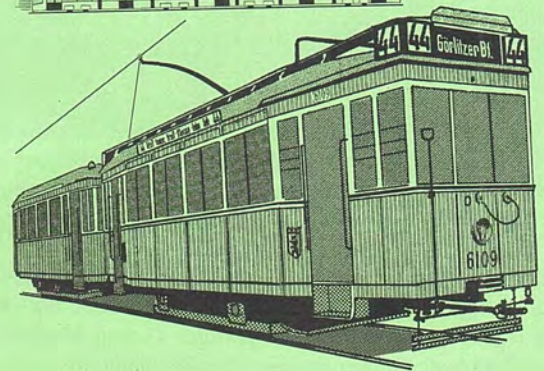
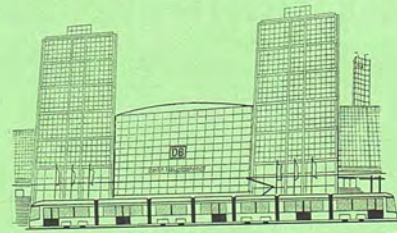


vb

Verkehrsgeschichtliche Blätter



ISSN 0232-9042 – 42. Jahrgang – September/Oktober 2015 – € 2,50
www.verkehrsgeschichtliche-blaetter.de



Die Maximum-Triebwagen

Vierachsige Maximum-Triebwagen prägten über Jahrzehnte das Bild der Straßenbahnen in Berlin. Sie waren vom Beginn des 20. Jahrhunderts bis 1969 im täglichen Einsatz – wie hier Tw 5279 in Berlin-Friedrichshagen. Drei Fahrzeuge dieses Typs wurden im Erscheinungsbild mehrerer Epochen als historische Fahrzeuge erhalten. (Foto John Stave, Sammlung Sigurd Hilkenbach)

5-2015

MICHAEL GÜNTHER, Berlin

Ein Taschentuch am Hauptbahnhof Über Berlins attraktivste Straßenbahnhaltestelle

Reisende, die den Berliner Hauptbahnhof nach Norden zur Invalidenstraße verlassen, finden seit 29. August 2015 eine komfortable Straßenbahnbindung vor – und Berlins attraktivste Straßenbahnhaltestelle: zwei Seitenbahnsteige, die von zwei symmetrisch angeordneten, geschwungenen Betonschalendächern überdeckt sind, jedes Dach 58 m lang und 6 m breit. Die Haltestelle vor dem Hauptbahnhof hat aber nicht nur eine besondere Dachkonstruktion, sondern auch eine besondere Entstehungsgeschichte.

Von Beginn wollte die BVG an diesem stark frequentierten Verkehrsort der Hauptstadt eine Anlage haben, die zugleich zweckmäßig für den zu erwartenden Fahrgastansturm und exklusiv vom Äußeren her – eben ein Blickfang – sein sollte. Man wollte den Fahrgästen etwas Besonderes bieten und hatte das bereits in der Wettbewerbsauslobung vom April 2011 formuliert: „Ziel ist ein einheitlich gestaltetes Konzept für die Haltestelle. Die Straßenbahnhaltestelle am Hauptbahnhof bildet eine wichtige infrastrukturelle Komponente für die Verkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen Mitte, Prenzlauer Berg, Kreuzberg, Friedrichshain, Tiergarten und Moabit. Für die oberirdischen Maßnahmen ist ein Gesamtkostenrahmen von 860 000 Euro vorgesehen.“ Nun ist die hier angekündigte Straßenbahnverbindung nach Tiergarten und Moabit bisher noch rudimentär, aber in Richtung Osten und Nordosten bieten die drei am Hauptbahnhof einsetzenden Linien M5, M8 und M10 vielfältige Fahrverbindungen und Umsteigemöglichkeiten. Wer sich an Architektur und Ausstattung der Haltestelle Hauptbahnhof sattgesehen hat, der kann einsteigen, von hier mit der Straßenbahn ohne Umsteigen etliche Berliner Stadtgebiete erreichen oder sie durchqueren und, wenn er sich die Zeit nimmt, bis an die Grenze der Stadt fahren. Die liegt von der M5-Endhaltestelle Zingster Straße über die Wiesen in Sichtweite und ist vom M8-Endpunkt Ahrensfelde nach wenigen Schritten zu erreichen. Durch die Straßenbahn sind nun weitere Innenstadtviertel und nordöstliche Außenbezirke direkt mit dem Hauptbahnhof verbunden. Auch aus dem östlichsten Hellersdorf besteht jetzt eine umsteigefreie Straßenbahnverbindung zum Hauptbahnhof.

