

Prägnante Beschreibung der Leitidee

Die Überlagerung der Verkehrsströme lassen eine Fluss Delta entstehen, dessen Inseln – wenn sinnvoll - besiedelt und als komplementärer Landschaftsraum gestaltet werden oder in ihrer derzeitigen Nutzung verbleiben.

Städtebauliches Konzept

Grundlage unseres Entwurfs ist die Bewertung dieser Inseln hinsichtlich ihrer Eignung für urbane Nutzungen bzw. der Sinnfälligkeit ihrer Bebauung im Verhältnis zum Aufwand der Erschließung. Unser Schwerpunkt ist die Schaffung von funktionierenden Quartieren bei Vermeidung von schallumtosten Solitären. Für hochbauliche Entwicklungen nicht geeignete Inseln werden in einem landschaftlichen Gesamtkonzept – **einem grünen Delta** - zusammengefasst und bilden durch Bepflanzung und Entsigelung den Ausgleich zur baulichen Verdichtung. Eine Hochstrecke – **die movus** - verknüpft die Inseln mit den Stadtkanten und bietet einen direkten Weg, über die Barriere dieses immensen Verkehrsraumes hinweg, vom Westpark in den Grunewald sowie in die angrenzenden Stadtviertel. Der Stadteingang West wird zudem inszeniert durch einen **Dreiklang** von Hochpunkten, welche die Ausdehnung des in **dem grünen Delta** eingebetteten Autobahndreiecks gleichsam abstecken. Wenngleich damit zugunsten der Gesamtkonzeption der vorgegebene Planungsumgriff überschritten wurde.

Planungsbereich ehemaliger Güterbahnhof Grunewald

Auf dem Areal des ehemaligen **Güterbahnhofs**, das sich auf Grund seiner Dimensionen für eine städtebauliche Entwicklung am ehesten eignet, wird die Realisierung eines Quartiers vorgeschlagen. Mit dem Thema „Harte Schale, weicher Kern“ werden mit dem UCC und einer überwiegend geschlossenen Bebauung und Schallschutzwänden an den Gleisen bauliche Lärm-Barrieren geschaffen, in deren Schutz entlang einer Magistrale ein Quartier mit öffentlichen und privaten Räumen eingepasst wird. Die baulichen Relikte an der Cordesstraße werden als sozialkultureller Nukleus erhalten. Zwei unterschiedliche Hochpunkte markieren die Ausdehnung des neuen Quartiers. In den offenen Blöcken können 2 bis 4-spännige Wohnungen entwickelt werden. Entlang der Gleistrassen und der Avus wird eine Laubgangerschließung vorgeschlagen. Die Blockinnenhöfe sind jeweils privaten Nutzungen vorbehalten, wohingegen die öffentlichen gemeinschaftlichen Nutzungen zum Boulevard ausgerichtet sind. Dieser durchzieht das Quartier in seiner Länge und mündet im Südwesten wie auch im Nordosten in die Brückenschläge und Unterquerungen, die in das Quartier führen.

Anpassung der städtebaulichen Konzeption ohne UCC

Die städtebauliche Figur einer raumhaltigen Lärmschutzwand entlang dem DB-Betriebsgelände wird beibehalten. Hier werden weiterhin das 2-geschossige Parkdeck und entsprechend mehr Obergeschosse zur gewerblichen Nutzung nachgewiesen. Quartierseitig werden - wie in der Planungsvariante mit UCC - einhöftige Wohnhäuser ausgebildet, welche im Erdgeschoss mit gewerblichen Nutzungen den Boulevard beleben. Im Südwesten kann mit dem Entfall des UCC ein weiterer Wohnblock geschaffen werden.

Planungsbereich Reitschulgelände

Auf dem **schmalen Reitschulgelände**, welches sich zwischen der Avus und den Gleisverläufen der S- bzw. Regionalbahn erstreckt, wird, um den Baumbestand zu bewahren, eine Bebauung in den Footprints der derzeitigen Bebauung am S-Bahnzugang vorgeschlagen. Die Laubgangtypologie schafft hier Wohnungen, die in die lärmberuhigten Innenhöfe ausgerichtet sind. Die Erschließung erfolgt entlang den großzügigen Zwischenräumen, die sich am vorhandenen Eichenbestand orientieren.

Planungsbereich AVUS-Nordkurve

Der Planungsbereich AVUS-Nordkurve erstreckt sich über den ehemaligen Verlauf der Avus mit deren Baudenkmalern und dem Ersatzneubau des Autobahndreiecks gleichermaßen. Diese beiden sehr unterschiedlichen Bereiche werden differenziert betrachtet und entwickelt.

