

Erläuterungsbericht Zusammenfassung:

Leitidee

„Urbane Mitte“ – Kristallisationsort von Stadt - Park - Verkehr.

Städtebau

Der Ort ist gegenwärtig geprägt vom Lärm der motorisierten Bewegung, der Lebendigkeit sich begegnender Menschen auf sich kreuzenden Wegen und der Parklandschaft als Oase der Freizeit, der Entspannung, der Entschleunigung und der Ruhe.

Ihm fehlt die städtebauliche Auszeichnung. Und es fehlt ein Geflecht, das diese unterschiedlichen Paradigmen urbanen Lebens entwickelt und sie zu einem neuen, sich im Bewusstsein seiner Nutzer einprägenden Ort der Begegnung verknüpft.

Zwei Doppelhochhäuser unterschiedlicher Höhe am Kreuzungspunkt der Schnellbahnen bilden die städtebauliche Mitte. Mit ihnen verzahnen sich in nördlicher und südlicher Richtung weitere Doppelhäuser, die mit ihrer Gesamthöhe von jeweils ca. 25,80 m den räumlichen Bezug zum historischen Berlin herstellen.

Der öffentliche Raum, die „Urbane Mitte“ fokussiert an zwei Orten:

1. Die Urbane Mitte als breiter Platzraum zwischen dem historischen Viadukt und Neubauten.
2. Kunstgalerien zum Park: Ein Geflecht von Galerien und Wegen, innen und außen, auf verschiedenen Ebenen, bilden den Rücken an der Westkante des Gleisparks.

Die Idee der „Grünen Brücke“ aus der ersten Bearbeitungsphase wurde aufgrund der Hinweise des Preisgerichtes zurückgenommen und teilweise durch das Wegegeflecht der Galerieebenen ersetzt.

Erschließung

Die Fußgängerzone entlang den Bögen der denkmalgeschützten Bahnstation bildet die neue Adresse. Der hier neu entstehende öffentliche Raum auf der Ebene des Parks beschreibt die **Urbane Mitte**. Die Kunstgalerien erreicht man vom westlich angrenzenden Park ebenso wie durch einen zentralen Durchgang am Zu- und Ausgang der Bahnstationen. Fließender Individualverkehr wird bewusst herausgehalten.

Außenräume und Freianlagen

Die Vielfalt an Sport-, Spiel- und Erholungsräumen des Gleisdreiecksparks wird durch die „Urbane Mitte“ erweitert: Ein großzügiger Boulevard breitet „Teppich“ für reges urbanes Leben zwischen denkmalgeschützten Bahnbögen und der neuen Bebauung aus. Eine langgestreckte Grünfläche verknüpft die bestehenden Teile des Ost- und Westparks miteinander und bindet die neue Bebauung in die weitläufigen Erholungsräume des benachbarten Parks am Gleisdreieck ein.

Nutzungen

Südliches Wettbewerbsgebiet:

Wohnen und ein Hotel sind im südlichen Wettbewerbsgebiet vorgesehen. Die Wohnungen liegen zur attraktiven Park- und Hofseite, während das Hotel einen Lärmschutzriegel zur Eisenbahn bildet.

Nördliches Wettbewerbsgebiet

Der nördliche Bereich wird geprägt überwiegend durch gewerbliche Nutzungen. Flexibilität wird erlangt durch 15,5 m tiefe Riegel, die als Kombi-Büro, Hotel sowie für Wohnungen genutzt werden können.

Der größte Teil der denkmalgeschützten Viadukte wird für Kunsthandwerk und als Wohnraum für Künstler (in den Hinterhöfen) genutzt. Die im Programm geforderten Sportstätten liegen im Untergeschoss.

Tragkonstruktur

Die Konstruktion des **Hotelneubaus** im südlichen Bereich des Grundstücks erfolgt unter der maßgebenden Prämisse, dass **keine Lasten in die bestehende Randbebauung der DB- Fernbahntrasse** sowie insbesondere nicht in das bestehende S-Bahn-Tunnelbauwerk eingeleitet werden. Das Tragwerkskonzept für den Hotelneubau und die Hochhausbebauung ist einfach und zeichnet sich durch eine kostenoptimierte Bauweise aus. Zudem erlaubt sie die flexible Nutzung der Raumstrukturen.

