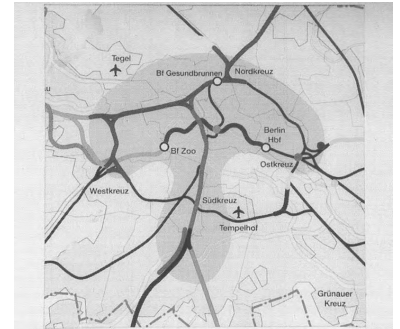


■ Planung und Bauten

## Aktuelle Pläne für das Südkreuz

aus SIGNAL 03/1997 (April 1997), Seite 17-18 (Artikel-Nr: 10003607)  
IGEB

**Am 25. Februar 1997 fand im Rahmen eines &#8222;Runden Tisches&#8220; eine Informationsveranstaltung im Rathaus Schöneberg zum künftigen Bahnhof Südkreuz bzw. zu den Planungen für dessen Umgebung statt. &#8222;Südkreuz&#8220; ist der noch nicht offizielle, aber zunehmend gebrauchte Name für den am S-Bf Papestraße geplanten Fern- und Regionalbahnhof.**



Das sogenannte Pilzkonzept mit dem Südkreuz im Bereich des heutigen S-Bahnhofs Papestraße. (Foto: Marc Heller)

Seitens der DB AG erläuterte Ulrich Langner vom Geschäftsbereich Personenbahnhöfe den aktuellen Planungsstand zu diesem Bahnhof. Nicht mehr verfolgt wird das Projekt der Architekten JSK Perkins und Will für einen Bahnhof mit Bürogebäuden, Einkaufszentrum und Hotel. Seitens der DB AG wurde zwar mit zahlreichen Unternehmen verhandelt, allerdings war keines zu Investitionen bereit, nicht zuletzt wegen des umfangreichen Flächenangebotes an innerstädtischen Konkurrenzstandorten, z.B. Friedrichstraße, Alexanderplatz, Potsdamer Platz und natürlich Lehrter Zentralbahnhof.

Daher plant die Bahn inzwischen eine reine Verkehrsstation ohne Vermarktungsanteil. Vorgesehen sind im wesentlichen, neben dem Neubau von Bahnsteigen für Fern-, Regional- und S-Bahn, ein Reisezentrum und Warteräume.

Gleichzeitig wird der künftige Bahnhof Südkreuz seitens der DB AG aufgrund der Nachbarschaft zum Schöneberger Autobahnkreuz als "Autofahrer-Bahnhof" mit großzügigen Park-and-Ride-Möglichkeiten ausgebaut. Die Planung sieht dementsprechend den Bau eines dreigeschossigen Parkhauses über den künftigen Gleisanlagen für Fern-, Regional- und S-Bahn der Nord-Süd-Relation vor, und zwar beiderseits der Ringbahn. Insgesamt sind bis zu 3.000 (!??) Stellplätze geplant. Bezüglich des Verkehrsaufkommens werden für diesen Bahnhof im Jahr 2010 täglich 200.000 Nutzer prognostiziert (Ein-, Aus- und vor allem Umsteiger).

Angekündigt wurde seitens des DB AG-Vertreters auch, daß die als Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbes vorgesehene Passerelle, eine großzügige unterirdische Passage zur Verbindung der Bezirke Tempelhof und Schöneberg, nicht gebaut wird, weil das Land Berlin für die von ihm zu finanzierenden Anteile kein Geld zur Verfügung stellen kann bzw. will.

Für die neu zu konzipierende Gestaltung des Bahnhofes will die Bahn keinen richtigen Architekturwettbewerb, sondern nur ein sogenanntes Gutachterverfahren durchführen, wogegen sich die Berliner Architektenkammer noch heftig wehrt. Setzt sich die Bahn durch, würde das bedeuten, daß alle vier großen Berliner Bahnhofsneubauten (Lehrter Zentralbahnhof, Gesundbrunnen, Spandau und Papestraße/Südkreuz) nicht das Ergebnis ordentlicher Wettbewerbe, sondern mehr oder weniger undurchsichtiger "Schmuddelverfahren" sind.

Weiterhin wurde darauf hingewiesen, daß am künftigen Bahnhof Südkreuz keine Reinigungs- und Abstellanlagen für den Fern- und Regionalbahnverkehr angegliedert

werden, was beim späteren Betriebskonzept entsprechend zu berücksichtigen ist.

Da die aktuellen Planungen nicht mehr der Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich von Berlin vom September 1995 entsprechen, ist für den Bahnhof Südkreuz nun ein Änderungsverfahren erforderlich.

Dennoch ist weiterhin geplant, den neuen Bahnhof im Jahr 2002 in Betrieb zu nehmen, wobei aber seitens der DB AG eingeräumt wurde, daß zu diesem Zeitpunkt möglicherweise nicht sämtliche Bauarbeiten abgeschlossen sind ...

Von den ebenfalls anwesenden Vertretern der Magnetbahnplanungsgesellschaft wurde während der Veranstaltung angemerkt, daß der künftige Bahnhof Südkreuz als Endpunkt für den Transrapid zwar im Raumordnungsverfahren enthalten ist, präferiert wird aber ein Endpunkt am künftigen Lehrter Zentralbahnhof.

Detaillierte Pläne zum Südkreuz will die DB AG bei einem weiteren "Runden Tisch" Ende April vorstellen. Von den Vertretern des Bezirksamtes Schöneberg wurde darauf hingewiesen, daß die Umsetzung der Pläne bezüglich der städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofsumfeldes, speziell der "Schöneberger Linse" (so wird das Gebiet zwischen Ringbahn und Sachsendamm bezeichnet), ganz wesentlich von der Umsetzung der Bahnplanungen abhängig ist. Dieses Gebiet ist in der Berliner Stadtplanung immerhin als "City-Entlastungsgebiet" eingestuft worden - bisher jedenfalls.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:

<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003607>.

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