



Die neue **URBANE MITTE AM GLEISDREIECK...**

Ein dynamischer und pulsierender Treffpunkt für alle. Eine mannigfaltige Mischung aus Nutzungen und Nutzern durchwebt die pulsierende dreidimensionale Plattform des kreativen Stadtquartiers am Park.

Die neue **URBANE MITTE AM GLEISDREIECK...**

Ein dynamischer und pulsierender Treffpunkt für alle. Eine mannigfaltige Mischung aus Nutzungen und Nutzern durchweht die pulsierende dreidimensionale Plattform des kreativen Stadtquartiers am Park.

IDEE

Die neue **URBANE MITTE AM GLEISDREIECK...** ein dynamischer und pulsierender Ort für alle. Ein dichtes, buntes und kreatives Stadtquartier, Treffpunkt und Marktplatz für Quartier und Stadt am Park. Eine mannigfaltige Mischung aus Nutzungen und Nutzern durchweht den dreidimensionalen Plattform des neuen Arbeits-, Lebens- und Freiraum am Park. Einkaufen, Flanieren, Arbeiten, Wohnen, Kultur schaffen und genießen, den Park und seine unterschiedlichsten Freizeitangebote nutzen in und um den ÖPNV HUB des U- und S-Bahnhofs Gleisdreieck.

Die hier seit Jahrzehnten pulsierenden Bewegungsflüsse, Personen-, Verkehrs-, und Energieströme definieren die Seele dieses einzigartigen Ortes: super zentral und gleichzeitig draußen! Ein Luxus, diese Qualitäten in so unmittelbarer Nähe und in fußläufiger Distanz zum Potsdamer Platz zu haben. Der dreidimensionale Stadtraum wird auf einer maximalen Berliner Blockhöhe von 22m organisiert. Er inszeniert und programmiert das neue Quartier mittels der Spuren und Zeitzegen seiner Geschichte. Die ihn auch heute schon imposant prägenden Industriearchitekturen werden mit zeitgenössischen Strukturen, die diese Tradition fortsetzen, ergänzt.

STADTRÄUMLICHE INTEGRATION

Ohne dem Park Flächen zu entziehen, sondern im Gegenteil die beiden Parkbereiche des Gleisdreieckparks stärker zu verbinden, lehnt sich das neue Quartier eng an und über die bestehenden und geplanten Infrastrukturen. Unterschiedlichste Stadträume und -funktionen werden mit den vorhandenen und neuen Bewegungsströmen verwoben. Aufgrund der zentralen Lage und der sehr guten öffentlichen Erschließung entsteht am Gleisdreieck ein weitestgehend autofreier Stadtteil, der die fußläufige Anbindung an den Park sowie den städtischen Kontext maximiert und die Vernetzung der, bis dato durch die Infrastrukturen getrennten, Stadteile ermöglicht.

Die Bewegungsströme unterschiedlicher Verkehrsmodi definieren den neuen Stadtbaustein. Das Park- bzw. Stadtniveau wird nur soweit bebaut, dass eine maximale Vernetzung der Fußgänger sowie Fahrradwegeverbindungen gewährleistet wird. Eine großzügige Permeabilität der Erdgeschosszone und deren Anbindung an den Park sowie die Zugänglichkeit der über dem Erdgeschoss fließenden öffentlichen Verkehrsströme sind hierdurch garantiert. Die pulsierende Mobilität auf allen Niveaus innerhalb der traditionellen Berliner Blockhöhe von 22m bietet einen dreidimensionalen Stadtraum, in dem sämtliche sowohl für das Quartier, die Stadt als auch für die neuen Nutzer relevanten und attraktiven Funktionen untergebracht werden. Hier entsteht ein bunter Mix aus Plätzen, Straßen und Gassen, der die historischen Arkaden als eine ihrer Hauptattraktionen im Erdgeschoss integriert. In die oberen Geschosse webt sich ein dreidimensionaler Freiraum als Erweiterung des Westparks und definiert Aufweitungen, Nischen, Ein- und Durchblicke zum Park sowie zum multimodalen Bahnhof Gleisdreieck. Er umspült die Plattformen und Zugänge der jeweiligen Bahnbereiche mit einem bunten Gemenge an Nutzungen. Wohnen, Arbeiten, Co-Working, Community Center, shared office + meeting spaces, handwerkliche Betriebe, Ateliers für Kulturschaffende, Galerien und multifunktionale Ausstellungsflächen sowie ein reiches Spektrum an Freizeitnutzungen und gastronomischen Angeboten finden hier ihren Ort und Raum.

