 über die neue Nord-Süd-Verbindung lenkt, fahren deutlich weniger Züge durch den Zoo. Das verbleibende Verkehrsaufkommen, inklusive des gesamten Fernverkehrs, wäre logistisch leicht zu managen, wenn auch mit etwas mehr Aufwand und Personal als für den jetzigen Verkehr. Der Platz im Bahnhof würde dafür ausreichen, auch weil wegen der verringerten Umsteigemöglichkeiten zusätzlich weniger Fahrgäste den Bahnhof nutzen würden, als schon durch die verringerte Linienanzahl.

Die Gründe der Bahn für die Entscheidung gegen den Zoo liegen in der Protektion des neuen Hauptbahnhofs und der anderen neuen Fernbahnhöfe. Ihr Bau muß einerseits öffentlich durch den Nachweis hoher Fahrgastzahlen gerechtfertigt und andererseits durch die Sicherung der Mietzahlungen Gewerbetreibender in den Bahnhöfen finanziert werden.

Denn die Umsetzung des Pilzkonzeptes soll bis zum Jahre 2006 **ca 10 Milliarden Euro** gekostet haben. Die Höhe von 10 Milliarden Euro nennt die Bahn in ihrer Pressekonferenz am 6. Juli 2005 mit dem Thema „Bahnverkehr 2006“³³, die von Bund Land Berlin und der Bahn in den Jahren investiert worden sei, wobei die Bahn Eigenmittel von 1,5 Milliarden beigesteuert habe.

Das *Pilzkonzept*-Bauprojekt war 1992 mit circa 10 Milliarden DM (Deutsche Mark) veranschlagt worden.

Man habe sich finanziell schwer überhoben, so die Bahn weiter. Deshalb wären einige Änderungen vorgenommen worden, u. a. die Verkürzung des Ost-West-Glasdaches über dem neuen Hauptbahnhof um 100 Meter und auch die Änderung des Pilzkonzeptes mit dem Bahnhof Zoo als reinen S- und Regionalbahnhof.

Bahnreisende sollen zum neuen Hauptbahnhof und zum Südkreuz gelenkt werden, damit sie dort einkaufen und auf diese Weise die Vermietung der Läden der DB einen maximal möglichen Ertrag bringt. Ein Zughalt im Nahverkehr gut erreichbaren Bahnhof Zoo würde eventuell Reisende und somit potenzielle Käufer vom schlecht an den Nahverkehr angebundene Hauptbahnhof abziehen. Die Gewerbefläche beträgt 15.000 Quadratmeter mit insgesamt 80 Läden, die alle vermietet sind.

Wichtig dabei: Die Bahn erzielt über die Vermietung und Verpachtung von Gewerbeflächen in den Bahnhöfen und über deren Gesamtumsatz aktuell mehr Geld als über den Verkauf von Fahrkarten.

Zu vermuten ist, dass die Bahn ihrerseits den Mietern der Gewerbeeinheiten im neuen Hauptbahnhof **Zugeständnisse** machen musste, die deren Investitionen sichern konnten. Denn im Vorfeld der Eröffnung des neuen Bahnhofes war nicht abzusehen, dass der Bahnhof so gut angenommen werden würde. Um Mieter zu gewinnen und damit einen höchstmöglichen Gewinn an Mieteinnahmen und Prestige zu erzielen, wurde der Bahnhof Zoo wahrscheinlich „geopfert“. Diejenigen Fahrgäste, die nun von dort auf den Hauptbahnhof ausweichen müssen, wären damit der entscheidende Faktor gewesen. *Der Bahnhof Zoo als nahe gelegener, deutlich besser angebundener, kieznaher und traditioneller Fernbahnhof wurde somit als möglicher Konkurrent für den Hauptbahnhof ausgeschaltet.*

Die **Umsätze der Mieter im Hauptbahnhof** sind bisher sehr zufrieden stellend³⁴. Die Fahrgastzahlen sind es ebenfalls, zeitweise wird es oben auf den Stadtbahnsteigen auch recht eng, denn auch dort sind Schmalstellen vorhanden, die an das ehemalige Gedrängel am Zoo erinnern. Anders als erwartet, sichern aber vor allem die Schau-Besucher, die Nicht-Bahn-Reisenden, die Umsätze. Der Hauptbahnhof ist zur Touristenattraktion und zum Ausflugsziel geworden.

Eine Wiederaufnahme des Fernverkehrs am Zoo würde diese Kundschaft nicht abziehen. Lediglich ein Bruchteil des gegenwärtigen Publikums würde stattdessen am Zoo für Umsatz sorgen. Doch die Bahn würde ihr Gesicht zurückgewinnen. Das Fahrgastaufkommen am Hauptbahnhof würde sich zu den Stoßzeiten deutlich

entspannen und damit reibungslosere Abläufe schaffen. Insgesamt würde dadurch die Zufriedenheit der Bahnkunden mit der Bahn steigen³⁵.

Auch der Hauptbahnhof würde in seiner Entwicklung nicht darunter leiden, da nur einige der Berlin-Verbindungen den Zoo anfahren und halten könnten. Der Bahnhof wird seine attraktive Lage, am grünen Spreeufer, in der Mitte der Stadt zunehmend nutzen können, seinerseits zu einem Anziehungspunkt für Touristen und Berliner zu werden.

Beide Bahnhöfe könnten parallel bestehen und ihre Umgebungen weiterhin unterschiedliches Profil gewinnen. So hätte der Bahnhof Zoo mit der City-West eine Chance für den Wettbewerb mit einem großen Bahnhof in der neuen Mitte der Stadt. Dies wiederum wäre für Berlin insgesamt ein Gewinn.

3.4. Politik

Die politische Dimension der Bahnhof-Zoo-Problematik gestaltet sich bei näherer Betrachtung weitaus komplexer als dies bisher in der Öffentlichkeit diskutiert wurde. Hier sollte diese sich, anstatt nur die vorgeschobenen Argumente der Bahn zu entkräften und dabei zu polemisieren, drei zentrale Fragen stellen.

