



STADTEINGANG WEST

Vergabeunterlagen
Aufgabenbeschreibung und Verfahrensablauf
Wettbewerblicher Dialog

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

BERLIN



STADTEINGANG WEST

Erstellung eines stadtplanerischen Masterplans für den „Stadteingang West“ im Bereich Autobahndreieck Funkturm und ehemaliger Güterbahnhof Grunewald in Berlin

Vergabeunterlagen
Aufgabenbeschreibung und Verfahrensablauf
Wettbewerblicher Dialog

Berlin, Dezember 2022

Herausgeber und Verfahrensdurchführung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Abteilung Stadtplanung
Referat Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin

Verfahrensvorbereitung und -koordination

C4C | competence for competitions
Achatzi Dahms Schriener Partnerschaft von Architekten mbB
Lützowstraße 93
10785 Berlin
E-Mail: west@c4c-berlin.de

Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung

raumscript
Marco Mehlin, Stadtplaner
Schwedter Str. 34a
10435 Berlin
E-Mail: info-stwest@raumscript.de

Titelbild

Orthophoto des Projektgebietes mit Überlagerung des Planungsgebietes, Digitale farbige TrueOrthophotos 2020 (TrueDOP20RGB) - Sommerbefliegung, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0

Vorbemerkung: Auf Begriffe, welche einer rechtlichen Definition unterliegen, kann in dieser Aufgabenbeschreibung keine gendergerechte Sprache angewendet werden.

INHALT

Präambel	8
1 Anlass und Ziel	10
2 Situation und Planungsvorgaben	12
2.1 Verfahrenskontext	12
2.2 Planungsgebiet	14
2.3 Städtebauliche Rahmenbedingungen	33
2.4 Prägende Strukturen	40
2.5 Historische Entwicklung des Planungsgebiets	50
2.6 Vorhandene Bebauung und Eigentum	54
2.7 Erschließung und Verkehr	56
2.8 Stadtklimatische Bedeutung	72
2.9 Flora, Fauna und Habitate	74
2.10 Emissionen	78
2.11 Planungsrechtliche Grundlagen	80
2.12 Voruntersuchungen	86
2.13 Betrachtung von relevanten Denkmälern	87
2.14 Planerische Grundlagen	88
3 Aufgabe für den Wettbewerblichen Dialog	92
3.1 Zielsetzung	95
3.2 Sektorale Ziele	100
3.3 Stadteingang - Stadtausgang	100
3.4 Vernetzte Stadt	106
3.5 Polyvalente Stadt - Berliner Mischung 2.0	110
3.6 Resiliente Stadt im Klimawandel	126
3.7 Planungsbereiche	134
3.8 Technische Planungsvorgaben	144
3.9 Hinweise zu Vorgaben der Planung des AD Funkturm und der Stadtstraßen	146
3.10 Denkmalpflegerische Zielstellung und Hinweise zur Wahrung der visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm	150
3.11 Sicherheit im öffentlichen Raum	154
3.12 Immissionsschutz	154
3.13 Barrierefreies Bauen	154
3.14 Gender Mainstreaming	154
3.15 Baurechtliche Vorschriften, Normen und Richtlinien	157
4 Verfahrensgrundlagen	158
4.1 Auftraggeberin	160
4.2 Auftragsgegenstand	160
4.3 Art des Verfahrens	160
4.4 Verfahrensbedingungen	161
4.5 Ablauf des Verfahrens	161
4.6 Planungsteams des Wettbewerblichen Dialogs	165
4.7 Empfehlungsgremium	166
4.8 Zuschlagskriterien	170
4.9 Unterlagen	172
4.10 Geforderte Leistungen	173
4.11 Aufwandsentschädigung	181
4.12 Eigentum und Urheberrecht	181
4.13 Verfassererklärung	182

4.14	Bekanntgabe des Ergebnisses / ggf. Ausstellung der Arbeiten	182
4.15	Haftung und Rückgabe	182
5	Anlage	183
5.1	Denkmäler	184
5.2	Glossar	194
5.3	Abkürzungsverzeichnis	196
5.4	Abbildungsverzeichnis	198
5.5	Weitere Unterlagen	201
5.6	Terminübersicht des Wettbewerblichen Dialogs	203
5.7	Zusammenfassung Abgabe	203

PRÄAMBEL

Der Umbau des Autobahndreiecks Funktums durch die Bundesrepublik Deutschland eröffnet für Berlin die Chancen zur Entwicklung eines hochattraktiven, urbanen Stadtquartiers in unmittelbarer Nachbarschaft zu den bestehenden Wohnquartieren und den Freizeitmöglichkeiten des Grunewalds.

Qualifizierter, bezahlbarer und nachhaltiger Wohnungsbau ist das priorisierte Thema des Landes Berlin in den kommenden Jahren. In Zeiten des erhöhten Flächenendrucks, der Notwendigkeit des Wohnungsbaus und dem ressourcensparenden Umgang mit Grund und Boden ist es geboten, neue Quartiere gemischt und mit hoher Dichte zu bauen und dabei gleichzeitig dem Klimawandel, der Mobilitätswende und der sozialen Verantwortung gerecht zu werden.

Am Stadteingang West, auf einer der letzten Brachflächen Berlins, planen wir ein innovatives, autoarmes Wohn- und Messequartier. Der wettbewerbliche Dialog soll Ideen für die Zukunft formulieren – eine städtebauliche Vision und Programmierung als Grundlage für den Masterplan, den wir im weiteren Prozess gemeinsamen mit allen öffentlichen und privaten Akteuren entwickeln.

Andreas Geisel

Senator für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen



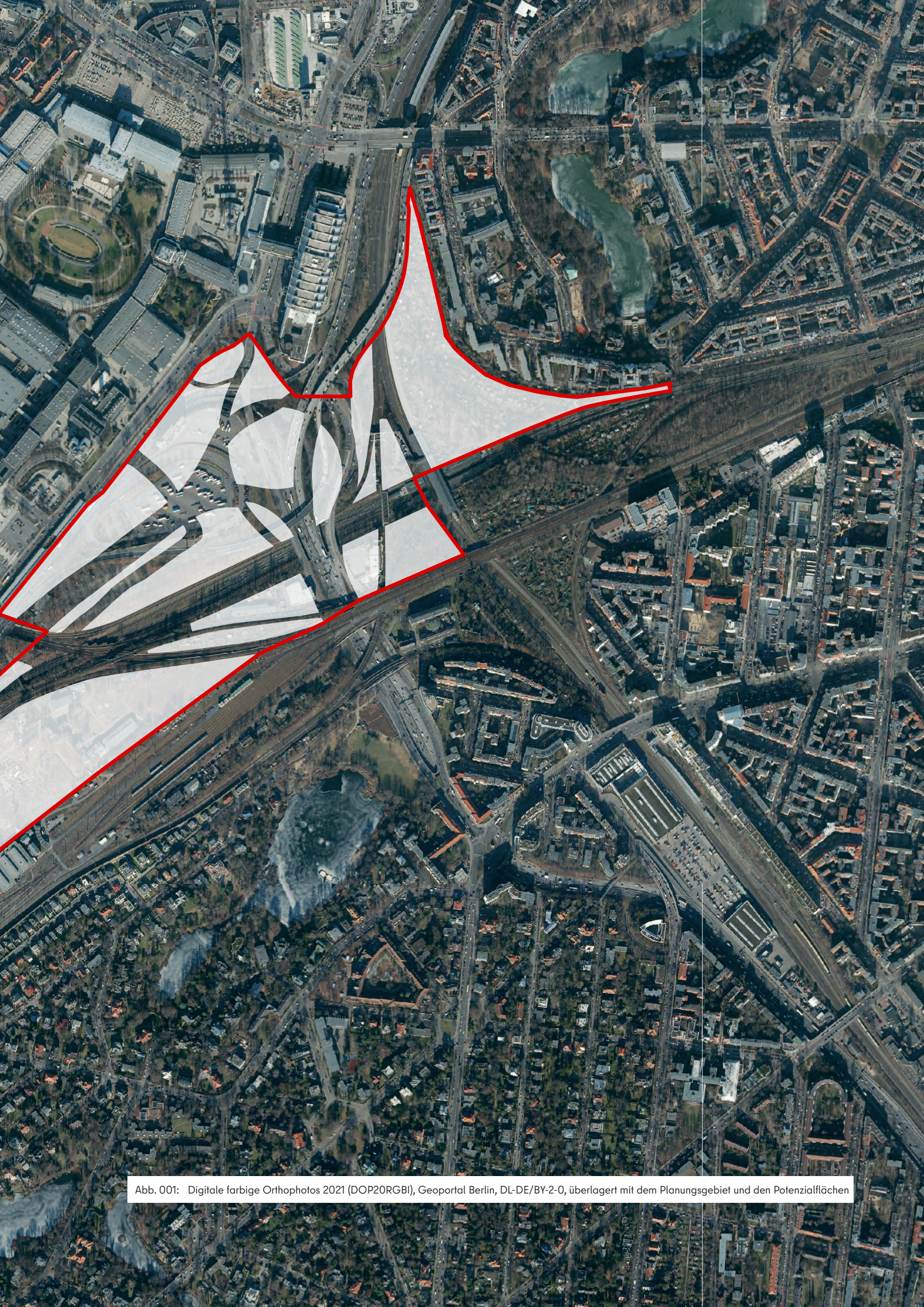


Abb. 001: Digitale farbige Orthophotos 2021 (DOP20RGBI), Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0, überlagert mit dem Planungsgebiet und den Potenzialflächen

1 ANLASS UND ZIEL



Abb. 002: Blick auf das Planungsgebiet von Süden, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018

001 Seit mehr als 150 Jahren bilden verschiedene bauliche, verkehrliche und räumliche Strukturen um den Bereich des heutigen Westkreuz eine städtebauliche Zäsur. Im Übergang von Stadt und Landschaft liegt heute eine der letzten großen Brachen und damit eines der letzten Stadtentwicklungspotenziale Berlins. Anlässlich der übergeordneten Verkehrsplanungen um das Autobahndreieck (AD) Funkturm ist eine Transformation dieses Ortes möglich.

002 Aus einer Barriere soll ein Ort der Vernetzung und Verflechtung werden, ein Ort, der verschiedene Stadt- und Landschaftsräume verknüpft und solche ergänzend neugestaltet. Die Größe des Gebietes erlaubt es gesamtstädtische Flächenbedarfe abzubilden, die Lage bietet die einmalige Chance, den Stadtein- und -ausgang neu zu definieren.

003 Stadt und Landschaft benötigen an diesem Ort ein neues Verhältnis, ihre Trennung muss durch die planerische Integration des Infrastrukturkorridor (Straßen und Schienen) überwunden werden, das Planungsgebiet braucht eine visionäre und zukunftsweisende Konzeption für den Städtebau und die Nutzungen. Hier eröffnen sich die Chancen zur Entwicklung eines hochattraktiven urbanen Stadtquartiers in der Nähe sowohl zum Zentrum Berlins als auch zum Grunewald. Aus Sicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Bauen und Wohnen soll hier an geeigneter Stelle ein hochverdichtetes urbanes Quartier als Wohn- und Messestandort entstehen.

004 Für dieses Gebiet am Rande der Innenstadt existieren wenig Einschränkungen denkbarer Konzeptionen. Gesucht wird eine Vision, die das Berlin des Gestern und des Jetzt reflektiert und dem Berlin von Morgen Potenzialräume und einen neuen Stadteingang stiftet.

005 Die Realisierung dieser Vision wird durch den Ersatzneubau des Autobahndreieck Funkturm (A 100 / A 115) möglich. Mit dem Umbau können bisher wenig genutzte, nicht ausreichend erschlossene oder vom Autobahndreieck belegte Flächen neu konzipiert und genutzt werden.

006 Mehr als 100 Jahre nach Eröffnung der AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße) besteht hier das Potenzial, vielfältige neue bauliche und freiräumliche Nutzungen zu schaffen, bestehende Quartiere zu verbinden und gleichzeitig den Stadteingang im Westen Berlins neu zu interpretieren.

007 Auf Grund der in Bezug zur Lage und Größe des Planungsgebiets vielfältigen Möglichkeiten zur Flächen-

nutzung, kann und soll die eigentliche Planungsaufgabe nicht im Detail beschrieben werden. Stattdessen soll, ausgehend von den in dieser Aufgabenbeschreibung vorgegebenen Rahmensetzungen die eigentliche Planungsaufgabe im Dialog zwischen Planungsteams, Stadt- und Fachöffentlichkeit entwickelt werden. Wegen dieser Offenheit wurde statt eines traditionellen, städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens das Verfahren des Wettbewerblichen Dialogs gewählt.

- Mit einem Wettbewerblichen Dialog soll in mehreren Dialogphasen ein stadtplanerischer Masterplan erstellt werden, der die Grundlage für eine Änderung des Flächennutzungsplans und für weitere Wettbewerbe und Bauleitpläne bilden soll. In einem Senatsbeschluss wurden 2019 bereits grundsätzliche Ziele für die weitere Entwicklung benannt, welche u. a. den Rahmen für das Wettbewerbliche Dialogverfahren bilden.

- Planungsziele sind sowohl die Entwicklung einer funktionalen Mischung aus Wohnen und Arbeiten sowie messeaffine Nutzungen wie auch von grüner Infrastruktur, der Vernetzung der vorhandenen Freiraumpotenziale sowie die Verknüpfung von Grün- und Freiflächen der übergeordneten Freiraumstrukturen.

- Mit dem Ersatzneubau und der Veränderung des Autobahndreiecks Funkturm wird auch das Stadtstraßennetz neu geordnet – einschließlich des Mesesdamm und der Halenseestraße.

- Für die Entwicklung wird ein behutsamer Umgang mit Baudenkmälern einschließlich der Denkmalsbereiche des Messegeländes / ICC (International Conference Center) / AVUS-Nordkurve gefordert.

008 Die Entwicklung soll unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und des geförderten und preisgünstigen Wohnraums für eine ausgewogene sozial gemischte Bevölkerung erfolgen.

009 In einem kooperativen, die Vorbereitungen des Planfeststellungsverfahrens begleitenden Prozess haben sich die Akteure der verschiedenen Senatsverwaltungen, des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, der Messe Berlin GmbH und der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) über Anforderungen an diesen Stadtraum abgestimmt.

010 Der Wettbewerbliche Dialog soll als Verfahren mit integrierter Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2023 durchgeführt werden. Der neue „Stadteingang West“ wird Berlin die nächsten Jahrhunderte prägen: Gesucht wird eine Vision für das Berlin von morgen und übermorgen!

2 SITUATION UND PLANUNGSVORGABEN

2.1 VERFAHRENSKONTEXT

⁰¹¹ Der Senat hat am 05.05.2020 beschlossen, vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet des Stadteingangs West am Autobahndreieck Funkturm durchzuführen, um die Voraussetzungen für eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme zu prüfen.

⁰¹² Anlass für die Prüfung der Entwicklungsmöglichkeiten war der notwendige Ersatzneubau des Autobahndreiecks Funkturm. Der Ersatzneubau eröffnet die Möglichkeit für die Neugestaltung und Nutzungsänderung des derzeit durch Infrastrukturanlagen geprägten Areals im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Das Bauvorhaben für den Ersatzneubau des AD Funkturm wird seit 2013 von der DEGES im Auftrag des Bundes geplant und koordiniert. Im April 2022 hat die DEGES die Unterlagen zur Durchführung des Anhörungsverfahrens formal eingereicht.

⁰¹³ Mit der Einleitung der vorbereitenden Untersuchungen wurden vom Senat die Voraussetzungen geschaffen, um genaue Beurteilungsgrundlagen über die Zweckmäßigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sowie die sozialen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge zu ermitteln. In diesem Rahmen soll zudem geprüft werden, welche Instrumente des Städtebaurechts zur Entwicklung des Areals in Frage kommen können.

⁰¹⁴ Das hier in der Aufgabenbeschreibung beschriebene Verfahren – der Wettbewerbliche Dialog – ist entsprechend Teil der vorbereitenden Untersuchungen.

⁰¹⁵ Darüber hinaus wurde für den Wettbewerblichen Dialog ein „Verflechtungsraum“ definiert. Die im Verflechtungsraum (siehe Abb. 003) enthaltenen städtebaulichen, verkehrlichen, infrastrukturellen und naturräumlichen Anknüpfungspunkte bieten Potenziale für eine Einbindung der planerischen Überlegungen in den weiteren städtischen Kontext. So bieten einerseits die landschaftlichen und verkehrlichen Komponenten ein hohes freiräumliches

und verkehrliches Vernetzungspotenzial. Andererseits kann die bestehende soziale Infrastruktur voraussichtlich nicht zur Abdeckung der im Rahmen der Planungen entstehenden Infrastrukturbedarfe herangezogen werden. Diese städtebaulichen Anknüpfungspunkte sollen darüber hinaus zur örtlichen Identität und zur baukulturellen Einordnung beitragen.

- Im Verflechtungsraum liegt das Planungsgebiet des Verfahrens, das in vier Planungsbereiche und sieben darin liegende Potenzialflächen unterteilt ist. Die verschiedenen Flächen zeigen sich wie folgt.

- Verflechtungsraum: erweiterte Flächenkulisse des Stadteingangs West

- Planungsgebiet: Zusammenhängender Umgriff um sämtliche Planungsbereiche, die bearbeitet werden sollen, inklusive der darin enthaltenen nicht zu beplanenden Teile (Autobahn/Gleise/etc.).

- Planungsbereiche: Bereiche im Planungsgebiet, die jeweils gleichen oder ähnlichen Anforderungen und Parametern ausgesetzt sind, die sich jedoch untereinander durch Lage und Anforderungen unterscheiden. Planungsbereiche schließen nicht zu beplanende Teile ein.

- Potenzialflächen: Zusammenhängende Flächen für alle möglichen Funktionen – sei es Gebäude, Infrastruktur, Landschaft, Freiraum oder öffentlicher Raum, (siehe Abb. 005).

⁰¹⁶ Das Verfahren des Wettbewerblichen Dialogs dient u. a. der Entwicklung einer FNP-Änderung. In der Nachbarschaft des Planungsgebiets befinden sich bedeutende Gebäude (z. B. ICC) bzw. laufende Entwicklungsvorhaben (z. B. Westkreuzpark), die jedoch als eigene Verfahren und bzgl. ihres Maßstabs für die FNP-Änderung nicht relevant sind. Aus diesen Gründen sind die Planungsbereiche entsprechend des dargestellten Umfangs gewählt worden.

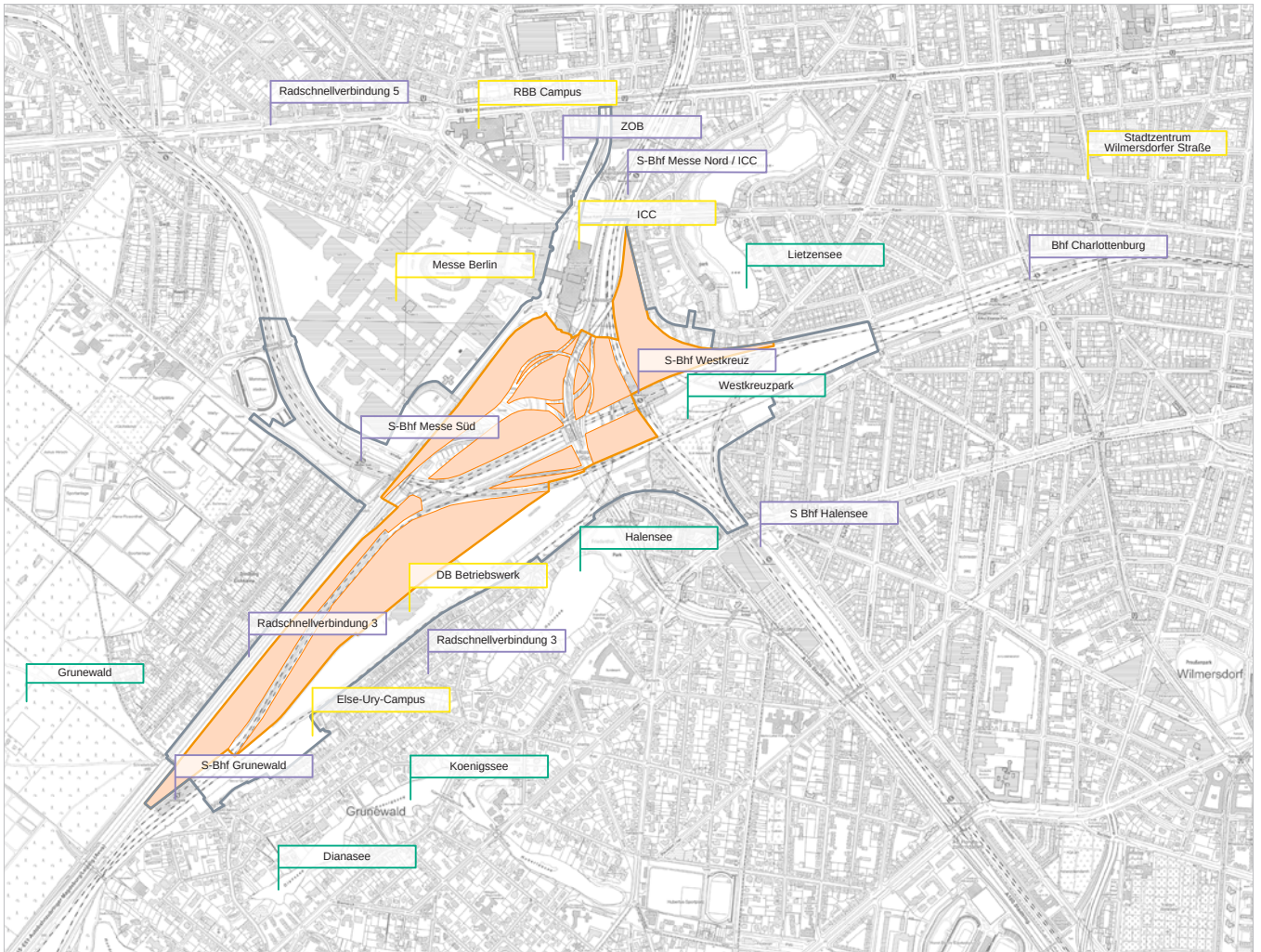


Abb. 003: Abbildung des Verflechtungsraums mit dem Planungsgebiet und den Planungsbereichen (Geltungsbereich der vorbereitenden Untersuchungen - schwarz),
Quelle: SenSBW

2.2 PLANUNGSGEBIET¹

Lage und Größe

- ⁰¹⁷ Das Planungsgebiet hat eine Gesamtgröße von ca. 45 ha, es erscheint bisher als vorwiegend verkehrlich geprägte Fläche, als Übergang von Stadt und Landschaft und ist – je nach Richtung Ein- oder Ausfahrt nach Berlin. Es liegt verwaltungsrechtlich im Schnittpunkt verschiedener Ortsteile. Im Westen Berlins im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gelegen, befindet sich das Planungsgebiet auf Flächen der Ortsteile Westend und Grunewald. Verkehrlich gesehen liegt es entlang von und an Kreuzungspunkten verschiedener Verkehrswege und verkehrlicher Infrastruktur.
- ⁰¹⁸ Direkt begrenzt wird es an seinen Kanten hauptsächlich von Verkehrswegen wie der A115, den Bahntrassen von Regional- und Fernverkehr und dem Berliner S-Bahn-Ring.
- ⁰¹⁹ An seinem südwestlichen Ende jenseits der A115 schließt der Grunewald an, stadteinwärts gelegen nach Nordwesten hin entwickelte sich das Berliner Messegelände, die anderen Kanten entlang der begrenzenden Verkehrswege, insbesondere längs der nordwestlichen und südöstlichen Begrenzungen, sind durch die freistehenden Wohnbebauungen der Siedlung Eichkamp und der Villenkolonie Grunewald geprägt. Jenseits des S-Bahnhofes Westkreuz liegt Witzleben mit seiner Berlin-typischen, gründerzeitlichen Blockrandbebauung.

¹ Als Planungsgebiet wird der Umgriff um alles bezeichnet, was die Planungsteams bearbeiten sollen, inklusive der darin enthaltenden nicht zu beplanenden Teile (Autobahn/Gleise/etc.).

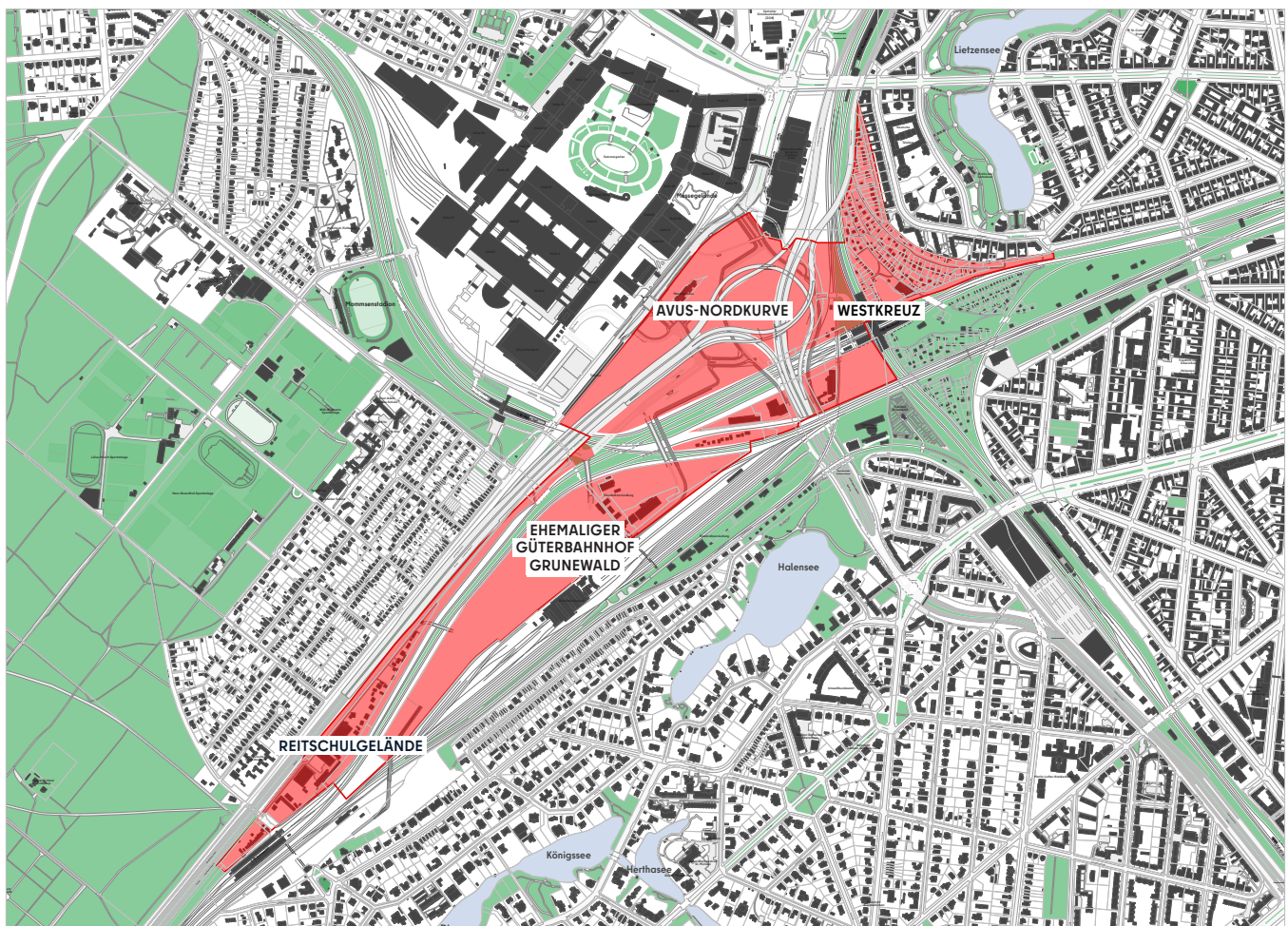


Abb. 004: Karte mit Darstellung des Planungsgebietes und der Planungsbereiche, Quelle: C4C

Planungsbereiche²

020 Für das Verfahren wurde das Planungsgebiet in Planungsbereiche und darin liegende Potenzialflächen unterteilt; als Potenzialflächen werden zusammenhängende Flächen für zu bestimmende Nutzungen – Bebauung, Freiraum, Landschaft oder Infrastruktur – bezeichnet.

- Planungsbereich Reitschulgelände – Potenzialfläche 1|17 ●
- Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald – Potenzialfläche 2 ●
- Planungsbereich AVUS-Nordkurve – Potenzialflächen 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 10 | 11 | 12 | 14 ●
- Planungsbereich Westkreuz – Potenzialflächen 8 | 9 | 13 | 15 | 16 ●

2 Alles, was die Planungsteams innerhalb des Planungsgebietes bearbeiten sollen, wird in vier Planungsbereichen beschrieben: Reitschulgelände, Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, AVUS-Nordkurve, Westkreuz.

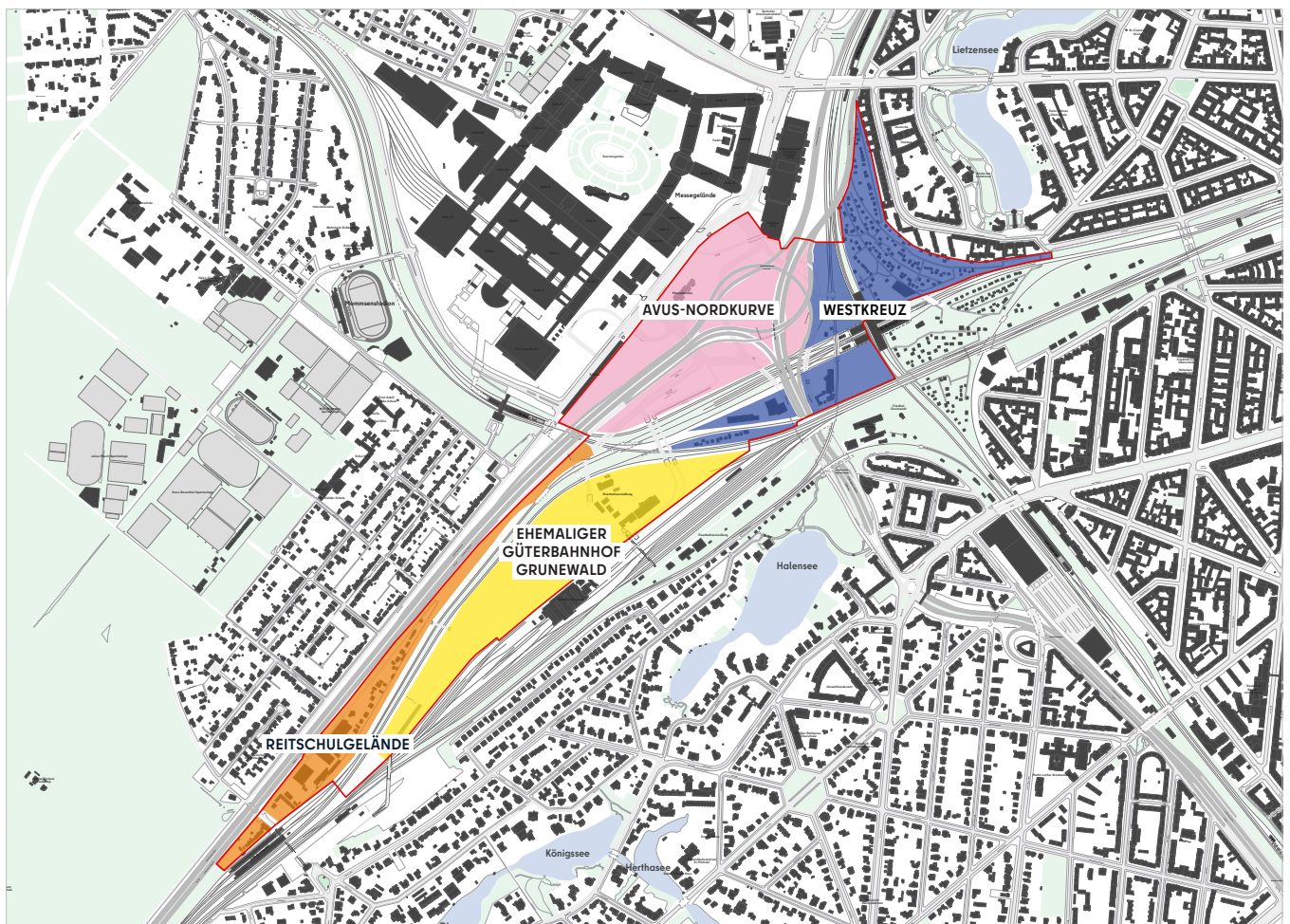


Abb. 005: Karte mit allen Planungsbereichen (Reitschulgelände: rot; Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald: gelb; AVUS-Nordkurve: orange; Westkreuz: blau), Quelle: C4C



Abb. 006: Blick von der Südspitze des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Süden, rechts der Planungsbereich Reitschulgelände, mittig der S-Bahnhof Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



S-BAHNHOF
GRUNEWALD

REITSCHULGELÄNDE





Planungsbereich Reitschulgelände - Potenzialfläche 1|17

- 021 Der Planungsbereich Reitschulgelände (RSG) befindet sich im Südwesten des Planungsgebietes. Der Planungsbereich beginnt am S-Bahnhof Grunewald und verläuft zwischen A 115 und der S-Bahn-Strecke Richtung Berlin³ zum einen ca. 1,2 km Richtung Nordosten und zum anderen ca. 0,2 km Richtung Süden. Am südlichen Ende hat der Planungsbereich eine Breite von etwas über 50 m, verbreitert sich dann auf etwa 100 m und verjüngt sich an seinem nördlichen Ende auf etwa 30 m Breite. Das Verhältnis von Länge zu Breite ist ein spezifisches Charakteristikum des Planungsbereichs.
- 022 Im Planungsbereich befinden sich zwei Potenzialflächen (1 und 17), die durch die Eichkampstraße getrennt werden. Beide Potenzialflächen sind lang, verfügen über wenig Tiefe und sind derzeit nur an jeweils einem Punkt an das öffentliche Straßenland angeschlossen. Gleichzeitig sind sie stark von Emissionen der Bundesautobahn (BAB) und der Bahn betroffen. Die Potenzialfläche 17 erstreckt vom S-Bahnhof nach Süden, die Potenzialfläche 1 nach Norden.

3 Streckennummer 6024 (Berlin Westkreuz (Stadtbahn) - Berlin-Grunewald S-Bahn)



Abb. 008: Blick über den Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Süden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



EHEMALIGER GÜTERBAHNHOF GRUNEWALD

AVUS - A 115



Abb. 009: Karte mit Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grünwald und Darstellung der Potenzialflächen, Quelle: C4C



Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald – Potenzialfläche 2

- 023 Der Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald (EEG) befindet sich im Südwesten des Planungsgebietes. Im Norden und Westen des Planungsbereichs wird er von höhengleichen Gleisanlagen für den Regional- und Fernverkehr, namentlich dem Streckenabschnitt StrUeb_6013_6118 – Berlin-Grunewald⁴, begrenzt.
- 024 Im Südosten wird der Planungsbereich durch Gleisanlagen des Güterverkehrs begrenzt (StrUeb_6013_6118 – Berlin-Grunewald⁵), hier befinden sich auch noch einige Bestandsgebäude der DB-Netz, einzelne davon stehen unter Denkmalschutz.
- 025 Die geschwungene Form der nördlichen Gleisanlagen und die fast gerade verlaufenden Gleise im Südosten formen den Planungsbereich in die Geometrie einer Gleislinse mit zwei spitzen Enden. Bei einer Länge von ca. 1,2 km verfügt der Planungsbereich über eine maximale Breite von knapp 200 m. Im Süden verjüngt dieser sich auf 40 m, im Norden auf Null.
- 026 In direkter Nähe der südlichen Spitze befindet sich das Mahnmal Gleis 17. Mit einer zentralen Gedenkstätte in Berlin erinnert die Deutsche Bahn AG nach langen zivilgesellschaftlichen Aktivitäten und Forderungen seit 1998 an die Deportationen jüdischer Bürgerinnen und Bürger mit der Reichsbahn während der Zeit des Nationalsozialismus von besagtem Gleis.
- 027 Nach dem Umbau des AD Funkturm wird der Planungsbereich durch zwei Anbindungen von der Planstraße 1 für den motorisierten Verkehr erschlossen. Für den Fuß- und Radverkehr sind u. a. eine Verbindung von der AVUS-Nordkurve und nach Süden führend Verbindungen in die Villenkolonie Grunewald und über den Planungsbereich Reitschulgelände in den Grunewald und in Richtung Wannsee geplant. Von Westen kommend kann der Planungsbereich für den Fuß- und Radverkehr über die Cordesstraße erschlossen werden.

4 Streckennummer 6118

5 Streckennummer 6013



RBB-CAMPUS

FUNKTURM

MESSEGELÄNDE

AVUS-TRIBÜNE

AVUS - A 115

Abb. 010: Blick in Richtung AVUS-Nordkurve vom ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



ICC

MERCEDES-HAUS

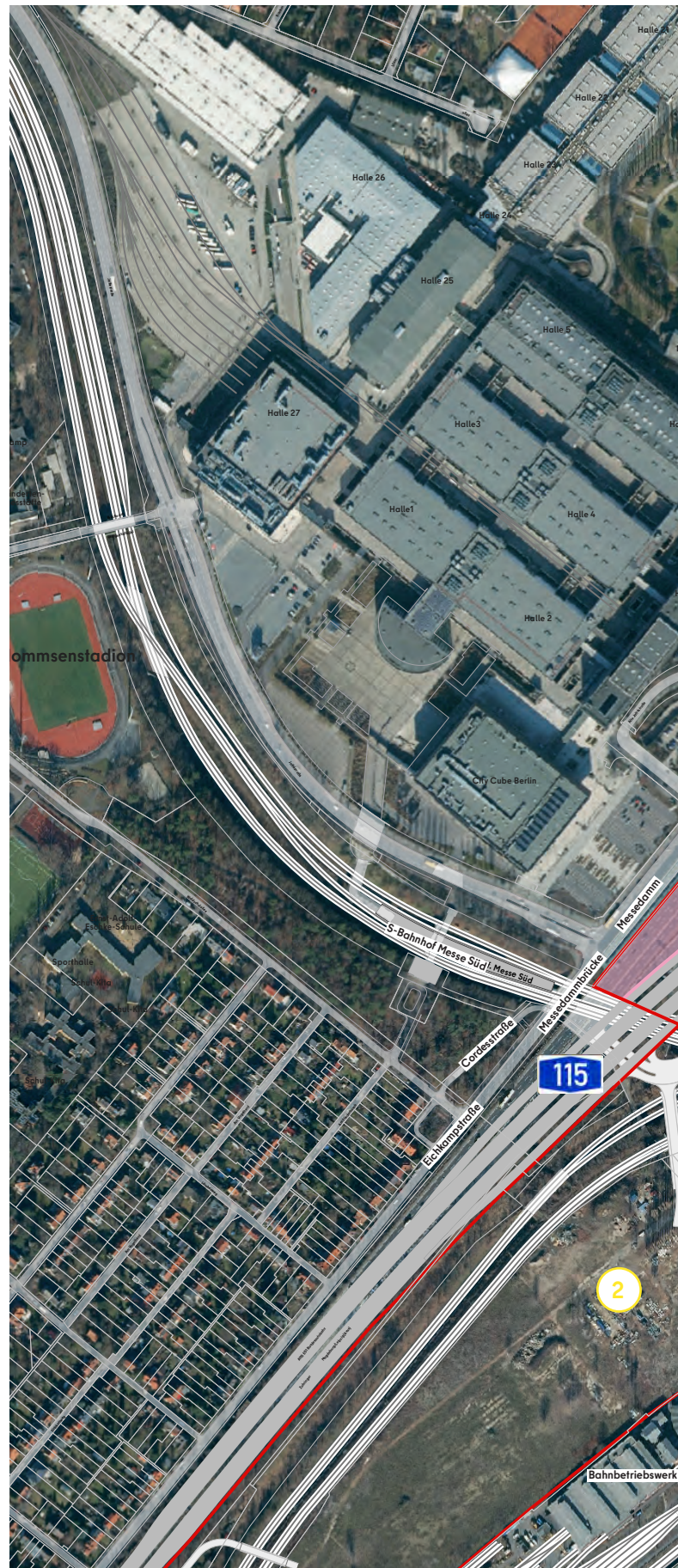
AVUS - NORDKURVE

A 100

CORDESSTRASSE

Planungsbereich AVUS-Nordkurve - Potenzialflächen 3|4|5|6|7|10|11|12|14

- 028 Der Planungsbereich AVUS-Nordkurve (AVN) befindet sich im nördlichen Bereich des Planungsgebietes. Richtung Süden wird er durch die Gleisanlagen der Stadtbahn begrenzt, Berlin Westkreuz (Stadtbahn) – Berlin Messe Süd⁶ und Berlin-Charlottenburg – StrU-eb_6100_6109⁷; Richtung Westen grenzt er an den Messedamm, direkt gegenüber vom Messegelände selbst.
- 029 Im Norden schließt der Planungsbereich an das Parkhaus des ICC und der davorliegenden Halenseestraße (Ost) an, welche auch die Begrenzung Richtung Osten bildet. Hier verlaufen auch die Gleisanlagen des Fernverkehrs, welche die Potenzialflächen 11, 12, und 14 von der Potenzialfläche 13 (Planungsbereich Westkreuz) trennt.
- 030 Im Inneren des Planungsbereichs befindet sich die AVUS-Nordkurve. Die mehrfach umgebaute Nordkurve und ihr Innenbereich wird heute im Wesentlichen für den Rasthof AVUS und einen temporären LogPoint der Messe gebraucht.
- 031 Eine Ein- und Ausfahrt über die Autobahn wie heute wird zukünftig durch die baulichen Maßnahmen nicht mehr möglich sein – mit dem Ersatzneubau des AD Funkturm werden große Teile der Nordkurve überbaut. Der Rasthof AVUS entfällt im Zuge der Ersatzbaumaßnahme der Autobahn.
- 032 Die Messe wird stattdessen über die Planstraße 1 und über eine Untertunnelung der A 115 über die Alte Jafféstraße mit direkter Zufahrt zum Messegelände erreicht. Die Planung eines neuen Standortes für den LogPoint ist Bestandteil der Aufgabenstellung.
- 033 Ebenso im Inneren des Planungsbereichs befinden sich in Zukunft die Trasse der A 115 und die Verbindungsrampen von der A 115 zur A 100 und vice versa, sowie die Planstraße 1, welche die Anbindung zur Anschlussstelle Messedamm darstellt.
- 034 Entlang des Messedamms im Planungsbereich liegt eine Denkmalgesamtanlage mit zwei prominenten denkmalgeschützten Gebäuden: Die AVUS-Tribüne und das Mercedes-Haus – das auch als „AVUS-Raststätte“ bekannt ist – sowie die Fahrbahn der AVUS als verbindendes Element.
- 035 Mehrere Potenzialflächen im Planungsbereich sind durch verkehrliche Infrastruktur so voneinander abgetrennt, dass sie de facto nicht mit angemessenem Aufwand zu erschließen sind.



6 Streckennummer 6025
7 Streckennummer 6109



LIEZENSEE

ICC

S-BAHNHOF WESTKREUZ

A 100

AVUS - NORDKURVE

AVUS - A 115



WESTKREUZPARK

HALENSEE

Abb. 012: Blick auf das Planungsbereich Westkreuz, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018

Planungsbereich Westkreuz - Potenzialflächen 8|9|13|15|16

- 036 Der Planungsbereich Westkreuz (WK) liegt im Osten bzw. Norden des Planungsgebietes und wird im Süden von den Gleisanlagen des Streckenabschnittes StrUeb_6013_6118 - Berlin-Grunewald begrenzt, auf dem Regional- und Fernverkehr fährt. Im Westen wird er von der Halenseestraße (Ost) begrenzt. Der Planungsbereich Westkreuz umfasst eine Fläche von ca. 12 ha, die sich in fünf Potenzialflächen unterteilt.
- 037 Der Planungsbereich schließt die Kleingartenanlagen nördlich der Stadtbahn und östlich des S-Bahn-Rings ein und wird von der Bebauung von Witzleben begrenzt. Die bogenförmige Bebauungsstruktur von Witzleben formt den Planungsbereich an seinen Ecken im Norden (Richtung Dernburgstraße und Neue Kantstraße) und Osten (Richtung Rönnestraße) spitz zu.
- 038 Die Kleingartenanlagen der Eisenbahnlandwirtschaft (ELW) in der Potenzialfläche 16 werden durch Inanspruchnahme der Behelfsautobahn Ost als Interimsbauwerk des Ersatzneubaus des AD Funkturm und die Errichtung eines Betriebsweges teilweise abgeräumt - die weitere Nutzung der Flächen ist bisher nicht verbindlich determiniert. In den Konzeptdiskussionen um den Westkreuzpark war diese Fläche immer als Parkfläche enthalten; derzeit wird nur für den südlich liegenden Westkreuzpark ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt.
- 039 Das zentrale Element des Planungsbereichs ist der S-Bahnhof Westkreuz als einer der vier S-Bahn-Kreuzungsbahnhöfe Berlins am S-Bahn-Ring. Durch den Planungsbereich führen auch in Zukunft die A 100 und die jeweils parallel verlaufende Halenseestraße sowie die Gleisanlagen der Stadtbahn, hier Streckenabschnitt Berlin Westkreuz (Stadtbahn) - Berlin Messe Süd⁸, sowie der Teilabschnitt der Ringbahn - Berlin Westkreuz (Ringbahn) - Berlin Messe Nord/ICC.

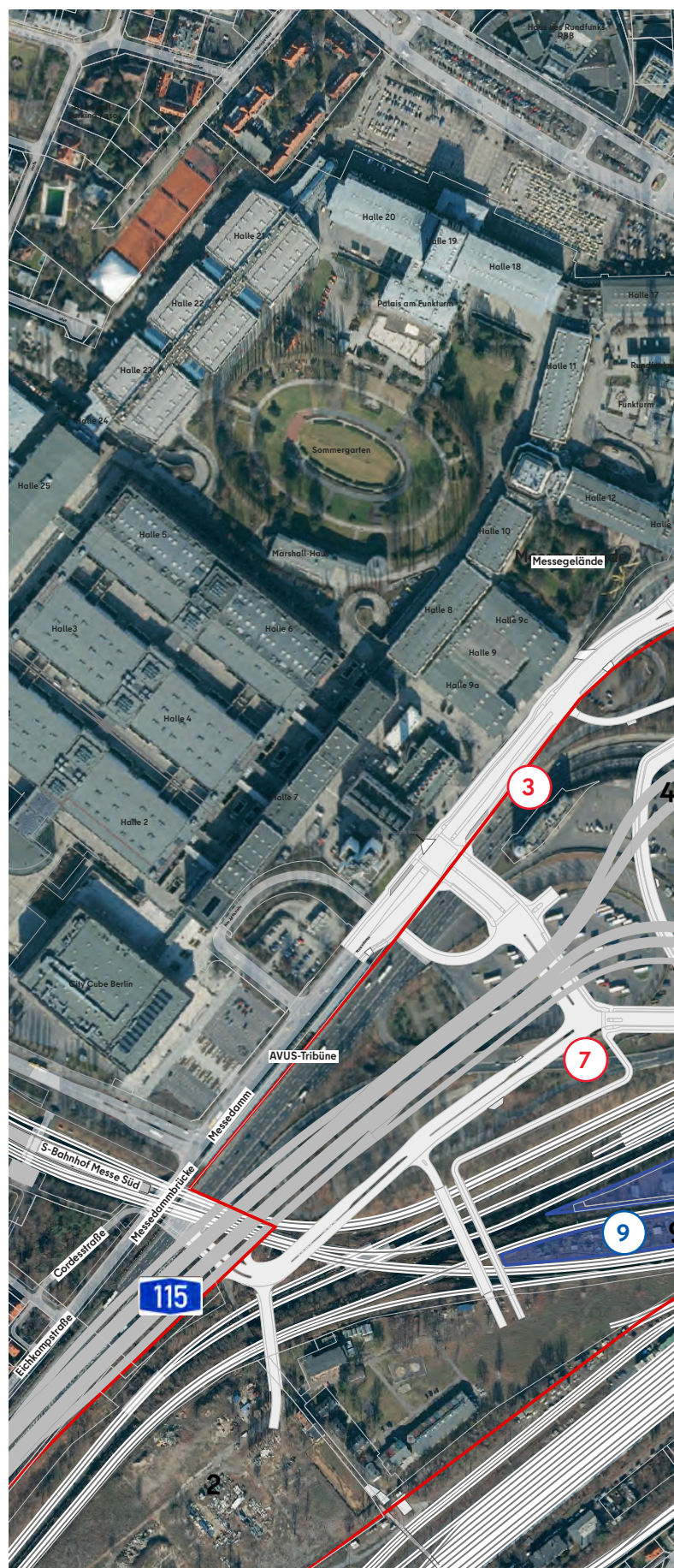




Abb. 013: Karte mit Planungsbereich Westkreuz und Darstellung der Potenzialflächen, Quelle: C4C

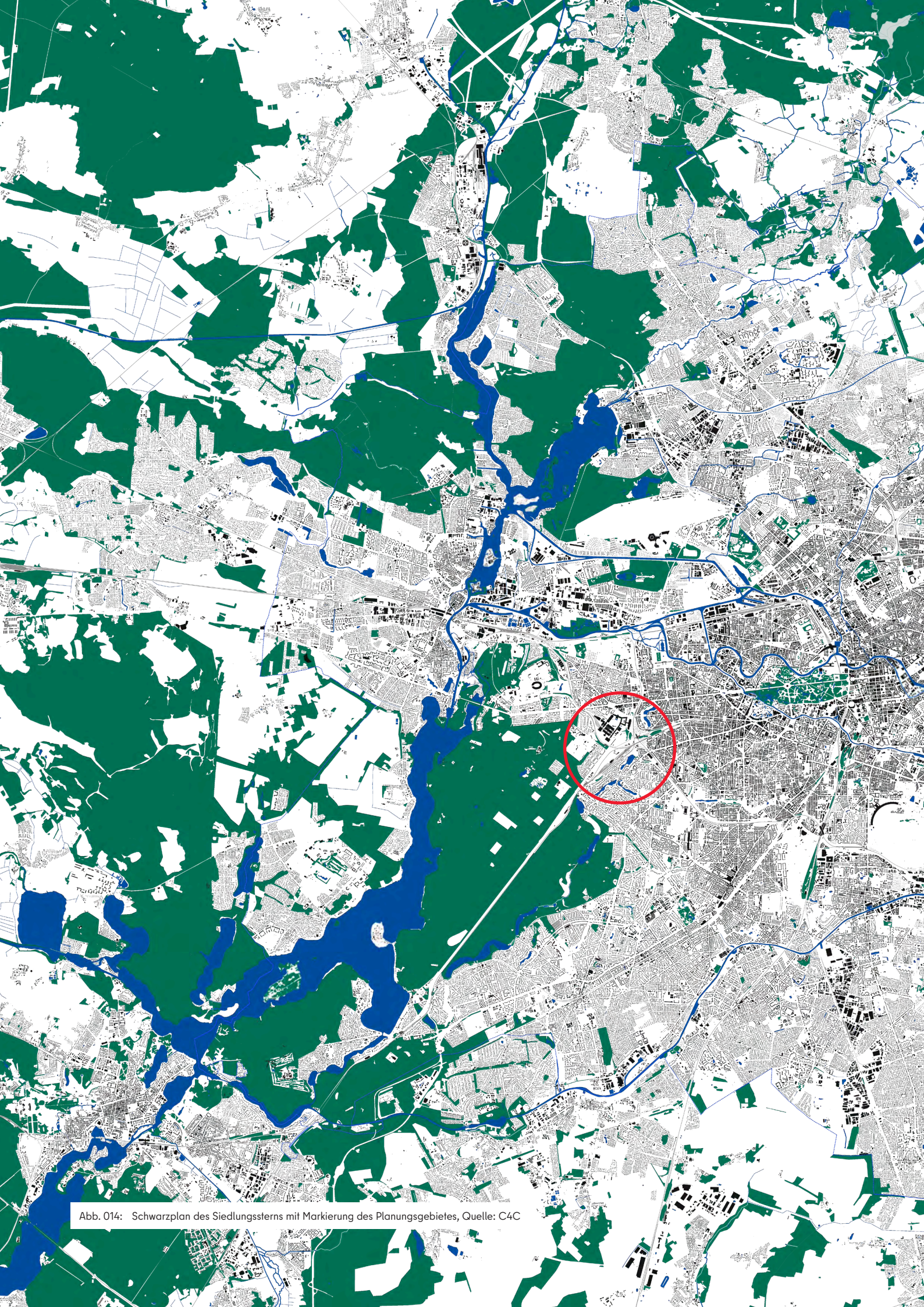
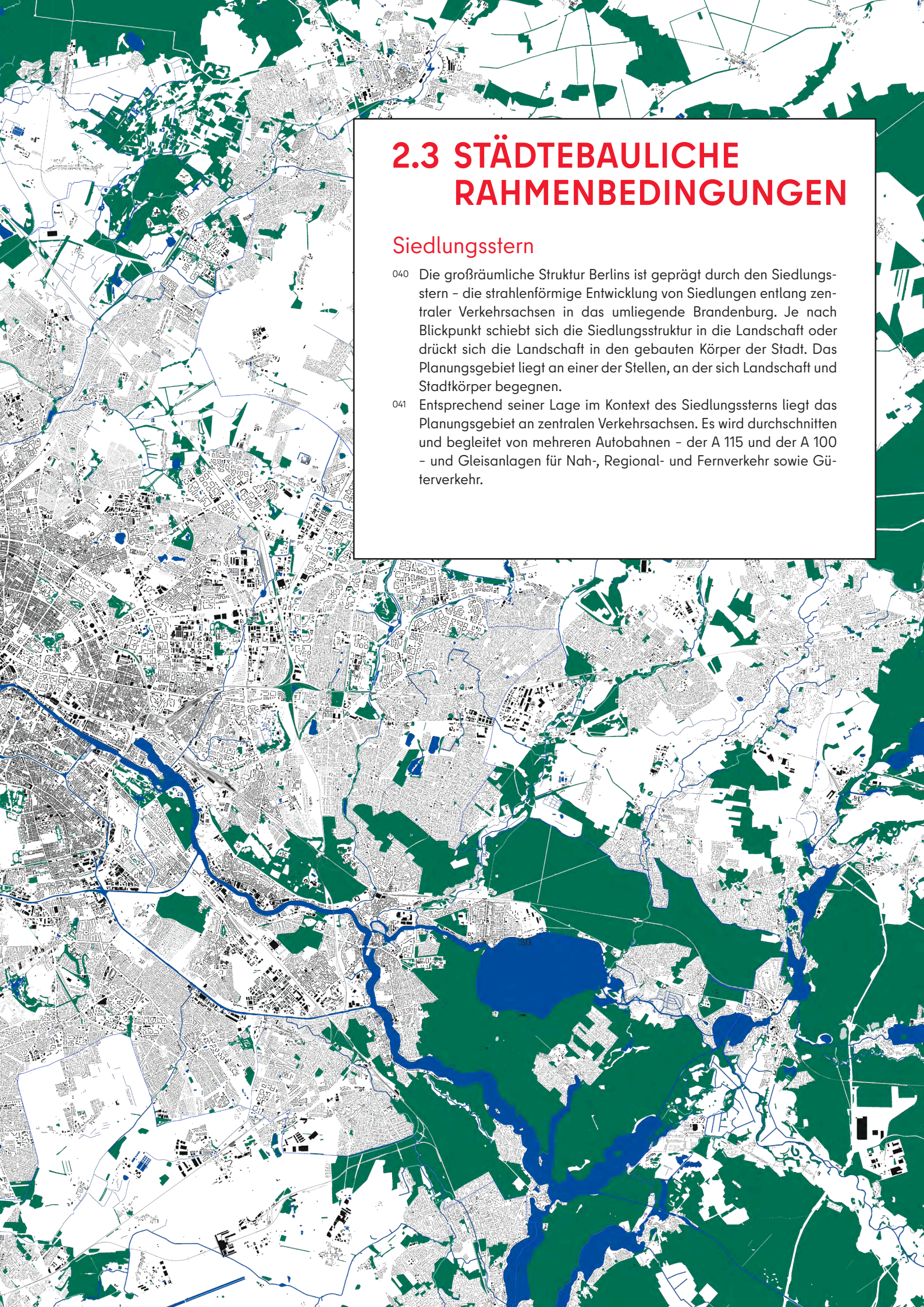


Abb. 014: Schwarzplan des Siedlungssterns mit Markierung des Planungsgebietes, Quelle: C4C



2.3 STÄDTEBAULICHE RAHMENBEDINGUNGEN

Siedlungsstern

- 040 Die großräumliche Struktur Berlins ist geprägt durch den Siedlungsstern – die strahlenförmige Entwicklung von Siedlungen entlang zentraler Verkehrsachsen in das umliegende Brandenburg. Je nach Blickpunkt schiebt sich die Siedlungsstruktur in die Landschaft oder drückt sich die Landschaft in den gebauten Körper der Stadt. Das Planungsgebiet liegt an einer der Stellen, an der sich Landschaft und Stadtkörper begegnen.
- 041 Entsprechend seiner Lage im Kontext des Siedlungssterns liegt das Planungsgebiet an zentralen Verkehrsachsen. Es wird durchschnitten und begleitet von mehreren Autobahnen – der A 115 und der A 100 – und Gleisanlagen für Nah-, Regional- und Fernverkehr sowie Güterverkehr.

Lage im Stadtgebiet – Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

⁰⁴² Das Planungsgebiet liegt im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Der verwaltungsrechtlich geformte Zugschnitt des Bezirks ignoriert die räumliche Ordnung von Landschaft und Stadtkörper und zeichnet sich durch eine charakteristische Zweiteilung aus – zusammenhängende Bebauungsstrukturen verschiedener Dichte und großflächige Grünflächen als Teil der Landschaft mit durchgehenden Verbindungen bis nach Brandenburg. Das Planungsgebiet liegt am Rande der bebauten Struktur, unweit des Zentrenbereichs Kurfürstendamm und am direkten Übergang in den Grunewald. Die Planungen in direkter Nähe zu Erholungsgebieten mit stadtweiter Bedeutung haben das Potenzial diese stadtweiten Funktionen der Naherholung auszuweiten und ihre Erreichbarkeit deutlich zu verbessern.

Ortslage Witzleben

⁰⁴³ Im Nordosten angrenzend an das Planungsgebiet liegt Witzleben. Der gründerzeitlich geprägte Kiez umschließt den Lietzensee als nördlichsten Teil der Grunewaldseenkette.

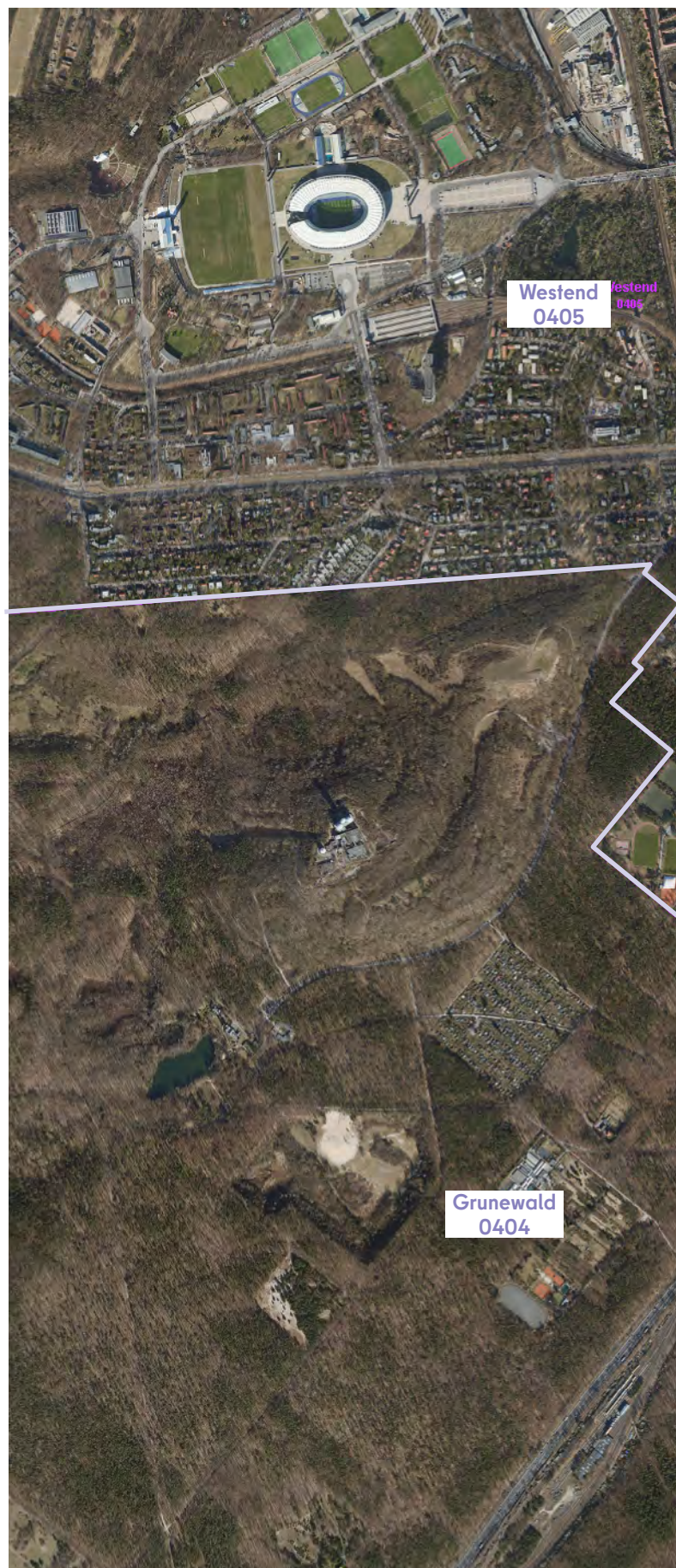
⁰⁴⁴ Die Ortslage wird im Norden durch den stark befahrenen Kaiserdamm begrenzt, im Westen und Süden bilden S-Bahn-Strecken eine bauliche Grenze, im Osten die Suarez- bzw. Windscheidstraße. Die organische Geometrie des Lietzensees und dessen Park erzeugen im Aufeinandertreffen mit der geometrisch geordneten Straßenplanung der Gründerzeit (Planung ab 1889) sehr ortsspezifische bauliche und räumliche Situationen in der ansonsten regelmäßigen Blockstruktur.

