

Identität und Alleinstellungsmerkmale



Konsenskonzept

Konsens

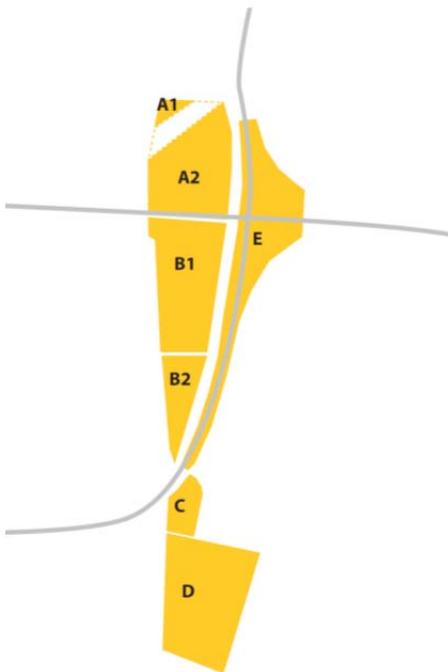
Die „Urbane Mitte am Gleisdreieck“ soll zu einem besonderen „Stück Stadt“ an einem wichtigen ÖPNV-Knoten in Berlin, mit Alleinstellungsmerkmalen und **lebendiger Verkehrsgeschichte** entwickelt werden. Dazu ist ein/e den Ort inszenierende/r Städtebau/Architektur zu entwickeln.

Das denkmalgeschützte U-Bahn-Kreuz ist zu integrieren. Der Ort kann auch mit Hochhäusern, die Symbolkraft haben, zu einer **urbanen Mitte** inszeniert werden. Rund um die Uhr soll das neue Stück Stadt lebendig sein. Es ist ein Ort wie ein „Stellwerk“. Die zentralen Schnittstellen/ Übergänge des Ortes in die vorhandene Stadt/ den Park am Gleisdreieck sind herauszuarbeiten.

An die DNA des Ortes soll angeknüpft werden, die **historischen Bezüge** sind als wichtige Spuren und Elemente zu integrieren: mit seiner Verkehrs- und Industriegeschichte handelt es sich um einen Ort der Bewegung im Sinne von Mobilität. Verkehr, Sport, Emotionen, Dynamik haben ihn geprägt und sollen ihn zukünftig prägen.

Die Nachbarn bieten Synergien, die genutzt werden sollen: neben dem Park und dem Technikmuseum auch STATION Berlin mit den Themen Messe, Mode, Design, Kunst und weitere Museumsnutzungen.

Baufelder



Konsens

Die Baufelder ergeben sich aus verschiedenen Rahmensetzungen. Die **Baufelder A und B** werden durch die Hochbahnbauwerke der U-Bahn und den Neubau des S21-Bahnhofes bestimmt. Diese Baufelder haben einen starken Bezug zum Westpark, zum Bahnhofskreuz, zu dem auch der neue S21-Bahnhof gehören wird sowie zu den Hochbahnbauwerken der U-Bahn. Das **Baufeld C** ist geprägt vom Hochbahnbauwerk der U-Bahnlinie U2 und dem Fernradweg Berlin – Leipzig. Das **Baufeld D** ist ebenfalls vom Fernradweg, dem Parkübergang, den sportlichen Aktivitäten (Skater), dem alten Stellwerk sowie den Bauwerken des Technikmuseums und den Ausstellungshallen der STATION Berlin geprägt. Das **Baufeld E** umfasst die denkmalgeschützten U-Bahnviadukte, die nutzbare Flächenpotenziale bieten.

+ Prüfauftrag:

Die Bebauung, die Erschließung der Baufelder sowie deren Teilbarkeit sollen auf Grundlage der bisherigen Arbeit der Fachwerkstätten und des Bürgerdialogs, deren Ergebnisse in den vier Interessenplänen, dem Lösungsplan mit Matrix und Chiffren sowie in diesem Konsenskonzept wiedergegeben sind, erfolgen.

