

Lage: Berlin-Tiergarten

Verkehrsanbindung:

S3, S5, S7, S75, S9

Bauherr: Deutsche Bahn AG

Architekt:

Dörr · Ludolf · Wimmer, Berlin

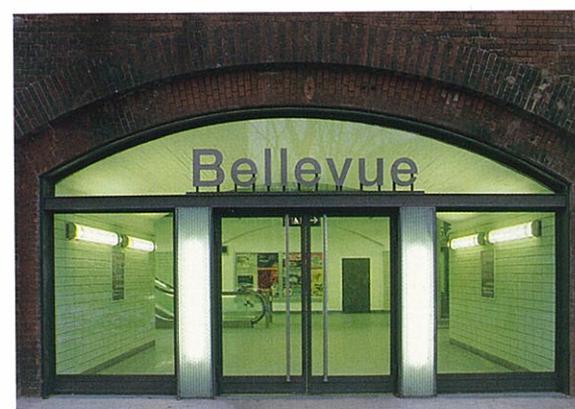
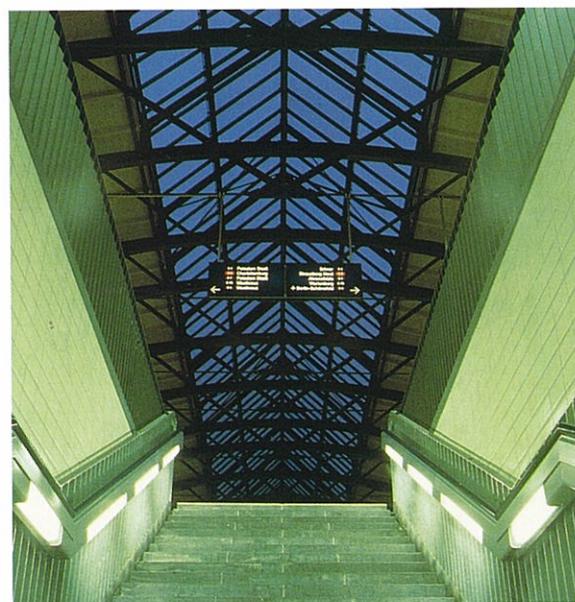
Statiker: Fa. Oevermann

Büro Vaziry, Elahi und Partner

Bauzeit: 1995 bis 1997

BELLEVUE

Johann Eduard Jacobsthal, der Architekt des Bahnhofs Alexanderplatz, hat ebenfalls den Haltepunkt Bellevue entworfen, der 1881 in Betrieb genommen wurde. Seine Bahnsteighalle ist neben der des Bahnhofs Hackescher Markt die einzige, die in der Originalausführung erhalten geblieben ist. Ein flachbogiges Dach überwölbte die Gleise und ließ über ein mittig aufgesetztes, voll verglastes Satteldach Tageslicht einfallen. Zudem gelangte viel Licht durch die beidseitig angeordneten Bogenfenster, die jedoch im Laufe der Zeit nach und nach zugemauert wurden. Zwischen den Stadtbahnbögen Bel 6 und Bel 20, in stadträumlich bevorzugter Situation gelegen, war der Bahnhof bis zum Mauerbau ein stark frequentierter Ort. Von dort waren es nur wenige Schritte in den Tiergarten, auch boten sich lange Spaziergänge an den Ufern der Spree entlang und eine Besichtigung des Schlosses Bellevue an. Aber nicht nur der Gedanke an Freizeit und Erholung führte dorthin, sondern es lockten auch die Einkaufsmöglichkeiten in den Stadtbahnbögen, die im gesamten Bereich der Flensburger Straße vielfältig genutzt wurden. Als weitere Ziele kamen in den späten 50ern das Hansaviertel und die Akademie der Künste hinzu, die in der Folgezeit jedoch über den U-Bahnhof Hansaplatz angesteuert wurden. Der einst so beliebte Bahnhof Bellevue dämmerte währenddessen vor sich hin und befand sich nach dem Mauerfall in einem recht trostlosen Zustand. Das Bauprojekt Haltepunkt Bellevue, 1997 fertiggestellt, ist Bestandteil der Gesamtmaßnahme »Schnellbahnverbindung Hannover-Berlin« die vorrangig die Modernisierung und Erweiterung der Betriebsanlagen beinhaltet. Gleichermäßen gehört



