

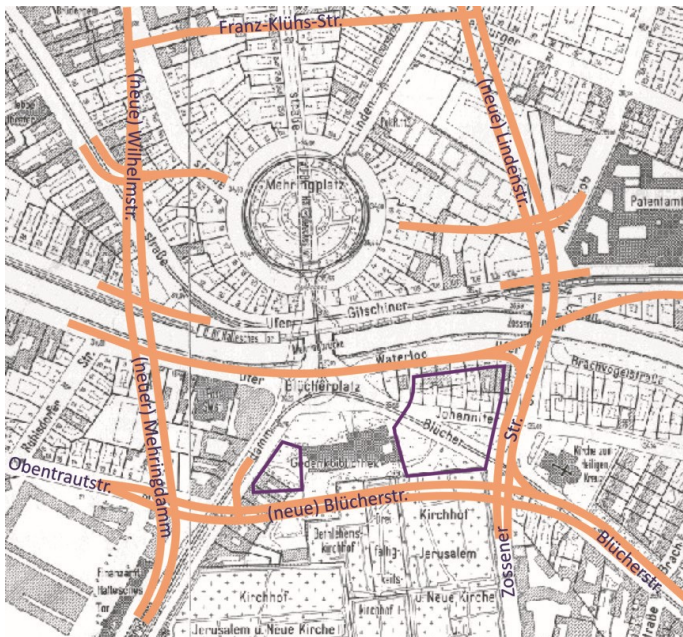
Tilo Schütz, BUND Berlin e.V.

Landesbibliothek und Straßenbahn

Aufruf zu einer abgestimmten städtebaulichen Planung am Halleschen Tor

1954 wurde am Halleschen Tor die Amerika-Gedenk-Bibliothek eröffnet. An diesem Standort soll laut Senatsbeschluss von 2018 nun der Neubau der Zentral- und Landesbibliothek (ZLB) errichtet werden. Mit dem Bau soll voraussichtlich ab 2026 begonnen werden, also im selben Zeitraum wie die Realisierung zweier Straßenbahnstrecken, die sich am U-Bahnhof Hallesches Tor kreuzen sollen. Laut Koalitionsvertrag beginnen die Planungen für die Strecke von Schöneweide über Sonnenallee und Hermannplatz zum Potsdamer Platz sowie vom Alexanderplatz über Spittelmarkt zum Mehringdamm im Jahre 2021. Im Nahverkehrsplan sind 2035 bzw. 2030 als Daten für die Inbetriebnahme dieser Strecken vorgemerkt.

Zur Landesbibliothek existiert eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von 2016. Hier werden im Rahmen von Baumasskonzepten auch Standortvarianten für den Bibliotheksbau behandelt. Es wird –standortabhängig- von einem Bedarf von ca. 800 Pkw-Stellplätzen ausgegangen. Eine Abstimmung mit möglichen Erfordernissen der Straßenbahn hat bisher jedoch nicht stattgefunden. Optionen für eine betrieblich sinnvolle und für Fahrgäste attraktive Gestaltung der Straßenbahn drohen auf diese Weise –im wörtlichen Sinne- verbaut zu werden. Nach Auffassung des BUND ist eine Variantenuntersuchung zur Straßenbahn als Bestandteil einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie erforderlich.



Von 1732 bis 1969 hatte Form und Funktion des Halleschen Tors im Stadtgrundriss Bestand. Innerhalb von nur drei Jahren wurde dann ein Netz aus breiten Autostraßen gebaut (in der Presse damals als Schnellstraßen bezeichnet). Nicht realisiert wurde die Südtangente nördlich des Mehringplatzes (Autobahn in Hochlage im Verlauf der heutigen Franz-Klühs-Straße). Auch der geplante Durchbruch in Verlängerung der (neuen) Blücherstraße durch die Obentrautstraße und das Gleisdreieck zum Bülowbogen kam nicht zur Ausführung.

Kartengrundlage: Karte von Berlin 1:4000, 1956/58 (histomap Berlin) mit Überlagerung Straßennetz ab 1969. Blau umrandet: geplanter Standort ZLB

Das Hallesche Tor: vom südlichen Eingangstor Berlins zur Leerstelle im Stadtgrundriss

Wenige Stadträume in Berlin sind Ende der 1960er Jahre so umfassend durch die autofixierte Stadtplanung zerstört worden wie die Doppelplatzanlage Mehringplatz und Blücherplatz. Das Hallesche Tor ist einer der drei geometrischen Stadttorplätze der 1732 angelegten Äußeren Friedrichstadt (Quarée, seit 1815: Pariser Platz, Octogon, seit 1815: Leipziger Platz, Rondel, seit 1815: Belle-Alliance-Platz und seit 1947 Mehringplatz) Hier trafen sich Lindenstraße, Friedrichstraße und Wilhelmstraße. Jenseits des Tores und der Brücke erschlossen Mehringdamm, Blücherstraße, Zossener Straße und Johanniterstraße strahlenförmig die Tempelhofer Vorstadt. Entsprechend hieß der neu gebildete Bezirk nach Gründung von Groß-Berlin 1920 zunächst Bezirk Hallesches Tor. 237 Jahre hatte dieser Grundriss Bestand, bis 1969 breite Autostraßen den Doppelplatz von seiner Umgebung abschnitten und isolierten. Die Einstellung der Straßenbahn machte ab 1967 den Platz frei für ein Raster aus breiten Verkehrsschneisen ohne Anlieger. Der Doppelplatz und auch die AGB sind seither für Fußgänger, Radfahrer und Nutzer der Öffentlichen Verkehrsmittel nur über Umwege und Hindernisse erreichbar.



Ungehinderte Sicht vom Blücherplatz zur Yorckstraße: 1965 begann der Mehringdamm noch am Halleschen Tor. Bis 1961 fuhr die Straßenbahnlinie 99 von hier, bzw. Lindenstraße/Jerusalemmer Straße bis Lichtenrade. 1962 wurde zunächst der Abschnitt bis Yorckstraße stillgelegt, 1966 die restliche Strecke entlang des Mehringdamms. Die sechs Wohnhäuser am linken Bildrand wurden wenig später für den Durchbruch der (neuen) Blücherstraße abgebrochen.

Fotografie: Landesarchiv Berlin/Fotograf: Johann Willa, März 1965



Blick vom Kaufhaus auf die AGB: seit 1954 bildet die gebogene Scheibe der AGB den südlichen Abschluss der Friedrichstraße und fügt sich ein in den Grundriss des Torplatzes. Noch bis Mai 1965 befuhr die Straßenbahn vom Mehringplatz die Blücherstraße zum Hermannplatz und zur Sonnenallee. Auch nach dem autogerechten Umbau Ende der 1960er Jahre verbinden die bis heute verbliebenen Gehwege von Johanniterstraße und Blücherstraße durch den Blücherpark hindurch das Hallesche Tor und die AGB mit den östlich und südlich angrenzenden Quartieren.

Fotografie: Landesarchiv Berlin/Fotograf: Horst Siegmann, 1958

Mit dem Neubau der Landesbibliothek verbindet sich nun einerseits die große Chance, den Platz seiner gesamtstädtischen Bedeutung entsprechend wieder zu vernetzen. Es besteht jedoch auch das Risiko, die autogerechte Stadtplanung mit einem selbstbezüglichen Gebäude zu zementieren und den Torplatz weiter zu isolieren. Ein lebendiges und funktionierendes Umfeld ist aber auch für die Attraktivität der Landesbibliothek von großer Bedeutung.

Erweitertes Baugrundstück für die Landesbibliothek

Der BUND schlägt vor, den Standort für die Landesbibliothek Richtung Süden um die Fläche der bisherigen (neuen) Blücherstraße zu erweitern.

