

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (1993)

Artikel: Bahnhofsbereich Friedrichstrasse, Berlin : Johanne und Gernot Nalbach
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072963>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Bahnhofsbereich Friedrichstraße, Berlin

ArchitektInnen: Johanne und Gernot Nalbach, Berlin

Mitarbeiter: Thomas Becker, Tobias Hartmann, Harald Schröder, Michael Seling

Städtebaulicher Ideenwettbewerb 1992 (1. Preis)



Baubestand vor 1945

Anlaß des Wettbewerbs waren „die umfangreichen Entwicklungs- und Nutzungspotentiale im Umfeld des Bahnhof Friedrichstraße, Restaurierungs- und Modernisierungsmaßnahmen der Bahn-Anlage für S-Bahn und Regionalbahnlinien einschließlich der Verbesserung der Umsteigebeziehungen zur U-Bahn und Straßenbahn sowie die gewünschte städtebauliche Aufwertung eines der wichtigsten innerstädtischen Bereiche der alten City. Als Zugang und ‚Eintrittsort‘ in die Friedrichstadt mit dem Schwerpunkt Unter den Linden gewinnt der traditionelle Bahnhof Friedrichstraße durch die hervorragenden Umsteigebeziehungen von und zu allen Stadtteilen seine alte Bedeutung im System des Öffentlichen Verkehrs zurück; hieraus resultiert die Bedeutung des Bahnhofs Friedrichstraße als eines zentralen Umsteige- und Zugangs-Knotenpunkts im Mittelpunkt der historischen Stadt.“

Die wesentlichen Ziele des Wettbewerbs:

„Entwicklung eines städtebaulichen Gesamtkonzeptes, das in Verbindung mit dem neu zu gestaltenden Bahnhof und

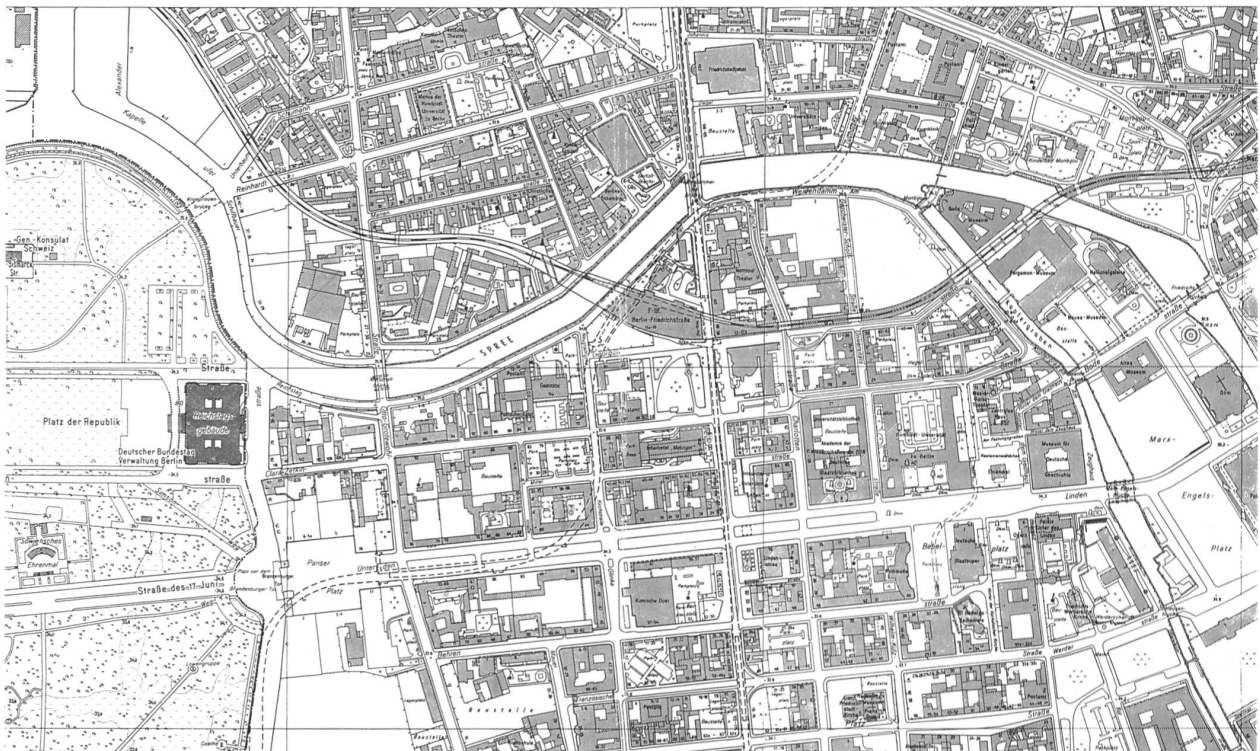
seinem Umfeld Ausgangspunkt und Ordnungsrahmen für die schrittweise umzusetzenden Projektvorstellungen und ihrer planungsrechtlichen Sicherung ist.