- Warum nutzt die Bundespolitik ihre Kompetenz nicht, um die Bahn zur Einhaltung der 1995 geschlossenen Vereinbarung zu zwingen?
- Warum kommt die Initiative der Berliner Landes- und Lokalverbände für den Bahnhof Zoo nicht in der Bundesebene der Parteien an?
- Warum lässt es die Bundespolitik zu, dass ein öffentliches Unternehmen marginale betriebswirtschaftliche Interessen vor das Allgemeinwohl und die Zukunft eines ganzen Stadtquartiers stellt?

Zunächst einmal: Die Kompetenz für Bahn-Entscheidungen liegt beim Bund, welcher sich trotz Anfragen nicht zu einer Initiative für den Zoo durchringen konnte³⁶. Das Problem Zoo besteht aber für das Land Berlin. Berliner Landes- und Lokalpolitik kann also selbst nichts für den Bahnhof Zoo tun. Sie haben die Verantwortung für die Stadtentwicklung zu tragen und sie haben auch die Nachteile der Abwertung des Stadtteils zu verwalten. Doch sie können die Bahn nicht zu einer Revidierung ihrer Entscheidung zwingen. Die in Senat und

Charlottenburg-Wilmersdorfer Abgeordnetenhaus vertretenen Parteien, können sich also publikumswirksam für den Bahnhof Zoo einsetzen, die Kompetenz dafür haben sie jedoch nicht. Sie können also auch nicht dafür verantwortlich gemacht werden, dass der öffentliche Protest bisher keine Wirkung gezeigt hat.

Während einer Demonstration gegen die, wenige Tage zuvor durchgeführte, Schließung des Fernbahnhof Zoo am 30.Mai 2006 sprachen sich Vertreter von SPD, PDS, CDU, FDP und GRÜNEN für eine Wiederaufnahme des Fernverkehrs am Zoo aus. Darunter waren alle Spitzenkandidaten für den Berliner Senat, ausgenommen Klaus Wowereit, SPD. Die amtierende Senatorin für Stadtentwicklung (PDS) zeigte sich ebenso als Zoo-Freund wie die bisherige Bürgermeisterin von Charlottenburg-Wilmersdorf (Monika Thiemen, SPD). Letztere kämpfte zusammen mit dem Bezirksamt für den Fernbahnhof Zoo. Thiemen forderte Bahnchef Mehdorn z.B. in einem öffentlichen Brief vom 17.07.06 auf, den Bahnhof Zoo wieder in den Status eines Fernbahnhofs zu erheben³⁷. Auf den Internetseiten des Senats informiert eine ständig aktualisierte Seite über den Stand der Proteste³⁸. Auch auf den Homepages der Parteien lassen sich entsprechende Statements nachlesen, so zum Beispiel bei der SPD-Fraktion in Charlottenburg-Wilmersdorf³⁹. Im Bezirkswahlprogramm der Berliner CDU heißt es sogar: „Die DB AG muss ihre Entscheidung gegen den Bahnhof Zoo zum nächsten Fahrplanwechsel korrigieren.“⁴⁰. So sieht es auch die FDP „Wir fordern, dass der Bahnhof „Zoologischer Garten“ Fernbahnhof bleibt.“⁴¹“ so die FDP.

Inwieweit all dies Wahlkampfaktik für die Ende September erfolgten Berlin-Wahlen war, lässt sich nur spekulieren. Denn die Entscheidung gegen den Bahnhof Zoo wurde längst auf einer ganz anderen Ebene abgeseget:

Scheinbar eigenmächtig entschied die Bahn gegen den Bahnhof Zoo als Fernbahnhof. Die Bahn hatte das Pilzkonzept, unter klarer Einbeziehung des Fernbahnhofs-Zoo, zusammen mit der Bundesregierung 1995 beschlossen. Entsprechende Finanzierung und weitere Planungen für Modernisierung, Städtebau und Nahverkehrs-Anbindungen waren die Folge. Diese Entscheidung schuf Planungssicherheit. Doch es kam anders: Im Mai 2005 kündigte die Bahn die Umsetzung des Pilzkonzeptes zum 29.Mai 06 unter Ausschluss des Bahnhofs Zoo an. Mit dieser Entscheidung hat die Bahn ihre, durch zwischenzeitliche Privatisierung gesteigerte, Kompetenz genutzt, um eigene Interessen zu verfolgen:

Die Wirtschaftlichkeit eines einzelnen Bahnhofs, des neuen Hauptbahnhofs, wurde über die Interessen der Allgemeinheit gestellt.

Doch Landespolitik und Bundespolitik müssten hier eigentlich gleichermaßen ihrer Verantwortung für den Bürger und das Gemeinwohl gerecht werden. Es erscheint zunächst unverständlich, dass zwar von Lokalebene lautstarke Unterstützung für den Bahnhof Zoo kommt, auf der Kompetenzebene aber nichts geschieht. Dabei müsste es den Spitzen der Berlin-Politik möglich sein, Einfluss auf die Bundesregierung und darüber auch auf die Bahn zu gewinnen. Eine attraktive Hauptstadt mit attraktiven Bahnhöfen und attraktiven Kiezen sollte doch im Interesse der Bundespolitik liegen, oder? Seltsam nur, dass sich die Kompetenzträger selbst in der Zoo-Frage nicht äußern. Frau Frisch und ihre Bürgerinitiative⁴² glauben offensichtlich daran, dass nur genügend öffentlicher Druck ausgeübt werden muss, um dies zu erreichen. Auch der Senat von Charlottenburg-Wilmersdorf möchte uns dies mit seinem medienwirksamen Engagement glauben machen.

Doch die Bundespolitik befindet sich in dieser Frage in einer Zwickmühle, der sich sowohl der regierende Bürgermeister als auch der Bundesverkehrsminister und die Spitzen der regierenden Parteien bewusste sein dürften. Sie alle schweigen trotz der öffentlichen Proteste der Berliner Parteien.

Denn, noch gehört das Unternehmen Bahn zum größten Teil dem Bund und damit dem Steuerzahler. Soweit, so gut. Doch dies soll sich bald ändern; eine weitere Abstoßung der teilprivatisierten Bahn ist geplant, was selbstverständlich möglichst viel Geld in die leeren öffentlichen Kassen spülen soll. Hierbei ist es natürlich sehr hilfreich, wenn der Bund ein besonders lukratives Unternehmen anbieten kann. Stellt die Bahn also betriebswirtschaftliche Interessen vor das Allgemeinwohl, wird die Bundespolitik dies kaum verhindern wollen, solange sie den Haushalt im Blick hat. Dies lässt zunächst folgenden Schluss zu:

In der Zoo-Frage wird stillgehalten, um einen möglichst gewinnbringenden Verkauf der Bundesanteile zu ermöglichen. Denn dieser käme schließlich wiederum der Allgemeinheit zugute.