⁰⁴⁵ Das abrupte Ende der Bebauungen zu den S-Bahn-Anlagen im Süden und Westen führt zu einer sehr charakteristischen Ansicht auf die Bebauung aus Richtung Südwesten. Bei der Fahrt mit der S-Bahn oder auf der Autobahn stiften Brandwände der dichten Gründerzeitbebauung und Fassaden von Wohnbauten der Nachkriegszeit eine charakteristische Collage. Die Kleingartensiedlungen und der Westkreuzpark etablieren aus dieser Perspektive einen der Übergangsbereiche von der Stadt in die Landschaft.

Ortsteil Halensee

⁰⁴⁶ Der im Osten an das Planungsgebiet grenzende zukünftige Westkreuzpark als Teil des Ortsteils Halensee bietet mit Kleingartensiedlungen und naturbelassenen biotopähnlichen Flächen Teilen einen kontrastreichen Übergang zur Autobahn A 100.

⁰⁴⁷ Von hier aus ist Richtung Osten über den Kurfürstendamm das Zentrum des „alten“ West-Berlins – die City West – direkt erreichbar.



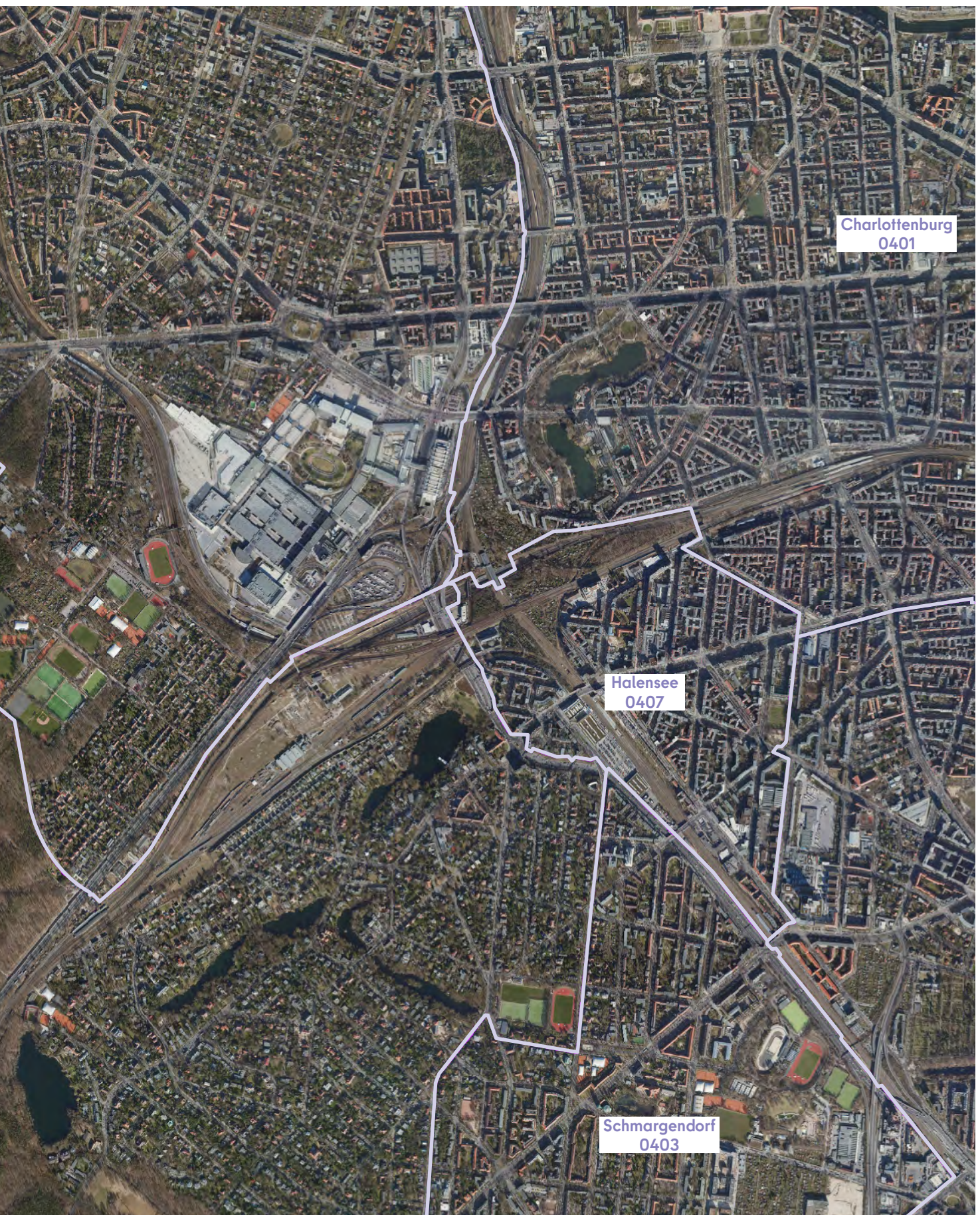


Abb. 015: Karte mit Ortsteilen in der Umgebung des Planungsgebiets

Ortsteil Westend

- 048 Im weiteren Umfeld liegen im Nord/Nordwesten das ursprünglich als Villenkolonie geplante Westend, das durch die Sportnutzung – Olympiastadion und Hertha BSC – eine stadtweit besondere Bedeutung hat.
- 049 Teile des Westends erstrecken sich bis auf das direkt an das Planungsgebiet grenzende weitläufige Gelände der Messe sowie auf das Planungsgebiet selbst – hier der Teilbereich AVUS-Nordkurve.

MESSEGELÄNDE

- 050 Die Ursprünge der Messe gehen bis ins Jahr 1914 zurück. Die Bedeutung und die Strahlkraft der Messe war in Zeiten der Teilung Deutschlands auch politisch: Hier wurde – wie an vielen anderen Orten in Berlin – die Westberliner Identität baulich geprägt.
- 051 Die Messe Berlin GmbH ist als Beteiligungsunternehmen des Landes Berlin bis heute wirtschaftlich relevant.
- 052 Nach vielen Umbauten, Erweiterungen und Neubauten zeigt sich das Messeareal seiner Typologie entsprechend als Sammlung miteinander verbundener, großmaßstäblicher Hallen aus verschiedenen Zeiten, einige davon denkmalgeschützt. Darüber hinaus prägen verkehrliche Anlagen für An- und Ablieferung und ruhenden Verkehr die Bebauungsstruktur. Nach Außen treten als Großformen primär die Ehrenhalle am Hammarskjöldplatz, die Hallen 13 und 16 als prägnante Rotunden am Messedamm, das weit sichtbare ICC und natürlich der Funkturm in Erscheinung. Städtebaulich bildet das Messegelände einen großräumlich hermetisch abgeschlossenen Bereich, dessen Durchquerung für die Öffentlichkeit nicht möglich ist.





Abb. 016: Foto mit Messegelände im Hintergrund, im Vordergrund die Nordspitze des ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



Abb. 017: Blick vom ehemaligen Güterbahnhof Grunewald Richtung Grunewald und Siedlung Eichkamp, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

Ortsteil Grunewald

⁰⁵³ Der Ortsteil Grunewald ist benannt nach dem gleichnamigen Forst. Im Hinblick auf die städtebauliche Struktur ist er geprägt von kleinmaßstäblicher, freistehender Bebauung, die ihren baulichen Ursprung in der in den 1880er Jahren errichteten Villenkolonie Grunewald hat. Die ursprüngliche Struktur der Villenkolonie mit ihren großen Grundstücken und aufwendigen Bauten wurde nach und nach verdichtet, sie bildet bis heute eine der exklusivsten Wohnlagen Berlins. Ihre historische Bedeutung erfährt sie nicht nur durch

die baukulturell relevante Bebauung, sondern auch durch die Bewohnerschaft, die die Villenkolonie als einen Ort des öffentlich engagierten Bürgertums prägten. Die vorhandenen Seen und das hohe Maß an Grünflächen stiften eine besondere Atmosphäre.



WOHNGEBIET SIEDLUNG EICHKAMP

054 Die in den 1920er Jahren gebaute „Siedlung Eichkamp“ im Westen der AVUS ist von einer kleinteiligen Bebauung aus Reihen- und Doppelhäusern geprägt. Die Siedlung wurde für Beamte mit niedrigen Einkommen geplant, entsprechend sind die Gebäude eher einfacher Natur, die Grundstücke waren auch für die Selbstversorgung vorgesehen. Die Siedlung ist durch ein weitestgehend orthogonales Straßennetz erschlossen. Der Baumbestand und die offene Bebauung geben der Siedlung einen fast ländlichen Charakter.

FORST GRUNEWALD

055 Der Grunewald ist mit seiner rund 3.000 Hektar Größe eines der zentralen Naherholungsgebiete Berlins. Neben Baumbeständen aus vornehmlich Kiefern und Eichen finden sich hier vielfältige und wertvolle Habitate aus Seen und Kleingewässern (Grunewaldseenkette), Dünen, Mager- und Trockenrasen, Heideflächen, Sandgruben und Mooren. Die Anbindung an die Havel bringt weitere naturräumliche Qualitäten.

2.4 PRÄGENDE STRUKTUREN

- 056 Neben seiner städtebaulich markanten Lage am Übergang von Stadt und Landschaft ist das Planungsgebiet in seinem Charakter selbst von einer Vielzahl unterschiedlicher Strukturen verschiedener Kategorien determiniert.
- 057 Der städtische Raum des Planungsgebietes wird sowohl durch große **bauliche**, **verkehrliche** wie auch **natürliche** Strukturen geprägt.
- 058 Baulich prägen große solitäre Bauwerke und Konstruktionen mit Sondernutzungen das Planungsgebiet. Die weitflächigen Verkehrsanlagen und -infrastrukturen – BAB, Straßen und Bahnanlagen – erlauben weite Sichten, primär jedoch für Ihre jeweiligen Nutzerinnen und Nutzer.
- 059 Die Landschaft und die Elemente der Natur sind am und im Planungsgebiet nicht wegzudenken – schon früh ist die Stadt in den Grunewald und Richtung Havel gewachsen, im Stadtraum sind Spuren dieses Landschaftsraums nach wie vor erlebbar.





Abb. 018: Luftbild auf das Planungsgebiet in Charlottenburg-Wilmersdorf, links unten die Siedlung Eichkamp, links oben der Messebereich, oben Bebauung am Lietzensee, unten rechts die Villenkolonie Grunewald, unten Mitte der ehemalige Güterbahnhof Grunewald, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018

Bauliche Strukturen

- ⁰⁶⁰ Als baulich prägnante Strukturen wirken sowohl die durch unterschiedliche Planungsparadigmen entstandenen Stadtteile Westend, Witzleben und Grunewald, aber auch eine Vielzahl prägnanter Einzelgebäude wie das Mercedes-Haus, die AVUS-Tribüne, die randständigen Messebauten, das ICC und der Funkturm. Aus der Entfernung perspektivbedingt weniger sichtbare Bauten wie der Turmbahnhof Westkreuz und auch das Gebäudeensemble auf dem ehemaligen Güterbahnhof Grunewald prägen das Planungsgebiet aus der Nähe.
- ⁰⁶¹ Der Rand der Wohnbebauung der Ortslage **Witzleben** bildet als Raumkante mit einer spezifischen Form Richtung Westen ein prägnantes Vis-à-Vis zum ICC.
- ⁰⁶² Schon von weitem sichtbar ist der Berliner **Funkturm**, der als Baudenkmal und als eines der Wahrzeichen der Stadt eine große Bedeutung, nicht nur bei der Stadteinfahrt, hat. Nachts zeigt sich der Bau verschieden farbig illuminiert, die LED-Beleuchtung wird an das Thema der Messen oder aktueller Veranstaltungen angepasst.
- ⁰⁶³ Doppelt so lang wie der Funkturm hoch ist, mit einer Massivität die nicht konträrer zum benachbarten, eleganten Funkturm sein könnte, liegt unübersehbar für Vorbeifahrende und Gäste der Messe das **ICC** mit seiner unverwechselbaren Gestalt als gebautes Manifest seiner Zeit. Aus Sicht der A 115 ist es schon von mehr-

ren Kilometern Entfernung als silbergraues Flimmern erkennbar. Jede potenzielle Planung in seiner näheren Umgebung wird geprägt von seiner Präsenz.

- ⁰⁶⁴ Die Ansicht von **AVUS-Tribüne** und **Mercedes-Haus** ist für viele Generationen von Berlinerinnen und Berlinern als auch Besucherinnen und Besucher ein prägendes Bild beim Befahren der AVUS in oder aus der Stadt. Als Bauwerke sind beide Gebäude als Einzeldenkmale geschützt, im Zusammenhang mit der befestigten Fläche bilden sie eine geschützte Gesamtanlage. In einer im Vorfeld erstellten „Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm“ wurde zudem die Bedeutung der Blickbeziehung festgestellt: **Mit dem neuen Verlauf der A 100 verschiebt sich der Blick während der Fahrt insofern, dass man nicht mehr „zwischen“ den Gebäuden durchfährt, sondern sie einseitig „neben“ sich liegen lässt.**



Abb. 019: Luftbild prägender baulicher Strukturen am Planungsgebiet (von links nach rechts): Messe, AVUS-Tribüne, Mercedes-Haus, Funkturm, ICC, Bebauung am Lietzen-see, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018

Verkehrliche Infrastruktur

- ⁰⁶⁵ Verschiedene bauliche Anlagen der verkehrlichen Infrastruktur für die verschiedenen Verkehrsträger auf Gleis und Straße kommen am Autobahndreieck Funkturm zusammen. Sie bilden linear verlaufende Strukturen mit punktuellen Ausstattungs- und Technischelementen wie u. a. Hochspannungsleitungen und Beschilderungen in regelmäßigen Abständen. Schon ohne die Präsenz der Verkehrsträger erscheinen sie als wirkmächtige und wahrnehmungsprägende Elemente mit lediglich mittelbarem Bezug zum menschlichen Maßstab. Sie sind jetzt und in Zukunft bauliches Zeugnis des Wunsches und der Notwendigkeit nach Mobilität unserer Kultur – individuell wie öffentlich, privat wie wirtschaftlich.
- ⁰⁶⁶ Aus Perspektiven jenseits des motorisierten Verkehrs – Auto oder Zug – sind die Wege, Ziele und Herkünfte dieser großmaßstäblichen Strukturen nur bedingt erkennbar – sie verschwinden in der Höhe, der Tiefe oder zwischen Bäumen und Gebäuden. Als im Wesentlichen selbstreferenzielle Strukturen mit hohem Wiedererkennungswert haben sie zur spezifischen Logik des Ortes beigetragen und werden es auch weiterhin tun – wenn auch in geändertem Verlauf.

Autobahnen

- ⁰⁶⁷ Die geplanten Verläufe der Autobahnen **A 100** und **A 115** und das **Autobahndreieck Funkturm** sind signifikante bauliche und raumbildende Strukturen für das Planungsgebiet.
- ⁰⁶⁸ Die Autobahnen A 100 und A 115, das Autobahndreieck Funkturm und die für das Verfahren relevanten Anschlussstellen Messedamm (Neu) und Kurfürstendamm werden sowohl in Tief- und Hochlagen verlaufen und das Planungsgebiet auch in Zukunft prägen.



Abb. 020: Luftbild prägender verkehrlicher Strukturen am Planungsgebiet, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



ICC

A 100

AVUS-NORDKURVE

MERCEDES-HAUS

AVUS-TRIBÜNE

S-BAHNHOF MESSE SÜD

AVUS - A 115

EHMALIGER GÜTERBAHNHOF
GRUNEWALD



Gleisanlagen

- ⁰⁶⁹ Die Gleise des Regional- und Fernverkehrs durchqueren das Planungsgebiet zwischen dem Planungsbereich Reitschulgelände und dem Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald (Gleisanlagen – Streckenabschnitt StrUeb_6013_6118 – Berlin-Grunewald⁹).
- ⁰⁷⁰ Die **Ringbahn** als Teil des sogenannten Hundekopfes touchiert das Planungsgebiet am S-Bahnhof Westkreuz im Nordosten, hier in leichter Hochlage. Die Gleisanlagen der **Stadtbahn** verlaufen darunter, hier im sog. „Trog“, ebenso in verschiedenen Richtungen durch das Planungsgebiet – im Bereich Berlin Westkreuz (Stadtbahn) – Berlin Messe Süd¹⁰ und Berlin Westkreuz (Stadtbahn) – Berlin-Charlottenburg (StrUeb_6100_6109¹¹).

Bahnhof Westkreuz / Bahnhof Messe Süd / Bahnhof Grunewald (S-Bahn)

- ⁰⁷¹ Die denkmalgeschützten **S-Bahnhöfe Westkreuz, Messe Süd** und **Grunewald** liegen der alltäglichen Wahrnehmung durch Tieflage oder Stellung in zweiter Reihe eher verborgen – die baukulturelle und historische Bedeutung wird daher fast nur Nutzerinnen und Nutzern der S-Bahn zu teil. Die Bahnhöfe sind im Kapitel 2.13 „Betrachtung von relevanten Denkmalen“ beschrieben.

⁹ Streckennummer 6118
¹⁰ Streckennummer 6025
¹¹ Streckennummer 6109



Abb. 022: Digitale farbige TrueOrthophotos 2020 (TrueDOP20RGB) - Sommerbefliegung, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0



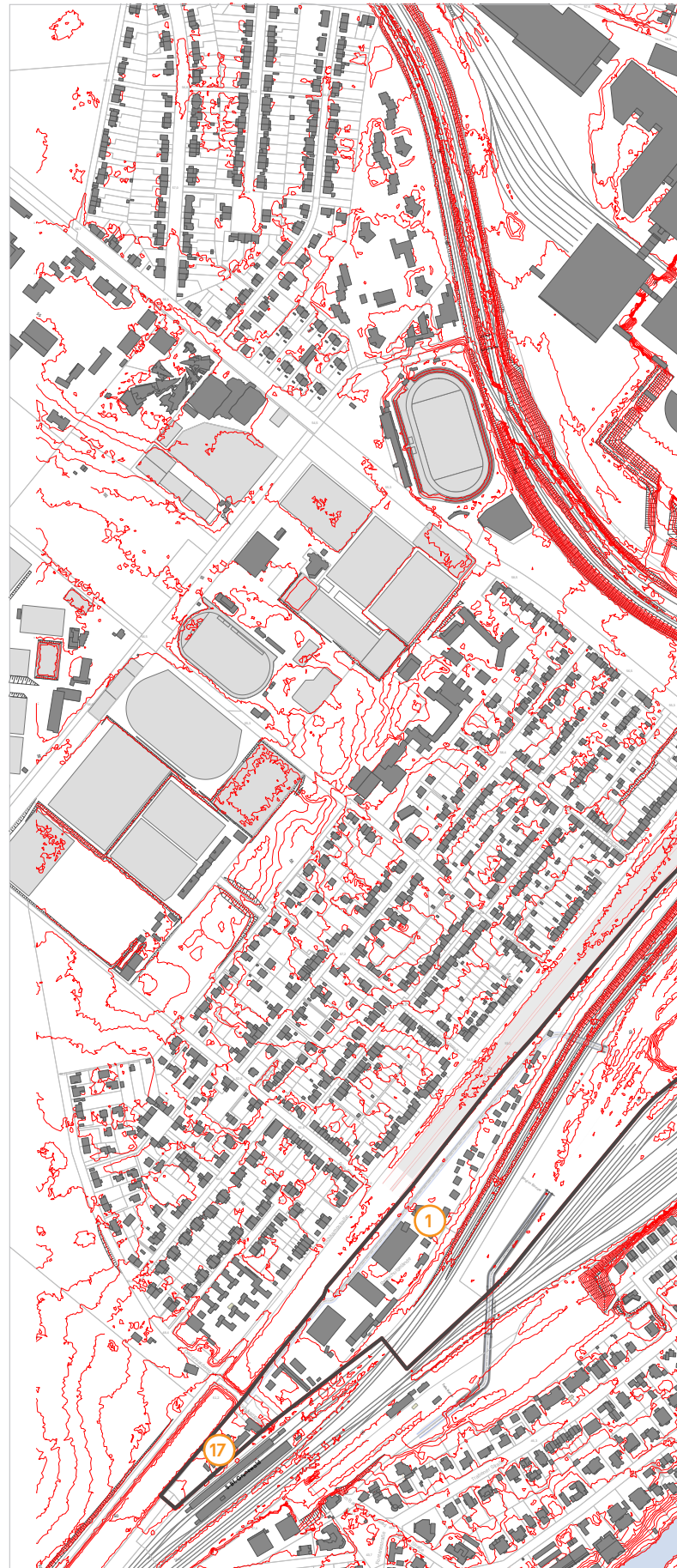
Natürliche Strukturen

- 072 Das Planungsgebiet steht wie wenig andere Orte in Berlin für eine enge Verzahnung von Natur und Stadt. Geplant-Gebautes trifft auf Natürlich-Gewachsenes, im Aufeinandertreffen mischen sich beide Strukturen in verschiedenster Weise.
- 073 Als Erholungsgebiet ist der **Grunewald** sowohl ein stadtweites wie auch ein lokales Ziel. Er wirkt nicht nur „sichtbar“ als nahes „Grün“ an bzw. in der Stadt, sondern auch „fühlbar“ durch eine deutliche Abkühlungswirkung in seiner mittelbaren und unmittelbaren Nähe.
- 074 Als glaziale Rinne verbindet die **Grunewaldseenkette** in nordöstlicher Richtung Havel (Großer Wannensee) und Spree. Die verschiedenen Seen der Grunewaldseenkette sind eingebettet in dichte – z. B. am Lietzensee – und offene Bebauungen – z. B. Königssee – und gehen schließlich in den Wannensee als Bucht der Havel über. Insbesondere im Aufeinandertreffen von Natur und Gebautem entstehen Zwischenbereiche mit kleinräumlichen und spezifischen Qualitäten, wie zum Beispiel in der Villenkolonie Grunewald und dem Königssee.
- 075 Als Mischung verschiedener „Formen“ der Natur – Kleingärten, Wildnis, überwachsener Ruinen – ist der **Westkreuzpark** im Nordosten des Planungsgebiets schon heute gebaut-gewachsenes Manifest des Übergangs von Natur, Landschaft und Stadt – diese Mischung soll auch in Zukunft qualifiziert und um Wegeverbindungen zu den umliegenden Quartieren erweitert werden (vgl. Kap. 2.9).

Topographische Struktur

076 Die topographische Situation im und um das Planungsgebiet ist komplex. In der weiteren Umgebung zeigt sich der Teufelsberg als künstliche Erhebung. Im Planungsgebiet tragen wesentlich die Notwendigkeiten und Zwänge kreuzungsfreier Infrastrukturen zur komplexen Situation bei. Aufgeschüttete Dämme und Wälle zur Führung der Gleis- und Straßenanlagen erzeugen eine diffizile Abfolge von verschiedenen Niveaus, die sich mit Tunneln und Brücken durchdringen. Im Gegensatz dazu sind die unbebauten Flächen zwischen den Infrastrukturanlagen weitgehend flach.

077 **Die Höhenvorgaben der vorgestellten Planungen für die BAB und das Stadtstraßennetz sind verbindlich.** Die Planungen sind im Rahmen der Aufgabenbeschreibung textlich beschrieben und im Planmaterial dargestellt.



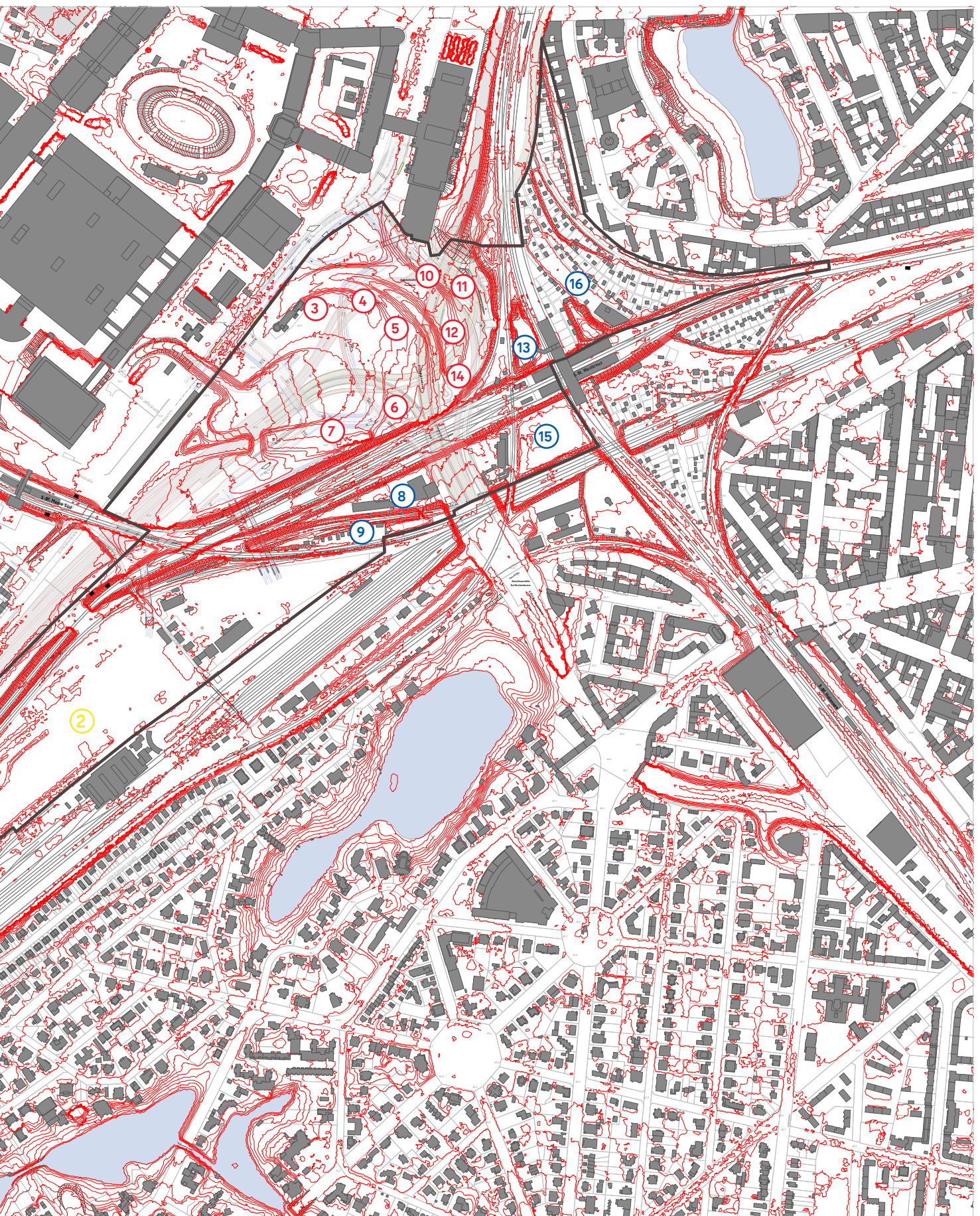


Abb. 023: Planungsgebiet mit bestehender topographischer Struktur, Quelle: C4C

2.5 HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES PLANUNGSGEBIETS^{12 13}

- ⁰⁷⁸ Die historische Entwicklung wird hier nur ausgewählt und reduziert beschrieben.
- ⁰⁷⁹ Das Planungsgebiet selbst ist primär durch die Entwicklung und den Wandel verschiedener Verkehrsformen und das Wachstum der Stadt geformt und geprägt worden. Die Geschichte des Planungsgebietes und der Umgebung ist an gebauten und strukturellen Spuren bis heute ablesbar.
- ⁰⁸⁰ Als erste kartierte Nutzung jenseits der Forstwirtschaft sind im nordwestlichen Bereich des Planungsgebiets auf dem Urmesstischblatt 3445 von Spandau (um 1835) im Grunewald Schießstände verzeichnet. Dieser nordwestliche Bereich wird in dieser Zeit bis in die 1920er Jahre hinein militärisch mit Schießständen, einem Exerzierplatz und, auf dem Bereich der späteren Nordkurve, der Deutschen Anstalt für Handfeuerwaffen genutzt.
- ⁰⁸¹ Im Bereich der heutigen Messe wurden nach der militärischen Nutzung Sportnutzungen angesiedelt. Als Bauwerk ist die Deutschlandhalle bekannt, die zur Olympiade 1936 errichtet und nach Kriegsschäden als solche auch wiederaufgebaut wurde. Sie wurde 2011 abgerissen und durch den City Cube der Messe ersetzt. Nach der Olympiade 1936 wurden die Sportflächen zugunsten von Messebauten aufgegeben.
- ⁰⁸² Stärker noch als die militärische Nutzung prägt schon ab den 1860ern der Ausbau der Eisenbahn das Planungsgebiet.
- VERKEHRSKNOTEN GÜTERBAHNHOF GRUNEWALD**
- ⁰⁸³ Der Bau der Ringbahn um Berlin begann 1867, die Fertigstellung erfolgte 1877, mit kurzem zeitlichem Versatz wurde 1872 bis 1882 die Stadtbahn gebaut und eröffnet. Die Ost-West durch Berlin verlaufende Stadtbahn wurde im Westen vom Bahnhof Charlottenburg aus durch zwei Anschlüsse verlängert – einmal durch den Hamburger Stadtbahnanschluss Richtung Spandau und die sogenannte „Wetzlarer Bahn“ nach Wannsee.
- ⁰⁸⁴ Die Wetzlarer Bahn war Teil der „Kanonenbahn“ von Berlin nach Metz. Metz, heute in Frankreich liegend, gehörte von 1871 bis 1919 zum Reichsland Elsass-Lothringen und damit zum Deutschen Kaiserreich. Die „Kanonenbahn“ war eine Bahnstrecke primär militärstrategischer Bedeutung.
- ⁰⁸⁵ Mit dem Bau der Gleisanlagen für die Wetzlarer Bahn und dem „Rangier- und Güterbahnhof Grunewald“ wurde das Planungsgebiet erstmals direkt für Nutzungen des Bahnverkehrs bebaut.
- ⁰⁸⁶ Die Betriebsstelle an dem Standort hatte mehrere Funktionen und wurde schnell erweitert, ab 1884 wurde sie als Bahnhof Grunewald bezeichnet. Sie erstreckte sich über das Planungsgebiet hinaus vom südlich gelegenen Hundekehlesee bis zur nordöstlich liegenden Ringbahn, vom Grunewald im Westen bis fast an den Halensee im Osten.
- ⁰⁸⁷ Teil der Betriebsstelle war ein Rangierbahnhof für den Übergangsverkehr mit der Ringbahn und ein Werkstättenbahnhof im Nordwesten. Diese Anlage ist auch der Ursprung des späteren Bahnbetriebswerkes. Ab 1880 entstanden hier verschiedene Werksbauten und Lokomotivschuppen. 1882 waren auf dem Gelände bereits drei Rundschuppen, ein Wagenrevisionsschuppen, die Werkstatt für die Stadtbahn und die Wetzlarer Bahn, eine Fettgasanstalt, ein Betriebs- und Werkstättenmaterialdepot, eine Wasserstation, drei Koks- und Kohlenbansen, drei Wasserkräne und vier Feuergruben vorhanden, dazu kamen ein Verwaltungsgebäude, ein Beamtenwohngebäude und eine Arbeiterspeiseanstalt.
- ⁰⁸⁸ Der westliche Abstellbahnhof der Stadtbahn wurde Anfang der 1880er Jahre angelegt. 1911 wurde das Streckensystem durch die Spandauer Vorortbahn ergänzt. Sowohl an der Spandauer Vorortbahn, als auch an der Wetzlarer Bahn existierte ein Bahnhof Eichkamp, beide Bahnhöfe wurden mit Veränderungen an der Bahninfrastruktur aufgegeben (vgl. Abs. 090).
- ⁰⁸⁹ Die Verdichtung und der Ausbau des Personen- und Güterverkehrs schufen Konflikte, die durch ständigen Ausbau, Veränderungen, aber auch Verlagerungen der Funktionen gelöst wurden. So gab der Bahnhof Grunewald seine Güterzugleistungen bis Mitte der 1920er Jahre an den knapp 40 km vor Berlin liegenden Verschiebebahnhof Seddin ab, der bis heute zu den 10 wichtigsten Zugbildungsanlagen der DB Cargo gehört.
- ⁰⁹⁰ Hinzu kamen grundsätzliche Gleisveränderungen im Rahmen der „Großen Elektrifizierung“, die im Ganzen im Jahre 1933 abgeschlossen wurden. Der Bahnhof Eichkamp an der Spandauer Vorortbahn wurde aufgegeben, dafür der Übergang Richtung Spandau nach Süden verschwenkt und zweigleisig ausgebaut. Durch die Verschwenkung der Gleise wurden auch Flächen für die Er-

¹² Zeitschrift für Bauwesen, Ausgabe LX.1910, Die Erweiterung des Bahnhofs Grunewald bei Berlin. Von Professor Dr.-Ing. Blum und Regierungsbaumeister Giese.

¹³ Reimer, Michael / Winkler, Dirk: Berliner Betriebswerke. Von den preußischen Lok-Remisen bis zum ICE-Betriebshof. München 2001, S. 55 ff.;



Abb. 024: Luftbild des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald um 1928, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0

weiterung der Messe frei. Vom neuen Standort des Bahnhofs Eichkamp (Heute: Messe Süd) konnte die Siedlung Eichkamp und die Messe erschlossen werden.

⁰⁹¹ Der Bahnhof Westkreuz wurde als Umsteigebahnhof von Ring- und Stadtbahn als Turmbahnhof gebaut (bis 1932: Bahnhof Ausstellung), hiermit wurde die Funktion des Bahnhof Eichkamp an der Wetzlarer Bahn obsolet, auch er wurde aufgegeben.

⁰⁹² Die baulichen Anlagen wurden nach und nach verändert, nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges hatte der Bahnhof wieder Leistungen im Güterverkehr zu übernehmen und der Bahnhof erhielt mit der Teilung Deutschlands und Berlins wieder die Funktion eines zentralen Rangierbahnhofs für West-Berlin. Im Rahmen von Strukturveränderungen der Bahn verlor der Bahnhof schon vor der Wende an

Bedeutung, die mit stetigen Veränderungen zu dem heutigen funktionalen und baulichen Zustand geführt haben.

⁰⁹³ Im Vergleich zu seiner Geschichte hat der Güterbahnhof Grunewald als Betriebsstelle heute keine große Relevanz mehr – nur ein geringer Teil wird noch von der Deutschen Bahn als Betriebsgelände genutzt, große Teile der ursprünglichen baulichen Anlagen wurden jedoch abgebaut und Teile des ursprünglich für Bahnbetriebszwecke gewidmeten Flächen wurden von der Bahnnutzung freigestellt. Gleichwohl ist das Planungsgebiet von den vielfältigen Gleisanlagen charakterisiert, die letztlich die Entwicklungsgeschichte der Bahn in Berlin und Deutschland bis heute nachzeichnen.

⁰⁹⁴ Parallel zur Entwicklungsgeschichte der Bahn verlief die Entwicklungsgeschichte der Autobahn.

AUSBAU AUTOBAHN

- ⁰⁹⁵ Der Bau der AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße) mit Torhaus als Ein- und Ausfahrt und mit der Nordkurve in flacher Form erfolgte im Jahr 1921 als Rennstrecke und als kostenpflichtige Privatstraße. Die erste größere Veränderung der AVUS 1934-1937 mit dem Umbau der Nordkurve zu einer Steilkurve mit kleinerem Radius, Mercedes-Haus und Zuschauertribüne erlaubte gleichzeitig auch den Ausbau der Halensee-straße.
- ⁰⁹⁶ Von der „Organisation Todt“ wurde die AVUS-Nordkurve ab 1938 für den Bau und den Betrieb eines Zwangsarbeiterlagers mit Baracken zur Unterbringung von Zwangsarbeitern genutzt. Die „Organisation Todt“ wurde als Bauorganisation militärischer Anlagen geschaffen, die zunächst primär zivile Kräfte nutzte und koordinierte und im Verlauf des Krieges mehr und mehr Zwangs- und Strafarbeiter verpflichtete. Das Lager in der AVUS-Nordkurve war Teil des wesentlich größeren Lagers Eichkamp.
- ⁰⁹⁷ Die AVUS wurde im Krieg beschädigt, diese Kriegszerstörungen wurden nach dem 2. Weltkrieg wiederinstandgesetzt und das funktionslos gewordene Torhaus wurde dabei zurückgebaut.
- ⁰⁹⁸ 1963 wurde das Planungsgebiet mit dem Bau des Autobahndreiecks noch weiter durch verkehrliche Infrastruktur überformt. Der seitdem verstärkte Durchgangsverkehr anstelle des Rennbetriebs sorgte für die Prägung und Wahrnehmung dieses städtischen Raumes als transitorischer Raum.
- ⁰⁹⁹ Das Verkehrsaufkommen auf der AVUS ist stetig gewachsen, dadurch hatte eine zeitweise Schließung durch den Rennbetrieb eine höhere Tragweite, was schließlich 1998 offiziell zur Einstellung des Rennbetriebs auf der AVUS führte.

WEITERE ENTWICKLUNG DES PLANUNGSGEBIETES

- ¹⁰⁰ Die fast ausschließlich ins Innere der Gebäude gerichteten Funktionen der Messe trugen ihren Teil dazu bei, das heutige Planungsgebiet weniger als Teil des öffentlich-städtischen Raumes zu verstehen, sondern als verkehrlich-technische Fläche, die für die Funktionalität der Stadt notwendig ist.
- ¹⁰¹ Seit 2013 wurde in mehreren Prozessen über die Entwicklung verschiedener Teile des Planungsgebietes nachgedacht. Für den ehemaligen Güterbahnhof Grunewald wurde als Antwort auf das Vorhaben eines bekannten Berliner Möbelhändlers ein sogenanntes „Charrette“-Verfahren durchgeführt.
- ¹⁰² Gleichzeitig begannen ca. 2013 die Voruntersuchungen und Planungen für den Ersatzneubau und die Veränderung des Autobahndreiecks Funkturm. Am 31. Oktober 2019 stellte schließlich die DEGES der breiten Öffentlichkeit den Planungsstand und den Beteiligungsprozess für den Ersatzneubau des Autobahndreiecks Funkturm vor. Im Rahmen der darauffolgenden Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger wurden die Planungen bis zum hier vorliegenden Stand weiterentwickelt und modifiziert.



Abb. 025: Blick vom Funkturm; Schnellstraßen-Ring, Abschnitt: Halenseestraße/Kaiserdamm; AVUS-Verteiler, AVUS-Ausfahrt und Nordkurve, April 1959, Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0064249 / Foto: Zocher, Chr.

2.6 VORHANDENE BEBAUUNG UND EIGENTUM

Bebauung

- ¹⁰³ Im Planungsgebiet liegen verschiedene Bestandsbauten in den unterschiedlichen Planungsbereichen vor. Insofern hier keine denkmalschutzrechtlichen Belange berührt werden, sind diese für die Planungen vor dem Hintergrund des langen Entwicklungshorizonts als „graue Energie“ angemessen zu würdigen, aber nicht zwingend als notwendige Bausteine einer Neuordnung zu behandeln.

Autobahn

- ¹⁰⁴ Die vorhandenen Anlagen der Autobahn werden durch den Ersatzneubau ersetzt und können entsprechend bei der Planung ignoriert werden. Relevant ist ausschließlich der den Planungsteams in und mit dieser Aufgabenbeschreibung mitgegebene Planungsstand des „Ersatzneubaus AD Funkturm“.

Denkmalschutz

- ¹⁰⁵ Die Belange des Denkmalschutzes im Hinblick auf Einzeldenkmale und Denkmalbereiche wurden im Vorfeld durch eine Expertise untersucht, deren Ergebnis in Kapitel 3.10 zusammengefasst ist. Die für das Verfahren relevanten Ergebnisse sind darüber hinaus an den betreffenden Stellen genannt (z. B. 2.11 „Planungsrechtliche Grundlagen“).

Eigentum

- ¹⁰⁶ Die Flächen des Planungsgebiets haben verschiedene private und öffentliche Eigentümerinnen und Eigentümer. Das Land Berlin verfügt selbst nur über wenige Flächen. Zum einen ist der Bund Eigentümer der Flächen, über die derzeit die Autobahn verläuft sowie des AVUS-Rasthofes. Eine andere Eigentümerin relevanter Flächen ist die Deutsche Bahn. Neben den Flächen des Bundes und der Deutschen Bahn sind größere Flächen wie der ehemalige Güterbahnhof Grunewald in der Hand eines kommunalen Unternehmens und das Gelände der Reitschule in privater Hand.
- ¹⁰⁷ Da der Wettbewerbliche Dialog zunächst auf eine Rahmenplanung abzielt und darüber hinaus Teil der Prüfung der Notwendigkeit einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ist, ist für die Planungsteams die Frage des Eigentums im Rahmen der Planungen nicht zu beachten.
- ¹⁰⁸ Eine Ausnahme bildet ein Flurstück auf der Potenzialfläche 2 im Eigentum der DB Netz, es kann nicht überplant werden, da es für den Betrieb der Bahnanlagen notwendig ist (Flurstück 339 mit 189 m²).

Relevante Planungen in der Umgebung

Else-Ury-Campus

- ¹⁰⁹ Im Verflechtungsbereich, direkt südlich des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, plant die Eigentümerin den Else-Ury-Campus, einen Ort für studentisches Wohnen und der Erinnerungsarbeit mit Bezug auf den historischen Ort und seiner Geschichte nahe dem etwa 300 Meter entfernten Mahnmal Gleis 17. Auf dem Campus sind etwa 160 studentische Apartments sowie ein integriertes Dokumentationszentrum geplant, Wohnen und Arbeiten soll hier mit historischem Lernen und Lehren verbunden werden.

RBB Campus

- ¹¹⁰ Der Standort des rbb an der Masurenallee soll zu einem Medien- und Kulturcampus umgestaltet werden. An dem historischen Ort soll ein moderner Campus entstehen, der den Voraussetzungen an eine moderne Rundfunkanstalt ebenso genügt wie den anspruchsvollen Denkmalschutzanforderungen. Ein Wettbewerb wurde im Jahr 2020 entschieden, die Fertigstellung des Neubaus war für 2025 vorgesehen.

Neubau ZOB

- ¹¹¹ Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) am Funkturm wurde im Mai 1966 in Betrieb genommen und ersetzte den seit 1951 am Stuttgarter Platz befindlichen Busbahnhof für den Busverkehr nach Westdeutschland. Mit der Liberalisierung des Fernbusverkehrs nahm der ZOB im Fernverkehr von und nach Berlin eine bedeutendere Rolle ein.
- ¹¹² Derzeit erfolgt eine Grundinstandsetzung aller Bauten und Gebäude und eine Kapazitätserweiterung, die 2023 abgeschlossen sein soll.



Abb. 026: Luftbild vom Mahnmal Gleis 17, im Süden des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

2.7 ERSCHLIESSUNG UND VERKEHR

- 113 Das Planungsgebiet liegt inmitten von verkehrlicher Infrastruktur für verschiedene Verkehrsträger. Diese scheinbar zentrale, gut an die Stadt angeschlossenen Lage wird allerdings durch die das Gebiet einfassenden Verkehrstrassen konterkariert.
- 114 Am Stadteingang West treffen drei kreuzungsfrei geführte Infrastrukturformen aufeinander. Das Planungsgebiet wird durchschnitten von der Autobahn, dem Autobahndreieck mit seinen diversen Verbindungsfahrbahnen, der Ringbahn, Stadtbahntrassen sowie Gleisen für Regional- und Fernverkehr.
- 115 Die verkehrliche Infrastruktur in verschiedenen Höhenlagen trennt das Planungsgebiet mit Straßen, Gleisen, Tunneln, Brücken, Gräben und Böschungen nicht nur von seiner Umgebung, sondern auch die verschiedenen Planungsbereiche und Potenzialflächen untereinander. Die Dominanz der verkehrlichen Infrastruktur bringt besondere Anforderungen an die Planung mit sich.

Anbindung durch den ÖPNV

Stadtbahn

- 116 Drei S-Bahn-Stationen liegen in unmittelbarer Nähe zum Planungsgebiet:
- Der S-Bahnhof Messe Süd (S-Bahnlinie S3, S9) liegt etwas mehr als 100 m westlich des Planungsgebietes ca. an der Stelle wo die Planungsbereiche Reitschulgelände und AVUS-Nordkurve aneinander treffen. Über die Cordesstraße ist von hier jetzt und auch nach dem Umbau des AD Funkturm der Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald zu erreichen.
 - Der S-Bahnhof Westkreuz (S-Bahnlinien S3, S5, S7, S9, S41, S42, S46, S75) liegt im Nordosten des Planungsgebietes an den nordöstlichen Kanten der Planungsbereiche Westkreuz und AVUS-Nordkurve.
 - Der S-Bahnhof Grunewald (S-Bahnlinie S7) liegt südlich des Planungsgebietes. Er formt den südlichen Eintritt für den Planungsbereich Reitschulgelände.



Abb. 027: Karte mit Ausschnitt des S-Bahn und U-Bahn Liniennetzes Stand 12/2022

Bus

- 117 Mehrere Buslinien fahren verschiedene Bereiche um und am Planungsgebiet an:

LINIE 104

- 118 Die Linie 104 tangiert das Planungsgebiet im Nordosten an den Haltestellen Messegelände/ICC, S-Bahnhof Westkreuz und Trabener Steg und bietet entsprechend Umsteigemöglichkeiten von und zur S-Bahn. Vom Westend kommend, verläuft die Linie einmal in einem leichten Bogen quer durch die Stadt.

LINIE 349

- 119 Die Linie 349 kommt vom Westend und fährt entlang des Messedamms und seiner Verlängerung, der Eichkampstraße, bis zum S-Bahnhof Grunewald. Sie verläuft entsprechend westlich außerhalb des Planungsgebietes parallel zur Längsrichtung der Planungsbereiche Reiterschulgelände und AVUS-Nordkurve.

LINIE M19

- 120 Die Linie M19 fährt vom S-Bahnhof Grunewald durch die Villenkolonie Grunewald und dann Richtung Osten bis zum Mehringdamm in Kreuzberg. Sie liegt östlich parallel zum Planungsgebiet.

LINIE 186

- Die Linie 186 fährt vom S-Bahnhof Grunewald bis in den südlichsten Teil Berlins, nach Lichterfelde Süd.

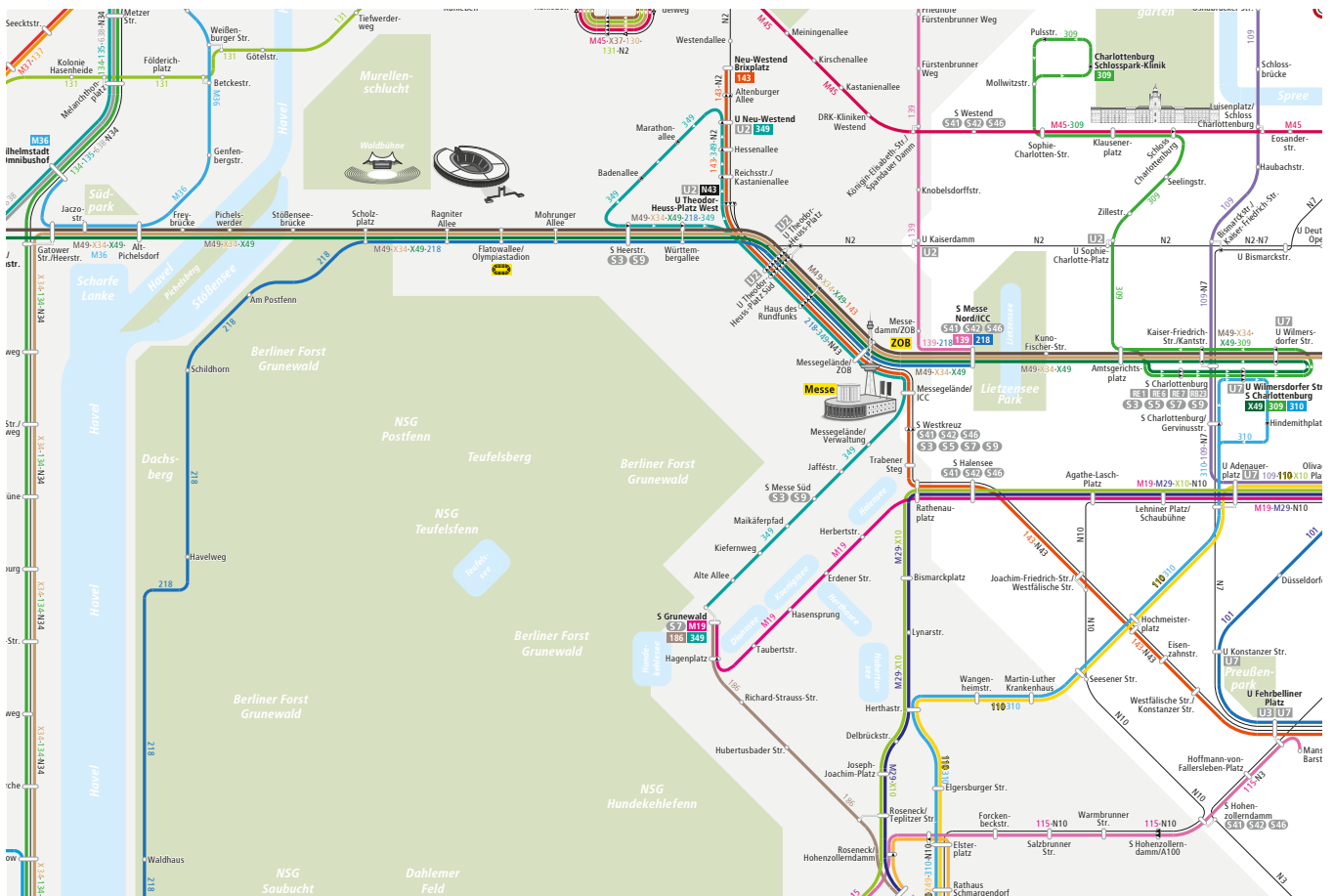


Abb. 028: Karte mit Ausschnitt des Bus-Liniennetzes Stand 09/2021

Straßennetz

- ¹²¹ Relevant für alle Planungsvorschläge sind der geplante Endzustand des Autobahnnetzes nach Fertigstellung des Ersatzneubaus AD Funkturm sowie die Anschlussstellen der Stadtstraßenplanungen der im Vorfeld erstellten „Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung“. Spielraum für den Wettbewerblichen Dialog gibt die interne Erschließung des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald. Für das vorliegende Verfahren sind daher die jetzigen Gegebenheiten im Bestand zu ignorieren.

Autobahnen

- ¹²² Das Projekt steht in engem Kontext der Neuplanungen für das AD Funkturm. Mit dem Ersatzneubau und der Veränderung des AD Funkturm soll zum einen die sanierungsbedürftige Substanz erneuert werden, zum anderen auf die geringe Verkehrssicherheit durch derzeitige Anschlussstellen im Autobahndreieck Funkturm reagiert werden. Ziele sind die Aufrechterhaltung des Verkehrs, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, ein verbesserter Lärmschutz und eine optimierte Verkehrsführung.
- ¹²³ Grundsätzlich sind im Wettbewerblichen Dialog die hier in der Aufgabenbeschreibung vorgestellten Autobahnplanungen als faktischer Bestand im Sinne relevanter Rahmenbedingungen zu verstehen. Da die jetzige Situation zum Zeitpunkt der Realisierung nicht mehr existieren wird, ist sie für das Verfahren irrelevant.



Abb. 029: Blick vom Planungsbereich Westkreuz Richtung Grunewald und Messe, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

A 100

- 124 Die A 100 ist eine 20,9 km lange Autobahn, die bogenförmig die Bezirke im Westen Berlins – Mitte, Charlottenburg-Wilmersdorf, Tempelhof-Schöneberg und Neukölln – verbindet. Sie wurde ursprünglich als Ringautobahn konzipiert. Im Osten Berlins sind weitere 3,1 Autobahnkilometer im Bau (Bauabschnitt 16) und weitere 4 Autobahnkilometer (aus Sicht des Bundes) in Planung (Bauabschnitt 17).

A 115 UND AVUS

- 125 Die A 115 verbindet den Berliner Stadtring am Autobahndreieck Funkturm (A 100) im Südwesten der Stadt mit dem Berliner Ring, der A 10, am Dreieck Nuthetal. Sie verläuft teilweise auf der Strecke der alten Berliner Rennstrecke AVUS.
- 126 Die 8,3 km lange AVUS war zu ihrer Eröffnung im September 1921 die erste ausschließliche Autostraße Deutschlands. Die damals gebührenpflichtige Strecke diente zunächst nur als Renn- und Teststrecke.

AUTOBAHNDREIECK FUNKTURM

- 127 Das geplante Autobahndreieck Funkturm ist in Form einer modifizierten „Birne“ geplant. Die beiden Linksabbieger werden dabei über Brücken und Tunnel halbdirekt geführt, hierdurch ist eine dynamische Verkehrsführung beim Übergang der Autobahnen möglich.

ANSCHLUSSTELLE (AS) KURFÜRSTENDAMM

- 128 Die Anschlussstelle Kurfürstendamm wird im Rahmen des Ersatzneubaus und der Veränderung des AD Funkturm nicht verändert.

ANSCHLUSSTELLE (AS) MESSEDAMM

- 129 Mit dem Ersatzneubau und der Veränderung des Autobahndreiecks Funkturm wird die Anschlussstelle Messedamm an anderer Stelle zentral neu errichtet. Die Anschlussstelle soll die bisherigen Anschlussstellen direkt im Autobahndreieck Funkturm ersetzen. Ihre derzeit geplante Lage ist ein Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Anschlussstelle wird den Messedamm über einen Zubringer, die Planstraße 1, mit der A 115 in beide Richtungen verbinden. Vom Messedamm aus unterquert die Planstraße 1 zunächst die Autobahntrasse und verläuft dann östlich parallel zur Autobahn bis zur Anschlussstelle Messedamm. Die Auffahrten erfolgen in Hochlage und überqueren die Autobahn.



Stadtstraßen

¹³⁰ Das städtische Straßennetz wird im Rahmen des Ersatzneubaus und der Veränderung des AD Funkturm ebenso verändert und erweitert. Der Verlauf der Halenseestraße wird beidseits der A 100 modifiziert. Die Halenseestraße (West) wird ab der Einmündung dem Anschluss der Halenseestraße (West) mit der Planstraße 1 nach Norden als Zwei-Fahrtrichtungsverkehr geplant. Ebenso angepasst wird der Verlauf des Messedamms zwischen dem Knotenpunkt mit der Halenseestraße und der Ausfahrt ICC-Parkhaus. Zu den neu entstehenden Potenzialflächen sind schon jetzt neue Knotenpunkte vorgesehen, die die

komplexen Anforderungen des Autobahnbaus und der Verkehrsführung berücksichtigen und daher nicht verlegt werden können. Die Lage der Grundstückszufahrten und Unterschlüßungen kann bei Bedarf teilweise angepasst werden.

¹³¹ Für die Erschließung des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald sieht die Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung des Stadtstraßennetzes zwei Stadtstraßen vor, die von der Planstraße 1 zur Anschlussstelle Messedamm abzweigen und damit diesen Planungsbereich verkehrlich erschließen. Derzeit und auch in Zukunft

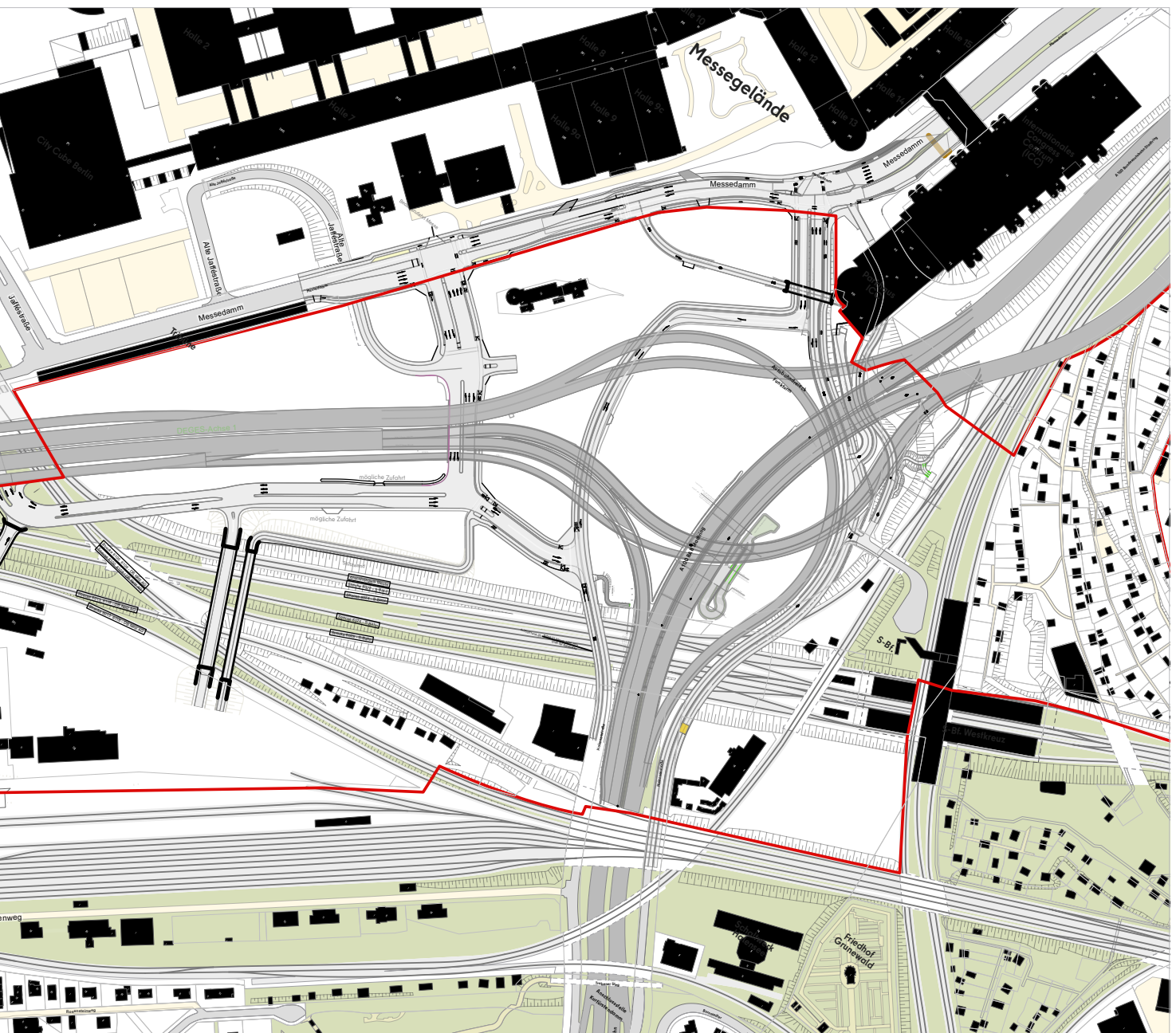


Abb. 030: Karte mit Ausschnitt des Ergebnisses der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Stadtstraßennetz, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen i. V. mit Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

ist der Planungsbereich durch die Cordesstraße zwar erreichbar, diese Verbindung eignet sich jedoch aufgrund der Beschaffenheit vorwiegend als Geh- und Radwegeverbindung. Die schmale Straße untertunnelt jetzt und in Zukunft die A 115 vom Westen kommend etwa auf Höhe der geplanten Überfahrt für die Auf- und Abfahrten Messedamm.

132 Relevant für das Verfahren sind die dargestellten Planungen des Stadtstraßennetzes der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung. Lediglich für den Planungsbereich des ehemaligen Güterbahnhof Gru-

nnewald ist die interne Erschließung ab den gekennzeichneten Anschlusspunkten frei nach Konzept zu entwerfen. Jedoch sind im südlichen Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald die Lagen der Gleisüber- und -unterführungen aufgrund ihrer Gradienten zu berücksichtigen.



