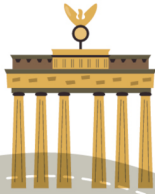
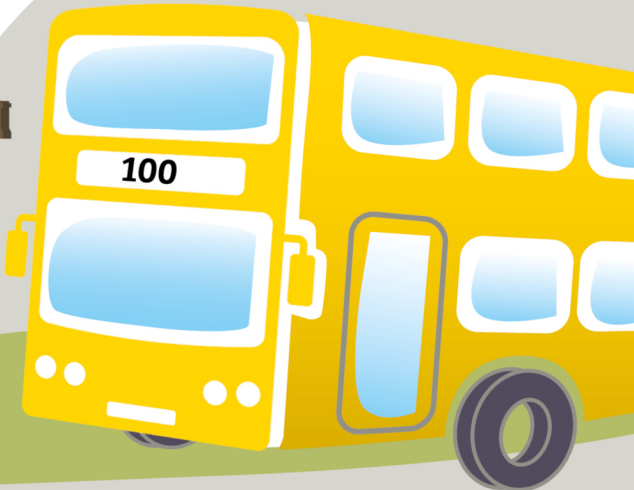


Gerhard Drexel



Berlin mit dem 100er-Bus entdecken



BeBra Verlag

Gerhard Drexel

Berlin mit dem 100er-Bus entdecken

Alle Highlights entlang der Strecke

BeBra Verlag

Inhalt

Vorwort	7
Vom Pferdeomnibus zum Kraftomnibus	9
Hertzallee	15
S+U Zoologischer Garten	17
Breitscheidplatz	31
Bayreuther Straße	43
Schillstraße	49
Lützowplatz	55
Nordische Botschaften / Adenauer-Stiftung	63
Großer Stern	73
Schloss Bellevue	83
Haus der Kulturen der Welt	89
Platz der Republik	97
Reichstag / Bundestag	103
S+U Brandenburger Tor	111
U Unter den Linden	125
Staatsoper	135



An der Haltestelle Nordische Botschaften / Adenauer-Stiftung

U Museumsinsel	151
Spandauer Straße / Marienkirche	163
S+U Alexanderplatz / Memhardstraße	175
Memhardstraße (Betriebshaltestelle)	185
Bus 100 – Linienverlauf	186
Bildnachweis	190
Der Autor	191



Die Siegessäule am Großen Stern

Vorwort

Die Buslinie 100 bietet eine überraschend vielseitige Sightseeing-Tour von der West-City in die Ost-City. Sie ist bekannt als individuelle Alternative zur organisierten Stadtrundfahrt. Zwischen »Bahnhof Zoo« und Alexanderplatz passiert der 100er-Bus viele der bekanntesten Sehenswürdigkeiten Berlins.

Laut Fahrplan startet der »Bus 100« an der Hertzallee hinter dem »Bahnhof Zoo«, überquert den Hardenbergplatz, fährt vorbei an der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche und weiter zum Großen Stern mit der Siegestsäule, eine Haltestelle später grüßt das Schloss Bellevue, der Sitz des Bundespräsidenten. Er fährt zwischen Spree und Stadtpark Großer Tiergarten entlang bis zum Haus der Kulturen der Welt, danach geht die Tour durch das Regierungsviertel mit Bundeskanzleramt und Reichstagsgebäude. Beim Brandenburger Tor biegt der »100er« auf den Prachtboulevard Unter den Linden ein und durchkreuzt das historische Berlin mit der Staatsoper Unter den Linden sowie der Humboldt-Universität zu Berlin. Er überquert die Museumsinsel mit Berliner Dom und neuem Berliner Schloss und nimmt seine letzte Etappe zum Alexanderplatz.

Auf seiner Linienfahrt streift der »Bus 100« belebte Plätze, Geschäfte, Restaurants, Hotels, Brunnen, Wolkenkratzer, ausländische Vertretungen, grüne Parks, Flussufer, Schiffe, Erholungsorte, Schlösser, Regierungsbauten, Kulturtempel, historische Bauten und neue Architektur. Dieses Buch lädt Sie ein zu einer Entdeckungstour durch Berlin mit dem »Bus 100« – Haltestelle für Haltestelle!