Doch in dieser Rechnung wurden drei Punkte offensichtlich nicht, bzw. nicht ausreichend, beachtet:

1. Spätestens wenn die City-West so stark schwächelt, dass erhebliche Steuerverluste, erhöhte Arbeitslosigkeit, Konkurse sowie vermehrte Kriminalität und Verwahrlosung im Zoo-Kiez zu erwarten sind, wird sich die Frage stellen, ob

diese Rechnung stimmt. Denn dann ist das Land gefragt, hier zu investieren. Erhöhte Struktur- und Sozialausgaben wären die Folge.

2. Wenn wir zusätzlich noch annehmen, dass eine Schwächung der City-West letztlich der ganzen Stadt schadet, da ihre Pluralität und die Attraktivität ihrer föderalen Struktur gefährdet ist, dann gerät diese Rechnung noch mehr ins Wanken.

3. Wie oben schon ausgeführt, ist die „Konkurrenzwirkung“ des Zoos gegenüber dem Hauptbahnhof zu bezweifeln. Hier könnten von politischer Seite neue Wirtschaftlichkeitsstudien angeregt werden, welche die Problematik ganzheitlich begreifen und die Verwahrlosung des Bahnhof Zoo im Gegensatz zu einem florierenden Bahnhof Zoo als wesentlichen Teil mit einbeziehen. Dies könnte dem Bahnhof Zoo eine neue Chance geben.

4. Zukunftsperspektive des Bahnhofs Zoologischer Garten

4.1. Aktuelle Entwicklung des Zoos als Bahnhof der Deutschen Bahn

Mit dem Fahrplanwechsel am 10.12.06 verkehren wieder einige wenige Fernverbindungen⁴³ über die Stadtbahnstrecke von und ab *Bahnhof Zoo*.

War es zuvor nur ein einziger täglicher Nachtzug der *Bahn*, sind es nun zumindest **7 tägliche DB-Fernzüge, die den Bahnhof Zoo nutzen**. Dies sind **drei Verbindungen per D-Zug von Berlin nach Osteuropa**: Moskau/Saratov über Smolensk, Kiew über Warschau sowie Kaliningrad über Danzig und zurück. **Dazu kommen DB-Nachtzüge** in/von Alpen-Skiregionen: Bozen über Innsbruck bzw. Villach über Salzburg sowie per DB-Partner Auto/Nacht-Zug (EuroNight) von/nach Österreich. Die *Bahn* lässt nun auch wieder den Nachtzug Binz (Rügen) ↔ Dortmund/München/Hagen am Zoo halten. Weiterhin hat auch der Nachtzug Berlin ↔ Paris seinen fahrplanmäßigen Halt dort.

Zu diesen DB-Verbindungen kommen die **Angebote regionaler privater Bahnen, die zusätzliche Richtungen bzw. Reichweiten abdecken**, welche von den DB-Regionalzügen vom *Zoo* aus nicht zu erreichen sind. Dies sind der mehrmals täglich verkehrende Harz-Elbe-Express von/nach Halberstadt/Vienenburg/Wernigerode bzw. Thale/Quedlinburg sowie die tägliche Verbindung mit der Vogtlandbahn von/nach Hof.

Doch die *Bahn* macht es diesen privaten Anbietern über relativ hohe Bahnhofsgebühren⁴⁴ und selektive Streckenvergabe⁴⁵ schwer, den *Bahnhof Zoo* zu nutzen und ihr Angebot auszubauen.

Und obwohl diese neuen Verbindungen ein positives Zeichen für den *Zoo* sind, ist ihre Bedeutung doch relativ gering.

Weiterhin durchfahren alle, auf der Stadtbahnstrecke verkehrenden, IC- und ICE-Züge den Bahnhof Zoo ohne Halt. Der Bahnhof behält auch nach dem aktuellen Fahrplanwechsel den Status eines Nicht-Fernbahnhofes.

Doch es gibt auch **Kompromissvorschläge für den Fernbahnhof Zoo**, welche vor allem längere Fahrtzeiten durch den Halt am Zoo ausschließen möchten, um dieses Argument der Bahn zu entkräften.

Hier ein prominentes Beispiel: Der Unternehmensberater und Verkehrsexperte Hans-Henning Romberg hat einen konstruktiven Vorschlag⁴⁶ zur konfliktlosen Einbeziehung des Bahnhofs Zoologischer Garten in den Fernverkehr unterbreitet, welchen die Charlottenburg-Wilmersdorfer Bezirksbürgermeisterin Monika Thiemen unterstützt. Die Ausgangslage stellt sich laut Romberg wie folgt dar. „Die ICE-Züge nach Hannover und weiter nach Hamm haben jede zweite Stunde (wo nicht in Wolfsburg gehalten wird) einen Zwangshalt auf der Teilstrecke nach oder in Spandau, der genauso lang ist wie der gestrichene Halt im Bahnhof Zoo. Der Grund ist die angestrebte einheitliche Zeitenlage in Hannover. Gleiches gilt für die ICE-Züge nach Braunschweig und weiter nach Frankfurt. Also haben diese Züge, die am Bahnhof Zoo durchfahren, keine Zeitersparnis im weiteren Verlauf, wie bislang immer behauptet wurde. Die Züge aus Hannover und Braunschweig laufen in Berlin aus, und ob sie jede zweite Stunde drei Minuten früher im Hauptbahnhof ankommen, spielt für den weiteren Fahrtverlauf ebenfalls keine Rolle. Die in Berlin auslaufenden Züge aus Warschau etc. fahren ohne Halt durch den Bahnhof Zoo zum Betriebsbahnhof. Auch hier tangiert ein Halt im Bahnhof Zoo nicht den weiteren Fahrtverlauf.“⁴⁷ Daraus ergeben sich für ihn folgende Vorschläge: „Die Hannover-ICE halten jede zweite Stunde am Bahnhof Zoo, wenn sie in Wolfsburg nicht halten. Also: Hauptbahnhof-Zoo-Spandau-Hannover-usw. (erste Stunde), Hauptbahnhof-Spandau-Wolfsburg-Hannover-usw. (zweite Stunde). Die stündlichen Abfahrtszeiten am Hauptbahnhof und in Spandau sowie die Zeiten in Wolfsburg und Hannover bleiben unverändert wie im Sommerfahrplan dargestellt. Der Zwangshalt wird aufgegeben. In Gegenrichtung Ost wird die Ankunftszeit in Hauptbahnhof durch den Halt in Zoo vereinheitlicht (was planerisch durchaus vorteilhaft ist). Die Zeiten in Hannover, Wolfsburg und Spandau bleiben unverändert.“⁴⁸