Nachhaltigkeit:

Wir begrüßen und unterstützen sehr die Hinweise zur Nachhaltigkeit entsprechend des Anhangs zum Protokoll vom 24.09.15 der pro21 GmbH. Richtig ist der Ansatz eines **Gesamtkonzeptes** zur nachhaltigen Entwicklung des Standortes auf der Grundlage übergeordneter Aspekte. Die energetische Betrachtung einzelner Bauten und Bauteile bilden dabei einen wichtigen Baustein, sind jedoch ein- bzw. nachgeordnet.

Denkmalschutz:

Sämtlichen bestehenden Bauten der Gleisanlagen fällt ein besonderer Schutz zu. Der Entwurf integriert sämtliche Bestandsbauten in ihrer Konstruktion und Oberflächenbeschaffenheit als Zeugnisse des historischen Ortes. Er sucht Einbindung in die wachsende, nachverdichtete Stadt und artikuliert die Dualität zwischen Alt und Neu.

Erläuterungsbericht:

Leitidee

„Urbane Mitte“ – Kristallisationsort von Stadt - Park - Verkehr.

Städtebau

Der Ort ist gegenwärtig geprägt vom Lärm der motorisierten Bewegung, der Lebendigkeit sich begegnender Menschen auf sich kreuzenden Wegen und der Parklandschaft als Oase der Freizeit, der Entspannung, der Entschleunigung und der Ruhe.

Ihm fehlt die städtebauliche Auszeichnung. Und es fehlt ein Geflecht, das diese unterschiedlichen Paradigmen urbanen Lebens entwickelt und sie zu einem neuen, sich im Bewusstsein seiner Nutzer einprägenden Ort der Begegnung verknüpft.

Zwei Doppelhochhäuser unterschiedlicher Höhe am Kreuzungspunkt der Schnellbahnen bilden die städtebauliche Mitte. Mit ihnen verzahnen sich in nördlicher und südlicher Richtung weitere Doppelhäuser, die mit ihrer Gesamthöhe von jeweils ca. 25,80 m den räumlichen Bezug zum historischen Berlin herstellen.

Der öffentliche Raum, die „Urbane Mitte“ fokussiert an zwei Orten:

1. Die Urbane Mitte: ein breiter Platzraum zwischen dem historischen Viadukt und dem Neubau, der die Trasse der S 21 trägt.
2. Kunstgalerie zum Park: Ein Geflecht von Galerien und Wegen, innen und außen, auf verschiedenen Ebenen, bilden den Rücken an der Westkante des Gleisparks. Es nimmt auf und verbindet unterschiedliche Wegebeziehungen von Park zu Park (Nord-Süd) und von Park zu Stadt (Ost-West) oder umgekehrt.

Von ihnen aus erreicht man auch die Zu- und Ausgänge der Haltestationen der Bahnen und die Zu- und Ausgänge der Büroräume in den Hochbauten.

Weitere, halböffentliche Räume entstehen als „Grüne Plätze“ zwischen den Hochbauten. Sie erreicht man sowohl von den Kunstgalerien als auch von den Bürohochhäusern.

Die Idee der „Grünen Brücke“ aus der ersten Bearbeitungsphase wurde aufgrund der Hinweise des Preisgerichtes zurückgenommen und teilweise durch das Wegegeflecht der Galerieebenen ersetzt.

Geschossigkeit:

Die Passanten bewegen sich auf der Straßen-, Gleiskörper- und den verschiedenen Galerieebenen. Darüber bilden die Hochbauten zwei weitere Ebenen:

Während die meisten Bauten im Wesentlichen die Höhe eines Berliner Blockes aufnehmen und den städtebaulichen Zusammenhang mit der Umgebung und der Historie der Stadt bilden, ragen die Doppeltürme weit darüber hinaus. Ihre schlanken und vertikalen Formen kontrastieren mit der Horizontalität der Umgebung und treten aus dieser hervor. Sie stehen dicht zusammen mit einer leichten Verschiebung untereinander und folgen der Kurve der Bahntrasse. Die Fassaden der Hochhäuser unterstützen ihre Zweiteilung: Eine körperhaft ausgebildete Lochfassade zur Ost-Stadt-Seite kontrastiert mit der bandartig und horizontal gegliederten West-Park-Seite.

