

## ■ Planung

## Baustelle Bahnhof Zoo

aus SIGNAL 02/1995 (April 1995), Seite 11-12 (Artikel-Nr: 10000931)  
IGEB

### Rückblick und Ausblick

Mit viel Engagement war es der DB AG und den beteiligten Firmen gelungen, noch vor Weihnachten 1994 den 1. Umbauabschnitt der Fern- und S-Bahn-Empfangshalle des Bahnhofs Berlin Zoologischer Garten in wesentlichen Teilen abzuschließen. Mehr Bahn-Service, neue Dienstleistungs- und Verkaufseinrichtungen und mehr Übersichtlichkeit sollten in den Bahnhof einziehen. Es galt, den Bahnhof Zoo funktional und gestalterisch zu verbessern und dennoch die denkmalpflegerischen Anforderungen zu wahren. Immerhin ist der Bahnhof derzeit der wichtigste im Berliner Fernverkehrsnetz, und auch künftig wird er eine bedeutende Station im Berliner Eisenbahnnetz sein. Ein zweiter Bauabschnitt soll 95 bis 1997 folgen und zur Eröffnung der neuen Schnellbahnverbindung Hannover Berlin fertig sein. Gleichzeitig will der Berliner Senat aus dem Hardenberg-Parkplatz endlich einen wirklichen Bahnhofs- und Stadtplatz machen.

Obwohl das heutige Bahnhofsgebäude des Bahnhofs Zoo erst etwas mehr als 50 Jahre alt ist (1934 bis 1940 erfolgte ein weitgehender Abriß und Neubau einschließlich Erweiterung der alten Anlagen), hat es schon vieles durchstehen müssen. Erst in den 50er Jahren wurde der Bahnhof wirklich fertiggestellt, erhielt die Verglasung der Fern- und S-Bahn-Halle. Gleichzeitig entstand der noch heute vorhandene Restaurantvorbau. Als West-Berliner Zustiegsbahnhof zum Interzonenverkehr war die Station zu Mauerzeiten von großer Bedeutung und dennoch unbedeutend im Vergleich zum Verkehrsaufkommen der Vorkriegszeit. Das Innere war ungepflegt und unmodern. Obdachlose, Prostituierte und Drogenabhängige prägten vielfach das Erscheinungsbild des Bahnhofs, der durch das Buch über Christiane F. zu zweifelhafter Bekanntheit gelangte. Forderungen nach einer Modernisierung und Aufwertung des Bahnhofs hatten im Zeichen von Autoversessenheit und Flugzeugeuphorie keine Chance zur Umsetzung. Erst mit dem anstehenden Berlin-Jubiläum 1987 rückte der Bahnhof Zoo wieder stärker ins Blickfeld. Ost und West einigten sich auf eine umfassende Sanierung und Modernisierung einschließlich des Baus von Bahnsteigverlängerungen und -überdachungen- nicht zuletzt auf Grundlage des 1985 von der IGEB entwickelten Konzeptes zur Aufwertung des Bahnhofs Zoo.

Kaum war die Modernisierung fertig, fiel die Mauer, und es begannen völlig neue Planungen für die Zukunft des Eisenbahnverkehrs in der wiedervereinigten Stadt. Ein neuer Umbau wurde erforderlich, um die erwartete Zahl der Reisenden auch in Zukunft bewältigen zu können. Zugleich sollten neue und attraktivere Geschäfte einerseits den Bahnhof als Dienstleistungszentrum aufwerten (was natürlich auch höhere Einnahmen die nunmehr privatisierte Bahn bringt) und andererseits das bisher den Bahnhof dominierende Milieu vertreiben.