Erarbeitung von Bebauungsvorschlägen für die im engeren Wettbewerbsgebiet liegenden Blöcke bzw. Teilbereiche unter Berücksichtigung der Nutzungsempfehlungen.

Erarbeitung von Vorschlägen für die angemessene Erschließung und Gestaltung des öffentlichen Raumes. Insbesondere sind die zukünftige Zuordnung und Gestaltung der Bahnhofsbereiche mit allen dazugehörigen Funktionen und erschließungstechnischen Anforderungen schlüssig nachzuweisen.“

Zu ihrem Konzept notieren die ArchitektInnen:

Schicht 1: Die Friedrichstraße sowie die Querstraßen werden in ihren Profilen durch folgende Überlegungen wiederhergestellt: horizontale Verdichtung, Blockbildung, prinzipielle Parzellierung bzw. Gebäudegliederung, Traufkantenbegrenzung auf 22 m, Homogenität der Fassaden,





Baubestand 1989

Aufgreifen historischer „Reminiszenzen“ (Wintergarten, Park der „Schlüter-Villa“, Metropol-Theater-Hof)

Schicht 2: In zwei Achsrichtungen, die sich vor dem IHZ-Hochhaus kreuzen, wird einmal parallel zur Friedrichstraße (von Unter den Linden bis kurz vor der Spree) und quer dazu (zwischen IHZ und Postscheckamt) eine öffentliche Durchwegung der Blockstruktur geschaffen.

Die Friedrichstraße des 21. Jahrhunderts muß eine höhere Komplexität der Programme, Nutzbarkeit und Differenziertheit des Stadtraumes ermöglichen als die Friedrichstraße der Vorkriegszeit. Bei Erhaltung der Identität Friedrichstadt/Friedrichstraße (durchgängiges Straßenprofil) wird die Komplexität verschiedener öffentlicher Erlebnisräume, die zum Teil als klimageschützte Bereiche ausgebildet sind, im Inneren der Blöcke ermöglicht.

Die Gebäude an der Friedrichstraße sollen Sandsteinfassaden, die Innenhöfe und Atrien Stahl-Glas-Konstruktionen erhalten.

J.N./G.N.

„Die Arbeit des ersten Preisträgers überzeugt durch eine einfache und klare städtebauliche Ordnung. Diese ver-

