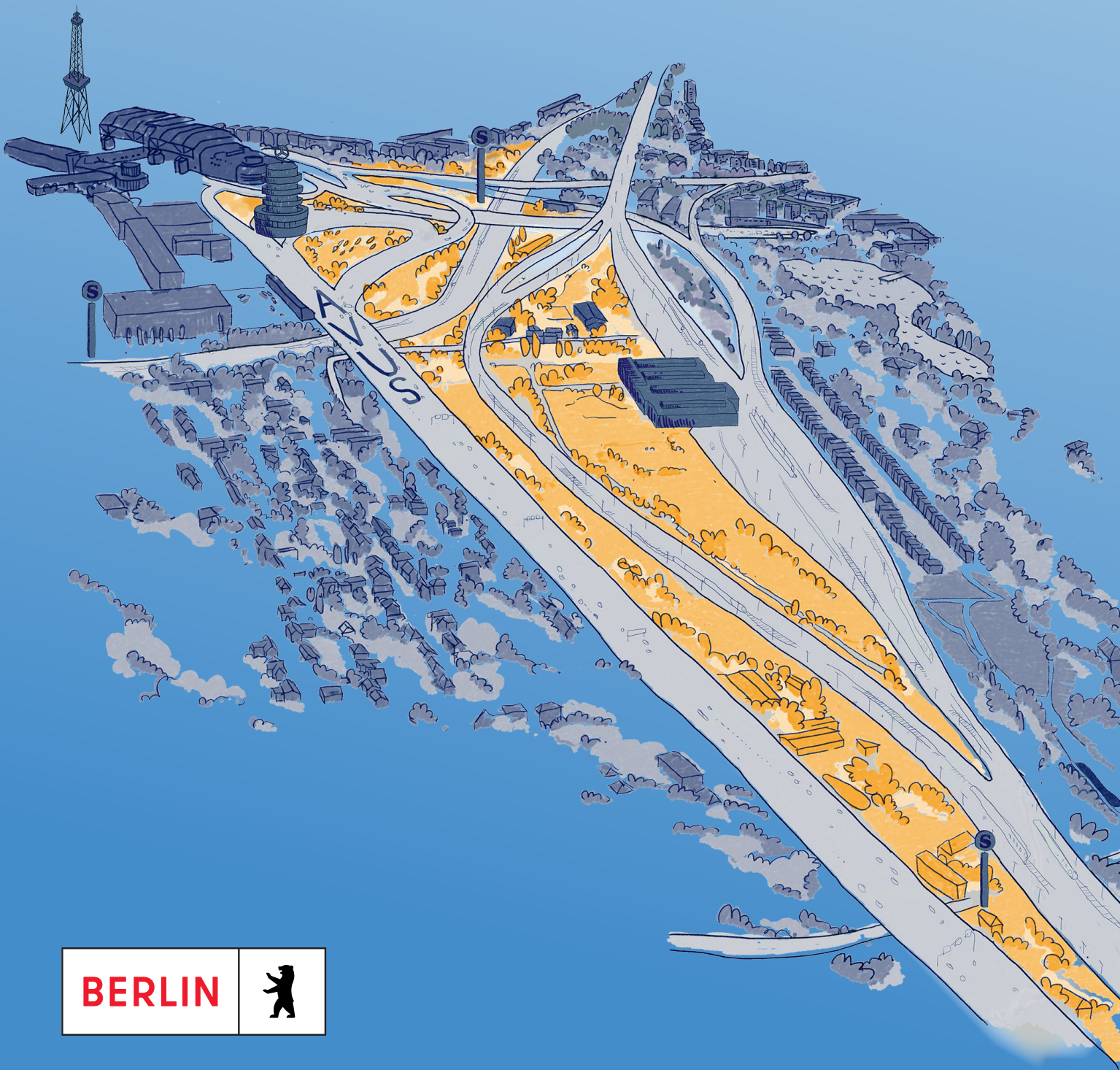


Stadteingang West

VISION 2040+

WETTBEWERBLICHER DIALOG

November 2024 | Dokumentation - Anhang



BERLIN



Stadteingang West

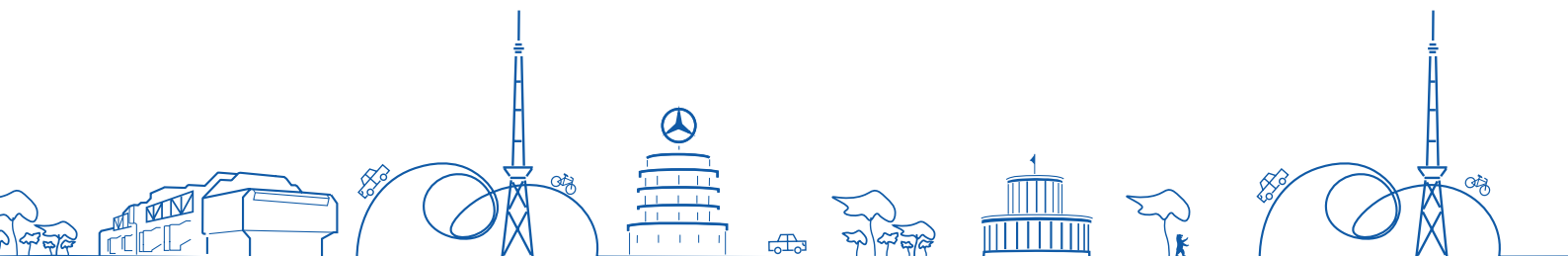
Anhang zur Dokumentation zum Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog mit begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung

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

Berlin, November 2024

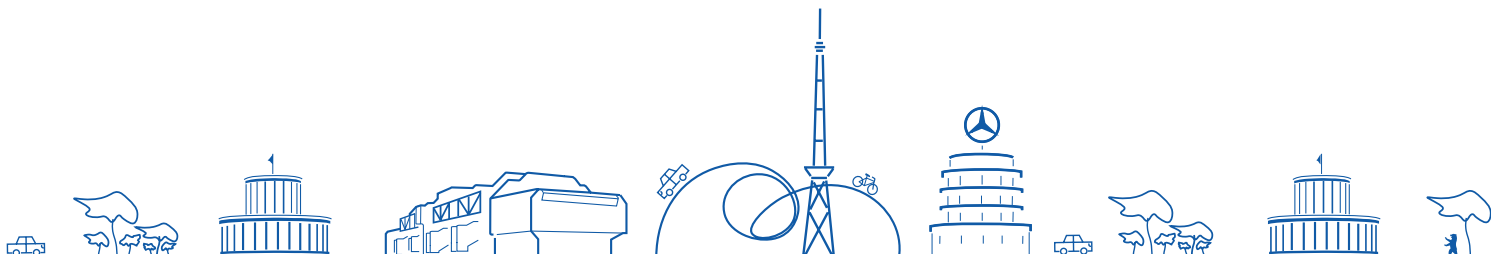
© Titelzeichnung: Johanna Götz, Mai 2022
Berlin, November 2024

Vorbemerkung: Für Begriffe, welche einer rechtlichen Definition unterliegen, wird in dieser Dokumentation auf inklusive Sprache verzichtet.



INHALT

1. Einführung	6
DIALOGPHASE I	
2. Dialogwerkstatt Phase I	9
a) Teamspezifische Hinweise aus der „Dialogwerkstatt Phase I“	9
b) Allgemeine Hinweise aus der „Dialogwerkstatt Phase I“	12
c) Teamspezifische Hinweise aus der Online-Beteiligung	17
d) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung	85
3. Präsentation Phase I	119
e) Teamspezifische Hinweise aus der „Präsentation Phase I“	119
f) Allgemeine Hinweise aus der „Präsentation Phase I“	128
g) Teamspezifische Hinweise aus der Online-Beteiligung	132
h) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung	158
DIALOGPHASE II	
4. Dialogwerkstatt Phase II	162
i) Teamspezifische Hinweise aus der „Dialogwerkstatt Phase II“	162
j) Allgemeine Hinweise aus der „Dialogwerkstatt Phase II“	164
k) Teamspezifische Hinweise aus der Online-Beteiligung	165
l) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung	179
5. Präsentation Phase II	195
m) Teamspezifische Hinweise aus der „Präsentation Phase II“	195
n) Allgemeine Hinweise aus der „Präsentation Phase II“	205
o) Teamspezifische Hinweise aus der Online-Beteiligung	207
p) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung	220



1. EINFÜHRUNG

Das vorliegende Dokument „Anhänge“ der Dokumentation „Stadteingang West – Vision 2040+“ ist eine vollständige Sammlung aller Kommentare, die im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zum Wettbewerblichen Dialog „Stadteingang West“ zwischen Februar und Dezember 2023 schriftlich abgegeben wurden. Der Aufbau des Dokuments entspricht der Abfolge der durchgeführten Beteiligungsformate. Diese setzten sich aus vier öffentlichen Veranstaltungen (Dialogwerkstatt Phase I, Präsentation Phase I, Dialogwerkstatt Phase II, Präsentation Phase II) sowie jeweils einer begleitenden Online-Beteiligung zusammen.

Anmerkungen zur Reihenfolge der Planungsteams

Folgend werden die acht Planungsteams gemäß ihrer Teilnahme an den Dialogphasen des Wettbewerblichen Dialogs in alphabetischer Ordnung genannt. Diese Reihenfolge wird im weiteren Verlauf des Dokumentes beibehalten. In den Folgeseiten werden die Planungsteams auf den in fett markierten Teil ihres Namens gekürzt.

Teilnehmende Planungsteams der Dialogphase I und II:

- **asp Architekten** GmbH, Stuttgart mit Koeber Landschaftsarchitektur GmbH, Stuttgart und Inovaplan GmbH, Karlsruhe
- **gmp International** GmbH, Berlin mit WES GmbH, Hamburg
- **Henning Larsen Architects** A/S, Kopenhagen mit Ramboll Deutschland GmbH, Hamburg

- **Hosoya Schaefer Architects** AG, Zürich und **Agence Ter. de** GmbH, Karlsruhe mit Burckhardt+Partner GmbH, Berlin

Teilnehmende Planungsteams der Dialogphase I:

- **ADEPT AsP**, Kopenhagen
- **Cobe** A/S, Kopenhagen mit orange edge GbR, Hamburg
- **De Zwarte Hond** GmbH, Köln und **RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten**, Bonn mit 1komma2, Berlin; Schüßler-Plan Ingenieurgesellschaft mbH, Berlin und Metabolic, Amsterdam
- **Ortner & Ortner Baukunst** GmbH, Berlin mit Büro Happold GmbH, Berlin; capatti staubach urbane Landschaften Landschaftsarchitekt und Architekt PartGmbH, Berlin und REALACE GmbH, Berlin

Die Beteiligung in der Dialogphase I (Dialogwerkstatt Phase I und Präsentation Phase I sowie je eine begleitende Online-Beteiligung) erfolgte nach den Kategorien „Nutzung“, „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“, „Klima- und Umweltschutz“, „öffentlicher Raum“ und „Bebauung und städtebauliche Qualität“. Dies vereinfachte die Kommentierung der Entwürfe und strukturierte das Ergebnis der Beteiligung. Zusätzlich konnten „Allgemeine Hinweise“ abgegeben werden. Entsprechend der o.g. Kategorien wurden die eingegangenen Kommentare geordnet und einem Farbschema zugewiesen.

In der Dialogphase II konzentrierten sich die Kommentare aufgrund der reduzierten Anzahl der Planungsteams und der fortgeschrittenen Planungen auf die jeweiligen Entwürfe. Die jeweils gesammelten Kommentare sind in vier verschiedene Arten von Kommentaren gegliedert:

- **Spezifische Kommentare** an ein einzelnes Planungsteam, die im Rahmen einer **öffentlichen Veranstaltung** gesammelt wurden.
- **Allgemeine Kommentare**, die sich an alle Planungsteams richten und im Rahmen einer **öffentlichen Veranstaltung** festgehalten wurden.
- **Spezifische Kommentare** an ein einzelnes Planungsteam, die **online auf mein.berlin.de** zu seinem Entwurf veröffentlicht wurden.
- **Allgemeine Kommentare**, die sich an alle Planungsteams richten und **online auf mein.berlin.de** veröffentlicht wurden.

Alle Kommentare sind im originalen Wortlaut wiedergegeben und können daher Rechtschreib- und Grammatikfehler beinhalten. Namen von Beteiligten wurden anonymisiert.

Anmerkungen zu den analogen Beteiligungen

Kommentare, die während der Dialogwerkstatt Phase I abgegeben werden konnten, wurden auf sogenannten *Hinweisbögen* notiert. Diese wurden im Nachgang nummeriert und den Tabellen mit der Spalte „Nr.“ vermerkt. Bei allen anderen Veranstaltungen

wurden Hinweise auf sogenannten *Kommentarkarten* festgehalten, welche nachträglich nicht nummeriert wurden.

Während der Präsentation Phase I war es außerdem möglich, Kommentarkarten durch grüne Aufkleber Zustimmung zu schenken. Die Anzahl der grünen Punkte, die eine Kommentarkarte als Zustimmung erhielt, ist in der Spalte „+“ erkennbar.

Anmerkungen zur Online-Beteiligung

Die Spalte „ID“ in den Tabellen bezieht sich auf die von der Beteiligungsplattform mein.berlin.de automatisch zugeordnete Kennziffer. Die Kommentare wurden chronologisch nach den ID-Nummern sortiert. Wurde bei der Online-Beteiligung Bezug auf andere Kommentare genommen, so wurde der Kommentar, auf den reagiert wurde, mit einer eckigen Klammer und der jeweiligen ID-Nummer vermerkt, z.B. „Antwort auf [12345]“.

Befinden sich wortgleiche Kommentare mit unterschiedlichen Kennziffern in den Tabellen, bedeutet dies, dass Personen den gleichen Kommentar an unterschiedlicher Stelle mehrmals veröffentlicht haben. Direkt aufeinanderfolgende Dopplungen wurden entfernt.

Online abgegebene Kommentare konnten außerdem positiv sowie negativ bewertet werden. Diese wurden in den Tabellen mit „+“ und „-“ dargestellt.

Hinweise, die während des Beteiligungszeitraums per E-Mail eingegangen sind, wurden als solche gesondert aufgeführt.

DIALOGPHASE I



2. DIALOGWERKSTATT PHASE I

a) Teamspezifische Hinweise aus der „Dialogwerkstatt Phase I“ 20.02.2023

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

asp Architekten

Nr.	Kommentar						
3	Parkhaus für Park + Ride mitgedacht am Westkreuz						
9	gemeinsame Geh-Radwege ohne Kreuzung zwischen Nord, Süd; Radverkehrsverbindung über Geh-Radwege gemeinsam zwischen Messedamm und Halensee ohne Rechtsabbieger; Anschlussstellen kreuzungsfrei gestalten bzw. Möglichkeit schaffen zur Umgehung						
11	Anschlüsse Messedamm in Nord-Süd von ZOB-Halensee; Rechtsabbieger freie Zuleitung in das Gebiet						
16	Projekt hat tolle Ansätze;						

gmp International

Nr.	Kommentar						
9	gemeinsame Geh-Radwege ohne Kreuzung zwischen Nord, Süd; Radverkehrsverbindung über Geh-Radwege gemeinsam zwischen Messedamm und Halensee ohne Rechtsabbieger; Anschlussstellen kreuzungsfrei gestalten bzw. Möglichkeit schaffen zur Umgehung						
16	Bei diesem Projekt sollte die Flächennutzung (versiegelt/unversiegelt) gleichmäßig über die gesamte Fläche verteilt werden. Reine Naturflächen im Straßengebiet werden zu schwieriger Nutzung (bspw. Durch Obdachlose/Dealer) übergehen;						
22	viel Grün stehen lassen (z.B. gmp International, ADEPT)						

Henning Larsen Architects

Nr.	Kommentar						
6	Warum Produktion notwendig? Kleingewerbe ist zu klein für sinn-volle Schienennutzung, Fläche ist viel zu wertvoll für produzierendes Gewerbe						
15	Warum sind in der Abb. „MIV und ÖPNV-Verbindungen“ und „öffentliche Räume und neue Verbindungen“ die Fuß- und Radwege nicht mit eingezeichnet? „Fuss“ ist hauptsächliches Mittel, die Haltestellen zu erreichen						
16	Projekt hat tolle Ansätze;						

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

Nr.	Kommentar						
9	gemeinsame Geh-Radwege ohne Kreuzung zwischen Nord, Süd; Radverkehrsverbindung über Geh-Radwege gemeinsam zwischen Messedamm und Halensee ohne Rechtsabbieger; Anschlussstellen kreuzungsfrei gestalten bzw. Möglichkeit schaffen zur Umgehung						
16	bitte weniger Schlagworte und mehr konkrete Planungen						

ADEPT

Nr.	Kommentar						
16	Dieses Projekt hat toll gerenderte, aber unrealistische Bilder ohne substantielle Begründungen						
22	viel Grün stehen lassen (z.B. gmp International, ADEPT)						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

Cobe

Nr.	Kommentar						
8	Radverkehr kreuzungsfrei Messedamm ↔ Halensee; gerade bei Highlights nicht auf das Wesentliche verzichten (Verbindung kreuzungsfrei Ost-West und vor allem auch Nord-Süd)						
16	hat einen zu rohen Entwurf vorgestellt...;						
21	Die notwendige Kaltschneise im Westkreuz-Dreieck wird nicht ausreichend berücksichtigt, da hier zwischen Autobahn und Dernburgstraße eine gemischte Bebauung vorgesehen ist (Labor/Wohnung) Bitte wieder Kleingärten für das Westkreuzdreieck nach der Instandsetzung der Autobahn planen, da grüne Lunge der Gegend!						

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Nr.	Kommentar						
9	gemeinsame Geh-Radwege ohne Kreuzung zwischen Nord, Süd; Radverkehrsverbindung über Geh-Radwege gemeinsam zwischen Messedamm und Halensee ohne Rechtsabbieger; Anschlussstellen kreuzungsfrei gestalten bzw. Möglichkeit schaffen zur Umgehung						
16	Projekt hat tolle Ansätze;						
22	keine (weiße) Bebauung am Bf Westkreuz						

Ortner & Ortner Baukunst

Nr.	Kommentar						
16	sieht wie ein zukünftiger sozialer Brennpunkt aus						

b) Allgemeine Hinweise aus den Hinweisbögen der „Dialogwerkstatt Phase I“

Nr.	Kommentar						
1	Eine schnelle Durchwegung des Gebietes für Radfahrer ist wichtig, es handelt sich um die Haupt-Ausfallroute Richtung Grunewald/Potsdam Die Kaltluftschneise sollte nicht zugebaut werden; es sollte auch betrachtet werden, statt nur Grün- und Brachflächen zu schaffen, alte zu erhalten						
2	Gibt es eine Planung für einen Regionalbahnhof Westkreuz? Wo sind die Arbeitsplätze für die neuen Bewohner?						
3	Bitte denken Sie massiv an die Kaltluftschleuse (siehe Valencia) bitte die Backsteinbauten der Cordesstraße (ehemals Bahn) erhalten in die Mitte des Autobahnkreises ein Berg - begrünt - Wasserfall, hohe Bäume - Berlin, „die grüne Stadt“						
4	Umbau A110 - A115 → Tempo 100km/h für immer: Lärmschutz, Umweltschutz, Gesundheitsschutz AVUS → Bezahlangebot für Raser. Alle anderen BRD-Autobahnen Tempo 130km/h Autostadt ist von gestern. Fahrradstadt ist für morgen. Von der City in den Grunewald → mehr Fahrradverkehr bisher → verdichteter höherpreisiger Wohnungsbau, soll anscheinend noch fortgeführt werden → es folgt Mietspiegelerhöhung: =Masse der MieterInnen wird ärmer ohne Gegenleistung. Beware: „Wohnungsnot“ als Mittel baupolitischer Mitnahmeeffekte weniger						
5	Als Eingang empfiehlt sich immer ein Tor. Wie wäre es mit einer stilisierten Nordkurve, weithin sichtbar, ohne weitere Funktion, nur als Blickfang						
6	viel Wohnen + gemischte Nutzung; intensive Nutzung der S-Bahn-Anbindung (insb. Westkreuz); Datenzentrum im Autobahnkreisel gesamt-ökologischen Abdruck in ganzer Metropolregion bedenken: was hier nicht hochverdichtet gebaut wird, versiegelt 10x Fläche im Umland						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

Nr.	Kommentar						
6	siehe Nutzung, viele Zielpunkte (Büros) in ÖPNV-Nähe; Viadukte nur, wo wirklich notwendig; bitte wenig/keine Parkplätze, stattdessen S-Bahn-Dreieck nutzen Blockrandbebauung!; lieber viele dünne Seitenflügel statt „dicker“ Bebauung; Verdichtung durch „Vancouverism“. Hochhaus auf Blockrandecke Kleingärten sind kein öffentlicher Raum und sollten vergesellschaftet werden!						
7	Die Ideen sind alle zu stark Auto-orientiert. Die Chancen einer Fahrradstadt sind nicht erkannt.						
8	Zuwegung für Fuß und Rad ins Gebiet von ICC schaffen; Verbindung ICC → Halensee und deren Anschlussstellen; Radverkehrsnetz: Anspruch: komplett kreuzungsfrei; Verbindungen zwischen Messedamm und Halensee zumindest Rad und Auto MIV ohne Rechtsabbieger KreuzGehRadweg weniger Kreuzung → weniger Stau → weniger Belastung						
9	Gemeinsame Geh-Radwege ohne Kreuzung zwischen Nord, Süd Radverkehrsverbindungen über Geh-Radwege gemeinsam zu Messedamm und Halensee ohne Rechtsabbieger Anschlussstellen kreuzungsfrei gestalten bzw. Möglichkeiten schaffen zur Umgehung						
10	Radverkehrsnetz: Verbindung Nord Süd von Messedamm - Halensee kreuzungsfrei zw MIV (Fahrrad Fuß) LKW; im Besonderen sind die Anschlussstellen in das Gebiet und hinaus wichtig zur Erschließung und Nutzung der Verkehrswege mit Rad und Fuß; Nutzung des öffentlichen Raumes als Verbindung (Rad + Fuß) zwischen Bezirksteilen (OTs) Nord-Süd und Ost-West bauliche Trennung schaffen, wo es Senat und Bezirk nicht schaffen						
11	Radverkehrsnetz: kreuzungsfrei zw. Fahrrad-MIV & LKW im Besonderen auch Messedamm Nord-Süd						

Nr.	Kommentar						
12	Aktueller Verkehr trennt; Querverbindungen verbinden Wohnviertel Grunewald + Eichkamp punktuell Wohn- und Gewerbe-Verdichtung; Natur-Verbindung Grunewald - Innenstadt (Frischluftschneise) Frischluftschneise; Biotopfläche zwischen Artemis + Westkreuz unberührt lassen! Häuser als Schallschutz zur AVUS, offene Seite zum neuen Viertel; „zu Hause“ neues Zentrum für Wohnviertel Grunewald + Eichkamp schaffen Nachnutzung der Tribüne für das Charlottenburger Kriterium						
13	Windkraftanlage in die Nordkurve!						
14	An die Organisatoren: Diese Ausstellung sollte ein permanenter Treffpunkt der Bürgerbeteiligung werden						
15	mehr Beachtung des Fußverkehrs und seines Vorrangs, insbesondere auch im Umfeld, den Verbindungen z.B. Messedamm/ZOB						
16	Die 15-5-1-Regel muss zwingend bei allen Entwürfen angewendet werden Wichtig sind viele Fahrrad- und Gehwegverbindungen zu den Regionen drumrum; bitte Wege nach Nutzerverhalten und nicht nach Ästhetik konzipieren bitte Klima- und Umweltschutz weniger durch Brachflächen/Naturparks und mehr durch Verwendung von Holzbauweise, Dachgärten, Hochbeete (öffentlich/halb-öffentlich) oder Fassadenbegrünung realisieren bitte Bebauung an bestmöglicher Nutzung (ggf. auch effizienter) orientieren, es können punktuell Frischluftschneisen mitgeplant werden. Naturfläche ist fußläufig sehr nah erreichbar (Grunewald) und muss nicht im Entwurf Hauptaugenmerk sein; bitte stehende Gewässer vermeiden, lieber die Seen verbinden Kleingärten sind kein öffentlicher Raum und sollten nicht geplant werden, bestehende sollen vergesellschaftet werden						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

Nr.	Kommentar						
16	bitte keine reine Wohn- und Gewerbegebiete, sondern immer Mischnutzung (Gewerbe & öffentliche Infrastruktur (Kitas/Schulen) → Mischnutzung macht aus der „Insel“ eine lebenswerte Fläche						
17	5-Minuten-Stadt mit allen wesentlichen Nutzungen im direkten Umfeld UND gute Anbindung an umliegende Gebiete benachbarte Wohngebiete sollten besser verbunden werden: Eichkamp-Siedlung, Königsallee, Trabenerstr. Etc., bisher sind AVUS+Bahn Barrieren → Rad- und Fußverbindungen schaffen; Rad- und Fußverkehr ist umwegempfindlich, Rampen müssen deren Belange berücksichtigen inkl. Nutzbarkeit bei starkem Wind & Frost/Glätte/Schnee, Rampen mit 6% Steigung sind für Kinder und Ungeübte sowie Rollstuhl-Fahrende kaum zu bewältigen (siehe Goerdelersteg in Charlottenburg) (und breiter als Cykelslangen in CPH!); KFZ-Verkehr soll keine Vorteile haben, sodass Umweltverbund attraktiver wird, z.B. durch direktere Wegebeziehungen Neubauten nach Plus-Energie-Standard, Begrünung, Wassersparsamkeit, Sonnenlicht-Reflektion, Vermeidung von „Angsträumen“ Nutzbarkeit für alle, Aufenthaltsqualität, insb. Lärmschutz, Windschutz, Schatten						
18	Radschnellweg durchgängig etablieren (geschützt) → verdeutlichen, wo die LKW Parkplätze hinkommen Retentionsflächen; Energieversorgung nachhaltig mitdenken → mehr dazu darstellen keine Bebauung AVUS, aber andere Nutzungsmöglichkeit hierfür finden kleinteilige + vielfältige Struktur, die Bezug zu den Nachbarquartieren nimmt; Kein Hochhauszentrum, einzelne Hochpunkte ok (insb. Vor Hintergrund Flächenversiegelung); Alleinstellungsmerkmal herausstellen; historisch wertvolle Gebäude erhalten + integrieren Mischnutzung gut (Wohnen, Infrastruktur, Gewerbe)						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Nr.	Kommentar						
19	kurze Fuß- und Radwege → angemessene Breite; möglichst wenig Steigung + gut fahrbarer Belag; passgenauer ÖV, sodass umweltfreundliche Anbindung Gesamtstadt naturnahe Flächen; artenreiche Biotope; Diversifikation durch Vielfalt geschlossen für Lärmschutz; Hochpunkte zur Gliederung; Abwechslung für Spannung, Qualität, Nahbarkeit Nutzungsstrukturen entsprechend Anbindung Lärm Zweckmäßigkeit; Multifunktionalität → Nutzungsmischung, „Besondere“ Nutzungen, die zur Belebung beitragen; Zusammendenken mit ICC + Umgebung keine vollversiegelten Platzflächen; ansprechende Angebote, Bespielung, Freizeit → Schatten → Wasser → Grün						
20	wichtig Anbindung an alle Nachbarstadtteile zu denken; Westkreuz als Umsteigeort für Fahrrad Stichworte wie Schwammstadt, moderne Klima-Infrastruktur; Lärmschutz und Grünschneise mit „Lärmschutzdeich“ interessante Idee gute Idee Westkreuz zu urbanem Raum zu machen, aber bitte keine tote Bürostadt und ICC mitdenken						
21	Grundsätzlich für Westkreuzpark (Dreieck) Gartennutzung bestehen lassen Die Kleingärten als Park für die Öffentlichkeit lassen. Die Wege und Freiflächen zwischen den Gärten als Parkflächen konzipieren						
22	getrennte Fußwege und Radwege; mehr für Gehende Anbindung des (anderen ÖPNV) an Bf. Westkreuz viel Öffentlicher Raum keine Supermärkte, kleinere Einzelhandelsgeschäfte						

c) Teamspezifische Hinweise aus der Online-Beteiligung 24.02. - 12.03.2023

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
46006	Den Haldensee find ich schön, mir ist nicht klar ersichtlich wie ich da mit dem Fahrrad aus der Siedlung Eichkamp rüberkomme. Im Entwurfe fehlt mir auch noch der Schallschutz der Autobahn Abfahrten im Enbtwurf.	3	0						
46095	Als Anwohner stellt sich für mich die generelle Frage, neben Rad und Fußweg wie der Individual Verkehr und die Anlieferung gestaltet werden soll? (oder soll es den überhaupt nicht mehr geben?) Soll der gesamte Verkehr für das Quartier Reitschule und Güterbahnhof nach Nordosten herausgeführt werden mit welchen Anschlüssen? Weiter stellt sich für die Anwohner der Eichkamp Siedlung die Frage, dass die mehrstöckige höhere Bebauung neben der Autobahn den Autobahnlärm wie eine Schallwand zurück Richtung Eichkamp abstrahlt. Hier gibt es keine hinweise auf zusätzlichen Lärmschutz für die bestehende Bebauung westlich der Autobahn. Weiter ist es für die Anwohner auch wichtig, dass der Auerbach Tunnel unter der Autobahn auch für den PKW Verkehr der Eichkamp Anwohner Richtung Südwesten zum Roseneck auch zukünftig gewährleistet bleibt.	5	0						
46166	Gut: - Mobilität - jedenfalls die nichtmotorisierte - ist von Beginn an mitgedacht. Dabei könnte die Anbindung an die vorhandenen Quartiere noch deutlich verbessert werden. Für den Straßenverkehr kann ich das nicht vollständig erkennen. - das Reitschulgelände ist nur soweit bebaut, wie es von der Breite her sinnvoll ist.	1	0						

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
46166	Schlecht: - Das „Ikonische“ Hochhaus im Süden des Reitschulgeländes, genauso wie das im Süden des Güterbahn-Quartiers. Das passt überhaupt nicht. Wenn in die Höhe gebaut werden muss, um Wohn-/Gewerbefläche zu schaffen: zwischen Raststätte und ICC ist die bessere Fläche. - Das Auge im Autobahndreieck wird verschenkt	1	0						
46223	„Nachbarschaft am Westkreuz“: - Die massive Blockbebauung nord-östlich des Westkreuzes ist eine massive Barriere für die Kaltluftschneise die durch den Westwind getragen wird - Hier wird eine intakte Natur mit naturgeschütztem Baumbestand -Schwarz-Pappel, die auf der Roten Listen stehen- und große Biodiversität mit massiven Blöcken versiegelt - Wo wird der Naherholungsverlust kompensiert? - solche Blöcke werden auch 2040 nicht ohne Parkplätze und ohne Straßenanbindung auskommen (Logistik, Handwerk, Rettungsdienste) von wo kommt diese Anbindung - deren großer Maßstab wirkt sehr introvertiert und unterschreicht nicht ihre Überschrift „Nachbarschaften“	3	0						
46260	Positiv ist hier die Durchwegung der gesamten 4 Quartiere, jedoch bleibt unklar, für welche Verkehrsmittel die geplanten orangen Flächen und Wege nutzbar sind. Die verschiedenen offenen Plätze zwischen den Gebäuden des Gebietes Güterbahnhof und vor allem ein offener Städtischer Raum am Ende der Cordesstraße ist wünschenswert, wo sich dann auch alt und neu mischt. Die Anlage der Gebäude mit klarem Abschluss nach außen und grünen Innenhöfen stellen eine bekannte Lösung für diese doch stark von Verkehrslärm beeinträchtigten Gebiete dar.	0	0						

- Nutzung
 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
 Klima- und Umweltschutz
- Öffentlicher Raum
 Bebauung und städtebauliche Qualität
 Allgemeine Hinweise
- + | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
46260	Ein Hochhaus am Eingang zum Reitschulgelände kann ich mir nicht vorstellen. Die Kante zur Avus hin ist für die Bewohner sicher gut, wirft aber den Schall der Avus zur Siedlung Eichkamp zurück, hier werden Schallschutzmaßnahmen notwendig. Die Bebauung des Deltas vor der Dernburgstraße mit Anschluss an den Bahnhof Westkreuz bietet sich förmlich an, da dieses Gebiet nach der Nutzung durch die Autobahnbaustelle bis 2030 als Ausweich- und Lagergebiet in seiner jetzigen Form sicher völlig zerstört ist. Wäre schön, wenn das nicht notwendig wäre und das vorhandene gewachsene Grün weitgehend erhalten bleiben kann.	0	0						
46315	Positiv ist der Ansatz, die verschiedenen Qualitäten der Grünbänder herauszuarbeiten und zu erhalten, genauso wie die gewachsenen historischen Strukturen der einzelnen Teilräume. Die vorgesehene Seenkette ist zwar eine schöne Idee, lässt sich jedoch nur schwer aus den vorhandenen topographischen Gegebenheiten ableiten. Auch ist die vorgesehene Blockrandbebauung sehr massiv, sie schafft zwar ruhige Innenbereiche, allerdings lässt sie wenig Raum für einen städtebaulich qualitätvollen öffentlichen Raum, der hier mit geringen Restflächen angesetzt wird. Genauso ist die vorgesehene Hochhausbebauung sehr willkürlich und schafft keine adäquat zu gestaltenden Räume. Die Bebauungsvorschläge in den übrigen Teilräume folgt keinem erkennbaren Konzept. Es erscheint sinnvoller, diese Flächen aus der Bebauung herauszunehmen. Auch bei diesem Entwurf ist die Lärm- und Erschließungsproblematik nicht wirklich gelöst.	0	0						

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
46315	Weiter ist nicht erkennbar, wie die Vernetzung mit den umgebenden Räumen und eine kleinmaschige Anbindung an das übergeordnete Fuß-/Rad- und ÖPNV-Netz geschaffen werden soll.	0	0						
46035	Die Verbindung von „Avus Tribüne“ mit dem „Avus Motel“ und ggf. auch eine Teilstrecke der alten Autobahn als historische Zeitzeugen sind gut ablesbar. Auch können die Denkmäler ein neues Gegenüber gut vertragen, wenn die Verbindungen und Blickbezüge erkennbar bleiben. Die Innenhöfe der Blockbebauungen könnten etwas abwechslungsreicher oder öffentlicher werden.	0	0						
46069	Gelände Reitschule und Güterbahnhof angemessen in ihrer Geschlossenheit wenn auch sehr grob geplant. Bereich am Westkreuz sehr schwach von Dichte und Nutzungsintensität her ausgelegt. Blöcke südlich des Lietzensees entlang der Autobahn in ihrer Qualität an dieser Stelle nicht nachvollziehbar. Positiv Grünflächen und Durchwegung.	0	0						
46080	Der Gedanke von fünf Grünbändern unterschiedlicher Charakteristik, die das Gebiet durchziehen, klingt interessant und vielversprechend. Wie steht es allerdings um Realisierungschancen jenseits der Plangrafik? Schon die verlockend dargestellte Arrondierung der Seenkette nimmt wenig Rücksicht auf bestehende Realitäten der Topografie, realer Nutzungen und Grenzen des Planungsraums. Jedenfalls wäre eine weitere Konkretisierung einschließlich der Wegeführungen (sowohl die durchgängige wie die „Leitersprossen“) wünschenswert.	5	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
46080	Die geschlossenen Bebauungsblöcke fallen als Zitat der Berliner Blockradbebauung arg schematisch aus und nehmen kaum Rücksicht auf sehr unterschiedliche raumstrukturelle und topografische Anforderungen sowie Umfeldbedingungen. Das typische innenstädtische Raumgefüge - außenseitig urbane öffentliche Straßenräume, innen halböffentliche/private Freiflächen - ist auf die unterschiedlichen hier zu beplanenden Baufelder nicht übertragbar. Angeichts des herausgestellten Stellenwerts der verbindenden Grünräume verwundert auch, dass vorhandene Grünflächen und Vegetationsbestände nach nicht nachvollziehbaren Kriterien der Bebauung anheimfallen sollen, ohne dass Fragen der Versiegelung, Kompensation für Grünverlust oder auch nur der sicherlich notwendigen Fahrerschließung dieser Baufelder abgewogen erscheinen. Auch die städtebaulich/stadträumliche Wirkung der Abfolge von Hochhäusern, die etwa in der Mitte des großen Freiraums des Stadteingangs in relativ weiten Abständen aufgereiht erscheinen (das erste bereits am Bf. Grunewald direkt neben der Autobahn) ist zu hinterfragen, wie auch generell die angemessene Maßstäblichkeit der vorgeschlagenen Bebauungsstrukturen.	5	0						
46186	Was auf den ersten Blick erfreulich aufgeräumt scheint ist leider immer noch das alte Konzept: Mitten im Verkehrsknoten mit all seinem Lärm kann man nur große Blöcke bauen, um im Innenhof als Gegenentwurf eine abgeschlossene, lebenswerte Welt zu entwickeln. Wahrscheinlich würde das hier an vielen Stellen funktionieren. Aber damit wäre die Chance vertan, aus den spektakulären Brüchen, die es an diesem Ort gibt, ein spannendes Stück Stadt mit modernen Ideen zu entwickeln.	3	0						

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
46186	Der Entwurf für den nördlichen Teil des Planungsgebietes zeigt, wie kurz dieser Ansatz greift. Hier wird die bestehende Kleingartenanlage mit den bereits genannten Blöcken bebaut, ohne Kontakt zur bestehenden Stadtstruktur gen Dernburgstraße auf zu nehmen, oder sich mit der Frage zu beschäftigen, welche Qualität man dem Ort nimmt.	3	0						
46225	Die Vorschläge für den Bereich um das Westkreuz zeugen von völliger Unkenntnis der Topografie, der Geschichte und der mehr als hundertjährigen Nutzung als Kleingärten und Friedhof. Dargestellte Teiche/Wasserläufe liegen teilweise an den höchsten Punkten des Geländes, Der existierende Friedhof wird planerisch komplett unterschlagen und statt dessen durch einen Teich ersetzt. Wege/Pfade kreuzen die massiven Schienenstränge und Höhenunterschiede von bis zu 10m scheinbar mühelos. Eine Überbauung der Kleingartenflächen nördlich des Westkreuzes durch Stukturen von der Größe des ICC oder der Messehallen ist monströs. Eine Erschliessung und Nutzung völlig unklar. Die blauen und weissen Punkthochhäuser konkurrieren grund- und substanzlos mit den historischen Solitären Funkturm und ICC. An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind? Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert? Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen?	2	0						

- Nutzung
 ■ Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
 ■ Klima- und Umweltschutz
■ Öffentlicher Raum
 ■ Bebauung und städtebauliche Qualität
 ■ Allgemeine Hinweise
 + | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-	Nutzung	Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	Klima- und Umweltschutz	Öffentlicher Raum	Bebauung und städtebauliche Qualität	Allgemeine Hinweise
46232	ein spannender Ansatz, die Großstrukturen von Messe, Avus und ICC mit ebensolchen Megastrukturen im Bereich der Kleingärten fortzustricken und die so entstehenden Rest-Grünräume als Erschließung mit geschwungenen Wegen zu gebrauchen. Den Stadteingang macht es an der Stelle allerdings nicht klarer.	0	0						
46237	Die Größe der Stadtblöcke steht in einem Missverhältnis zum Kontext Witzleben, Eichkamp und Grunewald. Was ist die Idee hinter den großen Hofstrukturen? Und warum werden so viele überdimensionierte Grünräume zu privaten Räumen, die nicht mehr der Nachbarschaft zugänglich sind? Die öffentlichen Rest-Flächen zwischen den Blöcken scheinen unreflektiert und ohne nennenswerte Qualitäten zu sein. Es leuchtet nicht ein, warum alle geplanten Eingriffe mit der gleichen Blockstruktur gelöst werden.	1	0						
46247	Die vorgeschlagenen Häuser zwischen Autobahn und Dernburgstraße erschlagen in ihrer großen Struktur das bestehende Wohngebiet und bieten gleichzeitig keinen Lärmschutz. Auch in dem neuen Wohnviertel zwischen Avus und Grunewald sind die Strukturen zu groß entworfen. Es entstehen viele private Grünflächen, aber kein attraktiverer öffentlicher Raum. Insgesamt passt der Maßstab nicht zu der Gegend.	0	0						
46266	Die Bebauung mit den großen Einheiten mit grünen Innenhöfen (Gelände Reitschule, neben dem Güterbahnhof) scheint an dieser Stelle vom Maßstab her sehr »klotzig«. Hier wäre sicher wichtig, ein konkretes Modell zu haben, wie das Innen und Außen dieser konkret gedacht ist, wie offen oder geschlossen die Gebiete gedacht sind.	0	0						

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
46276	Die Gebäude-Blöcke zwischen Autobahn und Dernburgstraße erschlagen das bestehende Wohngebiet und bieten gleichzeitig keinen Lärmschutz. Auch in dem neuen Wohnviertel zwischen Avus und Grunewald sind die Strukturen sehr groß entworfen. Es entstehen abgeschirmte private Grünflächen, aber kein attraktiverer öffentlicher Raum.	0	0						
46179	Was für ein Grauen. Dort wo sich heute ökologisch wertvolle Kleingärten befinden, werden drei monolithische, massive Kästen hingesetzt. Die Miete dort wird man sich sicherlich auch nicht leisten können.	0	0						
45927	wieso beplanen Sie den Westkreupark mit einem see? ist ausserhalb des planungsgebietes	0	0						
45986	auch hier: außerhalb des planungsgebietes (westkreuzpark süd)wird eigenmächtig ein see eingestellt oder was bedeutet die hellblaue fläche? [in Bezug auf das Modellfoto]	0	0						
46268	Ich möchte mich dem Kommentar von [46225] anschließen.	1	0						
46290	Als Anwohner im Westkreuz-Kiez möchte ich folgendes anmerken: an keiner Stelle wird in dem Entwurf sichtbar dass der Bürgerwillen aus der Planungswerkstatt 2017 berücksichtigt wird. Im Gegenteil: Nach der vorliegenden Planung sind die bestehenden Kleingärten überhaupt nicht mehr vorgesehen. Eine über 100 Jahre alte gewachsene Grünkultur aus Gärten und Pflanzen soll drei großen Wohnblöcken weichen die bis an die lärmintensive Autobahn reichen. Eine Überbauung ist auch hier nicht vorgesehen und eingeplant. Jeglicher Ansatz, den Bestand zu wahren und behutsam damit umzugehen fehlt.	0	0						

- Nutzung
 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
 Klima- und Umweltschutz
- Öffentlicher Raum
 Bebauung und städtebauliche Qualität
 Allgemeine Hinweise
- + | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
46290	Weder ökonomisch noch ökologisch ist es sinnvoll vorhandene Grünflächen abzureißen um dann neue Parklandschaften darauf zu errichten - von der weiteren gesamtgesellschaftlichen Belastung ganz zu schweigen. Eine Planung auf dem Reißbrett ohne die Gegebenheiten vor Ort mit einzubeziehen. Waren die Architekten jemals vor Ort und haben mit den Anwohnern gesprochen?	0	0						

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
46038	Das Konzept sieht sehr ausgewogen aus und der Umgang mit den Relikten der Geschichte ist großartig. Ein weiterer Radweg vom ZOB / ICC entlang der Avus Tribüne wäre wünschenswert. Das Auge könnte vielleicht einen Hochpunkt verkraften als Landmarke um den Eingang zu markieren aus Autofahrerperspektive. Ich bin gespannt wie es weiter geht mit dem durchdachten Ansatz.	1	0						
46099	Nicht ganz verständlich erscheint mir wo der Verkehr hin fließen soll. Als Anwohner stellt sich für mich die generelle Frage, neben Rad und Fußweg wie der Individual Verkehr und die Anlieferung gestaltet werden soll? (oder soll es den überhaupt nicht mehr geben?) Soll der gesamte Verkehr für das Quartier Reitschule und Güterbahnhof nach Nordosten herausgeführt werden mit welchen Anschlüssen? Weiter stellt sich für die Anwohner der Eichkamp Siedlung die Frage, dass die mehrstöckige höhere Bebauung neben der Autobahn den Autobahnlärm wie eine Schallwand zurück Richtung Eichkamp abstrahlt. Hier gibt es keine hinweise auf zusätzlichen Lärmschutz für die bestehende Bebauung westlich der Autobahn. Weiter ist es für die Anwohner auch wichtig, dass der Auerbach Tunnel unter der Autobahn auch für den PKW Verkehr der Eichkamp Anwohner Richtung Südwesten zum Roseneck auch zukünftig gewährleistet bleibt.	2	0						
46162	Die Highline ist charmant, gute -kurze- Übergänge in den Eichkamp und in die Kolonie Grunewald sind wichtig. Die dort liegenden Schulen, sollen einfach erreichbar sein. Anbindungen im Norden an die Radwege Richtung Westend/Spandau.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
46172	Teile dieses Entwurfs sollten unbedingt weiter verfolgt werden. - Im Norden ist es ein „sehr grüner“ Entwurf, weil er die Bebauung auf die Flächen beschränkt, die sinnvoll nutzbar sind. - mit der „Highline“ bekommt Berlin ein neues Highlight. Allerdings sollte sie gleich so geplant werden, dass sie nach Norden weitergeführt werden kann. - das Aktionsgelände vor der Avus-Tribüne erhält den Tribünen-Eindruck. Unbedingt noch zu verbessern: - das Reitschulgelände wird extrem hoch und dicht bebaut, mit einer eintönigen Struktur, ohne einladene Räume, ohne Infrastruktur - So einen „Wohnmaschine“ ist etwas aus der Zeit gefallen, (und reflektiert Lärm ohne Ende) - die Anbindung an des neuen Quartiers für den Fußgänger, Radfahrer und ÖPNV an die vorhandenen Nachbarschaften fehlt noch.	3	0						
46252	Kleine Wege an der Autobahn können insbesondere in der Nacht zum Sicherheitsproblem werden. Das neue Wohnviertel könnte deshalb durch die einseitige Erschließung zu einem Problemviertel werden.	0	0						
46274	Die Highline von Charlottenburg bis in den Grunewald als Verbindung für Rad und Fuß über alle anderen Trassen hinweg ist das Highlight, wie sieht hier die Anbindung an die Quartiere mit Auf- und Abgängen oder-fahrten aus, es ist eine ziemliche Höhe zu überwinden? Wo beginnt sie, auf dem Schmetterlingsplatz?, und führt von dort schon ÜBER die AVUS? Generell bleibt in diesem Entwurf viel grüner Freiraum erhalten, z.B. endet die Bebauung des Reitstallareals bereits auf der Höhe Kiefernweg, das Gebiet vor der Dernburgstraße bleibt grün und die Brachen rund um und unter den Autobahnauffahrten vor dem ICC werden ehrlicherweise als solche benannt und nicht versiegelt.	2	0						

