

Sebastian Amler

Keine Angst vor imaginären Hunden

Der Fernbahnhof Zoo muss endlich wieder ans Netz!



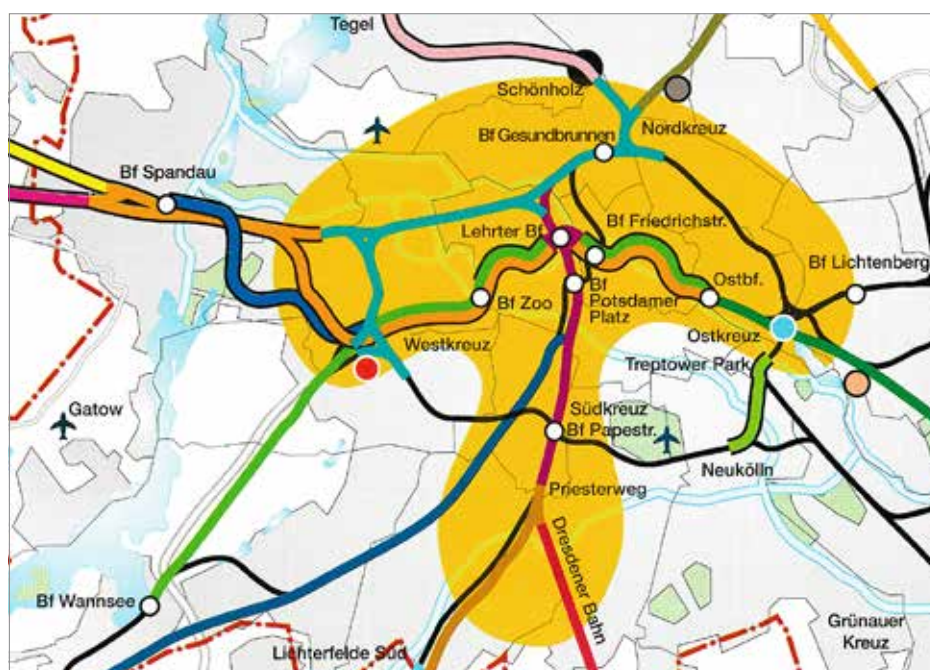
Zur Entlastung des Berliner Hauptbahnhofs müssen endlich wieder Fernzüge am Bahnhof Zoologischer Garten halten. Foto: Florian Müller

Der legendäre ostfriesische Komiker Otto Waalkes hatte einst einen Sketch namens „Bundesbahnauskunft“ geschrieben, in dem ein potenzieller Fahrgast von einem fiktiven Bahnmitarbeiter am Telefon unter anderem damit vergrault wird, dass ihm gesagt wird: „Nein – in Köln halten wir nicht mehr, seitdem dort in der Bahnhofshalle immer dieser große, böse, bissige schwarze Hund herumsitzt.“

Nun, die Bundesbahn ist bekanntlich schon seit fast 30 Jahren Geschichte, die Angst jedoch scheint geblieben zu sein – wenn auch nicht in Köln, sondern in Berlin.

Anscheinend hat DB Fernverkehr seit dem Sommer 2006 eine derart große Angst vor einem imaginären „großen, bösen, bissigen schwarzen Hund“, den sie in der Halle des Bahnhofs Zoo vermutet, dass sie ihre Züge bis zum heutigen Tage dort unter keinen Umständen mehr halten lassen möchte (einige wenige Züge in Randlagen – früher auch Nachtzüge – bestätigen als Ausnahmen die Regel ... möglicherweise glaubt man bei DB Fernverkehr, dass der Hund dann schläft ...).

Anders ist es nämlich wohl nicht zu erklären, dass zumindest in der öffentlichen



Im „Pilzkonzept“ sind Ostbahnhof und Bahnhof Zoo wichtige Bestandteile. Aber seit 2006 gibt es keine regelmäßigen Fernverkehrshalte mehr am Zoo. Abb: DB Projektbau 2003

Kommunikation der DB angesichts der in den letzten Jahren enorm gewachsenen Fahrgastzahlen, die zu einer zunehmenden Überlastung des Berliner Bahnnetzes geführt hat, ausgerechnet eine sehr naheliegende Lösung nicht vorkommt – die Wiedereröffnung des Bahnhofs Zoo auch für den Fernverkehr, damit die besonders stark belasteten oberen Bahnsteige des Hauptbahnhofs von jenen Fahrgästen entlastet werden, die dort überhaupt nicht hinwollen.