Fußverkehr

- ¹³³ Für den Fußverkehr ist das Planungsgebiet bisher aufgrund der starken Prägung durch motorisierten Verkehr nur an wenigen Stellen leicht und direkt erschlossen und nicht querbar. Ausgehend von den verschiedenen Stationen des bestehenden umliegenden ÖPNV existieren unterschiedliche straßenbegleitende Wegeverbindungen in die Planungsbereiche hinein.
- ¹³⁴ Im geplanten zukünftigen Stadtstraßennetzes sind (verbindliche) Planungen für Gehwege enthalten.
- ¹³⁵ In den Planungen für das Nutzungs- und Erschließungskonzept des Westkreuzparks ist zudem eine Geh- und Radwegeverbindung von den Stadtbahngleisen des S-Bahnhofs Westkreuz in Richtung des Planungsgebietes ausgewiesen. Diese ist als konzeptionell gedachte Verbindung mit dem Grunewald zu verstehen.
- ¹³⁶ In der Nähe des Planungsgebietes verlaufen drei der „20 Grünen Hauptwege“ als Teil des übergeordneten Gehwegenetzes:
- Weg 11 „Wannseeweg“, vom Königssee zum Wannsee,
 - Weg 18 „Der Innere Parkring“, der die Innenstadt umrundet und
 - in ca. 3 km nördlich der Weg 1 „Der Spreeweg/ Berliner Urstromtal“ von dem aus über den Wanderweg B das Planungsgebiet erreicht werden kann.

Radverkehr

- ¹³⁷ Das Planungsgebiet ist noch nicht direkt an das bestehende Radverkehrsnetz angeschlossen. Die nächstgelegene Verbindung ist der Europaradweg R1 (West) an der Heerstraße/Kaiserdamm.
- ¹³⁸ Im Netzentwurf Radverkehrsnetz sind mehrere Routen des Radvorrangnetzes und des Ergänzungsnetzes in direkter Nähe des Planungsgebietes dargestellt: entlang der Achse Eichkampstraße/Messedamm, dem Dauerwaldweg, der Trabener Straße, und der Halenseestraße (Ost)/Unterführung ICC.
- ¹³⁹ Auf dem Vorrangnetz werden die Strecken für Radfahrende mit einer Regelbreite von 2,50 Meter ausgebaut werden, auf dem Ergänzungsnetz werden die Radverkehrsanlagen nach vorgegebenen Standards wie einer Regelbreite von zwischen 2,00 Meter und 2,30 Meter ausgebaut werden.
- ¹⁴⁰ Derzeit in Planung ist die Radschnellverbindung 3 Königsweg-Kronprinzessinnenweg. Sie soll vom Wannsee aus über den Kronprinzessinnenweg und den Königsweg quer durch den Grunewald bis zur Messe Berlin und dem westlichen Ende des Kurfürstendamms führen. Eine Machbarkeitsuntersuchung mit einer Vorzugstrasse ist abgeschlossen, die Entwurfsplanung befindet sich in Vorbereitung, das Planfeststellungsverfahren beginnt vsl. Anfang 2024 und der Baubeginn ist für Anfang 2027 geplant.
- ¹⁴¹ Im Norden soll in Zukunft der RSV 5 über die Heerstraße, den Kaiserdamm und die Bismarckstraße bis nach Mitte führen.
- ¹⁴² Im Vorabzug der Planungen für das Nutzungs- und Erschließungskonzept des Westkreuzparks ist eine Geh- und Radwegeverbindung in Richtung des Planungsgebietes ausgewiesen, die als konzeptionell gedachte Verbindung mit dem Grunewald zu verstehen ist.

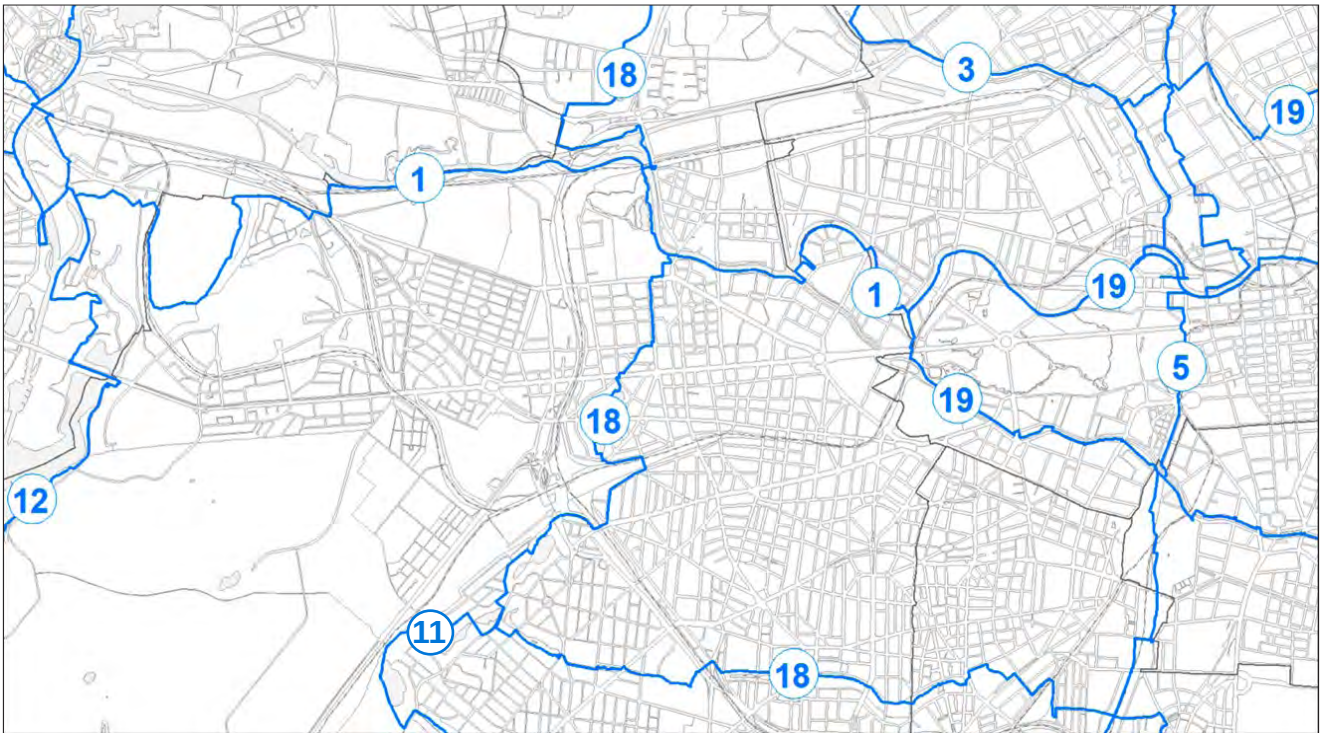


Abb. 031: 20 Grüne Hauptwege - Wanderkarte, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0

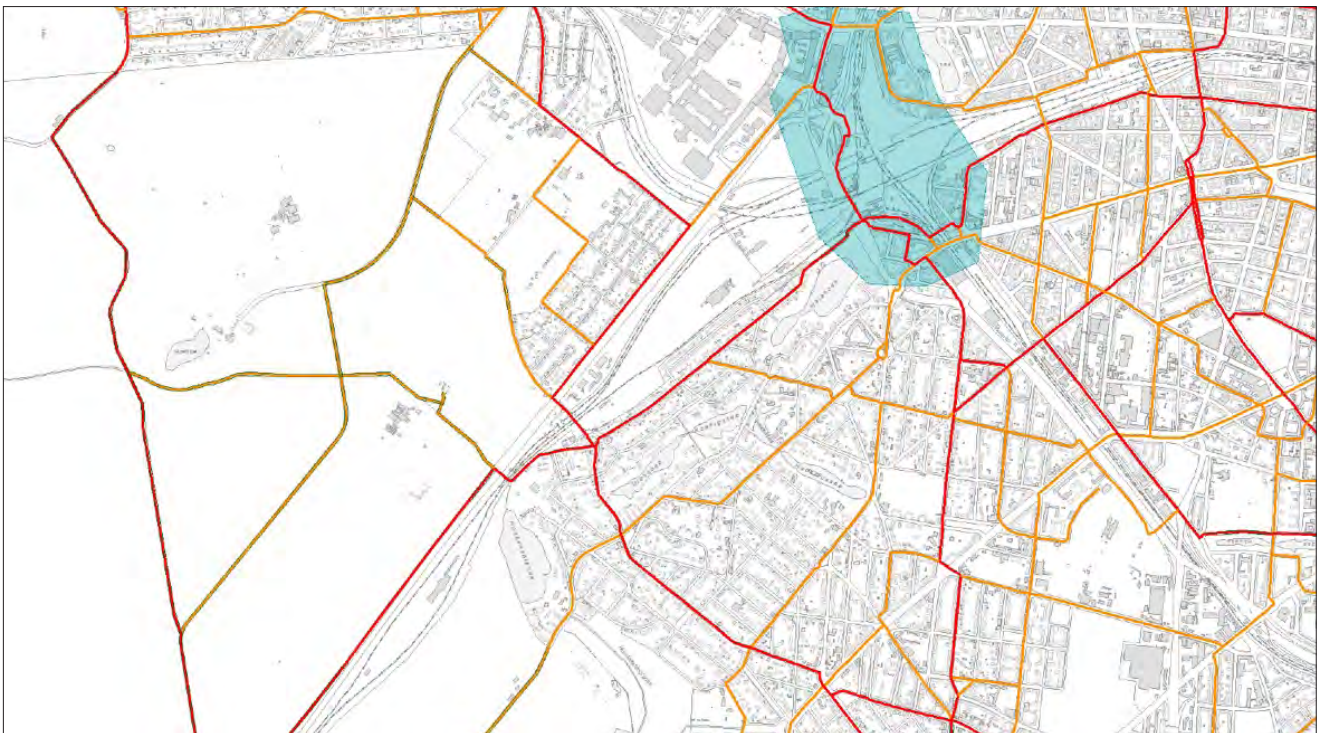
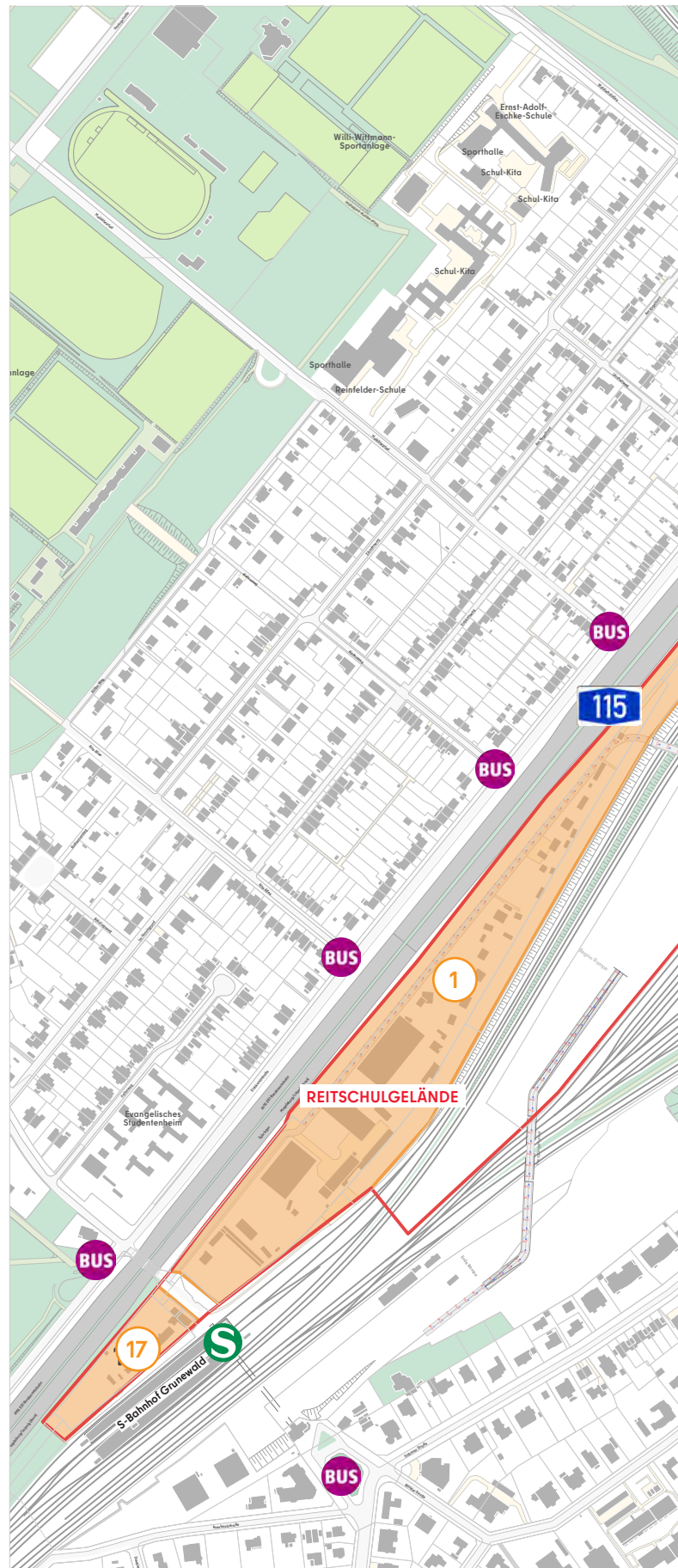


Abb. 032: Ausschnitt des Radverkehrsnetz, Stand 2022-08-25, Darstellung in Rot: Vorrangnetz, Darstellung in Orange: Ergänzungsnetz, Darstellung in blau: Detailuntersuchungen noch durchzuführen, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0

Verkehrliche Rahmenbedingungen in den Planungsbereichen

Planungsbereich Reitschulgelände - Potenzialfläche 1|17

- ¹⁴³ Bedingt durch die Lage zwischen BAB und Bahnstrecke ist die einzig mögliche Erschließung für den Planungsbereich derzeit sein Zugang am S-Bahnhof Grunewald. Hier befindet sich sowohl eine Unterführung unter der A 115 für Fuß-, Rad- und motorisierten Verkehr als auch ein Tunnel ausschließlich für den Fußverkehr zur Villenkolonie Grunewald.
- ¹⁴⁴ Die Unterführung führt von der Kreuzung Dauerwaldweg/ Eichkampstraße mit einer lichten Höhe von 3,52 m unter der Autobahn zum Planungsbereich. Die Unterführung ist derzeit nur für Fahrzeuge mit einer Höhe bis zu 3,30 m zulässig.
- ¹⁴⁵ Im Rahmen der zukünftigen Entwicklungen wird die bestehende Unterführung aufgrund ihrer geringen Höhe bspw. für Löschfahrzeuge und für Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung abgesenkt werden müssen. Für das Verfahren kann dies als realisierbar angenommen werden.
- ¹⁴⁶ Jeder motorisierte Individualverkehr im Planungsbereich muss also ausschließlich durch die Unterführung geführt werden, alle Fahrzeuge müssen im Planungsbereich wenden und dorthin zurückfahren.
- ¹⁴⁷ Die Potenzialfläche 17 ist, verkehrlich gesehen, eine „Sackgasse“. Weder existieren weitere Brücken oder Tunnel über oder unter dem Gleiskörper im Osten oder der Autobahn im Westen noch sind sie geplant. Gleiches gilt für die Möglichkeit des Anschlusses an weiter südlich bestehende Straßen.
- ¹⁴⁸ Im Norden des Planungsbereichs ist eine Brücke als Überquerung der S- und Regionalbahntrasse zum Planungsbereich EGG geplant – diese ist vorrangig für den Fuß- und Radverkehr als Mischverkehrsfläche konzipiert, soll für den motorisierten Verkehr im Regelfall gesperrt bleiben und nur aus Gründen der Erschließungssicherheit für die uneingeschränkte Aufrechterhaltung des Brandschutzes, die Erreichbarkeit von Rettungskräften und der Ver- und Entsorgung genutzt werden können.



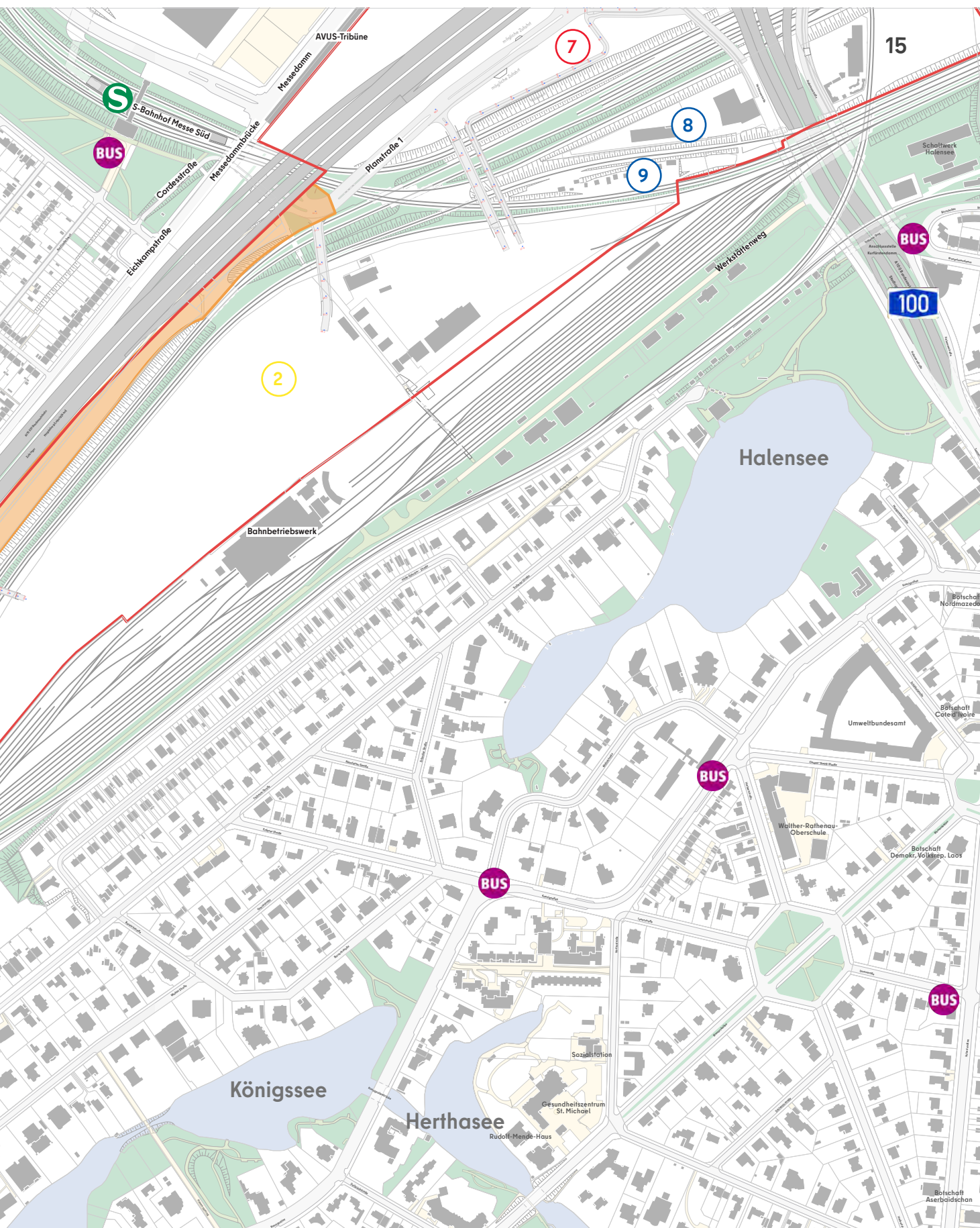


Abb. 033: Verkehrliche Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Reitschulgelände, Quelle: C4C

Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald – Potenzialfläche 2

- ¹⁴⁹ Der Planungsbereich liegt zentral im Planungsgebiet, ist von Verkehrswegen umschlossen und doch nur auf Umwegen zu erreichen. Über die Cordesstraße ist der Planungsbereich für zu Fuß Gehende, Radfahrende und Fahrzeuge kleiner Dimension erreichbar. Die Führung unter der Eichkampstraße, der Autobahn und den Fernbahngleisen ist so niedrig und schmal dimensioniert, dass eine reguläre Erschließung nicht gewährleistet ist. Eine Ertüchtigung wurde geprüft und ist aufgrund der verschiedenen Höhenlagen nicht umsetzbar.
- ¹⁵⁰ Theoretisch ist der Planungsbereich auch über den Werkstättenweg von der Ostseite zu erreichen. Die öffentliche Zuwegung des privaten Werkstättenweg endet jedoch an den Gleisanlagen der Betriebsstätte der Deutschen Bahn. Für den Fußverkehr existiert ein Tunnel vom Werkstättenweg unter den Gleisanlagen zur Cordesstraße. Von dieser Seite aus ist entsprechend auch keine reguläre Erschließung für den motorisierten Verkehr möglich.
- ¹⁵¹ Der Planungsbereich ist in der Summe derzeit nur bedingt erschlossen, wodurch auch die angestrebte Wohnnutzung zurückgestellt ist. Mit dem Ersatzneubau des AD Funkturm und der Anschlussstelle Messedamm wird erstmals eine qualifizierte Erschließung des Areals möglich.
- ¹⁵² Im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung wurde eine neue Erschließungskonzeption durch Stadtstraßen, Mischverkehrsflächen und Radwege entwickelt, um eine Bebauung überhaupt zu ermöglichen. Aufgrund der Komplexität der Höhenlagen, der Eigentumsverhältnisse und des Denkmalbestandes ist diese Planung bis zu fest fixierten Punkten in Höhen und Lagen verbindlich.
- ¹⁵³ Von der neuen Anschlussstelle Messedamm führt die Planstraße 1 zum Messedamm. In Abstimmung mit der DEGES werden für das Stadtstraßennetz zwei Anschlüsse an der Autobahnplanung vorgesehen, die von der Planstraße 1 abgehen und damit das Areal erstmals regulär erschließen werden.
- ¹⁵⁴ Da die Planstraße 1 in Nähe der AS Messedamm noch in Hochlage liegt, können von hier die Gleisanlagen direkt mit Brückenbauwerken überwunden werden. Ab dem Kreuzungspunkt der beiden Stadtstraßen im Planungsbereich ist die weitere Wegeführung im Planungsbereich frei zu entwerfen.
- ¹⁵⁵ Die südliche Stadtstraße führt direkt in der ersten Kurve der Planstraße 1, von der AS Messedamm kommend, an einer der geometrisch interessantesten Stellen in Richtung des Planungsbereichs: Hier liegt auch die Unterführung der BAB durch die Cordesstraße und hier treffen die Stadtbahnstrecken Richtung Süden und Westen aufeinander. Nach Überquerung der Gleisanlagen führt die Stadtstraße abwärts in den Planungsbereich über die Cordesstraße, vorbei am Denkmalensemble Bahnareal Grunewald (vgl. S.54).
- ¹⁵⁶ Von der ersten Kurve der Planstraße 1 aus, ca. 160 m weiter Richtung Norden, geht die nächste Stadtstraße in den Planungsbereich. Die Stadtstraße und ein paralleler Geh- und Radweg werden mit einer Brücke über die Stadtbahngleise und dann abwärts in den Planungsbereich, vorbei am Denkmalensemble Bahnareal Grunewald (vgl. Kap. Bahnareal Grunewald S. 186) geführt. Die Führung und Lage des Geh- und Radweges sind, aufgrund der Komplexität der Höhenlagen und erforderlichen Gradienten, verbindlich.
- ¹⁵⁷ Darüber hinaus wurden im Rahmen der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung für das Stadtstraßennetz zwei Geh- und Radwege, aus Süden kommend, einmal vom Planungsbereich Reitschulgelände, einmal vom Mahnmale Gleis 17, geplant. Insbesondere für den Anschluss an diesen Planungsbereich und damit auch den S-Bahnhof Grunewald den Berliner Süden ist diese Verbindung wichtig.
- ¹⁵⁸ Von Süden kommend verbinden diese zwei Geh- und Radwege den Planungsbereich mit den Nachbarschaften, einmal in Richtung der Villenkolonie, einmal in Richtung Planungsgebiet Reitschulgelände. Die Wege führen einmal mit einer Brücke und einem Tunnel über und unter die jeweiligen Bahnstrecken. Ab dem Fußpunkt der Brücke und des Tunnels ist die weitere Wegeführung im Planungsbereich frei zu entwerfen.
- ¹⁵⁹ Von Süden ist der Planungsbereich durch einen Geh- und Radweg als Tunnel mit der Villenkolonie Grunewald verbunden, der Weg führt über das Mahnmale Gleis 17 zum S-Bahnhof Grunewald
- ¹⁶⁰ Von Südwesten ist der Planungsbereich durch eine Mischverkehrsfläche als Brücke mit dem Planungsbereich Reitschulgelände verbunden. Die Mischverkehrsfläche mit einer Breite von 6 m ist für den motorisierten Verkehr im Regelfall gesperrt und dient damit im Wesentlichen dem Fuß- und Radverkehr in Richtung S-Bahnhof Grunewald.

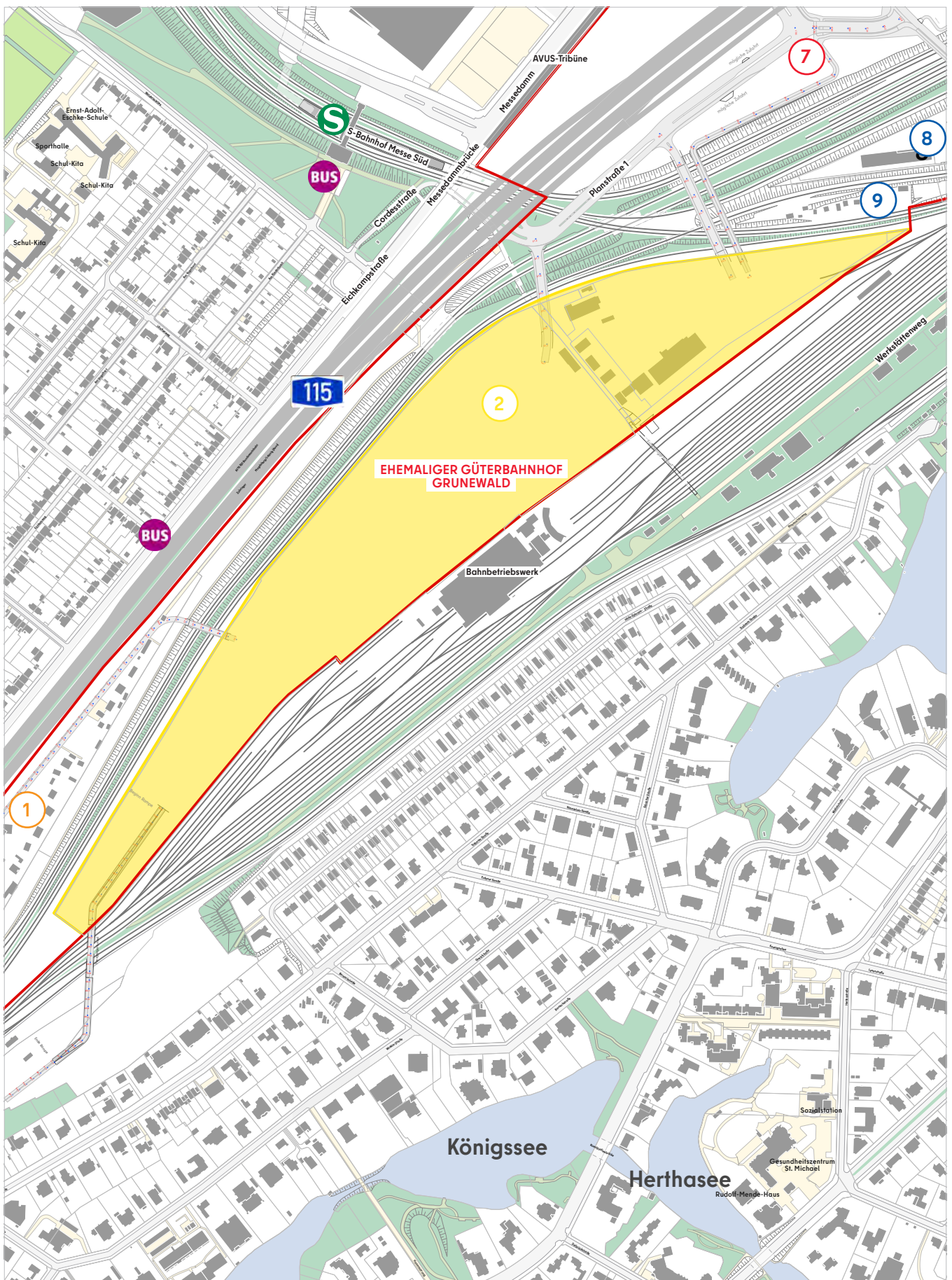
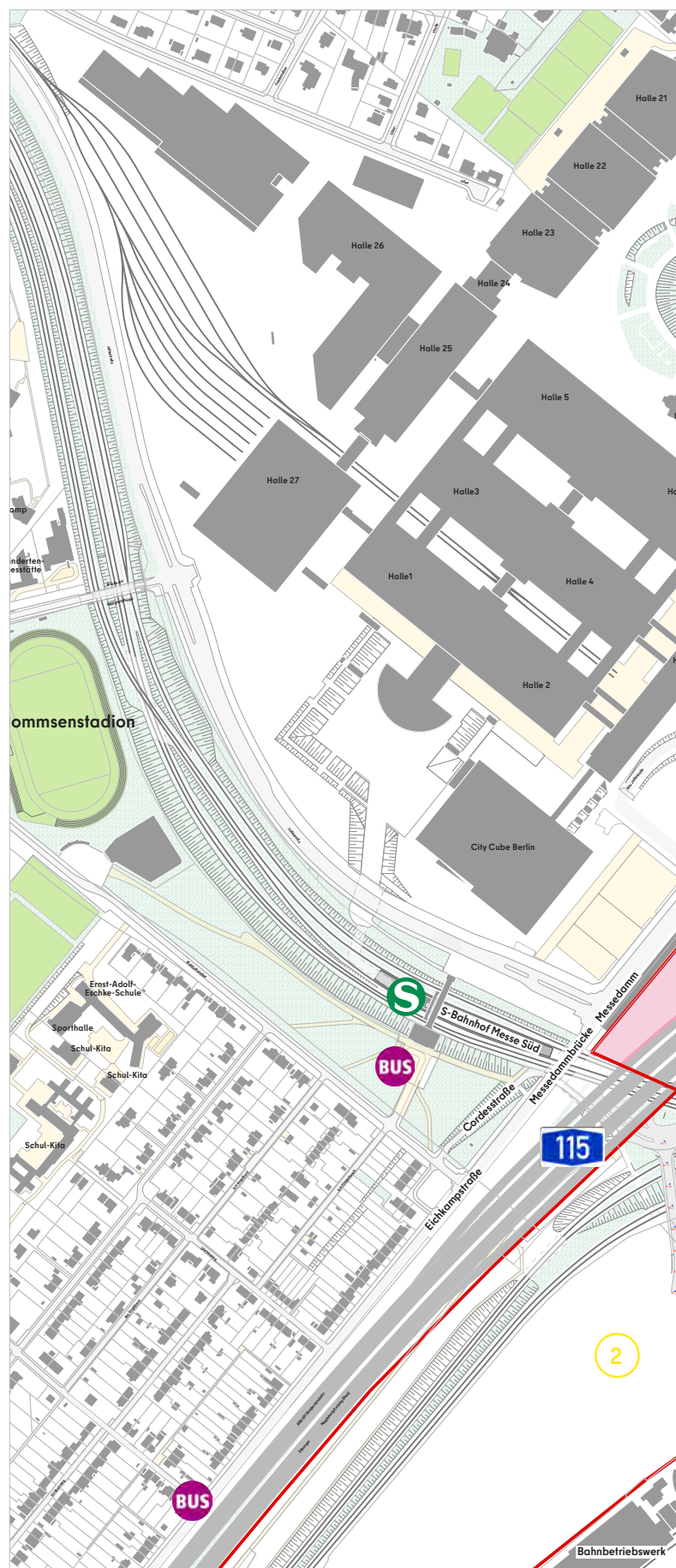


Abb. 034: Verkehrliche Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grünwald, Quelle: C4C

Planungsbereich AVUS-Nordkurve - Potenzialflächen 3|4|5|6|7|10|11|12|14

- 161 Der Planungsbereich AVUS-Nordkurve wird im Westen durch den Messedamm begrenzt, von dort führt eine Planstraße als Teil der Anschlussstelle Messedamm zur A 115. Über diese Planstraße können die Potenzialflächen 3 und 7 erschlossen werden
- 162 Die Potenzialfläche 5 - inmitten des AD Funkturm - ist ausschließlich über die Halenseeestraße (West) erschlossen.
- 163 Die Potenzialflächen 4, 10, 11, 12 und 14 sind zwar von Straßen umgeben, aber nur sehr schwer oder nicht über das geplante Straßennetz zu erschließen. Eine Erreichbarkeit wäre nur durch Umplanung der Autobahnkonstruktionen und entsprechende Geländemodellierung realisierbar. (vgl. Kap. 3.9).



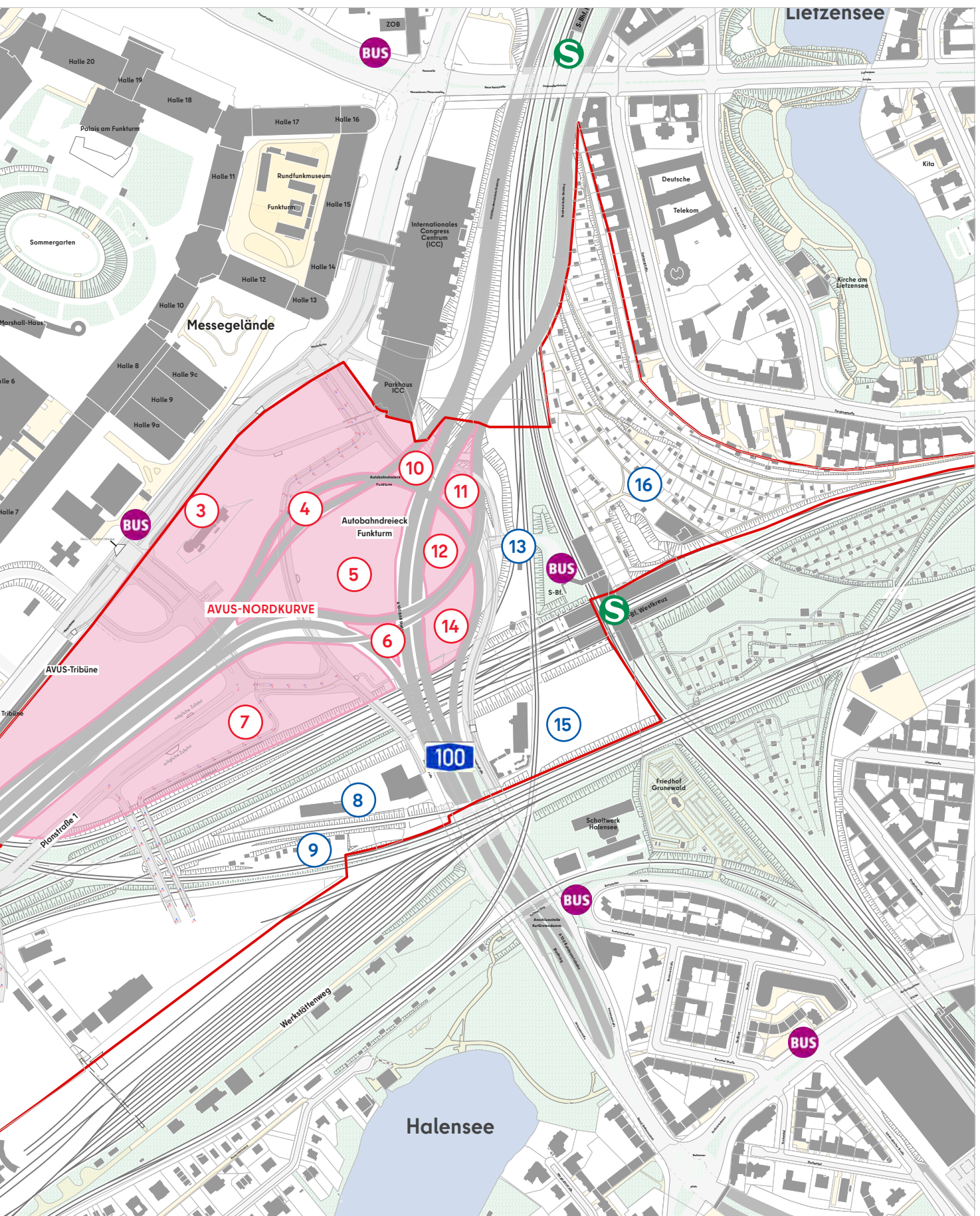
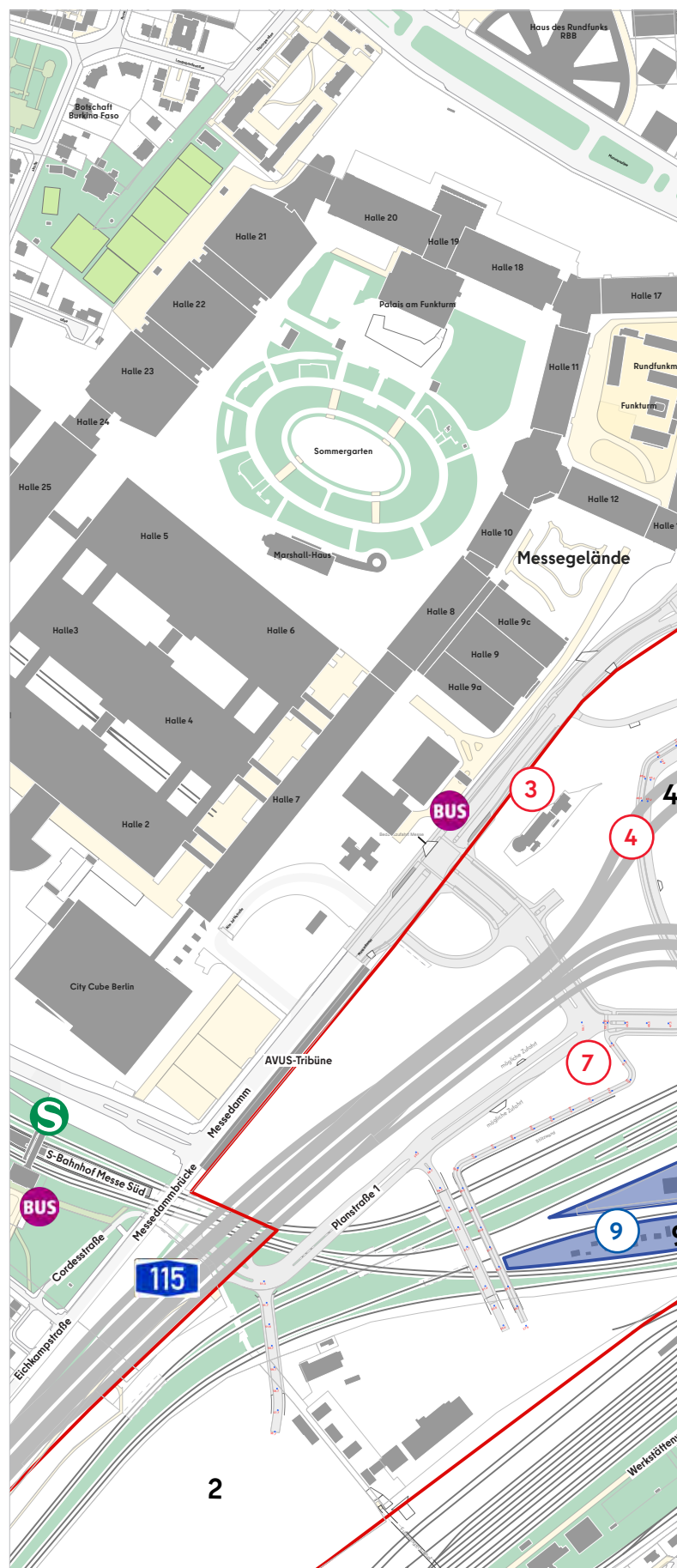


Abb. 035: Verkehrliche Rahmenbedingungen des Planungsbereichs AVUS-Nordkurve, Quelle: C4C

Planungsbereich Westkreuz – Potenzialflächen 8|9|13|15|16

¹⁶⁴ Die beiden südlichen Potenzialflächen 8 und 9 des Planungsbereichs werden von der Halenseestraße (West) erschlossen, wogegen die beiden nördlichen Potenzialflächen 13 und 15 primär von der Halenseestraße (Ost) aus erschlossen werden. Hinzu kommt die Anbindung durch den ÖPNV am S-Bahnhof Westkreuz, der direkt an die Potenzialflächen 13 und 16 angrenzt.



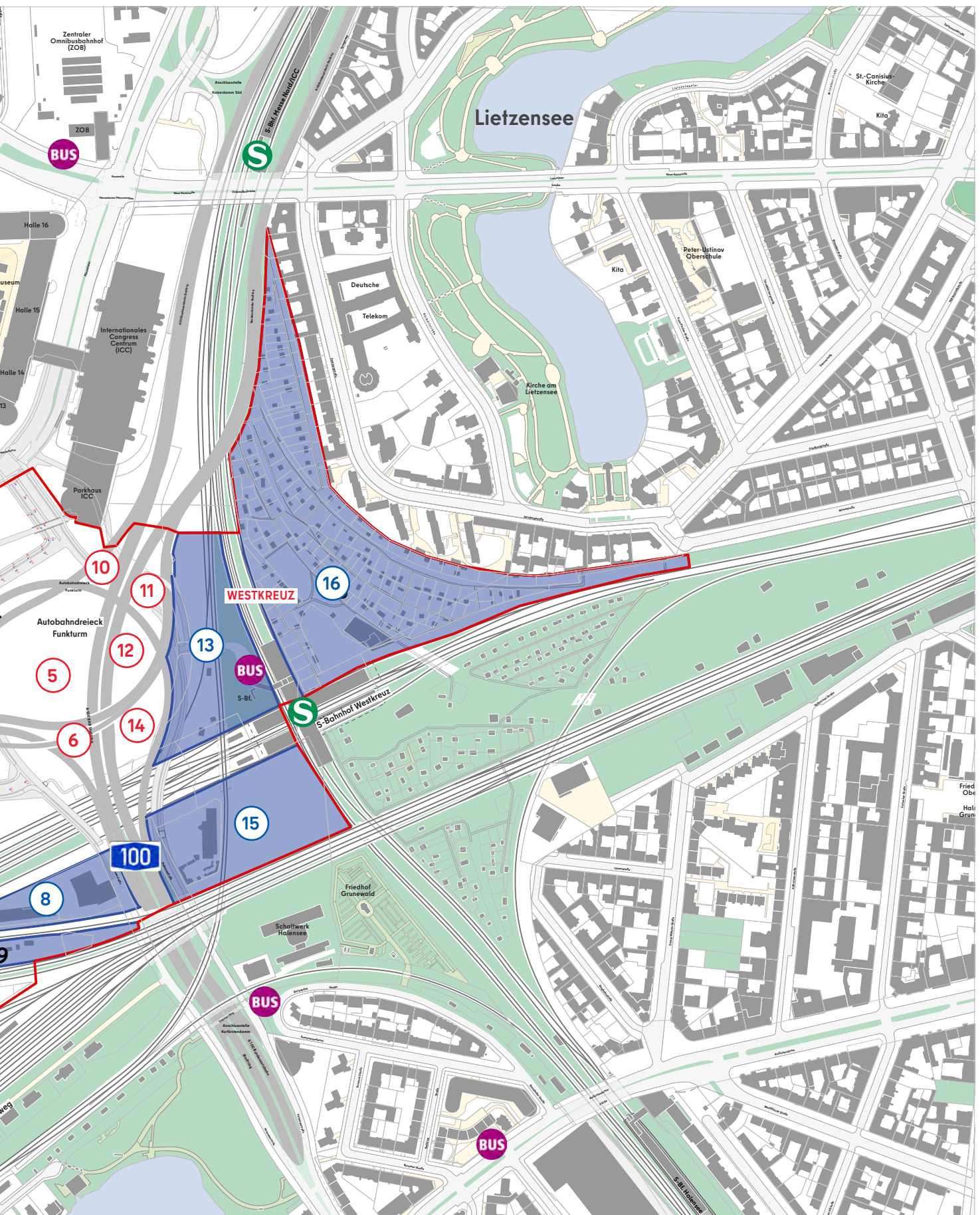


Abb. 036: Verkehrliche Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Westkreuz, Quelle: C4C



2.8 STADTKLIMATISCHE BEDEUTUNG

- ¹⁶⁵ Für Teile des Planungsgebiets ist im Umweltatlas des Landes Berlin das Vorhandensein eines Kaltluftvolumenstroms bzw. einer Kaltluftleitbahn dargestellt. Auch im Kontext anderer Karten des Umweltatlas wird die abkühlende Bedeutung und die Funktion der Frischluftversorgung durch das Gebiet deutlich (Klimamodell Berlin Strahlungstemperatur 2015, Nächtliche Abkühlungsrate 2015; Lufttemperatur 2015; bodennahes Windfeld und Kaltluftvolumenstrom 2015 (Umweltatlas).
- ¹⁶⁶ Im Falle sommerlicher Strahlungsnächte ohne übergeordneten Wind bestehen starke strömungsbedingte Außenbeziehungen praktisch flächendeckend zu den angrenzenden Flächen des Planungsgebietes. Jede Veränderung im Planungsgebiet, sowohl als bauliche, wie auch als grüne geprägte Entwicklung wird Einfluss auf die dargestellten Strömungsverhältnisse nehmen, da Bauwerke ebenso wie dicht stehende Vegetation ein Strömungshindernis darstellen.
- ¹⁶⁷ Hinweise, wie bei der Planung damit umzugehen ist, im Aufgabenteil unter Absatz 338 (S. 128) zu entnehmen.



Abb. 037: Blick vom Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

2.9 FLORA, FAUNA UND HABITATE

Baumbestand

- ¹⁶⁸ Der Baumbestand im Planungsgebiet unterscheidet sich stark zwischen den einzelnen Planungsbereichen und dort teilweise auch innerhalb der einzelnen Potenzialflächen. Zum Teil liegen detaillierte Untersuchungen vor, bspw. für den Planungsbereich Reitschulgelände, teilweise ist der derzeitige Baumbestand aufgrund des geplanten Autobahnersatzbaus irrelevant (Planungsbereich AVUS-Nordkurve). Für den Planungsbereich Westkreuz liegen derzeit keine konkreten Informationen vor.
- ¹⁶⁹ Der vorhandene und kartierte Baumbestand ist in der den Planungsteams zur Verfügung stehenden CAD-Datei verzeichnet. Der erwartete Umgang mit dem Baumbestand im Rahmen der Aufgabe ist in Kapitel Resiliente Stadt im Klimawandel (S. 126) und bei den spezifischen Anforderungen der Planungsbereiche (S. 134) beschrieben.

Fauna

- ¹⁷⁰ Im Rahmen der Vorbereitungen des Ersatzneubaus und Veränderung des Autobahndreiecks Funkturm wurde eine großräumige Kartierung vorhandener Arten für den Artenschutz durchgeführt. Diese werden im Rahmen der Auslage der Planfeststellungsunterlagen auch den Planungsteams zur Verfügung gestellt.
- ¹⁷¹ Da alle weitergehenden artenschutzrelevanten Untersuchungen für die zukünftigen Planungen im Planungsgebiet sinnvollerweise erst nach Abschluss der Arbeiten an der Autobahn durchzuführen sind, dienen die Ergebnisse der vorliegenden Artenschutzkartierung zur Information über möglicherweise zu erwartende Schutzansprüche.

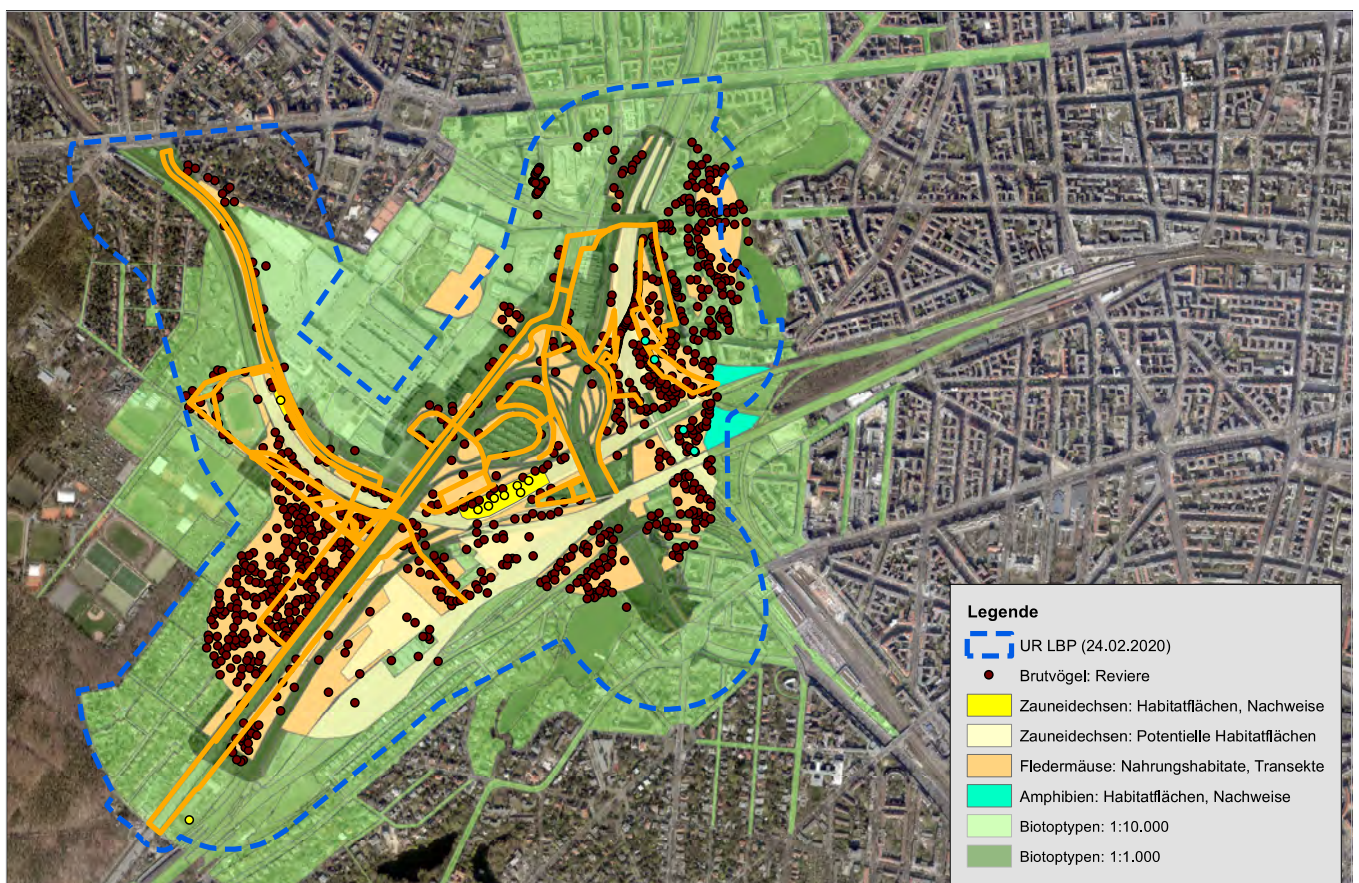


Abb. 038: Kartierdaten Artenschutz (200528) der DEGES, Froelich & Sporbeck - Umweltplanung und Beratung im Auftrag der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Kleingartenanlagen

- 172 Grundsätzlich formuliert der Kleingartenentwicklungsplan das Bestreben, innerhalb von Kleingartenanlagen auch gemeinschaftliche Gartenangebote zu schaffen und die Anlagen dauerhaft durchgängig und öffentlich zu gestalten.
- 173 Im Planungsbereich Westkreuz, auf der Potenzialfläche 9 befindet sich eine im Kleingartenplanentwicklungsplan enthaltene Anlage, die „ELW Halenseestraße“. Das schmale Areal mit weniger als 10 Kleingärten liegt zwischen verschiedenen Gleisanlagen und ist von der Halenseestraße (West) erreichbar.
- 174 Im Norden des Planungsgebietes (Potenzialfläche 16) befinden sich derzeit mehrere Kleingartenanlagen (KGA Witzleben, KGA Westkreuz, KGA Dernburgstraße, KGA Rönnestraße). Mit den Bauarbeiten für das AD Funkturm sollen Flächenbereiche dieser Potenzialfläche für temporäre Bauten und Baustelleneinrichtung genutzt werden.
- 175 Direkt daran angrenzend an den Planungsbereich, außerhalb des Planungsgebietes soll der Westkreuzpark entstehen (vgl. Abs. 178), der derzeit Standort für mehrere Kolonien von Kleingartenanlagen ist (KGA Bahn-Landwirtschaft Große Ausstellung, KGA Bahn-Landwirtschaft Oberer Wasserturm und KGA Bahn-Landwirtschaft Halensee-Wasserturm).
- 176 Im Bereich des Westkreuzparks wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „4-66 Westkreuzpark“ keine Sicherung der Kleingartenanlagen an sich, aber eine Sicherung des Landschaftsbildes und der Nutzung als Erholungsraums angestrebt.
- 177 Die genannten Kleingartenanlagen im Planungsgebiet auf der Potenzialfläche 16 und im geplanten Westkreuzpark befinden sich alle auf Bahnbetrieb gewidmeten Flächen – sie sind entsprechend gemäß Kleingartenentwicklungsplan 2030 nicht dauerhaft gesichert.



Abb. 039: Westkreuzpark: Erschließungs- und Nutzungskonzept für das Westkreuz, Konzept Gesamtgebiet

Geplanter Westkreuzpark

- ¹⁷⁸ Neben den Kleingartenanlagen sollen am Westkreuz auch weitere Flächen als öffentliche Naherholungsflächen, die bisher aus Sicht des Vorhabenträgers als weitgehend naturbelassenes Biotop zu werten sind, nutzbar gemacht werden. Ein entsprechendes Bebauungsplanverfahren wurde eingeleitet und ein Erschließungs- und Nutzungskonzept erarbeitet (siehe Kap. 4-66 – für das Gelände zwischen S-Bahnhof Westkreuz, S-Bahnstrecke der Stadtbahn, Holtzendorffstraße, Fernbahnstrecke der Stadtbahn, S-Bahn-Südringkurve und S-Bahnstrecke der Ringbahn.; S. 84 und 179).

Brachflächen

- ¹⁷⁹ Große Teile der Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald wurden in den letzten Jahren zurückgebaut – das Gelände zeigt sich entsprechend als Brache ohne nennenswerte Flora.
- ¹⁸⁰ An verschiedenen Stellen im Planungsgebiet gibt es darüber hinaus Flächen, die durch Zuschnitt und angrenzende Straßen und Schienen nicht genutzt werden und die durch intensive Begrünung geprägt sind. Ihre Gestalt zeigt sich weder beplant noch geordnet, einzige menschliche Einflüsse sind regelmäßige Maßnahmen des Vegetationsmanagements der Deutschen Bahn oder der Autobahnmeisterei auf den äußeren Böschungsrändern.





Abb. 040: Blick über die Kleingartenanlage Richtung ICC, Quelle: C4C | CS

2.10 EMISSIONEN

- ¹⁸¹ Umgrenzt und durchschnitten von Verkehrstrassen ist das Planungsgebiet von Emissionen aus verschiedenen Quellen betroffen: Verkehrslärm von der Autobahn, den Stadtstraßen und aus dem Schienenverkehr wirken ebenso wie der Lärm des Messebetriebs und der Bahn-Betriebsstätte ein.
- ¹⁸² Die Strategische Lärmkarte Gesamtlärmindex L_DEN (Tag-Abend-Nacht) Raster 2017 (Umweltatlas) und die Strategische Lärmkarte Gesamtlärmindex L_N (Nacht) Raster 2017 (Umweltatlas) stellt für die Addition verschiedener Verkehrslärmquellen die derzeitigen Belastungen im Planungsgebiet fest.
- ¹⁸³ Mit der Planung für den Ersatzneubau und die Veränderung des AD Funkturm hat die DEGES auch eine Prognose für die Veränderungen der Emissionen dargestellt. Durch die Veränderung der Höhenlagen und neuer Lärmschutzwände kommt es insbesondere im südlichen Bereich des Planungsgebietes zu einer Emissionsminderung und einer Emissionserhöhung im nördlichen Bereich.
- ¹⁸⁴ Für die verschiedenen Planungsbereiche ergeben sich nach dem Umbau des AD Funkturm folgende Belastungen gegenüber den Darstellungen der bestehenden Lärmsituation der Strategischen Lärmkarten.
- Planungsbereich Reitschulgelände
 - Tag-Abend-Nacht: Gleichbleibender Wert von 65 db/a bis >75 db/a × Keine Verbesserung der Lärmsituation
 - Nacht: Gleichbleibender Wert von 55 db/a bis 70 db/a × Keine Verbesserung der Lärmsituation
 - Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald
 - Tag-Abend-Nacht: Werte von 60 db/a bis 75 db/a auf 59 db/a bis 61 db/a × Reduzierung der Lärmsituation
 - Nacht: Werte von 55 db/a bis 70 db/a auf 57 db/a bis 64 db/a => geringfügige Erhöhung und hohe Reduzierung der Lärmsituation in Teilbereichen
 - Planungsbereich AVUS-Nordkurve
 - Tag-Abend-Nacht: Werte von 65 db/a bis >75 db/a auf 59 db/a bis 76 db/a => geringfügige Erhöhung und hohe Reduzierung der Lärmsituation in Teilbereichen
 - Nacht: Werte von 50 db/a bis >70 db/a auf 61 db/a bis 71 db/a × Erhöhung der Lärmsituation
 - Planungsbereich Westkreuz
 - Tag-Abend-Nacht: Werte von 65 db/a bis >75 db/a auf 61 db/a bis 79 db/a × Erhöhung und Reduzierung der Lärmsituation in Teilbereichen
 - Nacht: Werte von 60 db/a bis >70 db/a auf 56 db/a bis 74 db/a × Erhöhung und Reduzierung der Lärmsituation in Teilbereichen
- ¹⁸⁵ Zuzüglich zu den Emissionen aus Verkehrslärm sind Emissionen aus Gewerbelärm zum Beispiel der Betriebsstätte der Deutschen Bahn und potenziell der Messe anzunehmen, die bisher nicht untersucht wurden.