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
46274	Der Plan zeigt klar die Straßenzuwegung von der Ausfahrt Messedamm, was den meisten anderen Plänen fehlt und schließt auf der Südseite mit dichter Bebauung und einem Güterumschlagplatz von Bahn auf Straße (UCC) zum aktiven Güterbahnhof hin. Das finde ich im Hinblick auf einen Lieferverkehr per Bahn und Umschlag auf die letzte Meile per Elektroauto oder Lastenrad schlüssig. Allerdings bleibt hier der Bhf Westkreuz ein abgelegener reiner Umsteigebahnhof, dort gäbe es noch Potenzial.	2	0						
46275	Die Bebauung am Güterbahnhof wirkt sehr dicht im Verhältnis zum Kontext. Die Erschließung der Orte über einen einzelnen (Fahrrad?) Weg erscheint zu linear. Wie sind die angrenzenden Kieze angebunden?	1	0						
46135	[Antwort auf 45935] Aus diesem Grunde finde ich es auch sinnvoll, weil, wie in meinen Kommentaren andernorts dargelegt, der Fortbestand der Grünstreife immens wichtig für das Stadtklima ist, bei der Ausgestaltung aber die Folgekosten und die Standortbedingungen von vornherein Berücksichtigung finden müssen. Die kleingärtnerische Nutzung ist in dieser Hinsicht ein deutliches Plus.	0	0						
46214	- sehr passendes Konzept, nicht überall zwingend zu bauen, sondern auch Grün zuzulassen - positiv dass die auch heute schon existierenden Grünflächen, mit intakter Natur und Biodiversität östlich der Ringbahn/Westkreuz erhalten werden. Hier wachsen u.a. Schwarzpappeln, die auf der Roten Liste stehen!	5	0						
46009	mir gefällt die Grünstreife hier. Einzige Bitte ist noch den Schallschutz besser auszuführen für Autobahnein-/Abfahrten	3	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
46087	Diese Konzept erscheint bisher schon am besten durch- überlegt und hinsichtlich der Entwicklungspotenziale der Teilflächen abgewogen. Die Highline wie beschrieben wei- terzuentwickeln ist jedenfalls spannend und wünschenswert - einschließlich weiterer möglicher Verknüpfungen. Etwas irritiert die Bebauungsstruktur auf dem Reitschulge- lände, wenn auch der Baumerhalt und Hinweis auf den La- gevorzug am Bf. Grunewald plausible Pluspunkte sind. Zur Raum- und Erschließungsstruktur, Dichte und wohnungsnaher Infrastruktur dort bleibt eine weitere Präzisierung abzuwarten. Auch inwiefern die im Bebauungsfeld des ehemaligen Gü- terbahnhofs vorgesehenen zwei Hochpunkte nicht doch den „schallumtosten Solitären“ zuzurechnen wären, die sonst glücklicherweise vermieden werden, bliebe zu klären - die städtebaulich-strukturelle Begründung erscheint zwar nicht abwegig, doch hier in der wahrgenommenen Mittelachse des Stadteingangsraumes auch nicht zwingend sondern ambiva- lent. Klärungsbedarf bleibt (wie bei den meisten anderen Entwürfen auch) hinsichtlich (Quer-)Verbindungen und Beziehungen zu den angrenzenden Siedlungsräumen. Dies wäre insbeson- dere hinsichtlich gemeinsam nutzbarer Infrastrukturangebote relevant.	5	0						
46261	Sehr wohltuender Ansatz, großen vorhandenen Strukturen nicht noch grösseres entgegenzusetzen zu wollen. Angenehm zurückhaltender Konzeptentwurf, der Stärken wie vorhandene Grünflächen weitgehend unangetastet läßt und der stattdessen vom Bestand ausgehend, die Gebiete entwi- ckelt.	2	0						

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
46294	In diesem Entwurf ist zumindest der Erhalt der bisherigen Grünlandschaften und Gärten angedacht - und die Bebauung im Autobahnumfeld aus Gründen der Lärmbelastung nicht vorgesehen. Allerdings fehlt auch hier jegliche Überlegung dem Lärmproblem der Autobahn durch eine mögliche Überbauung zu begegnen. Andere Städte machen es vor, ökonomisch und ökologisch wäre dies sinnvoll und wichtig in Betracht zu ziehen. Warum nicht hier? Ebenso fehlen jegliche Ansätze - dies aber in allen Entwürfen wie mit der Brache ICC weiter umgegangen werden soll. Berlin könnte endlich auch mal Akzente setzen und voran gehen - leider fehlt auch in diesem Entwurf der Mut dazu.	0	0						
46304	Es ist schon erstaunlich, dass die Planer alle eine enorme Bebauung im Bereich der Grünflächen/des Eisenbahner Landwirtschaftsgebietes östlich des ICC einplanen. Ja, Wohnungen werden in Berlin benötigt, aber Wohnungsbau wo Wohnungsbau hingehört. Die Grünflächen mit erheblichem Nutzen für die Natur und den Klimaschutz der Stadt gehören nicht dazu und sollten nicht missbraucht werden. Weshalb sehen alle Planer eine Bebauung vor. Das sieht verdächtig nach rigoroser Vorgabe aus. Wer steckt hinter den Vorgaben und weshalb wurden diese nicht den Anwohnern und Grün-Interessierten bekannt gemacht? Dabei hieß es doch immer in den Gesprächen zum geplanten „Westkreuzpark“ und zum „Autobahndreieck Funkturm“, dass die Grünflächen aus gutem Grund erhalten bleiben sollen bzw. nur zeitlich begrenzt für die Bauarbeiten zum AB Dreieck Funkturm genutzt werden sollen. Weshalb jetzt dieser nicht publik gemachte Umschwung.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
46304	Kein Wunder, dass die Politikverdrossenheit zunimmt. Und Berlin geht wieder mit einem Negativbeispiel voran. Wo sind die Politiker, die sich noch daran erinnern, was gestern gesagt wurde und es wagen, für richtig befundene Entscheidungen zu kämpfen. Kleingartenpächter sind gewollt oder ungewollt Kämpfer für den Erhalt der Natur und für den Klimaschutz - nicht nur aus Eigennutz, sondern auch zum Wohle der Stadt. Jeder, der die Grünflächen in den vergangenen Sommerzeiten beobachtet hat, konnte den Unterschied erkennen, was öffentlich „betreute“ Grünflächen waren und was von Kleingartenpächtern gepflegt wurde, vielfach auf eigene Kosten. Diese Leute sollen jetzt vertrieben werden und den geplanten Bebauungen weichen. Soll es denn nur noch Steinwüsten für Kinder geben? Wer bauen will, soll es an den Stellen tun, die dafür geeignet sind. Wie oft hört man, dass es noch sehr viele bebauungsfähige Flächen in Berlin gibt, ohne dass man schon Grünflächen usurpieren muss.	0	0						
45935	dieses konzept ist das einzige, dass im westpark von grünnutzung und kleingärten ausgeht	5	0						
46206	gmp scheinen als Einzige die Situation realistisch zu sehen und legen einen relativ guten Vorschlag vor. Die im Laufe der Jahrhunderte gewachsene Struktur wird nicht holzhammermäßig zerstört. Schließe mich insgesamt der Meinung von [46214] an.	2	0						
46230	Hervorragender Konzeptentwurf. Der einzige Entwurf, der die existierende Qualität der Grünflächen um das Westkreuz und der existierenden Solitäre ICC, Funkturm Nahnhof Westkreuz erkennt und respektiert, aber gleichzeitig über eine MACHBARE Erschliessung einbindet. Schöne kleinteilige und angemessene Gliederung des Quartiers Güternbahnhof. Bravo!	1	0						

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
46010	Ist die öffentliche Achse eine Fahrradstrasse ? das wäre gut. Bitte auch den Schllschutz für die Autobahn Ein/Ausfahrten bitte besser zeigen.	3	0						
46040	Aus meiner Sicht der enttäuschendste Beitrag in was den Umgang mit Denkmälern und Geschichte angeht. Die Avus Tribüne komplett zu verbauen und vor den Turm des Avus Motels einen größeren Turm zu bauen finde ich geschichtlich unsensibel. Meine Frage diesbezüglich konnte vor Ort auch nicht beantwortet werden. Eine öffentliche Achse in Ost/West Richtung könnte auch etwas zugig werden. Es bleiben wenig Freiraumqualitäten. Wundert mich eigentlich bei solch einem tollen Büro.	4	0						
46096	Das Konzept nimmt wenig Rücksicht auf topografische und naturräumliche Gegebenheiten, die prägenden Baudenkmale oder den Erschließungs- und Schallschutzaufwand für die zwischen den lärmumtosten Verkehrsadern zerplitterten Baufelder bzw. Solitärstandorte. Die Idee, einen zusätzlichen S-Bahnhof in weniger als 200 Meter Entfernung vom Bahnsteigzugang des bestehenden S-Bahnhofs Messe Süd zu errichten, vermag nicht zu überzeugen. Dies kann aber als Hinweis verstanden werden, dass das am besten zu einer Quartiersentwicklung geeignete Baufeld auf dem ehemaligen Güterbahnhof allein durch die relativ weit entfernten und nicht direkt zugänglichen S-Bahnhöfe Westkreuz und Grunewald durchaus nicht gut an den ÖPNV angeschlossen ist und offensichtlich eine attraktive Zuwegungsmöglichkeit zum nahen Bf Messe Süd/Eichkamp nicht gesehen wird.	4	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
46100	Nicht ganz schlüssig ist für mich der Ansatz eines weiten Bahnhofes. Als Anwohner stellt sich für mich die generelle Frage, neben Rad und Fußweg wie der Individual Verkehr und die Anlieferung gestaltet werden soll? (oder soll es den überhaupt nicht mehr geben?) Soll der gesamte Verkehr für das Quartier Reitschule und Güterbahnhof nach Nordosten herausgeführt werden mit welchen Anschlüssen? Weiter stellt sich für die Anwohner der Eichkamp Siedlung die Frage, dass die mehrstöckige höhere Bebauung neben der Autobahn den Autobahnlärm wie eine Schallwand zurück Richtung Eichkamp abstrahlt. Hier gibt es keine hinweise auf zusätzlichen Lärmschutz für die bestehende Bebauung westlich der Autobahn. Weiter ist es für die Anwohner auch wichtig, dass der Auerbach Tunnel unter der Autobahn auch für den PKW Verkehr der Eichkamp Anwohner Richtung Südwesten zum Roseneck auch zukünftig gewährleistet bleibt.	2	0						
46136	Was bleibt bei der Bebauung rund um das Westkreuz noch von der Kälteluftschneise übrig, deren Motor der Westwind ist? Hinsichtlich der Parknutzung und Anlage von Wasserflächen darin verweise ich auf meine Anmerkungen zu den anderen Entwürfen.	3	0						
46174	Gut: - zusätzlicher S-Bahnhof für das Quartier Güterbahnhof. Damit verbessert sich die Anbindung an den ÖPNV und es entsteht ein Quartiersplatz als Zentrum. - Verbindung für Fußgänger/Radfahrer zwischen Reitschulgebiet und Güterbahnhof-Quartier, genauso wie die Verbindungen rund um das Westkreuz.	1	0						

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
46174	- Datenzentrum im „Auge“ des Autobahndreiecks. - die Dernburgstraße wird nicht zugebaut, die höchste Bebauungsdichte scheint südlich vom Westkreuz und zwischen Raststätte und ICC geplant zu sein. Schlecht: - die Bebauung des Reitschulbereichs sollte niedriger (Lärmreflektion) werden. - es fehlt ein attraktiver Fahrradschnellweg von Süden in die City-West und nach Norden. Schwierig zu erkennen: - Erschliessung für Kfz.	1	0						
46203	Positiv zu werten ist, dass im Text die Relevanz von Verdunstungsflächen und damit einem nachhaltigen Entwässerungskonzept benannt ist. Wenn von Westen die kalte Luft in die Innenstadt strömen soll, kommt ergänzende Verdunstungskühle gerade recht. Auch wurde im nördlichen Plangebiet auf großflächige Eingriffe verzichtet und das Potenzial eines WestkreuzGarten erkannt. Weiniger positiv scheint mir die vorgeschlagene städtische Struktur, die im Text „klar und einfach“ genannt wird, aber aus meiner Sicht keine reizvollen Räume schafft. Die Gebäude formen oft Wände, gen Autobahn, gen Lärm, um das als lebenswert betrachtete Innere der Bebauung zu schützen. Dieser Ansatz zementiert leider die Isolation der Stadtschnipsel rund um das Westkreuz.	1	0						
46211	Positiv dass die auch heute schon existierenden Grünflächen, mit intakter Natur und Biodiversität östlich der Ringbahn/Westkreuz erhalten werden. Hier wachsen u.a. Schwarzpappeln, die auf der Roten Liste stehen!	3	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
46211	- Der Mehrwert von individuell gestaltbaren Gärten gegenüber öffentlichen Parks sollte noch berücksichtigt werden Das Datenzentrum im Autobahnauge könnte die Serverabwärme als Nahwärme an Das Wohngebiet liefern.	3	0						
46233	Die Kleinteiligkeit der vorgeschlagenen BAUvolumina ist grundsätzlich zu begrüßen, ebenso wie die weitgehende Erhaltung existierender Grünflächen. Insgesamt wirken die Vorschläge allerdings unmotiviert. Hier hat ein OPraktikant ein paar Styroklötzchen auf dem Gelände verteilt, und dabei brav ein paar Cluster gebildet. Der Entwurf berücksichtigt zudem kaum historische Gebäude, Bezüge oder Wege. Enttäuschend.	1	0						
46254	Ein Park in der Mitte der Autobahn ist unrealistisch bzw. schafft einen „Un-Ort“. Die vorgeschlagenen Nutzungen erscheinen kaum attraktiv für eine Nutzung. Die Bebauung des neuen Wohngebietes scheint sehr dicht.	0	0						
46269	Wohltuend ist, dass die vorhandenen Grünflächen weitgehend erhalten werden und Bauvolumina in Richtung Stadtquartier Charlottenburg sehr reduziert mit punktuellen Eingriffen im Grün eingesetzt werden.	1	0						
46280	Hier gibt keine schlüssige Idee zu Radverbindung vom Grunewald in die Stadt, diese müsste über verschiedene Ebenen und durch Häuser gehen. Eine neue S-Bahnstation im Zentrum des alten Güterbahnhofsgeländes scheint bei der Entfernung des Bahnhofs Messe Süd nicht notwendig, allerdings müsste der Weg vom Bahnhof Messe Süd über die Cordesstraße deutlich freundlicher und wegsamer, barriereärmer gestaltet werden, um als Erschließung mit ÖPNV wirklich angenommen zu werden.	1	0						

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
46280	Schön, dass man dann auf einen Platz für das Quartier kommt, an dem hoffentlich die notwendige Infrastruktur wie Lebensmittelversorgung usw. und der ein wichtiger urbaner Ort der Begegnung sein kann. Positiv ist hier zu vermerken, das man sich über Lärm zumindest Gedanken gemacht hat. Die Idee das Auge der Autobahnschleifen vor dem ICC für ein besonders Gebäude zu nutzen, das aber nicht mit ICC und Funkturm konkurrieren darf, und ein Zeichen für die Zukünftige Stadt darstellt ist eine Idee, die verfolgt werden sollte. Für verdichtetes hohes Bauen werden die kleineren Gebiete zwischen Güterbahnhof und Westkreuz genutzt, das grüne Gebiet vor der Dernburgstraße bleibt glücklicherweise erhalten.	1	0						
46295	[Antwort auf 46254] Das soll doch kein Park sein, sondern ein von Windkraft betriebenes Datenzentrum :-)	0	0						
46296	Die Verlegung des öffentlichen Raums nach oben im verkehrsbelasteten Bereich finde ich interessant. Den Erhalt des Westkreuzgartens begrüßenswert.	0	0						
46297	Ein Park zwischen der Autobahn statt die über 100 Jahre bestehenden Kleingärten zu erhalten? Der Entwurf missachtet den bislang erarbeiteten Bürgerwille der Planungswerkstatt. Ebenso stellt sich die Frage wer sich hier womit verwirklichen möchte. Warum machen sich die Planer und Architekten nicht die Mühe, die bestehenden Gärten und gewachsenen Grünlandschaften in die Planungen zu integrieren ohne diese erst abzureißen um auf demselben Grund und Boden dann neue Parks aufzubauen?	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
46297	Die Frage stellt sich wirklich: wer plant für wen? Wer möchte sich hier ein Denkmal setzen? Wie sinnvoll ist ökologisch und ökonomisch eine solche Planung?	0	0						
46305	Es ist schon erstaunlich, dass die Planer alle eine enorme Bebauung im Bereich der Grünflächen/des Eisenbahner Landwirtschaftsgebietes östlich des ICC einplanen. Ja, Wohnungen werden in Berlin benötigt, aber Wohnungsbau wo Wohnungsbau hingehört. Die Grünflächen mit erheblichem Nutzen für die Natur und den Klimaschutz der Stadt gehören nicht dazu und sollten nicht missbraucht werden. Weshalb sehen alle Planer eine Bebauung vor. Das sieht verdächtig nach rigoroser Vorgabe aus. Wer steckt hinter den Vorgaben und weshalb wurden diese nicht den Anwohnern und Grün-Interessierten bekannt gemacht? Dabei hieß es doch immer in den Gesprächen zum geplanten „Westkreuzpark“ und zum „Autobahndreieck Funkturm“, dass die Grünflächen aus gutem Grund erhalten bleiben sollen bzw. nur zeitlich begrenzt für die Bauarbeiten zum AB Dreieck Funkturm genutzt werden sollen. Weshalb jetzt dieser nicht publik gemachte Umschwung. Kein Wunder, dass die Politikverdrossenheit zunimmt. Und Berlin geht wieder mit einem Negativbeispiel voran. Wo sind die Politiker, die sich noch daran erinnern, was gestern gesagt wurde und es wagen, für richtig befundene Entscheidungen zu kämpfen. Kleingartenpächter sind gewollt oder ungewollt Kämpfer für den Erhalt der Natur und für den Klimaschutz - nicht nur aus Eigennutz, sondern auch zum Wohle der Stadt.	0	0						

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
46305	Jeder, der die Grünflächen in den vergangenen Sommerzeiten beobachtet hat, konnte den Unterschied erkennen, was öffentlich „betreute“ Grünflächen waren und was von Kleingartenpächtern gepflegt wurde, vielfach auf eigene Kosten. Diese Leute sollen jetzt vertrieben werden und den geplanten Bebauungen weichen. Soll es denn nur noch Steinwüsten für Kinder geben? Wer bauen will, soll es an den Stellen tun, die dafür geeignet sind. Wie oft hört man, dass es noch sehr viele bebauungsfähige Flächen in Berlin gibt, ohne dass man schon Grünflächen usurpieren muss.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter. de

ID	Kommentar	+	-						
45928	begriffliche unschärfe neuer westpark oder teil des westkreuzparkes dessen südlicher nicht beplanbar ist?	0	0						
46011	Ich sehe auch hier keinen erkennbaren Schallschutz der Autobahn Nordkurve Anschlüsse. Bitte weiter ergänzen	5	0						
46046	Den LandArtPark AVUS Nordkurve halte ich bei der Frequentierung und Schadstoffen von Autos für bedenklich. Die Bildung von solchen Unräumen in der Größenordnung und Umgebung halte ich für sozial kritisch. Das die Orte belebt und belichtet werden halte ich für unwahrscheinlich nach Messschluss zwischen Bahn- und Autotrassen.	5	1						
46101	Auch wenn wir hier weit in das Jahr 2040 gehen, als Anwohner stellt sich für mich die generelle Frage, neben Rad und Fußweg wie der Individual Verkehr und die Anlieferung gestaltet werden soll? (oder soll es den überhaupt nicht mehr geben?) Soll der gesamte Verkehr für das Quartier Reitschule und Güterbahnhof nach Nordosten herausgeführt werden mit welchen Anschlüssen? Weiter stellt sich für die Anwohner der Eichkamp Siedlung die Frage, dass die mehrstöckige höhere Bebauung neben der Autobahn den Autobahnlärm wie eine Schallwand zurück Richtung Eichkamp abstrahlt. Hier gibt es keine hinweise auf zusätzlichen Lärmschutz für die bestehende Bebauung westlich der Autobahn. Weiter ist es für die Anwohner auch wichtig, dass der Auerbach Tunnel unter der Autobahn auch für den PKW Verkehr der Eichkamp Anwohner Richtung Südwesten zum Roseneck auch zukünftig gewährleistet bleibt.	3	0						

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter. de

ID	Kommentar	+	-						
46102	Der Gedanke der „Lagunenstadt“ kann kaum anders als eine ironische Verklärung aufgefasst werden und wird offenbar als Freibrief für eine massive und provokativ unmaßstäbliche Verbauung des Stadteingangs - insbesondere am Westkreuz und zur Messe hin - verstanden. Infolge diverser städtebaulicher Rücksichtslosigkeiten und Ungereimtheiten werden andere Merkmale des Entwurfs wie der Grünzug als Quartiersmitte und zumindest punktuell zusätzliche Vernetzungen zu den angrenzenden Siedlungsräumen leider in den Schatten gestellt, die weitere Prüfung verdienten.	3	0						
46175	Bisher dachte ich, die Idee der Massenwohnblocks, Wohnmaschinen o.ä. hätten wir inzwischen überwunden?!! - Diesem Entwurf kann ich daher wirklich überhaupt nichts abgewinnen: zu hoch, zu dicht - fast überall. Ich hoffe, er wird nicht weiter entwickelt.	3	0						
46205	Der Stadtstrand - New Work am Areal Westkreuz: - Hier wird eine intakte Natur mit naturgeschütztem Baumbestand -Schwarz-Pappel, die auf der Roten Listen stehen- und Biodiversität mit Hochhäusern bebaut - die Grünanlage im Schatten der Hochhausmauer birgt wenig Aufenthaltsqualität - so große Gewerbebauten werden auch 2040 nicht ohne Parkplätze und ohne Straßenanbindung auskommen. Wenn nicht für die Arbeitenden dann für die Logistik, Handwerk und Feuerwehr. -- Dadurch wird der „Stadtstrand“ zerschnitten und in der Qualität weiter gemindert - Die Burgmauer aus Hochhäusern ist eine massive Barriere für die Kaltluftschneise die durch den Westwind getragen wird	4	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter. de

ID	Kommentar	+	-						
46207	Everything, everywhere, all at once? Ich kann mich meinen Vorrednern leider nur anschließen. Ich kann weder eine Auseinandersetzung mit den speziellen Orten erkennen, noch einen klaren Leitgedanken bei all den hippen Stichworten, mit denen der Text gespielt ist. Und statt dass man den Aufwand unternimmt, das Gelände unter dem Autobahnkreuz ab zu senken, um dort einen Land Art Park zu etablieren, kann man das Geld doch lieber in eine zumindest streckenweise Überbauung, Tunnelung von Autobahn oder Bahngleis investieren. Das würde mehr Verbindung schaffen als jede Brücke und sowohl für die bestehende angrenzende Bebauung also auch für die Neubauten viel weniger Ausgaben für Schallschutz und Schallschutzwände bedeuten.	3	0						
46236	Dieser Entwurf kann nicht anders als MONSTRÖS bezeichnet werden, Er zeugt von einer völligen Unkenntnis der geschichtlichen, verkehrstechnischen und ökologischen Bedeutung des Bereiches um das Westkreuz. Ein NEW YORK in Konkurrenz zu Funkturm und ICC statt Kleingärten, Blüten, Bienen und Bäumen (als Gegengewicht zum massiven Bahn- und Autoverkehr)? Im Ernst? Das ist die Verhöhnung des homo urbanus. Bei „Lagunenquartier“ erübrigt sich jeder Kommentar ... An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind? Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten?	1	0						

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter. de

ID	Kommentar	+	-						
46236	Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert? Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen?	1	0						
46256	Die Nutzungen, die hier vorgeschlagen werden, sind kaum attraktiv: ein Park in der Mitte der Autobahn schafft einen , Nicht-Ort' . // Insgesamt wirkt die Bebauung viel zu stark verdichtet.	1	0						
46258	Ein Park in der Mitte der Autobahn ist unrealistisch bzw. schafft einen „Un-Ort“. Die vorgeschlagenen Nutzungen erscheinen kaum attraktiv für eine Nutzung. Die Bebauung des neuen Wohngebietes scheint sehr dicht.	0	0						
46277	Die Bebauung entlang der Stadtautobahn am Westkreuz ist interessant und sowohl als Lärmschutzwand als auch als Markierung des Bahnhofes zu verstehen. Insgesamt wirkt sie aber zu massig und etwas im Missverhältnis zum gewachsenen Kontext. Auch ist die Erschließung des Gebietes für diese Baumasse zu gering. Der Bereich um den Güterbahnhof erscheint ebenfalls etwas dicht geplant und hat zu wenig Grünflächenqualitäten.	0	0						
46278	Die Konzeptidee zeigt gut auf, wenn zuviel Bebauung in diesem Bereich untergebracht werden soll. Spannend zu sehen dagegen, wäre sicher in der Überarbeitungsrunde der Ansatz, bei dem die Höhen halbiert und jedes zweite Gebäude weggenommen wird.	1	0						
46282	Die jeweils hohe Bebauungen an den Rändern, (und zur Autobahn Richtung Eichkamp) können auch hier wieder ein Problem mit Schall verursachen. Insgesamt sehr dicht und auch recht hoch, wenig grün.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter. de

ID	Kommentar	+	-						
46282	Der Kunst-Park in der Mitte der Nordkurve umgeben von Autobahnen und unter den Autobahnen ist eher unattraktiv, nicht überzeugend, die Sichtbarkeit Berlins als Kunst- und Kulturstadt am Westeingang geht hier unter. Im Text erwähnte Wasserflächen sind im Plan nicht erkennbar. Positiv fallen die vielen Wegverbindungen auf, die die neuen Quartiere untereinander und nach Eichkamp und Grunewald verbinden, aber sind sie auch realisierbar? Z.B. eine weitere Brücke oder Unterführung auf der Höhe Kiefernweg. Die Bebauung auf dem Delta an der Dernburgstraße unterscheidet sich hier von den meisten anderen Entwürfen durch eine Randbebauung zur Bahn und einem grünen Innenbereich, was ich persönlich attraktiver finde als große Klötze mit etwas Freiraum drumherum.	1	0						
46284	Durch die durchgehende Bebauung scheint mit die Kaltluftschneise nicht genug beachtet worden zu sein. Insgesamt ist sehr viel Fläche versiegelt/bebaut. Grundsätzlich ist die Idee einer Lagune spannend, die Wechselwirkung zwischen Bebauung und Grün scheint mir hier allerdings nicht besonders ausgefeilt zu sein.	1	0						
46299	Das Bild der Lagune erschließt sich mir nicht. Ein Park in der Mitte der Autobahn ist unrealistisch bzw. schafft einen „Un-Ort“. Ebenso Grünflächen neben der Autobahn. Die vorgeschlagenen Nutzungen erscheinen kaum attraktiv. Die Bebauung des neuen Wohngebietes scheint sehr dicht.	0	0						
46306	Es ist schon erstaunlich, dass die Planer alle eine enorme Bebauung im Bereich der Grünflächen/des Eisenbahner Landwirtschaftsgebietes östlich des ICC einplanen.	0	0						

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter. de

ID	Kommentar	+	-						
46306	Ja, Wohnungen werden in Berlin benötigt, aber Wohnungsbau wo Wohnungsbau hingehört. Die Grünflächen mit erheblichem Nutzen für die Natur und den Klimaschutz der Stadt gehören nicht dazu und sollten nicht missbraucht werden. Weshalb sehen alle Planer eine Bebauung vor. Das sieht verdächtig nach rigoroser Vorgabe aus. Wer steckt hinter den Vorgaben und weshalb wurden diese nicht den Anwohnern und Grün-Interessierten bekannt gemacht? Dabei hieß es doch immer in den Gesprächen zum geplanten „Westkreuzpark“ und zum „Autobahndreieck Funkturm“, dass die Grünflächen aus gutem Grund erhalten bleiben sollen bzw. nur zeitlich begrenzt für die Bauarbeiten zum AB Dreieck Funkturm genutzt werden sollen. Weshalb jetzt dieser nicht publik gemachte Umschwung. Kein Wunder, dass die Politikverdrossenheit zunimmt. Und Berlin geht wieder mit einem Negativbeispiel voran. Wo sind die Politiker, die sich noch daran erinnern, was gestern gesagt wurde und es wagen, für richtig befundene Entscheidungen zu kämpfen. Kleingartenpächter sind gewollt oder ungewollt Kämpfer für den Erhalt der Natur und für den Klimaschutz - nicht nur aus Eigennutz, sondern auch zum Wohle der Stadt. Jeder, der die Grünflächen in den vergangenen Sommerzeiten beobachtet hat, konnte den Unterschied erkennen, was öffentlich „betreute“ Grünflächen waren und was von Kleingartenpächtern gepflegt wurde, vielfach auf eigene Kosten. Diese Leute sollen jetzt vertrieben werden und den geplanten Bebauungen weichen. Soll es denn nur noch Steinwüsten für Kinder geben?	0	0						

- Nutzung
 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
 Klima- und Umweltschutz
- Öffentlicher Raum
 Bebauung und städtebauliche Qualität
 Allgemeine Hinweise
- + | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter. de

ID	Kommentar	+	-						
46306	Wer bauen will, soll es an den Stellen tun, die dafür geeignet sind. Wie oft hört man, dass es noch sehr viele bebauungsfähige Flächen in Berlin gibt, ohne dass man schon Grünflächen usurpieren muss.	0	0						
46309	In diesem Entwurf entsteht der Eindruck die Planer haben sich wenig mit den aktuellen Wünsche der Anwohner und der Ist-Situation auseinandergesetzt. Der Kiez am Westkreuz benötigt sicherlich keinen weiteren verdichteten Stadtraum „NewWork.“ Abschreckende Beispiele dieser intensiven Verdichtung sind bereits am Spreeufer zwischen Ostbahnhof und Warschauer Brücke eindrucksvoll realisiert. Allerdings zu Nachteil einer lebenswerten Stadt für die Bewohner und Anwohner. Wohnraum wird in der Stadt benötigt - darüber sind sich alle einig. Allerdings sollte dies weder zum Schaden und Nachteil vorhandener und lange gewachsener Grünlandschaften und Gärten geschehen. Der in den letzten Jahren erarbeitete Bürgerwille kommt hier überhaupt nicht vor. Die geplante Bebauung als „Lärmschutz“ für die dahinterliegende Kieze zu verkaufen mutet zynisch an - aber die Planer werden ja hier auch nicht wohnen. Statt eine „Überbauung der Autobahn“ zu wagen und somit Lärmschutz zu realisieren, Wohnraum darüber zu schaffen und Gärten zu erhalten sollen kreative und kulturelle Arbeitsorte unter der Autobahn entstehen? Das kann nicht wahr sein: den Planern und Architekten ist eine Vor-Ort-Begehung unter dem Autobahnareal zu empfehlen und diese zu überdenken.	0	0						

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46071	Die Konzeptidee ist so ambitioniert wie vage dargestellt. Sie lässt aber noch kaum Auseinandersetzung mit den strukturellen Herausforderungen und der Charakteristik des Ortes und der Aufgabe erkennen. Die dargestellten Verbindungen sowohl der Grünräume als auch der Beziehungen zu den benachbarten, jedoch durch starke Barrieren getrennten Stadträume sind nicht nachvollziehbar.	3	0						
46073	Der Text verspricht viel, wirft aber noch mehr Fragen auf: Das beschriebene grüne, neu angelegte Freiraumnetz ist von Bahnanlagen und Autobahnen durchschnitten und verlärm. Wie die beschriebenen Verbindungen zwischen den Quartieren und überörtlich durch Fuß- und Radwege „in diesem Grünraum“ erfolgen soll, bleibt offen. Auch wie die bestehenden ÖPNV-Verbindungen als Standortfaktor genutzt werden sollen ist unklar: dies würde zumindest eine möglichst direkte Zuwegung/Zugänglichkeit der S-Bahnhöfe erfordern. Wie hier die Voraussetzungen für Quartiere mit lebendiger „gewachsener Vielfalt“ geschaffen werden sollen bleibt offen. Ein an noch nicht erkannte zukünftige Bedarfe anpassbares Planwerk ist sicherlich wünschenswert. Mit welcherart einzelnen Maßnahmen dagegen noch während des Autobahnumbaus begonnen werden könnte, wäre interessant. Reitschulgelände: Die Lärmproblematik und Erfordernis zur Abschirmung besteht nicht nur zur Autobahn, auch zur Bahn. ehem. Güterbahnhof: Welche Infrastrukturen braucht es für die vielfältige Bebauung und Nutzung? Welche Wechselbeziehungen gibt es zu dem UCC/Logistikzentrum? Wie wird dieses erschlossen? Ist an ein ergänzendes ÖPNV-Angebot zu den S-Bahnhöfen gedacht?	5	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46073	Avus Nordkurve: Wie soll dieses Areal erschlossen und mit den anderen Quartieren vernetzt werden? Welches Bild eines „vibrierenden Ortes“ ist hier gemeint, für welche gewerblichen und freizeitorientierten Nutzungen soll dieser Ort geeignet und attraktiv sein? Warum werden die geforderten Sichtbeziehungen nicht beachtet bzw. freigehalten? Westkreuz: Wie soll mit der bestehenden, prägenden Topografie umgegangen werden? Von woher soll das Gebiet erschlossen sein? (die Dernburgstraße ist Einbahnstraße und das angrenzende Gebiet und Straßennetz um den Lietzensee sollte nicht zusätzlich belastet werden) Ist das Heranrücken der Bebauung an Bahn und Autobahn unter wohl vollständiger Aufgabe der Kleingärten sinnvoll?	5	0						
46074	Was hat es mit dem Rondell am Bf Westkreuz auf sich, welche Funktion hat es? Ein Bahnhof braucht direkte kurze Zuwege aus den angrenzenden Quartieren.	2	0						
46076	Sind Wegevernetzungen/Querverbindungen aus dem Reitschulgelände und dem Bereich des ehem. Güterbahnhof in Richtung Eichkamp und untereinander vorgesehen? Wenn ja: in welcher Form?	2	0						
46094	Als Anwohner stellt sich für mich die generelle Frage, neben Rad und Fußweg wie der Individual Verkehr und die Anlieferung gestaltet werden soll? (oder soll es den überhaupt nicht mehr geben?) Soll der gesamte Verkehr für das Quartier Reitschule und Güterbahnhof nach Nordosten herausgeführt werden mit welchen Anschlüssen?	3	0						

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46094	Weiter stellt sich für die Anwohner der Eichkamp Siedlung die Frage, dass die mehrstöckige höhere Bebauung neben der Autobahn den Autobahnlärm wie eine Schallwand zurück Richtung Eichkamp abstrahlt. Hier gibt es keine hinweise auf zusätzlichen Lärmschutz für die bestehende Bebauung westlich der Autobahn. Weiter ist es für die Anwohner auch wichtig, dass der Auerbach Tunnel unter der Autobahn auch für den PKW Verkehr der Eichkamp Anwohner Richtung Südwesten zum Roseneck auch zukünftig gewährleistet bleibt.	3	0						
46163	Dieser Entwurf bleibt sehr unklar: - In den Fotos sieht man einen durchgehenden Grünstreifen. Ist das die S-Bahn-Trasse, ohne weiteren Lärmschutz oder ist geplant, die S-Bahn zu deckeln? - die Höhe der Bebauung ist nicht erkennbar. Das ist wichtig für das Reitschulgelände, wegen der Lärmreflexion nach Eichkamp und Grunewald und im Anschluss an die Dernburgstr.. - die KFZ-Erschliessung bleibt unklar, der Fahrradschnellweg fehlt, sonst ist das neue Quartier für Fußgänger und Radfahrer recht gut angebunden. Soweit man erkennen kann, werden AVUS-Tribüne und Raststätte vollständig zugebaut und verlieren dadurch ihren Charakter.	3	0						
46188	zu Westkreuz: - Der Stadtteil Witzleben hat hier bereits große unversiegelte Flächen, die in ihrem Entwurf versiegelt werden. Eine dicht besiedelte Stadt wie Charlottenburg benötigt genau diese Grünflächen, die sie bebauen wollen, um eben die Lebensqualität zu bieten die Charlottenburg derzeit (noch) hat. - Von wo soll das Wohn- und Arbeitsquartier erschlossen werden	5	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46213	Positiv ist, dass Bereiche mit unterschiedlichen Nutzungszonen vorgesehen werden. Auch werden Verbindungen in die angrenzenden Gebiete angedacht. Wie diese Verbindungen in Anbetracht des massiven Verkehrsknotenpunktes (deutliche Barriere) aufgelöst werden sollen, ist allerdings noch zu vage ausformuliert.	0	0						
46246	Der Entwurf im Modell enthält keine Gebäude-Höhen, ist daher nicht vollständig. Haben sich die Architekten, das Gebiet wirklich angesehen? Der Grünzug der sich durchzieht ist die Bahntrasse, das ist Täuschung, es gibt keine offenen Gebiete und keine Aufenthaltsqualität in den neuen (Wohn)-Gebieten, Selbst vor der Messe wird zugebaut. Der S-Bahnhof Westkreuz wird in keinsten Weise erschlossen. Immerhin wird betont, dass es keinen starren Plan geben soll sondern einen kuratierten Entwicklungsprozess indem auf Neues reagiert werden kann, der dann vielleicht, hoffentlich innovativere zukunftsweisendere Ansätze bringt.	1	0						
46253	Das Konzept der »Tolerant City« lässt auf vielfältige Nutzungen, unterschiedlich dichte Strukturen und viel Grün schließen. Auch die Überlegung, die unterschiedlichen Höhen/Strukturen des Planungsgebietes einzubeziehen und zu nutzen, z.B. für ein Wassersammelbecken oder einen Radweg über dem Gelände, ist ansprechend. Wichtig wäre im weiteren Verlauf die Durchwegungen zu den anliegenden Gebieten konkreter aufzubereiten, evtl. Möglichkeiten der Energiegewinnung durch Solarmodule (bei überdachten (Rad-)Wegen z.B.) zu integrieren. Die grüne Schneise, wie sie hier gezeigt wird, ist von vielen Gleisen, Autobahn etc. durchschnitten. Das wird in dem Entwurf nur zum Teil sichtbar.	0	0						

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46264	Die Strategien sind gut gewählt. Jedoch ist unklar, wie bei der Dominanz der Verkehrsbauten eine hohe städtebauliche Qualität in den Teilräumen entstehen soll. Am denkbarsten ist dies noch beim ehemaligen Güterbahnhof, da hier eine größere Fläche zur Verfügung steht. Ansonsten ist unklar, wie die beschriebenen Verbindungen zwischen den Quartieren und überörtlich durch Fuß- und Radwege „in diesem Grünraum“ erfolgen sollen. Insbesondere die Anbindungen an die überörtlichen Netzstrukturen sind nur schwach dargestellt. Auch sind die direkten Zuwegungen zu den S-Bahn-Stationen noch nicht klar formuliert. Die Lärmproblematik sowie die Erschließungsfrage ziehen sich durch alle Gebiete durch, beim Lärm sowohl zur Autobahn als auch in Teilen zur Bahn. Wie sind die Erschließung und Wechselbeziehungen zum UCC / Logistikzentrum gedacht? Ebenfalls muss ein Umgang mit den topographischen Gegebenheiten z.B. beim Westkreuz gefunden werden. Außerdem sollte eine Höhenentwicklung inklusive des Autobahnumbaus erfolgen, um die Auswirkungen zu sehen.	0	0						
46130	Wenn, was sich für mich aus den Fotos nicht entnehmen lässt, eine Versiegelung der gegenwärtigen Grünflächen zwischen den Gleistrassen östlich vom Westkreuz intendiert ist, wird das einen sehr negativen Einfluss auf das Klima in der westlichen Innenstadt haben, denn die gegenwärtigen Freiflächen mit der im Wesentlichen kleingärtnerischen Nutzung ermöglichen einen Zustrom von feuchter Kaltluft (vorherrschend Westwind) in die westliche Innenstadt.	2	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46130	Zudem ist nicht ersichtlich, welchen Einfluss die offenbar intensive Verdichtung der Bereiche südlich und westlich des Lietzensees auf die bestehenden Wohnquartiere haben wird (Stichworte Grünflächenbedarf, Infrastruktur und Parkplatzsituation).	2	0						
46005	Ich sehe den Schallschutz in der Überleitung der Autobahn an/Abfahrten nicht. Möchte ich aber sehen da zentrale Bedeutung	3	0						
46034	Eine dichte Bebauung direkt vor dem Denkmal „Avus Tribüne“ sowie zum „Avus Motel“ nehmen dem Ensemble die geschichtliche Bedeutung und den Zusammenhang. Hier wäre durch Blickbeziehungen und mehr Sichtbarkeit eine Erlebbarkeit der 100 jährigen Geschichte der AVUS wünschenswert.	3	0						
46182	Das Modell sieht auf den ersten Blick vielversprechend aus, ein scheinbar grünes Band erstreckt sich vom Grunewald bis über das Westkreuz hinaus und wird an den Rändern von Bebauung gefasst. Neue Nachbarschaften werden geformt und können dem Ort entsprechend ihren eigenen Charakter ausbilden, auch mal urbaner Gartenpark sein. Allerdings gibt dieses Band enttäuschender Weise nur den Verlauf der Bahntrasse wieder und ist damit alles andere als verbindend. Es bildet weiterhin eine Schneise und trennt die Nachbarschaften, wenn man die Stadt nur auf einer Ebene denkt. Bei dem sogenannten „Hamburger Deckel“, der Überbauung und Tunnelführung der A7 hat Hamburg zusammen mit degis bewiesen, welche Aufwertung verkehrlich hochfrequentierte Nachbarschaften bekommen, wenn die Straße baulich „isoliert“ wird statt dass jedes Gebäude mit maximalem Lärmschutz ausgestattet wird.	0	0						

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46182	Die entstehende Fläche durch Bahn- oder besser noch Autobahnüberbauung eignet sich dann zwar (glücklicherweise!) nicht als Bauland, aber als Landschaftspark oder Fläche für Urban Gardening bildet sie ein (er-)lebenswertes Rückgrat für dieses neue Stück Berlin. Bei dem Entwurf lobend zu erwähnen: Offene Wasserflächen, ein progressives Regenwasserkonzept scheint mitgedacht worden zu sein. Im Verhältnis zu anderen Entwürfen wird nicht so viel Fläche versiegelt.	0	0						
46224	Die Vorschläge für den Bereich um das Westkreuz zeugen von völliger Unkenntnis der Topografie, der Geschichte und der mehr als hundertjährigen Nutzung als Kleingärten und Friedhof. Dargestellte Teiche/Wasserläufe liegen teilweise an den höchsten Punkten des Geländes, Der existierende Friedhof wird planerisch komplett unterschlagen und statt dessen durch einen Teich ersetzt. Wege/Pfade kreuzen die massiven Schienenstränge und Höhenunterschiede von bis zu 10m scheinbar mühelos. Eine Überbauung von derzeit gepflegten und bewirtschafteten Grünflächen mit markanten Punktgebäuden ist völlig unverständlich und unnötig. Für die Überbauung der Bereiche zwischen den Fahrbahnen des neuen Autobahnkreuzes ist eine Erschliessung und Nutzung völlig unklar (um ein lebenswertes Stadtquartier in 5m Entfernung zu aufgeständerten Fahrbahnen es sich ja wohl kaum handeln). Das Hineinziehen eines grünen Bandes vom Güterbahnhof zu den bereits sehr grünen Bereichen des Westkreuz ist begrüßenswert, existiert aber bereits heute.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46224	An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind? Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert? Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen?	0	0						
46291	Leider fehlen im Entwurf die Überbauung der Autobahn - damit würde sowohl der Lärmschutz wie auch die Fläche für den Bau neuer Wohnungen eine sinnvolle Synergie ergeben ohne dass weitere Grünflächen und Gärten für die neue Planung geopfert werden. Eine Planung die damit auch den Bürgerwillen der Planungswerkstatt von 2017 und die vielfachen Argumente in den Folgejahren einbezieht ist dem Entwurf nicht zu entnehmen. Im Gegenteil - es macht den Anschein als wären die Diskussionen und Meinungen der Anwohner und Menschen im Beteiligungsverfahren in die Überlegungen überhaupt nicht einbezogen wurden. Haben sich die Planer jemals mit den Anwohner und den Menschen die hier leben unterhalten?	0	0						
46194	- die Grünflächen sind entlang und zwischen Bahn- und Autobahntrassen angeordnet und dürften, wenn überhaupt öffentlich zugänglich, wenig Naherholung bieten -> würden die Bahntrassen z.B. Grau hinterlegt, bliebe wenig grün im Plangebiet übrig.	0	0						

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46194	- Die großen Grünflächen ihres Entwurfes, südöstlich des Westkreuzes gehören nicht zum Plangebiet und sind im privaten Eigentum - Was ist der große Ring zwischen Westkreuz und Autobahndreieck - Was soll der rosa Kreis darstellen ausserhalb des Planungsgebietes im Bereich der Gartenkolonie Halensee?	0	0						
46067	Ignoriert die Situation und idealisiert Einbindungen die zwischen, unter und neben Verkehrsschneisen sich nicht ergeben werden.	5	0						
46209	„Gelebte Vielfalt“ kann man nicht auf dem Reißbrett entwerfen - bei diesem Entwurf ganz offensichtlich. So richtig werde ich aus dem Entwurf nicht schlau, aber die Bilder deuten darauf hin, dass der Ort nur etwas für hippe Leute sein soll, nicht für ältere Menschen zum Beispiel.	0	0						
46227	Die Konzeptidee ist eindrücklich und griffig: das Grün als verbindendes Element, was die heterogenen Orte zusammenführt. Die Konzeptidee bleibt allerdings recht undeutlich, wie dieses Verbinden gelingen kann. Die Zeichnung mit seinen Pfeilen, die vom grünen Band gestoppt werden, kann das zumindest nicht.	0	0						
46234	Durch die grün angelegten Bahngleise wird eine zusammenhängende Parklandschaft suggeriert, die es so nicht geben kann. Um gute Vorschläge zu machen, muss man auch die schwierigen Rahmenbedingungen verstehen und auch so darstellen. Insgesamt wurde hier vor allem grafisch gearbeitet und inhaltlich ist leider wenig Substantielles zu erkennen. Zuletzt - was soll der große Kreis am Bahnhof Westkreuz?	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
46244	Die Bilder des Entwurfs von ADEPT sind irreführend, sie suggerieren Grünflächen wo S-Bahngleise und Bahngleise sind. Dieses , grüne Band‘ ist als Entwurf ärgerlich.	1	0						
46245	Die Pläne von ADEPT sind grundsätzlich irreführend, da S-Bahngleise bzw. Bahngleise kein Grünfläche sind. Die Bilder des Entwurfs suggerieren deshalb mehr Grünfläche als tatsächlich an dieser Stelle da ist bzw. möglich ist. Der Vorschlag eines grünen Bandes auf den Bahngleisen ist damit nicht umsetzbar, der Entwurf nicht tragbar.	0	0						
46265	Große Infrastrukturen wie Bahngleise und Autobahnen dominieren und zerschneiden den Ort gleichermaßen. Dieser soll künftig wieder den Menschen zugänglich gemacht werden.’ ???	0	0						
	Der Entwurf gibt keinen Hinweis darauf, wie das gelingen kann.								
	Die Pläne von ADEPT sind irreführend, da S-Bahngleise bzw. Bahngleise kein begehbare Grünfläche sind. Die Bilder des Entwurfs suggerieren deshalb mehr Grünfläche als tatsächlich an dieser Stelle möglich ist.								