Wie DB-Konzernbevollmächtigter Alexander Kaczmarek im September verkündete, sind die Fahrgastzahlen an den größten Berliner Bahnhöfen im zurückliegenden Jahrzehnt um ein Drittel gestiegen. Vor allem die Bahnhöfe der Stadtbahn sind davon betroffen, da der langsame Fahrgastwechsel die Kapazität stark einschränkt. Als Lösungsidee präsentierte der Bahnmanager für den Berliner Hauptbahnhof die Schaffung zusätzlicher Ein- und Ausgänge sowie eine Verbreiterung der nutzbaren Bahnsteigfläche, indem die in der Mitte der oberen Bahnsteige befindlichen Lichtöffnungen verkleinert werden.

All dies ist sicher nicht falsch – und sollte sich, naturgemäß mit den entsprechenden Planungs- und Bauzeiten sowie mit dem nötigen Finanzaufwand, auch verwirklichen lassen; wahrscheinlich würde der von „Gerkan, Marg und Partner“ beabsichtigte architektonische Effekt beeinträchtigt werden, doch hat dies die DB AG ja bereits beim verkürzten Dach sowie der Deckengestaltung der unteren Halle, die Meinhard von Gerkans ursprünglichen Entwurf ignorierte, nicht gestört.

Viel schneller zu realisieren wäre jedoch eine andere Maßnahme zur Entlastung des Hauptbahnhofs – nämlich endlich das ursprünglich von der Politik beschlossene „Pilzkonzept“ umzusetzen! Dieses Konzept wurde in den 1990er Jahren aus dem noch dezentraler angelegten „Achsenkreuz-Modell“ entwickelt und bis relativ kurz vor der Eröffnung auch öffentlich so kommuniziert. Dann jedoch verleugnete die DB AG plötzlich das „Pilzkonzept“ zugunsten des nunmehr überfrachteten Hauptbahnhofs, bei dem bereits die – gegen die Ergebnisse einer Kundenbefragung durchgesetzte – Namensgebung zeigt, dass die Verantwortlichen offenbar nicht begriffen haben, welchen Bedürfnissen die Eisenbahninfrastruktur in einer Metropole wie Berlin eigentlich genügen muss.

Historisch gesehen handelt es sich bei der Berliner Stadtbahn ja bereits um einen in die Länge gezogenen und auf mehrere Stationen aufgeteilten „Hauptbahnhof“. Mit dem Nord-Süd-Fernbahntunnel wurde dann nach der Wiedervereinigung gewissermaßen ein zweiter solcher in die Länge gezogener „Hauptbahnhof“ errichtet – und eigentlich müsste es ja offensichtlich sein, dass es eine nicht allzu intelligente Idee ist, den Kreuzungspunkt zweier derartiger „Hauptbahnhöfe“ selbst wieder als „Hauptbahnhof“ zu bezeichnen.



Ein Blick auf die oberen Bahnsteige des Hauptbahnhofs zeigt, dass diese in der Mitte, wo sich die Lichtöffnungen in die Untergeschosse öffnen, stellenweise recht eng sind, was durch die in den vergangenen Jahren enorm gewachsenen Fahrgastzahlen zu einem Problem geworden ist.

Foto: Florian Müller

Vermutlich hätte deshalb die Beibehaltung des „Lehrter Bahnhof“ oder auch ein anderer Name sehr viel näher gelegen – auch deshalb, weil in den vergangenen 17 Jahren sicher auch der eine oder andere Fahrgast gerade durch die Bezeichnung „Hauptbahnhof“ dorthin gelockt wurde, obwohl eigentlich eine andere Station für ihn viel günstiger gewesen wäre.

Ein großes Geheimnis war es freilich nie, dass genau dies auch die Absicht der Bahn hinter der Verstümmelung des „Pilzkonzepts“ war, denn schließlich glaubte man, nur so die hohen angestrebten Gewerbesteuern im neuen Bahnhof realisieren zu können – doch wäre es wenigstens jetzt, angesichts der zunehmenden Überlastung, ja wirklich nicht zuviel verlangt, dass die DB AG endlich zur Vernunft kommt!

Angesichts überfüllter Bahnsteige im Hauptbahnhof ist es wirklich nicht mehr länger zu rechtfertigen, dass jene Fahrgäste, die beispielsweise von Hannover nach Potsdam wollen und im ursprünglichen „Pilzkonzept“ am Zoo umsteigen könnten, stattdessen einen schikanösen Umweg über den Hauptbahnhof nehmen müssen, nur um dort die überfüllten Bahnsteige noch voller zu machen.

