



Park auf dem Gleisdreieck Berlin

Offener
landschaftsplanerischer
Ideen- und Realisierungswettbewerb

Ergebnisprotokoll

Zweite Stufe

Offener zweistufiger landschaftsplanerischer Ideen- und Realisierungswettbewerb

Park auf dem Gleisdreieck

Ergebnisprotokoll zweite Stufe

Wettbewerbsdurchführung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung Städtebau und Projekte
Referat II D
Brückenstr. 6
10179 Berlin

Koordination der Vorprüfung

Gruppe F Landschaftsarchitektur Freiräume
Gabriele Pütz
Cuvrystraße 1
10997 Berlin

Digitale Bearbeitung

Emanuela Boretzki

Titelbild

Privat

Druck + Bindung

Copyhaus Vervielfältigungs GmbH

Ergebnisprotokoll der Sitzung des Preisgerichts am 17.07 2006 Wettbewerb 'Park auf dem Gleisdreieck' zweite Stufe in der Württembergischen Straße 6 Berlin

1. Konstituierung des Preisgerichtes

Das Preisgericht tritt am 17.07.2006 um 9.15 Uhr in den Räumen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin Württembergische Straße 6 zusammen. Herr Nagel begrüßt im Namen des Auslobers die Anwesenden. Er erläutert die hohe Bedeutung des Gleisdreiecks für Berlin und unterstreicht die sich daraus ergebende besondere Aufmerksamkeit, die die Senatsverwaltung dem Verfahren beimisst. Er wünscht einen guten Verlauf und übergibt das Wort an Herrn Girot, der als Vorsitzender des Preisgerichtes die Leitung übernimmt. Herr Girot begrüßt die Anwesenden, prüft die Vollständigkeit und konstituiert das Preisgericht. Herr Dr. Stimmann ist nicht anwesend. Er wird von Herrn Nagel vertreten. Das Preisgericht ist somit vollständig und beschlussfähig. Das Protokoll wird von Frau Pütz erstellt.

Stimmberechtigte Fachpreisrichter:

Andrea Gebhard
Christophe Girot
Undine Giseke
Guido Hager
Ulla Luther

Stimmberechtigte Sachpreisrichter:

Reiner Nagel
Dr. Franz Schulz
Norbert Rheinländer
Dr. Michael Burrack

Der Vorsitzende erläutert den Regelablauf der Preisgerichtssitzung gemäß GRW 1995, Anlage III, Absatz d). Alle Mitglieder des Preisgerichts versichern, dass sie

- keinen Meinungsaustausch außerhalb des Zwischenkolloquiums mit den Wettbewerbsteilnehmern über die Wettbewerbsaufgabe und deren Lösung geführt haben,
- während der Dauer des Preisgerichts führen werden,
- bis zum Ablieferungstermin keine Kenntnisse - außer denen der Preisgerichtssitzung der ersten Stufe - von den Wettbewerbsarbeiten erhalten haben,
- die vertrauliche Behandlung der Beratung des Preisgerichts gewährleistet werden,
- die Anonymität gewahrt haben und
- es unterlassen werden, sich über vermutete Verfasser zu äußern.

Allgemeiner Bericht der Vorprüfung

Frau Pütz gibt den technischen Bericht der Vorprüfung: Es wurden 11 Arbeiten abgegeben. Bei allen Arbeiten liegt der Nachweis der fristgerechten Einlieferung vor. Der geforderte Leistungsumfang war fast vollständig erfüllt, so dass die Arbeiten prüfbar waren. Es werden alle 11 Arbeiten zum Verfahren zugelassen. Anschließend erläutert Frau Pütz den Vorprüfbericht, der allen Anwesenden vorliegt, den Ablauf der Vorprüfung, sowie die Mitwirkung der Sachverständigen an der Vorprüfung. Herr Henningsen erläutert das Vorgehen bei der Kostenprüfung der Arbeiten. Frau Jirku gibt einen kurzen Bericht über die wesentlichen Punkte der Aufgabenstellung der zweiten Stufe.

3. Informationsrundgang

Um 9.30 Uhr beginnt der Informationsrundgang ohne Wertung, bei welchem die Arbeiten in ihren charakteristischen Grundzügen von den Vorprüfern im Wechsel vorgestellt und Verständnisfragen beantwortet werden. Der Informationsrundgang wird um 12.05 Uhr abgeschlossen. Es folgt von 12.05 Uhr bis 12.15 Uhr eine kurze Kaffeepause.

4. Erster Wertungsrundgang

Um 12.45 Uhr beginnt der erste Wertungsrundgang. Der Vorsitzende weist darauf hin, dass im ersten Wertungsrundgang Arbeiten nur durch einstimmigen Beschluss ausgeschieden werden können. Die Arbeiten werden diskutiert. Folgende Arbeiten werden einstimmig ausgeschieden: (Tarnnummern)

Erster Wertungsrundgang

Tarnzahl	Ergebnis
1327	ausgeschieden
1331	ausgeschieden

Zwei Arbeiten werden im ersten Rundgang ausgeschieden. Es verbleiben noch 9 Arbeiten im Beurteilungsverfahren. Der Erste Wertungsrundgang wird um 12.30 Uhr beendet.

5. Zweiter Wertungsrundgang

Um 12.35 Uhr beginnt die Jury den zweiten Wertungsrundgang. Dieser wird zum Mittagessen von 13.25 bis 14.10 unterbrochen. Nach dem Mittagessen übernimmt Herr Dr. Stimmann von Herrn Nagel das Stimmrecht. Herr Dr. Burack verlässt das Preisgericht nach der Mittagspause. Sein Stimmrecht wird von Frau Petersen übernommen. Die stimmberechtigten Preisrichter kommen, unter Anlegung der Beurteilungskriterien der Auslobung und unter Einbeziehung der Sachverständigen zu folgenden Abstimmungsergebnissen:

Zweiter Wertungsrundgang

Tarnzahl	ja	nein	Ergebnis
1321	2	7	ausgeschieden
1322	0	9	ausgeschieden
1323	4	5	ausgeschieden
1324	5	4	weiter
1325	8	1	weiter
1326	9	0	weiter
1328	6	3	weiter
1329	2	7	ausgeschieden
1330	2	7	ausgeschieden

Vier Arbeiten werden im zweiten Wertungsrundgang ausgeschieden. Es verbleiben noch vier Arbeiten in der engeren Wahl. Der zweite Wertungsrundgang wird um 15.15 abgeschlossen.

6. Schriftliche Beurteilung der Arbeiten der engeren Wahl

Von 15.15 bis 16.15 werden die die Arbeiten der engeren Wahl von je einem Sach- und Fachpreisrichter schriftlich beurteilt.

Ab 16.15 werden die schriftlichen Beurteilungen verlesen und diskutiert und einstimmig verabschiedet.

Arbeit 1324

Mit zwei langgezogenen Promenaden im Osten und im Westen verbindet der Entwurf das Quartier mit dem Park. Als weitgehend offene, vielfältig nutzbare Flächen bieten sie ein erstes Identifikationsmoment: sie sind zugleich Tor für und Treffpunkt in den dahinterliegenden Park.

Die daran anschließenden Rasenflächen vermitteln die Weite von Landschaftsräumen. Locker eingestreute Bäume verdichten sich zusehend nach innen zu einem Wald, der die beiden Parkhälften wenigstens inhaltlich miteinander verbindet. Die sowohl in den Rasen- wie in den Waldflächen eingestreuten Nutzungseinseln stören und wirken in ihrer Situierung beliebig und überflüssig. Die Konzentration der Sportflächen im westlichen Parkrasen vermag organisatorisch zu überzeugen, nimmt aber viel von der auf den Plänen vermittelten Offenheit. Der zentrale Schnellweg ist funktional, bleibt aber innerhalb des Entwurfes solitär und bezugslos. Das Ansinnen, alle Eingänge zu betonen, wird gewürdigt. Die dargestellten Portale vermögen aber nicht zu begeistern. Ebenso ungestaltet erscheinen die Wege. Die Vorschläge für die Bauten und Ausstattungselemente wirken unbeholfen.

Was bleibt, ist die Idee, das Quartier mit zwei in ihrer Situierung und Proportion überzeugenden Promenaden in den Park einzuladen!

Arbeit 1325

Die Verfasser verstehen den Park als Konstante in einem sich noch formatierenden städtebaulichen Kontext. Die Haltung bringt sie dazu, die Ränder des Parkes mit einem ausgeprägten gartenarchitektonischen Motiv klar zu fassen und den Park als neues Element im Stadtraum sichtbar zu machen.

Die Bezeichnung „Boulevard“ wird für die Ausbildung des erhöhten, randlichen Parkelementes nicht als angemessen erachtet.

Im Innern des Parkes schaffen die Verfasser durch die Einführung des sogenannten Birkenarchipels auf dem Potsdamer Güterbahnhof auf verblüffend einfache Weise eine sehr klare, fast symmetrische räumliche Grundstruktur in beiden Parkteilen, die das Versprechen auf unterschiedliche Nutzungsangebote und Atmosphären in sich trägt, jedoch bis hin zu einem romantischen, fast poesiealbumnahen Überzeichnen mit Schneebirken auf weißem Wiesenmeer.

Beide Kernstrukturen, der baumüberstandene Rand und die Wäldchen nehmen die übergeordneten Wege in sich auf und ermöglichen vielfältige, schnelle und langsame Nord-Süd-Verbindungen, ohne in die Monotonie der Parallelität der alten Gleisspuren zu verfallen. Die strikte Orthogonalität der Wege an der Möckernstraße lassen diese Sensibilität in der Wegeführung dagegen vermissen. Nicht nur der Kontrast zwischen offen und geschlossen, hell und dunkel überzeugt, sondern auch die Verteilung der Nutzungsangebote: sie sind mit eindeutiger Orientierung auf die Quartierszugänge ausgerichtet, und nehmen in Größe und Ausstattung bezug auf die dahinterliegenden Quartiere.

Die neu eingefügten Community-Gärten im Südosten sind nicht sinnvoll zugeordnet.

Der Yorck-Straßen-Balkon mit den Brückengärten ist eine geschickte Antwort auf diese städtebaulich interessante, aber sozialräumlich schwierige Situation: Er erschließt von der Straße, schafft Übergänge und ermöglicht Einsehbarkeit. Die Arbeit spricht insgesamt eine einfache räumliche Sprache.

Arbeit 1326

Eine grüne „Pause in der Stadt“, die die Verfasser zum Programm erklären, ist konsequent und eindrucksvoll umgesetzt.

Mit dem auf die Ränder flexibel reagierenden Parkrahmen und dem Wäldchen im Parkinneren werden zwei Lichtungen besonders in Szene gesetzt, wobei die Binnenfläche mit unterschiedlichen Blumenwiesen, die mit abwechslungsreichen Wegen durchzogen sind, schöne, fast romantische Bilder erzeugen. Der Rahmen lässt unterschiedliche Nutzungen zu und stellt sich räumlich auf die verschiedenen Bürgeransprüche ein, jedoch birgt der grüne Rahmen auch die Gefahr der Neutralisierung des Ortes.

Die Wegebeziehungen aus den Quartieren sind aufgenommen und führen die Spaziergängerinnen durch unterschiedliche Landschaftsräume an's Ziel, wobei unterschiedliche Geschwindigkeiten angeboten werden.

Der Sportplatz ist von der Situierung richtig, jedoch zu klein.

Auf Sitzhöhe geplante Wege sind an einigen Stellen hervorragend für eine längere Nutzung geeignet. Insgesamt wird mit der durchgehenden Erhöhung der Wege aber ein Prinzip zu stur durchgehalten.

Die Eingänge aus den Stadtteilen sind richtig und der Struktur adäquat situiert und konsequent gestaltet.

Insgesamt bietet die Arbeit einen Gegenentwurf zu der heterogenen Umgebung an.

Arbeit 1328

Der Entwurf übersetzt die vorhandene Industriestruktur der Eisenbahn mit ihren Netzen in ein großstädtisches, auf Ort und Zeit reagierendes gartenarchitektonisches Konzept.

Die kommunikative Lebendigkeit des historischen Ortes wird in Bilder übersetzt. Das pulsierende Herz mit anschließenden Kammern dient als Assoziation.

Es entstehen drei sehr unterschiedliche Teilbereiche, die eher unvermittelt nebeneinander stehen, sich zwar auf die jeweiligen angrenzenden Stadtquartiere

beziehen, sich aber im Alltag nicht zu einem konzeptionellen Park zusammen fügen.

Die drei Elemente werden in unterschiedlicher Qualität bearbeitet.

Die abgesenkten Rasenbereiche im westlichen Bereich, innerhalb von Wiesenflächen gelegen, könnten räumlich interessant sein, überzeugen aber nicht in ihrer Ausgestaltung.

Die Spielbereiche unter den Brücken zu konzentrieren, ist ein interessanter Gedanke, führt zu einem mehr von Flächen für konzeptionelle Ansätze, wird aber, wie auch der abgeknickte Generalszug, in der Jury kontrovers diskutiert.

Die Fassung mit Pappeln wirkt banal und wenig inspirativ.

Die östliche „Herzkammer“ verwendet ein bekanntes Motiv der Freiraumgestaltung, die seriellen Bepflanzung, die dem Eisenbahnstandort in seinen Strukturen entspricht. Der konzeptionelle Ansatz des Verbindens von Kunst, Kultur, Technik und Freizeit trifft mit einem neuen Betreibermodell (Stiftung) sehr wohl den Ort, ist aber in Bezug auf sein Management mit einem sehr hohen Aufwand verbunden und daher sehr wahrscheinlich unrealistisch.

Der bauliche Eingriff an der Möckernstraße wirkt grob und räumlich unsensibel. Die dahinter liegenden experimentellen Gärten überzeugen in ihrer momentanen Darstellung nicht.

Die Idee eines dichten, urwaldähnlichen Stadtwaldes mit „arterienartig verlaufenden Stegen“ ist interessant, überzeugt aber weder in ihrer Größe noch in Bezug auf ihren Standort. Auch die Gestaltung der Yorckbrücken entspringt diesem Gedanken, braucht, um in seiner Kontroverse als Installation in der Wildnis zu bestehen, einen deutlich größeren Maßstab.

Insgesamt ein sehr anspruchsvoller, den Zeitgeist aufnehmender Beitrag, der sich aus vielen Ideen zusammensetzt, in seiner Umsetzung jedoch hinter seinem eigenen Anspruch zurück bleibt.

6. Diskussion und Abstimmung der Preise

Um 17.15 erfolgt eine zehnmütige Pause. Im Anschluss wird die Diskussion fortgesetzt. Ab 17.45 erfolgt die Abstimmung über die vier Arbeiten.

Es wird der Antrag gestellt, die Arbeit 1328 in der engeren Wahl zu belassen.

Der Antrag wird mit 3 Ja- und 6 Nein-Stimmen abgelehnt.

Es wird der Antrag gestellt, die Arbeit 1324 in der engeren Wahl zu belassen.

Dem Antrag wird mit 9 Ja- und 0 Nein-Stimmen zugestimmt.

Es wird der Antrag gestellt, der Arbeit 1328 den dritten Preis zu geben. Dem Antrag wird mit 6 Ja- und 3 Nein-Stimmen zugestimmt.

Es wird der Antrag gestellt, der Arbeit 1326 den ersten Preis zu geben. Dem Antrag wird mit 5 Ja-Stimmen und 4 Nein-Stimmen zugestimmt.

Es wird der Antrag gestellt, der Arbeit 1325 den zweiten Preis zu geben. Dem wird mit 9 Ja- und 0 Nein-Stimmen zugestimmt.

7. Allgemeine Empfehlungen des Preisgerichtes

Das Preisgericht empfiehlt dem Auslober mit 9 : 0 Ja-Stimmen die Arbeit 1326 zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen. Die in der schriftlichen Beurteilung angemerkten Kritikpunkte sind bei der weiteren Bearbeitung zu berücksichtigen.

8. Abschluss der Preisgerichtssitzung

Die Öffnung der Umschläge der Verfassererklärungen erfolgt ab 18.30 Uhr durch den Vorsitzenden, nachdem er sich von der Unversehrtheit der Umschläge überzeugt hat. Es werden die Verfasser der Preise verlesen.

Die Autoren der anderen Wettbewerbsbeiträge werden später festgestellt und protokolliert.

Arbeit 1321 Glaßer und Dagenbach Landschaftsarchitekten
Silvia Glaßer, Udo Dagenbach, Berlin

Mitarbeit: Sabrina Schröder, Sabine Linke, Erik Böker,
Dörthe Schroerswarz, Elena Samsonowa, Völker
Röhrs

- Arbeit 1322 Levin Monsigny Landschaftsarchitekten GmbH
Axel Hermening, Martina Levin, Nicolai Levin, Luc Mon-
signy, Berlin
- Mitarbeit: Katja Erke, Hannes Mebes, Rob Grotewal,
Fatma Acar, Susanne Quednau
- Arbeit 1323 bbz landschaftsarchitekten
Timo Herrmann, Berlin
- Mitarbeit: Christian Bauer, Tino Buchs, Ellen Kallert,
Micha Saur
- Arbeit 1324 Rehwaldt Landschaftsarchitekten
Till Rehwaldt, Dresden
- Mitarbeit: Silke Pelker, Christiane Tietze, Ulrike Zänker,
Anne Mariotte
- Arbeit 1325 hutterreimann + cejka Landschaftsarchitektur
Barbara Hutter, Stefan Reimann, Berlin
- Mitarbeit: Martin Stokman, Arkadius Górný, Ewa Fir-
linska
Sonderfachleute/Berater: Stein + Schultz, Hendrik
Schultz
- Arbeit 1326 Atelier Loidl Gesellschaft von Landschaftsarchitekten
und Ingenieuren bR
Bernd Joosten, Lorenz Kehl, Berlin
- Mitarbeit: Leonard Grosch, Andreas Lipp, Franz
Reschke, Claudia Severin-Rahmani
- Arbeit 1327 BBZL Böhm Benfer Zahiri Landschaft und Städtebau
Dipl. Ing. Ulrike Böhm, Berlin
- Mitarbeit: Katja Benfer, Cyrus Zahiri, Tim Wildner, Anna
Jan, Conrad Panzner, Sebastian Exner
- Arbeit 1328 GROSS.MAX- landscape architects, Eelco Hooftman,
Bridget Baines, Nigel Sampey, Edinburgh, Großbritan-
nien
- Mitarbeit: Ross Ballard, Ryuchiro Noda, David
Richards, Daniel Reiser, Rene Rheims
- Arbeit 1329 SLA A/S, Stig L. Andersson, Kopenhagen, Dänemark
- Mitarbeit: Kristine Holter-Andersen, Christine Vad Majg-
aard, Svava Riesto, Claudia Liem, Friedemann Rüter,
Inger-Sofie Sæther, Helen Nishijo Andersen, Jae Woo
Chung

Arbeit 1330 club L 94 LandschaftsArchitekten, Flor, Homann,
Klose, Wegener, Köln

Mitarbeit: Eva Schiemann, Jochen Beimforde, Georg
Zimmermann

Arbeit 1331 RMP Landschaftsarchitekten, Raderschall- Möhrer-
Peters-Lenzen, Stephan Lenzen, Bonn

Mitarbeit: Joachim Evers, Gunter Fischer, Philip Hagge-
ney, Karsten Lindemann




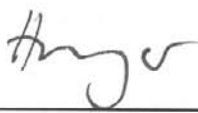
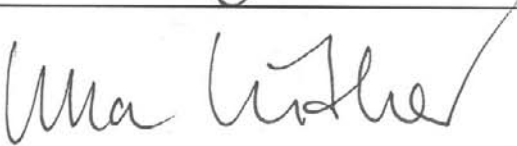
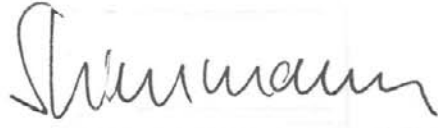



Der Vorsitzende bedankt sich bei der Vorprüfung für die sehr gute Vorbereitung
und Präsentation der Arbeiten. Die Vorprüfung wird von der Jury einstimmig ent-
lastet.

Herr Ostendorff bedankt sich im Namen des Auslobers bei allen am Verfahren
beteiligten für die gute und konstruktive Zusammenarbeit.

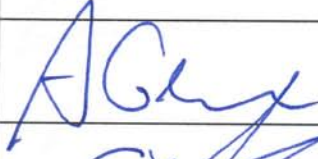

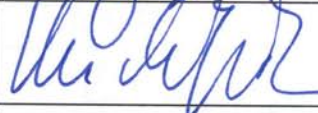
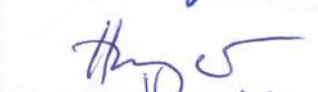
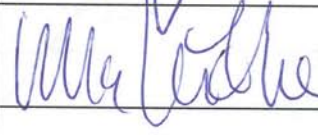



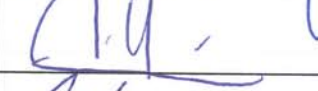

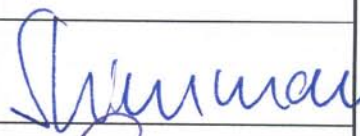

Gez. Christophe Girot



Protokoll: Gabriele Pütz

Das Protokoll wird genehmigt:

Fachpreisrichter	Unterschrift
Andrea Gebhard	
Christophe Girot	
Undine Giseke	
Guido Hager	
Ulla Luther	
Sachpreisrichter	
Dr. Hans Stimmann	
Dr. Franz Schulz	
Norbert Reihnländer	
Inga Petersen	

Anwesenheitsliste

Bezeichnung /Gegenstand der Sitzung Landschaftsplanerischer Wettbewerb Park auf dem Gleisdreieck / Preisgericht 2. Stufe		
Datum / Uhrzeit 17.7.2006 9.00 Uhr	Einladende Stelle: SenStadt II D , Wettbewerbe u. Auswahlverfahren Brückenstraße 6, 10179 Berlin	
Vorname / Name	Behörde / Institution./ Profession	Unterschrift
Fachpreisrichter/innen		
Andrea Gebhard	Landschaftsarchitektin, München	
Christophe Girot	Landschaftsarchitekt, Zürich	
Undine Giseke	Landschaftsarchitektin, Berlin	
Guido Hager	Landschaftsarchitekt, Zürich	
Ulla Luther	Architektin, Berlin	
Stellvertretende Fachpreisrichter/innen		
Dr. Ingo Kowarik	Landschaftsplaner, Berlin	
Cornelius Scherzer	Landschaftsarchitekt, Dresden	
Dr. Gabriele Schultheiß	Landschaftsarchitektin, Berlin	
Martine Sgard	Landschaftsarchitektin, Berlin	
Rolf Backmann	Architekt, Berlin	
Sachpreisrichter		
Dr. Hans Stimmann	Senatsbaudirektor, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	
Dr. Franz Schulz	Bezirksstadtrat Stadtentwicklung und Bauen, Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg	

Vorname / Name	Behörde / Institution./ Profession	Unterschrift
Norbert Rheinländer	AG Gleisdreieck, Berlin	N. Rheinländer
Dr. Michael Burrack	Vivico Real Estate GmbH, Berlin	
Stellvertretende Sachpreisrichter/innen		
Reiner Nagel	Abteilungsleiter Stadt- und Freiraumplanung, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	Re. Nagel
Beate Profé	Referatsleiterin Freiraumplanung und Stadtgrün, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung	B. Profé
Dr. Elisabeth Ziemer	Bezirksstadträtin Gesundheit, Stadtentwicklung usw. Bezirk Tempelhof Schöneberg	Ziemer
Marlies Funk	AG Gleisdreieck, Berlin	M. Funk
Inga Petersen	Vivico Real Estate GmbH, Berlin	

Bezeichnung / Gegenstand der Sitzung	
Preisgericht Wettbewerb Park auf dem Gleisdreieck, 2. Stufe	
Datum / Uhrzeit	Einladende Behörde
17.7.2006, 9.00 Uhrh	SenStadt, II D

Sachverständige/r:**Unterschrift:**

Frau Elke Baranek



Frau Birgit Beyer



Frau Annette Bleidiesel



Herr Prof. Dr. Dirk Böndel



Herr Richard Dahlheim

Frau Christiane Gille



Herr Hans Göhler



Herrn Bernd Holm

Frau Veronika Honold

Herr Ehrhard Hübner-Kosney

Herr Henning Icken

Herr Steffen Klette

Herr Manfred Kretschmer

Herr Manfred Kühne

Frau Annette Mangold-Zatti

Herr Peter Ostendorff

Herr Matthias Peckskamp

Frau Helma Pritzkuleit

Frau Claudia Reich-Schilcher

Frau Ursula Renker

Herr Bernd Samson

Frau Gisela Schneidewind

Herr Ronald Schnetzinger

Herr Thies Schröder

Herr Manfred Sperling

Herr Hilmar von Lojewski

Herr Patrick-Michael Weiss

Frau Anke Woite

Frau Sibylle Wolter

Kühne

Mangold-Zatti

Ostendorff

Mr. Peckskamp

Pritzkuleit

Claudia Reich-Schilcher

U. Renker

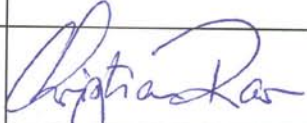
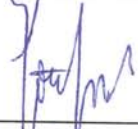
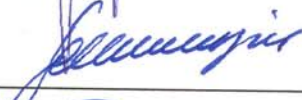


Samson

Sperling

Weiss

Woite

Vorname / Name	Behörde / Institution./ Profession	Unterschrift
<u>Vorprüfung:</u>		
Gabriele Pütz		Gabriele Pütz
Eckhard Lange		Eckhard Lange
Annette Sprenger		A. Sprenger
Almut Jirku		Jirku
Emanuela Boretzki		Boretzki
Alexander von Birgelen		v. Birgelen
Katja Chudoba		K. Chudoba
Jens Henningsen		J. Henningsen
Franz Bartscheite		Dr. Bartscheite
Kolja Wischniowski		K. Wischniowski
Kirsten Kropelin		K. Kropelin
Antje Baackhaus		Antje Baackhaus

Preisgericht Wettbewerb Park auf dem Gleisdreieck, 2. Stufe 17-7-2006. 9.00 h		
Gäste		
Ingeborg Junge-Reyer	Senatorin für Stadtentwicklung	
Peter Kever	Architektenkammer Berlin	
Peter Debuschewitz	Deutsche Bahn AG	
Christian Rau	Stiftung Naturschutz	
Hendrik Gottfriedsen	GrünBerlin	
Goumagias Dimitrios	BVV	
Raf Kühne B90 BVV T-S	BVV	
Manuel Sahis Grüne	BVV	
	BVV	
	BVV	
	BVV	
	BVV	
	BVV	
	BVV	
	BVV	
	BVV	
	BVV	

Bericht der Vorprüfung zweite Stufe

Vorlauf und Einlieferung der Arbeiten

Der Wettbewerb wurde als offener zweistufiger landschaftsarchitektonischer Ideen- und Realisierungswettbewerb gemäß GRW 1995 durchgeführt. Das Verfahren ist zweistufig und anonym. Die Wettbewerbsunterlagen wurden ab dem 09.05.2006 den Teilnehmern der zweiten Stufe zur Verfügung gestellt. Rückfragen konnten bis zum 18.05.2006 schriftlich gestellt werden. Das Rückfragenprotokoll, die Unterlagen Zweite Stufe plus Anlagen wurde ab dem 23.05.2006 den Teilnehmern der zweiten Stufe zur Verfügung gestellt.