Als Fazit nach Fertigstellung des 1. Bauabschnittes ist festzuhalten, daß sich der Umbau grundsätzlich gelohnt hat. Die beschriebenen Ziele scheinen erreicht. Der Bahnhof Zoo wurde zu einem attraktiven Verkehrsknoten und Einkaufsort (mit



Oben und unten: Kaum wiederzuerkennen ist die Fernbahn im Bahnhof Zoo nach dem Umbau. Die Kommerzialisierung des Bahnhofs brachte allerdings auch einen Rückbau der Verkehrsflächen für die Reisenden, was in Spitzenzeiten zu Problemen führen kann. (Foto: Marc Heller)



(Foto: Marc Heller)

Ladenöffnungszeiten bis 22 Uhr). Die alte Atmosphäre wurde zumindest in der Empfangshalle weitgehend verdrängt. Der Branchenmix der Geschäfte bietet sowohl für Reisende wie auch für Käufer (insbesondere am Wochenende) ein reichhaltiges Angebot. Der weitgehende Verzicht auf massive Wände zugunsten von Glas schafft Durchblicke und wirkt werbend für die Geschäfte. Dies gilt vor allem im Bereich zwischen der S- und der Fernbahnhalle, früher ein abgeschlossener, abweisender Bereich mit mehr oder weniger geschlossenen Fahrkartenschaltern.

Leider sind die Umgestaltungsmaßnahmen auch mit einigen Nachteilen verbunden, die unter der Überschrift "Einkaufswelt vor Bahnhofsfunktion" zusammengefaßt werden können. Die Nachteile werden nicht durch den jetzigen Zwischenstand der Baumaßnahmen, sondern die grundsätzliche Konzeption verursacht. Wer zur Gepäckaufgabe will, muß schon intimster Kenner des Bahnhofs sein. Den Weg von der S-Bahn zur Fernbahnhalle sieht man vor lauter Kommerz erst auf den zweiten Blick. Die Längsdurchwegungen des Bahnhofs wurden auf ein angesichts erwarteter Verkehrszuwächse unverträgliches Minimum reduziert. Die Informationsschilder im Deckenbereich sind zu klein, z.T. werden sie durch die neuen Lampen verdeckt. Bezeichnend für das Mißverhältnis zwischen den Funktionen Verreisen und Verkaufen ist, daß der direkte Zugang von der Empfangshalle zur U-Bahn wie auch die Fahrkartenausgabe für die drei Monate nach Abschluß der 1. Baustufe immer noch nicht fertig sind. Eine Nahverkehrsinformation gibt es im Bahnhof überhaupt nicht, denn die BVG sitzt noch immer in ihrer Bude auf der Mittelinsel des Hardenbergplatzes. Weggefallen ist der direkte Ausgang von der S-Bahn-Halle zur Hardenbergstraße und der dortigen Bushaltestelle. Als Reaktion auf diese Mängel sind zumindest schnelle Nachbesserungen im Informationssystem für die Reisenden unerlässlich! Im 2. Bauabschnitt sollten die Reisenden dann wieder Vorrang vor den Einkäufern bekommen.

Zwei andere Kritikpunkte betreffen weniger die Funktion als vielmehr die Gestaltung der Empfangshallen. Bei der Umgestaltung in den 80er Jahren war -leider nicht besonders geglückt- der Versuch gemacht worden, die strenge, aber auch klare Architektur der 30er Jahre mit modernen, spielerischen Elementen (Fußbodenfliesung) zu verbinden. Beim Umbau von 1994 ist nun die ursprüngliche Architektur noch unsensibler verändert worden, z.B. durch die Verkleidung der Pfeiler mit geschliffenem Marmor, durch die Stahlelemente der Fensterfronten, die grellen bunten Farben der Werbung und schließlich das Hineinragen von Ladennutzungen in die Fernbahnhalle. Die einst einheitliche Gestaltung löst sich bis zur Beliebigkeit auf.

Hervorzuheben ist ein besonders schmerzlicher Verlust: Im Vorfeld der Renovierung war von der Bahn zugesagt worden, die traditionsreiche Heinrich-Heine-Buchhandlung zu erhalten. Nunmehr entsteht jedoch an ihrer Stelle u.a. eine Apotheke. Für den Geist gibt es im Bahnhof Zoo jetzt nur noch fast-food in Form eines Presse-Shops - ein unverständlicher Wortbruch und ein kulturpolitischer Skandal.