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46007	Dem Entwurfe habe ich Fahrradüberleitungen zu den neuen Erholungsbereichen entnommen. Das wäre gut. Was mir noch fehlt ist Ausführung Schallschutz der Autobahnanbindungen	1	0						
46036	Die Rotunde finde ich eine gelungene Idee die Geschichte der Avus neu zu interpretieren. Auch das Fahrrad über das Auto zu setzen finde ich eine richtige Botschaft. Die Bebauung direkt vor der Tribüne finde ich als zu eng und es würde Ihre Ausrichtung blockieren, es könnte aber vielleicht auch ein spannendes gegenüber werden. Toller Beitrag !	3	0						
46083	Die Idee der Fahrrad- bzw. Wegerotunde als neue Ikone im Stadteingang hat etwas. Ob sie auch die hier gefragten Verknüpfungsfunktionen (einerseits für großräumigen Radverkehr, aber auch zwischen den Baufeldern des Stadteingangs) erfüllen kann, erfordert eine genaue Darstellung und Entwicklung (z.B. scheint eine Anbindung Richtung Halensee zu fehlen). Die dargestellten Baumassen werfen andererseits viele Fragen auf, die anhand der textlichen Aussagen und des Modells schwer schon sinnvoll zu erörtern sind. Ob die kulturellen Freiräume in der gezeigten Verortung funktionieren können und dieser Layer angesichts der Allgegenwärtigkeit der dominanten Verkehrsinfrastrukturen hier überhaupt ein tragfähiger Ansatz ist, erscheint fraglich. Der bereits ausformulierte Hochhausbaukörper am Messedamm in räumlicher Nähe zu Funkturm und ICC wirkt stark störend auf diese prägenden bestehenden Ikonen und würde auch die Idee der Rotunde als neues Element erheblich entwerten.	5	0						
46097	Als Anwohner stellt sich für mich die generelle Frage, neben Rad und Fußweg wie der Individual Verkehr und die Anlieferung gestaltet werden soll? (oder soll es den überhaupt nicht mehr geben?)	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46097	Soll der gesamte Verkehr für das Quartier Reitschule und Güterbahnhof nach Nordosten herausgeführt werden mit welchen Anschlüssen? Weiter stellt sich für die Anwohner der Eichkamp Siedlung die Frage, dass die mehrstöckige höhere Bebauung neben der Autobahn den Autobahnlärm wie eine Schallwand zurück Richtung Eichkamp abstrahlt. Hier gibt es keine hinweise auf zusätzlichen Lärmschutz für die bestehende Bebauung westlich der Autobahn. Weiter ist es für die Anwohner auch wichtig, dass der Auerbach Tunnel unter der Autobahn auch für den PKW Verkehr der Eichkamp Anwohner Richtung Südwesten zum Roseneck auch zukünftig gewährleistet bleibt.	0	0						
46119	Ich kann mich dem Kommentar von [46036] anschließen. Das Fahrrad über das Auto zuheben an dem bedeutenden Punkt der ehemaligen Nordkurve finde ich einen spannenden Ansatz in Bezug auf eine klimafreundliche Stadtentwicklung. Grundsätzlich kommt diese Ausschreibung des Neuen Eingangs am Autobahndreieck allerdings viel zu spät, da die Deges ihre autobahngerechte Planung bereits schon abgeschlossen hat. Die Stadt hätte vielmehr mit dem Bund dieses hochkomplexe verkehrsreiches Gebiet und den neuen potentiellen Bebauungsflächen planen müssen. Jetzt liegt ein vom Bund frei entworfenen regelkonformes aber nicht stadtaugliches Autobahnkreuz vor (es fehlen 8 verkehrswichtige Zu- und Abfahrten), an dem sich die Stadt nun orientieren und ihr Straßennetz und die entstandenen Flächen unterordnen muss. Die denkmalgeschützte sanierte Avus-Tribüne und die Motel-Raststätte an der Nordkurve liegen nun einfach orientierungslos an ihren einst wichtigen Standorten.	3	0						

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46131	Als Anwohner finde ich es begrüßenswert, dass bei diesem Entwurf die gegenwärtig kleingärtnerisch genutzten Flächen östlich des Westkreuzes nicht versiegelt werden, sondern als Grünfläche erhalten bleiben und so die Kälteschneise, die so immens wichtig für die Frischluftzufuhr in der westlichen Innenstadt ist, erhalten bleibt. Es sollte in der Planungsphase bereits geklärt werden, welche Kosten für die Parkunterhaltung (Pflege, Bewässerung) hierfür jährlich anfallen und wer diese tragen wird. Zu bedenken wird sein, dass der Bereich extremer Trockenheit ausgesetzt ist, weil Wasser auf dem aufgeschütteten Bereich, der zu weiten Teilen aus Sand und Schotter besteht, sofort versickert. Wäre da nicht eine Mischnutzung von (zu erhaltenden) Kleingärten und öffentlich zugänglichen Grünflächen sinnvoller, zumal die Unterhaltung der Kleingärten die öffentliche Hand kein Geld kostet (und ggf. noch Pachterlöse einbringt, wenn die Flächen von der Stadt erworben würden).	1	0						
46168	Schlecht: - mir kommt der Entwurf extrem dicht und hoch bebaut vor, jedenfalls im Reitschulgeände, im Güterbahnhof-Quartier und vor der Dernburgstr.. - Die Tribüne wird vollständig zugebaut. - was ist mit Lärmschutz? Unklar: - KFZ-Erschliessung Gut: - auffallende Hochhäuser zwischen Raststätte und ICC. Dort ein markantes Gebäude hinzustellen, ist ein guter Vorschlag. - der AVUS 3.0-Hub ist ein „Hingucker“ und erlaubt eine gute nicht motorisierte Erschliessung.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46180	Immerhin haben die Planer hier die bestehenden Kleingärten immerhin wahrgenommen. Sie sagen „Der Geist der Kleingärten lebt in neuen Formen der Nahrungsmittelproduktion weiter“. Heißt das die Kleingärten kommen weg und wir richten eine Kolchose ein? Unsere bisherige Nahrungsmittelproduktion von Honig über Obst und Gemüse ist doch ganz erfolgreich, also belasst uns bitte unsere Kleingärten wie sie sind.	3	0						
46196	Wer die Planungen von Kobe in Kopenhagen kennt, weiß, was dieses Büro kann: progressiv und zukunftsweisend Stadt gestalten. Deswegen glaube ich, dass mehr hinter diesen überraschend großen Baumassen stecken muss. Der Text gibt Hinweise und nennt viele gute Entwurfsansätze, die man in ihrem dynamischen Ansatz nicht leicht in ein statisches Modell gießen kann. An anderen Entwürfen sieht man, dass eine in Grün gehaltene Plangrafik noch keine Orte mit Aufenthaltsqualität schafft, das heißt aber im Umkehrschluss, dass man sich von den Platzhalten hier nicht abschrecken lassen sollte. Vielleicht liegen später urbane Gärten auf den Dächern? Ich bin gespannt auf den weiteren Entwurfsprozeß.	0	0						
46221	der „Landpark“ ist nur ein kleines Reststück einer heute funktionierenden Grünfläche mit hohem Wert durch Biodiversität in Verbindung mit Naherholung - die Bebauung östlich des Westkreuzes versiegelt Flächen auf denen heute geschützte Schwarzpappeln wachsen, die auf der Roten Liste stehen - für die o.g. Bebbauung wird es zusätzliche Straßenzuwegungen brauchen die den verbliebenen „Landpark“ weiter reduzieren	5	0						

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46221	Die Rotunde erscheint auf den ersten Blick ein spannendes Bauwerk zu sein. Als Radfahrer erscheint mir das Radfahren bei der erforderlichen Höhe über alle Autobahnbrücken hinweg mit entsprechender Steigung, im Wind, einer Brückengeländerhöhe und letztlich die Aussicht auf Autobahntrassen nicht besonders einladend zu sein.	5	0						
46226	Die Vorschläge für den Bereich um das Westkreuz sind aus meiner Sicht monströs. Die Bauvolumina teilweise größer als das existierende ICC, eine Erschliessung und Nutzung ist völlig unklar. Die fahrradliche Erschliessung in 2. Ebene ist interessant, aber wer will schon in luftiger Höhe 50m über den Autobahnen auf einer zierlichen Fahrradtrasse im Wind davongebblasen werden? An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind? Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert? Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen?	1	0						
46235	Das Ganze klingt spannend. Insbesondere der Ansatz mit seinen verschiedenen Ebenen. Die geplanten Bauvolumen im Modell machen aber etwas Angst. Zumindest stellen sie einen robusten Ansatz zum Thema Lärmschutz für die Stadt dar.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46249	Der Entwurf von Cobe ist der einzige, der die Struktur des zu erschließendes Gebietes in seinen Grundsätzen und Möglichkeiten erfasst und darauf aufbauend eine interessante und attraktive Nutzung der verschiedenen Gebiete vorschlägt. U.a. erfasst der Entwurf die Auswirkung der großen Infrastruktur der Autobahn und S-Bahn auf die verschiedenen Gebiete. Der Entwurf entwickelt für die durch diese Infrastruktur entstehenden Gebiete eine eigene gut passende und attraktive Entwicklung. Auch erfasst der Entwurf die Bedeutung der jeweiligen Gebiete und Strukturen für die Frischluftzufuhr. Ein Radschnellweg ist attraktiv um eine schnelle Fortbewegungsmöglichkeit in die Stadt bzw. aus der Stadt heraus zu entwickeln. Dies erscheint eine sinnvolle Nutzung insbesondere der Fläche, welche durch die Autobahn eingeschlossen ist. Der Entwurf erkennt, dass die Rad- und Fußgängerwege eine wichtige Erschließung der neuen und bestehenden Gebiete sind und deshalb attraktiv und eine Alternative zur Nutzung des Autos bieten müssen. Auch greift der Entwurf die bestehende Kleingartenanlage auf und macht sie durch die Nutzung als Landschaftspark mit urbanen Gartenmöglichkeiten einer breiteren Bevölkerung zugänglich. Eine weiterführende Idee unsererseits wäre es, die in dem Entwurf vorgeschlagenen Häuser am Bahnhof Westkreuz durch begrünte Dächer bzw. Grünanlagen auf den Dächer miteinander zu verbinden und damit insbesondere die Gebäude am S-Bahnhof Westkreuz zwischen den Gleisen besser zu erschließen. Die Erschließung dieses Gebietes ist aus den Plänen nicht gut erkennbar.	0	0						

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46255	Cobe scheint das einzige Planerbüro zu sein, dass sich die Mühe gemacht hat, die unterschiedlichen Orte zu untersuchen und versuchen diese zu verstehen - die Analyse des Bestandes und die beschriebenen (geplanten) Eingriffe wirken gezielt und reflektiert. Spannend auch die Reflektion zur Messe und die Zielformulierung die introvertierten Ikonen öffentlicher zu machen. Die Bebauung, parallel zur Dernburgstraße, ist interessant. Die Bebauung könnte wie eine Lärmschutzwand wirken und die Bewohner von den Emissionen schützen. Durch den respektvollen Abstand zur Bestandsbebauung können trotzdem dazwischenliegende Grünflächen für Außenraumqualitäten sorgen. Die Vernetzung durch Fahrradwege finde ich spannend, insbesondere den markanten runden Verteiler. Durch seine starke Sichtbarkeit und Form entsteht eine anziehende Wirkung, die vielleicht noch mehr Menschen zum Radfahren motiviert. Außerdem bietet die Struktur eine weit sichtbare Orientierung für den kleineren Maßstab der Fahrradfahrer und Fußgänger, die sonst recht verloren zwischen den gigantischen Autobahnbrücken sind. Nur wenn diese Wege wirklich sichtbar und attraktiv zu nutzen sind, können die Gebiete untereinander besser erschlossen werden. Ob die Fahrradwege allerdings ausreichen, um die einzelnen Stadtfragmente räumlich zu verbinden ist fraglich. Insbesondere der Sprung vom Westkreuzpark über die Autobahn zum Areal um den Güterbahnhof ist insgesamt bei allen Projektvorschlägen (nicht spezifisch bei Cobe) schwer vorstellbar.	0	1						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46263	Hier ist das Text versprochene grüne Band die S-Bahntrasse, auch die grünen Streifen neben der AVUS täuschen sehr, dort gibt es lediglich die Böschung. Das ist überdimensioniert dargestellt, was bedeutet hier ist fast alles versiegelt mit großen geschlossenen Gebäuden. Ein Landwirtschaftspark kann auf den stark kontaminierten Gebieten der heutigen Kleingartenanlagen auch eher nicht angelegt werden, es sei denn er macht sich vom Boden darunter unabhängig. Hingegen ist eine Öffnung dieses Grüngeländes als Park für die Umgebung wünschenswert. Die Fahrradrotunde kann ähnlich wie die Highline bei GKM als weithin sichtbares Gebäude eine Marke setzen, und bildet ein Pendant zur Rundung des Parkhauses am ICC. Ob es Spaß macht sich dort mit dem Rad im Kreis in die Höhe zu schrauben ist fraglich. Die Weiterführung des Fahrradweges hinter dem ICC ist abwegig. Das Hochhaus vor dem ICC würde den Blick des Stadteingangs Südwest auf Funkturm und ICC verstellen. Hier wird entgegen der Aufgabenstellung die AVUS-Tribüne zugebaut, das Mercedeshaus wird ein Zwerg zwischen klotzigen zugebauten hohen Häusern.	1	0						
46283	Der Entwurf erkennt die Grundstruktur und die Möglichkeiten des Erschließungsgebietes auf die beste Weise. Er nimmt die bestehenden Linien von Autobahn und S-Bahn auf und entwickelt für die entstehenden 3 Gebiete gut passende und attraktive Konzeptionen. //	0	1						

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46283	Berücksichtigt werden: eine schnelle Fortbewegung jenseits von Autoverkehr (Radschnellweg in und aus der Stadt) inmitten des Autoverkehrs; eine attraktive Erschließung der Gebiete durch Rad- und Fußwege in die Fläche; Planung der Gebiete mit Berücksichtigung der Notwendigkeit von ausreichender Versorgung mit Frischluft; die aktuell bestehenden Kleingartenanlagen werden in ein umfassenderes Konzept von urbanen Gartennutzungsmöglichkeiten integriert, die damit mehr Menschen zugänglich gemacht werden. Gerade in diesem Punkt sind noch einige weiterführende Konzepte vorstellbar, wie z.B. eine zusammenhängende Begrünung der neu gebauten Hausdächer.	0	1						
46286	Bei diesem Entwurf habe ich immerhin das Gefühl, dass die Planer*innen vor Ort waren, die Struktur des zu erschließende Gebiets erfasst haben und interessante Vorschläge machen. Ein Radschnellweg ist attraktiv um eine schnelle Fortbewegungsmöglichkeit in die Stadt bzw. aus der Stadt heraus zu entwickeln. Dies könnte eine sinnvolle Nutzung der Fläche sein, welche durch die Autobahn eingeschlossen ist, wobei ich nicht einschätzen kann, ob die vorgeschlagene Rotunde funktioniert und wie attraktiv es ist, über und neben der Autobahn Fahrrad zu fahren. Der Entwurf greift die bestehende Kleingartenanlage auf und macht sie durch die Nutzung als Landschaftspark mit urbanen Gartenmöglichkeiten einer breiteren Bevölkerung zugänglich. Die Finanzierung eines weiteren Parks an dieser Stelle durch den Bezirk müsste vorab geprüft werden. Eventuell wäre eine Mischnutzung bestehender Gartenflächen und öffentlicher Bereiche realistischer und näher an den Wünschen der ansässigen Bevölkerung.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46286	Eine weiterführende Idee unsererseits wäre es, die in dem Entwurf vorgeschlagenen Häuser am Bahnhof Westkreuz durch begrünte Dächer bzw. Grünanlagen auf den Dächer miteinander zu verbinden und damit insbesondere die Gebäude am S-Bahnhof Westkreuz zwischen den Gleisen besser zu erschließen. Die Erschließung dieses Gebietes ist aus den Plänen nicht gut erkennbar.	0	0						
46288	Der Cobe-Entwurf hebt sich von den anderen stark ab und trägt interessante gute Ansätze. Allerdings vermisste ich auch hier die Einbeziehung der bereits in den letzten Jahren erfolgten Prozesse hinsichtlich Bürgerbeteiligung und Dialogwerkstatt aus 2017. Hier wird davon gesprochen dass „Der Geist der Kleingärten lebt in neuen Formen der Nahrungsmittelproduktion weiter ...“ das hört sich so an als wären die Kleingärten längst gestorben und es ginge darum eine Nachfolge zu finden. Genau das Gegenteil ist aber der Fall. In den bestehenden Gärten werden seit über 100 Jahren Gemüse und Obst also Nahrungsmittel angebaut. Dazu bedarf es keiner neu zu erfindenden Formen sondern es geht um den Erhalt und die Weiterentwicklung. Hier könnte viel Vertrauen gegenüber den Anwohnern entstehen wenn diese Planung den Ist-Bestand einbeziehen ohne diesen erst zu vernichten um ihn dann „neu zu erfinden“.	0	0						
46301	Es ist schon erstaunlich, dass die Planer alle eine enorme Bebauung im Bereich der Grünflächen/des Eisenbahner Landwirtschaftsgebietes östlich des ICC einplanen. Ja, Wohnungen werden in Berlin benötigt, aber Wohnungsbau wo Wohnungsbau hingehört. Die Grünflächen mit erheblichem Nutzen für die Natur und den Klimaschutz der Stadt gehören nicht dazu und sollten nicht missbraucht werden.	0	0						

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
46301	Weshalb sehen alle Planer eine Bebauung vor. Das sieht verdächtig nach rigoroser Vorgabe aus. Wer steckt hinter den Vorgaben und weshalb wurden diese nicht den Anwohnern und Grün-Interessierten bekannt gemacht? Dabei hieß es doch immer in den Gesprächen zum geplanten „Westkreuzpark“ und zum „Autobahndreieck Funkturm“, dass die Grünflächen aus gutem Grund erhalten bleiben sollen bzw. nur zeitlich begrenzt für die Bauarbeiten zum AB Dreieck Funkturm genutzt werden sollen. Weshalb jetzt dieser nicht publik gemachte Umschwung. Kein Wunder, dass die Politikverdrossenheit zunimmt. Und Berlin geht wieder mit einem Negativbeispiel voran. Wo sind die Politiker, die sich noch daran erinnern, was gestern gesagt wurde und es wagen, für richtig befundene Entscheidungen zu kämpfen. Kleingartenpächter sind gewollt oder ungewollt Kämpfer für den Erhalt der Natur und für den Klimaschutz - nicht nur aus Eigennutz, sondern auch zum Wohle der Stadt. Jeder, der die Grünflächen in den vergangenen Sommerzeiten beobachtet hat, konnte den Unterschied erkennen, was öffentlich „betreute“ Grünflächen waren und was von Kleingartenpächtern gepflegt wurde, vielfach auf eigene Kosten. Diese Leute sollen jetzt vertrieben werden und den geplanten Bebauungen weichen. Soll es denn nur noch Steinwüsten für Kinder geben? Wer bauen will, soll es an den Stellen tun, die dafür geeignet sind. Wie oft hört man, dass es noch sehr viele bebauungsfähige Flächen in Berlin gibt, ohne dass man schon Grünflächen usurpieren muss.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46008	würde mir etwas mehr Naherholungskonzepte wünschen. Konnte ich so nicht sehen. Und auch hier die Bitte den Schallschutz der Autobahnverbindungen auszuführen. Sehe gar keinen Schallschutz hier leider	2	0						
46037	Die Idee mit dem ICC Park finde ich gelungen und würde das auch als Naherholung betrachten. Die differenzierten Strukturen zwischen Groß- und Kleinteilig ist scheint Abwechslungsreich. Die Verbindung mit einer Brücke finde ich auch sinnvoll. Durchgehende Radwege wäre wünschenswert. Das Gebäude in der Mitte des Autobahnkreuzes könnte auch eine spannende Herausforderung sein mit einer ordentlichen Höhe als neue Landmarke des Stadteingangs ! Jetzt müsste nur noch die Autobahn unter die Erde, dann hätten wir einen schönen Park ;)	1	0						
46066	Sehr gelungenes Konzept, welches realistisch und ausgewogen die Gegebenheiten nutzt. Westkreuz, Verkehrsknotenpunkt für öffentlichen wie privaten Verkehr, ideal als weiterer Citypunkt mit Büros und ähnlichen Funktionen. Erweiterung des Wohngebietes Lietzensee und schaffen eines neues Wohnquartiers. Erhalten und schaffen weiterer grüner Inseln.	0	2						
46084	Ob die Idee des „Westrings“ trägt, bleibt unklar. Die Bebauung um das Westkreuz nimmt nicht erkennbar Rücksicht auf topografische Gegebenheiten und vorhandenes bewahrenswertes Grünpotenzial, auch die Höhenentwicklung erscheint deplaziert und überzogen. Insgesamt engt die vorgeschlagene Bebauungsstruktur den Stadteingangsbereich unzuträglich ein.	5	0						

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46084	Interessant ist die Verortung des UCC auf der Nordwestseite des Baufeldes auf dem ehem. Güterbahnhof. Dies sollte noch genauer untersucht und dargestellt werden. Auch für den Park zwischen ICC und AVUS-Tribüne erscheint eine weitere Präzisierung sinnvoll - hier ist allerdings nicht recht klar, wie er zwischen den vielen Autobahn- und Straßen-trassen wirklich Attraktivität erlangen soll. Die Idee für ein besonderes Bauwerk in der Mitte des Autobahnkreuzes bedarf noch weitere Konkretisierung auch hinsichtlich seiner Funktion.	5	0						
46085	Das ist ein tolles Konzept, welches den modernen Anforderungen an eine lebenswerte Stadt ohne Vernachlässigung des infrastrukturellen Bedarfs gerecht wird. Sogar die AVUS-Tribünen können so wirklich erfahrbar und nutzbar gemacht werden. Zudem ist eine Anbindung des Naherholungsgebietes Grunewald auch mit dem Rad gewährleistet; ebenso der Fortbestand der Luftschneise.	0	1						
46098	Die sehr hohen Baukörper wirken doch recht fremd für die Einbettung in das bestehende Gebiet. Als Anwohner stellt sich für mich die generelle Frage, neben Rad und Fußweg wie der Individual Verkehr und die Anlieferung gestaltet werden soll? (oder soll es den überhaupt nicht mehr geben?) Soll der gesamte Verkehr für das Quartier Reitschule und Güterbahnhof nach Nordosten herausgeführt werden mit welchen Anschlüssen? Weiter stellt sich für die Anwohner der Eichkamp Siedlung die Frage, dass die mehrstöckige höhere Bebauung neben der Autobahn den Autobahnlärm wie eine Schallwand zurück Richtung Eichkamp abstrahlt. Hier gibt es keine hinweise auf zusätzlichen Lärmschutz für die bestehende Bebauung westlich der Autobahn.	4	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46098	Weiter ist es für die Anwohner auch wichtig, dass der Auerbach Tunnel unter der Autobahn auch für den PKW Verkehr der Eichkamp Anwohner Richtung Südwesten zum Roseneck auch zukünftig gewährleistet bleibt.	4	0						
46134	Erfreulich an diesem Entwurf ist, dass die Kaltluftschneise zumindest halbwegs (hoffentlich leidet sie nicht unter den geplanten Gebäuderiegeln westlich des Westkreuzes) erhalten bleibt und - so meine Wahrnehmung- auch die unter Kostenaspekten (privat gepflegte und unterhaltene Grünflächen) begrüßenswerte kleingärtnerische Nutzung der östlich des Westkreuzes gelegenen Flächen fortgeführt wird.	1	0						
46171	Reitschulbereich: Plan und Modell passen nicht zusammen: In dem Modell wird - anders als auf dem Plan - auch südlich des S-Bahnhof-Tunnels noch gebaut, ebenso nach Norden bis in die Spitze des Reitschulbereichs. Mindestens das dürfte vom Lärmschutz her nicht zumutbar sein. - die Anbindung der neuen Quartiere an Grunwald und Eichkamp für den nicht motorisierten Verkehr ist nicht vorhanden, wäre aber wünschenswert. - Das Güterbahnhof-Quartier erscheint mir zu dicht bebaut. Park, Platz für Spielplätze oder andere Treffpunkte sehe ich nicht. - Die 3 Hochhäuser mitten im Kreuz: wie passen die mit der Kaltluftschneise zusammen? - Diese Hochhäuser mit dem „Westring“ mit der Bebauung auf der anderen Seite und mit dem S-Bahnhof Westkreuz zu verbinden, finde ich gut.	1	0						

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46171	- Auch gut: die Aktionsfläche vor der Tribüne und dem Rasthaus. - Die Freifläche zwischen Rasthaus und ICC finde ich sinnlos. Lieber dort bauen, als der Dernburgstraße so auf den Pelz zu rücken, wie es jetzt geplant ist. - Schlecht: Es sind keine Radschnellwegverbindungen geplant. - die KFZ-Erschliessung - für Lieferverkehr und ÖPNV - ist mir unklar.	1	0						
46178	[Antwort auf 46134] die nordöstlichen Kleingärten werden komplett überbaut...	0	0						
46181	Ich empfinde insbesondere die Bebauung des Areals gegenüber den ICC und an der Dernburgstraße als brutale Zupflasterung der wünschenswerten Kaltluftschneise.	4	0						
46201	Die in Blau gehaltenen Gebäudeentwürfe überzeugen in dem jeweils dem Ort angemessenen Maßstab. Das Wohnreal auf dem ehemaligen Güterbahnhof scheint von der Wegeführung her nicht auf den Autoverkehr hin ausgelegt zu sein. Man ahnt eine Vielzahl an lebendigen öffentlichen Räumen. (eEen ohne, dass das Auto im Vordergrund steht, siehe Nyhavn, Kopenhagen) Die Dichte schafft einen urbanen Ort. Gen ICC dann ikonische Hochhäuser, ästhetisch vorstellbar. Eine Strömungsanalyse zur Wahrung der Kälteschneise für alle Entwürfe wurde bereits an anderer Stelle angemerkt. In dem Modell versteht man die Idee der verbindenden Route über den „Westring“, der sich aus dem Text nicht so leicht erschließt. Man sieht hier eher eine Klammer, aber dieser Ansatz wirkt überzeugend und macht Lust auf neue Verbindungen und Ausblicke.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46201	Große Kritik habe ich an den weißen Großblöcke in dem nördlichen Bereich gen Dernburgstraße, die an dieser Stelle absolut nicht in ihrem Maßstab nach zu vollziehen sind. Hier ist eine Auseinandersetzung mit der Stadtstruktur gen Lietzensee und der an dem Ort vorhandene kleinteilige Gartenstruktur und Ihren Potentialen zu empfehlen.	1	0						
46208	Warum wird hier zwischen Tribüne und ICC ein Park geschaffen, während bei den Kleingärten alles zugestrichelt wird?	4	0						
46217	Es erschließt sich für mich nicht, weshalb für einen ICC Park Fläche aufwendig entsiegelt wird, während an anderer Stelle intakte Grünflächen mit naturgeschütztem Baumbestand (Schwarzpappeln) nord-östlich des Westkreuzes versiegelt werden - Die Lage des ICC-Parks ist zudem von allen Wohngebieten durch Bahn- und Autotrassen abgetrennt - Die massive Blockbebauung aus Hochhäusern östlich des Westkreuzes ist eine massive Barriere für die Kaltluftschneise die durch den Westwind getragen wird	4	0						
46228	Die Quartierbebauung nördlich des Westkreuzes ist völlig überdimensioniert, eine Erschließung völlig unklar. An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind? Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? Wieso werden versiegelte Flächen begünstigt aber bereits grüne Flächen, die aufwändig von privater Hand bewirtschaftet und gepflegt werden, versiegelt?	1	0						

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46242	Das Konzept großflächig im Bereich der Avustribüne Flächen zu entsiegeln und im Bereich des bestehenden Grüns zwischen ICC und Stadtquartier Charlottenburg großflächige Megastrukturen vorzusehen, erschliesst sich nicht. Die unterschiedliche Farbigkeit des Materials im Modell im Vergleich zu anderen Baukörpern, macht allerdings Hoffnung, dass der Vorschlag für diesen Ort auch bei den Verfassern selbst noch nicht überzeugt hat.	0	0						
46251	Die vorgeschlagene Bebauung zwischen Autobahn und Dernburgstraße erschlägt durch die großen Strukturen die bestehende Wohngegend. Ein Park in der Autobahn wird nicht angenommen werden. Eine Bebauung entlang der Autobahn muss dem Charakter der Gegend entsprechen (d.h. kleinteiliger sein), Lärmschutz bieten und gleichzeitig die Frischluftzufuhr für die dahinterliegenden Gebiete nicht versperren. Bebauung ist zu dicht ohne attraktive Wohngebiete oder Aufenthaltsorte zu schaffen.	0	0						
46262	Die Bebauung entlang der Autobahn muss gleichwohl dem Charakter der Gegend entsprechen; sie sollte kleinteiliger sein, um die Wohngegend nicht zu erschlagen. // Die dichte Bebauung scheint die nötige Versorgung mit Frischluft zu vernachlässigen und bietet gleichzeitig wenig Lärmschutz.	0	0						
46267	Der ICC Park respektiert die beiden Autobahnbaudenkmäler und macht sie zu attraktiven Orten, vor denen ein Freiraum entsteht der einen guten Gegensatz zu den jetzigen Vorderseite am Messedamm wird, wo dann durch die weitere Bebauung der betonierten Vorplätze der Messe und des Citi-Cubes - ohne weitere Versiegelung und an einer befahrenen Straße als Aufenthaltsort unattraktiv - sinnvoll genutzt werden.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46267	Dahingegen ist der genannte langgestreckte Park am südlichen Rand des Quartiers Güterbahnhof eher ein Weg im besten Fall mit Bäumen darüber, einen Park kann man das nicht nennen. Der Westring gibt eine Idee für die Anbindung des Bahnhofes Westkreuz, allerdings werden auch hier keine Vorschläge für das Umsteigen von Auto oder Bahn auf andere Verkehrsmittel erwähnt.	1	0						
46270	Ich empfinde den Maßstab der Bebauung nördlich des Westkreuzes auch als unpassend und die räumlichen Qualitäten zwischen den Blöcken sind nicht erkennbar. Durch die neuen Straßenachsen, die orthogonal auf die Stadtautobahn zulau- fen, erzeugen die Neubauten noch nicht mal eine Schutzwir- kung für die starken Lärmemissionen. Sollte an dieser Stelle überhaupt eine Bebauung geplant werden, wäre eine Struktur entlang der Bahn/Autobahn stim- miger, die vor Lärm schützt und sich in Richtung Grünfläche orientiert. Die Idee, das neue Viertel direkt an die Herbartstraße anzu- schließen ist nachvollziehbar - da ich jedoch als Eigentümer in dem Haus wohne, dass zu diesem Zweck in der Planung ab- gerissen wird, würde ich vorschlagen nach alternativen Ideen zu suchen. Die Lösung liegt sicher nicht im Abriss von funktio- nierenden Wohnungsbauten! Zuletzt - die Vernetzung der Gebiete über Wege/Brücken süd- lich des Westkreuzbahnhofes zu ergänzen erscheint für mich stimmig. Der Weg durch den Park über die Stadtautobahn erscheint kürzer und attraktiver als der Weg direkt am Auto- bahndreieck.	0	0						

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46285	Der Entwurf von „De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen“ geht ebenfalls nicht auf den entwickelten Bürgerwillen aus der Planungswerkstatt ein. Große Teile der seit über 100 Jahren bestehenden Gartenkolonie werden mit großen Wohnriegeln bebaut ohne dass auch nur ein Gedanke an die Vereinbarkeit aus Realisierung von Wohnraum und dem Erhalt bestehender Gärten und Grünlandschaften erkennbar ist. Wer bitte soll in so kurzer Entfernung zum täglichen Lärm der Stadtautobahn wohnen? Andere Städte wie Hamburg, Barcelona etc. haben es vorge-macht: eine Überbauung von Autobahnen mit darüber ge-schaffenen Flächen für Wohnraum erhält Grünflächen, sorgt automatisch für Lärmschutz und vernichtet keine vorhandenen Grünflächen. Dies sollte in allen Überlegungen Rolle spielen - nur so kann Vertrauen gegenüber der Planung entstehen.	0	0						
46289	Das Haus, in dem ich wohne, wurde in diesem Entwurf leider abgerissen. Die vorgeschlagene Bebauung zwischen Autobahn und Dernburgstraße erschlägt durch die großen Strukturen die bestehende Wohngegend und lässt vom Gartenbestand nichts übrig. Eine Bebauung entlang der Autobahn muss dem Charakter der Gegend entsprechen (d.h. kleinteiliger sein), Lärmschutz bieten und gleichzeitig die Frischluftzufuhr für die dahinterliegenden Gebiete nicht versperren. Ein Park in der Autobahn wird nicht angenommen werden. Bebauung wirkt sehr dicht ohne attraktive Wohngebiete oder Aufenthaltsorte zu schaffen.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46302	Es ist schon erstaunlich, dass die Planer alle eine enorme Bebauung im Bereich der Grünflächen/des Eisenbahner Landwirtschaftsgebietes östlich des ICC einplanen. Ja, Wohnungen werden in Berlin benötigt, aber Wohnungsbau wo Wohnungsbau hingehört. Die Grünflächen mit erheblichem Nutzen für die Natur und den Klimaschutz der Stadt gehören nicht dazu und sollten nicht missbraucht werden. Weshalb sehen alle Planer eine Bebauung vor. Das sieht verdächtig nach rigoroser Vorgabe aus. Wer steckt hinter den Vorgaben und weshalb wurden diese nicht den Anwohnern und Grün-Interessierten bekannt gemacht? Dabei hieß es doch immer in den Gesprächen zum geplanten „Westkreuzpark“ und zum „Autobahndreieck Funkturm“, dass die Grünflächen aus gutem Grund erhalten bleiben sollen bzw. nur zeitlich begrenzt für die Bauarbeiten zum AB Dreieck Funkturm genutzt werden sollen. Weshalb jetzt dieser nicht publik gemachte Umschwung. Kein Wunder, dass die Politikverdrossenheit zunimmt. Und Berlin geht wieder mit einem Negativbeispiel voran. Wo sind die Politiker, die sich noch daran erinnern, was gestern gesagt wurde und es wagen, für richtig befundene Entscheidungen zu kämpfen. Kleingartenpächter sind gewollt oder ungewollt Kämpfer für den Erhalt der Natur und für den Klimaschutz - nicht nur aus Eigennutz, sondern auch zum Wohle der Stadt. Jeder, der die Grünflächen in den vergangenen Sommerzeiten beobachtet hat, konnte den Unterschied erkennen, was öffentlich „betreute“ Grünflächen waren und was von Kleingartenpächtern gepflegt wurde, vielfach auf eigene Kosten.	0	0						

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
46302	Diese Leute sollen jetzt vertrieben werden und den geplanten Bebauungen weichen. Soll es denn nur noch Steinwüsten für Kinder geben? Wer bauen will, soll es an den Stellen tun, die dafür geeignet sind. Wie oft hört man, dass es noch sehr viele bebauungsfähige Flächen in Berlin gibt, ohne dass man schon Grünflächen usurpieren muss.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
46012	Die verschiedenen neuen Gebäude in der Parkstadt werden den Autoverkehr noch intensivieren. Auch der Messeverkehr scheint mir nicht hinreichend zum Schutzv der Eichkampsiedlung abgegrenzt ausgeführt. Die zu erwartende Verkehrsverdichtung scheint mir bedenklich....	3	0						
46047	Der durchgehende Park und das Solar Circle sowie Logistic Hub sind eine schöne Idee. Auch Autofrei wäre schön wenn es umsetzbar ist. Die Westseite wirkt sehr gewaltig und eher wie eine Barriere die die S-Bahn Westkreuz einklemmt.	0	0						
46103	Als Anwohner stellt sich für mich die generelle Frage, neben Rad und Fußweg wie der Individual Verkehr und die Anlieferung gestaltet werden soll? (oder soll es den überhaupt nicht mehr geben?) Soll der gesamte Verkehr für das Quartier Reitschule und Güterbahnhof nach Nordosten herausgeführt werden mit welchen Anschlüssen? Weiter stellt sich für die Anwohner der Eichkamp Siedlung die Frage, dass die mehrstöckige höhere Bebauung neben der Autobahn den Autobahnlärm wie eine Schallwand zurück Richtung Eichkamp abstrahlt. Hier gibt es keine hinweise auf zusätzlichen Lärmschutz für die bestehende Bebauung westlich der Autobahn. Weiter ist es für die Anwohner auch wichtig, dass der Auerbach Tunnel unter der Autobahn auch für den PKW Verkehr der Eichkamp Anwohner Richtung Südwesten zum Roseneck auch zukünftig gewährleistet bleibt.	4	0						
46104	Versiertes Architekten-Wortgeklingel kann die ernsthafte Auseinandersetzung mit den Herausforderungen des Ortes und der Aufgabe nicht ersetzen.	6	0						

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
46104	Auch in diesem Konzept wird der Stadteingang mit der für die Lebensqualität und Klimaresilienz der City West bedeutenden Frischluftschneise rücksichtslos zugebaut und eingeengt. Topografie und erhaltenswürdige wie weiter zu entwickelnde Grünräume werden übergangen. Es ist zudem ein Missverständnis - das allerdings nicht nur diesen Entwurf betrifft - dass es sich infolge des (Umsteige)-S-Bahnhofs Westkreuz in Nachbarschaft des umgebauten Autobahndreiecks um einen exzellent verkehrerschlossenen Ort handelt oder handeln wird, der die Voraussetzungen zur Konzentration hoher Bauvolumen mit starker Verdichtung und Höhenentwicklung bietet.	6	0						
46137	Je nach Höhe und Umfang der Versiegelung der Flächen westlich des Westkreuzes wird die Frischluftzufuhr in die westliche Innenstadt behindert oder gar gestoppt. Wenn die östlich des Westkreuzes liegenden Flächen grün bleiben, ist das sehr begrüßenswert. Ich verweise auf meine diesbzgl. Anmerkungen zu den anderen Entwürfen.	4	0						
46176	Gut: Mobilität, insbesondere ÖPNV, wird gleich mitgedacht - jedenfalls nach Westen, nach Südosten fehlt es leider. Verbesserungsfähig: Reitschulgelände: zu hoch, zu dicht - das scheint im Quartier Güterbahnhof besser gelungen sein. Westkreuz: 3 Hochhäuser in der Kaltluftschneise sind bestimmt keine gute Idee.. Die passen besser zwischen Rasthaus und ICC. Die geplante Bebauung rückt zu dicht an die Dernburgstraße. Die KFZ-Erschließung - mindestens für Lieferverkehr und ÖPNV - ist nicht so recht erkennbar.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
46200	Parkstadt: - Die Grünflächen erscheinen bei genauerer Betrachtung nur Begleitgrün der großmaßstäblichen Bebauung (Märkisches Viertel) zu sein, die meist keine Aufenthaltsqualität und Biodiversität bieten Eingang Charlottenburg: - Hier wird eine intakte Natur, mit naturgeschütztem Baumbestand -Schwarz-Pappel, die auf der Roten Listen stehen- und Biodiversität mit Hochhäusern bebaut und keinerlei Grün vorgesehen, wie wird das kompensiert? Westsite: - Die großen Grünflächen und Naherholungsgebiete ihres Entwurfes, südöstlich des Westkreuzes gehören nicht zum Plangebiet und sind im privaten Eigentum	5	0						
46238	Der Entwurf zeugt von völliger Respektlosigkeit und Unverständnis gegenüber Bedeutung und Geschichte des Ortes. Existierende Sichtachsen, Perspektiven und Panoramen aus Funkturm ICC und Bahnhof Westkreuz, erlebbar aus den reichen und gewachsenen Grünflächen, werden dem Diktat eines Hochhausensembles am Bahnhof Westkreuz untergejocht. Statt an den Rändern behutsam zu verdichten wird ein Pseudo-Downtown zentral konstruiert an einem kaum zu erschliessenden Nicht-Ort. An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind? Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten?	1	0						

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
46238	Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert? Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen?	1	0						
46257	Durch die vorgeschlagenen Hochhäuser am S-Bahnhof Westkreuz wird der Bahnhof sichtbarer; die Hochhäuser und der entstehende Stadtplatz ist jedoch mit Blick auf die bestehende Struktur zu groß, es wird nicht genügend Nutzer für diesen Platz geben. Der Platz wird zum toten Ort bzw. ggf. Sicherheitsproblem insbesondere an Wochenenden und an den Abenden werden. Beschreibung des Konzepts - es sollen keine Ikonen geschaffen werden - passt nicht zu den vorgeschlagenen Hochhäusern.	1	0						
46273	Hochhäuser lenken den Blick auf den S-Bahnhof Westkreuz, sind aber - bei genauem Blick auf die Umgebung - deutlich zu groß konzipiert. Dem neu entstehenden , Stadtplatz' fehlt es an diesem Ort an Stadt: es wird in der Regel zu wenig Nutzer geben, abends und an den Wochenenden kommen vermutlich noch Sicherheitsprobleme dazu.	0	0						
46281	Die Größe der Bebauung am Westkreuz ist interessant, aber im Missverhältnis zum Maßstab und der Frequentierung des Ortes. Wie sind die Türme zu verstehen - als Bürotürme, die Abends leer stehen? Wie / von wo werden die großen Bauvolumen erschlossen? Die Größe des Stadtplatzes wirkt absurd, wenn man das anschließende Witzleben kennt. Wie kann ein Platz von solch einer Größe genutzt werden?	1	0						
46287	Das ist der einzige Entwurf hier, der sich über eine über die Bahnhöfe Grunewald, Westkreuz und Messe-Süd hinausgehende Erschließung durch ÖPNV Gedanken macht.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
46287	Das ist ein Muss, wenn die Quartiere frei von MIV sein sollen, sie sind zumindest für Menschen, die nicht (mehr) gut zu Fuß sind, sonst zu weitläufig. Die sehr hohe Bebauung rund um Westkreuz fügt dieser Teil der Stadt ein völlig neues Element hinzu und verändert die Ansicht total, spätestens beim Hotelbau vor dem ICC wird die Konkurrenz zu den vorhandenen Landmarks deutlich, wenn denn ein Hotelbau überhaupt ein Landmark werden kann und nicht ein Motel-One-Klotz á la Hauptbahnhof ist. Positiv wieder der Radweg als Verbindung, der hier durch die Mitte des Güterbahnhofquartiers geht. Anders als die meisten anderen Entwürfe gibt es hier einen offenen Mittelstrang, der das Quartier durchzieht und es dadurch zu einem zusammenhängenden urbanen Bereich macht. Im Gegensatz zum Quartier Güterbahnhof scheint das Reitstallareal sehr stark bebaut. Wollen wir zwischen dem zweistöckigen Eichkamp und dem zwei bis dreistöckigen Grunewald generell ein dicht bebautes Gebiet mit hohen bis Hoch-Häusern, oder ist die Einfahrt nach Berlin am Stadteingang West mit weitem Blick nicht etwas, was erhalten bleiben sollte? Auch vor dem Hintergrund, dass hier ein Korridor, der kühle Luft in die Innenstadt leiten soll, ist eine zu dichte Bebauung nicht sinnvoll.	1	0						
46292	Insgesamt zu hohe Bebauung, die die Kaltluftschneise nicht berücksichtigt. Der Entwurf wirkt wenig visionär, die Hochhäuser haben wenig Bezug zur Umgebung. Der erwähnte See ist im Entwurf nicht zu sehen (oder ich habe ihn übersehen).	1	0						
46293	Die Konzeptidee, den S-Bahn zum Ankerpunkt des Eingangs zum Charlottenburger Stadtquartier zu machen, ist nachvollziehbar.	0	0						

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
46293	Allerdings ist recht fraglich ob der Ort für die Idee eines urbanen Zentrum mit entsprechender baulichen Verdichtung der richtige ist. Die Befüllung der Flächen zwischen ICC und Stadtquartier Charlottenburg mit disparaten Großformen wirkt zufällig. Der Mehrwert der Versiegelung von Grünflächen in dem Bereich erschließt sich nicht.	0	0						
46307	Es ist schon erstaunlich, dass die Planer alle eine enorme Bebauung im Bereich der Grünflächen/des Eisenbahner Landwirtschaftsgebietes östlich des ICC einplanen. Ja, Wohnungen werden in Berlin benötigt, aber Wohnungsbau wo Wohnungsbau hingehört. Die Grünflächen mit erheblichem Nutzen für die Natur und den Klimaschutz der Stadt gehören nicht dazu und sollten nicht missbraucht werden. Weshalb sehen alle Planer eine Bebauung vor. Das sieht verdächtig nach rigoroser Vorgabe aus. Wer steckt hinter den Vorgaben und weshalb wurden diese nicht den Anwohnern und Grün-Interessierten bekannt gemacht? Dabei hieß es doch immer in den Gesprächen zum geplanten „Westkreuzpark“ und zum „Autobahndreieck Funkturm“, dass die Grünflächen aus gutem Grund erhalten bleiben sollen bzw. nur zeitlich begrenzt für die Bauarbeiten zum AB Dreieck Funkturm genutzt werden sollen. Weshalb jetzt dieser nicht publik gemachte Umschwung. Kein Wunder, dass die Politikverdrossenheit zunimmt. Und Berlin geht wieder mit einem Negativbeispiel voran. Wo sind die Politiker, die sich noch daran erinnern, was gestern gesagt wurde und es wagen, für richtig befundene Entscheidungen zu kämpfen.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
46307	Kleingartenpächter sind gewollt oder ungewollt Kämpfer für den Erhalt der Natur und für den Klimaschutz - nicht nur aus Eigennutz, sondern auch zum Wohle der Stadt. Jeder, der die Grünflächen in den vergangenen Sommerzeiten beobachtet hat, konnte den Unterschied erkennen, was öffentlich „betreute“ Grünflächen waren und was von Kleingartenpächtern gepflegt wurde, vielfach auf eigene Kosten. Diese Leute sollen jetzt vertrieben werden und den geplanten Bebauungen weichen. Soll es denn nur noch Steinwüsten für Kinder geben? Wer bauen will, soll es an den Stellen tun, die dafür geeignet sind. Wie oft hört man, dass es noch sehr viele bebauungsfähige Flächen in Berlin gibt, ohne dass man schon Grünflächen usurpieren muss.	0	0						
46311	Der Frischluftkorridor von Westen her wird durch die Bebauung am Westkreuz unterbrochen. Die bestehende Bebauung in der Dernburgstraße wird durch die großen Gebäude, die ihnen sehr nah kommen, „erschlagen“ Wie/von woher sollen die hohen Gebäude erschlossen werden? Wo sollen die attraktiven Wegeverbindungen entstehen?	0	0						
46312	Woher kommt das Wasser für die neuen Wasserflächen?	0	0						
46313	Der Versuch mit schönen Worten im Architektur-Jargon diesen Kahlschlag vorhandener Strukturen zu verschleiern. Kein Wort über die Entwicklung der Bürgerbeteiligung und die Einbeziehung der Ergebnisse aus der Dialogwerkstatt. Nicht mal der Versucht die bestehenden Strukturen zu bewahren und in die Planung einzubeziehen - stattdessen Hochhäuser am Westkreuz - wer soll darin wohnen oder sollen hier erneut Büros entstehen wie an den meisten Freiflächen der Stadt?	0	0						