Die neuaktivierten historischen Strukturen der Viadukt Bögen mit den sich zwischen ihnen aufspannenden Innenhöfen stehen im Kontrast zu den sehr technisch anmutenden Fachwerkkonstruktionen der Brückenbauwerke der Hochbahnen. Zusammen mit den direkt angrenzenden weitläufigen, gestalteten wie naturnahen Flächen des Gleisdreieckparks prägt das bunte Nebeneinander dieser unterschiedlichen Strukturen die Identität des Ortes. Eine größere Vielfalt an städtischer Dichte und direkt angrenzender Weite ist fast nicht denkbar. Es entsteht ein neues Stück Stadt am bzw. im Park, das zur Belebung des Quartiers wie der Gesamtstadt beiträgt und eine weitere Attraktion Berlins bietet.

KOMPOSITION DER BAUVOLUMEN

Bauvolumen und Baufelder generieren sich aus den Ort prägenden und durchschneidenden Verkehrs- und Personenströmen sowie wesentlichen stadträumlichen und historischen Sichtbeziehungen. Ob Parkkante, die Verlängerung der Schöneberger Straße mit ihrer markanten Sichtbeziehung zur Lutherkirche oder die Wegebeziehungen zur Pohl- wie zur Kurfürsten Straße, definieren die bebaubaren Plots innerhalb des Perimeters. Im südlichen Bereich definieren Wegebeziehungen aus dem Ostpark kommend in Richtung Trebbiner Straße, entlang der ICE-Trasse sowie in Richtung Viadukt Arkaden die Footprints der Gebäude. Hierdurch werden klare Durchwegungen gewährleistet, die das neue Stadtquartier maximal mit dem Kontext vernetzen. Die Einbußen bezüglich bebaubarer Fläche im Erdgeschoss zugunsten der Durchwegung werden in den oberen Geschossen mittels Auskragungen über die Infrastrukturen und Bewegungsflüsse kompensiert. So entstehen 6 Baufelder, die sich mit der Umstrukturierung und Neudefinition der historischen Arkaden sowie der Markthalle, als einen separaten Bauabschnitt, in insgesamt 7 Bauphasen entwickeln lassen. Die technischen Bauwerke und Rettungsfläche im Süden werden in die Parkerweiterung integriert. Der Zugang zum DB-Betriebsgebäude im Norden wird innerhalb der Bebauungsstruktur organisiert.

Die stadträumliche Setzung definiert eine neue Stadtsilhouette zum Park und erweitert ihn bis zum Viadukt sowie in die oberen Geschosse der Sockelvolumen. Sockel und Hochpunkte markieren bzw. rahmen klar die wesentlichen Sichtbezüge, die stadstrukturell prägenden Richtungen bzw. Eingänge und Zugänge. Die Verbindungen nach Westen zur Kurfürsten Straße sowie Pohl Straße werden über den Park in die Baustruktur weitergeführt. Die West-Ost-Querungen innerhalb des Quartiers reagieren auf das Wegenetz sowie die bestehenden stadträumlichen Achsen und integrieren mögliche zukünftige Anknüpfungspunkte an Station Berlin.