Die Arbeiten konnten persönlich bis zum 26.06.2006 bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Brückenstraße 6, 10179 Berlin oder per Kurier mit Aufgabedatum 26.06.2006 eingereicht werden. Alle 11 Arbeiten gingen termingerecht ein. Das Eingangsdatum der Arbeiten wurde in Sammel Listen eingetragen. Die Arbeiten wurden durch Mitarbeiter der Vorprüfung in einem für die Öffentlichkeit und für Unbefugte nicht zugänglichen Raum der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Württembergische Straße 6) geöffnet. Die Kennziffern der Arbeiten wurden mit Tarnnummern von 1321 bis 1331 überklebt und auf Stelltafeln gehängt. Die Verfasserumschläge wurden unter Verschluss genommen.

Vollständigkeit der Arbeiten

Die eingereichten Arbeiten wurden auf die Vollständigkeit der laut Auslobung unter Punkt 1.10.2 Punkt aufgelisteten „Geforderten Leistungen 2. Stufe“ überprüft. Die entsprechende Liste ist Bestandteil des Vorprüfberichtes. Die Arbeiten waren fast alle vollständig. Bei der Arbeit 1328 wurden fünf Seiten Erläuterungstext mitgeliefert, bei der Arbeit 1330 fehlt der Prüfplan.

Alle 11 Arbeiten wurden durch die Vorprüfer geprüft. Die Vorprüfung nahm ihre Arbeit am 27.06.2006 auf. Die Vorprüfung wurde von folgenden Personen durchgeführt:

Koordination

Gruppe F Landschaftsarchitektin Gabriele Pütz

Vorprüfung

Eckhard Lange, Landschaftsarchitekt und Annette Sprenger, Landschaftsarchitektin.

Sachverständiger Vorprüfer für die Kosteneinschätzung

Jens Henningsen Landschaftsarchitekt

Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen der Vorprüfung:

Katja Chudoba, Landschaftsplanerin, Emanuela Boretzki, Cand. Ing. Landschaftsplanung; Alexander von Birgelen, Landschaftsplaner. Nach einem ersten informativen Rundgang, der einen Überblick über das Spektrum der eingereichten Arbeiten ermöglichte, wurde ein der Anzahl der Arbeiten und der zur Verfügung stehenden Zeit angemessenes Vorprüfverfahren sowie ein organisatorischer Ablauf

festgelegt.

Aufgrund der in Teil 3 der Wettbewerbsauslobung beschriebenen Aufgaben und der Beurteilungskriterien entwickelte die Vorprüfung eine Struktur zur Prüfung der Arbeiten, die in die Gliederungspunkte der textlichen Beschreibungen der einzelnen Wettbewerbsarbeiten eingegangen ist:

- Leitidee
- Städtebauliche Aspekte
- Raumbildung
- Erschließung
- Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof (a, m, h1)
- Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof (b, b1, l,j,k)
- Gender
- Ideenteil
- Wirtschaftlichkeit / Realisierbarkeit

Die Vorgaben der Auslobung wurden von den Mitarbeitern der Vorprüfung geprüft und wurden bei Nichteinhaltung unter dem Gliederungspunkt Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit vermerkt.

Am 14.07.2006 wurde die Vorprüfung abgeschlossen

Kosteneinschätzung

Auf Basis der eingereichten Unterlagen, insbesondere der Prüfpläne M 1:500 wurde die Kostenschätzung nach DIN 276 für jede Arbeit überprüft. Die Verfasser hatten als Grundlage eine Excel-Tabelle mit Einheitspreisen und Hinweisen erhalten. Die Massen wurden anhand der Prüfpläne auf Übereinstimmung mit der eingereichten Kostenschätzung geprüft. In der Tabelle wurden fehlende Massen ergänzt bzw. wurden bei Abweichungen Korrekturen vorgenommen. Die vom Verfasser ergänzten bzw. geänderten Einheitspreise wurden ebenfalls anhand aktueller Berliner Baupreise geprüft und in die Tabelle übertragen. Weiterhin wurden die Arbeiten auf spezifische kostenrelevante Aspekte untersucht. Hierzu werden Hinweise im Prüfbericht gegeben. Wenn aus der Prüfung resultierend die Kostenvorgabe unterschritten wird, wird die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen als möglich bezeichnet. Die Realisierung wird als kritisch bezeichnet, wenn die vorgegebene Gesamtsumme erreicht wird, ohne dass die vorgeschriebene Risiko-Reserve von 10% darin vollständig enthalten ist. Gehen die errechneten Kosten noch darüber hinaus, wird die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen als sehr kritisch bezeichnet.

Sachverständige

Während der Vorprüfung wurden die Sachverständigen am 03.07.2006, sowie an den darauf folgenden Tagen eingeladen, sich einen Eindruck über die abgegebenen Arbeiten zu verschaffen. Von den 29 Sachverständigen nahmen 17 diese Gelegenheit wahr. Eine schriftliche Stellungnahme durch die Sachverständigen erfolgte bis Redaktionsschluss nicht. Die Sachverständigen stehen dem Preisgericht für vertiefende Ausführungen zur Verfügung.

Gliederung der Einzelberichte

Jede Arbeit wird auf vier Seiten vorgestellt. Auf der ersten (linken) Seite wird die Verkleinerung des Entwurfs 1:1.000 für das gesamte Wettbewerbsgebiet dargestellt. Der Erläuterungstext der Vorprüfung beginnt auf der nächsten Seite und kann auch noch zwei weitere Seiten einnehmen. Der Text ist entsprechend der oben genannten Gliederungspunkte strukturiert. Zitate der Verfasser sind *kursiv* wiedergegeben.

Eine Tabelle mit Angaben zum Anteil der versiegelten Fläche (in %) findet sich vor den Einzelberichten.

Bezeichnung / Gegenstand der Sitzung	
Sachverständige Wettbewerb Park auf dem Gleisdreieck, Vorprüfung 2. Stufe	
Datum / Uhrzeit	Einladende Behörde
3.7.2006, Zeitraum zwischen 10.00 – 17.00 h	SenStadt, II D

Sachverständige/r:

Unterschrift:

Frau Elke Baranek

Frau Birgit Beyer



Frau Annette Bleidiesel

Herr Prof. Dr. Dirk Böndel



Herr Richard Dahlheim

Frau Christiane Gille

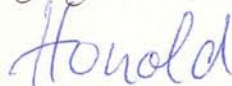


Herr Hans Göhler

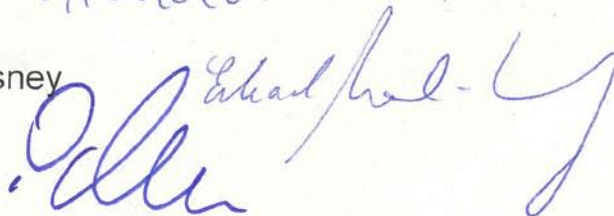
Herrn Bernd Holm



Frau Veronika Honold



Herr Ehrhard Hübner-Kosney



Herr Henning Icken

Herr Steffen Klette

Herr Manfred Kretschmer

M. Kretschmer

Herr Manfred Kühne

Frau Annette Mangold-Zatti

Annette Mangold-Zatti

Herr Peter Ostendorff

Herr Matthias Peckskamp

*Matthias Peckskamp
H. Pritzkeleit*

Frau Helma Pritzkeleit

Frau Claudia Reich-Schilcher

Frau Ursula Renker

U. Renker

Herr Bernd Samson

B. Samson

Frau Gisela Schneidewind

Herr Ronald Schnetzinger

R. Schnetzinger

Herr Thies Schröder

Thies Schröder

Herr Manfred Sperling

Manfred Sperling

Herr Hilmar von Lojewski

Herr Patrick-Michael Weiss

Frau Anke Woite

Anke Woite

Frau Sibylle Wolter

Tabelle Eingangsliste / Vollständigkeit (1)

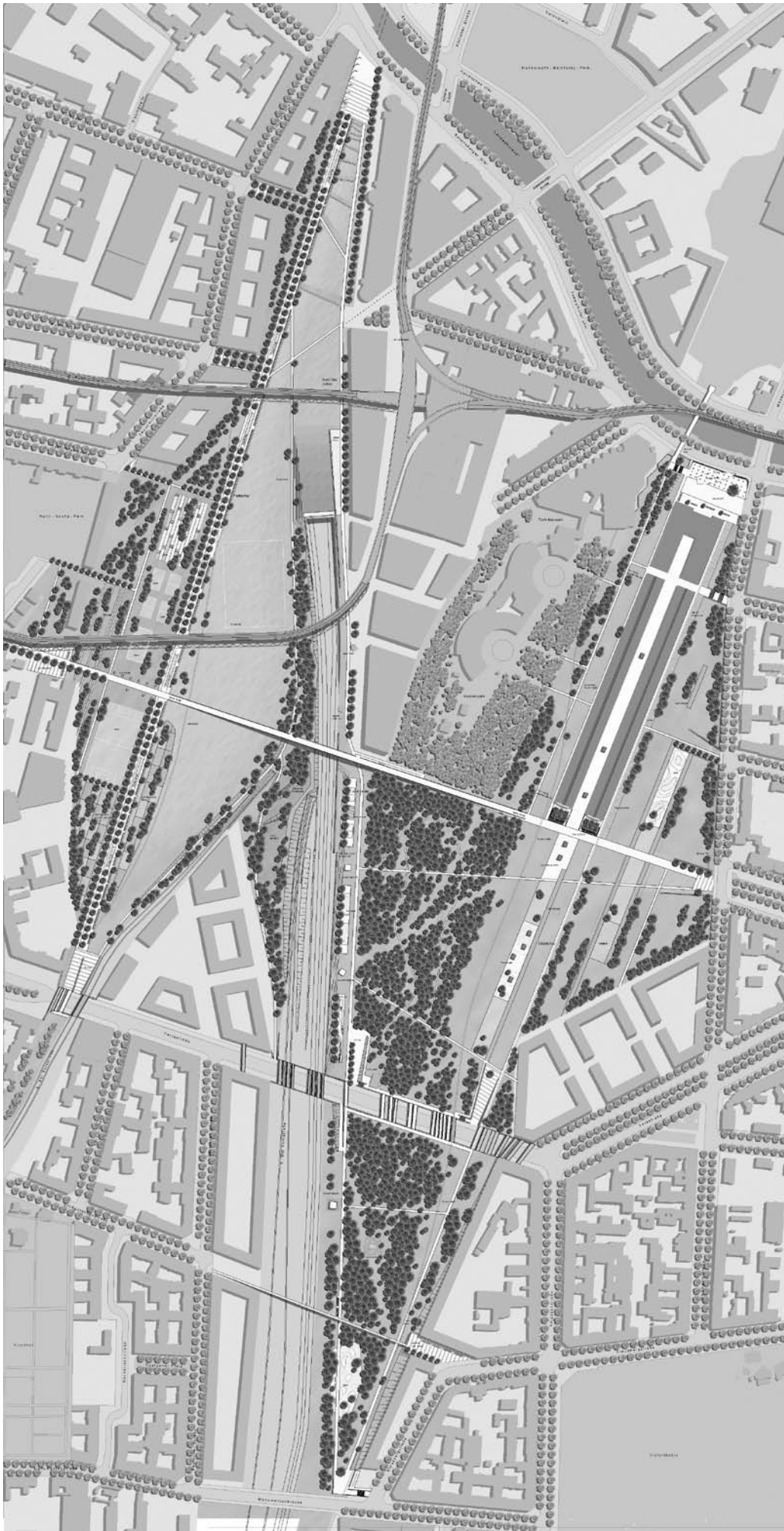
Tarnnummer	Plan Gender 1 : 2000	Plan Konzept 1 : 1000	Realisierung 1 : 500	Prüfpläne 1 : 1000	Prüfpläne 1 : 500	Erläuterungst ext max. 4 DIN A4	Entwurf 1000 A4 s/w	Entwurf 500 A4 s/w	Verzeichnis Unterlagen
1321	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X	X	X (2x)	X
1322	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X	X	X (2x)	X
1323	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X	X	X (2x)	X
1324	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X	X	X (2x)	X
1325	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X	X	X (2x)	X
1326	X	X	X	X	X (2x)	X	X	X (2x)	X
1327	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X	X	X (2x)	X
1328	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X (5 Seiten)	X	X (2x)	X
1329	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X	X	X (2x)	X
1330	X	X	X (2x)	X	FEHLEN	X	X	X (2x)	X
1331	X	X	X (2x)	X	X (2x)	X	X	X	X

Tabelle Eingangsliste / Vollständigkeit (2)

Tarnnumm	Kosten-schätzung	Perspek./Isometrien	Details / Schnitte	Verfasser-erklärung	Hängeplan	Sonstiges	Eingangs-datum
1321	X	X	Ja (Details)	X	X		persönlich 26.06.06
1322	X	X	X	X	X		Einlieferungsschein 26.06.2006
1323	X	X	X (Details + Schnitte)	X	X	CD	persönlich 26.06.06
1324	X	X	X	X	X		Einlieferungsschein 23.06.2006
1325	X	X	X (Schnitt)	X	X		Einlieferungsschein 26.06.2006
1326	X	X	X	X	X	CD	Einlieferungsschein 26.06.2006
1327	X	X	X (Details)	X	X		Einlieferungsschein 26.06.2006
1328	X	X	X	X	X		Einlieferungsschein 26.06.2006
1329	X	X	X (Details)	X	X		Einlieferungsschein 26.06.2006
1330	X	X	X	X	X		Einlieferungsschein 26.06.2006
1331	X	X	X	X	X		Einlieferungsschein 26.06.2006

Anteil Versiegelungsfläche

Tarnnummern	Versiegelung in Prozenten
1321	23,4 %
1322	25,5 %
1323	23,2 %
1324	28,0 %
1325	33,0 %
1326	32,3 %
1327	26,7 %
1328	39,6 %
1329	18,1 %
1330	23,8 %
1331	29,4 %



Leitidee

Der Entwurf entwickelt im westlichen Parkbereich einen *extrovertierten Parkteil*, der mit seiner *offenen Mitte an die Weitläufigkeit des ehemaligen Bahngeländes anknüpft*, und einen *introvertierten* östlichen Parkteil, der *Zeugnis der Vegetationsentwicklung* ist und in dem sich viele Spuren der ehemaligen Eisenbahnnutzung finden.

Zusammengehalten werden die unterschiedlichen Bereiche des Parkes durch die drei Hauptwegeachsen sowie den Generalszug.

Die Parkbereiche stehen durch wiederkehrende Gestaltungselemente und Sichtbeziehungen miteinander in Verbindung.

Städtebauliche Aspekte

Im neuen Park wird die übergeordnete Grünstruktur Berlins weiter entwickelt. Die Eingangsplätze im Norden werden als Stadtplätze entworfen. Die besondere Bedeutung des Platzes am Tempelhofer Ufer wird durch 5 m hohe Windspiele unterstrichen. Zu den angrenzenden Wohnquartieren werden Anbindungen in Verlängerung der Straßenzüge geschaffen. Von der Yorckstraße aus gibt es vier Zugänge nach Norden und eine Rampenerschließung nach Süden. Die Yorckbrücken tragen teils Erschließungswege, teils sind sie als *Grüne Brücken* ausgebildet.

Der Generalszug wird als Brückenbauwerk in den Entwurf integriert, er ist über eine Rampe bzw. Treppe beidseitig der ICE-Trasse an das innere Wegenetz angeschlossen.

Durch die offen gehaltene Mitte des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofes ist ein Weitblick auf die Großstadtkulisse am Potsdamer Platz möglich.

Raubildung

Es werden zwei Parkteile mit einer gegensätzlichen Atmosphäre geschaffen: Große Wiesenflächen entlang der baumüberstellten, rhythmisierten *Stadtachse* auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof, kleinteilige Raumstrukturen, die unter Einbezug der noch vorhandenen Vegetations- und Materialstrukturen entwickelt werden, auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof.

Der Übergang zwischen den Parkteilen ist über die baumbegleitete *Parkachse* östlich der ICE-Trasse geschaffen.

Erschließung

Der Park ist von drei linearen Hauptwegen in Nord-Süd-

Richtung erschlossen: westlich werden vom Schöneberger Ufer auf getrennten Wegen auf der *Stadtachse* Fußgänger sowie Radler/ Skater geführt, diese Promenade ist 14 m breit, davon ist die *schnelle* Fahrspur 3 m breit. Die mittige Parkerschließung, *Parkachse*, ist die Fortsetzung des Nord-Süd-Grünzuges. Ein dritter Weg, *Gleisachse*, führt vom Anhalter Steg entlang der ehemaligen Lagergebäude über die Yorckbrücken bis in den Flaschenhals. Die Ost-West-Erschließung wird durch den Gene-

ralszug übernommen, der als Brücke zwischen Stadt- und Gleisachse geführt wird. Von der Brücke führt im westlichen Parkbereich eine Treppe, im östlichen Parkbereiche eine Rampe nach unten auf das Parkniveau. Im östlichen Parkteil wird der Generalszug von einem ebenerdigen Weg begleitet, der zusammen mit fünf weiteren geradlinig geführten Wegen in Ost-West-Richtung die Erschließung ergänzt und Rundwege innerhalb des Parkes ermöglicht.

Die Eingangsplätze im Norden werden mit *Natursteinplatten und dunkler Linierung* befestigt.

Einige Eingänge erfahren besondere Aufwertung, sie werden zur Überwindung des Höhenunterschiedes als *sich erweiternde Rampenplätze* entworfen, vor allem von der Yorckstraße aus. Alle Eingänge *können mit Toren verschlossen werden*.

Die westlichste Brückenverbindung an der Yorckstraße bindet das Quartier an der Bautzener Straße an.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Dieser Parkbereich orientiert seine Nutzungen und Gestaltung entlang der vorgefundenen linearen Struktur und der noch vorhandene Vegetation. Am Südende der noch vorhandenen Lagerhallen des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes wird ein von Sitzstufen begrenztes Café ausgebildet. Weiter nach Süden entstehen *Spielflächen mit Aufforderungscharakter*, ein Technikspielplatz und Aufstellflächen für Technikexponate. Westlich wirken baumbestandene Wiesenflächen als Puffer für das als ruhigeren Nutzungsart eingeordnete Wäldchen, nach Osten sind gut einsehbar die Relikte der ehemaligen Ladestraßen unter Bäumen, zwischen denen ein Spielplatz und ein Bolzplatz eingespannt sind.

In der Verknüpfungslinie der beiden Parkteile entlang der Fernbahn-Strecke, der *Parkachse*, befinden sich langgestreckte Bereiche für Skater, je zwei Streetball und Beachvolleyballfelder sowie drei Aussichtsplattformen.

Für noch nutzbare Gebäude werden Nutzungen wie *Informationszentrum, Jugend-Chill-Out, City-Lounge, Gärtnertreff oder Kinderwerkstatt* vorgeschlagen.

Historische Spuren

Die Relikte der Bahnnutzung sind im Bereich des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes in ihrer Linearität im Entwurf deutlich sichtbar.

Die Mauern entlang der Möckernstraße werden als historische Kanten erhalten.

Materialität

Die Wege sind 4 bzw. 2,50 m breit, Natursteinplattenstreifen von 0,30 m Breite dienen zur Trennung der Spuren oder als seitliche Begrenzung des Tenenbelages. Im Wäldchen sind die untergeordneten Wege 1,50 m breit. Asphaltbänder für Skater sind gelblich eingefärbt.

Betonelemente werden als Sitzgelegenheiten, zur Zonierung der Parkachse und im Bereich der Mauerwangen an den Rampenplätzen verwendet.

Der Generalszug ist aus farbigem Asphalt mit einem

eingelegeten Lichtband hergestellt.
Abends und nachts werden alle Hauptwege durch Mastleuchten beleuchtet.

Vegetation

Im östlichen Parkteil überwiegen waldartige Strukturen, die östliche Parkkante erhält eine pflanzliche Unterstützung durch zusätzliche Baumpflanzungen. Wiesenflächen mit und ohne Geophyten bilden die Oberflächen zwischen den vorhandenen Kopfsteinpflasterbändern.

Das Wäldchen erhält eine Pufferzone aus neu gepflanzten Gehölzen und Wiesenflächen sowie eine Naturerlebnispfad, der bis in den Flaschenhals führt. Entlang der *Parkachse* werden Schnurbäume gepflanzt.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Dieser Parkbereich unterstützt durch die zentrale Wiesenfläche einen Weitblick innerhalb der Stadt. Östlich ist die Rasenfläche vom schmalen *Gleisbogenweg* und dem nördlichen Teilabschnitt der *Parkachse* begrenzt.

Westlich lenkt die *Stadtachse* als zentrale Promenade den Besucherverkehr nach Süden. Sie besteht aus Geh- und Fahrspuren sowie hintereinander angeordneten Aufenthaltsbereichen, genannt sind *Blütenbänder*, *Wasserspiel*, *Spielstation*, *Kunststation* und *Langer Tisch*. Als Filter zum Rasen wirkt eine die Promenade auf ganzer Länge begleitende *Park-Membran*, die aus 1 m breiten, unterbrochenen Betonquadern mit Holzauflagen besteht. Im Kreuzungsbereich der Promenade mit dem Generalszug entsteht ein Ort mit mehreren Kunststationen.

Im Übergangsbereich zum Nelly-Sachs-Park werden Rasenterrassen, teilweise mit integrierten Spielbereichen vorgeschlagen. Vier Trainingsplätze 13x24 m und ein Platz 20x40m sind im Realisierungsteil untergebracht, dazu ein informelles Rasensportfeld von 70x100m.

Die sich als Rasenstufen zu einer großen Wiesenfläche darstellende westliche Seite des Tunnelmundes bietet Möglichkeiten für Freiluftveranstaltungen (Kino, Open-air-Konzerte).

Am Tunnelmund ist die östliche Wand als Boulderwand für Kletterer ausgebildet.

In diesem Parkteil gibt es ein Parkcafé unter der Hochbahn.

Bestehende Kleingärten werden teilweise erhalten, neue Gemeinschaftsgärten werden südlich und östlich der neuen Sportanlagen ausgewiesen.

Materialität

Die neue Parkgestaltung passt sich in der Topografie weitgehend dem vorhandene Niveau an.

Als Wegebeläge werden für die Promenade beige gefärbter Asphalt sowie Tennenbeläge genannt. Die Einfassung der Wege erfolgt durch Natursteinplattenstreifen und durch Cortenstahlbänder.

Die Park-Membran ist aus Beton gefertigt. Ein Farbkonzept für die verwendeten Materialien gibt das gelb-rötliche Spektrum vor.

Der Generalszug ist aus farbigem Asphalt mit einem

eingelegeten Lichtband hergestellt.
Abends und nachts werden alle Hauptwege durch Mastleuchten beleuchtet.

Vegetation

Der westliche Parkteil ist von der großen Wiesenfläche geprägt, die mit streng linearen Baumreihen entlang der Stadtachse und eher dichteren Baumclustern unter Integration von bestehender Vegetation zur Verkehrsstrasse des ICE hin gefasst sind. Die Bestandsgehölze westlich der Lager-schuppen sind nur teilweise erhalten.

Die zukünftigen Baublöcke werden durch ebenfalls mit Gehölzpflanzungen eingebunden. Als Baumarten werden für die *Stadtachse* eine geschlossene Spitzahornreihe sowie lückiger werdende Reihen aus Bergahorn und Silberahorn genannt. Entlang der *Parkachse* werden Schnurbäume gepflanzt.

Gender

Die Parkanlage bietet durch ihre Gliederung gute Einsehbarkeit und überschaubare Nutzungsanordnung. Aufenthaltsangebote sind in verschiedener Sonnenexposition und auch in verschiedenem Offenheitsgrad angeboten. Es gibt deutlich ausgeprägte Pufferbereiche zwischen bewegungsintensiven Aktivitäten und ruhigen Aufenthaltsangeboten für verschiedene Nutzergruppen.

Entwurf und Funktionsplan stimmen überein.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz erfährt eine intensive Gestaltung durch eine Dreiteilung: *ein Podest für Exponate* entlang des Tempelhofer Ufers, welches zur Straße hin von einer Stufenanlage begrenzt ist, eine Platzfläche, die auch als Verkehrsfläche dient sowie einem Aufenthaltsbereich direkt vor dem Gebäude, der mit wenigen Bäumen und Sitzmöglichkeiten strukturiert ist.

