

Urbane Mitte am Gleisdreieck

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb – Phase II

- Erläuterungsbericht -



Gleiserrassen:

Altes und Neues, Stadt und Park verzahnen sich - das Trennende wird zur Identität stiftenden Verbindung

Entwurfskonzept

Als neue urbane Mitte am Gleisdreieck schafft der Entwurf der „Gleisterrassen“ mit acht differenziert geformten, durch einen gemeinsamen Sockel verbundenen Hochhäusern einen lebendigen, identitätsstiftenden Stadtraum für unterschiedlichste Nutzungen. Das verdichtete und zugleich durchlässige Ensemble markiert kraftvoll den zentralen historischen Verkehrsknotenpunkt in der Mitte der Stadt und verbindet sich ordnend mit der bestehenden Bebauung und dem angrenzenden „Park am Gleisdreieck“.

An dessen Wandel von einer Infrastruktur- und Industriefläche in eine urbane Parklandschaft knüpft das Konzept an. Es macht sich die größte Herausforderung des lang gestreckten, unregelmäßig geschnittenen Grundstücks, das von verschiedenen Bahnstrecken gekreuzt, eingefasst und geteilt wird, zunutze und begreift die Problematik als Potential: Die zu integrierende Trasse für die geplante S-Bahnlinie 21 wird durch Nutzungen wie Kunst, Kultur, Sport, Gastronomie und Retail zu einem 12 m hohen Sockelbau erweitert, der die Qualitäten der angrenzenden Parklandschaft auf erhöhtem Niveau mit vielfältigen Aussichten fortführt.

Während die in der ersten Entwurfsphase entwickelte Typologie und Massenverteilung und die Positionierung der Hochpunkte grundsätzlich beibehalten und weiterentwickelt wurden, erfuhr neben dem Wohngebäude im Süden insbesondere der Charakter dieses Sockels wesentliche Überarbeitung und zeigt sich nun mit einer neuen Formensprache und Materialität deutlich offener und durchlässiger.

Baukörper / Ensemble

Mit weit geschwungenen Bögen aus Backstein knüpft er an die Maßstäblichkeit, Materialität und Formensprache der bestehenden historischen Viaduktstrukturen an und öffnet sich großzügig zum Park und dem östlich anschließenden Quartier. So verbindet er das Vorhandene mit den neu entstehenden Hochhäusern, die mit bis zu 98 m Höhe und einer eigenständigen Materialität das moderne, urbane Element des Konzepts mit Bezügen zum Potsdamer Platz und weiteren städtischen Hochpunkten bilden. Die acht Türme mit ihren polygonalen, vielfältigen Blickbeziehungen schaffenden Kubaturen verzahnen sich versetzt zueinander mit den Außenkanten des Sockels und lassen den Raum über der geschlossenen S-Bahntrasse durchgängig frei. So entsteht eine reißverschlussartige Gesamtfigur, die statt einer Vorder- und Rückseite eine „innere Mitte“ und nach außen zwei Schauseiten besitzt und mit ihren differenzierten Zwischenräumen auf dem Sockel – den Gleisterrassen – der Stadt das Maß an attraktiver Aufenthaltsfläche zurückgibt, das durch die Neubebauung verloren geht. Diese aus der bestehenden und geplanten Infrastruktur heraus entwickelte städtebauliche Figur setzt sich deutlich von klassischen Blockrandstrukturen ab und macht das Quartier einzigartig.