Die Höhenentwicklung der sich auf dem dreidimensionalen Stadtraum befindenden Business- und Wohnwelten bewegt sich zwischen 33 und knapp 90m. Die höchste Verdichtung bzw. Höhenentwicklung markiert das Zentrum und die Haupterschließung am U + S-Bahnkreuz und somit auch den Zugang zu den Viadukt Arkaden und der sich zwischen den historischen U-Bahn Viadukten aufspannenden Markthalle am Gleisdreieck. Die Silhouette kulminiert am ÖPNV-Hub und geht in Richtung Potsdamer Platz wie zum Park bzw. PLW in die Knie. Sollte der Wunsch bestehen größere Büroeinheiten zusammenzuschließen, kann dies über den Sockel erfolgen, in dem Service und Meeting Räume für beide Hochpunkte angeboten werden. Die Hochpunkte könnten nach Bedarf auch über Luftbrücken verbunden werden.

AUSSENRAUM / ÖFFENTLICHER RAUM

Der öffentliche Raum, vor allem der hochattraktive und viel genutzte Gleisdreieckpark, wird in das neue Stadtquartier integriert. Das landschaftsarchitektonische Konzept unterstützt und verstärkt die städtebaulichen Aussagen. Auf Erdgeschoss Niveau verknüpft die Landschaft den neuen Stadtbaustein mit der Umgebung und schafft eine hohe Durchlässigkeit in Ost-West Richtung. Die Kurfürsten Straße wird über die ICE-Trassenrampe auf zwei Niveaus an das neue Stadtquartier angebunden und bildet so eine wesentliche fußläufige Ost-West-Anbindung. Poststraße wie Lützowstraße werden über das Parkwegenetz bis in die zukünftigen Bebauungsstrukturen geführt. Gleichzeitig entwickelt sich von Norden nach Süden eine Sequenz von Verbindungen und Aufweitungen, von Aktivitäten und Aufenthaltsorten, die Kontinuität schafft, und die Einwohner bzw. Besucher auf unterschiedlichen Niveaus in eine selbstverständlichen Art und Weise führt und begleitet. Während auf der Westseite im Erdgeschoss die Materialität des Parks übernommen werden, so dass der Park sich in das neue Quartier hinein erweitern kann und die neue Gebäude somit im Park stehen, erhält der Außenraum auf der östlichen Seite und in den Viadukt Arkaden einen städtischen Charakter und bindet das Quartier an den angrenzenden Stadtraum an.

Die hohe Durchlässigkeit des Erdgeschosses, in Kombination mit unterschiedlichen kleingewerblichen, kommerziellen und gastronomischen Nutzungen an dieser Stelle, verankert das neue Quartier in die umliegende Nachbarschaft und vervollständigt das Angebot für die Einwohner dieses Stadtteils. Das Netzwerk öffentlicher und halböffentlicher Räume erweitert sich in den oberen Geschossen der Sockelbebauung und verbindet somit die unterschiedlichen Welten von Park bzw. Quartiers-Ebene, Stadtebene und darüber liegender Büro- und Wohnwelt.

Die vorhandene gute öffentliche Anbindung, die durch die geplante S-Bahnlinie 21 noch verbessert wird, schafft optimale Bedingungen, um Besucher und Nutzer eines größeren Einzugsgebietes anzuziehen. Der attraktive und intensiv genutzte Gleisdreieckpark wird hierdurch noch besser erschlossen. Hier findet man Raum für sportliche Aktivitäten, überraschende Aufenthaltsorte auf unterschiedlichen Niveaus, Freizeitangebote von open-air Kino bis zur Minigolf Anlage.

Die Sequenz von öffentlichen Räumen in der neuen Stadtstruktur schließt an die bestehenden Aktivitäten im Norden und im Süden an und schafft, parallel zu den neuen erdgeschossigen zusätzlichen Freiräumen, eine starke Verbindung zwischen westlicher und östlicher Parkanlage. Die Dachebene der Sockelvolumen ist größtenteils extensiv begrünt und erweitert somit optisch den benachbarten Park. Hier bieten sich punktuelle Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Verbindungen, die in die unteren Geschosse führen.