Bezüge / Sichtbeziehungen



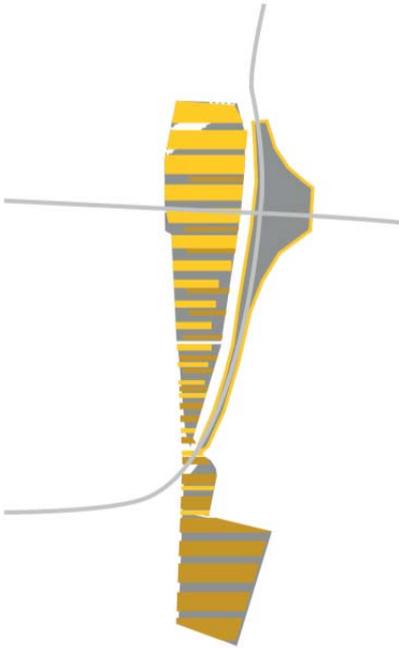
Konsens

Die **Sichtbeziehung** in Verlängerung der Schöneberger Straße zum Kirchturnm der Lutherkirche am Dennewitzplatz soll berücksichtigt werden. **Bezüge** zu den vorhandenen identitätsstiftenden Bauwerken bzw. sonstigen Elementen sind zu bedenken oder herzustellen (nicht zwingend Sichtbeziehungen). Das sind: die denkmalgeschützten Bauwerke der U-Bahn (U-Bahnhof, Hochbahnen und U-Bahnviadukte), das Technikmuseum mit Wasserturm, das Stellwerk und der Gleisdreieckpark, der Potsdamer Platz. Dies sollte auf allen Baufeldern berücksichtigt werden. **Die Bebauung sollte sich zum Park öffnen.** Durch Nutzungen in den Gebäuden und ihrer Außenräume soll eine **Lebendigkeit** erzeugt werden. Die Wege könnten verbreitert werden und die Bebauung entsprechend auf dem Grundstück zurückweichen bzw. es könnten **Vorbereiche** ausgebildet werden.

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Soll Lösungen für die Herstellung von Bezügen und Sichtbeziehungen aufzeigen.

Dichtemodell / Hochpunkte



Konsens

Das Dichtemodell muss mehrere städtebauliche Aspekte gleichzeitig berücksichtigen wie **Sichtbeziehungen**, die **Bezüge zum Park, Licht und Besonnung**, die Ziel-Bruttogeschossfläche (**BGF**) von **100.000 m²** sowie sinnvolle Grundstücks- und Gebäudetiefen je nach Nutzung. Hochpunkt/ -e können **Höhen von 60 – 90 m** haben unter Beachtung der **Wirtschaftlichkeit** und sind überall denkbar

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Städtebaulich-architektonische Planung eines Dichtemodells mit Hochpunktsetzung unter Berücksichtigung der im Konsenskonzept genannten Kriterien und Vorgaben. Das Konsenskonzept ist aus dem Arbeitsprozess der Fachwerkstätten und des Bürgerdialogs, deren Ergebnisse in den vier Interessenplänen, im Lösungsplan mit Matrix und Chiffren sowie in diesem Konsenskonzept wiedergegeben sind, entstanden.

+ Aufstellungsbeschluss / Bebauungsplan:

BGF, planungsrechtliche Umsetzung der Wettbewerbsergebnisse.

Übergänge / Schnittstellen als besondere urbane Orte



Konsens Schnittstelle im Norden

Es handelt sich um einen **wichtigen Übergang** in den unmittelbar angrenzenden Bereich der Luckenwalder Straße und in den Park. Die **Nachbarschaft** zum Wohnungsneubau im Debis-Parkhaus soll berücksichtigt werden.

+ Prüfauftrag:

Die Entwicklung des Blocks nördlich der Luckenwalder Straße mit der Schließung der Blockränder sollte parallel initiiert werden.

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Definition von Funktion und Gestaltung dieser Schnittstelle. Welches Image kann die Luckenwalder Straße, die alle Nachbarn miteinander verbindet, zukünftig haben?

Konsens Schnittstelle im Süden am Stellwerk

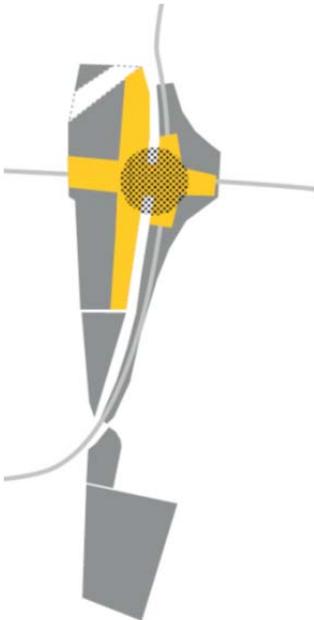
Im Süden soll der Übergang zum Park so entwickelt werden, dass das **Stellwerk**, der öffentliche Platz und ein neuer **privater Platz** (Forum) **miteinander korrespondieren**.

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Welchen Charakter kann diese Schnittstelle haben? Wie kann das Stellwerk inszeniert werden? Wie kann mit lauten und leisen Berei-

chen umgegangen werden? Wie können diese möglichst konfliktfrei nebeneinander funktionieren?

Bahnhofskreuz



Konsens

Der neue **S21-Bahnhof und die U-Bahntrassen sind zu integrieren**. Technische Anforderungen müssen geklärt werden, zudem muss geklärt sein, welche räumlichen Nutzungseinschränkungen sich ergeben (wichtig als Vorgaben für den Wettbewerb).

An diesem zentralen Kreuzungspunkt kann ein neuer „**Bahnhofplatz**“ entstehen. Es sind **neue Eingänge** in das Gebiet sowie in den Park herzustellen.

+ Prüfauftrag:

Vor dem Wettbewerb müssen die technischen Anforderungen des S21-Bahnhofs, die sich auf die Raumnutzung auswirken, bestimmt sein.

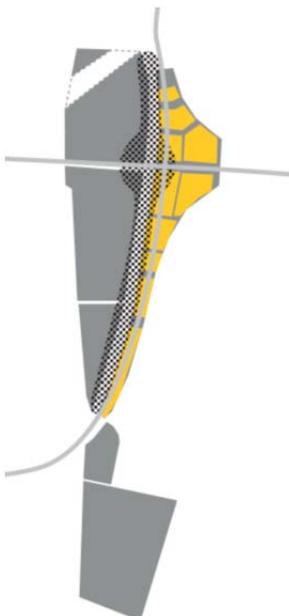
+ städtebaulicher Wettbewerb:

Lösungsvorschläge Wettbewerb: wie funktioniert die Schnittstelle zwischen Gebäuden, Park und S21-Bahnhof (vertikal + horizontal).

+ Aufstellungsbeschluss / Bebauungsplan:

Die nach Eisenbahnrecht planfestgestellte Fläche muss berücksichtigt werden.

U-Bahn-Viadukte / öffentlicher Raum



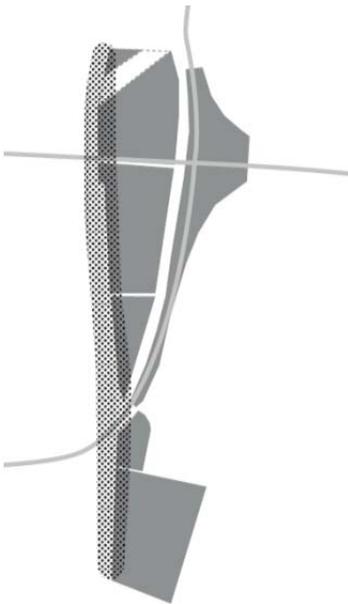
Konsens

Belegung/ städtebauliche Integration/ Neuorganisation der U-Bahn-Viadukte mit vorgelagerten Flächen, die auch einen spannenden Aufenthaltsraum bieten sollen. Nutzung der atmosphärischen Qualität der Viadukte - sicht- und nutzbar integrieren.

Die **Qualität des öffentlichen Übergangsbereichs** zwischen U-Bahn Viadukten und neuen S21-Bahnhof, wird vornehmlich von der Bebauung der Baufelder A und B geprägt sein (Proportionen und Belichtung). Die Breite des öffentlichen Übergangs soll dieser Qualität entsprechen. Es sollen Orte/ Plätze mit einer hohen Aufenthaltsqualität entstehen.

Der Verkehr in diesem Raum ist durch die **Geschwindigkeiten der Fußgänger** sowie durch die neuen Nutzungen im vis-à-vis der Erdgeschosszonen im S21-Bahnhof und in den U-Bahn-Viadukten bestimmt.

**Übergangsbereich
Park – Baufelder /
öffentlicher Raum**



+ städtebaulicher Wettbewerb:

Lösungen werden erwartet, die die Qualität des öffentlichen Raums als linearen Übergangsbereich zwischen den neuen Gebäuden, Bahnhöfen und U-Bahn-Viadukten herausstellt.

Konsens

Die Bebauung soll sich **zum Park hin öffnen**, aber urban sein, die Fassadengestaltung soll eine besondere Qualität haben. Dieser Bereich steht in unmittelbarem Bezug zum Park und wird das Quartier unter anderem charakterisieren. Die öffentlichen Nutzungen und die gewerblich genutzten Flächen treffen aufeinander und müssen miteinander korrespondieren. Es muss ein **Flächenkonzept** entwickelt werden, mit hohen Anforderungen an den öffentlich nutzbaren Raum und einer **Sensibilität** für den Park.

Der voraussichtliche Verzicht des Landes Berlin auf die Verlängerung des Generalszugs mit einer Brücke über den Bahntunnel führt zu einer Konzentration des sich kreuzenden Rad- und Fußverkehrs mit ihren Ost-West und Nord-Südverbindungen. Die Verkehre müssen auch ohne diese Querung gut funktionieren.

+ Prüfauftrag:

Klärung, ob Erfordernisse für eine vermutlich nur langfristig zu realisierende Ost-West-Verbindung über den Tunnel berücksichtigt werden müssen (Land Berlin).

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Es werden Lösungen erwartet, die alle formulierten Nutzungsanforderungen bei optimaler Baufeldausnutzung bedienen. Vertikale Gärten oder Fassadenbegrünungen als gestalterische Mittel für den lebendigen Übergang von Park und Bebauung sollten hinsichtlich Nutzen und Machbarkeit geprüft werden.

**Nutzungsmischung /
Zentralität**



Konsens

Ziel ist die Entwicklung eines Kerngebietes mit hoher Flexibilität, um auf die ungewissen Nachfrageentwicklungen und die sich verändernden Nutzerwünsche der Zukunft reagieren zu können und die gewünschte Lebendigkeit des Quartiers zu sichern. Die Zentralität des Standortes ist durch die Bahnhöfe (U-Bahnhof und zukünftiger S21-Bahnhof) gegeben. Die Bahnhöfe können Ausgangspunkt für den Einzelhandel sein.

Laute und leise / helle und dunkle Bereiche sind zu definieren und im Sinne des angestrebten lebendigen Nutzungsmix einzusetzen. Zukunftsweisende Lösungen für eine Arbeitswelt 4.0 sind zu finden. Ein lebendiger Nutzungsmix sollte vorwiegend in den unteren Ebenen kleinteilig angeboten werden. Diese „Materie“ umfasst Freizeit- und Versorgungsangebote, z.B. Gastronomie zum Park, Clubs, Sport, Nahversorgung/ Einzelhandel in der Nähe der Bahnhöfe, Markthalle, Markt, Dienstleistungen, Veranstaltungen, Kultur, Kunst und Kunstproduktion, Handwerk sowie Nachbarschaftsangebote und Angebote für Fahrradfahrer. Zum lebendigen Nutzungsmix gehört auch das Wohnen, es soll das Konzept des lebendigen Quartiers komplementieren. Leisere Bereiche werden vorwiegend in den oberen Ebenen bzw. im südlichen Übergangsbereich zum Deutschen Technikmuseum (Baufeld D), abgerückt von den Gleisen, gesehen.

Die Nutzbarkeit der lauterer und leiseren Bereiche, geeignete Bereiche für den Einzelhandel sowie Nutzungen für Bereiche mit großen Gebäudetiefen oder Bereiche unter den Bahnhöfen sind im städtebaulichen Wettbewerb zu vertiefen. Größter Nutzeranteil mit 60 – 70 % sind Büros, büronahe Dienstleistungen, Hotel. Die Standortansprüche (Adresse/ Stellplätze) der Nutzer sind bei der Entwicklung zu berücksichtigen.

+ Prüfauftrag:

Die Zentrenrelevanz des gewünschten besonderen Nutzungsmixes ist im Bebauungsplanverfahren gutachterlich zu überprüfen. Die Stellungnahme des Senats zum Vorschlag, den Standort für die Zentral- und Landeszentralbibliothek zu nutzen, soll beachtet werden.

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Kerngebietstypik, Erläuterung der rechtlichen Rahmenbedingungen (TA Lärm); Strukturierung der Entwurfsflächen nach lauterer und

leiseren Nutzungsbereichen, hellen und dunklen Bereichen; Beachtung der Verträglichkeit des Nutzungsmix hinsichtlich der Verkehrsentwicklung sowie der Nutzungen untereinander.

+ Aufstellungsbeschluss / Bebauungsplan:

Kerngebiet; Prüfung der allgemeinen Zulässigkeit der Wohnnutzung im Hinblick auf gesunde Wohnverhältnisse.

soziale Infrastruktur / Nachbarschaften



Konsens

Das neue Quartier am Gleisdreieck/ Luckenwalder Straße wird von der Parkinfrastruktur und dem **positiven Image** der Adresse „am Gleisdreieck“ im Bereich Mode/ Messe/ Design profitieren. Der Bahnhof ist Frequenzbringer durch Technikmuseum, STATION Berlin und die Parkbesucher.

Die „Urbane Mitte“ soll neue Angebote für die Stadt und die Umgebung schaffen. Das Quartier wird sich öffnen, Vorhandenes integrieren und neue Räume erschließen. Die Nachbarn sollen in den **Planungs- und Entwicklungsprozess einbezogen** werden. Die Dynamik des gesamten Umfeldes kann durch gemeinsame Aktivitäten befördert werden. **(Flexible) Raumangebote** für Gemeinschaftsnutzungen sind wünschenswert, z.B. ist eine Kita vor Ort ein bedeutendes Standortkriterium für Unternehmen.

Die Bürger haben im Beteiligungsverfahren vielfach Wünsche für innovative Sportangebote, Angebote der Nahversorgung und Angebote, die auch abends attraktiv sind, geäußert.

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Wo lassen sich Angebote für Sport/ Freizeit/ Gemeinwesen integrieren? Wie könnte das Konzept einer nachbarschaftlichen Infrastruktur in das Nutzungskonzept für das Quartier integriert werden? Gemeinsame Entwicklungsziele für die Urbane Mitte, die Nachbarschaften und den Park können ein gemeinsames Leitbild haben.

Verkehrskonzept / Modal Split



Konsens

Ein Verkehrskonzept mit **zukunftsweisendem Mobilitätsmodell** (ÖPNV Kreuz) ist vorab nötig. Die Anforderungen der Nachbareigentümer (Kiez „Luckenwalder Straße“) sind einzubeziehen. Es sind für **alle Flächen im integrierten Sinne** Fragen des motorisierten Individualverkehrs zu lösen, als auch des Rad- und Fußverkehrs. Aufgrund der hervorragenden Anbindung an den ÖPNV sollten die Angebote für den MIV nicht die erste Rolle spielen.

+ Prüfauftrag:

Erstellen eines Verkehrskonzeptes vor dem städtebaulichen Wettbewerb.

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Aussagen und Vorgabe aus dem Verkehrsgutachten aufnehmen.

Erschließung / motorisierter Individualverkehr



Konsens

Ein **ober- und unterirdisches Erschließungskonzept** ist für alle Baufelder mit anzudenken. Die Stellplatzbedarfe (Parkbesucher, Park & Ride, Anwohner und Nutzer) sowie der Wirtschaftsverkehr sind zu berücksichtigen. Gibt es Minimalstandards für einen guten Dienstleistungsstandort? Wie können Lieferverkehre funktionieren?