Die Bahn kann den Bahnhof Zoo unkompliziert in das Fernverkehrssystem einbeziehen.

Dies zeigen die neuen Fernverbindungen nach Osteuropa und die neuen Nachtlinien. Eine Ausweitung dieser Entwicklung auf einige oder sogar alle durchfahrenden ICs und ICEs ist, geht man dabei so umsichtig wie Romberg vorschlägt vor, auch konfliktlos möglich. Längere Reisezeiten durch den *Zoo*-Halt sind vermeidbar und auch logistisch scheint der *Fernbahnhof Zoo* durchaus möglich zu sein.

Die deutliche Entscheidung der Bahn für den Fernbahnhof scheitert also an anderen Hürden: Wirtschaftliche Gründe, die einzig die Auslastung der neuen Bahnhöfe und die Sicherung des dortigen Gewerbe-Umsatzes betreffen.

Die Bahn wird also erst dann wieder ein attraktives Fernverbindungsangebot am Zoo bereitstellen, wenn alle Zweifel an einer Konkurrenzwirkung des Zoos gegenüber dem Hauptbahnhof ausgeräumt sind.

Der Wettbewerb anderer Bahnhöfe und Zentren gegenüber dem Hauptbahnhof hat in den letzten Wochen eine neue Brisanz erhalten. Denn, sollte die Bahn durch die bisher erfolgreiche Klage des Hauptbahnhof-Architekten⁴⁹ dazu gezwungen werden, einen 40 Millionen Euro teuren **Umbau der Untergeschoßdecke** vorzunehmen, würde dies die Wirtschaftlichkeit des neuen Bahnhofs in Frage stellen. Jede mögliche Konkurrenz würde in diesem Fall eine besondere Gefahr darstellen. Die Öffentlichkeit würde darüber hinaus angesichts dieser Baukosten von der Bahn eine möglichst sparsame Handhabung fordern. Jeder „Luxus“ würde argwöhnisch geprüft werden, so auch z.B. zusätzliches Fernverkehrs-Personal am Zoo. Dies könnte auch die Aussicht auf eine Wiederbelebung des Fernverkehrs dort trüben.

4.2. Der Bahnhof Zoo als Knotenpunkt für Berlin-Touristen

Mit einer durchgreifenden Wiederaufnahme des Fernverkehrs am *Zoo* ist also zunächst nicht zu rechnen. Der Bahnhof muss deshalb als Alternative zum Fernverkehr andere Anziehungspunkte bieten, um auch weiterhin attraktiv für Berlin-Reisende zu sein.

Noch heute stehen aufgeregte Teenager aus Buxtehude zum Gruppenbild aneinandergesuschelt auf den Bahnsteigen, um daheim von ihrem obligatorischen Aufenthalt am *Bahnhof Zoo* zu berichten. Noch findet sich der Bahnhof in jedem Berlin-Reiseführer. Noch ist er ein viel genutzter Treffpunkt für Berliner und

Touristen gleichermaßen. Doch, wie lange wird der *Bahnhof Zoo* noch eine Berliner Attraktion sein?

Der Bahnhof braucht dafür:

A. Bewahrung der hervorragenden Anbindung per öffentlichem Nahverkehr.

Denn die Funktion des Bahnhofs Zoo als Nahverkehrsknotenpunkt ist der wichtigste Standortvorteil des Kiezes. Eine veränderte Verkehrsführung von BVG-Bussen in Richtung Hauptbahnhof wäre deshalb aus Sicht der City-West dringend zu verhindern.

B. Erhalt der touristenfreundlichen Infrastruktur. Denn noch befindet sich eine Filiale einer marktführenden Mitfahrzentrale am Bahnhof Zoo. Traditionell wird der Hardenbergplatz vor dem Zoo als Treffpunkt für diese und andere Mitfahrgelegenheiten genutzt.

Auch Reisebusse, vor allem für Tagesreisen, nutzen diesen Platz als Station. Von hier machen sich die Schulklassen und Rentnergruppen auf den Weg in den Zoo und die City-West. Reisebüros, auch eines für Fernbuslinien, welche vom ZOB am Charlottenburger Messedamm verkehren, haben weiterhin ihren Sitz hier. Reisebank, Schnellrestaurants, Internetcafe, Jugendhostel, Zimmervermittlung und Kulturticket-Büro in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs stellen weiterhin eine günstige Infrastruktur für Fernreisende dar.

C. Profilgewinnung, unabhängig vom Fernverkehr

Die historische Tradition des Bahnhofs, seine bewegte Vergangenheit, seine zweifelhafte Berühmtheit, die am jungen Publikum orientierte Infrastruktur, sein unpoliertes, unaufgesetztes Image und seine zentrale Lage lassen sich zur **Gewinnung eines touristisch interessanten Profils** nutzen. Eine effektive Pflege dieses Profils kann zusammen mit den zahlreichen Angeboten in der Umgebung speziell zur Gewinnung des jungen, aufgeschlossenen Publikums genutzt werden. Ein solches aufregendes, unkonventionelles, auch alternatives und zugleich nostalgisches Image lockt wiederum auch andere Zielgruppen an.