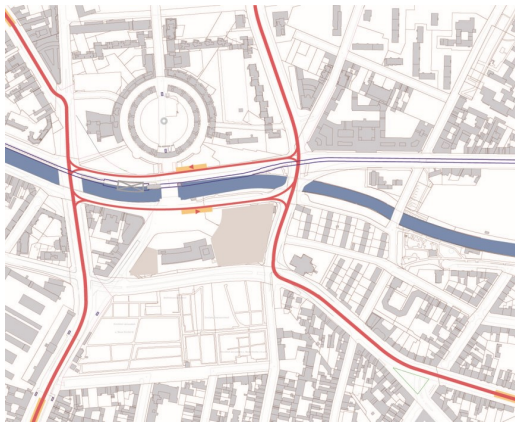
Der bislang vorgesehene Standort der ZLB umfasst lediglich das Grundstück der AGB sowie die angrenzende Grünfläche auf dem Blücherplatz. Von der BVV Friedrichshain-Kreuzberg wurde 2016 bereits eine Ersatzgrünfläche an Stelle der (neuen) Blücherstraße als Ausgleich für die zu überbauende Grünfläche am Blücherplatz beschlossen: *Eine Ersatzgrünfläche (...) wird durch die (...) Umwidmung der Blücherstraße (...) realisiert werden.* (Drucksache DS 1088/IV).

Der Rückbau der (neuen) Blücherstraße wird jedoch entgegen des BVV-Beschlusses laut Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur ZLB von 2016 *aufgrund von Machbarkeithemmnissen nicht weiter verfolgt.* In der Untersuchung wird auch *eine Berücksichtigung des historischen Verlaufs der Blücherstraße (...) als nicht notwendig erachtet.*

Im Gegensatz dazu schließen die vom BUND vorgeschlagenen Standortvarianten in Richtung Süden die Fläche der (neuen) Blücherstraße für die Bibliothek und den Bibliotheksgarten mit ein. Die (alte) Blücherstraße wird als öffentliche Verbindung zum Halleschen Tor für Straßenbahn, Rad- und Fußverkehr gebraucht und daher offen gehalten.

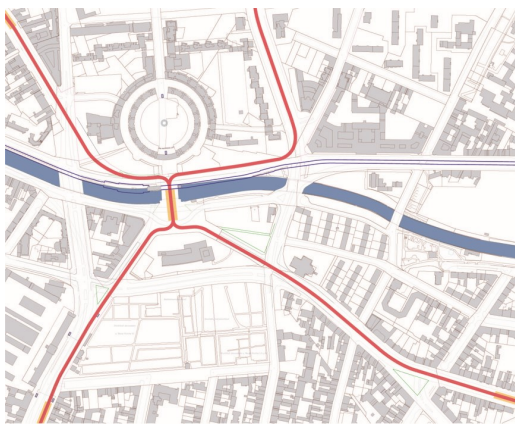
Untersuchung zur Einfügung der Straßenbahn ist jetzt erforderlich

Parallel zur Planung für die Landesbibliothek muss geprüft werden, welche Variante der Linienführung und Haltestellenanordnung betrieblich und aus Fahrgastsicht die beste Lösung ist. Bei der Einpassung der Straßenbahn in das derzeit vorhandene Straßennetz würden die Trassen straßenbündig auf den Kanaluferstraßen verlaufen, um den U-Bahnhof Hallesches Tor anzubinden. Es ergeben sich Linienführungen über mehrere hochbelastete Knotenpunkte hinweg, an denen die Straßenbahn jeweils abbiegen muss. Straßenbahn und Autoverkehr behindern sich gegenseitig. Die Attraktivität einer solchen Linienführung würde kaum über Busniveau liegen.

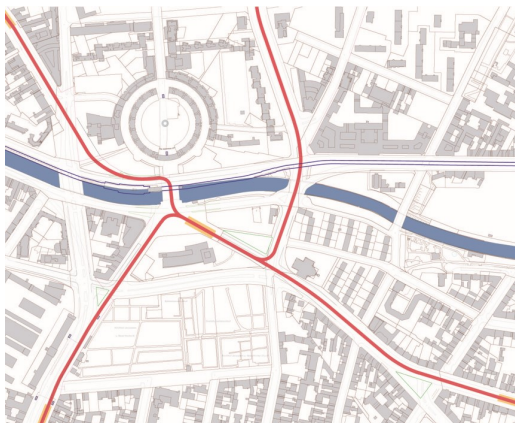


Unattraktive Linienführung der Straßenbahn im vorhandenen Straßennetz.