Von der Wettbewerbsauslobung bis zur Fertigstellung der Haltestelle im August 2015 war es ein – zugegeben – langer Weg. Die Entscheidung der Preisrichter hob noch einmal die Ansprüche hervor, die die neue Haltestelle erfüllen sollte. „Das Architektur-

büro Gruber + Popp aus Berlin überzeugte mit dem Entwurf zweier elegant geschwungener Haltestellenüberdachungen. Durch die langgestreckten Dachkonstruktionen werden die Umsteigenden trockenen Fußes zu U-, S- und Fernbahn gelangen. Das Konzept sieht eine moderne Gestaltung vor; die der städtebaulichen Bedeutung des Raumes rund um den Hauptbahnhof Rechnung tragen und diese optisch aufwerten wird ... Durch die eigene Formensprache entzieht sich der Entwurf der Konkurrenz mit der umliegende Bebauung und behauptet sich selbstverständlich im städtebaulichen Umfeld. Die leichte und filigrane Geste ist entsprechend der Fahrdynamik (Ankommen – Halten – Abfahren) zu verstehen und verbindet die beiden gegenüberliegenden Plätze bzw. Straßenseiten geschickt.“

Die beiden geschwungenen Dächer der Haltestellenbahnsteige sind fraglos ein Blickfang. Die Grundidee für diese außergewöhnliche Form kam recht spontan, erläuterte das Architekten-Duo Doris Gruber und Bernhard Popp bei einem Pressegespräch. „Das war unsere Idee: Ein Taschentuch beim Winken! Wir legten also ein Taschentuch auf den Tisch – fertig war die erste Skizze für unser Dach der Tramhaltestelle.“ Die langgestreckte Faltung eines Taschentuches schien einer leicht geschwungenen Dachform, wie sie die Architekten schon im Kopf hatten, am ehesten zu entsprechen. Außerdem sei das „Taschentuch“-Dach auch ein Zitat mit emotionaler Dimension: Das Winken mit dem Taschentuch war (und ist?) mit dem Reisen verbunden: Am abfahrenden Zug begleiteten winkende Taschentücher den Abschied – ein Haltestellendach als Reminiszenz an frühere Reiserituale. Doch bevor das „Taschentuch“ am Hauptbahnhof solche Assoziationen wecken durfte und das beauftragte Architektenbüro sein Konzept verwirklichen konnte, war noch einige Arbeit zu leisten.

Im September 2012 konnten die Bauleistungen vergeben werden, und zu Beginn des Jahres 2013 begannen unter schwierigen Voraussetzungen die Tiefbauarbeiten: Durch den zu beiden Seiten fließenden Kraftverkehr war die Baustelle erheblich eingengt; Materialtransporte und -lagerung erforderten eine besondere Logistik. Ein weiteres Problem ergab sich aus der Lage der Haltestelle über den Tunnels der derzeitige U 55 und der künftigen S 21. So waren die Architekten gehalten, durch Gewichtseinsparungen beim Materialeinsatz den Druck des Haltestellenbauwerkes auf den Untergrund



Bild 1 Auch aus der Vogelperspektive zeigen die sanft geschwungenen, filigranen Haltestellendächer Leichtigkeit und Eleganz.

zu mindern. Der Einsatz eines speziellen Leichtbetons, der gegenüber Normalbeton um 35 % leichter ist, war auch wegen der geometrischen Krümmung der Dachfläche erforderlich. Außerdem stützt sich die Hauptlast der Haltestelle auf einen mehr als 4 m breiten Betonsockel außerhalb der Tunnellagen.