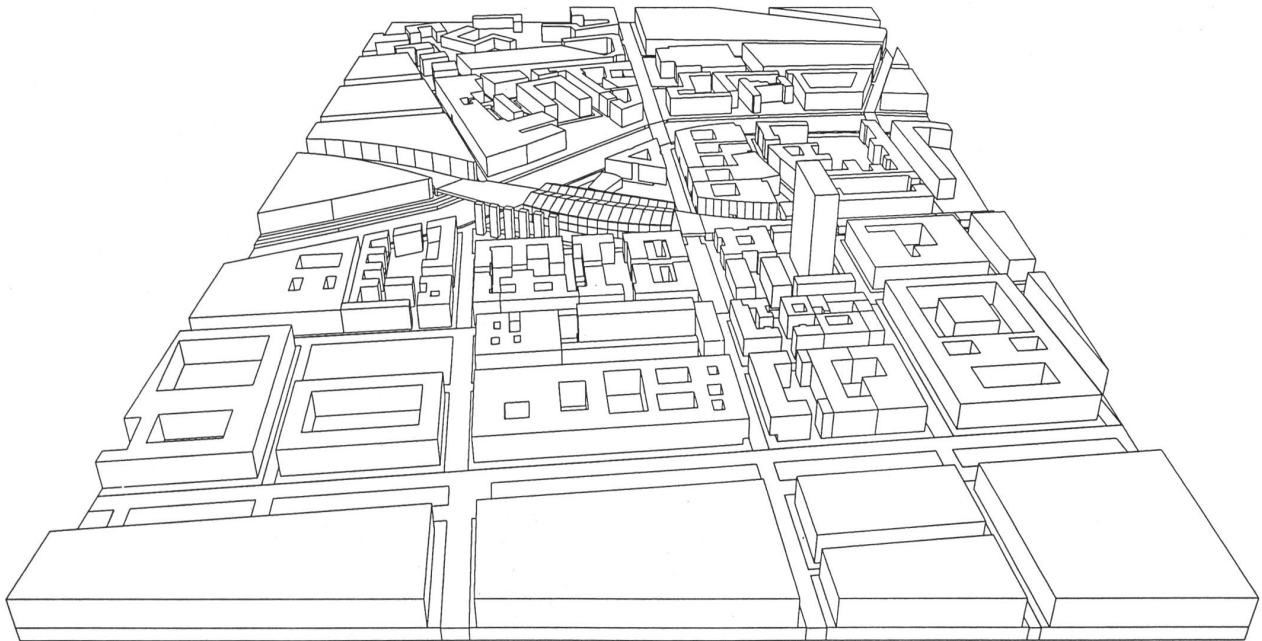
spricht eine leichte Realisierung mit vielen Investoren und unterschiedlichen Architekturen zu verschiedenen Zeiten. Das Konzept ist im Maßstab gut und zeigt Verständnis und Respekt für die traditionelle Struktur der Friedrichstadt (bauliche Gliederung, Kleinteiligkeit, Einbeziehung der Altbauten).

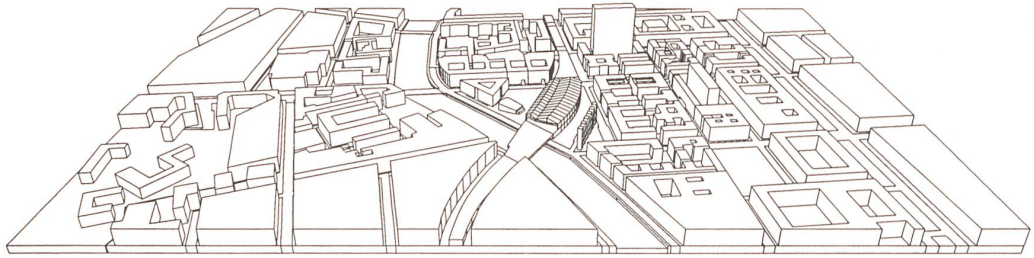
Der Dreiecksbau im Norden stellt eine sichere Lösung und eine gute Korrespondenz zum Bertolt-Brecht-Platz und zum ‚Haus Dänemark‘ dar.

Die Freistellung des denkmalgeschützten Bahnhofs zeigt weiterhin die Narbe der Stadt und führt in großzügiger Weise zu zwei unterschiedlichen Raumbildungen. Im Norden kann der ‚Tränenpalast‘ erhalten werden.

Der südliche Raum findet eine klare, prägende Begrenzung an der Georgenstraße/Neustädtischen Kirchstraße im Sinne einer ‚Stadtkante‘.

Der Bertolt-Brecht-Platz zeigt eine gute Beziehung zur Spree und findet insbesondere durch die neue Eckbebauung an der Friedrichstraße eine prägnante Ausbildung. Er läßt außerdem eine gute Gestaltung des Pankeverlaufs zu.