Zwei Plätze bilden die Eingänge in das neue Quartier. Im Süden wird der bestehende Platz vor dem Stellwerk 'PLW' und seinem Kiosk im Erdgeschoss und die diesem vorgelagerten Sportanlage in die neue Baustruktur integriert und die Parkflächen in diesem Bereich erweitert. Der Platz im Norden am Ende der Schöneberger Straße bildet den Haupteingang in das sich um und über dem U + S-Bahnhof Gleisdreieck entwickelnde neue Stadtquartier. Dieser kreisförmige Platz organisiert alle ankommenden Bewegungsströme und verteilt diese in Richtung U+ S-Bahnhof, Park sowie in die Viadukt Arkaden. Eine hängende Lichtinstallation, die die technische Ästhetik der Hochbahnkonstruktionen der U2 zitiert, markiert diese besondere städtische Situation, die als Treffpunkt für alle Besucher fungiert.

Ein Pavillon, westlich hiervon gelegen, bildet ein Pendant zum Stellwerk im Süden, und schließt die städtebauliche Figur mit einem kleinen Akzent im Park ab. Er fungiert als Scharnier zwischen Park und Eingangplatz und beherbergt elegant die Zufahrt zum unterirdischen Mobilitätszentrum. Im Erdgeschoss befindet sich der traditionelle Berliner Kiosk 'Spätkauf' und dementsprechenden Services mit Ticketing bis Fahrradverleih. Eine kleine Gastronomienutzung im 1. Obergeschoss öffnet sich mit einer kleinen Terrasse zum Park mit Blick auf den Sonnenuntergang.

PROGRAMM

Das vorgegebene Programm wird in drei Ebenen differenziert. Die Park- und Quartierebene, die neue Stadtebene um die bestehenden und neuen Infrastrukturen und die darüber liegende Büro- und Wohnwelt.

Das Erdgeschoss wird entsprechend der Höhe der Viadukt Bögen ausgebildet und beherbergt je nach Lage unterschiedliche Nutzungen. Um den ÖPNV HUB verdichten sich die kommerziellen, gastronomischen und bahnhofsaffinen Nutzungen. In Richtung Park werden verstärkt Freizeit bezogene Nutzungen angeboten. Weiter nach Süden entlang der Viadukt Bögen und in Richtung Stellwerk befindet sich ein Hotel und weitere Büronutzungen. An der Südspitze in den ruhigeren Lagen sind verstärkt Wohnnutzungen untergebracht, die unter anderem auch Service-Wohnen und ein Quartierszentrum beinhalten, die im Erdgeschoss dementsprechend die publikumsattraktiven Nutzungen generieren, wie z.B. ein Restaurant und kleine Serviceeinrichtungen, die auch dem Quartier Luckenwalder Straße zu Gute kommen.

Die dichten Personenströme und -frequenzen befinden sich auf +1 bis +4 Ebene. Hier kommen alle Nutzer und Nutzungen zusammen und können sich je nach Bedarf in ihre eigenen Welten nach oben oder in den Park und das Quartier zurückziehen. Alle publikumsintensiven Nutzungen werden hier um die Hauptbewegungsströme organisiert. Multifunktionsräume, kommerzielle Flächen, Gastronomie und Shopping, ein Community Center, co-working spaces sowie shared office, conference facilities und ein breites Spektrum an Kultur- und Gewerbeschaffenden sowie Ausstellungsflächen und Galerien finden hier in einem sich um die Infrastrukturen webenden dreidimensionalen Stadtgeflecht ihren Raum.

Demgegenüber steht ein 'Void' – ein dreidimensionaler Freiraum der sich durch die dichte Programmpackung schlängelt und mit seinen Platzräumen, Nischen, Gassen, Terrassen, Aufenthaltsflächen eine großzügige Erweiterung des Parks bietet. Dieses Freiraumgewebe verbindet alle Ebenen und integriert alle Bahnsteigebenen.

