

Erläuterungsbericht

Zwischen Park und Viadukt

Gleisdreieck ist Historie und das ist auch gut so. Daher sollte die Neubebauung Gleisdreieck der Historie Raum verschaffen. So startet unser Projekt im Bestand:

Die bestehende Arkadenstruktur unterhalb des Bahnhofes Gleisdreieck wird nach Westen hin ausgedehnt und bildet damit das Fundament der neuen Bebauung und Gliederung des öffentlichen Raumes. Das Ensemble Gleisdreieck ist und bleibt damit die zentrale Drehscheibe zwischen „Stadt und Park“.

Dem Prinzip der Ausdehnung folgen nun auch Park und die Struktur der Station Berlin. An den Rändern dieser drei sich überlagernden Systeme entstehen Schnittstellen, welche den öffentlichen Raum zum vielfältig interpretierbaren und nutzbaren Ereignis machen.

Gebäude, Achsen, Schnittstellen und Filter

Die neuen Gebäude werden als einzelne, punktförmige Baukörper im Raster der ausgedehnten bestehenden Strukturen gelegt. So entsteht eine Erdgeschosszone im Rhythmus und Körnung des angrenzenden Bestandes und somit ein starker Bezug zwischen Alt und Neu.

Die Bebauung mit einzelnen Solitären bildet keine Barriere zwischen den Viadukten der Bahn und dem Park. Sie ist vielmehr ein Filter bzw. ein Feld von Überlagerungen welches verschiedenste Bezüge, Sichtachsen und Verbindungen ermöglicht.

Urbanität und Angebot - Überlagerungen

Eine wesentliche Intention unseres Entwurfes ist die Schaffung öffentlichen Raumes mit urbaner Dichte und Vielfalt. Zusammen bzw. im Dialog mit dem Angebot des Parks entsteht so ein einzigartiges Areal, ein neues Zentrum für den Stadtteil Gleisdreieck.

Die sich überlagernden Strukturen aus Bestand, Neubau und Park werden mit städtischem Programm und Angebot gefüllt. So finden sich Gewerbe, Läden, Restaurants und Cafe's bis hin zu Veranstaltungsmöglichkeiten und Bereichen für Spiel- und Sport eher im Norden des Wettbewerbsgeländes (anschließend an die bestehenden Arkaden) und im Süden werden vermehrt kulturelle Angebote situiert (nähe Station Berlin).

Dazu kommen noch die infrastrukturellen Angebote und Anbindungen wie S-Bahn Station, Fahrradweg und Fußwege.

Schichten & Schnitte - Nutzungsverteilung

Die Nutzungen werden in horizontalen und vertikalen Schichten verteilt:

Horizonte: Die Sockelzone bis Höhe der Bahntrasse bildet den öffentlichen Bereich mit Gewerbe, Cafe's und Restaurants, Shops aber auch Infrastruktur wie die S-Bahnstation. Zu dieser Sockelzone gehören auch die bestehenden Viadukte welche auch mit diesen öffentlichen Nutzungen bespielt werden. Diese Zone wird auch baulich in den Neubauten akzentuiert bzw. das Motiv der Viadukte aufgenommen und modern interpretiert.

Schnitte: Die Gebäude können auch vertikal, je nach Erfordernis, geschnitten werden. So können sich die Wohnungen oder die Hotelzimmer eher zum Park hin orientieren („der Park soll den Bürgern gehören“) während Büros der City zugewandt sein können.

Diese Strategie der Bebauung bietet zusammen mit den Trassen der U & S Bahn ein spannendes Spiel aus Schichten, Schnitten, Linien und Horizonten. Dieses Spiel aus Schichten und Schnitten

unterstreicht den Charakter des Ortes, als Überlagerung von Infrastruktur mit Stadt bzw. auch von Historie mit Gegenwart.

Die geplante S-Bahntrasse wird mittels Hohlprofilen vorgehalten. Diese Vorhalteflächen können sehr einfach zwischengenutzt werden.

Skyline und Landmark

In der Höhenentwicklung der Bebauung werden die beiden Enden betont um das Gebiet zu definieren. Um die Bahnkreuzung befinden sich die niedrigsten Bauwerke, um dem Ort höchste Dichte in der Sockelzone die niedrigste Bebauung gegenüber zu stellen, sodass diese Stelle in umgekehrter Art und Weise betont wird.

Berlin weist eine Vielzahl von Gebieten mit erhöhter urbaner Dichte und höheren Gebäuden auf. Diese können als Geflecht städtischer Zentren gelesen werden an denen man sich in der Stadt orientiert.

Durch die von uns vorgeschlagene markante Skyline- bzw. Landmarkbildende Bebauung hat das Gebiet das Potenzial sich in diese Reihe einzuordnen.

Der städtebauliche Masterplan: Bebauung - Regeln und Möglichkeiten

Die Bebauung folgt einer sehr einfachen Systematik, welche sich sehr einfach und flexibel realisieren lässt:

1. Die Baukörper sind relativ schlanke Solitäre um keine Barriere zu bilden und die Durchlässigkeit des Gebietes zu blockieren.
2. Die Baukörper verzüngen sich nach oben um noch mehr Blicke, Achsen und Verbindungen frei zu geben und eine spannende Skyline zu bilden.
3. Die Baukörper haben am Übergang der Sockelzone zur oberen Zone eine Akzentuierung um den Sockel spürbar werden zu lassen und mit den Trassen und Viadukten des Bestandes im Dialog zu stehen.
4. In der Sockelzone der neuen Gebäude gibt es eine Reflektion bzw. Interpretation der Arkaden der bestehenden Bahnviadukte um diesen Dialog noch eine Ebene zu geben.
5. Die Sockelzone muss mit öffentlichen Nutzungen gefüllt werden.
6. Bezüglich der Höhenentwicklung sind an den nördlichen bzw. südlichen Kopfpunkten Hochpunkte zur Definition des Areals. Im Bereich der Bahnkreuzungen befinden sich die niedrigsten Bauwerke um die Grundstücksbereiche mit der höchsten Dichte zu entlasten.

Diese einfachen Regeln definieren das Verhältnis von Alt und Neu, Volumetrie, Baumassen aber auch Gesamterscheinung und Skyline, ohne den einzelnen Baukörper definitiv ausformulieren zu müssen.