

■ Aktuell

Potsdam-Center Kritik an den Planungen für den Potsdamer Hauptbahnhof

aus SIGNAL 02/1996 (April 1996), Seite 4-6 (Artikel-Nr: 10003404)

Deutscher Bahnkunden-Verband Pro Bahn

Regionalverband Potsdam-Mittelmark

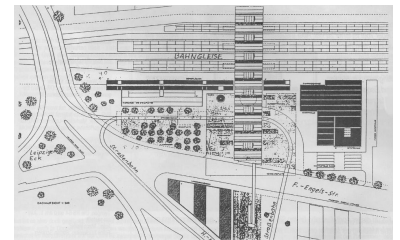
Die Landeshauptstadt Potsdam besitzt mit dem am 17.12.1995 erreichten Abschluß der Bauarbeiten an der Magdeburger Bahn wieder einen Zugang zum hochwertigen Reiseverkehr. Doch der Bahnhof Potsdam Stadt, der Hauptbahnhof Potsdams, vermittelt eher den Eindruck einer Vorortstation, insbesondere wegen seines Umfeldes aus überwiegend un bebauten Flächen und künftig nicht mehr genutzten Gleisanlagen. Diese Flächen bieten nun die Möglichkeit, ein wichtiges Stadtareal neu zu gestalten. Die Stadtverwaltung Potsdams stellte im Sommer 1995 einen Bebauungsplanentwurf für die zukünftige Nutzung des Geländes vor. Diese Planung für ein sogenanntes Potsdam-Center wurde von Anfang an durch Mitglieder der Stadtverordnetenversammlung und eine interessierte Öffentlichkeit, nicht zuletzt engagierte Architekten und die Arbeitsgemeinschaft für Umweltschutz und Stadtgestaltung e.V. (ARGUS), kreativ-kritisch begleitet und ist bis heute sowohl städtebaulich als auch verkehrlich umstritten.

Während der Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan und anlässlich dazu anberaumter Termine wurde die Gelegenheit genutzt, die Kritik an der Planung vorzutragen und zu begründen - aber ohne Erfolg. Der sich seitens der Stadtverwaltung abzeichnende Unwille, den Kern des Planentwurfes betreffende Einwände zu berücksichtigen, bewog Vertreter von ARGUS und vom Bahnkundenverband Pro Bahn, gemeinsam mit dem Potsdamer Architekten Günther Vandenhertz einen Alternativentwurf vorzulegen (s. Abbildungen auf Seite 5), damit der Kern der vorgetragenen Kritik in einer für die interessierte Öffentlichkeit nachvollziehbaren Darstellung ersichtlich wird.

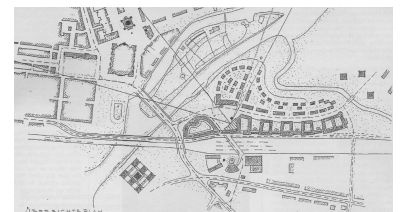
Die wichtigsten Kritikpunkte am Planentwurf der Stadtverwaltung sind: - Die wesentlich im 18. Jahrhundert begründete, trotz Kriegszerstörung und teilweiser jüngerer und jüngster Überformung noch immer charakteristische Potsdamer Stadtlandschaft ist ein integraler Bestandteil einer Weltgeltung beanspruchenden Kulturlandschaft. Ihr soll nun ungleichgewichtig eine Baumasse gegenübergestellt werden, die durch ihr Gesamtvolumen und die voluminöse Ausprägung ihrer Einzelemente, auch durch Großflächigkeit und Langweiligkeit der Bauwerke, stilbrechend ist. Reißbrettgeometrie und fiktive Blickachsen bewirken nicht einmal eine funktionale Aufwertung.

Für das Gelände zwischen der Bahn und dem Havelarm "Neue Fahrt" ist eine Mischnutzung vorgesehen, die den gewerblichen und den Handelsbereich unvertretbar bevorzugt. Selbst dann, wenn sich der dem Nutzungskonzept zugrundeliegende Konjunkturoptimismus erfüllen sollte, wird mit dem geplanten Potsdam-Center ein Gegenpol zum gewachsenen Stadtkern geschaffen, der angesichts der im Stadtkern mehr klein- teilig bzw. kleinstädtisch strukturierten Handelsund Gewerbebetriebe zum "Über- bzw. Anti- Potsdam" wird.

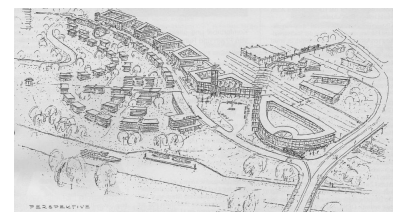
Der Entwurf sah bisher zwar an der der Stadt zugewandten Nordseite des



Die Abbildung zeigt einen Ausschnitt aus dem preisgekrönten Entwurf des Büros v. Gerkan, Marg und Partner (GMP), die Ende 1995 den städtebaulichen Ideenwettbewerb für den Bahnhof Potsdam Stadt gewannen. Das in Hamburg ansässige Büro ist auch in Berlin gut bekannt. So entwarfen GMP den Flughafen Tegel und den geplanten Lehrter Zentralbahnhof (vgl. SIGNAL 3/93). (Repro: Potsdamer Neueste Nachrichten, 7.12.1995)



Die beiden Abbildungen zeigen den Alternativentwurf des Potsdamer Architekten Günther Vandenhertz, erarbeitet auf Initiative von ARGUS und vom Deutschen Bahnkundenverband Pro Bahn. Aus Fahrgastssicht besonders wichtig ist die Führung der Straßenbahn zum Bahnhofshaupteingang auf der Nordseite.



