

Planung

Wettbewerbsaufgabe Potsdamer und Leipziger Platz

aus SIGNAL 06/1991 (August 1991), Seite 13-15 (Artikel-Nr: 10001415)
 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz

Auszug aus dem Auslobungstext der Berliner Senatverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz vom Juni 1991 für den internationalen engeren Wettbewerb für den Potsdamer und Leipziger Platz. Entschieden wird der Wettbewerb um 2. Okt.

S- und U-Bahn

Auch wenn rasch Entscheidungen zum Bau weiterer S- und U-Bahnen zu erwarten sind, wird aufgrund der langen Realisierungsdauer kurz- und mittelfristig nur das vorhandene, wieder in Betrieb zu nehmende Streckennetz der S- und U-Bahn zur Verfügung stehen. Die Beförderungskapazität dieses Netzes kann jedoch gesteigert werden. Eine weitere kurzfristige Verbesserung der Erschließung durch den ÖPNV ist durch Trambahnen sowie durch den Bus zu erzielen. Für die Bahnanlagen im Wettbewerbsgebiet ist von folgenden Vorgaben auszugehen:

- U-Bahn-Linie 2 Pankow - Alexanderplatz - Potsdamer Platz Richtung Gleisdreieck: Wiederherstellung der ehemaligen U-Bahn-Strecke auf der z.Z. noch von der M-Bahn befahrenen Trasse. Die Wiederherstellung soll 1993 abgeschlossen sein.

Längerfristig ist eine U-Bahn-Linie in Ost-West-Richtung geplant, unter der Oberfläche des Potsdamer und Leipziger Platzes. Der U-Bahn-Tunnel hat eine geplante Höhenlage oberhalb der vorhandenen und vorzuhaltenden Trassen für die S- und Fernbahn. Dies würde eine Anhebung des Potsdamer Platzes um 0,80 m erforderlich machen. Es sind durchaus Vorschläge erwünscht, als Alternative eine Trambahnführung in diesem Raum zu untersuchen.

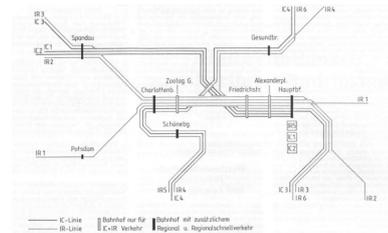
S-Bahn-Linie 1 Wannsee - Frohnau und S-Bahn-Linie 2 Lichtenrade - Gesundbrunnen. Die Wiederinbetriebnahme des Bahnhofes Potsdamer Platz ist für 1991 vorgesehen [Jetzt für `92, Siehe S.5 in diesem Heft].

Geplante S-Bahn-Verbindung von der Südstrecke Gleisdreieck zum Lehrter Bahnhof im Norden mit Verknüpfung zum geplanten ICE-Bahnhof. Die geplante Trasse führt parallel zur U-Bahn-Linie A in Hochlage über den Landwehrkanal und über eine Rampe in den S-Bahnhof Potsdamer Platz. Bahnhof und Anschlußstutzen sind in diesem Bereich bereits vorhanden.

Fernbahn

Der Fernbahnverkehr ist zunächst auf den bestehenden Strecken der Ring- und Stadtbahn abzuwickeln. Die Realisierung eines unterirdischen Nord-Süd-Tunnels ist planerisch sicherzustellen. Dieser Tunnel, wie auch der neu zu errichtende Bahnhof nördlich der Spree, ist durch die Notwendigkeit begründet, die neuen Hochgeschwindigkeitszüge mitten in die Stadt zu führen. Dieser Bahnhof muß zugleich die Kreuzung für die Züge in Nord-Süd und Ost-West-Richtung sein. Dafür ist eine Tieflage am bisherigen Lehrter Bahnhof der beste Ort. Dies macht langfristig auch eine Tunnellage der Ost-West-Verbindung in diesem Gebiet sinnvoll.

Der neue Bahnhof soll nicht die Aufgabe eines einzigen Hauptbahnhofes übernehmen. Vielmehr wird das Konzept verfolgt, durch das Anfahren möglichst vieler Bahnhöfe die ganze Stadt mit Hilfe des Eisenbahnverkehrs zu erschließen. Hierzu werden die



Vorgeschlagenes Linienschema:

 IC1 Berlin-Hannover-Rhein/Ruhr

 IC2 Berlin-Braunschweig-Frankfurt/M. (-Basel)

 IC3 Hamburg-Berlin-Dresden

 IC4 Rostock-Berlin-Leipzig-München

 IR1 Frankfurt/O.-Berlin-Potsdam-Magdeburg-Hannover-Münster/Ruhrgebiet

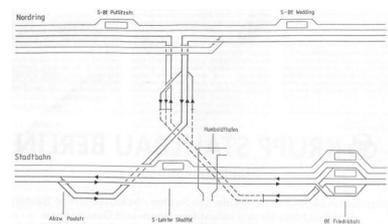
 IR2 Bremen-Stendal-Berlin-Cottbus-Görlitz

 IR3 Kiel-Lübeck-Schwerin-Berlin-Chernitz

 IR4 Stralsund-Berlin-Halle/Leipzig-Erfurt/Kassel

 IR5 Berlin-Halle-Nürnberg-Stuttgart

 IR6 Rostock-Berlin-Dresden (Konzept und Zeichnungen: Manfred Verhoolen)



Schema der Gleisspange zwischen Stadtbahn und Nordring (Konzept und Zeichnungen: Manfred Verhoolen)

S-Bahn wie auch der Ring zu nutzen sein. Der neue Bahnhof soll außer den ICE-Zügen auch den Verkehr aufnehmen, der für eine sinnvolle Anbindung der Hochgeschwindigkeitszüge an das übrige Bahnnetz nötig ist.

Die im Wettbewerbsgebiet vorzuhaltende Trasse ist westlich der S-Bahn in Tieflage unter dem Landwehrkanal zu führen. Sie soll 4 Gleise aufnehmen können. Ein ICE-Bahnhof am Potsdamer Platz ist hierfür nicht vorgesehen.

Regionalbahn

Für den Regionalverkehr, der auch auf den o.g. vier Gleisen verkehren wird, ist die Möglichkeit eines Haltepunktes mit Bahnsteigen von ca. 300 m Länge vorzusehen. Für die Lage dieses Haltepunktes kommt in erster Linie das Gebiet des ehemaligen Potsdamer Personenbahnhofs in Betracht. Hierzu erwartet der Auslober Vorschläge. Eine unterirdische Verbindung zum S- und U-Bahnhof Potsdamer Platz soll hergestellt werden.

Bahnhöfe

Die bestehenden, z.Z. nicht verbundenen S- und U-Bahnhöfe sind miteinander und mit den geplanten Bahnhöfen zu verknüpfen. Es werden Lösungen für die Fußgängererschließung der Bahnhöfe erwartet, die sich sowohl auf die einzelnen Blocknutzungen als auch auf den öffentlichen Raum beziehen.

Die Fernbahnanlagen sollten zusammen mit der Bebauung der Grundstücke zumindest im Rohbau hergestellt werden. Im Hinblick auf eine spätere Realisierung werden Vorschläge erwartet, wie die neuen Bahnanlagen nicht verbaut bzw. von Anfang an berücksichtigt werden können, z.B. durch Trassenfreihaltung oder vorzeitige Errichtung einzelner Tunnelabschnitte zusammen mit entsprechenden Vorkehrungen bei der Gründung der Hochbauten.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001415>.

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