Omibusse am Brandenburger Tor, um 1928

Vom Pferdeomnibus zum Kraftomnibus

Das Licht der Welt erblickte der »Bus 100« mit dem Fahrplan 1991/92. Vor der Entstehung der neuen Buslinie lagen rund 200 Jahre Berliner Busverkehr. Bereits um 1800 standen bei den Stadttoren Mietwagen mit Pferden, deren Kutscher Landpartien zu Dörfern in der Umgebung ausriefen. Die offenen »Torwagen« boten auf zwei Bänken Platz für etwa sechs bis acht Passagiere, los ging die Fahrt erst, wenn alle Sitzplätze besetzt waren.

Konkurrenz bekamen die Torwagen alsbald von Pferdeomnibussen, die ab 1846 dieselben Strecken befuhren, nur mit einem festen Tarif bei regelmäßigen Fahrtzeiten. Von einer Fahrt mit dem »Omnibus« wurde zum ersten Mal bei Pferdewagen auf der Strecke nach Spandau gesprochen. Die Bezeichnung – sinngemäß »für alle« – war vom Pariser Stadtverkehr übernommen worden. Bei den Pferdeomnibussen gab es im Wageninnern zwölf und auf dem Verdeck im Freien etwa acht Sitzplätze auf zwei Bänken, die Rückenlehne an Rückenlehne montiert waren. Hoch zu den Deckplätzen stieg der Fahrgast auf einer Leiter. Für Damen erachtete man dies als zu gefährlich und unschicklich, erst als 1898 eine Treppe nach oben führte, durften »weibliche Fahrgäste« auf dem Oberdeck Platz nehmen. Es waren die ersten Doppeldeckerbusse in Berlin.

Der Pferdeomnibusverkehr drängte die Torwagen immer weiter zurück. Dies um so mehr, als die Stadtmauer in den 1860er Jahren geschleift wurde und Berlin sich auszudehnen begann. Neben Überlandfahrten zu den Charlottenburger Kaffeegärten wurden auch die Gartenlokale am Rand des



Pferdeomnibusse auf dem Alexanderplatz um 1890

Tiergartens oder Tabagien angefahren, in denen Tabak und Pfeifen offeriert wurden. Schon damals gab es Raucher kneipen! Nach einer Fahrt mussten die Pferde durch frische Zugtiere ersetzt werden. Dies erforderte Ställe, Remisen, Futterlager, Hufschmiede, Werkstätten für Wagenreparaturen und Lagerstätten für Pferdemit, was zu Klagen der Nachbarn über Gestank und Schwärme von Fliegen führte. Um die Pferdebuslinien unter einem Dach zu vereinen, wurde 1865 eine Berliner Omnibus-Gesellschaft gegründet, die 1868 von der neu gegründeten Aktiengesellschaft Allgemeine Berliner Omnibus AG (ABOAG) übernommen wurde. Diese ging 1928 mit anderen Berliner Verkehrsbetrieben in der Berliner Verkehrs-AG (BVG) auf, einer Vorläuferin der heutigen BVG, den Berliner Verkehrsbetrieben. Mit größeren Wagen und einer ruhigeren Fahrt machte ab 1865 die Pferdebahn auf Schienen den Pferdeomnibussen erhebliche

Konkurrenz, sodass für die von Gleisen unabhängigen Kutscher nur noch Fahrten durch die verwinkelte Innenstadt übrigblieben. Am Hintereinstieg, wo der Schaffner das Fahr-geld kassierte, setzte sich eine Plattform mit Stehplätzen durch. Schon damals war das Berliner Nachtleben so attraktiv, dass ab 1895 Nachtbusse eingesetzt wurden.

Seit 1905 fuhren in Berlin die ersten zwei Kraftomnibusse mit Benzinmotor. Sie bedienten die Linie 4 vom Halle-schen Tor über die Friedrichstraße zur Chausseestraße, sie tuckerten also quer durch die Stadt. Von der ersten Fahrt der Kraftomnibusse berichtet der »Berliner Lokalanzeiger« vom 20. November 1905, dass viele Neugierige die Straßen säumten und die Busse bis auf den letzten Platz besetzt waren. Da es unterwegs noch keine Haltestellen gab, fuhren die meisten Fahrgastpioniere von Endhaltestelle zu Endhaltestelle, wo Hunderte auf eine Mitfahrt gewartet haben sollen. Wenn unterwegs Personen ausstiegen, nachdem der Schaffner den Haltewunsch mit einem Lederriemen signalisiert hatte, der am Oberarm des Busfahrers befestigt war, drängten sich sofort neue Mitreisende am Einstieg. Trotz

Friedrichstraße mit Bahnhof um 1900



einsetzendem Regen »bewährte sich das neue Verkehrsmittel tadellos«. Nachdem der Automobil-Omnibus vorüber war, soll ein »zartes Parfum« angenehm in der Nase gekitzelt haben, das sich in der Luft ausbreitete.

