

## Pragmatisches Monument

Der Berliner Hauptbahnhof im Betrieb

### Architekten:

gmp, Hamburg

Meinhard von Gerkan, Jürgen Hillmer

### Projektleitung Fernbahn:

Hans-Joachim Glahn, Klaus Hoyer

### Projektleitung Glasdächer:

Prisca Marschner

### Projektleitung Bügelbauten:

Prisca Marschner, Susanne Winter

### Mitarbeiter Entwurf:

Jens Kalkbrenner, Manfred Stanek

### Mitarbeiter Ausführung:

Christel Timm-Schwarz, Andreas Ebner,

Petra Kauschus, Bettina Kreuzheck,

Michael Scholz, Monica Sallowsky,

Ivan Ivanov, Tomomi Arai, Klaus-Dieter

Schimpf, Ralph Preuß, Karl-Heinz

Behrendt, Matthias Holtschmidt, Dirk

Tietgen, Rene Wiegand, Silke Petry,

Burkhard Pick, Bernd Kottsieper, Helga

Reimund, Kemal Akay, Frank Anacker,

Stefan Both, Henning Raske, Meinhard

Rudolph, Ivanka Perkovic, Antje Pfeifer,

Vita Römer, Maike Carlsen, Radmilla

Blagovcanin, Amra Sternberg, Ahrend

Buchholz-Berger, Dirk Hünerbein, Stefan

Bachmann, Constantin Dumat, Jan

Koettgen, Karsten Fritsche, Katrin Junge,

Gisbert von Stülpnagel, Sabine Gressel,

Peter Karn, Christian Kreuzler, Werner

Schmidt, Lothar Scharpe, Hubertus

Pieper, Elisabeth Mittelsdorf, Antje

Lucks, Hans Münchhalphen, Peter Krüger,

Gisela Koch, Sebastian Geiger, Claudia

Gern, Wolfgang Höhl, Markus Siegel,

Diana Kurscheid, Saban Yazici, Ristead

Mac Diarmada, Thomas Weiser, Tomas

Nowack, Alessandro Dalpiaz, Brigitte

Queck, Imke Quast

### Tragwerksplanung:

Schlaich Bergermann und Partner, Stutt-

gart; IVZ/Emch + Berger, Bern

### Technische Gebäudeausrüstung:

Ingenieurgesellschaft Höpfner, Berlin

### Lichtplanung:

Peter Andres, Hamburg; Conceptlicht,

Traunreut

### Bauherr:

Deutsche Bahn AG, vertreten durch die

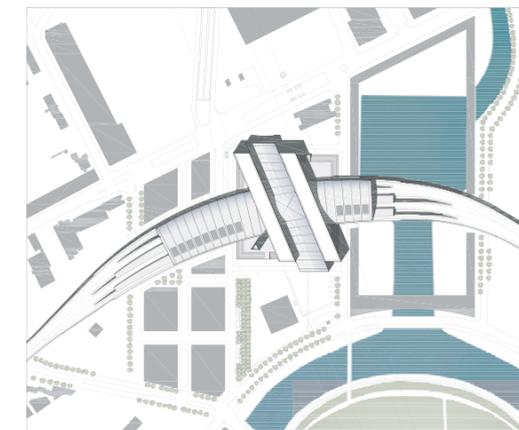
DB Projekt Verkehrsbau GmbH, Berlin

Den Berliner Hauptbahnhof zum Fahrplanwechsel Ende Mai in Betrieb zu nehmen, hat sich als kluger Schachzug der Deutschen Bahn erwiesen – das allgemeine Gespött zur Eröffnung über die Situierung der Anlage im urbanen Niemandsland nördlich des Spreebogens ist jedenfalls rasch verstummt. Denn gleich gegenüber, zwischen Spree und südlichem Tiergartenrand, hat Berlin während der Fußballweltmeisterschaft seine Besucher mit Festzone und Fanmeile, adidas- und Bundestagsarena empfangen, so dass „die Welt zu Gast bei Freunden“ war, ohne diese gar zu überfallartig in ihrem Alltag zu überraschen. Auch die Dimen-