- Nutzung
 ■ Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
 ■ Klima- und Umweltschutz
- Öffentlicher Raum
 ■ Bebauung und städtebauliche Qualität
 ■ Allgemeine Hinweise
- + | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-	■	■	■	■	■	■
46313	- Auch hier fehlt jeglicher Ansatz einer Überbauung der Autobahn um damit Fläche für Wohnungsbauten zu schaffen. Diese Antwort lässt die Planung ebenso vollkommen offen - insgesamt wirkt der Entwurf wenig durchdacht hinsichtlich der Bestands-Situation vor Ort. Waren die Planer jemals dort - haben Sie mit den Anwohnern gesprochen für die Sie planen? Eine verbesserte Verkehrsanbindung ist von allen erwünscht aber nicht mit der Brechstange sondern behutsam und bewahrend. Das ist die Aufgabe und die Kunst. Erst dann wird Vertrauen geschaffen und Dialog möglich. Letztlich bleibt die immer die Frage: für wessen Interessen wird hier geplant und gebaut - für die Menschen die in der Stadt leben und arbeiten oder für Investoren die mit einer solchen Planung mehr an Ihren Gewinnen interessiert sind? Letztlich bleibt die immer die Frage: für wessen Interessen wird hier geplant und gebaut - für die Menschen die in der Stadt leben und arbeiten oder für Investoren die mit einer solchen Planung mehr an Ihren Gewinnen interessiert sind?	0	0						

d) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung

24.02. - 12.03.2023

ID	Kommentar	+	-						
45955	den vorgaben in dem auslobungstext wird bezüglich ökologie grünflächen und kleingärten nur deklamatorisch gefolgt oft erweisen sich die aussagen nur als schmückendes beiwerk sogenannte „spruchblasen“ letzendlich geht es um bauen,bauen,bauen....zwecks verwertung der flächen	2	0						
45988	[Antwort auf 45955] ergänzung: nach detaillierter betrachtung sämtlicher vorschläge hier ein bsp. „Die S-Bahn Station Westkreuz stellt ein ungemeines, aber kaum erschlossenes Potential dar. Es knüpft direkt an das Umfeld des Lietzensees an und vermittelt nach Südwesten zum Güterbahnhof. Ihm kommt räumlich und funktional eine wichtige Gelenkfunktion zu, die wir baulich aufnehmen möchten - mit der Station als neues Zentrum in der Mitte. Durch die unterschiedlichen Lagen und verkehrlichen Belastungen und Anschlüsse, können wir uns einen Gradient von High Tech Produktion über Low Tech Wohnen bis zu Land Tech und Urban Gardening Nutzen vorstellen. In Richtung Lietzensee und Neue Kantstrasse hält die Bebauung Abstand zu den markanten Häuseransichten der Dernburgstrasse und nimmt hier einen neuen Land-Park in die Mitte. Bebauung wird hier als integrierte Lösungen gesehen, Low Tech - trifft High Tech. Der Geist der Kleingärten lebt in neuen Formen der Nahrungsmittelproduktion weiter, Lärmschutz ist integriert gleichzeitig Grün und Aufenthaltsraum, die „abgehängte Lage wird zum wohnräumlichen Vorteil.“ die Bahnlandwirtschaft mit ihren hunderten von Kleingartenutzern bleibt draußen vor. Dialog mit dem Bestand sieht anders aus!	1	0						

ID	Kommentar	+	-						
45991	Grundsätzlich finde ich das Verfahren, die geplante Verdichtung und vieles in den Texten begrüßenswert, eine weitere Stellungnahme aber außerordentlich schwer: Jedenfalls ich finde in den Plänen nicht, welche neuen Wege vorgeschlagen werden. Die Strukturierung der neuen Baukörper scheint wesentlich von der Darstellungskunst des Einreichenden abzuhängen, die vorhandene Bebauung ist nicht gleichmäßig dargestellt. Vom Realismus der Verwirklichung kann man sich keine Vorstellung machen, die Videos haben bei mir nicht funktioniert, die Vorgaben für den Wettbewerb sind nicht unmittelbar ersichtlich. Besonders bedauerlich ist dies bei einem Vorhaben, das so Viele und so markante Orte betrifft. Die Empfehlung ist also, wesentlich mehr auf die Verständlichkeit und aktive Beteiligung der Bürger zu achten.	4	0						
46004	Mir macht Sorge dass die freitragenden Überleitungsentwürfe den Schallschutz in mehreren der Entwürfe nicht berücksichtigt haben. Da ist keine Schallschutzeinrichtung verbaut. Da würde der Schall weithin abgestrahlt und beeinträchtigt die Anwohner massgeblich. Bitte nachbessern. Ich versuche das auch bei der DEGES vorzubringen. Ein Erhalt der Abfahrt Halensee wäre dringend wünschenswert um den unvermeidlichen Autoverkehr nicht die Anwohner belasten zu lassen. Ob ich damit Erfolg habe weiss ich nicht, Aber den Schallschutz als einen Kern der Planung zu sehen wünsche ich mir von den Entwürfen...	6	0						
46021	Sehr gut, dass Fahrrad- und Fußgänger Verbindung von City in Richtung Grunewald gestärkt wird und damit der Naturraum gen City weitergedacht wird. Wichtig: 1. Kaltluftschneise muss breit erhalten bleiben.	5	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46021	2. Verbindung zu bestehend Siedlungen Eichkamp und Hilde-Ephraim-Str. muss auch baulich Rechnung getragen werden, d.h. keine Hochhausklotzbebauung, sondern kleinteiliger, Berliner Traufhöhe nicht überschreitend und viel Grün, nur so bleibt auch die Stadt der Zukunft für den Menschen lebenswert! 3. Autozuwegung nur über Zugänge von Planstraße 1 ausgehend oder von der Halenseestr. aus. Da bei erheblich mehr Bewohnern auch erheblich mehr Verkehr entsteht, ist dringend die Offenhaltung der Auf-Abfahrt zur A100 Halenseestraße notwendig, um nicht noch mehr Verkehr zur geplanten neuen Anschlussstelle Messe am Messedamm zu leiten. Auch eine Autozuwegung von der Cordesstraße aus darf es nicht geben, da hierdurch ebenfalls erheblich mehr Verkehr auf dem Messedamm/Jaffestr./Eichkampstraße entstehen würde. 4. Keine breiten und Hochhausfronten gegenüber Eichkamp, dadurch würde ein extremes Reflexionsschallproblem für Eichkamp entstehen durch den Lärm der A 115. Generell muss Schallproblem des gesamten Areals auch durch entsprechende Fassadenbeläge (Grünfassaden?) gelöst werden. 5. Vermeidung von Hochhäusern, es gibt schon zuviele „Unorte“ dieser Art in der Stadt, an denen sich die Menschen nicht mehr gerne aufhalten (s. Potsdamer Straße, neue Hochhäuser an der Gedächtniskirche etc.) 6. als Orte der Vielfalt und des Wohlfühlens in der Stadtstruktursollten auch die Kleingärten soweit wie möglich erhalten bleiben.	5	0						

ID	Kommentar	+	-						
46021	7. Am ehesten fühle ich mich durch die Entwürfe des Büros ADEPT und evtl. auch GMP angesprochen. Beide Entwürfe zeigen, dass sie versuchen, möglichst sensibel mit diesem Areal in Bezug auf die künftigen Bewohner umzugehen. Veränderungen dieser Entwürfe im engen Dialog mit der Stadtgesellschaft könnten zu einer interessante und begriedigenden Gestaltung des Areals und einer breiten Akzeptanz des großen Einzugskreises der Anwohner führen. 7. Jeder Planer möge bitte so planen, dass er/sie selber auch in dieser neuen Wohnumgebung auf Dauer gerne wohnen würde, d.h. Kinder aufziehen, alt werden, nachbarschaftliche Netze pflegen, lebenswerte, grüne und nicht in Lärm und Monumentalität erstickende Umgebung ! 8. Damit dieses Projekt wirklich zum Wohle unserer Stadt Berlin gelingt, ist eine permanente Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation und enger Austausch mit Senat und allen planenden und bauenden Institutionen notwendig.	5	0						
46048	Schön das es ein Verfahren in der Art und Weise gibt und es in der Avus Tribüne stattffand. Verwunderlich scheinen mir die wenigen Kommentare. Besonders bedauerlich finde ich das sich die Stadt Berlin der Planung der (Autobahn) Deges unterordnen muss. Das Auto hat uns sämtliche Stadträume zerschnitten die wir nun zu reparieren versuchen. Hier wäre es auch mal schön die Autos nach 100 Jahren „unter die Erde“ zu bringen und die Möbilitätswende mit Verweis auf die Geschichte zu zeigen. Das geht woanders auch. Ich denke aber bei den tollen Planungsteams wird es gute Lösungen geben. Schöne Grüße aus Hamburg !	2	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-						
46055	[Antwort auf 45955] das Statement des NABU muss auch für die (noch) vorhandenen Brachen im Planungsgebiet gelten https://berlin.nabu.de/news/2023/32997.html	0	0						
46056	[Antwort auf 45955] 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. aus der aufgabenbeschreibung zur erinnerung: In den Konzeptdiskussionen um den Westkreuzpark war diese Fläche immer als Parkfläche enthalten	2	0						
46078	Die Integration des Messegelände Berlin in den Planungsprozess wird nur an der Oberfläche behandelt. Der Hinweis aus einem Wettbewerbsbeitrag wie „die Messe erhält eine neue Stadtfassade“ sind wenig zielführend. Eine nachvollziehbare Anbindung des Planungsgebietes zur Haupterschließung des Messegeländes über Jaffeestraße, Mesesdamm, Masurenallee fehlt oder wird nicht ausreichend dargestellt.	2	0						
46092	Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen	12	0						

ID	Kommentar	+	-						
46092	An welcher Stelle wir der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind, was im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte. Über welche Straßen wird das neue Wohngebiet auf der Kolonie am Westkreuz erschlossen?	12	0						
46107	Dass neue Wohnungen dringend benötigt werden stellt sicher niemand in Frage. Allerdings stelle ich mir die Frage, warum so viele dieser neuen Wohnungen kein neues nachbarschaftliches Miteinander schaffen? Eine seit Jahren gewachsene Kleingarten Kolonie mit so vielen Gebäuden (egal welchem Zwecke sie dienen sollen) zu zerstören ist nicht zu verstehen. Neubauten sollen zwar nur genehmigt werden wenn diese ausreichend Versickerungsflächen ausweisen, aber warum eine riesige Versickerungsfläche wie die Kleingarten Kolonie zum größten Teil versiegelt werden soll, um dann mit wesentliche geringeren Versickerungsflächen zu entstehen kann ich nicht nachvollziehen. Über den Verlust des alten Baumbestands, der die letzten trockenen Jahre auch deshalb gut überstanden hat, weil die Bäume nicht an einer betonierten Straße stehen, kann m an auch nur den Kopf schütteln. Der Bürgerwille scheint bei der Planung vielleicht kurz wahr, aber mitnichten ernstgenommen worden zu sein. Wie stellen sich die Planer „Urbane Landwirtschaft“ vor? Warum soll ein seit mehreren Jahren funktionierendes Urban Garden Projekt innerhalb des Westkreuzgartens, einer kommerziellen Landwirtschaft geopfert werden...	13	0						

- Nutzung
 ■ Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
 ■ Klima- und Umweltschutz
■ Öffentlicher Raum
 ■ Bebauung und städtebauliche Qualität
 ■ Allgemeine Hinweise
 + | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-	■	■	■	■	■	■
46120	Die Stadt braucht Grün! Wie viele durch Kleingärtner:innen geschaffene und gepflegte grüne Flächen sind in den letzten Jahrzehnten verschwunden? Der Klimawandel ist da und weiterhin wird dieses wichtige Grün, das für Erholung, Umweltbildung, Artenvielfalt und frische Luft (Kaltluftschneise vom Grunewald in die Stadt) für alle Bürger:innen der Stadt sorgen soll, zerstückelt und wegrationalisiert. In den Entwürfen kommen Gärten zum großen Teil überhaupt nicht mehr vor. Hier wäre wünschenswert gewesen, die Kolonie als Ganzes zu betrachten und zu erhalten. Nebenbei sei bemerkt, dass eine „Bearbeitungszeit“ für die Bürger:innen von 16 Tagen nicht ausreichend ist, um allen die Gelegenheit zu geben, jeden Plan einzeln zu studieren, für sich zu bewerten und hier angemessen zu kommentieren!	11	0						
46129	Wenn das Leben in den neuen Quartieren „autoarm“ möglich sein soll, müssen Alltagsziele schnell und attraktiv zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sein. Das betrifft nicht nur die Nahversorgung durch Einzelhandel für den täglichen Bedarf und Dienstleistungen sondern auch Kita, Schule und weitere soziale Einrichtungen. Was davon nicht allein für das jeweilige Quartier tragfähig ist (z.B. Supermarkt) und einen weiteren Einzugsbereich hat wie Schulen muss auch aus den angrenzenden Bestandsquartieren gut erreichbar sein (und/oder umgekehrt). Dafür braucht es geeignete möglichst direkte Verbindungen für Fuß- und Radverkehr UND es braucht eine gute Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen. Hierfür nur auf die bestehenden S-Bahnhöfe zu verweisen ist sicherlich nicht ausreichend: allenfalls für den südlichen Teil des Reitschulgeländes besteht hier ein guter direkter Zugang zum Bf Grunewald und den dortigen Bushaltestellen.	6	0						

ID	Kommentar	+	-						
46129	Aus einem künftigen Quartier im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs sind die Wege dorthin aber teils relativ weit und auch der im nördlichen Abschnitt nähere Bahnhof Messe Süd/Eichkamp ist zumindest über die bestehende Cordesstraße nur umwegig, beschwerlich und unattraktiv erreichbar. Es muss also auch über eine ergänzende bzw. direktere ÖV-Erschließung der neuen Quartiere nachgedacht werden. Ebenso werden diese Quartiere (auch das Reit-schulgelände) natürlich Fahrerschließungen z.B. für Ver- und Entsorgung benötigen, auch wenn der MIV dort weitgehend herausgehalten wird. Die Abwicklung des LKW-Verkehrs von und zum UCC im Bereich des Güterbahnhofsquartiers sollte unbedingt mit möglichst wenigen Überschneidungen oder Konfliktpunkten zur Quartierserschließung und dessen öffentlichen Räumen erfolgen.	6	0						
46138	Leider hat keiner der Teilnehmer die Vorgabe „möglichst viel Baufläche“ in Frage gestellt. Eine stadtklimatisch sinnvolle grüne Zunge vom Grunewald bis zum Lietzensee und zum Bahnhof Charlottenburg wird dem Mantra nach immer mehr Wohnungsbau geopfert. Sinnvoller wäre es, den Wohnungsbau auf die schon jetzt stadtklimatisch nutzlosen vorhandenen Autobahntrassen zu konzentrieren und z. B. den „Autobahngraben“ vom Hohen-zollerndamm bis zum Rathenauplatz zu überbauen, wie im Projekt „Grüne Vene“ vorgeschlagen. Das Güterbahnhofsgelände wäre für eine neue großzügige Kleingartenanlage gut geeignet und könnte im Tausch gegen gut erschlossene Kleingartenflächen im Innenstadtbereich Bauflächen an geeigneteren Stellen ermöglichen.	11	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46138	Alle Entwürfe zur vorgeschlagenen Bebauung auf dem Güterbahnhofsgelände zeigen isolierte Kleinquartiere mit extrem aufwendigen Erschließungskosten. Kein Entwurf überzeugt durch eine brillante städtebauliche Idee. Die wie vom Himmel gefallenen Styroporklötzchen werden zurechtgerüttelt, damit sie reinpassen. Die Restflächen im Autobahn- und Eisenbahnkreuz sollten mit dichter Vegetation belegt werden, damit die Kaltluft weit in die Stadt hineinströmen kann. Positiv sehe ich die zum Teil Erfolg versprechenden Ansätze, mit der Straßen- und Bahnverkehrsverteilung einen entsprechenden Radwegeknoten als Zentrum eines Radwegenetzes zu verbinden. Auch die auf dem Gelände ausgewiesenen Baudenkmäler würden nicht durch Baumassen eingemauert werden sondern blieben als Solitäre sichtbare Denkanstöße, ggf. sogar nutzbar für die angestrebte Güternahverteilung.	11	0						
46142	Etliche Entwürfe sehen Baufelder angrenzend an den S-Bf Westkreuz vor, teils in hoher Dichte oder sogar als Hochhaus-Cluster. Es gibt viele Aspekte, unter denen die vorgeschlagenen Baufelder, Bauvolumen und Höhenentwicklungen an diesem Ort kritisch zu betrachten sind, auf die bereits in anderen Stellungnahmen hingewiesen wird. Darüber hinaus scheint aber teilweise auch ein Missverständnis hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung vorzuliegen: Vielleicht verleitet die Lage am AB-Dreieck Funkturm zu der Annahme, dass hier auch straßenseitig für den Kfz-Verkehr eine gute Erreichbarkeit anzunehmen sei. Heute ist der Bf Westkreuz immerhin von der A100 - wenn auch nur in Fahrtrichtung Nord - über eine Ausfahrt erreichbar.	8	0						

ID	Kommentar	+	-						
46142	Mit dem Umbau des AB-Dreieck Funkturm entfällt jedoch auch diese Zufahrtsmöglichkeit - von der AVUS her oder vom Stadtring in Fahrtrichtung Süden gab es sie schon bisher nicht. Künftig wird der Bereich um den Bf Westkreuz jedoch ausschließlich noch über die Halenseestraße vom Rathenau-Platz her in Fahrtrichtung Norden erreichbar sein. Innerhalb des Plangebiets ist dieser straßenseitige Erschließungs-mangel wohl kaum zu beheben und die in einigen Entwürfen beabsichtigte Straßenerschließung via Dernburgstraße wird doch hoffentlich nicht ernsthaft in Betracht gezogen? Hierzu wäre eine zeitnahe Klarstellung im wettbewerblichen Dia-logverfahren ratsam.	8	0						
46145	Güterbahnhof Greifswalderstraße: ein Beispiel wie es aus-gehen wird/kann, wenn die Investoren die Planungen über-nehmen https://taz.de/Bebauung-am-Ernst-Thaelmann-Park/!5919482/	1	0						
46148	[Antwort auf 46145] interessanter Hinweis von Raumscrip-t auf meine Frage: Wem gehört was? „Weiter wurde in der Aufgabenbeschreibung (Abs. 107) er-klärt, dass für die Planungsteams die Frage des Eigentums im Rahmen der Planungen nicht zu beachten ist, da die Aufgabe der Planungsteams darin besteht, einen Gesamt-entwurf, unabhängig von Eigentumsgrenzen zu erarbeiten. Die Eigentümerschaft im Planungsgebiet insgesamt und die Eigentumsübergänge innerhalb der Organe der Bahn im Speziellen sind daher für die Planungsteams für die Bear-beitung nicht relevant und würden von der Planungsaufgabe ablenken.“	0	0						

■ Nutzung
 ■ Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
 ■ Klima- und Umweltschutz
■ Öffentlicher Raum
 ■ Bebauung und städtebauliche Qualität
 ■ Allgemeine Hinweise
 + | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-	■	■	■	■	■	■
46148	und es geht weiter: „die Naturschutzbelange werden durch Sachverständige der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz und des Umwelt- und Naturschutzamtes Charlottenburg-Wilmersdorf vertreten, da diese die naturschutzrechtliche Fachaufsicht im Planungsgebiet innehaben. Naturschutzrechtlich versierten Bürgern und anerkannten Naturschutzverbänden steht es jedoch frei, sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in das Verfahren einbringen.“ auf meine anfrage warum die Naturschutzverbände nicht als sachverständige eingebunden werden die ausschreibung, was die bürgerbeteiligung betrifft, ist ebenfalls aufschlussreich https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/stadteingang-west/download/rahmenbedingungen_beteiligung_stadteingangwest.pdf statt partizipatorischer beteiligung deliberative partizipation (bitte mal googlen) und nun die ultimative antwort, welchen stellenwert die eine stimme der Bürgerschaft im wettbewerblichen verfahren hat „die Auswahl der Bürgerinnen und Bürger erfolgte in Form einer anonymisierten Losung. Für dieses Losverfahren konnten sich Interessierte bewerben, was Sie ebenfalls getan haben. Die eingegangenen Bewerbungen wurden nach Geschlecht (m/w/d), nach Alter (unter 30/über 30) und dem Wohnort (lokal/stadtweit) kategorisiert. Ziel war es, nach der Losung eine gleichmäßige Verteilung durch ein ausgeglichenes Geschlechterverhältnis, eine angemessene Altersverteilung und eine räumliche Zuordnung zu erlangen. Die Auslosung fand durch uns, dem Dienstleister für Beteiligung, am 07.09.2022 statt.“	0	0						

ID	Kommentar	+	-						
46148	so wird das nichts der verfasser dieser zeilen hat umfangreiche erfahrungen in ähnlichen projekten sammeln dürfen Fazit: scheindemokratische prozesse-die statements landen auf dem haufen der ablage und wenn schon architektenbüros, dann solche: https://www.architects4future.de/	0	0						
46153	[Antwort auf 46120] dazu passt es, dass die bisherigen nutzer des areals, beispielsweise die kleingärtner aber auch gewerbetreibenden vertreten durch ihre interessenverbände, in dem sachverständigengremium gar nicht vorkommen anhörung wäre keine alternative da ohne stimmrechte keine politische wirksamkeit herstellbar ist	0	0						
46161	In dieser Form sind die Entwürfe sehr schwer vergleichbar. Ich wünsche mir einige zusätzliche Fakten - entweder in den Entwürfen zum Vergleich oder in der Ausschreibung als Vorgabe -und zwar: Flächennutzung: -- wieviel qm Wohn/Gewerbe/Mischfläche werden entstehen -- mit vielen neuen Bewohner/Angestellten wird gerechnet -- wie ist das Verhältnis zwischen: versiegelter Fläche durch die Autobahn/überbauter Fläche durch Gebäude/versiegelte Fläche durch städtischer Verkehrswege/Versickerungsflächen Lärmschutz/Kälteschneise/Licht -- die Gebäudehöhe beeinflusst erheblich das Klima und den Lärm der neuen Gebiete und der bereits vorhandenen angrenzenden Wohngebiete. Für jeden Entwurf brauchen wir eine Karte, die ausweist, wie sich die Luftströme und die Lärmverbreitung durch die geplanten Gebäude verändert.	4	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-						
46161	Nur so kann man frühzeitig erkennen, was für eine Bebauung wo möglich ist: Hochhäuser auf dem Reitschulareal würden beispielsweise erheblichen Einfluss auf die Lärmbelastung der anliegenden Siedlungen haben - entweder wird der Lärm der Avus oder der der Bahn verstärkt reflektiert. - Rund um den Bahnhof Westkreuz gilt das ganz besonders: Hier sind in vielen Entwürfen erstaunlich hohe Gebäude geplant, bei denen man sich nicht so recht vorstellen kann, wie sie dorthin passen sollen, ohne die bestehenden Gebäude zu erdrücken. Mobilität: - zum Vergleich der Entwürfe muss klar sichtbar werden, wie die neuen Quartiere für den KFZ-Verkehr - d.h. Lieferverkehr, ÖPNV, Individualverkehr - erschlossen werden und wieviel Parkraum (in Relation zu den geplanten Bewohnern/Angestellten) geplant ist.. In mehreren Entwürfen bleibt das völlig unklar. - Anbindung der neuen (Wohn-)Gebiete für nicht-motorisierten Verkehr und ÖPNV: Die Anbindung muss in alle Richtungen geplant werden, so dass die Quartiere voneinander profitieren z.B. durch neuen Einzelhandel im Güterbahnhof-Areal. Auch das ist nicht überall zu erkennen. - 15 min Stadt: ist gefordert, aber nicht spezifiziert für wen: Wünschenswert wäre, wenn sich in den neuen Quartieren auch ein Mensch, der auf einen Rollator angewiesen ist, noch selbst versorgen könnten. - Wenn Berlin seine Klimaziele erreichen will, dann muss es zu einer Fahrrad- und ÖPNV-Stadt werden. Ein attraktiver Fahrradschnellweg parallel zu S-Bahn und Autobahn muss in jeden Entwurf hinein.	4	0						

ID	Kommentar	+	-						
46173	Die im Beitrag von meinem Vorgänger [46161] gewünschten zusätzlichen Fakten wären in der Tat für eine Beurteilung der Entwürfe wichtig. Insgesamt fällt aber ein fehlender Zusammenhang der verschiedenen Gebiete auf - die Erschließung der einzelnen Quartiere für den Individualverkehr, den ÖPNV und den Lieferverkehr ist oft unklar - die Bebauung teils sehr massiv - stadtklimatische Aspekte kommen größtenteils zu kurz. Wünschenswert wäre ein weniger konventionelles Denken und das Aufzeigen neuer Wege etwa nach dem Vorbild Dänemarks, für das in diesem Wettbewerb meines Erachtens das Büro Cobe gute Ansätze bietet.	1	0						
46183	Wir vermissen insgesamt tendentiell die Umsetzung des Bürgerwillens, wie er in der Planungswerkstatt zum Westkreuzpark 2017 und vielen weiteren Diskussionen und Meinungsäußerungen der Anwohnenden zu Ausdruck kam. Der Erhalt einer wichtigen Frischluftschneise und eines wichtigen Lebensraums für zahlreiche Tierarten, unter der Obhut der vielen aktiven Kleingärtner:innen des Westkreuzgeländes wird hier, bis auf einige Entwürfe, weitgehend ignoriert. Die Ignorierung des bereits dokumentierten Bürgerwillens - der Erhalt der gewachsenen Kleingartenlandschaft am Westkreuz - erscheint analog zu den neuen Plänen zur Bebauung des Tempelhofer Feldes trotz anderslautendem Volksentscheid. Dies wird nicht nur zu ökologischen und sozialen Verwerfungen führen, sondern auch immer mehr Demokratieverdrossenheit verursachen.	7	0						
46184	Derartige „Dialoge“ erscheinen mir zunehmend unglaublich unwürdig zu sein, da bereits Ergebnisse aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenflächen als solche in den Entwürfen nicht erhalten werden.	8	1						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46184	Warum sollen von Privatpersonen unter hohem Arbeits- und Geldeinsatz bewirtschaftete Kleingartenflächen tristen städtischen Parks mit generischem Baum- und Strauchbestand weichen? Bestehende Parkanlagen zeigen doch deutlich, wie wenig Geld dem Land Berlin für Grünflächen zur Verfügung steht. Warum werden Angebote der offenen Kolonien nicht berücksichtigt, unverpachtete Flächen jedem Bürger zugänglich zu machen und so Begegnungsflächen für jeden Anwohner zu schaffen? Wenn Obst- und Gemüseanbau in Kleingärten solchen Projekten weichen soll, dann wird „urbane Landwirtschaft“ zerstört und nicht etwa ermöglicht.	8	1						
46189	Es sollten unbedingt alle Kleingärten erhalten bleiben.	6	0						
46190	Es ist bedauerlich zu sehen, dass der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert wird und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn nicht als solche erhalten bleibt. Es ist wichtig, dass die Bedürfnisse und Anliegen der lokalen Gemeinschaft in solchen Planungen berücksichtigt werden. Es ist auch unklar, wo die versiegelte Grünfläche kompensiert wird und wo Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen werden. Es ist wichtig, dass solche Ausgleichsmaßnahmen in der Nähe des ursprünglichen Standorts durchgeführt werden, um den Verlust von Grünflächen und Naturräumen zu minimieren. Es ist auch wichtig, den Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 zu berücksichtigen, der die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festgeschrieben hat. Es ist notwendig sicherzustellen, dass dieser Beschluss bei der Planung des Gebiets respektiert wird und dass im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte.	6	0						

ID	Kommentar	+	-						
46190	Schließlich ist es wichtig zu klären, über welche Straßen ggf. das neue Wohngebiet auf der Kolonie am Westkreuz erschlossen wird. Die Erschließung sollte so gestaltet werden, dass sie die Belastung für die Umgebung minimiert und die Verkehrssicherheit gewährleistet. Insgesamt scheint es, dass bei der Planung des Westkreuzparks einige wichtige Fragen offen geblieben sind, die dringend geklärt werden müssen, um sicherzustellen, dass die Interessen der Gemeinschaft respektiert werden und dass die Auswirkungen auf die Umwelt minimal sind.	6	0						
46195	1. Wie soll hier Frischluft in die City fließen bei einer tendenziell so massiven Bebauung? 2. Und wo werden Ersatzflächen für die Kleingärten geschaffen bzw. abgeräumte und zubetonierte Grünflächen kompensiert? 3. Was wurde aus dem Bürgerwillen, der Planungswerkstatt, die es 2017 zum Westkreuzpark gab und dem Erhalt der Kleingärten Vorrang gab? Der Erhalt der Kleingärten, die für uns eine wichtige Naherholungsquelle sind, ist für diese Planungsbüros einfach kein Thema. Hier geht es wohl bald wie beim Tempelhofer Feld, der Volksentscheid dazu wird ja derzeit von SPD und CDU auch ignoriert. 4. Was versteht man hier unter innovativer Nahrungsmittelproduktion? Werden die Kleingärten dann kollektiviert und zentral gesteuert? 5. Die BVV hatte beschlossen, dass große Teile um das Westkreuz als Grünflächen festgelegt werden. Wie verhält sich dieser Beschluss zu den hier dargestellten Planungen? Wird auch hier der Bürgerwille ausgehebelt?	7	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46204	Jedwede Bebauung an diesem Ort muss aus Prinzip verboten werden. Bei fast jeder Planung werden die Kleingärten und das viele Grün größtenteils verdrängt. Das ist nicht nur für die Kleingärtner und die Anwohner sehr schlimm, sondern es ist für die ganze Stadt Berlin ein Dilemma. Die frische Luft aus dem Grunewald muss ungehindert in die Stadt fließen, es ist an dieser Stelle der einzige Weg. Ich empfehle hier einen Artikel in der Berliner Morgenpost vom 31.07.2015 „Warum Berlin kalte Luft zum Atmen braucht“, in dem das schon sehr schön veranschaulicht wurde. Jedes neue Gebäude mehr an dieser Stelle wird die frische Luft aus dem Grunewald hindern, die Stadt abzukühlen und wir wissen schon heute, wie unerträglich die Sommer in Berlin sein können. Hier geht es natürlich gerade deswegen darum, die dort bereits bestehende Natur stehen zu lassen. Es ist alles da, was Flora, Fauna und Berlin benötigt. Natürlich wäre es schade für die Kleingärtner, ihre Gärten zu verlieren, gleichzeitig geht es hier um noch so viel mehr als das. Mir ist daher nicht begreiflich, dass man überhaupt weitere Pläne schmiedet, aller scheinbaren Wohnungsnot zum Trotz, die ganz sicher auch so nicht gelöst werden wird. Insofern würde ich keinen der hier vorgeschlagenen Ideen für die Bebauung unterstützen. Dass Dialogwerkstätten stattfinden und deren Inhalte dann kaum Gehör finden wurde hier bereits hinreichend kommentiert und ich schließe ich mich dieser Kritik an.	5	1						
46210	Sehr geehrte Damen und Herren, mir gefällt eigentlich nur ein Vorschlag des Planungsteams Cobe AS aus Kopenhagen.	0	1						

ID	Kommentar	+	-						
46210	Hier hat man den Eindruck, dass sich die Planer die Gegend angeschaut und realisierbare Ideen entwickelt hat. Die Häuser entlang der Autobahn könnten auch Lärmschutz für die Dernburgstrasse werden. Die Dächer könnten begrünt und mit einander verbunden werden. Was mir fehlt ist, dass man das ICC und die Umgebung nicht mit in die Planung einbezogen hat. Hier ist noch Platz für Grünflächen. Vielleicht war das in der Ausschreibung auch nicht gefordert. Darüber hinaus finde ich, dass man viele Kleingärten erhalten und noch weitere Flächen anbieten sollte, wo es kleine Gemeinschaftsgärten geben könnte. (Siehe den Garten mit Hochbeeten mehrerer Familien hinter dem Vereinshaus). Nur einen großen Park zu schaffen ergibt wenig Sinn, da Charlottenburg schon Probleme hat den Park am Lietzensee ordentlich zu pflegen...	0	1						
46212	Das Wahrzeichen des Eingangs West sollte der Funkturm bleiben! Alle Entwürfe gehen von generell hohen Bauten aus (ca. 7 Geschosse und Hochhäuser). Muss das ganze Areal aus Verwertungsgründen vollgebaut werden? Am Rande der Innenstadt sollte man sich der niedrig bebauten Umgebung anpassen und nicht umgekehrt. Im nördlichen Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald liegt das Terrain niedriger, so dass etwas höher gebaut werden könnte. Alle Entwürfe haben das Areal der ehemaligen Avus-Nordkurve nur partiell einbezogen, obwohl neben und unter der geplanten Autobahn Platz für Gewerbe und auch für Garagen wäre.	3	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46212	Das ganze Areal sollte der Durchlüftung des dichten angrenzenden Hochbaubereiches wegen ohne zu starke Störelemente geplant werden; was auch für die Verdünnung der hohen Emissionen im Gebiet wichtig wäre. Als Höhenorientierung könnte man im südlichen Güterbahnhofsgelände die ca. 25 Meter der Umgebungsbauten annehmen. Im tiefer gelegenen Gelände in Richtung S-Bahnhof Westkreuz und weiter nördlich könnten höhere Gebäude geplant werden, wobei die Höhen der Avus-Galerie und des Gebäudes des S-Bahnhofs Westkreuz eine Orientierung geben. Östlich vom S-Bahnhof Westkreuz sind von politischer Seite und mit starker Bevölkerungsbeteiligung weiterhin Kleingärten und ein Parkgelände angedacht. Auch sollten im gesamten Bereich genügend grüne Flächen und begrünte Bauten eingeplant werden, um die Kaltlufterzeugung weiterhin zu gewährleisten. Die Verbindung zum S-Bahnhof Westkreuz sollte Fußgänger, Fahrräder und Ähnliches einbeziehen. In allen Entwürfen wird der Zugang über die Cordesstraße betont. Jedoch steht diese Zufahrtstraße zu den alten Gebäuden der Bahn unter Bestandsschutz. Anzuerkennen ist, dass alle Entwürfe den Verkehr im Gelände minimieren wollen.	3	0						
46216	Bürgerinitiative ZWISCHEN DEN GLEISEN Aus aktuellem Anlass sei hier erinnert an das 2013 von der Heinrich-Böll-Stiftung veranstaltete Charrette-Verfahren „BürgerInnen planen ihre Stadt am Beispiel der Konversionsfläche Güterbahnhof Grunewald“.								

ID	Kommentar	+	-						
46216	Die damals erarbeiteten grundlegenden Kriterien für die zukünftige Entwicklung des Areals sind nach wie vor aktuell und bei der weiteren Bearbeitung der Planungskonzepte zu berücksichtigen: • Die Nutzung des Geländes muss seine stadtklimatische Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet und Kaltluftschneise zur Innenstadt erhalten. → Tipp für die weitere Planung: großzügig unversiegelte Grünschniesen freihalten, voluminöse Querriegel vermeiden und auf Hochhäuser verzichten – keine bauliche Verengung oder gar Verriegelung des Stadteingangs! • Der motorisierte Individualverkehr ist auf ein Minimum zu begrenzen und darf die Umgebung nicht zusätzlich belasten. → Tipp für die weitere Planung: konkrete Voraussetzungen für ein autoarmes Quartier schaffen, die Cordesstraße dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten, Erreichbarkeit der umliegenden S-Bahnhöfe durch direkte Zuwegung und evtl. Buslinien gewährleisten • Das Projekt soll Nutzungsentwicklungen und -veränderungen ermöglichen. → Tipp für die weitere Planung: zukunftssoffen planen, Freiräume und Optionen nicht unnötig verbauen • Das denkmalgeschützte Ensemble von Wohn- und Werksgebäuden muss erhalten und die historische Identität des Ortes erkennbar bleiben. → Tipp für die weitere Planung: das Ensemble an der Cordesstraße als Chance für einen sozialen und kulturellen Fokus des Quartiers nutzen • Das Projekt soll Nachbarschaft fördern. → Tipp für die weitere Planung: nachbarschaftsfördernde Fuß- und Radwegverbindungen innerhalb des Quartiers und zu den angrenzenden Wohngebieten konkretisieren, Orte der Nahversorgung und sozialen Infrastruktur auch im Hinblick auf die benachbarten Wohngebiete vorsehen“	7	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46229	Sehr geehrte Damen, Herren und Diverse, bei der Betrachtung der Pläne scheint mir, dass sie alle ziemlich aus der Zeit gefallen sind und ins letzte Jahrhundert gehören. Es kann doch angesichts des Klimawandels und der Probleme mit mangelndem Grundwasser niemand ernsthaft planen, weitere Flächen zu versiegeln und Gärten zu beseitigen. Vielmehr muss es doch darum gehen, Flächen zu entsiegeln um die Grundwasserbildung zu fördern und Kaltluftschneisen zu erhalten, um Berlin angesichts des Klimawandels lebenswert und bewohnbar zu erhalten. Für - auch aus meiner Sicht - erforderlichen Neubau sollte auf bereits versiegelte Flächen zurückgegriffen werden, indem z. B. die Autobahnen überbaut oder, noch besser, zurück gebaut und mit Wohnhäusern bebaut werden.	8	0						
46231	Insgesamt fällt auf, wie schwer es allen beteiligten Planern fällt, das stark zergliederte Gebiet sinnvoll zu entwickeln. Die teilende Wirkung von Stadtautobahn, Avus und den Bahnstrecken machen eine zusammenhängende Entwicklung nahezu unmöglich. Mal mehr und mal weniger erfolgreich und ernsthaft werden die Qualitäten und Herausforderungen der stadträumlichen Fragmente erkannt und entwickelt. Es entstehen aber überwiegend isolierte Lösungsvorschläge, einzelne Inseln mit einer spezifischen Qualität und Nutzung, die übergeordnet nur wenig zusammenhängen und teils zu klein sind, um gute Stadträume oder Grünflächen entstehen zu lassen. Um diese Gebiete qualitativ weiter zu entwickeln und die anschließenden Quartiere nachhaltig miteinander zu vernetzen, müsste man grundsätzlicher über den Neubau des Autobahnkreuzes nachdenken.	3	0						

ID	Kommentar	+	-						
46231	Die Verkehrsflächen, insbesondere die Autobahn, nehmen zu viel Platz ein, um wirklich gesunde Stadträume in ihrer Nachbarschaft entstehen zu lassen. Die erwünschte Verzahnung der Quartiere wird in den Plänen und Modellen durch viel grüne Farbe symbolisch markiert. Es ist jedoch nur schwer vorstellbar, dass die erhofften Verbindungen und Qualitäten tatsächlich in die Realität übertragbar sind, wenn man die betroffenen Orte mit ihren starken Lärm- und Abgasemissionen kennt. Auch die Erschließung der Flächen durch neue Radwege und Verbindungsbrücken ist ein guter Schritt in die richtige Richtung. Es ist aber sehr fraglich, ob einzelne Radwege ausreichen, um die isolierten Fragmente miteinander räumlich zu verbinden. Ohne die Reduzierung der Verkehrsflächen, können die guten Planerteams leider nur Stückwerk produzieren. Insbesondere, da das Autobahndreieck gerade neu geplant wird, sehe ich es als eine recht tragische, vertane Chance, die Entwicklung der Verkehrswege und der angrenzenden Stadt- und Grünräume integrativ zu denken und entwickeln. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten bei Autobahnbau und Stadtentwicklung sind bekannt. Trotzdem finde ich es wichtig, auf diese Problematik hinzuweisen, da es kaum nachzuvollziehen ist, wie diese riesige, zentrumsnahe Fläche nicht noch sinnvoller für die Stadt aktiviert werden kann.	3	0						
46240	Allgemeine Hinweise: Der Entwurf, der die Struktur der Gegend gut herausarbeitet und Vorschläge vorlegt, die auf genauer Kenntnis zu basieren scheinen, ist von dem Büro ‚Cobe‘.	2	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46240	Damit die Stadt lebenswert bleibt, ist eine gute Frischluftzufuhr und ausreichende Grünflächen wichtig für die Temperaturregulierung. Da der Wind hier in der Regel aus Richtung Westen kommt, darf die neue Bebauung diese Frischluftzufuhr nicht einschränken oder gar verhindern. Eine Bebauung entlang der Autobahn ist als Lärmschutz sinnvoll. Zu klotzige Strukturen neben dem Wohnviertel am Lietzensee sind kontraproduktiv. Neue Bebauung muss sich dem bestehenden Viertel anpassen. Es ist wichtig, die Bedeutung der bestehenden Kleingartenanlage zwischen Dernburgstraße und der S-Bahn als Erhaltungsfläche für viele Tier- und Pflanzenarten zu berücksichtigen und diese Vielfalt in einer neuen Nutzung zu bewahren. Die übergreifende Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen, die den Stadteingang in verschiedene Gebiete zerschneidet, wird - ohne eine große Veränderung wie beispielsweise eine Überdachung der Autobahn - nicht grundlegend verändert werden. Stadtplanung wird dann die verschiedenen Gebiete nicht zusammenführen können. Die Erschließung des Gebiets durch Rad- und Fußgängerwege muss darauf achten, dass die Nutzer_innen sich, insbesondere auch in der Nacht, sicher fortbewegen können. Das neue Wohngebiet könnte ansonsten durch ein Gefühl der Unsicherheit unattraktiv sein und zu einem Problemviertel werden. Ein Park entlang der Autobahn oder in der Mitte der Autobahn wird vermutlich nicht gut angenommen werden zur Erholung und Freizeitgestaltung, sondern eher ein Problem-Ort.	2	0						

ID	Kommentar	+	-						
46241	Unter den Anforderungen und Fragestellungen in der Aufgabenbeschreibung zu Zukunftsweisendem städtischem Bauen, das demografischen Wandel, neue Mobilität, gemischtes Wohnen und Arbeiten, Kreislaufwirtschaft, eine nicht überhitzte Schwammstadt und Klimaneutralität berücksichtigen soll, ist es eine Ironie, dass das Projekt von einer Autobahn bestimmt ist, die ihm den Platz für Entfaltung nimmt und alles zerschneidet. In keinem der Entwürfe wird das hinterfragt und werden Überlegungen angestellt, wie der über diese Autobahn einfließende Verkehr aus der Stadt herausgehalten werden kann. Wir schlucken einfach die heutige Gegebenheit, die so wenig den Vorstellungen von der Stadt der Zukunft entspricht. Insgesamt finde ich die Entwürfe alle nicht wirklich zukunftsweisend, es wird auf dem Restraum versucht, per Fahrradweg, mal per Windrad und Solaranlage Gründach die ökologische Stadt zu mimen. Wollen wir wirklich auf der Grundlage der heutigen Zwangssituation 20 Jahre in die Zukunft denken und dabei so traditionell und wenig visionär vorgehen? Zum Mindesten: Es benötigt hier einen Umsteigeort vom Auto auf klima- und stadtfreundliche Verkehrsmittel, der Bahnhof Westkreuz, das ICC, der Raum zwischen Messe und ICC könnte für einen solchen Verkehrshub genutzt werden. Besser noch: PKW bleiben mehrheitlich noch weiter draußen, dann kann die Autobahn schrumpfen und mehr Raum für eine klimaneutrale Stadt lassen. Für eine gute Umsteigemöglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln muss der Bahnhof Westkreuz hier besser erschlossen, angebunden werden, was bei einigen der Entwürfe geschieht.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46241	Dafür sind die geplanten Gebiete in quasi allen Entwürfen selbst offensichtlich autofrei angelegt. Aber ÖPNV gibt es nur mit den weit auseinander liegenden Bahnhöfen. Wer nicht mit dem Rad unterwegs ist, muss kilometerweit laufen. Immerhin taucht im Entwurf von O+O die Idee eines (Ruf?) busses auf, der aber zierlich sein muss, um durch die Zuwegungen zu kommen. Ebenfalls wird nicht in allen Entwürfen die Anforderung des UCC erfüllt, über die man sich ggfs. Versorgung und Müll-Entsorgung der Quartiere vorstellen kann. Die neuen Quartiere benötigen auch eine Infrastruktur jenseits von Verkehrsflächen: Lebensmittelläden, Kita, Schule..., fast nirgends erwähnt. Generell fallen bei den meisten Entwürfen die textliche Beschreibung der angeblich alles durchziehenden Grünflächen, der offene Bebauung und das, was die Modelle und Zeichnungen dann zeigen, recht weit auseinander. Im Plan oder Modell bleibt häufig als grünes Band die S-Bahntrasse, Gleise, Schotter und ein bisschen Böschung und die Restflächen um die Autobahnauf- und Abfahrten. Der Rest wird oft sehr dicht bebaut. Begrüßenswert sind die vielen Versuche, die verschiedenen Quartiere miteinander und mit Grunewald und Eichkamp zu verbinden, wenn auch teilweise schwervorstellbar ist, wie die breite Autobahn oder gleich 4 - 6 gleisige bestehende Bahntrassen hier überwunden werden sollen, Brücken und Unterführungen kosten die öffentliche Hand viel Geld, entfallen dann möglicherweise auf Geldmangel - das darf hier nicht passieren, sonst bleiben die Quartiere isolierte Problemzonen wie bislang.	1	0						

ID	Kommentar	+	-						
46241	Sehr gut kann ich mir die in vielen Entwürfen vorgesehenen geplanten Fahrradtrassen, die den Kronprinzessinnen-Radweg und das gesamte Planungsgebiet mit Charlottenburg um den Lietzensee/Kantstraße/Kaiserdamm verbinden vorstellen, das ist in beiden Richtungen ein echter Gewinn und erlöst die Fahrradfahrenden von den schrecklichen Kreuzungen rund um das ICC, hier besonders charmant die Highline von GKM vom Schmetterlingsplatz bis Rönnestr., die eine Art modernes Stadtwahrzeichen für den Stadteingang darstellen kann, weil sie über allem liegt und weithin sichtbar ist, ein hier sehr passendes neues Wahrzeichen für diesen bislang reinen Verkehrsort sein kann. Hohe Gebäude als Blickfang oder Wahrzeichen zur Wiedererkennung braucht es hier neben dem Funkturm, dem ICC und den Denkmalbauten Tribüne und Mercedeshaus nicht.	1	0						
46243	Berlin wird durch den Klimawandel mit Hitzeperioden konfrontiert sein. Damit die Stadt lebenswert bleibt, ist eine gute Frischluftzufuhr und ausreichende Grünflächen wichtig für die Temperaturregulierung. Da der Wind in der Gegend meistens aus Richtung Westen kommt, darf die neue Bebauung diese Frischluftzufuhr nicht einschränken oder gar verhindern. Eine Bebauung entlang der Autobahn ist als Lärmschutz sinnvoll. Gleichzeitig erschlagen zu große Strukturen das bestehende Wohnviertel am Lietzensee bzw. der Maßstab der neuen Bebauung muss sich dem bestehenden Viertel anpassen. Kleingärten sind wichtig für die Artenvielfalt. Viele gefährdete Pflanzenarten und Tiere sind in den Kleingärtenanlagen zu Hause. Es ist wichtig, diese Bedeutung der bestehenden Kleingartenanlage zwischen Dernburgstraße und der S-Bahn zu berücksichtigen und zu erhalten und die Vielfalt an Flora und Fauna auch in ein den Übergängen zu einer anderen Nutzung zu bewahren.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46243	Die große Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen zerrupft die Gegend in verschiedene Gebiete. Eine Stadtplanung wird ohne z.B. eine Überdachung der Autobahn die verschiedenen Gebiete nicht zusammenführen können. Wege schaffen Zugang und Verbindung, es entstehen durch die Wege allerdings keine zusammenhängenden Gebiete. Die meisten der Entwürfe versuchen einen Zusammenhang zu schaffen, der auf den Bildern farblich und in den Modellen herausgearbeitet ist (z.B. dadurch dass die Autobahn wie in den Plänen von Ortner und Ortner kaum sichtbar ist), so in der Umsetzung jedoch nicht erreichbar ist; die Darstellungen sind irreführend. Es wird hierdurch ein Bild der Gegend in der Zukunft suggeriert, dass ohne eine große Veränderung der Infrastruktur (z.B. Überdachung der Autobahn) nicht erreichbar sein wird. Es ist traurig, dass die Planung der Gebietes erst nach der Planung der Autobahn geschieht bzw. anders gesagt, das Gebiet inklusive Autobahn nicht zusammengeplant wird. Grundsätzlich ist bei der Erschließung des Gebiets durch Rad- und Fußgängerwege auf Sicherheitsaspekte insbesondere in der Nacht zu achten. Das neue Wohngebiet könnte durch ein Gefühl der Unsicherheit bei der Benutzung der Wege unattraktiv zum Wohnen sein und deshalb auch zu einem Problemviertel werden. Ein Park entlang der Autobahn oder in der Mitte der Autobahn wird grundsätzlich nicht gut angenommen werden zum Spaziergehen etc. Es entstehen „tote Orte“. Es wäre sinnvoll, bei der Planung des Gebietes die Lage des Halensees an der Autobahn zu verbessern.	1	0						