Durch die Verschränkung der Türme mit dem Sockel entstehen taschenartige, sich aufweitende Zwischenräume und Plätze, die dem Ensemble poröse, durchlässige Kanten verleihen und es mit dem Park auf der westlichen und den Viaduktbögen der U2 auf der östlichen Seite verknüpfen. Diese individuell bespielten Platzräume führen zu zahlreichen Durchbrüchen im Sockel, die unter der S-Bahntrasse hindurch bestehende Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer fortführen und den Bahnhof erschließen. Auf der Ostseite bieten sie Raum für belebende öffentliche Nutzungen als Gegenüber zu den umgenutzten Viaduktbögen wie auch für die zweiseitige Erschließung der einzelnen Hochhäuser in der Bewegungsrichtung der dortigen Erschließungsstraße. In Richtung Westen wird die vor der Entwurfsüberarbeitung eher wandartig wirkende Sockelkante außerdem durch nun zwei flache, breite Landschaftstreppe aufgebroschen, die den Park und die Gleisterrassen verbinden. Neben der überarbeiteten Formensprache und großzügigeren Öffnung des Sockels trägt insbesondere die Fortführung der eigenständigen Materialitäten der Türme bis zum Bodenniveau zur funktional und optisch verstärkten Durchlässigkeit des Ensembles bei. Eine Ausnahme bildet hierbei das südliche Kopfgebäude des Ensembles, das im unteren Bereich als Teil des Sockels verstanden wird und dessen backsteinerne Materialität und Formensprache weiterführt.

Das bisher als Großform vorgeschlagene, unabhängige Wohngebäude im Süden des Grundstücks wurde im Zuge der Überarbeitung in vier kleinteilige Volumen aufgelöst, die attraktive Grundrisse mit optimaler Belichtung, Belüftung und umseitigen Ausblicken in die Parks ermöglichen. Im Erdgeschoss mit Sondernutzungen wie einer Kita belegt, lagern sie sich locker um einen gemeinsamen Zwischenbau mit Sportnutzung, der sich flach abfallend nach Süden und Osten richtet. Mit ihrer durchlässigen Kubatur und allseitigen Orientierung werden die Gebäude ihrer besonderen Lage am Gelenkpunkt zwischen dem westlichen und dem östlichen Gleisdreieck-Park gerecht.

Höhenentwicklung

In ihrer Höhenentwicklung zeichnen die Gebäude ausgehend von einem ca. 41 m hohen Kopfbau mit Hotelnutzung im Norden über die Hochpunkte im Bereich des Verkehrsknotens mit ca. 83 und 98 m bis hinab zu den wieder flacher werdenden Baukörpern im Süden eine elegante Bogenform. Die dort separat liegenden Wohngebäude bleiben mit max. 26 m Höhe unterhalb der Hochhausgrenze. Das An- und Absteigen der Silhouette verbildlicht die zentralen Themen des Ortes – Bewegung und Dynamik – und markiert mit seinen Hochpunkten direkt am Bahnhof Gleisdreieck weithin sichtbar diesen zentralen Verkehrsknotenpunkt in der Mitte der Stadt, der als historisches Zentrum des Berliner U-Bahn-Verkehrs seit seiner Entstehung zu Beginn des 20. Jahrhunderts die infrastrukturelle, politische und gesellschaftliche Entwicklung Berlins widerspiegelt. Aus der

Perspektive der U1-Trasse bilden die beiden Hochpunkte eine prägnante Torsituation aus. Die Höhenentwicklung des Ensembles gewährleistet außerdem eine bestmögliche Besonnung und ermöglicht den verschiedenen Nutzungen angemessene Gebäudehöhen.

Nutzung

Die städtebauliche Struktur der Bebauung mit unterschiedlichen Dimensionen und Teilbarkeiten erlaubt einen facettenreichen, lebendigen Nutzungsmix, der zum Ort passt, dessen Identität weiter prägt und sich gleichzeitig wirtschaftlich und flexibel realisieren und betreiben lässt. Die neu entstehenden gut 101.000 qm Geschossfläche verteilen sich auf 60.344 qm für Büros und büronahe Dienstleistungen, 14.320 qm Hotelnutzung in zwei Türmen im Norden nahe des Trassen-Kreuzes und weitere 13.883 qm Wohnen in einem Turm im ruhigsten Bereich zum Park sowie den eigenständig behandelten Gebäuden im Süden. Letztere ermöglichen durch ihre unterschiedlichen Typologien einen vielfältigen Mix an Wohnformen. Hinzu kommen 12.792 qm für Sport, Versorgung, Kunst und Kultur wie beispielsweise ein Supermarkt im Sockel unterhalb der S21, ein Fitnessstudio in den beiden unteren Geschossen des Wohnturms und eine Sporthalle beim südlichen Wohngebäude sowie ein Kino oder Veranstaltung-/Konferenzbereich im EG des nördlichen Büroturms. Im exponiert liegenden südlichen Kopfgebäude des Ensembles und den angrenzenden Sockelflächen ist eine auch als zusammenhängendes Museum nutzbare Ausstellungsfläche vorgesehen.