Bellevue in das Programm der Deutschen Bahn AG, das sich die Grunderneuerung von S-Bahn-Haltepunkten zum Ziel gesetzt hat. Da es sich um ein denkmalgeschütztes Bauwerk auf der Stadtbahnstrecke handelt, deren Bahnhöfe besondere Attrak-

tivität aufweisen sollen, hat man für die Neugestaltung Bellevues weit mehr Mittel aufgewandt als z. B. für die S-Bahnhöfe, die den Ring schließen werden.

Die erfolgreiche Umsetzung dieses Anspruchs ist den Berliner Architekten Dörr·Ludolf·Wimmer gelungen, die ein Konzept entwickelt haben, das von einer guten Abstimmung zwischen Architektur und Design zeugt. Zugleich ermöglicht es eine Zusammenschau von alt und neu, bei der die notwendigerweise entstehenden Brüche als sinnvoll empfunden werden.

Im Rahmen einer restaurierenden Instandsetzung wurde das gelbbraune Klinkermauerwerk im Innern der Bahnhofshalle wieder herausgearbeitet, so daß man die unterschiedlichen Farbnuancen sowie einige schöne Details, wie die kleinen Ornamente und Rosetten in der oberen Wandzone, wieder erkennen kann. Das alte Tragwerk der holzverkleideten Decke wurde gründlich aufpoliert und durch eine feingliedrige Stahlkonstruktion ergänzt, die die gesamte Halle überspannt. Zugbänder übernehmen die Lastenverteilung und dienen außerdem zur Befestigung der modernen Beleuchtungsschienen. Der entstehende Lichtstreifen korrespondiert mit der eingelassenen hellen Fußbodenlinie und markiert mit ihr zusammen den Sicherheitsabstand zur Bahnsteigkante. Zugleich wird dadurch die horizontale Bewegung am Bahnsteig unterstrichen, ohne jedoch Geschwindigkeit oder gar Eile zu vermitteln. Aufgrund der sparsam gewählten Mittel entsteht vielmehr der Eindruck ruhiger Dynamik. Die Bewegungslinie setzt sich fort bis unter das neue Bahnsteigdach, das sich an das östliche Ende der Bahnsteighalle schließt. Dort bildet es eine Verlängerung, die schon seit dem Ende des Dampflokomotivenbetriebs existiert. Diese einfache, lediglich als Wetterschutz dienende Überdachung nimmt sowohl die Materialkombination des Hallendachs als auch die Form des kleinen verglasten Satteldachs auf, läßt in der Leichtigkeit seiner Konstruktions-



weise aber keinen Zweifel daran, daß es sich um ein neues Element einer modernen Verkehrsstation handelt. Letzteres zeigt sich auch an den dort installierten Informationseinrichtungen für die Fahrgäste sowie den neuen Betriebsräumen der S-Bahn. In die Empfangshalle des Bahnhofs Bellevue ist noch kein Leben zurückgekehrt, da der Einbau von Läden und Cafés erst zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden soll; dennoch gibt es erhebliche Verbesserungen, denn die Architekten haben geradezu eine Entkernung vorgenommen, um hier moderne Fördertechnik wie Fahrtreppen und einen behindertengerechten Aufzug einbauen zu können. Architektur und Design treffen in diesem Bereich auf einer klaren Linie zusammen und machen diesen Bahnhof zu einem durchaus angenehmen Ort. Bedauerlicherweise gibt es noch keinen Hinweis darauf, wann der Bahnhof außen instand gesetzt wird, denn hier schreitet die Verwahrlosung fort und bildet damit einen unschönen Kontrast zu der gelungenen Innenraumgestaltung.

Nach historischem Vorbild
modernisierte Bahnsteighalle

oben links: mittige Bahnsteig-
erschließung mit Blick auf die
Dachkonstruktion

unten links: Eingangsbereich
Bartningallee

TIERGARTEN

Lage: Berlin-Tiergarten

Verkehrsanbindung: S3, S5, S7, S75, S9

Bauherr: Deutsche Bahn AG

Architekt:

Dörr · Ludolf · Wimmer, Berlin

Statiker: Fa. Oevermann

Büro Vaziry, Elahi und Partner

Bauzeit: 1995 bis 1997

Der Bahnhof Tiergarten war ebenfalls Teil des Berliner Stadtbahnbaus und vereinte in seinen Viaduktbögen vielfältige Nutzungen. Er gehörte zu jenem zweckmäßigen Bautypus, bei dem einzelne Bögen auch als Bahnhofseingänge dienten, eine Annehmlichkeit, die in den Jahren des Verfalls der Berliner S-Bahn kaum noch genutzt werden konnte, da die meisten Bogeneingänge zugemauert waren. Die Verkehrsströme wurden vielfach auf einen Punkt konzentriert, so daß sich Beschilderungen und Instandhaltungen auf ein Minimum reduzierten.

Wie Bellevue wurde der zwischen Kilometer 8,120 und 8,290 auf dem Stadtbahnviadukt gelegene Haltepunkt im Zeitraum 1995 bis 1997 grundlegend umgebaut. Die Pläne dazu stammen wiederum von Dörr · Ludolf · Wimmer. So trifft man heute auf einen vollständig modernisierten Bahnhof, der sowohl ein schlüssiges Konzept als auch ein stimmiges Verhältnis zwischen Gesamtbild und Detail erkennen läßt. Erreicht wird dies mit Hilfe weniger, gut aufeinander abgestimmter Materialien. Durchgängig verwandt werden helle, leichte Holzverkleidungen in Lamellenform, wie sie sich z. B. am Aufsichtsgebäude befinden, ergänzt durch sanft geschwungene Holzbänke in den Wartebereichen. Der Bahnsteigneubau macht deutlich, daß die Architekten großen Wert darauf gelegt haben, ein positives Raumgefühl herzustellen, obwohl es sich um eine offene Bahnstation handelt. Über die gesamte Länge des

Bahnsteigs zieht sich eine anthrazitfarbene, leicht gebogene Stahlkonstruktion, die ein Holzverkleidetes Dach trägt, so daß ein Wetterschutz gegeben ist und gleichzeitig viel Tageslicht einfallen kann. Um die Dominanz der horizontalen Bewegungsrichtung zu stärken, sind alle erforderlichen Bahnsteigelemente so angeordnet, daß sie freie Sicht gewährleisten. So bestehen auch die Schutzwände gegen Seitenwind aus transparentem Material, um den offenen, übersichtlichen Raumeindruck nicht zu stören. Eine weitere Zutat sind deren farbige Umrandungen, die, in Reihe gestellt, den Blick ebenfalls in die Länge ziehen.

Ein behindertengerechter Aufzug und wieder instand gesetzte Treppenanlagen führen auf den Bahnsteig bzw. auf die unteren Verkehrsflächen, die ebenfalls mit neuen Bodenbelägen sowie Wand- und Deckenverkleidungen versehen sind. Die derzeit ungenutzten Flächen der Eingangsebene sollen zu einem späteren Zeitpunkt für Gastronomie und Gewerbe hergerichtet werden.

Dies ist sicher ein lohnendes Ziel, denn in der Woche wird der Bahnhof Tiergarten von den Studenten der Technischen Universität genutzt, und am Wochenende frequentieren ihn viele Berliner und Touristen, die den Trödelmarkt am 17. Juni besuchen oder sich im nahegelegenen Berlin-Pavillon ein Bild von den geplanten städtebaulichen Veränderungen machen wollen.



Überdachter Bahnsteig
in neuem Design

Foto: Nieswand & Pletschke