

■ Aktuell

## ICE-Züge weder nach Zoo noch nach Ostbahnhof?

aus SIGNAL 03/2005 (Juni/Juli 2005), Seite 10-12 (Artikel-Nr: 10002722)  
IGEB Fernverkehr

### Neue DB-Fernbahnplanung für Berlin

Die Inbetriebnahme des neuen Berliner Nord-Süd-Tunnels für Fern- und Regionalzüge zum Fahrplanwechsel im Mai 2006 sollte für die Bahnreisenden ein Festtag werden. Doch ein Jahr davor sieht es plötzlich so aus, als ob für viele Reisende im Fernverkehr die erhoffte Zeitersparnis durch deutlich weitere Wege zum Fernzug verloren geht. Einseitig hat die DB das mit dem Bund und dem Berliner Senat abgestimmte »Pilzkonzept" aufgekündigt, demzufolge Berlin als Stadt mit mehreren Zentren auch mehrere Fernbahnhöfe bekommen sollte.

Anfang Mai meldete der Berliner Tagesspiegel das, was schon lange gerüchteweise herumgeisterte: Die DB will ICE-Linien ab dem 28. Mai 2006 nicht mehr im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten halten lassen. Das Echo in der Stadt war gewaltig. Es gab eine lebhaft Diskussion, ob es richtig sei, Zoo vom Fernbahnhof zum Regionalbahnhof zu »degradieren". Neben überwiegend heftiger Kritik gab es für diesen Plan allerdings auch Zustimmung, gelegentlich verbunden mit einem Seitenhieb: Auch die West-Berliner müßten nun endlich von Liebgewordenem Abschied nehmen.

Ende Mai informierte die DB dann den Berliner Senat, daß ab dem 28. Mai 2006 alle ICE-Linien durch den neuen Nord-Süd-Tunnel fahren sollen. Auch die aus dem Rhein-Main- und dem Rhein-Ruhr-Gebiet kommenden Linien sollen nicht mehr über die Stadtbahn mit den Fernbahnhöfen Zoo und Ostbahnhof verkehren, sondern über den Nordring zum unterirdischen Lehrter Bahnhof (künftig Hauptbahnhof) und weiter zum Bahnhof Papestraße (künftig Südkreuz) und hier enden bzw. kehren. Auf der Stadtbahn sollen lediglich die drei Fernzugpaare nach Amsterdam und die drei nach Warschau verbleiben.

Da es nach dem Bahnhof Zoo nun auch den Ostbahnhof traf, war Berlin in dieser Frage wiedervereinigt. Aus allen Teilen der Stadt wurde kritisiert, daß die City-Ost und die City-West künftig den größten Teil des Fernverkehrs verlieren sollen. Die Empörung war so heftig, daß immer wieder gefragt wurde, warum die Bahn eine derartig unpopuläre, von allen abgestimmten Planungen abweichende Linien- und Haltekonzeption verfolgt.

### Warum die Abkehr vom Pilzkonzept?

Die DB hat sich mit dem neuen Hauptbahnhof und dem neuen Bahnhof Südkreuz finanziell schwer überhoben. Deshalb sollen diese nicht auch noch untergenutzt wirken. Vor allem aber sollen so viele Reisende wie irgend möglich dorthin gelenkt werden, damit sie dort einkaufen und auf diese Weise die Vermietung der Läden der DB einen maximal möglichen Ertrag bringt. Außerdem ist der Nord-Süd-Tunnel mit vier Gleisen überdimensioniert, so daß bei zu wenig Zügen die Erlöse aus den Trassenpreisen zu gering sind. Bei der Planung in den 90er Jahren gingen Bund, Senat und Bahn von erheblichen Einwohner- und Fahrgastzuwächsen aus. Zwar gibt es im



Fernbahnhof Zoo. Bald ein historische Foto? Die ICE-Züge aus dem Rhein-Main-Gebiet und aus dem Rhein-Ruhr-Gebiet sollen nach dem Willen der Bahn ab Mai 2006 nicht mehr über die Berliner Stadtbahn verkehren. (Foto: Marc Heller)



Am Anfang war das Pilzkonzept. Von diesem zwischen Bund, Berlin und DB abgestimmten Konzept will die Bahn jetzt nichts mehr wissen. Über die Stadtbahn (Unterseite des Pilz-Hutes) sollen plötzlich keine Fernzüge mehr fahren (Grafik: DB Projektbau)