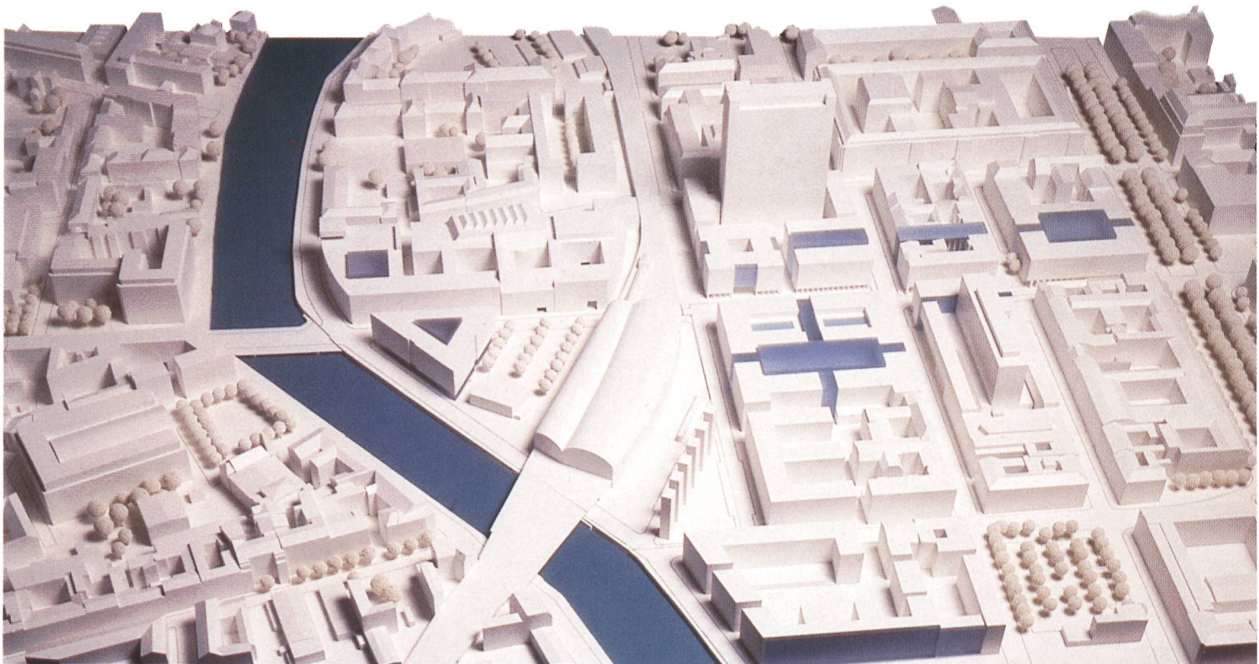


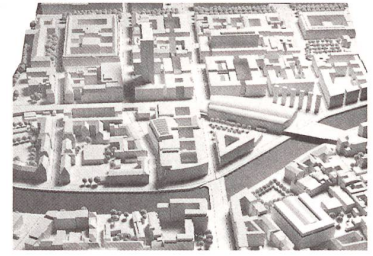
Die Aufweitung der Friedrichstraße vor dem IHZ ist insbesondere nach der ‚Engführung‘ im Süden gut. Als Problem wird die parallel zur Friedrichstraße geführte Passage durch die Blöcke gesehen, da sie eine Entwertung des öffentlichen Raumes der Friedrichstraße darstellen

wird; sie wird ohnehin nicht bis zu den Linden geführt werden können.