sion des Kreuzungsbahnhofs, die dem Bahnhof-Zoo-gewöhnten Berliner auf den ersten Blick schlicht gigantisch erscheint, wirkte während des Turniers gerade passend ausgelegt – was zeigt: Hier wurde, in der Wachstumseuphorie der neunziger Jahre, auf Zuwachs geplant. Außerdem, und das steht an dieser Stelle im Vordergrund der Betrachtung, ist erstmals in Deutschland seit den filigranen Bauten der fünfziger Jahre mit einem Bahnhofsneubau wieder ein Werk der Architektur entstanden – allen Verletzungen zum Trotz, die die Deutsche Bahn dem prestigeträchtigen Projekt im Zuge der Realisierung so mutwillig wie

unnötig zugefügt hat: Die Verkürzung der Ost-West-Halle (Heft 26/2002) und die abgehängten Flach- statt Gewölbedecken in den Untergeschossen (Heft 46/2005) sind dabei nur die drastischsten Eingriffe. In Verbindung mit dem beliebten Nörgeln über die Veränderung an sich und einzelne Unzulänglichkeiten des Betriebs zu Beginn (Gepäckaufbewahrung statt Schließfächer, zu kleine Anzeigetafeln, zu wenig Sanitarräume) ist der Blick auf die wesentlichen Qualitäten des Bahnhofs, aber auch auf seine spezifische Problematik schnell verstellt. Beides aber ist von den Eingriffen der Bahn nicht betroffen.

Lageplan im Maßstab 1:10.000

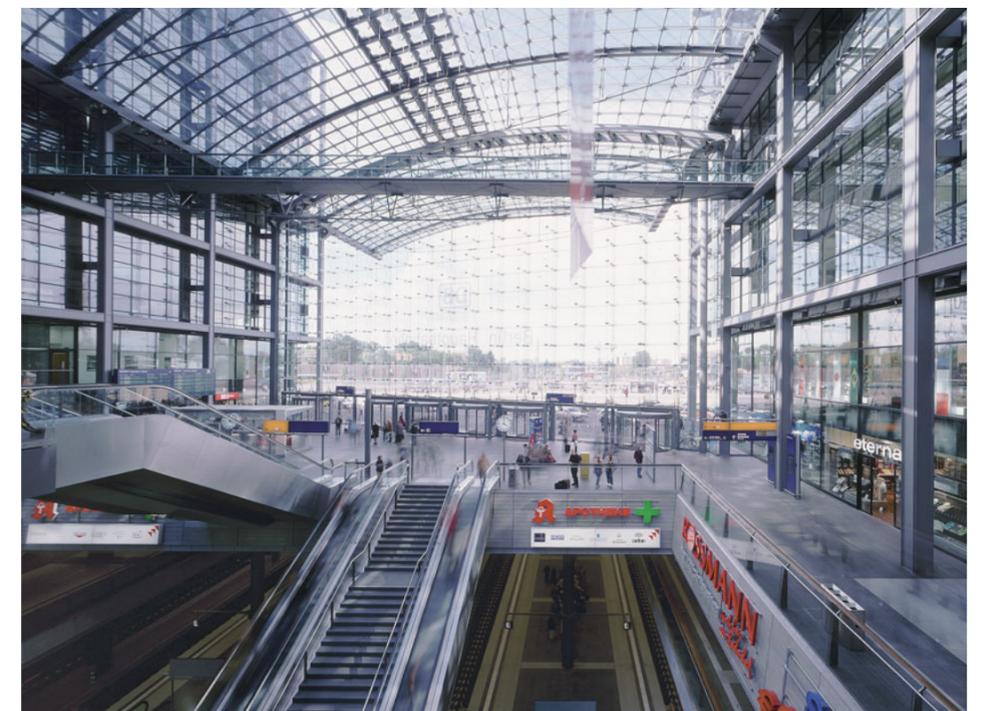
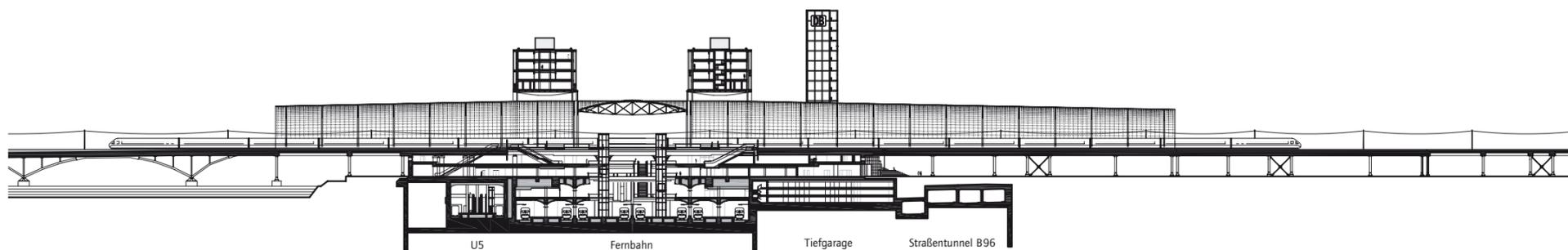


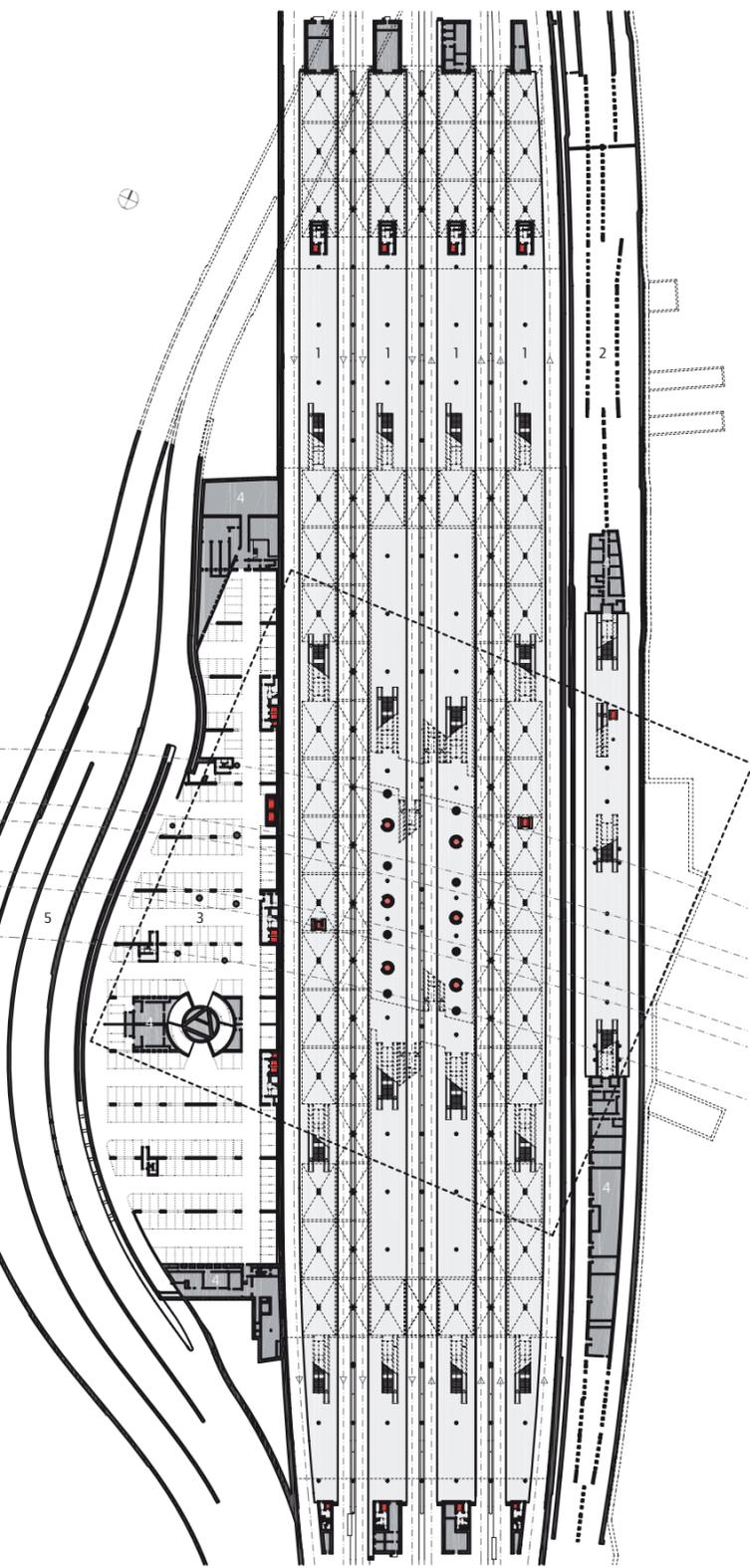


Die erste erfreuliche Überraschung, die der Hauptbahnhof für den Eintretenden bereithält, ist seine Übersichtlichkeit – die Konzeption des großen Gebäudes erschließt sich dem Reisenden auf den sprichwörtlichen ersten Blick: Oben sieht er die Züge nach Westen und Osten fahren, unten die in Richtung Norden und Süden. Die zweite Überraschung ist die Tageslichtfülle im Inneren. Bis auf die Tiefbahnsteige dringt die Juni-Sonne und zeichnet Licht- und Schattenmuster auf den Boden. Ursache dieser Benutzerfreundlichkeit sind die pragmatische Ausrichtung des Gebäudes am Verlauf des Nord-Süd-Tunnels (der Schwenk der Wegführung zur Stadtbahntrasse erfolgt erst im oberen Zwischengeschoss und tritt nicht gleich in Erscheinung, da sämtliche Treppen in der Flucht der „Bügelbauten“ liegen) und die weitgehende Offenhaltung der unterirdischen Bahnhofshalle durch Beschränkung der „Laufflächen“ auf das unabdingbar Nötige einerseits und Verbannung sämtlicher Läden an die Ost- und Westseiten der drei mittleren Ebenen andererseits. Mit dem Hauptbahnhof ist eben kein Shopping-Center mit Gleisanschluss entstanden, wie während der 13-jährigen Planungs- und Bauzeit immer wieder befürchtet wurde.

