



Park auf dem Gleisdreieck Berlin

Offener
landschaftsplanerischer
Ideen- und Realisierungswettbewerb

**Auslobung
Teil 3 Aufgabenstellung**

Inhaltsverzeichnis

Teil 1 Verfahren (gesondertes Dokument)

Teil 2 Situation und Planungsgrundlagen (gesondertes Dokument)

Teil 3 Wettbewerbsaufgabe.....3

3.1	Übergeordnete Zielsetzung.....	3
3.1.1	Ausgangssituation.....	3
3.1.2	Städtebauliche Aspekte.....	4
3.1.3.	Anforderungen an den Park.....	5
3.2	Einzelaspekte für das gesamte Wettbewerbsgebiet.....	6
3.2.1	Aktivitäten.....	6
3.2.2	Übergeordnete Fuß- und Radwegebeziehungen.....	7
3.2.3	Eingänge.....	8
3.2.4	Sicherungszäune und Parkbegrenzung.....	9
3.2.5	Vegetation, ökologische Aspekte.....	9
3.2.6	Bodenbewegungen und –beläge.....	10
3.2.7	Gastronomische Einrichtungen.....	10
3.2.8	Wasser.....	10
3.2.9	Ausstattung.....	10
3.3	Einzelbereiche Realisierungsteil.....	11
3.3.1	Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof (a, m, h1).....	11
3.3.2	Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof (b, k, j, l).....	12
3.4	Einzelbereiche Ideenteil.....	13
3.4.1	Gleisinsel (i).....	13
3.4.2	Geplante Sportfläche (c).....	14
3.4.3	Museumsvorplatz und –zwischenfläche (h).....	14
3.4.4	Eingangsbereich Bülowstraße (p).....	15
3.4.5	Yorckbrücken und Yorckstraße (q).....	15
3.4.6	Flaschenhals (n).....	16
3.5	Leitungen.....	17
3.6	Baubeginn und Kostenrahmen.....	17
3.7	Beurteilungskriterien.....	17

Teil 4 Anhang (gesondertes Dokument)

Teil 3 Wettbewerbsaufgabe

Das Wettbewerbsgebiet liegt in der Berliner Innenstadt. Zum großen Teil gehört es zum Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Bereiche des Ideenteils liegen auch im Bezirk Tempelhof-Schöneberg. Im Norden grenzt zudem der Bezirk Mitte an.

Größe (vgl. Abb.2):

- Ideen- und Realisierungsteil insgesamt:	etwa 42 ha.
- Ideen- und Realisierungsteil auf dem Gleisdreieck	etwa 32 ha.
- Realisierungsteil auf dem Gleisdreieck:	etwa 23 ha.
- Ideenteil auf dem Gleisdreieck, öffentlich:	etwa 8,5 ha.
- Ideenteil auf dem Gleisdreieck, Museum	etwa 2 ha.
- Ideenteil "Flaschenhals" (außerhalb des Gleisdreiecks)	etwa 8 ha.
- Ideenteil Yorckbrücken und –straße (außerhalb des Gleisdreiecks)	etwa 1,5 ha.
- Ideenteil Bülowstr. 69, Dennewitzstraße (außerhalb des Gleisdreiecks)	etwa 0,5 ha.

3.1 Übergeordnete Zielsetzung

Mit dem Park auf dem Gleisdreieck wird ein neuer öffentlicher Raum in zentraler Lage, im Spannungsfeld zwischen Kiez und Metropole, entstehen. Diese Situation soll sich im Charakter des Parks niederschlagen. Er soll in dem Sinne urban sein, dass er die städtische Gesellschaft in ihrem gesamten Spektrum und in ihren Widersprüchen widerspiegelt. Unter Urbanität lässt sich hier auch der Erhalt der noch vorhandenen Spontanvegetation der Bahnbrachen fassen, denn ihre Entstehung wie ihre Wertschätzung sind ebenfalls ein spezifisch städtisches Phänomen. Sie ist behutsam in das Gesamtkonzept zu integrieren.

3.1.1 Ausgangssituation

Mit dem Wettbewerb für den Park auf dem Gleisdreieck wird die Wiedereingliederung eines Areals in das städtische Gefüge eingeleitet, welches lange Zeit eine aus dem Umfeld herausgehobene Exklave gebildet hat. Die zukünftigen Parkflächen sind im Osten, Süden und Westen von dicht bebauten, mit Freiräumen nicht ausreichend ausgestatteten Stadtvierteln umgeben. Die Bewohner dieser Quartiere decken mit ihrem sehr unterschiedlichem soziokulturellen Hintergrund und ihren entsprechend verschiedenen Anforderungen an öffentliche Freiräume ein breites Spektrum ab. Vor allem auf der westlichen Seite des Wettbewerbsgebiets leben überdurchschnittlich viele Personen mit Migrationshintergrund, darunter auch viele Jugendliche. Besonders für die weniger mobilen Anwohner wird der Park eine entscheidende Bedeutung für die Freizeitgestaltung haben (vgl. 2.6 und 2.8).

Im Norden liegt das Büro-, Entertainment- und Einkaufszentrum des Potsdamer / Leipziger Platzes. Die dort Arbeitenden wie auch Touristen werden vor allem die unmittelbar angrenzenden Bereiche des Parks aufsuchen. Auf den Baufeldern "Flottwellpromenade" und "Urbane Mitte" ist eine verdichtete, gemischte Bebauung zu erwarten, die dort Arbeitenden werden ebenfalls den Park besuchen.

Der Park wird aufgrund seiner Größe und seiner Lage in der Stadt auch Berliner aus dem weiteren Stadtgebiet anziehen. Zudem liegt mit dem Deutschen Technikmuseum Berlin (DTMB) eine kulturelle Einrichtung mit überregionaler Anziehungskraft in dem Gebiet. Auch dadurch werden sowohl Berliner wie auch auswärtige Besucher in den Park kommen. Es ist also ein breites Spektrum an Besuchern und Besucherinnen zu erwarten. Bürgerinitiativen haben sich über Jahrzehnte dafür eingesetzt, dass auf dem Gleisdreieck ein großer Park entsteht. Für einen Teil der Bevölkerung (besonders für diejenigen, die die Brachflächen erlebt hat) existiert der Park in der Vorstellung bereits lange. Für andere ist das Gebiet terra incognita. Ein Ziel des Wettbewerbes und der ihn begleitenden Bürgerbeteiligung besteht darin, den zukünftigen Park für alle Bürgerinnen und Bürger als attraktives Angebot auf die „geistige Stadtkarte“ (mental map) zu setzen.

3.1.2 Städtebauliche Aspekte

Größe und Lage der zukünftigen Baufelder sind fest vereinbart und nicht veränderbar. Da sie bisher nur der Lage nach und nach Art und Maß der Nutzung definiert sind, können sie dem Gebiet noch keinen definierten städtebaulichen Rahmen geben. Die Visualisierung in den Planwerkskarten (vgl. Abb. 31) stellt nur eine denkbare Form der Entwicklung dar, sie ist ausdrücklich nicht verbindlich.