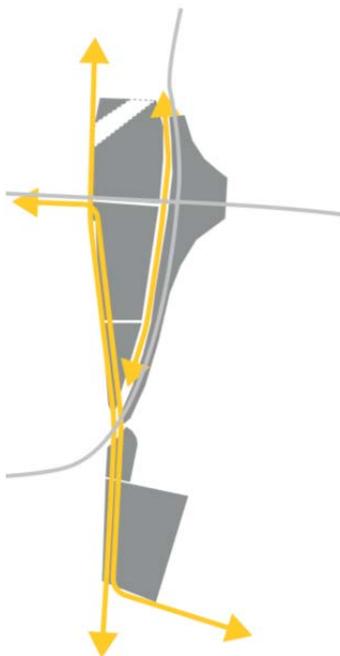
+ Prüfauftrag:

Zusammenstellen der verkehrlichen Anforderungen durch die geplante Entwicklung und in Hinblick auf die Entwicklung der Umgebung für alle Betroffenen (BVG, S-Bahn, Eigentümer, Nachbarn, Bewohner, Initiativen für die Parkbesucher). Erarbeitung eines zukunftsweisenden Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes vorab. Prüfen, inwieweit die Luckenwalder oder die Schöneberger Straße autofreie Zone sein kann.

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Das Verkehrskonzept ist Bestandteil der Vorgaben für den Wettbewerb. Daraus können verschiedene Lösungen abgeleitet werden.

Rad- und Fußverkehr / Mischverkehrsflächen



Konsens zum weiteren Verfahren

Konsens

Auf den öffentlichen Rad- und Fußwegen herrscht bei gutem Wetter eine eher hohe Nutzungsdichte. Der Radverkehr wird voraussichtlich weiter zunehmen. Die Konzentration von Rad- und Fußverkehr verursacht Konflikte, die intelligent gelöst werden müssen (Baufeld C). Durch **Verteilung** des Verkehrs, ausreichend **dimensionierte Querschnitte** und **Mischverkehrsflächen** (auch Rettungswege) soll den Belangen des Rad- und Fußverkehrs entsprochen werden. Die barrierefreie Gestaltung der Wege sollte mitgedacht werden.

Es soll Bereiche geben, die nur für den langsamen Verkehr genutzt werden können. Zielstellung für den öffentlichen Raum: Durch eine **besondere Qualität** sollen alle Nutzer sich adäquat bewegen können.

+ Prüfauftrag:

Gemäß der Nutzeransprüche, ist die Dimensionierung von Verkehrswegen im Verkehrsgutachten zu ermitteln.

+ städtebaulicher Wettbewerb:

Vorgaben von Radwege- und Gehwegbreiten. Lösungen für konfliktfreie Nutzung von Rad- und Fußwegen bei optimalem Flächenverbrauch. Gastronomiebereiche und Ausstellungsflächen der Erdgeschosszonen müssen in den öffentlichen Raum integriert werden können.

Verfahren

Der **Aufstellungsbeschluss** für den Bebauungsplan ist zu fassen und damit die politische Willensbekundung für die Entwicklung auszudrücken.

Durchführung eines **städtebaulich-architektonischen Ideenwettbewerbs**. In der ersten Stufe sollen grundsätzliche Fragen geprüft werden (BGF, Hochpunkte, Wohnen).

Die Ergebnisse sind in dem sich anschließenden **Bebauungsplanverfahren** planungsrechtlich zu sichern.

Die Realisierung erfolgt in Entwicklungsschritten. **Flexible Strukturen** sollen für alle Baufelder entwickelt werden, damit die Entwicklung in Phasen und unabhängig voneinander zeitlich versetzt erfolgen kann. Das beinhaltet auch die Erschließung.

Informationen und Beteiligungsmöglichkeiten werden über die [Internetseite](#) der „Urbanen Mitte“ für alle Interessierten weiterhin angeboten.