D. Gewinn von privaten Investitionen in der Umgebung

Neben der Ausarbeitung eines individuellen Profils für den Zoo-Kiez als Touristen-Magnet kann dem Standort aber auch durch **neue private Investitionen** geholfen werden, so zum Beispiel durch ein Projekt, was ganz unabhängig vom Fernverkehr neue Besucherströme an den *Bahnhof Zoo* locken soll: Das *Riesenrad am Zoo*⁵⁰, eine gigantische Aussichtsmöglichkeit, welche ein privater Investor seit einigen Monaten durchsetzen will.

Details zum „Riesenrad am Zoo“⁵¹: Für die ca. 35-minütige Umkreisung in einer von 40 Glaskapseln für je bis zu 40 Personen rechnen die privaten Betreiber mit 2 Millionen Besuchern pro Jahr. Das Bauwerk hätte eine starke Außenwirkung, da es mit seinen 175 Metern in Berlin nur noch vom Fernsehturm am Alexanderplatz überragt werden würde. Das Riesenrad soll auf dem Areal direkt hinter dem *Bahnhof Zoo* in nordwestlicher Richtung entstehen, welches bereits von dem Betreiber erworben wurde. Hier befinden sich jetzt noch Wirtschaftseinrichtungen des Zoos und ein Busbetriebshof. Im Wettkampf mit einem anderen Betreiber, der ebenfalls seit einigen Monaten ein ähnliches Projekt in Friedrichshain plante, hat sich das Zoo-Riesenrad bereits durchgesetzt. Die Baupläne sind bereits öffentlich ausgelegt und Erörterungsveranstaltungen finden noch im Dezember 2006 statt. In dem Genehmigungsverfahren gibt es trotzdem noch viele Hindernisse: Der Berliner Senat wird das Rad nur nach Vorlage eines fundierten Finanzplans genehmigen, Umweltschützer haben wegen der Lichter des Rades Bedenken und schließlich müssen für den Bau viele Bäume gefällt, Gebäude abgerissen und neue Lösungen für den Betriebshof des Zoos realisiert werden.

Sollte dieses Riesenrad-Projekt jedoch tatsächlich realisiert werden und florieren, kann dies auch eine mögliche Aufwertung des Bahnhofs Zoo bedeuten, der dann deutlich stärker nachgefragt werden würde. In jedem Fall aber kämen mehr Touristen in den Kiez, ebenso auch Berliner, die ihn als Ausflugsziel nutzen würden. Folgeinvestitionen sind zu erwarten. Tiergarten, Biergärten, Zoologischer Garten, Kinos und Einzelhandel würden stärker frequentiert, da sich mehrere Programmpunkte dort schnell und einfach verknüpfen lassen. *Es ist also zu erwarten, dass das Riesenrad ein bedeutender Standortvorteil für die gesamte Zoo-Umgebung und auch die ganze Stadt wäre. Es hätte das Potential ein weiteres Berliner Wahrzeichen zu werden.*

4.3. Der Bahnhof Zoo in der Bedrohung seines Verfalls

Schon jetzt zeigen sich die Folgen des Bedeutungsverlusts des Bahnhofs Zoo. In seinem gegenwärtigen Status als S- und Regionalbahnhof bietet er weniger

Polizeipräsenz und Sauberkeit. Mit dem Wegfall des zahlungskräftigen Reisepublikums verschiebt sich das Bild zusehends. Um diesem Verfall entgegenzuwirken braucht der Bahnhof dringend **kosmetische Pflege**: Umbau, Ausbau, Verschönerung und Initiative statt Resignation und Stillstand.

Die Bahn kündigte im November an⁵², in dieser Richtung tätig werden zu wollen. Sie suche zur Zeit einen Investor, der das in Entwicklung befindliche neue **Gesamtkonzept für den Bahnhof Zoo** umsetzen kann. Mehr Vermarktungsflächen und Parkplätze sowie insgesamt mehr Modernität sollen den Bahnhof aufwerten. Ein positives Signal von der Bahn. Ob dieser Zug wirklich bald ins Rollen kommt, bleibt jedoch abzuwarten.

5. Fazit und konkrete Handlungsempfehlungen

Alle, von der Bahn offiziell vorgebrachten, Argumente gegen den Fernverkehr am Bahnhof Zoologischer Garten konnten leicht entkräftet werden. Wir stellten fest, dass es für die Reisenden keine Nachteile bringen würde, wenn die durchfahrenden Fernzüge wieder am Bahnhof Zoo halten würden. Für die Fahrgäste aus Westberlin würde dies im Gegenteil sogar Fahrzeitverkürzungen und einfachere Wege bedeuten. Die Gewerbetreibenden in und um den Bahnhof Zoo würden so wieder gestärkt werden. Der Bahnhof und seine Umgebung würden für Einheimische und Touristen wieder an Attraktivität gewinnen können.

Die Befürworter einer Wiederaufnahme des Fernverkehrs am Zoo sind weiterhin aktiv, finden eine breite Unterstützung in der Bevölkerung, bei Bahnkunden, Parteien und Medien und letztlich auch bei den Bahnangestellten selbst.

Trotzdem ist bequemes Einsteigen z.B. in den ICE nach Hannover am Zoo mittelfristig nicht in Sicht. Denn Bahn und Bundespolitik vernachlässigen in dieser Frage ihre gesamtgesellschaftliche Verantwortung und handeln kurzsichtig nach betriebswirtschaftlichen Interessen. Die Bahn hat sich bisher weder auf Kompromissvorschläge eingelassen noch Initiativen zu strukturfördernden Projekten für den Zoo und seine Umgebung gestartet.

Wir empfehlen der Bahn mittelfristig, eine neue ganzheitliche und unabhängige Wirtschaftlichkeitsstudie zum Fern-Bahnhof Zoo als Konkurrenz zum Hauptbahnhof anzustrengen.

Das Unternehmen muss seine gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen und marginale Verluste im Verhältnis zum Allgemeinwohl betrachten. Denn von dieser Entscheidung hängt die Entwicklung eines voll entwickelten Stadtquartiers ab.

Sollte auch eine neue Studie deutliche Konkurrenz des Bahnhof Zoo zum Hauptbahnhof belegen, muss die Bahn deutliches Engagement für die Standortsicherheit des Bahnhof Zoo zeigen, indem sie sich für Alternativkonzepte, wie z.B. das geplante Riesenrad einsetzt.