Zwischen dem Messedamm und dem Ersatzneubau wird auf einer tiefergelegten Ebene der Log Point der Messe organisiert. Darüber – niveaugleich mit den Baudenkmalern- wird eine Bebauungsstruktur vorgeschlagen, die zwischen dem Ersatzneubau und dem historischen Verlauf der Avus Nordkurve eingepasst wird. Der Fahrstreifen der Avus Nordkurve wird als Wechsel in der Oberfläche erlebbar. Die zentrale - von dem Ersatzneubau des Autobahndreiecks Funkturm dominierte und unzureichend angebundene Inselwelt bietet sich nicht für eine klassische urbane Besetzung an. Hier wird eine modellierte Insellandschaft, das **grüne Delta**, geschaffen in dessen Mitte sich ein begehbarer Kegelberg als grüne Landmarke erhebt.

Planungsbereich Westkreuz

Auf den Inseln um und am S-Bahnhof Westkreuz erscheint eine Wohnbebauung – auf Grund der

überdurchschnittlichen Lärmbelastung, sowie des teilweise dichten und alten Baumbestands - nicht vertretbar, und teilweise – folgt man dem Berliner Leitfadens für Lärmschutz - nicht möglich. Stattdessen wird vorgeschlagen, die vorgefundene Nutzung zu belassen und zu intensivieren (Kleingärten), Sport- und Freizeitnutzungen zu entwickeln (ATU und Artemis Gelände) und zusammenhängende Baumbestände als Stadtwildnis zu erhalten. Alternativ können die gewerblichen sich ergänzenden Nutzungen auf der Potentialfläche 8 übernommen werden und ggf. städtebaulich integriert werden. An der Stadtkante entlang der Dernburger Straße wird eine Arrondierung vorgeschlagen, mit welcher die städtebauliche Geometrie der Bestandsbauten aufgenommen wird. Die meandrierende Figur vermittelt zwischen der Stadtkante im Osten und dem Grünbereich an den Gleisen. Im Wechselspiel entstehen so private geschützte Hofsituationen und öffentliche, sich mit dem Außenraum verzahnende Aufweitungen.

Eine platzähnliche Ebene fasst diesen heterogenen Stadtraum zwischen der Bebauungskante und dem Westkreuz mit seinem vorhandenen Vorplatz zusammen. Am Fuße des 60m hohen Turms mündet hier die historische Gleisbrücke als Platzweiterung ein, die „**movus**“ setzt hier mit einem weiten Schwung über das Autobahndreieck an und nicht zuletzt wird der vorhandene, prägende Baumbestand großzügig gefasst und als **genius loci** des im **grünen Delta** versinkenden Bahnhofs bewahrt. Mit dieser Platzebene wird auch das Westkreuz selbst angebunden. Der historische Vorplatz wird – bis auf ein den Platz flankierenden eingeschossigen Gewerberiegel (Mobil Hub, überdachte Fahrradstellplätze, Kiosk...) - nicht überbaut, um das Baudenkmal Westkreuz nicht zu verstellen, jedoch mit einem 2-geschossigen Parkdeck unterbaut.

Nutzungskonzept Planungsbereich ehemaliger Güterbahnhof Grunewald

Der Planungsbereich wird als Kiez im Sinne der 15 Minuten Stadt entwickelt. In und um die baulichen Relikte an der Cordesstraße werden kulturelle und soziale Nutzungen - wie Kita, Schule, Sporthalle, Bibliothek, Kulturschuppen...etc. – vorgeschlagen. Am zentralen Platz um das Lokdrehkreuz entsteht so ein lebendiger von diesen Nutzungen bespielter Platz, der nach Süden und Norden in den großzügigen Boulevard einleitet. Dieser Boulevard wird auf Straßenniveau von Nutzungen des öffentlichen Lebens flankiert. Nahversorgungsmöglichkeiten, Restaurants und soziale Einrichtungen werden an den platzähnlichen Aufweitungen angeboten. Die ruhigen Innenhöfe sind den Bewohnern zur privaten Nutzung vorbehalten. In den Türmen wird eine hybride Nutzung – angefangen von Berlin-Gästewohnungen über Künstlerateliers bis hin zu Clubs und Restaurants – vorgeschlagen. Der Boulevard mündet im Süden und Norden in großzügige Unterquerungen bzw. Brücken, die aus dem Quartier in die benachbarten Inseln weiterführen.