ID	Kommentar	+	-						
46243	Es ist schade, dass die Nutzung des innerstädtischen Sees durch den Lärm an der Autobahn stark beeinträchtigt wird. Der einzige Entwurf der die Struktur der Gegend herausarbeitet und darauf aufbauend Vorschläge vorlegt, ist von dem Büro „cobe“.	1	0						
46248	Berlin wird durch den Klimawandel zunehmend mit Hitzeperioden konfrontiert. Damit die Stadt lebenswert bleibt, sind eine gute Frischluftzufuhr und ausreichende Grünflächen wichtig für die Temperaturregulierung. Da der Wind in der Gegend meistens aus Richtung Westen kommt, darf die neue Bebauung diese Frischluftzufuhr nicht einschränken oder gar verhindern. Es ist wichtig, diese Bedeutung der bestehenden Kleingartenanlage auf dem Bahn-Areal zwischen Dernburgstraße, Heilbronnerstr. und Westkreuz zu berücksichtigen. Es gibt hier einen über Jahrzehnte gewachsenen vielfältigen Bestand an Wild- und Kulturpflanzen, v.a. auch (Obst)Baumbestand, und mehrjährige Nutzpflanzen wie Beerensträucher, etc., weiterhin eine vielfältige Fauna. Abgesehen von der Bedeutung dieses Gebiets für das Stadtklima, und die Artenvielfalt, besteht ein Bedürfnis der Bevölkerung nach Grünflächen, die eingebunden in langfristige soziale Netzwerke selber bestellt und gestaltet werden können. Lärmschutz entlang der Autobahn ist wichtig. Evtl. kann das auch durch geeignete Bebauung entlang der Autobahn erreicht werden. Der Maßstab der neuen Bebauung muss sich dabei dem bestehenden Viertel anpassen - das ist in vielen der Entwürfe nicht berücksichtigt. Die bestehende Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen zergliedert die Gegend in verschiedene unverbundene Gebiete.	2	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46248	Die einzige Möglichkeit, hieran etwas zu verändern, wäre eine zumindest partielle Überdachung der Autobahn. Hierdurch entstünden zusammenhängende Gebiete, mit Raum für Wohnungsbau, und Begrünung. Die meisten der Entwürfe suggerieren durch farbliche Gestaltung fälschlicherweise einen Zusammenhang, der ohne eine große Veränderung der Infrastruktur so in der Realität nicht umsetzbar ist. Wege schaffen Zugang und Verbindung, es entstehen durch die Wege allerdings keine zusammenhängenden belebten Gebiete. Grundsätzlich ist bei der Erschließung der verschiedenen Gebietsbereiche durch Rad- und Fußgängerwege darauf zu achten, dass die Wege auch attraktiv für eine Nutzung sind. Wege, die lange durch unbewohnte Bereiche führen, werden v.a. nachts eher gemieden. Ein Park entlang der Autobahn oder in der Mitte der Autobahn wird nicht gut angenommen werden zum Spaziergehen etc. So entstehen „tote Orte“, und somit unsichere Orte. Es wäre wünschenswert, bei der Planung des Gebietes die Lage des Halensees an der Autobahn zu verbessern. Es ist schade, dass an dem einzigen nicht privatisierten Uferbereich, die Nutzung des innerstädtischen Sees durch den Lärm an der Autobahn stark beeinträchtigt wird.	2	0						
46250	Schon die Aufgabenstellung bzw. das Aufgabengebiet bezieht die Flächen östlich des Westkreuzes teilweise mit ein. Tatsächlich gab es erst 2017 einen Bürgerdialog der die Flächen östlich der Ringbahn betrachtet hat.	7	0						

ID	Kommentar	+	-						
46250	Ergebnis der Workshoppreihe, die auf BVV Beschluss zur Sicherung der Grünflächen aufbaut, war die Entwicklung eines Parks südlich der Stadtbahntrasse und der Erhalt der Kleingärten nördlich der Bahntrasse. https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutz/naturschutz/freiraumplanung/artikel.563334.php# Dieser Sachverhalt scheint den Planungsbüros nicht bekannt zu sein. Sollte aber dringend berücksichtigt werden, um die Ernsthaftigkeit, mit der bürgerschaftliches Engagement eingefordert und betrieben wird, nicht ad absurdum zu führen! Die Steuerung auf dieser Homepage ist sehr unübersichtlich und wenig intuitiv, da man ständig vor und zurück springen muß. Der Zeitstrahl steht z.B. auf August 2021, so dass man erst zum aktuellen Prozess vorseiten scrollen muß Es gibt in jedem Kapitel diverse Kommentarfelder die thematisch nicht zwingend abgegrenzt sind - will man alle Kommentare zu einem Kapitel lesen, muß man sich ständig hin und her klicken. Eine öffentliche Beteiligung, die nur 14 Tage möglich ist (24.02. - 12.03.), ist für ein gründliches Studium der Entwürfe und auch für die Abstimmung in den verschiedenen Bürgerinitiativen viel zu kurz!	7	0						
46259	Nachtrag [zu 46241]: Generell gilt für alle Planungen, wir müssen jeden erwachsenen Baum erhalten, sie wachsen über Generationen nicht nach und sind lebensnotwendig für eine im Klimawandel erträgliche Stadt, falls sie das selber überleben.	2	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46271	Die vorliegenden Entwürfe zeugen (bis auf den Entwurf von gmp) von völliger Unkenntnis der verkehrstechnischen, historischen, und ökologisch-naherholungstechnischen Bedeutung des Bereiches um das Westkreuz. Während eine feingliedrige Bebauung an den Rändern, und im Bereich des Güterbahnhofes durchaus angemessen, verträglich und für ein lebenswertes Quartier zukunftsweisend ist, sind Entwürfe, die große Solitäre oder Hochhausaggregationen im Zentrum der grünen Lunge vorsehen, eher von der eigenen Großmannssucht geprägt. Der westliche Stadteingang sollte von Funkturm, ICC, Westkreuz und Grün weiterhin dominiert werden. Ein geschickt zu diesen platzierter Solitär angemessener Größe mag vielleicht akzeptabel sein, nicht aber eine Behandlung der Fläche als „green field“ für Verdichtung und vermeintliche Innenstadtquartiere mit Blockrandbebauung ... Ich würde mir für den weiteren Prozess eine detailliertere, respektvollere und vor allem durchdachtere Auseinandersetzung mit dem Ort wünschen. In der jetzt kommenden warmen Jahreszeit wird ein Spaziergang durch die Kleingärten jedem Planer hoffentlich hilfreiche Perspektiven, Panoramen und Details für eine behutsame Auseinandersetzung mit dem Ort liefern.	3	0						
46298	Mehr Mut bitte! Der Stadteingang West steht für die großen Themen des 20. Jahrhunderts. Der Funkturm ist Wahrzeichen für den Eintritt ins Medienzeitalter. Der Bahnhof Westkreuz ist das Sinnbild für Massenmobilität. Die Avus ist ein Zeugnis von Technik und Innovation. Das ICC steht für die großen gesellschaftlichen Umbrüche der 60er und 70er Jahre.	2	0						

ID	Kommentar	+	-						
46298	Und die Entwürfe? Platzieren brav Klötzchen und gestalten Stadtquartiere, oftmals in völliger Ignoranz und Respektlosigkeit gegenüber diesem fantastischen Ort. Wenn es EIN grosses Thema dieses beginnenden 21. Jahrhunderts git, dann doch wohl den Klimawandel. Wo bleibt der Entwurf, der radikal renaturiert, maximal entsiegelt, Grünflächen erhält, höchstens an den Rändern verdichtet? Wo bleibt der Entwurf der menschliche Proportionen und Gebäudevolumina ggü monstösen und unökologischen Hochhausfeldern den Vortritt gibt? Wo bleibt der Entwurf, der jemals auf die geologische Karte geblickt hat, und den schmalen Aufweg vom urstromtal auf die Teltower Platte entdeckt hat? Ein wirklich großer Entwurf, würde sich ein großes Thema nehmen. Bitte mehr Mut!	2	0						
46316	Es ist grundsätzlich richtig und wichtig, das Areal um das Westkreuz neu zu denken und es von seiner Funktion als abstoßender Verkehrsknotenpunkt zu lösen. Der Abbau seiner Barrierewirkung in Form neuer Wegeverbindung insbesondere für Rad- und Fußverkehr ist dabei essenziell. Klar ist auch, dass Berlin dringend neue Wohnungen braucht und innenstadtnahe Flächen mit dieser Größe und Anbindung ein enormes Potenzial darstellen; es wäre töricht, das nicht zu nutzen. Hier ist aber vor allem das wie entscheidend. Das Areal um das Westkreuz besitzt als Kaltluftschneise eine wichtige Stadtklimatische Funktion, die in ihrem Kern auf keinen Fall verloren gehen darf. Es ist also erforderlich, dass nicht alle zu Verfügung stehenden Flächen versiegelt werden und mit Konzepten der Blau-Grünen Schwammstadt gearbeitet wird.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
46316	Gleichzeitig hat es keinen Sinn, zwischen Autobahnen und Schienentrassen undefinierte Grünflächen anzulegen, wie in fast allen Entwürfen geschehen. Diese bieten keine Aufenthaltsqualität und sind Nährboden für Vermüllung und Kriminalität. Solche Restflächen sollten also entweder mit immissionsresistenten Nutzungen bebaut werden oder mit Grünnutzungen bespielt werden, die an solch einem schwierigen Ort einen Mehrwert bieten können (z.B. Wildnis, Kleingärten). Aus diesem Grund sollten auch der mittlere und südliche Teil der Kleingartenkolonie östlich des Westkreuzes in seiner Form aber einer besseren Durchquerbarkeit erhalten bleiben, da sie den Platz kontrolliert und mehrwertbietend nutzt und gleichzeitig die Kühlfunktion der Fläche sicherstellt. Im nördlichen Teil der Kolonie wäre es hingegen sinnvoll, den Stadtteil Witzleben bis zum Westkreuz zu erweitern und so ein neues Zentrum zu schaffen, den Zugang zum Westkreuz zu ermöglichen und mit einer dichten, sich an der Struktur der Gründerzeit orientierenden Bebauung Wohn- und Arbeitsraum für viel Menschen zu schaffen. Zur Messe ist es außerdem sinnvoll, durch Hochpunkte den Stadteingang zu markieren, weiter nach Westen sollte die Dichte und Höhe der Bebauung abnehmen. Grundsätzlich lassen fast alle Entwürfe einen ausreichenden Bezug und eine ausreichenden Verbindung zur Umgebung inklusive ihrer Baustruktur und Charakteristik vermissen und wirken oft wie theoretische Überlegungen, die einfach mal mitten in die Stadt gesetzt wurden und so auch überall anders (nicht) reinpassen würden. Wenn der Bezug und der Übergang zur Umgebung aber überarbeitet werden, kann da etwas Gutes entstehen, was den jetzigen unhaltbaren Zustand in etwas Positives verwandelt!	1	0						

ID	Kommentar	+	-						
46317	Ich würde mir wünschen, dass das Gebiet auch etwas Besonderes zu bieten hat: Im Süden derzeit sind es die Pferdeställe, die für diesen Ort und die Stadtkinder eine ungewöhnliche Attraktion sind und die dort sehr gut erhalten werden könnten. Bei keinem der Entwürfe kann ich eine bessere Nutzung dieses schwierigen Ortes erkennen. Für eine Wohnbebauung und gleichzeitige Erschließung des Geländes fehlt dort einfach der Platz. Der zusätzliche Schall, den eine teilweise geplante Bebauungskante auf den Eichkamp wirft, ist unbedingt zu vermeiden. Die Fahrrad-Highline von gmp gefällt mir gut. Das scheint eine attraktive Idee zu sein, die den Ort und alle umliegenden Gebiete verbessert. Das Gelände neben dem Güterbahnhof verträgt eine Wohnbebauung. Schulen, Kitas und Infrastruktur müssen unbedingt mit bedacht werden. Begleitende Freiraumzonen für Erholung oder Sport, eher im Kern des Gebietes, als neben der Avus oder der Bahn. Und wenn man es schafft ein Gebiet ohne individuellen Autoverkehr planen, so braucht man doch Orte zum umsteigen oder anliefern... Es würde mich interessieren, wie mit dem durch den Güterbahnhof verseuchten Boden umgegangen werden soll? Urban Gardening ist an dieser Stelle aktuell nicht sehr gesund. Ist einer der Entwürfe wirklich für eine zukünftige, klimaneutrale Schwammstadt geeignet?	0	0						

3. PRÄSENTATION PHASE I

e) Teamspezifische Hinweise aus der „Präsentation Phase I“

13.05.2023

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

asp Architekten

Kommentar	+						
Gut: Erhalt der Kleingärten / Wassermanagement / Schnellradweg // nicht so gut: hohe Bebauung passt nicht zu Berlin	2						
sehr gut: Nutzungsmischung / Wassermanagement / Freiraumnutzung / menschlicher Maßstab							
eichenhain innerhalb Autobahnring kaum nutzbar durch Lärmbelastung Autobahn (s. Rhododendronpark Bremen)							
Erfreulich dass auf den Bedarf an kleingärten mit dem Erhalt der vorhandenen Gärten reagiert wird!	2						
Interessanter Entwurf ASP / Hohe Häuser am Reitstall und in Höhe mittleres Eichkamp wirken als Fremdkörper gegen Wald + angrenzende Siedlung Eichkamp + Hilde-Ephraim-Str. → niedriger wäre gut! Achtung: Lärmreflexion von AVUS nach Eichkamp durch breite Häuserfronten !!!							
Der Entwurf gefällt mir gut. Er zeigt eine harmonische Planung mit einem ruhigen Begrünungs- und Bebauungsbild	1						
nicht nur unten durch die Häuser laufen, auch einen Trail oben drüber → neben einer Autobahn zu sein ist nur cool wenn man von oben drauf guckt / riesen Wald in dem „eye of the storm“ und dann ein weg der von einem Gebäude rauskommt und da von oben runter guckt drauf							
Kleingarten-Strukturen erhalten, sie fördern Biodiversität und Erholung für unzählige Stadtmenschen	1						
besten Städtebau, weil er Autobahnspinne freihält und ICC und Funkturm die Dominanz lässt							

gmp International

Kommentar	+						
Die Anlage des Fahrradweges direkt an der Autobahn finde ich sehr unattraktiv!	0						
Erhalt Bestandsgrün → WICHTIG / sehr fahrradfreundlich / Kaltluftschneise wurde berücksichtigt	3						
Einer der wenigen Pläne die Grünflächen ERHALTEN! Verfehlte Wohnungspolitik darf nicht für Grünflächen herhalten!	3						
guter Entwurf: ökologisch gut, Kaltluftschneise ok // nicht so gut: höhere Häuser am südlichen Eichkamp → stört Übergang zu Wald	0						
So wenig wie möglich zu versiegeln ist gerade in der Frischluftschneise wesentlich! Also ist der Erhalt des Grüns auch wichtig. Der Entwurf ist sehr nachhaltig, sicher der preiswerteste in der Umsetzung!	0						
Städtebaulich interessant + im Sinne einer Stadt, die noch menschlich ist!	0						
Kleingarten-Strukturen erhalten, sie fördern Biodiversität und Erholung für unzählige Stadtmenschen	3						
zu hohe Bebauung (Hochpunkte vertragen sich nicht mit lebenswerter Stadt) alles über 6 Geschosse	0						
UCC als Lärmschutz / Quartiersgaragen positiv / Integration PV + Gründach/Fassadenbegrünung positiv	0						
realistisch	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Henning Larsen Architects

Kommentar	+						
Nutzung u. Öff. Raum Das AVUS Sportzentrum deckt eine Leerstelle im Westen Berlins ab, wo große Sporthallen fehlen. HLA sind einzigen mit der Idee, gerne in die Planung generell mit aufnehmen	1						
Energie durch die Autobahn gewinnen zu viel Glas, nicht sustainable → dichte Begrünung hilft nicht nur Lärm sondern Luft wenn schon Schafe gräsern dann kann man mehr Nutz draus machen Ihr seid ein echt starkes Frauenteam, davon brauchen wir mehr in diesem Feld	0						
Die einzigen mit der extrem wichtigen Idee des neuen S-Bahnhofs, der essenziell zur Erschließung aller Nutzungen des langgestreckten Gebiets beiträgt	2						
Ein tatsächlich für die Zukunft offenes Konzept. „produktiv“ für die Stadt und für die Menschen.	0						
Kleingarten-Strukturen erhalten, sie fördern Biodiversität und Erholung für unzählige Stadtmenschen	2						
kein schönes Konzept / zu wenig grün, zu viel Produktivität / Neue S-Bahnstation ist allerdings eine gute Idee	2						
meiner Meinung der beste Beitrag insgesamt. aber: „vorgefundene Grünflächen erhalten“ → warum dann Kleingärten bebauen? Und Stadtwildnis vernichten? Dichtere Bebauung um Autobahn ok, aber braucht Berlin so hohe Bürotürme? (Nein!)	0						
Das Konzept versteht Berlin und nimmt Bezug auf Berlin als (ehemalige) Industriestadt. Berlin ist produktiv. Danke.	0						

Henning Larsen Architects

Kommentar	+						
Das Konzept ist sehr gut durchgedacht, die Bilanzierung von Wohnen, Kommerz und andere Aktivitäten ist dezent und sieht realistisch aus. Besonders faszinierend - und am meisten schwierig realisierbar - finde ich massive Einsetzung von Holz als ein Hauptbaumaterial.	0						

Hosoya Schaefer und Agence Ter.de

Kommentar	+						
Kleingarten-Strukturen erhalten, sie fördern Biodiversität und Erholung für unzählige Stadtmenschen	3						
Sammelgarage schwer für Gehbehinderte sehe ich als Problem	0						
Alles auf einmal und Alles überall - wo ist Berlin - Geschichte und Identität? Die Bezüge waren nicht deutlich (für Externe)	1						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ADEPT

Kommentar	+						
Kaltluftschneisen Grunewald // Pro Hochhaus	0						
Gut: verschiedene Wohntypen möglichst autofrei Es gibt genug Platz für dichte Bebauung um Autobahnflächen, nicht die Kleingärten bebauen	5						
Westkreuz auch als Umsteigepunkt für den MIV entwickeln → Park and Ride	1						
Erhöhter Rad/Fußweg faszinierend und symbolisch, aber auch machbar und praktisch für Nutzer/innen?	1						
- Radweg unter d. Autobahn Kleingärten Dernburgstr. - Radweg nach Norden verlängert bis Westend bis Spreeradweg. Europäischer Radweg	0						
Stringente und gut nachvollziehbare Radwegeverbindungen	2						
Loop top!	2						
- Verbindungen im Westkreuzpark 4-66 - Brache sollte nicht befahren werden - Rönnestr. Tunnel schwierig, zu schmal - Brücke Bahn gibt es nicht mehr	0						
[Zeichnung mit Bahnhof Westkreuz unter Fahrradkreisel] Thema „Mobility“ Radachsen als Entwicklungsachsen Wenn „Fahrradkreisel“ überm S-Bahnkreuz - warum dann nicht auch konsequent einen Bahnhof als den Verknüpfungspunkt innerhalb des Mobilitätssystems definieren und baulich ausarbeiten?	3						
Spannende Überlagerung von, den Stadteingang markierenden, Hochpunkten am lebhaften Knotenpunkt	1						
Hochpunkte haben gute u. Adäquate Platzierung Höhe müsste im 2. Schritt weiter überprüft werden	1						

ADEPT

Kommentar	+						
Kleingarten-Strukturen erhalten, sie fördern Biodiversität und Erholung für unzählige Stadtmenschen	2						
Fußgängerbrücken sind Mehrwert	0						
Standortpassende Typologien	1						
Absurd, dass Haushöhe von Nord nach Süd ansteigt. Absurd, dass Haushöhe am Güterbhf. + gegenüber Eichkamp 20-22 Etagen betragen soll! Die Stadt muss lebenswert bleiben! Bitte keine 20-Geschosser als Wohnbauten!	0						
Vielfalt an Typologien + Vielfalt an Parzellierung +	0						
- Höhenentwicklung in der Avus-Nordkurve zu massiv - positiv: Höhenentwicklung + Dichteverteilung im Wohngebiet am Park	0						
Ökologisch + Städtebaulich richtige Setzung: Komprimierte und an belebten Orten platzierte, klare Quartiere	2						
Bebauungshöhe besorgniserregend und stört Gesamtbild	0						
Guter Städtebau	0						
Tolerant City - sehr (zu?) futuristisch - viel grüner, öffentlicher Raum - möglichst autofrei → Leider Erhalt Kleingärten mit Fragezeichen. Warum? Ist wichtig für sehr viele Menschen / Anwohner / Kleingärtner	2						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Cobe

Kommentar	+						
Sehr gut: Betonung der Frischluftschneise!	2						
Zukünftige Wasserknappheit bitte beachten in der Planung	1						
Avus-rotunde als Trucktower ist eine sehr gute Idee zur Nutzung sonst verlorenen Raumes	2						
Die Idee im Zentrum der Autobahn den Messehub anzulegen ist gut auch der Radweg erscheint mir attraktiv	1						
Coole Idee mit dem LKW-Parkhaus und der Vernetzung des Radwegenetzes!	0						
Güterverteilzentrum bitte Dreilinden für LKW's	1						
Den Auftrag der Belüftung der Stadt durch kühle Luft aus dem Grunewald ist hier gut gelöst. Es fehlt das Thema Erschließung jenseits von Fahrradwegen etwas aber die sind toll endlich kommt man vom Grunewald in die Stadt ohne am Messedamm als Radfahrer unterzugehen	0						
- Hochpunkte sehr massiv, kein Bezug zu Stadtbild → Auflockerung möglich?	0						
- Bitte Betüchtigung S-Bahn-Anschluss Messe Süd empfehlen (Fußgängerfreundlichkeit!)	0						
Sehr gutes Konzept Sie haben die wichtigste Thematik „Kaltluftschneise“ sehr ernst genommen. + Erhalt der Kleingärten → bestehendes Grün → LKW-Tower = gute Idee	5						
Kleingarten Strukturen erhalten, sie fördern Biodiversität und Erholung für unzählige Stadtmenschen	3						
Gut: Fahrradverbindungen Pläne für Regenwasser umliegende Stadtteile verbinden nicht gut: Dichte Bebauung & Zerstörung der Kleingärten um Westkreuz (enorme Biodiversität & Stadtkühlung!)	1						

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Kommentar	+						
Sehr gute Idee, die UCC-Logistik als Lärmschutzriegel nach Norden zu legen und den Süden freizuhalten: Sonne, Licht, Möglichkeit, evtl. den Güterbahnhof umzunutzen	0						
Absolut richtige Idee das Westkreuz als Drehkreuz für öffentlichen Nahverkehr zu nutzen und in alle Richtungen zu öffnen könnte die Autobahnerschließung der Stadt hier minimieren! Zukunftsweisend, wer will so viele Auto in der Stadt	1						
Sehr schön, das der alte Westberliner Blick am Stadteingang mit Tribüne, Funkturm, Mercedes Haus + ICC erhalten bleibt. Gerne eine neue Ikone dazu aber bitte kein Denkmal für verschwundene Eisberge sondern etwas Grünes + transparentes	0						
Kleingarten-Strukturen erhalten, sie fördern Biodiversität und Erholung für unzählige Stadtmenschen	2						
Verdichtung problematisch wenn Rest der Stadtstruktur nicht mitmacht (z.B. Ärzte, Schulen)	0						
Städtebaulich: Sehr gut Alles an der richtigen Stelle!	0						
Pyramide spektakulär	0						
Berlin ist nicht beliebig - Pyramide oder nicht? Passt das zu dem Rest der Vorschläge? Nein.	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Ortner & Ortner Baukunst

Kommentar	+						
Ich finde die Rücksicht auf Lärmschutz gut	0						
- Hitzespeicher sehr gute Idee! - Auch andere Ansätze zur Nachhaltigkeit	0						
Hochhäuser-Bürohäuser am Westkreuz? Brauchen wir zukünftig noch so viele Büros? Müssen nicht die Wohnungen größer werden für Wohnen + Arbeiten + Generationen wohnen Was wird hier der Bedarf werden?	0						
„Grüne Brücke“ sehr gut gedacht, wenn man schon die Autobahn nicht in einen Tunnel verfrachten kann.	0						
Dieser Entwurf hat mir am besten gefallen. Der Entwurf ist nachvollziehbar und erschließt sich beim Betrachten der Planung: „runde Sache“	0						
Bebauung Westkreuz wird Kaltluftzufuhr in westl. Innenstadt abwürgen.	0						
Sehr hohe Bebauung macht mir Sorge da sie Stadtbild negativ prägt	0						
Konzept mit Augenmaß, nicht maximale Bebauung, sondern optimale, realistischere Konzepte	0						
Wichtig: Schallabsorbierende Fassaden. Brauchen wir wirklich noch so hohe Bürohäuser am Bhf. Westkreuz? Interessanter Entwurf	0						
Das Gesamtkonzept finde ich klar und dezent, obwohl städtebaulich nicht günstig wegen der Hochhäuser - falls die Natur das Leitmotiv des Konzeptes ist. Wärmespeicher und die Energie-Lösungen finde ich sehr zukunftsorientiert und zeitgemäß.	0						
Ihr Hochglanzanimationen zeigen flanierende Menschen neben fast leere Autobahnspuren. Realistisch?	1						

f) Allgemeine Hinweise aus der „Präsentation Phase I“

13.05.2023

Kommentar	+						
„Restaurant Park“ I suggest to have one area of this space as leisure space with an array of restaurants with access to the public green area which can attract more people to come and use it in different times!	2						
Soziale Einrichtungen! Grünflächen erhalten ist besser als neue zu schaffen. Wenn Büroflächen, impact der Mitarbeitenden auf umliegende Infrastruktur mitdenken!	2						
Kleingärten sind soziale Einrichtungen und dienen allen Gesellschaftsschichten. Dringend zu erhalten!	1						
Berlin braucht keinen zweiten Potsdamer Platz. Neue Stadtviertel müssen soziale + Versorgungseinrichtungen bieten + umliegende Stadtteile bereichern, nicht weiter belasten.	5						
Zusätzliche S-Bahn-Station gut und wichtig! Kapazitäten & Auslastung des ÖPNV werden sich drastisch erhöhen müssen.	2						
Nutzt diese Chance, um Stadtautobahn + Autobahndreieck zurückzubauen / unter die Erde zu legen -> Bsp. Madrid / Manzanares-Park!	5						
Autobahn-Verkehre in der Stadt reduzieren. Menschen zum Umsteigen auf Alternativen bringen!	3						
Anbindung S-Bahn Messe Süd muss eingeplant werden Bürgersteige Cordesstraße entsprechen nach Deges-Planung nicht mehr den erforderlichen Maßen	0						
Die Cordesstraße zum SBf Messe-Süd wird durch die Deges viieel zu schmal gebaut. Der Zugang vom Plangebiet zum Bf muss real gerettet werden!	0						
Mehr Flächen für E-Mobilität, Ladeinfrastruktur & Ladehubs berücksichtigen. Bis 2050 steigt der Anteil batterie-elektrischer Fahrzeuge exponentiell	1						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Kommentar	+						
Create the bike pathways with special high quality paving that can be used for long distance inline skating too, or have two paths next to each other or wider to use for both purposes. This will encourage more sport possibilities in Berlin!	1						
Die kleinen Güterbahnhofsreste sollten besser für die dezentrale Versorgung unserer zukünftigen Stadt erhalten und reaktiviert werden. So wird eine nachhaltige Güterversorgung unserer Stadt gewährleistet !große LKW's raus!	2						
S-BHF Westkreuz als Umstiegspunkt Individualverkehr zu ÖPNV nutzen. → Ableitung von A115 in Parkhaus → Bequemes wetterunabhängiges Umsteigen → Busse direkt am BHF halten lassen. → Regionalbahnhof? Im Moment besteht ausreichend Platz für alle	2						
Radwegplanung oft gut, Fußmobilität bleibt etwas auf der Strecke, große Distanzen	1						
In fast allen Entwürfen spielt nur das Fahrrad die ökologische Rolle, aber die Wege im Quartier sind weit! Wer nicht Fahrrad fährt hat Pech, Autos wollen wir nicht, dafür ist es auch zu eng, wie bewege ich mich fort Shuttle gute Idee	0						
Verbindungen im Westkreuzpark aus dem B-Plan 4-66VE erhalten. Brache sollte nicht durch MIV befahren werden können. Nutzung des Tunnels Rönne-straße als Verbindung zu schwierig, da er zu schmal ist. Die nicht mehr genutzte Brücke der Bahn im Bereich des S-Bahnhofes Westkreuz gibt es nicht mehr. Sie wurde letztes Jahr abgetragen.	0						
Im Bereich der Kleingärten, parallel zur Dernburgstraße, könnte ein Radweg mit Unterquerung der Autobahn in Richtung Ostpreußenbrücke geführt und nach Norden auf einem alten Gleisbett bis Richtung Kaiserdammbrücke verlängert werden, damit würde es eine Verbindung zum Europaradweg R 1 geben. Eine Verlängerung bis zu einem zukünftigen Spreeradweg (Fernradwanderwegs entlang der Spree) im Bereich der Rudolf-Wissell-Brücke sollte mitgedacht werden.	0						

Kommentar	+						
Wie kommen wir zur autofreien Stadt?! Nicht mit so einer Autobahnerschließung im Westen der Stadt! Bitte die Degis Planung eindämmen und durch neue Erschließungskonzepte über das/die zu planenden Quartiere hinaus bedenken	0						
Providing also parking spaces for people who come from further parts so that they can use this space too.	1						
Zugang zu S-Bahn Anschlüssen ist überall verbesserungswürdig	0						
Wo soll das Wasser herkommen für euer ach so grünes Quartier / zunehmende Trockenheit im Sommer (Klimaendspiel)	2						
Charlottenburg heißester Bezirk Berlins / Frischluftschneise wichtig / Gärten stehen für Biodiversität	3						
möglichst wenig versiegeln. Keine existierenden Grünflächen bebauen - Charlottenburg hat schon wenig (Kleingärten! Erhalten!)	9						
Klima: Luft / Wasser / Biodiversität / Grün sind DIE Voraussetzungen für städtisches resilientes Wohnen. Muss noch ernsthafter eingeplant sein.	0						
Frischlufschneisen! / Keine Bodenversiegelung / Begrünung und Erhalt des Bestands / Schwammstadt / Hitzebeständige Stadt / Biodiversität	2						
Berlin trockendster Ort Deutschland / Grundwasserspiegel sinkt kontinuierlich	2						
Erhalt der Frischluftschneise unbedingt prioritär behandeln. Können zu hohe Gebäude hier nicht kontraproduktiv sein??	1						
Unsere Stadt wird in den nächsten Jahren zunehmend unter Trockenheit und Regenmangel leiden. Deshalb ist bauliche Verdichtung der falsche Ansatz. Grünschnitten erhalten ist die Devise!!!	3						
Bitte die zukünftige Wasserknappheit fehlendes Grundwasser bzw. Regenwasser beachten!	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Kommentar	+						
Der Lärm der AVUS wird dramatisch unterschätzt!!!	3						
Zu kurze Präsentation: 5 min. für 4 Planungsgebiete! → Lärm, Feinstaub, Luftkorridore kommen zu wenig vor → Alibiveranstaltung?	3						
Bitte keine privatisierten „öfftl. Räume“ - Kleingärten + Stadtwildnis unbedingt erhalten (um Westkreuz!) Viele Anwohner profitieren davon, nicht nur Kleingärtner.	8						
Ein öffentlicher Park ist etwas Anderes als eine Kleingartenkolonie!!!	1						
Kleingarten sind auch privat, nur war die Idee früher, dort die Lebensmittelversorgung zu ermöglichen. Heute ist es privater Erholungsraum.	0						
Diese Stadt muss lernen nach außen zu wachsen, um Versiegelung zu vermeiden / Falsche Projekte stoppen!	3						
Team 2 (ASP) und Team 8 (Happold...) nehmen die Dernburgstraße ernst und schaffen den Anschluß. Sonst wird da ungeeignet und unverbunden „drangeklotzt“ in oft zu hoher Dichte	0						
Schalldämmung der AVUS mit neuen Zu-/Abfahrt dramatisch unterschätzt. Braucht dringend Lösung	0						
Bauen emittiert! Weniger ist mehr	0						
Wenn Hochhäuser / Hochpunkte geplant, dann nur mit Architekturwettbewerb → strenge Vorgaben für Gestaltung	0						
Was macht Berlin aus? Welcher der Entwürfe „versteht“ die Stadt? Nur 1 und 3 aus Bürgersicht bei den Präsentationen	1						
Für einen Stadteingang fehlt mir der Bezug zur City-West	4						
Die kleinen Güterbahnhofsreste sollten besser für die dezentrale Versorgung unserer Stadt erhalten werden. Bisher kommen riesige LKW's aus dem Speckgürtel in die Stadt gefahren. Zukunftsorientiert?	1						

g) Teamspezifische Hinweise aus der Online-Beteiligung

13.05.2023

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
48802	Man bekommt den Eindruck, die Planer wären nie vor Ort gewesen, sonst hätten sie bemerkt, dass es bereits ein ganz bedeutendes „grünes Band“ an der Dernburgstraße gibt. Hier will man nun statt der lebendigen Kleingartenkultur große Betonklötze hinsetzen. Ob die Menschen aus dem Lietzen-see- und Amtsgerichtskiez das schön finden? Sie erholen sich hier und das erwähnte Motto „Stadt als Gemeingut“ wird hier gelebt, auch mit dem Versuch der Menschen vom „Westkreuzgarten“, sich stärker der Nachbarschaft zu öffnen.	0	4						
48826	[Antwort auf 48802] Die Planer_Innen und die Behörden müssen das städtische Gesamtinteresse beachten und das beste für alle Berliner_Innen tun. Das bedeutet dass manche direkte Anwohner_Innen auch mal gewisse Kompromisse und Veränderungen akzeptieren müssen, insofern finde ich diese „Betonklötze“ die letztendlich Grundbedürfnisse von Menschen erfüllen vollkommen angemessen.	2	0						
48748	Hier wird das Westkreuz durch Bebauung gestärkt. Leider wirken die HOCHPUNKTE viel zu niedrig... in dieser Umgebung darf man ruhig mutiger sein. Im Rest des Entwurfs sehe ich nur belanglose Blöcke von denen wir mehr als genug in Berlin haben.	2	5						
48762	Mobilität und (Verkehrs-)Infrastruktur: Erschliessung der meisten Gebäude-Gruppen ist unklar (insb Güterbahnhoftlinie/ Westkreuz)... hierfür müssten Zuwegungen und weitere Versiegelungen, sowie große Parkplatzflächen vorgesehen werden Klima- und Umweltschutz: Entwurf sieht nach massiver Versiegelung der Flächen aus	7	3						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
48762	Öffentlicher Raum: Es wird kaum öffentlicher Raum zwischen den massiven Gebäudeblöcken gebildet, lediglich Gebäudevolumina werden vorgehalten. Keinerlei Aufenthaltsqualität im „Negativraum“ zwischen den Gebäudeblöcken Bebauung und städtebauliche Qualität: Unsensibler Umgang mit historischer Bausubstanz: Gebäudevolumina an Avus-Tribüne und Rasthof verzwingen diese geradezu. Gleiches gilt für massive Gebäudevolumina am Bahnhof Westkreuz und ATU/Artemis Areal. Hier kann durch Solitärhochhäuser kaum städtebauliche Qualität entstehen, zumal die Erschließung völlig unklar ist. Sinnhaftigkeit der Hochhäuser ist völlig unklar, da sie mit dem Wahrzeichen Funkturm konkurrieren und zudem keinem optischen Fluchtpunkt/Ankerpunkt dienen	7	3						
48772	Schöne Variante der Erschließung insbesondere für nicht Motorisierte, parallel zu bestehenden Trassen wie der S-Bahn und auch die parkartige Verbindung parallel und auf Niveau der Fernbahn verbinden die Gebiete direkt und sinnfällig ohne unnötige Brückenbauwerke zu schaffen. Positiv ist dass die traditionsreiche Kleingartenstruktur berücksichtigt wird. Zu wünschen wäre dass dies noch stärker aufgenommen wird und mit der Planung, das bereits abgeschlossene Beteiligungsverfahren zum Westkreuzpark berücksichtigt wird - nach diesem sollen die Flächen östlich der Ringbahn grün gestellt werden, was auch in einen BVV Beschluss vom 19. Januar 2017 mündete, den Bebauungsplan entsprechend zu ändern. https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=6060	16	1						

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-						
48772	Die Avustribüne wie das Mercedeshaus stehen nicht verloren herum sondern werden angemessen in ein Quartier integriert bzw. zu dessen Markenzeichen Im Quartier Güterbahnhof Grunewald sind die vielen Grünflächen zwischen den Baukörpern sehr positiv.	16	1						
48786	Die Zuwegung von der Rönnestraße leuchtet nicht ein. Gibt es hier eine neue aktuelle Bedarfsanalyse? Immerhin fallen dafür erhebliche Grünflächen und ein Naherholungsgebiet der Anwohner weg. Eine weitere breite Versiegelung ist die Folge. Ob die Zeitersparnis für Radfahrer und die baulichen Aufwende hier Sinn machen und im richtigen Verhältnis stehen? Fraglich. Hier fehlen zunächst die nachvollziehbaren Belege, dass das überhaupt überzeugende Vorteile bringt.	3	1						
48793	Wie verhält sich die alte Planung Zuwegung von der Rönnestraße zu Bahnhof Westkreuz (soll die kommen?) zur neuen Gesamt-Planung für Radstrecken im Gesamtgebiet, das jetzt ganzheitlich geplant wird. Wird die alte Planung hiermit überprüft, angepasst, erstmal ausgesetzt?	1	0						
48811	Man bekommt den Eindruck, die Planer wären nie vor Ort gewesen, sonst hätten sie bemerkt, dass es bereits ein ganz bedeutendes „grünes Band“ an der Dernburgstraße gibt. Hier will man nun statt der lebendigen Kleingartenkultur große Betonklötze hinsetzen. Ob die Menschen aus dem Lietzen-see- und Amtsgerichtskiez das schön finden? Sie erholen sich hier und das erwähnte Motto „Stadt als Gemeingut“ wird hier gelebt, auch mit dem Versuch der Menschen vom „Westkreuzgarten“, sich stärker der Nachbarschaft zu öffnen.	3	1						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
48747	Gut finde ich nur den Hochpunkt am S-Bahnhof Grunewald. Ein Fahrradnetzwerk im lauten Autobahnkreuz überzeugt nicht. Das Westkreuz sollte deutlich mehr bebaut und als ÖPNV-Knotenpunkt wahrgenommen werden.	3	12						
48760	Mobilität und (Verkehrs-)Infrastruktur: Interessante und zurückhaltende Erschliessung durch nicht-motorisierte „highline“ Klima- und Umweltschutz: Hervorragender Erhalt der meisten existierenden Grünflächen und Vermeidung unnötiger Versiegelung Öffentlicher Raum: Gute Herstellung von öffentlichem Raum-7Negativraum zwischen Gebäuden (z.B. Avus/Güterbahnhofslinse) Bebauung und städtebauliche Qualität: Entwurf zeigt grundsätzlich großen Respekt vor Historie des Gesamtareals (Avus, Güternahhof, Autobahndreieck, ICC, Bahnhof Westkreuz, etc.) und existierenden städtebaulichen Strukturen/Solitären, ohne einzelnen Abschnitten neue Quartiere aufzuoktroyn. Großer gezackter Gebäuderriegel mit Punkthochhaus am Bahnhof Westkreuz könnte deutlich zierlicher ausfallen. 65m Höhe, überragt existierende Gebäude um das 3-fache, Zweck als Sichtachsenendpunkt/orientierung völlig unklar.	6	1						
48761	[Antwort auf 48747] Bebauung am Westkreuz ist bereits massiv	0	2						
48770	Warum wird mit der Planung, das bereits abgeschlossene Beteiligungsverfahren zum Westkreuzpark nicht berücksichtigt.	18	2						

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
48770	Nach diesem sollen die Flächen östlich der Ringbahn grün gestellt werden, was auch in einen BVV Beschluss vom 19. Januar 2017 mündete, den Bebauungsplan entsprechend zu ändern. https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=6060 Zudem erscheint die Zuwegung zu den Wohnblöcken östlich des Westkreuzes entlang der S-Stadt-Bahntrasse unnötig breit. Die Erschließung dieser neuen Bebauung könnte durch die Lücken von der Dernburgstraße erfolgen. Der Hochpunkt im „AutobahnAuge“ erscheint auch eher als Lückenfüller als dass dieser einen Mehrwert hätte Die Highline wird eine ganz schöne Höhenentwicklung über die Brücken der Autobahn nehmen müssen, hier wären m.E. Unterführungen zum Beispiel parallel zum Messe gleis im SBahngraben oder eine Trassierung parallel zur Fernbahnstrecke über die Halenseestr geschickter. Das Mercedeshaus steht relativ verloren in der Logistikfläche und hätte eine bessere Einbindung in die Bebauung verdient. Die öffentlichen Flächen zwischen der Bebauung Güterbahnhof Grundewald scheinen alle versiegelt zu sein, was unnötig erscheint und keine Grünflächen bietet. Grünstreifen sind nur die (Auto-) Bahnböschungen	18	2						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
48783	[Antwort auf 48747] Das Westkreuz liegt faktisch umgeben von Kleingärten, Friedhof und Artemis und Aldi-Filiale in einem Grünzug. Ostkreuz, Südkreuz und Nordkreuz sind mitten in die Stadt geholt worden. Ein Stadteingang sollte schon Urban wirken und die Gegend deutlich aufwerten.	1	2						
48785	Die Zuwegung von der Rönnestraße leuchtet nicht ein. Gibt es hier eine neue aktuelle Bedarfsanalyse? Immerhin fallen dafür erhebliche Grünflächen und ein Naherholungsgebiet der Anwohner weg. Eine weitere breite Versiegelung ist die Folge. Ob die Zeitersparnis für Radfahrer und die baulichen Aufwende hier Sinn machen und im richtigen Verhältnis stehen? Fraglich. Hier fehlen zunächst die nachvollziehbaren Belege, dass das überhaupt überzeugende Vorteile bringt. Und es fehlt auch der Versuch, es anders anzulegen, um Gärten und ihre Vielfalt zu schonen (Bau auf dem Damm als Bsp oder außerhalb der Gärten). Der Plan einer Durchwegung ist viele Jahre halt. Wurde er überhaupt nochmal neu überprüft unter den aktuellen Gegebenheiten (Bsp. Fahrradweg Kantstraße, Bedarf an Frischluftschneisen, geringer werdender Naturinseln im Kiez etc.). Wo ist eine genaue aktuelle Bedarfsanalyse, die ja die Grundlage sein muss, einsehbar?	5	0						
48790	Wie verhält sich die alte Planung Zuwegung von der Rönnestraße zu Bahnhof Westkreuz (soll die kommen?) zur neuen Gesamt-Planung für Radstrecken im Gesamtgebiet, das jetzt ganzheitlich geplant wird. Wird die alte Planung hiermit überprüft, angepasst, erstmal ausgesetzt?	0	0						

