Drunter und Drüber in Berlin : neuer Bahnhof

Autor(en): **Huber, Werner**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **19 (2006)**

Heft 8

PDF erstellt am: **27.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-122950

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

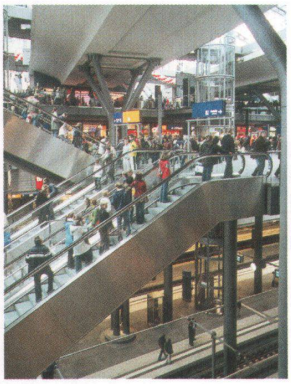
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

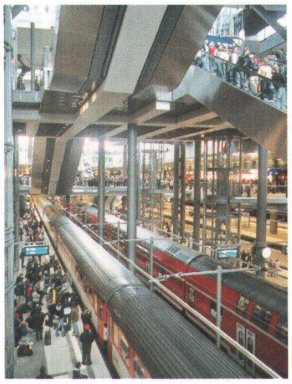
Drunter und Drüber in Berlin

Text: Werner Huber
Pläne: von Gerkan, Marg und Partner

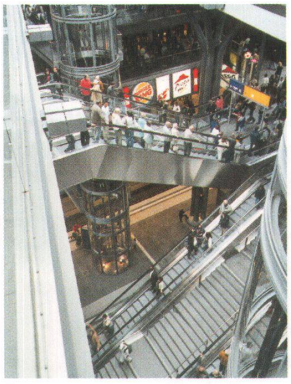
Kaum eine Zeitung, die Ende Mai nicht mit Superlativen über den Berliner Hauptbahnhof berichtet hat. Imposant ist das neuste Berliner Wahrzeichen beim Regierungsviertel allein durch seine Ausmasse. Doch ein Augenschein zeigt, dass er nicht alle Versprechungen erfüllt.



1



2



3

: «Grosser Bahnhof». «Die Deutsche Bahn schenkt sich eine Kathedrale.» «Berlin inaugure sa gare des superlatifs.» Selbst hierzulande übertrumpften sich die Zeitungen gegenseitig, als sie über den am 26. Mai eröffneten Berliner Hauptbahnhof berichteten. Eindrücklich ist der von den Hamburger Architekten von Gerkan, Marg und Partner entworfene Bau aus Stahl und Glas tatsächlich, wie er – vorläufig noch auf freiem Feld – aus dem märkischen Sand neben Berlins Regierungsviertel aufragt. 14 Jahre dauerten Planung und Bau, der 500 000 Kubikmeter Beton, 85 000 Tonnen Stahl und alles in allem rund 700 Millionen Euro verschlang. Gepriesen wurde auch die Architektur: «Die Leistung des neuen Berliner Hauptbahnhofs besteht darin, dass die stadträumliche, architektonische, konstruktive und auch funktionale Transformation auf die Zukunft der Bahn zielt», schrieb Gerhard Matzig in der ‹Süddeutschen Zeitung› und bezeichnet den Bahnhof als «räumliches und konstruktives Meisterwerk». Aber hält der Bau, was die Feuilletons versprechen?