Die Wegeverbindung vom Anhalter Steg führt tagsüber direkt in den Park unter Querung des Geländes des DTMB. Außerhalb der Öffnungszeiten des Museums ist eine Umrundung der Gebäude nötig, wofür eine Querungsmöglichkeit des Neubaus des DTMB in Verlängerung der Obentrautstraße vorgeschlagen wird.

Die Gleisinsel ist mit einem umzäunten Hundeauslaufgebiet ausgestattet und durch Gehölzgruppen strukturiert. Hundetoiletten werden ergänzend aufgestellt.

Die Sportflächen sind in den westlichen Parkteil eingeordnet und durch die *Stadtachse* mit erschlossen.

Im Eingangsbereich Bülowstraße entsteht ein quer gebänderter Quartiersplatz, der durch das unter der Hochbahn befindliche Café belebt wird. Terrassenartige Höhenabstufungen mit Gehölzgruppen bilden den Übergang zum Park. Die Yorckbrücken dienen teilweise als Erschließungen, teilweise als *Grüne Brücken*, es werden keine Brücken abgerissen.

Das Gelände des Flaschenhalses ist analog der Parkfläche des Wäldchens gestaltet, ein Spielplatz und ein *poetischer Ort* sind vorgeschlagen. Eine zusätzliche Querung mit einem platzartigen *Balkon* auf Kreuzberger Seite ist vorgeschlagen.

Wirtschaftlichkeit/ Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung eingehalten. In der relativ detaillierten Kostenschätzung sind Angebote enthalten, die abzustimmen wären, z.B. Anti-Graffiti-Schutz und ein Wege-Leitsystem. Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint möglich.

Die Auflagen entlang der Fernbahntrasse sind weitgehend eingehalten. Einige Bäume westlich der Gleise und im nördlichen Teilbereich widersprechen den Vorgaben.

Brücke Nr. 10 ist um ca. 10 m nach Westen verschoben dargestellt.

Unklar durch unterschiedliche Darstellungen ist die Führung des Museumsgleises mit oder ohne Wegbegleitung über die Yorckbrücken.

Die zusätzliche Erschließungsrampe am westlichen Ende der Yorckstraße liegt auf der Stammbahnvorhaltetrasse.

Das Baufeld Flottwellstraße ist beschnitten.

Die Fläche östlich des Tunnelmundes ist zu raumgreifend beplant.



Leitidee

Für die Gestaltung des Gleisdreiecks gilt es, den Ort mit seiner charakteristischen Großform, seinen vegetativen und räumlichen Stimmungen sowie seinen historischen Spuren zu bewahren, seine Barrierewirkung aufzuheben und das Potenzial seiner großen Fläche zu qualifizieren. Um aus dem besonderen Park einen einmaligen Park zu machen, wird seine Gesamtstruktur interpretiert und funktional besetzt. Seine Eigenarten, Stärken und Schwächen machen ihn unverwechselbar.

Städtebauliche Aspekte

Die Kante des bestehenden Plateaus im Stadtraum soll erhalten und gestärkt werden. *Der Charakter der historischen Klinkermauern wird zur Referenz für die Gestaltung der Eingänge.* Klinkermauern führen im Bereich der Eingänge zur Überwindung des Höhenunterschieds in den Park hinein. Die in die bestehende Mauer eingefügten Zugänge sollen schon bei der Annäherung die *Inwertsetzung* und öffentliche Nutzung des Parks signalisieren. *Die Tore mit ihren scheibenhaften Pfeilern sind aus der Gestaltung der Mauer weiterentwickelt.*

Der ca. 13 m breite Generalszug verbindet die angrenzenden Stadtquartiere in Ost-West-Richtung. Die rd. 400 m lange Brücke über die Gleisanlagen soll beim Bau der Stammbahn nach Westen verlängert werden. *Ein Sockel aus großformatigen Granitplatten stellt auf beiden Seiten gestalterisch die Verknüpfung zwischen Umfeld und Park her.* Der Baumbestand und ergänzende Gehölzpflanzungen an den Rändern des Parks sollen zum *identitätsstiftenden Merkmal bei der Annäherung aus dem angrenzenden Stadtraum* werden.

Besondere Blickbezüge ergeben sich vom Tunnelmund über der Fernbahn, von der Generalszugbrücke sowie aus dem Parkinneren heraus über die offenen Wiesenflächen.

Raubildung

Die Großform des Geländes in seiner Gestalt und Topografie wird im Bereich des Parks gewahrt. Anknüpfend an den vorhandenen Charakter entstehen im westlichen Parkteil die Potsdamer Wiesen als offener, von Gehölzflächen, Baumgruppen und -reihen gerahmter Raum, der sich von den Yorckbrücken bis zum Landwehrkanal erstreckt. Dem steht im östlichen Parkteil die Anhalter Lichtung mit der Raumkante des Wäldchens und weiteren Bestandsbaumgruppen gegenüber.

Das Gelände südlich der U1 bis zum Generalszug wird um 1 bis 3 m angehoben und führt zum Aussichtspunkt Generalsbalkon. Durch den Höhenunterschied führt die Wiese optisch über einen topografischen „Aha-Effekt“ bis an den Waldrand im Ostteil heran.

Erschließung

Die Hauptwege an den Parkrändern gliedern sich in zwei unterschiedlich gefärbte Asphaltmastix-Bänder (4 m und 2 m breit). Der 2 m breite Mastix-Streifen

wird im Bereich der Rundwege von Tenne ersetzt. Die westliche Hauptverbindung führt vom Eingangsplatz am Schöneberger Ufer bis in den Wannsee-graben mit einer Anbindung an die Goebenstraße (Yorckstraße) und an die Crellestraße. Der östliche Hauptweg führt vom Eingangsplatz am Tempelhofer Ufer über den Flaschenhals bis zur Monumentenbrücke. Dort trifft er auf den 6 m breiten Hauptweg aus Gußasphalt, der vom Platz am Schöneberger Ufer entlang der Fernbahntrasse ebenfalls in den Flaschenhals führt. Die *schnellen Wege* werden von Mastleuchten begleitet. 4 m breite Rundwege aus Tenne für Walker und Jogger und 2 m breite Wege aus Asphaltmastix ergänzen die Hauptwege.

Asphaltmastix umschließt zudem die Funktionsflächen für Sport, Spiel und die Gemeinschaftsgärten. Die übergeordnete Ost-West Verbindung wird über den Generalszug hergestellt. Bis zum Bau der Brücke, die beidseitig der Bahnanlagen Treppenabgängen erhält, muss ein Umweg über den westlichen Park in Kauf genommen werden. Ein weiterer Weg führt über die Gleisinseln zum Eingang Bautzener Straße und über die vorhandene Brücke zur Brachfläche an der Bautzener Straße.

Die Eingänge sind entsprechend ihrer funktionalen Bedeutung (Haupt-/ Nebeneingang) gestaltet, so schieben sich die Eingänge in der Achse des Generalszugs gestalterisch betont als langgezogene Rampen in den Park hinein. Weitere Haupteingänge befinden sich am Landwehrkanal, am U-Bahnhof Gleisdreieck und an der Yorckstraße, *Nebeneingänge verweben den Park engmaschig mit seinem direkten Umfeld.*

Der Entwurf enthält zudem ein Konzept zur Einfriedung des Parks mit den vorhandenen Mauern, mit neuen Zäunen und Toranlagen.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Im Anhalter Teil werden das Wäldchen und die überwachsene Landschaft des ehemaligen Güterbahnhofs erhalten und mit neuen Rasen- und Nutzungsflächen zu einem modernen Parkbild ergänzt. Der östliche Teil nimmt die streifenförmige Struktur der vorhandenen Gleise und Pflasterbeläge auf. Zentral wird eine große Lichtung eingefügt (*Anhalter Lichtung*, ca. 160 m x 75m), die vom Museumsgleis und einem Rundweg (*Anhalter Runde*) gequert wird. Die rd. 1.700 m lange *Anhalter Runde* verbindet den Anhalter Güterbahnhof mit dem Flaschenhals. Der Rand zur Möckernstraße wird durch eine durchlaufende Hecke markiert. Die Eingänge Obentraut- und Wartenburgstraße werden als schmale, 3 m breite Rampen schräg ins Plateau eingefügt. Der Eingang Hornstraße in der Achse des Generalszugs schiebt sich, ausgehend von einem Vorplatz mit Informationskiosk, als 65 m lange und 8 m breite Rampe in den Park hinein, überbrückt vom Hauptweg entlang der Möckernstraße, der über eine Treppe erreicht wird. Der Eingang Yorckstraße wird als 35 m lange und 11 m breite Treppenanlage mit seitlicher Rampe ausformuliert.

Nutzungen

In den Hauptweg entlang der Möckernstraße werden z.T. um 20 cm abgesenkte Gärten eingelagert, die von Hecken und von Sitzbänken gerahmt werden und kontemplativen Aufenthalt bieten. Westlich des Hauptweges, nördlich des Generalszugs befindet sich ein um 20 cm abgesenkter Spielplatz und zwei um 40 cm abgesenkte Sportfelder, alle gerahmt von Hecken und geschwungenen Bänken. Die Gemeinschaftsgärten werden in zwei langgezogenen Feldern (je 55 m x 14 m) südlich des Generalszugs angeordnet. Ein Museumsgarten befindet sich nördlich des Generalszugs am Fußpunkt der Brücke. In der Rasenfläche können Exponate des Technikmuseums aufgestellt werden. Die Rasenfläche der *Anhalter Wiese* kann intensiv für Bewegungsspiele genutzt werden.

Eingelagert in den westlichen Hauptweg (*Parkbahn*) entlang der Fernbahntrasse befinden sich zwei Skateranlagen (*Skatetop*). Bestehende Gebäude werden zur Info-Station (*Generalsaussicht* am Generalszug, *Abwt-Café* an den Yorckbrücken, *Vereinshaus der Parkfreunde AG* am Eingang Hornstraße), im Kopfbau des östlichen künftigen Museumsgebäudes findet ein weiteres Café mit Außenterrasse seinen Platz.

Historische Spuren / Materialität

Die vorhandenen Pflasterbeläge, Gleise, Mauern und Gebäude werden in die Parkgestaltung integriert. Das Wegenetz hebt sich vom Bestand ab und soll als neue Schicht erlebbar gemacht werden. *Die Materialien Stahl für die Kanten sowie die Beimischung von Stahlsplitt in Asphalt und Tenne nehmen Bezug auf den Charakter des Ortes.*

Vegetation / Ökologie

Das Wäldchen bleibt in seiner Struktur erhalten, nur von einem Weg im Trassenverlauf der U7 gequert. Der Vegetationsbestand der übrigen Flächen wird mit Parkbäumen wie Ahorn und Birken ergänzt. Der *Anhalter Garten* besteht aus einem Wechsel von streifenartig angeordneten *Ruderalwiesen* zwischen Pflasterbändern. In den von Hecken gerahmten Gärten sind Staudenpflanzungen vorgesehen. Es werden drei Pflegestufen vorgeschlagen: Das Wäldchen und die ruderalen Bereiche entlang der Bahn werden extensiv gepflegt, die *Ruderalwiesen* und die niedrige Vegetation werden regelmäßig gemäht, die Spiel- und Sportflächen werden intensiv gepflegt.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Der Potsdamer Teil wird als weitläufige Wiesenlandschaft vor der Kulisse moderner Randbebauung und der industriellen Architektur der Hochbahnen entwickelt. Die Potsdamer Wiesen erstrecken sich von den Yorckbrücken bis zum Landwehrkanal. Die östliche Raumkante bis zum U2-Viadukt wird von einer Baumreihe gebildet, westlich verdichten sich die Baumreihen zu breiteren Gehölzbeständen oder werden als lockere Baumgruppen in den Park hineingeführt. Die rd. 1.400 m lange Potsdamer Runde umschließt auch die Flächen südlich des U2-Via-

duks. Der Rand parallel zu den Baufeldern an der Lützowstraße wird durch eine durchlaufende Hecke markiert.

Der 35 m x 40 m große Eingangsbereich am Schöneberger Ufer wird vollständig mit Asphalt / Asphaltmastix befestigt, östlich gefasst von einer Mauer, westlich von einer Sitzbank. Die westlichen Eingänge Lützow-, Pohl- und Kurfürstenstraße werden durch Mauern betont, in weiterer Eingang entsteht östlich in Fortsetzung der Schöneberger Straße. Querende Wege verbinden die westlichen und die östlichen Eingänge.

Von der Bühne aus Gußasphalt auf dem Tunnelmund führt eine 17 m breite Treppe hinunter in den Park, der westliche Rand der Tunnelrampe wird abgebösch.

Nutzungen

In den westlichen Hauptweg werden analog zum Park auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof abgesenkte Gärten eingelagert. Östlich zwischen den U-Bahn-Viadukten befinden sich abgesenkte Spielplätze (-20 cm) und Bolzplätze (-40 cm) und ein um 40 cm abgesenktes Großspielfeld. Die Aufweitungen des östlichen Hauptwegs (*Parkbahn*) nimmt eine Skateranlage (*Skatetop*) und eine Fläche für Bewegungsspiele auf.

Materialität

Die verwendeten Materialien entsprechen denen im Park auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof.

Vegetation / Ökologie

Die Vegetationsverwendung und die Form der Pflege entsprechen denen im Park auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof.

Gender

Das Parkkonzept bietet ein breites Angebot für verschiedene Nutzergruppen. Aktive Spielbereiche liegen konzentriert an den Rändern. Ruhe- und Aktivitätszonen sind deutlich voneinander abgegrenzt. Die Gemeinschaftsgärten befinden sich in direkter Nachbarschaft zum Schöneberger und zum Kreuzberger Quartier. Die charakteristische Materialwahl der Wege, die gestalterische Betonung besonderer Orte und das klare Erschließungsnetz unterstützt die Orientierung im Park. Weite Sichtbeziehungen ermöglichen zudem eine Orientierung im Stadtraum. Unterschiedliche Sonnenexpositionen bieten ein bedarfsgerechtes Spektrum an Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Ansiedlung öffentlicher Nutzungen in vorhandenen Gebäuden unterstützt die soziale Kontrolle im Park. Entwurfs- und Funktionsplan stimmen überein.

Ideenteil

Der 60 m x 40 m große *Platz am Technikmuseum* wird vollständig mit Großpflaster belegt, durch eine Mauer vom Tempelhofer Ufer abgeschirmt und durch ein gros-ses Exponat (Schiff) akzentuiert. Im Museumsstreifen werden die Vegetationsbestände erhalten. Am Weg vom Anhalter Steg zum Generals-

zug liegt ein weiterer Museumsgarten mit Platz für Exponate.

Vom vollständig mit Granitplatten befestigten Eingangsbereich Bülowstraße zieht sich eine 13 m breite, von Mauern gefasste Rampe zum Generalszug. Unter dem Bahnviadukt ist eine weitere Info-Station mit Café angesiedelt.

Der Normsportplatz ist südlich des Generalszugs angeordnet. Südlich davon befinden sich in den Obstbaumwiesen der ehemaligen Kleingärten zwei Gemeinschaftsgärten als Pendant zu denen auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof.

Südlich des erhöhten Generalsbalkons auf der Gleisinsel findet sich der Hundeauslauf mit einem Café (*Hundehütte*). Die Gleisinsel wird im Westen als offene Wiese gestaltet, im Bereich der Tunnelmündung (S-Bahn) von waldartiger Vegetation geprägt. Die Yorckbrücken werden in das Wegesystem eingebunden oder begrünt. Als Pendant zum Eingang Yorckstraße entsteht gegenüber ein neuer Zugang zum Flaschenhals (12 m breite, 35 m lange Treppe mit Granitstufen und seitlicher Rampe).

Der bestandorientiert entwickelte Flaschenhals (Wald und Lichtungen) wird durch die seitlichen Hauptwege (*Parkbahn, Parkpromenade*) und die *Anhalter Runde* erschlossen. Eine neue Brücke verbindet den Eingang Kreuzbergstraße mit der Großgörschenstraße. In das ehemaligen Stellwerk am Eingang Kreuzbergstraße wird ein Kiosk eingebaut. Am westlichen Rand zwischen dem Kiosk und den Yorckbrücken finden sich zwei weitere Spielplätze. Der rudere Vegetationsbestand soll sich zum Stadtwald entwickeln.

Wirtschaftlichkeit / Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung überschritten. In der relativ detaillierten Kostenschätzung liegen Hauptkostenfaktoren in den großflächigen aufwändig befestigten Flächen und der hohen Zahl der Mauern. Die Realisierung im vorgegeben Kostenrahmen erscheint sehr kritisch.

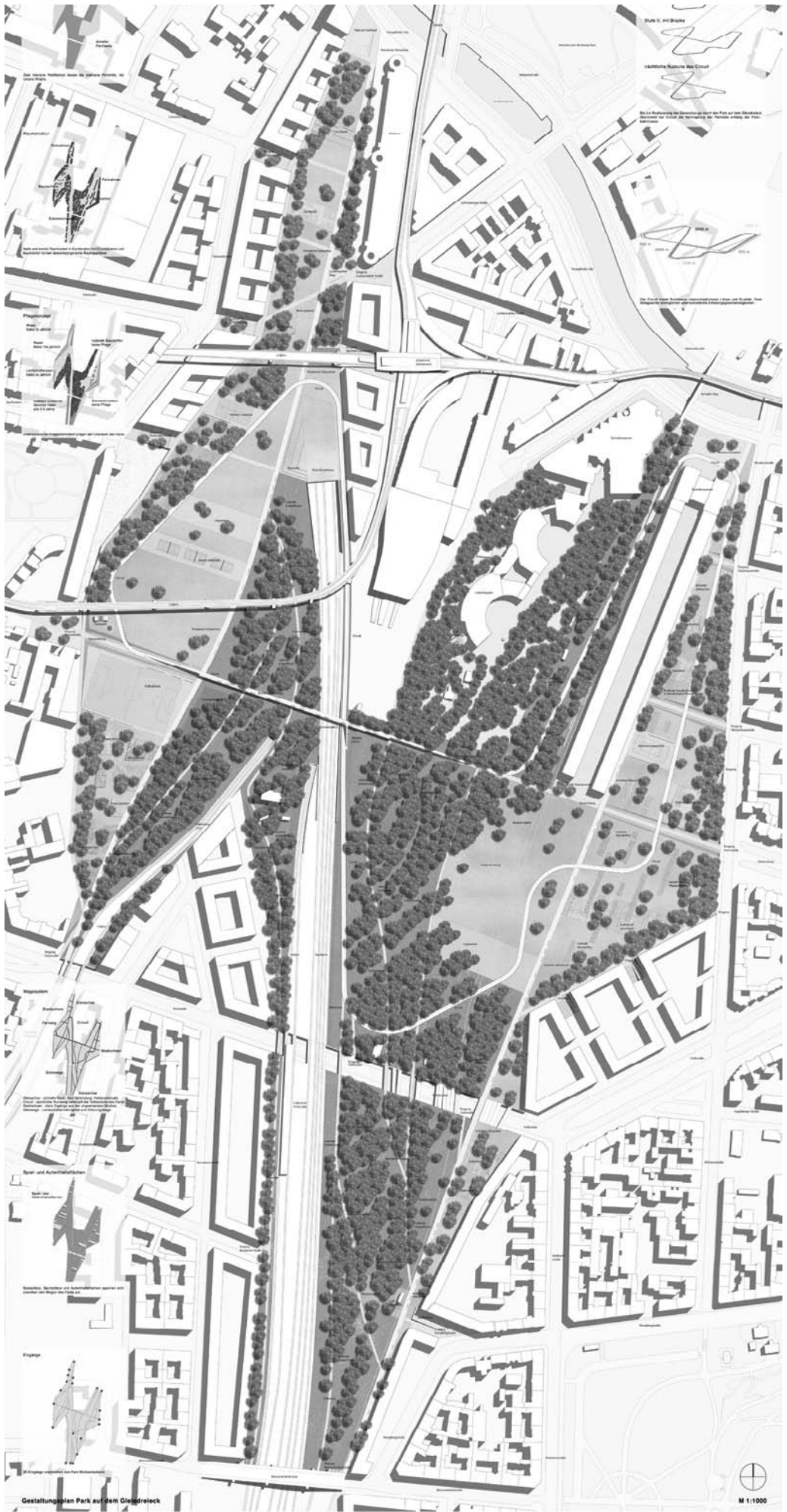
Die Bereiche der unterschiedlichen Pflegestufen sind ausgewiesen.

Der Eingang vom Nelly-Sachs-Park ist nicht dargestellt.

Die Anwohnergärten sind nicht auf den Gleisinseln, sondern im Bereich der ehemaligen Kleingärten und am Rand des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs angeordnet.

Ein Normsportplatz ist nicht auf den Gleisinseln (Fläche i), sondern südlich des Generalszugs (Fläche c) dargestellt.

Für die Erschließung bis zum Bau der Generalszugsbrücke ist ein Stufenkonzept dargestellt. Für die Umsetzung des Realisierungs- und des Ideenteils wird ein Stufenkonzept dargestellt, das eine unabhängige Realisierung des Realisierungsteils nachweist.



Leitidee

Linear und flexibel gestaltete Parkbereiche (*Potsdamer Parkflanke* und *Anhalter Parkflanke*) und eine bewaldete Parkmitte (*Urbane Wildnis*) werden von einem Circuit für unterschiedliche *Erholungsgeschwindigkeiten* überlagert und miteinander verbunden. *Stadtachsen* verankern den Park im Stadtraum.

Städtebauliche Aspekte

Zwei Nord-Süd-orientierte Hauptwege im Verlauf der ehemaligen Gleisachsen verbinden den Park mit den übergeordneten Grünzügen Berlins. Die Eingangsplätze im Norden sind als eigenständige, befestigte Stadtplätze gestaltet.

Der Generalszug führt als Brücke über die Trasse der vorhandenen und geplanten Bahnen. Der Circuit nutzt diese Brücke, biegt dann jedoch nach Norden ab.

Stadtachsen als Verbindungen in Ost-West-Richtung sind als Einschnitte in die Plateaus der Parkflanken eingekerbt und bilden so Eingangssituationen mit hohem Wiedererkennungswert. Sie binden die Eingänge über flache Rampen mit seitlichen Rasenböschungen an die Hauptwege an und gliedern die Parkflanken. Die Anbindung des Quartiers Bautzener Straße erfolgt über eine bestehende, denkmalgeschützte Brücke.

Entlang der Möckernstraße bleibt der Höhensprung durch die bestehenden Mauern sichtbar.

Die Parkgrenze entlang der Flottwellpromenade ist auf die östliche Seite des Baufeldes verschoben und manifestiert sich dort durch eine abfallende Rasenböschung.

Raubildung

Die Hauptwege zonieren den Park in drei Bereiche unterschiedlicher räumlicher Qualität und Nutzungen: Die beiden Parkflanken setzen sich durch ihre Weite, die durch *klar konturierte Baumrücken* Stadtwerts gefasst werden und durch ihre Topografie von der gehölzüberstellten Parkmitte ab. Zentrales Element ist ein zweispuriger, 5 m breiter Rundweg (Circuit) aus Tenne und Asphalt, der die drei Teilbereiche des Parkes verknüpft.

Die Wiesen sind im westlichen Parkteil als ca. 1 m hohe von West nach Ost ansteigende Flächen ausgebildet. Sie bilden neue Kanten sowohl zur Bebauung als auch zum Hauptweg.

Sowohl auf der Potsdamer Parkflanke als auch auf der Anhalter Parkflanke sind auf den Wiesen zwischen den Wegen horizontale Felder mit unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten eingespannt. Die Wege erschließen die Felder und ermöglichen die flexible Einordnung neuer Nutzungsfelder. Der Tunnelmund ist als Aussichtsterrasse ausgebildet, die von Rasenstufen gerahmt wird.

Erschließung

Vom Potsdamer Platz kommend, verläuft der westliche Hauptweg aus Ort beton über den Potsdamer Steg westlich der geplanten Bahntrassen zur Yorckstraße. Der östliche Hauptweg beginnt am Museum,

und führt östlich der ehemaligen Lagergebäude gradlinig nach Süden bis in den Flaschenhals.

Der als Schleife ausgebildete Rundweg nimmt den jeweiligen Charakter der Parkteile auf. Im westlichen Teil interpretiert er die Bewegung der U-Bahn, im bewaldeten Teil verläuft er in leichten Schlangenlinien, auf dem Anhalter Güterbahnhof nimmt er den Verlauf der Gleise an. Er bezieht das Gelände des DTMB mit ein und übernimmt die Verbindung zwischen dem westlichen und dem östlichen Parkteil.

Der westliche Parkteil wird durch einen Parkrandweg erschlossen, insgesamt verfügt der Gesamtpark über 20 Zugänge. Die in den Park führenden Wege sind eingeschnitten und erhalten Rasenböschungen, so dass nur geringe Bodenbewegungen nötig sind.

Der Circuit fungiert als Weg, Lauf- und Radstrecke. In Kombination mit anderen Wegen entstehen unterschiedliche lang Rundwege (Erholungsgeschwindigkeiten) von 800-3000 m. Die niveaugleichen Abschnitte des Generalszuges sind in den Circuit integriert. Bis zum Bau der Brücke kann der Circuit die Funktion der Verbindung der Stadtteile übernehmen. Das System an Wegen wird durch Naturerlebnispfade ergänzt, die das Wäldchen und über einzelne Yorckbrücken hinaus den Flaschenhals sowie die beiden Gleisinseln erschließen.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Auf den Nutzungsfeldern in der Parkflanke, die sich bis in den Flaschenhals zieht, gibt es verschiedene Angebote für Spiel und Sport. Ein Spielplatz, ein Mehrzweckspielfeld und ein Abenteuerspielplatz sind nahe der Möckernstraße eingeordnet. Ein 3.500 qm großer Luchtpark weiter südlich dient als Ruhebereich. Liegewiesen ergänzen das Angebot. Das südliche Gebäudeende der ehemaligen Lager-schuppen wird als Standort für Gastronomie vorgesehen.