Der Erste Weltkrieg unterbrach den Betrieb der Motor- und Pferdeomnibusse, denn die Militärbehörden beanspruchten Personal, Pferde und Kraftfahrzeuge. Futter- und Benzinknappheit kamen erschwerend hinzu. Für das inzwischen vorhandene Netz der elektrischen Oberleitungsbusse fehlte der Strom. Nach Ende des Ersten Weltkriegs 1918 wurde verstärkt der Autobusverkehr wieder aufgebaut. Der letzte Pferdeomnibus fuhr am 15. August 1923. Bald entstanden Doppeldeckerbusse mit einem überdachten Oberdeck, rundum geschlossen und mit Fenstern versehen. Die Fahrt im offenen Verdeck kam erst bei Sightseeing-Bussen wieder auf.

Während des Zweiten Weltkriegs brach der Omnibusverkehr abermals zusammen. Als nach dessen Ende 1945 die Straßen von Trümmern freigeräumt waren, wurde zö-

Bus um 1940, Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche





Busfahrt durch das Brandenburger Tor um 2000

gerlich der Busverkehr wieder aufgenommen. Die Aufteilung der Stadt in vier Sektoren brachte in Berlin-Ost und Berlin-West und vor allem nach dem Mauerbau 1961 unterschiedliche Verkehrssysteme hervor. Im Westteil Berlins wurde die autogerechte Stadt ausgerufen mit breiten Straßen, dem Verschwinden der Straßenbahnen und dem Ausbau des U-Bahnnetzes, der dieselbetriebene Doppeldecker bestimmte das Stadtbild. Im Berliner Ostteil wurden der in Ungarn gebaute Bus »Ikarus« und die Straßenbahnen zum alltäglichen Bild.

Erst nach dem Mauerfall 1989 war daran zu denken, den öffentlichen Stadtverkehr für ganz Berlin wieder zu vereinen. Die bekannteste Wiedervereinigungslinie wurde der »Bus 100«!



BUS

100 S+U Alexanderplatz
und Rathaus

109 Tempelhofer
Park

110 U-Bahnhof
Ostkreuz

200 Mithrasplatz
via Reichelstr.

204 S+U
S-Bahnhof

Hauptbahnhof
via Reichelstr.

4502

SCANIA

S-T 4502

Hertzallee

Wohin fahren die Busse weiter, die auf dem Hardenbergplatz am Bahnhof Berlin Zoologischer Garten ihre Fahrgäste aussteigen lassen? Und woher kommen die leeren oder spärlich besetzten Busse? Sie schleichen in der hintersten Ecke des Platzes unter einer Bahnunterführung hindurch zu einem großen Busabstellplatz an der Hertzallee, wo die Fahrer ihre wohlverdiente Pause vor der Rückfahrt machen. Andere Busse halten unter einer Bahnunterführung an der Hardenbergstraße und nehmen danach den Weg über die Jebensstraße zur Betriebshaltestelle. Von dort fahren alle Busse wieder los. Die Nachtlinien mitgezählt, nehmen von der Haltestelle »Hertzallee« knapp 20 Buslinien ihre Strecke auf. Die Haltestelle ist auch die erste Einsteigehaltestelle des »Bus 100« in der West-City auf seiner Fahrt zum Alexanderplatz.

Die Stadt Berlin plant, den Busparkplatz, auf dem früher Straßenbahnen wendeten, und seine Umgebung, zu einem städtischen Quartier mit Hochhäusern umzuwandeln. Institute und Labore der Technischen Universität, Büros und studentisches Wohnen sollen in dem neuen Stadtviertel unterkommen. Für die Stadtbusse wird ein Depot mit Elektroladestellen integriert, denn die Bus-Flotte der Berliner BVG soll in absehbarer Zeit elektrisch betrieben werden. Dann beginnt schon direkt an der Bahnunterführung der Campus der Technischen Universität mit der Hertzallee als zentrale Achse und einer Bushaltestelle direkt vor der Tür.