Das **UCC** wird als Lärmschutzwand zwischen dem neuen Quartier und dem DB-Betriebsgelände platziert. Die Anlieferung des UCC über LKWs sowie die Verteilung im Stadtgebiet erfolgen über die Straße, die den nordwestlichen Bereich des Quartiers erschließt. Zwei, über Wendelrampen erschlossenen Parkdecks und weitere der Öffentlichkeit zugängliche Nutzungen - wie Coworking-Mietflächen, Urban Farming und Sportflächen – und nicht zuletzt Studentenwohnungen in den Vorbauten am Boulevard, vervollständigen diesen Zweckbau zu einem - das Quartier ergänzenden - Hochbau.

Nutzungskonzept Planungsbereich Reitschulgelände

In diesem zwischen Avus und Gleisstrassen verlaufenden Bebauungstreifen ist studentisches Wohnen, temporäres Wohnen für Neuberliner und auch eine Jugendhotel gut vorstellbar. Die unmittelbare Nähe des Bahnhofs Grunewald gewährleistet eine schnelle Verbindung zu den Hochschulen in Berlin und Potsdam gleichermaßen.

Das historische Giebelhaus südlich des Durchstichs unter der Avus wird erhalten und in eine Neubebauung eingebunden. Hier ist eine museale Nutzung, beispielsweise einer Westside Gallery, sowie das Kultrestaurant „Scheune 2.0“ vorstellbar. Im ersten Baufeld schlagen wir eine hybride Nutzung vor, angefangen von einem Nahversorger (Bioladen) mit Café im EG, über Parkdecks in den Obergeschossen bis hin zu urban agriculture auf dem Dach.

Nutzungskonzept Planungsbereich AVUS-Nordkurve

Der **Log-Point** wurde in 2 Varianten untersucht. Um die Versiegelung zu reduzieren, erscheint eine konzentrierte Anordnung vor und unter der AVUS- Tribüne sowie der Nutzung der Flächen unter der „neuen“ A115 optimal. Bereits versiegelte Flächen würden 2-fach genutzt werden. Dieses Konzept wird jedoch von der DEGES nicht unterstützt. Eine zweite Variante, welche Grundlage der vorliegenden Planung ist, bezieht die untere Ebene um das Mercedes-Haus mit ein. Beide Ansätze ordnen den Verkehr so, dass die Fläche als Log Point und „normaler“ Lkw-Parkplatz nutzbar ist. Die alte Jaffé Straße leitet die am Log Point abgefertigten Lkw zu den Toren des Messegeländes. Beide Varianten ermöglichen eine zuverlässige Trennung zwischen ein- und ausfahrenden Kfz am Log Point. Oberhalb

des Logpoints, niveaugleich mit der Avustribüne und dem Mercedeshaus wird eine Bebauungsstruktur vorgeschlagen, in der u.a. messeaffine Nutzungen, stilles Gewerbe und Hotels möglich sind. Die historischen Fahrflächen der Avus Nordkurve stehen als Eventflächen auch im Zusammenhang mit der Messe zur Verfügung.

Nutzungskonzept Planungsbereich Westkreuz

Das bisher fast ausschließlich als Umsteigebahnhof genutzte Westkreuz wird an seine nächste Umgebung angebunden, indem die vorhandene zentrale Brückenerschließung vom Vorplatz nach Osten auf ein Plateau weitergeführt und die bereits planfestgestellte Anbindung der unteren Bahnsteige integriert wird. Außerdem wird eine zusätzliche Anbindung der oberen Bahnsteige von Norden ermöglicht. In dem neuen Bebauungsband sind verschiedenste Wohnformen vorstellbar, deren Ruhe- und Aufenthaltsräume mehrheitlich an den, den Lärmemissionen abgewandten Fassaden organisiert werden. Der Platzbereich wird von den öffentlichen und kommerziellen Nutzungen im Erdgeschoss bespielt. Der 60m hohe Turm bietet Raum für hybride Nutzungen – angefangen von Berlingästewohnungen über Künstlerateliers bis hin zu Clubs und Restaurants.

Freiraum- und Landschaftskonzept

Die vorhandene Vegetation (Stadtwildnis) wird in einem landschaftlichen Gesamtkonzept, das sich aus der Dynamik des Verkehrsflusses entwickelt wird, aufgegriffen und als prägende Grünstruktur, die der berlintypischen engen Vernetzung von Natur und Stadt hier am Stadteingang-West eine urbane Qualität gibt, weitergeführt. Die hochbaulichen Entwicklungen werden so in einem landschaftlichen Gesamtkonzept eingebunden und durch großflächige Pflanzungen und Entsiegelung wird ein Ausgleich zur baulichen Verdichtung geschaffen.

