

Planung

# Für Kohl und Süsmuth?

aus SIGNAL 01/1993 (Februar 1993), Seite 13-17 (Artikel-Nr: 10001582)  
IGEB

## Vorgaben zum Öffentlichen Verkehr bei der Planung des Parlaments- und Regierungsviertels in Berlin-Tiergarten

Am 20. Februar ist es soweit. Dann wird das Ergebnis des "Internationalen Städtebaulichen Ideenwettbewerbes Spreebogen" verkündet. Hinter diesem Namen verbirgt sich der Wettbewerb für das geplante Parlaments- und Regierungsviertel am östlichen Rand des Großen Tiergartens, also mitten in Berlin. Zugleich grenzt das Gebiet an das Gelände des geplanten Zentralbahnhofs, den neuen Lehrter Bahnhof. Mit über 800 abgegebenen Arbeiten zählt der Wettbewerb zu den größten in der Geschichte des Städtebaus. Und überdurchschnittlich groß werden auch die Berichterstattung und der Besucherstrom zu den preisgekrönten Arbeiten sein. Damit Sie als SIGNAL-Leser die Qualität der Arbeiten bezüglich des Öffentlichen Verkehrs besser beurteilen können, dokumentieren wir nachstehend den entsprechenden Auszug aus der Wettbewerbsauslobung vom Juni 1992.

### 0. Vorbemerkung

Die Anbindung des Parlamentsbereichs an die Nah- und Fernverkehrssysteme erfolgt im direkten Umfeld des Spreebogens. Das gilt für Schiene und Straße gleichermaßen. Deshalb sollte aus Sicht der Verkehrsplanung die Betrachtung über den Rahmen des engeren Spreebogenbereichs hinausgehen, um die maßgebenden Anbindungen einbeziehen zu können. Hierzu zählen vor allem auch Gedanken zur räumlichen Verknüpfung des Lehrter Bahnhofs mit dem Parlamentsbereich.

Aus den vorgenannten Gründen müssen sich im Rahmen des städtebaulichen Ideenwettbewerbes die Aussagen mit verkehrlicher Relevanz auf einen Raum erstrecken, der - im Süden durch die Straße des 17. Juni, im Westen durch die Kongreßhalle, wobei dieses Gebäude einschließlich seines Umfeldes eingeschlossen sein sollte, im Norden durch die Invalidenstraße, im Nordosten durch den Viadukt der Berliner Stadtbahn, im Osten durch die Otto-Grotewohl-Straße/Luisenstraße begrenzt wird.

Die Planung der unterirdischen Verkehrsstraßen und deren Verknüpfung mit dem oberirdischen Verkehrsnetz ist nicht Bestandteil der Wettbewerbsaufgabe, wobei jedoch Aussagen zu der Lage der ÖPNV-Haltestellen im Wettbewerbsgebiet erwartet werden.