Die Lage der Haltestelle unmittelbar über den Tunnels bietet aber den Vorteil, direkte Zugänge zu den unterirdischen U- und S-Bahn-Linien zu ermöglichen. Zu Beginn des Jahres 2013 begannen die Tiefbauarbeiten. Von jedem Seitenbahnsteig der Haltestelle wurden feste Treppen zur Passarelle, einer Fußgängerpassage in einem Untergeschoss des Hauptbahnhofs, angelegt. Von hier aus ist der Bahnsteig der derzeitigen U 55 zu erreichen, und ein Durchgang zum Bahnsteig einer künftigen S 21 ist vorbereitet. Eine dritte Treppe ermöglicht den Zugang zur Passarelle von den Bushaltestellen auf der nördlichen Seite der Invalidenstraße. Wer sich nicht lange mit Taschentuch-Winken aufhalten will, der wird hier also in Minutenschnelle und „trockenen Fußes“ zwischen Straßenbahn, U- und S-Bahn umsteigen können. (Beim direkten Zugang zum Hauptgeschoss des Bahnhofs über die Straßenebene macht sich der Umsteigende von der Ampelschaltung zur Überquerung der Invalidenstraße abhängig, die derzeit dem starken Kraftfahrzeugverkehr Vorrang einräumt.)

Im Verlauf des Jahres 2014 wurden Wände und Dächer der Haltestelle errichtet, und der Einbau der Gleise begann. Allerdings hatte die anspruchsvolle „Taschentuch“-Form der geschwungenen Leichtbeton-Dächer zu Schwierigkeiten geführt. Es zeigten sich einige Nester im Beton, die nach Überzeugung der Statiker die Standsicherheit des Daches nicht in Frage stellten, aber optisch das Aussehen der als attraktiv konzipierten Haltestelle beeinträchtigt hätten. Außerdem wäre die gewünschte Nachhaltigkeit des Bauwerks in Frage gestellt worden, denn durch die Löcher könnte Wasser ins Bauwerk eindringen und vorzeitigen Verschleiß befördern. Also wurde die ausführende Firma zur Ausbesserung verpflichtet. Die BVG wollte aber den anberaumten Eröffnungstermin für die Strecke zum Hauptbahnhof halten. So wurde am 14. Dezember 2014 der fahrplanmäßige Betrieb der Linie M5 aufgenommen; allerdings hielten die Straßenbahnen noch an einem Haltestellen-Provisorium. Wegen der Nacharbeiten ließen sich die Verschalungen für das „Taschentuch“ nicht abbauen, und es musste, weil eine zweigleisige Durchfahrt an der Haltestelle nicht möglich war, ein eingleisiger Betrieb in diesem Bereich eingerichtet werden. Im Jahre 2015 wurden die Baumängel am Dach beseitigt, die Arbeiten am Ausbau der Haltestelle vorangetrieben – und am 29. August 2015 konnte der fahrplanmäßige Straßenbahnbetrieb mit den drei Linien M5, M8 und M10 aufgenommen werden.