Es ist deswegen Aufgabe der Landschaftsarchitektur, durch die Parkgestaltung dem Areal hinreichend Struktur und Charakter zu geben, also städtebauliche Setzungen mit landschaftsarchitektonischen Mitteln zu treffen. Die Anknüpfung an die umgebenden Stadtstrukturen und Wegebeziehungen ist eine wichtige Komponente bei der Entwicklung einer dauerhaft tragfähigen Grundstruktur für den neuen Park. Dabei ist die Beachtung historischer Bezüge zwischen den ehemals zusammengehörenden Personen- und Güterbahnhöfen (vgl. 2.2.1), den heutigen Grünflächen nördlich des Landwehrkanals und dem neuen Park auf dem Gleisdreieck, zu berücksichtigen.

Trotz der notwendigen Verknüpfung des zukünftigen Parks mit der Umgebung soll die besondere Topographie, der Plateaucharakter des Areals erkennbar bleiben. Besondere Bedeutung kommt der Gestaltung von außen gut erkennbarer, markanter Eingänge zu (3.2.2).

Da der Park in größeren Bereichen vorerst keine Raumkanten durch Bebauung haben wird, ist es erforderlich, sich mit der Grenzbildung besonders auseinander zu setzen. Es ist davon auszugehen, dass zum Teil private Freiflächen, zum Teil auch Gebäude direkt an den Park grenzen werden. Parkrandstraßen sind bisher nicht vorgesehen. Dies ist bei der Randgestaltung zu berücksichtigen. Die wichtigen Zugänge aus dem öffentlichen Raum zum Park sind bereits definiert (vgl. Abb. 44), nachgeordnete werden sich erst mit der Präzisierung der Baufelder ergeben. Auch werden die Grundstücksabgrenzungen zwischen Baufeldern, Parkflächen und Bahnflächen erst zu einem späteren Zeitpunkt exakt eingemessen. Deswegen müssen die Randstrukturen flexibel genug sein, um später auf neue Anforderungen und Grenzverschiebungen reagieren zu können.

Bestehende Sichtbeziehungen (vgl. Abb. 31) sind zu berücksichtigen. Diese sind oft nur ab einer bestimmten Höhe über dem Gelände sichtbar,

helfen aber dennoch bei der Orientierung im Raum.

3.1.3 Anforderungen an den Park

Der Zuschnitt des zukünftigen Parkgeländes entspricht nicht der klassischen kompakten Grundfigur eines zusammenhängenden Stadtparks. Die Fläche wird durch Bahntrassen und eingeschobene Baufelder zerteilt. Eine der Herausforderungen in diesem Wettbewerb besteht darin, dennoch einen Zusammenhang zwischen den einzelnen Parkabschnitten herzustellen und ihn trotz unterschiedlicher Bereiche als Einheit erkennbar zu machen, das „Flächenpatchwork“ zusammenzubinden.

Das Parkkonzept muss und kann nicht allen im Rahmen der Bürgerbeteiligung vorgebrachten Anforderungen Rechnung tragen, es wird jedoch eine intensive entwurfliche und argumentative Auseinandersetzung mit ihnen erwartet.

Ein Parkkonzept für das Gleisdreieck muss verschiedene Wahrnehmungsebenen ansprechen, die im positiven Sinne pragmatische, auf Nutzung orientierte, die sinnlich-emotionale und auch die ästhetisch-künstlerische. Der Park auf dem Gleisdreieck soll im Verhältnis zu den bereits vorhandenen Parkanlagen Berlins als besonderer, einmaliger Ort erlebbar werden (weitere Ausführungen dazu finden sich im Anhang 4.1).

Park der zwei Geschwindigkeiten

Der Park soll den vielfältigen Ansprüchen einer bewegungsorientierten Anwohnerschaft Raum bieten. Neben dem Bewegungsbedürfnis ist dem ausgeprägten Wunsch der Bevölkerung nach Naturgenuss und Ruhe mit zeitgemäßen Mitteln Rechnung zu tragen. Es kann ein "Park der zwei Geschwindigkeiten" entstehen, der sowohl Raum für Bewegung und Spiel gibt, wie auch Areale der Entspannung und des ästhetischen Genießens bietet.

Bahn und Park

Das Wettbewerbsgebiet ist nicht nur durch die Bahnanlagen und den Bahnbetrieb der Vergangenheit entstanden und geprägt sondern auch durch gegenwärtige Bahnnutzungen. Die Flächen des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs sind vor allem von der historischen Bahnnutzung geprägt, deren Spuren möglichst erhalten und in das Parkkonzept integriert werden sollen. Die Flächen des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof werden durch den aktuellen U-, S- und Fernbahnverkehr berührt. Die mittig liegende Gleisinsel ist zudem Vorhaltefläche für eventuell später zu realisierende, weitere Regional- und S-Bahnen. Diesen Prägungen und Bindungen wird im Parkkonzept ebenfalls Rechnung zu tragen sein.

Die enge Verbindung zwischen Bahn und Park, auch heute, ist ein Element, welches dem Park einen besonderen Charakter verleiht. Für Eisenbahnfreunde ist die Gelegenheit, den Bahnverkehr zu beobachten, ein bereicherndes Angebot, das entsprechend inszeniert werden kann.

Historische Spuren

Eine Auseinandersetzung mit den historischen Spuren und Strukturen ist erwünscht. Dabei bestehen diese nur zum Teil aus konkreten Relikten. Zum anderen sind es räumliche Strukturen wie die Linearität der Gleise und die Großzügigkeit von Räumen, Einschnitte und Hervorhebungen,

sowie Verbindungen zu angrenzenden Stadträumen, die an die Eisenbahnvergangenheit erinnern.

Park als Prozess

Das Parkkonzept muss eine tragfähige, dauerhafte Grundstruktur aufweisen, in die Felder integriert werden, die bei einem Wandel von Nutzungen und Bedürfnissen jeweils umgestaltet werden können. Der Prozesshaftigkeit der dauerhaften Vegetationsentwicklung einerseits wie der kurzlebigeren Nutzungsansprüche andererseits, dem Verhältnis zwischen Permanenz und Wandel, muss Rechnung getragen werden.

Dazu kommen die unterschiedlichen Realisierungshorizonte einzelner Parkbereiche und Planungsvorbehalte, über deren Umsetzung zu einem deutlich späteren Zeitpunkt entschieden wird. Deswegen ist die Vermittlung zwischen dauerhaften Grundstrukturen und temporären Gestaltungen und Nutzungen zu leisten, eine weitere Herausforderung an ein gelungenes Parkkonzept.