Insgesamt beinhalten die Erdgeschosse der Türme neben den jeweiligen Erschließungs- und Lobbybereichen auch öffentliche Nutzungen, die das Areal beleben und den Austausch mit der Umgebung stärken. Auf der Ebene der Gleisterrassen sind individuell zu den jeweiligen Nutzungen gehörige, teilweise öffentliche Sonderflächen wie Konferenzräume, Restaurant, Kantine oder Fitnessbereich mit großzügiger Außenraumnutzung eingeschoben, die die Gleisterrassen als lebhaft abfolge individueller Plätze aktivieren.

Die umzunutzenden Bestandsbauten mit ca. 8.000 qm Fläche werden mit kleinteiligen Strukturen mit öffentlichem Charakter belegt. Eine Markthalle im zentralen Bereich um den Innenhof, Kunsthandwerk in den übrigen Viaduktbögen und Künstlerwohnungen im ehemaligen Umformwerk im Norden beleben das Areal und stärken seine charakteristische Atmosphäre. Im Zusammenspiel mit den öffentlichen Funktionen im EG der gegenüber liegenden Neubauten entsteht ein dichter, spannender Nutzungsmix.

Erschließung

Der Übergang von inneren und äußeren Nutzungen wird unterstützt durch die bewegten, porösen Kanten des Sockels, die ebenerdigen, nach der Entwurfsüberarbeitung offeneren Passagen und nun vier Freitreppen auf die Gleisterrassen: zwei breite, beispielbare Landschaftstreppen nördlich und südlich des U1-Viadukts als Haupterschließung der Terrassenebene vom Park und zwei weitere, parallel in den Sockel eingeschnittene Treppenanlagen auf der Ostseite. In der Mitte des Sockels nördlich und südlich des U1-Viadukts schaffen zwei neue Zugänge direkte Verbindungen zwischen den Gleisebenen des Bahnhofs und den Gleisterrassen und verknüpfen gleichzeitig deren nördlichen und südlichen Teil zu einer durchgängig begehbaren Einheit.

Der Bahnhof Gleisdreieck erhält einen zusätzlichen Abgang in die Viaduktbögen, die stellenweise als Durchgänge geöffnet werden. So entsteht eine hohe Durchlässigkeit vom Park bis in die Markthalle. Altes und Neues, Stadt, Park und Infrastruktur werden räumlich und funktional verknüpft.

Alle Gebäude werden ebenerdig und die Sondernutzungen zusätzlich auf der Ebene der Gleisterrassen erschlossen. Dabei sieht das Erschließungskonzept eine oberirdisch weitgehend autofreie Wegführung vor, besonders vom Park wird der Verkehr ferngehalten: Eine platzartige Erweiterung im Norden, wo sich auch die Einfahrt zur Tiefgarage mit 248 Stellplätzen befindet, dient als Drop-Off für Pkws. Optional kann die auch als Feuerwehrezufahrt dienende Erschließungsstraße zwischen den Viaduktbögen und der neuen Bebauung von Taxen und zur Anlieferung genutzt werden. Die Wohngebäude im Süden werden über die Verlängerung der Trebbiner Straße erschlossen.