Kurzfristig, bis zur deutlich verbesserten Anbindung des Hauptbahnhofes, muss der Bahnhof Zoo wieder in den Fernverkehr integriert werden. Zum nächsten Fahrplanwechsel sollten alle durchfahrenden Züge wieder am Zoo halten.

Und hier ist auch die Politik gefragt: Bundespolitik und Landespolitik müssen sich in dieser Frage beraten. Die Berliner Landespolitik wird sich dem Abstieg der City-West, u.a. als Folge der Abwertung des Bahnhof Zoo, stellen müssen. Hier müssen Landesinteressen gegenüber einer Bundespolitik, die eine gewinnbringende Veräußerung der Bahn im Blick hat, durchgesetzt werden. Auch hier ist eine ganzheitliche Rechnung angeraten.

Im Vordergrund muss die Erkenntnis stehen, dass die polyzentrische Struktur Berlins erhalten werden muss. Der Fernbahnhof Zoo und die City-West sind wichtige Bestandteile dieser besonderen Struktur.

Das Bezirksamt muss abfedernde Maßnahmen ergreifen, z.B. Anreize für Gewerbe, Kiezkonzept oder aktive Profildpflege und weitergehende Konsequenzen verhindern (z. B. Busbahnhofsverlegung).

Schließlich empfehlen wir den öffentlichen Befürwortern des Fernbahnhofs Zoo, speziell der Bürgerinitiative, Gewerbetreibendenverbänden und Parteien, in der öffentlichen Diskussion von den vorgeschobenen Argumenten der Bahn abzurücken, da diese längst entkräftet sind. Wir empfehlen eine differenzierte Betrachtungsweise und die Vermeidung von polarisierenden Äußerungen.

Sie sollten sich vielmehr den wirtschaftlichen Beweggründen der Bahn widmen, entsprechende Informationen sammeln (z.B. über mögliche Versprechungen an

Investoren im neuen Hauptbahnhof), diese von Fachleuten prüfen lassen und in einer medienwirksamen Debatte nutzen.

Unsere Meinung kurz gefasst: *Der Bahnhof Zoo muss wieder Fernbahnhof werden. Er ist leistungsfähig genug, alle zurzeit durchfahrenden Züge halten zu lassen. Von einer solchen Entscheidung würde die Kundenzufriedenheit mit der Bahn profitieren. Eine effektive Konkurrenzwirkung zu Lasten des Umsatzes am Hauptbahnhof ist zu bezweifeln. Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf muss sich in jedem Fall aktiv für ein Kiezkonzept um den Bahnhof Zoo bemühen, Alternativen fördern und die Bahn bei der Modernisierung des Bahnhofs unterstützen.*

6. Literatur und Quellen

http://gruene-berlin.de/site/fileadmin/dateien/2006/Wahlprogramm_2006.pdf, 15-07-06

www.bahn.de

www.bvg.de

http://www.berlinwahl.spd.de/servlet/PB/show/1675455/Programm_Konsequent_Berlin_Beschlussfassung.pdf, 15-07-06

<http://www.linkspartei-berlin.de/fileadmin/download/2006/WahlprogrammBerlin06.pdf>, 15-07-06

<http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/presse/archiv/20060602.1110.41274.html>, 15-07-06

Ulrike von Leszczynski, dpa Bahnhof Zoo abgekoppelt
http://www.meinberlin.de/nachrichten_und_aktuelles/12632.html 15.07.06

<http://www.haende-weg-vom-bahnhof-zoo.de/> 15.07.06

<http://www.bvg.de> (Routenplaner)

<http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/extra/bezirksamt/WiLieOrgBibl/icestop.html>, 27-06-06

<http://morgenpost.berlin1.de/content/2006/03/02/berlin/814166.html>, 27-06-06

<http://blog.zeit.de/berlinjournal/?p=168>, 27-06-06

http://www.connex.info/ConnexTemplates/Page___13958.aspx, 01-07-06

<http://www.vogtlandbahn.de/pdfs/Fahrplanvx.pdf>, 01-07-06

<http://dip.bundestag.de/btd/15/058/1505890.pdf>, 15-07-06

<http://www.morgenpost.de/content/2006/06/23/berlin/837020.html>, 15-07-06

<http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/extra/bvv/drucksachen/02/02t505.html>, 15-07-06 Anfrage an die Bezirksverordnetenversammlung 2005.

<http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/presse/archiv/20060602.1110.41274.html>, 15-07-06

Alfred B. Gottwaldt: Berlin. Bahnhof Zoo. Fernbahnhof für eine halbe Stadt, Düsseldorf 1988.

Hrsg. Die Bahn, Drehscheibe Berlin, Das Pilzkonzept, Berlin November 2001

<http://www.bahn.de/imperia/md/content/pdf/holding/bauprojekte/3.pdf> 10.10.2006.

Hrsg. Senatsverwaltung für Verkehr und Betriebe Berlin: Verkehrsplanung für Berlin, Materialien zum Stadtentwicklungsplan Verkehr, Berlin 1995.

Dieter Schütte: Charlottenburg, Berlin 1988.