Kartengrundlage: Vermessungsamt Friedrichshain-Kreuzberg



Variante des BUND mit Haltestelle auf der Hallesche-Tor-Brücke



Variante des BUND mit Haltestelle auf dem Blücherplatz

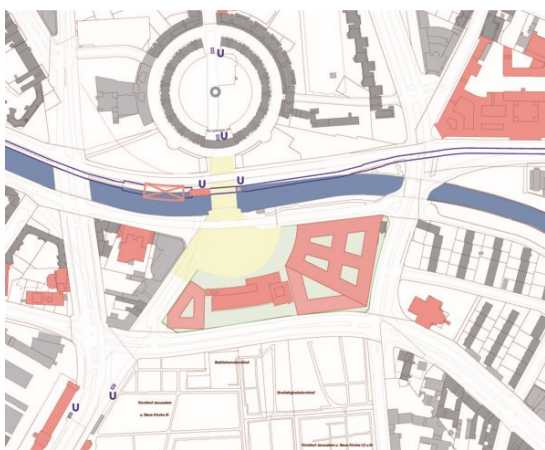
Nach Auffassung des BUND ist der Erhalt der (alten) Blücherstraße als öffentliche Wegeverbindung Voraussetzung für eine städtebaulich gut integrierte und betrieblich sinnvolle Einbindung der Straßenbahn. Durch die Aufhebung der (neuen) Blücherstraße ergibt sich die Möglichkeit, die Straßenbahn aus dem Mehringdamm und der Blücherstraße direkt an das Hallesche Tor heranzuführen.

Daraus ergeben sich (mindestens) zwei mögliche Varianten für die Linienführung der Straßenbahn: In der ersten Variante werden die beiden Straßenbahnstrecken auf der Hallesche-Tor-Brücke zusammengeführt und erhalten hier ihre gemeinsame Haltestelle unmittelbar um U-Bahnhof. Eine Haltestellenlänge von 62 Meter erfordert die Verschwenkung der südlichen Kanaluferstraßen (Tempelhofer Ufer und Waterlooufer) in einem Bogen nach Süden.

In der zweiten Variante befindet sich die gemeinsame Haltestelle auf dem Blücherplatz vor der AGB. Die Strecke Mehringdamm – Alexanderplatz wird dann über (alte) Blücherstraße und Zossener Straße zur Lindenstraße trassiert. Gegenüber der ersten Variante wäre das zwar ein Umweg von 110 Meter. Andererseits kommt diese Strecke mit lediglich zwei Kurven aus. Am Mehringdamm wäre die östliche Seitenlage denkbar. Das ermöglicht direkten Zugang zum U-Bahnhof und eine kreuzungsfreie Linienführung über den Platz hinweg bis zur Zossener Straße. Für die Strecke vom Hermannplatz zum Potsdamer Platz ergibt sich eine geradlinige Trassierung. Auch diese Strecke verläuft abseits der Straßen und ebenfalls ohne gegenseitige Behinderungen von Kfz-Verkehr und Straßenbahn.

Städtebauliche Einbindung der Landesbibliothek

Die in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung ausgewählte Vorzugsvariante aus den Baumassenkonzepten sieht einen kompakten Baukörper östlich der AGB sowie einen kleineren Anbau im Westen vor. Die Außenfronten des Gebäudes erstrecken sich entlang der Autostraßen der 60er Jahre und trennen die Quartiere an der Johanniterstraße, Blücherstraße und Zossener Straße vom Halleschen Tor ab. Ein zweites Mal würde sich in Berlin ein Bibliotheksneubau in die autogerechte Stadtplanung einpassen und eine wichtige Verbindung im Stadtgefüge unterbrechen. Schon 1967-78 wurde die Staatsbibliothek an (bzw. auf) der Potsdamer Straße errichtet – in diesem Fall mit dem Rücken zur einst geplanten Westtangente.