Entwicklung / Realisierung / Flexibilität

Die flächeneffiziente, flexible städtebauliche Struktur des Ensembles sieht eine Teilung in 8-10 Baufelder vor, die teilweise nochmals geteilt werden können. Die einzelnen Abschnitte lassen sich unabhängig voneinander phasenweise realisieren und nutzen, ohne dass räumliche und atmosphärische Qualitäten verloren gehen würden. Dabei sind zwei Szenarien möglich: Die Umsetzung von Norden nach Süden, wobei mit jedem Bauabschnitt auch die entsprechende Struktur für die S21-Trasse realisiert wird; oder eine Phasierung, bei der der Realisierung der „Westspange“ zum Park der S21-Tunnel als Ganzes und anschließend die „Ostspange“ folgen. Bei beiden Szenarien sowie möglichen Kombinationen ist für die Zeit bis zur Realisierung des Bahnhofs die Zwischennutzung der baulich vorbereiteten S21-Röhre durch die angrenzenden Nutzungseinheiten des Sockels wie z.B. Nahversorgung, Kultur oder Sport denkbar, die sich Dank der großzügigen bogenförmigen Öffnung des Sockels attraktiv nach außen orientieren könnten.

Denkmalschutz

Das Konzept nimmt den „ingenieurtechnischen“ Charakter der historischen Bestandsbauten zum atmosphärischen Ausgangspunkt, der das neue Quartier als einzigartigen Ort in der Stadt prägen soll. So knüpft

die neue Gestaltung des Sockels an die Material-, Farb- und Formgebung des Bestands an und schafft eine Verbindung zu der bewusst abgesetzten, modernen Architektursprache der Türme. Eingriffe in die Bausubstanz werden vermieden, die Neubauten halten von dem an keiner Stelle überbauten U1-Viadukt einen Abstand von mindestens 3 Metern. An der Schnittstelle zum Park weicht die angrenzende Landschaftstreppe respektvoll zurück und gibt dem Viadukt und dem hier platzierten Eingang zur U-/S-Bahn mehr Raum. Insgesamt besitzt das Ensemble an jeder Stelle eine stadtverträgliche Maßstäblichkeit und Filigranität vor allem in der Ansicht. So kann es mit den denkmalgeschützten Bahn-Anlagen und Nachbargebäuden eine gelungene Synthese in der Tradition des Ortes als Industrie- und Verkehrsknotenpunkt bilden. Ohne dass der Rahmen gesprengt würde, stellt sich die angestrebte Dualität und Verflechtung von Park- und Stadtlandschaft ein.

Freiraumgestaltung

Mit dem Ziel einer allseitig wirksamen und lebendigen Verbindung des neuen Ensembles und seiner Umgebung werden die verschiedenen zugehörigen Freiräume mit unterschiedlichen Charakteren gestaltet: Die Gleisterrassen bilden als „Hoch-Park“ mit mäandrierenden Wegen und Pflanzparterres einen eigenständigen Landschaftsraum, der durch seinen erhöhten Standort eine einzigartige Atmosphäre und Weitsicht bietet – ähnlich einem Belvedere. Diese Möglichkeit, sich im Stadtraum zu verorten, ist sehr selten im öffentlichen Raum Berlins. Die Gleisterrassen sind geprägt von einer der Natur nachempfundenen Vegetationsstruktur, die sich normalerweise auf stillgelegten Gleisen und Hochbahnschienen entwickelt. Dieser Archetyp wurde aufgegriffen und transformiert in eine „veredelte“ Form mit Präriegräsern, eingestreuten Stauden und wilden, hauptsächlich einheimischen Blumenarten, die widerstandsfähig und nachhaltig sind und durch Textur und Farbe Varietät erzeugen. So ist die Bepflanzung den geringen Aufbauhöhen ihres hochgelegenen, künstlichen Standorts und einem mittleren Pflegebedarf angepasst und bildet einen Gegenpol zu baumbestandenen Gleisdreieck-Park.