Raumbildung und –ausprägung

Ruhige und aktive Raumnutzungen sind meist schwer vereinbar. Daher ist es erforderlich, vielfältige Räume von unterschiedlichen Charakteren und Größen zu schaffen, um verschiedenen Interessen Rechnung tragen zu können. Erwünscht sind einerseits großzügige Räume, die ein Gefühl von Weite und Freiheit aufkommen lassen, andererseits solche mit Flächen, die auch Spiel und Sport zulassen, andererseits solche, die durch gestalterische Mittel flächenintensive Bewegungsspiele ausschließen. Auch kleinere Rückzugsräume mit Sichtkontakt zu den offenen Flächen, sollen angeboten werden. Weiterhin sind kleinere Räume vorzusehen. Dadurch sind Orte mit unterscheidbaren Merkmalen zu schaffen, die sich als Treffpunkte und zur temporären Aneignung durch einzelne Gruppen eignen. Die Orientierung im Raum soll erleichtert werden.

Umgang mit den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung

Es wird eine intensive entwurfliche und argumentative Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung erwartet (vgl. 2.8 und Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung im Anhang 4.16). Das Parkkonzept muss und kann jedoch nicht allen Anforderungen Rechnung tragen. Aufgrund der Größe des und der unterschiedlichen Situationen im Wettbewerbsgebiet ist es jedoch möglich, ein breites Angebot zu machen, mit dem sich die Parkbesucher identifizieren können und in dem sie sich mit ihren Bedürfnissen und Nutzungsvorstellungen wiederfinden. Dies gilt auch für die verschiedenen Parkatmosphären (vgl. 2.8.1). Trotz unterschiedlich gestalteter Bereiche und dadurch erzeugter verschiedenartiger Atmosphären ist jedoch ein übergeordneter gestalterischer Gesamtzusammenhang des Parks zu gewährleisten.

3.2 Einzelaspekte für das gesamte Wettbewerbsgebiet

3.2.1 Aktivitäten

Die angrenzenden Quartiere sind mit Spielplätzen und Sportanlagen erheblich unterversorgt (vgl. 2.5.4 bis 2.5.7). Besonders ausgeprägt ist das Defizit in Schöneberg, welches zudem einen überdurchschnittlichen Anteil

an Jugendlichen und Anwohnern mit Migrationshintergrund aufweist. Diese sind wiederum besonders an sportlichen Angeboten interessiert. Deshalb sind neben den funktionsoffenen Räumen in ausreichender Zahl informelle Sport- und Spielbereiche anzubieten, ohne dass eine Aneinanderreihung von Spezialflächen entsteht. Diese Angebote sollen in die Parklandschaft integriert werden. Dabei ist bei lärmintensiven Aktivitäten auf einen ausreichenden Abstand zu vorhandenen und geplanten Gebäuden zu achten.

Bei den gewünschten Aktivitäten sind teilweise unterschiedliche Präferenzen zwischen Männern und Frauen zu erkennen (vgl. 2.8.1). Dies ist bei der Auswahl der Angebote zu beachten.

Für das Spazieren gehen, Radfahren und Joggen bzw. Walken sowie Inline Skaten ist ein gut ausgebautes Wegenetz, mit ausreichender Breite und passenden Belägen, und einer Trennung zwischen langsamen und schnellen Fortbewegungsformen erforderlich (vgl. auch 3.2.2). Anzustreben ist die Schaffung von abwechslungsreichen Rundwegen, die verschieden lange Parours ermöglichen.

Zusätzlich zu den Kinderspielplätzen (vgl. 3.3) sind zwei Bolzplätze einzuplanen. Einer soll im Bereich der Fläche (a) liegen, ein größerer, der auch für ältere Jugendliche und junge Erwachsene attraktiv ist, auf der Gleisinsel (i).

Ballspielmöglichkeiten und ähnliches sollen nicht mit Ruhebereichen kombiniert werden.

3.2.2 Übergeordnete Fuß- und Radwegebeziehungen

Das Gleisdreieck war bisher eine Insel im städtischen Gefüge, die weiträumig umfahren werden musste. Auf den übergeordneten Planungsebenen sind vor allem der Nord-Süd-Grünzug (vgl. Abb. 33) und der sogenannte Generalszug in Ost-West-Richtung (vgl. Abb. 17 und 34) seit langem verfolgte Planungsziele. Weitere wichtige Wegeverbindungen werden von der Luckenwalder und Schöneberger Straße zur Pohl- und Lützowstraße führen. Für die Einbindung des Parks in das Berliner Grünverbindungsnetz in Nord-Süd-Richtung ist neben der bereits genannten Verbindung entlang der S 2 sowie der Fortführung des Weges vom Anhalter Personenbahnhof auch die Anbindung nach Süden entlang der S1 von Bedeutung. Die Verbindung entlang der S1 ist jedoch noch nicht gesichert. Zusätzlich zu den Brücken sind an den Hauptwegen Abgänge vom Plateau des Gleisdreiecks zur Yorckstraße vorzusehen. Auch die Achsen der Köthener Straße sowie der Möckernstraße zielen südlich des Landwehrkanals auf das Parkgelände. Die Wege in Nord-Süd-Richtung sind über die historischen Yorckbrücken zu führen (vgl. 3.4.5).

Hauptwegeverbindung in Nord-Süd-Richtung

Der Hauptweg in Nord-Süd-Richtung ist vom Nordende des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs über den mittleren Rettungsplatz durch die "Urbane Mitte" zu führen, direkt am östlichen Rand der Fernbahntrasse. Am südlichen Ende dieses Weges in der "Urbanen Mitte" tritt er in das Parkgelände auf dem ehemaligen Anhalter Güterbahnhof ein (vgl. Abb. 44) und ist über die Yorckbrücken in den Bereich des Flaschenhalses zu leiten. Von dort aus verläuft er weiter in Richtung südlicher Stadtrand. Solange der Generalszug nicht realisiert ist (s. unten), wird dies die einzige Wegeverbindung zwischen den beiden Parkteilen sein.

Im Bereich östlich der S2 ist je eine Brücke pro Richtung vorzusehen. Die Lage kann unter der Berücksichtigung der Vorgaben unter 3.4.5 frei gewählt werden. Die Brücke (Nr. 21) (vgl. Abb. 109 Anhang), die als Museumsgleis genutzt wird, soll nicht in die Wegeverbindung einbezogen werden.

Ost-West-Verbindung / Generalszug

Die Ost-West-Verbindung in der Linie des Generalszugs soll die Ortsteile Kreuzberg und Schöneberg zwischen Hornstraße und Bülowstraße verbinden. Sie durchquert die Flächen a, m, i und c. Sie ist unter Berücksichtigung ihrer historischen Bedeutung als übergeordnete Parkwegverbindung für Fußgänger und Radfahrer zu dimensionieren und zu gestalten. Die bestehende Fernbahn- und S-Bahntrasse soll mit einer Brücke überspannt werden, deren Finanzierung jedoch bisher nicht gesichert ist. Dennoch ist die Trasse planerisch zu berücksichtigen und im Entwurf darzustellen (vgl. Anhang 4.21). Die dort dargestellte Führung der Rampen ist nicht verbindlich. Es können auch zusätzliche Treppenabgänge vorgesehen werden. Die Auf- und Abgänge zur Brücke müssen im Wettbewerbsgebiet liegen.