Historische Spuren

Die Mauern entlang der Möckernstraße werden als historische Kanten erhalten, der Zugang gegenüber der Wartenburgstraße erfordert eine zusätzliche Öffnung.

Materialität

Die Hauptwege erhalten eine Oberfläche aus Ort beton, die Stadtachsen werden in wassergebundener Wegedecke ausgeführt. Der Generalszug ist asphaltiert.

Der Circuit besteht aus einem drei Meter breiten Asphaltstreifen und zwei Meter Tennenbereich. Die wassergebundenen Naturlehrpfade innerhalb des Wäldchens folgen vorwiegend dem historischen Gleisverlauf. Bei bestehenden Gleisen bilden Schienen die seitlichen Wegebegrenzungen.

Als verbindende Körper der einzelnen Nutzungsfelder werden massive Sitzelemente eingesetzt.

Leuchtstelen entlang der Promenade und des Circuit beleuchten den Parkraum.

Vegetation

Als Vegetationsflächen wird zwischen Liegewiesen,

Rasen- und Landschaftsrasenflächen sowie ruderalen Staudenfluren und dem Sukzessionswald unterschieden. Sie unterscheiden sich auch in der Pflegeintensität. Das Wäldchen bleibt sich selbst überlassen, es werden jedoch Sichtschneisen durch extensive Pflegemaßnahmen freigehalten.

Die besonders geschützten Vegetationsbereiche werden weitgehend integriert. Baumarten des Parkrahmens und der Baumreihen sind nicht genannt.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Im westlichen Parkteil sind Spiel- und Sportflächen sowie ruhige Aufenthaltsflächen in die Wegestruktur eingebunden. Im nördlichen Übergangsbereich zum Potsdamer Platz ist ein 1200 qm großer Lunchpark eingeordnet, weiter südlich gibt es Sportfelder für die Trendsportarten Hockey-Lacrosse und drei Beach-Volleyballfelder.

Durch die Gestaltung des Tunnelmundes mit Rasenstufen ist eine Tribünensituation bzw. ein Aussichtspunkt zur Kirche am Dennewitzplatz gegeben. Am westlichen Beginn des Generalszuges ist ein Ort für Skater mit Halfpipe und Kreisel vorgesehen.

Materialität

Die Materialverwendung für die Wege erfolgt analog zu dem östlichen Parkteil.

Vegetation

Als Vegetationsflächen wird auch hier zwischen Wiesen unter den randständigen Bäumen, Rasen- und Landschaftsrasenflächen unterschieden. Baumarten des Parkrahmens und der Bausolitäre sind nicht genannt.

Gender

Innerhalb der klar gegliederten Parkanlage entstehen offene Nutzungsmöglichkeiten für viele Benutzergruppen. Ruhe- und Aktivitätszonen sind deutlich voneinander unterschieden.

Die Oberflächenwahl der Parkwege geben deutliche Hinweise auf die unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Blickbeziehungen sind auch im Wäldchen durch Sichtschneisen möglich.

Entwurf und Funktionsplan stimmen überein.

Ideenteil

Der Platz vor dem Technikmuseum öffnet sich durch drei auslaufende Stufen zum Landwehrkanal.

Der Circuit ist in den Plattenbelag integriert. Der Circuit wird über die Freianlage des DTMB geführt. Während der Schließzeiten des Museums ist diese Schleife nicht zu benutzen.

Die Gleisinsel ist optisch durch die Baumpflanzungen gleicher Dichte an das Wäldchen angegliedert. Die Erschließung erfolgt durch zwei Gleiswege von der Yorckstraße her. Als spezielle Nutzungen werden zwei Hundespielbereiche angeboten, die vorhandene Entwässerungsmulde ist integriert.

Ein Fußballfeld ist südlich des Generalszuges eingeordnet, südlich anschließend finden sich Felder für Kleingärten und freies Gärtnern.

Der Eingangsbereich Bülowstraße ist als deutlich vor dem Park liegender Platz gestaltet.

Fünf Brücken über der Yorckstraße tragen Erschließungs- und Verbindungswege zum Bereich des Flaschenhalses oder zur Anbindung des Quartiers an der Bautzener Straße, an drei Stellen ist der Zugang vom Niveau der Yorckstraße, mit Rampen, hergestellt.

Im Bereich des Flaschenhalses werden zwei weitere Aufenthaltsflächen und ein Waldspielplatz angeboten. Der Kreuzberger Stadtbalkon bildet im Zusammenhang mit dem gastronomisch genutzten Stellwerk einen südlichen Treffpunkt.

Wirtschaftlichkeit/ Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung eingehalten. In der Kostenschätzung liegt ein Hauptkostenfaktor bei den Baumpflanzungen.

Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint möglich.

Schematisch ist eine Zuordnung der notwendigen Pflegeintervalle der unterschiedlichen Vegetationstypen dargestellt.

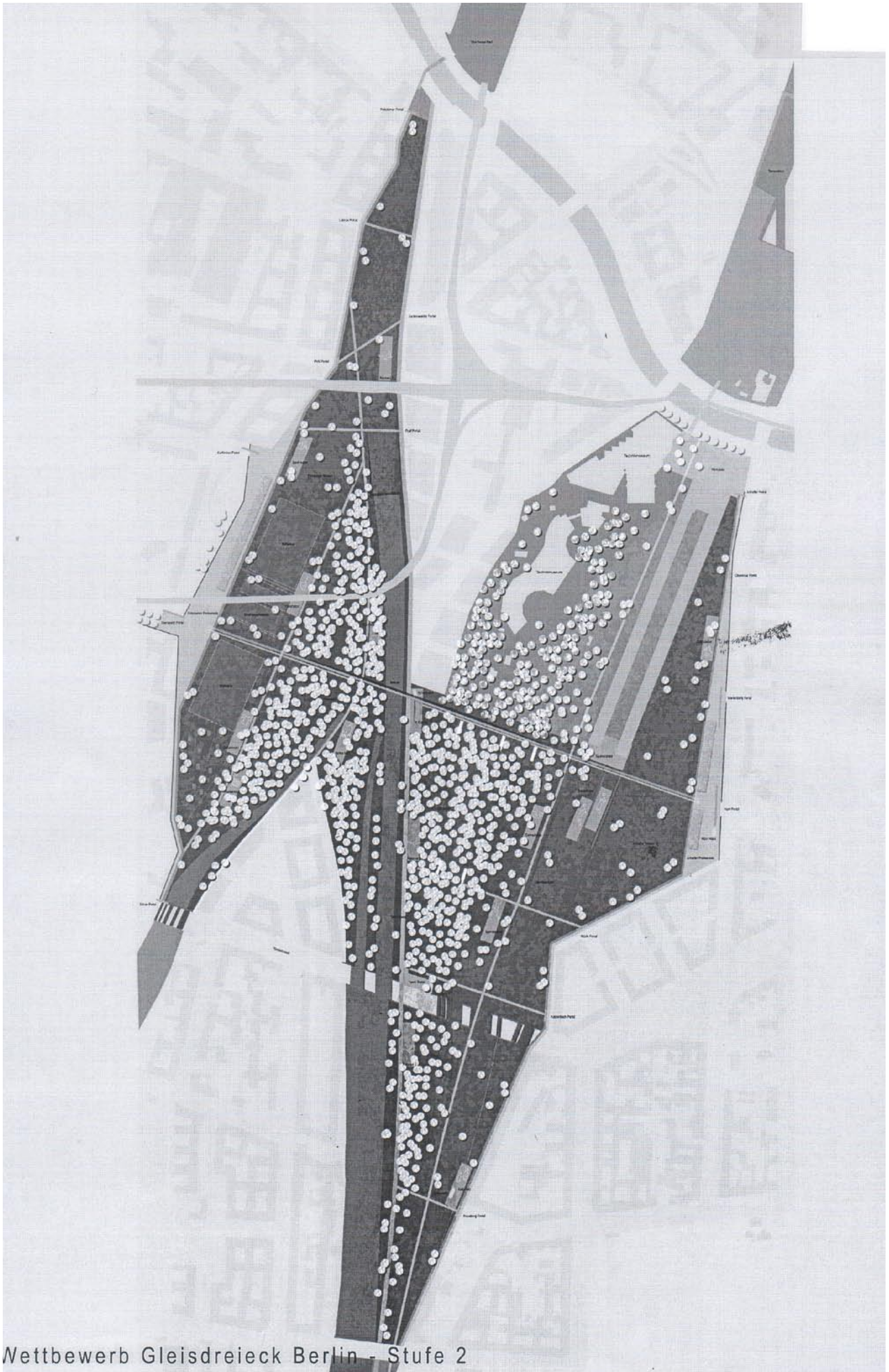
Die Auflagen der DB sind nur unzureichend eingehalten. Zahlreiche Bäume im nördlichen Teilbereich sowie westlich der Fernbahntrasse widersprechen den Vorgaben.

Die Idee des Bestandserhalts der Wäldchen konkurriert mit der Idee von Sichtschneisen darin. Die nördliche *Sichtschneise* stimmt nicht mit der Biotoptypenkartierung überein. Es gibt kaum Pufferzonen bzw. zusätzliche Pflanzungen.

Das Museumsgleis endet mit dem *Haltepunkt Museumsgleis* auf dem Freigelände und wird nicht bis in den Loksuppen geführt.

Das Baufeld Möpkernkiez wird um ca. 5 m zu klein dargestellt.

Die Fläche für die Anwohnerinitiativen liegt zu weit östlich.



Wettbewerb Gleisdreieck Berlin - Stufe 2

Leitidee

Das Gleisdreieck wird als Ort gesehen, der das schwierige Zusammenwachsen von zerklüfteten Stadtstrukturen exemplarisch zeigt. *Eine deutliche städtebauliche Orientierung und die sehr offen ausgeformte Raumstruktur transformieren die konzeptionelle Idee in eine urbane Figur.*

Städtebauliche Aspekte

Der Park auf dem Gleisdreieck wird als *städtischer Verknüpfungsraum* interpretiert, der die vorhandene Stadtstruktur aufnimmt und pointiert weiterentwickelt. In Nord-Süd-Richtung werden der Potsdamer Platz mit dem Tilla-Durieux-Park und der Anhalter Bahnhof (Tempodrom) mit den südlich angrenzenden Quartieren verknüpft. In Ost-West-Richtung stellt der Generalszug die Verbindung zwischen Schöneberg und Kreuzberg her. Offene Parkwiesen sollen Sichtbeziehungen ermöglichen, die eine Orientierung im Stadtgefüge bieten. Die Wiesenflächen werden als *die deutlichste visuelle Verknüpfung zwischen außen und innen* gesehen.

Die Stadtpromenade an den Rändern (*urbaner Rahmen*) soll zwischen dem offenen Wiesenraum und den angrenzenden Quartieren vermitteln. Die Eingänge werden in Anlehnung an die ehemals repräsentative Bahnhofsarchitektur mit hohen Portalen markiert, die ein weithin sichtbares, nachts beleuchtetes Orientierungselement darstellen. Dabei setzen die Tore das bandartige Motiv der Umgrenzungsmauer fort.

Raumbildung

Die räumliche Gliederung baut auf dem Gegensatz *offen – geschlossen* auf. Die Ränder werden durch langgestreckte, um eine Sitzstufe abgesenkte Parkwiesen offen gehalten (*räumliches Kontinuum*), welche nur durch einzelne Baumgruppen gegliedert werden. Demgegenüber stellt der *Gleiswald* die gemeinsame Mitte dar und soll so die trennende Wirkung der Gleistrasse überspielen. Im Gleiswald werden die Themen des vorhandenen Wäldchens und der Gleisinseln zu einem gemeinsamen Freiraummotiv ausformuliert.

Erschließung

Die Haupteerschließung in Nord-Süd-Richtung erfolgt jeweils an den Rändern des Parks über 8,5 m breite Wege. Diese Wege gliedern sich in einen 5 m breiten wassergebundenen Streifen und in ein 3,5 m breites Asphaltband, der am Bereich der sich aufweitenden Promenaden durchläuft.

Am westlichen Rand wird der Hauptweg vom *Potsdamer Portal* (Schöneberger Ufer) bis zum *Bülow Portal* (Yorckstraße), am östlichen Rand vom *Anhalter Portal* (Tempelhofer Ufer) über den Flaschenhals bis zur Monumentenbrücke geführt. Zusätzlich wird der beide Parkteile verbindende, 6 m breite asphaltierte *Schnellweg* entlang der Fernbahntrasse vom Eingang Schöneberger Ufer zum Flaschenhals angeboten.

Die Ost-West-Verbindung stellt der Generalszug mit

einer 370 m langen mit *Temposkopen* (Ferngläser) bestückte Brücke dar. Im Kreuzungsbereich mit der Nord-Süd-Verbindung ist ein Treppenabgang vorgesehen. Bis zum Bau der Brücke wird eine Umleitungsstrecke als *Grünes U* ausgewiesen.

Ein weitmaschiges Netz überwiegend geradlinig geführt, ca. 3 m breiten Neben- bzw. *Entdeckerwege* erschließt den Park und stellt die Verbindung zu den Parkeingängen her, die sich in Fortsetzung der einmündenden Straßen befinden.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Der Park auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof gliedert sich in eine randseitige Promenade, die Parkwiese und den Gleiswald. Die Anhalter Promenade erweitert sich zwischen dem *Obentraut Portal* und dem Baufeld Möckernkiez keilförmig auf 40 m Breite. Der Übergang zu der Parkwiese wird durch eine mitlaufende Sitzstufe akzentuiert. Die Parkwiesen liegen entsprechend tiefer.

Entlang der Promenade befinden sich die durch Portale markierten Eingänge. Die hochliegenden Flächen (vorhandenes Plateau) werden grundsätzlich über eingeschnittene, parallel zur Umgrenzungsmauer eingeschobene Rampen angebunden.

Zwei Querwege parallel zum Generalszug und zur Yorckstraße erschließen den Gleiswald und die Anhalter Wiesen zwischen dem *Schnellweg* und dem *Möcki Portal* bzw. *Katzenbach Portal*.

Nutzungen

Der wassergebundene Entspannungsraum der Stadtpromenade dient als Aufenthaltsbereich (*Sitzschienen*, Sitzstufen) und Aktionsfläche (Boule) und wird überstellt von einer Doppelreihe aus 40 geschnittenen Platanen, die in der Achse des Generalszugs unterbrochen ist. Der Bereich südlich des *Hornhauses*, das für eine öffentliche Nutzung hergerichtet werden soll, soll für gastronomische Angebote genutzt werden.

In den langgestreckten, rechteckigen Parkstationen (60 m x 15 m), die sich in ihrer Ausrichtung an der Struktur der ehemaligen Gleisanlagen orientieren, werden die Spiel- und Sportnutzungen untergebracht. Die Benennung der um eine Sitzstufe abgesenkten thematischen Parkstationen greift Bezüge zur Geschichte des Gleisdreiecks auf, Spuren der historischen Nutzung sollen so gesichert werden: *Spielstation* (Sandspielbereich) und *Sandstation* (Bachvolleyball) in den *Anhalter Wiesen*, *Drehscheibe*, *Sprintstation* und *Rotorast 2* am Rand des Gleiswaldes. In den *Rotorast-Stationen* stehen sich übergroße Laufräder (*Rotortrone*) und besondere Sitzmöbel (*Pullounges*) gegenüber, als Referenz an *sich unablässig drehenden Räder eines Eisenbahnwagens* und die *legendären Pullmann-Sitze*.

Am Generalszug wird im Bereich der südlichen Kopfteile der künftigen Museumsgebäude ein *Speisenplatz* angelegt, der als Verknüpfungsbereich von Park und Museum fungiert. Die Gebäudeköpfe sollen zum Merkzeichen der neuen Stadtlandschaft werden.

Am Schnittpunkt von Generalszug und Fernbahn,

südlich des Wäldchens, wird das bestehende Stellwerk zum *Schnellwerk* umfunktioniert, *ein Ort des Tempos und der intensiven Aktivität*. Zusammen mit dem Treppenabgang von der Generalszugbrücke entsteht im Kreuzungspunkt der Hauptwege *X-Station*, *die heimliche Mitte des Gleisdreiecks*.

An den Yorckbrücken wird das vorhandene Gebäude zum *Yorckcafé* umgebaut. Breite Wiesenrampen beidseitig der Yorckstraße formulieren das *Yorck-Entrée*.

Historische Spuren / Materialität

Die Spuren der ehemaligen Bahnnutzung (Gleise) werden in die Gestaltung einbezogen und weiterentwickelt. Auf vorhandenen Gleisen wird eine multifunktional nutzbare, verschiebbare Plattform (*Wanderwagen*) angeboten, die einen besonderen Bezug zum Ort herstellen soll. Bis auf die asphaltierten Hauptwege sind die Promenaden und Wege mit wassergebundener Decke ausgestattet. Die Spiel- und Sportflächen werden entsprechend den Erfordernissen mit weichen oder harten Belägen ausgestattet.

Die Eingangsportale werden aus Stahl hergestellt.

Vegetation / Ökologie

Das vorhandene Wäldchen – Teil des Gleiswaldes – wird in seiner bisherigen Struktur erhalten, um Pflanzungen im Übergang zu den *Anhalter Wiesen* ergänzt und nur behutsam durch einen querlaufenden Weg erschlossen. Geschnittene Platanen überstellen die *Anhalter Promenade*.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Der Park auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof ist spiegelsymmetrisch zum Park auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof gegliedert. Der ehemalige Potsdamer Güterbahnhof wird über Eingangsportale in Fortsetzung der einmündenden Straßen mit den angrenzenden Stadtquartieren verbunden. Querende Wege verbinden die Luckenwalder Straße mit der Pohlstraße und die Lützowstraße mit dem *Schnellweg*. Am Schöneberger Ufer entsteht als Entrée ein Stadtplatz (ca. 25 m x 35 m).

Nutzungen

Die *Potsdamer Promenade* erweitert sich auf eine Breite von 25 m bis 40 m im Bereich zwischen dem Viadukt der U1 und dem der U2 auf und bietet Platz für gastronomische Angebote. Unter dem aus 40 geschnittenen Platanen gebildeten Baumdach und entlang der mitlaufenden Sitzstufe bieten *Sitzschienen* weitere Aufenthaltsmöglichkeiten.

In den *Potsdamer Wiesen* sind die *Parkstationen* und Spielfelder angeordnet: Die *Spielstation* mit einem *Wanderwagen* unmittelbar an der Promenade, der *Rotorast 1* im Bereich des Rettungsplatzes, die *Vitalstation* unterhalb des U2-Viadukts im Übergang zum Gleiswald. In der *Vitalstation* sollen Kleingärtner Saft aus ihren eigenen Gärten pressen (*Saftbar*).

Zwischen Promenade und Gleiswald südlich der Spielstation wird ein 105 m x 66 m großes Ballspielfeld (Sportrasen) angelegt. Südlich davon schließen sich die *Fruchtsportwiesen* an, eine Kombination aus vorhandenen Obstbäumen und grünen Bewegungsfeldern.

Materialität

Die verwendeten Materialien entsprechen denen auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof.

Vegetation / Ökologie

Der neu gepflanzte Gleiswald, der einen hallenartigen Charakter erhalten soll, schirmt die Fernbahntrasse von den nutzungsintensiven Wiesenflächen ab. Geschnittene Platanen überstellen die *Potsdamer Promenade*. Eine Obstwiese (in Kombination mit Sport) entsteht aus der Freistellung der prägnanten Einzelbäume der ehemaligen Kleingartenanlage nördlich des Generalszugs.

Gender

Das Entwurfskonzept bietet ein breites Spektrum unterschiedlich zu nutzender, gut voneinander abgegrenzter Räume. Die seitlichen Promenaden, an die jeweils ein Kinderspielplatz angedockt ist, bieten ungestörte Aufenthaltsbereiche. Intensive Nutzungsbereiche liegen bandartig zusammengefasst im Park auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof und im Randbereich des Gleiswaldes.

Die Gemeinschaftsgärten bilden mit den erhaltenen Kleingärten eine räumliche und funktionale Einheit. Die klare Differenzierung in Nord-Süd und Ost-West gerichtete Wege erleichtert die Orientierung im Park. Die offenen Wiesenbereiche an den Rändern, der *Höhenweg* über die Gleise und die markanten Portale an den Eingängen ermöglichen eine Orientierung im Stadtraum.

Die Parkkonzeption bietet bedarfs- und nutzungs-gerecht schattige, halbschattige und sonnige Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Ansiedlung öffentlicher Nutzungen in vorhandenen Gebäuden unterstützt die soziale Kontrolle im Park. Entwurfs- und Funktionsplan stimmen überein.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz (*Packplatz*, ca. 70 m x 45 m) am Tempelhofer Ufer wird vollständig befestigt und mit einzelnen Sitzschienen am Rand möbliert.

Der Eingangsbereich Bülowstraße wird in die *Potsdamer Promenaden* eingebunden und durch das *Dennewitz Portal* gefasst.

Auf der Gleisinsel wird der *Gleiswald* angelegt. Hier finden sich am Rand der Fernbahntrasse das *Spionfeld* und zwischen den Tunnelmündern der S-Bahn *Bellos Welt* (Hundeplatz) mit Ringen, Rädern und Balken. Südlich des Generalszugs wird ein weiteres 105 m x 66 m großes Ballspielfeld (Sportrasen) angelegt. In der angrenzenden Station *Gepäcknetz* sind u.a. die baulichen Sporteinrichtungen (Umkleide) untergebracht. Südlich der Sportanlage bleiben die Kleingärten erhalten, daneben entstehen im *Gartenclub* die *community gardens*.

Drei Wege und die Museumsbahn werden vom ehemaligen Anhalter Güterbahnhof über die Yorckbrücken in den Flaschenhals geführt. Die übrigen, nicht zu Eisenbahnzwecken genutzten Brücken werden begrünt.

Räumlich werden Flaschenhals und ehemaliger Anhalter Güterbahnhof auf der einen Seite durch offene Wiesenfläche, auf der anderen Seite durch den Gleiswald verbunden. Im Flaschenhals setzen sich die Anhalter Promenade, der *Schnellweg* und ein weiterer, mittig geführter Weg aus dem Ostpark fort und treffen sich im Bereich der Monumentenbrücke. Unterhalb des *Kreuzberg Portals* am östlichen Rand des Flaschenhalses befindet sich das *Kelterfeld und Speisewerk* mit gastronomischen Angeboten. Ein Querweg parallel zur Yorckbrücke verbindet das *Kreuzberg Portal* mit dem westlich verlaufenden *Schnellweg*. Am Rand des Gleiswalds südlich der Yorckbrücken entsteht eine weitere *Rotorast-Station* neben dem *Schnellweg*.

Wirtschaftlichkeit / Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung eingehalten. In der Kostenschätzung liegt ein wesentlicher Hauptkostenfaktor bei den flächigen Baumpflanzungen. Es wird großflächig Bodenabtrag vorgenommen. Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint möglich.

Bis zum Bau der Brücke wird im Sinne eines Stufenkonzeptes eine Umleitungsstrecke als *Grünes U* ausgewiesen. Eine von der Realisierung des Ideenteils unabhängige Umsetzung des Realisierungsteils ist möglich. Die teilweise im Ideenteil liegenden *Fruchtsportwiesen* und die *Vitalstation* müssten zu einem späteren Zeitpunkt ergänzt werden.

Die Wegeführung im Bereich der Yorckbrücken müsste an die tatsächliche Lage der Yorckbrücken angepasst werden.

Die Eingänge zum Nelly-Sachs-Park und zur Bautzener Straße sind nicht dargestellt.

Der Bau des *Bülow Portals* ist mit einer Inbetriebnahme der Stammbahn nicht vereinbar.

Die Bäume im Bereich des Fernbahntunnels und der U7-Trasse können nicht gepflanzt werden.

Die im Plan dargestellte Fläche für den Hundespielbereich entspricht nicht der geforderten Größe.

Ein größerer Bolzplatz auf den Gleisinseln ist nicht dargestellt.

Auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof werden im Bereich der Wiesen und Promenadenflächen nicht alle Bäume erhalten.

Die geforderte Spielplatzfläche wird nicht erfüllt.

Die Pflege der geschnittenen Platanen ist aufwändig.



Leitidee

Der neue Park auf dem Gleisdreieck bleibt der topografisch und strukturell markante Ort im Stadtgefüge, der er war. ... Während die städtebauliche Situation im Westen und Süden des Wettbewerbsgebietes möglicherweise über längere Zeit diffus sein wird, bildet der zukünftige Park eine Konstante.

Gerade weil der zukünftige Park durch Schienenverläufe und Höhensprünge fragmentiert ist, braucht er einen deutlich erfahrbaren Rahmen, eine klare innere Gliederung und ein ausdifferenziertes Wegesystem für unterschiedliche Geschwindigkeiten.

Städtebauliche Aspekte

Der Entwurf zeichnet sich durch eine klare städtebauliche Struktur aus. Die intensive Gestaltung entlang der Ost- und Westränder des Parkes bildet einen markanten geschwungenen Rahmen für das ganze Gebiet. In der Mitte des Gleisdreiecks wird ein großer Wald beidseitig von großzügigen Wiesenflächen gefasst.

Der Generalzug wird als übergeordnete Ost-West-Verbindung in Form einer weit gespannten, 550m langen Brücke in den Park integriert. Zwei Abgänge binden die Parkteile an.

Als schnelle Fahrrad- und Fußwegeverbindung wird die *Gleistrasse* als Verlängerung des Nord-Süd-Grünzuges vorgesehen.