Die ebenerdigen Freiflächen zum Park verzahnen diesen durch die Weiterführung verschiedener Gestaltungselemente konzeptionell und räumlich mit der Neubaustruktur bis zur Erschließungsstraße entlang des Viadukts. So fließen die Asphaltflächen des Parks unter dem Ensemble hindurch und werden auf dem Grundstück durch Linien aus Beton und/oder Stahl "veredelt", die sich an städtebaulichen Bezügen orientieren. Diese können Entwässerungsrinnen, (Blinden-)Leitsysteme, Werbeträger und ggf. Lichtträger sein. Die taschenartigen Plätze entlang der Sockelkanten werden mit lichten Baumgruppen gestaltet, sodass sich Bewegung und Aufenthalt abwechseln. Auf der Seite des „Viaduktboulevards“ mit seiner räumlich besonderen Linearität führt der inszenierte Rhythmus von Enge und Weite durch die Pocket-Plätze und Sockeldurchbrüche zu videoclupartig wechselnden Bildern.

Dabei werden der Gefahr von Angsträumen durch enge oder überdachte Bereiche gestalterische Mittel wie zahlreiche Durchlässe, Treppenaufgänge, hoher Tages- oder Kunstlichteinfall sowie ganztägige Belebung durch einen vielfältigen Nutzungsmix entgegengesetzt.

Nachhaltigkeit

Mit der Neubebauung am Gleisdreieck soll ein nachhaltig entwickeltes Quartier entstehen, das den Anforderungen seiner Nutzer gerecht wird und bei minimalem Ressourcenverbrauch maximale Aufenthaltsqualität und Komfort bietet. Neben den allgemeinen Themen einer Nachhaltigkeitsbewertung wurden für den Entwurf verschiedene direkt mit dem Ort und der Aufgabe verbundene Strategien entwickelt:

Verglichen mit „in Reihe“ stehenden Bauten profitieren die hier versetzt zueinander angeordneten Türme mit ihren polygonalen Footprints und den Gleisterrassen als qualitätvollen öffentlichen Zwischenräumen von besserer und gleichmäßiger Belichtung bzw. Besonnung aller Fassadenflächen und Aussichten in alle Himmelsrichtungen. Außerdem unterstützt die poröse, solitäre Massenentwicklung eine gute Durchlüftung vor allem in Hauptwindrichtung (Ost/West), was sich positiv auf das Stadtklima auswirkt. Gleichzeitig sind im Innern des Ensembles bzw. im Windschatten der Gebäude relativ geringe Windgeschwindigkeiten zu erwarten. Das Versorgungskonzept gewährleistet durch Nutzung von Geothermie zum Heizen und Kühlen eine hohe Energieeffizienz und einen minimierten Bedarf an Kühltürmen. Zur Stromversorgung der Wärmepumpen kommt ein BHKW mit hoher Wirtschaftlichkeit durch Maximierung der Eigenstromnutzung zum Einsatz, die Spitzenlastversorgung erfolgt durch Fernwärme und Photovoltaik auf den Dachflächen.

Der Raumkomfort und die Aufenthaltsqualität in den einzelnen Gebäuden werden durch ein komplexes Zusammenspiel aus Lufttemperatur, Strahlungstemperatur, Luftgeschwindigkeit, Luftfeuchtigkeit, Luftqualität, Raumakustik, Belichtung und Beleuchtung beeinflusst. Die vorgesehenen passiven Maßnahmen für eine hohe Aufenthaltszufriedenheit und einen nachhaltigen Gebäudebetrieb sind ein hoher Dämmstandard der Gebäudehüllen bei kompakten Gebäudegeometrien bzw. minimierten Wärmebrücken, der Einsatz von 3-fach-Wärmeschutzglas mit maximaler Lichttransparenz, adaptivem, integriertem Sonnenschutz und teilweise vorgesetzten Prallscheiben zum Schallschutz, sowie eine Optimierung der Gebäudehüllen im Bezug auf solare Gewinne, Tageslicht und die Möglichkeiten natürlicher Lüftung. Hinzu kommen die passive und aktive Nutzung von thermischer Gebäudemasse durch exponierte massive Betondecken sowie Strahlungs-Heiz- und Kühlflächen. Diese passiven Maßnahmen beschränken die notwendige Raumkonditionierung auf ein Minimum und führen zu einem „schlanken“, integralen Komfortkonzept mit maximaler Funktionssicherheit.