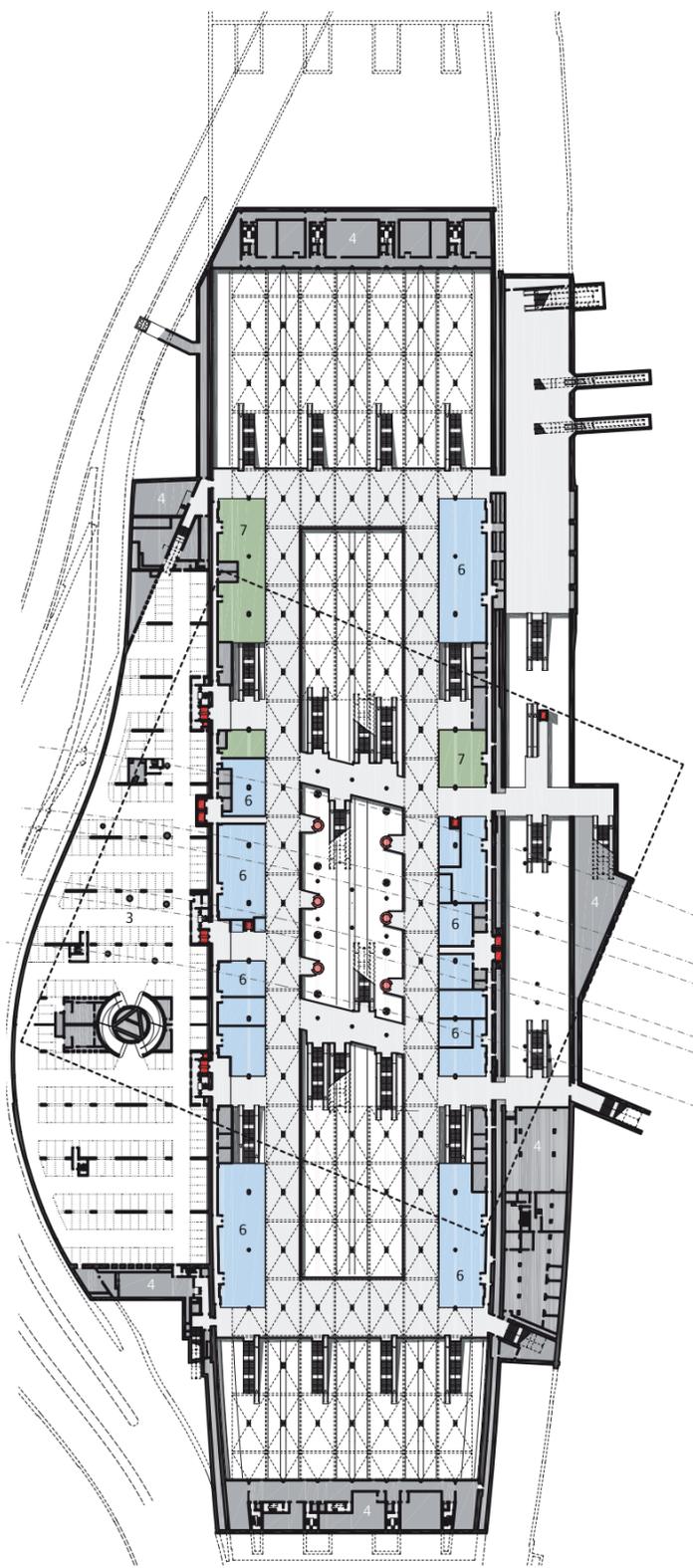
Blick durch die Nord-Süd-Halle: links der Eingang vom Washingtonplatz, rechts der Ausblick auf die Invalidenstraße vom oberen Zwischengeschoss