Erschließung

Die Fußgängerzone entlang den Bögen der denkmalgeschützten Bahnstation bildet die neue Adresse. Der hier neu entstehende öffentliche Raum auf der Ebene des Parks beschreibt die **Urbane Mitte**. Die Kunstgalerien erreicht man vom westlich angrenzenden Park ebenso wie durch einen zentralen Durchgang am Zu- und Ausgang der Bahnstationen. Der bereits vorhandene Kreuzungspunkt zwischen der U1 und U2 wird mit dem Zugang zu S21 verknüpft und schafft über deren Bahnsteig eine direkte Anbindung an den Westpark. Sämtliche Bürohochhäuser haben ihre Adresse an der „Urbanen Mitte“.

Fließender Individualverkehr wird bewusst sowohl aus dieser Zone, wie aus dem Innenhof der Wohnbebauung im Süden heraus gehalten. Nur Anlieferungen und Rettungsfahrzeuge haben Zufahrt. Mögliche Stellplätze können in Tiefgaragen im

vorderen Teil der Zufahrten von der Schöneberger Straße, der Luckenwalder Straße und im hinteren Teil von der Trebbiner Straße geschaffen werden.

Die im Programm geforderten Sportstätten befinden sich im Untergeschoß im nördlichen Bereich des Grundstücks und werden vom Platz in am Ende der Schönebergerstraße ebenso wie durch das Atrium der Galerie erschlossen.

Außenräume und Freianlagen

Das bereits bestehende vielfältige Angebot des Gleisdreiecksparks wird durch den Entwurf um zwei weitere Themen erweitert: Es entsteht eine „Urbane Mitte“, eine befestigte, differenziert ausgebildete Platzfläche, das belebte „Neue Zentrum“. Diese wird ergänzt durch räumlich gefasste höher liegende Höfe (Dachflächen) verschiedene Atrien und Peristyls und die teils offenen, teils geschlossenen Galerie-Ebenen, die ein lebendiges Wege- und Begegnungsnetz ermöglichen.

Die Vielfalt an Sport-, Spiel- und Erholungsräumen des Gleisdreiecksparks wird durch die „Urbane Mitte“ erweitert: Ein großzügiger Boulevard aus gesägtem Großsteinpflaster breitet einen edlen, wie auch industriell anmutenden „Teppich“ für reges urbanes Leben zwischen denkmalgeschützten Bahnbögen und der neuen Bebauung aus. Ein Wasserbecken, einzelne Sitzelemente und Gräser- und Staudenpflanzungen betonen die Eingangsbereiche der Hochhaustürme und schaffen Aufenthalts- und Kommunikationsorte für die Anwohner und Passanten.

Eine langgestreckte Grünfläche verknüpft die bestehenden Teile des Ost- und Westparks miteinander und bindet die neue Bebauung in die weitläufigen Erholungsräume des benachbarten Parks am Gleisdreieck ein. Über asphaltierte Wege wird eine Erschließung für Fußgänger und Radfahrer hergestellt, die zugleich ein Abschnitt des überregionalen „Fernradwegs Berlin-Leipzig“ bildet. Im Westteil des Parks rücken die Grünflächen nah an die Fassaden der Galerien heran und setzen sich in deren Höfen als Zitat des Parks fort. Dachgärten erweitern die Parkfläche bis auf die Dächer der Galerien und Bahnbögen.