Daneben gibt es jedoch auch noch weitere Möglichkeiten, um die Berliner Bahninfrastruktur zu entzerren und Überlastungen zu bekämpfen. Bereits jetzt ist es zum Beispiel möglich, Fernzüge aus dem Westen statt über die Stadtbahn über Gesundbrunnen nach Lichtenberg fahren zu lassen – an allen drei Stationen gibt es Anschlüsse zu S- und U-Bahn, in Lichtenberg auch zur Straßenbahn. Derartige wurde auch zum Teil bereits

praktiziert, vor allem dürfte es für Wochenend-Verstärkerzüge in Frage kommen.

Hierfür nötig wäre allerdings auch, endlich den Flaschenhals in Berlin-Spandau zu beseitigen und den dortigen Fernbahnhof um zwei weitere Gleise und Bahnsteigkanten zu erweitern – der benötigte Platz sollte auf den einst für den Transrapid freigehaltenen Flächen vorhanden sein. Wenn nämlich das Spandauer Problem nicht gelöst wird, bringen auch breitere Bahnsteige im Hauptbahnhof wohl nichts. Immerhin plant die DB bereits im Rahmen des Infrastrukturprojekts i2030 an weiteren Gleisen im Bahnhof Spandau.

Ein anderer wichtiger Punkt ist der Ausbau des Südrings zumindest für den Regionalverkehr. Die DB AG plant dies selbst bereits östlich von Schöneberg, um Züge der wiederaufzubauenden Stammbahn abzuleiten – generell sollte aber der gesamte Berliner Innenring elektrifiziert und mit zusätzlichen Regionalbahnsteigen am Süd- und gegebenenfalls auch am Westkreuz sowie möglicherweise an einer weiteren, noch zu definierenden Stelle im Nordosten versehen werden. Mit dieser Infrastruktur wäre es dann möglich, einiges an zusätzlichen Regionalzügen für die stark wachsende Zahl an Einpendlern aus Brandenburg entweder über den Ring durch die Stadt zu leiten oder auch schlaufenförmige Verbindungen aus dem Umland über den Berliner Ring wieder zurück ins Umland einzurichten.

Darüber hinaus wäre es wünschenswert, im Sinne einer möglichst polyzentrischen Stadtentwicklung auch den Berliner Außenring verstärkt für Regional- und S-Bahnverkehr zu nutzen. Und natürlich darf es

in Zukunft nicht mehr zu einem weiteren Rückbau der Schieneninfrastruktur in potentiellen Ausweichbahnhöfen wie Schönefeld kommen – alleine deshalb, um dort bei künftigen größeren Anlässen Sonderzüge ankommen lassen zu können (wie früher beispielsweise bei der „Love Parade“).

Sicherlich wird in einem stärker dezentralisierten Fern- und Regionalverkehrsnetz für manche Fahrgäste die Orientierung erschwert, doch dürfte das in Zeiten, in denen die Mehrheit der Menschen zu jeder Tages- und Nachtzeit freiwillig kleine digitale Überwachungsgeräte, die sie zur Bewältigung des modernen Großstadtlebens benötigt, mit sich herumträgt, kein unüberwindbares Problem mehr sein – und für die „analoge Restbevölkerung“, die ihr Leben noch ohne Smartphone bewältigen kann, kann man ja vielleicht entsprechende nichtvirtuelle Informationssysteme bereitstellen. Immerhin dürfte ein derart dezentrales Bahnnetz auch nicht komplizierter sein als die Situation, die sich seit über hundert Jahren in Metropolen bietet, die über viele verschiedene Kopfbahnhöfe verfügen.

Wie man sieht, gibt es also jede Menge Möglichkeiten, die Überlastung der Berliner Bahnhöfe, allen voran des Hauptbahnhofs, zu reduzieren. Die von Alexander Kaczmarek vorgeschlagenen Umbauten sind sicherlich nicht falsch, sie sollten jedoch nicht der einzige Schritt sein. Als erstes sollte die Bahn endlich das „Pilzkonzept“ so verwirklichen, wie es immer geplant war – und das bedeutet, die DB muss endlich den Bahnhof Zoo wieder als Fernbahnhof öffnen! Nur keine Angst! Den „großen, bösen, bissigen schwarzen Hund“ gibt es nämlich gar nicht!