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
48799	Immerhin wird hier Wert gelegt auf das bestehende Grün und damit hoffentlich auch auf die bestehende lebendige Nutzung der Kleingärten des Westkreuzgartens. Das historisch und ökologisch einmalige Gebiet entlang der Gleise und zwischen den Verkehrsknotenpunkte ist eine Frischluftschneise, die nicht durch Betonklötze verriegelt werden darf.	4	1						
48832	Die relativ bessere Abwägung zwischen Aufwand und Nutzen für eine Bebauung zeichnen diesen Entwurf gegenüber den meisten anderen aus. Dennoch wäre auch hier die Erschließung für die Bebauung nordöstlich Bf Westkreuz nicht akzeptabel gelöst, wenn sie über Dernburg- oder Rönnestraße erfolgen sollte.	0	0						
48766	Die Nummerierung der „Inseln“ ist aus dem Plan nicht zu erkennen	1	0						
48825	Zwar wird von „Arrondierung“ und „Movus“ geblubelt, doch ist es der einzige Beitrag der die Kleingärten ernst nimmt in ihrer Bedeutung für das Westkreuzareal	0	0						
48821	Zur Nutzung: Die hohe Dichte und gemischte Nutzung sehe ich als eine urbane Gestaltung, die Nutzung muss ja auch nicht im Vorhinein bis ins letzte Detail vorgeplant werden wenn der Rest der Planung stimmt.	4	0						
48821	Zum Verkehr: Zwar sind ebenerdige besser zugänglich, aber durch die Autobahn und Gleise ist eine konstant relativ hochgelegene Fahrradstrecke wahrscheinlich die beste Lösung. Sehr negativ sehe ich dagegen das Park&Ride für 600 PKWs. Die S-Bahnstation ist immer noch sehr zentral gelegen und wird genügend Verkehr durch die Anwohner und Fahrradverkehr haben.	4	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
48821	Es gibt keinen Grund große Mengen an Geld für eine Subventionierung des Automobilverkehrs auszugeben. Zudem kommt, das die Fläche auf der das Parkhaus steht für Wohnungen genutzt werden könnte, deren Bewohner dann durch die S-Bahn Anbindung ohne ein Auto auskommen könnten. Zudem impliziert die Existenz eines Park&Ride Verkehr zu diesem hin, es würde also insgesamt zu mehr Autoverkehr führen. Zum Klima-/Umweltschutz: Die hohe Menge an Bäumen und anderer Vegetation wird gut zur passiven Kühlung beitragen. Dabei sollte aber nicht vergessen werden dass die passive Kühlung dann am wirksamsten ist wenn auch Menschen dort wohnen die etwas von der Kühlung haben... Auch an dem Weiterbestand der Kleingärten kann ich nichts positiv zu sehen. Sie sind aus ökologischer Sicht dem Einfamilienhaus gleichzusetzen, mit dem Nachteil das sie noch nicht einmal Wohnraum bereitstellen. Berlin/Brandenburg leidet an Wassermangel, wenn man diese Flächen tatsächlich nicht bebauen möchte wäre man besser bedient diese Flächen zu renaturieren. Das würde auch dem Wasserhaushalt von Berlin guttun. Öffentlicher Raum: Lässt sich aus der Beschreibung nicht viel entnehmen, gehe aber davon aus das mit einer gemischten Nutzung die öffentlichen Flächen lebendig genug werden. Bebauung und städtebauliche Qualität: Positiv hervorzuheben ist das der Plan sich der Bedeutung des Wohnraums bewusst ist, versucht Zersiedlung einzugrenzen und in seinen Ausführungen auf Traumschlösser verzichtet.	4	0						

gmp International

ID	Kommentar	+	-						
48821	Negativ sehe ich, das sich der Entwurf nicht ganz der Bedeutung des Städtebau bei der Verkehrswende bewusst ist, in dem er fast schon dogmatisch auf Hochhäuser, auch neben S-Bahnstationen verzichtet, auch wenn damit mehrere tausend PKW-Fahrten am Tag eingespart werden könnten.	4	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
48749	Dieses erste Konzept gefällt sehr gut! Besonders die Planung um das Westkreuz mit den Hochpunkten und aber auch der niedrigen Bebauung in einem echten Viertel zum Lietzensee hin sind gut überlegt! Ein echter Stadteingang!	1	7						
48763	Mobilität und (Verkehrs-)Infrastruktur: Erschliessung der meisten Gebäude ist unklar (insb um das Westkreuz) herum ... hierfür müssten massive weitere Zuwegungen und Versiegelungen, Parkplatzflächen vorgesehen werden Klima- und Umweltschutz: Entwurf sieht nach massiver Versiegelung der Flächen und verdichteter Nutzung aus. Geschätzt dürfte dies eine Bebauung mit GFZ von durchschnittlich 8-10 ergeben! Wieso eines der letzten Refugien für Grün einer massiven Bebauung opfern? Bebauung und städtebauliche Qualität: Gebäudevolumina reichen teilweise an das Volumen des ICC heran. Wie soll städtebauliche Qualität mit mehreren ICCs nebeneinander entstehen? Allein 12 Punkthochhäuser um den Bahnhof Westkreuz herum, ohne dass es hierfür eine entsprechende Nachfrage oder Erschließung gibt.	7	0						
48774	Östlich des Westkreuz wird die vorhandene Grünfläche bebaut und mit einem Stadtpark zwischen den Gebäuden versehen. Warum wird mit der Planung, das bereits abgeschlossene Beteiligungsverfahren zum Westkreuzpark nicht berücksichtigt. Nach diesem sollen die Flächen östlich der Ringbahn vollständig grün gestellt werden, was auch in einen BVV Beschluss vom 19. Januar 2017 mündete, den Bebauungsplan entsprechend zu ändern. https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=6060	15	0						

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
48774	Reihenhaustypologie - also Einfamilienhäuser sind für diese Gegend und die selbstgestellten Anforderungen an versickerung und unversiegelte Flächen nicht angemessen. Dem Mobility Hub am Westkreuz fehlen die Zuwegungen. Wie wird die Ringbahn durch den nicht motorisierten Verkehr gequert?	15	0						
48787	Die Zuwegung von der Rönnestraße leuchtet nicht ein. Gibt es hier eine neue aktuelle Bedarfsanalyse? Immerhin fallen dafür erhebliche Grünflächen und ein Naherholungsgebiet der Anwohner weg. Eine weitere breite Versiegelung ist die Folge. Ob die Zeitersparnis für Radfahrer und die baulichen Aufwende hier Sinn machen und im richtigen Verhältnis stehen? Fraglich. Hier fehlen zunächst die nachvollziehbaren Belege, dass das überhaupt überzeugende Vorteile bringt.	0	0						
48794	Wie verhält sich die alte Planung Zuwegung von der Rönnestraße zu Bahnhof Westkreuz (soll die kommen?) zur neuen Gesamt-Planung für Radstrecken im Gesamtgebiet, das jetzt ganzheitlich geplant wird. Wird die alte Planung hiermit überprüft, angepasst, erstmal ausgesetzt?	2	0						
48801	Nutzung: Die Idee des Knoten Datacenter im Mittelpunkt des AB-Dreiecks ist interessant. Die Verortung von Kulturnutzungen (Kulturplatz) ist begrüßenswert, erscheint allerdings teils überambitioniert und nicht ganz standortadäquat, insbes. ZLB. Andererseits erscheint die Verteilung baulicher Nutzungen auf viele einzelne Teilflächen zwischen den Verkehrsadern mit wenig Rücksicht auf Topografie, Grünraum, Erschließungsaufwand nicht angemessen. Verkehrsinfrastruktur: Eine zusätzliche S-Bahn-Station in kürzester Distanz zum bestehenden S Bf Messe Süd ist nicht sinnvoll.	1	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
48801	Die straßenseitige Erschließung etlicher Baufelder ist entweder nicht nachvollziehbar, sehr aufwendig oder wegen Belastung von Bestandsquartieren nicht vertretbar, so z.B. Anbindung seitens Dernburgstraße. Klima/Umwelt: Hoher Versiegelungsgrad infolge Überbauung vieler Teilflächen und deren Erschließungsaufwand ist negativ. Wichtige Kaltluftschneise wirkt stark durch Baukörper verstellt, auf Topografische Gegebenheiten ist wenig Rücksicht genommen. Die Hochhaustypologie ist mit unerwünscht hohen Klimabelastungen verbunden (Aufwand graue Energie beim Bau, hoher Ressourceneinsatz, energet. nachteilig), Diese Nachteile werden durch gute Überlegungen zu Regenwassermanagement nicht aufgewogen. Öffentlicher Raum: vor allem im Bereich Güterbahnhof anspruchsvoll und anregend, in den anderen Baufeldern teils weniger überzeugend bzw. nicht realistisch umsetzbar. Bebauung: Vielzahl der bebauten Einzelareale ist angesichts der zerschneidenden Verkehrstrassen unvorteilhaft und erfordert hohen Aufwand, viel Flächenversiegelung ohne erwartbaren Qualitätsgewinn z.B. infolge bleibender Emissionsbelastung und Verlust an Grünvolumen. Auch auf die Bebauung mit der irreführenden Bezeichnung „Westkreuzpark“ sollte verzichtet werden.	1	0						
48808	[Antwort auf 48801] Genau, ökologisch ist diese Planung nicht.	0	0						
48817	Eine Schule direkt an der Autobahn ist aufgrund des Lärms eine denkbar schlechte Idee, selbst für eine kleinere Schule sähe der zugehörige Freiraum (-&Schulhof?) arg unterdimensioniert aus.	0	0						

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-						
48817	Zum Thema Nutzung wurden in der Präsentation „Büros“ genannt, das klingt arg unkreativ und am Bedarf vorbei (es werden immer Büros gebaut, obwohl sich in bestimmten Bereichen homeoffice möglicherweise durchsetzt). Mobility hubs an den bestehenden S-Bahnhöfen sind sinnvoll (Grunewald für Naherholung, Westkreuz als Knotenpunkt) sind sinnvoll, überall anders wirken sie allerdings so, als hätte das Team einfach keine besseren Ideen gehabt.	0	0						
48798	Das Konzept bleibt enttäuschend vage und bezieht überhaupt nicht die Lebenswirklichkeit der Charlottenburger Anwohner ein. Was bedeutet diese Planung für die Menschen, die zwischen dem Westkreuz, dem Lietzensee und dem Amtsgerichtsplatz wohnen? Was geschieht mit dem historisch und ökologisch einmaligen Gebiet der Bahnlandwirtschaft, also den kleinteiligen Nutzungen durch die Kleingärtner, die zum großen Teil ja auch in der Nachbarschaft wohnen? Sehr unbefriedigend!	1	3						
48833	Da keine Zeit mehr: Warum sollte man an Produktionsanlagen vorbeischlendern wollen? Flaniermeilen mit Cafés und anderen Läden sind doch viel schöner?	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-						
48804	„Optional kann auf eine Bebauung entlang des Bestandes verzichtet werden und die bestehenden Gärten erhalten werden.“ Immerhin.... Und übrigens heißt es Grunewald, das sollte man vielleicht wissen.	0	2						
48810	Sehr geehrte Damen und Herren, leider war nach der anberaumten Pause der Livestream für gut 10 Minuten unterbrochen. Damit konnten nicht alle Präsentationen gleichberechtigt verfolgt werden. Eine Vergleichbarkeit der Einreichungen gerade im Rahmen der intendierten Bürgerbeteiligung ist so definitiv nicht mehr gegeben. Auch die Größe der Visualisierungen in den Präsentationen ließ kaum seriöse Einblicke in die komprimiert vorgestellten Entwürfe zu für Interessierte, die nicht vor Ort sein können. Das ist alles sehr bedauerlich und beeinträchtigt die bürgerschaftliche Beteiligung doch sehr, die ja keine Präsenz vor Ort vorsieht, sonst hätte es kein Streaming-Angebot gegeben.	0	0						
48827	[Antwort auf 48810] berechtigte kritik, die ich bereits ebenfalls eingestellt habe	0	0						
48765	Nutzung: Sportliche Nutzung der Restflächen am Autobahndreieck wäre eine Zumutung. Wer will beim Sport den Abgasen und dem Lärm ausgesetzt sein? Klima- und Umweltschutz: Entwurf sieht nach massiver Versiegelung der Flächen aus. Bebauung und städtebauliche Qualität: Annehmbares Konzept an Reitschule und Güterbahnhof.	3	1						

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-						
48765	Shopping und Restaurantkonzept der Hochhausbebauung am Westkreuz und auf den ATU/Artemis-Flächen ist völlig unmotiviert. Und ohne städtebaulichen Zusammenhang zur restlichen Stadt (Wohnquartiere, räumliche und Sichertachsenbeziehungen) Wer soll dies nutzen? Zudem ist die Erschliessung einer solchen massiven Bebauung ungelöst. Es müssten weitere Straßen und Parkräume entstehen	3	1						
48777	Mutige Idee dem flächenfressenden AD Funkturm einen grünen Raum abzutrotzen- 2040 werden die Verbrenner dann ja auch nicht mehr die Luft verpessten. Auch schön dass mit der Planung, das bereits abgeschlossene Beteiligungsverfahren zum Westkreuzpark zumindest optional berücksichtigt wird. Nach diesem sollen die Flächen östlich der Ringbahn grün gestellt werden, was auch in einen BVV Beschluss vom 19. Januar 2017 mündete, den Bebauungsplan entsprechend zu ändern. https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=6060 In wie weit eine intensivere Gewerbenutzung am Westkreuz etabliert werden kann ist offen.	5	1						
48807	Nutzung: Hier kann man sehr positiv die geplante Nutzung unter dem Autobahnkreuz als multifunktionalen Raum hervorheben. Aufgrund seiner verkehrlichen Belastung und räumlichen Fragmentierung ist er optimal geeignet für Kultur und Kreative, die anderswo in der Stadt immer mehr verdrängt werden. Auch Sportplätze lassen sich unter den Autobahnbrücken gut realisieren.	1	0						

-  Nutzung
-  Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
-  Klima- und Umweltschutz
-  Öffentlicher Raum
-  Bebauung und städtebauliche Qualität
-  Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-						
48807	Bebauung: Die Urbane Bebauung am Westkreuz ist eine gute Idee und wird dem Anspruch eines würdigen Stadteingangs für Berlin gerecht. Allerdings fehlt in diesem Konzept die bauliche und funktionale Verbindung mit den umgrenzenden Quartieren, insbesondere dem östlich angrenzendem Witzlebenkiez. Dass die Kleingartenanlagen größtenteils erhalten werden sollen, ist positiv anzumerken.	1	0						

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
48753	der mit abstand stärkste entwurf!! durch die dominierende höhe der HH würde berlin endlich einen würdigen stadteingang bekommen. auch betont das kleine cluster das multizentrische berlin.	2	6						
48764	Nutzung: Wirtschaftliche Nutzung der 7 Hochhäuser völlig unklar. Konzept nennt kommunale (!) Nutzungen, Wohnungen, Hotel, etc. Allerdings ist es schwer vorstellbar, dass all diese Nutzungen bei qm-Preisen von 50-80 EUR/qm entsprechende Abnehmer finden. Mobilität und (Verkehrs-)Infrastruktur: Überbauung des Bahnhofd Westkreuz mit einem Verteilerring ist interessant, aber reichlich unpraktisch, da die alls Zuwegungen des Rings einen Höhenunterscheid von mindestens 10-20m überwinden müssten. Wer will da hoch strampeln müssen? Bebauung und städtebauliche Qualität: Einziges Konzept das eine wirkliche Hochhauscity (75 Stockwerke = Höchstes Hochhaus Westeuropas!) am richtigen Ort plant (also innerhalb des Gewirrs des Autobahndreiecks, und nicht auf existierenden Grünflächen!). Hervorragende Kleinteiligkeit des Quartiers am Westkreuz. Mutiger Entwurf mit ein paar Schwächen bei der realistischen Nutzung der Hochhäuser.	4	1						
48776	Das markante UFO dass über dem historischen Westkreuz schweben müsste scheint für Radfahrende reichlich unpraktisch und den baulichen Aufwand nicht zu rechtfertigen. Warum wird mit der Planung, das bereits abgeschlossene Beteiligungsverfahren zum Westkreuzpark nicht berücksichtigt. Nach diesem sollen die Flächen östlich der Ringbahn grün gestellt werden, was auch in einen BVV Beschluss vom 19. Januar 2017 mündete, den Bebauungsplan entsprechend zu ändern.	14	1						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
48776	https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=6060 Zudem wird am anderen Ende des Planungsgebietes wiederum Kleingarten neu errichtet. Ansich löblcih dass an diesen Bedarf der Stadtgesellschaft gedacht wird, aber einerseits abreißen, um an anderer Stelle wieder zu errichten erschließt sich nicht ganz. Die Avus-Tribüne bekommt einen riesigen Vorplatz geschenkt - wie wird dieser genutzt? Könnte hier nicht auch eine dichtere Bebauung der Versiegelung gerechter werden?	14	1						
48784	Nutzung: Eine fundierte Auseinandersetzung mit den Bedingungen und Anforderungen für die angestrebten Nutzungsvielfalt und -mischung ist nicht ersichtlich. Besonders deutlich wird das bei der beabsichtigten Stapelung eines „ganze Berliner Stadtviertels“ in die Vertikale (WE-Tower). Verkehrsinfrastruktur: Die Erschließung des „Westkreuz-Quartier“ von der Dernburgstr. bzw. Rönnestraße ist unrealistisch und unverträglich. Der Fahrradkreisel über dem Bf. Westkreuz ist hinsichtlich seiner Funktionalität und Anbindungen fragwürdig, der Streckenverlauf (und das Höhenprofil) der „direkten schnellen Fahrradverbindung“ sind unplausibel, die Anbindung der räumlich nahen Baufelder an den Bf. Westkreuz erscheint umwegig und unattraktiv. Klima- und Umweltschutz: Insgesamt wenig Aufschluss, jedoch allein die besonders präferierte Hochhausbauform kollidiert hinsichtlich grauer Energie, Ressourcenbedarf und energetischen Anforderungen mit Klimaschutzzielen; Aufwand und Nutzen stehen auch für das „UFO“ mit seinen Anbindungen in keinem vernünftigen Verhältnis.	1	1						

ADEPT

ID	Kommentar	+	-						
48784	Freiraum/Grünstrukturen: Vor allem die realisierbare Qualität der Grünverbindungen in direkter Nachbarschaft der AVUS und der Bahngleise ist fraglich. Städtebau / Bebauungsstruktur: Hochhauscluster beeinträchtigt massiv Funkturm, historisches Gebäudeensemble und wichtige Blickbeziehungen. Das Westkreuzquartier verstellt die prägenden Bebauungskante an der Dernburgstraße, dezimiert Grünpotenzial und kann nicht ohne Beeinträchtigung des Bestandsquartiers erschlossen werden.	1	1						
48788	Die Zuwegung von der Rönnestraße leuchtet nicht ein. Gibt es hier eine neue aktuelle Bedarfsanalyse? Immerhin fallen dafür erhebliche Grünflächen und ein Naherholungsgebiet der Anwohner weg. Eine weitere breite Versiegelung ist die Folge. Ob die Zeitersparnis für Radfahrer und die baulichen Aufwende hier Sinn machen und im richtigen Verhältnis stehen? Fraglich. Hier fehlen zunächst die nachvollziehbaren Belege, dass das überhaupt überzeugende Vorteile bringt.	1	0						
48796	Wie verhält sich die alte Planung Zuwegung von der Rönnestraße zu Bahnhof Westkreuz (soll die kommen?) zur neuen Gesamt-Planung für Radstrecken im Gesamtgebiet, das jetzt ganzheitlich geplant wird. Wird die alte Planung hiermit überprüft, angepasst, erstmal ausgesetzt?	1	0						
48812	Bebauung: Im Gegensatz zu vielen anderen Entwürfen, ist hier die Bauliche Verbindung von Westkreuzquartier und Witzlebenkiez gelungen und hat das Potenzial, ein funktionierendes Teilviertel zu werden, das den Bahnhof Westkreuz anschließt. Auch die Urbane Bebauung direkt an der Messe ist mit ihren Hochpunkten und vielfältigen Nutzungen um und auf dem großen Platz ein gelungener Stadteingang in die City West. Das UCC als Lärmschutzriegel für ein neues Quartier am Güterbahnhof ist ebenfalls eine elegante und durchmischende Lösung.	2	0						

- Nutzung
 ■ Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
 ■ Klima- und Umweltschutz
- Öffentlicher Raum
 ■ Bebauung und städtebauliche Qualität
 ■ Allgemeine Hinweise
- + | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ADEPT

ID	Kommentar	+	-	■	■	■	■	■	■
48812	Nutzung: Hier lässt sich bemängeln, dass ein einfacher Park zwischen Autobahndreieck und Gleisen wohl ziemlich schnell verwahrlosen und zu einem Drogenschwerpunkt werden würde, da er in dieser Lage kaum Aufenthaltsqualität bieten würde. Stattdessen sollte der Platz für Freiräume für Künstler und Kreative sowie Sportstätten genutzt werden. Verkehr: Das sogenannte UFO ist für Fahrradfahrer aufgrund der Höhenunterschiede wohl eher unpraktisch und gleicht dem Konzept der höhergelegten Fußgängerwege aus den siebziger Jahren. Hier wäre eine pragmatischere und praktischere Lösung zur Verbindung der einzelnen Quartiere angebracht.	2	0						

Cobe

ID	Kommentar	+	-						
48756	In allen Aspekten schlüssiges Konzept. Nutzung - positiv, insbesondere Idee der Avusrotunde und Brückenpark. Mobilität und (Verkehrs-)Infrastruktur - positiv, allein die Anbindung/Erreichbarkeit aus anliegenden Gebieten sollte vergrößert werden. Klima- und Umweltschutz - positiv Öffentlicher Raum - sehr positiv Bebauung und städtebauliche Qualität - sehr positiv	1	1						
48757	Konzept ist ohne Übersichtsplan schwer zu beurteilen	2	0						
48778	der Plan wurde nicht hochgeladen / angezeigt	5	0						
48819	Konzeption unter Beachtung der Luftströme ist grundsätzlich positiv. Die Idee der Rotunde hat durch die Nutzungskombination als Truck-Tower an Funktionalität gewonnen, die Attraktivität für Rad- und Fußverkehr und der gezeigten Anbindungen ist weiterhin etwas fraglich. Gute Lösungsansätze für Güterbahnhofsquartier und zum Freiram dort. Bebauung um Bf Westkreuz ist jedoch in mehrerer Hinsicht problematisch: berücksichtigt topografische Charakteristik und Wert bestehenden Grünraums zu wenig, außerdem ist die straßenseitige Erschließung ungenügend, insbesondere ist eine Erschließung seitens der Denburgstraße inakzeptabel.	0	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

De Zwarte Hond und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ID	Kommentar	+	-						
48750	Hier gefallen die sehr breiten roten Verkehrs-Boulevards... ansonsten zuviele Blöcke	1	0						
48758	Konzept ist ohne Übersichtsplan schwer zu beurteilen	3	0						
48767	Bitte Übersichtspläne zu allen Beiträgen einstellen (derzeit nur 5 von 8)!	2	0						
48803	Hier wird das, was bisher eine Frischluftschneise für Charlottenburg und die City ist, durch massiven Bebau verriegelt und verrammelt. Bei allem Spieltrieb, die die Teams hier mit ihren Overflys, Pyramiden und Fahrradhochwegen entfalten, hoffentlich wird sich dieser Entwurf nicht durchsetzen, er ist nicht ökologisch und nachhaltig.	1	3						
48822	[Antwort auf 48803] Als wachsende Stadt werden wir nicht drumherum kommen, solche Kompromisse zu akzeptieren. Charlottenburg war auch mal ein Dorf, eine große Frischluftschneisse. Es wurde trotzdem bebaut, weil Menschen wie du und ich Wohnraum brauchen. Diesen Fortschritt sollten wir der nächsten Generation nicht verwehren.	0	0						

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
48755	Nutzung - in allen Aspekten sinnvoll durchdacht, insbesondere Verdichtung der Nutzung am Knotenpunkt der S-Bahn. Nicht schlüssig scheint allein die Nutzung zwischen Lietzensee und Knotenpunkt der S-Bahn. Anbindung an bestehendes Quartier wenig realistisch, wie auch Bildung eines eigenes Quartiers. Nutzung nahe der bestehenden Nutzung eher sinnvoll, d.h. Schrebergärten, Grünflächen, die gut durchwegt, bzw. an die Umgebung angeschlossen sind. Mobilität und (Verkehrs-)Infrastruktur - positiv Klima- und Umweltschutz - positiv Öffentlicher Raum - positiv Bebauung und städtebauliche Qualität - positiv, bis auf Anmerkung unter „Nutzung“. Kompaktere Bebauung im Westen scheint sinnvoll.	2	1						
48759	Bebauung und städtebauliche Qualität: Interessante städtebauliche Lösung mit lockerer Riegelbebauung an Reitschule und Güterbahnhof. Allerdings unmotivierte Verdichtung um den Bahnhof Westkreuz, ohne sinnvolle Erschliessung oder städtebaulicher Vebindung zu dem umliegenden Quartieren. Wieso Hochhäuser hier, die zudem die Wahrzeichen ICC und Funkturm geradezu erdrücken bzw mit ihnen konkurrieren? Entwurf scheint zudem die diversen Höhenunterscheide und damit physischen Barrieren der Schienen und Straßenlandschaft zu ignorieren.	4	1						
48781	Warum wird mit der Planung das bereits abgeschlossene Beteiligungsverfahren zum Westkreuzpark nicht berücksichtigt. Nach diesem sollen die Flächen östlich der Ringbahn grün gestellt werden, was auch in einen BVV Beschluss vom 19. Januar 2017 mündete, den Bebauungsplan entsprechend zu ändern.	13	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
48781	https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/politik/bezirksverordnetenversammlung/online/vo020.asp?VOLFDNR=6060 Im Bereich westlich der Ringbahn erstaunlich wenig Versiegelung und viel Grünfläche Einheitliche Fußabdrücke der Gebäude bieten wenig Abwechslung in der Gestaltung Die Grünanlage vor der Avustribüne scheint deplatziert zwischen Messe und Autobahn fehlen die Anwohner die den Park nutzen könnten	13	0						
48789	Die Zuwegung von der Rönnestraße leuchtet nicht ein. Gibt es hier eine neue aktuelle Bedarfsanalyse? Immerhin fallen dafür erhebliche Grünflächen und ein Naherholungsgebiet der Anwohner weg. Eine weitere breite Versiegelung ist die Folge. Ob die Zeitersparnis für Radfahrer und die baulichen Aufwende hier Sinn machen und im richtigen Verhältnis stehen? Fraglich. Hier fehlen zunächst die nachvollziehbaren Belege, dass das überhaupt überzeugende Vorteile bringt.	0	0						
48795	Wie verhält sich die alte Planung Zuwegung von der Rönnestraße zu Bahnhof Westkreuz (soll die kommen?) zur neuen Gesamt-Planung für Radstrecken im Gesamtgebiet, das jetzt ganzheitlich geplant wird. Wird die alte Planung hiermit überprüft, angepasst, erstmal ausgesetzt?	0	0						
48814	Bebauung: Die Baukörper wirken in diesem Entwurf allesamt ohne Beziehung zur umgebung und ohne Konzept in die Gegend gestellt. Sie machen oft diffuse Räume auf und schaffen es in keinster Weise, eine städtebauliche Qualität zu entfalten.	1	1						

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
48814	Grünraum: Anstatt das komplette Areal zwischen den Gleisen zu einem Park zu machen, der am Ende lediglich zerschnittene Nutzungen und Angsträume produziert, sollte hier lieber die gut funktionierende Kleingartenanlage erhalten, geöffnet und mit Aufenthaltsflächen erweitert werden.	1	1						
48824	[Antwort auf 48755] Berlin braucht Wohnraum und auch Arbeitsstätten, nicht Schrebergärten. Und erst gar nicht wenn sie so gestattet sind dass diese wertvollen Flächen dann über Jahrzehnte von einer Handvoll Menschen auf Kosten der Allgemeinheit genossen werden. Wenn es bedarf für Grünflächen gibt, dann bitte öffentlich zugänglich für alle Berliner. Und hier gilt meines Erachtens auch ganz klar: bebaute Flächen lieber hochverdichtet nutzen und dafür weiter draußen mehr Natur unbelassen lassen.	0	0						
48828	Schöner Planungsentwurf, der die doch sehr stark artikulierten und nach Nutzerzahl überrepräsentierten KGA Interessen ausreichend berücksichtigt und den Wunsch vieler Berliner nach modernen, durchmischten und für alle Verkehrsteilnehmer gebauten Quartieren ausdrückt. Besonders schön finde ich die Verkehrsberuhigung des KFZ Verkehrs durch fehlende Durchgangsstraßen sowie die Trennung von Rad- und Autoverkehr und Integration eines Radschnellwegs.	3	0						
48829	Nutzung: Zwar ist eine gemischte Nutzung vorgesehen, aber aus irgendeinem Grund hat sich die Idee von produzierendem Gewerbe auf einer Fläche, von der man mit der ÖPNV-Anbindung 10 Minuten zur Innenstadt braucht, hier (wie bei anderen Beiträgen) festgesetzt. Gewerbe/Büros sind ja noch nachvollziehbar, aber Produktion erfordert viel größere Flächen und vor allem Infrastruktur für den Lieferverkehr was sich mit der wohnlichen Nutzung beißt.	3	0						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Ortner & Ortner Baukunst

ID	Kommentar	+	-						
48829	Zum Verkehr: Sehr positiv hervorzuheben ist die außerordentlich gute Nutzung der S-Bahn-Stationen, das wird es vielen Menschen ermöglichen ohne Auto zur Arbeit zu kommen und auch sonst ihr Leben zu bestreiten. Zum Ökologischen: Der hohe Grünflächenanteil ist gut, und natürlich darf man auch nie vergessen das eine Kompakte Bebauung hier viel Zersiedlung außerhalb von Berlin erspart... Öffentlicher Raum: Was mir hier etwas sorgen macht ist, dass viele Gebäude von den Wegen/Straßen doch etwas zurückgestellt scheinen, gerade im Süd-westlicheren Teil. Das könnte zu toten Bezirken führen. Viel besser wären doch die Kombination von verkehrsberuhigten Straßen mit Mehrfamilienhäusern die unten Ladenflächen haben. Bei ausreichenden Anwohnerzahlen garantiert das lebendige Stadtviertel. Städtebauliche Qualität: Insgesamt ist der Vorschlag mein Favorit, gerade weil er hohe Dichte um ÖPNV herum mit recht „traditioneller“ Blockrandbebauung kombiniert. Auch positiv sehe ich hier das sich aktiv Gedanken um den Lärmschutz gemacht wurde und hierfür Grünflächen herangezogen wurden.	3	0						
48830	[Antwort auf 48828] Kleingartennutzer stellen zahlenmäßig einen so winzigen Teil der Berliner Stadtgesellschaft dar, genießen aber mit ihren zu Spottpreisen gepachteten kleinen Königreichen eine wahnsinnige Privilegierung. Gerade einmal 3,5% der Berliner Haushalte profitieren von KGAs. Ginge es ausschließlich um Umweltschutz, wäre Renaturierung die angemessenere Maßnahme.	1	0						

h) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung

13.05.2023

ID	Kommentar	+	-						
48751	ergänzende pressestimmen zum erhalt der grün-und kleingartenflächen https://taz.de/Kleingaerten-in-Berlin/!5936466/	1	4						
48816	Kleingärten dürfen nicht über das Wohnbedürfnis der Berliner*innen stehen. Sofern die Kleingärten als Erholungsfläche dienen, sollten sie als öffentliche Parkfläche allen Berliner*innen zur Verfügung stehen. Dann haben alle was davon und nicht eine handvoll privilegierter Dauernutzer*Innen. Sofern sie ökologischen Wert haben sollten dieser maximiert werden und nicht durch Lauben und Plastikpools beeinträchtigt werden. Wenn KGA dann zumindest mit Rotation alle wenige Jahre, aber bitte nicht wertvolles öffentliches Gut auf Jahrzehnte lang auf Einzelne privilegieren.	0	0						
48820	[Antwort auf 48751] ein alter vorwurf was richtig ist-es muß über zeitlich eingeschränkte verpackung, größen- und nutzungseinschränkung nachgedacht werden.auch urban gardening ist ein modell der ergänzung nur zum bedenken: die pflege der natur wird in der regel nur durch die kleingärtner sichergestellt und nicht durch eine unterfinanzierte Grün Gmbh oder durch das grünflächenamt des bezirkes übrigens: bin und war nie kleingärtner-aber ein engagierter grünfreund westkreuzpark.de	0	0						
48782	Verwunderlich, dass kein Büro mitgeteilt hat, welche Änderungen im Zeitraum der Erstauslegung der Entwürfe und der heutigen Präsentation konzeptionell vorgenommen wurden Kein Büro bietet einen demokratischen Austauschprozeß mit den bisherigen Nutzern des Planungsgebietes an	0	4						

	Nutzung		Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		Klima- und Umweltschutz
	Öffentlicher Raum		Bebauung und städtebauliche Qualität		Allgemeine Hinweise
+ - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende					

ID	Kommentar	+	-						
48782	Im Besonderen „schwuchelt“ es nur so an nichtssagenden Allgemeinplätzen, konkrete Aussagen fehlen fast Gänzlich So z.Bsp.zu den ökonomischen Randbedingungen,Folgen oder Voraussetzungen der Entwürfe Wie an anderen Stellen der Stadt (Alex/Kudamm)werden „Wolkenkratzer“ zu „Hochpunkten“ verniedlicht ohne auf die infrastrukturellen Folgen einzugehen. Es ist zu befürchten, dass Immobilienspekulation und Refinanzierungsprobleme der Stadteingang West eine Kopie der City West werden wird. Wie sonst wird der klamme Staat (Bezirk,Land,Bund) ICC,Bahntrassen,Stadtautobahn,Bus/S-bahnhöfe neu aufstellen/ entwickeln können?	0	4						
48746	Forderungen der Initiative Westkreuzpark an die Planungsteams 1. der Flächennutzungsplan muß für den Planungsbereich zwischen Stadtbahn/Ringbahn/Kantstr/Dernburgstr. als Grünfläche ausgewiesen werden 2. nach der Beendigung der Baumaßnahmen- zwecks Verlegung der Stadtautobahn - müssen die Kleingärten erneut wiederentstehen Maßgabe hierfür sind die Ergebnisse des bezirklichen Workshops https://www.fjp.berlin/de/landschaftsarchitektur/nutzungserschliessungskonzept-westkreuz-berlin/ https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutz/naturschutz/freiraumplanung/artikel.563334.php	0	5						

ID	Kommentar	+	-						
48746	3. der Zusammenhalt zwischen der südlichen Fläche (zwischen Stadt- und Fernbahn) außerhalb des Planungsbereiches und dem nördlichem -Planungsverhaftetem- Areal muß gewährleistet und erhalten bleiben 4. im gesamten Planungsbereich ist ein ausgewogener Mix aus Verkehr,Gewerbe,Wohnen und Naturinfrastruktur zu entwickeln.	0	5						
48779	https://www.inforadio.de/content/rbb/inf/rubriken/interviews/2023/06/13/autobahn-berlin-grunewald-entwuerfe-stadteingang-west-brzezinski.html	0	0						
48818	Bitte eine hohe Dichte (Einwohner und Arbeitsplätze) und Mischnutzung bevorzugen. Nur so kann in Berlin ausreichend Wohnraum entstehen und klimaschädlicher Autoverkehr verhindert werden. Außerdem sind solche Quartiere absolut lebenswert. Die Planung sollte sich das nicht durch überhöhte Anforderungen zerschießen (bspw. bei Abstand zwecks „Belüftung und Belichtung“ usw). Kreuzberg, Prenzlauer Berg, Schöneberg, Kaskelkiez und viele anderen beliebten Ecken erfüllen diese Standards nicht und sind trotzdem extrem begehrt, eben weil lebendige Nachbarschaften, kurze Wege usw. die Menschen glücklicher machen als ein bisschen mehr Durchlüftung. Und dieses Glück entsteht nur durch Mischnutzung und hohe Dichte (eher an 20 000 Einw/km² als 10 000 Einw/km²).	5	1						
48823	nach Abschluß der Präsentation heute kann/ muß ich feststellen,dass die Konzentration auf die Welt der Architekten der Komplexität der Vorgaben nicht gerecht wird/werden kann. Soziologen, Geographen, Naturkundler usw. als Team könnten das Projekt in seiner Schwerpunktsetzung auf Wohnraumschaffung differenzierter betrachten	1	0						

DIALOGPHASE II



4. DIALOGWERKSTATT PHASE II

i) Teamspezifische Hinweise aus der „Dialogwerkstatt Phase II“ 14.08.2023

asp Architekten

Kommentar
Super, der Radschnellweg von Nordost nach Südwest. Bitte von Nordwest nach Südost genauso.
Sehr gute Vernetzung Fuß-/Fahrrad mit dem Umfeld: West-Nord-Süd-Ost.
Gut, dass im Vergleich zu den vorherigen zwei Präsentationen weitergedacht und -entwickelt wurde, d.h. detaillierte Beschäftigung mit Gegebenheiten vor Ort → detailliertere und veränderte Planung (z.B. eiszeitliche Senke). Sehr gut: größtmögliche Berücksichtigung der vorhandenen Grünflächen. Wünschenswert wäre noch: genauere Kenntnis besagter Grünbereiche. Frage: Soll das Westkreuz zum (Verkehrs-)Zentrum der neuen Quartiere werden? Frage generell: Ist Ihnen die massive Feinstaubbelastung (Autobahn, Fernbahn, S-Bahn) bekannt? In summa: sehr gut! Im Rahmen des Möglichen...
Die vorgeschlagenen Hochpunkte liegen in der Durchlüftungslinie. Im Südteil sollte sich die Höhe der Bauten an der Umgebung orientieren.
Interessanter Entwurf. „Ankommensstützpunkte“ als Philosophie → überdimensioniert. Ankommensstützpunkt Höhe Jafféstraße stört das Auge total → besser ist weglassen! → stört Sicht auf Wäldchen und Eingang in ruhigere Viertel → witzig wäre doch hier z.B. ein Berliner Bär o.ä. Achtung: keine zu hohe Bebauung! Riesenproblem → große Schallreflektierende Flächen in Richtung Eichkamp → dringend schallschützende Fassaden! Ansonsten Glückauf

gmp International

Kommentar
Die Einplanung der Baum- und Sportbereiche ist positiv. Östlich von Bahnhof Westkreuz sollten Kleingärten erhalten bleiben.
Bitte den Mercedesturm (AVUS) nicht verdecken durch einen Turm. Bitte noch mehr der Kolonie erhalten.

gmp International

Kommentar
Verkehrsverschallung Eichkamp durch Hochbauten am Bahnhof Grunewald krass verstärkt!
Schöner Entwurf durch nicht zu hohe Bebauung. Gut durchdacht => muss „Anknüpfungspunkt“ tatsächlich sein (z.B. Reitschule)? Gute Erhaltung der Kaltluftschneise großer Grünflächen. Für mich 1. oder 2. Kandidat! Kritisch: Fahrradschnellweg in Waldschulallee => bitte nicht. Schon jetzt extremer Verkehr durch 6 Schulen, 3 Kitas, Sportplätze, Behinderteneinrichtung. Ansonsten: Viel Glück.
Es ist absurd in eine Landschaft von (Auto-)bahnstegen weitere Stege für Fußgänger und Radler einzuhäkeln.
Finde ich auch. [In Bezug auf: „Es ist absurd in eine Landschaft von (Auto-)bahnstegen weitere Stege für Fußgänger und Radler einzuhäkeln.“]

Henning Larsen Architects

Kommentar
Eine Verbindung zwischen Grünraum und Lietzenseepark wäre sehr sinnvoll.
Form und Funktion für den Parkplatz in der Avus-Nordkurve sind beliebig.
Die Höhepunkte sind nur gering. Östlich der Station Westkreuz sollten Kleingärten erhalten bleiben. Positiv sind Sportbereiche mit Grün.
Gute Lösung für „Stadteingang West“: Symbolhafte Nutzungsbebauung des Kreisels.

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

Kommentar
Absurde Verdichtung! Riesenschallreflexion gen Eichkamp. Entwurf = langweilig.
Die Höhepunkte am Bahnhof Westkreuz stören die Durchlüftung. Die Kleingärten vor dem Lietzensee Areal sollten erhalten bleiben.
Hochhaustürme stören Funkturmsilhouette und sind völlig absurd. Schlecht: gestörte Kaltluftschneise. Insgesamt sehr massive Bebauung...

j) Allgemeine Hinweise aus der „Dialogwerkstatt Phase II“

14.08.2023

Kommentar

Man sollte auch NABU oder BUND mit ins Boot nehmen, schließlich sind zahlreiche Vogel- und Tierarten zu berücksichtigen.

Die Entwürfe sind sich zu ähnlich.

westsidegallery.com (Kunstgalerie 150m)

[personenbezogene Daten wurden gelöscht]

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

k) Teamspezifische Hinweise aus der Online-Beteiligung 16.08. - 06.09.2023

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-
51950	Wie soll das AVUS Hotel funktionieren wenn es keinen Parkplatz hat? Jetzt wohnen dort LKW Fahrer mit den LKW wo sollen sie hin? Die Bussen sollen abwr nicht mehr die BusWC am Halensee entleeren.	0	0
51951	Ich finde man sollte direkt auf die Jaffestrasse fahren können. Das gabn aber wohl die Eichkämpler verhindert.	1	1
52009	Der Entwurf von asp hat viel gute Ideen, z.B. die gute Mischung von Gewerbe, Wohnen, Schulen, kleinen Höfen und kleinen öffentlichen Plätzen etc., allerdings erstickt in zuviel Baumasse und zuvielen Hochhausbauten (7-8) nahe Westkreuz. Gut ist die Trennung zwischen Radschnellweg und Wegen für Fußgänger und gemütliche Radler. Die Hochpunkte als „Ankommenspunkte“ müssten in Ihrer Höhe deutlich reduziert werden. Absolut inakzeptabel ist der geplante Hochpunkt gegenüber der Jaffeestraße direkt vor der Schallschutzwand der AVUS neben der AVUS-Tribüne. Dieser Hochpunkt wäre eine permanente Irritation der gesamten Ansicht. Z.B. der Berliner Bär als „Ankommenspunkt“ wäre doch hier ein Symbol mit hoher Wirkung. Die mit 35-40 m hohen Häuser gegenüber der Eichkampsiedlung würden eine massive Schallreflexion des AVUS-Lärms gen Eichkampsiedlung auslösen. Dringend nach Lösung suchen, Häuser sollten hier niedriger sein.	1	4
52082	Ich stimme [52009] Im Bezug auf die Baumassen zu. Der ikonische Stadteingang West aus Tribüne, Mercedeshaus, ICC und Funkturm wird teilweise durch Blöcke (Hochpunkte) zugestellt. Hier gefiel mir die Idee eines ICC-Park von De Zwarte Hond, die diesen Bereich nicht bebauen wollten besser. Der Stadteingang sollte gerne im Bereich Westkreuz einen neuen weiteren markanten Blickpunkt bekommen. Schön wäre, wenn der nicht aus einer Ansammlung von Hochhäusern bestünde sondern ein Sinnbild der zukunftsfähigen Stadt werden könnte.	0	0

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-
52082	Das gesamte Grün des Bereiches ist täuschend dargestellt, das Eichenband überragt die Bahn- und Autobahntrasse, aus Bahndamm und Böschungen werden keine Eichen stehen und die zukünftig mit größerem Abstand zu pflanzen werden vielleicht in 150 Jahren die dargestellte Größe erreichen. Einen Mobility Hub am Bhf Grunewald zur Aufnahme der Autos der Bewohner des Reitstallareals zerstört den Bereich und verbraucht kostbare offene Flächen. Kann man für ein wirklich autofreies Gebiet mindestens in diesem Planungsgebietsteil darauf nicht verzichten? Die Zufahrt entlang der Eichkampstraße oder gar durch den zur Schließung für den Durchgangsverkehr vorgesehenen Auerbachtunnel ist doch eher mühsam zumal die Eichkampstrasse offenbar bereits Radschnellweg werden soll und nur schwer noch viel Verkehr aufnehmen kann. Die Fahrradwege durch die neu zu planenden Areale sind aber durch lange Rampen, um die diversen Schneisen durch das Planungsgebiet zu überwinden nicht wirklich attraktiv, auch wenn die Verbindung vom Schmetterlingsplatz zum Lietzensee wünschenswert ist. Der „langsamere“ Radweg über- oder unterwindet all die Hindernisse (Bahntrasse, Autobahnzufahrten usw) wie durch ein Wunder. Auch die Erschließung des Mobilityhubs (im Text lediglich beschrieben als Abstellmöglichkeit der Autos, die nicht ins Quartier sollen, am Westkreuz ist mir nicht nachvollziehbar. Wieviele Pkw sollen dort über welchen Weg hinkommen?	0	0
52085	Gut finde ich die Erschließung auf Höhe Maikäferpfad mittels einer Brücke. Dadurch kann sowohl der Bereich der heutigen Reitställe, als auch der derzeitige Güterbahnhof überirdisch erreicht werden. Die harte Kante, die die Häuser aus dem Reitstall-Gelände bilden, finde ich für den Schall Richtung der Siedlungen ungünstig. Das war bei Ortner und Ortner im Entwurf viel besser gelöst. Auch das 43 m hohe Haus am Eingang der Bebauung ist mir schwer vorstellbar. Dann kommt zu den Tunnelwegen auch noch Schatten und Wind. Die Lage des UCC finde ich richtig und warum nicht die Dachfläche nutzen. Dass Heide auf dem Sandboden im Bereich Güterbahnhof gut gedeiht ist vorstellbar. Für ein wirkliches Eichenband und Eichenhain muss einiges nachgepflanzt werden.	0	2

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-
52085	Gute Idee. Ich kann mir vieles aus diesem Entwurf sehr gut vorstellen, obwohl mir die Visualisierungen zu idyllisch sind: Zeichnungen haben den großen Vorteil, dass sie lautlos sind und der Lärm von Autobahn und Zügen nicht zu hören ist. Es schneit auch wieder in Berlin.	0	2
52096	Während die formulierten Ziele von ASP sehr hehr sind und die leicht futuristischen Renderings mit wundervollen Szenen in prächtigen Farben idyllisch dargestellt sind, täuscht es nicht um die konkrete Umsetzungsrealität hinweg. Wenn man diese nämlich genauer betrachtet scheint dann doch mehr Fantasie vorzuherrschen (Handwerker hobelt mit seiner 80kg schweren Werkbank, viele Meter hohe Bäume in viel zu geringem Pflanzabstand zueinander oder zu nahen Bauten, Hochhäuser mit statisch spannend geplanten Windturbinen). So ist mir unverständlich wieso bei der Bebauung am Güterbahnhof mit den freihestehenden Wohnblöcken so viel Platz verschwendet wird. Eine dichtere Blockrandbebauung würde nicht nur besser gegen die zugbedingte Lärmbelastung helfen, sondern auch insgesamt weniger „tote“ Grünfläche und Enge generieren als im bisher vorgeschlagenen Entwurf. So würde ein Heranrücken der Wohnblöcke an die Gleisregion und eine Verbindung der Wohnblöcke deutlich mehr Grünfläche/-raum Richtung See geschaffen werden. Diese ist bisher sehr gering und fast schon lebensfeindlich in ihrer individualisierung der Wohnparteien. Der einzige Sportplatz wurde abgelegen zwischen Gleisen und privaten Wohnblöcken geplant, schwer zu erreichen für den Rest des Areals. Die geplante Schule beherbergt hoffentlich keine Kinder, denn diese würden in der Enge des fehlenden Schulhofes und fehlenden Spiel- & Sportflächen kein angenehmes Dasein fristen. Gleichermaßen ist die Quartiersmitte eine versiegelte Fläche, ironischerweise ohne Fläche. Wo soll der Wochenmarkt stattfinden? wo sollen lokale Kulturaktivitäten wie ein Nachbarschaftsfest oder ein Flohmarkt stattfinden? Und warum wird in die Mitte ein unnatürlicher See ohne Anbindung an fließend Wasser geplant? Solche kleinen Seen tendieren meist entweder dazu einfach trocken zu sein oder aufgrund (nicht-finanzierbarer) Pflege direkt zu kippen und nur noch als Tümpel vor sich hin zu vegetieren, mit Geruchsbelästigung und Moskitos inklusive.	4	0