100 S+U Alexanderplatz
via Reichstag

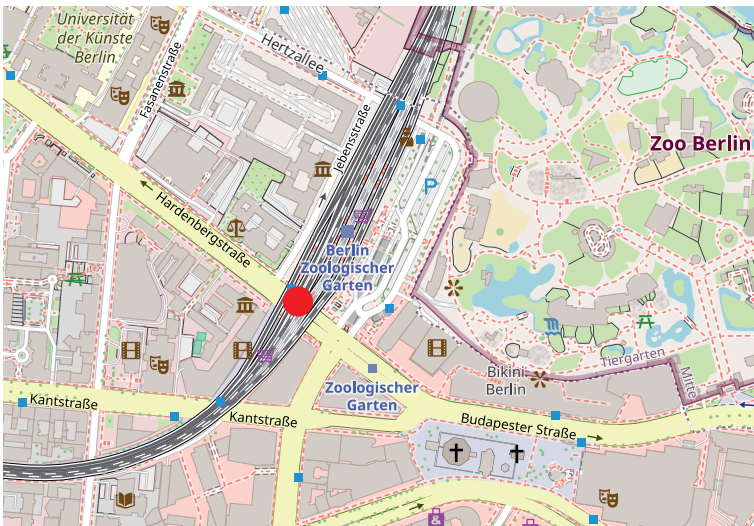
4957

B-V 4957

Kotnamens
Eimer

S+U Zoologischer Garten

Mit den S-Bahnlinien und Regionalzügen im Bahnhof Berlin Zoologischer Garten, U-Bahnlinien unter und Buslinien auf dem Hardenbergplatz bildet die Bushaltestelle »S+U Zoologischer Garten« eine stark frequentierte Umsteigestelle und den häufigsten Startpunkt für eine Fahrt mit dem »Bus 100« in Richtung Alexanderplatz. Pendler, Touristen, Einkaufsbummler, Zoobesucher und Müßiggänger, die die umliegenden Restaurants, Kneipen und Imbisse schätzen, bevölkern den Hardenbergplatz. Es herrscht ein Treiben wie in einer Karawanserei, nur dass hier Stadtbusse statt Kamelkarawanen die Wege durch die Steinwüste suchen und sich die echten Kamele nebenan im Zoo entspannen.





Bahnhof Zoologischer Garten am Hardenbergplatz

Bahnhof Berlin Zoologischer Garten – Der »Bahnhof Zoo«

Der Bahnhof Berlin Zoologischer Garten war für den Westteil des geteilten Berlins der Hauptbahnhof. Neben seiner Anbindung an das Bus-, S- und U-Bahnnetz war der »Bahnhof Zoo« von 1952 bis 1976 der einzige Fernbahnhof in West-Berlin und Ausgangspunkt der Interzonen- und Transitzüge in die Bundesrepublik Deutschland. Ab 1976 hielten Fernzüge auch an den West-Bahnhöfen Wannsee und Spandau. Eröffnet wurde der Bahnhof Berlin Zoologischer Garten 1882 als Halt für Vorortzüge, der Fernverkehr kam zwei Jahre später hinzu. Der U-Bahnhof »S+U Zoologischer Garten« für die U2 wurde 1902 in Betrieb genommen. Im Sommer 1928 wurde die S-Bahn elektrifiziert und ihre Dampflokomotiven verschwanden aus dem Stadtbild. Vor den Olympischen Spielen 1936 in Berlin wurde der Bahnhof nahezu vollständig durch einen Neubau ersetzt. Noch heute ist zu sehen, dass die S-Bahn-Halle niedriger als die

Fernzüge-Halle errichtet werden konnte, weil die elektrischen S-Bahnen ohne Rauchentwicklung fuhren. Der große Wartesaal, die »Zoo-Terrassen« am Hardenbergplatz, wurde erst in den 1950er Jahren angefügt. Die Station für die zweite U-Bahnlinie U9, die eine Etage tiefer als die U2 einfährt, wurde 1961 eröffnet. Als Referenz zum Berliner Zoo sind die Wände mit Tiermotiven verziert. Ab Mitte der 1960er Jahre wurden die Dampf- durch Diesellokomotiven ersetzt. Im aufgeteilten Berlin betrieb – mit Zustimmung der Westalliierten – die Deutsche Reichsbahn mit Sitz in Ost-Berlin die Berliner Bahnanlagen des Fernbahnnetzes, seine Bahnhöfe und die gesamte S-Bahn. Die DDR zeigte freilich wenig Interesse, die West-Berliner Bahnhöfe in einem guten Zustand zu erhalten, und der »Bahnhof Zoo« wurde zu einem Schmutzbahnhof. Erst als 1984 die Betriebsrechte der S-Bahn auf die BVG aus dem Westteil der Stadt übergingen, wurde der Bahnhof wieder ansehnlicher. Die 750-Jahr-Feier Berlins 1987 brachte einen Sanierungsschub für den »Bahnhof Zoo« mit sich. Nach der Wende 1989 wurde die Deutsche Reichsbahn mit der Deutschen Bahn zur Deutschen Bahn AG vereinigt, die den »Bahnhof Zoo« als eine Art Daueraufgabe saniert.