- 1 Auf dieses Konzept für den Berliner Schienenregional- und -fernverkehr siehe unten.
- 2 Die Deutsche Bahn AG wird im Folgenden kurz als Bahn bzw. auch DB bezeichnet.
- 3 Der Berliner Bahnhof Zoologischer Garten, welcher im Bahnverkehr den Namen Berlin-Zoologischer Garten trägt, wird hier auch kurz als Bahnhof Zoo oder vereinfacht als Zoo bezeichnet.
- 4 ICE=InterCityExpress, IC=InterCity. Abgesehen von verschiedenen internationalen Zügen und Nachtzügen sind dies die einzigen Kategorien von Fernzügen der DB.
- 5 Dies sind die heutigen Stationen: Bahnhof Zoologischer Garten, Savignyplatz und Bahnhof Charlottenburg (letzterer zu dieser Zeit mit Anschluss an die bestehende Ringbahn, heute ergänzt durch Westkreuz).
- 6 Einwohnerentwicklung Charlottenburgs, ohne dass Eingemeindungen stattfanden: 25 847 Einwohner 1875; 76 859 EW in 1890, 189 305 Einwohner im Jahr 1900 und 305 976 im Jahr 1910. Die Charlottenburger Einwohnerzahl stieg zwischen 1875 und 1910 im deutschen Städtevergleich überdurchschnittlich schnell. Vergl. Dieter Schütte, Charlottenburg, Berlin 1988, S. 51-52.
- 7 Südwestlich des Bahnhofs Zoo entwickelte sich in dieser Weise das neue Stadtviertel Am Kurfürstendamm; rund um den, auf Charlottenburger Stadtgebiet als Boulevard neu ausgebauten, ehemaligen Reitweg nach Potsdam. Im Südosten entstand das neue Ostviertel. In den 1890er-Jahren war damit das Stadtbild zwischen Berlin (aus Schöneberger Richtung) und Charlottenburg (aus Richtung des Bahnhof Zoo) geschlossen. Und in nordöstlicher Richtung schloss das neue Hochschulviertel, um die nun befestigte Hardenbergstraße, nördlich der neuen Stadtbahnhaltestelle Savignyplatz, die Lücke zu Alt-Charlottenburg.
- 8 Auf der Stadtbahn verkehrten 1889 die Bahnen nach Warschau, Breslau, Königsberg und Görlitz sowie die Schnellzüge nach Hamburg, Lehrte und Frankfurt/Main. Fernbahnhaltestellen auf der Stadtbahn waren Charlottenburg, Zoo, Friedrichstraße, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof (Standort entspricht heutigem Ostbahnhof). Vergl. Dazu den Auszug aus dem Baedeker von 1889 für Berlin und Umgebung in: Alfred B. Gottwald, Berlin. Bahnhof Zoo. Fernbahnhof für eine halbe Stadt, Düsseldorf 1988, S.16.
- 9 Bis Ende der 1930er Jahre verfügte der Bahnhof nur über 2 Stadtbahngleise und 2 Fernbahngleise, so dass ein Überholen auf der Fernbahn nicht möglich war. Ein Vorverlagern der S-Bahn-Steige und die Umnutzung des Platzes für 2 zusätzliche Fernbahngleise machten den Bahnhof belastbarer für den Fernverkehr auf der Stadtbahn.
- 10 Dies waren Schloßviertel, Innere Stadt, Lützow und Am Lietzensee.
- 11 Dies waren z.B. Theater des Westens 1896, Schillertheater 1907, Deutsche Oper 1912.
- 12 In den neuen „Bahnhofsterrassen“ eröffnete u.a. 1957 ein Groß-Restaurant mit 600 Plätzen.
- 13 Die Stammlinie ging 1902 am Zoo in Betrieb.
- 14 Beispielsweise beginnt der Song „Wir steh'n auf Berlin“ von der Band „Ideal“ (Single aus dem Jahr 1980) mit „Bahnhof Zoo, der Zug fährt ein“. Auch die irische Rockgruppe U2 widmete 1991 dem Bahnhof den Welthit „Zoo Station“ (Album: Achtung Baby), der von dem Ende einer Liebesbeziehung handelt.
- 15 Das autobiografische Buch (Kai Hermann, Horst Rieck: Christiane F. - Wir Kinder vom Bahnhof Zoo, 1978) über die von Drogen und Prostitution geprägte Jugend der Westberlinerin Christiane Felscherinow machte erstmals die Themen harte Drogen, Beschaffungskriminalität, Kinderprostitution und die betreffende Subkultur für die Öffentlichkeit zugänglich. Spätestens mit der sehr erfolgreichen Verfilmung 1981 wurde der Bahnhof Zoologischer Garten als zentraler Treffpunkt der Westberliner Drogenszene in den 1970/80er Jahren bekannt.
- 16 Zum „Pilzkonzept“ vergl. Die Veröffentlichungen von Bund und Bahn, z.B. Hrsg. Die Bahn, Drehscheibe Berlin, Das Pilzkonzept, Berlin November 2001 <http://www.bahn.de/imperia/md/content/pdf/holding/bauprojekte/3.pdf> 10.10.2006.
- 17 Vergl. Die Annahmen der Bahn in ebd. S. 5.

18 Eine mögliche Umsetzung dieses Konzeptes beschreibt Bernd Breitkopf, ein Mitglied der Bürgerinitiative Westtangente in: Bernd Breitkopf, Umsteigen auf Linie Zukunft!? Innovatives Eisenbahnkonzept für Berlin entwickelt, Berlin 1990. <http://www.gurubert.de/verkehr/eisenbahn/berlin/ringkonzept/> 13.10.2006.

19 So begründet die Berliner Senatverwaltung für Verkehr und Betriebe im Juli 1995 das Wesen des Pilzkonzeptes. Sehr anschaulich nachzulesen in: Hrsg. Senatverwaltung für Verkehr und Betriebe, Verkehrsplanung für Berlin, Materialien zum Stadtentwicklungsplan Verkehr, Berlin 1995.

20 Der als „Lehrter Bahnhof“ im „Pilzkonzept“ geplante Bahnhof, wurde an der Stelle der, zum Zwecke des Neubaus abgerissenen S-Bahn-Station „Lehrter Stadtbahnhofs“ errichtet. Vor 1945 gab es neben diesem Bahnhof auch den Fernbahnhof „Lehrter Bahnhof“. Trotz anders lautender populärer Entscheidungen, zum Beispiel eine vom Senat initiierte Internetumfrage, führt die Bahn den Hauptbahnhof nun als „Berlin-Hauptbahnhof“. Nur auf den S-Bahnsteigen wird daneben die Zusatzbezeichnung „Lehrter Bahnhof“ geführt.

21 Ausnahmen bilden nur vereinzelte internationale Verbindungen sowie Nachtzüge.

22 http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/wanderungen/de/s2_bahnhofzoo.shtm 08.12.2006.

23 Im Laufe des Juni 2006 ging der Umsatz dort um ca. 40% zurück. Vergl. Dazu: <http://www.morgenpost.de/content/2006/06/23/berlin/837020.html>, 15-07-06

24 Vergl. Hrsg. Senatverwaltung für Verkehr und Betriebe Berlin: Verkehrsplanung für Berlin, Materialien zum Stadtentwicklungsplan Verkehr, Berlin 1995, S.Oe2ff.