Eine Reihe von Eingangsplätzen verbindet das Gebiet mit der näheren Umgebung. Durch ihre einheitliche Gestaltung werden sie zu Markierungs- und Orientierungssystemen

Raubildung

Der neue Rahmen um das Plateau wird durch zwei *Parkboulevards* gegeben, die sich über die gesamte Länge des Gebietes erstrecken. Diese liegen auf der oberen Ebene. Zum Inneren des Parkes schließen sich Wiesenbereiche an, die wiederum von dichten Gehölzbereichen gefasst werden. Das bestehende Wäldchen der östlichen Parkseite erfährt eine Ergänzung auf der westlichen Seite der ICE-Trasse durch ein *Birkenarchipel*. Die leicht erhöhten Birkeninseln definieren die Räumlichkeit der Gleisinsel und führen sie bis an den Landwehrkanal weiter. Die Wiesenbereiche östlich und westlich des Waldes unterscheiden sich in Maßstäblichkeit und Struktur.

Erschließung

Der Generalzug beginnt mit einer langen Rampe in Verlängerung der Hornstraße. Dieser Eingang ist durch eine doppelte Überbrückung markiert, auf der der obere Parkboulevard verläuft. Eine Nebentreppe ermöglicht einen schnellen Zugang. Am anderen Ende des Generalzuges definiert ein Eingangsplatz den Hauptzugang von der Schöneberger Seite. Die Erschließung des Parkes erfolgt über 23 Eingänge. Die Zugänglichkeit von den Yorckstraße aus ist über Treppen und Rampen hergestellt, die auf den parallel zur Yorckstraße auf oberem Niveau liegenden

Yorckbalkon führen. Dieser verbindet die Gleistrasse mit dem Parkboulevard und der östlichen Yorckstraße und übernimmt auch die Verteilerfunktion zu den weiteren Erschließungen des Parkes.

Zur Anbindung des Quartiers Bautzener Straße wird eine temporäre Durchwegung eines noch unbebauten Grundstückes und die Nutzung einer vorhandenen Yorckbrücke vorgeschlagen. Über die Yorckbrücken führen drei Hauptwegeverbindungen. An drei Stellen sind nebeneinanderliegende Brücken als *Brückengärten* zusammengefasst.

Als sekundäres System verbinden fünf Wege in Verlängerung der westlichen Straßenfluchten den Parkrandboulevard mit dem Birkenarchipel. Im östlichen Teil des Parkes erschließt ein kleinteiliges orthogonales Wegeraster Spiel- und Sportnutzungen.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Der Parkrandboulevard steht mit seiner wassergebundenen Wegedecke neben Asphaltweg für verschiedene Aufenthalts-, Flanier- und Bewegungsgeschwindigkeiten zur Verfügung. Ein Wege-Heckenraster gliedert die angrenzenden Wiesenflächen, in denen ein Basketball- und ein Streetballfeld eingeordnet sind. Als Spielangebote werden ein *Spiel-Rangierbahnhof* sowie ein *Klettergarten*, ein Spielplatz *Budenzauber* und mehrere Hochschaukeln entworfen.

Für *community-gardens* wird ein Bereich zwischen dem Parkboulevard und dem Baufeld Möckernkiez vorgesehen. Ein leerstehendes Gebäude kann als Treffpunkt und Lagerraum der Gärtner genutzt werden. Im Bereich der Yorckstraße wird ein *Graffiti-Werk* aus dem Stellwerk entstehen.

Am Kreuzungspunkt des schnellen Nord-Süd-Weges mit dem Generalzug entsteht eine *Skate-Station* auf dem Platz an der Bahn.

Historische Spuren

Die Relikte der Bahnnutzung sind im Bereich des Anhalter Güterbahnhofes durch die Linearität der angeordneten Nutzungen aufgenommen. Vorhandenes Großpflaster der Ladestraßen wird auf der informellen Wegebeziehung des *Anhalter Gleises* wiederverwendet. Noch vorhandene Gleise im Wäldchen werden belassen und zum Teil als Wege ausgebaut. Die Mauer zur Möckernstraße unterstützt die Parkkante, ein Geländer sorgt für Absturzsicherung.

Materialität

Die Parkkante ist aus 12 m wassergebundener Wegedecke und 3 m Asphaltspur hergestellt. Der Parkeingang in Verlängerung der Hornstraße wird durch *rohe Stahlwände* gefasst. Die 5 m breite Nord-Süd-Verbindung *Gleistrasse* wird in Asphalt ausgeführt, Geh- und Radweg sind von unterschiedlicher Farbigekeit.

Das Wäldchen wird auf der östlichen Seite von zwei Gabionenreihen beidseits des *Hohlweges geführt*, der das Wäldchen nach Osten begrenzt. Auf der westlichen Seite begrenzt eine Gabionenreihe das Bestandswäldchen.

Vegetation

Im Bereich des Anhalter Güterbahnhofes wird die vorhandene Vegetation entlang der ehemaligen Lagerschuppen teilweise mit integriert. Heckenpflanzungen begleiten die Nord-Süd-Wege. Auch die Eingangsplätze in Verlängerung der Stadtstraßen erhalten Heckenkörper.

Das Wäldchen wird durch die vorgelagerte Gabionenmauern geschützt und nach Süden erweitert.

Östlich vorgelagert finden sich Gehölzinseln.

Die verwendete Baumart der Parkboulevards wird mit *markanter Frühlingsblüte und prächtiger Herbstfärbung* beschrieben. Bestandsbäume werden integriert.

Wildstaudenflächen gliedern die *Skatestation* in drei Abschnitte.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Auch in diesem Parkteil bildet der Parkrandboulevard die Grundstruktur zum Flanieren. Das Asphaltband wird

durch eine zweite Asphaltspur, die mittig über die großen Wiesen führt, zu einem Parcours für Inline-Skater verbunden, der vom nördlichen Eingangspfad am Schöneberger Ufer bis zum südlichen Eingangspfad an den Yorckbrücken führt. Der nördliche Eingangspfad am Schöneberger Ufer ist befestigt und bindet an den Skater-Parcours an.

Als Kinderspiel- und Bewegungsattraktionen gibt es am Beginn des Generalszuges drei Spielplätze namens *Weichennetz* und *Seilzirkus*, weiter nördlich und jenseits der im Rasen integrierten Sportfeldes liegt der *Balanceakt*.

Ein Café befindet sich als Neubau am Eingang Dennewitzplatz.

Materialität

Die Materialverwendung der Wege und Oberflächen erfolgt analog zur Anhalter Bahnhofseite.

Vegetation

Als Baumart für das Birken-Archipel werden Schneebirken *auf weißblühendem Wiesengrund* vorgesehen. Als Äquivalent zum Wäldchen zieht er sich bis an den Landwehrkanal heran. Im nördlichen Teil stehen die Birken im Schotterrasen.

Der Tunnelmund wird als Balkon gestaltet, eine extensive Staudenflur darauf bildet die Verbindung bis zur Gehölzstruktur am Eingang Luckenwalder Straße.

Die weitere Vegetationsverwendung erfolgt analog zur Anhalter Bahnhofseite.

Gender

Innerhalb der klar gegliederten Parkanlage entstehen offenen Nutzungsmöglichkeiten für viele Benutzergruppen. Ruhe- und Aktivitätszonen sind deutlich voneinander unterschieden. Die Hauptdurchwegung des Parkes orientiert sich randständig entlang der Parkkanten mit starkem Bezug zur Stadt und Sichtkontakt zu den offenen Wiesenflächen.

Ziel ist eine Parkgestaltung, die nicht einzelnen

Nutzergruppen voneinander trennt, sondern einen Aufenthalt für alle Nutzergruppen möglich macht.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz ist als befestigte Fläche dargestellt, die zum Tempelhofer Ufer mit einer Mauer gefasst ist. Der Anhalter Steg ist direkt angeschlossen. Bestandsbäume und die *Fliessbank*, eine Skulptur mit einer beweglichen Gummiauflage gliedern den Platzbereich. An der östlichen Kante beginnt der Parkboulevard.

Das Birkenarchipel zieht sich bis auf die Gleisinsel. Hier befindet sich ein Hundeauslaufgebiet, das durch ein zweites im Bereich südlich des Wäldchens auf der Anhalter Seite ergänzt wird.

Gelegenheit zum Grillen gibt die große Lichtung im Birkenhain.

Ein Vereinssportfeld von 100 x 70 m ist südlich des Generalszuges eingeordnet. Alternativ dargestellt ist der Erhalt der Kleingärten auf dieser Fläche.

Der Eingangsbereich Bülowstraße ist platzartig gestaltet. Zwei Baumreihen und ein Gastronomiepavillon gliedern die Fläche, eine Rampe führt nach Osten und auf das Parkniveau.

An der Yorckstraße sind am westlichen Ende Zugänge zum Parkniveau über zwei Treppentürme vorgesehen. Für die Anbindung des Quartiers Bautzener Straße wird eine bestehende Brücke verwendet, zwei Brücken tragen Erschließungswege zwischen Park und südlicher Erweiterung in den Flaschenhals. Für die Querung des Parkboulevards über die Yorckstraße werden mehrere Brücken miteinander verbunden. Ebenfalls miteinander verbunden werden Brücken für drei neue Brückengärten.

Die Grundstruktur des Parkes mit Parkboulevard, Wiese und Wäldchen zieht sich bis in den Flaschenhals. In Verlängerung der Großgörschenstraße führt eine Brückenverbindung nach Kreuzberg. Ein Treppenabgang von dieser Brücke bindet den Park an, ebenso ein Stadtplatz an der Monumentenbrücke.

Wirtschaftlichkeit/ Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung eingehalten. In der Kostenschätzung liegt ein wesentlicher Hauptkostenfaktor bei den flächigen Baumpflanzungen und bei den befestigten Flächen.

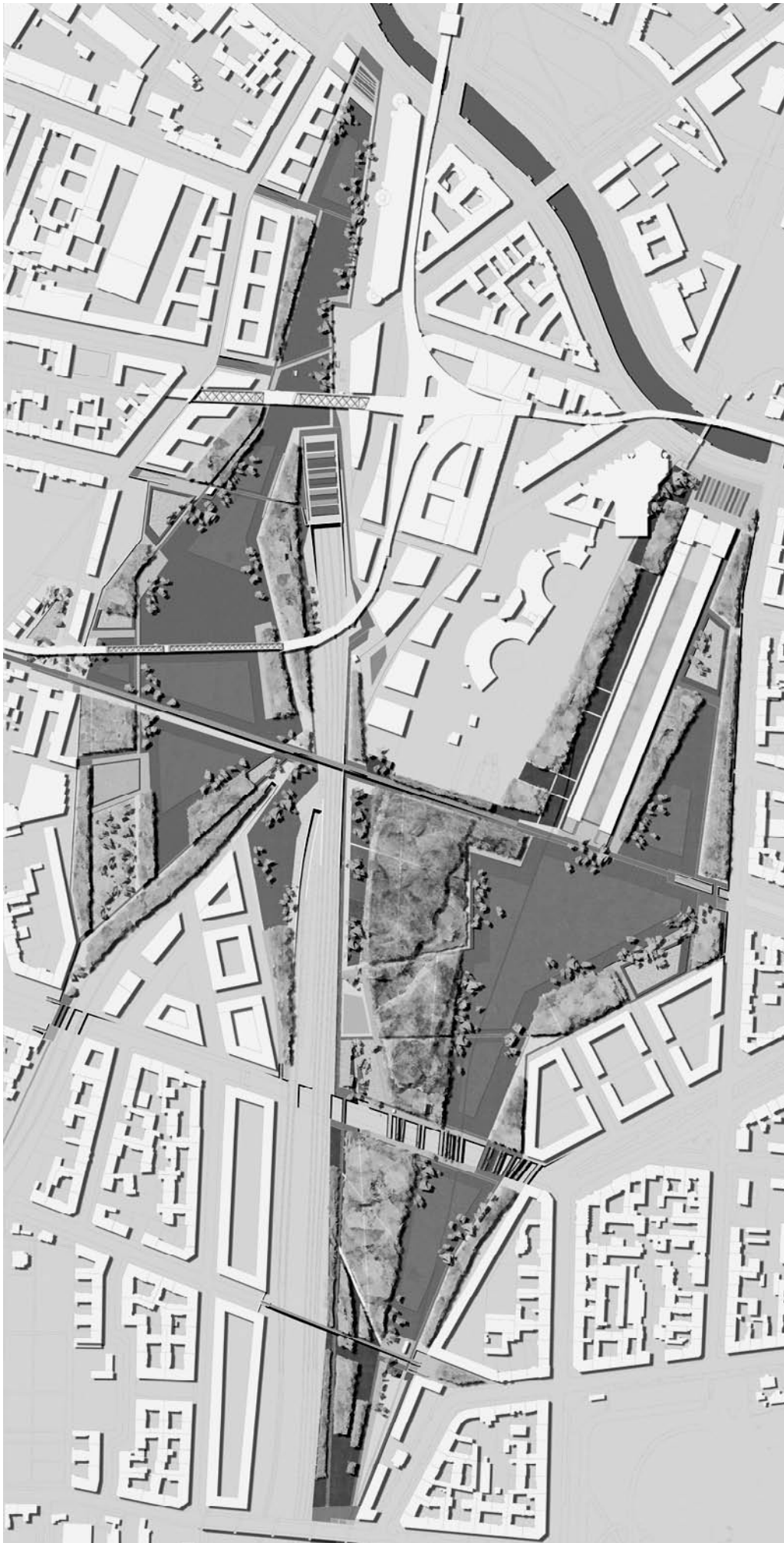
Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint möglich.

Die Vorgaben für die Lage der Spielplätze und Bolzplätze ist nicht immer erfüllt.

Die von der Bahn vorgegebenen Schutzbereiche auf Tunnelmund und Tunneldecke sind von Staudenfluren und bei höherer Überdeckung dem weitergeführten Birkenarchipel bedeckt. Die Pflanzung ist möglicherweise problematisch.

Für das Wäldchen gibt es außer im südlichen Bereich keine weiteren vegetativen Pufferzonen. Auf dem Freigelände des Museums wird der gabionenbegrenzte Hohlweg weitergeführt.

Ein Eingang des Yorckbalkons nach Osten führt direkt durch das Baufeld Möckernkiez. Außerdem ist die nordöstliche Ecke leicht verkleinert. Es gibt keine ausgewiesenen Flächen für Anwohnerinitiativen. Das Regenrückhaltebecken ist nicht dargestellt.



Leitidee

Ein multifunktional und flexibel auszugestaltender Park-rahmen an den Grenzen setzt zwei ungewöhnlich große Wiesenlichtungen in Szene. Umgeben von urbaner Stadtlandschaft versteht sich der Park auf dem Gleisdreieck als Grüne Pause.

Städtebauliche Aspekte

Die formale Gestaltung der Rahmung leitet sich aus den stadträumlichen Blöcken der umgebenen Quartiere ab. Ein durchgängiger und wiedererkennbarer Freiraum verbindet, ermöglicht die Orientierung und reagiert auf die inhomogenen Stadtkanten. Der vegetationsgeprägte Rahmen soll den offenen Innenraum stärken und gleichzeitig an wichtigen Punkten Sichtbezüge in den Stadtraum ermöglichen. Die Eingänge, die sich auf die stadträumlichen Strukturen der angrenzenden Quartiere beziehen, werden durch örtlich differenzierte Plätze akzentuiert. Höhenunterschiede werden durch langgezogene Rampen (Hornstraße, Kurfürsten-, Pohl- und Lützowstraße) und durch Treppenanlagen (Obentraut-, Warthenburg- und Yorckstraße) überwunden. Der Generalszug wird als Ost-West-Achse durch den Park hindurchgeführt.

Raubildung

Die von einer baumüberstellten Promenade geprägte räumliche Kante des Plateaus bleibt auch im Bereich der Eingänge deutlich ablesbar. *Das klare Raumgerüst von baumbeständener Rahmung und offener Lichtung ermöglicht ein Empfinden von Dichte und Weite im Freiraum. Baumkörper bilden die Kulisse für die Weite der Wiesen und ermöglichen eine vielfältige Abfolge von Raumangeboten innerhalb des Rahmens.* Die beiden großen Lichtungen im Ost- und Westpark setzen sich jeweils nach Norden und Süden fort und formulieren so die freiräumlichen Bezüge zum Potsdamer Platz, zum Anhalter Bahnhof, in den Wannseegraben und in den Flaschenhals.

Erschließung

Die 3 m breiten asphaltierten Hauptwege (Fahrrad / Skaten) werden abschnittsweise von unterschiedlich breiten wassergebundenen oder mit Platten befestigten Wegen begleitet. Vom Eingangsbereich am Schöneberger Ufer führt ein Weg mit kleinen Versätzen entlang der Lichtung in den Wannseegraben (Anbindung an die Crellestraße), ein anderer entlang der Fernbahntrasse über den Flaschenhals bis zu einem Platz an der Monumentenbrücke. Eine weitere Nord-Süd-Verbindung verläuft vom Eingang am Tempelhofer Ufer mit kleinen Versätzen entlang der Lichtung ebenfalls zum Platz an der Monumentenbrücke (Flaschenhals). Die Ost-West-Verbindung wird durch den bis zu 10 m breiten Generalszug (Asphalt) hergestellt, die rd. 550 m lange Brücke über die Gleisanlagen mit beidseitigen Abgängen kann zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden. Eine direkte Verbindung wird in der Achse der Schöneberger Straße (U-Bahnhof Gleisdreieck) zur Pohlstraße geführt. Ein Weg führt über die Gleisinseln zum Ein-

gang Bautzener Straße.

Ergänzt wird das Hauptwegenetz durch Nebenwege unterschiedlicher Breite und Materialität, die weitere Querverbindungen zu den Eingängen herstellen und die Gehölzflächen z.T. auch durch Holzstege erschließen.

Das Wegenetz ermöglicht eine Vielzahl von unterschiedlichen Rundwegen.

Die Wege werden auf das Gelände „aufgesetzt“, so dass die Ränder als Sitzstufen genutzt werden können.

Die Zugänge in den Park werden über Rampen- und Treppenanlagen hergestellt und entsprechend ihrer Bedeutung in *Entrées* und Eingänge unterschieden. Breite *Entrées*, die z.T. platzartig gestaltet werden, befinden sich am Schöneberger- und Tempelhofer Ufer und in der Achse des Generalszugs (Hornstraße, Bülowstraße), die übrigen Eingänge in Fortsetzung der einmündenden Straßen. Am S-Bahnhof Yorckstraße (S1) wird beidseitig der Yorckstraße ein Parkzugang geschaffen.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Der ehemalige Anhalter Güterbahnhof gliedert sich in einen zentralen offenen Wiesenraum, der von Gehölzflächen gerahmt und vom Museumsgleis durchzogen wird.

Die Rahmung wird von flächigen Gehölzbeständen, dem von Holzstegen durchzogenen Wäldchen und einer von Bäumen überstellten, bis zu 20 m breiten Promenade gebildet.

Die Hauptzugänge befinden sich am *Entrée Technikmuseum*, am *Entrée Hornstraße* und an den Yorckbrücken. Das *Entrée Hornstraße* schiebt sich als langgezogene, von einer Mauer gefassten Rampe in den Park, überbrückt von einem Weg der hochliegenden Promenade (Plateau-Niveau) und begleitet von einer breiten Treppenanlage. Auch der Zugang an der Yorckstraße, der als Rampe mit seitlichen Böschungen gestaltet wird, wird von einem Weg auf dem Niveau des hochliegenden Plateaus überbrückt.

Nutzungen

Die wassergebundene Promenade lädt zum Aufenthalt (Sitzbänke) und zum Spiel (Boule) ein. Am Zugang Obentrautstraße wird ein Jugendspielplatz und, eingelagert in die Promenade am Möckernkiez, ein Kleinkinder-Spielplatz angelegt. Das flexible Raumgerüst soll die Möglichkeit bieten, auf Anwohnerwünsche im Rahmen von weiteren Workshops einzugehen.

Südlich des Generalszugs zwischen Wäldchen und Fernbahntrasse finden die Community Gardens ihren Platz in einem langgezogenen Band (ca. 170 m x 20 m). Daran schließen sich ein *Skater-* und ein *Beachpark* an. Am westlichen Rand der Lichtung liegt ein Holz-Sonnendeck. Das Gebäude an den Yorckbrücken wird zur Parkpflegestation.

Am Generalszug, in den Gebäuden des künftigen Technikmuseums, findet sich das Parkcafé. Zwei Plateaus auf Niveau der Rampen befinden sich in Fortsetzung der Gebäude und bieten Platz für die Café-Terrassen und zum Aufenthalt. Seitliche Sitz-

stufen führen zum Platz am Generalszug hinunter.

Vegetation / Ökologie

Durch die Entwicklung eines vorgelagerten Gebüsch- und Staudenmantels und durch die Arrondierung mit den westlichen Community Gardens wird eine schirmende und schützende Wirkung des Wäldchens erreicht. Das Wäldchen wird nur behutsam mit Holzstegen erschlossen. Lockere Baumhaine als offene Gehölzflächen ergänzen die Parkpromenaden.

Die nutzungsintensiven, ca. 20 m breiten Ränder der Lichtungen werden als Landschaftsrasen angelegt (8-10 Schnitte/Jahr), während die innenliegenden Wiesenbereiche (*Kreuzberger Wiesen*) nur extensiv gepflegt werden (2 Schnitte/Jahr).

Historische Spuren / Materialität

Die umgebende Mauer, die Pflasterfragmente und historischen Gleise werden überwiegend erhalten, z.T. ergänzt und in die Parkkonzeption einbezogen. Im Bereich der Lichtung sind die Gleise sichtbar in den Rasenflächen und verschwinden in den innenliegenden Wiesenflächen.

Die Hauptwege werden in Asphalt *mit Abstreue*, die Nebenwege in wassergebundener Decke ausgeführt, auf kurzen Abschnitten mit Aufenthaltsqualitäten wird auch Plattenbelag verlegt. Für die Spielflächen werden entsprechend der Nutzung Tartan, Asphalt, Beton oder Sand verwendet.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Der ehemalige Potsdamer Güterbahnhof gliedert sich analog zum ehemaligen Anhalter Güterbahnhof in einen zentralen offenen Wiesenraum, der von Gehölzflächen gerahmt wird, sich nach Norden in Richtung Potsdamer Platz öffnet und entsprechende Blickbeziehungen ermöglicht. Die Rahmung wird von lockeren Baumgruppen, flächigen Gehölzbeständen zwischen den Bahnviadukten und einer von Bäumen überstellten, bis zu 30 m breiten Promenade nördlich des U2-Viadukts gebildet.

Die Hauptzugänge befinden sich am *Entrée Schöneberger Ufer*, und an den Eingängen Lützowstraße und Pohlstraße. Der Eingangsplatz am Schöneberger Ufer (ca. 50 m x 40 m) integriert den Rettungsplatz und wird am Rand mit Asphalt sowie mit Platten befestigt, in die Wiesenbänder eingelagert sind. Die Eingänge Lützowstraße und Pohlstraße schieben sich als langgezogene

Rampen in den Park. Querwege verknüpfen die angrenzenden Quartiere. Die direkte Verbindung von der Pohlstraße zur Schöneberger Straße wird über den Rettungsplatz geführt, der begrünt wird (Rasen). Die ansteigende Rampe am Tunnelportal der Fernbahn wird streifenartig bepflanzt (*Bahnhof der Neophyten*) und von wassergebundenen Flächen gerahmt. Ein neuer Abgang auf der westlichen Seite erschließt den Park.

Nutzungen

Die wassergebundene Promenade lädt zum Aufenthalt und Spiel ein. Am Zugang Kurfürstenstraße wird

ein Jugend-Spielplatz, am Eingang Bülowstraße nördlich des U2-Viadukts ein Kleinkinder-Spielplatz angelegt. In Fortsetzung des Eingangs Kurfürstenstraße findet gerahmt von lockeren Baumgruppen ein Café seinen Platz.

Vegetation / Ökologie

Die nutzungsintensiven Ränder der Lichtungen werden als Landschaftsrasen angelegt, während die innenliegenden Wiesenbereiche (*Potsdamer Wiesen*) nur extensiv gepflegt werden. Wie auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof soll die Verwendung unterschiedlicher Baumarten im Park Orientierung bieten. *Bestandsbäume wie Götterbaum, Ahorn, Birke, Eiche und Robinien werden in den Park integriert.*

Materialität

Die Hauptwege werden in Asphalt *mit Abstreue*, die Nebenwege in wassergebundener Decke ausgeführt, in Bereichen mit Aufenthaltsqualitäten wird auch Plattenbelag verlegt. Für die Spielflächen werden entsprechend der Nutzung Tartan, Asphalt oder Sand verwendet.

Gender

Die Lage der Spielareale entwickelt sich aus der Wechselwirkung zwischen der Art der Nutzungen und städtebaulichen Kontext. Kinderspielplätze und ruhige Bewegungsflächen liegen in Wohnnähe, Ballspielflächen und Skaterpark halten gebührenden Abstand und befinden sich in der Nähe der Bahnanlagen.

Ruhe- und Aktivitätszonen sind deutlich voneinander abgegrenzt. Es werden sowohl altersspezifische wie altersunabhängige Nutzungszonen angeboten. Die charakteristische Materialwahl der Wege, die deutlich ausformulierten Lichtungen, das eindeutige Erschließungsnetz und die Differenzierung der Eingangsbereiche unterstützt die Orientierung im Park. Weite Sichtbeziehungen in Nord-Süd und Ost-West-Richtung ermöglichen zudem eine Orientierung im Stadtraum.

Unterschiedliche Sonnenexpositionen von schattig bis sonnig bieten ein breites und bedarfsgerechtes Spektrum an Aufenthaltsmöglichkeiten. Die Ansiedlung öffentlicher Nutzungen in vorhandenen Gebäuden unterstützt die soziale Kontrolle im Park. Entwurfs- und Funktionsplan stimmen überein.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz (ca. 50 m x 80 m) wird analog zum Platz am *Entrée am Schöneberger Ufer* gestaltet, unter Verzicht auf Asphalt jedoch vollflächig mit einem Plattenbelag befestigt, in den Wiesenbändern eingelegt sind. Die künftig zum Museum gehörende Freifläche westlich der geplanten Museumsgebäude besteht aus offenen Wiesen und rahmenden Gehölzflächen auf der Grundstruktur eines rechtwinklig angelegten Wegenetzes. Die Wiesen bieten Platz für Exponate des Technikmuseums und setzen sich bis zum Generalszug hin fort.