Urbane Mitte am Gleisdreieck

Städtebaulicher Realisierungswettbewerb – Phase II

- Erläuterungsbericht Kurzfassung -



Gleiserrassen:

Altes und Neues, Stadt und Park verzahnen sich - das Trennende wird zur Identität stiftenden Verbindung

Identität: Als neue urbane Mitte am Gleisdreieck schafft der Entwurf der „Gleisterrassen“ mit acht differenziert geformten, durch einen gemeinsamen Sockel verbundenen Hochhäusern einen lebendigen Stadtraum für unterschiedlichste Nutzungen. Das verdichtete und zugleich durchlässige Ensemble markiert kraftvoll den zentralen historischen Verkehrsknotenpunkt und verbindet sich ordnend mit der bestehenden Bebauung und dem angrenzenden „Park am Gleisdreieck“. An dessen Wandel von einer Infrastruktur- und Industriefläche in eine urbane Parklandschaft knüpft das Konzept an. Es macht sich die größte Herausforderung des von verschiedenen Bahnstrecken gekreuzten Grundstücks zunutze und begreift sie als Potential: Die zu integrierende Trasse für die geplante S-Bahnlinie 21 wird durch Nutzungen wie Kultur, Sport, Gastronomie und Retail zu einem 12 m hohen Sockelbau erweitert, der die Qualitäten des Parks auf erhöhtem Niveau mit vielfältigen Aussichten fortführt.

Während die in der 1. Phase entwickelte Typologie und Massenverteilung grundsätzlich beibehalten und weiterentwickelt wurden, zeigt sich der Charakter dieses Sockels nun deutlich offener und durchlässiger. Mit weit geschwungenen Bögen aus Backstein knüpft er an die Maßstäblichkeit, Materialität und Formensprache der historischen Viadukte an und öffnet sich großzügig zum Park und dem östlich anschließenden Quartier. So verbindet er das Vorhandene mit den neu entstehenden Hochhäusern, die mit bis zu 98 m Höhe und einer eigenständigen Materialität das moderne, urbane Element des Konzepts bilden. Die polygonal geformten Türme verzahnen sich versetzt zueinander mit dem Sockel und lassen den Raum über der geschlossenen S-Bahntrasse frei. So entsteht eine reiverschlussartige Gesamtfigur, die statt einer Vorder- und Rückseite eine „innere Mitte“ und nach außen zwei Schauseiten besitzt und mit ihren differenzierten Zwischenräumen auf dem Sockel – den Gleisterrassen – der Stadt das Maß an attraktiver Aufenthaltsfläche zurückgibt, das durch die Neubebauung verloren geht. Diese aus der bestehenden und geplanten Infrastruktur heraus entwickelte städtebauliche Figur setzt sich deutlich von klassischen Blockrandstrukturen ab und macht das Quartier einzigartig.

Städtebauliche Bezüge: Die Höhenentwicklung der Gebäude zeichnet eine elegante Bogenform mit flacheren Baukörpern im Norden und Süden und zwei torartig den zentralen Verkehrsknoten markierenden Hochpunkten und gewährleistet so eine an jeder Stelle stadtvrgliche Maßstäblichkeit. Durch die Verschränkung der Türme mit dem Sockel entstehen taschenartige Zwischenräume, die dem Ensemble poröse, durchlässige Kanten verleihen und es mit dem Park auf der westlichen und dem U2-Viadukt auf der östlichen Seite verflechten. Diese individuell bespielten Platzräume führen zu zahlreichen Durchbrüchen im Sockel, die unter der S-Bahntrasse hindurch bestehende Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer fortführen und den Bahnhof erschließen.

Richtung Westen wird die vor der Entwurfsüberarbeitung eher wandartig wirkende Sockelkante außerdem durch nun zwei breite Landschaftstrepfen aufgebrochen, die den Park und die Gleisterrassen verbinden. Neben der überarbeiteten Formensprache und grzgigeren Öffnung des Sockels trägt insbesondere die Fortführung der eigenständigen Materialitäten der Türme bis zum Bodenniveau zur funktional und optisch verstärkten Durchlässigkeit des Ensembles bei. Eine Ausnahme bildet hierbei das südliche Kopfgebäude, das im unteren Bereich als Teil des Sockels verstanden wird und dessen Materialität und Formensprache weiterfhrt.