In ihren Begründungen zur Gestaltung des Bauwerkes äußern die Architekten auch, dass „die neue Überdachung der Tramhaltestelle ... einen Ruhepunkt bieten“ solle. Wer sich auf dem nördlichen oder dem südlichen Gehweg der Invalidenstraße neben tosendem Kraftverkehr aufhält, der kann an „Ruhepunkte“ in dem Verkehrsgewühl nicht glauben. Wer sich aber unter den mittleren Bereich der beiden Haltestellendächer begibt, der erlebt eine Überraschung: Die hohen, beidseitigen Beton- und Glaswände zu den Fahrbahnen der Invalidenstraße schirmen den Fahrgast in erstaunlichem Maße von Straßenlärm, Zugluft und Regenschauern ab. In dem Sinne haben die Architekten durch die Gestaltung der Haltestelle tatsächlich einen (relativen) „Ruhepunkt“ für wartende Fahrgäste an diesem ruhelosen Verkehrsort geschaffen. Bei Konstruktion und Bauausführung wurde auf Sicherheit großer Wert gelegt, sogar ein möglicher Extremfall berücksichtigt: „Schlanke Stahlstützen unterstützen die Schalen am Rand zur Straße ... Die Stahlstützen stehen auf den Betonbrüstungen, die gleichzeitig als Anprallschutz für die Treppenabgänge und Stahlstützen dienen. Selbst wenn eine Stütze



Bild 2 In den Tagen nach der Eröffnung hielt sich der Ansturm der Fahrgäste noch in Grenzen. (Fotos Michael Günther)

bei einem außergewöhnlichen Aufprall – etwa durch einen Lkw – elementar beschädigt würde, bliebe die Gesamtstabilität der Stütze erhalten.“ Schließlich trägt auch die tageslichtgesteuerte Beleuchtung dazu bei, den Fahrgästen bei Dunkelheit Übersichtlichkeit und Sicherheit zu gewährleisten. Darüber hinaus zeichnen bündig integrierte und asymmetrisch angeordnete Strahler die Wölbung des Daches nach und setzen das Bauwerk auch bei Dunkelheit ins rechte Licht.

Die Ausstattung der Haltestelle ist übersichtlich und funktional. In den geschützten Bereichen sind in den Mittelteilen der Seitenbahnsteige Infovitriolen mit integriertem Beschallungssystem, Fahrkartenautomaten und Dynamische Anzeige Informationssysteme (Daisy) installiert. An den Enden der Dächer stehen Notrufsäulen zur Verfügung, und an vier Leuchtsäulen hängen hier Fahrpläne und weitere Informationen aus. Außerdem wurden im geschützten Bereich anthrazitfarbene Betonsöckel montiert, die als Sitzgelegenheit dienen können und auf denen Vitriolen der Firma Wall für wechselnde Reklameanzeigen installiert sind. In dieser Höhe können die Werbebotschaften in den Vitriolen nach beiden Seiten, also auch auf ampelgebremste Autofahrer, wirken.

Der am Hauptbahnhof An- oder Zurückkommende soll sich – so war eine Intention des Architekten-Duos – in der Stadt aufgefangen und willkommen fühlen. Dazu kann auch die neue Straßenbahnhaltestelle beitragen. Die Gestaltung der Haltestelle soll – so ein Zitat aus dem Preisrichterprotokoll – „der städtebaulichen Bedeutung des Raumes rund um den Hauptbahnhof Rechnung tragen und diesen optisch aufwerten“. Das scheint, da die Haltestelle gegenwärtig von Wurst- und Dönerbuden, Baugruben und -materialien sowie im Norden von Ödnis flankiert wird, noch Zukunftsmusik. Aber die Entwicklung des Areals ist im Gange!

Übrigens: Nach Auskunft der Architekten wurde der Kostenrahmen eingehalten. Nun sind 860 000 Euro eine beträchtliche Summe, und in Zusammenhang mit den derzeitigen Ankündigungen neuer Fahrpreiserhöhungen könnten sich auch Fragen ergeben. Aber gegenüber den Kosten, die die Verkehrsbetriebe jährlich zur Beseitigung von Vandalismus-Schäden aufbringen müssen, oder gegenüber den fehlenden Einnahmen durch Schwarzfahren nimmt sich die Summe vergleichsweise bescheiden aus. Insofern scheint die Investition in eine attraktive Straßenbahnhaltestelle an repräsentativem Ort zum Komfort der Fahrgäste wohl doch vertretbar.

Quellenangabe

Informationsmaterialien des Architektenbüros Gruber und Popp