Der Eingangsbereich Bülowstraße besteht aus

einer wassergebundenen Wegedecke mit einzelnen Bäumen, die vom Asphaltband des Generalszugs durchquert wird. Südlich des Generalszugs, abgeschirmt durch einen Hain, wird eine Sportfläche angelegt (50 m x 40 m), daran schließt sich weiter südlich eine kombinierte Sport-/Kleingartenfläche an, die von der Parkpromenade gerahmt wird.

Auf den Gleisinseln, südlich des Generalszugs im Bereich des Tunnelportals der S1 wird ein weiterer Spielplatz (Kletterspiel) angelegt. Östlich davon befindet sich der Hundespielbereich, begleitet von einem Weg, der zum Eingang Bautzener Straße führt.

Die Yorckbrücken werden vollständig in den Park integriert, teils als Weg, teils als Garten (*Gärten auf den Yorckbrücken*). Der Bereich der Yorckbrücken zwischen ehemaligem Anhalter Güterbahnhof und Flaschenhals wird mit den hochliegenden, parallel zur Yorckstraße geführten Wegen platzartig interpretiert. Die Wege sind durch Brücken miteinander verbunden. Ein weiterer Zugang auf der südlichen Seite sichert die Erschließung des Flaschenhalses.

Im Flaschenhals setzt sich die Lichtung aus dem ehemaligen Anhalter Bahnhof fort, westlich gerahmt vom Bestandsgrün, östlich von der Parkpromenade, die sich bis zum Eingang Kreuzbergstraße zieht.

Vom dortigen *Stadtbalkon* führt ein Steg über den Flaschenhals und die Gleisanlagen zur Großgörschenstraße sowie eine Treppe hinunter zum Platz am Stellwerk. Südlich des Stegs werden bandartig Wiesenflächen mit Baumpaketen und ein Jugend-/Kleinkinderspielplatz angelegt.

Wirtschaftlichkeit / Realisierbarkeit

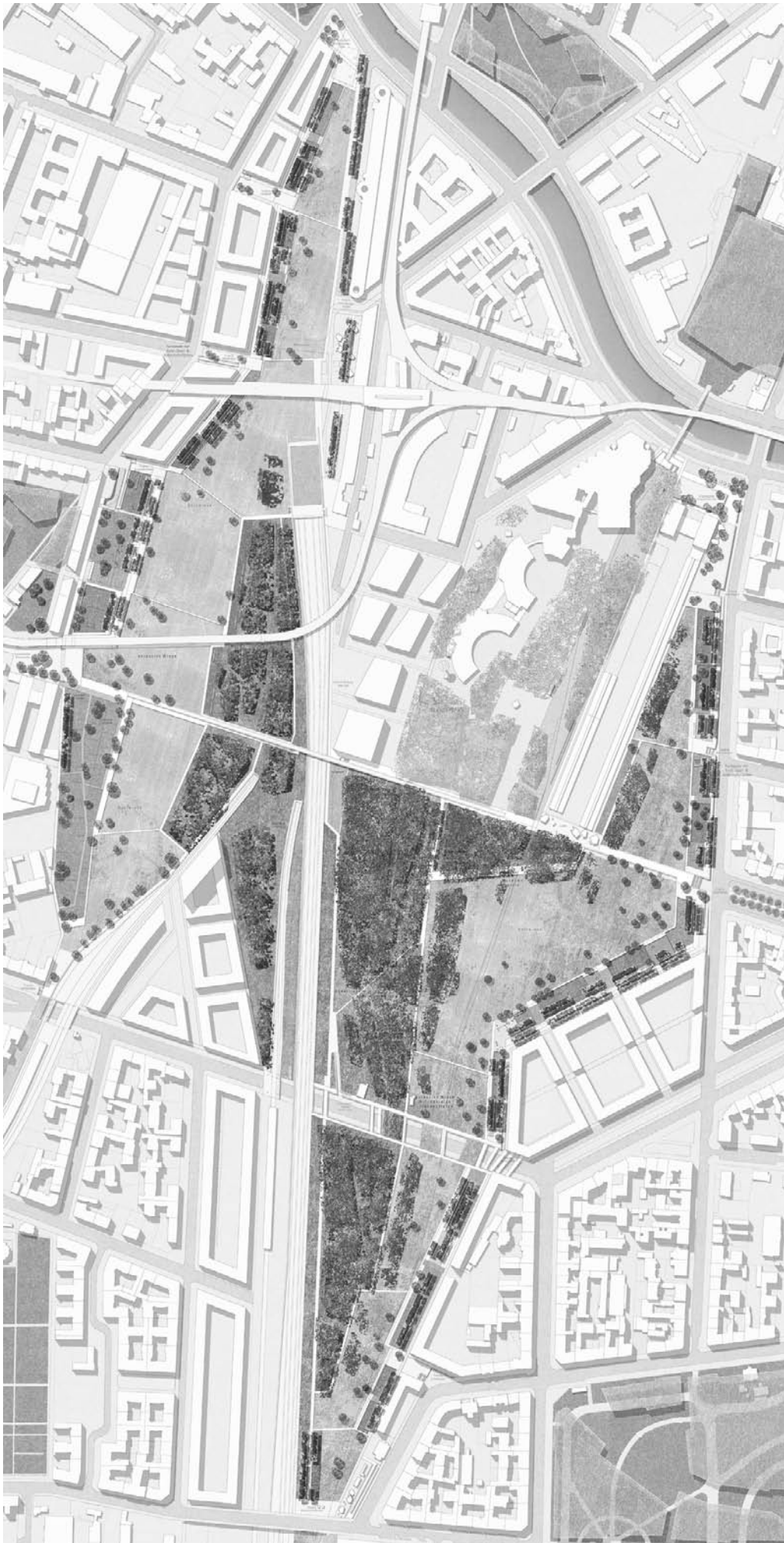
Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung überschritten. In der Kostenschätzung liegt ein wesentlicher Hauptkostenfaktor bei den flächigen Baumpflanzungen und bei den befestigten Flächen. Es sind relativ viele Spielflächen vorgesehen. Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint kritisch.

Die Baumpflanzung im Bereich der Tunnelanlagen (Fernbahn, U7), der 10-KV-Leitung und im Sicherheitsstreifen der Bahn sind teilweise nicht möglich. Der Eingang zum Nelly-Sachs-Park ist nicht dargestellt.

Die Anwohnergärten sind nicht auf den Gleisinseln, sondern im Bereich des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs entlang der Fernbahntrasse angeordnet. Der Normsportplatz südlich des Generalszugs (Fläche c) ist nicht dargestellt.

Ein größerer Bolzplatz ist nicht auf den Gleisinseln (Fläche i), sondern südlich des Generalszugs (Fläche c) dargestellt.

Eine von der Realisierung des Ideenteils unabhängige Umsetzung des Realisierungsteils ist möglich.



Leitidee

Das Konzept sieht ein Freiraumgerüst vor, das an die Morphologie des Geländes anknüpft.

Beide Parkteile bestehen aus drei parallelen Schichten, in die die jeweiligen Spuren und Fragmente integriert sind und jeweils unterschiedliche Atmosphären aufweisen.

Das übergeordnete Gerüst soll flexibel an die Anforderungen der Nutzer angepasst werden. *Zuschnitt und Lage der Nutzungen sollen in enger Zusammenarbeit mit den Bürgern angepasst werden.*

Städtebauliche Aspekte

Der Park am Gleisdreieck wird zu den Stadtquartieren hin von einem *Parkband* begrenzt, das die Kontur durch Baumreihen und durch die Betonung des Höhenunterschiedes zusätzlich nachzeichnet. Zur Stadtseite schaffen sie die teils fehlende räumliche Fassung, zum Park hin bilden sie einen aufgelockerten Übergang in die Wiesenflächen.

Die Eingänge werden durch örtlich differenzierte Plätze markiert, die den Höhenunterschied durch Treppen und Rampen überwinden. Sie liegen in Verlängerung der Straßen aus den Wohngebieten, von der Yorckstraße aus werden vier Zugänge ermöglicht.

Der Generalszug ist als Achse mit einer großen Brücke dargestellt, von der eng an der ICE-Trasse Treppen zum Parkgelände führen.

Durch die offen gehaltene Mitte der beiden Parkteile werden Sichtbeziehungen zum Stadtzentrum unterstützt.

Raubildung

Das Freiraumgerüst gliedert den Park auf jeder Parkseite in drei grundsätzlich unterschiedliche Räume: Außen liegt das intensive gestaltete Parkband, von Pro-

menaden erschlossen, mit differenzierten Freiraumangeboten. Auf dem Parkband befinden sich eine Reihe langgestreckter Felder für die intensiven Parknutzungen. Die Parkbänder werden von freiwachsenden, zweireihigen Gehölzbändern begleitet.

Eine Wiesenfläche vermittelt Weitläufigkeit, einzelne Solitäräume sind als Bestand integriert oder neu gepflanzt.

Innen liegen beidseits der ICE-Trasse Gehölzinseln, als Bestandswäldchen oder Neupflanzung, die als naturnahe Räume Kontemplation und Ruhe anbieten.

Die erhöhte Lage der Parkränder wird durch die umfassenden Mauern betont und unterstrichen.

Erschließung

Die Ost-West-Verbindung wird über die Wiederaufnahme des Generalszuges gestärkt.

Der Generalszug wird über Treppenabgänge mit dem Parkteilen verbunden. Sollte die Brücke erst zu einem späteren Zeitpunkt verwirklicht werden, können diese Treppentürme schon als Aussichtspunkte genutzt werden. Die Parkverbindung von Kreuzberg

nach Schöneberg führt solange entlang der Gleise in einer nördlichen Schleife über den südlichen Rand des Tunnelmundes.

Als schnelle Nord-Süd-Verbindung wird eine Wegeverbindung vom Potsdamer Platz über die neue Brücke des Landwehrkanals entlang der Bahntrasse nach Süden bis in den Flaschenhals geführt. Für den Park sind die Promenaden bestimmend: Sie laufen in Nord-Süd-Richtung entlang der Parkbänder, knicken teilweise winklig ab und ermöglichen so verschiedene Blickwinkel über den Parkraum und gliedern ihn in Teilbereiche. Zur besseren Orientierung werden längs und quer gerichtete Wege unterschieden. Im Gegensatz zu den ebenerdigen Nord-Süd-geführten Wegen werden die quer verlaufenden Wege als Stege über die Flächen geführt. Zusätzlich erschließen Pfade die Gehölzinseln.

Der Entwurf nutzt vier Brücken an der Yorckstraße als Erschließungswege. Die bestehende Rampe wird als Parkerschließung genutzt, eine neue Rampe führt dicht entlang des Baufeldes Möckernkiez auf das obere Parkniveau. Teilweise werden nebeneinanderliegende Brücken als Grüne Platzflächen verbunden. Die westliche Brücke kann durch ihre Begrünung als Orientierung und Hinweis auf den Park dienen.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Gestaltet uns einen Park, in dem wir gestalten können, zitieren die Verfasser aus der online-Diskussion. Auf den stadtnahen Flächen der Parkbänder werden Nutzungen orthogonal eingeordnet, nicht alle Felder haben eine bestimmte Nutzungszuordnung. Genannt sind community-gardens am Zugangsbereich Obentrautstraße, weiter südlich folgen Kinderspiel und kleinere Sportflächen in Einheiten von 700-1500 qm. Sie sind getrennt durch Eingangsplätze oder Aufenthaltsflächen mit Rasenoberflächen. Entlang der ehemaligen Lagerhäuser ist im südlichen Bereich ein Sandbereich für Boulespiel vorgeschlagen, auf der großen Lichtung ist eine Bolzwiese dargestellt.

Entlang der ICE-Trasse ist ein Hundeauslaufbereich von 5600 qm entworfen.

Gastronomische Einrichtungen sind im Anhalter Parkteil im nördlichen Zugangsbereich dicht am Museumsplatz sowie am südlichen Ende der ehemaligen Lagerhallen vorgesehen.

Der gesamte Park ist mit sämtlichen Zugängen nachts verschließbar

Historische Spuren

Die historischen Gleisanlagen sind in den Rasenflächen und im Wäldchen erhalten. Bestehende Asphaltrelikte werden entfernt, Pflasterspuren sind teilweise erhalten.

Die Mauern entlang der Möckernstraße werden als historische Kanten erhalten und nahezu bis an Tempelhofer Ufer geführt. Für die neuen Zugänge von der Möckernstraße in den Park werden Einschnitte geplant.

Materialität

Die Beläge der Promenade sind in zwei Materialien für unterschiedliche Bewegungsarten hergestellt: Heller Asphalt mit Abstreuer und wassergebundene Decke.

Längsgerichtete Wege sind mit Oberflächen aus wassergebundener Decke, Pflaster oder Asphalt versehen. Es gibt Einfassungen, Sitzmauern und Stufen aus Beton.

Die Parkeingänge sind mit Toren verschließbar.

Vegetation

Die Gehölzinseln auf der östlichen Seite formieren sich aus den bestehenden Pionier- und Stadtwäldern auf den ehemaligen Gleisanlagen. Der Bestand wird in großen Teilen in die Gehölzschirme einbezogen und nur an wenigen Stellen gelichtet. Die vorhandenen ruderalen Stauden- und Wiesenfluren bleiben erhalten.

Baumarten werden nicht genannt.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Auch hier werden, analog der Fläche des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes, im stadtnahen Parkband Sport- und Spielfelder integriert. In der großen Wiesenfläche ist eine 70x100 m große Spielfläche integriert. Auch südlich der Trasse des Generalszuges gibt es eine Bolzwiese.

Die Zugänge zum Schöneberger Quartier sind als leicht geneigte Stadtplätze gestaltet.

Im Übergangsbereich zur Pohlstraße werden community gardens vorgesehen. Die Kleingärten südlich der Trasse des Generalszuges bleiben erhalten.

Die gastronomischen Einrichtungen liegen in diesem Parkteil ebenfalls im nördlichen Teilbereich, am Parkzugang Schöneberger Straße.

Materialität

Die Materialverwendung für Wege erfolgt analog zu dem östlichen Parkteil.

Vegetation

Im Bereich der neuen Gehölzinseln entstehen neue, unterschiedliche *Sukzessionsfelder*. *Unter Einbeziehung der Standortfaktoren sollen dazu durch unterschiedliche Initialpflanzungen von jungen Gehölzen und Stauden verschiedenen Sukzessionsprozesse... unterschiedliche Charakteristiken ausbilden.*

Gender

Die Verfasser entwerfen eine frei zugängliche Parkkonzeption mit gut erkennbaren, spezifischen Nutzungsangeboten.

Aufenthaltsangebote werden in unterschiedlichster Form und Sonnenexposition angeboten. Die informellen Treffpunkte sind durch Lage und Exposition gut einsehbar.

Entwurf und Funktionsplan stimmen überein.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz zieht sich um das Gebäude herum bis in die Möckernstraße. Vor dem Museum zum Tempelhofer Ufer hin ist die Fläche durch unterschiedliche Oberflächenbeläge strukturiert. Einige Baumgruppen spenden Schatten. Die gastronomischen Einrichtungen sind für Park- und Museumsbesucher attraktiv.

Der Bereich der Gleisinsel ist analog der Fläche des Wäldchens als Gehölzinsel geplant.

Ein Rasenbolzplatz liegt seitlich begrenzt von einem erhaltenen Teil der Kleingärten auf der westlichen und Gehölzinseln auf der östlichen Seite.

Der Eingangsbereich Bülowstraße wird durch eine Platzfläche mit Bäumen gebildet. Zum Park hin entsteht eine breite Treppenanlage, seitlich überwindet eine Rampe den Höhenunterschied.

Das östliche Parkband zieht sich mit der kleinteiligen angelagerten Nutzung bis in den Flaschenhals, Gehölzstrukturen bilden den Übergang zur Schnellen Nord-Süd-Verbindung.

Am Südbalkon an der Kreuzbergstraße wird eine gastronomische Einrichtung dargestellt.

Wirtschaftlichkeit/ Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung eingehalten.

Bei den Pflanzarbeiten wird mit Forstpflanzung gerechnet. In der Kostenschätzung liegt ein wesentlicher Hauptkostenfaktor bei den Baukonstruktionen, Sitzmauern und Einfassungen.

Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint möglich.

Das Museumsgleis ist integriert.

Die Auflagen der DB entlang der Fernbahntrasse sind weitgehend erfüllt.

Die diagonale Wegeverbindung durch das Wäldchen verläuft auf der Trasse der U7.



Leitidee

Was wir in der ersten Wettbewerbsphase abgegeben haben, war im wesentlichen ein Konzept, eine Art Absichtserklärung, was Sie jetzt vor sich haben, ist etwas komplett anderes. Hauptherausforderung war nun die Integration eines Netzwerkes von lokalen Verbindungen, ohne die fast schon sinnlich-schönen Nord-Süd-Verbindungen zu vernachlässigen. Dabei wird das Bild einer von der Natur überwucherten Lokomotive als eine überaus starke Metapher für das Gleisdreieck selbst gesehen. Das Gleisdreieck wird zudem mit einem pumpenden Herzen verglichen, östliche und westliche Hälfte als Herzkammern und die Eisenbahntrasse als Arterien.

Städtebauliche Aspekte

Der Park soll auf dem Maßstab der Gesamtstadt im Hinblick auf ein Netzwerk an grünen Räumen funktionieren. Dies bezieht sich zum einen auf die Nord-Süd-Verbindungen, aber auch auf die übergeordnete Ost-West-Verbindung, die jedoch nicht axial durch den Park geführt wird. Entlang der Hauptverbindungen ergeben sich Blicke in die angrenzenden Stadtquartiere. Die Nord-Süd-Verbindungen werden in die sich anschließenden Freiräume (Tilla-Durieux-Park, Anhalter Bahnhof, Wannseeegraben, Flaschenhals) weitergeführt.

Der Rand zur Stadt wird durch überwiegend einreihig gesetzte Säulenpappeln markiert.

Areale mit größerer Intensität finden sich an den Eingangsbereichen, die den Park mit dem städtischen Umfeld verankern und mit diesem verbinden. Gestalterisch betont werden die Eingangsbereiche am Landwehrkanal, an der Bülowstraße, an der Hornstraße und an den Yorckbrücken.

Raubildung

Der Park wird räumlich und funktional in drei charakteristische Zonen unterschieden: offene, um 2 m abgesenkte Wiesen im westlichen Teil für flexible Nutzungen, *experimentelle Gärten* im östlichen Teil als geometrisch gesetzte Baupakete unterschiedlicher Arten und als *Rückgrat* der sich vom Museum bis in den Flaschenhals erstreckende *Stadtwald* (Naturerfahrung).

Auch wenn das Gebiet relativ eben erscheint, wird das Raumerlebnis nicht zuletzt durch Rampen, Treppen und Stege beeinflusst werden.

Erschließung

Vom Eingangsplatz am Landwehrkanal führt ein 6 m breiter Hauptweg (4 m Asphalt, 2 m wassergebundene Decke) entlang der westlichen Parkgrenze zur *Aktivitätsplaza* unter dem U2-Viadukt und von dort weiter bis zum Eingang Bülowstraße und weiter in den Wannseeegraben. Ein weiterer Hauptweg vom Eingangsbereich am Schöneberger Ufer wird entlang der Fernbahntrasse und im Bogen durch das Wäldchen auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof in den Flaschenhals geführt. Dort verzweigt sich der Hauptweg in einem dichten Netz von Wegen und endet an einer Rampe an der Monumentenbrücke.

Dort endet ebenfalls der in Fortsetzung des Anhalter Steges kommende Hauptweg, der westlich der zukünftigen Museumsgebäude und am Rand des Wäldchens geführt wird. Die 6 m breiten Hauptwege unterteilen sich in einen 4 m breiten Asphaltstreifen und in einen 2 m breiten Streifen aus wassergebundener Decke.

Ergänzt werden die Nord-Süd-Verbindungen durch eine übergeordnete Ost-West-Verbindung in Fortsetzung der Hornstraße (Generalszug), die jedoch nach Überbrückung der Fernbahngleise nördlich zur *Aktivitätsplaza* unter dem U2-Viadukt abknickt und weiter zum Eingangsbereich Bülowstraße geführt wird. *Dieser Ansatz bietet auch den Vorteil, dass bei Nichtrealisierung der Brücke der Entwurf trotzdem stimmig bleibt.*

Das übrige Erschließungssystem (wassergebundene Decke) wird als *feines Raumgewebe* beschrieben, das *Rundwege und Querverbindungen erlaubt.*

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Der ehemalige Anhalter Güterbahnhof teilt sich in den Bereich des Wäldchens, das eine Erweiterung nach Osten erhält, und in einen von linearen Strukturen geprägten östlichen Teil. Die Grenze bildet der Hauptweg vom Anhalter Steg zum Flaschenhals, der im Bereich des Museums von einer langgestreckten Rasenfläche begleitet wird, die sich südlich des Generalszugs fortsetzt. Das Museumsgleis berührt alle Teilbereiche des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs.

Das Wäldchen wird durch zwei Stege, die ein *Lustwandeln* zwischen den Baumkronen ermöglichen, und durch ein feinmaschiges Netz von Nebenwegen erschlossen.

Der Eingang am Tempelhofer Ufer wird als langgezogene Kalksteinfläche ausgebildet, die sich bis zur Obentrautstraße zieht. Dort führen eine geschwungene Rampe und eine breite Treppenanlage auf das Plateau. Zwischen Wartenburgstraße und Hornstraße wird ein dreieckiger Platz (Kalkstein) in den Park eingeschoben, der von einzelnen Baumgruppen überstellt und von einer Spalierpflanzung begrenzt wird. Granitstufen und Sitzstufen führen auf das Plateau, auf den Zwischenpodesten finden sich ebenfalls Spalierpflanzungen. Eine Rampe in der Achse des Generalszugs führt von dem auf Straßenniveau liegenden Platz in den Park hinauf, gefasst von Mauern und überbrückt von einem Weg. Die Rampe endet an einer quergestellten hohen Pergola, die auf Höhe der Obentrautstraße endet (200 m lang, bis zu 20 m breit). Westlich führt der Generalszug durch einen Baumfilter in Höhe der künftigen Museumsgebäude und weiter über die Wiese und durch den *Stadtwald* zur geplanten Brücke über die Fernbahngleise.

Im Bereich nördlich des Generalszugs finden sich erhöhte, mit einer *Cortenkante* eingefasste und von Holzbänken begleitete längliche Pflanzbeete (40 bis 110 m lang, bis zu 13 m breit). Diese *experimentellen Gärten können als Genossenschaft oder Stiftung durch die Anwohner betreut werden.* Ein zweireihiges Baupaket schließt den Bereich nach Norden

hin ab.

Südlich des Generalszugs, östlich des *Stadtwaldes* werden vier rechteckige Baumpakete z.T. auf Rasen angeordnet (70 m x 40 m, 95 m x 35 m, 15 m x 40 m, 70 m x 30 m). Diese sollen als Baumschule bewirtschaftet werden. Dazwischen befinden sich Rasen- und wassergebundene Flächen, Plattenbänder und eine Doppelreihe aus Säulenpappeln.

Nutzungen

Der gesamte Bereich östlich des *Stadtwaldes* wird als multifunktional nutzbare Fläche gesehen (Rasen, wassergebundene Flächen). Zum Teil von der Pergola beschattete Bänke entlang der *experimentellen Gärten*, geschwungene Bänke am Baufeld Möckernkiez und der Platz an der Möckernstraße zwischen Horn- und Wartenburgstraße bieten Aufenthaltsmöglichkeiten.

Ein Hundeauslauf wird zwischen den Baumschulflächen angeordnet. Kleinere Sportfelder und ein Spielplatz befinden sich am Rand der westlichen Baumschulfelder. An den Yorckbrücken finden zwei Cafés unter Einbeziehung des alten Stellwerks ihren Platz, die mit einem Lift erschlossen werden. *Diese erwirtschaften einen Gewinn und schaffen gleichzeitig einen Zugang zum Park* (public private partnership). Der z.T. durch hochführende Stege erschlossene *Stadtwald* dient dem Naturerlebnis, kleine Plätze bieten weitere Aufenthaltsmöglichkeiten im Wäldchen.

Die Gärten sollen durch die Anwohner bewirtschaftet werden.

Historische Spuren / Materialität

Die Mauer entlang der Möckernstraße zwischen Hornstraße und Wartenburgstraße wird zugunsten des großzügigen Eingangsplatzes entfernt. Die befestigten Flächen bestehen überwiegend aus wassergebundener Decke. In die wassergebundene Platzfläche sind Granitbänder (Platten) eingelegt. Platzbereiche werden mit Kalkstein belegt. Plattenstreifen und Stufen sind aus Granit. Die Verfasser beschreiben die Bänke als Sitzmauern mit Holzaufgabe, die mit einer Stahlkante ausgestattet wird.

Vegetation / Ökologie

Neben den Baumschulflächen finden sich in geometrischen Formen gepflanzte Pappelarten (*Populus nigra* „Italica“ - Säulenpappel, *Populus alba* „Nivea“-Silberpappel) und Platanen (*Platanus acerifolia*), auf den Eingangsplätzen *Prunus yedoensis* (Japanische Kirsche), und *Sorbus intermedia* (Mehlbeere). Die Gärten sollen durch die Anwohner bewirtschaftet werden. Für die Spalierpflanzung wird *Tilia europaea* (Holländische Linde) gewählt. Auf den wassergebundenen Flächen werden Pflanztröge aufgestellt. Das Wäldchen wird erhalten und bis zum Baufeld Möckernkiez erweitert.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Der ehemalige Potsdamer Güterbahnhof wird geprägt von einer großen, um 2 m abgesenkten Rasenflächen zwischen den U-Bahn-Viadukten, die

von einer breiten Wiesenböschung und einem 2 m bis 4 m breiten Weg gerahmt wird. Nördlich des U1-Viadukts befindet sich eine weitere, von einem Wiesensaum begrenzte Rasenfläche, die nach Norden in eine Wiese übergeht. Getrennt werden die beiden Lichtungen durch eine *Aktivitätsplaza* unter dem U1-Viadukt. Eine weitere *Aktivitätsplaza* befindet sich unter dem U2-Viadukts, an die die Brücke über die Gleisanlagen andockt.