Die Grünplanung im Planungsbereich ehemaliger Güterbahnhof wird im Bereich der Hofbebauung als intime, halb öffentliche Gartenhöfe ausgebildet. Der Boulevard ist der verbindende öffentliche Raum mit einem vielfältigen Angebot. Er wird durch einzelne Bauminseln und Haine akzentuiert. Die Nord-Westliche Kulturzone mit dem denkmalgeschützten Ensemble wird durch vielfältige Plätze und Grünanlagen zum attraktiven Verweilort. Als zentraler Platz der Neubebauung an der Cordesstraße wird der tieferliegende Bereich mit der historischen Lokdrehzscheibe gestaltet. Ergänzt wird das Grünangebot durch Dachgärten, urban Agriculture und Sportfeldern auf dem UCC. Im Planungsbereich Avus-Nordkurve werden die zahlreichen Teilflächen durch eine übergeordnete Landmarke zusammengefasst. Ein sich spiralförmig in die Höhe schraubender grüner Aussichtshügel im Zentrum des Autobahndreiecks definiert eine klare atmosphärische Mitte dieses zersplitterten Verkehrsraums. Die vorhandenen Grünstrukturen werden hierbei konsequent aufgegriffen und in die dynamische Pflanzstruktur integriert.

Die Avus, als durchgehende Asphaltfläche, mit Tribünenanlage und Mercedes Haus wird in ihrer historischen Dimension in diesem Bereich als Ensemble erhalten. Am Standort des ehemaligen Torhauses bildet der Avus-Pavillon - eine Kombination aus Tribünenanlage zur Avus und Museum mit Café zum ICC - im Nordosten den Abschluss.

Der Planungsbereich Westkreuz wird durch die mäandrierende Neubebauung im Nord-Osten stadträumlich arrondiert. Der Übergang der Neubebauung zur angrenzenden neuen Parkfläche, mit einzelnen Spielinseln, erfolgt durch Kleingärten.

Der Planungsbereich Reitschulgelände wird durch größtmöglichen Erhalt der vorhandenen Bäume maßgeblich geprägt.

Der große Anteil von Grünflächen innerhalb der Neubebauung ermöglicht eine Versickerung vor Ort. Alle Oberflächenmaterialien werden durchgehend aus Drainpflaster hergestellt.

Vernetzungs- und Erschließungskonzept, Verkehrsplanung

Der Fokus beim Thema Mobilität liegt auf nachhaltigen Mobilitätsformen. Ein verzweigtes Wegenetz - dem nichtmotorisierten Verkehr vorbehalten - verknüpft die Inseln mit den umgebenen Stadt- und Landschaftsräumen. Es bietet Verbindungen - über die Barriere dieses immensen Verkehrsraumes hinweg - vom Westpark in den Grunewald, vom Messegelände in die Villenkolonie Grunewald und von der Eichkampsiedlung zum Halensee. Wir haben diese Hochstrecke „**movus**“ getauft: **Mobilität Vernetzungs- und Übungsstrecke!**

Die „**movus**“ nimmt vorhandene oder geplante Wegeverbindungen sowie Über- und Unterquerungen auf und bindet sie – als Ergänzung des RSW 3 - in ein übergeordnetes Netz ein. Die „**movus**“ steht als in die Zukunft weisendes omnipräsentes Symbol auch für die Verkehrswende „über“ den tradierten Verkehrsflüssen am Stadteingang West.

Zahlreiche **Micro-Mobile Hubs**, mit Fahrrad- (und Scooter-) Leihstationen und Lademöglichkeiten

ergänzen an strategischen Orten die „**movus**“. Das Areal wird umschlossen und durchzogen von leistungsstarken S- und Bahntrassen und zahlreiche Buslinien. So wird bereits im Bestand ein leistungsstarkes ÖPNV-Netz aufgespannt. In Ergänzung bietet das Areal des ehem. Güterbahnhofs das Potenzial eines Minibus-Shuttles. Dieser verbindet die Bahnhöfe Grunewald und Messe Süd. So wird die nachhaltige Fortbewegung der Menschen gefördert und die Notwendigkeit individueller Pkws minimiert. Darüber hinaus werden in den Stellplatzanlagen CarSharing Stationen vorgeschlagen.

Für den Logistikverkehr stehen zwei Areale zur Verfügung. Am UCC wird der Umschlag von Gütern von der Schiene auf die Straße realisiert. Der LogPoint am Messedamm dient als Vorhaltefläche für den Logistikverkehr der Messe und multifunktional als allgemeine Lkw-Stellplatzanlage.

Die Mikrologistik kann ebenfalls auf nachhaltige durch z. B. Lastenräder sichergestellt werden. Hierzu wird am UCC ein Logistikhub eingerichtet. Dieses bedient die direkt angrenzenden Entwicklungen. Am Westkreuz wird die Logistik über die Tiefgarage unmittelbar nordöstlich vom S-Bahnhof organisiert.