### 1. Fernbahn

#### 1.1 Situation

Berlin liegt national wie international im Schnittpunkt wichtiger

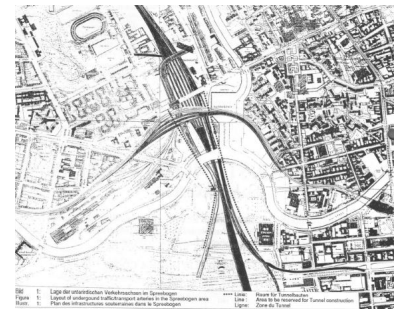


Abb. 1

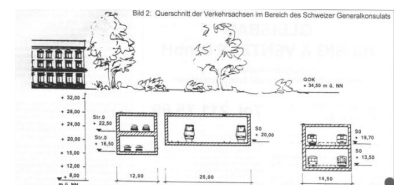


Abb. 2

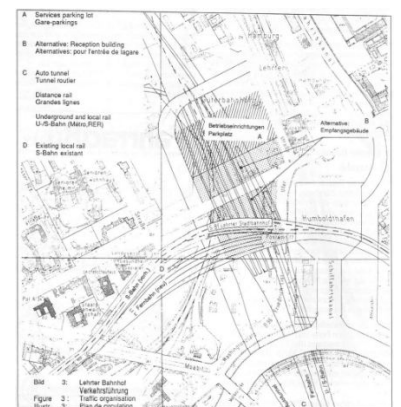


Abb. 3

Eisenbahnverknüpfungen. Die Fernverkehrsverbindungen in das Stadtgebiet von Berlin verlaufen z.Zt. im wesentlichen über den Berliner Außen- und den nordöstlichen Innenring, die West-Verbindungen hauptsächlich über die zentral verlaufende Berliner Stadtbahn.

Zur leistungsgerechten Abwicklung dieses Verkehrs ist die Weiterentwicklung des Berliner Eisenbahnnetzes zu einem Ringkonzept erforderlich. Hierzu gehört die Realisierung einer Nord-Süd-Fernbahnachse mit einem Nord-Süd-Tunnel durch den zentralen Innenstadtbereich. Für den Parlamentsbereich im Spreebogen ergeben sich hieraus Anforderungen und Bindungen, die im städtebaulichen Ideen Wettbewerb berücksichtigt werden müssen.

## **1.2 Anforderungen**

Das Fernbahn-Achsenkreuz-Konzept geht von einer Führung des Ost-West-Verkehrs über die Berliner Stadtbahn mit einem zentralen Haltepunkt im Lehrter Bahnhof aus. Dieser neue Fernbahnhof ist gleichzeitig Verknüpfungspunkt mit einer neuen Nord-Süd-Verbindung, die vom Nordring kommend über den Lehrter Bahnhof das Stadtgebiet zum Südring durchquert.

Durch das Achsenkreuz-Konzept erhält der Parlamentsbereich nicht nur einen direkten Fernbahn-(IC/IR), sondern auch einen Regionalbahnanschluß in alle Richtungen. Der Lehrter Bahnhof ist zum Parlamentsbereich günstig gelegen; er kann zu Fuß und bei entsprechender neuer Nahverkehrsanbindung mit S-Bahn, U-Bahn und Straßenbahn erreicht werden.

Der durch den Spreebogen verlaufende Fern- und Regionalbahntunnel beeinflusst wegen seiner relativ starren Trassierungselemente auch Verlauf und Lage weiterer, in diesem Raum unterirdisch zu führender Verkehrswege (S-Bahn/U-Bahn/Straßentunnel als Ersatz der Entlastungsstraße). Bei der Hochbauplanung ist jeweils das gesamte Trassenbündel zu berücksichtigen, wenn auch in diesem Kapitel nur die Trasse der Fern- und Regionalbahn behandelt wird.

## **1.3 Bindungen**

Der Fern- und Regionalbahntunnel ist in seiner Lage im Grundriß durch den Verknüpfungspunkt "Lehrter Bahnhof und den Potsdamer Platz definiert. Für die Trassierung durch den Spreebogen ergeben sich zudem Bindungen durch das Reichstagsgebäude, das Generalkonsulat der Schweiz und das Sowjetische Ehrenmal sowie durch die notwendige Freihaltung von Bauflächen für das Bundeskanzleramt (nordöstlich der Kongreßhalle) und für die Bundestagsverwaltung (nördlich des Reichstagsgebäudes). Der für Tunneltrassen verfügbare Korridor ist im Bild 1 ausgewiesen.

Die Tunnelröhren werden im nördlichen Abschnitt des Spreebogens in offener Bauweise erstellt. Nach Überdeckelung der Tunnelbaugruben können dann auch diese Flächen in einem zeitlich gestuften Realisierungskonzept für Hochbauten mit weniger sensibler Nutzung vorgesehen werden.