Schnitt Ost-West im Maßstab 1:2000





Ebene -2



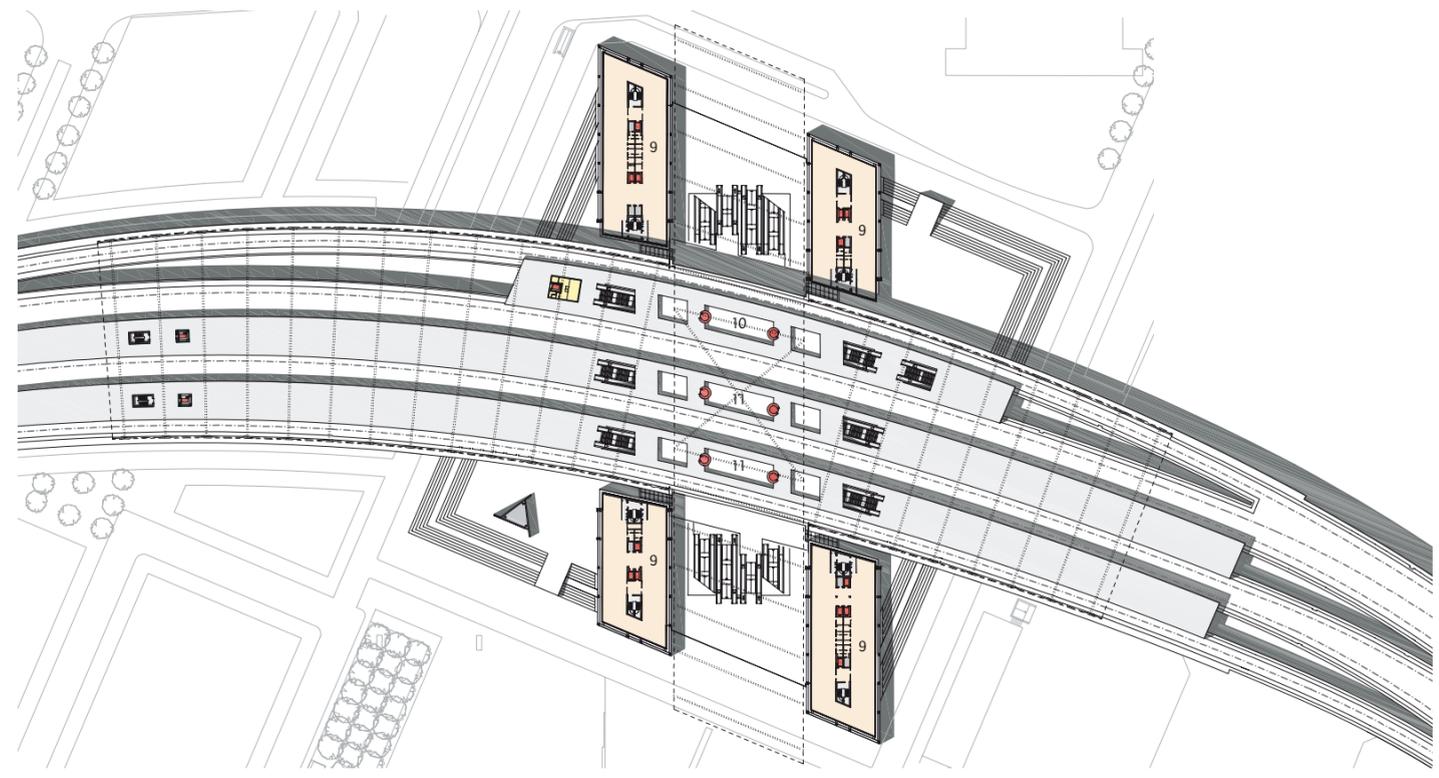
Ebene -1



Ebene 0



Ebene +0.5



Ebene +1

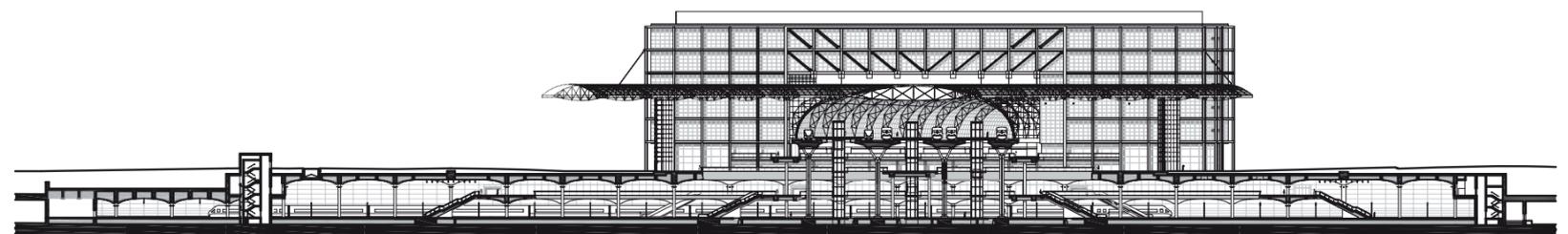


Die architektonische Grundkonzeption des Bahnhofs ist aber auch verantwortlich für die größte Schwäche des Gebäudes: seine stadträumliche Widerspenstigkeit. Das Prinzip „Kreuz“ kennt keine Vorderseite, ist, anders als es die historischen Kopfbahnhöfe Berlins waren, nicht imstande, sich in einen Kontext einzuordnen oder diesen gar zu generieren. Das zeigt sich beispielsweise an dem quadratischen Treppensockel, mit dem der Bahnhof nachträglich in das städtebauliche Raster des Schultes-Entwurfs für den Spreebogen (Heft

14–15/1993) eingefügt werden sollte. Die Entwurfsgraphik mag sich dadurch ins Emblematische gesteigert finden, räumlich aber ist an der Invalidenstraße – dort, wo der Hauptbahnhof mit Taxivorfahrt, Bus- und Tramhaltestellen seinen eigentlichen Anschluss an die Stadt finden muss – kein Vorplatz entstanden, sondern ein Restraum (zum generellen Konflikt zwischen Städte- und Hochbau ringsum siehe Seite 20). Die Erhabenheit der Grundrissfigur über alles „Kontextuelle“ und das Fehlen eines Empfangs-