Der Bahnhof Zoo liegt mitten in der westlichen Innenstadt und wird bisher von Touristen häufig als der »Hauptbahnhof von Berlin" bezeichnet. Bahnchef Hartmut Mehdorn interessiert das aber nicht. Die Fahrgäste sollen zur Bahn kommen, nicht die Bahn zu den Fahrgästen. (Foto: Marc Heller)

Berlin-Verkehr Fahrgastzuwächse, aber die DB wird aus finanziellen Gründen 2006 nach Eröffnung des viergleisigen Nord-Süd-Tunnels nicht mehr Fernzüge fahren lassen, als heute auf der zweigleisigen Stadtbahn verkehren. Da in den 90er Jahren außerdem ein Flughafenzubringer alle 15 Minuten vom Lehrter Bahnhof nach Schönefeld eingeplant worden war, wird es auch deshalb 2006 große unterausgelastete Gleiskapazitäten geben.

## **Was bedeuten die DB-Pläne für die Reisenden?**

Mehr als 90 Prozent der Berliner Fernverkehrsreisenden müssen ab dem 28. Mai 2006 zum neuen Hauptbahnhof oder zum neuen Bahnhof Südkreuz fahren. Nur wenige werden in Spandau zusteigen können, weil dort weiterhin nur ein Teil der ICE-Züge hält. Beide neuen Fernbahnhöfe sind nur mit der S-Bahn und mit Regionalzügen gut erreichbar. Straßenbahn- und U-Bahn-Anschluß gibt es nicht. Mittelfristig soll zwar der Hauptbahnhof beides erhalten, aber 2006 wird es nur während der Fußballweltmeisterschaft die »Spielzeug-U-Bahn" U 55 mit Zwei-Wagen-Zügen zum Brandenburger Tor geben. Ein regulärer Betrieb kann erst nach zwischenzeitlicher Stilllegung 2007 aufgenommen werden, und eine verkehrliche Bedeutung für einige Fernverkehrsreisende erhält diese Linie erst, wenn sie als U 5 Richtung Alexanderplatz fährt - Planungsstand derzeit 2015. Die Straßenbahn vom Hauptbahnhof nach Prenzlauer Berg soll immerhin »schon" 2010 fahren, während die S 21 (neue Nord-Süd-S-Bahn zum Hauptbahnhof) auf Jahre hinaus nicht einmal begonnen werden wird. Somit werden 2006 lediglich ein paar veränderte Buslinien wenigstens einige der Reisenden umsteigefrei zu den beiden neuen Fernbahnhöfen bringen - wenn sie nicht im Stau stecken bleiben.

Zusätzlich zu der für viele Berliner Fahrgäste unbequemen und Zeit kostenden Erreichbarkeit insbesondere des neuen Hauptbahnhofs kommen noch weite Wege innerhalb der Station hinzu. So müssen am Hauptbahnhof die oben mit der S-Bahn ankommenden Fahrgäste mit Gepäck mindestens 5 Minuten für ihren Weg zu den sehr tief liegenden unterirdischen Fernbahnsteigen einplanen. Zwar gibt es Aufzüge und Fahrtreppen, aber nicht durchgehend, denn die Fahrgäste sollen ja die Läden sehen und dort kaufen ...

Viele Reisende werden also 2006 trotz Fahrzeitverkürzungen im Fernverkehr durch eine verlängerte Anreise zum Zug insgesamt mehr Zeit benötigen als heute.

## **DB hat Vertrauen verspielt**

Es ist unbestritten, daß die Bahn in großen Finanzproblemen steckt, für die die »große Politik" mit der Begünstigung von Auto und Flugzeug mitverantwortlich ist. Aber die Bahn selbst verschärft diese Probleme erheblich durch die angestrebte Börsenfähigkeit. Verkehrliche Interessen der Kunden werden deshalb zur Zeit fast immer den wirtschaftlichen Interessen des Unternehmens DB AG untergeordnet. Dieser Prioritätensetzung kann nur einer Einhalt gebieten: der Eigentümer. Bundesregierung und Bundestag müssen die Bahn endlich wieder auf das richtige Gleis setzen. Dazu gehört auch, daß Fernzüge in die City-West und die City-Ost fahren. Ein Jahrzehnt lang war diese Planung mit mehreren Halten in Berlin (Pilkonzept) zwischen Bund, Bahn und Senat Konsens und Grundlage für Milliarden-Investitionen öffentlicher und privater Gelder. Über Nacht fegt die Bahn

nun dieses Konzept vom Tisch und stellt alle, vor allem ihre Kunden, vor vollendete Tatsachen.