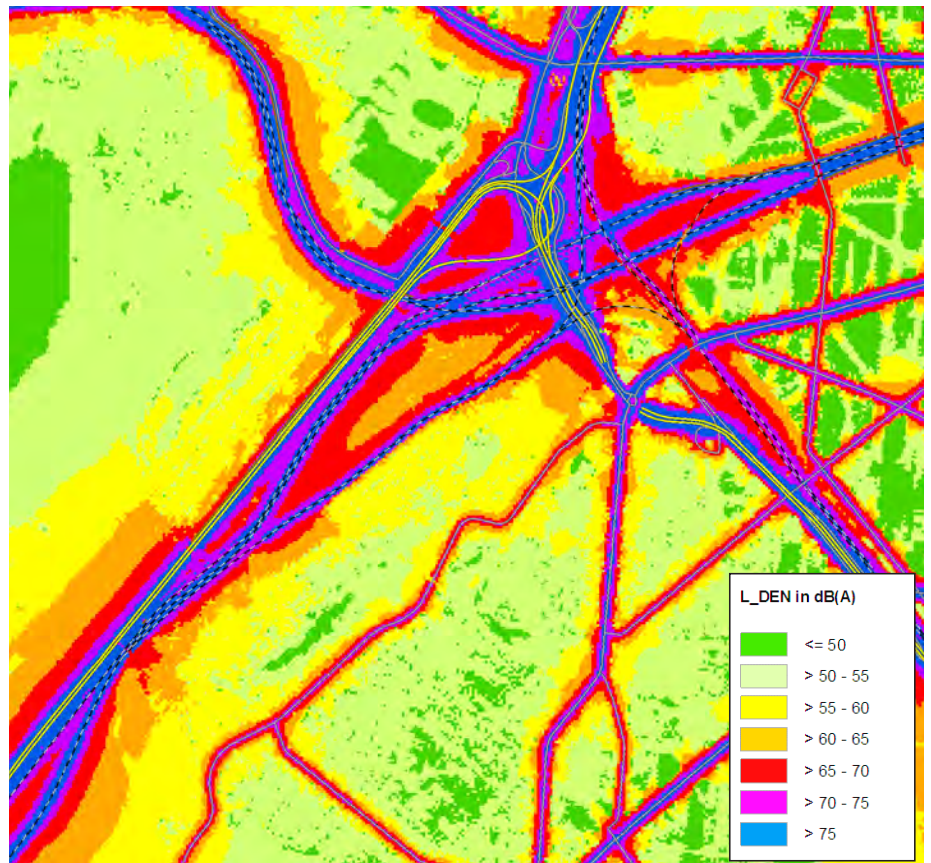


Abb. 041: Strategische Lärmkarte Gesamtlärmindex L_DEN (Tag-Abend-Nacht) Raster 2017 (Umweltatlas),
Quelle: Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2.0

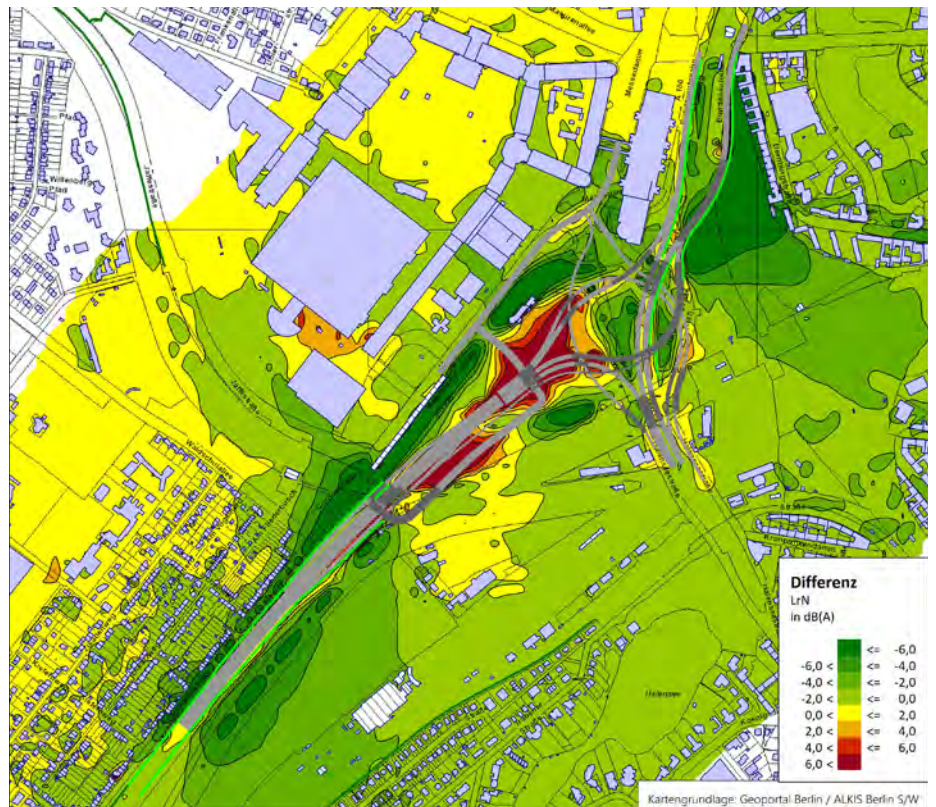


Abb. 042: Darstellung der Veränderung der Lärmemissionen bedingt durch den Ersatzneubau mit Veränderung des AD Funkturm, Quelle: DEGES, in 2020-12-09_2TW_ADF_Praesentation_PLENUM_WEB

2.11 PLANUNGSRECHTLICHE GRUNDLAGEN

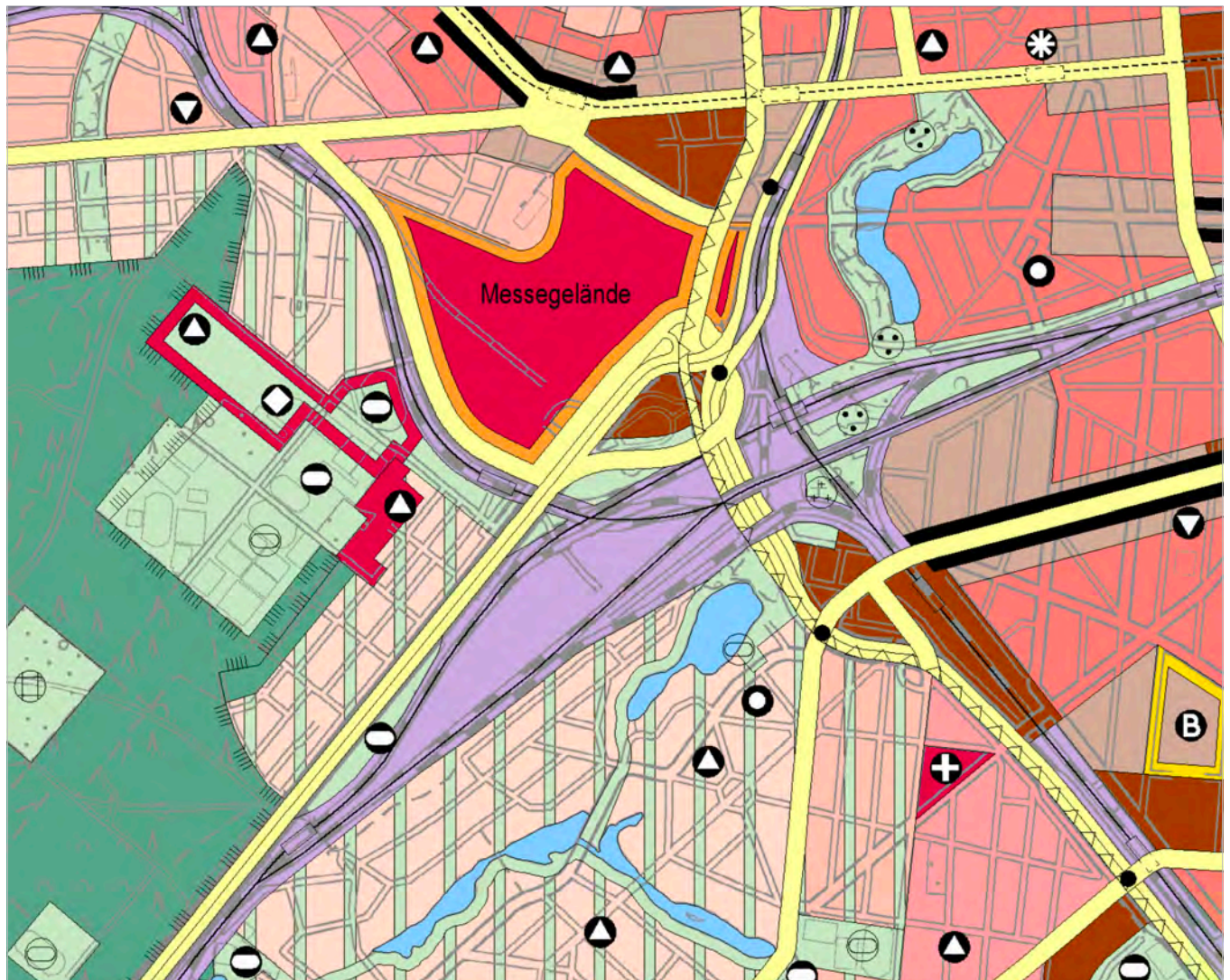
Flächennutzungsplan

¹⁸⁶ Im Flächennutzungsplan in der Fassung der Neubeschreibung vom 5. Januar 2015 zuletzt geändert am 2. September 2021 zeigt für das Planungsgebiet verschiedene Darstellungen:

¹⁸⁷ Der ehemalige Güterbahnhof Grunewald und die Gleisanlagen sind der ehemaligen und jetzigen Nutzung entsprechend als Bahnanlage dargestellt. Die Flächen der Autobahn und der Halenseestraße sind als übergeordnete Hauptverkehrsstraßen, der Bereich der ehemaligen AVUS-Nordkurve ist als gemischte Baufläche mit einem Grünzug in symbolischer Breite deklariert. Des Weiteren sind Flächen zwischen Autobahn und Gleisanlagen als Grünflächen dargestellt.

¹⁸⁸ Im FNP wird ein Vorranggebiet für Luftreinhaltung dargestellt, welches die räumliche Priorität für die Einschränkungen von Emissionen der Verursachergruppen Hausbrand und Industrie im großräumigen Innenstadtbereich setzt. Im Planungsgebiet bildet die Halenseestraße (West) die Begrenzung des Vorranggebietes für Luftreinhaltung.

¹⁸⁹ Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zum AD Funkturm ist aufgrund der geänderten Führung der Autobahn und verbleibenden Flächen eine Änderung des Flächennutzungsplans für die Bereiche erforderlich. Gleiches gilt für die Neukonzeption der aus diesem Verfahren herausgehenden Flächen.



Legende

Baufläche Wohnbaufläche, W1 (GFZ über 1,5) Wohnbaufläche, W2 (GFZ bis 1,5) Wohnbaufläche, W3 (GFZ bis 0,8) Wohnbaufläche, W4 (GFZ bis 0,4) Sonderbaufläche Hauptstadtfunktion (H) Sonderbaufläche mit gewerblichem Charakter Gemeinbedarfsflächen Gemeinbedarfsfläche / Gemeinbedarfsfläche mit hohem Grünanteil Hochschule und Forschung Schule Krankenhaus Sport Ver- und Entsorgungsanlagen Fläche mit gewerblichem Charakter / Fläche mit Mischnutzungscharakter Fläche mit hohem Grünanteil / Fläche mit landwirtschaftlicher Nutzung Wasser Abfall, Abwasser	Gemischte Baufläche, M1 Gemischte Baufläche, M2 Gewerbliche Baufläche Einzelhandelskonzentration Sonderbaufläche Sonderbaufläche mit hohem Grünanteil Kultur Verwaltung Post Sicherheit und Ordnung Energie Betriebshof (Bahn und Bus)	Verkehr Autobahn mit Anschlussstelle Übergeordnete Hauptverkehrsstraße Trassenfreihaltung Tunnelanlage Freiflächen, Wasserflächen Grünfläche Parkanlage Friedhof Kleingarten Wald Wasserfläche Nutzungsbeschränkungen zum Schutz der Umwelt (Darstellungen(D), nachrichtliche Übernahmen(N) und Kennzeichnungen(K)) Landschaftliche Prägung von Wohnbauflächen(D) Vorranggebiet für Luftreinhaltung(D) Planungszone Siedlungsbeschränkung gem. LEP FS(N) Geltungsbereich ThF-Gesetz (N) Weltkulturerbe(N) Wasserschutzgebiet(N) FFH-*/Landschaftsschutz-/Naturschutzgebiet(N) Schadstoffbelastete Böden(K)	Bahnfläche U-, S-, R-Bahn; Bahnhof ober-/unterirdisch Fernbahnhof (ICE/IC/IR) ober-/unterirdisch Kleinbahn Feld, Flur und Wiese Sport Wassersport Camping Landwirtschaftsfläche
--	---	---	---

Abb. 043: Ausschnitt Flächennutzungsplan, Quelle: Geoportal Berlin, erstellt am 02.09.2021

Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm

¹⁹⁰ Das „Landschaftsprogramm“ (LaPro) ergänzt den FNP von Berlin um landschafts- und umweltbezogene Aussagen, welche auf nachfolgenden Planungsebenen konkretisiert werden sollen. Überwiegende Teile des Planungsgebietes sind in den Programmplänen als „Städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzung“ dargestellt. Neben den allgemeinen Hinweisen der einzelnen Programmpläne finden sich relevante für das Projekt anwendbare Hinweise insbesondere in der Erläuterung des LaPro für den städtischen Übergangsbereich (Auszug)¹⁴:

- An Bahntrassen und Gewässern, auf Brachen des ehemaligen Grenzstreifens, aber auch in den Siedlungsbereichen gilt es weiterhin, charakteristisch gestaltete Grünzüge anzulegen.
- In Gewerbegebieten und auf Infrastrukturf lächen sollen zur Gliederung hochwachsende Sträucher

und Bäume gepflanzt werden. Eine stärkere Durchgrünung – auch durch die Begrünung von Dächern und Fassaden – soll Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds abbauen.

- Insgesamt gilt es, den Entwicklungsraum weiter in Verdichtungsachsen und stärker vegetationsgeprägte Räume zu differenzieren. Ablesbar ist eine solche Differenzierung an der Bebauungsdichte und an den Grünstrukturen.
- In den Großsiedlungen können weitere Begrünungs- und Gestaltungsmaßnahmen die Identifikation der Menschen mit ihrer Umgebung verbessern. Dabei geht es darum, differenzierte Quartiere zu bilden – etwa durch Stadtplätze mit Leitbaumarten und raumbildende Vegetationsstrukturen.

¹⁴ Landschaftsprogramm Artenschutzprogramm Begründung und Erläuterung 2016, Seite 77



Abb. 44: Blick vom Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Norden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

¹⁹¹ Die für das Planungsgebiet beschriebenen allgemeinen Ziele des LaPro sind in die Struktur der Aufgabenbeschreibung eingearbeitet.

- Der Anpassung an den Klimawandel ist das Kap. Klimaschutz und Klimaanpassung gewidmet. Die Anforderungen zu Erhalt und Entwicklung der klimatischen Ausgleichsfunktionen (Kaltluftentstehung) ist im Kap. Stadtklima (S. 128) beschrieben.
- Aspekte der Entwicklung von Wegeverbindungen und der Erschließung von Freiflächen und Erholungspotenzialen finden sich unter anderem in dem Kap. Straßen und Wege (S. 110) und dem Kap. Öffentlicher Raum: Landschaftsräume, Parks, Freiräume, Plätze, Straßen, Wege (S. 116). In letzterem wird auch die Entwicklung und Qualifizierung kleiner, quartiersbezogener Grün- und Freiflächen und die Entwicklung von Konzepten für die Erholungsnutzung thematisiert. Hier finden sich auch Hinweise zum

Erhalt und zur Entwicklung prägender Landschaftselemente und der Anlage ortsbildprägender Freiflächen, begrünter Straßenräume und Stadtplätze.

- Im Kapitel Wassersensible Stadtentwicklung (S. 131) wird auf Themen der dezentrale Regenwasserbewirtschaftung und des Rückhalts des Wassers in der Landschaft eingegangen.
- Im Kapitel Biotopverbund und Biodiversität (S. 128) sind Fragen der Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, der Dach- und Wandbegrünung sowie der Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen gewidmet.



Stadtentwicklungspläne (StEPs)

¹⁹² Aktuell werden die Stadtentwicklungspläne Wohnen und Wirtschaft fortgeschrieben. Für beide Nutzungen bestehen Flächenbedarfe. Im Sinne einer integrierten Stadtentwicklung sind auch im Zuge des Verfahrens Stadteingang West gesamtstädtische Nutzungsanforderungen einzubinden. In der Fortschreibung des StEP Wohnen wird auch geprüft, die Entwicklung von Wohnquartieren und gemischten Strukturen im Bereich Stadteingang West in die gesamtstädtische Planung aufzunehmen.

StEP Wohnen 2030

¹⁹³ Das Plangebiet selbst ist nicht Teil der Flächenkulisse des StEP Wohnen 2030, gleichwohl werden mit dem StEP konzeptionelle Aussagen getroffen, die auch im Plangebiet zu berücksichtigen sind. Dies betrifft vor allem die Notwendigkeit, den Wohnungsneubau im Land Berlin zu forcieren und hierfür Flächen zu aktivieren. Von besonderer Bedeutung sind Wohnungen im gemeinwohlorientierten Segment. Im Umfeld befinden sich Ausweisungen für derzeit oder in Kürze in Realisierung befindliche gemeinwohlorientierte Wohnnutzungen (südlicher Rand Siedlung Eichkamp) und ein mittelfristiges Wohnbaupotenzial (Jafféstraße).

StEP Wirtschaft 2030

¹⁹⁴ Im StEP Wirtschaft finden sich in den Leitlinien, im räumlichen Leitbild und in den generellen Handlungsansätzen konzeptionelle Aussagen, die im Plangebiet zu berücksichtigen sind. Im Planungsgebiet ist ein Güterverkehrssubzentrum in Planung ausgewiesen. Das Gebiet wird damit als eines von drei Gebieten im Landesgebiet gesehen, die geeignet für ein Güterverkehrssubzentrum sein könnten. Entsprechend besteht der Auftrag im Verfahren zu untersuchen, inwieweit ein UCC – ein Urban Consolidation Center – eingebunden werden kann (vgl. Kap. Urban Consolidation Center S. 125).

¹⁹⁵ Das Planungsgebiet liegt angrenzend zur Messe und damit in direkter Nähe wirtschaftsnaher Infrastruktur. Der Planungsbereich AVUS-Nordkurve wird derzeit u. a. für logistische Funktionen der Messe genutzt. Sowohl diese Messefunktionen als auch messeaffine Nutzungen sind Bestandteil der Planungsaufgabe.

StEP Klima 2.0 (Entwurf), StEP Zentren 2030 und StEP Mobilität und Verkehr

¹⁹⁶ Die Informationen aus dem StEP Klima, dem StEP Zentren und dem StEP MoVe treffen für das Planungsgebiet generelle Aussagen – wo Einzelaspekte berührt und relevant werden, sind sie im Rahmen dieser Aufgabenbeschreibung dargestellt.

¹⁹⁷ Im StEP Zentren finden sich in den Leitlinien sowie in den Steuerungsgrundsätzen konzeptionelle Aussagen, die grundsätzlich im Plangebiet zu berücksichtigen

sind. Aufgrund vielfältiger Trendfolgen und multipler Krisen zeigt sich in Berlin kein Verkaufsflächenwachstum mehr. Die Fortschreibung des StEP Zentren ist beabsichtigt.¹⁵ Der StEP Klima 2.0 befindet sich derzeit in der parlamentarischen Beschlussfassung. Zukünftige flächenhafte Ziele sind ebenso zu beachten, wie generelle Aussagen.

Bebauungspläne

Bebauungspläne im Planungsgebiet

¹⁹⁸ Im Planungsgebiet liegen zwei geltende Bebauungspläne,

- VII – 101 Autobahn, Neue Kantstr., Kongresszentrum im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf [1963] und
- IX – 58 Stadtring Berlin, Bornimer Str. im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf [1964].

¹⁹⁹ Beide haben für das Verfahren keine Relevanz, da sie mit dem Ersatzneubau der BAB überplant werden.

Relevante angrenzende Bebauungspläne

4-66 – FÜR DAS GELÄNDE ZWISCHEN S-BAHNHOF WESTKREUZ, S-BAHNSTRECKE DER STADTBAHN, HOLTZENDORFFSTRASSE, FERNBAHNSTRECKE DER STADTBAHN, S-BAHN-SÜDRINGKURVE UND S-BAHNSTRECKE DER RINGBAHN.

²⁰⁰ Mit dem Bebauungsplan 4-66 soll die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung von ehemaligen Betriebsflächen der Bahn zu Grünflächen im Umfeld von Witzleben und dem S-Bahnhof Westkreuz geschaffen werden – dem Westkreuzpark (vgl. Abs. 178). Die ca. 10 ha großen, bestehenden Freiflächen sollen gesichert und qualifiziert, die Wegeverbindungen zu den umliegenden Nachbarschaften verbessert werden. Der Bebauungsplan befindet sich derzeit im Verfahren, eine öffentliche Auslegung hat stattgefunden.

4-77 VE – FÜR DIE NORDÖSTLICH DES BAHNHOFES GRUNEWALD UND HINTER DER TRABENER STRASSE GELEGENEN FLURSTÜCKE 148 UND 149 UND DEN WEG ZUR HILDE-EPHRAIM-STRASSE (FLURSTÜCK 151, ALLE FLUR 1 DER GEMARKUNG GRUNEWALD FORST)

²⁰¹ Mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan 4-77 soll die planungsrechtliche Grundlage für die Entwicklung des Dokumentationszentrum und studentisches Wohnen am Mahnmal Gleis 17 geschaffen werden (vgl. Kap. Else-Ury-Campus, S. 54).

¹⁵ Kap. 2.2 sowie Kap. 3.7

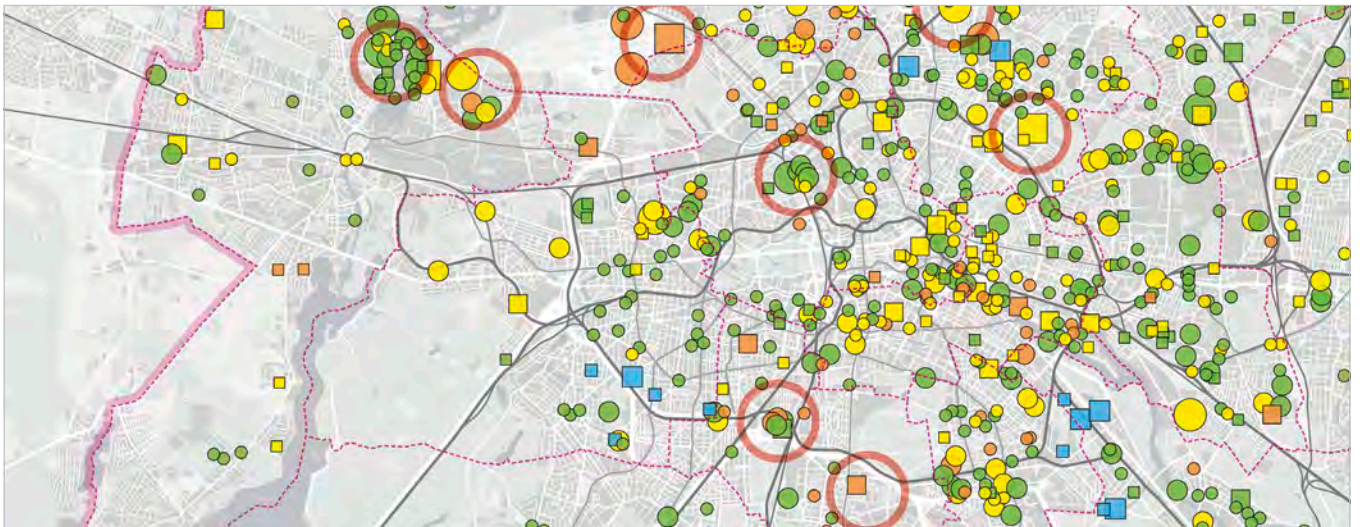


Abb. 045: Ausschnitt StEP Wohnen 2030, Karte „Neubaupotenziale“, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, April 2019

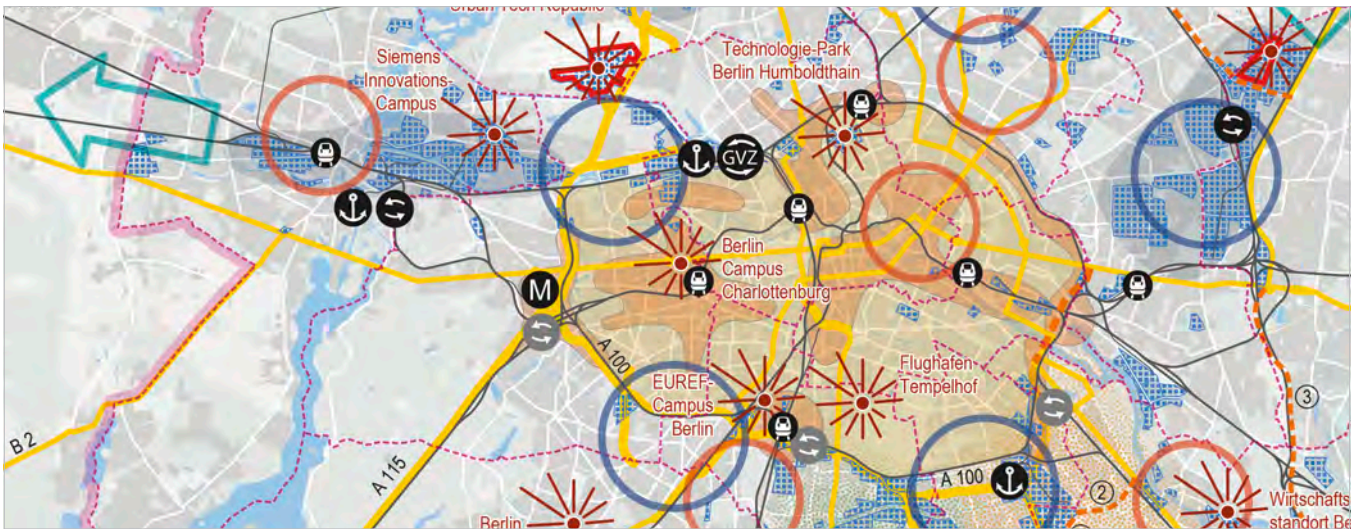


Abb. 046: Ausschnitt StEP Wirtschaft 2030, Karte „Räumliches Leitbild“, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, April 2019

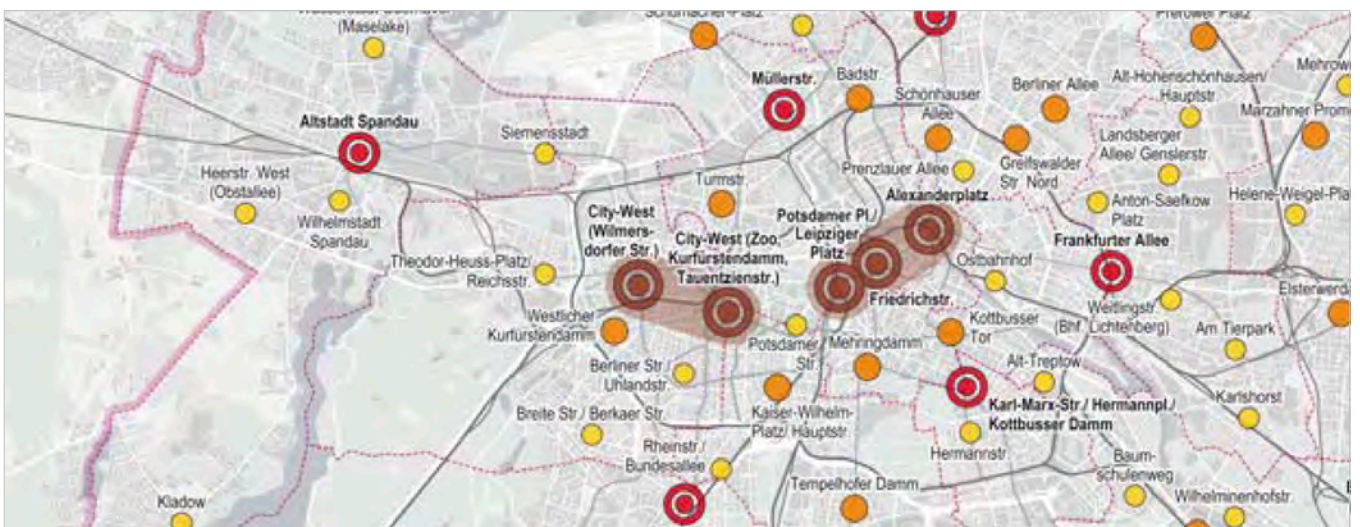


Abb. 047: Ausschnitt StEP Zentren 2030, Karte „Zentrenhierarchie“, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, August 2019

2.12 VORUNTERSUCHUNGEN

²⁰² Im Vorfeld der Aufgabenbeschreibung wurden vielfältige Voruntersuchungen durchgeführt wie zum Beispiel:

- das stadtplanerische Strukturkonzept Stadteingang West Autobahndreieck Funkturm Berlin,
- die Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm und
- die Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchungen hinsichtlich der veränderten Anforderungen an das städtische Straßennetz im Kontext der Planung Ersatzneubau Autobahndreieck Funkturm.

²⁰³ Die Ergebnisse dieser Untersuchungen wurden im Vorfeld ausgewertet, sind für das Verfahren relevant und wo nötig und möglich in die Aufgabenbeschreibung eingebracht. Insoweit eine Veröffentlichung möglich ist, werden die Unterlagen mit der Aufgabenbeschreibung zur Verfügung gestellt. Das letztgültige Dokument ist die hier vorliegende Aufgabenschreibung.



Abb. 048: Karte mit Darstellung der Denkmale im und am Planungsgebiet, FIS-Broker, DL-DE/BY-2-0

2.13 BETRACHTUNG VON RELEVANTEN DENKMALEN

²⁰⁴ Im Planungsgebiet ist eine Vielzahl verschiedener Denkmäler aus verschiedenen Zeiten vorhanden. Sie sind hier nachrichtlich aufgelistet und genauer im Anhang beschrieben:

- Gesamtanlagen mit Baudenkmalen
 - AVUS-Raststätte und Zuschauertribüne
 - Messegelände mit den Baudenkmalen Funkturm & Marshall-Haus & Palais am Funkturm
 - S-Bahnhof Grunewald
 - Ringbahn-Endstation Grunewald (Stellwerk, Bahnsteig, Gleisanlage, Gedenkstätte)
- Baudenkmale
 - Internationales Congress Centrum Berlin (ICC)
 - S-Bahnhof Westkreuz
 - S-Bahnhof Messe Süd (vormals S-Bahnhof Eichkamp)
 - Schaltwerk Halenseestraße 26-30
 - Lokomotivschuppen (Werkstättenweg)
- Ensembles
 - Bahnareal Grunewald
- Gartendenkmale
 - Friedhof Grunewald



Abb. 49: Blick vom Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Norden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

2.14 PLANERISCHE GRUNDLAGEN

Baugrund

- 205 Für das Verfahren ist von einem tragenden Baugrund auszugehen.

Grundwasser

- 206 Der höchste anzunehmende Grundwasserstand im Planungsgebiet ist gemäß Auskunft Umweltatlas Berlin, Flurabstand des Grundwasser 2009 bei einer Höhe von 32,8 m über NHN im Norden und 33,7 m über NHN im Süden ausgewiesen.

Topographie und Topologie

- 207 Die Topographie des Planungsgebietes und seiner Umgebung ist im Berliner Kontext eine Besonderheit. Zwischen dem künstlich aufgeschütteten Teufelsberg im Grunewald und dem westlichen Stadtrand liegt das Warschau-Berliner Urstromtal, in dem heute die Spree fließt.
- 208 Die glaziale Rinne als Folge der topographischen Schübe der Eiszeit bestimmte die Lage der Grunewaldseenkette, die wiederum die Bebauungsstruktur der anliegenden Quartiere maßgeblich geprägt hat.
- 209 Die Veränderungen durch die Industrialisierung und der damit einhergehenden neuen Mobilität haben darüber hinaus maßgeblich zum heutigen topografischen Zustand beigetragen.
- 210 Die kreuzungsfrei geführten, verkehrlichen Infrastrukturen verteilen sich funktional bedingt in Hoch- oder Tieflagen im Verhältnis zu einer relativ eben bebauten Stadtgestalt. Die heutige Topographie im Planungsgebiet zeigt sich im Wesentlichen durch menschliche Eingriffe im Rahmen des Baus verkehrlicher Infrastruktur.
- 211 Neben dieser Topographie des Bodens spielt die Topologie der geplanten und bestehenden Verkehrsbauwerke eine entscheidende Rolle zur Identifikation von geeigneten Orten für spezifische Nutzungen.





Abb. 050: Plan mit Darstellung der bestehenden Topographie und der geplanten Verläufe der BAB und des Straßennetzes, Quelle: C4C

Altlasten und Kampfmittel

- ²¹² Im Rahmen der Vorbereitung des Ersatzneubaus AD Funkturm wurde eine historische Recherche erstellt, die mehrere Verdachtsflächen für Altlasten identifizieren konnte, ein Großteil davon im Bereich der AVUS-Nordkurve. Im Rahmen der Bauarbeiten werden diese Altlasten sachgerecht behandelt.
- ²¹³ Zudem wurde im Rahmen der Vorbereitung anhand von Luftbildern und Plänen ein Kurzbericht mit weiteren Empfehlungen zur Kampfmitteluntersuchung und Kampfmittelräumung erstellt, bei dem mehrere Verdachtsbereiche identifiziert wurden, die im weiteren Prozess von Planung und Bau entsprechend behandelt werden müssen.
- ²¹⁴ Es ist davon auszugehen, dass die notwendigen Arbeiten für das AD Funkturm durch die DEGES alle Aspekte von Altlasten und Kampfmitteln mindestens im Planfeststellungsbereich abschließend klärt werden, so dass sie für den Wettbewerblichen Dialog keine Relevanz haben. Untersuchungen zu Altlasten und Kampfmitteln außerhalb des Planfeststellungsbereichs liegen nicht vor, sie werden im Rahmen späterer Planungsschritte durchgeführt werden.

Bundesfernstraßengesetz

- ²¹⁵ Grundsätzlich besteht ein Anbauverbot für Hochbauten und bauliche Anlagen in einer Entfernung von 40m von Bundesautobahnen (§ 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 FStrG).
- ²¹⁶ Der Neubau und die Veränderung von Hochbauten und baulicher Anlagen in einem Abstand von 100 m zu Bundesautobahnen (Anbaubeschränkungszone) bedürfen der Zustimmung der Fernstraßen-Bundesamtes (§ 9 Abs. 2 FStrG).
- ²¹⁷ Beide Abstände gelten vom jeweils äußeren Rand der befestigten Fahrbahn - der Seitenstreifen ist nicht Teil der Fahrbahn. In den mitgelieferten Plänen sind die jeweiligen Abstände eingezeichnet.
- ²¹⁸ Es wird für dieses Verfahren davon ausgegangen, dass Ausnahmen mit Blick auf FStrG § 9 Abs. 8 möglich sind.¹⁶

¹⁶ § 9 (8) Bauliche Anlagen an Bundesfernstraßen FStrG (Bundesfernstraßengesetz): 1. Die oberste Landesstraßenbaubehörde oder das Fernstraßen-Bundesamt kann an den Bundesfernstraßen, soweit dem Bund die Verwaltung einer Bundesfernstraße zusteht, im Einzelfall Ausnahmen von den Verboten der Absätze 1, 4 und 6 zulassen, wenn die Durchführung der Vorschriften im Einzelfall zu einer offenbar nicht beabsichtigten Härte führen würde und die Abweichung mit den öffentlichen Belangen vereinbar ist oder, wenn Gründe des Wohls der Allgemeinheit die Abweichungen erfordern. 2. Ausnahmen können mit Bedingungen und Auflagen versehen werden.

Mobilitätsgesetz

- 219 Das Mobilitätsgesetz ist zu beachten – insbesondere im Hinblick auf Abschnitt 1, Unterabschnitt 1: Verkehrsmittel-übergreifende Ziele – die dort aufgeführten Grundsätze sind Spiegel des Anspruchs an eine Mobilitätsplanung des 21. Jahrhunderts.
- 220 Gleichsam bieten die Teile zum ÖPNV, dem Fuß-, Rad- und Wirtschaftsverkehr wertvolle und ggü. Konzepten zum MIV prioritäre Hinweise für die Planung.

Technische Infrastruktur

- 222 Das Gelände kann als in den wesentlichen Teilen als technisch vollständig erschlossen betrachtet werden. Nicht vorhandene, notwendige technische Infrastruktur wird bei Bedarf im weiteren Projektverlauf realisiert.

Hochhausleitbild

- 221 Das Hochhausleitbild für Berlin ist anzuwenden, die im Wettbewerblichen Dialog verlangten Maßstäbe sind dabei zu beachten. Neue Hochhäuser sind unter Berücksichtigung bestehender Hochpunkte und Landmarken wie Funkturm und ICC zu planen.



3 AUFGABE FÜR DEN WETTBEWERBLICHEN DIALOG



Abb. 052: Blick über die Gleisanlagen Richtung Lietzensee, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

Was ist die Idee der Stadt von morgen?





3.1 ZIELSETZUNG

Verfahren

²²³ Das Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog sieht eine Entwicklung eines städtebaulich-freiraumplanerischen Konzepts für den Stadteingang West vor. Auf Basis dieses Konzepts soll der Auftrag zur Erarbeitung eines stadtplanerischen Masterplans, der die strategische Nutzung und die stadtplanerischen Grundzüge des weiteren Handelns festlegt, vergeben werden. Das den Zuschlag erhaltende städtebaulich-landschaftsplanerische Konzept des Wettbewerblichen Dialogverfahrens wird dazu auf die strategische und nutzungsorientierte Ebene des FNP abstrahiert und dient als Vorlage für eine FNP-Änderung (siehe dazu Kap. 4.1). Der Masterplan dient in nachfolgenden Wettbewerben und späteren Bebauungsverfahren als Basis für eine Weiterentwicklung des Städtebaus im Stadteingang West.

²²⁴ Anders als andere Planer- und Planungsauswahlverfahren lebt der Wettbewerbliche Dialog von der Kommunikation zwischen teilnehmenden Planungsbüros, Auftraggeberin, Fachbehörden; Eigentümern und Bürgerschaft. Der Wettbewerbliche Dialog wird dann angewandt, wenn das konkrete Ziel und/oder die konkrete Aufgabenstellung nicht vollumfänglich beschrieben werden kann. Das Verfahren lebt von einem iterativen Prozess, in dem die Aufgabe und Lösungen fortlaufend durch Diskussion geschärft und weiter ausgearbeitet werden. Auch größere Änderungen der Aufgabenstellung sind im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs möglich.

²²⁵ Aufgrund der Offenheit in der Entwicklung und der Relevanz der Planungen für die Nachbarschaften hat sich die Auftraggeberin in diesem Verfahren entschieden, eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung in das Verfahren zu integrieren. Die Planungen können so schon in einem frühen Stadium durch Belange der Öffentlichkeit qualifiziert werden. Im Rahmen des Verfahrens werden vielfältige Stakeholder eingebunden:

- politische Vertreterinnen und Vertretern der Senatsverwaltungen
 - der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
 - der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
 - der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe
 - der Senatsverwaltung für Kultur und Europa
- Politische Vertreter und Vertreterinnen der Verwaltungen aus dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf
 - der Abteilung Stadtentwicklung
 - der Abteilung Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen
- die Messe Berlin GmbH
- HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH
- einer Vielzahl Bürgerinnen- und Bürgerinitiativen aus dem räumlichen Umfeld des Planungsgebietes
- ausgewählten Vertreter und Vertreterinnen der Zivilgesellschaft

²²⁶ Das Verfahren der Öffentlichkeitsbeteiligung als Prozess und die Ergebnisse aus den Veranstaltungen vor Ausgabe der Aufgabenbeschreibung sind in einem gesonderten Begleitheft "Lokales Wissen" als Teil 2 der Aufgabenbeschreibung dargestellt.

Zeitlicher Rahmen

- ²²⁷ Das Land Berlin hat sich zum Ziel gesetzt, schon vor dem Jahr 2045 klimaneutral zu sein. Geplant wird für die Zeit nach dem Autobahnumbau. Der früheste Baubeginn für den „Stadteingang West“ ist voraussichtlich erst nach 2030. Eine vollständige Realisierung ist vor diesem Hintergrund nicht vor 2045 zu erwarten – folglich eine Zeit, in der sich das Land Berlin Klimaneutralität zum Ziel gesetzt hat. Vor dem Hintergrund des langen Planungs- und Realisierungszeitraums muss jeder Planungsvorschlag dieses Ziel nicht nur ermöglichen, sondern als umsetzbar darstellen. Notwendige Bedingung aller Entwicklungsansätze ist eine in allen Aspekten nachhaltige Planung.
- ²²⁸ Der lange Zeithorizont führt zu großen Unsicherheiten: Jede Planung muss sich der Herausforderung stellen, Antworten auf Rahmenbedingungen geben zu können, die in weiten Teilen noch unbekannt sind. Jeder Lösungsansatz muss also das Potenzial zeigen, in den weiteren folgenden Planungs- und Realisierungsprozessen mit veränderten Rahmenbedingungen iterativ qualifiziert zu werden.
- ²²⁹ Für Anforderungen bedarf es grundsätzlicher, gleichsam robuster wie auch visionärer Antworten: Planen Sie die Stadt von morgen!

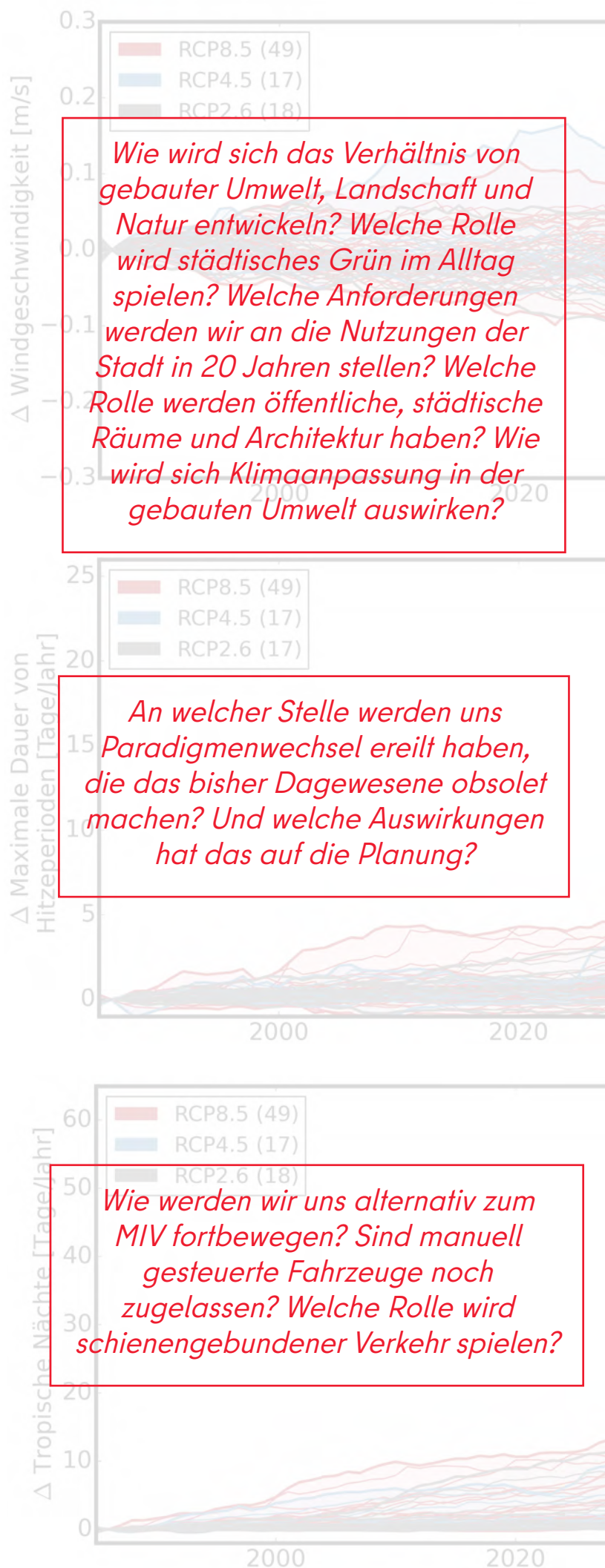
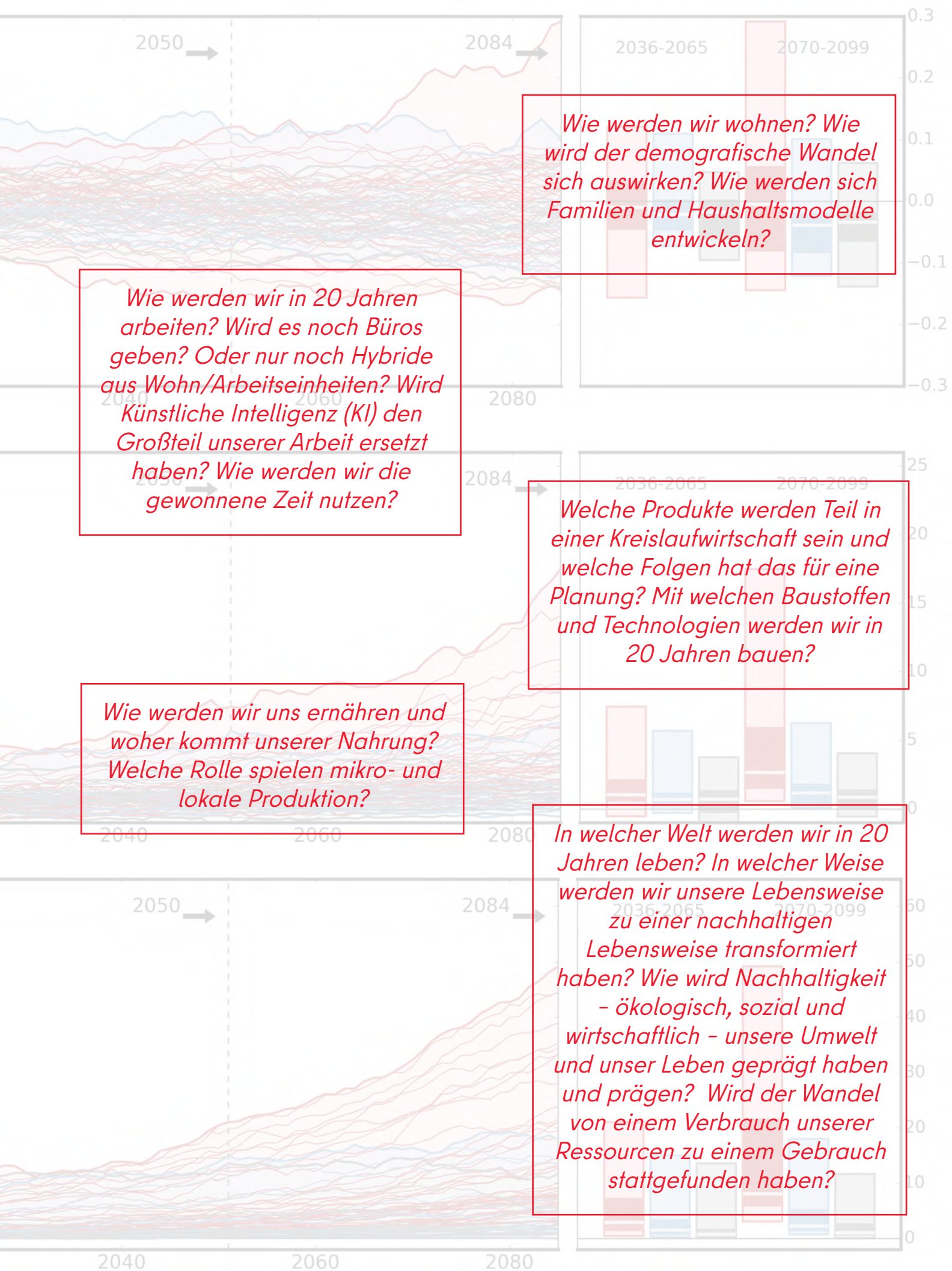


Abb. 054: Im Hintergrund von oben nach unten: Windgeschwindigkeit, Maximale Dauer von Hitzeperioden, Tropische Nächte, Quelle: Pfeifer S, Rechid D, Bathiany S: Klimaausblick Berlin. Dezember 2020, Climate Service Center Germany, (GERICS)



Räumlicher Zusammenhang

- ²³⁰ Das Planungsgebiet liegt an der Peripherie des Stadtkörpers und des Grunewalds und kann dadurch erstmals einen Übergang von Landschaft und Stadt bilden. Historische Villen, Einfamilienhäuser der letzten Jahrzehnte, Brandwände dichter Gründerzeitbebauung, Rückseiten von Häusern, Sportanlagen, Kleingärten, Bahnanlagen und verkehrliche Infrastrukturen versammeln sich vor dem Hintergrund der imposanten Messebauten, ICC und dem Funkturm.
- ²³¹ Die prägendsten und großmaßstäblichen Einflüsse auf das Planungsgebiet hatten hier Planungsparadigmen jenseits des menschlichen Maßstabs: Der Eisenbahnbau und die Prinzipien der autogerechten Stadt bestimmen und determinieren maßgebend ihre Umgebung mit ihrer Logik von Regelwerken für zulässige Kurvenradien, Neigungen und Anordnung der Verkehrsinfrastruktur. Mit dem Ersatzneubau des Autobahndreiecks Funkturm werden die durch diese Verkehrsbauten geschaffenen Inseln neu zugeschnitten und teilweise mit dem vorher getrennten Stadtkörper verbunden.
- ²³² Ein neues bedarfsgerechtes Stadtstraßennetz erlaubt insbesondere den Anschluss des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald und der ehemaligen AVUS-Nordkurve an die Umgebung und erschließt damit in der Summe eine Fläche von ca. 26 ha.
- ²³³ Gelegen inmitten von Gebieten verschiedener Funktion, Prägung, Dichte und Gestalt ist es eine der Kernfragen, welche Dichten und Nutzungen mit welchen Verteilungen für das Planungsgebiet und die Planungsbereiche im Kontext der Nachbarschaften und der gesamtstädtischen Perspektive passend und gut sind. Jedes planerische Szenario muss sich dabei im Zielkonflikt vom Gebot des sparsamen Gebrauch von Grund und Boden und den möglichst niedrigen Ressourcenaufwendungen für die Erschließung messen lassen.
- ²³⁴ Die Rahmenbedingungen erlauben sowohl großmaßstäbliche Antworten wie lokale Lösungen – ob Großform, Collage, Archipele oder Raster, Hochhäuser, Blöcke, Solitäre oder Parks, vieles ist denkbar und möglich.
- ²³⁵ Nicht nur in diesem Zusammenhang sind Hochpunkte eine Planungsoption: Die Planungen im Planungsgebiet erlauben eine Neudefinition der Stadteinfahrt und -ausfahrt. Vor diesem Hintergrund und mit Berücksichtigung der markanten Einzeldenkmäler wie dem ICC und dem Funkturm können neue Strukturen entstehen, die das Berlin des 22. Jahrhunderts prägen.



Wie und wie weit können, sollen oder müssen vor dem Hintergrund der verschiedenen Anforderungen in den unterschiedlichen Planungsbereichen Gemeinsamkeiten und Verbindungen hergestellt werden?

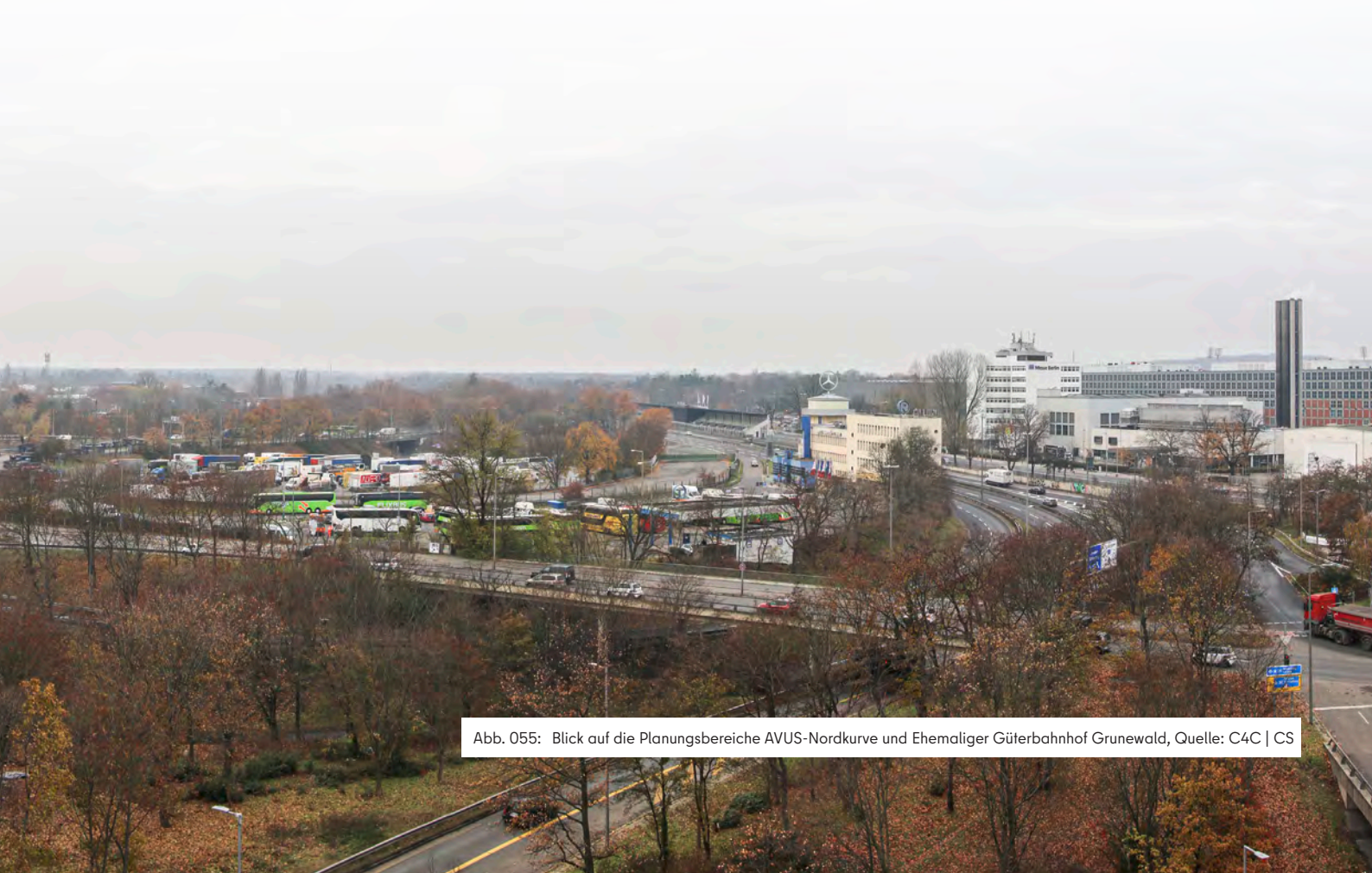
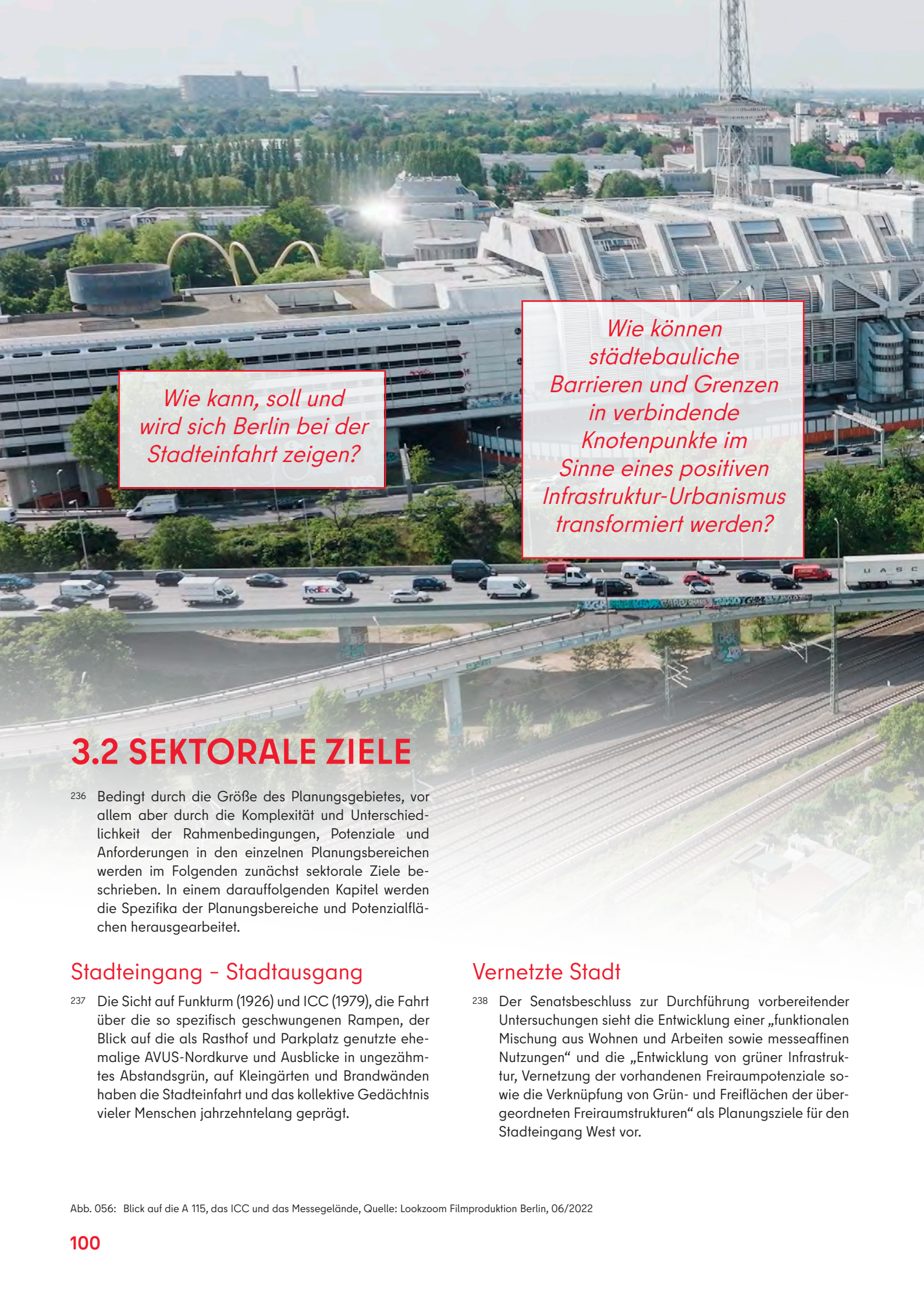


Abb. 055: Blick auf die Planungsbereiche AVUS-Nordkurve und Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, Quelle: C4C | CS



Wie kann, soll und wird sich Berlin bei der Stadteinfahrt zeigen?

Wie können städtebauliche Barrieren und Grenzen in verbindende Knotenpunkte im Sinne eines positiven Infrastruktur-Urbanismus transformiert werden?

3.2 SEKTORALE ZIELE

²³⁶ Bedingt durch die Größe des Planungsgebietes, vor allem aber durch die Komplexität und Unterschiedlichkeit der Rahmenbedingungen, Potenziale und Anforderungen in den einzelnen Planungsbereichen werden im Folgenden zunächst sektorale Ziele beschrieben. In einem darauffolgenden Kapitel werden die Spezifika der Planungsbereiche und Potenzialflächen herausgearbeitet.

Stadteingang – Stadtausgang

²³⁷ Die Sicht auf Funkturm (1926) und ICC (1979), die Fahrt über die so spezifisch geschwungenen Rampen, der Blick auf die als Rasthof und Parkplatz genutzte ehemalige AVUS-Nordkurve und Ausblicke in ungezähmtes Abstandsgrün, auf Kleingärten und Brandwänden haben die Stadteinfahrt und das kollektive Gedächtnis vieler Menschen jahrzehntelang geprägt.

Vernetzte Stadt

²³⁸ Der Senatsbeschluss zur Durchführung vorbereitender Untersuchungen sieht die Entwicklung einer „funktionalen Mischung aus Wohnen und Arbeiten sowie messeaffinen Nutzungen“ und die „Entwicklung von grüner Infrastruktur, Vernetzung der vorhandenen Freiraumpotenziale sowie die Verknüpfung von Grün- und Freiflächen der übergeordneten Freiraumstrukturen“ als Planungsziele für den Stadteingang West vor.



Wie kann nach Überwindung des Modells der funktionsgetrennten Stadt eine Planung mit gemischten Nutzungen für das Planungsgebiet aussehen, die aktuellen und zukünftigen Bedarfen und Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bürgerinnen und Bürgern entspricht?

Wie müssen Planungen und Planungsvorgaben im Planungsgebiet konzipiert werden, die die Stadt auf dem Pfad zur Klimaneutralität näherbringt?

Polyvalente Stadt - Berliner Mischung 2.0

²³⁹ Seit mehr als 150 Jahren ist das Planungsgebiet nutzungsbedingt eine Barriere zwischen Stadt und Landschaft und zwischen verschiedenen Ortsteilen. Mit dem Projekt besteht der Anspruch, einen Ort der Vernetzung zu etablieren, der historische und zeitgenössische Barrieren überwindet. Trotz der Prägung des Gebiets durch die Autobahn sind die neuen Nutzungen im Planungsgebiet mit zeitgemäßen Formen der Mobilität zu denken, die nicht auf Konzepte der Vergangenheit angewiesen sind.

Resiliente Stadt im Klimawandel

²⁴⁰ Mit dem Klimawandel verändern sich die Anforderungen an die Planung: Berlin hat das Ziel, zu einer klimaneutralen Stadt zu werden. Ziel ist eine resiliente Entwicklung – auch unter Inanspruchnahme stadtklimatisch relevanter Flächen – deren Programmierung einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung im Kontext der gesamtstädtischen Planung leistet.

3.3 STADTEINGANG - STADTAUSGANG

Stadt der Vergangenheit

- ²⁴¹ Berlin in seiner heutigen Form ist eine junge Stadt, die in ihrer kurzen Geschichte rasante Entwicklungen, Brüche und Transformationen ihrer Größe, ihrer Gestalt und ihrer Bedeutung erfahren hat. Tradition und Wandel sind überall im Stadtraum sicht- und spürbar. Schon jetzt ist es ein identitätsstiftender Ort, von dem aus die Geschichte zwar noch nicht überall zugänglich, aber bereits erlebbar ist.
- ²⁴² Zu Zeiten der Teilung Deutschlands war das Planungsgebiet der räumliche Kontext für das Ankommen in West-Berlin. Die städtebaulich komplexe Situation wurde so mit einer politischen Bedeutung aufgeladen, die sich baulich durch Gebäude wie den Funkturm und das ICC als Teil der Messe und „Schaufenster der freien Welt“ manifestiert hat. Das Planungsgebiet an einer der zentralsten Ein- und Ausfahrten Berlins hat die Wahrnehmung der städtebaulichen und räumlichen Situation vor allem durch diese Solitäre und den Maßstab der verkehrlichen Erschließung in das kollektive Gedächtnis vieler Menschen eingeschrieben.
- ²⁴³ Lagebedingt kann die zukünftige Bebauung des Planungsgebietes den Blick von der A 115, der Fern-, Regional- und S-Bahn oder der Radschnellverbindung bei der Einfahrt in die oder der Ausfahrt aus der Stadt neu definieren. Derzeit wird die Stadteinfahrt durch die historische Achse der AVUS mit Blick auf das Mercedes-Haus und vorbei an der AVUS-Tribüne bestimmt. Mit der Neuplanung gehen diese Blicksituationen in ihrer jetzigen Form verloren. Umso mehr stellt sich die Frage, wie, unter Berücksichtigung der historischen Baudenkmale¹⁷, eine zukunftsweisende Ein- und Ausfahrt geschaffen werden kann, die diese einzigartige Stadt würdig und angemessen darstellt.

¹⁷ Im Rahmen einer Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm wurden generelle Empfehlungen zu Blickbeziehungen formuliert, diese sind in die Aufgabenbeschreibung eingearbeitet.