Bahnhof Berlin Zoologischer Garten
Hardenbergplatz 13, 10623 Berlin, www.bahnhof.de
↔ 100 Meter, ⌚ 2 Minuten

Café Kranzler am Kurfürstendamm

In der Rotunde im Obergeschoss des Cafés Kranzler kann wieder Kaffee bestellt werden. Das war länger nicht so, obwohl kaum ein anderer Name mit der Berliner Kaffeehauskultur so stark verbunden ist wie »Kranzler«. In Berlin-Mitte eröffnete im Jahr 1825 an der Kreuzung des Boulevards



Kranzler-Eck am Kurfürstendamm

Unter den Linden und Friedrichstraße der junge Wiener Zuckerbäcker Johann Georg Kranzler eine Konditorei. 1834 konnte in den ersten Stock erweitert werden. Inzwischen war es ein Kaffeehaus mit Straßencafé im Stil eines Wiener Schanigartens, was damals eine sensationelle Neuheit darstellte. In den letzten Tagen des Zweiten Weltkriegs wurde das Gebäude zerstört, ebenso die Filiale »Restaurant und Konditorei Kranzler« im Westen, die 1932 hinzugekommen war. An gleicher Stelle am Kurfürstendamm eröffnete 1951 in einem einfachen Flachbau das Café Kranzler. Das Eckgebäude wurde 1957/58 in der heutigen Form errichtet – mit der auffälligen Rotunde mit umlaufender Terrasse und einem Straßencafé. Der große Schriftzug »Kranzler« und die rot-weiß-gestreiften Markisen wurden zum Markenzeichen für den Kurfürstendamm und das »Kranzler« zu einem Wahrzeichen West-Berlins. Im Zuge der Eröffnung

des neuen gläsernen Bürokomplexes im Jahr 2000 wurden die Räumlichkeiten des Cafés Kranzler als Ladenflächen genutzt. Seit 2016 brüht in der Rotunde eine Kaffeerösterrei mit modernem Kaffeehaus wieder Kaffee. Der Blick über den Kurfürstendamm beeindruckt wie in den alten Zeiten.

Café Kranzler, Kurfürstendamm 22, 10719 Berlin
www.kranzler-eck.berlin, ↔ 300 Meter, ⌚ 6 Minuten

C/O Berlin – Fotogalerie im ehemaligen Amerikahaus

C/O Berlin ist eine Galerie für Fotografie und visuelle Medien. Sie präsentiert Werke renommierter Künstlerinnen und Künstler. Mit seinem vielseitigen und viel beachteten Programm ist C/O Berlin ein inspirierender Ort der Auseinandersetzung mit dem Medium Fotografie. Die Ausstel-

C/O Berlin – Fotogalerie im Amerika Haus



lungsräume befinden sich im sogenannten Amerika Haus, das bis 2006 als Kultur- und Informationszentrum der Vereinigten Staaten von Amerika in Berlin diente.

C/O Berlin, Hardenbergstraße 22–24, 10623 Berlin
www.co-berlin.org, ↔ 200 Meter, ⌚ 4 Minuten

Der Schleusenkrug – Restaurant und Biergarten am Landwehrkanal

Vom Hardenbergplatz führt zwischen Bahndamm und Zoo ein Weg zur Gaststätte Schleusenkrug mit ihrem beliebten Sommergarten. Beim Umbau der Schleusenanlage in den 1950er Jahren wurde dem Schleusenhaus eine Gaststätte aufgesetzt. Die Familie Fistler eröffnete 1954 ihren Getränkeausschank Schleusenkrug mit Biergarten. Dies ergab vor der Wiedervereinigung eine spezielle Berliner Situation: Unten wurde die Schleuse von Mitarbeitern der DDR-Verwaltung bedient, denn die Wasserstraßen und ihre Schleusen betrieb das Wasserstraßenhauptamt in Ost-Berlin, und im oberen Geschoss genossen die Gäste aus West-Berlin Speisen und Getränke des Schleusenkrugs. In gewissem Sinn bildete der Fußboden des Schleusenkrugs einen Teil der Berliner Mauer.