Nutzungen

Südliches Wettbewerbsgebiet

Wohnen ist im südlichen Wettbewerbsgebiet vorgesehen. Die Adresse dort ist für Gewerbe und Dienstleistungen weniger attraktiv als die Lage unmittelbar in der Nähe der „Urbanen Mitte“. Die Wohnbebauung liegt abseits des belebten Zentrums der Bahnhöfe und sucht den Bezug zum Grünraum. Während die Wohnungen zur attraktiven Park- und Hofseite orientieren, bildet das Hotel einen Lärmschutzriegel zur Eisenbahn. Es überspannt über die unterirdische Schnellbahn-Trasse (S1) ohne diese durch Bauteile, die aus der Gründung resultieren, konstruktiv zu berühren (s. hierzu das Statische Diagramm). Parallel zur „Station Berlin“ und als Bindeglied zwischen dem Wohn- und Hotelgebäude befindet sich ein 4-geschossiges Boardinghaus mit Konferenzbereich in den ersten zwei Ebenen. Ab dem 5. OG geht dieses Gebäude in ein Wohnturm über, das bis zum 14. OG Wohnungen mit der Aussicht auf beide Parks anbietet.

Die technischen Gebäude der DB und der Notausgang werden in das EG des Hotelgebäudes integriert, die Aufstellfläche der Rettungsfahrzeuge wird auf den Platz verlagert.

Nördliches Wettbewerbsgebiet

Der nördliche Bereich wird geprägt überwiegend durch gewerbliche Nutzungseinheiten. Nutzungsneutralität, insbesondere in den oberen Geschossen, wird erlangt durch 15,5 m tiefe Riegel, die als Kombi-Büro, Hotel sowie für Wohnungen genutzt werden können.

Zentral angeordnete Kerne ermöglichen Teilbarkeit in kleinere Nutzereinheiten um eine gute Vermietbarkeit an eine möglichst großes Spektrum von Firmen zu erreichen.

In den unteren Ebenen sind die Geschosse großflächig nutzbar und dienen vor allem dem Kunst- und Freizeitangebot, aber auch Konferenzbereichen der Büros sowie Einzelhandels- und Gastronomieflächen zur Belebung der urbanen Mitte.

Alternativ könnte hier die Lage der geplanten Landesbibliothek vorgesehen werden.

Der größte Teil der denkmalgeschützten Viadukte wird für Kunsthandwerk und als Wohnraum für Künstler (in den Hinterhöfen) genutzt. Ein kleiner Bereich im Süden der Viadukte ist für offene Markthalle vorgesehen. Direkt gegenüber, im EG des Neubaus, ist eine neue Markthalle geplant. Diese bildet zusammen mit dem sich im 1. UG des Neubaus befindenden Supermarkt den Knotenpunkt der Nahversorgung.

Die im Programm geforderten Sportstätten liegen im nördlichen Bereich im Untergeschoss.

Tragstruktur

Hotel im südlichen Grundstücksbereich:

Die Konstruktion des Gebäudes erfolgt unter der maßgebenden Prämisse, dass keine Lasten in die bestehende Randbebauung der DB-Fernbahntrasse sowie insbesondere nicht in das bestehende S-Bahn Tunnelbauwerk eingeleitet werden. Hierzu wird der Bereich des S-Bahn-Tunnelbauwerkes durch die Konstruktion freitragend überspannt. Als Konstruktionsart ist eine klassische Stahlbetonkonstruktion vorgesehen. Die Geschoßdecken werden zur Reduktion des Eigengewichtes aus ca. 40 cm dicken Stahlbetonhohlkörperdecken (z. B. Cobiax-Deckensystem) ausgebildet. Das Eigengewicht der Deckenkonstruktion reduziert sich damit um ca. 35 %. Die Decken spannen in Gebäudequerrichtung und sind auf den als tragend ausgebildeten Fassadenscheiben in Gebäudelängsrichtung verlaufend aufgelagert. Die Fassadenscheiben werden als Lochfassade in Stahlbeton ausgeführt. Die Eigen- und Nutzlasten der Geschoßdecken werden hierdurch über den S-Bahn Tunnel hinweggeführt. Im Foyer des Erdgeschosses werden für die visuelle Bezugnahme des Inneren zur Umgebung die Außenfassaden in einem Teilbereich durch eine Glasfassade ersetzt. Die Lasten aus dem EG werden in diesem Bereich über die Fassadenpfosten und ergänzende vertikale Tragelemente in die Decke über dem EG hochgeführt. Die Gründung der resultierenden Gebäudelasten erfolgt durch eine tiefgeführte Bohrpfahlgründung seitlich der DB-Fernbahntrasse und dem S-Bahn Tunnel. Die Lasten aus der Gebäudegründung werden hierdurch an der bestehenden Randbebauung vorbeigeführt. Die Aussteifung des Gebäudes erfolgt über die Fassadenscheiben sowie senkrecht zur Gebäudelängsrichtung angeordneten Querscheiben.