Die Verknüpfung zwischen der Ost-West-Fernbahn und der Nord-Süd-Fernbahn

erfolgt durch den Neubau eines Bahnhofsgebäudes in der Hochlage der Stadtbahnbögen südlich des derzeitigen S-Bahnhofes Lehrter Straße, mit dem auch eine Verknüpfung mit dem ÖPNV über S- und U-Bahnen hergestellt wird.

Für den neuen Nord-Süd-Tunnel der Fern- und Regionalbahn sind 4 Gleise vorgesehen. Einen Überblick zur Querschnittsgestaltung und Tieflage der Nord-Süd-Fern- und Regionalbahn im Bereich des Spreebogens vermittelt das Bild 2. Hier sind auch zur Wiedergabe des Gesamtzusammenhanges die Querschnitte der Schnellbahnen und der unterirdischen Entlastungsstraße mit dargestellt.

Um eine zeitliche Entkoppelung in der Realisierung von Tiefbau- und Hochbaumaßnahmen zu erreichen, ist sicherzustellen, daß bei Überbauung der Tunnelbauwerke hier nur sicherheitsunempfindliche Komplexe, die zeitlich erst nachrangig realisiert werden müssen, angeordnet werden.

## **2. Schnellbahn**

### **2.1 Situation**

Das Rückgrat des öffentlichen Personennahverkehrs der Region Berlin bilden die Schnellbahnlinien der S- und U-Bahn. Die nur noch im Ostteil der Stadt fahrende Straßenbahn soll in Zukunft auch wieder in den Westteil der Stadt verlängert und damit zu einer wichtigen Säule in der ÖPNV-Erschließung werden.

Wegen der begrenzten Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes und des beschränkten Angebotes an Stellflächen für den motorisierten Individualverkehr muß der ÖPNV die Hauptlast der innerstädtischen Erschließungsaufgaben übernehmen. Insbesondere in den zentralen Bereichen der Stadt kann zukünftig eine ausreichende Erschließung und Funktionstüchtigkeit nur bei einem Modal-Split-Verhältnis zwischen öffentlichem Nahverkehr und motorisiertem Individualverkehr von 80% zu 20% gesichert werden. Aus diesem Grunde, aber auch aus generellen stadtstrukturellen Erwägungen muß der öffentliche Personennahverkehr auch das Rückgrat der Erschließung Parlamentsbereiches sein. Er muß sich hier dominant darstellen, um so gleichzeitig als Signal zu wirken.

### **2.2 Anforderungen**

Das Schnellbahnsystem muß möglichst direkte Bezüge zu korrespondierenden Räumen und Zielen herstellen. Hierzu gehören insbesondere auch die Verbindungen zu Fernbahnhöfen und dem nahegelegenen Flughafen Tegel. Verbindungen zu weiter entfernt liegenden Flughäfen (u.a. Schönefeld) sind von der Regional- bzw. Fernbahn herzustellen.

Aus der Zielsetzung, den Parlamentsbereich durch eine Schnellbahn zu erschließen, und aus der Notwendigkeit, unter stadtstrukturellen Gesichtspunkten gute Verknüpfungen zwischen den Schienensystemen herzustellen, ergeben sich Trassenführungen durch den Bereich des Spreebogens. Für die S-Bahn ist von einer Trasse auszugehen, die von Süden kommend über den Potsdamer Platz geführt wird, dann durch den Spreebogen verläuft und über den Lehrter Bahnhof an den nördlichen S-Bahn-Ring anschließt. Die geplante U-Bahn führt vom Alexanderplatz kommend

über den Marx-Engels-Platz, durch die Französische Straße/Unter den Linden und von hier durch den Parlamentsbereich sowie über den Lehrter Bahnhof weiter nach Nordwesten in Richtung Moabit. Im Parlamentsbereich ist für S- und U-Bahn ein gemeinsamer Haltepunkt erforderlich, um einen attraktiven Verknüpfungspunkt für den ÖPNV zu realisieren.