### **Neugestaltung des Hardenbergplatzes notwendig**

Nach dem Umbau des Bahnhofgebäudes soll das - ist erklärte Absicht von DB AG, Berliner Senat und Bezirksamt Charlottenburg - endlich auch der Hardenbergplatz

gestalterisch und funktional verbessert werden. Hier liegt noch Vieles im Argen. Bereits vor 10 Jahren, als der Platz das letzte Mal umgestaltet wurde, hatte die IGEB eine Reihe von Anforderungen formuliert (vgl. IGEB-Konzept von 1985, S. 44 ff). die heute unverändert aktuell sind. Die wichtigsten natürlich planerisch noch zu konkretisierenden Punkte waren und sind:

- Als Bahnhofsvorplatz ist der Hardenbergplatz zur Stadt hin zu öffnen. Er muß Teil der Umgebung sein und nicht von dieser, etwa als "Tor zur Ferne", künstlich abgetrennt werden, wie es heute der Fall ist. Die lächerlichen Imbiß- und Souvenir-Buden auf dem Platz müssen verschwinden. Wenn es überhaupt eine Notwendigkeit für die bauliche Gliederung des Hardenbergplatzes gibt, dann darf diese erst deutlich weiter im Norden passieren, um so die Anlage eines Platzes zu ermöglichen.

Als Bahnhofsvorplatz hat der Platz die Funktion eines Zubringers zur Fern- und Regionalbahn und muß deshalb entsprechend gestaltet werden. Dazu gehört vor allem eine funktionale Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln Bus, U-Bahn, S-Bahn und Fernbahn. Eine Bushalle - statt einzelner Wartehäuschen - ist ebenso wichtig, wie die direkte Verbindung vom U--Bahn-Zwischengeschoß zu den Businseln durch zusätzliche Treppen. Durch eine neue Halle für Busse und Taxen (mit Option für eine Tram) erhalte der Bahnhof eine städtebaulich prägnante 3. Halle. Am Nordrand des Bahnsteiges der U9 ist der lange geforderte zusätzliche Ausgang Richtung Fernbahnhof anzulegen.

Die Jebensstraße muß mit in die Erschließung des Bahnhofs durch den ÖPNV (einschließlich Taxi- und Lieferverkehr) einbezogen werden. So könnte die Jebensstraße zur Anfahrtseite, der Hardenbergplatz zur Abfahrtseite werden.

Der Hardenbergplatz ist Bahnhofsvorplatz und in seiner zweiten Funktion Vorplatz des Zoologischen Gartens mit Übergang in den Großen Tiergarten. Dies muß gestalterisch (breite Fußwege, Bänke) deutlicher sichtbar gemacht werden.

Der Hardenbergplatz soll nicht mehr nur Parkplatz sein. Touristenbusse und Langzeitparker haben auf dem Platz nichts zu suchen, der einer der wichtigsten Räume der West-Berliner City ist. Wenn aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen nicht ganz auf die Parkplätze verzichtet werden soll, wäre eine Tiefgarage (privat finanziert und betrieben) im Nordostbereich des Platzes denkbar.

Um die Verbindung zwischen Bahnhofs- und Zoovorplatz mit der Stadt wiederherzustellen, ist der Kreuzungsbereich Hardenbergstraße/Joachimstaler Straße stadtvträglich umzugestalten. Im Verhältnis zwischen Fußgänger- und Autoverkehrsfläche muß die einseitige Bevorzugung des MIV beseitigt werden. Dies wird spätestens dann notwendig, wenn durch weitere Bauprojekte, wie z.B. das und Brunnen-Hochhaus, noch mehr Fußgängerverkehr auftreten wird. Ferner muß die geplante Straßenbahn vom Alex über Leipziger Straße und Potsdamer Platz zum Zoo und deren spätere Verlängerung über die Hardenbergstraße zum Spandauer Damm berücksichtigt werden.

Eine weitere, besonders wichtige Forderung ist diejenige nach mehr Öffentlichkeit und Qualität in der Planung dieses so wichtigen Platzes. Hierfür ist ein gut vorbereitetes Wettbewerbsverfahren, daß auch die Interessen der Anlieger und der ÖPNV-Benutzer angemessen berücksichtigt, erforderlich. Interessenverbände wie PRO BAHN, IGEB und FUSS e.V. sind frühzeitig zu beteiligen, damit es nicht noch einmal zu einer so falschen Konzeption kommt, wie sie in der heutigen Gestalt vorzufinden ist. Mögliche wahltaktische Schnellschüsse, die im Hinblick auf die Berliner Wahlen im Oktober drohen, kann und darf Berlin sich nicht leisten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10000931>.

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