Bahnkörpers ein Empfangsgebäude mit einer die Bahnsteige überbrückend anbindenden "Spange" vor, doch ist und bleibt der Zugang zum ÖPNV an der Südseite vorgesehen. Namentlich die Tram ist auf die der Stadt abgewandte Seite der Bahnanlage, also praktisch an ihren Hinterausgang verbannt. Die Reisenden müssen, obwohl die "Spange" sie annähernd auf die Höhe der in Richtung Stadt zu überwindenden Havelbrücken geführt hat, sich dennoch wieder auf die Höhe der Gleisanlagen hinabbewegen. Anfangs sah der Bebauungsplan sogar eine Fortdauer des bisherigen Zustandes vor, indem die ÖPNV-Nutzer ihren Weg auf dem "Deckel" einer bahnparallelen Erschließungsstraße von der "Spange" zu den Tramhaltestellen auf der vorhandenen Straßenbrücke nehmen sollten. Ein jüngerer Entwurf (s. Abb. auf Seite 4) sieht nun als Variante den o.g. Südausgang mit Tramhaltestelle auf dem Gelände der denkmalgeschützten Eisenbahnwerkstatt vor. Aber die Führung der Tramgleise und ihre Einbindung in die Trasse auf der Brücke setzt den Straßenbahnbetrieb durch Steigung und Krümmungsradien unnötigen Zwängen aus, zumal wesentliche Gebäude und Anlagen der Eisenbahnwerkstatt geopfert werden sollen. Der unvermeidliche Querungskonflikt in einem problematischen Kreuzungsbereich wird auch die Tram mehrere Minuten Fahrzeit kosten.

Der vorgelegte Alternativentwurf ist im positiven Sinne trivial, indem er die Angebote des zu gestaltenden Raumes aufnimmt und konsequent funktional umsetzt: - Spange ja, aber die gewonnene Höhe beibehalten und fortführen. Die Tram muß den Bahnkörper queren, also kann sie ohne Schlingelfahrt auf gleicher Höhe zu ihren Fahrgästen gelangen. Die Querung des Straßenbereiches findet an weniger kritischen Punkten weniger zeitaufwendig statt. Die Tramtrasse auf der vorhandenen Brücke ermöglicht eine betrieblich und verkehrlich nutzbare Schleifenfahrt. Potsdams Bevölkerungsschwerpunkte im Süden und Osten, auch der Zugangspunkt zur Wetzlarer Bahn, könnten so zukünftig eine weniger störanfällige, weil nur bis Potsdam Stadt geführte Anbindung gewinnen.

Der Bereich der Eisenbahnwerkstatt bleibt schonend ausgespart, kann aber nach Maßgabe des Denkmalschutzes funktional einbezogen werden.

Die Bebauung öffnet sich als Blicksektor zur historischen Innenstadt. Sie läßt zukünftigen Bebauungsideen für das Havelufer, den Alten Markt und die Stadtschloßbrache Raum.

In weniger sensiblen Bereichen ist die vorgesehene Flächennutzung dem Plan der Stadtverwaltung vergleichbar. Wo dies erforderlich ist, erhält das zur Altstadt überleitende Gelände allerdings eine kleinteiligere Bebauung. Der Notwendigkeit, am Bahnhof der Landeshauptstadt auch etwas die Metropole zu zeigen, wird Rechnung getragen. Der höhere Anteil an Wohnungen ist angesichts jüngster Marktrealitäten nur von Vorteil.

Der Entwurf der Stadtverwaltung erweckt im Gegensatz dazu den Eindruck, daß so schnell wie möglich und, was die Flächennutzung betrifft, so intensiv und gewinnversprechend wie möglich Bauvolumen realisiert werden soll. Die Bereitschaft der Investoren, sowohl die Erarbeitung des hoheitlichen Bebauungsplanes als auch darauf aufbauende Infrastruktur u.a. in Form von Straßenerschließung zu finanzieren, setzt eine finanzschwache Kommune, die zudem Eigentümerin eines Teiles der zu

bebauenden Flächen ist, zweifelsfrei Zwängen aus. Nicht zuletzt werden verkehrliche Interessen auch dadurch berührt, daß die Deutsche Bahn AG einerseits durchaus für eine optimale ÖPNV-Anbindung eintritt, andererseits der Bebauungsplan aber auch die Verwertung aufgelassener Bahnanlagen wesentlich beeinflußt.

Bei der Abwägung von Interessen darf aber keinesfalls Potsdams Zukunft aus dem Auge verloren werden. Die Gestaltung des bahnhofsnahe Stadtraumes und die stadträumliche ebenso wie die verkehrliche Anbindung des Bahnhofes an die übrige Stadt sind Daseinsfragen für die Landeshauptstadt und mitentscheidend für ihre künftige Rolle in Nachbarschaft zur Metropole Berlin.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003404>.

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