### **2.3 Bindungen**

Die Trassenführungen der S- und U-Bahn im Parlamentsbereich werden von konkreten Ansatzpunkten im engeren Umfeld des Wettbewerbsgebietes mitbestimmt. Für die S-Bahn sind als Bindungen - im Süden der Potsdamer Platz und im Norden der Lehrter Bahnhof mit der Weiterführung parallel zur geplanten Eisenbahntrasse zu berücksichtigen.

Die U-Bahn-Trasse entwickelt sich aus der Straße Unter den Linden und führt zwischen Brandenburger Tor und Reichstagsgebäude zum Lehrter Bahnhof. Durch den bereits angesprochenen gemeinsamen Haltepunkt im Spreebogen ergibt sich eine Koppelung von S- und U-Bahn in der Trassenführung.

Die Trassenführung im Bereich des Spreebogens selbst ist aus Gründen der angestrebten Bündelung der Verkehrsachsen und des hierfür vorgesehenen Flächenstreifens eng mit der Lage des Fernbahntunnels gekoppelt. Unter Beachtung der Trassierungselemente und der sonstigen Bindungen sind nur leichte Modifizierungen der Führungen möglich.

Der gemeinsame Haltepunkt von S- und U-Bahn im Parlamentsbereich ist möglichst zentral (aus Gründen der Fußwegeentfernungen) anzuordnen. Aus Sicherheitsgründen sollten Ein- und Ausgänge des Bahnhofs gebündelt und zu Eingängen mit hoher Sensibilität (insbesondere Parlamentseingang) ein angemessener Sicherheitsabstand eingehalten werden.

Ähnlich wie für die Fernbahn ist die Gradienten für S- und U-Bahn durch die Querungsnotwendigkeit der Spree definiert. Im Bereich der engsten Zusammenführung zwischen der Spree und dem Schnellbahnhaltepunkt sind die unterirdischen Trassen von S- und U-Bahn doppelstöckig angeordnet. Ihre Sohle liegt hier auf der Ebene -3. Zur Vermittlung einer Übersicht ist im Bild 2 auch der Querschnitt für den S- und U-Bahn-Tunnel - zusätzlich zu den Querschnitten für Fernbahn und Straße - wiedergegeben.

Hinsichtlich der räumlichen Entkoppelung zwischen Tiefbaumaßnahmen (unterirdische Führung der Verkehrswege) und Hochbauten gelten für die Schnellbahn die gleichen Aussagen wie für die Fernbahn. Das bedeutet, daß auf die Freihaltung der für die Tunnelbauwerke vorgesehenen Fläche geachtet werden muß und daß eine Überbauung nur mit sicherheitsunempfindlichen Komplexen, die zeitlich nachrangig erstellt werden können, möglich ist.

### **3. Lehrter Bahnhof**

### **3.1 Situation**

Der Lehrter Bahnhof wird durch die Ausbildung der Nord-Süd-Fernbahn in einer zentral geführten Achse zum attraktiven ÖV-Verknüpfungspunkt, in dem sich nicht nur die Nord-Süd- und Ost-West-Fernbahn verknüpfen, sondern in dem auch der Übergang zwischen allen nationalen und internationalen Fernbahnen einerseits und dem städtischen Schnellbahnsystem andererseits hergestellt wird. Damit erhält der Lehrter Bahnhof eine hohe Lagegunst, aus der sich Anziehungskräfte auf weitere Nutzungen und auch auf die Verkehrsnachfrage ergeben dürften, deren Wirkungen möglicherweise über den engeren Bahnhofsbereich hinausgehen werden.

Der Lehrter Bahnhof erhält die Bedeutung eines innerstädtischen Fern- und Regionalbahnhofes. Er ist einer von insgesamt fünf Fernbahnhöfen in der Innenstadt von Berlin (Lehrter Bahnhof/Hauptbahnhof/Zoologischer Garten/Gesundbrunnen/Yorckstraße) mit besonderer Aufgabe der Verknüpfung zwischen Fern-, Regional- und Nahverkehr.