4

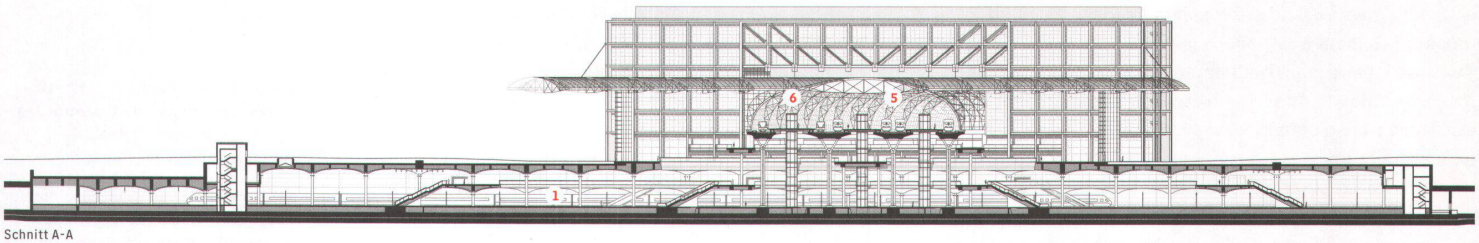
Wer den Koloss durch einen der beiden Haupteingänge betritt, staunt ob der Grösse, der Konstruktion, der Licht- und Raumfülle. Hoch oben gleiten ICE-, Regional- und S-Bahn-Züge fast lautlos durch den Raum, tief unten sind die Züge der neuen Nord-Süd-Verbindung zu sehen, die die Berliner Bahnlandschaft zum Fahrplanwechsel Ende Mai praktisch über Nacht auf den Kopf stellten. Viel Platz um inne zu halten, gibt es jedoch nicht, denn die Halle hat zwar viel Raum, aber kaum Boden. Sofort fordern die Rolltreppen zum Raumgleiten auf – sei es ins gequetschte erste Obergeschoss, das zwischen Erdgeschoss und Perrons eingeschoben ist, oder ins erste Untergeschoss, der Zwischenebene zum Tiefbahnhof. Nun befindet man sich im Herzen des Bahnhofs, wo sich die Nord-Süd- und die Ost-West-Achse überschneiden. Doch vom grossen Raum ist hier nicht mehr viel zu sehen; zahlreiche Stützen, Passerellen, Rolltreppen und Lifte zerteilen ihn in unzählige Fragmente. Dem überlagert sich noch der Kommerz, der mit seinen Läden und Reklamen den Bahnhof zum Shopping-Center macht. Alles flimmert und nirgends findet das Auge Halt. Der Durchblick von ganz oben nach ganz unten ist zwar immer noch möglich, doch gelingt es nicht, im Gewimmel eine Ordnung zu erkennen. Man sieht, wo man gerne hin möchte, aber nicht, wie man dorthin gelangt. Bin ich im 1. Ober-, im 1. Unter- oder im Erdgeschoss? Man beginnt am Rand die Brüstungen abzuzählen.

Zu viel des Guten

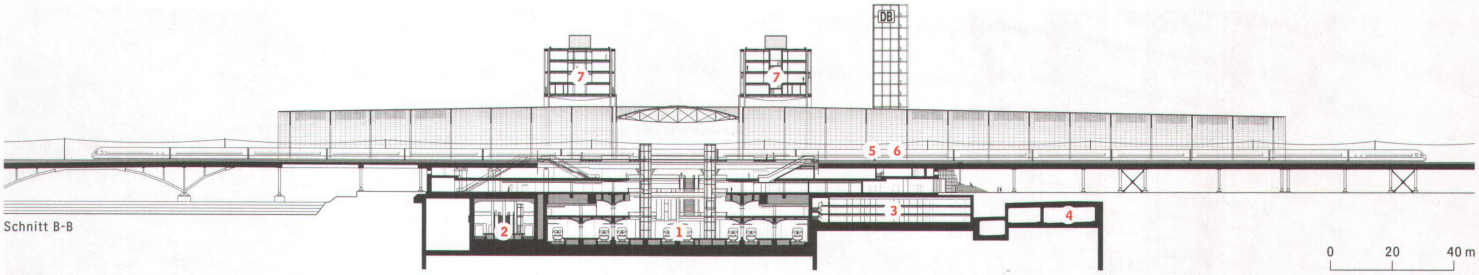
Wo steckt der Wurm drin? Fangen wir von vorn an, denn die Ausgangslage war im Grunde einfach: Es gab ein freies Feld, zwei Richtungen (Ost-West und Nord-Süd) und drei Ebenen (Erdgeschoss, Untergeschoss, Obergeschoss). Ein Bahnhof mit maximaler Transparenz war das Ziel der Architekten. Damit wollten sie gleich drei Fliegen auf einen Schlag treffen: Erstens fällt Tageslicht in den Untergrund, zweitens wird der Bahnhof übersichtlich und drittens wird ein Bild evoziert, das an die grandiosen Bahnhofsbauten der Eisenbahn-Blütezeit erinnert. Maximale Transparenz →

1-3 **Das Innere des Bahnhofs bietet beeindruckende Perspektiven. Die Orientierung im Raum leidet jedoch unter den zahlreichen Zutaten.** Fotos: Werner Huber

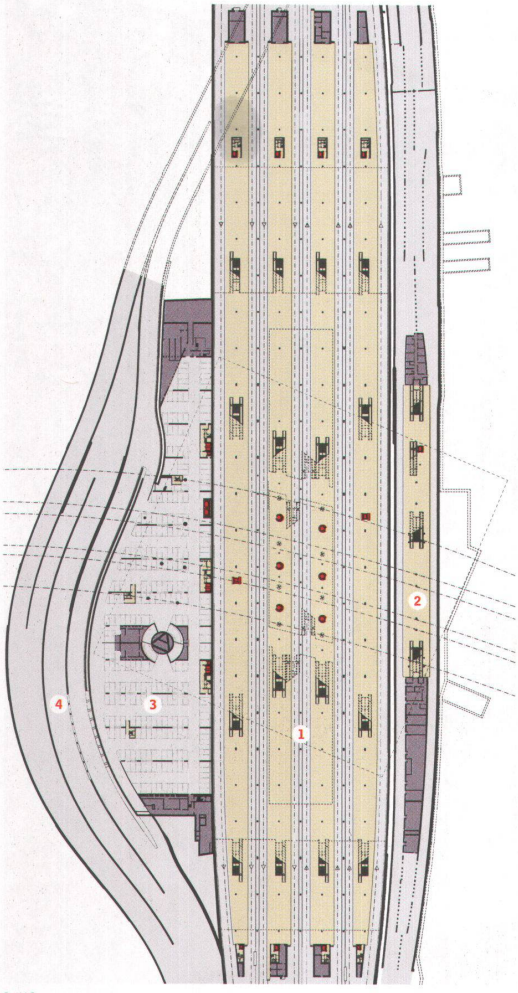
4 **Ganz im obersten Bereich kann man durchatmen: Hier kreuzt das Nord-Süd-Glasdach die West-Ost-Bahnlinien.** Foto: Marcus Bredt



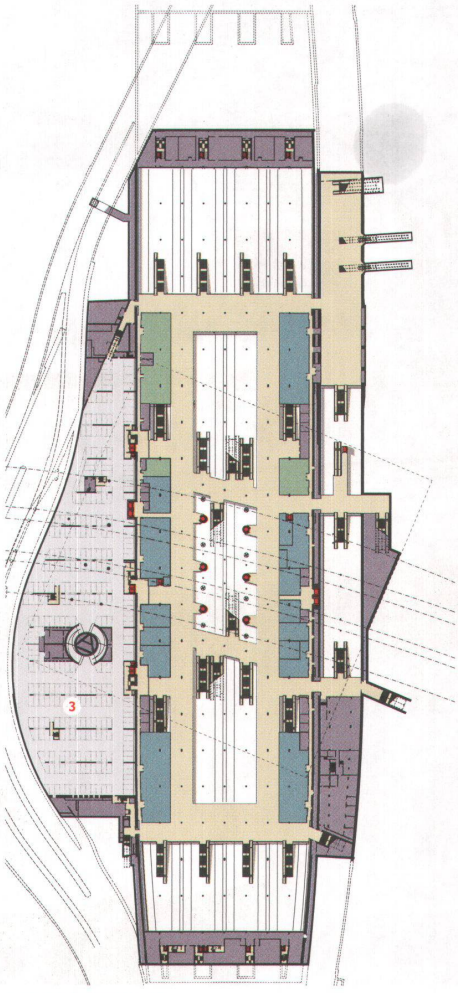
Schnitt A-A



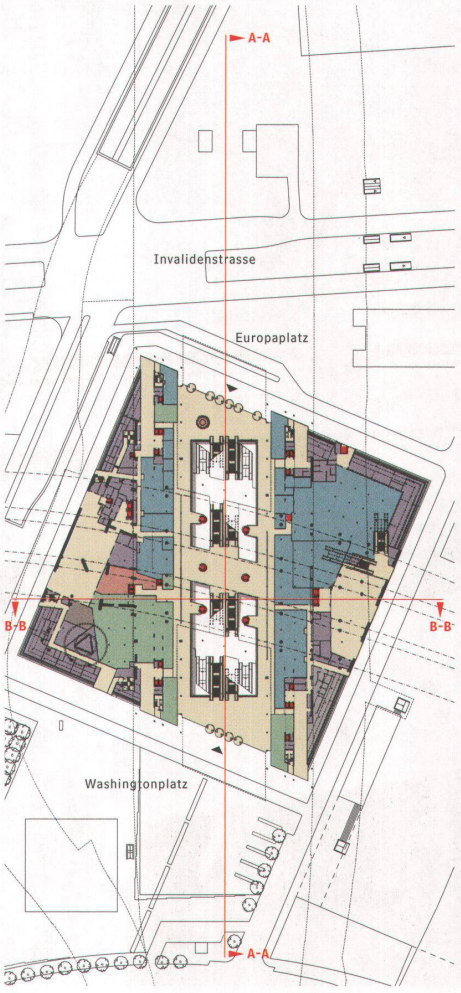
Schnitt B-B



2. UG



1. UG, Zwischengeschoss



EG

→ wäre dann erreicht, wenn das Loch, das für die unterirdischen Gleise gegraben werden musste, oben einfach offen geblieben wäre. Bloss hätte der Bahnhof dann nicht funktioniert, die Leute müssen schliesslich von Zug zu Zug und – fast noch wichtiger – von Geschäft zu Geschäft eilen. Also braucht es Galerien, Zwischenebenen, Passerellen, Rolltreppen, Treppen und Lifte, die in die Leere eingefügt wurden. Die Öffnungen zwischen den Geschossen sind noch immer beachtlich gross, doch deren Form und die Lage zueinander ist nicht das Resultat des gestalterischen Willens, sondern das, was am Ende übrig blieb.

Was sich auf der räumlichen Ebene abspielt, wiederholt sich bei der Formgebung und der Materialisierung. Jedes Teil hat eine für sich schlüssige Form: Abgestützt auf vierteiligen Stahlstützen schwingen sich die Trassen und Perrons der Ost-West-Linien durch den Raum, die über alle Geschosse reichenden Lifte gleiten durch gläserne Röhren und die Passerellen sind von den seitlichen Galerien abgesetzt. Jedes Teil trägt einen eigenen Grau- oder Anthrazitton. Diese betonte Eigenständigkeit der Elemente im ohnehin schon zergliederten, vom Kommerz hart bedrängten Raum, ist des Guten zu viel.

Durchatmen auf den Perrons

Immerhin: Auf den Perrons findet man wieder Ruhe, etwa im imposanten Stahl- und Glaskörper der Ost-West-Linien. Hier atmet der Bahnhof die Grandezza historischer Bahnhöfe; der Blick schweift in die Ferne zum Reichstagsgebäude, dem eigentümlichen Kanzleramt und mittendrin zur Schweizer Botschaft. Ärgerlich nur, dass die Architekten auf Geheiss des Bahnvorsitzenden das grandiose Dach um 130 Meter kürzen mussten. Nun stimmen die Proportionen nicht mehr und die hintersten Passagiere stehen im Regen. Weite und Ruhe herrscht aber auch ganz unten, auf den Nord-Süd-Perrons – wobei man den Blick besser nicht an die Decke schweifen lässt: Die Lochblechdecke mit den simplen Leuchtbändern ist an Banalität nämlich kaum mehr zu unterbieten und ärgert auch die Architekten. Die Gewölbedecke, die sie vorgesehen hatten, war dem Bahnchef nicht genehm. Ob diese Projektänderung zulässig war, werden – wie beim gekappten Glasdach auch – die Gerichte entscheiden. Flachdecke oder Gewölbe, beides sind abgehängte Konstruktionen. Dabei wäre die rohe Betonkonstruktion die beste Lösung gewesen, wie die Baustellenfotos von Roland Horn (Buchhinweis) beweisen.

Aller Kritik zum Trotz ist der Neubau des Berliner Hauptbahnhofs eine beachtliche Leistung. 1993 setzten sich von Gerkan Marg und Partner in einem Gutachterverfahren mit gerade mal zwei (!) Büros gegen Josef Paul Kleihues durch. In der Folge stand das Projekt mehrmals auf der Kippe, sei es, weil der Bahnhof nicht in den geplanten Stadtraster passte, weil er nicht das steinerne Berlin weiterbauen wollte oder – und dies vor allem – weil die Bahn zwar viel Fläche vermieten, aber wenig Raum bauen mochte. Es ist zu einem grossen Teil Meinrad von Gerkans Hartnäckigkeit zu verdanken, dass überhaupt ein derart markantes Bauwerk entstehen konnte und nicht irgendein Funktionsentwurf ohne räumlichen Anspruch. •

Buchhinweise

--› Roland Horn (Fotos): Berlin Hauptbahnhof. Nicolai'sche Verlagsbuchhandlung, Berlin 2006, CHF 60.40. Hauptsächlich ein Fotobuch mit historischem Abriss und Bildern von der Baustelle (Betonkonstruktion) und vom fast fertigen Gebäude.

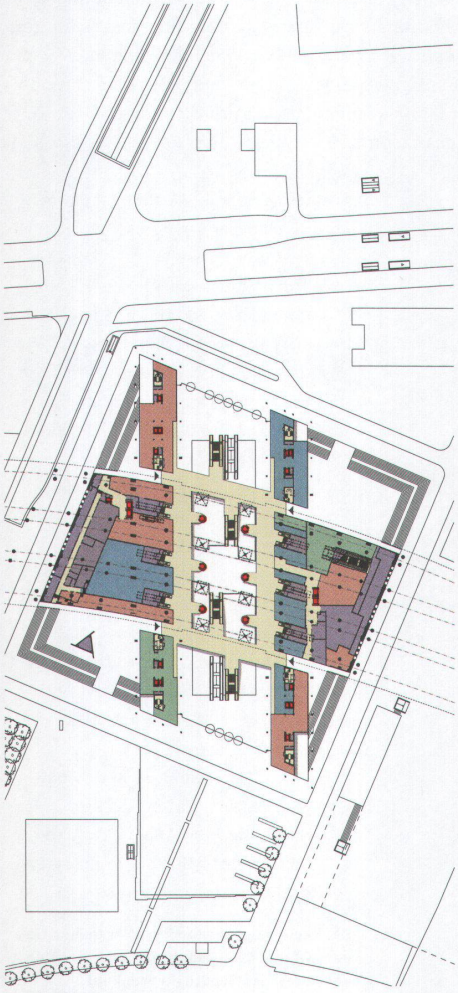
--› Erich Preuss: Berlin Hauptbahnhof. Transpress Verlag, Berlin 2006, CHF 52.20. Beleuchtet neben dem Bahnhofneubau die Entwicklung des Berliner Eisenbahnnetzes und den Weg, der zum realisierten Konzept führte.

Berlin Hauptbahnhof, 2006

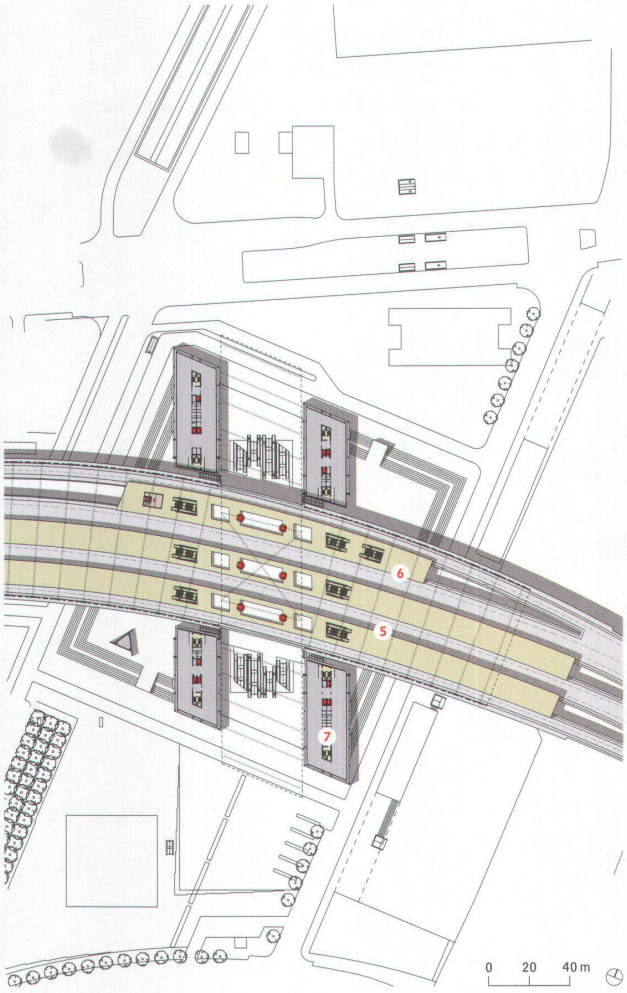
--› Bauherrschaft: Deutsche Bahn, vertreten durch DB Projekt Verkehrsbau
--› Architektur: Architekten von Gerkan, Marg und Partner, Meinrad von Gerkan, Jürgen Hiller
--› Statik: Schlaich Bergermann und Partner; IVZ / Emch + Berger
--› Lichtplanung: Peter Andres + Conceptlicht
--› Technische Gebäudeausrüstung: Ingenieurgesellschaft Höpfner
--› BGF: 175 000 m²
--› Kosten (Bahnhofsgebäude, ohne Zufahrten etc.): EUR 410 Mio.

Grundrisse und Schnitte

Perrons und Zirkulationsflächen
Bahnhofseinrichtungen
Gastronomie
Geschäfte
nicht zugängliche Nebenräume
Lifte
1 Gleis 1–8, Fern- / Regionalverkehr (Nord-Süd)
2 U-Bahnhof, U55
3 Parkhaus
4 Tiergartentunnel B96 (Strasse)
5 Gleis 11–14, Fern- / Regionalverkehr (Ost-West)
6 Gleis 15–16, S-Bahn
7 Bürogebäude



1. OG, Zwischengeschoss



2. OG