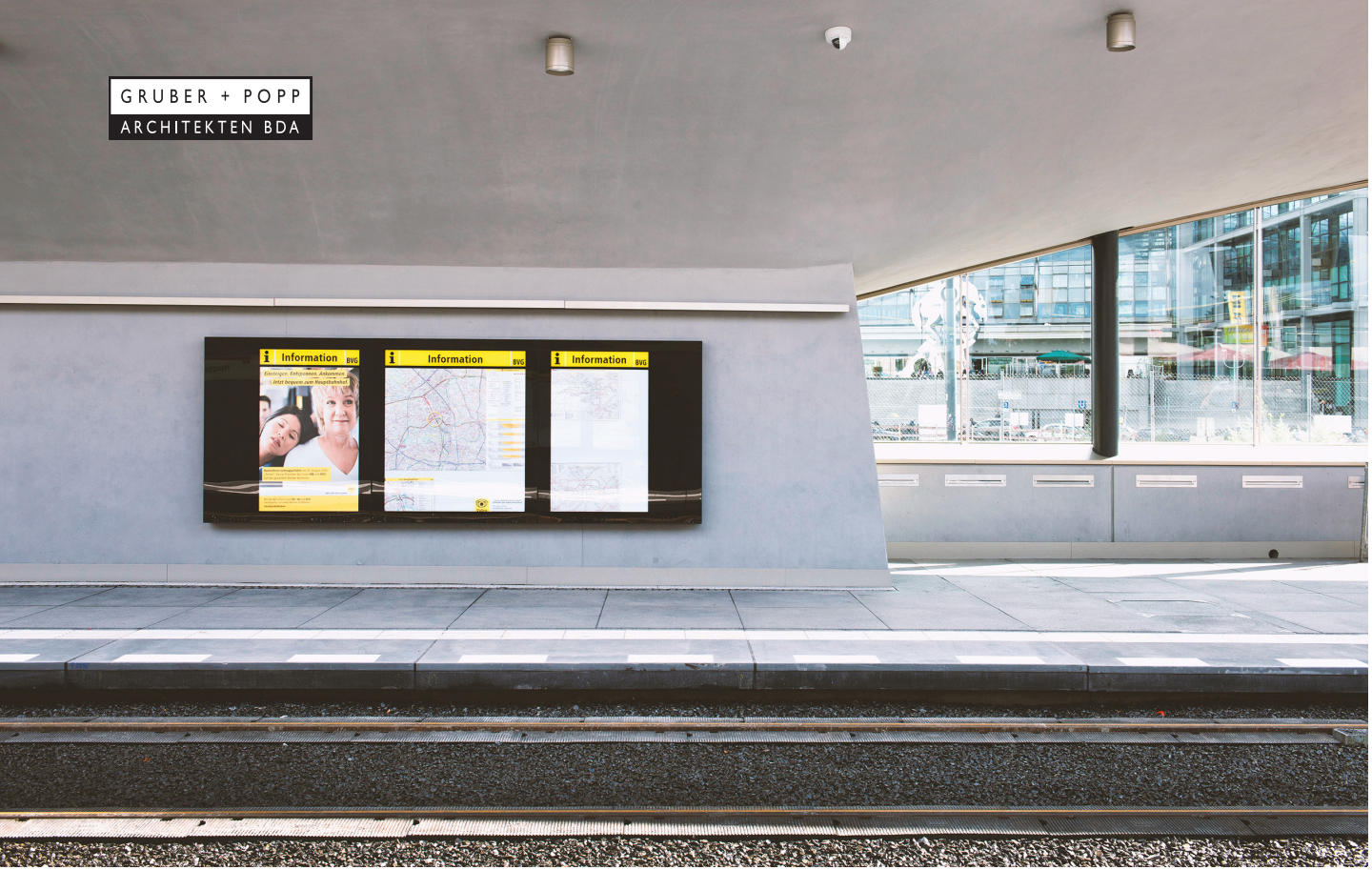
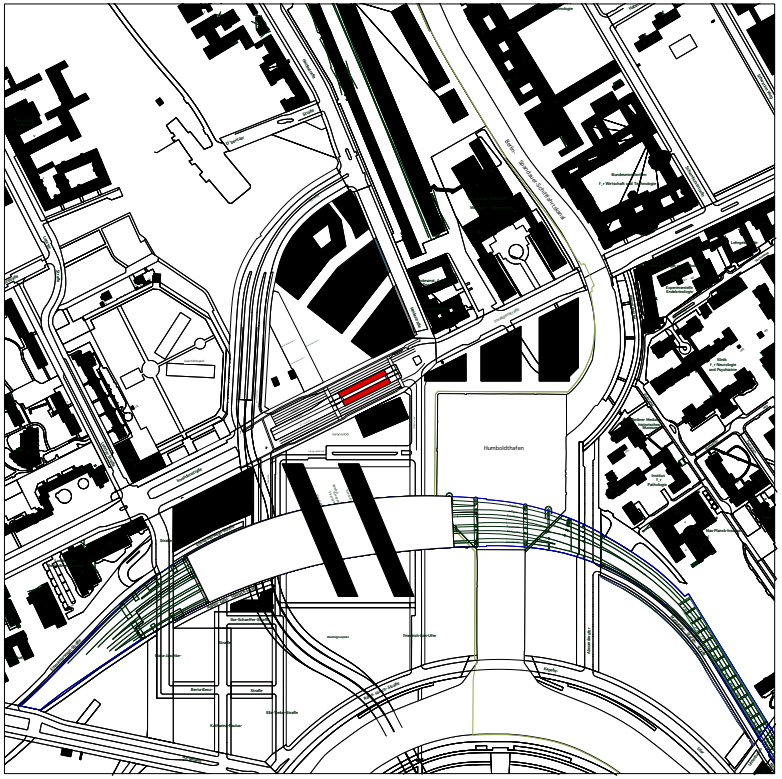
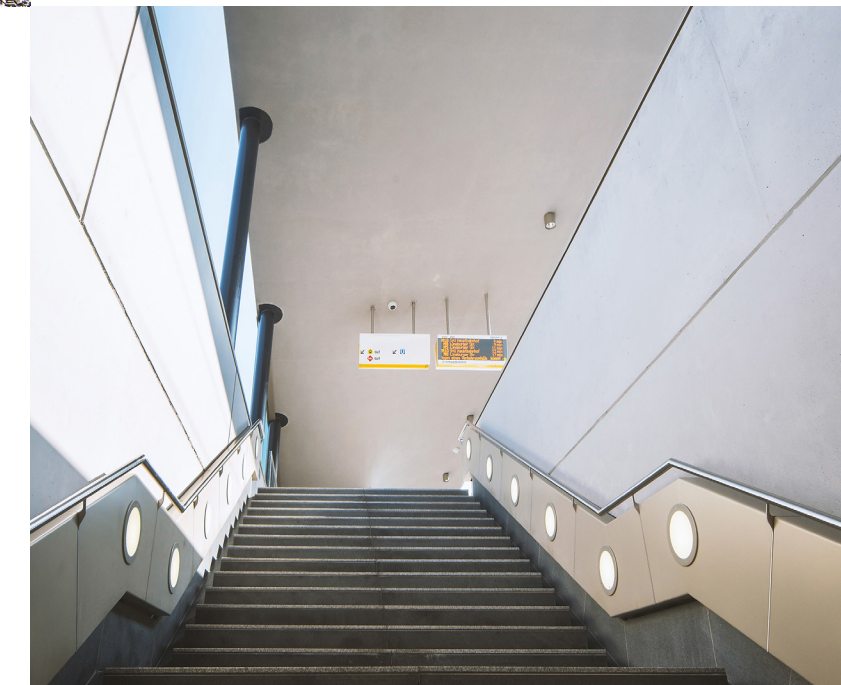




HALTESTELLE HAUPTBAHNHOF

Anlässlich der Verlängerung der Straßenbahnstrecke durch die Invalidenstraße zum Hauptbahnhof lobte die Senatsverwaltung gemeinsam mit der BVG ein Gutachterverfahren aus. Die Haltestelle der Tramlinien M5, M8 und M10 auf dem nördlichen Vorplatz des Hauptbahnhofes bildet eine wichtige infrastrukturelle Komponente der Verkehrsverbindung zwischen den Stadtteilen Mitte, Prenzlauer Berg, Kreuzberg, Friedrichshain, Tiergarten und Moabit. Der Trambahnanschluss ist laut dem damaligen Verkehrssenator Andreas Geisel „ein Schlüsselprojekt für das künftige Wohn- und Gewerbegebiet Europa-City an der Heidestraße". (In die Straßenbahnhaltestelle sollten die Beleuchtung, die Anzeige des digitalen Auskunfts- und Informationssystems (DAISY), nach Möglichkeit die standardisierten Leuchtsäulen sowie die Einfassung der Treppenabgänge zum unterirdisch vorhandenen Verbindungstunnel zu S- und U-Bahnlinien und zum Hauptbahnhof integriert werden. Ziel war ein einheitlich gestalterisches Konzept für die Haltestelle.) Betritt der Besucher Berlins heute den Europaplatz erwartet ihn eine höchst heterogene städtebauliche Situation.
Der dichte Autoverkehr der Invalidenstraße, temporäre Buden zur Versorgung, temporäre Veranstaltungszelte und Baustelleneinrichtungen begrüßen den Zugreisenden. Dieses Ankommen lässt weder erahnen, dass wenige Meter entfernt der Hamburger Bahnhof mit



PROJEKTDATEN

Standort:

Invalidenstraße, Europaplatz, 10115 Berlin-Mitte

Bauherr:

BVG Berliner Verkehrsbetriebe, Berlin

Architekten:

GRUBER + POPP ARCHITEKTEN BDA, Berlin

Mitarbeit:

Alberto Jimenez Salas, Michael Kandel

Fotos:

Hanns Joosten, BEGA

Jahr:

August 2015

Neubau der Straßenbahnhaltestelle, Wettbewerb 1. Preis

seinem kulturellen Umfeld liegt, noch dass eines der größten Innerstädtischen Entwicklungsgebiete Berlins hier entsteht. Seit der Eröffnung im August 2015, haben 2 00000 Mio Fahrgäste die Haltestelle am Hauptbahnhof frequentiert. Die Haltestelle ist dabei gleichermaßen Orientierungspunkt für den Berlin Reisenden, als auch für die täglichen Benutzer. Inmitten der Invalidenstraße bildet die Neue Haltestelle eine Insel in den hektischen Verkehrsströmen des Hauptbahnhofes. Die beiden weitschwingenden Dächern, mit den langgezogenen Betonbrüstungen zur Straße, bieten sowohl Schutz vor Witterung und als auch vor dem täglichen Verkehrschaos. Diesen kurzen Moment der Ruhe, zwischen dem Rhythmus von Ankommen und Abfahren genießen täglich 15 000 Fährgäste. Die Dächer der Haltestelle wurden als konstruktive Schalentragwerke entworfen. Ein Schalentragwerk lebt von der doppelten Krümmung. Mit Hochpunkten an den äußeren Querrändern und zu den Gleisen hin und Tiefpunkten an den Auflagern am S-Bahnabgang wird die doppelte Krümmung erreicht. Durch den Einsatz hochfesten Leichtbetons (LC 45/50) konnte deutlich Gewicht eingespart werden. Um zusätzlich das Eigengewicht der Schale zu minimieren, wurde für den äußeren, nur 7-Zentimeter-dünnen Schalenbereich eine nicht rostende Bewehrung gewählt.