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-
52096	Nun möchte ich aber auch erwähnen, dass mir die Planungen für das Reitschulgelände und das Messegelände toll finde. Die Idee mit den Circular Towers ist auch durchaus spannend, schön wäre es aber gewesen wenn man das mit mehr als einem Stichpunkt nochmal genauer beschreibt. Gleichzeitig sieht die Bebauung der weitere Nachbarschaft am Westkreuz auch kaum attraktiv und zumeist auch etwas zu sehr freischwebend aus. Hier wären dichtere Blockbebauungen für eine schöne Nachbarschaft deutlich zuträglicher. Grundsätzlich finde ich es gut, dass hier nicht nur Wohnen allein gedacht wird sondern es auch ein Ziel des Entwurfes ist dies mit Gewerbe, Kultur etc. zu verbinden. Wenn ich dies aber mit dem stadtplanerischen Masterplan der Architekten vergleiche, sehe ich hier aber nur sehr wenige punktuelle Mischnutzungen, gerade die EG-Nutzung kann deutlich ausgeweitet werden. Auch hervorzuheben ist die schöne Erschließungsplanung des gesamten Areals für den Verkehr. Gerne mehr davon! Schließlich möchte ich mich nun nochmal etwas weniger angenehmen Ideen widmen: Dem Sportplatz am westkreuz, den Kleingärten und dem Eichenhain. fangen wir beim Sportplatz an, wer soll den nutzen? Eingequetscht zwischen Circular Tower, S-Bahnstation, Friedhof, Autobahn und Kleingärten ist dies eine durch und durch unangenehme Gegend für alle. Warum diesen nicht Richtung Eichenhain planen? und warum nicht diesen Eichenhain durch Freizeitplanungen aufwerten? Sportstationen? Bänke & Tische? Grillstellen? Skateparks? Tischtennisplatten? Vereinshäuschen? Vielleicht einem Club? Und zugleich wird vorhandene Grünfläche ineffizient als wenig ökologische und demokratische Kleingartenanlagen genutzt? Das sind perfekte Orte für ungedeckte Sportflächen, für Joggen durch Parks, für eine Anbindung des Heidebands an das Westkreuz und als nachbarschaftliche kollektiv-genutzte Gartenflächen für die direkten Anwohner? Warum soll diese Fläche irgendwelchen weit von dort wohnenden Pächtern vorgehalten werden??	4	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

gmp International

ID	Kommentar	+	-
51956	Die Verdichtung mit Wohnbebauung halte ich für problematisch bei den Anforderungen die daraus an die Infrastruktur entstehen. Bitte auch die Schallreflexionen in die Siedlung Eichkamp aus den neu entstehenden Gebäuden beachten.	2	2
51995	Die Verdichtung ist für die Stadt unbedingt wichtig, die verkehrliche Infrastruktur gegeben und in anderen Aspekten wird sie mit der Bebauung entstehen. Auch der Eichkamp ist Teil einer Grossstadt.	2	2
52010	Interessanter Entwurf, der am besten von allen Entwürfen die Erhaltung einer breiten Kaltluftschneise hinein in die City berücksichtigt . Gut ist hier ein hoher Grünanteil mit Erhalt wertvollen alten Baumbestandes und Erhaltung der Kleingärten Westkreuz. Gut auch der erhaltene logpoint für die Messe. Dringend auch hier beachten schallschluckende Fassaden gen Eichkampsiedlung und „Abspeckung“ der Hochpunkte. Radschnelltrasse mit Übergang in die Waldschulallee könnte sehr problematisch werden, da die Waldschulallee als schmale Straße schon jetzt oft stark frequentiert ist durch den Verkehr, der aufgrund etlicher anliegender Schulen, Kitas, Sportstätten und Behinderteneinrichtungen entsteht.	1	2
52065	Die Schaffung von Wohngebäuden vor allem gegenüber der Siedlung Eichkamp verdichtet mir die Belastung erheblich während die Grünfläche eher jenseits der Siedlung liegen. Diese Aufteilung finde ich änderungswürdig zum Erhalt der Wohnqualität der Siedlung Eichkamp.	0	2
52075	Bitte auf die Kleingärten verzichten. Wenn dort eine Grünfläche erforderlich ist, sollte diese allen Berliner_Innen zugänglich sein. Unsere Flächen sind zu wichtig um sie für'n Appel und n' Ei zu privatisieren.	3	0

gmp International

ID	Kommentar	+	-
52084	Der Entwurf von gmp scheint mir am stärksten die Gegebenheiten des Planungsraumes einzugehen und daraus die jeweilige Bebauung abzuleiten. Allerdings gefiel mir die in der Vorversion vorgesehene Idee der Bebauung des Reitstallareals für Studierende und Neuberliner*innen besser. Der Bereich sollte offener bleiben. Auch in diesem Entwurf stören jedoch große Blöcke die Sicht auf den historischen Stadteingang der ja auch unter Denkmalschutz steht. Die beiden Hochpunkte am südlichen Ende sollten entfallen. „Modus“ ist eine gute Idee aber kein ausreichendes Erschließungskonzept. Wie wird der ÖPNV angebunden, wenn man nicht gut zu Fuß ist. Und gibt es noch Pkw/MIV und wenn ja, wo bleiben sie?	0	2
52088	Während dieser Entwurf im Bereich Reitschule (bitte mehr Kleingewerbe für die Studierenden einplanen) und im Bereich Güterbahnhof (warum keine Gastronomie Richtung Grün?) spannende Vorschläge macht, enttäuscht die Planung in und um den Kreisel rum als durchlässige Grünfläche. So prophezeit eine schwer erreichbare dunkle grüne Brachfläche unter und mitten in der Autobahn eine Verwahrlosung der Gegend mit nächtlichen Camps und Möglichkeiten für nicht ganz so gesetzeskonforme Geschäfte. Warum kann man den Bereich nicht für kulturelle, sportliche und freizeitliche Aktivitäten so nutzen, dass dies ein Zentrum für die gesamte Nachbarschaft wird? Warum nicht zumindest eingeschossige fassaden- & dachbegrünte städtische Freizeiteinrichtungen? Jugendclubs, Nachbarschaftsorte, Skateparks, Fitnessstations, den ein oder anderen Club (zur Rettung vor der A100 zum Beispiel ;-)) und auch mal ein Squash- & Tennishaus im Westen von Berlin? Das wäre auch Nutzungen, welche auch von neuzugezogenen Familien und Studenten vor Ort gewünscht werden würden.	3	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

gmp International

ID	Kommentar	+	-
52088	Noch viel mehr unverständlich ist die Idee rund um die sicherlich bestangeschlossenste Location in näherer Umgebung nur eine leichte Wohn- und eine noch samtigere Gewerbebebauung vorzuschlagen. Auch wenn ich den Einwurf der Lärmbelastung verstehen kann, verstehe ich nicht wieso hier eine Stadtwildnis samt Kleingärtenanlagen bestehen soll. Eine größere Bankrotterklärung an kommunale Stadtplanung für ein Gebiet an einem der Hauptknotenpunkte Berlins, einen Steinwurf außerhalb des Rings, gibt es meines Ermessens kaum. Wenn Lärm das Problem ist, warum baut man dann nicht etwas, wofür Lärm kein Problem ist? Konkret fallen mir gerade spontan Bürogebäude, Clubs, öffentliche gedeckte oder ungedeckte Sportstätten, Einkaufsmöglichkeiten in größerem Stil oder Verwaltungsgebäude ein. Grundsätzlich könnte man hier doch auch schön Jugendverkehrsschulen oder eine Gartenarbeitsschule mit angeschlossenem großen kommunalen Garten für die gesamte Nachbarschaft statt vermüllter ungepflegter Wildnis und kleinen gepachteten eingezäunten Fürstentümern ein. Wo sollen denn die Kinder spielen? Wo sollen die Studenten miteinander Zeit verbringen? Wo soll Charlottenburg Sport machen? Wenn irgendjemand in dieser Region in die Wildnis oder ins Grüne möchte, kann er oder sie mit dem Fahrrad auch 5 Minuten weiter in den deutlich ansprechenderen Grunewald fahren. Grundsätzlich positiv zu bewerten ist abgesehen von der Qualität der westlichen zwei Quartiere auch das Mobilitäts- und Erschließungskonzept. So wird mehrfach darauf hingearbeitet, dass die „Inseln“ nicht abgetrennt vom Rest der Stadt sind. Hier wären aber auch grundsätzlich mehr Anbindungen spannend, u.a. auch z. b. durch Tunnel. Schließlich möchte ich auch noch das gut durchdachte Schallkonzept loben sowie die spannende Idee mit den vereinzelt Hochhäusern, welche der dortigen Landschaft pittoreske Akzente setzen werden.	3	0

gmp International

ID	Kommentar	+	-
52089	Zum Thema Lärm: es gibt genug Berliner_Innen die eine etwas lärmbelastete aber dafür bezahlbare oder auch nur verfügbare Wohnung in ordentlicher Lage bevorzugen gegenüber einer Wohnung mit perfekten Lärmwerten nach DIN XYZ die aber in der Pampa ist. Oder gegenüber einer präkeren Wohnlage wie bspw. WG obwohl man lieber alleine wohnt oder „ich teile mir die Wohnung noch mit meinem Ex weil keiner was findet“. Als Beleg: einfach die Lärmkarte der Morgenpost anschauen Suboptimale Wohnungen sind immernoch besser als keine Wohnung.	2	0
52090	Ich glaube wir sind an einem Punkt gelangt an dem das soziale Gesamtinteresse an Wohnraum deutlich einem „historischen Stadteingang“ überwiegt, den die allermeisten BerlinerInnen wahrscheinlich nichtmal auf dem Sender haben.	1	0
52091	Wozu braucht es diese Hochhausgeste am Anfang und am Ende der verschiedenen Areale? Die stören mich ungemein. Auch der kringelige Aussichtshügel inmitten der Autobahn ist für mich eine Geste. Beste Aussicht hat man doch von Funkturm. Oder auf dem Dachgarten des ICC Parkhauses ganz in der Nähe. der Entwurf scheint mir gut die Frischluftschneise für Berlin zu berücksichtigen. Ich sehe einen flotten Radweg, aber wo der Autoverkehr bleibt, kann ich nicht gut erkennen.	0	1

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-
51954	Die Fahrradabbindung gefällt mir. Sorgen macht mir die Schallreflektion von den neuen Gebäudes des Quartiers rüber in die Siedlung Eichkamp. Schallschutz muss genau geplant werden...	1	0
52011	Das Entwurfskonzept reagiert am Besten auf die komplexen städtebaulichen Randbedingungen. Gut ist der Vorschlag, die S-Bahnstation Messe zu „verschieben“. Wenn man diese Station an die Verlängerung der U1 von der Uhlandstraße anbinden könnte wäre das ganz städtebauliche Geflecht in diesem Bereich verdichtet und die Nachbarschaften der Stadtteile (Kieze) würden sich gegenseitig befruchten.	1	1
52012	Gefahr von massiver Schallreflexion des AVUS-Lärmes in Richtung Eichkamp durch massive Riegelbebauung , auch hier wieder 3 zu hohe „Ankufspunkte“, Kaltluftschneise nicht gut berücksichtigt. Was soll ein neuer zusätzlicher Bahnhof ? Die bisherige Erschließung ist völlig ausreichend.	1	1
52081	Die „Grünen Innenhöfe“ bei Henning Larsen sind überdimensioniert und ineffizient. Lieber verdichtet bauen mit kleineren Höfen (wie in den Altbauquartieren) und dafür etwas größere „zentrale“ Grünflächen für alle, die als Begegnungsort dienen und in denen aufgrund der höheren Besucherzahlen bspw. Gastroangebote entstehen können, was den Kiez lebendig und damit attraktiver macht. Die Einrichtung einer neuen Sbahn-Station ist zwar planerisch spannend, leider ist sie viel zu nah zu Messe Süd und hat in nächster Nähe auch keine sinnvollen Nutzungen zu verzeichnen. So bräuchte es dichtere Bebauung insbesondere im Übergang zum Kulturplatz. Damit verbunden ist die Frage wieso dieser von jeglicher anderer Industriestruktur abgelegene Standort so sehr Richtung Produktion entwickelt werden soll. Jegliche Industrie, auch kleine vor-Ort-Produktion benötigt im Sinne der kurzen Lieferketten Nebengewerbemöglichkeiten, um einfach zu kooperieren und die Synergieeffekte für Wachstum zu nutzen. Weiterhin sind für Produktion voraussichtlich Personen im Handwerk-, Logistik- oder Industriebereich als Arbeiter notwendig, welche alle nicht das Kernbewohner des Berliner Westens bzw. der angrenzenden Areale sind, wodurch ein Pendelverkehr notwendig wird, was mit einem erhöhten Auto- & Parkingaufkommen verbunden ist.	4	0

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-
52081	Schließlich brauchen Produktionsgewerbeflächen nicht nur die Nähe von administrativen Einrichtungen, sondern auch von ausbildenden und edukativen Einrichtungen sowie eine gute Verkehrsanbindung. Die Schiene als solche ist A) am effizientesten bei einem sehr hohen Transportaufkommen (sprich viel Produktion) und ist B) örtlich unflexibel, wodurch man als Produktion stark eingeschränkt ist. Als Positivbeispiel für eine Industrieentwicklung ist hier Adlershof zum Beispiel zu nennen. Wie soll aber unter diesen Bedingungen kleine Produktionsgewerbestätten wettbewerbsfähig sich aufbauen oder Mikroproduktionen entstehen? Am Ende des Tages schaffen wir damit doch direkt die nächste Industriebranche, nur leider nicht so schön in Ziegeloptik wie im Rest von Berlin. Insgesamt unklar bleibt was diese Ökokorridore genau sein sollen oder die städtische Infrastruktur in der Mitte des Kreisel, welche gleichzeitig auch Ökokorridor zu sein scheint. Hier wären Park-, Sport- und Kulturanlagen sinnvollere Bebauungen, welche auch von Menschen genutzt werden würden anstatt als übersüßt gesagt als „Müllkippe unter der Autobahn“ zu fungieren. Warum nicht mutig sein und eine ähnlich spannende Nutzung wie zum Beispiel im Park am Gleisdreieck planen? Mit völligem Unverständnis habe ich auch die Kleingärten insbesondere in den östlichen Teilen gesehen. Kleingärten sind im erweiterten Gebiet um den Ring in Berlin reine Platzverschwendung zu Gunsten von einzelnen privilegierten (zumeist älteren) Menschen. Diese Flächen (wenn auch gerne anders propagiert) sind keine Flächen für die Allgemeinheit sondern der Wenigen. Stattdessen wäre eine Bebauung dieser Flächen samt kollektiven Flächen für die dortigen Anwohner wie zum Beispiel Gemeinschaftsgärten, Freizeiteinrichtung (Tische/Bänke/öffentliche Grillstellen) und Spielgeräten für Kinder & Jugendliche (wie z. B. dringend benötigte Skateparks) spannend. In Kleingärten spielen keine Kleinkinder oder Jugendliche aus der Nachbarschaft, warum also nicht mal visionär neue Wege gehen?	4	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-
52083	Guter Punkt mit den Skateparks und ähnlicher Infrastruktur. Nur eine Anmerkung: Skateparks sind nicht nur was für Jugendliche, sondern Begegnungspunkt für Menschen aus überraschend unterschiedlichem Alter. Ich bin öfters in der Ecke beim Anthony-Huber-Platz und dort skaten Jugendliche, aber auch viele Menschen in ihren 20ern und 30ern. Und auch mal ältere „Skater der ersten Stunde“. Und kleinere Kinder mit ihren Eltern sind dort auch oft unterwegs. Was auch toll ist: auch sozioökonomisch sind dort sehr unterschiedliche Leute unterwegs, alle vereint durch den Sport. Die KGAs die ich so kenne sind demographisch viel, viel homogener. Und eher spießig als offen.	2	0
52095	Ich sehe als Erschließung des Gebietes sehr viele Tunnel und Unterführungen und muss sagen, dass ich das für ein Wohnviertel nicht angenehm finde. Mir gefällt hingegen die abwechslungs- und ideenreiche Bebauung mit diversen Nutzungen und Räumen. Es scheint mir auch einiges ökologisches Verständnis in dem Entwurf zu stecken: mit Wasser-Rückhaltebecken und Ökokorridor. Wobei nicht alles, was hier Wald genannt wird, auch ein Wald ist.	0	0
52101	Gegenseitige Befruchtung ist gut, genauso wie viel Dichte und viele Wohnungen in einem schön durchmischten Großstadtkiez. Grün, lebenswert und viel genutzte Fläche schließen sich nicht aus!!	0	0

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-
51955	Auch hier gefällt mir die Fahrradüberführung als Option. Sorgen auch wieder um die Schallreflektion vom Bahn und AVUSlärm von den neuen Gebäuden in die Siedlung Eichkamp.	2	0
52013	Besser jetzt die reduzierte Haushöhe zwischen den Siedlungen Eichkamp und Hilde-Ephraimstraße, dadurch an dieser Stelle harmonischere Einbindung in die Nachbarschaft. Trotzdem auch hier Gefahr der Schallreflexion durch breite durchgehende Riegelbebauung. Die 8-10 Hochhäuser Nähe Westkreuz, die kurz unterhalb der Funkturmhöhe bleiben sollen, stören die Kaltluftschneise erheblich. Das Wahrzeichen „Funkturm“ würde bei dieser Bebauung stark an seiner Einzigartigkeit verlieren.	1	1
52077	Beim Entwurf von HSA sollte Berlin auf die Gärten verzichten. Bauland und Grünflächen sind Berlins wertvollstes Gut, dieses darf nicht zugunsten einer Handvoll Menschen privatisiert werden, auch nicht wenn sie sich als sozial geben. Lieber Wohnraum oder Kulturfläche für alle! Grundsätzlich ist eine Nutzung der Flächen unter dem Kreisel als Sport und Kulturstätten eine spannende Idee. Die Frage ist, ob dies wirklich in Form von offener Fläche durchgeführt werden muss. Grundsätzlich fehlen in Berlin massiv Sportanlagen und Kulturstätten, so ist das Clubsterben langsam real. Diese Fläche hätte großes Potenzial als Sports & Culture Hub in einstöckiger Bebauung der Stadt einen Ort zum Experimentieren zu geben anstatt eine weitere schnöde und aufgrund der Autobahn für alle Besucher unangenehme Brachfläche zu generieren. Bitte lieber mehr als weniger Passerellen bauen/planen. Verbindung ist ein hohes Gut und macht den Standort lebenswert! Das gleiche gilt für die gewerbliche Nutzung in den Erdgeschossen der Häuser, das fördert die Gesellschaft und verhindert ein Veröden der Gegend wie man in verschiedenen reinen Wohnsiedlungen sehen kann.	3	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-
52078	Insgesamt zu hohe klotzartige Bebauung, die dichte Bebauung auf dem Reit-schulareal kann m.E. Den alten und wichtigen Baumbestand nicht berücksich-tigen. Die Kaltluftschneise für die Stadt scheint mir hier insgesamt nicht ausrei-chend gegeben. Auch hier wird der historische Stadteingang mit Tribüne, Mercedes-Haus und icc, Funkturm jedoch verstellt. Zukunftweisend finde ich die verkehrstechnische Erschließung über Kleinfahrzeu-ge als Verbindung zu den S-Bahnhöfen, weil das Quartier dann wirklich weit-gehend ohne Pkw auskommen kann. Auch die Einbeziehung der angrenzenden Quartiere Eichkamp und Grunewald diesbezüglich finde ich wünschenswert. Der Hinweis auf Fahrradrouten außerhalb ist wichtig und macht die Überwindung der diversen Verkehrstrassen im Planungsgebiet über lange oder steile Rampen für Radfahrerinnen durch das Quartier unnötig. Die vorgeschlagenen Querverbin-dungen halte ich für sinnvoll und als Fuß oder Fahrradwege gut machbar. Eine gute Lösung ist auch Landschaftspark, der das Autobahndreieck teilweise abdeckt und so den Blick am Stadteingang West vom Autoverkehr zumindest teil-weise entlastet.	0	2
52092	EDIT: Im Ergebnis für mich mit Abstand das beste Projekt, insbesondere scheint hier im westlichen Bereich sehr ordentliche, effiziente Nutzung angestrebt werden. Bitte auf die Gärten verzichten, stattdessen Grünflächen für alle Berliner und Berlinerinnen. Die Idee im Kreisel ist interessant, aber ich weiß nicht ob man den Zugang so attraktiv gestalten kann dass es tatsächlich genutzt wird? Ansonsten finde ich die Idee von MaHe08 bzgl. Clubnutzung spannend. Wobei ich hier auch lieber meh-rere Geschosse hätte, lieber 3 Clubs mit 3 Floors auf der gleichen Fläche wie 1 Club mit einem Floor! :-D Auch der „Landschaftspark“ scheint mir dort eher Fehl am Platz zu sein, ohne genug Bebauung in der Nähe damit es wirklich effizient genutzt wird.	2	0

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-
52100	Die Erschließung mit Passerellen finde ich gut. Mir gelingt leider in meinen Gedanken der Vergleich mit Venedig nicht. Aber ich bin, was die denkmalgeschützten Gebäude angeht der gleichen Meinung: sie verlieren durch die Verlegung der Autobahn ihre Basis. Ich finde gut, da neue Bezüge herzustellen. Was die Regenwassernutzung im Gebiet angeht, sollte beachtet werden, dass der Boden meines Wissens nach durch die Nutzung der Bahn stark kontaminiert ist. Aber vielleicht wird er sowieso saniert? Da hier so viel öffentliche Freiflächen entstehen, bin ich anderer Meinung, als die vorherigen Kommentare: ein paar Kleingärten finde ich okay. Die werden meistens sehr gut gepflegt und sind wenig versiegelt.	0	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

l) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung

16.08. - 06.09.2023

ID	Kommentar	+	-
51948	Die Maßnahme führt zu einer Verdichtung und Versiegelung von großen, momentan nicht versiegelten Flächen. Als Anrainer in der Rönnestraße wissen wir seit Jahren das Phänomen zu schätzen, was in dem Ausschreibungsverfahren als „Kaltluftschneise“ bezeichnet wird. Alle noch im Verfahren beteiligten Gruppen betonen, dass sie diese Kaltluftschneise erhalten wollen, im momentanen Status des Verfahrens werden aber keine Untersuchungen durchgeführt, wie sich die Baumaßnahmen genau darauf auswirken werden. Kaltluft entsteht, wo Verdunstung stattfinden kann. Die letzten Sommer, Stichwort Klimaerwärmung, sind zunehmend trockener (nur der gegenwärtige scheint gerade eine kleine Ausnahme zu machen). U.E. ist bereits jetzt zu untersuchen und einzuwerten, wie sich die Versiegelung in eine Reduzierung von Wasserspeicherung und Verdunstung übersetzt und damit auf die Kaltluftzufuhr im westlichen Stadtzentrum auswirkt. Das wäre bei den Planungen zu berücksichtigen, damit es am Ende nicht heißt: Operation gelungen (Planung realisiert), aber Patient tot (Kaltluftzufuhr stark reduziert, Innenstadterwärmung überproportional angestiegen). U.E. sind ferner Vorkehrungen mitzuplanen, die sicherstellen, dass Regenwasser nicht nur dräniert wird (das war aus Planeraussagen deren zentraler Punkt - Stichwort Starkregen der letzten Jahre), sondern auch gesammelt und zu Bewässerungszwecken verfügbar gemacht und gehalten wird. Die Vertreterin eines der Planungsteams verwies darauf, dass dieses Thema Sache der Bauherren sei, die dann die einzelnen Bauabschnitte verantworten würden. U.E. greift das zu kurz. Es muss bereits von vornherein in geeigneter Form (Bauauflagen etc.) sichergestellt werden, dass Wassersammlung und Verdunstungsbereiche verpflichtend vorgehalten und unterhalten werden.	5	4

ID	Kommentar	+	-
51949	Als Anwohner des Quartiers sei der Hinweis gestattet, dass a) der Park um den Lietzensee maßgeblich in ehrenamtlicher Initiative mitgepflegt wird, ohne die er nicht so aussähe, wie jetzt. Dem Bezirk fehlen die Mittel, bereits den vorhandenen Parkbestand ausreichend angesichts der massiven Nutzung zu pflegen. Daraus folgt, dass bei den Planungen auch die Kosten für Bewässerung und Pflege der Grünflächen mitberücksichtigt werden müssen, damit langfristig keine vermüllten Staubbrachen entstehen. b) insbesondere die Rönnestraße in den letzten Jahren zunehmend vermüllt wird. Flachbildschirme, Sofas, Matratzen, Toiletten, Abbruchmaterial von Renovierungen, Farbeimer u.s.w. harren immer wieder der Entsorgung durch den Bezirk (wenn dort der Handlungsbedarf denn bekannt ist). Daraus folgt, dass bei den Planungen auch die laufenden Kosten für Bewässerung und Pflege der Grünflächen mitberücksichtigt werden müssen, damit langfristig keine vermüllten Staubbrachen entstehen. Dabei sollte, so wie im Entwurf von ASP, noch einmal ernsthaft darüber nachgedacht werden, Kleingärten in möglichst großem Umfang zu erhalten (auch die kleingärtnerisch genutzten Bereiche stehen momentan den Bewohnern des Bezirkes für das Spaziergehen und Joggen zur Verfügung und werden dafür auch regelmäßig genutzt), vielleicht in Kombination mit größeren öffentlich gepflegten und nutzbaren Erholungsinseln. Die Kleingärten bieten den Vorteil, dass sie privat gehegtes und gepflegtes Grün darstellen, dass die öffentliche Hand keinen Cent kostet. Zudem führt die kleingärtnerische Nutzung dazu, dass bereits Kinder einen völlig anderen Zugang zur Natur finden, was für deren Sozialisierung in der Stadt von großer Bedeutung ist. Last but not least erfüllen die Kleingärten eine wichtige soziale Funktion, weil sie Menschen ganz unterschiedlicher Herkunft und Bildung zusammenführen über das Miteinander. Dieser integrativen Wirkung kommt eine ganz erhebliche Bedeutung zu.	1	4

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-
51952	Ich habe gestern mir die konkretisierten 4 Entwürfe in der Brunnenstraße angesehen und bin zusammenfassend zu dem Ergebnis gekommen, das Verfahren abzubrechen und die räumlichen und inhaltlichen Rahmenbedingungen zu ändern. 1. Die räumliche Abgrenzung erkennt die Bedeutung des vorhandenen Vegetationsbandes - wenngleich durch Verkehrstrassen gestört - vom Bahnhof Charlottenburg bis zum Grunewald. Diese Kaltluftschneise bis weit in die City bedarf der ganzheitlichen Betrachtung, die Grenze nach Osten des Planungsgebietes am Bahnhof Westkreuz wird den stadtklimatischen Erfordernissen nicht gerecht. 2. Der Begriff „Stadteingang West“ suggeriert ein Wettbewerbsziel, einen Stadteingang sichtbar und erfahrbar zu machen. Dies ist bei keinem der Wettbewerbsarbeiten zu erkennen. Auch bei den mündlichen Erläuterungen der Teilnehmer ist der „Stadteingang“ nicht thematisiert worden, vielmehr ist als vergleichender Bezug „Lagune“ und „Insellandschaft“ gewählt worden. Das kann doch nicht ernsthaft als Stadteingang für Berlin gelten.	0	3
51953	der standteingang west bietet endlich die chance, berlin ein würdiges eingangstor zu verschaffen. berlin ist eine weltmetropole und sollte dieses auch selbstbewusst zeigen. der bau von hochhäusern ermöglicht nicht nur die schaffung von (viel) wohnraum und bürofläche auf kleiner fläche, auch kann hierdurch die gesamtversiegelung minimiert werden um ausreichend freifläche zu erhalten	4	3
51990	Berlin vergibt sich hier die Chance die Flächen für große zusammenhängende Ausgleichsmaßnahmen für die restlichen 14 - 20 Großbauvorhaben in der Stadt zu nutzen. Es könnte auf dem schwer mit Kfz zugänglichen Areal große Grünflächen zur Erholung, Kaltluftentstehung, Verdunstung und Rückzugsort für Tiere und Pflanzen geschaffen werden. Stattdessen wird wieder nur das Geld gesehen, das man mit der Bebauung erzielen kann. An eine lebenswerte Stadt wird nicht gedacht, weder für die bereits dort Wohnenden noch für die Zukünftigen. Noch immer wird von den Entscheidern nicht verstanden, dass diese großen zusammenhängenden Flächen der ehemaligen Rangierbahnhöfe ein wertvolles Gut für Mensch und Tier ist.	3	3

ID	Kommentar	+	-
51990	Die, die hier planen und entscheiden, müssen dort nicht wohnen! Sie haben aber auch nicht die Empathie sich in die Anwohner hinein zu versetzen, wie es ist, dort zwischen den Autobahnen zu wohnen bzw. wohnen zu müssen, wenn alles zugebaut ist, es keine Flächen zur Regenwasserversickerung und -verdunstung gibt, die Hitze von den Häusern und Straßen abstrahlt und sich die Temperaturen nachts nicht mehr absenken. In den Plänen heißt es immer großartig, wie grün alles wird. Dächer sollen begrünt werden - die Praxis zeigt oft, dass die dann realisierten Sedum-Wüsten nicht mal ansatzweise die Funktion erreichen, die versprochen wurde. Doch höheres Grün, wie Sträucher oder Bäume, auf den Dächern will man nicht planen, weil sonst die Kosten für die Statik steigen. Derzeit sind diese Flächen als „offene Brache“ definiert. Hier fühlen sich Arten wohl, die diese offene, weitläufige Landschaft und Abgeschiedenheit brauchen. Diese Arten werden mit der Bebauung verdrängt oder sogar umgesiedelt, weil es ja so einfach ist, kleine Tiere zu nehmen und beseite zu tun. Nur wohin, ist die Frage? Es gibt KEINE Ausgleichsflächen mehr in Berlin. Auch Brandenburg kann und will keine Tiere mehr aus Berlin aufnehmen. Sie brauchen die Flächen selbst. Also wird in der Planung die Untersuchung zu den Tieren nur nebenher gemacht. Dann heißt es, die Flächen waren nicht zugänglich oder das Wetter war nicht ideal ... Hauptsache man sieht und hört keine Tiere, dann kann man einfach drüber bauen, wie man in den Plänen zum Funkturm dreieck lesen kann. In keinem der Pläne findet sich noch das ehemals vom Bezirk mündlich erklärte Wunschziel: ‚Wir wollen einen übergeordneten Grün- und Erholungsraum.‘ Selbst die ehem. Kleingärten im Nordosten werden überplant, statt ersetzt. Im Gegenteil, schaut man sich die Planungen genauer an, fallen sogar noch Kleingärten im Westen weg. Nur weil man das Wort ‚Öko-‘ vor ein Wort setzt, wird eine Planung nicht besser. Bspw: Die in der Planung von Henning-Larsen gezeigten „Ökokorridore“ suggerieren, dass hier etwas „aufgewertet“ wird.	3	3

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-
51990	Diese „Korridore“ existieren bereits und werden in ihrer Fläche reduziert, statt aufgewertet, da sie bereits viele Bäume enthalten und sie somit kein Aufwertungspotenzial haben, - Wald, Kleingärten, Brachflächen, etc. Auch „Grüne Innenhöfe“ sind in Anbetracht dessen, das vorher alles an Grünstrukturen, Bäumen, Sträuchern, etc. beseitigt wird, nicht mal ein müdes Lächeln wert. Denn es muss alles neu angepflanzt werden und zeigt seine volle Wirkung (Kühlung, Schatten, etc.) somit erst nach ca. 20 Jahren. Das zieht sich durch alle Planungen. Da verschiebt sich die Bebauung nur in die eine oder andere Richtung. Somit bleibt am Ende bei allen die großflächige Versiegelung von derzeit offenen, versickerungsfähigen Böden und die Zerschneidung der Kaltluftleitbahn. Somit ist das von Berlin erklärte Ziel der Flächenersparnis und Erreichung der Netto-Null-Neuversiegelung bis 2030 = alles nur Schall und Rauch. Hier soll versiegelt werden, was zu versiegeln geht! Auch die Versprechungen der Schaffung neuen Wohnraums ist kritisch zu sehen, da die meisten lediglich max. 30 % des neuen Wohnraums mietpreisgebunden anbieten müssen. Somit wird zwar viel gebaut, aber der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum nicht befriedigt.	3	3
51994	Ich finde es einen sehr guten Ansatz gerade auch im Grunewald mehr bezahlbaren Wohnraum schaffen zu wollen, finde den Entwurf von gmp am überzeugendsten würde mir aber eine höhere Umsetzungsgeschwindigkeit wünschen, denn das Problem brennt uns JETZT auf den Nägeln	4	0
52008	1. Zuerst ein ganz großer Dank an das raumscript-Team für die supergute Organisation und Vorbereitung und Durchführung der Themenwerkstätten und der online-Veranstaltungen und dadurch der Möglichkeit, mit den einzelnen Architektenteams ins Gespräch zu kommen. Diese Art der Information und Bürgerbeteiligung ist bis jetzt sehr erfreulich und sollte in dieser Art möglichst auch weitergeführt werden ! Damit dieses große Projekt wirklich zum Wohle unserer Stadt gelingt, ist auch weiterhin eine permanente Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation und enger Austausch mit Senat und allen planenden und bauenden Institutionen notwendig!	6	3

ID	Kommentar	+	-
52008	2. Extrem wichtig ist die Kaltluftschneise, am allerbesten berücksichtigt im Entwurf gmp. 3. Einbindung der neuen Siedlung Güterbahnhof in die bestehend Siedlungen Eichkamp und Hilde-Ephraim-Str. auch baulich zu berücksichtigen !!! Die geplanten sog. „Ankommenspunkte/Blickpunkte“ werden bei fast allen Entwürfen leider mißverstanden als Aufforderung dort (Reistall, Höhe Eichkamp Mitte und Höhe Jaffestr.) jeweils einen Hochpunkt (= Hochhaus) zu planen, die den Charakter der gesamten Gegend negativ verändern würden. Was soll denn z.B. ein Hochhaus am Reitstall direkt am Eingang zum Grunewald ? Welcher Wald in Deutschland braucht als „Identifikationspunkt“ ein Hochhaus ? Und wieso braucht der kleine nette Vorortbahnhof Messe-Süd -im kleinen Wäldchen gelegen- als Identifikationspunkt ein Hochhaus in nächster Umgebung ??? Der beste „Ankommenspunkt“ ist nach wie vor der Funkturm !!! Und das sollte auch so bleiben ! Wenn es überhaupt vereinzelt höhere Häuser geben soll (möglichst nicht über 40 - 50 m), dann doch nördlich ab Höhe Messe und nicht in Höhe der angrenzenden Grunewald-Siedlungen. Die neuen Häuser im Bereich des Güterbahnhofs Grunewald sollten die Berliner Traufhöhe nicht überschreiten. Berlin hat schon genug „seelenloser“ Orte mit Hochhäusern und niedriger Aufenthaltsqualität ! 4. Besonderes Problem aller Entwürfe: Es wird eine massive Schallreflexion des AVUS-Lärmes in Richtung Eichkamp geben, falls die neuen Häuser als breite und hohe Riegel geplant werden, wie in einigen Entwürfen zu sehen. Es sollte unbedingt eine schallobsorbernde Fassadenoberfläche gewählt werden (evtl. zusätzlich Grünfassaden???) , am besten auch lockere Blockbebauung und keinesfalls über Traufhöhe, was das Problem noch verschärfen würde. 5. Möglichst Erhalt der Kleingärten Westkreuz	6	3

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-
52008	6. Jetziger Planungszustand des gesamten Stadteingang West erfolgt ohne jegliche GFZ-Vorgaben. Dass der FNP erst nach dem Auswahlverfahren „angepasst“ wird, lässt Schlimmstes befürchten. Eine FNP-Änderung muss sich am Rahmen der umgebenden Stadtquartiere und Grünflächen orientieren ! 7. Ausgleichspflanzungen (besonders Bäume) sollten unbedingt ortsnahe und in nächster Umgebung erfolgen, nicht in entfernt liegenden Regionen Brandenburgs oder anderen Bundesländern. Berlin braucht hier lebensspendendes Grün, da die Region schon durch die geplante Änderung des Autobahndreiecks Funkturm erhebliche Verluste an hochwertiger Bepflanzung erleiden wird. 8. Jeder Planer sollte so planen, dass er/sie selber auch in dieser neuen Wohnumgebung auf Dauer gerne wohnen würde, d.h. Kinder aufziehen, alt werden, nachbarschaftliche Netze pflegen, lebenswerte, grüne und nicht in Lärm und Monumentalität erstickende Umgebung.	6	3
52067	Zwar stimme ich [51952] zu, dass die Bedeutung der Kaltluftschneise einer ganzheitlichen Betrachtung über das Wettbewerbsgebiet hinaus bedarf. Deshalb muss allerdings nicht unbedingt auch das Planungsgebiet nach Osten Richtung City ausgeweitet werden, zumal dort ja bereits mit der erfolgten Planung zum Westkreuzpark im Anschluss eine Sicherung dieser wichtigen gesamtstädtischen Funktion erfolgt ist. Bezüglich des „Stadteingangs“ West ist leider festzustellen, dass bezüglich dessen Sichtbarmachung und Erfahrbarkeit von allen Wettbewerbsteilnehmern vor allem an neue Baukörper mit auffällender Höhenentwicklung gedacht wird, zwischen denen oder an denen vorbei dann mehr oder weniger die „Eingangssituation“ imaginiert wird. Dass eine solche bauliche „Markierung“ des Stadteingangssituation von allen teilnehmenden Teams quasi alternativlos verfolgt wird, sehe ich als bedauerliche Verengung, die aber wohl bereits in der Auslobung und Aufgabenbeschreibung angelegt ist und auch von maßgeblichen Mitgliedern des Empfehlungsgremiums und aktuellen politischen Entscheider*innen so als Erwartung kommuniziert wird.	2	0

ID	Kommentar	+	-
52067	Andererseits mag dies - ebenso wie das Bemühen um erklärende Bilder wie „Lagune“ oder „Archipel“ - Ausdruck der Hilflosigkeit sein angesichts der in diesem Verfahren auch beim bestem Willen nun nicht mehr revidierbaren Zerstückelung des Plangebietes und festgeschriebene Dominanz der Verkehrsbauwerke, die durch die vorausgehende Planung des Autobahndreiecks zementiert worden ist.	2	0
52071	Mehrere Annahmen und/oder Erwartungen, denen (inzwischen) alle Teams in ihren Entwürfen mehr oder weniger zu entsprechen versuchen, bedürfen einer kritischen Überprüfung: 1. Ist es wirklich zutreffend, dass durch die Lage am S Bf Westkreuz künftig eine Erschließungsqualität gegeben ist, die dort eine großvolumige Bebauung mit Höhendominante(n) verträglich macht? Das Westkreuz funktioniert zwar sicher gut als Verknüpfungs- und Umsteigepunkt im S-Bahnnetz. Doch selbst für eine ordentliche ÖPNV-Anbindung braucht es doch mehr, z.B. plausible Verknüpfungen mit Buslinien. Wie aber soll das funktionieren, wenn straßenseitig überhaupt nur die Halenseestraße in nur einer Fahrtrichtung dort für eine Anbindung in Frage kommt? Sogar die bisher noch bestehende Erreichbarkeit über die Ausfahrt vom Stadtring in Fahrtrichtung Nord entfällt doch bekanntlich mit dem Umbau des AB-Dreieck Funkturm. Unabhängig von dieser Frage müsste auch vorab geklärt werden, welche Form und Höhe von Bebauung hier überhaupt mit dem funktionalen Erhalt der wichtigen Kaltluftschneise in die City West vereinbar ist. Das Setzen von Hochpunkten an diesem Ort wirkt bisher leider eher reflexhaft und unreflektiert. 2. Wie soll die Bebauung, die inzwischen alle Entwürfe nördlich anschließend an das Westkreuz der Dernburgstraße vorlagern, überhaupt realistisch straßenseitig erschlossen werden, selbst wenn es „nur“ um die Anbindung eines MobilityHubs und die notwendigen Ver- und Entsorgungsfunktionen ginge? Und kann in dieser an die Stadtautobahn und S-Bahn dicht herangerückten Lage wirklich von einem attraktiven Standort für eine gemischte Nutzung ausgegangen werden?	3	3

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-
52071	3. Sicher ist es zukunftsweisend und prinzipiell richtig autoreduzierte bzw. zumindest oberflächlich und aus Innensicht autofreie Quartiere zu planen. Doch bietet die Lage direkt an dem AB-Dreieck mit schwer überwindbaren Vernetzungsmängeln für Fuß- und Radverkehr zu eigentlich allen umgebenden Stadträumen wirklich das Potenzial dafür? Selbst wenn die teils gezeigten Überbrückungen oder Unterführungen der durch die Verkehrsstrassen bedingten Barrieren realisiert werden könnten: Wie stünde es um deren Benutzbarkeit in Tagesrandzeiten, bei Dunkelheit und überhaupt die Vermeidung von Angsträumen? 4. Die Erreichbarkeit der (bestehenden) S-Bahnhöfe gerade aus dem Güterbahnhofs-Areal, das für sich gesehen zweifellos hier die relativ besten Potenziale für eine Quartiersentwicklung hat, ist bisher nirgends wirklich befriedigend und nachvollziehbar dargestellt. Ebenso wenig wird aus den Darstellungen deutlich, wie ein - dringend gebotenes - ergänzendes ÖPNV-Angebot, das auch die offensichtlichen Vernetzungsdefizite zu den benachbarten Stadträumen ausgleicht, aussehen könnte.	3	3
52074	Die Entwürfe sind alle im Großen und Ganzen vernünftig, wichtig ist dass Berlin hier für alle Berliner*Innen plant und nicht für die Anwohner, die naturgemäß aus ihren gesicherten Wohnverhältnissen heraus ihr Eigeninteresse verfolgen. Baut für Berlin und baut viel, das städtische soziale Gesamtinteresse verlangt in Zeiten der Wohnungsknappheit dass so viel Wohnraum entsteht wie möglich (und natürlich auch notwendige Gewerbeflächen). Das sollte hier das Ziel sein, auch wenn man damit an die Anwohner aneckt. Kreuzberg, Friedrichshain, Neukölln, Schöneberg, all das entstand auch mal auf der grünen Wiese, zum Glück. Wir sind hier in Berlin, nicht in Gillamoos.	3	0
52076	Warum werden im Bereich Sport und Schulen so oft niedrige Gebäude geplant? Auch hier sollte man mindestens 3 oder 5 Stockwerke bauen, damit wir Fläche für andere Nutzungen brauchen. Wir haben nicht so viel Platz um diesen so ineffizient zu nutzen.	3	0

ID	Kommentar	+	-
52079	Weil das hier immer wieder erwähnt wird: bitte keine Kleingärten erhalten. Es ist nicht mehr zeitgemäß. Wie hier schon jemand erwähnt hat: Berlins wertvollste Ressource sind Flächen für Wohnraum, Gewerbe oder Freizeit. Diese müssen im Sinne des Allgemeinwohls genutzt werden und das geht nicht indem man sie einem kleinen Personenkreis faktisch für das ganze Leben verschenkt. Würden wir akzeptieren dass unsere besten Unis, Schulen oder Krankenhäuser nur 1-2% der Bevölkerung zugänglich wären? Ich denke nicht. Das gleiche sollte bei unseren Grundstücken der Fall sein. Wenn Grünflächen erforderlich sind, dann bitte öffentlich zugänglich für alle BerlinerInnen, auch diejenigen die erst morgen dazustoßen. Wenn es unbedingt Gärten sein müssen (Warum?) dann zumindest alle wenige Jahre neu vergeben, damit alle eine Chance haben sie mal zu nutzen.	3	0
52080	Mir gefällt der Entwurf von HSP sehr, allerdings verstehe ich nicht warum so viel Fläche beim Güterbahnhof ungenutzt bleibt. Warum nicht neben den Hochhäusern nochmal „normale“ Häuser anbauen? Diese großen Abstandsflächen bringen meines Erachtens in der Praxis weniger Nutzen als mehr Wohnraum. Lieber kompaktere zentrale Grün- und Freiflächen auf denen viel Leben entsteht sodass der Kiez selbst attraktiv und lebendig wirkt als die große Leere zwischen den Häusern.	3	0
52087	Der Entwurf von HSA überzeugt mit einer begrüßenswert hohen Dichte, insbesondere weil sehr viele 5-6 geschossige Häuser geplant werden. Ich würde jedoch anregen, hier eine Schippe draufzulegen, in Zeiten der extremen Wohnkrise, die sich mit der Baukrise nur verschärfen wird, gibt es kein Platz mehr für 4-geschossige Häuser. Ein weiteres Geschoss wird kaum eine Belastung darstellen, flächendeckend ermöglicht es aber viel mehr Wohnraum. Es sollte auch unbedingt dafür gesorgt werden, dass die soziale Infrastruktur verdichteter gebaut wird. Können wir die Nutzungen um die Freizeitwiese nicht kompakter gestalten? Kann diese Nutzung wirklich nur in eingeschossigen Gebäuden stattfinden? Im Zweifel sollte durch Mehrfachnutzung erreicht werden, dass dort auch größere Gebäude entstehen und genutzt werden können. Das befreit Flächen um an anderer Stelle mehr Wohnraum zu schaffen, oder falls notwendig auch Gewerbeflächen. Allgemein sollte unbedingt geprüft werden ob nicht stellenweise höhere Dichte möglich ist, gerne auch mit Punkthochhäusern.	2	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-
52087	Oder vielmehr: es sollte geprüft werden welche überragend wichtige Gründe es dagegen gibt - denn heute sollte nicht nach Gründen gesucht werden zu bauen, der Default muss sein: wir bauen grundsätzlich sehr sehr viel - und nur wenn es wirklich nicht geht bauen wir nicht bzw in geringerer Dichte. Neue Quartiere sollten per default eher eine Gründerzeitdichte haben als das was in den letzten 20 Jahren üblich war.	2	0
52094	Ich möchte hier einigen Kommentaren, die nach dichter hoher Bebauung rufen, entgegenhalten dass die in der Ausschreibung geforderten Luftkorridore und dafür benötigten Grünflächen für eine lebenswerte Stadt notwendig sind, die nicht an Beton, Versiegelung und abwechselnd an Gluthitze erstickt und sich unter starken Regengüssen wirklich in eine dann unpassierbare Lagunenstadt verwandelt. Und das betrifft dann auch die in der Innenstadt dicht bebauten angrenzenden Quartiere. Allerdings finde ich, dass in der ganzen Planung und den Vorgaben das Thema Verkehr nicht gut berücksichtigt und betrachtet ist. Wir lassen die Degis den Rahmen für einen Stadteingang setzen, nach gestrigen am MIV und Güterverkehr auf der Straße ausgerichtet. Warum braucht es einen Logpoint (und Stellplätze) für MesseLKW? Die Messe hat einen Bahnanschluss!!! Wie verteilen sich die Waren vom Güterbahnhof über den UCI in die Stadt? Würde das nicht die Autobahn entlasten und dort eine schmalere Konzeption erlauben? Warum müssen überhaupt so viele Autos so weit in die Stadt rollen und sich dann in die Innenstadt ergießen? Andere Städte, wie London haben bereits Maßnahmen ergriffen, um das einzudämmen. Wir bauen sogar noch dafür, damit auch in 10 Jahren noch PKW die Innenstadt verstopfen. Das wollen wir doch in Zukunft nicht. Können die nicht wo immer möglich am Stadtrand bleiben und die Weiterfahrt durch enge Taktung der dann barrierefreien S-Bahn erfolgen. Dann haben wir auch mehr allgemeine Freiflächen in der Innenstadt und können ev. sogar dichter bauen.	0	1

ID	Kommentar	+	-
52094	Andere Städte, wie London haben bereits Maßnahmen ergriffen, um das einzudämmen. Wir bauen sogar noch dafür, damit auch in 10 Jahren noch PKW die Innenstadt verstopfen. Das wollen wir doch in Zukunft nicht. Können die nicht wo immer möglich am Stadtrand bleiben und die Weiterfahrt durch enge Taktung der dann barrierefreien S-Bahn erfolgen. Dann haben wir auch mehr allgemeine Freiflächen in der Innenstadt und können ev. sogar dichter bauen. Kann und muss das Westkreuz unter Einbeziehung des Parkhauses des ICC, das ja nun mal schon da ist, nicht zukunftsweisende Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sein? Den Ring mit der Innenstadt und nach außen verbinden über ÖPNV inkl Gütertransport, Ladeinfrastruktur für e-Mobilität (e-Lieferwagen, Roller, Räder und einzelne notwendig PKW) sein? Wir reden hier von einer Zukunft die erst in fast dreißig Jahren da ist. Da MUSS Berlin klimaneutral sein. Wie wiegen wir den CO2 Ausstoß auf, den das viele Bauen (vor allem der Autobahn) hier verursacht. Werden alle Gebäude klimaneutral errichtet? Welche Baustoffe sind hier angedacht, Beton fällt dann nämlich aus. Ich vermisste - bei aller Notwendigkeit des Wohnungsbaus vor der bestehenden Misere - ein wenig das Visionäre. Wir wollen eine bessere Stadt und nicht das was wir haben nur mehr. Hier besteht an einem hervorgehobenen Punkt die Möglichkeit dafür ein Zeichen zusetzen und beispielhaft zu sein.	0	1
52099	Kann mich nur dem Kommentar von [51952] anschließen Wenn man von einem „Stadteingang West“ sprechen will, dann würde dieser Begriff höchstens zum Oberen Kudamm, ab dem Rathenauplatz, zutreffen. Das Band von Schienen und Strassenverkehre rund um AVUS und ICC stellen eher Barrieren als Zugänge stadteinwärts dar. Vegetation und Naturschneisen bleiben schmückendes Beiwerk. Selbst die Planungsbüros leiden unter den strikten Vorgaben, die keinerlei Rücksichten auf die Bezirklichen Ergebnisse vorheriger Workshops und Beschlüsse Rücksicht nehmen.	0	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-
52099	In der Öffentlichkeit wird stets das hohe Lied von Klimaschneisen und Kleingartenerhalt gesungen, in der Realität bleibt es schmückendes Beiwerk. Wie auch die sogenannte Bürgerbeteiligung, die sich auf Meinungsäußerungen und Posts auf berlin.de beschränkt. Die Vertretung durch das „lokale Wissen“ wird eingegrenzt auf ein umstrittenes Losverfahren ohne Rückkoppelung und Einbezug der bisherigen Nutzer des Areals bzw. engagierter Verbände wie z.Bsp. NABU. Stattdessen wird die Messe eingeladen, die außerhalb des Planungsreiches angesiedelt ist. Selbst das Empfehlungsgremium - bereits stark Architektenlastig-hat sich der obersten Verwaltung der Landesbehörden als Entscheider zu unterwerfen. Die parlamentarische Ebene wird weder bezirklich noch landesweit einbezogen, es sei denn es geht eines Tages um die Änderung des FNP. Viel Lyrik ist den Planungsvorschlägen allesamt gegeben, belastbare Kostenberechnungen fehlen vollständig. Von realisierbaren Vorstellungen, was die Erreichbarkeit der Bauprojekte, der notwendigen begleitenden Infrastruktur der Planungen betrifft, ist nichts erkennbar. Bsp. das Areal um den BHF Westkreuz. Einkesselt von Bahn und Autobahn, bliebe nur die Zuwegung über die Einbahntrasse der Dernburgstrasse oder über die Sackgasse der Rönnestr. Hier werden aber Durchwegungsrechte notwendig, über die Projektentwickler nicht verfügen und aus logistischen und nachbarschaftsrechtlichen Gründen auch nicht bekommen werden. Die notwendigen riesigen Lärmschutzwände an der Stadtautobahn erinnern stark an die Ideen - und von Bezirk und Land bis heute abgelehnt - des Maklers Gerome parallel zur Rönnestr. in dem südlichen Teil des Westkreuzparkes. Es wird noch viel Wasser die Spree herunterfließen, bis irgendwann die DEGES ihre Umbaumaßnahmen beendet haben wird, bis der Masterplan (bei explodierenden Kosten und Zeitverschiebung) in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts - vielleicht - mit der xten Planänderung umgesetzt werden kann/wird.	0	0

per E-Mail eingegangener Kommentar

[eingegangen am 06.09.2023] Leider gelingt es keinem der Planungsbüros in überzeugendes, zukunftsweisendes Gesamt-Konzept für diesen stadthistorisch so wichtigen und auch künftig prägenden Eingangsbereich in die westliche City zu formulieren – weder funktional noch städtebaulich-visuell. Wichtige Gründe dafür liegen sicher auch in der Auslobung mit ihren vielfältigen, äußerst anspruchsvollen, aber daher auch reichlich konfliktgeladenen Zielsetzungen und Vorgaben.