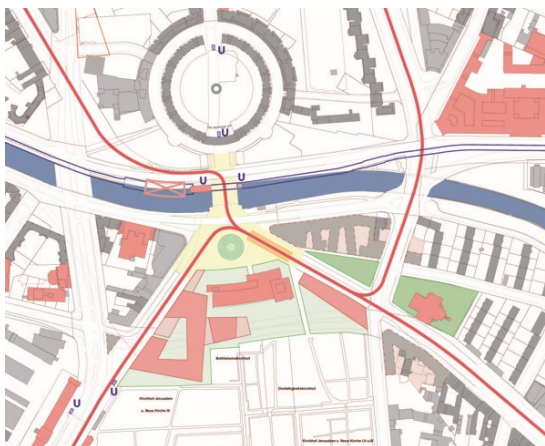


Vorzugsvariante aus der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung. Der gesamte Blücherpark wird überbaut, Fußgänger und Radfahrer aus der Zossener Straße, der Blücherstraße und der Johanniterstraße können das Hallesche Tor und die AGB nur noch über das Waterlooufer erreichen. Vom Blücherplatz aus verbleibt nur eine Öffnung Richtung Mehringdamm.

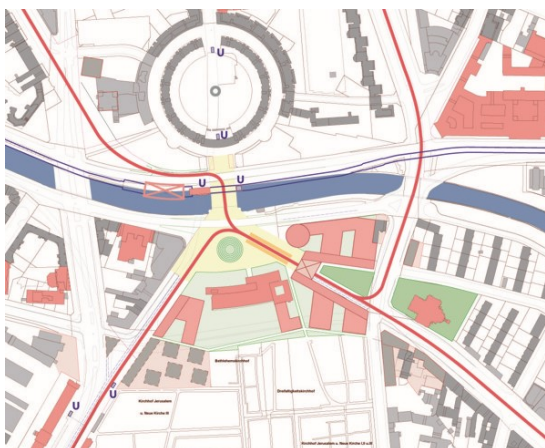
Übertragung aus Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zur ZLB, 2016; Kartengrundlage: Vermessungsamt Friedrichshain-Kreuzberg

Im Unterschied zu dieser Vorzugsvariante legt der BUND in seinen Baumassenkonzepten Wert auf die Vernetzung des Halleschen Tors mit seiner Umgebung. Die Variante 1 orientiert sich schwerpunktmäßig entlang des Mehringdamms. Hier können zusätzlich freiwerdende Flächen aus dem Friedhofsentwicklungsplan genutzt werden, wenn die Frage geklärt wird, wann genau diese zur Verfügung stehen. Hier standen früher die 6 Wohnhäuser, die für die (neue) Blücherstraße abgebrochen wurden. Die Bibliothek wird dann Anlieger von Blücherplatz und Mehringdamm und betont die Verbindung dieser Magistrale mit dem Halleschen Tor. Zugleich erhält die ZLB direkten Zugang zum U-Bahnhof Mehringdamm. Als Grünfläche erhalten bleibt der Blücherplatz vor der Heilig-Kreuz-Kirche. Nördlich davon verbleibt Raum für ein kleines Wohnquartier.

Die Variante 2 des BUND lehnt sich an die Vorzugsvariante aus der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung an und sieht wie diese den Schwerpunkt der Landesbibliothek mit Publikumsbereich östlich der Gedenkbibliothek vor. Ein Torhaus ermöglicht den Erhalt der (alten) Blücherstraße als öffentliche Verbindung. Die ZLB umschließt dann den Grünplatz vor der Heilig-Kreuz-Kirche und öffnet sich damit gleichermaßen zum benachbarten Quartier. Die im Rahmen des Friedhofentwicklungsplans freiwerdenden Flächen am Mehringdamm können für Wohnungsbau genutzt werden. Eine zeitliche Koppelung der Umwidmung dieser Flächen mit dem Bau der ZLB entfällt somit.



Variante 1 des BUND mit Schwerpunkt der Bibliothek am Mehringdamm



Variante 2 des BUND mit Schwerpunkt des Bibliothekneubaus östlich der AGB



Beispiel Aarhus in Dänemark: die Straßenbahn ist in den Bibliotheksbau integriert.