Schleusenkrug, Müller-Breslau-Straße 14B, 10623 Berlin
www.schleusenkrug.de, ↔ 550 Meter, ⌚ 11 Minuten

Kunst in Nähe des Bahnhofs Zoologischer Garten

Auf der Grünfeld-Ecke am Kurfürstendamm und Joachims-
thaler Straße macht der 27 Meter hohe »Pendelobelisk« des
Künstlers Karl Schlamming (1935–2017) den hohen Bäu-
men Konkurrenz. Die schlanke Spitze sitzt auf einer Kugel



Eingang zum Schleusenkrug, Pendelobelisk

von drei Metern Durchmesser, diese wiederum liegt in einer flachen Pfanne. Der Künstler hat auf einer Tafel im Boden die Aufforderung hinterlassen: »Wünscht euch was, wenn ihr mich anstoßt.« Gegenüber dem Theater des Westens befindet sich an der Kantstraße seit 1995 die Skulptur »Der gestürzte Krieger« von Markus Lüpertz (*1941). Auf einem Sockel liegt ein gestürzter Krieger neben seinem weggerollten Helm und gezackten Schild. Lüpertz greift mit dem Motiv antike Vorbilder auf und holt sie auf ganz eigene Weise in die Gegenwart.

Pendelobelisk, ↔ 370 Meter, ⌚ 7 Minuten

Der gestürzte Krieger, ↔ 370 Meter, ⌚ 7 Minuten

Museum für Fotografie – Helmut Newton Foundation

Ende 2003 gründete der bekannte Fotograf Helmut Newton (1920–2004) die Helmut Newton Foundation, die im Museum für Fotografie in einem ehemaligen preußischen Offizierskasino untergebracht ist. Dort werden fotografische Arbeiten von Helmut und seiner Frau June Newton präsentiert, die unter dem Pseudonym Alice Springs ein eigenständiges Werk geschaffen hat. Neben der Dauerausstellung werden die unterschiedlichen Aspekte des fotografischen Schaffens von Helmut Newton und die Arbeiten anderer Fotografen gegenübergestellt.

Museum für Fotografie, Jebensstraße 2, 10623 Berlin

www.helmut-newton-foundation.org

↔ 300 Meter, ⌚ 6 Minuten

Museum für Fotografie





Stage Theater des Westens

Stage Theater des Westens – Moderne Musicals im historischen Theater

Eine der bekanntesten Musicalbühnen Berlins ist das Stage Theater des Westens. 1895/96 als Theater des Westens erbaut, kann das Haus auf eine bewegte Geschichte zurückblicken. Errichtet wurde es von Bernhard Siehring im Stil des wilhelminischen Historismus auf einem ehemaligen Kohlelagerplatz. Die verzierte weiße Fassade mit Säulen und hohen Rundbogenfenstern ruht auf einem rustikalen dunklen Sockelgeschoss, in dem sich die Eingangsportale befinden. Schon der erste Betreiber gab dem Theatertempel seinen prägenden Namen. Seit dieser Zeit ist hier das Musiktheater zuhause. Unter der Leitung der Musicalproduktionsfirma Stage Entertainment, die das Theater renovierte und technisch modernisierte, sind erfolgreiche deutsche und internationale Musicals zu sehen.

Stage Theater des Westens, Kantstraße 12, 10623 Berlin
www.stage-entertainment.de, ↔ 450 Meter, ⌚ 9 Minuten



Technische Universität Berlin, Institut für Mathematik

Technische Universität Berlin – die »TU Berlin«

Die Technische Universität Berlin (TU Berlin) zählt mit über 100 Studiengängen und rund 35.000 Studierenden zu den größten Hochschulen in Deutschland. Neben zahlreichen Instituten der TU befinden sich auf dem Campus Räumlichkeiten der Universität der Künste, Bibliotheken, Mensen, Studierendenvertretungen sowie ein Konzert- und ein Theatersaal. Vom Hardenbergplatz ist der nächste Weg zum Campus über die Hertzallee zur Fasanenstraße, wo der Fußgängerbereich der TU Berlin beginnt.

