

■ Bahnhof Zoo

125 Jahre und (vorübergehend) ein bisschen leiser

aus SIGNAL 04/2009 (September 2009), Seite 12-13 (Artikel-Nr: 10000481)
 Berliner Fahrgastverband IGEB

Zum Jubiläum des Fernbahnhofs Berlin Zoologischer Garten

Nicht wenige Bahnhöfe entstehen an Orten, die zunächst einmal nur durch technische Notwendigkeiten und günstige geographische Bedingungen bestimmt sind, ohne dass man dabei auf das vorgefundene städtebauliche Umfeld besondere Rücksicht nimmt.

Vor dem Bau des ersten Anhalter Bahnhofs im Jahre 1841 etwa gab es an diesem Standort noch nicht einmal ein Stadttor in der alten Berliner Zollmauer - erst die Eisenbahngesellschaft ließ dieses anlegen. Aber trotz dieser ungünstigen Ausgangsbedingungen entwickelte sich die Gegend rund um den Askanischen Platz im folgenden Jahrhundert zu einem sehr lebendigen Stadtquartier, in dem vor allem zahlreiche Hotels für die ankommenden Bahnfahrergäste ihre Pforten öffneten. Auch bei Berlins neuem Hauptbahnhof, dessen Standort im »Niemandland« ebenfalls technischen Erfordernissen geschuldet ist, kann man darauf hoffen, dass die Stadtentwicklung in Zukunft den Vorgaben der Technik folgen wird.

Verkehrsbedürfnis des »Neuen Westens«

Es gibt jedoch auch die umgekehrte Variante, bei der der Bahnbau der Stadtentwicklung folgt. Um eine solche handelt es sich beim Bahnhof Zoo. Anlässlich der Eröffnung der Stadtbahn im Jahre 1882 errichtete man im Zuge dieser Verbindungsbahn an der Westseite des Zoologischen Gartens gleich eine Station, um den Verkehrsbedürfnissen des aufstrebenden »Neuen Westens« Rechnung zu tragen. Zunächst hielten dort nur Vorortzüge, doch bereits zwei Jahre später, am 15. Oktober 1884, entstand auch an den Ferngleisen ein Bahnsteig. Um die Kapazität zu erhöhen, erweiterte man den Fernbahnteil Mitte der 1930er Jahre auf vier Bahnsteiggleise und verschob den S-Bahnhof nach Westen.

Neben den traditionellen Berliner Kopfbahnhöfen erlangte die Stadtbahn schon bald nach ihrem Bau eine wichtige Rolle für den Personenfernverkehr und wurde von zahlreichen Fernzügen frequentiert. Auch internationale Express- und Luxuszüge wie der »Nord-Express« verkehrten hier - wobei letztere zwar häufig die beiden eher unbedeutenden Stationen Charlottenburg und Alexanderplatz ausließen, aber ansonsten nicht nur am betrieblich wichtigen Schlesischen Bahnhof (heute: Ostbahnhof) hielten, sondern auch an der Friedrichstraße und am Zoologischen Garten - beide in wichtigen Verkehrszentren gelegen. Angesichts dieser Bedeutung ist es auch kein Wunder, dass beispielsweise der Schriftsteller Klaus Mann in seinem 1932 erschienenen Roman »Treffpunkt im Unendlichen« einen seiner Protagonisten ganz selbstverständlich am Bahnhof Zoo den Morgenzug nach Paris besteigen lässt.

DB spielt Bedeutung herunter

Wie man sieht, spielte der Bahnhof Zoo also bereits in der noch ungeteilten Stadt in der Liga der Berliner Bahnhöfe weit oben mit. Trotz der zahlreichen Belege für die lange Geschichte des Fernbahnhofs Zoo erdreistete sich die Deutsche Bahn AG im



Seit 125 Jahren gibt es den Fernbahn Berlin Zoologischer Garten, doch seit 3 Jahren fahren hier fast alle Fernzüge ohne Halt durch. Symbol für den Niedergang des Fernbahnhofs sind die leerstehenden und verwahrlosten »Terrassen am Zoo«. (Foto: Marc Heller)



Sonderstempel der Deutschen Bundespost Berlin aus dem Jahre 1984 zur Ausstellung des Berliner Schienenverkehrs-Verbandes. (Abb: Archiv S-Bahn Museum)

Juni 2005 jedoch, auf einer Schautafel im Zuge einer Ausstellung über die Berliner Eisenbahngeschichte am Potsdamer Platz Folgendes zu verkünden: »'Berlin Stadtbahn - Zoologischer Garten', ein S-Bahn- und unbedeutender Regionalbahnhof, wurde wichtigster Fernbahnhof der westlichen Zwei-Millionen- Stadt«.