Welche Bedeutung hat die Stadteinfahrt und -ausfahrt für Berlin? Was soll der erste Blick des Stadteingangs bieten? Welche Haltung, Funktion und welches Bild, welche Begrüßung und Erinnerung? Und was soll den Ausgang markieren? Wie präsentiert sich Berlin an einer seiner wichtigsten Einfahrten? Was wird die Stadteinfahrt die nächsten Jahrzehnte prägen?



Abb. 057: AVUS-Verteiler der Stadtautobahn (Bundesautobahn); obere Bildhälfte links: Messegelände und Funkturn, Landesarchiv Berlin, F09/1964, Rep. 290 (02) Nr. 0100289 / Foto: Siegmann, Horst

*Berlin ist nicht mehr das
Schaufenster der freien
Welt – wofür steht Berlin
im 21. Jahrhundert und
wie soll es sich bei der
Stadteinfahrt zeigen?*



Stadt der Gegenwart

²⁴⁴ Das Planungsgebiet offenbart sich damit als Potenzialfläche, die Ein- und Ausfahrt und damit auch die Projektion des Bildes der Stadt neu zu definieren und neue Raumfolgen und -funktionen zu ermöglichen.

²⁴⁵ Was ist Berlin – wofür steht es? Berlin ist Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland, verfügt über mehr als 170 Museen und Sammlungen, 42 Universitäten und Hochschulen, ist polyzentrisch, „solidarisch, nachhaltig, weltoffen“¹⁸ und wird medial als Stadt des Designs¹⁹ und Stadt der Clubkultur wahrgenommen.

²⁴⁶ In der BerlinStrategie 3.0 ist das gesamtstädtische, ressortübergreifende Leitbild des Berliner Senats für die Metropole Berlin als „Kursbuch“ für die Entwicklung Berlins bis 2030 zusammengefasst. Berlin 2030 ist:

- ein bedeutender Kunst- und Kulturstandort,
- Smarte City, blühende Wirtschaft,
- Kreatives und sportliches Berlin, gefragte Stadt,
- Stadt der Kieze – Heimat für Alle,
- „Von Natur aus städtisch“,
- Voller Energie für Umwelt und Klima,
- Berlin mobil – die Stadt auf kurzem Wege,
- soziale Metropole: bezahlbar, vielfältig, innovativ – alle machen Stadt!

²⁴⁷ Die Realisierung des Projektes wird erst nach 2030 beginnen – welche Ziele bis dahin erreicht sind und welche neuen Ziele gesetzt werden, ist offen.

¹⁸ Berlin Strategie 3.0: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungskonzept/download/strategie/BerlinStrategie-3-0.pdf>

¹⁹ <https://www.unesco.de/kultur-und-natur/kulturelle-vielfalt/unesco-creative-cities-netzwerk/unesco-creative-city-berlin>



Abb. 058: Blick über die Gleisanlagen Richtung Lietzensee, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

Stadt der Zukunft

- 248 So reich der Ort an baukulturellem Erbe ist, so bereit ist Berlin sich gestalterisch weiterzuentwickeln. Baukultur und ein anspruchsvoller, qualitativer Städtebau können die Dynamik, Diversität und Internationalität der Stadt widerspiegeln. Bei der Weiterentwicklung der Stadtgestalt sind sowohl neue architektonische, städtebauliche und freiraumbezogene Qualitäten und Identitäten zu schaffen, sowie bestehende zu respektieren, zu erhalten und neu zu fassen.
- 249 Jede städtebaulich markante Geste hat an dieser Stelle das Potenzial von einer Vielzahl stark frequentierter Blickpunkte wahrgenommen zu werden. Alle diese Perspektiven sind ebenso zu bedenken wie der Kontext zu bestehenden Denkmälern und Zeugnissen der Stadtgeschichte. Insbesondere zwischen der geplanten AS Messedamm, AVUS-Tribüne, Mercedes-Haus und Stadtbahngraben sowie zwischen Halenseestraßenbrücken und ICC und Funkturm müssen die Sichtbeziehungen und einst funktionale Beziehungen zwischen bestehenden Denkmälern beachtet werden, um gestalterische und städtebauliche Handlungsspielräume zu definieren.
- 250 Bei der Schaffung neuer baulicher Kanten und Orientierungspunkte ist die Wirkung auf die bestehenden Denkmale und Qualitäten zu berücksichtigen – für die einzelnen Planungsbereiche sind entsprechende differenzierte Aussagen für Bebaubarkeit und Bebauung zu entwickeln.
- 251 Die unterschiedlichen Geschwindigkeiten, Pfade der Bewegung und der Blickrichtungen auf den unterschiedlichen Verkehrswegen sind zu bedenken: Radschnellverbindung, die Gleistrassen und Autobahn liegen zwar nah beieinander, ihre Nutzung führt jedoch zu sehr unterschiedlichen Perspektiven und Wahrnehmungsdauern.
- 252 Das Planungsgebiet und seine Umgebung sind von Maßstabssprüngen geprägt. Jede städtebauliche Antwort auf diese weitsichtigen Maßstabsfragen nach einer Stadteinfahrt soll ebenso die nahsichtige anthropologische Perspektive angemessen würdigen: Neben einem der größten Gebäude Deutschlands, dem ICC, finden sich kleinmaßstäbliche Strukturen in Form von Einfamilienhäusern (EFH) und Kleingartenanlagen (KGA). In diesen Strukturen verbringen Menschen Tage, Wochen, Monate und Jahre ihres Alltags und ihrer Freizeit mit einer Ruhe und Bewegungsarmut, die in scharfem Kontrast zur Geschwindigkeit bei der Stadteinfahrt stehen.
- 253 Am Planungsgebiet treffen so nicht nur räumliche Maßstäbe zusammen, sondern auch zeitliche. Jeder Planungsvorschlag muss im Kontext dieser Kontraste die Frage beantworten, wie schlüssige Zusammenhänge zwischen Weit- und Fernsicht, Geschwindigkeit und Ruhe, kleinen und großen Maßstäben gefunden werden kann.
- 254 Im Hinblick auf die formalen Möglichkeiten den Stadteingang zu konzeptionieren, sind alle Mittel denkbar und möglich, die im Rahmen der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung genutzt werden können.
- 255 Gesucht wird eine Haltung, die spezifisch genug ist, um im jetzigen Planungsstand ein glaubhaftes städtebauliches Versprechen zu geben, und offen genug, um im Rahmen der Planungsziele des Verfahrens auch noch notwendig werdende Anpassungen in der Zukunft zu erlauben.

NAVIGATING ZEITENWENDE



Wie wird Berlin 2040 sein? Und wie 2050? Welches Bild der Stadt soll bei Einfahrt und Ausfahrt entstehen, wie soll Berlin in Erinnerung bleiben? Wie kann ein Städtebau aussehen, der das Berlin des „Damals“ und des „Jetzt“ repräsentiert und dem Berlin von „Morgen“ einen Potenzialraum am Stadteingang öffnet?

3.4 VERNETZTE STADT

²⁵⁶ Das Planungsgebiet liegt an einem städtebaulichen Schnittpunkt verschiedener baulicher, verkehrlicher und räumlicher Strukturen. Seit mehr als 150 Jahren bildet das Gebiet mit seinen unterschiedlichen Nutzungen eine städtebauliche Grenze. Mit der Entwicklung besteht das Ziel diesen Zustand zu transformieren: Aus einer Barriere soll ein Ort der Vernetzung und Verflechtung werden. Mit neuen Wegeverbindungen werden nicht nur die Funktionen der direkten Nachbarschaften vernetzt, sondern auch Wegebeziehungen mit stadtweiter Bedeutung etabliert. Im Planungsgebiet und den Planungsbereichen ist ausgehend vom bereits entwickelten Stadtstraßensystem für den Stadteingang West ein neues Straßen- und Wegesystem zu entwickeln, das die bisher unerschlossenen Planungsgebiete mit der Stadt und untereinander verbindet und die Planungsbereiche erschließt.

²⁵⁷ Dabei gilt es zu bedenken, dass Mobilität und Logistik, aufgrund Automatisierung, demografischem Wandel und Fachkräftemangel, zu den Bereichen gehört, in denen in 20 Jahren z. T. vollständig andere Rahmenbedingungen herrschen werden. Entscheidend wird daher sein, für die sich ändernden Rahmenbedingungen, dass Strukturen vorgehalten werden müssen, die so flexibel sind, dass sie zukünftig auch für andere Anforderungen zur Verfügung zu stehen.



***Wie kann das
Planungsgebiet von
einer Barriere in einen
vernetzenden Knotenpunkt
transformiert werden?***



Abb. 060: Blick vom ICC Richtung Südosten, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

Verbindungen

- 258 Die direkte Anbindung des Grunewalds als zentraler Berliner Erholungsraum an die angrenzenden Ortsteile Grunewald, Witzleben und Halensee ist derzeit für den Fuß- und Radverkehr nicht gegeben. Mit der Entwicklung besteht das Potenzial eine bisher „vor“ der Stadt liegende, großräumliche Naherholungsfläche als Teil der Stadt neu zu erschließen und zu definieren.
- 259 Die Verbindung von Halensee zur Siedlung Eichkamp ist nur durch wenige, eher kleinmaßstäbliche Wege möglich (S-Bahnhof Grunewald und S-Bahnhof Messe Süd über die Cordesstraße zum Fußverkehrstunnel entlang Werkstättenweg sowie über die Halenseestraße und den Mesesedamm), auch hier besteht die Notwendigkeit einer besseren Vernetzung.
- 260 Die derzeitige funktionsbedingte Hermetik der Planungsbereiche soll einer städtischen Porosität weichen, die räumliche Durchquerungen mit neuen Qualitäten für den Ort selbst und seine Umgebungen schafft. Es sind Ideen zu entwickeln, wie die neuen Verbindungen zu den vielfältigen Nachbarschaften, insbesondere zum Westkreuzpark und zum Else-Ury-Campus, auch funktional zu qualifizieren sind.
- 261 Im Rahmen des Projektes werden insbesondere im Bereich der übergeordneten Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr innovative Ideen und wegweisende Vorschläge erwartet, die die Grenzen des bisher Gedachten sprengen. Es sollen Visionen entstehen, wie der Städtebau im 21. Jahrhundert im Bereich verkehrlicher Lösungen neu gedacht werden kann.

Straßen und Wege

- 262 Die neuen Planungen binden sich in das übergeordnete Stadtstraßen- und Wegenetz ein und stiften ein neues Straßen- und Wegesystem für seine Bewohner und Bewohnerinnen, Nutzerinnen und Nutzer sowie Besucher und Besucherinnen.
- 263 In Hinblick auf den Klimawandel und die zukunftsfähige Stadt sind innovative Ansätze zur Mobilität zu entwickeln, die ein öffentlich stark vernetztes Quartier etablieren, das modellhaft für eine klimagerechte Stadtentwicklung steht.
- 264 Straßen und Wege sind grundsätzlich nicht nur als Orte der Bewegung, sondern auch als Orte des Aufenthalts und städtischen Lebens zu denken und zu konzipieren – mit den entsprechenden Konsequenzen für Qualitäten.
- 265 Im öffentlichen Raum liegt der Fokus auf einer Bevorzugung des Umweltverbundes mit inklusiven, leicht und direkt erreichbaren und sicheren Infrastrukturangeboten. Eine Minimierung des motorisierten Individualverkehrs wird angestrebt.
- 266 Die Organisation möglicher verschiedener Nutzungen und Funktionen und die Berücksichtigung der damit zu erwartenden Verkehre sind vor dem Hintergrund des schon jetzt verkehrlich geprägten Umfeldes zu bedenken.

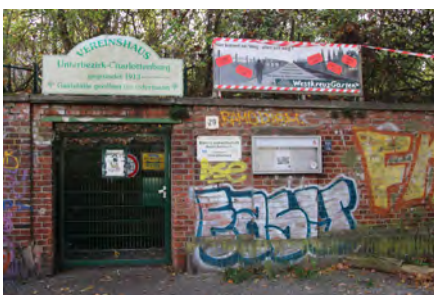


Abb. 061: Verschiedene Situationen um das Planungsgebiet mit verkehrlicher Infrastruktur als Barriere, Quelle: C4C | CS

Overfly

²⁶⁷ Wo die Systematik für Straßen und damit den motorisierten Verkehr durch die Rahmenbedingungen recht eindeutig beschrieben ist, besteht insbesondere für Fuß- und Radverkehr große Offenheit für konsensfähige Visionen jenseits des Bekannten und Beschriebenen. Für eine vernetzende Wirkung und eine Einbindung in das Straßensystem und an die Planungsbereiche sind verschiedene Maßnahmen denkbar.

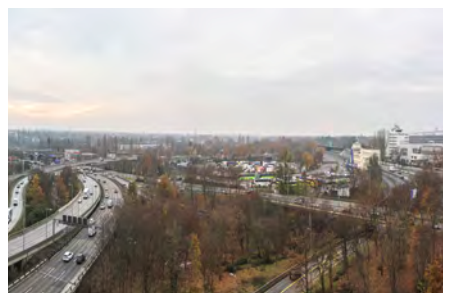
- So kann ein System aus Wegen auf und unter Bodenniveau durch das Planungsgebiet, mit Berührung und Anbindung möglichst vieler Potenzialflächen und ihrer Straßensysteme eine kontinuierliche Durchwegbarkeit ermöglichen.
- Die Schaffung übergreifender, kreuzungsfreierverkehrlicher Infrastrukturen für Fuß- und Radverkehr kann die Überbrückung der trennenden verkehrlichen Infrastrukturen erlauben und in die Nachbarschaften eine vernetzende und verbindende Wirkung sowie eine erhöhte Verkehrssicherheit haben. Aus der Perspektive der Vielfalt möglicher Nutzerinnen und Nutzern und deren unterschiedlichen Bedarfen sind grundsätzlich mehrere, möglichst barrierefreie Wegeverbindungen und -angebote zu schaffen, um allen verschiedene Möglichkeiten zu bieten, ihre Zielorte zu erreichen oder sich auf ihren Wunschwegen zu bewegen.

²⁶⁸ Sowohl im stadtplanerischen Strukturkonzept als auch in der Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale wurde die Notwendigkeit einer kreuzungsfreien Verbindung für Rad- und Fußverkehr über die bestehenden Verkehrswege (Gleise/BAB) gesehen.

²⁶⁹ Insbesondere ins Auge fällt die mangelnde Verknüpfung vom Planungsbereich Westkreuz zum Messedamm und auf das Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald.

²⁷⁰ Ein neues möglichst barrierefreies Brückenbauwerk hat hier das Potenzial, die großmaßstäbliche Fragen nach einem „Stadteingang“ im Zusammenspiel der den Ort prägenden Gebäude und Verkehrsanlagen (ICC, Funkturm, Bahnhöfe etc.) zu beantworten. Es besteht der Anspruch, das neue Bauwerk in den komplexen Verkehrs- und Stadtraum angemessen einzufügen und dem Fuß- und Radverkehr eine, seiner Bedeutung entsprechende, sichtbare bauliche Gestalt zu stiften.

²⁷¹ Es obliegt den Planungsteams anhand ihrer Gesamtkonzeption die richtigen und angemessenen räumlichen und funktionalen Verknüpfungen und Dimensionen zu wählen. Die technischen und rechtlichen Anforderungen an diese Brückenbauwerke sind in Kap. 3.10 formuliert. Diese sind bei der Entwicklung von Planungsideen zu beachten.



3.5 POLYVALENTE STADT – BERLINER MISCHUNG 2.0

- ²⁷² Ziel des Wettbewerblichen Dialogs ist die Entwicklung eines Masterplans, der die Grundlage für ein notwendiges FNP-Änderungsverfahren bildet. Bisher sind die Potenzialflächen des Planungsgebiets als Bahnfläche, Grünfläche mit Lagesymbol gedeckte Sportanlage (Reitschulgelände) und gemischte Baufläche dargestellt. Das AD Funkturm sowie das übergeordnete Stadtstraßennetz sind als übergeordnete Straßenverkehrsanlagen dargestellt.
- ²⁷³ Die Komplexität planerischer Rahmenbedingungen, die spezifischen Einwirkungen aus Autobahn und Bahnnutzung, der Mangel an anlehnungsfähigen historischen Nutzungen und fachplanerischer Darstellungen im FNP und in den StEPs haben für das Planungsgebiet eine Festlegung neuer Nutzungen bisher verhindert. Die Offenheit des jetzt gewählten Wettbewerblichen Dialogverfahrens ist als Chance zu verstehen, offen und frei über nachhaltige und zukunftsweisende Nutzungskonzepte zu reflektieren, zu diskutieren und im Dialog zu entwickeln.
- ²⁷⁴ Übergeordnetes inhaltliches Ziel ist dabei die Entwicklung des Planungsgebiets als Ganzes mit Berücksichtigung der spezifischen Eigenheiten der verschiedenen Planungsbereiche im Kontext der gesamtstädtischen Rahmenbedingungen. Diese Konzeption und Entwicklung der passenden Nutzungen für die Planungsbereiche sind damit essenzielle Aufgaben der Planungsteams.
- ²⁷⁵ Vorgaben für die Nutzungen existieren nur wenige:
- Im Planungsgebiet sind Nutzungen zu verorten, die mit der direkt angrenzenden Messe korrespondieren. Hierbei ist auch eine Vorstauffläche/LogPoint für ca. 140 Lkw vorzusehen²⁰.
 - Das Bezirksliche Zentren- und Einzelhandelskonzept von Charlottenburg-Wilmersdorf (BZEHK) 2021 sieht mit Blick auf die Zentrenhierarchie im Bezirk eine Ansiedlung zentrenrelevanter Sortimente im Bereich schon vorhandener zentraler Versorgungsbereiche. Demzufolge sind neue Ansiedlungen und die Bildung neuer Zentren ausgeschlossen. Nahversorgung innerhalb des Planungsgebiets muss dennoch gewährleistet sein²¹.
 - Im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin²² und im StEP Wirtschaft 2030 ist der ehemalige Güterbahnhof Grunewald als möglicher Potenzialstandort für bi- und trimodale Umschlagsknoten in Berlin aufgeführt – diese Funktion eines „Urban Consolidation Centers“ (vgl. Abs. 320) ist im Rahmen des Verfahrens zu prüfen und als Planungsvariante im Prozess mitzudenken.
- ²⁷⁶ Jenseits dieser Vorgaben steht es den Planungsteams frei, welche Nutzungen an welchen Orten und Stellen mit welchen Ausmaßen vorzusehen sind.

²⁰ der derzeit angemeldete Bedarf der Messe sieht eine Anzahl von 140 Stellplätzen für Lkws vor – dieser Bedarf wurde von Vertreterinnen und Vertretern der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe sowie der Messe Berlin GmbH plausibilisiert und qualifiziert.

²¹ Vgl. StEP Zentren 2030, u. a. Kap. 3.7

²² Senatsbeschluss S-4894/2021 vom 31.08.2021



Welche Nutzungen sind für das Planungsgebiet denkbar und sinnvoll? Wie können funktionale Korrespondenzen mit den Nachbarschaften etabliert werden? Welche Nutzungen sind mit der verkehrlich geprägten Lage vereinbar? Welche Nutzungen mit welchen Anteilen sind für die spezifischen Potenzialflächen geeignet und werden benötigt?

Abb. 062: Fotografien in und um das Planungsgebiet, Quellen: 1,2,3,6,7 C4C | CS, 4,5,8,9 Lookzoom Filmproduktion Berlin

Nutzungsmischung

- ²⁷⁷ Die Polyzentralität ist ein besonderes Kennzeichen der Berliner Stadtentwicklung. Die Stadt zeichnet sich durch eine besondere soziale, ethnische und funktionale Mischung in seinen Quartieren aus. Das Planungsgebiet liegt in relativ weitem Abstand zu vorhandenen städtischen Hauptzentren (City-West ca. 5 km) und kann, ob seiner Insellage, auch nur bedingt ein Teil vorhandener Quartiere oder Kieze werden.
- ²⁷⁸ Für das Planungsgebiet sind im Kontext der charakteristischen Umgebungen Orte zu entwickeln, die verschiedene Funktionen nicht nur nebeneinander ordnet, sondern ein Miteinander der Nutzungen in flexiblen sowie multicodierten Räumen auf lokaler Ebene und potenziell auch mit stadtweiter Bedeutung etabliert.
- ²⁷⁹ Für die verschiedenen Planungsbereiche ist es wichtig, spezifische Nutzungsmischungen vorzusehen, die Nachbarschaften bilden, die aus sich heraus oder mit ihrem unmittelbaren Umfeld funktionierende Einheiten bilden. Idealerweise finden sich alle Facetten für das alltägliche Leben ihrer Bewohnerinnen und Bewohner als auch Nutzer und Nutzerinnen im Gebiet wieder. Die Mischung dieser Nutzungen ist auch experimentell zu denken. Innovative und ungewöhnliche Orte und Projekte zu fördern und zu etablieren ist Teil des Selbstverständnisses der Stadt.

- ²⁸⁰ Mit attraktiven und gemischten Nutzungen sind Orte zu etablieren, die lebenswerte Räume schaffen, lokale Defizite ausgleichen und einen Mehrwert für die Nachbarschaften und die Stadt bieten: Orte mit verschiedenen Gewerbe- und Büronutzungen, Wohnorte mit verschiedenen Wohnformen, mit öffentlichen und sozialen Nutzungen wie Bildung, Sport, Kunst, Kultur und Erholung, sind so konzipiert, dass keine monofunktionalen Inseln entstehen.
- ²⁸¹ Mehrfachnutzungen in Form von zeitlicher oder räumlicher Multicodierungen sind dabei valide Mittel um einen effizienten Umgang mit dem Boden zu gewährleisten, spezifische Orte zu codieren und neue Spielräume für Gemeinschaften und inhaltliche Synergien zu bieten.²³
- ²⁸² Ziel ist es Bedarfe, Kaufkraft, Wohnen und Arbeiten, 24/7 so zu synchronisieren, dass fußläufig Angebot und Nachfrage auch synchron gestaltet werden können und somit nachhaltig Mobilitätsbedarfe minimiert werden. Jede Anordnung der verschiedenen Nutzungen unterstützt daher innerhalb, wo möglich, die Vorstellung einer „Stadt der kurzen Wege“.

²³ Vgl. Mehrfachnutzung (MFN) sozialer Infrastrukturen
<https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/mehrfachnutzung/>



Abb. 063: Blick auf das Messegelände mit dahinterliegender Wohnbebauung des Westends, Quelle: Messe Berlin

Nutzungsanordnung: Emissionen

- ²⁸³ Im Anbetracht der massiven Einwirkungen aus Verkehrs- und potenziell auch Gewerbelärm aus den umliegenden Gebieten sind in den direkt betroffenen Bereichen des Planungsgebietes Einschränkungen der Anordnung möglicher Nutzungen zu erwarten.
- ²⁸⁴ Schützenswerte Nutzungen sind mit entsprechendem Abstand zur Lärmquelle vorzusehen, die räumliche Gliederung und Anordnung der Nutzungen erfolgt nach der Störmempfindlichkeit bzw. dem Störgrad. Idealerweise werden keine emissionsstarken neuen Nutzungen in empfindliche Bereiche eingetragen. Mit lärmrobustem und abschirmendem Städtebau werden stattdessen ruhige Bereiche geschaffen. Darüber hinaus sind passive Schallschutzmaßnahmen anzunehmen.
- ²⁸⁵ Der Städtebau hat hier die Aufgabe, mit Qualität sowohl ein störungsfreies Nebeneinander zu organisieren wie auch das Miteinander innerhalb der urbanen Situationen zu bedenken und zu fördern – sowohl für Nutzerinnen und Nutzer gleicher wie verschiedener Nutzungen, für Gäste, Besucher und Besucherinnen sowie Passantinnen und Passanten.
- ²⁸⁶ Für weitere Vorgaben ist der Berliner Leitfaden für Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung heranzuziehen.

Nutzungsperspektive: Demografischer Wandel

- ²⁸⁷ Jedes Wohn- und Lebensumfeld aus öffentlichem Raum, Grünflächen, Kultur- und Bildungseinrichtungen, Sportanlagen und Einkaufsorten entspricht den Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner aller Generationen. Nicht nur für die Inklusion körperlich eingeschränkter Menschen, sondern vor allem für die Folgen des demografischen Wandels ist Barrierefreiheit eine selbstverständliche Voraussetzung.
- ²⁸⁸ Die Angebote gerade der sozialen, ökologischen, gesundheitlichen und technischen Infrastruktur und der öffentlichen Dienstleistungen rund um das Leben in der Metropole von morgen sind räumlich, zeitlich und qualitativ den sich wandelnden Ansprüchen angepasst.

Öffentlicher Raum: Landschaftsräume, Parks, Freiräume, Plätze, Straßen, Wege

- 289 Die Konzeption des räumlichen und funktionalen Übergangs zwischen dichten Stadtquartieren und bestehenden grünen Inseln im Stadtkörper mit dem Grunewald ist essenzieller Bestandteil der Aufgabe: Die Funktion der Verbindung von bisher getrennten Grün- und Freiraumangeboten als Teil der Nutzungsmischung ist ebenso zu denken wie die Schaffung und Ausweitung bestehender Landschaftsräume, Parks und Freiräume.
- 290 Das Planungsgebiet spielt sowohl als zukünftiger Knotenpunkt für Fuß- und Radmobilität eine besondere Rolle, aber auch stadtklimatisch. Die Freihaltung von Flächen von Bebauung erhält bestehende, klimatisch wirksame Teilflächen für die angrenzenden Quartiere. „Grüne“ Räume können darüber hinaus durchlaufende Trittsteine zur Verbesserung der Biodiversität und Potenzialflächen für die Regenwasserbewirtschaftung bilden und stiften Lebensqualität in einer urbanen Lage.
- 291 Öffentliche Grünflächen können vor dem Übergang in den Grunewald neue Perspektiven auf die Stadt bieten. Als attraktive und singuläre Raumangebote mit Charakter können Grünräume zur Belebung des Quartiers beitragen. Grünflächen sollten nach Möglichkeit multicodiert geplant werden.
- 292 Auch Straßen und Wege sind konzeptionell nicht als reine Verkehrswege zu denken, sondern als Räume mit Aufenthaltsqualität, Abkühlungsfunktion, Biohabitate und als Teil der wassersensiblen Stadtentwicklung. Begrünte Stadtplätze stiften Räume der Gemeinschaft, die gleichzeitig ortsbildprägend für die Nachbarschaften sind.
- 293 Die inklusive und multicodierte Gestaltung der öffentlichen Räume im Planungsgebiet ist von besonderer Relevanz – sinnvolle Nutzungs- und Interessensüberlagerungen im öffentlichen Raum, beispielsweise die halböffentliche Nutzung von Sportflächen, Kita-Außenflächen und Schulhöfen für unterschiedliche Gruppen von Nutzenden etc. sind denkbar und bedürfen einer genauen Betrachtung. Multicodierte Sport- und Spielflächen bieten Nutzungsangebote von frühmorgens bis spätabends. In lärmunempfindlichen Bereichen können Sportangebote auch im Kontext informeller Nutzungsangebote gedacht werden. Auch eine Nutzung für die Überflutungsvorsorge ist denkbar.
- 294 Die Stadträume prägende Planung bestimmt Atmosphäre und Identität, sie soll zur Aneignung beitragen und identitätsstiftend sein.
- 295 Im Hinblick auf den Klimawandel sind auch kleine, quartiersbezogene Grün- und Freiflächen in der Nähe von Wohnbereichen und Arbeitsplätzen als wichtiges Mittel der Klimaanpassung zu entwickeln.
- 296 Konzepte der „essbaren Stadt“ können in allen Planungsbereichen im Kontext der bestehenden Kleingartenanlagen, auf Dächern oder auf Freiflächen identitätsstiftend für Bewohnerinnen und Bewohner, Nutzerinnen und Nutzer als auch Gäste sein. Die Nahrungsmittelproduktion in der Nachbarschaft hat ebenso das Potenzial, Bildung und die Leistungen der Natur näher zu bringen und die Milieus von „Stadt“ und „Land“ zusammen zu führen.
- 297 Im Kontext öffentlicher Räume ist immer auch die Nutzung angrenzender Bebauungen zu denken: Trotz des Maßstabs der Planung besteht großes Interesse an der Frage nach den Übergängen, Kanten und Fugen von Landschaft, Freiraum, Quartier und Gebäude. Eine Auseinandersetzung hinsichtlich der Verbindungen in die, an das Planungsgebiet angrenzenden Bereiche wird erwartet.
- 298 Das Planungsgebiet ist zusammenhängend zu betrachten und eine weitere Fragmentierung zu vermeiden – dies betrifft sowohl seinen inneren Zusammenhang als auch die Frage, wie der Raum aus seiner Barrierelage heraus zu einem integralen Bestandteil der Stadt werden kann.
- 299 Die Entwicklung eines schlüssigen Verhältnisses von Landschaft und Stadt im Planungsgebiet ist entsprechend eine essenzielle Forderung für den „Stadteingang West“: Egal ob Übergang, Kante, Collage oder Bruch – gesucht wird eine klare Haltung, die Themen der Quartiersattraktivität, der Lebensqualität, des Klimaschutzes, der Klimaanpassung und der effizienten Ausnutzung des Bodens bedenkt und darstellt.



Abb. 064: Blick auf die nördliche Hälfte des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

Gewerbe, Produktion, Büro

- ³⁰⁰ Als Teil der Nutzungsmischung sind sowohl gewerbliche Flächen im Sinne der wohnortnahen Daseinsvorsorge, für lokales Handwerk, als auch für Produktion und Büro denkbar.
- ³⁰¹ Flächen für Gewerbe, Produktion und Büros bieten im Kontext gemischter Quartiere Raum für wohnortnahe Arbeitsplätze und tragen so zu den Prinzipien einer Stadt der kurzen Wege bei. Im Kontext der Messe als auch für Handwerk und Kleingewerbe besteht das Potenzial hier dem generellen Flächendefizit entgegenzuwirken.
- ³⁰² Neue Formen des Arbeitens und der Produktion agieren mit verschiedenen Raumnutzungen und baulichen Stapelungen, um damit zu einer flexibleren, komplexeren und vielfältigeren Nutzungsmischung beitragen zu können.
- ³⁰³ Flächenangebote für vertikal integrierte, emissionsarme Produktionsverfahren wie auch Shared-Space-Konzepte können einen wichtigen Beitrag zu einer effizienten Flächenausnutzung leisten und produktive Stadtquartiere bilden.
- ³⁰⁴ Flächen für Einzelhandel sind unter Berücksichtigung des BZEHK auf die aus dem Projekt entstehenden Bedarfe hin zu dimensionieren und sinnvoll anzuordnen.



Abb. 065: Blick auf das Planungsgebiet, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018

Wohnen und Wohnfolgenutzungen

- ³⁰⁵ Im Zuge der Entwicklung ist die Frage zu beantworten, wie im Planungsgebiet ein Beitrag zur Wohnraumversorgung geleistet werden kann.
- ³⁰⁶ Wohnorte sind als Teile lebenswerter Stadtquartiere zu konzipieren, die mit ihren charakteristischen Eigenheiten eine hohe Anziehungskraft auf Bewohnerinnen und Bewohner, Gäste und Unternehmen ausüben, die zur Identifikation mit der Nachbarschaft führen. Dazu gehören sichere öffentliche Räume von hoher Aufenthaltsqualität, mit vielseitigem Grünraum und minimierten gesundheitsrelevanten Umweltbelastungen.
- ³⁰⁷ Mit Wohnraum für unterschiedliche Bedürfnisse soll eine breite Palette an Wohnformen und Wohnstandorten angeboten werden, die Antworten auf die differenzierte Nachfrage im Rahmen der Möglichkeiten des Planungsgebietes für die zukünftigen Bedarfe gibt.
- ³⁰⁸ Im erweiterten Betrachtungsraum sind voraussichtlich keine Kapazitäten an Schul- und Kita-Plätzen mehr vorhanden, soziale Infrastrukturen sind somit wohnortnah, fußläufig und barrierefrei im Planungsgebiet möglichst aus kindlichem und jugendlichem Blickwinkel heraus vorzuse-

hen. Es besteht im gesamten Bezirk ein Defizit an Spielplätzen sowie gedeckten und ungedeckten Sportflächen. Aus bezirklicher Sicht vorstellbar wäre auch ein großer Spiel- und Freizeitsportbereich für einen längeren Aufenthalt und mit Angeboten für alle Altersgruppen, um den Bedarfen aus dem Quartier als auch aus dem Bezirk selbst zu begegnen.

- ³⁰⁹ Wohnfolgeeinrichtungen der sozialen und grünen Infrastruktur sind nach den qualitativen und quantitativen Vorgaben der jeweiligen Fachplanungen und entsprechend des Berliner Modells wohnungsnah zu schaffen und im Soziale Infrastruktur-Konzept (SIKo) des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf zu verankern. Als mehrfach genutzte soziale Infrastrukturen²⁴ dienen sie den alltäglichen Bedarfen und stiften Publikumsverkehr an geeigneten Orten. In Kombination mit Themen der Mobilität können sie attraktive öffentliche Orte bilden.

²⁴ <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/mehrfachnutzung/>



Abb. 066: Blick auf das Messegelände aus Richtung des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

Messe

³¹⁰ Insbesondere im Anschluss an die Messe, sind Flächen mit Bezug Messe vorzusehen. Gefordert sind einerseits Flächen für eine Vorstauffläche mit LogPoint für ca. 140²⁵ Lkws, andererseits gewerblich orientierte Flächen.

Messeaffine Nutzungen

³¹¹ Im räumlichen Kontext der Messe sollte über messeaffine Nutzungen nachgedacht werden – denkbar sind Büroflächen, aber auch Hotel oder weitere Konferenz- und Eventflächen im Innen- und/oder Außenbereich.

Vorstauffläche/LogPoint

³¹² Zentrales Element eines funktionierenden Messebetriebs ist die Organisation des Auf- und Abbaus der Veranstaltungen. Für die über 100 Veranstaltungen, flächendeckenden Großveranstaltungen, bis zu acht Parallel-Ver-

anstaltungen in unterschiedlichen Phasen und über 250 Veranstaltungs- und Auf-/Abbautage wird derzeit ein digitalisierter Logistikprozess eingeführt.

³¹³ Derzeit wird der folgende digitalisierte Logistikprozess bei der Messe Berlin erprobt und implementiert: Zu Beginn erfolgt eine Online-Buchung eines terminierten Ladeslots zur jeweiligen Veranstaltung. Anschließend müssen die Messegüter zum Messegelände transportiert werden. Vor Ort erfolgt auf der Vorstauffläche (LogPoint) ein Zwischenparken und eine Abfertigung der Fahrzeuge. Von dort aus werden die Fahrzeuge auf Abruf zum gebuchten Ladeslot, zur zeitgenauen Entladung, gerufen. Nach erfolgter Entladung muss das Messegelände unmittelbar verlassen werden. Dieser Prozess soll zukünftig den verkehrslogistischen Standardprozess der Messe Berlin abbilden.

²⁵ Der derzeit angemeldete Bedarf der Messe sieht eine Anzahl von 140 Stellplätzen für Lkws vor – dieser Bedarf wurde von Vertreterinnen und Vertretern der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe sowie der Messe Berlin GmbH plausibilisiert und qualifiziert.



Abb. 067: Luftbild der Messe Berlin

- 314 Derzeit werden für diese Abfertigung und das Zwischenparken unter anderem die AVUS-Nordkurve sowie der öffentliche Rastplatz genutzt – Flächen, die in Zukunft durch die Neuordnung des AD Funkturm überbaut sein werden.
- 315 Für die Vorstafläche sind ca. 140²⁶ Lkw-Stellplätze (bis 18 m Länge) vorzusehen. Die Stellplätze verfügen über 3,50 m Standard-Mindestbreite für Lkw-Parkhäfen. Bei optimaler Aufstellung ergibt sich hieraus eine Fläche von 23.000 m². Die Fläche ist angrenzend ans Messegelände zur störungsfreien Abwicklung des digitalisierten Logistikprozesses vorzusehen und mit direkter Anbindung ans Messegelände zur Entlastung der Autobahn und des Stadtstraßennetzes. Hierfür bietet sich die Anbindung an die Alte Jafféstraße an.

26 siehe vorige Fußnote

- 316 Eine mögliche Überbauung der Fläche sowie die multifunktionale Sekundärnutzung ist im Sinne der Flächensparsamkeit wünschenswert und soll ebenso im Planungsprozess überprüft werden.
- 317 Die räumliche Nähe eines LogPoints zum Eingang des Messestandortes ist erforderlich, da nur so die zeitlich terminierte und eng getaktete Abfertigung der Lieferverkehre mit Sicherheit gewährleistet werden kann. Umso weiter der Standort vom Messeplatz entfernt liegt, desto ungenauer ist die Organisation der Zu- und Ausfahrten möglich. Grundsätzlich stellt hierbei eine geländenahe LogPoint-Fläche mit direkter Anbindung an das Messegelände einen deutlich höheren Nutzen dar und wird damit gegenüber der dargestellten Stellplatzkapazität priorisiert.



Abb. 068: Luftbild der Messe Berlin von Osten, Quelle: Messe Berlin

Kunst und Kultur

- ³¹⁸ Berlin hat einen Ruf als Kunst- und Kulturmetropole – es ist erklärtes Ziel der Stadt, Flächen und Räume hierfür nicht nur zu erhalten, sondern auch neu zu errichten. Insbesondere vor dem Reiz der historischen Architektur und der reizstarken Atmosphäre sind verschiedene Bereiche hierfür denkbar.
- ³¹⁹ Synergieeffekte mit anderen Nutzungen sind zu suchen, wie Konflikte zu vermeiden sind.





Abb. 069: Berliner Festspiele 2021 - The Sun is coming down, ICC, „Suspended Delirium“ von Monira Al Qadiri und Raed Yassin; Fotografie: Felipe Tofani



Abb. 070: Blick über den ehemaligen Güterbahnhof Grunewald Richtung Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



Urban Consolidation Center

- 320 Im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept und im StEP Wirtschaft 2030 ist für das Planungsgebiet der Prüfauftrag für ein Urban Consolidation Center enthalten, entsprechend ist diese Nutzung als Variante im Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald (EGG) zu prüfen.
- 321 „Urban Consolidation Center“ bezeichnet logistische Einrichtung zur unternehmensübergreifenden Konsolidierung von städtischen Güterströmen mit dem Ziel, Güterverkehre zu reduzieren. Konsolidierungszentren bilden eine Erweiterung bestehender Distributionsnetze mit dem Ziel der effizienten Belieferung von urbanen Regionen auf der letzten Meile. Hierzu müssen sie möglichst nah an der zu beliefernden Region liegen und zugleich gut verkehrlich angebunden sein.
- 322 Die möglichen Flächen für UCC im Land Berlin sind stark begrenzt. Gleichzeitig bieten sie als Infrastruktur die Option, Lieferverkehr von der Straße zu holen und die „letzte Meile“ zu verkürzen. Die Belieferung und Versorgung von Industriegebieten über Gleise ist in den seltensten Fällen ökonomisch darstellbar, umso wichtiger ist die Errichtung und Integration von zentralen Verteilpunkten. Mit dem UCC im Planungsgebiet besteht demnach eine der letzten Chancen, eine wirtschaftsverkehrliche Infrastruktur zu etablieren, die zur Dekarbonisierung und Minimierung des Berliner Liefer-Verkehrs beiträgt.
- 323 Die Funktion und die bahnverkehrliche Anbindung sind dabei die relevanten Aspekte. Auf dem Planungsgebiet selbst gibt es keine festgelegte Präferenz für eine Verortung, soweit die Funktion und die Anbindung etabliert sind. Allerdings ist eine Lage angrenzend an die Betriebsstätte der DB aus Sicht der Schienenanbindung zu bevorzugen.
- 324 Am Planungsbereich EGG soll ein UCC mit folgenden Rahmenbedingungen geplant werden:
- 25 m breite und 800 m lange ebene Fläche,
 - zwei parallele Gleise mit mindestens einer (besser zwei) Weichenverbindungen, Gleise möglichst gedeckt (von Straßenfahrzeugen überfahrbar) d. h. höhengleiche Anbindung von Schienen- und Straßeninfrastruktur,
 - keine Oberleitung über der Umschlagfläche,
 - Zufahrt ohne Höhenbegrenzung und für Lastzugkombinationen geeignet,
 - Möglichkeit zum Aussetzen von beschädigten Wagen (Schadwagen),
 - bei Überbauung ist Stützenfreiheit zu gewährleisten,
 - Berücksichtigung von Immissionsschutzmaßnahmen bei angrenzender Wohnbebauung und sozialer Infrastruktur.
- 325 Eine Einhausung des UCC ist denkbar. Mit einer Überbauung könnte nicht nur ein wirtschaftlicher Hebel für Errichtung und Betrieb gefunden werden, sondern idealerweise werden auch Fragen des Schallschutzes mit einer geschlossenen Struktur adressiert.
- 326 Im Vorfeld wurden mehrere Lagevarianten auf dem Planungsbereich EGG geprüft, als Vorzugsvariante wurde eine Lage am östlichen Rand, parallel zu dem bestehenden Betriebsgelände und den genutzten Gleisen der Bahn gesehen.

3.6 RESILIENTE STADT IM KLIMAWANDEL

Nachhaltigkeit

- ³²⁷ Für das Land Berlin ist Nachhaltigkeit ein zentraler Bestandteil des Werteverständnisses und des Handlungsrahmens in den aktuellen Planungsverfahren. Nachhaltigkeit bedeutet, im Sinne zukünftiger Generationen verantwortungsvoll auf wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Ebene zu handeln. Um den globalen Temperaturanstieg bis 2100 auf 1,5° Anstieg zu begrenzen, hat sich das Land Berlin das Ziel gesetzt bis 2045 um 95 % geringere CO₂-Emissionen als 1990 zu haben.²⁷
- ³²⁸ Umwelt und natürliche Ressourcen sind zu schonen, ein Höchstmaß an Umwelt- und Sozialverträglichkeit zu erzielen und dauerhaft gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen zu realisieren bzw. zu sichern.
- ³²⁹ Jede bauliche Maßnahme erzeugt eine klimatische Belastung, gleichzeitig sind einige Maßnahmen in der vergleichenden Betrachtung sinnvoller oder weniger sinnvoll als andere. Das Planungsgebiet ist gut erschlossen und aufgrund seiner Lage am Rand des bebauten Stadtkörpers, hat es das Potenzial für Nutzungen, die ansonsten in dezentraleren Lagen realisiert werden müssten – mit dem entsprechenden Mehr an Verkehren, Versiegelung und Emissionen. Das Projekt folgt damit der planerischen Leitidee Innen- vor Außenentwicklung.
- ³³⁰ Es ist vorgesehen, bauliche Eingriffe in die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Flora, Fauna und Landschaftsbild nach Möglichkeit im Planungsgebiet oder in der unmittelbaren Umgebung auszugleichen. Die Ausgestaltung zukünftiger Kompensationsmaßnahmen erfolgt in späteren Verfahrensschritten.
- ³³¹ Ausgehend von einer wachsenden Stadt ist mit dem vorhandenen Boden effizient umzugehen: Die Mischung von Nutzungen und städtischer Funktionen verwirklicht die Konzepte einer Stadt der kurzen Wege und mindert damit Emissionen, Versiegelung und die Eingriffe in die Schutzgüter schon im Alltag der Nutzerinnen und Nutzern.

Klimaschutz und Klimaanpassung

- ³³² Mit dem Klimawandel sich Anforderungen an die Planung: Eine Entwicklung, deren Programmierung, Struktur, Städtebau und Architektur einen positiven Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten kann, ist entsprechend ein Ziel des Projektes. Insbesondere in der frühen Phase der städtebaulichen Konzeption kann und muss maßgeblicher Einfluss auf eine Vielzahl von Aspekten genommen werden.
- ³³³ Das Planungsgebiet ist im Rahmen des Möglichen so zu beplanen, dass in Errichtung und Betrieb aller Bestandteile eine Minimierung
- der erwarteten CO₂-Äquivalente,
 - des Verbrauchs von Ressourcen,
 - der Versiegelung durch Erschließung und Gebäude,
 - der lokalen klimatischen Auswirkungen
- möglich ist.
- ³³⁴ Sowohl die Gestaltung der Gebäude, die Stapelung von Nutzungen selbst, als auch die Anordnung mehrerer Gebäude zueinander sowie die Planung der Frei- und Verkehrsflächen haben Einfluss auf den späteren Energiebedarf, die Einsatzmöglichkeiten ressourcenschonender Technologien, die Gestaltung, Dimensionierung und den Betrieb von nachhaltigen Ver- und Entsorgungsnetzen.
- ³³⁵ Eine energieeffiziente und klimaangepasste Gebäudekubatur und -ausrichtung trägt ebenso zu einer ökologischen Nachhaltigkeit bei wie die Berücksichtigung erneuerbarer Energieformen innerhalb des Gesamtkonzepts. Die Ausrichtung der Baufelder hat Einfluss auf Sonneneinstrahlung und Luftströmungen und kann so auf den Energiebedarf der Gebäude zum Heizen und Kühlen einwirken.
- ³³⁶ Eine kompakte Anordnung von Gebäuden begünstigt den Bau von Nahwärmenetzen, ein attraktives ÖPNV-Angebot sowie eine fuß- und fahrradfreundliche Mobilitätsplanung reduziert den Autoverkehr. Photovoltaik, Solarthermie, Geothermie, Abwasserwärmetauscher, Nah- und Fernwärmenetze und E-Mobilität sind nur einige der möglichen Technologien, die sich in städtischen Quartieren realisieren lassen. Sie können allerdings nur eingesetzt werden, wenn von Anfang an Flächen für sie freigehalten werden und die Rahmenbedingungen einen effizienten Einsatz ermöglichen. Entsprechend sind Flächen vor Ort für die Energiegewinnung und -speicherung vorzusehen, z. B. Dachflächen für Photovoltaik und Windenergie, unversiegelte Bodenflächen für Geothermie oder erdverlegte Wärmespeicher.
- ³³⁷ Gerade bei großmaßstäblichen Neubauvorhaben ist es wichtig, trotz klimatischer Veränderungen eine hohe Lebensqualität in der Stadt zu ermöglichen.

²⁷ <https://berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutzpolitik-in-berlin/ziele-und-grundlagen>



Abb. 071: Blick von der AVUS-Nordkurve über das Mercedes-Haus Richtung Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

Stadtklima

- ³³⁸ Das Planungsgebiet hat eine relevante Bedeutung für das Stadtklima (vgl. Kap. 2.8) – der Umweltatlas stellt das Vorhandensein eines Kaltluftvolumenstroms bzw. einer Kaltluftleitbahn²⁸ fest (vgl. Kapitel 2.8).
- ³³⁹ Vor dem Hintergrund eines zu erwartenden Anstiegs der Temperaturen in städtischen Gebieten in den nächsten Jahrzehnten ist entsprechend auf den Erhalt der Funktionalität der Kaltluftleitbahn bzw. des Kaltluftvolumenstroms zu achten, welcher einen Beitrag zur Kühlung der angrenzenden innerstädtischen Quartiere in sommerheißen Nächten leistet. Um die klimatische Ausgleichsfunktion des Planungsgebietes auch mit einer zukünftigen Bebauung weitestgehend aufrecht zu erhalten, spielen die Frischluftzufuhr und Durchlüftung sowie die Minimierung von Wärmebelastungen, Luftschadstoffen und Beeinträchtigungen der thermischen Verhältnisse eine wichtige Rolle.
- ³⁴⁰ Dem kann sowohl durch Anzahl, Größe und Stellung von Baukörpern, aber auch durch Entsiegelung, Minimierung vollversiegelter Flächen ohne kühlende Wirkung und Maximierung kühlender Elemente Rechnung getragen werden.
- ³⁴¹ Ziel ist es, in den Nachtstunden eine ausreichende klimatische Ausgleichsfunktion im Planungsgebiet und in den angrenzenden Quartieren aufrecht zu erhalten. Räumliche Strukturen, die den Luftaustausch ermöglichen und einen Kaltluftaustausch sicherstellen, sind ein wesentliches Bindeglied zwischen Ausgleichsräumen und bioklimatisch belasteten Wirkungsräumen.
- ³⁴² Da sowohl bauliche als auch eine grüingeprägte Entwicklungen Einfluss auf im Strömungsverhältnisse im Klimaanalysemodell nehmen ist darauf zu achten, dass beide so gestaltet werden, dass sie im Laufe der nächtlichen Ausstrahlungs- und Abkühlungsphase durch Kaltluftschichtung überwunden werden können. Ebenso wie strömungsbeeinträchtigende bauliche Entwicklungen zu vermeiden sind, ist im Falle einer vegetationsgeprägten Entwicklung von dichten Vegetationsstrukturen im Verlauf einer Strömungsbahn abzusehen.
- ³⁴³ Das Verhältnis bebauter zu begrünter Fläche ist von außerordentlicher Bedeutung für kaltluftbildende Flächen – diese sind in ausreichendem Maß vorzusehen – (vgl. StEP Klima konkret 2016, S. 50).
- ³⁴⁴ Die Verdunstungskühlung kann ebenso durch Begrünungselemente an und auf Gebäuden unterstützt werden. Die Begrünung von Fassaden, Dächern und Innenhöfen spielt ebenso eine wichtige Rolle, um der Entstehung innerstädtischer Hitzeinseln entgegenzuwirken, um das Regenwasser aufzufangen und für die Kühlung des umgebenden Luftraumes zu sorgen. Sie können ebenso als Trittsteine für unterschiedliche Tierarten für zu weiter entfernt gelegenen großflächigen Grünanlagen eine relevante Rolle spielen.

- ³⁴⁵ Gegebenenfalls geplante Tiefbauten sind mit einer ausreichend dicken Vegetationstragschicht zu überdecken und begrünt vorzusehen, um ausreichend Abdeckung zur Ausbildung qualitätsvoller Grünräume sowie für den Regenwasserrückhalt zu bieten.
- ³⁴⁶ Besonders sensible Bereiche sind die Übergänge aus den jetzigen oder späteren Grünbereichen in die kommende Bebauung im Untergeschoss bzw. die vorhandene Bebauung im Umfeld. Austauschbarrieren gegenüber bebauten und unbebauten Randbereichen sind zu vermeiden.
- ³⁴⁷ Im Planungsgebiet sind daher untereinander und mit dem angrenzenden Landschaftsraum vernetzte Freiflächen zu schaffen, die vor allem an Tagen und Nächten mit hohen Temperaturen ein angenehmes Bioklima aufweisen. Bei der Entwicklung der Planungsideen sind die Aussagen zur Umweltsituation zu Grunde zu legen.

Biotopverbund und Biodiversität

- ³⁴⁸ Die Verbesserung der Biodiversität im Planungsgebiet ist bereits im Landschaftsprogramm (vgl. Kap. Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm) des Landes Berlin für das Planungsgebiet vorgesehen und kann durch eine Vielfalt unterschiedlicher Pflanzenarten und Lebensräume für Tierarten erreicht werden. Miteinander verbundene, begrünte Freiflächen spielen für die Durchlässigkeit bebauter Räume für verschiedene Tierarten in der Stadt eine wichtige Rolle, daher sind örtliche Biotopverbindungen zu entwickeln. Hierzu eignen sich auch Böschungsbereiche. Auch eine Biotopvernetzung per „Trittsteinprinzip“ ist eine Möglichkeit, den Habitatanforderungen und der Biotopvernetzung der im Planungsgebiet beheimateten Arten entgegenzukommen.
- ³⁴⁹ Mit vorhandenem, nicht durch den Autobahnbau überplanten Baumbestand ist grundsätzlich achtsam umzugehen, Fällungen müssen mit daraus erkennbaren Vorteilen abgewogen werden.

28 Klimamodell Berlin: Klimaanalysekarte 2015



Abb. 072: Klimamodell Berlin, Klimaanalysekarte 2015 (Umweltatlas), FIS-Broker, DL-DE/BY-2-0, erstellt am 01.07.2021

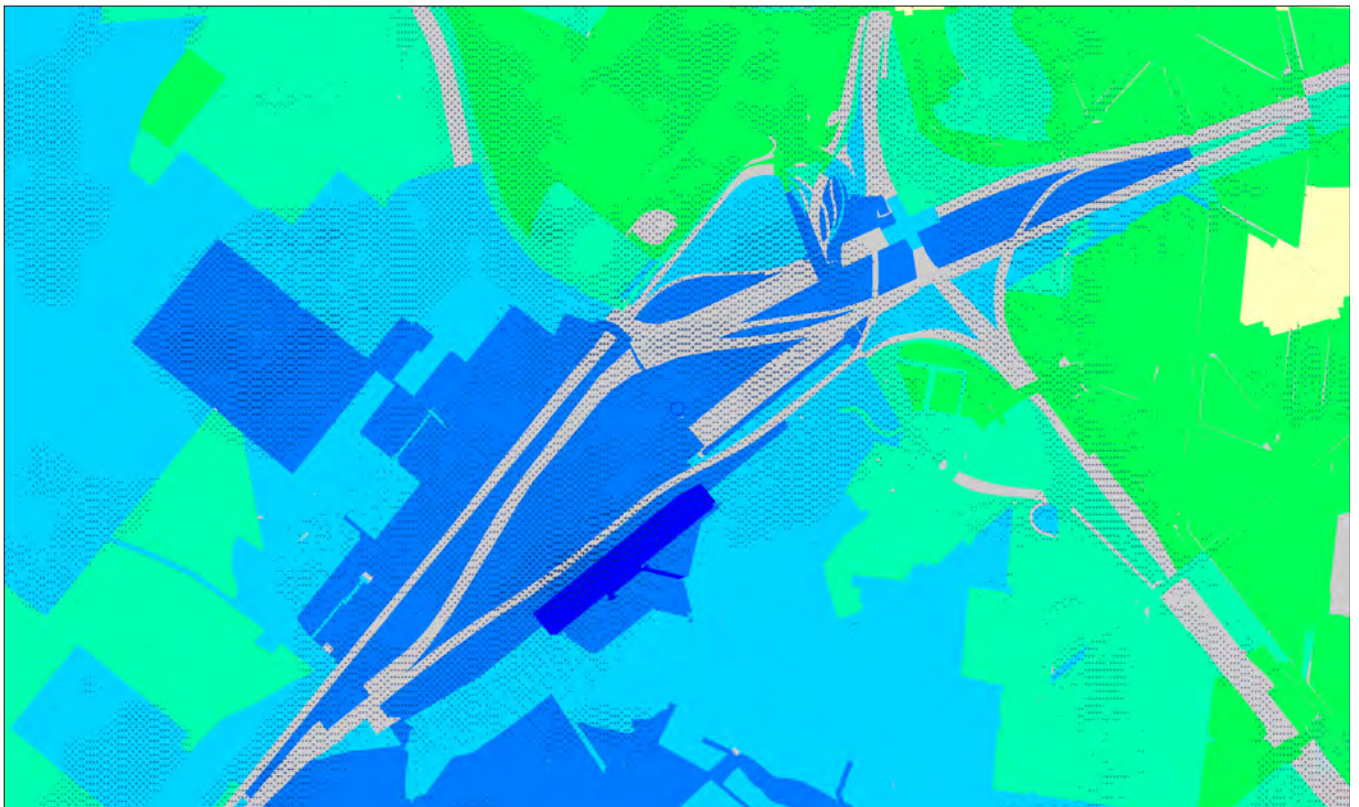
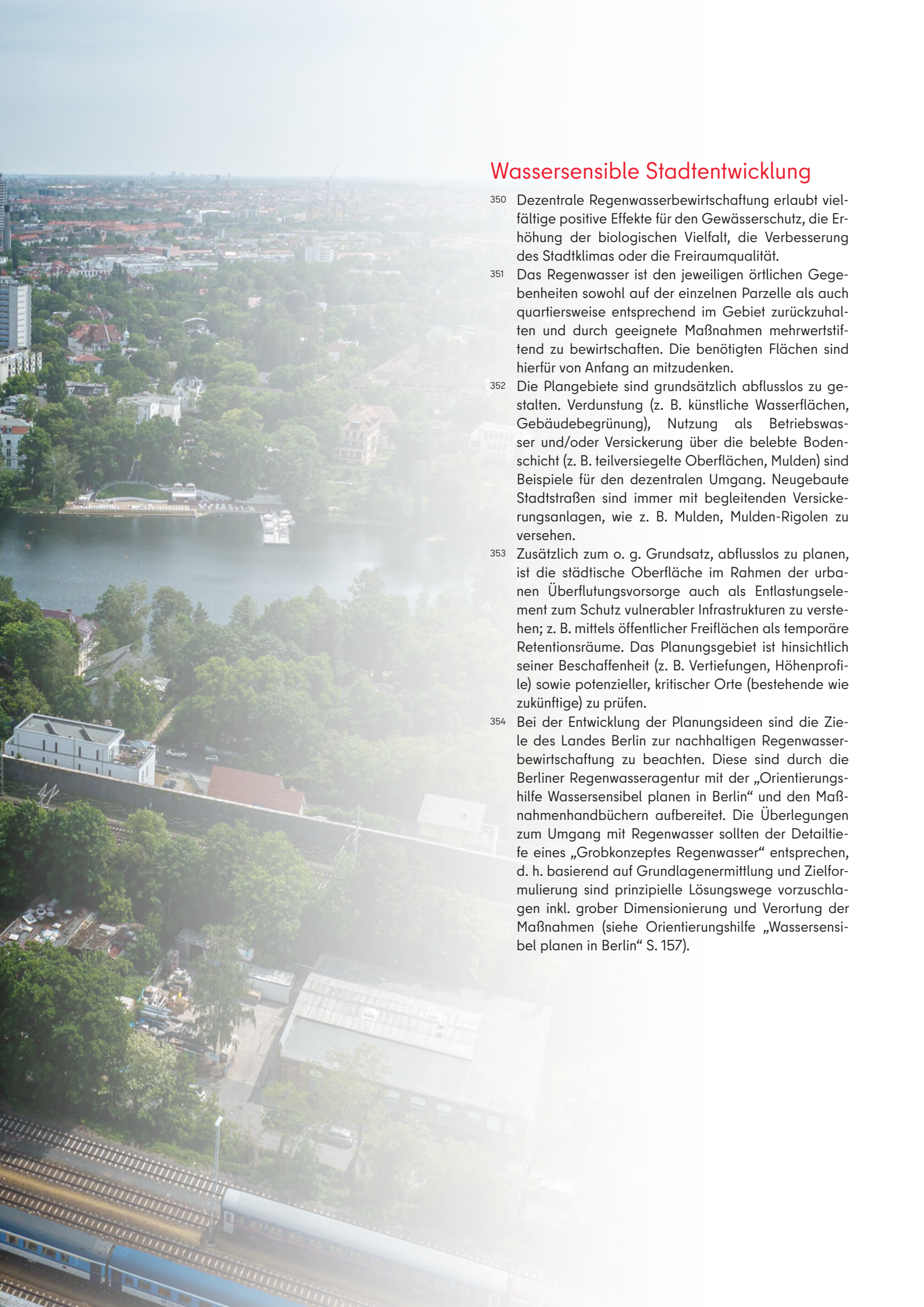


Abb. 073: Bodennahes Windfeld und Kaltluftvolumenstrom 2015 (Umweltatlas), FIS-Broker, DL-DE/BY-2-0, erstellt am 01.07.2021



Abb. 074: Blick vom ehemaligen Güterbahnhof Grunewald Richtung Halensee, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



Wassersensible Stadtentwicklung

- 350 Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung erlaubt vielfältige positive Effekte für den Gewässerschutz, die Erhöhung der biologischen Vielfalt, die Verbesserung des Stadtklimas oder die Freiraumqualität.
- 351 Das Regenwasser ist den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten sowohl auf der einzelnen Parzelle als auch quartiersweise entsprechend im Gebiet zurückzuhalten und durch geeignete Maßnahmen mehrwertstiftend zu bewirtschaften. Die benötigten Flächen sind hierfür von Anfang an mitzudenken.
- 352 Die Plangebiete sind grundsätzlich abflusslos zu gestalten. Verdunstung (z. B. künstliche Wasserflächen, Gebäudebegrünung), Nutzung als Betriebswasser und/oder Versickerung über die belebte Bodenschicht (z. B. teilversiegelte Oberflächen, Mulden) sind Beispiele für den dezentralen Umgang. Neugebaute Stadtstraßen sind immer mit begleitenden Versickerungsanlagen, wie z. B. Mulden, Mulden-Rigolen zu versehen.
- 353 Zusätzlich zum o. g. Grundsatz, abflusslos zu planen, ist die städtische Oberfläche im Rahmen der urbanen Überflutungsvorsorge auch als Entlastungselement zum Schutz vulnerabler Infrastrukturen zu verstehen; z. B. mittels öffentlicher Freiflächen als temporäre Retentionsräume. Das Planungsgebiet ist hinsichtlich seiner Beschaffenheit (z. B. Vertiefungen, Höhenprofile) sowie potenzieller, kritischer Orte (bestehende wie zukünftige) zu prüfen.
- 354 Bei der Entwicklung der Planungsideen sind die Ziele des Landes Berlin zur nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung zu beachten. Diese sind durch die Berliner Regenwasseragentur mit der „Orientierungshilfe Wassersensibel planen in Berlin“ und den Maßnahmenhandbüchern aufbereitet. Die Überlegungen zum Umgang mit Regenwasser sollten der Detailtiefe eines „Grobkonzeptes Regenwasser“ entsprechen, d. h. basierend auf Grundlagenermittlung und Zielformulierung sind prinzipielle Lösungswege vorzuschlagen inkl. grober Dimensionierung und Verortung der Maßnahmen (siehe Orientierungshilfe „Wassersensibel planen in Berlin“ S. 157).

Ökonomische Qualität

- ³⁵⁵ Im Sinne ökonomischer und gleichzeitig ökologischer Nachhaltigkeit werden zukunftsgerichtete und gleichzeitig flexible Lösungen erwartet, die auch auf zukünftig veränderte Rahmenbedingungen reagieren können. Die Bedürfnisse zukünftiger Nutzungsgruppen und die kommenden Rahmenbedingungen sind gleichzeitig zu antizipieren und in die Planung zu integrieren.
- ³⁵⁶ Ausweisung von entsprechenden Gebäudekubaturen für die Realisierbarkeit flexibler Grundrissdispositionen ermöglichen die Langlebigkeit baulicher Strukturen.
- ³⁵⁷ Die Gebäude und Freianlagen sind auch im Hinblick auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen so vorzusehen, dass eine wirtschaftliche Realisierbarkeit möglich ist. Dementsprechend ist die Planung auf kompakte Gebäude mit einem optimierten Verhältnis von Hüllfläche zu Nutzfläche auszulegen. Gebäudekubaturen sind flexibel und umnutzungsfähig zu planen, um das Risiko eines Leerstandes zu reduzieren. Bei der Planung von Gewerbeflächen ist eine spätere Drittverwendbarkeit durch vergabefähige Parzellengrößen mit entsprechender infrastruktureller Anbindung zu berücksichtigen.
- ³⁵⁸ Es wird erwartet, dass die Aspekte von Nachhaltigkeit ganzheitlich und innovativ gedacht und integriert werden. Diesen Anforderungen sind städtebaulich, architektonisch wie funktional zu begegnen. In diesem Sinne ist auf eine langfristige Nutzungsqualität, eine Minimierung des Pflegeaufwands von Grün- und baulichen Anlagen, eine inklusive Nutzung sowie gemischt genutzte Flächen zu achten.

Kriterien für die Entwicklung eines „Nachhaltigen Stadtquartiers“

- ³⁵⁹ Um Anhaltspunkte und anerkannte Kriterien für die Entwicklung des Planungsgebietes zu Grunde legen zu können, werden die Kriterien für die Zertifizierung als „Nachhaltiges Stadtquartier“ nach DGNB (Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e. V.) als Orientierung verfolgt. Dieser umfangreiche Kriterienkatalog umfasst unter den fünf Themenfeldern: ökologische Qualität, ökonomische Qualität, soziokulturelle und funktionale Qualität, technische Qualität und Prozessqualität eine Vielzahl an Einzelkriterien, die unterschiedlich in ihrer Bedeutung und Gewichtung sind. Die Kriterien sind bei der städtebaulichen Konzeption zu berücksichtigen.
- ³⁶⁰ Eine genaue Darstellung möglicher Bausteine der Nachhaltigkeit ist in den „Ökologische Kriterien für Wettbewerbe / Projekte / Bauvorhaben, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2019“ beschrieben.

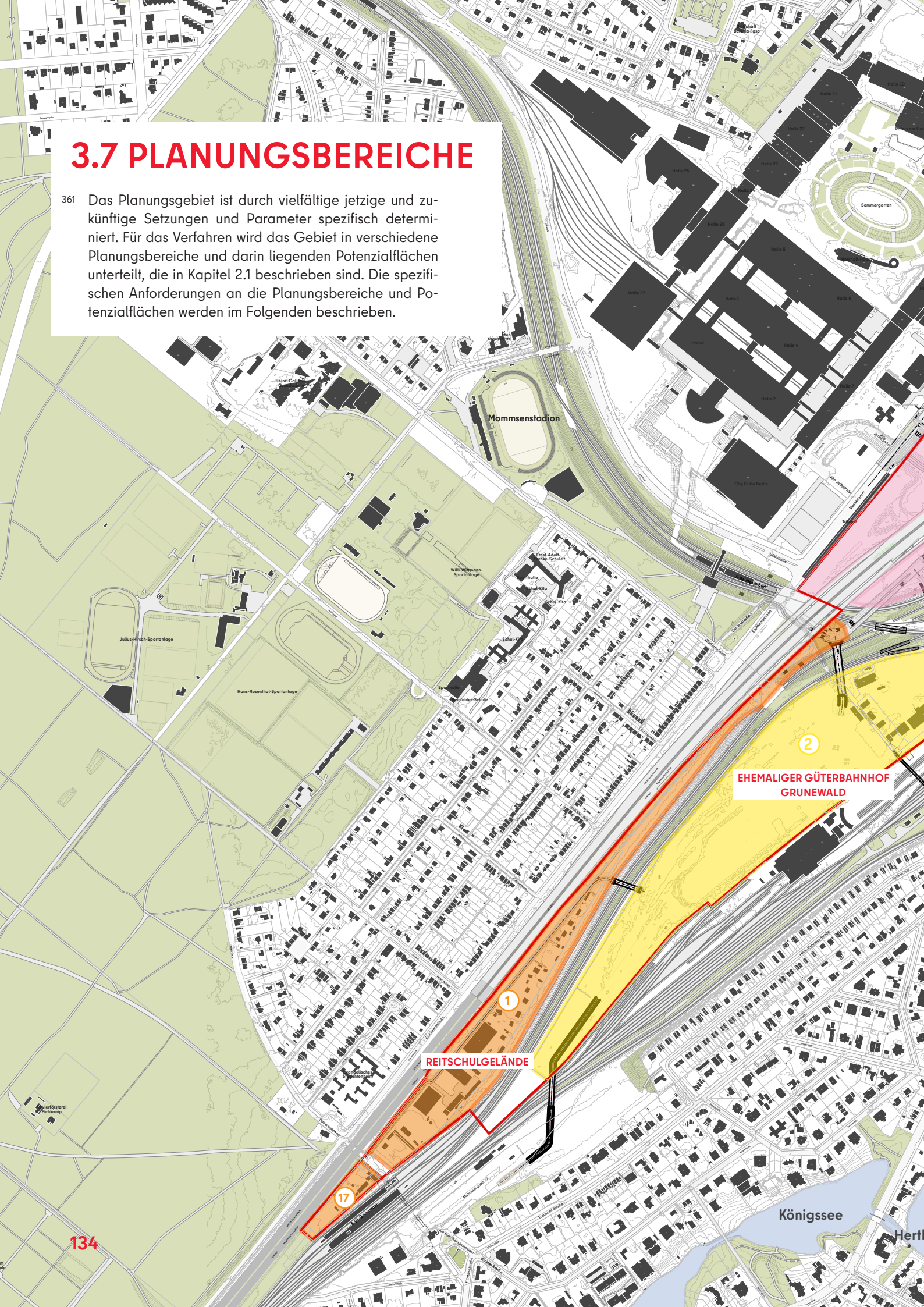




Abb. 075: Blick über den Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Süden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

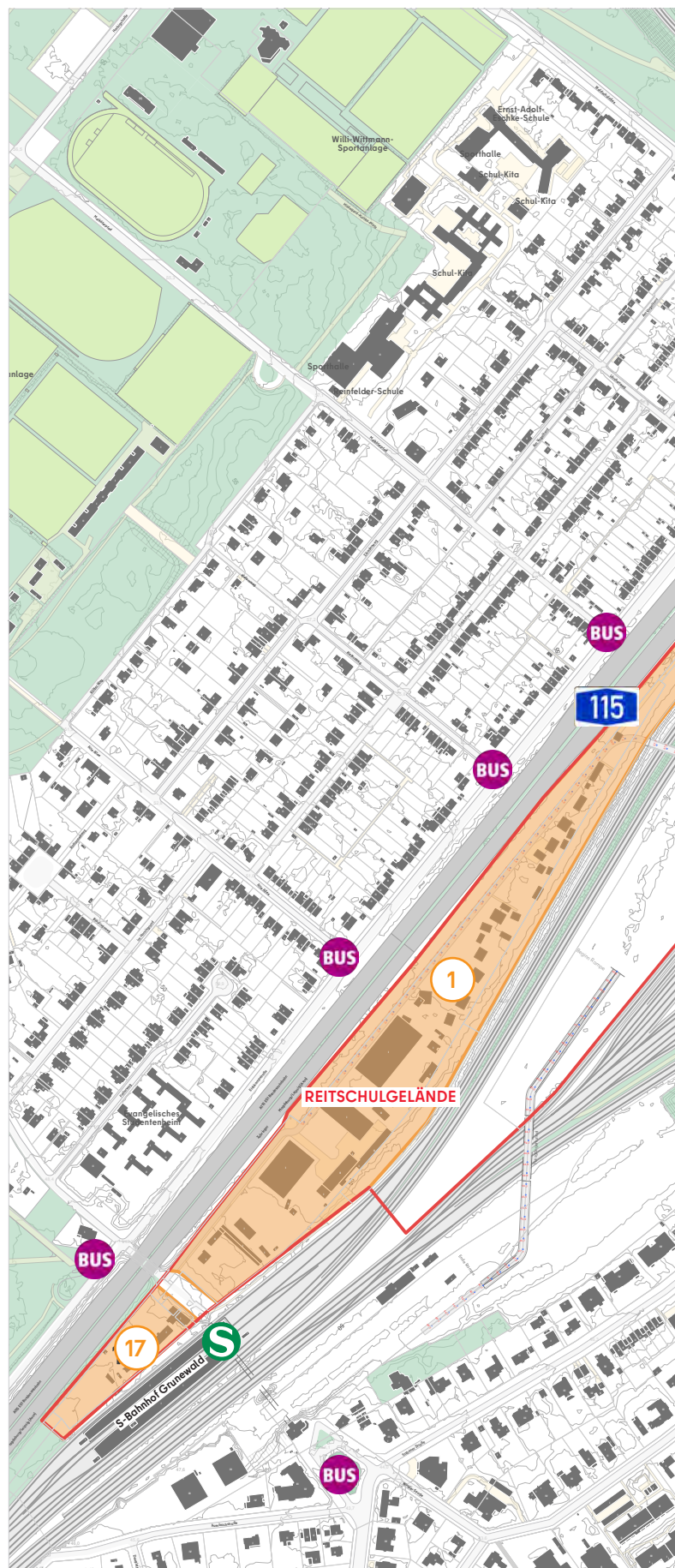
3.7 PLANUNGSBEREICHE

361 Das Planungsgebiet ist durch vielfältige jetzige und zukünftige Setzungen und Parameter spezifisch determiniert. Für das Verfahren wird das Gebiet in verschiedene Planungsbereiche und darin liegenden Potenzialflächen unterteilt, die in Kapitel 2.1 beschrieben sind. Die spezifischen Anforderungen an die Planungsbereiche und Potenzialflächen werden im Folgenden beschrieben.



Planungsbereich Reitschulgelände – Potenzialfläche 1|17

- 362 Besondere Herausforderungen des Planungsbereichs
Reitschulgelände (RSG) mit den zwei Potenzialflächen
1 und 17 sind die Geometrie in Kombination mit der Er-
schließungs- und Immissionssituation.
- 363 Der Planungsbereich ist durch Lärmemissionen der an-
liegenden Verkehrswege stark belastet – bei fast jeder
denkbaren Nutzung sind Lärmschutzmaßnahmen durch
den Städtebau oder passive Schutzmaßnahmen vorzuse-
hen. Idealerweise werden keine zusätzlichen Lärmquellen
(Verkehrslärm) ins Innere des Planungsbereichs geführt.
- 364 Zur optimalen Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen sind
hochwertige Gehwegeverbindungen zum Messedamm
und zur Eichkampstraße zu schaffen. Entwurfsabhängig
ist die Unterführung an der Eichkampstraße nach Mög-
lichkeit für Lieferverkehre zu qualifizieren.
- 365 Aus Sicht der Eigentümer wird für den Planungsbereich
eine klar hochbauliche, dichte und urbane Konzeption
angestrebt, der landschaftsprägende Baumbestand auf
Potenzialfläche 1 ist dabei idealerweise maximal zu er-
halten.
- 366 Zudem wird der Planungsbereich derzeit auf Fachpla-
nungsebene als möglicher zukünftiger Standort für eine
S-Bahnwerkstatt geprüft. Bei der Entwicklung von Kon-
zepten für den Planungsbereich ist also darauf zu achten,
dass die mögliche Errichtung einer solchen Bahninfra-
struktur in der Zukunft nicht verhindert wird. Die Planungs-
ideen sollen entsprechend autark konzipiert werden und
jeweils nicht von zentraler Bedeutung für das gesamte
Planungsgebiet sein.
- 367 Die Gesamtkonzeption für den „Stadteingang West“ soll
notfalls auch ohne Neuplanungen auf dem Planungsbe-
reich funktionieren. Verkehrliche Verbindungen – zum Bei-
spiel zum ehemaligen Güterbahnhof Grunewald – wären
auch bei der Inanspruchnahme durch eine S-Bahnwerk-
statt möglich.



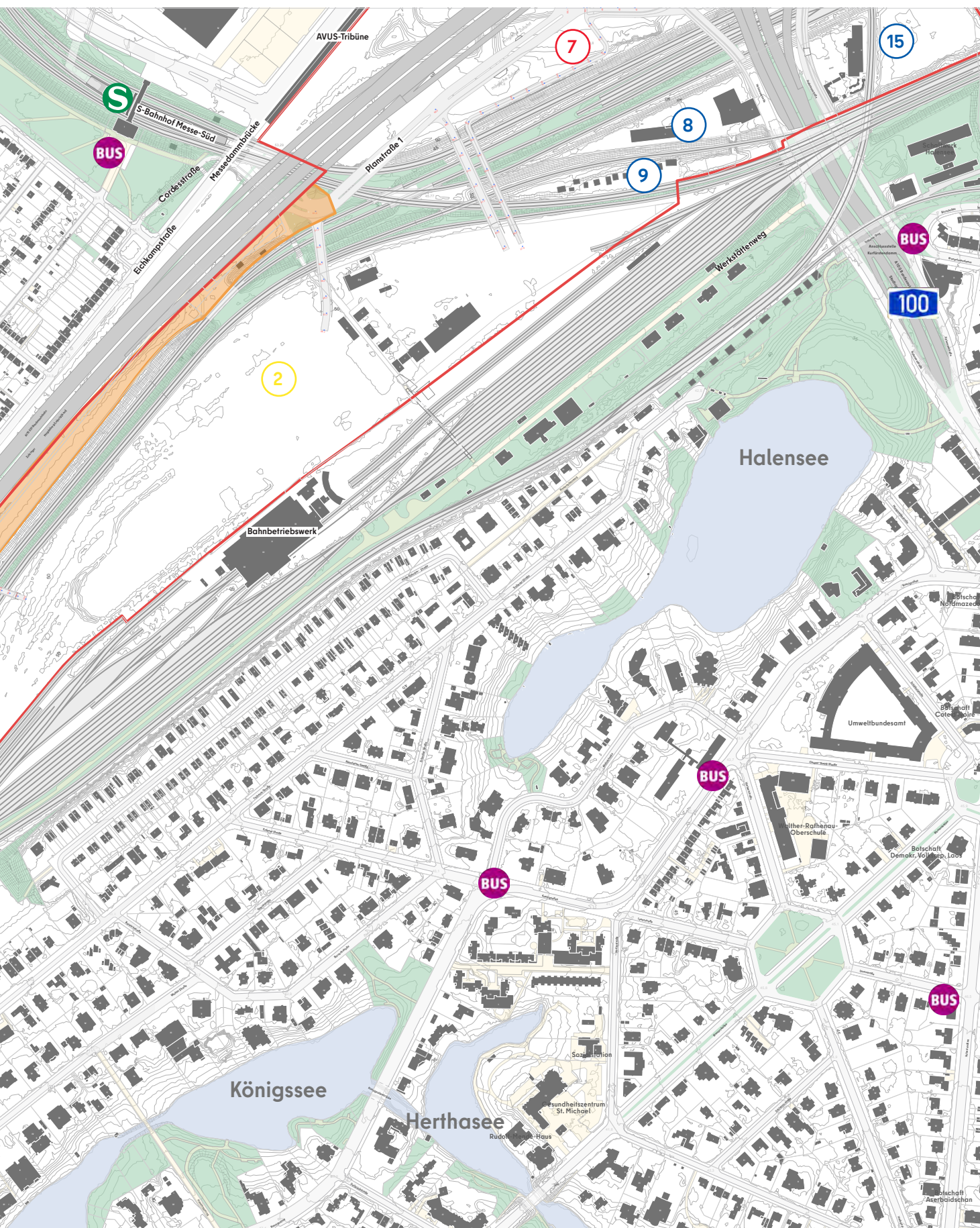


Abb. 077: Planerische Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Reitschulgelände, Quelle: C4C

Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald - Potenzialfläche 2

- 368 Der Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald (EGG) ist mit gut 14,67 ha die größte zusammenhängende Fläche im Planungsgebiet. Mit einer Länge von 1,2 km und der sich stark verjüngenden Form im Norden und Süden stellt die Geometrie eine planerische Herausforderung dar. Die Lage zwischen Gleisanlagen im Westen und Osten führt zu einer starken Emissionsbelastung durch Verkehrslärm. Eine weitere Emissionsquelle ist das im Osten angrenzende DB-Betriebswerk.
- 369 Im Planungsbereich befindet sich ein Denkmalensemble, das Bahnareal Grunewald (vgl. Kap. Bahnareal Grunewald S. 186). Es ist grundsätzlich erhaltenswert, eine mögliche Einbindung der denkmalgeschützten Bebauung sollte mitgedacht werden.
- 370 Im Hinblick auf die Verortung von Nutzungen und der Etablierung eines inneren Wege- und Straßensystems birgt der Planungsbereich die größte Offenheit. Als feste Vorgabe ist hier das UCC (vgl. Abs. 320) als eine Planungsvariante zu prüfen. Insgesamt herausfordernd sind Fragen des städtebaulichen Emissionsschutzes. Ein Flurstück auf der Potenzialfläche ist im Eigentum der DB Netz und kann nicht überplant werden (Flurstück 339 mit 189 m²).

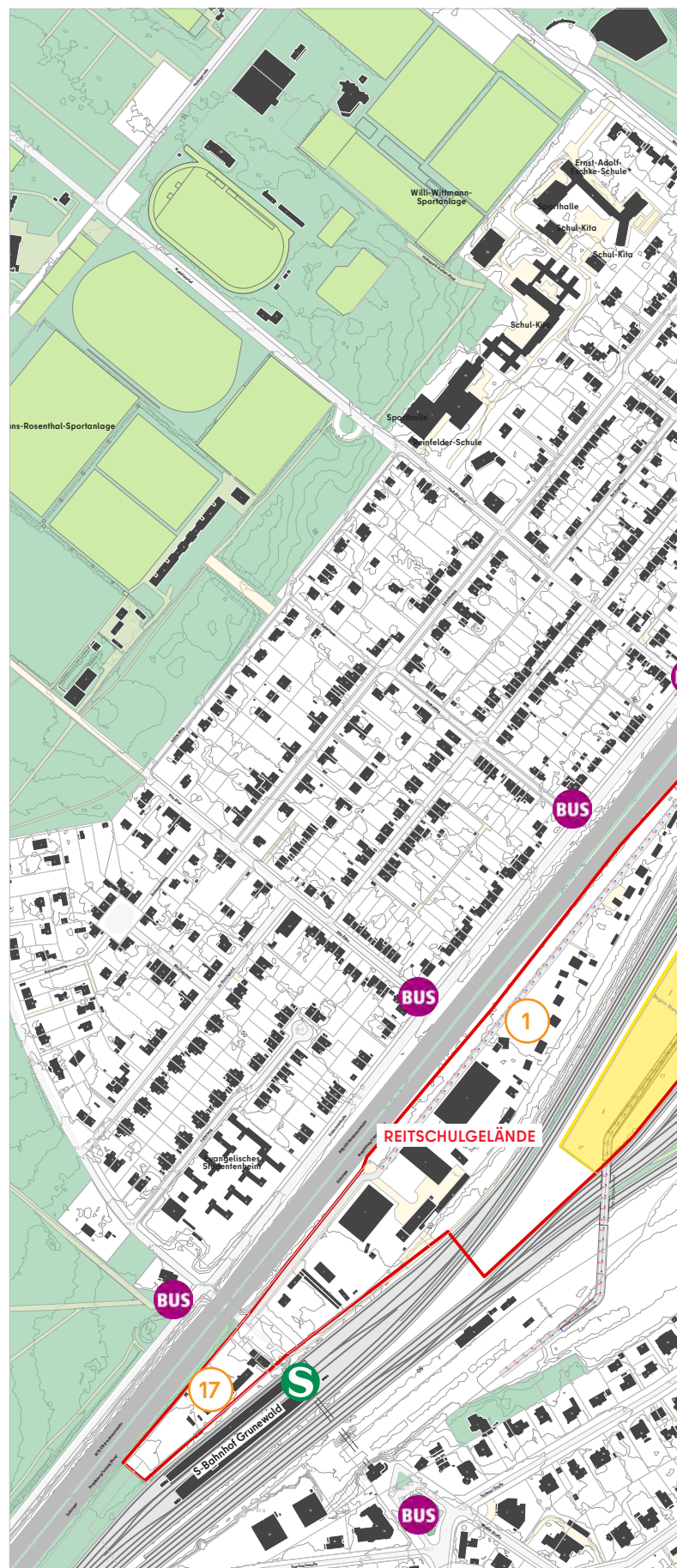




Abb. 078: Planerische Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, Quelle: C4C

Planungsbereich AVUS-Nordkurve - Potenzialflächen 3|4|5|6|7|10|11|12|14

- ³⁷¹ Der Planungsbereich AVUS-Nordkurve (AVN) befindet sich im Zentrum des Planungsgebietes. Dieser ist in 9 Potenzialflächen unterteilt und ist geprägt von der Topographie der Bahnstrecken, der Topologie der Verkehrsbauten, von denkmalgeschützten Bauwerken und der Nähe zur Messe.
- ³⁷² Eines der Kerncharakteristika des Planungsbereichs ist der Denkmalsbereich (Gesamtanlage) um die AVUS-Tribüne und das Mercedes-Haus. Es handelt sich um eine bauliche Anlage, die durch ihren inneren Funktionszusammenhang und ihre Bedeutung für die Motorsportgeschichte gekennzeichnet ist. In ihr liegen die konzeptionell in einem Zug geplanten und errichteten Baudenkmale AVUS-Tribüne und Mercedes-Haus. Der bauliche Kontext der Gesamtanlage ist zu erhalten, um die historische Stadteinfahrt zu bewahren. Seitens des Landesdenkmalamtes besteht die Forderung, eine durchgängig zwischen Mercedes-Haus und AVUS-Tribüne befahrbare Fläche in diesem Bereich zu erhalten oder neu zu errichten. Dieser Vorschlag wird durch das Bezirksamt unterstützt, welches die Fläche für Fahrradinfrastruktur geeignet hält. Dieser Vorschlag ist nicht im aktuellen Radverkehrsnetz enthalten, dort ist der Messedamm als Teil des Ergänzungsnetzes dargestellt.
- ³⁷³ Die im obigen Absatz beschriebene Fläche wird auf Basis der vorliegenden Autobahnplanung von der Planstraße 1, die zur Anschlussstelle Messedamm führt, durchschnitten werden. Dies beeinträchtigt die Erscheinung und es erschwert den oben genannten Funktionserhalt mit einer durchgängig befahrbaren Strecke zwischen Mercedes-Haus und AVUS-Tribüne. Ideen, wie diese Beeinträchtigung ohne Verlegung der Planstraße 1 gemindert oder behoben werden kann, sind wünschenswert.
- ³⁷⁴ Die Planstraße 1 führt vom Messedamm über die jetzige Fläche unter der dort in leichter Hochlage liegenden Autobahn und verläuft anschließend parallel zur Autobahn in Richtung der Anschlussstelle Messedamm. Direkt hinter der Unterführung wird ein Linksabbieger zur Halenseestraße (West) führen.
- ³⁷⁵ Im Hinblick auf die Messe eignet sich der Planungsbereich in fast allen Bereichen für messeaffine Nutzungen – durch die Lage direkt im oder am AD Funkturm sind emissionssensible Nutzungen in dieser Lage nur bedingt möglich. Innovative Vorschläge zur Multifunktionalität von Gebäuden sind ausdrücklich gewünscht.
- ³⁷⁶ Die Potenzialfläche 5 wurde aus Sicht der Denkmalpflege als grundsätzlich geeignet bewertet, eine neue städtebauliche Markierung zu schaffen, sofern daraus keine Beeinträchtigung wichtiger Blickachsen auf Funkturm und ICC erfolgt (vgl. „Kap. 3.10 Denkmalpflegerische Zielstellung und Hinweise zur Wahrung der visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm“).
- ³⁷⁷ Potenzialfläche 3 eignet sich aufgrund ihrer Distanz zur Messe sowie durch die Anbindung an die Alte Jaffestraße, welche direkt auf das bestehende Messegelände führt, für die Nutzung als Vorstaufläche/LogPoint. Die im Osten der Potenzialfläche liegende Ausfahrt vom ICC-Parkhaus kann bei der Entwicklung der Planungsideen optional entfallen.
- ³⁷⁸ Eine nicht-motorisierte Erschließung und Nutzung der Potenzialflächen 12 und 14 ist nur per erlaubter Geländeänderung der DEGES-Planungen möglich (vgl. Abs. 404). Die bisher durch Stützwände und Böschungen begrenzte Fahrbahn der A 100 Richtung Norden zwischen den Potenzialflächen 5 und 12/14 müsste als aufgeständerte Baukonstruktion errichtet werden und die Topographie der Potenzialfläche 5 angepasst werden.
- ³⁷⁹ Die beiden Potenzialflächen 12 und 14 sind „Sackgassen“ – sie werden durch eine Verbindungsfahrbahn der Autobahn und der Halenseestraße (Ost) im Norden begrenzt. Ein von Norden kommender Anschluss vom S-Bahnhof Westkreuz für Fuß- und/oder Radverkehr wäre ein erheblicher Gewinn für die Erschließung des gesamten Planungsbereiches.
- ³⁸⁰ Aufgrund der Komplexität der Höhenlagen und der bereits getroffenen Abstimmungen mit der DEGES sind das konzipierte Stadtstraßennetz sowie das Geh- und Radwegenetz der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung verbindlich. In begründeten Fällen können Zufahrten zu Potenzialflächen mittels Gehwegüberfahrten, neben den bereits geplanten Zufahrten, angedacht werden.
- ³⁸¹ Die Potenzialflächen 4, 6, 10 und 11 sind enge und geometriebedingt schwer nutzbare Flächen zwischen den geplanten Verkehrstrassen. Vorschläge für eine innovative Nutzung sind unter Beachtung der Ausgleichsmaßnahmen der Autobahnplanung der DEGES willkommen.

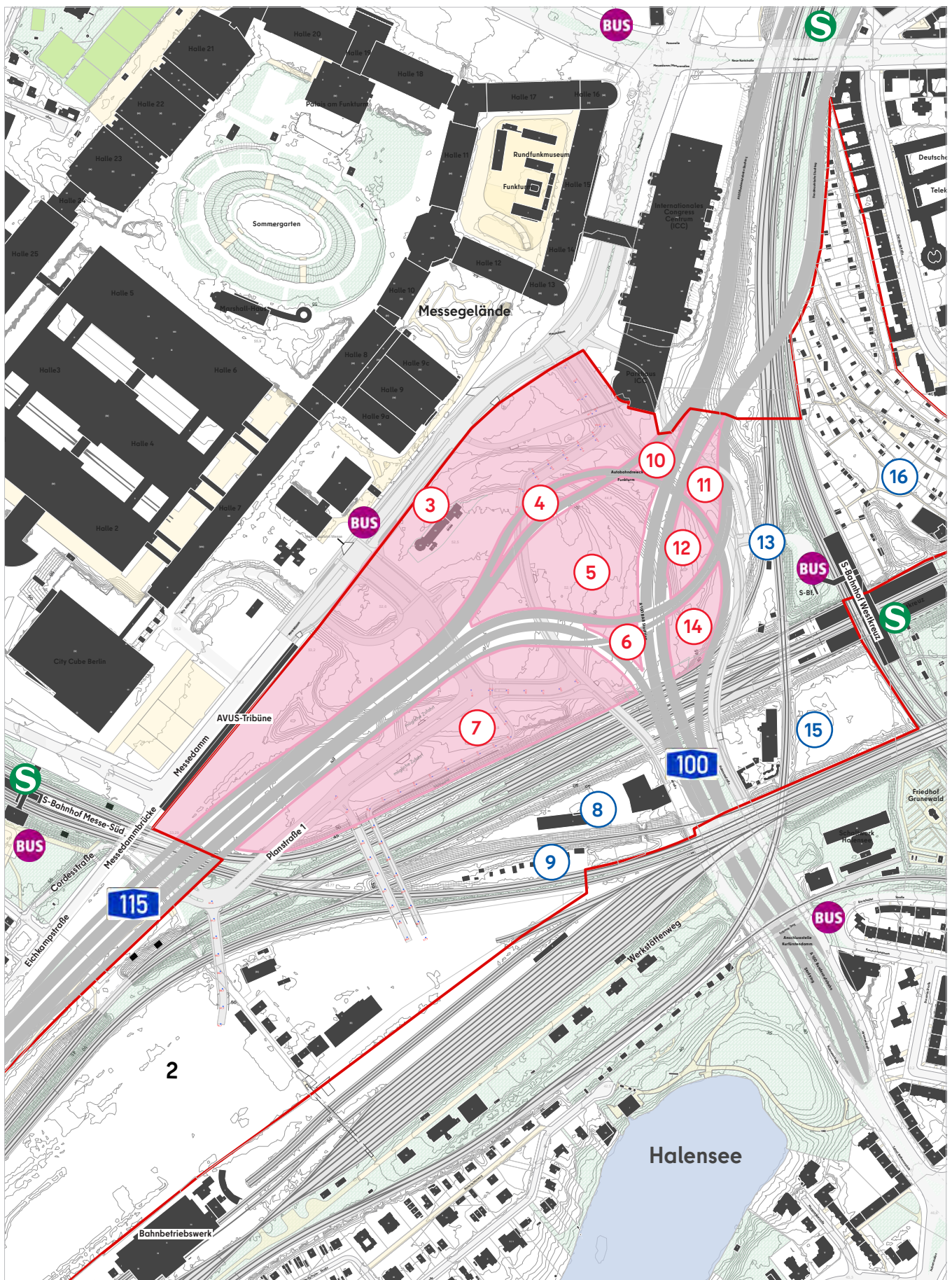


Abb. 079: Planerische Rahmenbedingungen des Planungsbereichs AVUS-Nordkurve, Quelle: C4C

Planungsbereich Westkreuz – Potenzialflächen 8|9|13|15|16

- ³⁸² Besondere Herausforderungen des Planungsbereichs Westkreuz (WK) liegen in den Geometrien, der Abgeschlossenheit und der Erreichbarkeit einzelner Potenzialflächen.
- ³⁸³ Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den Westkreuzpark (vgl. Kap. Geplanter Westkreuzpark S. 76) wurde ein „Nutzungs- und Erschließungskonzept“ erstellt, das auch ein Nutzungsszenario für die Potenzialfläche 16 beschreibt. Gedacht ist hier eine weitere Nutzung als Kleingartenanlage, jedoch in Kombination mit einer größeren Fläche öffentlich genutzter Grünflächen. In diesem Konzept ist das große Potenzial der Potenzialfläche 16 als Fußpunkt einer Wegeverbindung von der City-West in den Grunewald und die angrenzenden Gebiete beschrieben.
- ³⁸⁴ Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf plant in Zusammenarbeit mit der DB Station & Service AG eine zweite Zuwegung zum S-Bhf. Westkreuz zur besseren Erschließung der Wohngebiete um den Lietzensee. Der Bahnhof soll einen zweiten Zugang zu den Stadtbahn-Bahnsteigen erhalten. Die Zuwegung wird nördlich der Stadtbahngleise verlaufen und an die Rönnestraße anbinden. Eine solche Anbindung ist in jedem Fall zu erhalten.
- ³⁸⁵ Das Areal ist für die Schaffung übergeordneter Wegeverbindungen von herausgehobener Bedeutung. Mit einer Wegeverbindung von der Suarezstraße und Rönnestraße und dem Anschluss an den S-Bahnhof Westkreuz besteht hier die Möglichkeit eines Brückenschlags zu anderen Potenzialflächen und in die Landschaft des Grunewalds (vgl. Abs. 267).
- ³⁸⁶ Nur durch die Ringbahnstrecke von der Potenzialfläche 16 getrennt, liegt angrenzend die Potenzialfläche 13. Sie wird durch eine Bahnstrecke für Güter- und Fernverkehr und dem Messegleis in drei Flächen unterteilt (a, b, c). Die Fläche könnte mit ihrem direkten Anschluss an den S-Bahnhof Westkreuz und somit an die Potenzialfläche 16 als Teil einer Verbindung nach Süden ausgebildet werden.
- ³⁸⁷ Die Potenzialfläche 15 wird ebenso von einer Bahnstrecke für Güter- und Fernverkehr durchschnitten, nur der südliche Teil ist derzeit direkt mit einer Zufahrt über die Halenseestraße (Ost) erschlossen. Eine Nutzung des nördlichen Teils der Potenzialfläche mit Funktionen, die eine Erschließung bedürfen, wäre nur durch eine Brücke über Gleisanlagen möglich – entweder von der Potenzialfläche 13 von Norden über den S-Bahnhof Westkreuz oder über den südlichen Teil der Potenzialfläche. Die derzeitige Nutzung der Potenzialfläche muss nicht erhalten werden.
- ³⁸⁸ Die Potenzialflächen 8 und 9 sind von der Halenseestraße (West) erreichbar, letztere nur durch eine Unterführung von Potenzialfläche 8 aus. Die derzeitigen Nutzungen der Potenzialfläche müssen nicht erhalten werden.
- ³⁸⁹ Der S-Bahnhof Westkreuz ist denkmalgeschützt, entsprechend sind bauliche Maßnahmen mit Maß und Rücksicht vorzunehmen. Gleichzeitig bietet er sowohl aus Sicht des stadtplanerischen Strukturkonzeptes als auch Sicht der Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale das Potenzial für bauliche Erweiterung und eine Bebauung mit „Orientierungswirkung“ im Kontext als einer der vier Kreuzungsbahnhöfe Berlins.

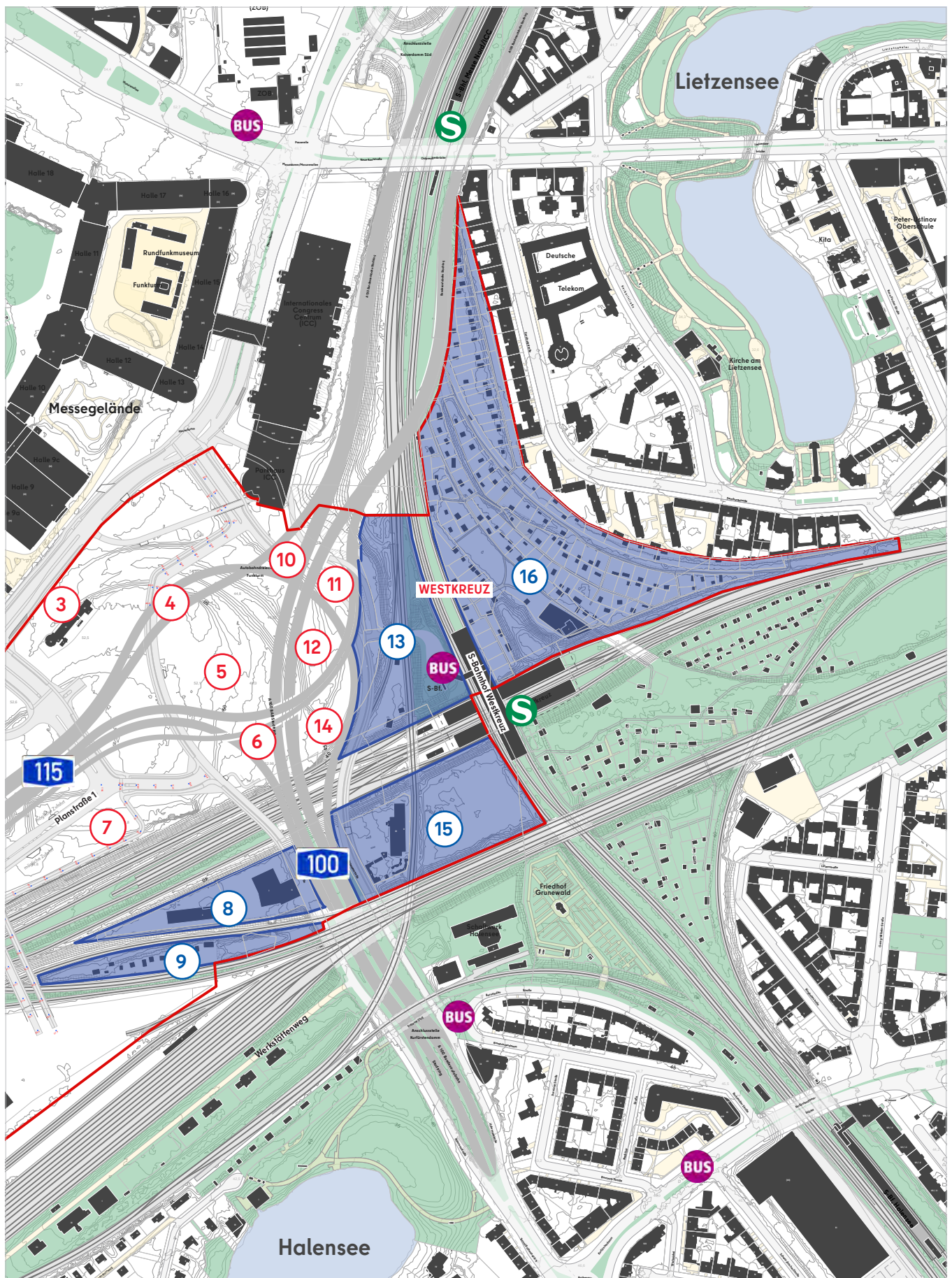


Abb. 080: Planerische Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Westkreuz, Quelle: C4C

3.8 TECHNISCHE PLANUNGSVORGABEN

Mobilität

- ³⁹⁰ Das Planungsgebiet und seine Umgebung ist schon jetzt durch Verkehrsströme stark geprägt. Ziel jeder Planung muss es daher sein, die Quell- und Zielverkehre unter Maßgabe der Bedarfe auf das effizienteste, flächensparendste Maß zu minimieren und den ÖPNV, Fuß- und Radverkehr zu stärken. Diese Vorgabe erfolgt auch vor dem Hintergrund der jetzt schon stark beanspruchten Straßen und Knotenpunkte im Umfeld.
- ³⁹¹ Richtungsweisend für jedes Konzept der verkehrlichen Erschließung der Potenzialflächen sind die Vorgaben im Kapitel 2.7, die Hinweise im Kapitel 3.4 und die Erläuterungen ab Absatz 361.
- ³⁹² Die in den Anlagen und der Aufgabenbeschreibung dargestellte Straßenplanung für die Autobahn und Stadtstraßen ist mit den vorgestellten Parametern als gegeben und unveränderbar anzunehmen. Auf eine ausführliche Darstellung aller Gründe für die exakten Parameter wird im Rahmen dieser Aufgabenbeschreibung verzichtet.
- ³⁹³ Alle darauf aufbauenden Planungen müssen alle Potenzialflächen, Gebäude und Gebäudeteile und ihre Nutzungseinheiten, Nutzungsgruppen und Verkehrsformen berücksichtigen und integrieren. Ebenso zu bedenken ist in diesem Kontext der vorbeugende Brandschutz und die Anforderungen von Ver- und Entsorgung.
- ³⁹⁴ Jenseits dieser notwendigen, oberirdischen Erschließungen zur Ver- und Entsorgung, sowie für Rettungsdienste und Wirtschaftsverkehr sind die Vorschläge entsprechend weitestgehend MIV-frei zu planen.
- ³⁹⁵ Es ist erklärtes Ziel, den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ein absolut notwendiges Minimum zu reduzieren, in dem das Mobilitätsverhalten auf Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Personennahverkehr sowie Car-Sharing gelenkt wird. Alle Themen des motorisierten Individualverkehrs wie notwendige Stellplätze und Anlieferungssituation sind wo möglich und sinnvoll unterirdisch vorzusehen. Eine Ausnahme können hier oberirdische Vorfahrten und Zonen zum Absetzen und Abholen von Menschen mit eingeschränkter Mobilität sein.
- ³⁹⁶ Die unterschiedlichen Verkehrsrhythmen der verschiedenen Nutzungen werden ebenso bedacht wie deren unterschiedliche Auswirkungen.
- ³⁹⁷ Bei der Entwicklung der Planungsideen und deren verkehrlicher Anbindung sind die Ausbau- und Qualitätsstandards des Berliner Mobilitätsgesetzes und der dem Gesetz untergeordneten Planwerke (StEP MoVe, Nahverkehrsplan) zu Grunde zu legen.

ÖPNV

- ³⁹⁸ Derzeitige Tendenzen im Berliner ÖPNV gehen in Richtung elektrifizierter Buslinien mit bekannten Modellen. Für eine zusätzliche schienengebundene Anbindung muss der Nachweis einer ausreichenden Nachfrage erbracht

werden. Zentraler ist hier die Frage, ob und wie das Gebiet an den bestehenden schienengebundenen ÖPNV, mit zusätzlichen Haltepunkten (z. B. alter S-Bahnhof Eichkamp) angebunden werden kann. Im Hinblick auf Mobilität liegt entsprechend die Konzentration auf der Ausrichtung der Baumassen an bestehende Stationen des ÖPNV zu legen und die Wege und Situationen zu und an diesen Stationen mit einer hohen Aufenthaltsqualität zu planen.

Individualverkehr

- ³⁹⁹ Auf Ebene von Potenzialflächen und Gebäuden liegt der Fokus der Planung auf alternativen Mobilitätsangeboten. Ein zentraler Aspekt sind standortgebundene Mobilitätsangebote mit einer Integration verschiedener Verkehrsmittel jenseits des MIV. Diese müssen für alle potenziellen Nutzende leicht, direkt, schnell und sicher erreichbar sein und individuelle Mobilitätspräferenzen abbilden. Alle gängigen Formen alternativer Mobilitätsformen abseits des MIV sollten vorgesehen werden können. Dies umfasst insbesondere auch Stellplätze für Lastenräder und Landeinfrastruktur für Fahrräder und Elektrofahrzeuge.
- ⁴⁰⁰ Die Errichtung einer oder mehrerer zentraler Garagen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes ist denkbar. Pkw-Stellplätze sind grundsätzlich am Rand des Quartiers zu platzieren, StEP MoVe entsprechend sollte die Entfernung zu Quartiersgaragen die Entfernung zu den Haltestellen des ÖPNV nicht unterschreiten.
- ⁴⁰¹ Diese Angebote können sowohl ober- wie auch unterirdisch an passender Stelle und in ausreichender Größe und Anzahl (bei Wohnnutzung liegt der vorgesehenen Stellplatzschlüssel gemäß StEP MoVe grundsätzlich bei max. 0,3 je Wohneinheit) vorgesehen werden – innovative Ansätze (auch baulicher Natur) werden explizit begrüßt. Denkbar sind auch Mobility Hubs in Kombination mit sozialer Infrastruktur oder anderen Nutzungen, die gleichermaßen sowohl Möglichkeiten des Lärmschutzes für umliegende Nutzungen bieten als auch identitätsstiftender Stadtbaustein sein können.

Ver- und Entsorgung

- ⁴⁰² Alle Themen der verkehrsgebundenen Ver- und Entsorgung sind möglichst flächensparend, zentral und unterirdisch zu lösen. Innovative Ansätze sind zu begrüßen.
- ⁴⁰³ Lieferverkehre für den B2C – Business-to-Consumer – Verkehr sind ebenfalls auf ein Minimum zu beschränken und können wo sinnvoll und erforderlich über eine ausreichende Anzahl an Mikrodepots im Quartier abgewickelt werden.



Abb. 081: Luftaufnahme; Messegelände (Charlottenburg), 1960, Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0071094 / Foto: k. A.

3.9 HINWEISE ZU VORGABEN DER PLANUNG DES AD FUNKTUM UND DER STADTSTRASSEN

AD Funkturm und A 100/A 115

Allgemeine Hinweise

- ⁴⁰⁴ Grundsätzlich sind die Planungen der DEGES für alle Teile der Autobahn inklusive der zu ihr gehörenden Anschlussstellen im Hinblick auf ihre Fahrstreifen, deren Geometrie und Verläufe als gegeben und unveränderlich anzunehmen. Sie sind das Ergebnis eines jahrelangen verkehrsplanerischen, technischen und rechtlichen Entwicklungs- und Abwägungsprozesses, der eine ausführliche Öffentlichkeitsbeteiligung im Vorfeld der eigentlichen Planfeststellung beinhaltete, die zu einer signifikanten Veränderung der Planungen im Bereich der AS Messedamm führte.
- ⁴⁰⁵ Die Planungen der DEGES für Stützkonstruktionen, Böschungen und Betriebswege sind im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs bei guter Begründung veränderbar.

Böschungen

- ⁴⁰⁶ Die bestehenden Planungen der DEGES sieht im Kontext des AD Funkturm im Regelfall Böschungen neben Autobahnen zur Überwindung von Höhensprüngen im Terrain vor. Um einen effizienten Flächenumgang zu erreichen, ist es an allen Stellen möglich auch über Mauern oder andere Lösungen nachzudenken.

Autobahnkonstruktion

- ⁴⁰⁷ Im Bereich von Rampen oder ansteigenden Autobahnteilen sind diese in der Regel als massive Stützwände oder durch Aufböschung gestützt dargestellt. Um eine Verbindung verschiedener Potenzialflächen zu ermöglichen, können diese Konstruktionen, wo es sinnvoll ist, auch durch Stützkonstruktionen (aufgeständerte Brückenbauweise) ersetzt werden, wenn die Autobahn an sich davon nicht betroffen ist. Ein Eingriff in die Stützbauwerke der Autobahn bei der Entwicklung von Planungsideen muss durch die Planungsteams städtebaulich gut begründet werden.

Betriebswege

- ⁴⁰⁸ Insoweit aufgeständerte Autobahnteile an unerschlossenen Grundstücken liegen, sieht die DEGES für Wartungszwecke Betriebswege vor, um die Konstruktionen sichten und warten zu können. Bei Erschließung und Nutzung dieser Flächen durch andere Funktionen und entsprechende gegebene Erreichbarkeit der Konstruktionen können diese Betriebswege entfallen.

Regenrückhaltebecken

- ⁴⁰⁹ Die Planung der Autobahn sieht Regenrückhaltebecken vor. Diese können in Größe und Lage nicht verändert werden, sie können jedoch ggf. überbaut werden.

Stadtstraßen und Wegesystem

Allgemeine Hinweise

⁴¹⁰ Die Vorgaben für das Stadtstraßennetz und Wegesystem wurden in einem mehrjährigen Prozess mit Begleitung der entsprechenden Fachbehörden und in Abstimmung mit der DEGES durchgeführt. Sie sind in dem Rahmen der Vorgaben der entsprechenden Kapitel verbindlich. Planungen für Stützkonstruktionen und Böschungen sind im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs bei guter Begründung veränderbar.

Böschungen

⁴¹¹ Die bestehenden Planungen sehen im Regelfall Böschungen zur Überwindung von Höhensprüngen im Terrain neben Stadtstraßen vor. Um einen effizienten Flächenumgang zu erreichen, ist es an allen Stellen möglich, im Ausnahmefall auch über Stützwände oder andere Lösungen nachzudenken. Diese sind aber im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs gut zu begründen.

Straßenrampen als Dammbauwerke

⁴¹² Im Bereich der vorgegebenen Rampen oder ansteigenden Straßenteilen sind diese in der Regel als Damm mit Böschung oder als Stützwände dargestellt. Um die trennende Wirkung dieser Dammbauwerke aufzuheben und Verbindungen zwischen Potenzialflächen zu ermöglichen, können diese Dammbauwerke im Ausnahmefall auch durch Brücken- oder Tunnelbauwerke ersetzt bzw. ergänzt werden. Voraussetzung ist, dass der Straßenverlauf davon nicht betroffen ist. Diese Ausnahmefälle sind im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs gut zu begründen.

Ingenieurbauwerke (Overfly)

⁴¹³ Grundsätzlich ist nach dem Gebot des sparsamen Gebrauches von hohen Ressourcenaufwendungen für die öffentliche Erschließung zu planen. Brücken sowie auch alle anderen für die Erschließung notwendigen Ingenieurbauwerke nach DIN 1076 sind daher nur im Ausnahmefall vorzusehen und möglichst zu vermeiden. Die Ausnahmefälle sind im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs gut zu begründen.

⁴¹⁴ Brückenkonstruktionen sind als freitragende Bauwerke ohne konstruktive Berührungspunkte mit Bauteilen vorhandener Bahnanlagen und/oder Anlagen von Autobahnen zu planen. Gleiches gilt für alle anderen Ingenieurbauwerke nach DIN 1076.

⁴¹⁵ Als Höhe des lichten Raums über neu trassierten Straßen – sowohl BAB und Stadtstraßen – ist nach den Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING) mind. 4,70 Meter herzustellen.

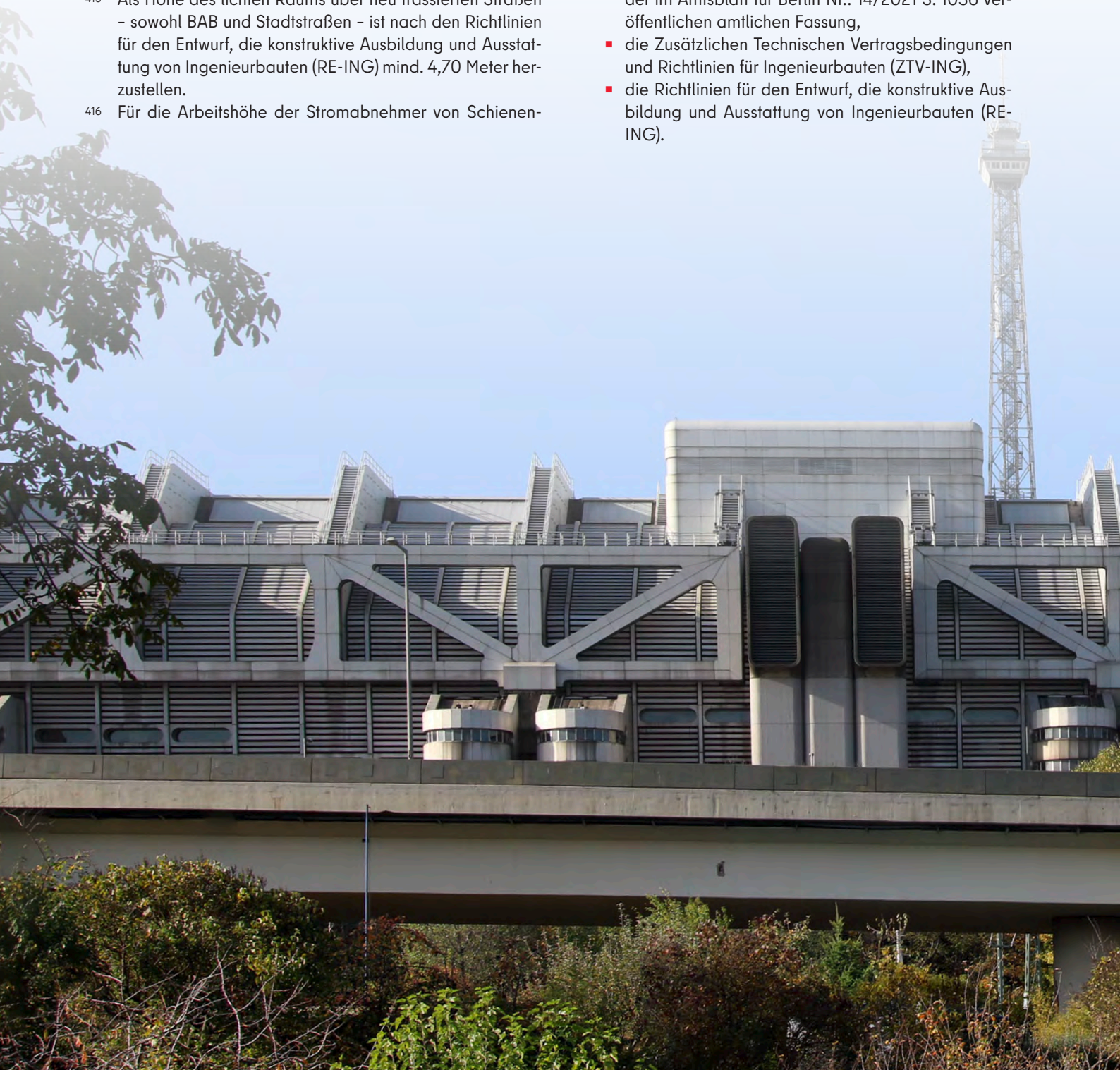
⁴¹⁶ Für die Arbeitshöhe der Stromabnehmer von Schienen-

fahrzeugen der Fernbahn ist über Gleisanlagen eine Regelfahrdrahthöhe von ca. 5,60 Meter über OK Schiene anzunehmen. Bis zur UK von Brückenbauwerken sind für die erforderlichen Aufhängungssysteme der Oberleitungen entsprechende Höhenmaße hinzuzurechnen.

⁴¹⁷ Die Verträglichkeit erforderlicher Gründungsbauwerke mit eventuell vorhandenen Leitungsanlagen soll zu einem späteren Zeitpunkt geprüft und abgewogen werden.

⁴¹⁸ Für alle Ingenieurbauwerke nach DIN 1076, für die das Land Berlin die Trägerschaft der Baulast ist, gelten

- die eingeführten Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes,
- die Einführung der Eurocodes für Brücken (Eurocodes 0 sowie Eurocodes 1 bis 4, jeweils Teil 2) in der im Amtsblatt für Berlin Nr.: 14/2021 S. 1036 veröffentlichten amtlichen Fassung,
- die Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten (ZTV-ING),
- die Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING).



- 419 Durch die Nutzung von Flächen unter oder an Brücken dürfen die Durchführung von Bauwerksprüfungen gemäß DIN 1076 sowie die Durchführung notwendiger Erhaltungsmaßnahmen nicht behindert werden. Hierfür ist in der Regel ein 5,0 m breiter Streifen freizuhalten. Dieser Streifen darf sich mit öffentlich gewidmeten Flächen überdecken.
- 420 Lärmschutzwände und ähnliche Schutzwände sind wie Brücken baulich so durchzubilden und auszustatten, dass
- die Überwachung und Prüfung nach DIN 1076 und
 - die erforderliche Erhaltung
- jederzeit sicher, einfach, handnah und wirtschaftlich durchgeführt werden können.

Nutzbare Breite, Gefälle, Materialien, Sicherheit

- 421 Gemeinsam genutzte Geh- und Radwege sind nur in Ausnahmefällen / im Bereich von Zwangspunkten vorzusehen, bei getrennt geführten Geh- und Radwegen ist nach dem aktuellen Entwurf der AV G/R eine Mindestbreite von 6,50 m vorzusehen
- 422 Das Längsgefälle der Brücke und eventuell zugehöriger Rampen mit zugehörigen Böschungsbauwerken soll 4 % nicht überschreiten. Ausnahmen - allenfalls in sehr kurzen Abschnitten - sind nachvollziehbar zu begründen, wobei ein Längsgefälle von 6 % mit entsprechenden Zwischenpodesten in keinem Fall überschritten werden darf. Die entsprechenden Anforderungen der Barrierefreiheit sind zu berücksichtigen.
- 423 Eine Abwägung der Auswahl der zu verwendenden Materialien in Bezug auf Nutzungsdauer, Dauerhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit ist durchzuführen.
- 424 Der Sicherheit für die Nutzerinnen und Nutzer ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Die einschlägigen Normen für Unfallsicherheit, erforderliche Brüstungshöhen und Absturzsicherungen sind einzuhalten.



Abb. 082: Kleingartenanlage vor A 100 vor ICC, Quelle: C4C | CS

3.10 DENKMALPFLEGERISCHE ZIELSTELLUNG UND HINWEISE ZUR WAHRUNG DER VISUELLEN INTEGRITÄT DER BAUDENKMALE IM BEREICH DES AUTOBAHNDREIECKS FUNKTURM

⁴²⁵ Im Rahmen der Planungen um das AD Funkturm wurde eine Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm erstellt, die die unterschiedlichen Herausforderungen an den Planungsraum und seine bestehenden Qualitäten und Bedeutungen ebenso herausgearbeitet hat wie formale und inhaltliche Hinweise und Empfehlungen für den weiteren Prozess. Die Kernpunkte der Expertise und weitere denkmalfachliche Anforderungen werden im Folgenden wiedergegeben.

Planungsbereich AVUS-Nordkurve

⁴²⁶ Dieser Raum stellt aus denkmalpflegerischer Sicht die größte gestalterische Herausforderung dar. Hier befinden sich mit AVUS-Tribüne und Mercedes-Haus zwei für die Funktionsgeschichte des Raumes prägende Bauwerke, die zukünftig ihren räumlich-funktionalen Bezug zur Autobahn weitgehend verlieren werden.

⁴²⁷ Die Sichtachse zwischen diesen Einzeldenkmälen soll von Bebauung freigehalten werden und sich möglichst in der Freiraumgestaltung wiederfinden. Nutzung und Gestaltung sollen das frühere Gemeinsame des Raumes und seiner Bauten für zu Fuß Gehende oder Radfahrende erlebbar machen, eine durchgängig zwischen Mercedes-Haus und AVUS-Tribüne befahrbare Fläche ist daher zu erhalten oder neu zu errichten.

⁴²⁸ Die neue Trassenführung und die Höhenlage der BAB sowie die dadurch entstehenden potenziellen Baufelder werden zu einer veränderten Wahrnehmung bzw. Wahrnehmbarkeit des Planungsbereichs AVUS-Nordkurve führen. Auf der Potenzialfläche 3 zwischen AVUS und Meschedamm liegen aber auch noch nach dem Umbau der BAB mehrere Sichtbereiche für den Blick auf die markanten Bauwerke Funkturm, ICC und Mercedes-Haus von der Autobahn aus. Der konkreten städtebaulichen Ausgestaltung des Planungsbereichs AVUS-Nordkurve kommt daher eine entscheidende Bedeutung zu. Um eine weitere Beeinträchtigung zu vermeiden oder zumindest zu mindern ist innerhalb dieser Räume eine Beeinträchtigung zu prüfen und der entsprechende Nachweis einer geringen Beeinträchtigung per Modell/Perspektiven/Sichtfeldstudien etc. zu erbringen.

⁴²⁹ Potenzialfläche 5 im Zentrum des neuen Autobahndreiecks ist aus denkmalpflegerischer Sicht geeignet zur Schaffung einer neuen städtebaulichen Markierung, mit der Herausforderung, dass die Stellung von Bauwerken nicht nur leitende, sondern auch verstellende Wirkung haben könnte. Neue Gebäude sollen insbesondere für auf der BAB 100 Richtung Norden Fahrende nicht von den raumwirksamen Denkmälern ablenken oder diese verstellen. Die städtebauliche Nutzung dieses Flächenpotenzials (insb. oberhalb der Höhe der geplanten BAB-Bauwerke) bedarf deshalb einer besonderen Beachtung hinsichtlich räumlicher Dimension, Auswirkungen auf Denkmale, Sichtbeziehungen und Gestaltungsanspruch im Kontext des Umfeldes.

Planungsbereich Westkreuz (am S-Bahnhof)

⁴³⁰ Eine Neubebauung könnte bei entsprechender städtebaulich-architektonischer Ausformulierung für die Nutzenden der BAB (überwiegend aus Richtung AVUS auf den Nordring) eine optische Orientierungswirkung entfalten. Konflikte mit wichtigen bestehenden Blickbeziehungen werden als gering gesehen.

Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald

⁴³¹ Unter Berücksichtigung des Ensembles Bahnareal Grunewald und des denkmalgeschützten Lokomotivschuppens und unter der Voraussetzung einer verkehrlichen Erschließung wird hier die Möglichkeit einer Neubebauung gesehen, die, außer bei der Schaffung einer oder mehrerer Höhendominanten, eine geringe Auswirkung auf die visuelle Integrität des bestehenden Denkmalensembles hätte. Das heute isoliert gelegene Ensemble ist denkmalverträglich in die künftige städtebauliche Entwicklung einzubinden.



Schlussfolgerungen Baufelder und wichtige Blickbereiche

-  Markantes Bauwerk (bleibt erhalten / bleibt nicht erhalten)
-  Markantes Bauwerk im Sichtbereich
-  Straßenverlauf (Planung) und dynamischer Blickstandorte (hier: A: 27-29 und E: 3)
-  Rampe zur Anschlussstelle
-  Bedeutende Sichtbeziehung zwischen markanten Bauwerken
-  Abschnitt dynamische Sichtbeziehung für Sichtbezug zu markanten Bauwerken (65° Blickwinkel, Annahme: 80 km/h)
-  Sichtbereichsfläche auf potenziellem Baufeld
-  (Mehrfache) Überlagerungen von Sichtbereichsflächen auf potenziellen Baufeldern
-  Baufeldbereiche, auf denen Sichtbezüge zu bestehenden markanten Bauwerken nicht beeinträchtigt werden

Visuelle Integrität Autobahndreieck Funkturm

Stand 10.3.2021

Maßstab 1:6.000 (Hauptzeichnung, im Original DIN A3)

Planergemeinschaft

Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG | Lietzenburger Str. 44 | 10789 Berlin

Abb. 083: „Schlussfolgerungen. Baufelder und wichtige Blickbereiche“ von S. 68 des Schlussberichts „Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm“, Planergemeinschaft im Auftrag des LDA Berlin, 04/2020

Verbindungen zwischen den Planungsbereichen

432 Zwischen den Räumen werden neue Verkehrsführungen als nötig bzw. möglich gesehen, um

- die Erschließung mit Fahrzeugen zu gewährleisten,
- die Erreichbarkeit aber auch die Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr durch den Raum zu verbessern und zu attraktiveren,
- neue Blicke auf den Raum mit dessen Denkmälern zu erlauben und ihn so für die Wahrnehmung von unterschiedlichen Betrachtungsebenen besser zu öffnen.