Technische Universität Berlin, Straße des 17. Juni 135,
10623 Berlin, www.tu.berlin, ↔ 500 Meter, ⌚ 10 Minuten

Verkehrskanzel auf dem Kurfürstendamm

Auf der Grünfeld-Ecke am Kurfürstendamm steht die letzte erhaltene und denkmalgeschützte Verkehrskanzel Berlins. Sie war von 1955 bis 1959 in Betrieb. Eine automatische Ampelschaltung gab es nicht und so stieg jeden Morgen ein Verkehrspolizist hoch in die Kanzel und bediente an einem Schaltpult die Signale nach dem Verkehrsaufkommen. Bis 1959 nahm der Verkehr jedoch so stark zu, dass eine automatische Verkehrsampelschaltung installiert werden musste. Gemäß der Auffassung in den 1950er Jahren wurde die Verkehrssampel mit den Serviceangeboten eines Zugangs zum U-Bahnhof, einer Uhr, eines Pavillons, eines Kiosks und einer öffentlichen Toilette ausgestattet. Bei seiner Arbeit thronte der Verkehrspolizist also auf einem Dienstleistungszentrum.

Verkehrskanzel, Grünfeld-Ecke, 10719 Berlin

↔ 370 Meter, ⌚ 7 Minuten

Historische Verkehrskanzel





Löwentor

Zoologischer Garten Berlin – tierisch gut!

Als der Berliner Zoo 1844 als erste Einrichtung seiner Art in Deutschland eröffnet wurde, lag er weit draußen vor der Berliner Stadtmauer bei einer Fasanerie des Königs. Mit dem Ausbau des Schienennetzes und der Eröffnung des Bahnhofs Zoologischer Garten wurde ein Besuch für Berliner attraktiver. Zum Empfang der Besucher wurde 1909 das Löwentor am Hardenbergplatz eröffnet. Seither bilden der Bahnhof Berlin Zoologischer Garten und der Berliner Zoo eine Art Symbiose. Der Zoo – inklusive seines Aquariums – gilt als der artenreichste der Welt und beherbergt etwa 20.000 Tiere von 1.200 Arten. Rund 3,8 Millionen Besucher staunen jährlich über die offenen Felsenlandschaften und Tierhäuser aus früherer Zeit, wie das Antilopenhaus von 1872 oder das historische Aquarium und die Tierunterkünfte moderner Architektur.

Zoologischer Garten Berlin, Eingang Löwentor
Hardenbergplatz 8, 10787 Berlin, www.zoo-berlin.de
↔ 80 Meter, ⌚ 2 Minuten

Zoo Palast – das Berlinale-Kino

Am Anfang des 20. Jahrhunderts standen zwischen Breitscheid- und Hardenbergplatz die neoromanischen Ausstellungshallen am Zoo, in denen Ausstellungen gezeigt wurden oder Sportveranstaltungen stattfanden. Nach Umbauten 1912 gab es ein Varieté-Theater, das seit 1915 auch Filme vorführte. Anfangs hieß es Palasttheater am Zoo, später wurde es als Kino Ufa-Palast am Zoo bekannt. Seither ist die Adresse ein Berliner Kinostandort. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Gebäude zerstört und 1955 abgeräumt. An seiner Stelle wurde 1956/57 das Kino Zoo Palast erbaut. Von 1957 bis 1999 war es das zentrale Kino der Berliner Filmfestspiele Berlinale. Selbst bei Einbauten kleinerer Kinosäle blieb immer ein großer Saal für Premierenvorstellungen erhalten. Nach einem Umbau 2010 wurde der Zoo Palast als modernes Kino wiedereröffnet. Seit 2014 ist es wieder ein Berlinale-Kino.

Zoo Palast Berlin, Hardenbergstraße 29A, 10623 Berlin

www.zoopalast.premiumkino.de

↔ 270 Meter, ⌚ 5 Minuten

Zoo Palast Kino



 **BUS**

100 S+U Alexanderplatz
via Reichstag

200 Prenzlauer Berg
Michelangelostr.

Breitscheidplatz

Tarfbereich 

www.BVG.de

 **BVG**

**100 S+U Alexanderplatz
via Reichstag**

5376

 **BERLIN** 

  **CITARO**

Berlin B0V 5376

Two passengers waiting at the bus stop: a man in a blue and orange jacket and a woman in a black jacket.