Für den Lehrter Bahnhof sind 50.000 bis 60.000 Zu- und Aussteiger je Tag im Regional- und Fernverkehr anzunehmen (Prognosezeithorizont 2010), wobei mit ca. 80% der größte Teil dieses Verkaufsaufkommens ausschließlich als Umsteiger innerhalb des Bahnhofsgebäudes in Erscheinung tritt (Fernbahn, Regionalbahn, S- und U-Bahn) und damit das Bahnhofsgebäude nicht verläßt. Aus dem restlichen Teil des Verkaufsaufkommens resultieren ca. 10.000 bis 17.000 Pkw- An- und Abfahrten je Tag, die sich auf Heidestraße, Invalidenstraße, Alt-Moabit und den neuen Tiergartentunnel verteilen.

### **3.2 Anforderungen**

Die maßgebende Anbindung des Parlamentsbereichs an das System der Fernbahn erfolgt über den Lehrter Bahnhof. Auch die für den Parlamentsbereich relevante Verknüpfung zwischen Nahverkehrssystem (S-Bahn/U-Bahn/Straßenbahn) und Fernbahnsystem ist hier gegeben.

Im Rahmen des städtebaulichen Ideen Wettbewerbes ist der funktionalen und räumlichen Beziehung zwischen Spreebogenbereich und Lehrter Bahnhof Rechnung zu tragen. Der Übergang ist so zu gestalten, daß auch eine fußläufige Verbindung noch als attraktiv empfunden wird. Auch für Fahrbeziehungen zwischen Bahnhof und Parlament müssen Möglichkeiten geschaffen werden.

### **3.3 Bindungen**

Die Ausdehnung der Bahnhofsanlagen geht aus dem Bild 3 hervor. Der Bahnhofsvorplatz und das Empfangsgebäude sollen sich auf der Nordseite des bestehenden S-Bahnhofes Lehrter Stadtbahnhof, westlich des Friedrich-List-Ufers entwickeln. Die Zugänge für den öffentlichen Verkehr werden damit an der Invalidenstraße liegen.

Für die Fahrbereitschaft des Parlaments bzw. der Regierung könnte gegebenenfalls eine direkte vom Friedrich-List-Ufer erschlossene Vorfahrt unmittelbar angrenzend an die südliche Begrenzungslinie des Bahnhofes geplant werden.

Gestaltungsvorstellungen für den Bahnhof selbst sind nicht Gegenstand des städtebaulichen Ideenwettbewerbes.

Der Lehrter Bahnhof wird gegenüber der heutigen Lage infolge der Reduzierung der Krümmung für die Ost-West-Fernbahnstrecke nach Süden ausgedehnt. Seine neue Lage ist dem Bild 3 zu entnehmen.

Für die Nord-Süd-Strecke sind 4 Gleise (Fern- und Regionalbahn) vorgesehen. Entsprechend sind im neuen Lehrter Bahnhof 4 Doppelbahnsteige erforderlich. Die Ost-West-Fernbahn wird auch in Zukunft zweigleisig betrieben. Im Lehrter Bahnhof sind hierfür 2 Doppelbahnsteige vorgesehen, die auf der Südseite der Berliner Stadtbahn liegen werden.

Während die Ost-West-Fernbahnstrecke auf der Ebene +1 verläuft, muß die Nord-Süd-Verbindung wegen der Spreequerung auf der Ebene -2 geführt werden. Die Ebene 0 bzw. -1 ist im Lehrter Bahnhof als Verknüpfungsebene auszubilden.

Die Erschließung des Bahnhofes erfolgt - für Fußgänger und Radfahrer durch Einbindung in das Fuß- und Radwegesystem mit gegebenenfalls einer neuen Fuß- und Radwegbrücke über die Spree südöstlich des Bahnhofes, durch den ÖPNV mit Nord-Süd- und Ost-West-S-Bahn sowie mit U-Bahn (U 5) und Straßenbahn, durch Liefer- und Serviceverkehr im wesentlichen über Heidestraße und Invalidenstraße.