Trotz Verkürzung noch immer ein beeindruckender Raum: die 321 Meter lange Halle über der Stadtbahntrasse. Blick von Westen

Schnitt Nord-Süd im Maßstab 1:2000



gebäudes setzt sich in der homogenen Architektursprache fort. Bahnhofshallen wie Bügelbauten werden unterschiedslos von Stahl und Glas geprägt; noch die quadratischen Glas-scheiben der oberen Bahnsteighalle finden sich im Karomuster der Fassaden der Bügelbauten gespiegelt. Es gibt keinen Übergang von der „Maschinenästhetik“ des Ingenieurbaus mit seinen „kalten“ Oberflächen zur Haptik und Atmosphäre der Stadt – und keinen Punkt, an dem sich das eine und das andere begegnen. Die Nordwestecke des Hauptbahnhofs, wo der steinerne Treppensockel mit letzter Kraft an die Glasfassade des Bügelbaus

schwapppt, ist das wohl unbefriedigendste Detail des Ganzen. Der Hauptbahnhof ist ein Werk der Ingenieurarchitektur, kein „städtisches Haus“ – und als solches unbestreitbar eindrucksvoll. Vor allem die Halle über der Stadtbahntrasse ist trotz ihrer Verkürzung ein grandioser Ort der Ankunft in Berlin. Hier liegt die Stadt mit ihren Widersprüchen wie vor dem Reisenden ausgebreitet: im Süden das „neue Berlin“ mit Regierungsviertel, Tiergarten und Potsdamer Platz, im Norden eine Wüstenei aus alten und neuen Verkehrsflächen und -brachen, schäbigen Altbauten und Sozialem Wohnungsbau.

Die in ihrer Höhe und Breite variierende Halle verknüpft die lange Tradition der Berliner Stadtbahnhöfe mit der Gegenwart. In kurzer Zeit lässt sich so ein Überblick über 130 Jahre Bahnhofshallenarchitektur gewinnen: Beginnend mit den beiden aus den Anfangstagen des Stadtbahnviadukts überkommenen Stationen „Hackescher Markt“ und „Bellevue“ (beide 1878–82) über die aus der Zwischenkriegszeit erhaltenen Bahnhofshallen Friedrichstraße (1919–25), Ostbahnhof (1925/26; 1934–37), Jannowitzbrücke (1927–32) und Zoologischer Garten (1934–40) bis hin zur Halle des Bahnhofs Alexanderplatz mit ihrer 60er-Jahre-Ästhetik ergibt

sich ein Panorama, das für Berlin umso mehr eine Bereicherung darstellt, als die Stadt ihre Kopfbahnhöfe durch Krieg, Teilung und Abrisswut verloren hat. Die einzige Ausnahme, der bereits 1884 geschlossene und 1906 zum Verkehrsmuseum umgenutzte Hamburger Bahnhof, heute „Museum für Gegenwart“ (Heft 47/1996), war schon vor der Zerstörungswelle des 20. Jahrhunderts das älteste Bahnhofsgebäude Berlins. Die Türme seiner klassizistischen Fassade leuchten hell herüber zu den Ost-West-Bahnsteigen des Hauptbahnhofs, auf denen Reisende darauf warten, mit der nächsten S-Bahn in eines der Zentren der Stadt zu gelangen.

Blick in die unterirdische Halle von Süden. Anders als die Halle über der Stadtbahn wird der Raumeindruck hier empfindlich gestört durch die von der Bahn gegen den Willen des Büros gmp und, vor allem, ohne jeglichen Bezug zur Architektur durch-

gesetzte Flachdecke. Man kann nur hoffen, dass die Hamburger den Prozess gegen die DB gewinnen, damit die geplante Gewölbedecke vielleicht doch noch realisiert wird.

Fotos: Udo Meinel, Berlin