25 Vergl. Schönheitskur für den Bahnhof Zoo, DB plant Umbau / 30 Millionen Menschen waren schon im Hauptbahnhof, Berliner Zeitung, 30.08.2006, Lokales, Seite 22.

26 Stand: Sommerfahrplan 2006. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember hat es einige marginale Verbesserungen gegeben. Siehe weiter unten.

27 Die ersten Zeilen des Songs aus 1981 „Ich steh auf Berlin“ von Ideal.

28 Siehe: Pressemitteilung des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf vom 11.09.06 <http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/presse/archiv/20060911.1415.47222.html> 24.09.06.

29 Zu diesem Schluss führt die eingehende Beschäftigung mit den Fahrplanveröffentlichungen der Bahn zum Sommerfahrplan 2006. Die unterschiedlich langen Fahrtzeiten zwischen Hauptbahnhof und Spandau lassen künstliche Haltezeiten auf der Strecke vermuten. Darüber hinaus konnten wir solche Halte selbst schon beobachten und uns wurde von betroffenen Fahrgästen von solchen mehrminütigen Halten der entsprechenden Züge berichtet.

30 Bemerkungen wie „Die paar Stationen werden die Wessis ja wohl mit der S- Bahn fahren können“ begegnen dem kritischen Betrachter aus allen Schichten.

Zitat aus einem diesbezüglichen Forum <http://www.berlin.de/forum/viewtopic.php?t=30> 15-07-06

31 Broschüre der Bahn: Hrsg. Deutsche Bahn AG: Bahn frei, Alle Vorteile für Berlin. Das neue Verkehrskonzept auf einen Blick, Frankfurt /Main, Stand 01.05.2006.

32 Bahnhof Zoo, Mehdorn will hart bleiben, Tagesspiegel-Online-Artikel vom 11.08.2005.

Beleg <http://www.tagesspiegel.de/wirtschaft/archiv/11.08.2005/1983025.asp>

33 Bahnverkehr Berlin 2006, Pressekonferenz 6. Juli 2005. http://www.hbf-berlin.de/site/shared/de/dateianhaenge/presentationen/bahnverkehr2006__berlin__pk06072005.pdf

34 Allein in den ersten 4 Wochen nach der Eröffnung besuchten 8 Millionen Menschen den Hauptbahnhof. Vergl. Dazu:

<http://www.morgenpost.de/content/2006/06/23/berlin/837020.html>, 15-07-06

35 So argumentiert auch Hans-Henning Romberg in seinem Vorschlag zur konfliktlosen Einbeziehung des Bahnhof Zoo in den Fernverkehr.

<http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/presse/archiv/20060602.1110.41274.html>, 15-07-06. S. auch Fußnote 41.

36 Vergl. Dazu die Antwort der Bundesregierung auf eine entsprechende Anfrage: <http://dip.bundestag.de/btd/15/058/1505890.pdf>, 15-07-06

37 <http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/presse/archiv/20060717.1140.44275.html> 24.09.06

38 „Das Bezirksamt und die Bezirksverordnetenversammlung Charlottenburg-Wilmersdorf sind gegen die von der Deutschen Bahn AG beschlossene Abkoppelung des Bahnhofs Zoo vom Fernverkehr. Deshalb unterstützt das Bezirksamt die Bürgerinitiative gegen die Schließung des Fernbahnhofs Zoo.“ Zit.

<http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/aktuelles/bahnhofzoo.html> 15.07.06

39 „Die SPD protestiert mit aller Entschiedenheit gegen die Entscheidung von DB Chef Mehdorn, keine Fernzüge mehr im Bahnhof Zoo halten zu lassen“ zit.

<http://www.spd-fraktion-charlottenburg-wilmersdorf.de/fernbahnhofzoomussbleiben.html> 15.07.06

40 <http://www.city-cdu.de/PDF/Wahlprogramm-2006.pdf>, 15-07-06

41 <http://www.liberalis.de/forum/index.php?act=Attach&type=post&id=9231>, 15-07-06

42 Zu der sehr aktiven Bürgerinitiative für den Fernbahnhof Zoo siehe: haende-weg-vom-bahnhof-zoo.de

43 Quelle: <http://reiseauskunft.bahn.de> 10.12.06.

44 Die Bahn berechnet für den Zoo weiter die üblichen Gebühren für größere Fernbahnhöfe, mit dem Argument, dass entsprechende Serviceeinrichtungen weiterhin vorhanden seien und einige Fernzüge verkehren. Quelle: Berliner Zeitung vom 18.10.2006, Peter Neumann, Grüne: DB kassiert am Zoo zu hohe Stationsgebühr.

45 Dies betrifft vor allem die Connex.-Gruppe. Quelle: <http://www.tagesspiegel.de/berlin/archiv/14.07.2005/1932292.asp> 10.12.06.

46 In einer Pressemitteilung vom 2.6.2006 veröffentlichte die Charlottenburg-Wilmersdorfer Bürgermeisterin Monika Thiemen (SPD) den Kompromissvorschlag Hans-Henning Rombergs: <http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/presse/archiv/20060602.1110.41274.html>, 15-07-06

47 <http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/presse/archiv/20060602.1110.41274.html>, 15-07-06

48 <http://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/presse/archiv/20060602.1110.41274.html>, 15-07-06

49 Vergl. Dazu z.B. die Frankfurter Allgemeine Zeitung vom 28.11.2006

<http://www.faz.net/s/RubF7538E273FAA4006925CC36BB8AFE338/Doc-E93975FC2BC964449890168BFED8C6F27-ATpl-Ecommon-Scontent.html> 08.12.06

50 Quelle u.a. Berliner Morgenpost vom 26. November 2006, Riesenrad-Planer am Zoo haben die Nase vorn.

51 Vergl. u.a. Anschutz will kein Riesenrad mehr, Morgenpost.de 14.12.06. (://www.tagesspiegel.de/berlin/nachrichten/riesenrad-anschutz/84598.asp 16.12.06)

52 Vergl. Dazu: Mehr Parkplätze, mehr Geschäfte, Deutsche Bahn AG kündigt Gesamtkonzept für den Bahnhof Zoo an, Berliner Morgenpost, Mittwoch 15.

November 2006, Bezirksjournal Charlottenburg-Wilmersdorf, Seite 6.