Von dort aus erfolgt die Feinverteilung in das angrenzende Quartier und das angrenzende Umfeld. In den neuen Quartieren, die weitestgehend autofrei entwickelt werden, werden unterschiedliche Parkraumkonzepte vorgeschlagen.

Im **Planungsbereich ehemaliger Güterbahnhof Grunewald** wird dem Stellplatzbedarf durch ein 3-geschossiges Parkdeck auf dem UCC entsprochen, das über die Straße entlang der Grenze zum DB-Betriebsgelände und 2 Wendelrampen erschlossen wird.

Der Stellplatzbedarf des **Bahnhofs Westkreuz** und der nordöstlichen Neubebauung wird über zwei 2- bis 3-geschossigen Tiefgaragen (Unterbauung Vorplatz und Platzebene) gedeckt. Beide werden über die Halenseestraße von Süden bzw. einer Einbahnstraße von Norden kommend erschlossen. Der Brückenschlag im Norden des Bahnhofs Westkreuz über die Gleistrasse erlaubt außerdem die Andienung der Neubebauung für Müll- und Rettungsfahrzeuge.

Im **Planungsbereich Reitschulgelände** wird im ersten Baufeld ein 3-geschossiges Parkdeck, das über die Eichkampstraße angefahren wird, implementiert.

Zusätzlich wird ein Parkhaus im **Planungsbereich AVUS-Nordkurve** für messeaffine Nutzungen in dem Baufeld nördlich des Mercedeshauses vorgeschlagen. Dieses wird über die Zufahrt des LogPoints und eine Wendelrampe erschlossen. Die Erdgeschosszone kann im Zusammenhang mit dem Mercedeshaus als Ausstellungsfläche (Oldtimer) genutzt werden.

Ergänzende Umweltqualität und Nachhaltigkeit

Ein zentraler Aspekt des stadträumlichen Ansatzes ist die Schaffung bzw. Erhalt einer nicht versiegelten, durchlässigen Stadtlandschaft als Ausgleich für den hohen Versiegelungsgrad, der mit dem Neubau des Autobahndreiecks geschaffen wird. Die stadtübergeordnete Kaltluftschneise wird dadurch und durch die moderate Höhenentwicklung, Gründächern sowie den Erhalt von Baumbestand nicht irritiert.

Die „**movus**“ wertet langfristig den nichtmotorisierten und klimaneutralen Individualverkehr auf und vernetzt die angrenzenden Quartiere und Naturräume. Die Mischung von unterschiedlichen Wohnformen, Gewerbeflächen, Kultur- und Bildungseinrichtungen gewährleistet ein ideales ökologisches, ökonomisches und soziales Miteinander der Bewohner und Nutzer. Ganz im Sinne der „15-Minuten-Stadt“ sind alle für den täglichen Bedarf notwendigen Einrichtungen auf kurzem Wege erreichbar.

Mit dem zentralen Kegelberg werden langfristig die während der Bauzeit anfallenden Erdmassen zusammengeführt. Darüber hinaus soll er Langzeitspeicher für das solar unterstützte Nahwärmenetz genutzt werden.

Plausibilität und Robustheit der Planung

Es werden, unter Beachtung der Abstandsflächen, klare Bebauungsstrukturen vorgeschlagen. Bis auf wenige Hochpunkte wird die Hochhausgrenze bewusst nicht überschritten. Die Ausformung der Gebäudeformen und ihre Setzung zueinander schaffen klar definierte öffentliche Räume und Plätze. Die vorgeschlagene Gebäudegeometrie und die Parzellierung erlauben unterschiedlichste Konstruktionsarten und Wohntypologien sowie flexible, bedarfsgerechte Realisierungen.

Schallschutz

Mit dem Autobahndreieck Funkturm im Norden, der direkt nordwestlich angrenzenden A115 in Kombination mit stark befahrenen Bahnstrecken, wie auch Bahnstrecken im Südosten ist der Schallschutz an jeder städtebaulichen Außenkante relevant. Zur Vermeidung eines gesundheitsgefährdenden Arbeits- und Wohnstandortes, ist die städtebauliche Struktur so konzipiert, dass der Lärm außerhalb der Quartiere gehalten wird und für die innen liegenden Freiräume eine gute Aufenthaltsqualität entsteht. Zudem können durch eine begrenzte Gebäudetiefe Grundrisse so angeordnet werden, dass Fenster von besonders nachtsensiblen Nutzungen an lärmabgewandten Seiten liegen.