433 Neue Verkehrsführungen wurden größtenteils in der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung zum Stadtstraßennetz konzipiert und müssen in den Planungen berücksichtigt werden.



Abb. 084: Blick vom ehemaligen Güterbahnhof Grunewald Richtung Nordosten, Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



3.11 SICHERHEIT IM ÖFFENTLICHEN RAUM

- ⁴³⁴ Sicherheit vor Kriminalität (objektive Sicherheit) wie auch individuelles Sicherheitsempfinden (subjektive Sicherheit) im öffentlichen Raum werden durch Faktoren wie Übersichtlichkeit, Attraktivität und Gepflegtheit des Raums beeinflusst und stehen in einem engen Zusammenhang mit der Möglichkeit, soziale Kontrolle auszuüben.
- ⁴³⁵ Insbesondere die zu erwartenden Bauten der Verkehrsinfrastruktur – Brücken, Unter- und Überführungen – stellen in diesem Zusammenhang eine planerische Herausforderung dar, der idealerweise schon städtebaulich begegnet wird.

Übersichtlichkeit

- ⁴³⁶ Zur Vermeidung von Tatgelegenheiten und Stärkung des Sicherheitsgefühls sollten Sichtachsen und gute Einsehbarkeit der einzelnen Bereiche sowie leichte Orientierung gewährleistet werden.

Attraktivität und soziale Kontrolle

- ⁴³⁷ Soziale Kontrolle wird am besten durch eine für unterschiedliche Nutzungsgruppen funktionale und attraktive Gestaltung erreicht, die dazu beiträgt, dass der Freiraum als Ort der Erholung, des Aufenthalts und/oder der Aktivität gut angenommen wird und zu allen Tageszeiten belebt ist. Hierbei sind auch Aspekte der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- ⁴³⁸ Identitätsstiftende Elemente können bei Anwohnenden und Nutzenden ggf. zu einer größeren Bereitschaft führen, sich zu engagieren, und damit die informelle soziale Kontrolle erhöhen.

3.12 IMMISSIONS-SCHUTZ

- ⁴³⁹ Das Planungsgebiet wird von bedeutenden Verkehrsadern mit erheblichen verkehrsbedingten Emissionen durchquert. Folglich ist von den Teilnehmenden darzustellen, wie einem Immissionsschutzkonflikt entgegengetreten wird. Dieser entsteht durch die Belastungen durch Luftschadstoffe an Straßen und Verkehrslärm an Straßen und Bahntrassen. Zur Bewältigung von Lärmschutzkonflikten enthält der „Berliner Leitfaden Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021“ zahlreiche Hinweise.

3.13 BARRIEREFREIES BAUEN

- ⁴⁴⁰ Barrierefreies Bauen ist als selbstverständliche Qualitätsanforderung gemäß den Grundsätzen des Handbuchs „Barrierefreies Planen und Bauen in Berlin“ und des Handbuchs „Design for all – Öffentlicher Freiraum Berlin“ im Verfahren umzusetzen.
- ⁴⁴¹ Für den Entwurf sind diese Vorgaben zu berücksichtigen. Dabei sollen die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen hinsichtlich motorischer, sensorischer oder kognitiver Art Berücksichtigung finden.
- ⁴⁴² Auch in Bereichen von Außenanlagen sind die Prinzipien des barrierefreien Bauens konsequent anzuwenden. Für Erschließungen sind barrierefreie Konzeptionen nach DIN 18040-1 und -3 erforderlich.

3.14 GENDER MAINSTREAMING

- ⁴⁴³ Als allgemeine Anforderungen an eine gendergerechte Planung gelten die Gleichstellung der Geschlechter, Chancengleichheit und eine angemessene Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensbedingungen und Zwänge, unter denen die Geschlechter leben. Dazu gehören die Berücksichtigung der unterschiedlichen Ansprüche an den öffentlichen Raum hinsichtlich generations- und geschlechtergerechter Nutzungsangebote und -qualitäten, die Abstufung und Differenzierung der Räume hinsichtlich der Wahlmöglichkeiten der Wege zu Tages- und Nachtzeiten und zwischen unterschiedlichen Geschwindigkeiten, die Berücksichtigung der unterschiedlichen Sicherheits- und Schutzbedürfnisse vor physischer und psychischer Gewalt und vor Gefahr von Unfällen.



Abb. 085: Fußgängerunterführung am ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, Quelle: C4C | CS



Abb. 086: Zugang und Zufahrt zur Kleingartenanlage ELW (Eisenbahnlandwirtschaft) Halenseestraße, Quelle: C4C | CS

3.15 BAURECHTLICHE VORSCHRIFTEN, NORMEN UND RICHTLINIEN

⁴⁴⁴ Mit dem hier ausgelobten Dialogverfahren soll eine Masterplanung ausgearbeitet werden, die innovative, zukunftsweisende und durchaus experimentelle Ideen und Konzepte entwickelt, die die zukünftigen Entwicklungen antizipiert und im eigenen Entwurf sinnstiftend integriert.

⁴⁴⁵ Aus verwaltungstechnischen Gründen sind der Planung insbesondere die nachstehenden Vorschriften, Normen und Richtlinien in der aktuellen Fassung zugrunde zu legen. Sie können und sollen jedoch konzeptabhängig und insbesondere mit Blick auf die Zukunft an den entsprechenden Stellen auf ihre Gültigkeit kritisch hinterfragt werden – wohlwissend, dass die Vorschriften, Normen und Richtlinien in Zukunft auf die dann geltenden Anforderungen angepasst sein werden.

- Ausführungsvorschriften zu § 7 des Berliner Straßengesetzes über Geh- und Radwege (AV Geh- und Radwege)²⁹
- Baugesetzbuch (BauGB)
- Baumschutzverordnung Berlin (BaumSchVO)
- Bauordnung Berlin und ergänzende Vorschriften (BauOBerlin)
- Berliner Mobilitätsgesetz (MobG BE) einschließlich Radverkehrsplan RVP des Landes Berlin
- Berliner Leitfaden Lärmschutz in der verbindlichen Bauleitplanung 2021
- Betriebs-Verordnung (BetrVO)
- DIN 4109 Schallschutz im Hochbau
- DIN 18005 Schallschutz im Städtebau
- Gebäudeenergiegesetz (GEG)
- Gesetz zum Schutz von Denkmälern in Berlin (Denkmalschutzgesetz Berlin – DSchG Bln)
- Gesetz zur Einsparung von Energie und zur Nutzung erneuerbarer Energien zur Wärme- und Kälteerzeugung in Gebäuden (Gebäudeenergiegesetz – GEG)
- Hochhausleitbild Berlin
- Leitlinien zum Ausbau Berlins als behindertengerechte Stadt (s. o.)
- Musterrichtlinien über Flächen für die Feuerwehr
- Planungshilfe für eine dezentrale Straßenentwässerung
- Orientierungshilfe „Wassersensibel planen in Berlin“
- Ökologische Kriterien für Wettbewerbe / Projekte / Bauvorhaben, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen 2019
- SIKo: Übersicht zu Richt- und Orientierungswerten zur quantitativen Versorgung mit öffentlichen Einrichtungen der sozialen und grünen Infrastruktur in Berlin
- TA Lärm – Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm

²⁹ Die AV Geh- und Radwege wird voraussichtlich im laufenden Verfahren aktualisiert.

4 VERFAHRENS- GRUNDLAGEN

4.1 AUFTRAGGEBERIN

Land Berlin vertreten durch Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Abteilung Stadtplanung
Referat Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin

In Zusammenarbeit mit

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe

Senatsverwaltung für Kultur und Europa

4.2 AUFTRAGS- GEGENSTAND

- ⁴⁴⁶ Die Auftraggeberin beabsichtigt unter Berücksichtigung der Beurteilung eines Empfehlungsgremiums eines der teilnehmenden Planungsteams auf Grundlage seines/ihrer Lösungsvorschlags und insbesondere der Hinweise des Empfehlungsgremiums zur weiteren Bearbeitung mit der Erstellung eines Masterplans zu beauftragen.
- ⁴⁴⁷ Der Masterplan soll die Grundlage für das anschließende Änderungsverfahren des Flächennutzungsplans sowie die Grundlage weiterer Entscheidungen zu vorbereitenden Untersuchungen, nachfolgender Bauleitplanungen oder Wettbewerbe bilden.
- ⁴⁴⁸ Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden im Rahmen des Verfahrens bereits erbrachte Leistungen der Planungsteams nicht erneut vergütet, wenn die Arbeit in ihren wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

4.3 ART DES VERFAHRENS

- ⁴⁴⁹ Die Vergabe zur Erstellung eines Masterplans für den Stadteingang West erfolgt mittels eines Wettbewerblichen Dialogs gemäß § 18 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV).
- ⁴⁵⁰ Die Entwicklung eines neuen Quartiers von dieser Größenordnung ist von herausragender Bedeutung für das Land. Deshalb wurde entschieden, dass für die Erarbeitung des Masterplans ein sehr offener und transparenter Prozess mit vielen Mitwirkungsmöglichkeiten für die Zivilgesellschaft, Fachkundigen, Wirtschaft, Politik, Eigentümer und Verwaltung und eine umfangreiche Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu wählen ist. Dementsprechend wurden bereits im Vorfeld des Wettbewerblichen Dialogs zahlreiche Veranstaltungen zur Mitwirkung und Teilhabe am Prozess durchgeführt: Dazu gehörte ein Vorgespräch zur Beteiligung im August 2021, eine Online-Beteiligung von Mitte August bis Mitte September 2021 und die öffentliche Auftaktveranstaltung am 29.06.2022. Im Anschluss an die Auftaktveranstaltung gab es eine Online-Beteiligung der Zivilgesellschaft zu relevanten Themen der Aufgabenbeschreibung. Die Ergebnisse dieser Beteiligung mündeten in einem Begleitheft zur Beteiligung, aus dem Inhalte zur Bearbeitung der Aufgabenbeschreibung abgeleitet werden sollen. (Anlage Begleitheft "Lokales Wissen" zur Aufgabenbeschreibung).
- ⁴⁵¹ Die Transparenz und die konstruktiven Diskurse im bisherigen Prozess sollen auch im weiteren Verfahren zum Masterplan wegweisend sein. Der Wettbewerbliche Dialog eröffnet hierbei die Möglichkeit für Mitwirkungsformate unter Einbeziehung der teilnehmenden Planungsteams.

Kommunikation

- ⁴⁵² Die Sprache des Wettbewerblichen Dialogs ist Deutsch. Die Kommunikation mit den Planungsteams erfolgt ausschließlich digital über die Vergabeplattform des Landes Berlin.

4.4 VERFAHRENS- BEDINGUNGEN

Richtlinien

⁴⁵³ Der Wettbewerbliche Dialog wird gemäß § 18 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) durchgeführt.

„Übereinstimmungsvermerk“

⁴⁵⁴ Das Verfahren wird in Anlehnung an die Richtlinien für Planungswettbewerbe 2013 und in Verbindung mit der ABau 2013 IV 104 (Stand: 2018) durchgeführt. Daher wurde das Verfahren im Vorfeld mit der Architektenkammer Berlin besprochen. Mit ihrer Teilnahme erkennen die Teilnehmerinnen und Teilnehmer den Inhalt des Verfahrens an.

Vergabekammer

⁴⁵⁵ Öffentliche Aufträge, die gemäß den Vergabevorschriften der EU vergeben werden müssen, unterliegen einem Rechtsschutzverfahren. Für die öffentlichen Auftraggeber des Landes Berlin wird dieses Verfahren vor der Vergabekammer des Landes Berlin geführt.

Vergabekammer des Landes Berlin
Martin-Luther-Str. 105
10825 Berlin
Tel. +49(030) 9013 8316
Fax +49(030) 9013 7613

4.5 ABLAUF DES VERFAHRENS

⁴⁵⁶ Das Verfahren ist formal in drei Vergabestufen gegliedert.

Vergabestufe 1: Teilnahmewettbewerb

⁴⁵⁷ Mittels Teilnahmewettbewerb, gemäß § 51 VgV, wurden acht Bewerber / Bewerbungsgemeinschaften durch ein Auswahlgremium zur Teilnahme am Wettbewerblichen Dialog entsprechend der Ankündigung im EU-Amtsblatt als Planungsteams ausgewählt.

⁴⁵⁸ Zugelassen waren Bewerber mit den Berufsqualifikationen Stadtplanerin/Stadtplaner und/oder Architektin/Architekt in Zusammenarbeit mit Landschaftsarchitektinnen/Landschaftsarchitekten. Die Bildung von Bewerbungsgemeinschaften war dabei verpflichtend, es sei denn, die geforderten Berufsgruppen sind in einem Büro vertreten. Die Einbindung von Verkehrsplanerinnen und/oder Verkehrsplanern mindestens als Fachberaterinnen und/oder Fachberaterinnen war ebenfalls verbindlich gefordert. Nähere Information zum Teilnahmewettbewerb finden sich im veröffentlichten Dokument „Bestimmungen zum Teilnahmewettbewerb“.

⁴⁵⁹ Die Auswahl der teilnehmenden Bewerber / Bewerbungsgemeinschaften erfolgte am **08.12.2022** durch ein Auswahlgremium.

⁴⁶⁰ Dem Auswahlgremium gehörte je eine leitende Vertreterin oder ein leitender Vertreter der Projektbeteiligten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz sowie der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe an. Außerdem war je eine freischaffende Vertreterin oder ein freischaffender Vertreter der Fachgebiete Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung vertreten sein.

Vergabestufe 2: Dialogphase

- ⁴⁶¹ Im Dialog mit Auftraggeberin und Öffentlichkeit sollen die teilnehmenden Planungsteams jeweils ein städtebauliches Konzept erarbeiten, das von einem Empfehlungsgremium bestehend aus Sachgutachterinnen und Sachgutachter und Fachgutachterinnen und Fachgutachter, diese u. a. aus den Bereichen Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung, anhand von Zuschlagskriterien (Kap. 4.8) bewertet wird.
- ⁴⁶² Die Auftraggeberin geht davon aus, dass der Wettbewerbliche Dialog gem. § 18 Abs. 6 VgV in zwei Phasen durchgeführt wird.
- Dialogphase I (Qualifizierung)
 - Dialogphase II (Vertiefung)
- ⁴⁶³ Während der beiden Dialogphasen wird es gemäß der „Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung“ einen aktiven Partizipationsprozess geben, in den die Planungsteams ebenfalls eingebunden werden sollen. Es ist Teil der Leistungserbringung der Planungsteams, bei diesen Formaten anwesend zu sein und diese aktiv mitzugestalten. Zwischen den Planungsteams herrscht im Dialogverfahren keine Anonymität. Es ist eine gegenseitige Kenntnisnahme der Lösungsvorschläge möglich.
- ⁴⁶⁴ Im Hinblick auf die eigenen Lösungsvorschläge sollen die Belange der Eigentümerinnen und Eigentümer, der Nachbarschaft und der Bürgerinnen und Bürger sowie der Fachexpertinnen und -experten als auch Behörden im Dialog mit den Planungsteams ermittelt und in Vorschläge übersetzt werden. Hierzu wird es vier öffentliche Dialogveranstaltungen, vsl. als Abendveranstaltungen geben.
- ⁴⁶⁵ Die aktive Mitwirkung an den offenen und diskursiven Planungsschritten ist für alle teilnehmenden Planungsteams des Wettbewerblichen Dialogs verpflichtend. Die Auftraggeberin sorgt für die Transparenz und Gleichbehandlung der Planungsteams. Die Auftraggeberin behält sich vor, gem. § 18 Abs. 5 VgV, mit den ausgewählten Planungsteams verschiedene Aspekte des Auftrags in gleicher Weise zu erörtern.
- ⁴⁶⁶ Sollten im Rahmen des Wettbewerblichen Dialogs keine befriedigenden Lösungen im Sinne der festgelegten und erarbeiteten Bedürfnisse und Anforderungen gefunden worden sein, kann gem. § 63 Abs. 1 VgV die Auftraggeberin den Wettbewerblichen Dialog für beendet erklären. Sie informiert die beteiligten Unternehmen über ihre Entscheidung.

Dialogphase I

- ⁴⁶⁷ Die erste Dialogphase startet mit acht Planungsteams. Um sich mit den komplexen Vorgaben des Planungsbereiches auseinanderzusetzen und erste Konzepte zu Nutzungsvorstellungen und dem geeigneten Städtebau zu entwickeln, ist eine ca. 16-wöchige Bearbeitungszeit vorgesehen.

START DES DIALOGS: AUSGABE DER UNTERLAGEN

- ⁴⁶⁸ Die Unterlagen zum Wettbewerblichen Dialog stellt die Auftraggeberin den ausgewählten Planungsteams über die eVergabepattform des Landes Berlins zum Download zur Verfügung. Die Benachrichtigung über die Bereitstellung erfolgt automatisch über die eVergabepattform.

ORTSBESICHTIGUNG

- ⁴⁶⁹ Am Montag, den **09. Januar 2023** wird für alle am Verfahren teilnehmenden Planungsteams eine geführte Ortsbegehung angeboten, die Teilnahme ist verpflichtend.
- ⁴⁷⁰ Je nach pandemischer Lage kann ggf. die Begehung nur in Kleingruppen und unter Berücksichtigung der dann geltenden Hygienevorschriften des Landes Berlin stattfinden.

AUFTAKTKOLLOQUIUM

- ⁴⁷¹ Das nichtöffentliche Auftaktkolloquium findet am Dienstag, den **10. Januar 2023 von 10:00 - 16:00 Uhr** statt. Die Planungsteams erhalten die Möglichkeit sich dem Empfehlungsgremium und anderen Teilnehmenden vorzustellen. Den Planungsteams werden die Grundzüge der Aufgabenstellung vorgestellt und Rückfragen ermöglicht. Die Rückfragen werden protokolliert und auf die eVergabepattform gestellt.
- ⁴⁷² Gegebenenfalls lässt die pandemische Situation eine Präsenzveranstaltung nicht zu. Die Veranstaltung findet dann u. U. digital statt. Das Auftaktkolloquium ist für die Planungsteams verpflichtend.

ÖFFENTLICHER BEGINN

- ⁴⁷³ Zeitnah nach dem nichtöffentlichen Auftaktkolloquium ist geplant, als Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung am Verfahren digital über den Beginn des Wettbewerblichen Dialog zu informieren. Hierbei sollen die Planungsteams den Bürgerinnen und Bürger durch kurze Videos vorgestellt werden. Darüber hinaus soll die Aufgabenbeschreibung, der weitere Verfahrensablauf und die Mitwirkungsmöglichkeiten erläutert werden. Die Erstellung eines Vorstellungsvideos ist für die Planungsteams verpflichtend.

RÜCKFRAGEN

- ⁴⁷⁴ Inhaltliche Rückfragen sind ausschließlich über die eVergabepattform bis Montag, den **20. Februar 2023** zustellen.
- ⁴⁷⁵ Die Beantwortung aller Rückfragen erfolgt innerhalb von 2 Wochen nach Ende der Rückfragefrist über die eVergabepattform.
- ⁴⁷⁶ Die Beantwortung erfolgt sowohl während der Veranstaltung Schulterblick I als auch als Protokoll im Nachgang auf der eVergabepattform.
- ⁴⁷⁷ Die Zusammenstellung aller Rückfragen und deren Antworten werden Bestandteil der Unterlagen zur Aufgabenbeschreibung und werden allen Planungsteams automatisch auf der eVergabepattform zur Verfügung gestellt.

DIALOGWERKSTATT PHASE I (TEIL DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG)

- ⁴⁷⁸ Nach einer ersten sechswöchigen Arbeitsphase sollen die Planungsteams in einer Dialogwerkstatt (Dialogwerkstatt Phase I) ihre ersten Ansätze öffentlich vorstellen und diskutieren. Die Dialogwerkstatt I findet voraussichtlich am Abend des ersten Tages des sog. Schulterblicks I am Montag, den **20. Februar 2023 von 17:30 - 20.30 Uhr** statt. Der genaue Ort und die Uhrzeit werden noch bekannt gegeben.
- ⁴⁷⁹ Die Planungsteams stellen ihre ersten Konzepte anhand einer kurzen Präsentation vor. Anschließend besteht die Möglichkeit für die Zivilgesellschaft, mit den Planungsteams direkt in Kontakt zu treten und über die ersten Entwurfsansätze und -ideen zu sprechen.

SCHULTERBLICK I

- ⁴⁸⁰ Im ersten Schulterblick sollen die Planungsteams ihre Ansätze zu Konzepten, Strategien und Ideen in Kurzform präsentieren. Der Workshop versteht sich als erstes Forum des Austauschs der Planungsteams mit dem Empfehlungsgremium, Sachverständigen und weiteren Projektbeteiligten.
- ⁴⁸¹ Zur Vergleichbarkeit aller Arbeiten erhalten die Planungsteams Vorgaben zur Präsentation. Es findet keine Vorprüfung zu diesem Termin statt, aus technischen Gründen sind die Präsentationen am Vortag zu übersenden.
- ⁴⁸² Der Schulterblick findet am Montag, den **20. Februar von 09:00 - 16.00 Uhr** und Dienstag, den **21. Februar 2023 von 09:00 - 18:00 Uhr**, statt. Der genaue Ort und die Uhrzeit werden noch bekannt gegeben.
- ⁴⁸³ Die geforderten Leistungen sind im Kapitel 4.10 Geforderte Leistungen / Leistungen Dialogwerkstatt I und Schulterblick I aufgeführt.
- ⁴⁸⁴ Die Hinweise aus beiden Formaten (Dialogwerkstatt I und Schulterblick I) sollen in die Bearbeitung aufgenommen werden.

ABGABE DER LÖSUNGSANSÄTZE I

- ⁴⁸⁵ Die Arbeiten müssen digital auf der eVergabepattform bis Mittwoch, den **26. April 2023 um 18:00 Uhr** und in ausgedruckter Form bis **Donnerstag, den 27. April 2023 um 18:00 Uhr** bei

C4C | competence for competitions

Achatzi Dahms Schriener
Partnerschaft von Architekten mbB
Lützowstraße 93
10785 Berlin

eingegangen sein. Es gilt nicht das Datum des Poststempels. Die Pläne sind gerollt in einer eckigen Versandbox abzuliefern.

- ⁴⁸⁶ Das Modell ist bis Mittwoch, den **03. Mai 2023 um 18:00 Uhr** beim verfahrensbetreuenden Büro (Adresse siehe oben) einzureichen. Das Modell ist in transportgerechter und wiederverwendbarer Verpackung abzuliefern.
- ⁴⁸⁷ Die Planungsteams tragen die Verantwortung, dass die geforderten Leistungen spätestens zu den oben geforderten Daten und Zeiten am angegebenen Ort vorliegen.

VORPRÜFUNG I

- ⁴⁸⁸ Die Arbeiten werden durch das verfahrensbetreuende Büro unter Mitwirkung von Sachverständigen vorgeprüft.

PRÄSENTATION PHASE I (TEIL DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG)

- ⁴⁸⁹ Am **Dienstag, den 13. Juni 2023 von 17:30 - 20:30**, am Abend des ersten Sitzungstages des Zwischenkolloquiums ist eine Präsentation für die Zivilgesellschaft vorgesehen, dessen Anregungen, Anmerkungen und Kritik in die Auswahlentscheidung des Empfehlungsgremiums einfließen können.

ZWISCHENKOLLOQUIUM

- ⁴⁹⁰ Das zweitägige Zwischenkolloquium der ersten Phase findet am **Dienstag, den 13. Juni 2023 von 09:00 - 16:00 Uhr** und **Mittwoch, den 14. Juni 2023 von 09:00 - 16:00 Uhr** statt.
- ⁴⁹¹ Die Planungsteams präsentieren ihre Konzepte dem Empfehlungsgremium und den Sachverständigen.
- ⁴⁹² Das Empfehlungsgremium bewertet die Qualität der Lösungsvorschläge anhand der Zuschlagskriterien (siehe Kapitel 4.8 der Aufgabenbeschreibung). Die vier bestbewerteten Planungsteams sollen zur Dialogphase II eingeladen werden. Das Empfehlungsgremium formuliert die Überarbeitungsempfehlungen für die Planungsteams der zweiten Dialogphase.

Dialogphase II

⁴⁹³ Die Planungsteams erhalten Hinweise zur weiteren Bearbeitung und Qualifizierung ihrer Entwürfe vom Empfehlungsgremium.

⁴⁹⁴ Die Dialogphase II beginnt mit einer sechswöchigen Arbeitsphase, in der die Planungsteams hinsichtlich der Überarbeitungsempfehlungen aus dem Zwischenkolloquium ihre Planungsideen weiterentwickeln sollen.

DIALOGWERKSTATT PHASE II (TEIL DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG)

⁴⁹⁵ Am **Montag, den 14. August 2023 von 17:30 – 20:30**, am Abend des ersten Sitzungstages des sog. Schulterblicks II findet voraussichtlich die Dialogwerkstatt II statt.

⁴⁹⁶ Die Dialogwerkstatt dient dazu, den Planungsteams vor der finalen Abgabe die Meinungen und Anmerkungen der Zivilgesellschaft mitzugeben. Dazu stellen die Planungsteams ihren Zwischenstand vor.

SCHULTERBLICK II

⁴⁹⁷ Der Schulterblick II findet am **Montag, den 14. August 2023 von 09:30 – 16:00** und am **Dienstag, den 15. August 2023 von 9:00-18:00 Uhr** statt und dient der erneuten Reflexion des Arbeitsstandes der Planungsteams. Die Planungsteams präsentieren ihren Entwurfsstand anhand von Plänen und Modellen und gehen in den Dialog mit dem Empfehlungsgremium, Sachverständigen und weiteren Projektbeteiligten.

ABGABE DER LÖSUNGSANSÄTZE II

⁴⁹⁸ Die Arbeiten müssen digital auf der eVergabeplattform bis Donnerstag, den **20. Oktober 2023 um 18:00 Uhr** und in ausgedruckter Form bis zum Freitag, den **21. Oktober 2023 um 18:00 Uhr** bei

C4C | competence for competitions

Achatzi Dahms Schriener
Partnerschaft von Architekten mbB
Lützowstraße 93
10785 Berlin

eingegangen sein. Es gilt nicht das Datum des Poststempels. Die Pläne sind gerollt in einer eckigen Versandbox abzuliefern.

⁴⁹⁹ Das Modell ist bis zum Donnerstag, den **27. Oktober 2023 um 18:00 Uhr** an gleicher Stelle einzureichen. Das Modell ist in transportgerechter und wieder verwendbarer Verpackung abzuliefern.

⁵⁰⁰ Die Planungsteams tragen die Verantwortung, dass die geforderten Leistungen spätestens zu den oben geforderten Daten und Zeiten am angegebenen Ort vorliegen.

VORPRÜFUNG II

⁵⁰¹ Die Arbeiten werden durch das verfahrensbetreuende Büro unter Mitwirkung von Sachverständigen vorgeprüft.

PRÄSENTATION PHASE II (TEIL DER ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG)

⁵⁰² Am Vorabend der Sitzung des Abschlusskolloquiums, am **Montag, den 04. Dezember 2023 von 17:30 – 20:30** folgt eine Präsentation aller vier Lösungsvorschläge für die Zivilgesellschaft, dessen Anregungen, Anmerkungen und Kritik in die Auswahlentscheidung des Empfehlungsgremiums einfließen können.

ABSCHLUSSKOLLOQUIUM

⁵⁰³ Das ganztägige Abschlusskolloquium der Dialogphase II findet am **Dienstag, den 05. Dezember 2023** statt.

⁵⁰⁴ Im Abschlusskolloquium stellen die Planungsteams ihre Arbeiten dem Empfehlungsgremium und den Sachverständigen vor. Das Empfehlungsgremium bewertet die Qualität der Lösungsvorschläge hinsichtlich der Zuschlagskriterien (siehe Kapitel 4.8 Übersicht Zuschlagskriterien mit Unterkriterien der Aufgabenbeschreibung).

Vergabestufe 3: Angebotsphase

⁵⁰⁵ Nach der letzten Veranstaltung (Abschlusskolloquium am 05. Dezember 2023) wird der Wettbewerbliche Dialog gem. § 18 Abs. 7 VgV geschlossen und die teilnehmenden Planungsteams der zweiten Dialogphase gem. § 18 Abs. 8 VgV auf Grundlage der eingereichten und während der Dialogphase erarbeiteten Lösungen zur Abgabe ihres finalen Angebotes für die Erstellung des Masterplans aufgefordert. Die Angebotsfrist beträgt 30 Tage.

⁵⁰⁶ Die Auftraggeberin behält sich vor, Nachforderungen von den Bietern / Bietergemeinschaften (ehem. Planungsteams) zu verlangen.

⁵⁰⁷ Die finalen Angebote werden nach den in der Auftragsbekanntmachung festgelegten Zuschlagskriterien bewertet. Die Auftraggeberin behält sich vor, Verhandlungen mit dem Bieter / der Bietergemeinschaft, dessen / deren Angebot als das Wirtschaftlichste ermittelt wurde, zu führen, um die Bestätigung der finanziellen Zusagen und anderen Bedingungen zu erhalten, welche in den Auftragsbedingungen abschließend festgelegt werden.

⁵⁰⁸ Die Auftraggeberin behält sich das Recht vor, den Auftrag auf der Grundlage der ursprünglichen Angebote zu vergeben, ohne Vertragsverhandlungen durchzuführen.

4.6 PLANUNGSTEAMS DES WETTBEWERBLICHEN DIALOGS

⁵⁰⁹ Folgende Planungsteams wurden aus den 32 eingegangenen Bewerbungen für die Teilnahme an der ersten Dialogphase ausgewählt (Auflistung alphabetisch):

- ADEPT AsP, Kopenhagen
- asp Architekten GmbH, Stuttgart
- Cobe A/S, Kopenhagen
- De Zwarte Hond GmbH, Köln und RMP Stephan Lenz Landschaftsarchitekten, Bonn
- gmp International GmbH, Berlin
- Henning Larsen Architects A/S, Kopenhagen
- Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich und Agence Ter .de GmbH, Karlsruhe
- Ortner & Ortner Baukunst GmbH, Berlin

4.7 EMPFEHLUNGSGREMIUM

Fachgutachterinnen und Fachgutachter

Prof. Maren Brakebusch
Landschaftsplanerin

Prof. em. Kees Christiaanse
Stadtplaner/Architekt

Karin Loosen
Stadtplanerin/Architektin

Prof. em. Christoph Mäckler
Architekt/Stadtplaner

Birgit Rapp
Architektin

Gisela Stete
Verkehr/Mobilität

Prof. Sophie Wolfrum
Stadtplanerin/Architektin

Sachgutachterinnen und Sachgutachter

Prof. Petra Kahlfeldt
SenBauDir, SenSBW

Dr. Meike Niedbal
StS Mobilität, SenUMVK

Tino Schopf
StS Betriebe, SenWiEnBe

Fabian Schmitz-Grethlein
BzStR StEntw. C-W

Jan Herzberg
Messe Berlin GmbH

Stefan Schautes
HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH

Lokales Wissen (1 Person)

Stellvertretende Fachgutachterinnen und Fachgutachter

Dr. Carlo W. Becker
Landschaftsplaner

Konrad Rothfuchs
Verkehr/Mobilität

Prof. Laura Vahl
Landschaftsplanerin

Stellvertretende Sachgutachterinnen und Sachgutachter

Dr. Christian von Oppen
Leitung der Stabsstelle Architektur, Stadtgestaltung und Planung, SenSBW

Dr. Silke Karcher
StS Umwelt, SenUMVK

Michael Biel
StS Wirtschaft, SenWiEnBe

Claudia Giehler
Amtsleitung StEntw. C-W

Dr. Rainer Johann
HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH

Christin Schicht
Messe Berlin GmbH

Lokales Wissen (1 Person)

Sachverständige, Träger, öffentlicher Belange, sonstige Fachleute

Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

- Jörg Kaptain (Abteilung I - Umweltpolitik, Abfallwirtschaft, Immissionsschutz)
- Andrea Niesel (Abteilung I - Umweltpolitik, Abfallwirtschaft, Immissionsschutz)
- Annette Mangold-Zatti (Abteilung III - Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün)
- Norman Niehoff (Abteilung IV - Mobilität)
- Dirk Bartel (Abteilung IV - Mobilität)

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe

- Thorsten Schäperkötter (Abteilung IV - Betriebe und Strukturpolitik)
- Irina Pankow (Abteilung IV - Betriebe und Strukturpolitik)

Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie

- Harald Meergans (Abt. I - Schulentwicklungsplanung)
- Mike Krüger (Abt. I - Schulentwicklungsplanung)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

- Beate Profé (Abteilung I, Stadtplanung)
- Elke Plate (Abteilung I, Stadtplanung - Stadtentwicklungsplanung)
- Michael Künzel (Abteilung I, Stadtplanung - Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)
- Sandra Zimmermann (Abteilung I, Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)
- Marcus Kröger (Abteilung I, Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)
- Diana Polack (Abteilung I, Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)
- Jana Warnatzsch (Abteilung I, Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte)
- Anina Böhme (Abteilung II, Städtebau - Städtebau und Projekte, Innere Stadt- und Hauptstadtangelegenheiten)
- Werner Schlömer (Abteilung II, Städtebau - Städtebau und Projekte, Innere Stadt- und Hauptstadtangelegenheiten)
- Kai Woog (Abteilung II, Städtebau und Projekte, Innere Stadt- und Hauptstadtangelegenheiten)
- Susanne Walter (Abteilung II, Referat Wettbewerbe und Auswahlverfahren)
- Heyden Freitag (Abteilung II, Referat Wettbewerbe und Auswahlverfahren)
- Jörn Welsch (Abteilung III - Geoinformation)

- Grit Schade (Wohnungsbauleitstelle)
- Marcus Wohlfromm (Wohnungsbauleitstelle)

Landesdenkmalamt Berlin

- Jonathan Bratz
- Marlene Lieback

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf

- Matthias Horth (Fachbereich Stadtplanung)
- Sebastian Standke (Fachbereich Stadtplanung)
- Bettina Kühne (Fachbereich Untere Denkmalschutzbehörde)
- Marcel Kümritz (Fachbereich Untere Denkmalschutzbehörde)
- Oliver Schruoffeneger (Bezirksstadtrat für Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen)
- Helga Krüger (Straßen- und Grünflächenamt)
- Felix Niecke (Wirtschaftsförderung)

Landeskriminalamt – Städtebauliche Kriminalprävention

- Zeinab Hammoud
- Dirk Felgenhauer

Berliner Regenwasseragentur

- Grit Diesing
- Paul Kober

Architektenkammer Berlin

- Anja Kotlan

Weitere Sachverständige

- Dr. Reinhardt Stuhr, (Die Autobahn GmbH)
- Dr. Silvin Bruns (Anwalt, i. V. für Eigentümer)
- Lina Lang (Deutsche Bahn AG)
- Christopher Hammerschmidt (Architekt, i. V. für Eigentümer)
- Britt Schulze (BBM GROUP, i. V. für Eigentümer)
- Hamid Djadda (Eigentümer)
- Martin Schönfeldt (Architekt, i. V. für Eigentümer)

510 Weitere Ergänzungen sind möglich. Die Sachverständigen prüfen im Sinne einer Vorprüfung die Lösungsvorschläge der Büros anhand der in den Vergabeunterlagen aufgeführten Kriterien in gleicher Weise.

Vorprüfung

- ⁵¹¹ Die Vorprüfung erfolgt durch das Büro C4C | competence for competitions in Zusammenarbeit mit der Auftraggeberin. Die Auftraggeberin behält sich vor, weitere Beraterinnen und Berater sowie Vorprüfende zu benennen.

Gäste

- ⁵¹² Die Auftraggeberin behält sich vor, Gäste zu den Sitzungen des Empfehlungsgremiums einzuladen.

Bürgerinnen- und Bürgervertretung

- ⁵¹³ Als Vertreter der Stadtgesellschaft haben fünf Personen eine gemeinsame Stimme „Lokales Wissen“ in dem Empfehlungsgremium, welche durch eine als Sprecherin oder Sprecher gewählte Person abgegeben wird. Die weiteren Personen werden als Beisitzer der stimmberechtigten Person geführt. (Auflistung alphabetisch)
- Dorota Maria Baraniecka (stellvertretende Sprecherin)
 - Jakob Lehrecke (Sprecher)
 - Nicole Maiß
 - Vincent Petzold
 - Alexander Pönack
- ⁵¹⁴ Die Personen können vertreten werden durch:
- Birte Arndt
 - Cornelia Biermann-Gräbner
 - David Kregenow
 - Hans-Joachim Schmitt
 - Matthias Schläfke



4.8 ZUSCHLAGSKRITERIEN

Übersicht Zuschlagskriterien mit Unterkriterien

Zuschlagskriterien	Wich- tung	Bewertungs- punkte (BP) 0 – 5	Leistungspunkte (LP) = Gewichtung * BP
<u>Qualität der Lösungsvorschläge (~ 81 %)</u>			
1. Qualität des Nutzungskonzepts	2	5	10 P.
Grundidee, Konzeption der Nutzungen im Hinblick auf städtebauliche, freiräumliche und landschaftliche Funktionen, Qualitäten der Nutzungsverteilung, Funktionalität der Nutzungsanordnung, Qualität und Funktionalität der Anschlüsse an Nachbarschaften und bestehende Nutzungen, ökologische und soziale Qualität des Nutzungskonzepts			
2. Qualität des städtebaulichen Konzepts	4	5	20 P.
Grundidee, stadträumliches Konzept und Einbindung in das Umfeld, Umgang mit dem Thema „Stadteingang“, Qualitäten der Ordnung, der Verteilung und der Gliederung von Baumassen und Dichten, Qualität des öffentlichen Raumes, Qualität des Konzeptes zum Lärmschutz, ökologische und soziale Qualität des städtebaulichen Konzeptes			
3. Qualität des Freiraum- und Landschaftskonzepts	4	5	20 P.
Grundidee, Anknüpfung an freiräumlichen und landschaftlichen Kontext, Eingliederung der Freiräume in die lokalen Situationen, Qualitäten und Funktionalitäten der Freiräume, des öffentlichen Raumes, ökologische und soziale Qualität des Freiraum- und Landschaftskonzeptes			
4. Qualität des Vernetzungs- und Erschließungskonzepts	3	5	15 P.
Umgang mit der vorgegebenen Straßennetzplanung im Planungsgebiet, Anbindung an das bestehende Straßennetz, Erschließungssystem für Planungsbereiche, Konzeption der übergeordneten Wegeverbindungen, Konzeption für den ruhenden Verkehr, Anschluss an den schienengebundenen Verkehr, Konzeption für nichtmotorisierte Mobilitätsformen, Zukunftsfähigkeit der vorgeschlagenen Lösungen, Wettbewerbsgleichheit der Verkehrsträger, ökologische und soziale Qualität des Vernetzungs- und Erschließungskonzeptes			
5. Ergänzende Umweltqualität und Nachhaltigkeit	2	5	10 P.
Ökologische Konzeption des Städtebaus, Maßnahmen der Klimaanpassung, Umgang mit stadtklimatischen Bedingungen, Regenwassermanagement, schonender Umgang mit Ressourcen, Konzeption der sozialen Nachhaltigkeit			
6. Plausibilität und Robustheit der Planung	2	5	10 P.
Planungs- und baurechtliche Machbarkeit, Abhängigkeit von Planungen Dritter, Robustheit und Flexibilität hinsichtlich der Anpassung an zukünftige Entwicklungen			
<u>Finales Honorarangebot (~ 19 %)</u>			
7. Gesamtsumme Planungshonorar	4	5	20 P.
Ergebnis der Punktwertung			105 P.

Hinweis: Zur Veranschaulichung ist die Tabelle mit der bestmöglichen Punktzahl vorausgefüllt.

Beurteilungsverfahren Qualität der Lösungsvorschläge

- ⁵¹⁵ Die Entscheidungen über die Auswahl der teilnehmenden Planungsteams der Dialogphase II und über die Zuschlagserteilung erfolgt anhand der Zuschlagskriterien 1 bis 6. Die Zuschlagskriterien sind durch Unterkriterien konkretisiert.
- ⁵¹⁶ Je Wertungskriterium werden Leistungspunkte (LP) vergeben. Für die jeweiligen Wertungskriterien ergeben sich die LP aus der Multiplikation erreichter Bewertungspunkte (BP) mit dem jeweiligen Wichtungsfaktor des Kriteriums.
- ⁵¹⁷ Die Bewertung erfolgt durch 0 bis 5 Bewertungspunkte nach dem folgenden Bewertungsmaßstab:

Punktzahl	Bewertungsmaßstab
5	Sehr hohe Qualität. Der Lösungsvorschlag leistet einen erkennbaren Beitrag für das gesamte Planungsgebiet und für die zukünftige Entwicklung des Quartiers. Es gibt keine oder keine relevanten Schwächen.
4	Hohe Qualität. Der Lösungsvorschlag leistet einen guten Beitrag für das gesamte Planungsgebiet und für die zukünftige Entwicklung des Quartiers. Etwaige Schwächen in einzelnen Planungsbereichen sind ohne größere Relevanz.
3	Mittlere Qualität. Der Lösungsvorschlag leistet einen Beitrag für das gesamte Planungsgebiet und für die zukünftige Entwicklung des Quartiers. Es verbleiben jedoch auch Schwächen im gesamten Planungsgebiet und / oder einzelnen Planungsbereichen, die in Frage stellen, ob die zukünftige Entwicklung des Quartiers durchweg von hoher Qualität sein wird.
2	Geringe Qualität. Der Lösungsvorschlag leistet nur einen geringen Beitrag für das gesamte Planungsgebiet und für die zukünftige Entwicklung des Quartiers. Es zeigen sich Schwächen in der Gesamtplanung als auch in allen bzw. einzelnen Planungsbereichen.
1	Sehr geringe Qualität. Der Lösungsvorschlag leistet nur im Ansatz einen Beitrag sowohl für das gesamte Planungsgebiet und für die zukünftige Entwicklung des Quartiers als auch für die einzelnen Planungsbereiche.
0	Unzureichende Qualität. Der Lösungsvorschlag leistet keinen Beitrag weder für das gesamte Planungsgebiet und die zukünftige Entwicklung des Quartiers noch für die einzelnen Planungsbereiche.

- ⁵¹⁸ Jeweils abschließend werden die erreichten LP der Planungsteams addiert und über die entstandene Reihenfolge eine Rangfolge gebildet.
- ⁵¹⁹ Nach Abschluss der ersten Dialogphase werden anhand dieser Rangfolge die vier Planungsteams mit den höchsten Punktzahlen zur Teilnahme an der zweiten Dialogphase ausgewählt.
- ⁵²⁰ Nach Abschluss der zweiten Dialogphase werden alle verbleibenden Planungsteams zur Abgabe eines Angebotes aufgefordert.

Zuschlagskriterium Honorarangebot

- ⁵²¹ Nach Beurteilung der Zuschlagskriterien 1 – 6 durch das Empfehlungsgremium im Ergebnis der Abschlusskolloquium der zweiten Dialogphase werden die teilnehmenden Planungsteams zur Abgabe eines endgültigen Honorarangebotes mit ergänzenden Angebotserläuterungen für die Planungsleistungen zur Erstellung eines Masterplans auf Basis ihres jeweiligen Lösungsvorschlags aufgefordert.
- ⁵²² Das Honorarangebot für Planungsleistungen wird mit ~19 Prozent gewichtet. Damit sind in dieser Kategorie max. 20 Punkte zu erzielen. Das niedrigste Angebot erhält die Höchstpunktzahl, die weiteren Angebote erhalten die Punktzahl, die dem Verhältnis ihres Honorarangebots zum niedrigsten Angebot entspricht.
- ⁵²³ Maximal können Bieter / Bietergemeinschaften in der Summe 105 LP erreichen.
- ⁵²⁴ Das nach allen o. g. Kriterien wirtschaftlichste Angebot erhält den Zuschlag.

4.9 UNTERLAGEN

⁵²⁵ Für die Bearbeitung erhalten die Planungsteams den Zugang zu folgenden Dateien, die als Download auf der Vergabepattform zur Verfügung gestellt werden:

Unterlagen zum Wettbewerblichen Dialog:

A. AUFGABENBESCHREIBUNG

- Broschüre zur Aufgabenbeschreibung (mit Aufgabe und Verfahrensbedingungen)

B. AUFGABENBESCHREIBUNG TEIL II

- Begleitheft "Lokales Wissen" (Dokumentation der Öffentlichkeitsbeteiligung)

C. PLANUNTERLAGEN

- Lageplan des Planungsgebietes und Umgebung (mit Bestandsgebäuden mit Höhen, Straßen und Wegen, Leitungen, Vegetation und Topographie) (pdf, dwg)

D. WEITERE UNTERLAGEN

- Bilddokumentation des Planungsgebiets und Umgebung
- Luftbilder des Planungsgebiets
- Stadtplanerisches Strukturkonzept zum Stadtein-gang West
- Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des AD Funkturm
- Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung des Stadtstraßennetzes im Kontext der Planung Ersatzneubau AD Funkturm inkl. 3D-Modell der Straßenplanung
- Voreinschätzung zum bodennahen Windfeld und Kaltluftvolumenstrom

E. FORMBLÄTTER

- Formblatt „Planformular“ (pdf, dxf)
- Formblatt „Städtebauliche und architektonische Kennwerte“ (xlsx)
- Formblatt „Verfassererklärung“ (xlsx)
- Formblatt „Verfasserinformation“ (xlsx)

F. MODELLEINSATZPLATTE

- Modelleinsatzplatte im Maßstab 1 : 1.000

⁵²⁶ Die Auftraggeberin hat die bereitgestellten Plangrundlagen geprüft und recherchiert. Es wird darauf hingewiesen, dass keine Haftung, Garantie, Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit oder die letzte Aktualität übernommen wird.

⁵²⁷ Während des Verfahrens können ergänzende Unterlagen und zu beachtende Planungsanforderungen den Planungsteams durch die Auftraggeberin übergeben werden.

4.10 GEFORDERTE LEISTUNGEN

Formale Vorgaben zu den Abgabeleistungen

- 528 Alle Unterlagen sind als Datei über die eVergabeplattform oder optional als Datei auf einem Datenträger einzureichen. Alle Pläne sind zudem in Papierform einzureichen.
Die folgende Aufstellung und die Übersicht „Checkliste Unterlagen“ auf der letzten Seite der Aufgabenbeschreibung zeigen die Form der jeweils einzureichenden Abgabeunterlagen.
- 529 Als verbindliche Form der eingereichten Lösungsansätze gilt die digitale Abgabe über die eVergabeplattform, per Upload sind zu übergeben:
- Präsentationspläne als pdf- und jpg-/tiff-Dateien (zur Reproduktion im Vorprüfbericht und in der Dokumentation). Die jpg-/tiff-/pdf-Dateien sollen der Originalgröße der einzureichenden Pläne entsprechen und (wenn gerastert) eine Auflösung von mind. 300 dpi haben.
 - Lageplan, Schnitte und Ansichten als CAD-Datei(en) mit Bezugskoordinatensystem „Soldner Berlin“ mit dem Nullpunkt (x,y,z) 16000, 19000, 0 im Format dxf, dwg, vwx (Prüfplan zur Vorprüfung, Berechnung der Arbeiten erfolgt mittels CAD-System)
 - 3D-Modelle der Planung bestehend aus Gebäude (einfache Kubatur), Erschließung (Straßen, Wege, Flächengestaltung) und ggf. Geländeregulierungen und geplanten Bewuchs in folgenden Datenformaten *.ifc, *.stl oder *.obj im Bezugskoordinatensystem „Soldner Berlin“ mit dem Nullpunkt (x,y,z) 16000, 19000, 0 zur Integration der Entwürfe ins Gesamtmodell
 - Lagepläne als Geodaten in einem der folgenden möglichen Formaten:
 - Shape (bestehend mind. aus *.dbf, *.shp, *.shx)
 - OGC GeoPackage 1.2.1 (*.gpkg)
 - YadeGIS (*.yka, ggf. auch Symbol- und Sachdaten-Datei)
 - QGIS (qgs-Projektdatei inkl. Datenhaltung)
 - ArcGIS (mxd-Projektdatei inkl. Datenhaltung)
 - jeweils im Koordinatensystem „ETRS89 / UTM Zone 33N (EPSG:25833)“
 - Berechnungen als xlsx- (Excel) und als pdf-Datei
 - Planformular
 - Erläuterungstext als pdf- sowie als docx-Datei
- 530 Ausgefülltes und unterschriebenes Formblatt „Verfassererklärung“ (Abgabe digital als Scan [pdf]). In der Datei sind Büro-, Namen der Verfasserinnen und Verfasser und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Fachberatung so zu verzeichnen, wie sie in Protokollen, Publikationen, etc. erscheinen sollen.
- 531 In Papierform sind zu übergeben:
- Präsentationspläne (nicht gefaltet, nicht auf Tafeln aufgezogen)
 - Prüfpläne
 - Ausgefülltes und unterschriebenes Formblatt „Verfassererklärung“
- 532 Die Auftraggeberin behält sich vor, die geforderten Leistungen innerhalb des Wettbewerblichen Dialogs zu ergänzen oder anzupassen. Darüberhinausgehende Leistungen werden nicht zur Bewertung zugelassen.

Einreichung von Dateien

- 533 Die Dateien sind innerhalb der entsprechenden Fristen auf der eVergabeplattform einzureichen.
- 534 Die Dateien sind nach dem folgenden Schema zu benennen:
- Präsentationsplan: [Name des Planungsteams]_Plan.Endung
 - CAD-Dateien: [Name des Planungsteams]_CAD-Plan.Endung
 - Berechnungen: [Name des Planungsteams]_Berechnung.Endung
 - Erläuterungstext: [Name des Planungsteams]_Erläuterung.Endung
 - Verfasserinformation: [Name des Planungsteams]_Verfasser.Endung

Leistungen Dialogwerkstatt I und Schulterblick I

- 535 Folgende Leistungsbestandteile sind gefordert:
- Präsentation (pptx/pdf) zur Erläuterung der Strategien, Konzepte, Prinzipien und Ideen unter Beachtung der für die späteren Abgabeleistungen vorgeschriebenen Maßstäbe
 - Arbeitsmodell im Maßstab des Einsatzmodells 1:1.000
 - Skizzen, Collagen, freie Darstellungen

Abgabeleistungen zum Zwischenkolloquium

1. Präsentationspläne

- ⁵³⁶ Die Konzepte sollen auf maximal sechs Blättern im Hochformat DIN A0 dargestellt werden. Die Lagepläne, außer im Maßstab 1 : 2.000, sind genordet und mit einem grafischen Maßstab zu versehen.
- ⁵³⁷ Die erste Dialogphase dient der Entwicklung von Lösungsvorschlägen für die festgelegten Aufgabenfelder. Entsprechend sind Planungsideen im Maßstab 1 : 2.000 mit Darstellung des Nutzungs-, Freiraum- und Bebauungskonzeptes zu zeigen, Varianten/Alternativentwürfe sind zulässig. Die Herleitung der Planungsideen unter Einbindung des umgebenen Kontexts erfolgt im Maßstab 1 : 5.000.
- ⁵³⁸ Die zugrunde liegenden Leitideen des Entwurfs sollen klar erkennbar und verständlich sein. Von den Planungsteams wird eine klare Haltung zur Aufgabenstellung und zu ihrem Entwurf erwartet.
- ⁵³⁹ In der ersten Dialogphase wird mindestens eine vertiefende Auseinandersetzung mit der baulichen Dichte und eine Beantwortung der Frage von Nutzungsverschränkungen und Hochpunkten erwartet. Dies kann – abhängig vom jeweiligen Entwurf – in Varianten erfolgen.
- ⁵⁴⁰ Folgende Inhalte sind darzustellen:

A. SCHWARZPLAN IM MASSSTAB 1 : 10.000 DIENT DER DARSTELLUNG FOLGENDER INFORMATIONEN:

- ⁵⁴¹ Der Schwarzplan soll die Integration des eigenen Entwurfs in die Umgebung und in die vorhandene Stadtstruktur mindestens innerhalb eines Radius von 1 km – 2 km zeigen.

B. LAGEPLAN 1 : 5.000 DIENT DER DARSTELLUNG FOLGENDER INFORMATIONEN:

- Übergeordnetes Gesamtkonzept
- Stadtgestalt, Freiräume und Freiraumverbindungen

C. LAGEPLAN IM MASSSTAB 1 : 2.000 DIENT DER DARSTELLUNG FOLGENDER INFORMATIONEN:

- Zusammenhängend, nicht genordet, über 2 DIN A0 Pläne
- Strukturelle Aussagen zu Verkehr, Verkehrsverbindungen, Nutzungen, Bauformen, Baumassen und Freiflächen

D. „LUPEN“-AUSSCHNITTE IM MASSSTAB 1 : 1.000 DIENEN DER DARSTELLUNG FOLGENDER INFORMATIONEN:

- ⁵⁴² „Lupen“-Ausschnitte folgender Planungsbereiche
- AVUS-Nordkurve
 - Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald und Reit-schulgelände
- ⁵⁴³ In einer Darstellungstiefe M 1 : 500 für die folgenden Inhalte, so dass ggf. mit einer Lupe Informationen vertieft werden können:
- Aufsicht der Baukörper mit Angabe der Geschos-szahlen und der Gebäudehöhen, bezogen auf Nor-malhöhennull (NHN) und OK Terrain, inkl. Darstel-lung der Dachformen und Schattendarstellung für den mitteleuropäischen Raum
 - Ablesbarkeit der Gebäudetypologien
 - Parzellierung und Zuschnitt neuer Grundstücke in den vorhandenen Baufeldern
 - Gestaltung und Differenzierung der Frei- und Stra-ßenräumen mit Darstellung der Außenanlagen (öf-fentliche, halböffentliche, nichtöffentliche Flächen, mit Eintragung der Bäume und Begrünung der bau-lichen Anlagen, Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung) sowie weiterer wichtiger Landschafts- und Architekturelemente
 - Erschließungskonzept im Sinne von Anbindung an das Straßennetz und Wegeführung auf dem Gelän-de für die verschiedenen Verkehrsarten (Pkw, Lkw, Entsorgungs- und Anlieferverkehre, Fuß- und Rad-verkehr)
 - Erschließung der Gebäude (Eingänge, Anlieferung, Ein-/Ausfahrten)
 - Ruhender Verkehr ober- und unterirdisch für Pkw, Lkw, Fahrräder, Elektro-Kleinstfahrzeuge
 - Flächenausweisung, Standort, Erschließung, Betrieb und Funktionsweise des Urban Consolidation Cen-ter (UCC) als Güterumschlagsanlage
- ⁵⁴⁴ Die Lagepläne sollen die Gebäude und Außenanlagen der Umgebung zeigen.

E. SCHEMATISCHE ANSICHTEN UND SCHNITTAN-SICHTEN IM MASSSTAB 1 : 2.000 / 1 : 1.000

- ⁵⁴⁵ Anhand von aussagekräftigen Schnittansichten und Schnitten sollen die Gliederung und Nutzung der Neu-bauten, der Bestandsbauten sowie die Integration der geplanten Bebauung und Freiräume in die bestehende topografische und verkehrliche Situation gezeigt werden.
- ⁵⁴⁶ In den Schnittansichten sind Höhenangaben zu den Zu-gängen zu öffentlichen Nutzungen der Gebäude und mind. zu EG, 1. OG, Regelgeschoss und, sofern öffentlich zugänglich DG (OKFF) einzutragen. Die Erdgeschossfuß-bodenhöhe ist dabei mit ± 0,00 m zu definieren und ggü. NHN in Relation zu setzen.

F. GRAFIK NUTZUNGSVERTEILUNG

- 547 In einer diagrammatischen Darstellung aller Grundrissebenen ist die Verteilung der Nutzung darzustellen. Für diese Darstellung sind die Hinweise der Anlage „Nutzungsdiagramm“ zu beachten.

G. PERSPEKTIVISCHE DARSTELLUNGEN

- 548 Gefordert sind mindestens zwei perspektivische Darstellungen, eine davon auf Basis der Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale. Beide sollen jeweils nicht größer als DIN A3 sein. Die Darstellungsart ist frei wählbar.
- 549 Eine Perspektive zeigt die Eingangskonzeption für den Bereich des neuen Stadteingang West.
- 550 Eine weitere Perspektive zeigt das Quartier in der Gesamtschau und aus der Vogelflugperspektive von einem frei wählbaren Standort aus gesehen.

H. SKIZZE MASTERPLAN

- 551 Abstrakte Darstellung der vorgeschlagenen Planung mit Kennzeichnung der geplanten Nutzung und leitender städtebaulicher Konzepte (Hochpunkte/Kanten/Sichtachsen/etc.)

I. FREIE DARSTELLUNGEN

- 552 Entwurfsabhängig für Planungsbereiche hoher baulicher Dichte die Schattendarstellung für den mitteleuropäischen Raum zu folgenden Zeiten:
- 20.03. um 7:00 Uhr
 - 21.06. um 12:00 Uhr
 - 20.09. um 16:30 Uhr
- 553 Darüber hinaus sollen freie Darstellungen angefertigt werden zu den Themen (Liste nicht abschließend):
- Leitideen, städtebauliches Konzept
 - u. a. Mobilitäts-, Nutzungs- und Freiraumkonzept
 - u. a. Adressbildung und Orientierung
 - u. a. Aussagen zu Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekten (insb. Umgang mit Oberflächen-/Regenwasser, Stadtklima, Biodiversität, Schallschutz)
 - Atmosphäre / Lebendigkeit des Quartiers

2. Bildschirmpräsentation

- 554 Die Lösungsansätze sollen anhand einer Bildschirmpräsentation vorgestellt werden – die Inhalte der Bildschirmpräsentation dürfen sich nicht von den sonstigen Inhalten unterscheiden.
- 555 In der Präsentation soll die Herleitung der städtebaulichen Konzeption und Beschreibung der Herangehensweise und der Leitideen dargestellt werden. Hier können von den Planungsteams insbesondere Zusammenhänge und Ansätze erläutert werden, die sich nicht sofort aus der Sichtung der Pläne ergeben.
- 556 In den öffentlichen Präsentationen sollen die Darstellung der Leitideen, der Vernetzungsvorschläge und der Nutzungsverteilung im Fokus liegen.
- 557 Die Bildschirmpräsentationen sind als Datei im pdf-Format und in dem bearbeitbaren Ursprungsformat abzugeben. Besondere Schrifttypen sind mitzuliefern.

3. Prüfpläne

- 558 Zur Vorprüfung sollen alle Pläne/Zeichnungen auch als Prüfpläne eingereicht werden. Die Prüfpläne können gefaltet und auf einfachem Papier eingereicht werden. Wesentlich sind der korrekte Maßstab und die ausreichende Beschriftung und Bemaßung. Als zusätzliche Inhalte sind hier folgende Angaben zu machen:
- nachvollziehbare und ausreichende Bemaßung,
 - Abstandsflächen,
 - Nutzungszuordnung der Flächen,
 - Angaben von Höhen in Schnitten und Ansichten.

4. Modell im Maßstab 1 : 1.000

- 559 Es ist ein Arbeitsmodell im Maßstab 1 : 1.000 zur Darstellung der städtebaulichen Einfügung auf der Basis einer vorgegebenen Modellplatte zum späteren Einsetzen in das Gesamtmodell einzureichen.
- 560 Das verwendete Material kann frei gewählt werden. Das Modell sollte eine weiße Erscheinung haben. Eine transparente Darstellung (unbehandeltes Acryl) ist nicht zulässig. Den Planungsteams werden im Verlauf der Bearbeitungsphase Fotos des Umgebungsmodells mit Angaben zu den verwendeten Materialien und Farben zur Verfügung gestellt.

Leistungen Dialogwerkstatt II mit Schulterblick II

5. Berechnungen von Flächen und Kennwerten

⁵⁶¹ Zusammengefasste Berechnung der eigenen Kennwerte im Formblatt „Städtebauliche und architektonische Kennwerte“ (als Anlage in den beigegeführten Unterlagen) mit mindestens den folgenden Angaben:

- Außenanlagenflächen (AF), mit Angabe des Grünflächenanteils und der Qualität inkl. Funktion für die Regenwasserbewirtschaftung
- Bebaute Fläche (BF), überbaut/unterbaut, ggf. nach Potenzialflächen/Nutzungen unterschieden
- GRZ und GFZ, unterschieden für die jeweiligen Potenzialflächen
- Bruttogrundfläche, Regelfall (BGF-R, oberirdisch) mit Aufteilung nach Nutzungsbereichen, wie bspw. öffentliche Nutzungen, Wohnen, Gemeinschaftsflächen, soziale und kulturelle Einrichtungen, etc.
- Wohnflächen und Anzahl Wohneinheiten (1 WE $\approx$ 100 m² BGF)

6. Planformular

⁵⁶² In einem vorgegebenen Formular in Form eines Lageplans ist je Nutzungsbereich die schematische Dachaufsicht mit Geschosszahlen und Erschließung einzutragen. Diese Grafik wird im Vorprüfbericht mitabgedruckt.

7. Textliche Erläuterungen zum Konzept

⁵⁶³ Prägnante Beschreibung der Leitideen (max. 200 Zeichen) und Beschreibung des städtebaulichen Konzepts sowie dessen Realisierbarkeit (gemäß Zuschlagskriterium vgl. Kap 4.8) in Textform auf maximal zwei DIN A4 Seiten.

⁵⁶⁴ Zusätzliche Darstellung der Leitideen zur Atmosphäre des Quartiers in Textform: Was macht das Quartier aus? Was passiert vormittags, mittags, nachmittags und abends? Was könnte am Wochenende los sein? – max. 1 DIN A4 Seite

⁵⁶⁵ Folgende Leistungsbestandteile sind gefordert:

- Präsentation zur Erläuterung der Strategien, Konzepte, Prinzipien und Ideen aufbauend auf den Abgabeleistungen des Zwischenkolloquiums und unter Beachtung der vorgeschriebenen Maßstäbe
- Arbeitsmodell im Maßstab des Einsatzmodells 1 : 1.000
- Skizzen, Collagen, freie Darstellungen

Abgabeleistungen zum Abschlusskolloquium

1. Präsentationspläne

⁵⁶⁶ Die Konzepte sollen auf sechs Blättern im Hochformat DIN A0 dargestellt werden. Die Lagepläne, außer im Maßstab 1 : 2.000, sind genordet und mit einem grafischen Maßstab zu versehen.

⁵⁶⁷ Die zweite Dialogphase versteht sich als Vertiefungsphase zur Entwicklung der städtebaulichen Konzeption. Varianten/Alternativentwürfe sind nicht zulässig.

⁵⁶⁸ Folgende Inhalte sind darzustellen:

A. SCHWARZPLAN IM MASSSTAB 1 : 10.000 DIENT DER DARSTELLUNG FOLGENDER INFORMATIONEN

⁵⁶⁹ Der Schwarzplan soll die Integration des eigenen Entwurfes in die Umgebung und in die vorhandene Stadtstruktur mindestens innerhalb eines Radius von 1 km – 2 km zeigen.

B. LAGEPLAN 1 : 5.000 DIENT DER DARSTELLUNG FOLGENDER INFORMATIONEN:

- Übergeordnetes Gesamtkonzept
- Stadtgestalt, Freiräume und Freiraumverbindungen

C. LAGEPLAN IM MASSSTAB 1 : 2.000 DIENT DER DARSTELLUNG FOLGENDER INFORMATIONEN

- Nicht genordet, über 2 DIN A0 Pläne
- Strukturelle Aussagen zu Mobilität, Verkehr, Verkehrsverbindungen, Nutzungen, Bauformen und Freiflächen

D. „LUPEN“-AUSSCHNITTE IM MASSSTAB 1 : 1.000 DIENEN DER DARSTELLUNG FOLGENDER INFORMATIONEN

⁵⁷⁰ „Lupen“-Ausschnitte folgender Planungsbereiche

- AVUS-Nordkurve
- Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald und Reitschulgelände

⁵⁷¹ In einer Darstellungstiefe M 1 : 500 für die folgenden Inhalte, so dass ggf. mit einer Lupe Informationen vertieft werden können:

- Aufsicht der Baukörper mit Angabe der Geschosshöhen und der Gebäudehöhen, bezogen auf Normalhöhennull (NHN) und OK Terrain, inkl. Darstellung der Dachformen und Schattendarstellung für den mitteleuropäischen Raum
- Ablesbarkeit der Gebäudetypologien
- Parzellierung und Zuschnitt neuer Grundstücke in den vorhandenen Baufeldern
- Gestaltung und Differenzierung der Frei- und Straßenräume mit Darstellung der Außenanlagen (öffentliche, halböffentliche, nichtöffentliche Flächen, Eintragung der Bäume und Begrünung der baulichen Anlagen, Maßnahmen der Regenwasserbewirtschaftung) sowie weiterer wichtiger Landschafts- und Architekturelemente
- Erschließungskonzept im Sinne von Anbindung an das Straßennetz und Wegeführung auf dem Gelände für die verschiedenen Verkehrsarten (Pkw, Lkw, Entsorgungs- und Anlieferverkehre, Fuß- und Radverkehr)
- Erschließung der Gebäude (Eingänge, Anlieferung, Ein-/Ausfahrten)
- Ruhender Verkehr ober- und unterirdisch für Pkw, Lkw, (Lasten-) Fahrräder, Elektrokleinstfahrzeuge
- Flächenausweisung, Standort, Erschließung, Betrieb und Funktionsweise des Urban Consolidation Center (UCC) als Güterumschlagsanlage

⁵⁷² Die Lagepläne sollen die angrenzenden Gebäude und Außenanlagen der Umgebung zeigen.

E. SCHEMATISCHE ANSICHTEN, SCHNITTE IM MASSSTAB 1 : 2.000 / 1 : 1.000

- 573 Anhand von aussagekräftigen Ansichten und Schnitten sollen die Gliederung und Gestaltung der Neubauten, der Bestandsbauten sowie die Integration der geplanten Bebauung in die bestehende Situation gezeigt werden.
- 574 In Schnitten sind Höhenangaben zu den Zugängen zu öffentlichen Nutzungen der Gebäude und mind. zu EG, 1. OG, Regelgeschoss und, sofern öffentlich zugänglich DG (OKFF) einzutragen. Die Erdgeschossfußbodenhöhe ist dabei mit $\pm 0,00$ m zu definieren und ggü. NHN in Relation zu setzen.

F. GRAFIK NUTZUNGSVERTEILUNG

- 575 In einer diagrammatischen Darstellung aller Grundrissebenen ist die Verteilung der Nutzung darzustellen. Für diese Darstellung sind die Hinweise der Anlage „Nutzungsdiagramm“ zu beachten.

G. PERSPEKTIVISCHE DARSTELLUNGEN

- 576 Gefordert sind mindestens zwei perspektivische Darstellungen, eine davon auf Basis der Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale. Die Darstellungsart ist frei wählbar.
- 577 Eine Perspektive zeigt die Eingangskonzeption für den Bereich des neuen Stadteingang West.
- 578 Eine weitere Perspektive zeigt das Quartier in der Gesamtschau und aus der Vogelflugperspektive von einem frei wählbaren Standort aus gesehen.

H. SKIZZE MASTERPLAN

- 579 Abstrakte Darstellung der vorgeschlagenen Planung mit Kennzeichnung der geplanten Nutzung und leitender städtebaulicher Konzepte (Hochpunkte/Kanten/Sichtachsen/etc.)

I. FREIE DARSTELLUNGEN

- 580 Entwurfsabhängig für Planungsbereiche hoher baulicher Dichte die Schattendarstellung für den mitteleuropäischen Raum zu folgenden Zeiten:
- 20.03. um 7:00 Uhr
 - 21.06. um 12:00 Uhr
 - 20.09. um 16:30 Uhr
- 581 Darüber hinaus werden freie Darstellungen und Aussagen zu folgenden Themen erwartet (Liste nicht abschließend):
- Leitideen, städtebauliches Konzept
 - u. a. Mobilitäts-, Nutzungs- und Freiraumkonzept
 - u. a. Adressbildung und Orientierung
 - u. a. Aussagen zu Umwelt- und Nachhaltigkeitsaspekten (insb. Umgang mit Oberflächen-/Regenwasser, Stadtklima, Biodiversität, Schallschutz)
 - Atmosphäre / Lebendigkeit des Quartiers
 - Nutzungskonzept mit Angaben zu:
 - Erdgeschossnutzungen / Durchwegung / Freiraum
 - Soziale Infrastruktur (Kita, Schule, Sport-/Jugend-/Freizeiteinrichtungen)
 - soziokulturelle Nutzungen (Theater, Kino, Tanz ...)

2. Bildschirmpräsentation

- ⁵⁸² Die Lösungsansätze sollen anhand einer Bildschirmpräsentation vorgestellt werden – die Inhalte der Bildschirmpräsentation dürfen sich nicht von den sonstigen Inhalten unterscheiden.
- ⁵⁸³ In der Präsentation soll die Herleitung bzw. Weiterentwicklung der städtebaulichen Konzeption und Beschreibung der Herangehensweise sowie der Leitideen dargestellt werden. Hier können von den Planungsteams insbesondere Zusammenhänge und Ansätze erläutert werden, die sich nicht sofort aus der Sichtung der Pläne ergeben.
- ⁵⁸⁴ In den öffentlichen Präsentationen sollen die Darstellung der Leitideen, der Vernetzungsvorschläge und der Nutzungsverteilung im Fokus liegen.
- ⁵⁸⁵ Die Bildschirmpräsentation ist als Datei im pptx- oder pdf-Format abzugeben. Besondere Schrifttypen sind mitzuliefern.

3. Prüfpläne

- ⁵⁸⁶ Zur Vorprüfung sollen alle Pläne/Zeichnungen auch als Prüfpläne eingereicht werden. Die Prüfpläne können gefaltet und auf einfachem Papier eingereicht werden. Wesentlich sind der korrekte Maßstab und die ausreichende Beschriftung und Bemaßung. Als zusätzliche Inhalte sind hier folgende Angaben zu machen:
- nachvollziehbare und ausreichende Bemaßung,
 - Abstandsflächen,
 - Nutzungszuordnung der Flächen,
 - Angaben der Höhen in Schnitten und Ansichten.

4. Modell im Maßstab 1 : 1.000

- ⁵⁸⁷ Es ist ein Modell im Maßstab 1 : 1.000 zur Darstellung der städtebaulichen Einfügung auf der Basis einer vorgegebenen Modellplatte zum späteren Einsetzen in das Gesamtmodell einzureichen.
- ⁵⁸⁸ Das verwendete Material kann frei gewählt werden. Das Modell sollte eine weiße Erscheinung haben, eine transparente Darstellung (unbehandeltes Acryl) ist nicht zulässig. Den Planungsteams werden im Verlauf der Bearbeitungsphase Fotos des Umgebungsmodells mit Angaben zu den verwendeten Materialien und Farben zur Verfügung gestellt.

5. Berechnungen von Flächen und Kennwerten

- ⁵⁸⁹ Zusammengefasste Berechnung der eigenen Kennwerte im Formblatt „Städtebauliche und architektonische Kennwerte“ (als Anlage in den beigefügten Unterlagen) mit mindestens den folgenden Angaben:
- Außenanlagenflächen (AF), mit Angabe des Grünflächenanteils und der Qualität inkl. Funktion für die Regenwasserbewirtschaftung
 - Bebaute Fläche (BF), überbaut/unterbaut, ggf. nach Potenzialflächen/Nutzungen unterschieden
 - GRZ und GFZ, unterschieden für die jeweiligen Potenzialflächen
 - Bruttogrundfläche, Regelfall (BGF-R, oberirdisch/unterirdisch) mit Aufteilung nach Nutzungsbereichen wie bspw. Wohnen, Büro, Einzelhandelsnaheversorgung, Schule, öffentliche Nutzungen, Gemeinschaftsflächen, soziale und kulturelle Einrichtungen etc.
 - Bruttorauminhalte, Regelfall (BRI-R, oberirdisch/unterirdisch) mit Aufteilung nach Nutzungsbereichen wie bspw. Wohnen, Büro, Einzelhandelsnaheversorgung, Schule, öffentliche Nutzungen, Gemeinschaftsflächen, soziale und kulturelle Einrichtungen etc.
 - Wohnflächen und Anzahl Wohneinheiten (1 WE $\approx$ 100 m² BGF)
 - Flächen Fahrradstellplätze (innen/außen) einschl. Lastenräder und Elektrokleinstfahrzeuge
 - Flächen Pkw-Stellplätze
 - Spielplatzflächen öffentlich / privat

6. Planformular

⁵⁹⁰ In einem vorgegebenen Formular in Form eines Lageplans ist je Nutzungsbereich die schematische Dachaufsicht mit Geschosszahlen und Traufhöhen einzutragen. Diese Grafik wird im Vorprüfbericht mitabgedruckt.

7. Erläuterungsbericht

⁵⁹¹ Dem Erläuterungsbericht soll eine prägnante Beschreibung der Leitideen (maximal 200 Zeichen) vorangestellt werden. Zudem wird eine schriftliche Erläuterung der städtebaulichen und architektonischen Konzeption sowie deren Realisierbarkeit (gemäß Zuschlagskriterium vgl. Kap. 4.8) in einer der Dialogphase II angemessenen Länge mind. zu folgenden Themen erwartet (Maximal 4 Seiten DIN A4):

- Dichte, Höhe, bauliche Figur(en),
- Erschließung,
- Schallschutz,
- Umgang mit dem Denkmalbestand,
- Nutzungsmischung / Nutzungsüberlagerung,
- EG-Zonen – öffentliche Nutzungen,
- Ökologie / Nachhaltigkeit (inkl. Regenwasserbewirtschaftung).

Der Erläuterungsbericht ist getrennt von den Plänen abzugeben.

4.11 AUFWANDS- ENTSCHÄDIGUNG

⁵⁹² Für die Teilnahme am Wettbewerblichen Dialog ist gem. § 77 Abs. 2 VgV die Zahlung einer Aufwandsentschädigung vorgesehen. Die Summe der Aufwandsentschädigung wurde auf der Basis des Merkblatt Nr. 51 der AK Baden-Württemberg 2020 ermittelt. Hier wurde die Mittlere Anforderung in Stunden nach Nr. 4.1 des Merkblattes 51 angesetzt.

- Die Planungsteams der Dialogphase I, die zur gesetzten Abgabefrist am Ende dieser Dialogphase einen vollständigen und prüfbaren Lösungsvorschlag einreichen, erhalten eine Aufwandsentschädigung von 81.500,00 Euro (netto). Die im Rahmen der Aufwandsentschädigungen inkludierten Öffentlichkeitsveranstaltungen (pro Person 900,00 € (netto), max. 3 Personen) werden nur nach erbrachter Leistung vergütet.
- die Planungsteams der Dialogphase II, die zur gesetzten Abgabefrist am Ende dieser Dialogphase einen vollständigen und prüfbaren Lösungsvorschlag einreichen, erhalten eine weitere Aufwandsentschädigung von 110.300,00 Euro (netto). Die im Rahmen der Aufwandsentschädigungen inkludierten Öffentlichkeitsveranstaltungen (pro Person 900,00 € (netto), max. 3 Personen) werden nur nach erbrachter Leistung vergütet.

⁵⁹³ Sollten weitere Dialogphasen notwendig werden, wird die Aufwandsentschädigung im Hinblick auf die geforderte Leistung von der Auftraggeberin ermittelt.

⁵⁹⁴ Ebenso behält sich die Auftraggeberin vor in Abstimmung mit dem Empfehlungsgremium die Abgabeleistungen entsprechend den Erkenntnissen des Dialogprozesses weiter anzupassen. Die Aufwandsentschädigung wird entsprechend der dann geforderten Leistungen erneut ermittelt und ggf. angepasst. Zusätzliche, vertiefende Planungsleistungen werden gesondert vergütet.

⁵⁹⁵ Im Falle einer weiteren Beauftragung werden im Wettbewerblichen Dialog bereits erbrachte Leistungen des Planungsteams bis zur Höhe der Aufwandsentschädigung (Dialogphase I und II) nicht erneut vergütet, sofern der Lösungsvorschlag in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird.

⁵⁹⁶ Die Aufwandsentschädigung gilt zugleich eventuelle Lizenzgebühren ab. Über die Zahlung der Aufwandsentschädigungen hinaus ist eine Kostenerstattung (Fahrtkosten etc.) nicht vorgesehen. Die Mehrwertsteuer von derzeit 19 % ist in den genannten Beträgen nicht enthalten und wird den inländischen Planungsteams zusätzlich ausbezahlt.

4.12 EIGENTUM UND URHEBERRECHT

⁵⁹⁷ Die eingereichten Unterlagen werden Eigentum der Auftraggeberin.

⁵⁹⁸ Die Auftraggeberin ist berechtigt, die zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und (auch über Dritte) zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasserinnen oder Verfasser werden dabei genannt. Die Auftraggeberin ist berechtigt, diese Rechte an Dritte zu übertragen, soweit diese Übertragung im Zusammenhang mit der Umsetzung solcher Maßnahmen erfolgt.

⁵⁹⁹ Die Planungsteams gewährleisten, dass sie die Rechte an ihren Entwürfen und sonstigen Leistungsbestandteilen im beschriebenen Umfang einräumen können und dass die Entwürfe und sonstigen Leistungsbestandteile frei von Rechten Dritter sind und Rechte Dritter nicht verletzen. Sie stellen die Auftraggeberin insofern von etwaigen Ansprüchen Dritter frei.

⁶⁰⁰ Im Übrigen liegen das Urheberrecht und das Recht an der Veröffentlichung der eigenen Entwürfe bei den teilnehmenden Planungsbüros, unter Beachtung des Erstveröffentlichungsrechts der Auftraggeberin. Die Auftraggeberin hat das Erstveröffentlichungsrecht auf jegliche Weise, insbesondere auch im Internet (vgl. § 19a UrhG).

⁶⁰¹ Urheberrechtlich und wettbewerbsrechtlich geschützte Leistungen von Planungsteams, die bei der Auftragserteilung nicht berücksichtigt worden sind, dürfen nur gegen eine angemessene Vergütung unter Berücksichtigung bereits erhaltener Vergütungsanteile genutzt werden. Die Berechnung der Vergütung erfolgt auf Basis von Merkblatt 51 der AK Baden-Württemberg (12/2020).

⁶⁰² Die Entwurfsverfasserinnen und -verfasser und ihre Rechtsnachfolgerinnen/Rechtsnachfolger sind verpflichtet, Abweichungen von der Arbeit zu gestatten, nach § 14 des 2. Gesetzes über Urheberrechte und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) vom 9.9.1965 (BGBl. I S. 1273) bleiben unberührt. Vor einer wesentlichen Änderung des ausgeführten Werks sind die Entwurfsverfasserinnen und -verfasser, soweit zumutbar, zu hören. Vorschläge der Entwurfsverfasserinnen und -verfasser sind zu berücksichtigen, soweit ihnen nicht nach Auffassung der Auftraggeberin wirtschaftlich oder funktionell bedingte Bedenken entgegenstehen, die mitzuteilen sind.

4.13 VERFASSE- ERKLÄRUNG

⁶⁰³ Durch ihre Unterschrift in der Verfassererklärung versichern die Planungsteams des Wettbewerblichen Dialogs, dass sie die geistigen Urheberinnen und Urheber der gezeigten Lösungen, gemäß den Bedingungen des Wettbewerblichen Dialogs teilnahmeberechtigt, mit einer Beauftragung zur weiteren Bearbeitung einverstanden und zur fach- und termingerechten Durchführung in der Lage sind. Die Erklärung ist jeweils zu jeder Abgabeleistung einzureichen.

4.14 BEKANNTGABE DES ERGEBNISSES / GGF. AUSSTEL- LUNG DER ARBEI- TEN

⁶⁰⁴ Die qualitative Bewertung der Arbeiten anhand der Zuschlagskriterien wird den Planungsteams jeweils nach beiden Dialogphasen mitgeteilt.

⁶⁰⁵ Die Beiträge der Planungsteams werden mit den Namen der Verfassenden, der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als auch Fachberater und -beraterinnen nach Zuschlag ggf. öffentlich ausgestellt. Eröffnung, Ort und Dauer der Ausstellung werden den Planungsteams und der Presse bekannt gegeben.

4.15 HAFTUNG UND RÜCKGABE

⁶⁰⁶ Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Auftraggeberin nur im Fall nachweisbar schuldhaften Verhaltens. Die nicht prämierten Arbeiten von in Berlin ansässigen Planungsteams können zu einem Zeitpunkt, der ihnen rechtzeitig mitgeteilt wird, bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen abgeholt werden. Sind diese Arbeiten trotz einer Erinnerung sechs Wochen nach dem genannten Termin nicht abgeholt worden, so geht die Auftraggeberin davon aus, dass die betreffenden Planungsteams das Eigentum an ihren ausgedruckten Präsentationsplänen aufgegeben haben. Die Auftraggeberin wird darauf hin die Arbeiten vernichten.

⁶⁰⁷ Die nicht in Berlin ansässigen Büros werden nach Ausstellung der Beiträge schriftlich bzw. per Mail angefragt, ob Interesse an einer Rücksendung ihrer Unterlagen besteht. Die Rücksendung erfolgt nur dann, wenn die Unterlagen in transportgerechter und wieder verwendbarer Verpackung (eckige Versandbox) eingereicht wurden. Werden die Arbeiten innerhalb der genannten Fristen nicht zurückgefordert, so geht die Auftraggeberin davon aus, dass die betreffenden Planungsteams das Eigentum an ihren eingereichten Unterlagen aufgegeben haben, und wird die Unterlagen vernichten.

5 ANLAGEN

5.1 DENKMÄLER

Mercedes-Haus (AVUS-Raststätte) und Zuschauertribüne

9040497 Gesamtanlage - Halenseestraße 49+51, Verwaltungsbau & Gaststätte & Turm & Tribüne

- ⁶⁰⁸ Das Mercedes-Haus (AVUS-Raststätte) und die Zuschauertribüne stehen sowohl als Gesamtanlage, wie auch jeweils als Einzelbaudenkmale unter Denkmalschutz.

Gesamtanlage

- ⁶⁰⁹ Die AVUS, die AVUS-Nordkurve, die Zuschauertribüne und das Mercedes-Haus bildeten zu ihrer Errichtung eine funktionale Einheit, deren Zweck des Motorsports sich aus dem räumlichen Zusammenhang für jeden Betrachtenden selbstverständlich ergab. Mit den diversen Umbauten und insbesondere auch den Erweiterungen der AVUS zu einem Teil eines größeren Autobahnsystems, des Autobahndreiecks Funkturm mit Anschluss an A 115, ist dieser offensichtliche Zusammenhang verloren gegangen. Dieses wird zukünftig durch die Verlegung der A 115, entfernt von den Gebäuden, noch weniger erlebbar sein. Diese Bauwerke der Funktionsgeschichte des Raumes verlieren damit ihren unmittelbaren räumlichen Zusammenhang mit der Autobahn, der das Erleben der Stadteinfahrt und -ausfahrt in den letzten Jahrzehnten geprägt hat.
- ⁶¹⁰ Im Hinblick auf die Denkmale im Planungsgebiet ist aus Sicht des Denkmalschutzes daher eine der zentralen Fragen wie der Zusammenhang der beiden Bauwerke, Zuschauertribüne und Mercedes-Haus, gewahrt werden kann. Seitens des Landesdenkmalamtes besteht deswegen die Forderung, dass eine durchgängig zwischen Mercedes-Haus und AVUS-Tribüne befahrbare Fläche in diesem Bereich zu erhalten oder neu zu errichten ist (vgl. Abs. 363).
- ⁶¹¹ Zur Gesamtanlage gehört auch die AVUS-Fahrbahn, jedoch nicht die Fahrbahn an sich, sondern lediglich die Konzeption als befestigte Fläche.

Mercedes-Haus (AVUS-Raststätte) und Zuschauertribüne

MERCEDES-HAUS

- ⁶¹² Das Mercedes-Haus wurde 1935-37 nach Entwürfen von Walther Bettenstaedt als runder Turmbau mit vier umlaufenden Galerien zur Rennbeobachtung mit einem angegliederten Verwaltungsbau errichtet. Gelegen am nördlichen Scheitelpunkt der AVUS ermöglichte es nicht nur die Rennbeobachtung der AVUS selbst, sondern auch im Bereich der Nordkurve. 1977 wurde das Mercedes-Haus von Gerhard Rainer Rümmler für die Raststätte AVUS umgebaut und im Nordbereich baulich signifikant erweitert.

ZUSCHAUERTRIBÜNE

- ⁶¹³ Ungefähr zeitgleich zum Mercedes-Haus wurde 1936 die 200 Meter lange AVUS-Tribüne von Fritz Wilms und Walther Bettenstaedt errichtet. Das in den letzten Jahrzehnten ungenutzte Bauwerk wird derzeit (Stand 2021-09) umgebaut und soll als Büro und Eventlocation genutzt werden.



Abb. 088: Postkarte von AVUS vom Funkturm gesehen, kurz nach Eröffnung des Funkturms, Quelle: Stiftung Deutsches Technikmuseum



Abb. 089: Postkarte von AVUS, AVUS-Nordkurve als Steilkurve, Torhaus, Mercedes-Haus und AVUS-Tribüne, vom Funkturm gesehen, um 1940, Quelle: Stiftung Deutsches Technikmuseum

Bahnareal Grunewald^{30 31}

9046424 Ensemble: Werkstättenweg, Brücke & Werkstattgebäude & Lokomotivschuppen & Einfriedung & Wohnhaus

- ⁶¹⁴ Zwischen der Siedlung Eichkamp und der Villenkolonie Grunewald, inmitten von Gleisanlagen und Straßen, befinden sich ausgedehnte Werkstatt- und Bahnhofsanlagen, hier liegt das Denkmalensemble „Bahnareal Grunewald“.
- ⁶¹⁵ Das Denkmalensemble liegt im Bereich des ehemaligen Werkstätten-, Rangier- und Güterbahnhofs Grunewald. Dieser teilt sich heute in einen weitgehend von Bebauung freigeräumten Bereich und ein bestehendes Betriebsgelände der DB. Auf dem Betriebsgelände der DB werden heute noch Züge gereinigt und repariert.
- ⁶¹⁶ Der heutige Bestand der Werk- und Wohnbauten des Denkmalensembles an der Cordesstraße und dem Werkstättenweg ergibt ein sehr heterogenes Bild. Die meisten Gebäude, die überwiegend ihren alten Charakter bewahrt haben, sind nicht Werkbauten im eigentlichen Sinne, sondern dienten als Wohn- und Verwaltungsbauten. Am Werkstättenweg steht eine Reihe von individuellen und aufwendig gestalteten Backsteinbauten.
- ⁶¹⁷ Ein Großteil der ursprünglichen Bauten, insbesondere die großmaßstäblichen Hallen- und Werkstättenbauten wurden im Verlauf der Zeit mehrfach verändert, erweitert, durch neue ersetzt und zuletzt auch zurückgebaut.

Lokomotivschuppen

9046526

- ⁶¹⁸ Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald befindet sich ein durch die DB genutzte Werkstattanlage mit einem großen fünfgleisigen Lokschuppen und angebundenen Geschößbauten von um 1925, sowie Nebengebäuden und einem Rest eines Rundlokschuppens. Alle Gebäudeteile besitzen geklinkerte Umfassungsmauern. Die Anlage ist eine Betriebsstätte der DB zur Reinigung und Reparatur von Zügen.

³⁰ Topographie Wilmersdorf/Grunewald, 1993 / Seite 189, 191f.

³¹ <https://www.bahnstatistik.de/Bw/Hke-Gda.htm>



Abb. 090: Luftbilder 1928 (oben), Luftbilder 1974 (Mitte), und Luftbilder 2020 (unten), DL-DE-Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Berlin – BY-2.0

S-Bahnhof Westkreuz (vormals Bahnhof Ausstellung)

9096084 Baudenkmal: Am Westkreuz; Bahnhof (S)

- ⁶¹⁹ Der heutige S-Bahnhof Westkreuz hieß zur Zeit seiner Errichtung „Ausstellung“ und verwies damit schon auf eine weitere, geplante Funktion neben seiner vorrangigen Nutzung als Umsteigebahnhof. Er war als Zu- und Abgang zum geplanten Messegelände vorgesehen und erhielt entsprechend ein großzügig dimensioniertes Empfangsgebäude. Der Bahnhof ging am 10. Dezember 1928 in Betrieb und ist bis heute ein hochrelevanter Umsteigebahnhof von Ring- zu Stadtbahn. Die Funktion als „Eingang“ zur Messe hat es letztlich nie gegeben, da die Gehwege dorthin zu weit waren. Bis jetzt hat der Bahnhof auf die benachbarten Stadträume ob seiner mangelnden Erreichbarkeit eine nahezu nicht vorhandene Erschließungswirkung.
- ⁶²⁰ Das Gebäude hat seit seiner Errichtung mit vielfachen Bauschäden zu kämpfen, die 1933 auch zum Abriss des Eingangsgebäudes und des Turms mit Stellwerk führten.
- ⁶²¹ Für die Zukunft sind schon jetzt Veränderungen im Umfeld geplant. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens für den B-Plan 4-66 (Westkreuzpark) wurde ein Nutzungs- und Erschließungskonzept erarbeitet, dass den Anschluss des Bahnhofs über eine Brücke für den Fußverkehr vorsieht (vgl. Abs. 178).

S-Bahnhof Grunewald

9046391 Gesamtanlage: Am Bahnhof Grunewald 1; Empfangsgebäude & Bahnsteig & Tunnel

- ⁶²² Das Empfangsgebäude des heutigen S-Bahnhofs Grunewald hat seine heute noch weitgehend intakte Gestalt 1899 durch Karl Cornelius erhalten. Es ersetzt einen schlichteren Bau von 1879, dem Eröffnungsjahr der Personenbahn zwischen Berlin und der Kolonie Grunewald.
- ⁶²³ Von 1941 bis 1945 führen von hier und von den Bahnhöfen Putzitzstraße (Güterbahnhof Moabit) und Anhalter Bahnhof Deportationszüge nach Łódź, Riga und Auschwitz und brachten insgesamt mehr als 35.000 jüdische Berlinerinnen und Berliner in die Vernichtungslager – die meisten von ihnen wurden dort ermordet. Mehrere Mahnmale im Umfeld des Bahnhofs Grunewald gedenken diesem finsternen Kapitel der Berliner Geschichte.

Gleis 17 (Ringbahn-Endstation Grunewald)

9031273 Gesamtanlage: Am Bahnhof Grunewald 1A + 4, Bahnhof (S) & Stellwerk & Bahnsteig & Gleisanlage & Gedenkstätte

- ⁶²⁴ Die Ringbahn-Endstation Grunewald steht mit dem sogenannten „Gleis 17“ aufgrund ihrer Bedeutung als Ausgangspunkt für Deportationszüge in Vernichtungslager als Gesamtanlage unter Denkmalschutz.
- ⁶²⁵ Am Gleis 17 erinnert ein Mahnmal aus in den Bahnschotter eingelassenen Stahlgussplatten an die Geschichte des Ortes. Das Mahnmal Gleis 17 wurde am 27. Januar 1998 eingeweiht und ist öffentlich zugänglich.
- ⁶²⁶ In der direkten Umgebung beabsichtigt die Moses-Mendelssohn-Stiftung einen Gedenk-Campus mit Apartments und einem „history lab“ für Studierende zu errichten. Hierfür sind drei Gebäude vorgesehen, die sich um einen Quartiersplatz anordnen. Der Quartiersplatz soll für Besucherinnen und Besucher des Mahnmals und Bewohnerinnen und Bewohner des Quartiers als Ort, um sich über den historischen Ort und seine Geschichte auszutauschen, dienen.



Abb. 091: Bahnhof Westkreuz, vom ICC aus gesehen, Quelle: C4C | CS, 11/2022

Internationales Congress Centrum Berlin (ICC)

9097889 Baudenkmal: Messedamm 11 & 12, Kongressgebäude

- ⁶²⁷ Das Internationale Congress Centrum wurde von 1973-79 von Ursulina Schüler-Witte und Ralf Schüler erbaut. Gelegen gegenüber dem Ausstellungs- und Messegelände am Funkturm, ist es mit diesem über ein dreigeschossiges Brückenbauwerk für den Fußverkehr verbunden.
- ⁶²⁸ Der wuchtige Stahlbetonbau mit silbrig glänzender Aluminium-Ummantelung zeigt die freischwebende Konstruktion des Daches. Das Gebäude ist 319 m lang, 89 m breit, bis zu 40 m hoch und ist mit seinen mehr als 200.000 m² Geschoßfläche Europas größtes Kongresszentrum.
- ⁶²⁹ Das ICC verfügt über 80 Säle und Räume in verschiedenen Größen, von 20 über 3.000 bis zu 5.000 Plätzen. Die bauliche Verbindung mit dem Messegelände erlaubt auch eine Misch- bzw. Quernutzung, die eine für Kongresszentren dieser Größenordnung wirtschaftliche Auslastung ermöglichte.
- ⁶³⁰ Seit 2015 ist das ICC im Stillstandsbetrieb. Es besteht erheblicher technischer Sanierungsbedarf, um einen wirtschaftlichen Betrieb zu ermöglichen. Im September 2019 wurde das Gebäude unter Denkmalschutz gestellt. 2019 fand ein Interessenbekundungsverfahren mit 13 Teilnehmenden statt. Weitere Untersuchungen wie Schadstoffgutachten sind geplant.
- ⁶³¹ Im Hinblick auf das Verfahren ist insbesondere die einzigartige Erscheinung als futuristisch erscheinender Solitär relevant. Der monumentale Bau ist aus verschiedenen Blickperspektiven unübersehbar und hat das Erleben der Stadteinfahrt und -ausfahrt für viele Generationen von Berlinern signifikant geprägt.

Messegelände mit Funkturm & Marshall-Haus & Palais am Funkturm

9040498 Gesamtanlage: Messedamm 12 & 14 & 16 & 18, Messegebäude & Funkturm & Messe

Funkturm

- ⁶³² Der Funkturm wurde 1924-26 nach Entwürfen von Heinrich Straumer erbaut und zur 3. Großen Deutschen Funkausstellung eröffnet. Die offene 150 m hohe Stahlrahmenkonstruktion trägt in 55 m Höhe ein zweigeschossiges Restaurant, eine öffentliche Aussichtsplattform in 125 m Höhe und an der Spitze den Sendemast.
- ⁶³³ Der als „Lange Lulatsch“ bekannte Funkturm, gilt als Wahrzeichen Berlins und des Messegeländes. Insbesondere bei der bisherigen Stadteinfahrt ist der Funkturm Teil der Ansicht und durch seine Höhe und markante Gestaltung von vielen Blickpunkten zu sehen.



Abb. 092: Messe und Funkturm vom ICC aus gesehen, Quelle: C4C | CS, 11/2022

S-Bahnhof Messe Süd (vormals S-Bahnhof Eichkamp)

9096479 Baudenkmal: Waldschulallee, Bahnhof (S)

- ⁶³⁴ Der S-Bahnhof Messe Süd eröffnet am 23. August 1928 als S-Bahnhof Eichkamp und wurde im Rahmen der Neutrassierung der Bahnstrecken zwischen Charlottenburg und Heerstraße errichtet. Der Bahnhof hatte zunächst nur einen Ausgang nach Süden zur Siedlung Eichkamp, 1935 wurde die Messe mit einer Erweiterung des Bahnhofs direkt erschlossen. Nach der Wiedervereinigung wurde der Bahnhof um weitere Ausgänge erweitert.

Schaltwerk Halenseeestraße 26 & 28 & 30³²

9046480 Baudenkmal: Halenseeestraße 26 & 28 & 30, Schaltwerk

- ⁶³⁵ Auf einem von Bahnanlagen eingeschlossenen Terrain, angrenzend an das Planungsgebiet, liegt das nach Entwürfen von Richard Brademann 1927/28 errichtete Schaltwerk Halenseeestraße. Das technische Bauwerk ist mit einer weit über einen Nutzbau hinausreichende anspruchsvolle Gestaltung im Stil zwischen der Neuen Sachlichkeit und dem Expressionismus realisiert.

Friedhof Grunewald

9046113 Gartendenkmal: Bornstedter Straße 11 & 12, Friedhof

- ⁶³⁶ In einem Bereich zwischen der Wohnbebauung Halensees, dem Schaltwerk Halenseeestraße, der Villenkolonie Grunewald, der Ringbahn und der Stadtbahn liegt inselartig der Friedhof Grunewald der evangelischen Kirchengemeinde. Auf dem Friedhof gibt es eine aufwendige neugotische Kapelle und zahlreiche aufwendige Grabdenkmäler.

³² Richard Brademann, Schaltwerk Halensee der Reichsbahndirektion Berlin, in: CdB (49) 1929, S. 1313-1320



Abb. 093: Luftbild des S-Bahnhofs Messe Süd, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018

5.2 GLOSSAR

ABSCHLUSSKOLLOQUIUM (ABSCHLUSS DIALOGPHASE II)

Kolloquium zur Bewertung der Lösungsvorschläge der vier Planungsteam aus der Dialogphase II

ANGEBOTSPHASE

Finalisierung der Angebote der Planungsteams durch Abgabe eines Honorarangebots mit ergänzenden Angebots-erläuterungen. Wertung auf Basis der Zuschlagskriterien

AUFTRAGGEBERIN

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Abteilung Stadtplanung
Referat Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte
Fehrbelliner Platz 4, 10707 Berlin

AUFTAKTKOLLOQUIUM

Kolloquium zur Vorstellung der Planungsteams und Erläuterungen zur Aufgabenstellung

AUFTAKTVERANSTALTUNG

Erste Vorstellung des Projekts in der Öffentlichkeit

AUFGABENBESCHREIBUNG

Fachlich u. sachlich abgestimmte Aufgabenstellung als gemeinsame Grundlage der Planungsaufgabe

AUSWAHLGREMIUM

Im Rahmen eines Teilnahmewettbewerbs werden voraussichtlich acht Planungsteams für den Wettbewerblichen Dialog aus einer noch unbekannten Anzahl von Bewerbern ausgewählt. Wenn für die Auswahl auch qualitative Kriterien genutzt werden sollen – z. B. Bewertung von eingereichten Referenzen – wird ein Auswahlgremium gebraucht, das diese Bewertung vornimmt. Das Auswahlgremium arbeitet entsprechend nach Auswahlkriterien, welche vorher im Zuge der Bekanntmachung zu veröffentlichen sind. Das Auswahlgremium besteht aus stimmberechtigten Personen und sollte entsprechend der zu bewertenden Kompetenz der Bewerber besetzt werden. Gäste sind zugelassen.

Das Auswahlgremium setzt sich zusammen aus

- Stimmberechtigten Gremienmitgliedern (~7 Personen, davon 3 Externe)
- Gästen (Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, SenSW, SenUMVK, SenWiEnB, Messe Berlin GmbH, Eigentümerinnen und Eigentümer im Planungsgebiet, Vertreterinnen und Vertreter Zivilgesellschaft)

AUSWAHLSITZUNG

dient zur Auswahl der Teilnehmenden (Planungsteams) aus den Bewerbern / Bewerbergemeinschaften am Wettbewerblichen Dialog

AUSWAHLKRITERIEN

Kriterien zur Bewertung der durch die Bewerber / Bewerbergemeinschaften vorgelegten Referenzen

BEWERBER / BEWERBERGEMEINSCHAFT

Planungsbüros, die sich durch den Teilnahmewettbewerb für den Wettbewerblichen Dialog qualifizieren möchten

BIETER / BIETERGEMEINSCHAFT

Planungsteams, die nach dem Abschlusskolloquium ein Honorarangebot abgeben

DIALOGPHASE I

1. Phase - Qualifizierung

DIALOGPHASE II

2. Phase - Vertiefung

DIALOGWERKSTATT PHASE I

Öffentliche Präsentation und Diskussion der Zwischenergebnisse einer ersten Konzeptphase in der Dialogphase I

DIALOGWERKSTATT PHASE II

Öffentliche Präsentation und Diskussion der Zwischenergebnisse der ersten Überarbeitung nach der Dialogphase I in der Dialogphase II

EIGNUNGSKRITERIEN

In der ersten Vergabestufe – dem Teilnahmewettbewerb – werden nach Prüfung der durch die VgV und GWB festgelegten Eignungskriterien und des Nichtvorliegens von Ausschlussgründen die Bewerber zum Auswahlverfahren zugelassen.

In einem weiteren Schritt werden aus diesen geeigneten Bewerbern anhand von Auswahlkriterien diejenigen ausgewählt, die zur Teilnahme an der zweiten Vergabestufe – dem Wettbewerblichen Dialog – eingeladen werden.

Die Eignungskriterien betreffen die finanzielle, wirtschaftliche, technische und berufliche Leistungsfähigkeit des Bewerbers und werden projektspezifisch vom Auftraggeber gewichtet (§ 42 VgV). Die Eignungskriterien setzen sich aus Mindest- und Auswahlkriterien zusammen.

EMPFEHLUNGSGREMIUM

Das Empfehlungsgremium ist bereits zur Erstellung der Aufgabenbeschreibung tätig und stimmt die finale Version dieser ab. Es berät während des Wettbewerblichen Dialogs zu den Entwürfen und gibt Feedback an die Planungsteams. Nach Abschluss der Dialogphase I wählt das Empfehlungsgremium die vier Planungsteams für die Dialogphase II. Zum Abschluss des Wettbewerblichen Dialogs legt es die Rangfolge der Beiträge der Planungsteams fest und gibt Empfehlungen für die weitere Bearbeitung und Beauftragung.

Das Empfehlungsgremium besteht aus stimmberechtigten Fach- und Sachgutachterinnen und -gutachtern, beratenden Sachverständigen und zuhörenden Gästen. Das Gremium wird entsprechend der zu bewertenden Aufgabenschwerpunkte besetzt. Auf Seiten der Sachgutachterinnen und Sachgutachtern sind alle wesentlichen Stakeholder vertreten; die Fachgutachterinnen und Fachgutachter sind unabhängige Fachleute.

Die vorgesehene Zusammensetzung sollte zum Zeitpunkt des Starts des Dialogverfahrens weitgehend feststehen; zum Zeitpunkt der Bekanntmachung kann sie, sofern schon bekannt, benannt werden.

- Fachgutachterinnen (~7 P.) und Stellvertretende (~4 P.)
- Sachgutachter (~7 P.) und Stellvertretende (~6 P.)
- Sachverständige, Träger öffentlicher Belange, sonstige Fachleute
- Gäste

ÖFFENTLICHER BEGINN

Öffentlicher Beginn des Wettbewerblichen Dialogs mit Vorstellung der Planungsteams

PLANUNGSBEREICHE

Bereiche im Planungsgebiet, die jeweils gleichen oder ähnlichen Anforderungen und Parametern ausgesetzt sind, die sich untereinander durch Lage und Anforderungen unterscheiden. Planungsbereiche schließen nicht zu beplanende Teile ein. Die Gesamtheit aller Planungsbereiche entspricht dem Planungsgebiet. (siehe Abb. 3)

PLANUNGSGEBIET

Gegenstand des Wettbewerblichen Dialogs, welchen die Planungsteams innerhalb des Projektgebietes bearbeiten sollen. (siehe Abb. 53)

PLANUNGSTEAMS

Durch den Teilnahmewettbewerb für das Verfahren ausgewählte Unternehmen.

PRÄSENTATION PHASE I

Öffentliche Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der Dialogphase I

PRÄSENTATION PHASE II

Öffentliche Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der Dialogphase II

POTENZIALFLÄCHEN

Zusammenhängende Flächen für Bau, sei es Gebäude, Natur oder Infrastruktur – die Summe aller Potenzialflächen entspricht dem Planungsgebiet. (siehe Abb. 53)

SCHULTERBLICK I

Workshoptermin in der Dialogphase I: Im ersten Schulterblick sollen die Planungsteams ihre Ansätze zu Konzepten, Strategien und Ideen in Kurzform präsentieren. Der Workshop versteht sich als erstes Forum des Austauschs der Planungsteams mit dem Empfehlungsgremium, Sachverständigen und weiteren Projektbeteiligten.

SCHULTERBLICK II

Workshoptermin in der Dialogphase II: Er dient der erneuten Reflexion des Arbeitsstandes der Planungsteams. Die Planungsteams präsentieren ihren Entwurfsstand anhand von Plänen und Modellen und gehen in den Dialog mit dem Empfehlungsgremium, Sachverständigen und weiteren Projektbeteiligten.

STADTPLANERISCHER MASTERPLAN

Auftragsgegenstand des Vergabeverfahrens im Wettbewerblichen Dialog. Der stadtplanerische Masterplan ist eine Abstraktion des städtebaulichen Konzepts auf eine strategische, nutzungsbasierte Planungsebene, in der mindestens die Flächennutzungen und Dichten, Erschließungen und Vernetzungen dargestellt werden sollen. Mögliche weitergehende Darstellungen werden im Laufe des Verfahrens konkretisiert. Der stadtplanerische Masterplan wird die Grundlage für eine Änderung des Flächennutzungsplans bilden.

TEILNAHMEWETTBEWERB

EU-weites Bewerbungsverfahren zur Findung der am besten geeigneten Planungsteams

VERFLECHTUNGSRAUM

erweiterte Flächenkulisse des Stadteingang West (siehe Abb. 2)

VERGABESTUFEN

Vergabestufe 1: Teilnahmewettbewerb

Vergabestufe 2: Dialogphase

Vergabestufe 3: Angebotsphase

ZUSCHLAGSKRITERIEN

Kriterien, gemäß § 58 VgV, anhand derer der Zuschlag für den Planungsauftrag vergeben wird

ZWISCHENKOLLOQUIUM (ABSCHLUSS DIALOGPHASE I)

Kolloquium zur Auswahl von vier Planungsteams für die Dialogphase II

5.3 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AD Funkturm	Autobahndreieck Funkturm
AF	Außenanlagenflächen
AK	Architektenkammer
AS Messedamm	Anschlussstelle Messedamm
AV G/R	Ausführungsvorschriften Geh- und Radwege
AVN	Planungsbereich AVUS-Nordkurve
AVUS	Automobil-Verkehrs- und Übungsstraße
B2C	Business-to-Consumer
BAB	Bundesautobahn
BF	Bebaute Fläche
BGF	Bruttogrundfläche
BGF-R	Bruttogrundfläche, Regelfall
Bhf.	Bahnhof
B-Plan	Bebauungsplan
BP	Bewertungspunkte
BRI-R	Bruttonauminhalte, Regelfall
BZEHK	Bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept
BzStR	Bezirksstadtrat
DB	Deutsche Bahn
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH,
DGNB	Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen e. V.
EEG	Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald
EFH	Einfamilienhaus
EG-Zonen	Erdgeschosszonen
ELW	Eisenbahnlandwirtschaft
FNP	Flächennutzungsplan
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
GFZ	Geschossflächenzahl
GRZ	Grundflächenzahl
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
ICC	International Conference Center
KGA	Kleingartenanlage
KI	Künstliche Intelligenz
Kita	Kindertagesstätte
LaPro	Landschaftsprogramm
Lkw	Lastkraftwagen
LP	Leistungspunkte
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NHN	Normalhöhennull
OK	Oberkante
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen

RBB	Rundfunk Berlin-Brandenburg
RE-ING	Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten
RSG	Planungsbereich Reitschulgelände
RSV	Radschnellverbindung
SenBauDir	Senatsbaudirektorin
SenSBW	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
SenUMVK	Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz
StEntw. C-W	Stadtentwicklung Charlottenburg-Wilmersdorf
StEP	Stadtentwicklungsplan
StEP MoVe	Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr
StrUeb	Übergeordnete Strecke
StS	Staatssekretärin / Staatssekretär
SIKo	Soziales Infrastruktur-Konzept
UCC	Urban Consolidation Center
UK	Unterkannte
VgV	Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge
WE	Wohneinheit
WK	Planungsbereich Westkreuz
ZOB	Zentrale Omnibusbahnhof
ZTV-ING	Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Ingenieurbauten

5.4 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 001: Digitale farbige Orthophotos 2021 (DOP20RGBI), Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0, überlagert mit dem Planungsgebiet und den Potenzialflächen	9
Abb. 002: Blick auf das Planungsgebiet von Süden, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018	10
Abb. 003: Abbildung des Verflechtungsraums mit dem Planungsgebiet und den Planungsbereichen, Quelle: SenSBW	13
Abb. 004: Karte mit Darstellung des Planungsgebietes und der Planungsbereiche, Quelle: C4C	14
Abb. 005: Karte mit allen Planungsbereichen, Quelle: C4C	15
Abb. 006: Blick von der Südspitze des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Süden, rechts der Planungsbereich Reitschulgelände, mittig der S-Bahnhof Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	16
Abb. 007: Karte mit Planungsbereich Reitschulgelände und Darstellung der Potenzialflächen, Quelle: C4C	18
Abb. 008: Blick über den Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Süden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	20
Abb. 009: Karte mit Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald und Darstellung der Potenzialflächen, Quelle: C4C	22
Abb. 010: Blick in Richtung AVUS-Nordkurve vom ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	24
Abb. 011: Karte mit Planungsbereich AVUS-Nordkurve und Darstellung der Potenzialflächen, Quelle: C4C	27
Abb. 012: Blick auf das Planungsbereich Westkreuz, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018	29
Abb. 013: Karte mit Planungsbereich Westkreuz und Darstellung der Potenzialflächen, Quelle: C4C	31
Abb. 014: Schwarzplan des Siedlungssterns mit Markierung des Planungsgebietes, Quelle: C4C	32
Abb. 015: Karte mit Ortsteilen in der Umgebung des Planungsgebiets	35
Abb. 016: Foto mit Messegelände im Hintergrundgrund, im Vordergrund die Nordspitze des ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	37
Abb. 017: Blick vom ehemaligen Güterbahnhof Grunewald Richtung Grunewald und Siedlung Eichkamp, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	38
Abb. 018: Luftbild auf das Planungsgebiet in Charlottenburg-Wilmersdorf, links unten die Siedlung Eichkamp, links oben der Messebereich, oben Bebauung am Lietzensee, unten rechts die Villenkolonie Grunewald, unten Mitte der ehemalige Güterbahnhof Grunewald, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018	41
Abb. 019: Luftbild prägender baulicher Strukturen am Planungsgebiet (von links nach rechts): Messe, AVUS-Tribüne, Mercedes-Haus, Funkturm, ICC, Bebauung am Lietzensee, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018	42
Abb. 020: Luftbild prägender verkehrlicher Strukturen am Planungsgebiet, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	43
Abb. 021: Luftbild vom Planungsgebiet, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018	44
Abb. 022: Digitale farbige TrueOrthophotos 2020 (TrueDOP20RGB) - Sommerbefliegung, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0	46
Abb. 023: Planungsgebiet mit bestehender topographischer Struktur, Quelle: C4C	49
Abb. 024: Luftbild des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald um 1928, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0	51
Abb. 025: Blick vom Funkturm; Schnellstraßen-Ring, Abschnitt: Halenseestraße/Kaiserdamm; AVUS-Verteiler, AVUS-Ausfahrt und Nordkurve, April 1959, Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0064249 / Foto: Zocher, Chr.	53
Abb. 026: Luftbild vom Mahnmal Gleis 17, im Süden des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	55
Abb. 027: Karte mit Ausschnitt des S-Bahn und U-Bahn Liniennetzes Stand 12/2022	56
Abb. 028: Karte mit Ausschnitt des Bus-Liniennetzes Stand 09/2021	57
Abb. 029: Blick vom Planungsbereich Westkreuz Richtung Grunewald und Messe, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	58
Abb. 030: Karte mit Ausschnitt des Ergebnisses der Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung Stadtstraßennetz, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen i. V. mit Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz	60
Abb. 031: 20 Grüne Hauptwege - Wanderkarte, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0	63
Abb. 032: Ausschnitt des Radverkehrsnetz, Stand 2022-08-25, Darstellung in Rot: Vorrangnetz, Darstellung in Orange: Ergänzungsnetz, Darstellung in blau: Detailuntersuchungen noch durchzuführen, Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0	63
Abb. 033: Verkehrliche Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Reitschulgelände, Quelle: C4C	65
Abb. 034: Verkehrliche Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, Quelle: C4C	67
Abb. 035: Verkehrliche Rahmenbedingungen des Planungsbereichs AVUS-Nordkurve, Quelle: C4C	69

Abb. 036: Verkehrliche Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Westkreuz, Quelle: C4C	71
Abb. 037: Blick vom Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	73
Abb. 038: Kartierdaten Artenschutz (200528) der DEGES, Froelich & Sporbeck – Umweltplanung und Beratung im Auftrag der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH	74
Abb. 039: Westkreuzpark: Erschließungs- und Nutzungskonzept für das Westkreuz, Konzept Gesamtgebiet	75
Abb. 040: Blick über die Kleingartenanlage Richtung ICC, Quelle: C4C CS	77
Abb. 041: Strategische Lärmkarte Gesamtlärmindex L_DEN (Tag-Abend-Nacht) Raster 2017 (Umweltatlas), Quelle: Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0	79
Abb. 042: Darstellung der Veränderung der Lärmemissionen bedingt durch den Ersatzneubau mit Veränderung des AD Funkturm, Quelle: DEGES, in 2020-12-09_2TW_ADF_Praesentation_PLENUM_WEB	79
Abb. 043: Ausschnitt Flächennutzungsplan, Quelle: Geoportal Berlin, erstellt am 02.09.2021	81
Abb. 044: Blick vom Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Norden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	82
Abb. 045: Ausschnitt STEP Wohnen 2030, Karte „Neubaupotenziale“, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, April 2019	85
Abb. 046: Ausschnitt STEP Wirtschaft 2030, Karte „Räumliches Leitbild“, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, April 2019	85
Abb. 047: Ausschnitt STEP Zentren 2030, Karte „Zentrenhierarchie“, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, August 2019	85
Abb. 048: Karte mit Darstellung der Denkmale im und am Planungsgebiet, FIS-Broker, DL-DE/BY-2-0	86
Abb. 049: Blick vom Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Norden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	87
Abb. 050: Plan mit Darstellung der bestehenden Topographie und der geplanten Verläufe der BAB und des Straßennetzes, Quelle: C4C	89
Abb. 051: Blick auf das Planungsgebiet von Westen, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018	90
Abb. 052: Blick über die Gleisanlagen Richtung Lietzensee, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	92
Abb. 053: Blick über die Gleisanlagen Richtung Messe und ICC, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	95
Abb. 054: Im Hintergrund von oben nach unten: Windgeschwindigkeit, Maximale Dauer von Hitzeperioden, Tropische Nächte, Quelle: Pfeifer S, Rechid D, Bathiany S: Klimaausblick Berlin. Dezember 2020, Climate Service Center Germany, (GERICS)	96
Abb. 055: Blick auf die Planungsbereich AVUS-Nordkurve und Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, Quelle: C4C CS	99
Abb. 056: Blick auf die A 115, das ICC und das Messegelände, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	100
Abb. 057: AVUS-Verteiler der Stadtautobahn (Bundesautobahn); obere Bildhälfte links: Messegelände und Funkturm, Landesarchiv Berlin, F09/1964, Rep. 290 (02) Nr. 0100289 / Foto: Siegmann, Horst	103
Abb. 058: Blick über die Gleisanlagen Richtung Lietzensee, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	105
Abb. 059: „Navigating Zeitenwende“, ICC, Quelle: C4C CS	107
Abb. 060: Blick vom ICC Richtung Südosten, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	109
Abb. 061: Verschiedene Situationen um das Planungsgebiet mit verkehrlicher Infrastruktur als Barriere, Quelle: C4C CS	110
Abb. 062: Fotografien in und um das Planungsgebiet, Quellen: 1,2,3,6,7 C4C CS, 4,5,8,9 Lookzoom Filmproduktion Berlin	113
Abb. 063: Blick auf das Messegelände mit dahinterliegender Wohnbebauung des Westends, Quelle: Messe Berlin	114
Abb. 064: Blick auf die nördliche Hälfte des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	117
Abb. 065: Blick auf das Planungsgebiet, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018	118
Abb. 066: Blick auf das Messegelände aus Richtung des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	119
Abb. 068: Luftbild der Messe Berlin von Osten, Quelle: Messe Berlin	121
Abb. 069: Berliner Festspiele 2021 – The Sun is coming down, ICC, „Suspended Delirium“ von Monira Al Qadiri und Raed Yassin; Fotografie: Felipe Tofani	123
Abb. 070: Blick über den ehemaligen Güterbahnhof Grunewald Richtung Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	124
Abb. 071: Blick von der AVUS-Nordkurve über das Mercedes-Haus Richtung Grunewald, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	127
Abb. 073: Klimamodell Berlin, Klimaanalysekarte 2015 (Umweltatlas), FIS-Broker, DL-DE/BY-2-0, erstellt am 01.07.2021	129

Abb. 074: Bodennahes Windfeld und Kaltluftvolumenstrom 2015 (Umweltatlas), FIS-Broker, DL-DE/BY-2-0, erstellt am 01.07.2021	129
Abb. 074: Blick vom ehemaligen Güterbahnhof Grunewald Richtung Halensee, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	130
Abb. 075: Blick über den Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald Richtung Süden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	133
Abb. 076: Rahmenbedingungen der Planungsbereiche und Potenzialflächen, Quelle: C4C	135
Abb. 077: Planerische Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Reitschulgelände, Quelle: C4C	137
Abb. 078: Planerische Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, Quelle: C4C	139
Abb. 079: Planerische Rahmenbedingungen des Planungsbereichs AVUS-Nordkurve, Quelle: C4C	141
Abb. 080: Planerische Rahmenbedingungen des Planungsbereichs Westkreuz, Quelle: C4C	143
Abb. 081: Luftaufnahme; Messegelände (Charlottenburg), 1960, Landesarchiv Berlin, F Rep. 290 (02) Nr. 0071094 / Foto: k. A.	145
Abb. 082: Kleingartenanlage vor A 100 vor ICC, Quelle: C4C CS	149
Abb. 083: „Schlussfolgerungen. Baufelder und wichtige Blickbereiche“ von S. 68 des Schlussberichts „Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des Autobahndreiecks Funkturm“, Planergemeinschaft im Auftrag des LDA Berlin, 04/2020	151
Abb. 084: Blick vom ehemaligen Güterbahnhof Grunewald Richtung Nordosten, Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022	152
Abb. 085: Fußgängerunterführung am ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, Quelle: C4C CS	155
Abb. 086: Zugang und Zufahrt zur Kleingartenanlage ELW (Eisenbahnlandwirtschaft) Halenseestraße, Quelle: C4C CS	156
Abb. 087: S-Bahnhof Messe Süd, Quelle: C4C CS	169
Abb. 088: Postkarte von AVUS vom Funkturm gesehen, kurz nach Eröffnung des Funkturms, Quelle: Stiftung Deutsches Technikmuseum	185
Abb. 089: Postkarte von AVUS, AVUS-Nordkurve als Steilkurve, Torhaus, Mercedes-Haus und AVUS-Tribüne, vom Funkturm gesehen, um 1940, Quelle: Stiftung Deutsches Technikmuseum	185
Abb. 090: Luftbilder 1928 (oben), Luftbilder 1974 (Mitte), und Luftbilder 2020 (unten), DL-DE-Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Berlin – BY-2.0	187
Abb. 091: Bahnhof Westkreuz, vom ICC aus gesehen, Quelle: C4C CS, 11/2022	189
Abb. 092: Messe und Funkturm vom ICC aus gesehen, Quelle: C4C CS, 11/2022	191
Abb. 093: Luftbild des S-Bahnhofs Messe Süd, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018	193

5.5 WEITERE UNTERLAGEN

- Aufgabenbeschreibung Teil II: Begleitheft "Lokales Wissen"
- Bilddokumentation des Planungsgebiets und Umgebung
- Luftbilder des Planungsgebiets
- Stadtplanerisches Strukturkonzept zum Stadteingang West
- Expertise zur visuellen Integrität der Baudenkmale im Bereich des AD Funkturm
- Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung des Stadtstraßennetzes im Kontext der Planung Ersatzneubau AD Funkturm, inkl. 3D-Modell der Straßenplanung
- Voreinschätzung zum bodennahen Windfeld und Kaltluftvolumenstrom

5.6 TERMINÜBERSICHT DES WETTBEWERBLICHEN DIALOGS

Stufe 1 - Teilnahmewettbewerb siehe Dokument „Bestimmungen zum Teilnahmewettbewerb“		
Stufe 2 - Wettbewerblicher Dialog		
Auftaktkolloquium		10.01.2023
Schulterblick I		20. und 21.02.2023
Bürgerbeteiligung: Dialogwerkstatt I		20.02.2023
Zwischenkolloquium		13. und 14.06.2023
Bürgerbeteiligung: Präsentation I		13.06.2023
Schulterblick II		14. und 15.08.2023
Bürgerbeteiligung: Dialogwerkstatt II		14.08.2023
Bürgerbeteiligung: Präsentation II		04.12.2023
Abschlusskolloquium		05.12.2023
Vergabedurchführung		2023 - 2024
Stufe 3 - Angebotsphase		
Aufforderung zur Angebotsabgabe	voraussichtlich	KW 51, 2023
Frist zur Einreichung der Angebote	voraussichtlich	KW 04, 2024
Bei Bedarf ggf. Verhandlungsgespräche	voraussichtlich	KW 05, 2024
Benachrichtigung Bieter über die Ergebnisse	voraussichtlich	KW 07, 2024
Zuschlagserteilung	voraussichtlich	KW 08, 2024
Bindefrist		KW 12, 2024
Auftragsausführung		März-August 2024

5.7 ZUSAMMENFASSUNG ABGABE

	Dialogwerkstatt I mit Schulterblick I	Zwischen- kolloquium	Dialogwerkstatt II mit Schulterblick II	Abschluss- kolloquium
1. Präsentationspläne		6 DIN A0		6 DIN A0
2. Bildschirmpräsentation	×	PDF	×	PDF
3. Prüfpläne		6 DIN A0		6 DIN A0
4. Modell	1:1.000 Arbeitsmodell	1:1.000	1:1.000 Arbeitsmodell	1:1.000
5. Kennwerte		×		×
6. Planformular		×		×
7. Erläuterungstext		×		×
8. Sonstiges	Skizzen, Collagen, Freie Darstellungen	3D-Modell	Skizzen, Collagen, Freie Darstellungen	3D-Modell