Damit diese Strategie auch aufgeht, hat die DB die Planungen möglichst lange geheim gehalten, obwohl die Überlegungen innerhalb der Bahn, wie jetzt zu hören ist, mindestens schon seit ein bis zwei Jahren in diese Richtung gehen. Das ist dreist. Damit hat die Bahn viel Vertrauen verspielt. Besserung scheint noch nicht in Sicht. Großzügig bietet die Bahn als »Kompensation" an, morgens und abends einige ICE-Züge über die Stadtbahn fahren zu lassen - wohl wissend, daß sie das ohnehin tun muß, um die Züge ins Betriebswerk Rummelsburg fahren zu können.

Die DB hat sich bei den Verhandlungen zum S-Bahn-Verkehrsvertrag über den Berliner Senat aufgeregt - zu Recht. Jetzt ist das Verhalten der DB gegenüber Berlin leider nicht besser.

## **Erneute Wendung?**

Am 14. Juni zitiert die Berliner Zeitung Bahnchef Hartmut Mehdorn mit den Worten, daß Ostbahnhof ein Fernzughalt bleibe, er aber entschieden gegen einen ICE-Halt im Bahnhof Zoo sei. »So schön ist die Umgebung auch wieder nicht - mit dem Erotikmuseum um die Ecke" Ignoriert man einmal die unsachliche Argumentation, so kann die Aussage Mehdorns eigentlich nur als Rückkehr zum Modell »Fahren über die Stadtbahn ohne Halten am Zoo" interpretiert werden.

## **Warum soll der Bahnhof Zoo Fernbahnhalt bleiben?**

Die Verknüpfung mit dem innerstädtischen Schnellbahnnetz ist am Bahnhof Zoo ideal: Neben der S-Bahn ist die Anbindung sowohl durch eine U-Bahnlinie in Nord-Südwald auch in Ost-West-Richtung gewährleistet; hinzu kommen zahlreiche Buslinien. Am künftigen Hauptbahnhof kann bezüglich der Verknüpfung mit dem städtischen Nahverkehrssystem kein gleichwertiger Ersatz geschaffen werden. Außerdem liegt der Bahnhof Zoo ideal im Einzugsgebiet der City-West. Auch für Reisende aus dem Berliner Südwesten und aus Potsdam ist er bequemer und schneller erreichbar. Für alle, die hier nur durchfahren wollen, verlängert sich die Reisezeit lediglich um vier Minuten.

Um ein fahrgastfreundliches Angebot zu gewährleisten, muß der Bahnhof Zoologischer Garten als Systemhalt für alle Züge des Fernverkehrs, die weiterhin über die Stadtbahnstrecke verkehren, verbleiben. Auch ein Alibi-Halt beispielsweise einiger weniger Züge in Tagesrandlagen stellt keine Lösung dar, da das Ziel grundsätzlich ein für den Bahnkunden leicht merkbares und übersichtliches Fahrplanangebot sein muß.

Weil ein Teil der Linien sowohl im Fern- als auch im Regionalverkehr in den Nord-Süd-Tunnel verlagert wird, ergibt sich die erwünschte und zweifellos auch notwendige Entlastung des Bahnhofes Zoologischer Garten. Kapazitätsengpässe stellen damit ebenfalls kein Grund dar, diesen Halt aufzugeben.

Doch wer die Diskussion der letzten Wochen verfolgt hat, wird den Eindruck nicht los, daß all diese Sachargumente für die Bahn nicht zählen bzw. dem DB-Verständnis von Wirtschaftlichkeit untergeordnet werden. Ein Indiz dafür ist, daß sich die DB zuletzt

allen Einladungen zu Veranstaltungen und Interviews verweigert hat. Die DB als Staatsbetrieb, der sich der Öffentlichkeit und dem Kundendialog verweigert-war der Anspruch nicht ein anderer?

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10002722>.

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