Nutzungen: Die Struktur der Bebauung mit unterschiedlichen Dimensionen und Teilbarkeiten erlaubt einen facettenreichen, lebendigen Nutzungsmix, der zur Identität des Ortes passt und sich gleichzeitig wirtschaftlich und flexibel realisieren und betreiben lässt. Die neu entstehenden gut 101.000 qm Geschossfläche verteilen sich auf 60.344 qm für Büros, 14.320 qm Hotelnutzung in zwei Türmen im Norden nahe des Trassen-Kreuzes und weitere 13.883 qm Wohnen in einem ruhig zum Park gelegenen Turm sowie den eigenständig behandelten Gebäuden im Süden, was durch die unterschiedlichen Typologien einen vielfältigen Mix an Wohnformen ermöglicht. Hinzu kommen 12.792 qm für Sport, Versorgung, Kunst und Kultur wie z.B. ein Supermarkt im Sockel unterhalb der S21, ein Fitnessstudio in den unteren Geschossen des Wohnturms sowie ein Kino oder Veranstaltungsbereich im EG des nördlichen Büroturms. Im südlichen Kopfgebäude des Ensembles und den angrenzenden Sockelflchen ist eine auch als Museum nutzbare Ausstellungsfläche vorgesehen. Insgesamt beinhalten die Erdgeschosse der Türme neben den jeweiligen Erschlieungsbereichen auch öffentliche Nutzungen, die den Austausch mit der Umgebung stärken. Auf der Ebene der Gleisterrassen liegen den privaten Nutzungen zugehörige, teilweise auch öffentliche Sonderflächen wie Konferenzräume, Restaurant, Kantine oder Fitnessbereich mit grzgiger Auenraumnutzung, die die Gleisterrassen als lebhaft abfolge individueller Plätze aktivieren.

Die umzunutzenden Bestandsbauten werden mit kleinteiligen Strukturen mit öffentlichem Charakter belegt. Eine zentrale Markthalle, Kunsthandwerk in den übrigen Viaduktbögen und Knstlerwohnungen im ehemaligen Umformwerk beleben das Areal und stärken seine charakteristische Atmosphäre.

Verkehr / Erschließung / Öffentlicher Raum: Alle Gebäude werden ebenerdig und die Sondernutzungen zusätzlich auf der Ebene der Gleisterrassen erschlossen. Dabei ist eine oberirdisch weitgehend autofreie Wegefhrung vorgesehen, die den Verkehr besonders vom Park fernhält: Eine platzartige Erweiterung im Norden, wo sich auch die Einfahrt zur Tiefgarage befindet, dient als Drop-Off für Pkws. Optional kann die Erschließungsstraße zwischen den Viaduktbögen und der neuen Bebauung von Taxen und zur Anlieferung genutzt werden. Die Wohngebäude im Süden werden über die Verlängerung der Trebbiner Straße erschlossen.

Zwei breite, beispielbare Landschaftstrepfen verbinden die mit mäandrierenden Wegen und Pflanzparterres gestalteten Gleisterrassen mit dem Park; auf der Ostseite befinden sich zwei weitere, parallel in den Sockel eingeschnittene Treppenanlagen. Neue Zugänge nördlich und südlich des U1-Viadukts führen außerdem direkt von den Gleisebenen des Bahnhofs auf die Gleisterrassen und verknüpfen gleichzeitig deren nördlichen und südlichen Teil zu einer durchgängig begehbaren Einheit. Der Bahnhof Gleisdreieck erhält einen zusätzlichen Abgang in die Viaduktbögen, die stellenweise als Durchgänge geöffnet werden. So entsteht im Zusammenspiel mit den Sockeldurchwegungen eine hohe Durchlässigkeit vom Park bis in die Markthalle. Altes und Neues, Stadt, Park und Infrastruktur werden räumlich und funktional verknüpft.