Ein gestalterisch betonter Eingangsbereich mit einer Brückenrampe zum Tilla-Durieux-Park befindet sich am Schöneberger Ufer. Die übrigen Eingänge in Fortsetzung der einmündenden Straßen und im Übergang zum Nelly-Sachs-Park werden zurückhaltend ausformuliert.

Nutzungen

Die Rasenflächen bieten unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten bis hin zur Integration eines Großspielfeldes.

Die aktiven Nutzungen konzentrieren sich in den *Aktivitätsplazas* mit ihren Kletterwänden, z.T. an den bestehenden Pfeilern der Viadukten, Kleinspielfeldern und Skateranlagen. Kleine Gebäude bieten dort Umkleidemöglichkeiten. An der südlichen *Aktivitätsplaza* findet sich in Zuordnung zum Eingangsbereich Bülowstraße ein Café.

Ein Spielplatz befindet sich am westlichen Rand im Bereich des Zugangs von der Kurfürstenstraße.

Materialität

Die *Aktivitätsplazas* werden mit einem eingefärbten Asphaltbelag versehen, die übrigen Flächen, bis auf den Asphaltstreifen der Hauptwege, mit wassergebundener Decke ausgestattet. Die Rasengittersteine im Bereich des Rettungsplatzes am Zugang zum U-Bahnhof Gleisdreieck bleiben erhalten.

Vegetation / Ökologie

Die baumlosen Rasenflächen werden von Wiesen gesäumt bzw. gerahmt. Säulenpappeln begrenzen den Rand, einreihig im Westen, zweireihig im Osten. Auf den wassergebundenen Flächen werden Pflanztröge aufgestellt.

Gender

Die gestalterisch deutlich voneinander unterschiedenen Seiten des Parks (ehemaliger Anhalter und ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof) sowie gestalterisch betonte besondere Situationen (Stege, Pergola, Eingangsbereiche) ermöglichen eine gute Orientierung im Park. Über die offenen Wiesenbereiche werden weiträumige Sichtbeziehungen in die umliegenden Quartiere geschaffen.

Das Parkkonzept konzentriert unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten für alle Alterstufen in klar definierten und gut voneinander abgegrenzten Bereichen: offene Wiesenbereiche, *Aktivitätsplazas*, Anwohnergärten, *Stadtwald*.

Unterschiedliche Sonnenexpositionen von schattig (Wald) bis sonnig (Wiese) bieten ein bedarfsgerechtes Spektrum an Aufenthaltsmöglichkeiten. Cafés an den Yorckbrücken schaffen Öffentlichkeit und nächt-

liche Beleuchtung in einem derzeit wenig belebten Bereich. Entwurfs- und Funktionsplan stimmen überein.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz wird mit Granitplatten befestigt und Natursteinbänken bestückt. Der Baumbestand wird um Mehlbeeren und um im Raster gepflanzte Bäumen ergänzt. Die langgestreckte Rasenfläche vom ehemaligen Anhalter Güterbahnhof wird bis zum Museumsplatz geführt, begleitet vom Hauptweg in Fortsetzung des Anhalter Stegs.

Der Eingangsbereich Bülowstraße in Fortsetzung der *Aktivitätsplaza* wird vollständig befestigt und mit locker gestellten sowie mit im Raster und im Spalier gepflanzten Bäumen akzentuiert.

Südlich des U2-Viadukt werden die Kleingärten erhalten. *Wir schlagen vor, die Schrebergärten stärker in den Park zu integrieren, indem wir z.B. den öffentlichen Zu-gang verbessern und den Verkauf von Samen und Gartenfrüchten ermöglichen.* Ein Weg führt westlich entlang der Kleingärten zum Eingang an der Yorckstraße, der einen kleinen Platz erhält. Ein in das Café integrierter Lift überwindet dort den Höhenunterschied.

Die Gleisinseln werden von einer weiteren Rasenlichtung eingenommen, die östlich im Bereich der Tunnelmünder (S-Bahn) in den *Stadtwald* übergeht. Dieser erstreckt sich bis zur Yorckstraße. Ein schmaler Weg führt vom Rundweg der Rasenlichtung durch den *Stadtwald* zum Baufeld Yorckdreieck, wodurch auch das Quartier an der Bautzener Straße angebunden wird.

Die Yorckbrücken werden in das Wegesystem des Parks einbezogen. Der Bereich der Yorckbrücken zwischen dem ehemaligen Anhalter Bahnhof und dem Flaschenhals wird durch weitere Eingänge an der südlichen Seite (Flaschenhals) aufgewertet. Auch hier sollen weitere Cafés als gläserne Pavillons mit Lift einen Akzent setzen und den Straßenraum nachts erhellen.

Der Flaschenhals soll sich insgesamt zu einem dichten *Stadtwald* entwickeln, im östlichen Bereich durchzogen von einem engmaschigen Wegenetz, das von einem kleinen Platz abgeschlossen wird.

Wirtschaftlichkeit / Realisierbarkeit

Die Kosten wurden nach der Prüfung überschritten. In der Kostenschätzung liegen die wesentliche Kostenfaktoren bei den Gehölzflächen, Baumpflanzungen (z.B. Spalierlinden und Bäume mit Stammumfang 20-25cm), befestigten Flächen, Sitzmauern und den Pergolen. Der größte Teil der Wege wird in Tenne ausgewiesen. Die zum Teil im Realisierungsbereich liegenden Cafés und die damit räumlich verbundenen Aufzüge im Ideenteil wurden nicht geprüft. Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint kritisch.

Die Schwerpunktsetzungen bei der Budgetverteilung werden in einem Piktogramm dargestellt.

Der Normsportplatz südlich des Generalszugs kann wegen des Erhalts der Kleingärten nicht in Fläche c

angeordnet werden, eine Integration in die westlich davon liegende Rasenfläche ist möglich (Fläche i). Die Anwohnergärten sind nicht im Bereich der Gleisinseln, sondern als *experimentelle Gärten* auf dem ehemaligen Anhalter Bahnhof dargestellt.

Der Hundespielbereich erfüllt nicht die Flächenvorgabe und ist nicht im Bereich der Gleisinseln, sondern auf dem ehemaligen Anhalter Bahnhof dargestellt.

Baumpflanzungen im Bereich der U7-Trasse und im Bereich des Fernbahntunnels sind nicht möglich.

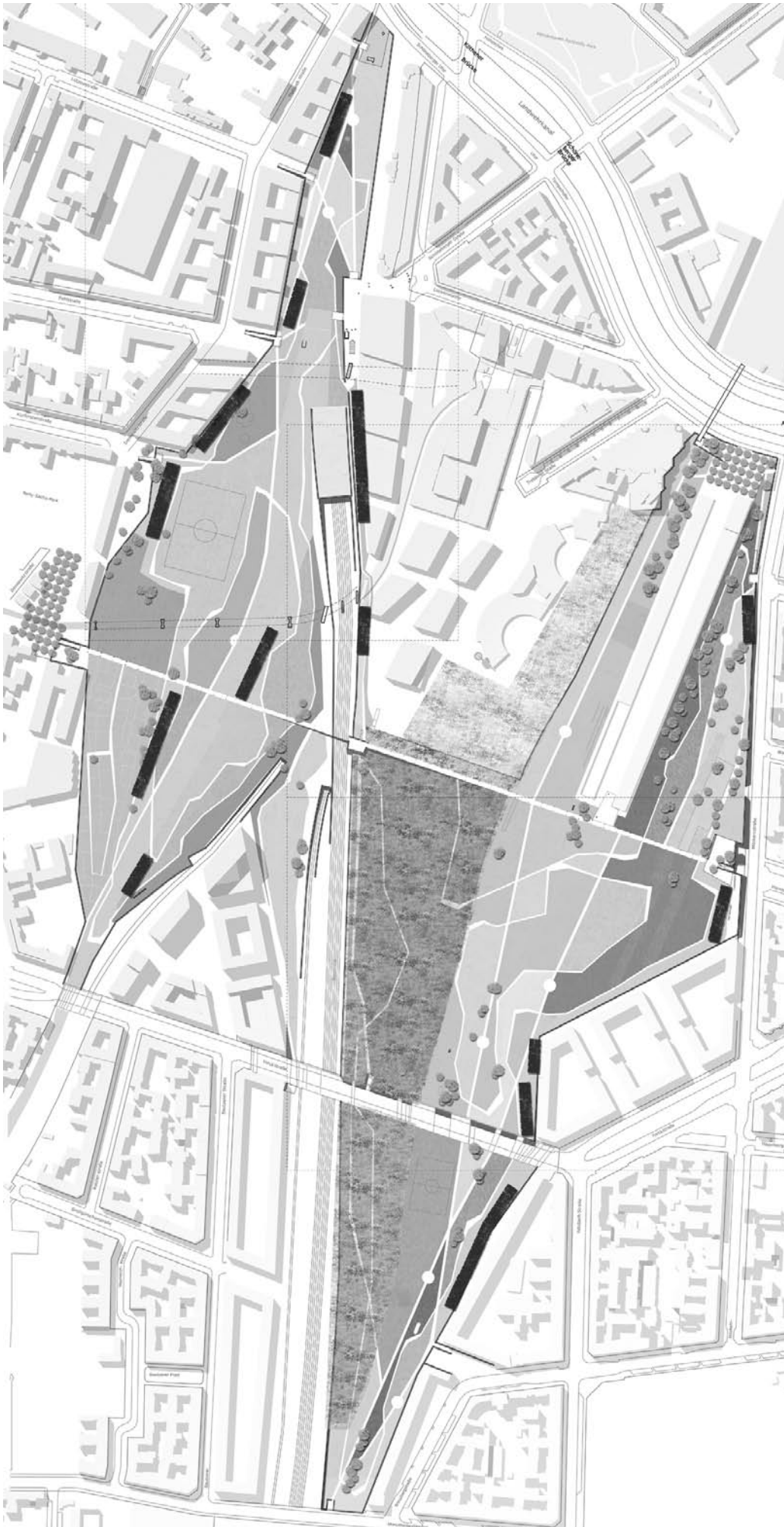
Wir glauben, dass der Park auch ein Einkommen generieren sollte. Als Beispiele fallen uns hier Events, Cafés, Werbung und Sponsorship ein.

Die Pflege der Spalierbäume ist aufwändig.

Im Erläuterungsbericht werden mehrere Vorschläge zur Reduzierung des Pflegeaufwands gemacht. So wird vorgeschlagen, die Pflege der *experimentellen Gärten* von einer Anwohnergenossenschaft durchführen zu lassen, die Baumschulflächen können privat bewirtschaftet werden.

Es werden ein Phasenkonzept bis zum Bau der Generalszugsbrücke und ein Entwicklungskonzept für die nächsten 20 Jahre dargestellt.

Eine von der Realisierung des Ideenteils unabhängige Umsetzung des Realisierungsteils ist möglich.



Leitidee

Ein flexibler Plan aus Flächen, die sowohl Spontan- natur als auch Spontankultur dynamisch in sich auf- nehmen, bildet eine nachhaltige Strategie für das Gleisdreieck in 5, 10 oder 20 Jahren.

Das Gleisdreieck braucht eine Strategie, die den Ge- samtplan in Zeit umsetzt.

Für die Identität des neuen Gleisdreiecks sind zwei historische Schichten besonders prägend: das Gleis- dreieck, wie es die Berliner seit mehreren Jahrzehn- ten als abenteuerlichen Ort kennen und die Anleh- nung an die Parkideen von Peter Joseph Lenné.

Die Inspirationen von Lenné beziehen sich auf drei As- pekte: Hoher Nutzwert... Freie Komposition... Sinnliche Wegführung.

Die Strategie der Flächen ermöglicht die Aktivierung von Flächen im Dialog zwischen Stadt und Bürger. Einzelne Flächen können im Laufe der Zeit aktiviert werden. So nimmt das neue System der Flächen die verschiedenen Spontankulturen in sich auf und ermöglicht neue Initiativen und Nutzungen. *Das Gleisdreieck bleibt demokratischer Raum.*

Die mögliche Entwicklung ist in mehreren Diagram- men dargestellt.

Städtebauliche Aspekte

Die Bebauungskanten bilden den Rahmen für diesen neuen Park, der als Gegenstück zur städtischen Umgebung aufgefasst wird. Er wird vollständig von einer Mauer umschlossen.

Die Einbindung in den Stadtraum erfolgt über die Fortsetzung des historischen Generalszuges, auf dem sich drei Schmuckplätze befinden. Sie befinden sich jeweils an den Enden und als platzartige Erwei- terung des Brückenscheitels, von hier sind weite Blicke in die Stadtlandschaft möglich.

Raubildung

Alleen, Plätze und unterschiedlich belegte Flächen sind die grundlegenden neuen Gestaltungselemente des Parkes. Die Erscheinungsweise ist in beiden Parkhälften ähnlich. Die Alleen stehen als eigenstän- dige Elemente entlang der Parkkanten und inner- halb der offenen Wiesenflächen, wo sie Teilräume begrenzen. Sie sind in Nord-Süd-Richtung orientiert. Einzelne Solitäräume stehen an den Randberei- chen der jeweiligen Parkhälften.

Kreisrunde Aufweitungen der Wege abseits von We- gekreuzungen mit halbrunden Sitzbänken zitieren ähnlich der Alleen ein gartenhistorisches Motiv. Die Blickbeziehungen zum Potsdamer Platz sind mög- lich. Das Tempodrom ist durch die Freihalten der Fläche westlich der ehemaligen Lagergebäude ebenfalls op- tisch mit einbezogen.

Das Wäldchen ist bis zur Bahntrasse erweitert, an der nördlichen Begrenzung entlang des Generals- zuges ist es 220 m, südlich an der Yorckstraße noch 110 m breit. Die östliche Begrenzung ist nahezu gradlinig.

Erschließung

Die Ost-West-Erschließung wird durch den neuen Generalszug geleistet. Er führt in Anlehnung an die Lennéschen Planungen über Schmuckplätze von etwa 1500 qm, die balkonartige Erweiterung der Brücke ist etwa 500 qm groß.

Durch die komplette Umfassung des Parkes kommt auch den weiteren Eingängen besondere Bedeutung zu. Sie sind mit Rampen ausgestattet, um das Park- niveau barrierefrei zu erreichen. Mauerscheiben als Einfassungen, Rampen sowie Beleuchtung und nied- rige Mauern als Sitzgelegenheiten werden auf allen Plätzen als Gestaltungselemente eingesetzt.

Von Süden her ist der Park über einen Zugang am westlichen Ende sowie mittig der Yorckstraße mög- lich, die Anbindung des Quartiers Bautzener Straße ist dargestellt. Weitere Eingänge befinden sich in der Verlängerung der Straßen aus den Stadtquartieren.

Das Wegesystem ist hierarchisch gegliedert.

Schnelle Nord-Süd-Verbindungen, *Expresswege*, in- nerhalb der westlichen und östlichen Parkhälfte sind gestreckt winklig dargestellt, ebenso eine diagonale Wegeverbindung, die vom Potsdamer Platz bis in den Flaschenhals führt. Die Pohlstraße und die Lützowstraße sind angebunden.

Dagegen sind die Parkwege als unterschiedlich lan- ge Rundwege innerhalb der Parkteile ausgewiesen. Sie werden als eigenständiges System mit vielen Richtungsänderungen in winkliger Form geführt. Es gibt jeweils einen großen Rundweg von 2 bzw. 3 km in jedem Parkteil und jeweils einen kürzeren von 1 bzw. 1,2 km, die sich zusätzlich durch die Bodenbe- läge unterscheiden.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Die Mauer an der Möckernstraße wird am Zugang zum Generalszug unterbrochen. Der Eingangsplatz, als Schmuckplatz bezeichnet, liegt auf dem Niveau des Parkgeländes und ist in den Park eingerückt. Die Zu- gangsrampe führt auf den Platz, der seitlich bastionsartig gefasst ist.

Die Strategie der Flächen ist auf dem Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes angewandt: Die Flächen erfüllen das sich immer wandelnde Pro- gramm des Gleisdreiecks, die Bedürfnisse der heuti- gen Nutzer sind nicht die von morgen.

Schon zur Parkeröffnung werden Flächen program- miert, andere im Laufe der Zeit aktiviert werden.

Wenn ein Be- dürfnis nicht mehr da ist, kann eine Fläche mit Rasen bedeckt... werden.

Die Flächen zwischen den Rundwegen sind in unter- schiedlicher Farbigkeit dargestellt. In der Perspektive sind diese zum größten Teil als Wiesen oder Rasen- flächen erkennbar.

Der Bereich zwischen den ehemaligen Lagergebäu- den und der Möckernstraße ist streifenartig unterglie- dert. Hier werden ein Natur-Spielplatz sowie öko-

logische Anwohnergärten eingeordnet. Südlich der Trasse des Generalzuges liegt ein Sand-Spielplatz *mit Bewegungsbauteilen und Kletterturm*. Gastronomische Nutzungen finden sich am südlichen Ende der ehemaligen Lagergebäude und in einem umgenutzten Gebäude an der Yorckstraße.

Historische Spuren

Das vorhandene Großpflaster der Ladestraßen wird erhalten.
Die Mauer zur Möckernstraße begrenzt das Parkgelände.
Das Museumsgleis sowie weitere Gleisanlagen sind nicht im Plan dargestellt.

Materialität

Die Wegeoberflächen sind bei den großen Rundwegen sowie den schnellen Nord-Süd-Verbindungen wassergebundenen Oberfläche, außerdem gibt es eine Rundweg aus Asphalt und einen mit einem Gummibelag.
Die Mauern sind laut Kostenschätzung aus Beton erstellt.
Eine wesentliche Entwurfsaussage liegt in der Darstellung des nächtlichen Beleuchtungskonzeptes. Mastleuchten sind zur Beleuchtung des gesamten Wegenetzes vorgesehen.

Vegetation

Die Vegetation des Wäldchens wird erhalten und erweitert.
Die Aussage des Textes, dass auch andere Biotope erhalten bleiben, deckt sich nicht mit der Darstellung der Pläne.
Als Baumarten für die Alleen werden Linden, Ahorn und weißblühende Kirschen vorgeschlagen, auf den Schmuckplätzen an den Enden des Generalzuges stehen Säulenpappeln.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Die Parkfläche auf dem Gelände des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofes ist mit derselben Konzeptidee gestaltet. Auch hier sind Flächen zwar durch die Wege abgegrenzt, die Nutzung der jedoch in großen Teilen noch nicht festgelegt. In Nord-Süd-Richtung zieht sich eine Liegewiese durch den Park, die dauerhaften Charakter haben soll. Sie zeichnet den Gleisverlauf für den ehemaligen Güterbahnhof nach. Entlang der Expressverbindungen gibt es kreisrunde Wegeaufweitungen, die als kleine Plätze mit Sitzgelegenheiten geplant sind.
Im nördlichen Teilbereich der Parkhälfte ist eine spitzwinklige Spielplatzfläche abgegrenzt, eine weitere befindet sich in Höhe des Tunnelmundes an der Schöneberger Seite. Eine große Sportrasenfläche von 100 x 70 m ist dargestellt. Auf mehrere Flächen sind die Nutzungen *Streetsport* und *Spielflächen* vermerkt. Die Kleingärten sind in *Nutzgärten* umgewandelt, ohne die Lauben zu erhalten. Südlich des Generalzuges bleiben die Kleingärten erhalten. Der Bereich des Tunnelmundes ist durch seitliche Mauern eingefasst.

Materialität

Die Materialverwendung ist analog der des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes.

Vegetation

Die Vegetationsverwendung ist analog der des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes.

Gender

Der Entwurf bildet ein räumliches Konzept ab, dass sukzessive mit Nutzungen gefüllt wird.
Die Verfasser müssen davon ausgehen, dass sich verträgliche Nutzungen nebeneinander lokalisieren.
Durch die Baumalleen und die einzelne Gehölzgruppen ist ein räumliches Gerüst vorhanden, das Wegesystem steuert ebenfalls die vorgeschlagene offene Flächenaneignung.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz ist rasterartig mit Linden überstellt. Er wird damit in ähnlicher Weise gestaltet wie der Übergang zur Bülowstraße. Im Museumsfreigelände sind Versuchsfelder des Ökowerkes dargestellt. Auf der Gleisinsel wechseln sich in Anlehnung an das Gesamt-Parkkonzept langgestreckt unterschiedliche Flächen ab. Eine Allee begrenzt den Raum optisch nach Süden. Ein Hundespielbereich ist vorgesehen.
Die Sportfläche von 70 x 100 m ist innerhalb der Rasenfläche nördlich der Hochbahn vorgesehen. Auf der Vorhaltefläche der Sportanlagen verbleiben die Kleingärten.
Die Struktur des Wäldchens und die Wegeverbindungen werden innerhalb des Flaschenhalses fortgesetzt. Ein Rasensportplatz ist dargestellt, außerdem befinden sich randständig an der Kreuzberger Seite weitere Spielplatz- und Aufenthaltsflächen. Der Stadtbalkon Kreuzberg erhält einen Eingangsplatz.

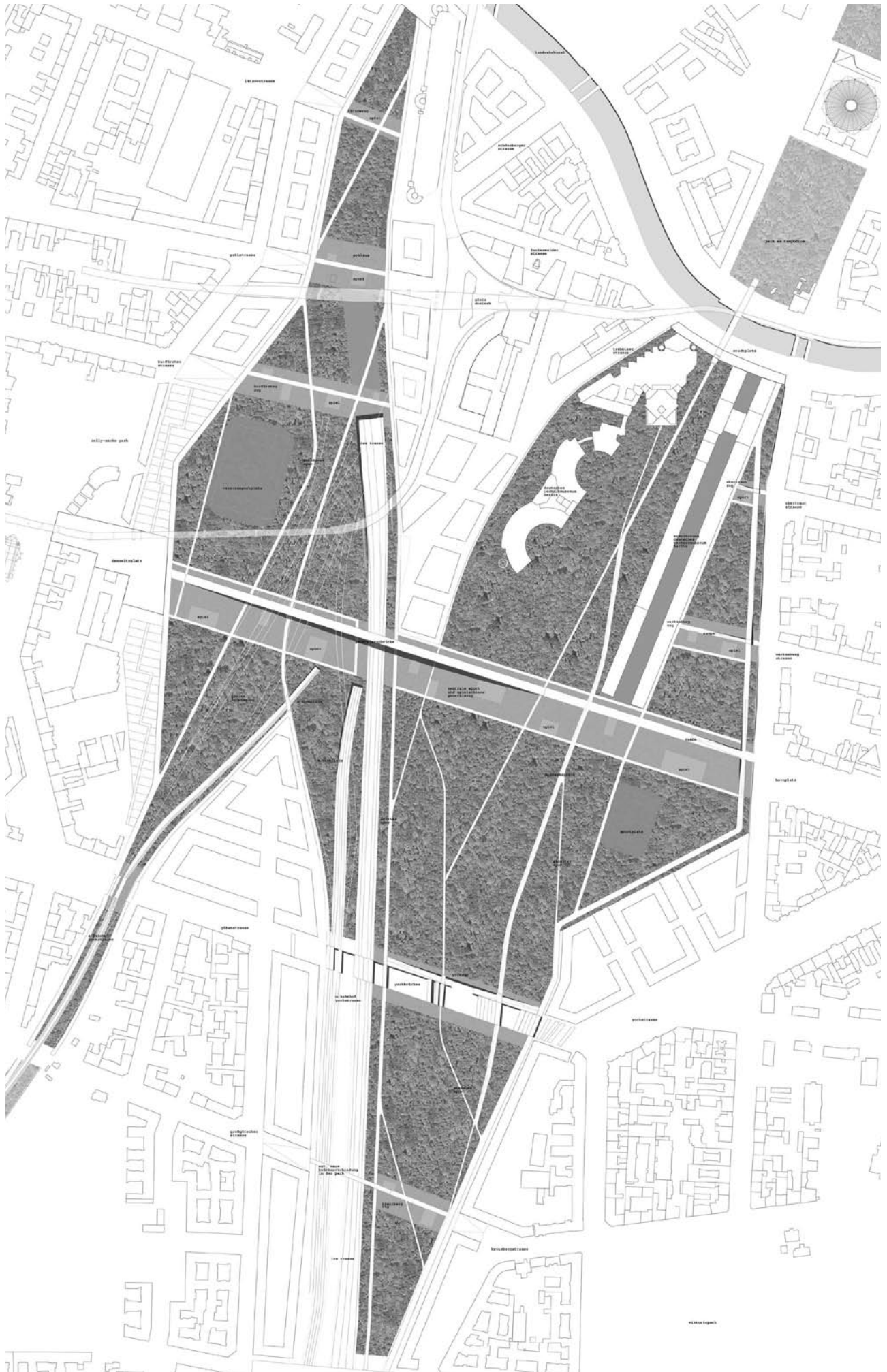
Wirtschaftlichkeit/ Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung eingehalten.
Es gibt großflächige Bürgergärten (insgesamt ca. 100.000m²), die kostengünstig zu erstellen sind.
Bei den Pflanzarbeiten wird schwerpunktmäßig mit Forstpflanzung gerechnet. Das Beleuchtungskonzept mit 1.150 Mastleuchten erscheint aufwendig.
Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint möglich.

Bolzplätze sind nicht dargestellt.

Durch den Erhalt der Kleingärten ist das Sportfeld weiter nördlich geplant. Die Pflanzung der Baumallee östlich des Tunnelmundes widerspricht den Vorgaben der Deutschen Bahn. Auf dem Rettungsort am Schöneberger Ufer stehen Bänke.