Für den Parkverkehr ist im nördlichen Bahnhofsbereich ein Parkdeck mit ca. 300 Pkw-Stellplätzen vorzusehen.

#### **4. Straßenbahn**

##### **4.1 Situation**

Neben S- und U-Bahn hatte sich bis zum 2. Weltkrieg in Berlin ein Straßenbahnnetz ausgebildet, das einen Hauptbeitrag zur Grundversorgung und zur Mengenbewältigung im öffentlichen Personennahverkehr leistete und mit den Schnellbahnen ein hervorragendes Angebotssystem für ganz Berlin darstellte. Während das Straßenbahnnetz im Westen der Stadt durch eine Verdichtung des U-Bahn-Netzes und durch Busse ersetzt wurde, behielt im östlichen Stadtgebiet die Straßenbahn für weite Bereiche ihre Erschließungsbedeutung. Durch Weiterentwicklung der Straßenbahn soll erreicht werden, daß sich auch im östlichen Stadtgebiet die Qualität der Nahverkehrsversorgung deutlich verbessert. Die Straßenbahn soll den Ost- und Westteil der Stadt zusätzlich verknüpfen.

Im Bereich des Spreebogens befindet sich die Nahtstelle zwischen den mehr durch Schnellbahnen und den vorwiegend durch Straßenbahnen geprägten Erschließungssystemen; infolgedessen kommen für den Parlamentsbereich beide Systemelemente zum Tragen. Hierbei bedienen die S- und U-Bahnen hauptsächlich die weiträumigen Ziele, während die Straßenbahn mehr für Verbindungen innerhalb der Innenstadt zu nahegelegenen Zentren in Berlin-Mitte sowie mit den nordöstlichen Quartieren und mit Moabit zur Verfügung steht.

## **4.2 Anforderungen**

Da der Parlamentsbereich nicht allein durch eine Schnellbahnhaltestelle erschlossen werden kann, ist eine Ergänzung der Oberflächenerschließung durch die Straßenbahn notwendig. Damit ergänzen sich auch in diesem zentralen Bereich die für ganz Berlin relevanten Systemelemente der Nahverkehrserschließung. Für den Parlamentsbereich sind folgende Straßenbahn-Verbindungen zu beachten: - Vom Alexanderplatz über das Reichstagsufer (oder über eine anderen geeignete Verbindung) in den Spreebogen und weiter über die Moltkebrücke Richtung Alt-Moabit.

Über den Straßenzug Bernauer Straße - Invalidenstraße - Friedrich-List-Ufer - Alt-Moabit mit Führung über den Lehrter Bahnhof.

Verbindung zwischen Potsdamer Platz und Lehrter Bahnhof.

Die Trassenführungen für die Straßenbahn sind im Bereich des Spreebogens nicht festgelegt und können von den Wettbewerbsteilnehmern gestaltet werden.

## **4.3 Bindungen**

Für die Trassenführungen der Straßenbahn werden als Vorgaben ausschließlich die Ansatzpunkte am Rande des Parlamentsbereichs festgelegt. Das sind: - Moltkebrücke, östlicher Abschnitt des Reichstagsufers.

Einfahrt aus dem Süden (zwischen Entlastungsstraße und Otto-Grotewohl-Straße).

Die Straßenbahn muß mit dem Schnellbahnhof im Spreebogenbereich attraktiv verknüpft werden und sollte den Wettbewerbsbereich zentral erschließen. Allerdings sollte die Straßenbahn nicht unmittelbar an einem der Eingänge des Reichtagsgebäudes vorbeigeführt werden.

Auf eine umfeldverträgliche Anordnung und Gestaltung der Straßenbahn im Parlamentsbereich ist besonderer Wert zu legen.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10001582>.

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