Neben der geplanten Interimsnutzung der zukünftigen S-Bahntrasse als Schwimm"Bahn", werden unterschiedliche Freiraum- und Sportnutzungen bis hin zu urban gardening hier zu finden sein. Sowohl neue Nutzer als auch Quartiersbewohner und Parkbesucher können sich gleichermaßen diesen Raum aneignen.

Innerhalb des Envelopes sind momentan ca. 50% Nutzflächen und 50% Freiraum- bzw. ‚Void‘ vorgesehen. Das Raumgerüst mit seinen zentralen Erschließungs- und Bahnsteigbereichen ist definiert und bindet an die angelagerten Nutzungen an, die flexibel programmierbar sind. Anstatt eines mittig liegenden Bahnsteiges empfehlen wir für die geplante S21, die Bahnsteige seitlich zu organisieren, um diese direkt an den angrenzenden Stadtraum anzubinden. Eine Mittellage ist selbstverständlich auch möglich, aber für die Bewegungsflüsse und Aktivierung der angrenzenden Flächen weniger optimal.

Oberhalb des bunt durchmischten, an die gewachsene Stadtstruktur anschließenden Blockrandstruktur, die eine maximale Höhe von 22m aufweist, sind Aufbauten aus Hochpunkten geplant, die ökonomische und effiziente Grundflächen von 700 bis 1100m² aufweisen. Je nach Bedarf und Position können in diesen Hochpunkten Büros, Wohnen bzw. Hotelnutzungen untergebracht werden. Die vorgeschlagene Nutzungsverteilung sieht entsprechend der Lärmsituation in Richtung Süden eher Wohnnutzungen vor, der Verkehrsknotenpunkt am Gleisdreieck bietet großzügige unterschiedlich beispielbare Büroflächen. Je nach Sockelgröße können ein bis zwei Aufbauten je Sockel positioniert werden, die klar einer Schlankeitsregel und Ost-West Orientierung folgen. Sie markieren Eingänge, definieren Orientierungspunkte und besetzen den Raum oberhalb der Infrastrukturen und Bewegungsräume.

Die Hochpunkte können je nach zukünftiger Nutzermischung und Bedarf im oberen Niveau mit Luftbrücken verbunden werden. Die Büroflächen bieten innerhalb ihrer Turmvolumen die notwendigen Meeting- und Serviceräume. Weitere großzügige Besprechungsräume, Konferenz- und Meeting Angebote werden in dem Sockel untergebracht, der alle Gebäude miteinander verbindet. Mittels co-working, shared meeting spaces und dementsprechenden service facilities, kann ein breites Angebot zur Verfügung gestellt werden, das neue Formen des Arbeitens gepaart mit unterschiedlichen Services, Gastronomieangeboten sowie Freizeit und Sport bietet. Hierdurch wird ein Maximum an Synergie und Austausch zwischen den einzelnen Nutzergruppen ermöglicht.

KONSTRUKTION

An die Ingenieursästhetik der Fachwerkstrukturen der Hochbahnen angelehnt, schlagen wir eine langlebige Primärstruktur aus Beton vor. Entsprechend den neuesten Technologien wird Material nur an statisch notwendigen Stellen maximiert, um die graue Energie auf ein Minimum zu reduzieren. Primärstruktur und Kerne bieten ein effizientes und ökonomisches Traggerüst, das den jeweiligen Nutzern eine individuelle Ausformulierung ihres Gebäudes erlaubt, bei gleichzeitiger Wahrung der Kohärenz und Erscheinung des Gesamtensembles. Sie bietet das alles verbindende Grundgerüst für die weiteren Einfüllungen, die entsprechend der wesentlichen Bewegungsströme zu den einzelnen Bahnsteigen sowie den inneren Erschließungsbereichen des Bahnhofes positioniert werden. Hierfür werden klare Zonen und Regeln definiert, die die Zuwegungen der jeweiligen Plattformbereiche garantieren. Diese übergreifende Sockelstruktur bildet gemeinsam mit den Kernen eine effiziente und ökonomische Tragstruktur und bildet das Raumgerüst, innerhalb dessen sich die zukünftigen Nutzer bewegen können. Auf der Primärstruktur des Sockels setzen die innerhalb derselben Konstruktionslogik entwickelten Turmbauten auf. Für den weiteren Ausbau werden neben Glas nachhaltige Materialien, wie z.B. Holz, Stein, Ziegel und Aluminium bevorzugt.