Im Bereich des Wäldchens ist der vorhandene Baumbestand möglichst zu erhalten und in die Wegeverbindung zu integrieren.

Weitere Hauptwege

Bei der Führung des Weges auf dem Potsdamer Güterbahnhof, der parallel zur S 1 verlaufen soll, ist im Bereich der Fläche b) darauf zu achten, dass er in dem westlichen Abschnitt liegt, der zuerst realisiert wird. Im Bereich der S1 ist die westlichste Brücke (Nr. 1) (vgl. Abb. 109 Anhang) über die Yorckstraße zu nehmen.

Erwünscht ist außerdem eine Wegeverbindung westlich der S2 zur Gleisinsel. Ihre Realisierbarkeit ist jedoch nicht sicher.

Anforderungen an Hauptwege

Alle übergeordneten Wege sollen mit ausreichender Breite für vom Fußgängerbereich belagsgetrennte Rad- und Skaterwege dimensioniert werden. Sie müssen barrierefrei sein. Außerdem sind sie zu beleuchten. Bei der Auswahl von Leuchten ist besonderer Wert auf die Wirtschaftlichkeit und die Robustheit gegenüber Vandalismus zu achten. Die Seitenbereiche sind so zu gestalten, dass bei den Nutzerinnen und Nutzern kein Unsicherheitsgefühl aufkommt.

3.2.3 Eingänge

Das Plateau des Gleisdreiecks wird nach Osten und Süden weitgehend von einer Mauer begrenzt. Nach Westen ist der südlichen Hälfte bereits weitgehend Wohnbebauung vorgelagert, im nördlichen Bereich ist ebenfalls eine Bebauung geplant. Nur nach Norden wird der Park von der Uferstraße des Landwehrkanals begrenzt und ist direkt ebenerdig zugänglich.

Deswegen kommt der Gestaltung gut erkennbarer Zugänge zum Park eine besondere Bedeutung zu. Durch markante Gestaltung können sie ein gut wiedererkennbares "Logo" für den Park werden und gleichzeitig der

Auffindbarkeit des Parks im Straßenraum dienen. Sie sollen barrierefrei gestaltet werden. Eingriffe in die Mauern sind zu diesem Zweck erlaubt. Neben den bereits vorhandenen oder planerisch berücksichtigten Zugängen (vgl. Abb. 44) sind weitere erforderlich. Diese können jedoch nicht innerhalb der Baufelder liegen

Im Osten ist ein weiterer Zugang in Höhe der Obentrautstraße erwünscht. In der Yorckstraße wird ein weiterer Zugang westlich der Katzbachstraße zum ehemaligen Anhalter Güterbahnhof und ein Zugang westlich der S 2 zur Gleisinsel angestrebt. Zum Flaschenhals hin sind am östlichen und westlichen Ende ebenfalls Zugänge erforderlich.

Ein weiterer, sehr wichtiger Zugang zum Park ist von der Yorckstraße am westlichen Ende des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs vorzusehen. Die für eine Grünverbindung und einen Zugang zur Verfügung stehende Fläche steht unter Planungsvorbehalt für die Potsdamer Stammbahn (vgl. 2.9.6). Technisch ist ein Zugang nur mit erheblichem Aufwand, durch Eingriffe in das Widerlager der Straßenüberbrückung realisierbar. Daher ist die Realisierung eines solchen Zugangs ungewiss. Dennoch ist er im Konzept zu berücksichtigen. Vorerst kann weiter südlich ein Zugang im Bereich der Crellestraße geschaffen werden, so dass nach Instandsetzung der entsprechenden Yorckbrücke der Park für die dort Wohnenden hierüber zu erreichen ist. Aber auch dieser Trassenabschnitt steht unter Planungsvorbehalt

3.2.4 Sicherungszäune und Parkbegrenzung

Alle im Einschnitt oder ebenerdig liegenden Bahntrassen sind durch Zäune zu begrenzen. Im Bereich der Fernbahntrasse sind die Zäune so zu gestalten, dass sie im Notfall am südlichen Ende des Tunnelmundes von der Bahnseite her zu öffnen sind. Dies empfiehlt sich auch am Ende des S-Bahn-Tunnels.

Der Park soll insgesamt durch Zäune oder die bereits vorhandenen Mauern eingegrenzt werden. Alle Zugänge sind mit Toren auszustatten. Damit soll den Besucherinnen und Besuchern deutlich werden, dass sie in einen Park eintreten und gewisse Verhaltensregeln zu beachten sind, damit der öffentlich Raum attraktiv bleibt. Ob die Tore nachts geschlossen werden, wird von der Entwicklung abhängen; bisher ist dies nicht beabsichtigt.

3.2.5 Vegetation, ökologische Aspekte

Das Wäldchen ist zu erhalten. Die anderen in der Biotopkartierung als wertvoll bezeichneten Biotope sind weitestgehend zu erhalten (vgl. Anhang 4.9). Auch im Bereich des Flaschenhalses hat der Schutz wertvoller Biotope Vorrang. (vgl. Anhang 4.10). Vorhandene Bäume sind ebenfalls nach Möglichkeit zu erhalten, insbesondere die Bäume, die vom Umfang her der Baumschutzverordnung unterliegen (über 80 cm Stammumfang in ein Meter Höhe).

Bei der Wahl neuer Vegetationselemente ist darauf zu achten, dass der dauerhafte Pflegeaufwand möglichst gering ist. Von Vegetationselementen, die durch ihre Formgebung oder durch ihre Ansprüche besonderer Pflege bedürfen, ist abzusehen. Rasenflächen sind auf intensive Benutzbarkeit auszulegen. Wenn auch die Verwendung von Stauden, Zwiebelpflanzen u.ä. generell erwünscht ist, so sind solche Pflanzungen nur dann

umsetzbar, wenn sie mit geringem Aufwand gepflegt werden können. Die Grünflächen im Wettbewerbsgebiet haben eine stadtklimatisch wichtige Austauschfunktion, besonders in Nord-Süd-Richtung (vgl. 2.3.3). Bei der Parkgestaltung ist darauf zu achten, dass diese nicht beeinträchtigt wird.

Die Versiegelung ist möglichst gering zu halten.

3.2.6 Bodenbewegungen und -beläge

Aus Kostengründen und aus gestalterischen Gründen ist mit Bodenbewegungen möglichst sparsam umzugehen. Der Plateaucharakter des Areals soll erhalten bleiben. Nennenswerte Bodenmodulationen bedürfen einer überzeugenden Begründung.

Über den Umfang des Erhalts vorhandener Bodenbeläge, besonders im Bereich des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs, ist unter Abwägung gestalterischer, nutzungsbedingter und historischer Gesichtspunkte zu entscheiden.

3.2.7 Gastronomische Einrichtungen, weitere Gebäudenutzungen

Gastronomische Einrichtungen sind am Parkrand erwünscht. Bei der Standortwahl sind die Notwendigkeit der Anbindung an das Leitungsnetz sowie die Anlieferungserfordernisse zu bedenken. Neue Gebäude sollen nicht errichtet werden.

Vom DTMB ist eine gastronomische Einrichtung im südlichen Bereich der Lagerschuppen (h und a) angedacht, die sowohl vom Museum wie vom Park her zugänglich sein soll. Ausbaupotential bieten auch die Bögen des ehemaligen Volksbades unter der U 2 am Dennewitzplatz.

Das Parkkonzept muss jedoch auch funktionieren, wenn sich keine Betreiber für solche Einrichtungen finden.

Südlich der ehemaligen Tankstelle Möckernstraße 42 will der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ein Gebäude als Gärtnerstützpunkt nutzen. Die Kombination mit einer gastronomischen Einrichtung ist denkbar.

3.2.8 Wasser

Es besteht zwar ein sehr großer Wunsch nach Wasserflächen oder -elementen im Park, doch ist aufgrund der prekären Haushaltslage des Landes Berlins auch mittelfristig die Betreibung und Unterhaltung solcher Anlagen nicht möglich.

Ausnahmen sind nur auf den Spielplätzen möglich.

Die Anlage von Teichen u.ä. wird ebenfalls ausgeschlossen, nicht nur aus Kostengründen sondern auch, weil es dem Charakter der aufgeschütteten Flächen widerspricht.

3.2.9 Ausstattung

Im gesamten Park sind ausreichend Sitzgelegenheiten konventioneller Art aufzustellen. Sie sollen auch von dem zunehmenden Anteil an älteren Menschen ohne Einschränkungen zu benutzen sein.

Alle Ausstattungselemente müssen robust und möglichst resistent gegen Zerstörungen sein. Ihre Umweltverträglichkeit ist zu bedenken

3.3 Einzelbereiche Realisierungsteil

Vorbemerkung

Im Wesentlichen teilt sich das engere Wettbewerbsgebiet in den ehemaligen Anhalter Güterbahnhof und den ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof auf. Als verbindendes Element in der Mitte liegt im Ideenteil die Gleisinsel. Die beiden ehemaligen Bahnhofsgelände unterscheiden sich in Größe und Charakter. Auch die Anwohnerstruktur ist in ihrer Zusammensetzung und von ihrem soziokulturellen Hintergrund her unterschiedlich. Daraus ergeben sich verschiedene Schwerpunktsetzungen für die beiden Bereiche. Die Zuweisung von Schwerpunkten soll jedoch nicht bedeuten, dass diese Ausschließlichkeitscharakter haben. Aufgrund der Entfernungen und der schwierig zu schaffenden Verbindungen zwischen beiden Parkhälften müssen wichtige Angebote bzw. Bereiche mit unterschiedlichen Atmosphären auf beiden Seiten zu finden sein.

Die nach Realisierungs- und Ideenteil getrennte Behandlung einzelner Bereiche soll nicht zu einer isolierten entwurflichen Behandlung dieser Teilbereiche führen.

3.3.1 Ehemaliger Anhalter Güterbahnhof (Flächen a, m, h1)

Der größere Teil des zukünftigen Parks befindet sich auf dem Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs. Hier finden sich noch Spuren der alten Bahnnutzung, wie Gleise, Kopfsteinpflasterflächen und alte Bahngelände. Ebenso ist hier mit dem sogenannten Wäldchen ein Bereich der städtischen Spontanvegetation erhalten geblieben. Das Wäldchen kann behutsam erschlossen werden, aktive Nutzungen sind jedoch nicht vorzusehen. Eine Ost-West-Verbindung durch das Wäldchen, mit Anschluss an den Verbindungsweg zwischen den beiden ehemaligen Bahnhofsbereichen, ist vorzusehen, unter Beachtung und gegebenenfalls Integration des Baumbestandes. Um das Wäldchen herum, besonders östlich davon, ist eine Pufferzone anzulegen (vgl. Anhang 4.9, Gutachten S. 26 / 27). Auch in den Randbereichen finden sich noch wertvolle Gehölzbestände. Insgesamt ist dieser Bereich durch die Baulogistik weniger verändert worden als der ehemalige Potsdamer Güterbahnhof.

Daher bietet es sich an, in diesem Parkteil vermehrt ruhige und naturnahe Bereiche zu schaffen, die eine besinnliche Atmosphäre haben, einen "slow park". Dennoch sind auch in dieser Hälfte in geeigneter Lage Bereiche für aktivere Nutzungen vorzusehen.

Die erhaltenen technischen und vegetativen Elemente sind in die Gestaltung der Fläche einzubeziehen. Der Anteil von versiegelten und unversiegelten Flächen ist entsprechend der vorgeschlagenen Nutzungen zu wählen.

Die Nachbarschaft zum DTMB kann für gemeinsame Angebote im Park genutzt werden. Das Museumsgleis (vgl. 2.9.7) wird weiterhin in Betrieb bleiben und ist in das Parkkonzept zu integrieren. Übergänge an Wegen sind mit Andreaskreuzen zu versehen. Das andere dort liegende neue Gleis muss nicht erhalten werden.

Für die Nutzung vorhandener Gebäude können Vorschläge gemacht werden. Das Gestaltungskonzept muss jedoch auch tragfähig sein, wenn sich die Gebäude nicht wirtschaftlich renovieren und betreiben lassen.

Am Tempelhofer Ufer ist für die Park- und Museumsbesucher ein attrakti-



ver Eingangsbereich anzulegen. Die Finanzierung dieses Platzbereiches, der überwiegend im Ideenteil h liegt, ist jedoch noch nicht gesichert (vgl. 3.4.3).

Der Hauptzugang zum Park von Norden ist über die Fläche h1 zu führen. Zusätzlich kann im Ideenteil h ein weiterer Parkzugang zwischen dem heutigem Museum und den Lagerschuppen geführt werden. Die jetzige Ladestraße zwischen den Güterschuppen wird langfristig zum Innenbereich des Museums gehören.

Entlang der Fernbahntrasse sind die Auflagen unter 2.9.5 einzuhalten. Im Bereich der U 7 sind die Auflagen unter 2.9.3 zu beachten.

Kinderspiel

Zwei Kinderspielplätze in der Größe von je 2000 m² sind im Park vorzusehen, einer in der Nähe der Möckernstraße, der andere kann weiter davon entfernt liegen. Lage und Größe sollen im Entwurfsplan ablesbar sein. Die Spielplätze sollen eingezäunt werden können. Es sind attraktive Aufenthaltsbereiche vorzusehen, die Blickbeziehungen zum übrigen Park erlauben und es den Betreuungspersonen ermöglichen, den Spielplatz gut zu überschauen. Die Spielplätze können auch thematisch besetzt werden.

Der Spielplatz in der Nähe der Möckernstraße soll überwiegend für Mädchen und Jungen bis etwa zehn Jahre angelegt werden. Der zweite Spielplatz soll vor allem sportlich-spielerische Angebote für ältere Kinder und Jugendliche machen. Die Detaillierung der Angebote soll später in Workshops mit Kindern erfolgen.

Auf einem der beiden Spielplätze soll ein Bereich von etwa 1000 m² für freies Spielen, der nicht weiter ausgestaltet wird, angeboten werden, der von betreuten Gruppen genutzt werden kann.

Darüber hinaus sollen auch sonst beispielbare Elemente im Park vorgesehen werden. Sie sollten sich harmonisch in die Gesamtanlage einfügen und einfach und robust sein.

3.3.2 Ehemaliger Potsdamer Güterbahnhof (Flächen b, b1, l, j, k)

Der ehemalige Potsdamer Güterbahnhof wurde durch die Bauphysik erheblich verändert und besteht weitgehend aus völlig abgeräumten Flächen. Er wird ebenerdig und in größerer Höhe durch Bahnanlagen untertunnelt, durchtrennt und gequert. Reste von Vegetation finden sich vor allem entlang der S-Bahn. Die in Betrieb befindlichen Bahnen bringen zum Teil erheblichen Lärm mit sich.

Diese Parkhälfte verfügt über einen unmittelbaren Anschluss an das Potsdamer Platz-Quartier mit seinen Kultur-, Geschäfts- und Tourismusangeboten. Durch die zukünftige Brücke über den Landwehrkanal wird diese Beziehung noch gestärkt. Auch die zukünftig in den geplanten Gebäuden entlang der "Flottwellpromenade" und in der "Urbanen Mitte" Arbeitenden und Wohnenden werden diesen Parkabschnitt nutzen.

Es bietet sich an, hier vor allem dem Bewegungsbedürfnis der Anwohnerinnen und Anwohner Rechnung zu tragen (vgl. 2.8). In geeigneter Lage sind jedoch auch ruhige Rückzugsbereiche und kleinere Bereiche mit ansprechendem Aufenthaltscharakter für kurze Aufenthalte vorzuse-



hen.

Der Parkzugang von Norden her ist weitgehend durch den Rettungsplatz der Bahn geprägt (I). Dieser kann nur in seiner Oberflächengestaltung verändert werden (vgl. 2.11.2, Fläche I, sowie Informationsplan DB Gleisdreieck). Dennoch ist die Gestaltung eines einladend wirkenden Eingangsbereiches erwünscht. Die angrenzenden Flächen k, j und I sind entweder von der Fernbahn untertunnelt oder liegen im angrenzenden Sicherheitsbereich. Bei der Gestaltung sind die unter 2.9.5 und im Informationsplan DB Gleisdreieck aufgeführten Restriktionen unbedingt zu beachten.

Besonders zu berücksichtigen ist der Blick aus der Schöneberger Straße auf den Turm der Lutherkirche auf dem Dennewitzplatz (vgl. Abb. 31).

Die Fläche b wird in zwei Bauabschnitten realisiert. Der größere westliche Bereich wird angelegt, sobald die Fläche von der Baulogistik freigegeben wird. Der kleinere östliche Abschnitt (b1) kann erst dauerhaft gestaltet werden, sobald über die Potsdamer Stammbahn entschieden sein wird. Entweder wird das nach ihrem Bau sein oder nach dem Verzicht auf die Trassenfreihaltung. Es ist davon auszugehen, dass die Fläche über einen Zeitraum von etwa zehn Jahren nur provisorisch begrünt werden kann. Deswegen sind hier vorerst sehr sparsame Gestaltungsmaßnahmen vorzusehen. Von der Führung von Hauptwegen ist in diesem Bereich abzu-sehen.

Entlang der Fernbahntrasse sind die Auflagen unter 2.9.5 und im Informationsplan DB Gleisdreieck einzuhalten.

Spielplätze

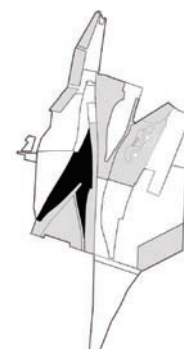
Auf Höhe der Kurfürstenstraße ist in der Fläche b ein Kinderspielplatz in der Größe von 3000 m² vorzusehen. Lage und Größe sollen im Plan ablesbar sein. Davon sind etwa 500 m² für Kleinkinder anzulegen, etwa 1000m² für die mittlere Altersgruppe und weitere 1500 m² für ältere Mädchen und Jungen und Jugendliche. Das Angebot für die Älteren kann auch getrennt von den anderen Spielbereichen platziert werden, jedoch in erkennbarem Zusammenhang mit diesen. Beide Angebote sollen als Anlaufpunkt im Park für die jeweilige Altersgruppe erkennbar sein. Die Spielplätze sollen eingezäunt werden können, Bolzplätze sind mit Ballfangzäunen auszustatten. Attraktive Aufenthaltsbereiche, die Blickbeziehungen zum übrigen Park erlauben und es den Betreuungspersonen ermöglichen, den Spielplatz gut zu überschauen. Die Detaillierung der Anlagen soll später in Workshops mit Kindern erfolgen. Einzelne Sportspielplätze können auch wegbegleitend in anderen Teilbereichen des Parks eingeplant werden.

Wegen der erheblichen Unterversorgung im Ortsteil Schöneberg ist es hier besonders wichtig, darüber hinaus auch sonst beispielbare Elemente im Park vorzusehen. Sie sollten sich harmonisch in die Gesamtanlage einfügen und einfach und robust sein.

3.4 Einzelbereiche Ideenteil

3.4.1 Gleisinsel (i)

Der Bereich der Gleisinsel (i) ist zum großen Teil Vorhaltefläche für die S 21. Ihre Realisierung innerhalb der nächsten zwanzig Jahre ist un-



wahrscheinlich. Der Name Gleisinsel rührt daher, dass das Gebiet bei Realisierung aller angedachten Trassen entweder gar nicht oder nur über Treppenabgänge von einer Brücke im Bereich des Generalszuges zugänglich sein wird. Vorerst ist das Gelände nur über einen anzulegenden Erschließungsweg von der Bülowstraße aus zugänglich.

Auch in diesem Fall spielt sie jedoch eine wichtige Rolle für die Schaffung von zumindest visuellen Zusammenhängen zwischen den beiden Parkhälften. Sie wurde auch als "Syntheseraum" in der Mitte des Parks bezeichnet. Im Wettbewerb ist eine Idee für eine provisorische Gestaltung für die nächsten zwanzig Jahre zu entwickeln, die aber auch als dauerhafte Konzeption geeignet wäre.

Über die Fernbahntrasse hinweg ist eine visuelle Beziehung zum ehemaligen Anhalter Güterbahnhof herzustellen.

Da die Gestaltung für diesen Ideenbereich als temporär betrachtet werden kann, werden nur geringe Mittel zur Verfügung stehen. Die Herausforderung besteht darin, mit diesen Mitteln eine nutzbare und attraktive Fläche mit vegetativen und anderen Elementen anzulegen, die einer späteren Umnutzung nicht im Wege stehen. Als Option können Angebote oder Elemente angeboten werden, die gegebenenfalls ergänzt werden können, wenn sich eine Finanzierungsmöglichkeit findet. Das Konzept muss aber auch ohne diese Optionen in sich stimmig sein.

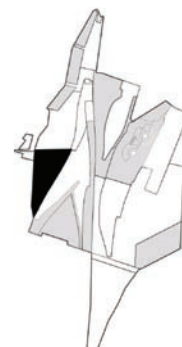
Ein von Anwohnerinitiativen nutzbarer Gartenbereich ist vorzusehen, von etwa 1000 m². Der Gartenbereich wird den Initiativen zur freien Gestaltung überlassen. Er ist einzugrenzen und abschließbar anzulegen. Ein Wasseranschluss ist erforderlich.

Um die Einhaltung der Parkordnung in Bezug auf Hunde in den anderen Gebieten streng einfordern zu können, ist auf der Gleisinsel ein etwa 5000 m² großer Hundespielbereich vorzusehen. Die Ausgestaltung soll durch einen Trägerverein erfolgen.

Die Flächen über der S 1 und S 2 dürfen nur mit Rasen oder festen Belägen ausgestattet werden, nicht mit Sträuchern oder Bäumen. Entlang der Fernbahntrasse sind die Auflagen unter 2.9.5 einzuhalten.

3.4.2 geplante Sportfläche (c)

Die Fläche c wird derzeit von Kleingärten belegt. Diese werden, mit Ausnahme der Kleingärten im Bereich des Generalszugs, solange bestehen bleiben, bis Mittel für die Umgestaltung zu Sportflächen zur Verfügung stehen. Ein Zeitraum dafür kann derzeit nicht abgesteckt werden; angestrebt wird es, ab 2009 die erforderlichen Mittel bereit zu stellen. Für die spätere Sportnutzung ist ein Erschließungsweg westlich der Trasse der Potsdamer Stammbahn vorzusehen, der mit Rettungs- und Pflegefahrzeugen befahren werden kann. Die Zufahrt wird voraussichtlich von der Bülowstraße oder der Kurfürstenstraße aus erfolgen. Dieser Weg kann identisch mit der Nord-Süd-Verbindung entlang der S 1 sein.



3.4.3 Museumsvorplatz und –zwischenfläche (h)

Der Zugang vom Tempelhofer Ufer zum DTMB und zum zukünftigen Park präsentiert sich derzeit in einem ungeordneten und wenig ansprechenden Zustand. Die Umgestaltung zu einem attraktiven Eingangsbereich für den

Park wie für das DTMB wird angestrebt. Dabei sind die vorhandenen Großbäume zu erhalten. Ein barrierefreier Zugang zum Anhalter Steg ist nach Möglichkeit zu integrieren.

Der Vorplatz wird ein Treffpunkt für Besuchergruppen sein. Eine Vorfahrt für Busse zum Ein- und Aussteigen ist zu berücksichtigen. Parkplätze sind nicht erforderlich. Weiterhin möchte das Museum auf dem Eingangsplatz ein markantes Ausstellungsstück präsentieren, eventuell ein Schiff. Das Kassenhäuschen und andere derzeit vorhandene Baulichkeiten müssen nicht berücksichtigt werden.

Zwischen dem vorhandenen Museumsbereich (o) und den Lagerschuppen ist auf der Fläche h ein Vorschlag für eine direkte Wegeverbindung vom Anhalter Steg zum Park zu machen. Die Freiflächen des Museums stehen unter dem Motto Technik und Natur. Dementsprechend beabsichtigt das Museum, im Zwischenraum der Fläche h demnächst Exponate zu platzieren. Deswegen sind auf Höhe des östlichen Eingangsgebäudes (Schwechtenbau) im Norden und des Endes der Museumsfreifläche im Süden Zäune und Tore vorzusehen. Tagsüber soll dieser Bereich offen stehen und ohne Entgelt zugänglich sein.

3.4.4 Eingangsbereich Bülowstraße (p)

Im Bereich der Bülowstraße 69 existiert entlang der U 2 bereits ein vor kurzem angelegter Zugang zur künftigen Parkfläche. Dieser Zugang wird Bestandteil der Wegeverbindung des Generalszuges. Aktuell entspricht die Wegeverbindung noch nicht dieser Bedeutung und der bei Parköffnung zu erwartenden Besucherfrequenz. Es ist ein Vorschlag zur langfristigen Umgestaltung zu machen, der mit der Vorstellung zum übrigen Generalszug (vgl. 3.2.2) harmonisiert.

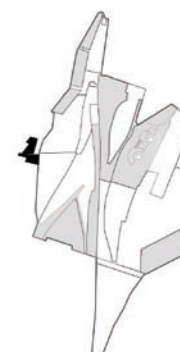
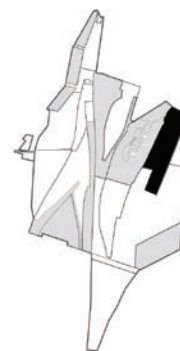
Nördlich angrenzend befindet sich eine öffentliche Grünanlage, die zum Teil gestaltet wurde, zum Teil erst seit kurzem überplant werden kann. An ihrem nördlichen Ende ist ein weiterer Parkzugang vorgesehen. Im Bereich des Nelly-Sachs-Parks soll die Dennewitzstraße als Parkweg wieder hergestellt werden, um so die stadträumlichen Bezüge wieder sichtbar zu machen. Auf dieser Fläche, von der Dennewitzstraße aus gesehen im Hinterhof, befand sich früher ein historisch interessantes Stadtbad (vgl. Anhang 4.5 Abb. 72, 73). Bei der Neugestaltung der Fläche kann dies in der Wegeführung o.ä. wieder ablesbar gemacht werden.

3.4.5 Yorckbrücken und Yorckstraße (q)

Yorckbrücken

Die Yorckbrücken stehen unter Denkmalschutz. Welche Brücken für Wegeverbindungen genutzt werden, ist den Wettbewerbsteilnehmern unter Beachtung der folgenden Gesichtspunkte freigestellt, nach Möglichkeit sollen die besonders wertvollen Brücken genutzt werden. Als besonders wertvoll werden die nachstehend aufgeführten Brücken angesehen (vgl. Anhang 4.23 Abb. 109),

Jeweils die erste und die letzte Brücke, damit die Dimensionen des Brückenfeldes ablesbar bleiben (Nr. 1 und 30 sowie 11 als Beginn einer größeren Einheit), alle bauhistorisch wertvollen Brücken (Nr. 1, 5, 10 und 15) sowie einer der beiden Brückenblöcke, nach Wahl, um diese Besonderheit zu dokumentieren (Nr. 16 - 20 oder Nr. 23 - 25).



Yorckstraße

Der Abschnitt der Yorckstraße im Wettbewerbsgebiet ist stadträumlich besonders beeindruckend. Die zahlreichen straßenüberquerenden Brücken und die begrenzenden Mauern erzeugen einen Raum eigener Art, der jedem Berlinbesucher im Gedächtnis bleibt. Zudem ist das Ensemble der Yorckbrücken ein bedeutendes Zeugnis der Eisenbahngeschichte Berlins. Zahlreiche verkehrsbedingte Eingriffe sowie andere Elemente lassen den Raum jedoch verwahrlost erscheinen. Bei Sanierung der Brücken könnten die Stützpfiler wieder unter Beachtung des Anprallschutzes von ihren kriegsbedingten Ummantelungen befreit werden.

Es können Vorschläge gemacht werden, wie die Zugänge zum Park auf dem Gleisdreieck und zum Flaschenhals ansprechend gestaltet werden können. Darüber hinaus können Vorschläge zur gestalterischen Aufwertung des Raums gemacht werden, Mittel dafür stehen jedoch nicht zur Verfügung.

Eingriffe in die Aufteilung des Straßenraums dürfen nicht vorgenommen werden.

3.4.6 Flaschenhals (n)

Dieser Bereich weist eine wertvolle Bahnbrachenvegetation auf, die sich über 50 Jahre ungestört entwickeln konnte (vgl. Anhang 4.10). Sie ist möglichst vollständig zu erhalten. Insbesondere die geschlossenen Gehölzbestände sind nur sehr behutsam zu durchwegen. Aufenthaltsbereiche und nutzbare Flächen sind vorzugsweise dort einzufügen, wo weniger wertvolle Bestände oder versiegelte Flächen anzutreffen sind. In Gebiet des Flaschenhalses ist der vorhandene Charakter zu stärken und die besondere Ästhetik der Bahnbrachen weiterzuentwickeln.



Der Eintritt der übergeordneten Nord-Süd-Verbindung am Nordende des Flaschenhalses in das Gebiet kann frei gewählt werden. Am Südende (Monumentenbrücke) muss er jedoch am östlichen Rand geführt werden, da nur dort die Möglichkeit der Weiterführung nach Süden sowie die Schaffung eines Parkzuganges von der Monumentenbrücke aus möglich ist. Unabhängig von der Hauptwegeverbindung sind insbesondere auch auf der westlichen Seite des Areals Zugänge von der Yorckstraße in das Gebiet des Flaschenhalses zu schaffen, um die Erreichbarkeit von Schöneberg her zu verbessern.

Das Museumsgleis mit dem Endpunkt in den Depots südlich der Monumentenbrücke, das weiterhin in Betrieb sein wird, ist in das Konzept für den Flaschenhals zu integrieren (vgl. Kap. 2.97).

Etwa in der Mitte des Gebiets ist auf der östlichen Seite, in Höhe der Kurve der Kreuzbergstraße, am sogenannten Stadtbalkon, ist ein Abgang in den Park planungsrechtlich gesichert (vgl. Anhang 4.25). Dieser ist auszugestalten. Langfristig wird eine Brückenverbindung vom Stadtbalkon zur Großgörschenstraße angestrebt, die einen besseren Zugang von Schöneberg aus zum Gebiet ermöglichen würde.

Auf der östlichen Seite, kurz vor der Monumentenbrücke, befindet sich ein beliebter Biergarten. Er soll vom Nord-Süd-Weg aus erreichbar sein.

Auf Höhe des Abganges sind Spielangebote und Aufenthaltsflächen zu konzentrieren. Dafür ist eine Fläche von ca. 0,5 ha angedacht. Hier ist auch ein Spielplatz einschließlich Aufenthaltsbereich mit etwa 2500 m², vorzusehen.

3.5 Leitungen

In Bereichen, wo Leitungen liegen, sind die entsprechenden Auflagen unbedingt einzuhalten (vgl. 4.30 Anhang). Leitungsverlagerungen sind nicht möglich. Ein Leitungsplan wird mit der Beantwortung der Rückfragen zur Verfügung gestellt

3.6 Baubeginn und Kostenrahmen

Baubeginn

Ab 2007 soll der Bereich des ehemaligen Anhalter Bahnhofs in großen Bauabschnitten fertiggestellt werden (a, m und h1). Auf dem ehemaligen Potsdamer Bahnhof wird voraussichtlich 2008 Baubeginn sein (b, k, j und l). Die Flächen b1 und i werden zunächst temporär hergerichtet. Für die restlichen Flächen kann gegenwärtig kein Zeithorizont bestimmt werden.

Kostenrahmen

Für die Flächen a, m, h1, b, k, j und l sowie Wege im Verlauf des Generalszugs steht eine Nettobausumme von durchschnittlich 50 €/m² zur Verfügung.

Für die restlichen Flächen im Ideenteil kann noch kein Kostenrahmen angesetzt werden. Es ist jedoch davon auszugehen, dass nur geringe Mittel zur Verfügung stehen werden. Umgekehrt erhöht ein kostengünstiger Vorschlag die Realisierungschancen.

Im Kostenrahmen nicht einzurechnen sind Beträge für die Beseitigung belasteter Böden.

Der Kostenrahmen ist unbedingt einzuhalten.

Pflege und Unterhaltung

Aufgrund der Haushaltsnotlage des Landes Berlin, die sich besonders im Bereich der Pflege und Unterhaltung von Grünanlagen auswirkt, sind die Folgekosten für Pflege und Unterhaltung möglichst gering zu halten.

3.7 Beurteilungskriterien

- Leitidee, Grundstruktur, Topographie
- Städtebauliche Einbindung, Beachtung stadträumlicher und historischer Bezüge
- Raumbildung und –verknüpfung
- Erschließung und innere Ordnung
- Entwicklungsfähigkeit des Parks
- Nutzbarkeit
- Entwurflische und textliche Auseinandersetzung mit den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung
- Beachtung von Gendergesichtspunkten (2. Stufe)
- Vegetationseinbindung- und verwendung, Materialwahl
- Einhaltung verbindlicher Vorgaben
- Einhaltung des Kostenrahmens
- Wirtschaftlichkeit in Bezug auf Pflege und Unterhaltung