Foto: Steffi Kieback

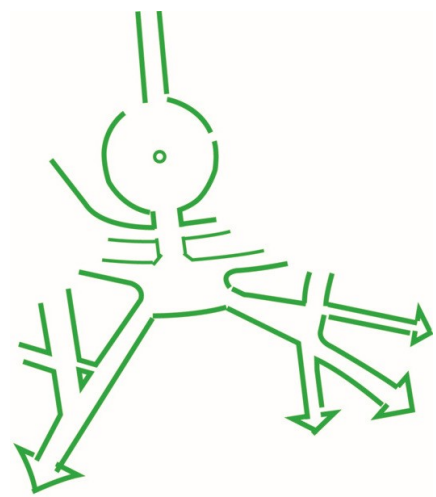
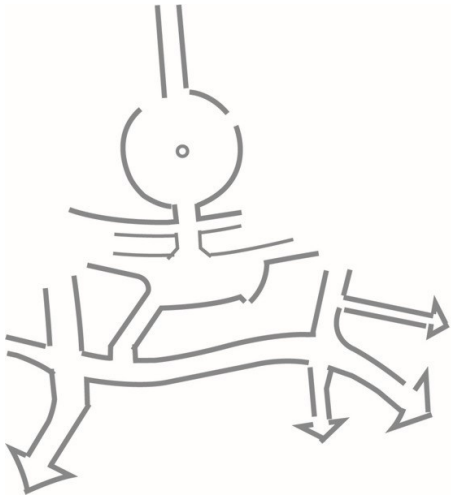
Résumé: Stadtumbau und Verkehrswende

Ziel der Vorschläge des BUND ist es, die Wunden der autogerechten Stadtplanung zu heilen, das Hallesche Tor wieder in seine Umgebung einzubinden, die Landesbibliothek in ein lebendiges Quartier zu integrieren und einen attraktiven Stadtplatz in der Mitte Berlins zu schaffen. Die Straßenbahn ist Voraussetzung für eine glückende Stadtreparatur, denn sie sorgt auf stadtverträgliche Weise für die gute Erreichbarkeit der Landesbibliothek.

Im städtebaulichen Workshop-Verfahren „Mehring- und Blücherplatz“ wurden 2014 als Hauptziele genannt: *die Behebung der funktionalen und gestalterischen Defizite im öffentlichen Raum, die stadträumliche Verknüpfung des Mehringplatzes mit dem Blücherplatz und den angrenzenden Stadtquartieren sowie die Verbesserung der mehrfach unterbrochenen Wegebeziehungen.* Dennoch wird dann in der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung von 2016 angemerkt: *Für den Standort AGB bestehen derzeit keine eindeutigen Aussagen bzgl. notwendiger Wege- und Sichtbeziehungen.*

Eine eindeutige Aussage lässt sich aus der Betrachtung der verkehrlichen und städtebaulichen Möglichkeiten an diesem Ort herleiten: Voraussetzung für die stadträumliche Vernetzung des Halleschen Tors ist der Erhalt der (alten) Blücherstraße als öffentliche Straße für den Umweltverbund, also für Fußgänger, Radfahrer und Straßenbahn. Die Auflösung der beiden großen Kreuzungen Zossener Straße/Blücherstraße und Mehringdamm/Blücherstraße/Obentrautstraße wird zugleich nur möglich durch Aufhebung der (neuen) Blücherstraße. Beide Knotenpunkte bilden heute Hindernisse für die Erreichbarkeit des Blücherplatzes und der ZLB aus den umgebenden Stadtquartieren und verhindern die direkte Durchbindung der Straßenbahn von Mehringdamm und Blücherstraße zum Halleschen Tor.

Mit der Entwidmung der (neuen) Blücherstraße wird außerdem Fläche gewonnen für die Landesbibliothek und den Bibliotheksgarten. Somit werden auch die von der BVV beschlossenen Ersatzgrünflächen gesichert.



Grafisches Résumé: Vollendung der abweisenden, autogerechten Stadtplanung oder Stadtumbau im Sinne der Verkehrswende