ERSCHLIESSUNGSKONZEPT

Die neue URBANE MITTE ist durch ihre optimale Anbindung an das U- und zukünftig auch S-Bahnnetz als ein sogenanntes „Transit-oriented-development“ zu charakterisieren. Durch die hohe Verdichtung im Radius von wenigen hundert Metern um eine Schnellbahnstation im Zusammenspiel mit dem in direkter Nachbarschaft liegendem Park ist daher von einer Dominanz des Fuß- und Radverkehrs und einen erhöhten Bedarf von multimodalen Verkehrsangeboten auszugehen.

Neuer Eingang U- und S-Bahnstation: Ein neuer Haupteingang der Station Gleisdreieck direkt unter der Kreuzung der Viadukte wird die Station städtebaulich und visuell stärker mit dem Park und dem Wettbewerbsgebiet verknüpfen und kurze Wege von den Gebäuden im Süden des Wettbewerbsgebietes zu den Bahnstationen gewährleisten. Diverse Eingänge vernetzen den U- und S-Bahnhof mit Park und Quartier.

Erschließung/Stellplätze: Die Wege innerhalb des Arealen werden nur durch Fuß- und Radverkehr, Anlieferfahrzeuge, Taxis sowie als Rettungsweg zu benutzen sein. Private Pkw können in den beiden Tiefgaragen im Norden (ca. 180 Stellplätze eingeschossig) und Süden (ca. 100 Stellplätze eingeschossig) untergebracht werden. Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen (12 Stellplätze aus Nutzung) werden hier ebenfalls nachgewiesen. Durch den bewussten Ausschluss des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Gebiets wird der nachhaltige und urbane Mobilitätsstil der späteren Nutzer unterstützt.

Fahrradparken: Aus den Nutzungen ergibt sich ein Bedarf von ca. 1800 Fahrradstellplätzen. Diese werden gemeinsam mit ca. 500 Fahrradstellplätzen für die U- und S-Bahn in einem unterirdischen Fahrradparkhaus nachgewiesen (1000 kostenfreie und 1000 kostenpflichtige, besonders gesicherte Stellplätze). Diese werden durch eine integrierte Fahrradwerkstatt, ein Fahrradfachhändler, Schließfächer für Helme etc. ergänzt.

Mobilitätskonzept: Zentral sind neben den üblichen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. Bewohnertickets, Kommunikation etc.) die Einrichtung unterschiedlicher Mobilitätsstationen: von S (Kiosk mit Service- und Logistikangeboten wie Wäscheannahme, Paketshop, Verleih von Lastenfahrrädern, Sackkarren etc.) über L (stationäre Carsharing-Stellplätze in den Tiefgaragen, Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge) bis hin zu XL (Mobilitätsstation am Kreisverkehrsplatz mit Stellplätzen für freefloating Carsharing-Fahrzeuge, Fahrrad-Verleihstation, Luftpumpen und weiteren Service- und Verleihangeboten). Für den Erfolg des Mobilitätskonzepts wird zudem auf eine nachbarschaftliche Zusammenarbeit gesetzt, die die soziale Kontrolle und eine Identifizierung mit dem Konzept begünstigt. So kann diese Bündelung der Angebote an zentralen Orten im Quartier, wie beispielsweise an einem Platz, einem Kiosk oder einem Café, eine Identifizierung mit dem Areal und der Nachbarschaft fördern.