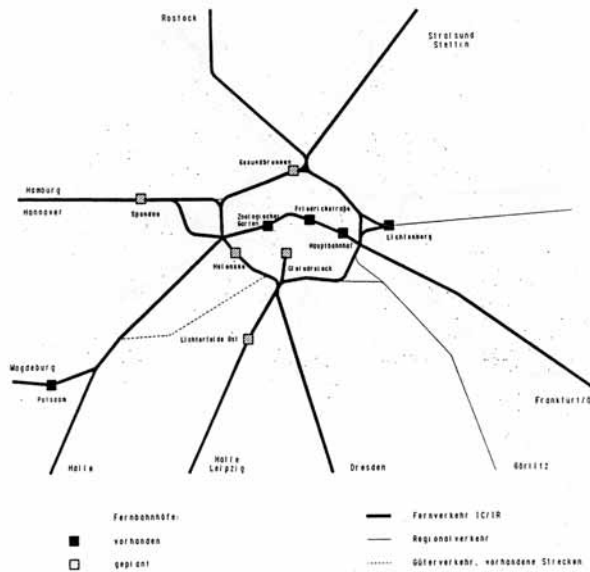


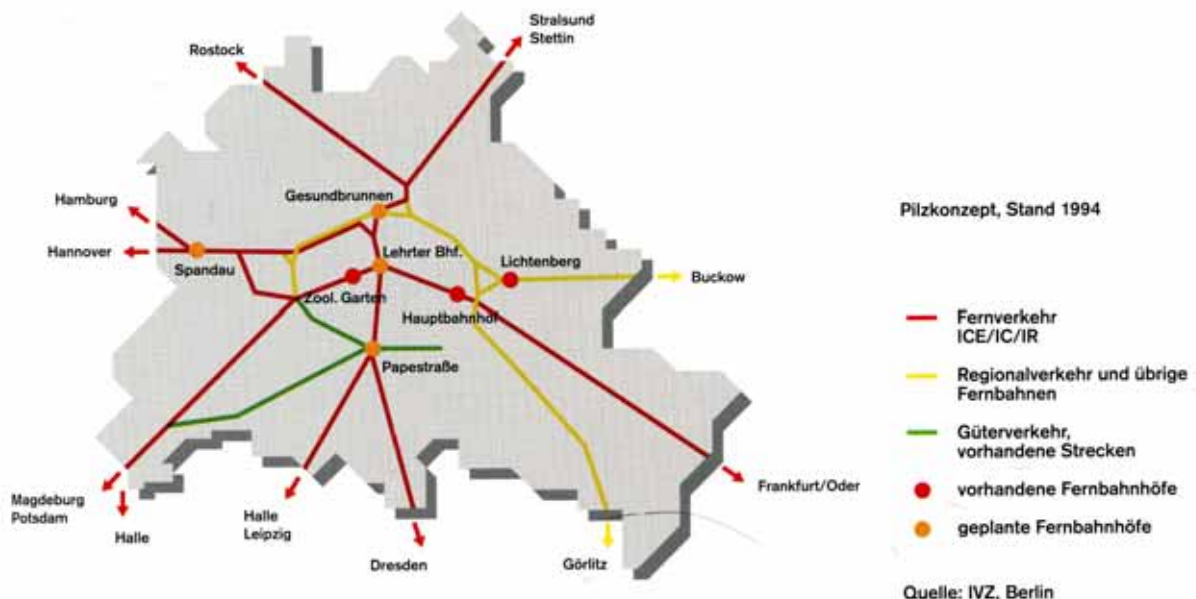
## Der Berliner Hauptbahnhof - Wünsche und reale Verhältnisse Prachtbau im Niemandsland

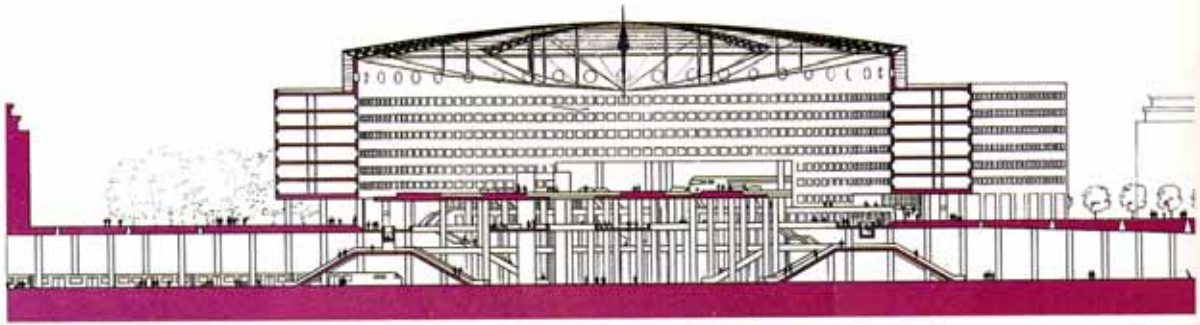


Unmittelbar nach der Wiedervereinigung Berlins setzte die Diskussion um die zukünftige Organisation des innerstädtischen Eisenbahnverkehrs als Teil der Gesamtentwicklung der Stadt ein. Intensiv wurde darüber gestritten, ob die Zukunft in der Weiterentwicklung des traditionellen Ringkonzeptes mit den dezentralen Bahnhöfen ohne einen Zentralbahnhof liegt. Hierbei sollte - mit ressourcensparenden Mitteln - sowohl der Fern- als auch den Regionalverkehr über den Innenring abwickelt werden (ich gebe zu, ich habe mich damals für dieses Konzept eingesetzt).



Die zweite Variante war die Einführung eines neuen Achsenmodells mit einem zentralen Bahnhof in der Mitte der Stadt. Hierbei gab es unterschiedliche Standorte, die untersucht wurden. Sollte der zentrale Standort der Bahnhof Friedrichstraße sein, der mit direktem Anschluss an die Friedrich- und Dorotheenstadt die Besucher unmittelbar ins wirtschaftliche Zentrum (Ost) zu bringt? Städtebaulich eine durchaus charmante Variante, den Bahnhof in die bereits bestehende Stadt zu bringen, technisch jedoch





eher problematisch. Vorhandene Baustrukturen und ein denkmalgeschützter Bahnhof wären dieser Planung zum Opfer gefallen. Und so entschied man sich für den Standort des Lehrter Bahnhofs. Zwar ging es auch hier um den Abriss eines alten, gerade erst sanierten S-Bahnhofes. Aber rund herum war Niemandsland, viel Fläche für eine großzügige Entwicklung und die naheliegende Möglichkeit, den lange geplanten Autotunnel unter dem Tiergarten mit dem Eisenbahntunnel der Nord-Süd-Verbindung zu verknüpfen. Das Pilzkonzept wurde entwickelt, das neben dem Neubau der Bahnhöfe Spandau, Gesundbrunnen und Papestraße die vorhandenen Fernbahnhöfe Zoologischer Garten, Hauptbahnhof und Lichtenberg mit einbezog. Werner Remmert (Deutsche Bahn AG) sagte 1994, dass „der Lehrter Bahnhof als Kreuzungsbahnhof nicht zum Zentralbahnhof, aber zum

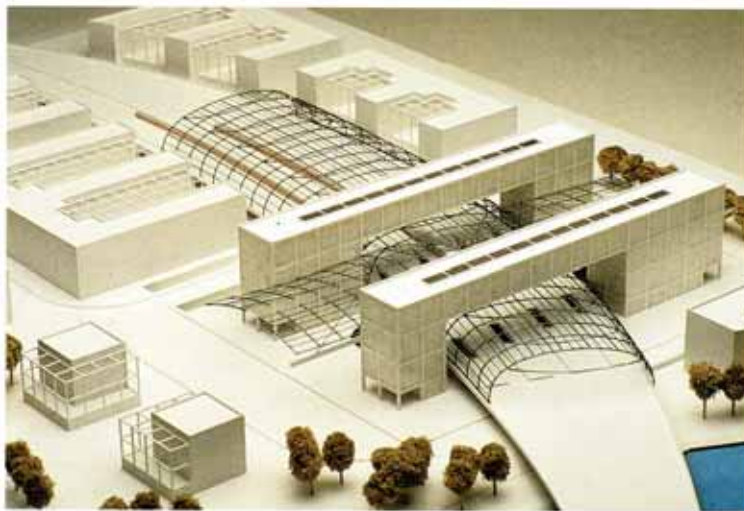
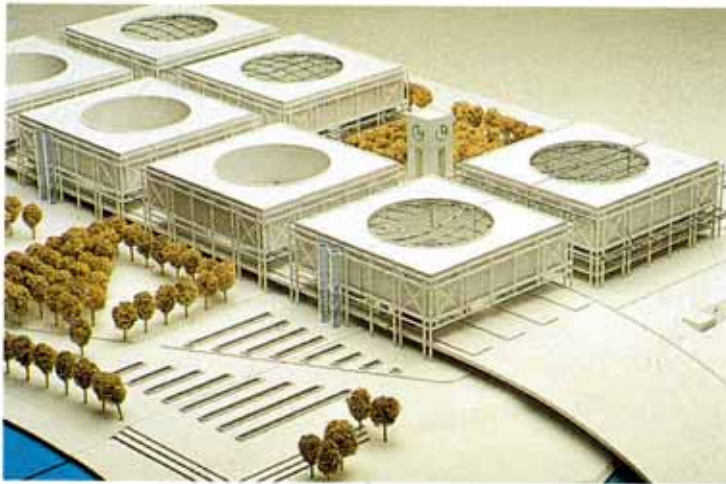
aufkommensstärksten Fernbahnhof unserer Stadt werden sollte“.

Dr. Hans Stimmann schrieb, dass der neue Bahnhof kein „Shoppingcenter mit Gleisanschluss“ werden, sondern ein neuer Bahnhofstyp entwickelt werden sollte, der sowohl die Ansprüche großstädtischer, transitorischer Räume befriedet, aber auch Raum für kommerzielle Nutzungen anbietet.“

Der Standort direkt am Regierungs- und Parlamentsviertel wurde als ausgesprochen attraktiv angesehen. Um den Bahnhof sollte ein neues Zentrum aus Wohn-, Büro- und Geschäftsbauten entstehen. Lediglich 10% Einzelhandel waren geplant.

Politik, Investoren und viele Fachleute gingen damals euphorisch davon aus, dass Berlin von 3,4 auf 5,5 Mio. Einwohner wachsen und solch ein Quartier entsprechend der „Bahnhofsvision 2000“ kurzfristig entstehen würde.

Nachdem in Juni 1992 im Rahmen der Verkehrswegeplanung das Pilzkonzept durch die Bundesregierung in Übereinstimmung mit der Deutschen Bundesbahn und dem



Berliner Senat bestätigt wurde, musste plötzlich alles ganz schnell gehen. Der Bedeutung des Ortes gegenüber dem Regierungsviertel entsprechend sollte ein Bauwerk geplant werden, das diesen Ansprüchen sowohl funktionell als auch gestalterisch gerecht würde. Aber von einem internationalen Wettbewerb war keine Rede. Bahn und Senat beauftragten im Herbst 1992 zwei bekannte, leistungsstarke und erfahrene Architekturbüros. Hinter verschlossenen Türen wurden, immerhin nach heftigem Protest unter Einbeziehung des Bezirksamtes Tiergarten, Projektstudien für den neuen Bahnhof und Ideen für das Bahnhofsquartier entwickelt.

Prof. Kleihues entwarf ein städtebauliches Konzept für

den Gesamtbereich einschließlich des nördlichen Stadtraums an der Heidestraße. Für den Bahnhof legte er zwei architektonisch vergleichbare Entwürfe vor. „Geprägt wird der Raum einerseits durch das Gebäude des Bahnhofs, als eindrucksvoller Solitär. Es soll eine neue, moderne Version der grandiosen Bahnhofskomplexe des 19. Jahrhunderts darstellen.“ Andererseits sollte durch einen „zentralen Platz an der verschmälernten Heidestraße dem transitorischen Raum eine zentrale Mitte“ gegeben werden, denn „der Bauplatz ist nicht grüne Wiese, sondern Rücken des Regierungsviertels“ (Zitate Prof. Kleihues aus dem Erläuterungsbericht des Gutacherverfahrens).

Das Büro von Prof. von Gerkan stellt zwei sehr unterschiedliche Konzeptionen für den Bahnhof vor. Neben der bekannten und später zu großen Teilen realisierten Variante gab es, bei dem die „Bahnanlagen integraler Bestandteil der Baukonzeption“ sind „Ein Bausteinprinzip, das es erlaubt, die Gesamtmaßnahme in zeitlich nacheinander folgenden Phasen zu realisieren und damit Investitionen der städtebaulichen Entwicklung Berlins und dem speziellen Flächenbedarf in diesem Quartier anzupassen. Wie man den Skizzen entnehmen kann, ist sie längst nicht so spektakulär wie die letztendlich realisierte Variante.

Die Vorzugsvariante wird durch einen eigenständigen Bahnsolitär geprägt. „Mittels eines sehr großen Glasdaches wird mit vergleichsweise geringem konstruktivem Aufwand eine sehr großzügige, lichtdurchflutete und damit freundliche Raumwirkung erzeugt mit gleichzeitig höchstem Komfort für den Wetterschutz auf den Bahnsteigen ... Die Überbauung des Bahnhofes beschränkt sich auf die beiden Bahnhofssteigen, die mit einer Tiefe von ca. 20 m insgesamt eine Grundrissfläche



von 32.800 m<sup>2</sup> für die verschiedensten Fremdnutzungen bieten.“ In der Nachbarschaft sollten Blockstrukturen den Bahnkörper städtebaulich fassen. (Prof. von Gerkan aus dem Erläuterungsbericht des Gutachterverfahrens) zwischen sind 14 Jahre vergangen, Tunnel und Bahnhof sind realisiert. Es gab viele Probleme und Diskussionen in diesen Jahren. Die Fußballweltmeisterschaft brachte zeitliche Konflikte. Das Dach wurde an beiden Enden gekürzt, obwohl bereits alle Teile auf der Baustelle lagen. Jetzt sind sie eingelagert. Der Komfort für die Reisenden in diesen Teilbereichen vermindert. Aber auch das Areal des Humboldthafens, das ursprünglich für eine Wohnnutzung vorgesehen war, wird durch die Entscheidung der Bahn derart verlärmert, dass diese Nutzung ausgeschlossen ist. Immerhin: der Bahnhof wurde termingerecht fertig gestellt und steht als beeindruckendes Bauwerk in der Landschaft. Diese allerdings ist bislang eine städtebauliche Leere. Denn noch immer ist der zentrale Teil der Stadt, mitten im Zentrum Berlins, nahe Kanzleramt und Reichstag ein Niemandsland. Der Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr ist nur bruchstückhaft, die Erschließung für den Bus- und Fahrradverkehr, aber auch für den individuellen Bringe- und Holdienst wurden im Gesamtkonzept wenig bedacht. Die Verkehrsverhältnisse sind teilweise chaotisch. Die Bauflächen sind mit Sondernutzungen belegt, statt Gebäuden wachsen Zelte, Strandbars und Kioske. Zwischennutzungen sind gefragt, um das Quartier bekannt zu machen. Berlin hat nach wie vor 3,4 Mio. Einwohner. Die vielen Firmenansiedlungen, die man sich einst erhofft hat, sind nicht gekommen. Die Wohnungsbaustandorte auf der grünen Wiese an den Rändern Berlins, in Karow, Buchholz und der Wasserstadt, haben Potentiale aus der Innenstadt herausgezogen. Die Verlagerung der Wissenschaftsbereiche nach Adlershof und Buch hat zu einer weiteren Zersiedelung der Universitätslandschaft geführt, alle Standorte geschwächt und Leere in der City sowie in den Randbereichen erzeugt. Das Aufgeben des Bahnhofs Zoo als Fernbahnhof wird als problematisch für das Quartier rund um den Kurfürstendamm

angesehen. Das Konzept des Zentralbahnhofes bringt für viele Reisende längere Wege und Fahrzeiten.

Wenn man den Standort um den Hauptbahnhof mittelfristig entwickeln will, muss man hier Prioritäten setzen.

Die Bahn hat inzwischen erkannt, dass ein gemeinsames Vorgehen der verschiedenen Töchter notwendig ist. Das Wohnen am Wasser spielt wieder eine Rolle, die Ansiedlung von Wissenschaft und Forschung ist zumindest in der Diskussion.

Aus Sicht des Bezirkes werden daher folgende standortbezogene Prämissen für die langfristige Planung des gesamten Bereichs formuliert:

Verkehrliche Prämissen:

- Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (Straßenbahn, S 21 einschließlich eines Bahnhofs an der Perleberger Brücke, U5, Busanbindung mittig Heidestraße)
- Schaffung eines für den Kunden optimalen Busanschlusses an den Bahnhof unter Berücksichtigung der städtebaulichen Konzeption
- Verbesserung der Radwegeverbindung zum Bahnhof, Errichtung von erheblich mehr Fahrradabstellanlagen in unmittelbarer Nähe des Einganges
- Überprüfung der Heidestraße; zur Diskussion stehen die Verlagerung zur Bahntrasse und die Herausnahme der bisherigen Trasse aus dem Hauptstraßennetz und die entsprechende Verschmälerung der Fahrbahnen
- Bau einer großzügigen Uferpromenade am Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal
- Verlagerung des Hubschrauberlandeplatzes des Bundeswehrkrankenhauses von der Kieler Straße auf das BND-Gelände
- Bau mindestens einer Fußgängerbrücke über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal zur Scharnhorststraße

Stadtstrukturelle Erfordernisse:

- Einbindung des neuen Quartiers in das Stadtgefüge
- Verknüpfung mit den inselartigen Wohnbereichen in der Habersaath- und Scharnhorststraße bzw. Lehrtertr.
- Wegebeziehung knüpfen vom Fritz-Schloss-Park zum Pankepark (einschließlich Fußgängerbrücken)
- Aktivierung der brachliegenden und unternutzten Grundstücke in der Scharnhorst- und Boyenstraße
- Aufwertung des Poststadions und des Fritz-Schloss-Parkes, verbunden mit der Aufwertung als innerstädtische Sport- und Grünpotentiale
- Entwicklung des Döberitzer Grünzuges als überörtlich bedeutsame Ost-West-Verbindung zwischen Mitte-Alt und Tiergarten
- Anschluss an den Nordhafen

Nutzungen entsprechend der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung:

- Dienstleistung und Hotelfunktionen im direkten Bereich des Bahnhofs
- Stärkung als Wissenschafts- und Forschungsstandort in Verknüpfung mit der Charité, dem Bundeswehrkrankenhaus, Schering/Bayer und der TU
- Einordnung von Wohnungen in unterschiedlichen Formen im Bereich des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals (insbesondere Stadtvillen und Townhouses)
- Prüfung der Bedarfe und ggf. Neueinordnung von Kindertagesstätten und Schule

Kurzfristige Bedarfe sind allerdings kaum nachweisbar. Lediglich der Wohnungsmarkt, insbesondere bezogen auf innerstädtische Wohnformen erholt sich derzeit und wird in absehbarer Zeit neue Ansprüche auf die Neuentwicklung zentrumsnaher Standorte stellen (siehe auch empirica Studie „Neue erwerbertypen am Wohnungsmarkt – Motive, Potentiale, Konsequenzen - für die LBS). Desweiteren ist die Schaffung der infrastrukturellen Maßnahmen nur mittelfristig realisierbar.

Deshalb gilt es, Zwischennutzungskonzepte zu erarbeiten und durchzusetzen. Im Rahmen der Umsetzung des Programms Stadtumbau West werden zur Inwertsetzung von innerstädtischen Brachen und Konversionsflächen Bundes- und Landes-Mittel zur Verfügung gestellt. Damit kann es gelingen, einen Anstoß für die Integration des Geländes in die Stadt zu geben und eine langfristige geordnete Entwicklung vorzubereiten.

Am Beispiel des Hauptbahnhofes kann man erkennen, dass städtebauliche Entwicklungen in dieser Dimension einen viel größeren Zeitraum beanspruchen, als bei euphorisch gekennzeichneten Anfangsplanungen vermutet. Veränderungen auf dem Markt können zur Stagnation führen und verlangen sowohl die städtebauliche Neukonzeptionen als auch Wertberichtigungen. Die derzeitige wirtschaftliche Situation Berlins erfordert einen sensiblen, kleinteiligen Umgang selbst bei Flächen in innerstädtischen zentralen Lagen. Es ergibt sich die Notwendigkeit keine starren unveränderlichen Vorgaben festzusetzen, sondern solche Konzepte als Grundlage einer langfristigen Entwicklung zu erarbeiten, die den sich ständig veränderten Bedingungen anpassen können. Das Zulassen von Zwischennutzungen kann ebenso förderlich für eine Entwicklung sein, wie die Wertberichtigung von Grundstücken. Die Förderung von Investitionen im Bereich Wissenschaft und Forschung, Kunst und Innovation und die Schwerpunktsetzung auf innerstädtisch verträgliche Firmenansiedlungen jeglicher Art hat ebenso eine Bedeutung wie die Erstellung von optimalen infrastrukturellen Rahmenbedingungen durch die öffentliche Hand.