Das Museumsgleis ist nicht dargestellt.



Leitidee

Als Leitbild für den Gleispark dient eine Luftaufnahme der intakten Gleisanlagen von 1920....Das Freiraumkonzept stützt sich im Wesentlichen auf die vergangenen Planungen von Mächler und Hobrecht, die sich eine optimale Vernetzung von Nord-Süd und Ost-West-Richtungen zum Ziel gesetzt haben. Durch das Herausarbeiten dieser Wegeverbindungen werden die übrigen Flächen des Parks in Wert gesetzt, so dass sich das räumliche Gerüst des Parks in verschiedenen Sukzessionsstadien weiterentwickeln kann. Die Berliner können so das Wachsen des Gleisparks beobachten.

Städtebauliche Aspekte

Durch das konsequente Durchführen der ost-westgerichteten Straßenprofile als offene Wiesenlichtungen entsteht eine direkte Verzahnung mit dem städtischen Umfeld. Schwerpunkt ist der 65 m breite und 750 m lange Generalszug mit einer 450 m langen Brücke über die Gleisanlagen.

Blickbeziehungen in die angrenzenden Quartiere sind in den Ost-West-Achsen möglich. Nord-Südgerichtete Blickbezüge ergeben sich vor allem von der Generalszugsbrücke und entlang der *Museumsmeile* zwischen den künftigen Museumsgebäuden auf dem Anhalter Bahnhof.

Der sich entwickelnde Wald erstreckt sich bis zu den Rändern des Parks, nur unterbrochen von den einmündenden Querachsen. Zudem wird der Park an seinen westlichen und östlichen Rändern von einem Weg begleitet, wobei der östliche Weg an der Möckernstraße etwas vom Rand abrückt, um den baumbestandenen Randstreifen zu erhalten.

Neben den Eingängen in Fortsetzung der angrenzenden Straßen werden vor allem die Eingangsbereiche am Landwehrkanal und an den Yorckbrücken gestalterisch betont. Die Eingangsbereiche an der Westseite (Baufeld Flottwellpromenade) außerhalb des Wettbewerbsgebiets sollen zur stadträumlichen Verzahnung als geneigte Flächen platzartig gestaltet werden (Lützowplatz, Pohlplatz, Kurfürstenplatz).

Raubildung

In den nächsten 80 Jahren soll sich das Gleisdreieck über verschiedene Sukzessionsstadien zu einem Wald entwickeln, der nur durch unterschiedlich breite, räumlich klar ausformulierte Ost-West-Achsen und durch einzelne Lichtungen unterbrochen wird. Unterschiedlich dichte Gehölzbestände schaffen auch im Wald differenzierte Raumerlebnisse. *Die Vegetation kann sich entwickeln, so dass verschiedene Raumsituationen entstehen.*

Erschließung

Zwei Hauptwege beginnen am *Platz am Gleisdreieck* (Schöneberger Ufer) und führen einerseits am westlichen Rand entlang in den Wannseegraben bis zur Großgörschenstraße, andererseits entlang der Fernbahntrasse in den Flaschenhals bis zur Monumen-

tenbrücke. Ein weiterer Hauptweg beginnt am *Boulevard am Technikmuseum* (Tempelhofer Ufer) am östlichen Parkrand und führt in den Flaschenhals bis zur Monumentenbrücke, ergänzt von einem weiteren Hauptweg in Fortsetzung des Anhalter Stegs. Die Ost-West-Hauptverbindung wird durch den 10 m breiten Generalszugweg hergestellt. Bis zum Bau der Brücke übernehmen seitlich angeordnete schmalere Wege die übergeordnete Ost-West-Verbindungsfunktion mit einem Umweg über den Park auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof. Ergänzt wird das Hauptwegenetz von Ost-West-Wegen (*Zügen*) im Verlauf der Lichtungen, und von Nord-Süd-Wegen (*Spuren*) im Verlauf der ehemaligen Gleise. Die *Züge* werden zur deutlichen Unterscheidung grundsätzlich in Beton, die *Spuren* in Asphalt hergestellt.

Auf einigen der ehemaligen Gleistrassen entstehen Asphaltwege in verschiedenen Spurbreiten (ein Vielfaches von 1,435 m. Durch die Hierarchie der Wege wird sowohl eine Mischnutzung der unterschiedlichen Geschwindigkeiten möglich (Hauptweg 5,74 m), als auch eine Trennung der Nutzergruppen (z.B. Hundespur 2,87 m). Einzelne Gleistrassen werden als Naturpfade gestaltet.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Bis auf die hineinführenden Ost-West-Achsen soll sich der gesamte Park auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof, ausgehend vom bestehenden Wäldchen, zu einem Wald entwickeln. Die prägnanteste Ost-West-Achse ist der 65 m breite Generalszug. Im Eingangsbereich an der Hornstraße neigen sich die Mauern und Böschungen auf das Niveau der Möckernstraße, eine 10 m breite Rampe führt zum Generalszug, seitliche Rampen zum umlaufenden Hauptweg. Im Eingangsbereich an der Wartenburgstraße führt eine 4 m breite Rampe, überbrückt vom Nord-Süd-Hauptweg in den *Wartenburgzug*. Der 30 m breite Eingang an der Obentrautstraße ist analog gestaltet.

Parallel zur Yorckstraße formulieren zwei 8 m breite, zurückgesetzte Rampen den Eingangsbereich unter den Yorckbrücken mit dem *Yorckzug*.

Der Hauptweg entlang der Möckernstraße trifft am Tempelhofer Ufer auf den *Boulevard am Technikmuseum*. Das Museumsgleis wird begleitet von dem vom Anhalter Steg kommenden Hauptweg. Weitere, teils geradlinig, teils geschwungen geführte *Spuren* erschließen den Park in Nord-Süd-Richtung.

Nutzungen

Ein größerer Sportplatz (90 m x 63 m) wird südlich des Generalszugs in den Wald eingeschnitten. Im übrigen befinden sich die aktiven Freiraumnutzungen in den *Zügen*: Im Generalszug liegen zwei Kinderspielplätze, ein Beachvolleyball- und ein Basketballfeld, ein Hundespielplatz sowie ein *Stadtgarten*, im *Wartenburgzug* ein weiteres Basketballfeld. In den künftigen Museumsgebäuden ist ein Café mit Terrasse am Generalszug vorgesehen.

Historische Spuren / Materialität

Das Wegenetz orientiert sich in Nord-Süd-Richtung an den ehemaligen Gleisanlagen. Die vorhandenen Gleise bleiben als Relikte erhalten.

Die Nord-Süd-Wege werden in Asphalt, Ost-West-Verbindungen in Beton hergestellt.

Ein mitlaufendes Band aus Stahl faltet sich gelegentlich zu einer Bank, einem Papierkorb, einem Fahrradständer oder einer Leuchte und erinnert durch seine Materialität an die ursprüngliche Nutzung des Areals.

Vegetation / Ökologie

Das Wäldchen dient als Leitbild der Parkentwicklung. Durch die gezielte Pflanzung von Ruderalgehölzen entstehen Birken-, Robinien-, und Pappelwäldchen. Durch das Aufbrechen von Versiegelungen werden neue Sukzessionsformen ermöglicht. Langfristig soll sich der Park auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof über verschiedene Sukzessionsstadien zu einem dichten Stadtwald entwickeln, nur unterbrochen von den Wiesen in den Ost-West-Zügen und ausgeschnittenen Nutzungsfeldern (Sport).

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Wie auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof soll sich der Park auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof bis auf die hineinführenden Ost-West-Achsen (Züge) zu einem Wald entwickeln. Der Platz am Gleisdreieck (Eingangsbereich Schöneberg Ufer) wird befestigt, die Hauptwege umschließen ein dort vorgesehenes Holzdeck.

5 m breite Wege liegen im 25 m breiten Lützow-, 55 m breiten Pohl- und im 40 m breiten *Kurfürstenzug* und vernetzen die angrenzenden Quartiere in Ost-West-Richtung. Ergänzt wird das Wegenetz durch ca. 4 m breite Nord-Süd-Wege.

Nutzungen

Ein größerer Sportplatz (100 m x 70 m) wird zwischen dem *Kurfürstenzug* und dem U2-Viadukt in den Wald eingeschnitten. Im übrigen befinden sich die aktiven Freiraumnutzungen in den Zügen: Im *Lützowzug* liegt ein *Stadtgarten*, im *Pohlzug* ein Basketballfeld und im *Kurfürstenzug* ein weiteres Basketballfeld und ein weiterer *Stadtgarten*.

Materialität

Die Materialverwendung entspricht der des ehemaligen Anhalter Bahnhofs.

Vegetation / Ökologie

Auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof ist eine Vegetationsentwicklung analog zum ehemaligen Anhalter Güterbahnhof vorgesehen. Flächen, bei denen der Sukzessionsprozess erst am Anfang steht (Golfplatz, ehemalige Baustelleneinrichtungsflächen), werden in ihrer Entwicklung mit Initialpflanzung von den Rändern aus unterstützt. Ausgehend von den ehemaligen Kleingärten wird der westliche Rand nördlich des U2-Viadukts als Obstbaumwäldchen entwickelt.

Gender

Die unterschiedlich breit ausformulierten Ost-West-Achsen (Züge) bieten eine gute Orientierung und weiträumige Sichtbeziehungen. Die charakteristische Materialwahl der Nord-Süd und Ost-Wege unterstützt die Orientierung im Park.

Die Nutzungsangebote – abgesehen von den Großspielfeldern - liegen konzentriert und von den Wohnquartieren aus gut erreichbar in den Zügen, wobei Ruhe- und Aktivitätszonen deutlich voneinander abgegrenzt sind. Durch die langfristige Entwicklung des Parks, die ein Beobachten der unterschiedlichen Sukzessionsstadien ermöglicht, wird die Identifikation der Bewohner mit dem Park gefördert. Der Park bietet in seinem langen Entwicklungsprozess unterschiedliche Sonnenexpositionen in den Zügen sowie in sich entwickelnden lichten und dichten Waldbereichen. Entwurfs- und Funktionsplan stimmen überein.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz wird in eine Promenade eingebunden, die sich entlang des Tempelhofer Ufers von der Trebbiner Straße bis zur Möckernstraße zieht. Der *Boulevard am Technikmuseum* bildet den Auftakt der *Museumsmeile*, die sich zwischen den künftigen Museumsgebäuden bis zum Generalszug erstreckt. Die Museumserweiterung wird baulich bis an das Tempelhofer Ufer vorgezogen. Die Flächen westlich der Museumserweiterung sollen sich langfristig zum Wald entwickeln, durchzogen vom Weg in Fortsetzung des Anhalter Stegs.

Die Flächen südlich des U2-Viadukts sollen sich ebenfalls - mit Ausnahme des Generalszugs - langfristig bewalden. Im Generalszug liegen ein Jugendspielfeld, ein Basketballfeld sowie ein Kleinspielfeld. Der Eingangsbereich Bülowstraße, in den sich der Betonplattenweg in Fortsetzung der Brücke hineinschiebt, bildet als befestigte Fläche den westlichen Auftakt des Generalszugs.

Als Ersatz für die bestehende Kleingartenanlage, in deren Bereich ein Pappelwald entstehen soll, werden Flächen direkt westlich angrenzend vorgeschlagen (außerhalb des Wettbewerbsgebiets). Die Gleisinseln werden sich ebenfalls langfristig bewalden, ein Weg überbrückt die Tunnelrampe der S1 und führt weiter zum Eingang Bautzener Straße an den Yorckbrücken bzw. westlich entlang des Baufeldes Yorckstraße in Richtung Goebenstraße/ Yorckstraße.

Der Bereich der Yorckbrücken wird in den *Yorckzug* eingebunden, vier Brücken nehmen Wegeverbindungen und das Museumsgleis auf. Ein offener Wiesenstreifen südlich der Yorckstraße stellt das Pendant zum nördlich verlaufenden Wiesenstreifen dar. Der Flaschenhals wird vollständig bewaldet dargestellt,

unterbrochen vom 40 m breiten *Kreuzbergzug*, in dessen Verlauf eine Brücke über die Bahn zur Großgörschenstraße vorgesehen ist.

Wirtschaftlichkeit / Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung eingehalten. Bei den Pflanzarbeiten wird schwerpunktmäßig mit Forstpflanzung gerechnet (91.000 m²). Es werden großflächige Sportflächen angeboten. Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint möglich.

Die geforderte Spielplatzfläche wird nicht erfüllt.

Der Vereinssportplatz wird nicht in Fläche c (Ideen-
teil), sondern in Fläche b vorgeschlagen.

Eine Bewaldung im Randbereich der Fernbahn-
trasse, im Bereich des U7-Tunnels und der 10 kV-
Leitung ist nicht möglich.

Für den aufgeweiteten Generalszugs werden Bäume
des Wäldchens gefällt.

Die gemeinsame Führung des Museumsgleises mit
einem Weg ist im Bereich der Yorckbrücken proble-
matisch.

Die Baufelder im westlichen Bereich wurden nicht
eingehalten.

Der Eingang zum Nelly-Sachs-Park ist nicht darge-
stellt.

Die Wegeführung im Bereich des Tunnelmundes der
Fernbahn ist wegen der Höhenentwicklung proble-
matisch.

Der Hundespielplatz im Generalszug erfüllt nicht die
Standort- und Flächenvorgabe.

Die ggf. als Anwohnergärten nutzbaren drei *Stadt-
gärten* liegen als rd. 400 bis 700 m² große Felder in
den *Zü-
gen* und nicht auf den Gleisinseln.

Das Konzept stellt eine stufenweise Entwicklung der
nächsten 80 Jahre dar. Eine von der Realisierung
des Ideenteils unabhängige Umsetzung des Reali-
sierungsteils ist möglich.

Leitidee

Die Planungsphilosophie des neuen Parkes auf dem Gleisdreieck basiert auf der Setzung intensiver Parkkonzentrate auf die Ebene der spontanen Vegetation, der Zeugnis gebenden Gleisruinen und der extensiv neu bepflanzten Parklandschaft mit großräumigen multifunktionalen Wiesenflächen.

Die Symbiose zwischen nutzungsdruckgeprägtem Stadtpark und geschichts- und charaktererhaltendem Naturpark bildet die Zielsetzung dieses Entwurfes.

Die gesteuerte Entwicklung der Ruderalflächen zur Gleisnatur ist wichtiger Konzeptbestandteil. *Ziel ist der Erhalt einer niedrigen, blühenden Bepflanzung der Schotterflächen.*

Städtebauliche Aspekte

Die *Parkkonzentrate* sind langgestreckte, gestaltete Parkelemente mit intensiven Nutzungseinheiten.

Die Spannung zwischen der zu erhaltenden und entwickelnden Wildnis und den intensiv gestalteten und nutzbaren Parkkonzentraten stellt das Entwurfsprinzip dar.

Der gestalterische Rahmen für unterschiedliche Programme wird durch die ähnliche Abmessung von 25 m Breite und Längen zwischen 110 bis 280 m erreicht. Sie lagern sich am Rand der Quartiere an und formulieren zusammen mit den Hauptwegen eine Fassung des Gebietes. Die mittigen Wiesenflächen lassen im westlichen Bereich einen weiten Blick bis zur Kulisse des Potsdamer Platzes zu.

Am östlichen Ende des Generalszuges entsteht als Aufweitung ein auf der höheren Plateaubene liegender *Stadt balkon*, vom *Gleisplatz* südlich der ehemaligen Lagergebäude führt die Brücke über die Bahnen. Das westliche Ende führt zum Dennewitzplatz. An den weiteren Parkzugängen am Tempelhofer bzw. Schöneberger Ufer, an den Yorckbrücken und an der Kreuzbergstraße bilden kleinere Stadtplätze die Eingangsbereiche in den Parkraum. Weitere Parkzugänge werden aus der Verlängerung der angrenzenden Straßen heraus entwickelt. Das Quartier Bautzener Straße ist durch eine Wegeverbindung unter Ausnutzung einer Yorckbrücke angeschlossen.

Raubildung

Das Wettbewerbsgebiet wird in seiner Heterogenität an-erkannt. Die Verwendung des wiederkehrenden Motivs des *Parkkonzentrats* akzentuiert den gesamtträumlichen Zusammenhang. Die Spiel- und Sportfelder sowie intensive Pflanzstreifen bilden einen ähnlichen Rhythmus auf den Parkkonzentraten. Es entstehen definierte, um eine Stufe erhöhte Raumin-seln im offenen Park.

Die vegetative Oberflächenstruktur wird durch Wiesenflächen, *Gleisrasen* genannt, und sich gesteuert entwickelnde Spontanvegetation auf Schotterrasenflächen, *Gleisnatur*, gebildet.

Schmale Gehölzstreifen rahmen die mittige Wiesenflächen, teilweise finden sich aufgelockerte Baumreihen.

Erschließung

Der Park wird durch ein abgestuftes Wegesystem erschlossen. Die Hauptwege führen quer in Nord-Süd-Richtung den Park, sie sind winklig verschwenkt und orientieren sich an den *Parkkonzentraten*. Die Zugänge liegen an den Eingangsplätzen am Tempelhofer und Schöneberger Ufer.

Eine weitere übergeordnete Nord-Süd-Verbindung führt von der Schöneberger Brücke über die Schöneberger Straße und schwenkt dann in den Park ein. Sie führt entlang der Bahntrasse bis in den Flaschenhals. Die umgebenden Quartiere sind durch die zweite Wege-Kategorie angebunden. Informelle Trittpfade erschließen die Flächen mit der Spontan-Vegetation der *Gleisnatur*.

Die Hauptwege von 6 m Breite sind in zwei Spuren für unterschiedliche Bewegungsgeschwindigkeiten getrennt, zwischen denen zusätzlich ein Rasenstreifen liegt.

Die Querverbindung des Generalszuges ist mit 15 m sehr viel breiter. Sie ist in ihrem Querschnitt durch einen Rasenstreifen in zwei Geh- bzw. Fahrspuren von 4 und 8 m Breite untergliedert. Die Brücke überspannt alle Gleise. Bis zu ihrem Bau ist eine Anbindung der beiden Stadtteile über einen eben geführten Weg im Brückenschatten dargestellt.

Er führt entlang der Gleise nach Norden und mit einer Schleife über den Tunnelmund am *Blickpunkt* vorbei wieder nach Süden. Es sind jedoch keine Treppen oder Rampen am Tunnelmund dargestellt.

Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof

Im Bereich des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofes finden sich entlang der Möckernstraße sowie des Baufeldes Möckernkiez zwei *Parkkonzentrate*, die die Raumkanten markieren.

Durch die Konzeption der einzelnen Parkbausteine ist eine Anpassung an verändertes Freizeitverhalten möglich.

Auf großen Flächen zwischen dem nördlichen Band und den ehemaligen Lagergebäuden und auf Flächen westlich des Baufeldes Möckernkiez werden rudere Gleisschotterfluren initiiert.

Die zentrale Wiesenfläche östlich des Wäldchens ist zum Teil von linearen Baumreihen überstellt.

Nutzungen

Als Spiel- und Sportflächen werden im Anhalter Park entlang der *Parkkonzentrate* folgende Angebote gemacht: Zwei Kleinspielfelder und zwei weitere Spiel/Sportflächen in der Größe eines Kleinspielfeldes auf dem nördlichen Parkkonzentrat, zwei Spielplatzbereiche im Nutzungsbereich nördliche des Baufeldes Möckernkiez. Begleitend finden sich Ruhebereiche mit Sitzmöglichkeiten in Ost-West-Orientierung.

Der Platzbereich am südlichen Ende der ehemaligen Lagergebäude ist als *Gleisplatz mit Restauration* mit Liegesesseln möbliert.

Als Standort für eine weitere gastronomische Einrichtung ist das ehemalige Stellwerk nahe der Yorckbrücken vorgesehen, welches in einen Platzbereich eingebunden wird.

Historische Spuren

Die historischen Gleisanlagen sind im Gleisrasen teilweise und im Wäldchen vollständig erhalten geblieben. Die vorhandenen *Gleisruinen* werden als zeugnissgebend in die Planung mit einbezogen.

Materialität

Als Beläge für die Hauptwege werden Beton und wassergebundene Wegedecke verwendet. Große Flächen der *Gleisnatur* werden mit Gleisschottermaterial belegt, in das die Einsaat der entsprechenden Pflanzengesellschaften eingebracht wird. Die Befestigung der Parkkonzentrate ist laut Prüfplan in die Kategorie „aufwändige Plätze“ eingeordnet. Materialaussagen gibt es nicht. Die Hauptwege sind durch Mastleuchten erhellt.

Vegetation

Wichtige Entwurfsvertiefung ist die gesteuerte Entwicklung von Ruderalflächen, *Gleisnatur*, die danach durch informelle Wege behutsam erschlossen werden.

Dafür wird Schottermaterial mit Samenmaterial der entsprechenden Pflanzengesellschaften ausgebracht. Die Initialeinsaat geschieht in einer gleisparralen linearen Struktur. Strukturbildende Gehölze wie Birken und Schmetterlingsflieder werden als Forstware ebenfalls linear gepflanzt. Die Aussaat wird durch das auf dem Gelände vorhandene Samenpotential ergänzt.

Das Konzept sieht keine vollständige Sukzession bis zum Erreichen des Wald-Stadiums vor, *sondern eine ein- bis zweijährige Selektion. Ziel ist der Erhalt einer niedrigen, blühenden Bepflanzung der Schotterflächen.*

Rings um das Wäldchen wird *Gleisnatur* entstehen. Das Wäldchen selbst ist nicht erschlossen.

Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof

Im Bereich des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofes werden die konzeptionellen Parkkonzentrate mit einer Abschirmung aus Großbäumen entlang der neuen Baufelder angeordnet. Die Parkfigur ist auch am Debis-Parkhaus und an den südlichen Begrenzungen von langgestreckten Baumpaketen gefasst. Die *Gleisnatur* findet sich nur im Bereich südlich der Hochbahn, nördlich bilden weite Wiesenflächen die offene Mitte.

Nutzungen

Als Spiel- und Sportflächen werden im Potsdamer Park Sport- und Spielflächen sowie abgegrenzte Rasenflächen innerhalb der Parkkonzentrate angeboten, außerdem sind kontemplative Ruhebereiche mit intensiven Pflanzstreifen vorgesehen. Innerhalb der Rasenfläche ist ein Sportfeld integriert. Der Tunnelmund erhält als *Blickpunkt* ein an zwei Seiten von Sitzstufen gefasstes Rasenpodest von 1,20 m Höhe. Neue Kleingärten werden in einem Band entlang der Gleisinsel zusammengefasst.

Materialität

Die Materialverwendung entspricht der des Anhalter Parkteiles.

Vegetation

Gleisnatur wird südlich der U2 bis zum Bereich der Gleisinseln dargestellt.

Gender

Im Park entstehen unterschiedliche Nutzungsbe-reiche, entlang der randständigen Parkkonzentrate sind die in-tensiven Spiel- und Sportangebote untergebracht. Die Wegedifferenzierung ermöglicht gute Orientierung. Über Vegetationsflächen aus Schotterrasen sind informellere Bewegungslinien möglich. Der Park ist offen und übersichtlich mit vielfältigen Blickbeziehungen gestaltet.

Ideenteil

Der Museumsvorplatz ist befestigt und mit einer andersfarbig gekennzeichneten eingelegten Fläche dargestellt. Vier Bäume am Rand zur Möckernstraße bilden die Platzbegrenzung, Mastleuchten sorgen für Beleuchtung. Vom Tempelhofer Platz führt ein Nebenweg über das Freigelände des Museums nach Süden.

Auf der Gleisinsel werden dichte Gehölzpflanzungen dargestellt, Kleingärten werden bandartig aneinandergereiht. Ein Sportfeld von 70x110 m ist auf der Fläche südlich des Generalszuges eingebunden. Über die Yorckbrücken führen Wegeverbindungen zur Anbindung des Quartiers Bautzener Straße bzw. des Parkteiles des Flaschenhalses. Mehrere Brücken sind einzeln oder zusammenschaltet als Grünverbindung genutzt. Mehrere Brücken sind nicht dargestellt. Die vorhandene Rampe von der Yorckstraße bleibt unberücksichtigt.

Aus dem Parkgelände südlich der Yorckstraße setzt sich das Parkkonzept durch ein weiteres *Parkkonzentrat* entlang der östlichen Kante und Gehölzstrukturen ähnlich des Wäldchens fort. Die Zugänglichkeit des Flaschenhalses wird durch eine Rampe von der Yorckstraße sowie zwei Eingangsplätze, am Stadtbalkon Kreuzbergstraße und an der Monumentenbrücke möglich. Ein bestehendes Gebäude wird als *Stadtnaturinfo*-Stelle genutzt.

Wirtschaftlichkeit/ Realisierbarkeit

Die Kostenvorgabe wurde nach der Prüfung eingehalten. Bei den Geländeflächen werden große Ruderalflächen entwickelt. Hauptkostenfaktor sind die relativ großen befestigten Flächen. Die Realisierung im vorgegebenen Kostenrahmen erscheint möglich.

Die Konzentration der intensiven Parknutzungen ermöglicht einen hohen Ausbaustandard dieser Bereiche. *Bezogen auf die Haushaltslagen der Kommunen ermöglicht das Parkkonzentrat die Verantwortungsgabe an einzelne Interessengruppen.* Das Museumsgleis ist integriert. Die Pflanzungen entlang der Fernbahntrasse stim-

men teilweise nicht mit den Vorgaben überein.
Der Trassenverlauf der U7 ist in dieser Form nicht bepflanztbar.
Die Realisierbarkeit des westlichsten Zuganges an der Yorckstraße ist problematisch.
Die Querung des Tunnelmundes ist so weit südlich ohne weitere Treppen oder Rampen nicht möglich.
Das Regenrückhaltebecken ist nicht dargestellt.
Ein Hundeareal ist nicht abgegrenzt.
Das Baufeld Möckernkiez ist nördlich um ca. 5 m gekürzt.