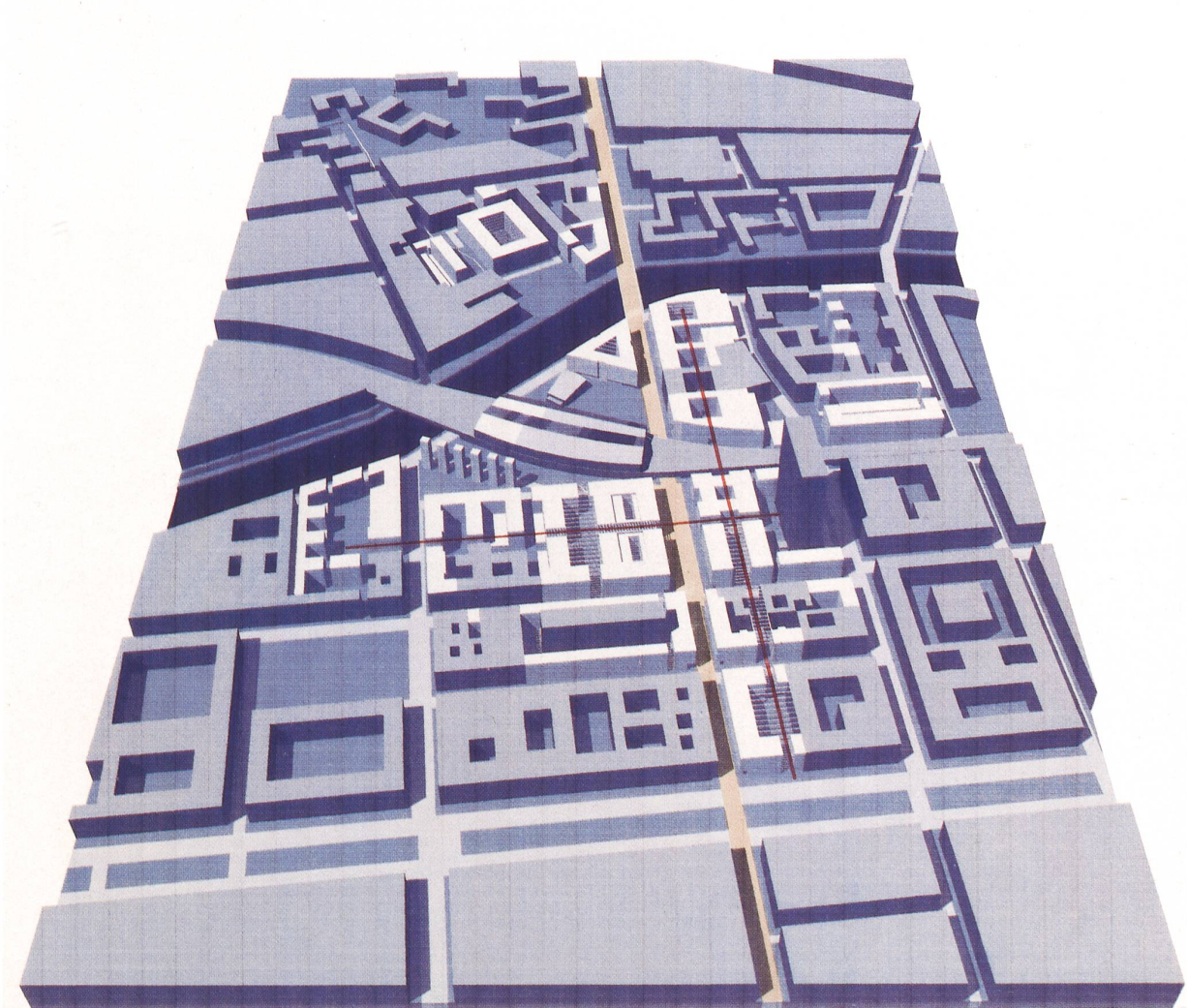
Die Etablierung eines gleichberechtigten Straßennetzes in dem Bereich entspricht dem Strukturprinzip der Friedrichstadt und erscheint daher richtig und sinnvoll.“

(aus dem Jurybericht)