Im nördlichen Grundstücksbereich:

Hier ist in Teilbereichen eine Überbauung der geplanten S 21-Trasse mit einem Hochhausensemble geplant. Die Überlappung der Gebäudeteile erfolgt westlich neben der Bahntrasse. Im Bereich der Überlappung werden zwei Kerne zur Erschließung und Aussteifung des Gebäudes angeordnet. Die maximale Gebäudehöhe beträgt 100 m. Die Konstruktion erfolgt als Stahlbetonskelettbau. Die Decken werden als Stahlbetonverbundkonstruktion aus Halbfertigteilen ausgebildet. Hierdurch ist es möglich, die Grundfläche der Hochhäuser jeweils stützenfrei im Gebäudeinneren auszuführen. Die max. Spannweite der Stahlverbundträger beträgt 15 m. Die Spannweite der dazwischen angeordneten Deckenplatten beträgt 5 m. Die Auflagerung der Decken erfolgt jeweils an den Fassadenstützen, die je nach Gebäudeteil in Längs- bzw. Querrichtung angeordnet sind. Die Gründung erfolgt jeweils als Bohrpfahlgründung neben der geplanten S 21-Trasse. Die Ausbildung des Fassadenbereiches, der im östlichen Bereich parallel zur geplanten S 21-Trasse verläuft, ist als tragende Lochfassade vorgesehen, in die die lastabtragenden Stützen integriert werden. Der restliche Gebäudekomplex wird mit einer Vorhangfassade aus Glas ausgebildet. Die Aussteifung der Gebäudeteile erfolgt als zusammenhängendes System mittels der Kerne und einer teilweise vorgesehenen Rahmenwirkung durch eingespannte Stützen und Deckenabschnitte.

Das Tragwerkskonzept für den Hotelneubau sowie die Hochhausbebauung ist einfach und zeichnet sich durch eine für die vorgesehene Nutzung kostenoptimierte Bauweise aus. Zudem erlaubt sie die flexible Nutzung der Raumstrukturen.

Nachhaltigkeit:

Wir begrüßen und unterstützen sehr die Hinweise zur Nachhaltigkeit entsprechend des Anhangs zum Protokoll vom 24.09.15 der pro21 GmbH.

Unser Büro hat im letzten Jahrzehnt sowohl durch eigene Forschung, als auch durch eine Vielzahl von Auszeichnungen zu Themen der Nachhaltigkeit internationale Aufmerksamkeit erzeugt und unterstützt die Zielstellung einer schlüssigen Gesamtkonzeption zu Betrachtungen energetischer Fragen unter Einbeziehung des Ortes und seiner besonderen Aufgabe.

Der Städtebauliche Wettbewerb im vorgegebenen Maßstab kann die Einzelaspekte im Entwurf aufgrund der fehlenden Bearbeitungstiefe zum jetzigen Zeitpunkt nicht näher betrachten. Eine Einzelaufzählung sämtlicher in Betracht kommender Maßnahmen halten wir an dieser Stelle für verfrüht.

Richtig ist der Ansatz eines Gesamtkonzeptes zur nachhaltigen Entwicklung des Standortes auf der Grundlage übergeordneter Aspekte. Die energetische Betrachtung einzelner Bauten und Bauteile bilden dabei einen wichtigen Baustein, sind jedoch ein- bzw. nachgeordnet.

Denkmalschutz:

Sämtlichen bestehenden Bauten der Gleisanlagen fällt ein besonderer Schutz zu. Der Entwurf integriert sämtliche Bestandsbauten in ihrer Konstruktion und Oberflächenbeschaffenheit als Zeugnisse des historischen Ortes. Er sucht Einbindung in die wachsende, nachverdichtete Stadt und artikuliert die Dualität zwischen Alt und Neu. Dabei ist die enge Zusammenarbeit mit Vertretern der Denkmalpflege integrativer Bestandteil der baulichen Umsetzung des Entwurfs.