Hintergrund dieser Lüge war die Tatsache, dass die DB AG ein Jahr vor der Fertigstellung des »Pilzkonzepts« für den Bahnknoten Berlin plötzlich verkündet hatte, künftig am Zoo keine Fernzüge mehr halten zu lassen. Dies widersprach sämtlichen ursprünglichen Planungen, die stets davon ausgegangen waren, dass der neue Zentralbahnhof an der Kreuzung der Stadtbahn mit dem neuen Nordsüdtunnel durch mehrere dezentrale Fernbahnhöfe - darunter auch der Bahnhof Zoo - ergänzt wird. Schließlich hatte das Geburtstagskind nach dem Mauerfall einen enormen Aufschwung erlebt, nachdem es in den Jahren der Teilung zwar durchaus der wichtigste und zeitweise einzige Fernbahnhof in den drei Westsektoren (zumindest für den zivilen Verkehr) gewesen war, allerdings aufgrund der gesunkenen Bedeutung der Eisenbahn für den Berlin-Verkehr von sehr viel weniger Zügen frequentiert wurde als vor dem Krieg.

Grund für den Aufschwung nach dem Mauerfall waren so wichtige Ereignisse wie 1993 die Aufnahme des ICE-Verkehrs und 1998 die Wiedereröffnung der sanierten Ferngleise auf der Stadtbahn in Richtung Osten. Anschließend hielten am Bahnhof Zoo für mehrere Jahre nicht nur fast sämtliche nach Berlin verkehrenden Fernzüge, sondern auch noch fünf Regionalexpress-Linien.

Jedem vernünftigen Beobachter musste klar sein, dass es sich hierbei nur um einen vorübergehenden Zustand handeln konnte und dass nach Fertigstellung der neuen Strecken des »Pilzkonzepts« viele Züge direktere und für sie günstigere Verbindungen befahren und folglich nicht mehr am Zoo vorbeikommen würden. Nun jedoch verkündete der damalige Bahnchef Hartmut Mehdorn, der einmal in einem Interview gesagt hatte, er empfinde Bahnfahrten über vier Stunden als »Tortur«, und der in seiner nahezu zehnjährigen Amtszeit alles unternahm, um diese Erfahrung auch für möglichst viele seiner Kunden erlebbar zu machen, dass künftig am Bahnhof Zoo auch diejenigen ICE-, Intercity- und Eurocity-Züge nicht mehr halten sollten, die weiterhin die Stadtbahn befahren würden. Als Grund führte die Bahn eine angebliche Zeitersparnis an, doch war es recht offensichtlich, dass man die werten »Beförderungsfälle« um jeden Preis an den neuen Hauptbahnhof zwingen wollte.

Christiane F. und »ewiggestrige West-Berliner«

Dieser weitere Höhepunkt fahrgastfeindlicher Politik aus dem Hause Mehdorn rief bei den betroffenen Anwohnern, Hoteliers und Kaufleuten starke Proteste hervor, und es befremdet in diesem Zusammenhang, dass die Auseinandersetzung um den Fernverkehrshalt am Zoo in der Öffentlichkeit seitdem immer wieder als solche zwischen »Ost« und »West« dargestellt wird und dass die Verteidiger des ursprünglichen, in den 1990er Jahren beschlossenen Fernverkehrskonzepts für ganz Berlin als »ewiggestrige West-Berliner« diffamiert werden. Diese Sichtweise lässt außer Acht, dass einerseits unter Bahnchef Mehdorn zeitweilig auch über die Abkoppelung des Ostbahnhofs diskutiert wurde, zum anderen aber auch Bürger aus dem Westteil der Stadt - vornehmlich solche, die nicht in Charlottenburg wohnen - die Schließung des Bahnhofs Zoo ausdrücklich begrüßten, da sie es dem Bahnhof

anscheinend immer noch nicht verzeihen können, dass Christiane F. dort in den 1970er Jahren Drogen konsumierte.

Obwohl die Proteste - zumindest bisher - nichts ausrichten konnten, darf sich unser Jubilar auch nach dem Sommer 2006 noch immer mit vollem Recht »Fernbahnhof« nennen, da einige wenige Nachtzüge und Züge privater Anbieter dort nach wie vor regelmäßig Halt machen und somit seine Ehre retten. Dennoch ist es ein Skandal, dass die DB AG seit drei Jahren zahlreiche Fahrgäste, die ihr Ziel im Westen Berlins oder in Potsdam haben, mit sinnlosen und willkürlichen Umwegen schikaniert. Ein Höhepunkt in dieser Entwicklung wurde während der S-Bahn-Krise erreicht, als Ende Juli für zwei Wochen sowohl der Hauptbahnhof als auch der von der Bahn häufig als Alternative zum Zoo angepriesene Bahnhof Spandau mit der S-Bahn gar nicht mehr zu erreichen waren.

Zoo muss wieder »richtiger« Fernbahnhof werden

Zweifelsohne wird der Bahnhof Zoo über kurz oder lang wieder ein »richtiger« Fernbahnhof werden, wenn auch in kleinerem Maßstab als zwischen 1998 und 2006. Unsicher ist jedoch, ob man darauf schon jetzt rechnen darf, nur weil der Torturexperte Hartmut Mehdorn die Bahn endlich freigegeben hat. Viel wichtiger als diese Personalie dürfte es sein, die DB AG auch von dem fahrgastfeindlichen Geist zu befreien, den der verhinderte Luftfahrtmanager dort hinterlassen hat. Wie bei dem beispiellosen S-Bahn-Chaos dieses Sommers dürfte auch beim Bahnhof Zoo erst dann eine wirkliche Besserung möglich sein.

In diesem Sinne: Happy Birthday und auf bessere Zeiten! (amler)

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000481>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten