

Fernverkehr:

Dressur der Zoo-Besucher

Fahrgäste von und nach Berlin sollen umlernen von Rainer Engel



Foto: Engel / Montage: Steiner

ICE im Bahnhof Zoo: demnächst nur noch zum Anschauen.

> Wenn der neue Berliner Hauptbahnhof in Betrieb geht, sollen die Berliner den ICE am Bahnhof Zoo nur noch bei der Durchfahrt bestaunen. Nach dem Willen der Führung der Deutschen Bahn AG wird der Halt aller Fernzüge am Bahnhof Zoo entfallen. Wieder startet die DB-Führung eine Aktion zur Dressur ihrer Fahrgäste, die der Einführung des „neuen Preissystems“ vom Dezember 2002 gleicht. Damals endete die Umerziehung nach öffentlichen Protesten mit einem Krisengespräch zwischen Bundeskanzler Schröder und DB-Chef Mehdorn im Bundeskanzleramt.

Kein Fernzughalt am Zoo – das ist ein Angriff auf die Westberliner, ihre Geschichte und ihre Identität. Diesmal stellt sich dem DB-Chef eine Theologin in den Weg.

Kinder vom Bahnhof Zoo

Mit dem Titel „Wir Kinder vom Bahnhof Zoo“ erschien 1978 ein autobiografisches Buch, das die Situation drogenabhängiger Kinder und Jugendlicher am Beispiel der 14-jährigen Christiane Felscherinow aus der Gropiusstadt im Berliner Bezirk Neukölln darlegt. Der Titel des Buches nimmt Bezug auf den Berliner Bahnhof Zoo, der in den 1970er und 1980er Jahren ein zentraler Treffpunkt der Berliner Drogenszene war.

Das Buch eröffnete als erstes dieser Art breiten Kreisen vorher unbekannt Einblicke in die Drogenproblematik und stellte den Anfang einer öffentlichen Diskussion über den gesellschaftlichen Umgang mit Drogen

Der Herr über Netz und Stationen missbraucht seinen Besitz an den Zügen.

und seinen Opfern. Ist die Assoziation mit diesem Buch die wesentliche emotionale Triebfeder dafür, dass die sauberen weißen ICE-Züge nicht mehr am schmutzigen Bahnhof Zoo halten sollen?

Der Bahnhof Zoo ist Westberlin

Der Bahnhof Zoo war wie der Flugplatz Tempelhof mit seinem Luftbrückendenkmal das Tor zur Welt für die „Insulaner“. Die „Insulaner“ – so nannte sich eine Kabarettgruppe unter Günter Neumann, die jahrzehntelang den Berlinern das Durchhalten mit der Hoffnung leichter machte, dass Berlin doch wieder richtiges Festland werden möge. Jetzt ist Berlin wieder Festland, und da wird das Tor zugemacht.

So schmutzig der Bahnhof Zoo auch war und so schmutzig die Interzonenzüge gewirkt haben mögen – der Bahnhof Zoo war keine „Notlösung“ der deutschen Teilung. Er war schon vor dem Ersten Weltkrieg Fernbahnhof und wurde daher zur Dreh-

scheibe des öffentlichen Verkehrs in Westberlin, und das ist er bis heute geblieben. Zwei U-Bahn-Linien fahren hier ab, die schon nach wenigen Stationen den Zugang zu weiteren U-Bahn-Linien vermitteln. Zahllose Busse halten am Bahnhofsvorplatz, darunter die von Touristen gern genutzten Linien 100 zum Brandenburger Tor und 200 zum Potsdamer Platz. Auf diesen Bahnhof ist der gesamte öffentliche Verkehr Westberlins ausgerichtet.

Die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche – Mahnmal des Zweiten Weltkriegs und seiner Zerstörungen – steht in Blickweite, der Kurfürstendamm ist gleich um die Ecke.

Und hier soll kein Fernzug mehr halten? Das ist ein frontaler Angriff auf die Befindlichkeit vieler Westberliner. Mag auch die junge Generation nach 15 Jahren Wiedervereinigung nichts mehr damit anfangen können – für die ältere Generation ist der Wegfall des Fernzughalts in Westberlin ein Angriff auf ihre Geschichte und ihre Identität. Bahnhof Zoo – das war der Ort, an dem man Berlin verlassen konnte, und an dem man wieder ankam.

Denn der Bahnhof Zoo gehört zu „ihrem Kiez“, zu ihrem Stadtteil. Der „Hauptbahnhof“ – das ist für sie genauso weit weg wie Spandau. Da führt keine Straße hin, durch die man gehen mag, der „Lehrer Bahnhof“ lag seit den Zerstörungen des Zweiten Weltkriegs irgendwo in einer unwirtschaftlichen Brachlandschaft an der Mauer und die S-Bahn hielt da nur, weil aus besseren Zeiten eine S-Bahn-Station übrig geblieben war, die letzte auf der Westseite vor dem Bahnhof Friedrichstraße.

Können Bahn-Manager nachvollziehen, dass Bahnhöfe mehr sind als nur Bahnsteige?

Das Fernverkehrskonzept 2006

Ab Mai 2006 sollen statt bisher 146 Fernzüge nur noch 98 Fernzüge über die Stadtbahn fahren, aber keiner mehr soll im Bahnhof Zoo halten.

Die ICE-Linie Hamburg – Berlin – Leipzig – München und die IC-Linien Hamburg – Berlin – Dresden – Prag und Stralsund – Berlin – Erfurt sowie neu Berlin – Rostock werden von Norden nach Süden durch den neuen Hauptbahnhof fahren.

Auf der Stadtbahn verkehrt weiterhin die ICE-Linie Köln – Hannover – Berlin und die IC-Linie Berlin – Osnabrück – Amsterdam/Münster. Die ICE-Linie Basel/Stuttgart – Frankfurt – Berlin soll nur noch bis Dezember 2006 über die Stadtbahn fahren, danach soll sie ebenfalls von Norden in den Hauptbahnhof fahren.

Die fehlenden Argumente

Der Bahnhof Zoo hat in Berlin einen höheren Stellenwert als Harburg für Hamburg, als Deutz für Köln, als der Südbahnhof für Frankfurt, als Pasing für München. Dort überall halten ICE-Züge.

Hat die DB Argumente, dass der Bahnhof Zoo zum „Regionalbahnhof“ abgestuft wird? Die Pressemitteilung vom 5. Juli, mit der das neue Fernverkehrskonzept vorgestellt wurde, enthält kein einziges solches Argument, die schriftlichen Informationen zur Pressekonferenz vermerken lapidar: „Bahnhof Zoo

wird zum Regionalbahnhof, um im Fernverkehr kürzere Reisezeiten zu erzielen.“

Richtig ist daran lediglich, dass der mit vier Minuten kalkulierte Halt im Bahnhof Zoo die Fahrzeit von Westen um vier Minuten verlängern würde. Doch mindestens eine halbe Million Einwohner haben nichts davon – für sie verlängert sich die Fahrzeit um ein Vielfaches. Würde man die Summe der Fahrzeiten aller Fahrgäste, die weiterhin über die Stadtbahn verkehren, bilanzieren, so käme ein negativer Wert heraus.

In anderen Städten gelten solche Argumente auch nicht. Wenn in Köln eine Messe stattfindet, dann halten ICE-Züge zusätzlich auch in Köln-Deutz, obwohl die Fahrzeit vom Hauptbahnhof nur eine Minute beträgt. Und in Hannover hat man für die Messe sogar extra einen neuen Bahnhof gebaut, obwohl man doch bequem in acht Minuten vom Hauptbahnhof mit der S-Bahn fahren könnte. Das also kann der Grund nicht sein.

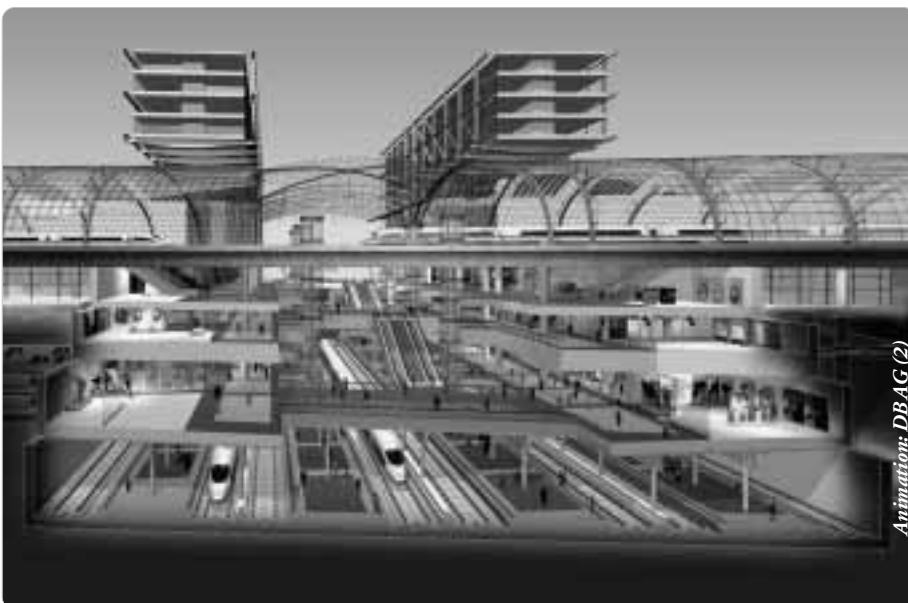
Die einschlägige Fachpresse vermeldet, dass es bei der DB Pläne gegeben habe, auch die ICE-Züge aus Köln von Norden in den Hauptbahnhof fahren und an der Papestraße enden zu lassen. Irgendwann wurde jedoch klar, dass man zum Betriebswerk in Rummelsburg, das gleich hinter dem Ostbahnhof liegt und in dem die ICE-Züge gewartet werden, eine Stadtrundfahrt machen müsste.

Noch grotesker ist es, dass die aus Warschau kommenden IC-Züge und die von Osten kommenden Nachtzüge vom Hauptbahnhof aus leer durch den Bahnhof Zoo fahren müssen, weil sie in Grunewald gewartet werden.

Dreckig nach Südwesten?

Ab Ende 2006 soll auch die ICE-Linie von Stuttgart / Basel von Norden in den Hauptbahnhof fahren und am Südkreuz enden, dem heutigen S-Bahnhof Papestraße. Dort sollen die Züge wenden.

Diese Züge haben von Basel schon sieben Stunden, von Zürich acht Stunden, von Interlaken gar fast zehn Stunden hinter sich. Um vom Südkreuz aus das ICE-Betriebswerk Rummelsburg zu erreichen, ist eine weite Fahrt über den Außenring nötig. Daher soll am Südkreuz eine Behandlungsanlage gebaut werden, in der die Fäkalien entsorgt und kleine Reparaturen erledigt werden können. Hier wird also investiert, nur um den Nord-Süd-Tunnel zu füllen – in Rummelsburg ist alles schon vorhanden, und dort stünden auch Ersatzzüge bereit. Vielleicht wird aber auch diese Anlage noch eingespart, und dann wenden die Züge am Bahnsteig



So soll der neue Hauptbahnhof aussehen. Ladenflächen und Bürotürme warten auf Mieter.



und gehen gleich wieder verdeckt, wie sie ankommen, auf die Rückreise. Eine Behandlungsanlage am Südkreuz ist ohnehin Unfug – von Süden werden immer mehr Züge nach Berlin fahren als von Norden. Mit der Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels wird das Bedürfnis wachsen, Berlin mit Leipzig und Dresden stündlich zu verbinden.

Affront gegen Potsdam

Nicht nur der Zoo verliert jeglichen Fernverkehrsanschluss – auch Potsdam. Die „Regierungs-ICE“ nach Düsseldorf wurden im Juni 2005 eingestellt, und zwar so plötzlich, dass sogar schon Reservierungen ausgegeben waren und Fahrgäste umbuchen mussten. Wirtschaftlich waren diese Züge immer fragwürdig, denn über den Bahnhof Zoo und die Neubaustrecke ist die Fahrzeit nach Hannover einfach kürzer. Aber jetzt soll sich die Fahrzeit in Richtung Hannover um eine halbe Stunde verlängern, wenn es bei den derzeitigen Fahrplänen bleibt – die Übergangszeit am Bahnhof Zoo beträgt heute bequeme und sichere 17 Minuten und wird um mindestens zehn Minuten schrumpfen: ein erhebendes Gefühl, wenn einem am Schloss Bellevue der ICE entgegenkommt, den man erreichen wollte! Auch die letzte IC-Linie soll nicht mehr durch Potsdam fahren – die Linie Erfurt – Berlin – Stralsund. Sie fährt über Dessau und macht einen Schlenker über eine eingleisige Strecke, um von dort Potsdam zu erreichen. Künftig soll die Linie über Wittenberg verkehren. Von Potsdam nach Halle fährt man heute in 100 Minuten direkt, demnächst wird man dafür fast eine Stunde mehr brauchen – ob mit dem Bummelzug über Land oder über den neuen Hauptbahnhof. Nur am Tagesrand sollen einige IC-Züge noch über Potsdam fahren – weil man sie so schlecht vom Hauptbahnhof nach Rummelsburg in die Abstellanlage bekommt, wenn sie durch den Tiergartentunnel fahren.

Mehr Kunden für DB-Immobilien

Was bleibt an Argumenten, um den Wegfall des Fernverkehrshalts am Zoo zu begründen? Nur noch die Tatsache, dass die DB die am Hauptbahnhof neu gebauten Immobilien vermarkten will – mit den Machtmitteln ihres Verkehrsunternehmens. Man kann das negativ ausdrücken: Die DB will Profit machen. Man kann es auch positiv ausdrücken: Die DB will ihre Investitionen in die nach der Wende notwendige Neugestaltung des Eisenbahnnetzes refinanzieren. Das bleibt sich gleich.

Die Fahrgäste sollen umgewöhnt werden. Bisher steigen am Zoo rund 20.000 Fernverkehrsfahrgäste ein und aus. Nach der Eröffnung des Nord-Süd-Tunnels könnten es noch 10.000 sein – und die würden am Hauptbahnhof fehlen. 16.000 Quadratmeter Ladenfläche wollen vermarktet sein, zwei Bürohochhäuser über den Bahnsteigen warten auf Mieter. Wenn diese Mieter nicht kommen, dann wird der Hauptbahnhof Berlin zu einer Pleite für die Deutsche Bahn. Das hat der Berliner Regierende Bürgermeister Wowereit bestätigt, als er sagte: „Man muss allerdings auch die Bahn verste-

Argumente für den Halt der Fernzüge im Bahnhof Zoo

- Verlängerte Reisezeiten von 30 bis 60 Minuten für Menschen im Einzugsbereich der westlichen City bis Potsdam mit ca. 1,4 Millionen Einwohnern
- Verteuerung von Bahnfahrten durch höhere Anreisekosten
- Eine entscheidende Schwächung der Wirtschaftskraft Berlins mit allen Geschäften und Hotels in der alten City von Berlin
- Zunahme des Individualverkehrs in der Innenstadt mit Staus und Verstopfungen
- Die Verwandlung des westlichen Berlins in eine Provinzstadt für Hotelgäste und Messebesucher
- Abkopplung des Bahnhofs von der funktionierenden Nahverkehrsanbindung am Bahnhof Zoo, die beim Lehrter Bahnhof nicht vorhanden ist
- Einfahrt für Berlin-Besucher in die deutsche Hauptstadt nur noch durch einen Tunnel und
- Ankunft nur noch im Untergrund des Lehrter Bahnhofs (2. Untergeschoss)
- Verschwendung von Steuergeldern, da der Bahnhof Zoo mit hohen Millionenbeträgen für den Fernverkehr ausgebaut wurde
- Nach Preischaos und Verschlechterungen im Kundenservice durch Personalreduzierung in den Reisezentren will die Bahn nun das alte Zentrum Berlins am Bahnhof Zoo funktionslos machen und die deutsche Hauptstadt entscheidend schwächen.

Aus dem Bürgerprotest-Flugblatt

Der PRO BAHN-Bundesausschuss unterstützt diese Unterschriftenaktion und empfiehlt den Mitgliedern und Lesern die Unterschrift.

Die Unterschriftenliste kann unter www.der-fahrgast.de/bhfzoo.pdf heruntergeladen werden.

Unterschriftenaktion

hen. Sie hat nicht Milliarden in neue Bahnhöfe investiert, nur um dann alles so zu lassen, wie es war. Das muss ich akzeptieren.“ Bahnhöfe, die aus ihrem Umfeld herausgerissen wurden, werden nicht unbedingt Publikumsmagneten. Warnende Beispiele dafür, dass Fahrgäste sich nicht so leicht umerziehen lassen, sondern lieber auf die Bahn verzichten, sind in Ludwigshafen, Kempten und Braunschweig zu besichtigen. Die Pleite am Hauptbahnhof ist gar nicht so unwahrscheinlich. Denn zum Hauptbahnhof fährt keine Straßenbahn, die vorhandene U-Bahn ist nur zwei Stationen lang und endet beim Brandenburger Tor im Nichts.

Städtische Fahrgäste müssen büßen

Neu Buslinien müssen erst noch eingerichtet werden. Zwar plant die Berliner BVG, die Anzahl der Busse zum Hauptbahnhof und zum Südkreuz deutlich zu erhöhen, aber der Berliner Senat hat kein Geld für ein erweitertes Angebot. Also müssen die Fahrgäste das selbst bezahlen. Mit einem verschlechterten Angebot durch Streichungen im Früh- und Spätverkehr, durch ausgedünnte Takte und durch Umwegfahrten der Linien müssen sie dafür sorgen, dass Hartmut Mehdorns Rechnung aufgeht.

Wowereit und das Monopol

Schon wieder sind wir bei dem Thema „Netz und Verkehr“ angelangt. Der neue Hauptbahnhof hätte auch mit weniger Ladenfläche auskommen können. Muss die DB denn der neu gebauten Ladenzeile

Konkurrenz machen, die vor der Haustür ihres Hauptquartiers am Potsdamer Platz steht – mit Methoden, die mit Kundenorientierung eines Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht das Geringste zu tun haben? Das Fazit ist eindeutig: Der Herr über Netz und Stationen missbraucht seinen Besitz an den Zügen – zu Lasten der Fahrgäste. Das mag ein Unternehmer im Sinne der Rendite für die Börse für seine unternehmerische Aufgabe halten. Doch die wirtschaftlichen Fehler des Unternehmens Deutsche Bahn AG müssen wir Bürger bezahlen. Weil also die DB-Führung sich bei ihren Investitionen verkalkuliert hat, müssen die Bürger nun zwangsweise vom Zoo zum Hauptbahnhof und wieder zurück fahren. Mit dieser Haltung hat Wowereit inzwischen Probleme. So berichtet die „Berliner Wirtschaft“, herausgegeben von der Industrie- und Handelskammer Berlin:

Ein völlig falsches Signal für Berlin sieht die IHK in den Plänen der Bahn, den Flughafen BBI vom Fernverkehr abkoppeln zu wollen. Das Bahnkonzept war daher auch Thema beim Wirtschaftspolitischen Frühstück der IHK Berlin am 29. August mit Berlins Regierendem Bürgermeister Klaus Wowereit. Auf die Deutsche Bahn AG ist Klaus Wowereit derzeit nicht gut zu sprechen. Erst koppelte Bahnchef Hartmut Mehdorn den Bahnhof Zoologischer Garten vom ICE-Netz ab. Nunmehr will er im unterirdischen Bahnhof des geplanten Großflughafens Berlin Brandenburg International (BBI) in Schönefeld keine Fernzüge halten lassen. „Das kann nicht das letzte Wort sein“, machte Wowereit beim „Wirtschaftspolitischen Frühstück“

der IHK seinem Ärger Luft. Der Bahnhof werde nicht nur für Regionalzüge geplant, sondern auch für den ICE-Verkehr. Dies sei im Planfeststellungsverfahren so vorgesehen und eine Rechtfertigung für die Dimension des Projekts, betonte der Regierende Bürgermeister vor rund 200 Unternehmern. Die Bahn habe betriebswirtschaftlich effektiv zu arbeiten, räumte Wowereit ein, doch der Dialog müsse fortgesetzt werden. Schließlich gebe es Kundenwünsche, an denen sich das Unternehmen orientieren sollte. Angesichts der Bahnhofsneubauten in der Hauptstadt sei klar, dass bei den Zugverbindungen „auch der Bahnhof Zoo abgeben muss“. Doch wenn es sinnvoll sei, „müssen Stopps eingelegt werden“, ist der Regierungschef zum Streit bereit. Zugleich forderte er die Bahn auf, „mit ihren Drohungen aufzuhören, aus Berlin wegzuziehen“. Wowereit sichtlich genervt: „Ich kann das nicht mehr hören.“ Er reagierte damit auf mehrfach geäußerte Kritik von Mehdorn, wonach der Berliner Senat sich nicht genügend um die Bahn kümmert.

Gerechterweise muss man sagen, dass der derzeitige ICE-Halt in Schönefeld ein „Abfallprodukt“ davon ist, dass die Züge von Hamburg nach Dresden über die Stadtbahn fahren. Die Einbindung des Flughafens ist nur mit einer zeitraubenden Schleife nach der Bauart „Köln“ möglich. Aber der Vorgang zeigt, dass die DB gar keine schlüssige Planung besitzt – sonst wäre von vornherein klar gewesen, wie teuer die Anbindung des Flughafens in Bau und Betrieb wird. Der Halt im Bahnhof Zoo kostet hingegen nichts außer die Überwindung von Denkverboten.

Eine Theologin begehrt auf

Die Pfarrerin Dr. Helga Frisch hat sich an die Spitze einer Unterschriftenaktion gestellt: gegen die Streichung der Fernzughalte am Bahnhof Zoo. Sie ist nicht unbekannt – die Theologin hat schon einmal mit einer solchen Unterschriftenaktion zum Einlenken gezwungen. Im Jahr 1975 ging es um die Einführung des Telefonzeittakts in Berlin, den eine von ihr organisierte Unterschriftenaktion verhinderte. Sie hat bei ihrer Aktion gegen die Streichung des Fernzughalts am Bahnhof Zoo eine Unterstützung gefunden, die von der FDP und der Wirtschaft bis zu den Grünen reicht. Auch PRO BAHN steht dahinter. Noch ist der letzte ICE am Bahnhof Zoo nicht abgefahren.



Foto: Engel

Am Bahnhof Zoo pulsiert das Leben. Es wird auch ohne DB-Fernzüge nicht sterben, aber wenn sie durchfahren, wird das dem Stadtquartier weh tun. Wie weh wird es der DB tun, wenn bisherige Fahrgäste das Auto, den Bus oder das Flugzeug nehmen? Blick vom ICE-Bahnsteig des Bahnhofs Zoo auf die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche.