Handlungsempheflung 1: Rotterdamer Hauptbahnhof als Inspiration für den Ostbahnhof in Berlin

Analyse: Rückgängigmachung der autoorientierten Bahnhofserreichbarkeit

Viele Bahnhöfe in europäischen Städten wurden zwischen 1850 und 1900 am Rande der Stadtzentren gebaut. Dabei fungierten sie als wichtige Eingänge zu den Stadtzentren, aber auch als Durchgangspunkte, um weiter entfernte Ziele zu erreichen. Bahnhofsbereiche waren Brennpunkte des städtischen Lebens, und die Straßen zwischen dem Bahnhof und dem Stadtzentrum waren wichtig für Handel, Freizeit und soziale Interaktion. Dies war zum Beispiel in den Städten Rotterdam und Berlin der Fall. Vor dem Weltkrieg gab es sowohl in Rotterdam als auch in Berlin nicht einen Hauptbahnhof, sondern mehrere kleinere Bahnhöfe. In Rotterdam war ein großer Bahnhof der Delftsche Poort, und in Berlin war der Schlesische Bahnhof (später Ostbahnhof genannt) einer der größten Bahnhöfe für die Ostseite der Stadt, beide waren wichtige Zentren des städtischen Lebens.

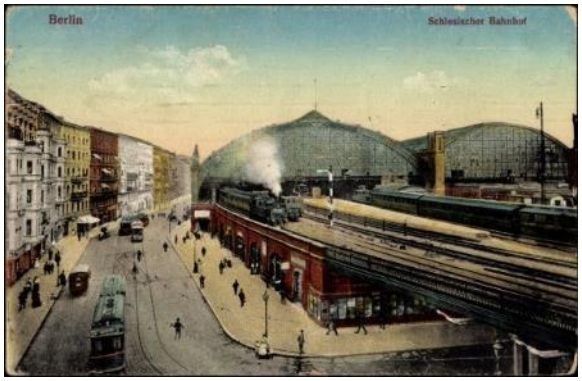

Abbildung 1: Rotterdam Delftsche Poort (1920) (links) und Schlesisches Bahnhof (1917) (rechts)

Sowohl Rotterdam als auch Berlin waren während des Zweiten Weltkriegs mit schweren Bombenangriffen konfrontiert, die die städtische Umgebung um die Hauptbahnhöfe zerstörten. In den 1960er Jahren begannen die Städte, ihre Bahnhöfe zu modernisieren, basierend auf den Prinzipien einer modernen Stadt zu dieser Zeit. Während Berlin in zwei Teile geteilt wurde, benannte die ostdeutsche Regierung den Ostbahnhof in "Hauptbahnhof" um. In Rotterdam wurde ein komplett neuer Bahnhof neben dem alten Bahnhof Delftsche Poort gebaut. Anstatt die "neuen" Bahnhöfe in die Stadtlandschaft mit dichtem Wohnungsbau, Handels- und Einkaufsstraßen in Richtung der Stadtzentren zu integrieren, wurde das Konzept der autoorientierten Stadt (Parkplätze, Autobahnanbindung) mit Trennung der städtischen Funktionen (Einkaufen, Wohnen, Arbeiten) umgesetzt. Dadurch wurden diese Bahnhöfe zu Hotspots der Mobilität, mit großen Flächen für Buslinien, Autoparkplätze und Autozufahrten, verloren aber ihre Verbindung zu den Gebieten um sie herum.

Abbildung 2: Rotterdam Central Station und Berlin Hauptbahnhof (Ostbahnhof) um 1970

Schöne Städte

Seit den 2000er Jahren wuchs das Bewusstsein für den negativen Aspekt der autoorientierten Stadt und die Notwendigkeit eines qualitativ hochwertigen Lebensumfelds. In Rotterdam wurde der gesamte Bahnhof und seine Umgebung neu gestaltet und umgebaut, wodurch der Bahnhof zu einem integrierten Teil der Stadt wurde, wie es bei den Vorkriegsbahnhöfen der Fall war. Auf der Nordseite (Rückseite) zeigt sich der Bahnhof nun als transparente Halle, die dem Charakter des Viertels aus dem späten neunzehnten Jahrhundert entspricht. Die Grünanlage mit direktem Fußgängerzugang wurde hier aufgewertet und kleine Projekte zur Stadterneuerung wurden initiiert. Auf der Innenstadtseite zeigt sich der Bahnhof in neuer Pracht. Mit der Verlegung der Straßenbahnen auf die Ostseite des Bahnhofsplatzes bietet der öffentliche Raum vor dem Bahnhof den Reisenden ein echtes Entree in die Stadt, frei von querenden Hauptverkehrsachsen. Eine Hauptverkehrsstraße, die ursprünglich nur Durchgangsverkehr zuließ, wurde durch eine zweispurige Straße ersetzt, die nur lokalen Verkehr zulässt. Autos und Busse wurden durch Fußgänger und Radfahrer ersetzt. In der Nähe des Bahnhofs entsteht ein neues gemischtes städtisches Umfeld mit Wohnen, Arbeiten, Geschäften, Lernen, öffentlichen Begegnungsräumen und vielen grünen und blauen (Wasser-)Elementen. Abgesehen davon, dass der Bahnhof als drittschönster Bahnhof in den Niederlanden ausgezeichnet wurde, hat das Projekt einen positiven Effekt auf die Luftqualität und die Lebensqualität in der Stadt Rotterdam gehabt.

Abbildung 3: Rotterdam Central Station (left) and Berlin Ostbahnhof (right) around 2018. Source: Google Earth

In Berlin ist das Gegenteil passiert. Mit dem Bau des neuen Hauptbahnhofs und der zunehmenden Bedeutung des nahe gelegenen Bahnhofs Ostkreuz wurde der Ostbahnhof weitgehend vernachlässigt. Obwohl in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs große Hochhausbauten begonnen haben, ist der Bahnhof nicht in die sich entwickelnde Stadtlandschaft eingebettet worden. Das Auto wurde als bevorzugtes Verkehrsmittel für den Zugang zu diesem neuen Gebiet festgelegt, und es wurden große Parkhäuser gebaut. Das Gebiet ist monofunktional entwickelt, mit einem großen Indoor-Einkaufszentrum, einer Veranstaltungshalle und nicht miteinander verbundenen Büro- und Wohngebäuden. Auch in der unmittelbaren Umgebung des Ostbahnhofs bestimmen weiterhin Autos und Busse den öffentlichen Raum. Eine 6-spurige Autostraße blockiert eine attraktive, nachhaltige Mobilität aus dem nahe gelegenen Stadtteil Kreuzberg in Richtung Bahnhof. Das Grün in der Umgebung ist von geringer Qualität und nicht dazu bestimmt, von den Bewohnern betreten oder genutzt zu werden. Mit wenig Wohnraum und damit sozialer Kontrolle fühlt sich das Gebiet abends und nachts unsicher an. Auf der Nordseite des Bahnhofs ist durch kleinere Stadterneuerungsprojekte ein einfunktionales und unattraktives Wohngebiet entstanden. Vor allem aber ist das Gebiet nicht in die BerlinStrategie2030 aufgenommen worden, so dass hier in naher Zukunft keine größere Entwicklung stattfinden wird.

Nach dem Vorbild des Rotterdamer Hauptbahnhofs hat der Ostbahnhof in Berlin die Chance, sich zu einer nachhaltigen Mobilitätsdrehscheibe in einem integrierten städtischen Umfeld zu entwickeln. Während die Lage des Ostbahnhofs in der Stadt Berlin sehr zentral ist und die Nachfrage nach Wohnen, Arbeiten, Freizeiteinrichtungen und nachhaltigem Transport in den kommenden Jahren voraussichtlich steigen wird, wäre es eine verpasste Chance, den Ostbahnhof nicht zu entwickeln. Es wird daher empfohlen, dass Stadtplaner und Mobilitätsexperten aus Berlin Kontakt aufnehmen und eine Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung von Rotterdam beginnen.

Schöne Städte schlägt vor

Basierend auf der Analyse des Entwurfs in Rotterdam hat Schöne Städte e.V. eine Skizze für einen möglichen neuen Ostbahnhof und die umliegenden Bereiche entwickelt. Die folgenden Einzelvorschläge sind als integrierter Plan zu sehen, der eine Drehscheibe für nachhaltige Mobilität, Stadterneuerung und soziale Stärkung schafft.

Mobilität

Autoverkehr

- Die 6-spurige Straße wird komplett zurückgebaut. Ein 2-spuriger Autotunnel unter dem Stralauer Platz wird gebaut, der den Durchgangsverkehr von der East Side Gallery bis zur Kreuzung Holzmarkstraße-Lichtenberg Straße ermöglicht (hellgrau gestrichelte Linie)
- Es werden 2 einspurige Kreisverkehre im holländischen Stil angelegt, mit separaten Radfahrstreifen drum herum.
- Auf dem Holzmarkt und dem Stralauerplatz (Kopfsteinpflaster) werden Einbahnstraßen (mit normalem Gehweg) für den Lieferverkehr und Rettungsdienste, wie die Feuerwehr, geschaffen. Auch mehrere andere "Fahrradstraßen" werden nur Anliegerverkehr zulassen.
- Auf der Rückseite wird der gesamte Block vom Autodurchgangsverkehr befreit.
- Das Parken für Autos wird nur in den bestehenden Parkhäusern unter den Hotels (z.B. IBIS, Amano und Easton House) möglich sein. Diese Garagen müssen das öffentliche Parken ermöglichen. Ein großer Teil der Außenparkplätze wird entfernt werden.

Radverkehr

- Der Stralauer Platz wird der neue Knotenpunkt für den Radverkehr in Berlin und ein Beispiel für die Verkehrswende in der Stadt werden. Er wird die aus Friedrichshain, Kreuzberg und Mitte kommenden Radfahrer aufnehmen.
- Die neuen zweispurigen Fahrradstraßen haben nur wenige Kreuzungen mit Fußgänger- und Autowegen, wodurch Unfälle, Staus und Verkehrsprobleme vermieden werden. 2 Viadukte für Fußgänger (und Radfahrer) müssen gebaut werden. Auch eine kombinierte Rad-/Gehwegbrücke wird in der Nähe der ehemaligen Brommybrücke gebaut. Die Radwege werden als lebende Labore dienen, um neue Technologien zu testen, wie z.B. automatische Beleuchtung und unterirdische Wärme.
- Die Tiefgarage wird zu einer Fahrradabstellanlage umgebaut. Eine weitere kleinere Radverkehrsanlage im Freien wird auf der Nordseite des Bahnhofs gebaut.
- Straßen, die etwas weiter vom Knotenpunkt entfernt sind, erhalten seitlich geschützte Radfahrstreifen.
- Es können neue nachhaltige Logistikkonzepte entwickelt werden, die Bahn und Lastenfahrräder kombinieren.

Fußganger

- Der Ostbahnhof wird zu einem Knotenpunkt für Fußgänger, die aus dem Holzmarktgebiet, dem Geschäftsviertel um die Mercedes Benz Arena, der Luisenstadt (Kreuzberg) und der Nordseite des Ostbahhofs kommen. Zu diesen Bereichen hin werden lange Streifen fußgängerfreundlicher Versorgungsstraßen mit attraktiven Gehwegen, Bänken und Treffpunkten und möglichst wenig Kreuzungen mit Auto- und Fahrradspuren entwickelt.
- Die derzeitigen Korridore, die durch den Ostbahnhof führen, werden in Durchgangskorridore umgewandelt, die die Bereiche auf der Nord- und Südseite miteinander verbinden. Das Innere des Ostbahnhofs muss dafür umgestaltet werden.

Schöne Städte

- Die Spitze des Parkhauses auf der Vorderseite wird zu einem großen Fußgängerbereich mit Terrassen, Bars und Restaurants. Auf der Rückseite schaffen die großen Fußgängerflächen Möglichkeiten für kleine Märkte.
- Viele neue, sichere und qualitativ hochwertige Fußwege werden im gesamten Gebiet eingerichtet, z.B. am Ufer der Spree, die eine Unterquerung der Schillungbrücke ermöglichen, sowie auf der Rückseite des Bahnhofs, die durch die Gebäude führt.

Öffentlicher Verkehr

- Der Ostbahnhof wird ein größerer Bahnhof für Fernverkehrszüge (ICE, IC), wie z.B. Züge nach Polen/Tschechien, das Nachtzugnetz der ÖBB (andere Bahnbetreiber), und möglicherweise eine Umleitungsstrecke vom ICE Halle-Berlin-Hamburg, die derzeit über Sudkreuz, dann aber über Ostbahnhof und BER führt. Außerdem wird es ein Haltepunkt für den Flughafenexpress zum BER bleiben.
- Die Bushaltestellen werden an den Seiten des Bahnhofs platziert und für Fußgänger sicher und ohne Fahrbahnübergänge zugänglich gemacht.
- Es wird keine Durchgangsbusse mehr geben, d.h. die Busse 300 und 265 werden am Ostbahnhof enden (bzw. eine alternative Route ist geplant).
- Es soll Platz für eine zukünftige Straßenbahnhaltestelle/-linie an der Straße der Pariser Kommune geschaffen werden.

Stadtentwicklung

Grüne und blaue Elemente

- Der Bereich vor dem Bahnhof wird zu einem grünen Park, mit einer Vielzahl von verschiedenen Fuß- und Radwegen, Terrassen und Bars/Restaurants, einigen öffentlichen Dienstleistungen und hochwertigem Grün. Es wird eine grüne Verbindung mit der parkähnlichen Atmosphäre am neuen Holzmarkt hergestellt.
- Auf der Rückseite des Bahnhofs wird viel minderwertiges Grün entfernt und durch eine kleinere Anzahl von hochwertigem Grün ersetzt. Eine große Anzahl von Bäumen wird in diesem Bereich zu finden sein, die im Sommer Schattenplätze schaffen.
- Zwischen den Straßen und den Radwegen werden grüne Puffer mit Bäumen entstehen, die bei zunehmenden Regenfällen das Wasser abfließen lassen und im Sommer Schatten spenden.
- Viele der neuen Gebäude werden begrünte Dächer haben, die mit dem Grün im Erdgeschoss verbunden sind.
- Es werden neue direkte Zugänge zur Spree durch Fußwege geschaffen.

Aktuelle Gebäude

- Bestehende Gebäude mit hohem architektonischem Wert, wie die Ellen-Key-Schule, das Andreas-Gymnasium, das Verlagsgebäude Neues Deutschland, sowie mehrere Altbauten in der Andreas- und Koppenstraße sollen Referenz der Architektur für den Rest des Gebietes werden. Diese Altbauten werden zu Blickfängen im Gebiet.
- Die Plattenbau-Hochhäuser werden nicht abgerissen, aber sie werden weniger sichtbar für die Öffentlichkeit. Sie werden zu "grünen Gebäuden" mit neuen Anbauten wie grünen Balkonen. Die Bewohner der untersten 2 Etagen der Gebäude werden gebeten, umzuziehen, und diese Etagen werden in Gebäude mit sozialen, wirtschaftlichen oder öffentlichen Funktionen umgewandelt, wie z.B. Geschäfte, Supermarkt, Büros, Gewerbe.

Neue Gebäude

- Das jetzige Hochhaus wird in geschlossene Baublöcke eingebunden. Der Innenhof wird mit Bäumen bepflanzt und es werden ausreichend sichere Fahrradmöglichkeiten für die Bewohner geschaffen
- Die neuen Gebäude werden nicht höher als 4 Stockwerke sein, wobei das Erdgeschoss Einkaufsmöglichkeiten, Supermärkte, Restaurants, Bars oder Gemeinschaftsfunktionen (z.B. Kitas), das erste Stockwerk Büroräume und das dritte und vierte Stockwerk Platz zum Wohnen bietet.
- Die Gebäudeblöcke werden aus separaten Einheiten von maximal 20m Länge bestehen, die die architektonischen Muster der Gegend um 1860 - 1900 verwenden. Dies beinhaltet eine Vielzahl von Erkern, Balkonen und Stilelementen. Die Ecken werden nicht 90 Grad sein, sondern erlauben visuell interessante kleine "Turm"-Elemente, sowie die Möglichkeit, eine visuelle Verbindung zwischen sich kreuzenden Straßen zu schaffen.

Social empowerment

Aktuelle Bewohner und Nutzer von Funktionen

- Die Vereine (Yaam, Holzmarkt, Katerblau) sind aufgefordert, den neuen Bereich am Holzmarkt aktiv umzugestalten und eine nachhaltige club- und barorientierte Straße zu schaffen.
- Die Bewohner an der Nordseite des Bahnhofs gehören einer unteren sozialen Wirtschaftsschicht an und haben eine große Autoabhängigkeit. Es werden soziale Projekte für alle Altersgruppen organisiert, um ihr Verständnis für Mobilität zu vermitteln (z.B. kostenlose Fahrräder, Fahrradgruppen etc.). Sie werden eine Rolle dabei spielen, welche Elemente in den öffentlichen Raum eingebracht werden können, um ihn für sie attraktiver zu machen (auch auf der anderen Seite des Bahnhofs). Es werden neue Arbeitsmöglichkeiten innerhalb der Gebäude entstehen, die auf ihre aktive Teilnahme abzielen. In den neuen Wohnblöcken wird ein gewisser Anteil an hochwertigem Sozialwohnungsbau eingeplant. Das Ziel ist es, eine Mischung von verschiedenen Personen in einem Gebäude zu schaffen, die es den derzeitigen Bewohnern ermöglicht, in die neuen Gebäude zu ziehen.
- Die Touristen werden von verschiedenen neuen Hotspots in der Gegend angezogen werden. Das Gebiet wird insgesamt touristenfreundlich werden, mit möglichen neuen Museen (z.B. Bahnhof in Berlin Museum, East Side Gallery Museum, DDR-Architekturmuseum), attraktiven Terrassen und Restaurants. Touristen zieht es auf die Nordseite des Bahnhofs, auf den Spreewald sowie auf den Holzmarkt.

Zukünftige Nutzer der Flächen

- Das neu entwickelte Geschäftsviertel verfügt über attraktive Laufwege in Richtung Ostbahnhof. Für internationale Besucher werden am Bahnhof neue Shared-Space-Treffpunkte (Indoor und Outdoor) angeboten. Mittagsrouten für Mitarbeiter werden mit Angeboten auch auf der Nordseite des Bahnhofs geschaffen.
- Es wird erwartet, dass junge urbane Fachkräfte in das Gebiet ziehen wollen. Es soll eine internationale Atmosphäre im öffentlichen Raum für verschiedene Kulturen und Hintergründe aus Europa und der Welt geschaffen werden. Ein soziales Innovationsprogramm wird entwickelt, das Projekte schafft, die verschiedene Arten von Bewohnern miteinander verbinden.
- Studenten werden ermutigt, in das Gebiet zu ziehen, mit einer neuen öffentlichen, qualitativ hochwertigen Bibliothek und einer Vielfalt an Bars und Treffpunkten.

Methoden und Werkzeuge für soziales Empowerment

- Einsatz eines Gutscheinprogramms für soziale Innovationen, bei dem die Bewohner neue Ideen entwickeln können und die Eigenverantwortung für ihre Ideen erhöht wird. Es werden Verbindungen zu Wissenschaftlern und Unternehmen hergestellt, um die Machbarkeit und das Umsetzungspotenzial der Idee zu diskutieren. In der Folgephase kann der Ostbahnhof als Living Lab für die Umsetzung der Idee fungieren.
- Ein Bürgerrat für das Gebiet. Aus jeder genannten gesellschaftlichen Gruppe werden jährlich ca. 2 bis 3 Personen zur Teilnahme an einem Bürgerrat aufgerufen (Auslosung), der sich mindestens einmal im Monat trifft, um über laufende Aktionen und mögliche Verbesserungen und Ideen zu diskutieren.
- Pop-up-Läden für lokale Konzepte: Mehrere Ladenräume stehen den Anwohnern für einen Zeitraum von 6 Monaten kostenlos zur Verfügung. In dieser Zeit können sie neue Ideen ohne das Risiko hoher Mieten ausprobieren. Nicht alle Konzepte dürfen die Läden nutzen, aber sie müssen einen Mehrwert für die Gesellschaft haben (z.B. eine Verbindung zu den Sustainable Development Goals).
- Flexible öffentliche Räume: Der öffentliche Raum am Ostbahnhof soll jedes Jahr anders sein und in Workshops mit Designern, Künstlern und Anwohnern entwickelt werden. Für die Workshops und die Entwicklung der Konzepte werden Fördermittel zur Verfügung gestellt. Für die eigentliche Umsetzung des Konzepts bekommt die Gruppe eine Anschubfinanzierung, muss sich aber um weitere Mittel bemühen.
- Verschiedene soziale Netzwerke und Buddy-Systeme sowie gemeinschaftliches Wohnen mit dem Ziel, eine generationenübergreifende Verbindung zu schaffen und das Verständnis für die Kultur und die Entscheidungen des jeweils anderen zu erhöhen.

Key:

- Fußweg
- Doppelte Fahrradspur
- Einfache Fahrradspur
- Autostraße (2 Fahrspuren)
- Autotunnel (2 Fahrspuren)
- Fahrradstraße (Lieferverkehr und Rettungsdienste erlaubt)
- Kopfsteinpflasterstraße (Lieferverkehr und Notdienste erlaubt)
- Brücke / Viadukt
- Einbahnstraßenrichtung
- Busspuren
- Fußgängertunnel
- Fahrradtunnel
- Fahrradabstellplätze
- Bushaltestelle
- Grün-/Parkelemente
- Neues Gebäude

Schöne Städte