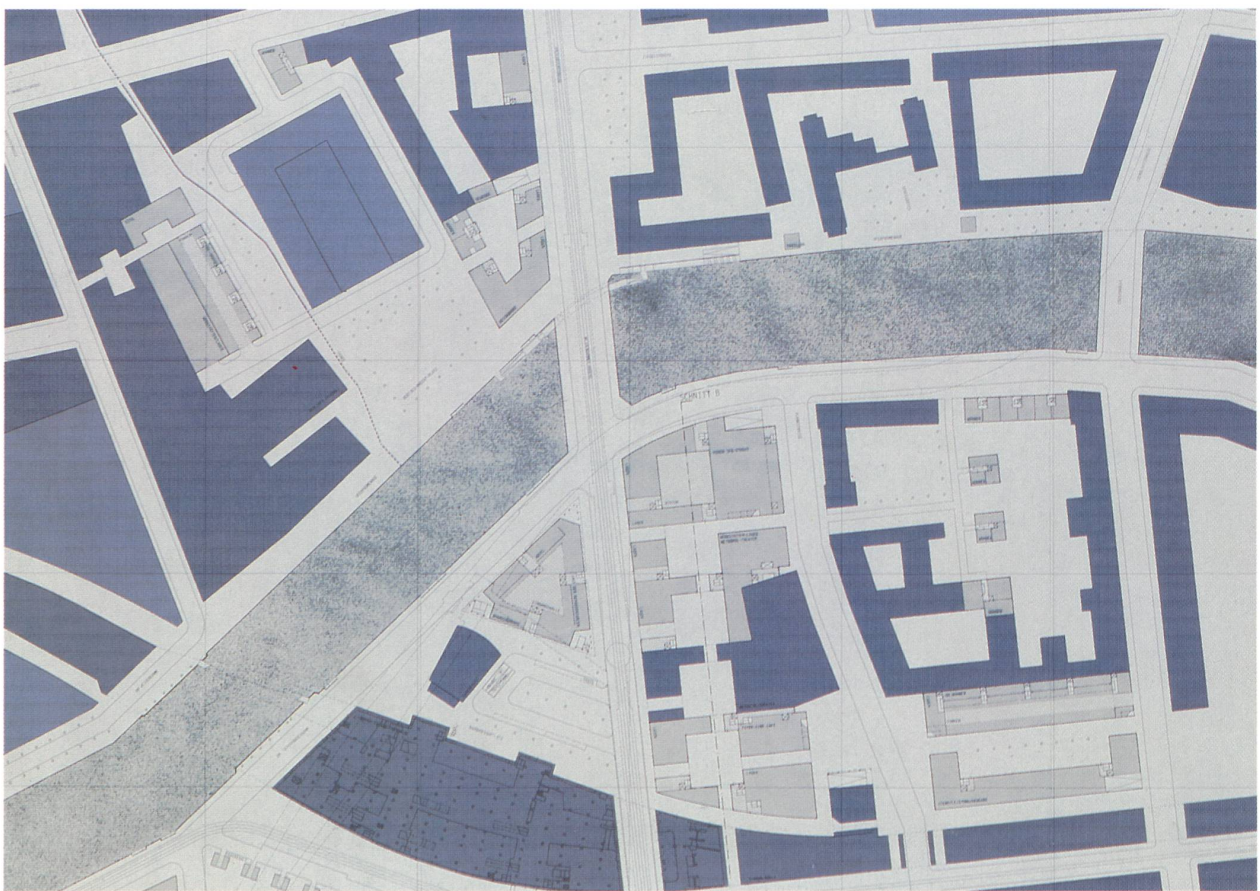
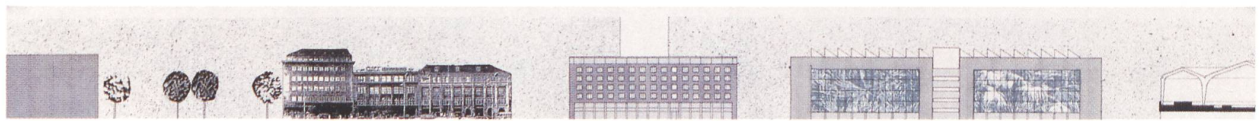




(Fotos: Atelier Schneider)



Ansicht Friedrichstraße West



Ansicht Friedrichstraße Ost