- Die Planung des BAB-Knotens (Deges) gilt als unveränderlich, obgleich sie den bestehenden städtebaulich-verkehrlichen „Schlamassel“ kaum beheben kann (vielleicht schon bei Fertigstellung um 2030 als anachronistisch gelten wird)
- Die Mobilitätswende mit neuen Technologien, Verteilungssystemen, Bedürfnissen, Verhaltensweisen wird weitgehend ausgeklammert, auch nicht als Entwicklungs-/ Anpassungsprozess geplant - z.B. die Umverteilung von Fernverkehr (BAB, Bahn) auf Nahverkehr mit stadtverträglichen Systemen
- Den Stadteingang prägende Funktionen/Einrichtungen wie ICC, City Cube, Messe (liegen gar nicht im Plangebiet), die verk. technischen Aspekte von Bhf Westkreuz und Bahnflächen insges. werden nur marginal einbezogen.
- Die Schwerpunktsetzung von Wohnungsbau (inkl. sozialer Einrichtungen) auf den verbleibenden, eigentlich dafür ungeeigneten Restflächen
- Die Verbindung/ Vernetzung der einzelnen Inseln bzw. mit weiterer Umgebung ist unzureichend, vielfach umständlich, unübersichtlich unklar orientiert.
- Eine visuelle Akzentuierung des Stadteingangs mittels der vorhandenen „Ikonen“ und weiterer Neubauten ist eigentlich nicht erkennbar - Wahrnehmbarkeit, Übersichtlichkeit, Orientierung nur gering entwickelt.

Was also sollte ein tragfähiges, zukunftsweisendes Konzept beinhalten?

1. Messe und Kongresse werden stärker als bisher wichtigste, prägende Funktion des gesamten Bereichs sein.

per E-Mail eingegangener Kommentar

Ein (Haupt-) Messe-Eingang Masurenallee und ein neuer Eingang-Süd des ICC (ggf. Abriss/Umbau Parkhaus) könnten hier einen neuen zentralen Eingangsbereich definieren, z.B. durch deutliche, baulich anspruchsvolle und v.a. fußgängerfreundliche Verbindung (ggf. Platte über Verk.flächen). Dies betrifft prinzipiell auch die Anbindung des Bereichs Mercedesturm, AVUS-Tribüne und CityCube.

2. Die zahlreichen, aus der BAB-Planung verbliebenen Restflächen (euphemistisch: Inseln, Lagunen, Stadtparke etc.) sind wegen ihrer schwierigen Erschließung, Zuschnitte, Isolation und allseitig hohen Imm.belastungen kaum für anspruchsvollere Nutzungen wie Wohnungsbau, Sport-/Freizeit-/Grünanlagen geeignet. Selbst relativ autarke, infrastrukturell versorgte, gestalterisch liebevoll optimierte Wohnviertel (s. Vorlieg. Entwürfe) auf größeren Flächen wären problematisch, sehr kostenaufwändig und vom Wohnwert ziemlich unattraktiv.

Kleinere bzw. kaum noch zugängliche Flächen zwischen den belasteten Straßen- oder Bahnflächen sollten lediglich begrünt/gepflegt werden und der vorwiegend westlichen Durchlüftung des gesamten Bereichs dienen.

3. Die größeren Flächen bieten sich allerdings eher für Gewerbe-/ Großhandel/ Logistik, auch Bedürfnisse des Messebetriebs oder Büronutzung an.

Insbesondere auf dem ehemal. Güterbahnhofsgelände, dem größten Flächenpotenzial, könnte mittelfristig auch ein neuartiger Verkehrs-Hub für die Umverteilung von Fernverkehr (Güter, Personen - Lkw, Bahn, Bus) auf den örtlichen Nahverkehr, z.T. auch neuartige stadtverträgliche Transportsysteme entstehen,

4. Die Kfz-Verkehre (Güter fern, IV nah/fern) werden langsam ihre Dominanz verlieren, Abgas- und Lärmbelastung wohl wesentlich schneller zu reduzieren sein. Die diversen Bahn-Verkehre (Fern, ÖNV) hingegen werden künftig eine wesentlich größere Bedeutung erhalten.

Das hieße, dass der S-Bhf Westkreuz (auch in seiner eigentlich nicht optimalen Lage) aus seiner faktischen „Versenkung“ geholt werden und eine erheblich erweiterte Funktion erhalten sollte. Das bedeutet nicht mehr nur isolierter, quasi unbekannter S-Umsteigebhf, sondern auch starker Zielverkehr für ICC-Süd und Messe, neue bauliche Nutzungen in diesem Bereich sowie aus der Umgebung (Rönne, Dernburg etc.)

per E-Mail eingegangener Kommentar

Eine derartig erweiterte Bhf-Anlage müsste natürlich klar erkennbar und attraktiv mit ICC-Süd/Messe (v.a. Fuß, Rad) verbunden werden und so diesen neuen zentralen Bereich baulich, gestalterisch und funktional prägen.

Denkbar wäre auch die Erweiterung zum Regionalbahnhof, Umsteigepunkt für Fernverkehr auf S-Bahn oder neue stadtverträgliche Verkehrssystem - zwar nicht ganz Südkreuz, aber eben ein ausgebautes Westkreuz. Die Funktion des Bhf Charlottenburg müsste dann natürlich angepasst werden.

5. Der westliche Stadteingang war für Autofahrer lange Zeit vom Ausblick auf den Funkturm, dem angrenzenden Grün bzw. der Eichkampsiedlung und dem Ende der AVUS (Tribüne, Merc.turm) geprägt - früher auch noch der imposanten „Nordkurve“, heute leider von der sofort einsetzenden Verwirrung, etwa die richtige Fahrspur/Ausfahrt zu finden (fürs städtebauliche Chaos kaum noch ein Blick).

Dies sollte nun wieder überschaubarer, deutlicher und attraktiv zeitgemäßer werden, eine neue räumlich-bauliche Eingangssituation, durchaus auch mit baulicher Akzentuierung entstehen.

Dazu gehören unbedingt die Erhaltung bzw. Sichtbarmachung der bestehenden „Stadt-Ikonen“ mit den wichtigsten Blickachsen. Aber auch die neuen Verbindungen untereinander (v.a. ICC-Süd - Messe - Bhf Westkreuz), häufig wohl als Terrasse oder Fuß-/Radbrücke oberhalb der Verkehrsflächen ausgebildet, sollten zurückhaltend und leicht überschaubar, aber doch das neue Stadtbild prägend, gestaltet werden.

Höhere Gebäude bzw. größere Baumassen sollten nur dort bzw. so konzipiert werden, dass sie die o.g. „Stadtikonen“ und die wichtigen Blickachsen nicht beeinträchtigen, besser sogar hervorheben können. In größerem Ausmaß dürfte dies wohl nur im Potenzialbereich um den (neuen) Bhf Westkreuz angebracht sein.

5. PRÄSENTATION PHASE II

m) Teamspezifische Hinweise aus der „Präsentation Phase II“

04.12.2023

asp Architekten

Kommentar
- mehr Hochhäuser mit weniger Fünfstöcker - bessere Mobilität / Mobilitätsverbindung - mehr Integration des Altbestandes - Parkplätze? - Gewerbe + Wohnen
Wieso wird das Ergebnis der Bürgerbeteiligung 2017 mit Erhalt der Kleingärten nordöstlich d. Westkreuz nicht berücksichtigt?
Eichenhain zu massiv, kompletter Querriegel wirkt als Windbarriere Grünflächen in den Quartieren zu klein
Die mittlere Verbindung mit neuen Quartier zum Eichkamp scheint unnötig 1. Lärmdurchlaß 2. optisch schwierig weil wenig Platz 3. Verbindung vom Waldschul Allee und Dauerwaldweg ist absolut ausreichend
- Sportflächen min. 50.000 m² mit Laufbahn und Spielfelder - Sporthallen für Innensport Schulen/ Kita - Schwimmbadhalle / Freibad
- Warum wird mit den wichtigen Bestandsbauten (AVUS-Tribüne + Hotel) nicht umgegangen? - Fällt euch zu den Gebäudeblöcken eine bessere Alternative ein?
fehlt: - Wohnen für ältere Generationen (barrierefrei etc.) inkl. Preiswerte Wohnungen - Schwimmbad/ -halle
Die drei Gebäude bei der polyzentrischen Stadt sind zu viel. Ich würde ein Gebäude weg lassen.
Gelungen ist die Streckenführung des Radweges. Vermisst wird eine Lösung des Lärmschutzes in Richtung auf die Siedlung Eickamp, besonders die Hochbrücke über die AVUS in Höhe der S-Bahn.

asp Architekten

Kommentar
- Die Blockgröße / Bebauungs-Volumen sind meiner Meinung nach zu groß - Grünbrücke ist cool! - 3 Vorplätze / Zugänge zum S-Bahnhof Westkreuz sind eine gute Idee
+ Mobility Hubs statt Tiefgaragen → Vernetzung möglich + hohe städtebauliche Dichte/ Nutzungsmischung + hoher Wohnanteil/ Wohnhöfe + autonomes Müllshuttle + Erhalt „alte Eichen“ (Leben im Eichenhain) + teilweise Erhalt Kleingärten (S Westkreuz) + grüne Vernetzung - Hochpunkte erforderlich? - Clubnutzungen wären wünschenswert
Sehr hübsche Präsentation/ Modell! Sehr lange Allee in der Mitte, ggf. Fehlen kurze Sichtbeziehungen Radwege(netz) super mitgedacht!
Die Radwegverbindung auf der alten Eisenbahnbrücke der Ringbahnkurve am Westkreuz nach Halensee ist eine gute Idee
- interessanter Entwurf! - Ist die Kaltluftschneise rund um Bhf. Westkreuz erhalten??? - Im Bereich „Eichenhain“ + „urbane Heide“ sollte es keine Häuser über Traufhöhe geben! - 3 Hochpunkte um Funkturm stören das Auge + sind keine bessere Identifikation für Berlin → Funkturm ist bester Stadteingang!
Einbindung UCC gelungen als Teil von Höfen Hochhäuser etwas isoliert, keine gute Anbindung → schwer vermarktbar Tribüne und Mercedes-Haus schlecht eingebunden

gmp International

Kommentar
Gut: Grünschneise / Kaltluftschneise Schlecht: 3 Hochpunkte → der Funkturm ist der beste „Ankommenspunkt“ für Berlin; weitere Hochhäuser drumherum sind keine bessere Identifikation, sondern das Gegenteil von „lebenswert“. Keine neuen Hochhauspunkte → Berlin hat schon zu viele schlechte Beispiele!
Den Hügel im „Auge des Sturms“ finde ich sehr gut. Platz für Skateboards etc. Die beiden Inseln sind ausreichend mit Grünbereich im Autobahnkreuz
Was ist mit dem Erhalt der Kleingärten nördlich des Westkreuz wie 2017 in der Bürgerbeteiligung entwickelt?
Die Bekenntnisse zu Ökologie, Klimaschutz und Nachhaltigkeit haben mich nicht überzeugt. Und die Hochhäuser finde ich zu dominant.
- Sportflächen min. 50.000 m² für diverse Sportarten - Sporthallen - Schwimmflächen Halle / frei - Kita / Schule / Spielflächen
- sehr hohe Dichte, aber gezielt / konzentriert - Massive Hochhäuser erdrücken Quartiere und konkurrieren mit Funkturm / ICC - Kaum Erhalt von Kleingärten, schade
- Warum wird mit den wichtigen Bestandsgebäuden (AVUS-Tribüne + Hotel) nicht umgegangen? - Fällt euch noch eine bessere Alternative zu den Gebäudeblöcken ein? - Hochhaus-Punkte gut!
- Thema Stadteingang mit den 3 Akzenten ist gut umgesetzt - Super unterstützt von dem Landschaftskonzept mit „Aussichtsberg“ - Schlaue Harmonisierung zu Mobilität (Auto etc.) mit Aufenthaltsqualitäten an einem extrem schwierigen Ort.
- Gute Erschließung durch einen durchgehenden Fahrradweg - Genügend Parkplätze für Autos - Schulen und Kindergärten - Ordentliches Gewerbe

gmp International

Kommentar
fehlt: altersgerechtes Wohnen d.h. für ältere Generation und preiswert
Aussichtspunkt = ++ große Innenhöfe = +
- Bester Entwurf für den Erhalt von möglichst viel Grünflächen. - Noch mehr Grün <u>in</u> den Quartieren wäre wünschenswert - Glasflächen als Problem für Vogelschlag und Schallreflexionen - Hochhaustürme zu dominant / hoch
Green sells! So viel Grün im Bestand zu erhalten und zu ergänzen durch neues Grün in den Quartieren finde ich gut!
- Den Land-Art Vorschlag finde ich sehr cool - Die Wegebeziehungen finde ich hier auch super (besonders im Umfeld des Westkreuzes) allerdings sind 4m für den aufgeständerten Fuß-/Radweg wenig. - Das Hochhaus an der ICC mag ich nicht.
- Kleinteilige Grundrisse im Güterbahnhofsquartier sind eine gute Idee
Zurückgesetzte Bebauung im Bereich Reitschule und Cordestraße ist positiv zu bewerten
Der Gedanke mit drei höheren Gebäuden den Akzent „hier beginnt die Stadt“ zu setzen, sollte im Gegenzug zu etwas lichterer Bebauung und mehr Grünfläche in den schmaleren Inseln führen
Hochhäuser erscheinen mir zu hoch Aufwertung Bahnhof Westkreuz könnte gelingen Ein Seniorenstift - sehr gut ++
Mich würde es freuen beim einfahren in die Stadt von Hochhäusern begrüßt zu werden. Auch die Lösung der Movus scheint mir ein durchdachtes Verbindungskonzept

gmp International

Kommentar
4,40 etwas zu eng für Rad beidseitig & Fußverkehr Ansonsten spannender Entwurf! Anschluss aus Norden ins Quartier sehr gut & direkt!
- Mitten „Siedlung“ mit erratischer Hitze - Doppelhochhäuser unnötig dunkel - Sporthalle dicht an Cordessiedlung unsensibel

Henning Larsen Architects

Kommentar
+ Produktive Stadt + Neue S-Bahn Station + Kulturplatz / Markthalle + hoher Wohnanteil + hohe Nutzungsmischung / aktive EG-Zonen + Nachtclub + Hubs statt Tiefgaragen + vielseitige Dachsetzungen - keine Hochpunkte/ städtebaulichen Dominanten
- Durchlüftungsidee weiterverfolgen - unterschiedliche Parkmöglichkeiten sind gut aber Begrenzen die Höhe der Autos - Buslinien und S-Bahnstation sind sinnvoll und eines von beiden sollte realistisch werden - Gemeinschaftseinrichtungen sollten mehr gebündelt werden - Wohnraum zu klein
bester Umgang mit UCC - große Blöcke mit ruhigen Innenhöfen - dichte Strasse entlang UCC bester Respekt Siedlung Cordesstraße, historischer Kern Verbunden mit Marktsituation klare Anbindung Bebauung Westkreuz beste Integration Tribüne → Stadtbaustein beste Überbauung UCC definitiv Rang 1 - keine „Ortsfremde“ Hochhäuser!
- Sportplatz ca. 50.000 m² mit Laufbahn und Spielflächen - Sporthallen für Hallensportarten - Schwimmbad mit Hallen- und Freibad
- Sehr behutsam! - Gute Entscheidung, keine Hochhäuser zu planen - Sehr gute Sensibilität für Natur & Kaltluftschneise

Henning Larsen Architects

Kommentar
Ich finde gut, dass die Bebauung von der AUVS abgerückt ist und dass die Kaltluftschneise beachtet wurde. Nebenbei finde ich auch gut, dass Frauen im Planungsteam sind!
Ich bin mir unsicher, ob ein Hochhaus über einem Autobahnkreuz wirklich Lebens-/ Wohnqualität bieten kann
Ich als Radfahrer möchte ungerne über Brücken über Autobahnen fahren
- zu dichte Bebauung - Gründächer nicht konsequent eingeplant - Gebäude mit zu viel Glas (Schallreflexion, Vogelschlag) - Luftzirkulation wird vermindert → starke Aufheizung
- Warum wird mit den wichtigen Bestandsbauten (AVUS-Tribüne + Hotel) <u>nicht</u> umgegangen? - Fällt euch zu den Baublöcken noch eine bessere Alternative ein? (→ Kopenhagen!)
Warum wird die Bürgerbeteiligung von 2017 mit Erhalt der Kleingärten nordöstlich des Westkreuz in keiner Weise berücksichtigt? Wie viel gilt der Bürgerwille?
zusätzlicher S-Bahnhof ist klasse!
Der Vorschlag eine neue S-Bahnstation zu bauen ist super. Das Design der zentralen Straße ist auch top. Die Unterführung zwischen Reitquartieren & Güterbahnhofsquartier ist wohl ohne Lärmschutzwände zu laut.
Gute Entscheidung: keine Hochhäuser, Bravo! Achtung: Schallreflexion gegen Eichkamp → Schallabsorbierende Oberflächen! Unnötig: Zusätzlicher Bahnhof → jetzige Anbindung durch S-Bahn ist ok Anbindung an umgebende Quartiere ist gut! Achtung! Keine superdichte Bebauung → Quartier muss lebenswert sein!

Henning Larsen Architects

Kommentar
- Ich würde keine Hochhäuser bauen, aber die Gebäude können 7-9 Stockwerke wachsen - Ökokorridor ist gut - Allerdings würde ich den Korridor näher an S-Bahn Westkreuz in weitere Sportanlagen umändern
Kfz-Verbindung von der Trabener Straße nach Nord-Ost noch einplanen!
positiv: der Entwurf kommt ohne Hochhäuser aus. die Areale für Kleingärten vom Westkreuz sind erhalten, auch an wechselnden Orten/ Arealen Vorschlag: Lärmschutz durch Bäume, Wechsel von Schallwänden mit Begrenzung und Baulücken. Zum S-Bahnhof Grunewald hin sollte die Haushöhe niedriger sein.
ÖPNV super mitgedacht!
HLA <3 toll!

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

Kommentar
Thema Wasserwirtschaft (Regenwasser) hochaktuell im Berliner Raum (erst recht in 30-60 Jahren). Agence Ter mit Erfahrung auf diesem Parkett!
Sehr gut, Radschnellwege oben (N) + unten (S). Nicht durch die Mitte
- Warum wird mit den wichtigen Bestandsgebäuden (AVUS-Tribüne + Hotel) nicht umgegangen? - Fällt euch zu den Typus Gebäudeblock noch eine bessere Alternative ein?
In grüner Hinsicht der seriöseste Entwurf (schlimm ist und bleibt natürlich die Planung als solche). Aber dafür kann das Team ja nichts. Und der Shuttle-Verkehr wird in Berlin natürlich nach spätestens 1 Jahr eingestellt.
Sportplatz mit Laufbahn und ca. 50.000 m ² Sportflächen - Sporthalle für Innensport - Schwimmbad Frei + Halle
Sporthallen (3x) Schwimmbad Außenflächen dringend notwendig (Heute bereits zu wenig Kapazität)
Höhere Bebauung Westkreuz dem Ort angemessen als Stadtübergang (-Ende). Differenzierung über die Länge des Baugebiets :)
Wieso wird in keiner Weise die Bürgerbeteiligung von 2017 mit Erhalt der Kleingärten nordöstlich des Westkreuz berücksichtigt? Gilt diese nicht?
Sehr starke Präsentation! - Klare konzeptuelle Bilder zur Organisation - Vielfalt klar differenziert (Elemente bestehen einzeln) - Große Breite + Tiefe der Themen!

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

Kommentar
- Ich finde die Rad- und Fußgängerwegführung in diesem Entwurf besonders gut - Kleinteiligkeit der Blocks ist gut für Diversität des Quartiers - Güterbahnhofsquartier ist finde ich zu stark von Wohnen geprägt
WTF! Lagune? Really?
überzeugendes Landschaftsplanungskonzept → zur Verbindung auch in Quer-/ Diagonalrichtung → Landschaftsinsel individuell an Mikro-Ort zu vertiefen!
Bitte keine Überbauung Parkhaus ICC Dreiteilung Mittelblock kritisch - UCC Randständig - Mittelachse unnötig kurz Öffnung der Blöcke zur Mitte positiv Hochhaus am Westkreuz etwas einsam
Zu dichte Bebauung damit schlechteste Entwurf Erhalt von Grünflächen nicht ausreichend vorgesehen Zu viele Menschen für die begrenzte Fläche vorgesehen
Wie haben Sie die Veränderung der Kaltluftschneise und die Lärmemmission berechnet / simuliert?
- Würdigung der vorhandenen Sehenswürdigkeiten - ausreichend Parkplätze - nachhaltige Bebauung - ausreichend Wohnraum - durchgängiger Fahrradweg - Lärmschutzwerte ausreichend - gute Mischung Gewerbe + Wohnraum
- Sehr dichte Bebauung! - Wie soll "Passerelle" ungefährlich an die Eichkampstraße anschließen? → Es ist auf der Eichkampstraße sehr wenig Platz, schon jetzt ist der Fahrradweg sehr schmal!

n) Allgemeine Hinweise aus der „Präsentation Phase II“

04.12.2023

Kommentar
Die heutige Öffentlichkeitsbeteiligung war mit max. 12 Stunden, davon nur 3 St. offline viel zu kurz – eigentlich eine Umgehung unverschämt!
Was sehen wir? - wieder ein neues Autobahn-Gewühl - Restflächen zw. Bahn + BAB - mehr oder weniger hübsch bebaut mit Wohnung etc.
kein bereichsübergreifendes GESAMTKONZEPT erkennbar → wo + was ist der „STADTEINGANG“?
Autoverkehr sollte in den Wohnblöcken untersagt werden und ein Umstieg auf Shuttle oder anforderbare Elektrofahrzeuge angeboten werden um Umzüge oder eingeschränkte Personen befördern zu können.
Was ist eigentlich mit den wirklich wichtigen Funktionen + ICC / CITY-CUBE + MESSE + Verkehr-Fern-auf stadtverträgliche Systeme verteilen
WORUM GEHT ES DENN? - Konzept für STADTEINGANG WEST? oder - möglichst viele Wohnungen u.ä. bauen?
die Vorgabe der DEGES betreffend die Autobahnanschlüsse bei der AVUS-Tribüne sind so nicht hinnehmbar. Der Verkehrslärmbelastung von der Autobahnüberbrückung in das bestehende Wohnquartier wird nicht begegnet.
Das Autobahnkreuz ist für 2050 lächerlich zu groß!
Die Darstellung mit bunten - lauschigen Bildern - plan-poetischen Bezeichnungen wie LAGUNE, ÖKO-KORRIDOR, AUSSICHTSHÜGEL etc. ist meist irreführend - es handelt sich um grün gefärbte Bahn-/ Straßenflächen zwischen den lieblichen „Inseln“

Kommentar
Das Thema „STADTEINGANG“ wurde überhaupt nicht verfolgt - nicht einmal bei der Präsentation erwähnt → außer Team Team 3/ GMP!
Was ist eigentlich mit der VERKEHRSWENDE? Ist der größte Teil der Vorgaben BAB nicht bald obsolet? Die absehbaren Haushaltsprobleme werden den Baubeginn nach weiter verzögern.
Das UCC macht auf so wenig Fläche an der Stelle in Berlin leider null Sinn
Der ehemal. Güterbahnhof, zwar größte „Insel“ ist nicht als Wohngebiet geeignet! - Allseitige Emmissionen - schwer erschließbar - schlechter Zuschnitt - isolierte Lage → kein Wohnwert → Mehrkosten!
Nahversorger im Quartier (Laufnähe) unbedingt mitdenken
Wie wird die Skyline der neuen Entwürfe aus der Perspektive der umliegenden Quartiere geschen (Dominanz durch Höhe der Gebäude z.B.)

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

o) Teamspezifische Hinweise aus der Online-Beteiligung

04.12.2023

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-
54853	Angemessene städtebauliche Dimensionen (Block und Gebäudegrößen, weitgehend 5-6 Obergeschosse) Vereinzelte Punkthochhäuser (wenn man denn unbedingt welche haben will) von den Dimensionen/Anzahl her angemessen (ggü. ICC, ATU-Gelände, Am Güterbahnhof). Allerdings bleibt die Nutzung/Finanzierung fraglich, da der Bedarf an Büros in Berlin begrenzt ist, und Wohnungen in den Hochhäusern an dieser Stelle sowohl teuer als auch von Lärmbelastung (Autobahn, Eisenbahn) her unattraktiv wären. Gute Einbeziehung der existierenden Kleingärten und Bahngelände-Wildparkflächen (im Bereich östlich des Westkreuzes könnten die Gärten noch weitgehender erhalten (und genutzt) werden! Erschließung der Flächen um den Bahnhof Westkreuz ist unklar: a) Wie sollen diese Großbaustellen bewirtschaftet werden, ohne dass anschließende Wohnviertel (Suarezstraße, Dernburgstraße, Rönnestraße) über Jahre zur Baustellenzufahrt werden?, b) wie soll der Anliegerverkehr geleitet werden?	2	1
54881	Die vorgeschlagenen Hochhäuser sind nicht nur prinzipiell bzgl. Energie-, Ressourcenbedarf, Klimaabträglichkeit und Unwirtschaftlichkeit eine fragwürdige und anachronistische Bauform: Sie sind hier zudem überwiegend an schlecht ÖPNV- und/oder straßenseitig anzubindenden Standorten platziert. Die wünschenswerte und erforderliche Vernetzung zu benachbarten Stadträumen wird zwar durch Pfeile dargestellt, eine realistische und alltagstaugliche Umsetzung bleibt jedoch zweifelhaft. Topografische Gegebenheiten und Erschließungsaufwand werden in mehreren Baufeldern zu wenig beachtet. Eine wünschenswerte durchgängige Grünverbindung aus der Innenstadt via Westkreuz(park) ist nicht erkennbar bzw. wird verbaut.	3	2

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-
54891	Grundsätzlich möchte ich hier folgende Dinge anmerken (Kommentar bei allen Entwürfen identisch): - Bebauungsdichte: Da dieses Quartier sehr dicht ist, bietet es sich an die versiegelte Fläche möglichst gut auszunutzen. Wohngebäude unter 6 Geschossigkeit sind weder nachhaltig noch zeitgemäß, die Wohnungsnot in Berlin ist für viele leider schon heute Realität und wird sich auch bis 2050 insbesondere aufgrund der häufiger werdenden Fluchtbewegungen deutlich verschärfen als entspannen. Gerade städtische Wohnungsbaugesellschaften wie die Howoge bauen auch schon sehr schöne und lebenswerte Wohnanlagen in höheren Geschossigkeiten. - Gewerbeflächen: Insbesondere am Westkreuz (als einen der zentralen Knotenpunkte Berlins!) bedarf es einer großen Ausstattung an Gewerbeflächen. Entgegen landläufiger Meinung zur Begrenztheit von Gewerbeflächenbedarfen, ist dieser Sektor in Berlin derzeit in einer weitaus größeren Krise als der Wohnungsmarkt. Insbesondere internationale Konzerne haben einen hohen Bedarf und Hochhausflächen am Westkreuz wären eine Chance die Gegend aus ihrer gewerblichen Bedeutungslosigkeit herauszuholen. Hochhäuser an anderen Stellen abseits der S-Bahnstationen machen nur begrenzt Sinn. Hervorzuheben ist auch die Notwendigkeit einer Mischnutzung im Bereich der Wohnbebauung, da auch Kleingewerbe (wie z. B. Handwerker, Einzelhandel, Friseure,...) Orte zum Arbeiten brauchen. - Kitas/Schulen/Kulturräume: Bitte bedenkt, dass all diese Nutzungen auch von der Öffentlichkeit abgegrenzte Freiflächen benötigen. - Grünflächen/Sport- & Freizeitnutzungen: Bitte denkt daran auf den Flächen direkt unter der Autobahn oder in generell erholungstechnisch wenig attraktiven Flächen nicht einfach nur eine grüne Brache zu etablieren, die dann nachts zu einem Drogenumschlagort umfunktioniert werden, sondern dort lärmunabhängige Sport- & Freizeitnutzungen miteinzuplanen (z. B. Skateparks, Squash-/Tennis-Hallen, Clubs, Trainings-/Grillstationen, Gemeinschaftsgärten wie die Laskerwiese am Ostkreuz).	1	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

asp Architekten

ID	Kommentar	+	-
54891	Niemand wird sich neben die Autobahn zum Sonnen oder Verweilen hinsetzen. und wenig frequentierte dunkle unangenehme Bereiche werden entsprechend von oben beschriebener Nutzung oder als Zeltlager für Wohnungssuchende umgenutzt... Genauso anachronistisch sind jegliche Planungen für Kleingärten in diesem Gebiet, hier gibt es viele wunderbare Flächen außerhalb der Stadt, welche sich deutlich besser dafür eignen. - Transport: Bitte Parkplätze an den Eingängen sowie ein gutes Fahrrad- und Wegenetz mit vielen Verbindungen zu den danebengelegenen Quartieren miteinplanen. Insbesondere schon in Planung befindliche Fahrradschnellverbindungen mit einbeziehen. Fahrradwege sollen gut beleuchtet, asphaltiert und mit wenig Höhenmetern versehen sein. Dunkle matschige Naturboden-Strecken oder windige Hochplattformstrecken sind als Fahrradfahrer*in sehr unbeliebt. Bitte zudem keine autonomen Fahrzeuge jeglicher Art miteinplanen, so ein kleiner „Stadtteil“ kann es sich absolut nicht leisten von der Stadt abgekoppelt irgend ein System auszuprobieren, welches für dieses lang gestreckte Flurstück auch gar nicht geeignet ist. - Baustellenzufahrt: Dies wird sich dann im Rahmen der Ausführungsplanungen klären und Baustellen haben es nun mal an sich, dass es hier zu einer Mehrbelastung der umliegenden Nachbarschaften kommt. Solange Baumaterial nicht von Drohnen geliefert wird, müssen wir damit halt leben.	1	0
54893	„poröser Übergang zu den Kleingärten“ ... Die Kleingärten werden auf einen Randstreifen wie Begleitgrün reduziert und verlieren dadurch ihre Funktion und Qualität für die Stadtgesellschaft. Dann könnte man auch so ehrlich sein und sie ganz ausradieren statt zwischen den Blöcken eingeklemmt zur Schau zu stellen Aber Berlin hat massiven Bedarf an Gärten, die nicht erst am Stadtrand liegen sondern auch in der 15Minuten City!	0	0

gmp International

ID	Kommentar	+	-
54854	Teilweise sehr hohe Bebauungsdichte (GFZ, Gebäudevolumina und Höhen) auf den Bebauungslinsen Punkthochhäuser fallen äussert grobschlächtig und massiv aus (Doppelscheiben, 75-90m, bis zu 25 Obergeschosse). Unnötige Konkurrenz zu ikonischen Solitären ICC und Funkturm. An den Enden der Güterbahnhofslinse kann man Punkthochhäuser ggf. noch vertreten. Nutzung/Finanzierung der Hochhausbauten fraglich, da der Bedarf an Büros in Berlin begrenzt ist, und Wohnungen in den Hochhäusern an dieser Stelle sowohl teuer als auch von Lärmbelastung (Autobahn, Eisenbahn) her unattraktiv wären. Massive Bebauung am Bahnhof Westkreuz inkl. 90m Hochhaus ist nicht nachvollziehbar. Sie würde das Wohnviertel an der Dernburgstraße regelrecht verzwingen und zur Anlieferungszone degradieren. Auch der homöopathische Erhalt von einzelnen Gärten in diesem Bereich ist ein Feigenblatt. Der gesamte Bereich ließe sich viel behutsamer mit niedriger Bebauung entwickeln. Erschließung der Flächen am Bahnhof Westkreuz ist unklar (bzw. über eine einzige Zufahrt über den Verteiler am Westkreuz deutlich unterdimensioniert: a) Wie sollen diese Großbaustellen bewirtschaftet werden, ohne dass anschließende Wohnviertel (Suarezstraße, Dernburgstraße, Rönnestraße) über Jahre zur Baustellenzufahrt werden? b) wie soll der Anliegerverkehr geleitet werden? MOVUS Radstrecke ist eine nette Idee, aber angesichts der vielfältigen Über- und Unterquerungen von aktiven Autobahn und Bahnstrecken a) schiewrig realisierbar, b) von zweifelhafter Qualität (schwindelerregende Höhe der filigranen Stege), und c) teilweise unpraktisch, da auf kürzester Strecke Höhenunterscheide von bis zu 30m überwunden werden müssen.	5	1
54882	Die Abgrenzung der Baufelder ist unter den 4 Entwürfen noch am ehesten geeignet, einen durchgängigen Grünraum zu erhalten. Die vorgeschlagenen Hochhäuser erscheinen allerdings als grob überdimensioniert, stark störend und lenken von den historisch prägenden Wahrzeichen und Bauwerken des Stadeingangs ab.	3	2

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

gmp International

ID	Kommentar	+	-
54882	Zudem sind Hochhäuser schon prinzipiell bzgl. Energie-, Ressourcenbedarf, Klimaabträglichkeit und Unwirtschaftlichkeit eine fragwürdige und anachronistische Bauform. Die dargestellte Vernetzung zu benachbarten Stadträumen durch lange Brückenbauwerke in Verknüpfung zum „movus“ erscheint wenig attraktiv und alltagstauglich. Topografische Gegebenheiten und schwierige straßenseitige Erschließbarkeit werden vor allem bei der massiven Bebauung, die der bestehenden Stadtkante an der Dernburgstraße vorgelagert werden soll, offenbar verkannt oder missachtet.	3	2
54890	Grundsätzlich möchte ich hier folgende Dinge anmerken (Kommentar bei allen Entwürfen identisch): - Bebauungsdichte: Da dieses Quartier sehr dicht ist, bietet es sich an die versiegelte Fläche möglichst gut auszunutzen. Wohngebäude unter 6 Geschossigkeit sind weder nachhaltig noch zeitgemäß, die Wohnungsnot in Berlin ist für viele leider schon heute Realität und wird sich auch bis 2050 insbesondere aufgrund der häufiger werdenden Fluchtbewegungen deutlich verschärfen als entspannen. Gerade städtische Wohnungsbaugesellschaften wie die Howoge bauen auch schon sehr schöne und lebenswerte Wohnanlagen in höheren Geschossigkeiten. - Gewerbeflächen: Insbesondere am Westkreuz (als einen der zentralen Knotenpunkte Berlins!) bedarf es einer großen Ausstattung an Gewerbeflächen. Entgegen landläufiger Meinung zur Begrenztheit von Gewerbeflächenbedarfen, ist dieser Sektor in Berlin derzeit in einer weitaus größeren Krise als der Wohnungsmarkt. Insbesondere internationale Konzerne haben einen hohen Bedarf und Hochhausflächen am Westkreuz wären eine Chance die Gegend aus ihrer gewerblichen Bedeutungslosigkeit herauszuholen. Hochhäuser an anderen Stellen abseits der S-Bahnstationen machen nur begrenzt Sinn. Hervorzuheben ist auch die Notwendigkeit einer Mischnutzung im Bereich der Wohnbebauung, da auch Kleingewerbe (wie z. B. Handwerker, Einzelhandel, Friseure,...) Orte zum Arbeiten brauchen. - Kitas/Schulen/Kulturräume: Bitte bedenkt, dass all diese Nutzungen auch von der Öffentlichkeit abgegrenzte Freiflächen benötigen.	1	0

gmp International

ID	Kommentar	+	-
54890	- Grünflächen/Sport- Freizeitnutzungen: Bitte denkt daran auf den Flächen direkt unter der Autobahn oder in generell erholungstechnisch wenig attraktiven Flächen nicht einfach nur eine grüne Brache zu etablieren, die dann nachts zu einem Drogenumschlagort umfunktioniert werden, sondern dort lärmunabhängige Sport- &Freizeitnutzungen miteinzuplanen (z. B. Skateparks, Squash-/Tennis-Hallen, Clubs, Trainings-/Grillstationen, Gemeinschaftsgärten wie die Laskerwiese am Ostkreuz). Niemand wird sich neben die Autobahn zum Sonnen oder Verweilen hinsetzen.und wenig frequentierte dunkle unangenehme Bereiche werden entsprechend von oben beschriebener Nutzung oder als Zeltlager für Wohnungssuchende umgenutzt... Genauso anachronistisch sind jegliche Planungen für Kleingärten in diesem Gebiet, hier gibt es viele wunderbare Flächen außerhalb der Stadt, welche sich deutlich besser dafür eignen. - Transport: Bitte Parkplätze an den Eingängen sowie ein gutes Fahrrad- und Wegenetz mit vielen Verbindungen zu den danebengelegenen Quartieren miteinplanen. Insbesondere schon in Planung befindliche Fahrradschnellverbindungen mit einbeziehen. Fahrradwege sollen gut beleuchtet, asphaltiert und mit wenig Höhenmetern versehen sein. Dunkle matschige Naturboden-Strecken oder windige Hochplattformstrecken sind als Fahrradfahrer*in sehr unbeliebt. Bitte zudem keine autonomen Fahrzeuge jeglicher Art miteinplanen, so ein kleiner „Stadtteil“ kann es sich absolut nicht leisten von der Stadt abgekoppelt irgendein System ausuzuprobieren, welches für dieses lang gestreckte Flurstück auch gar nicht geeignet ist. - Baustellenzufahrt: Dies wird sich dann im Rahmen der Ausführungsplanungen klären und Baustellen haben es nun mal an sich, dass es hier zu einer Mehrbelastung der umliegenden Nachbarschaften kommt. Solange Baumaterial nicht von Drohnen geliefert wird, müssen wir damit halt leben.	1	0
54894	„Die standortprägende Kleingartenkultur wird als integraler Bestandteil im Landschaftskonzept verankert.“ An welcher Stelle? Der Westkreuzpark südlich der Stadtbahngleise ist nicht Teil des Planungsumgriffs und ist im Besitz eines privaten Investors mit Bauabsichten. Der Teil nördlich der Stadtbahn und östlich des Westkreuzes, der mit zu beplanen ist, wird durch die Wohnblöcke platt gemacht. Wo wird die standortprägende Kleingartenkultur da verankert?	0	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-
54855	Sehr behutsamer Umgang mit existierenden ikonischen Solitären (ICC Funkturm, Avus Tribüne/Haus), ohne auftrumpfende Punkthochhäuser. Interessante Idee eines begrünten Gewerbebaus im Autobahnauge Teilweise sehr hohe Bebauungsdichte auf den Bebauungslinsen und am Westkreuz (GFZ, enge Straßenquerschnitte), allerdings zugunsten einer angemessenen, weitgehend 5-6-geschossigen Bauweise. Städtebauliche Integration des Viertels am Westkreuz mit dem dahinter liegenden Wohnviertel (Dernburgstraße, Lietzensee) kann verbessert werden (Wege, Sichtverbindungen). Bedauerlich ist der Wegfall von Gärten am Westkreuz. Der schmale Grünstreifen (Westkreuzpark) wird stets im Schatten der Neubauten liegen. Erschließung der Flächen am Bahnhof Westkreuz ist unklar (bzw. über eine einzige Zufahrt über den Verteiler am Westkreuz deutlich unterdimensioniert: a) Wie sollen diese Großbaustellen bewirtschaftet werden ohne dass anschließende Wohnviertel (Suarezstraße, Dernburgstraße, Rönnestraße) über Jahre zur Baustellenzufahrt werden?, b) wie soll der Anliegerverkehr geleitet werden? Erschließungen der Linsen-Viertel (Reitschule, Güterbahnhof) und Radwegekonzept kann deutlich verbessert werden. Hier gibt es eine Vielzahl von Unter- und Überführungen die a) baulich schwierig realisierbar sind (laufender Betrieb von Bahn und Autobahn, b) von zweifelhafter Qualität (schwindelerregende Höhe der filigranen Stege, lange dunkle Tunnel), und c) teilweise unpraktisch, da auf kürzester Strecke Höhenunterscheide von bis zu 30m überwunden werden müssen.	5	2
54883	mMn wurden hier die Zeichen der Zeit nicht erkannt. Man hat sich zwar für nur 25% Bebauung der Fläche entschieden was ich sehr begrüße, jedoch setzt man trotzdem nur auf 5-6 Geschosse. Und dieses geht am Bedarf mMn völlig vorbei. Der enorme Wohnungsmangel spielt in dieser Vision keine Rolle. Daher wird relativ viel Fläche für wenig Nutzung versiegelt. auch würde ich diesen Entwurf nicht als „stadteingang“ einer Metropole sehen. Berlin sollte sich definitiv selbstbewußter zeigen	1	3
54884	Positiv fällt an diesem Entwurf der Verzicht auf unmaßstäbliche und die historisch prägenden Bezugspunkte störende Hochhäuser auf. Allerdings erscheinen die gezeigten Windräder deplaziert und bei der Blickrichtung von der AVUS-Tribüne in Richtung ICC neue Baukörper teilweise etwas störend.	2	1

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-
54884	Die gezeigte Vernetzung zu benachbarten Stadträumen weist Mängel und wirft Fragen auf. Die umfängliche und dichte Bebauung nordöstlich Bf. Westkreuz passt nicht zu den topografischen Gegebenheiten, zu den angrenzend bestehenden Bebauungsstrukturen an der Dernburgstraße und lässt keine akzeptable straßenseitige Erschließung erkennen.	2	1
54889	Grundsätzlich möchte ich hier folgende Dinge anmerken (Kommentar bei allen Entwürfen identisch): - Bebauungsdichte: Da dieses Quartier sehr dicht ist, bietet es sich an die versiegelte Fläche möglichst gut auszunutzen. Wohngebäude unter 6 Geschossigkeit sind weder nachhaltig noch zeitgemäß, die Wohnungsnot in Berlin ist für viele leider schon heute Realität und wird sich auch bis 2050 insbesondere aufgrund der häufiger werdenden Fluchtbewegungen deutlich verschärfen als entspannen. Gerade städtische Wohnungsbaugesellschaften wie die Howoge bauen auch schon sehr schöne und lebenswerte Wohnanlagen in höheren Geschossigkeiten. - Gewerbeflächen: Insbesondere am Westkreuz (als einen der zentralen Knotenpunkte Berlins!) bedarf es einer großen Ausstattung an Gewerbeflächen. Entgegen landläufiger Meinung zur Begrenztheit von Gewerbeflächenbedarfen, ist dieser Sektor in Berlin derzeit in einer weitaus größeren Krise als der Wohnungsmarkt. Insbesondere internationale Konzerne haben einen hohen Bedarf und Hochhausflächen am Westkreuz wären eine Chance die Gegend aus ihrer gewerblichen Bedeutungslosigkeit herauszuholen. Hochhäuser an anderen Stellen abseits der S-Bahnstationen machen nur begrenzt Sinn. Hervorzuheben ist auch die Notwendigkeit einer Mischnutzung im Bereich der Wohnbebauung, da auch Kleingewerbe (wie z. B. Handwerker, Einzelhandel, Friseure,...) Orte zum Arbeiten brauchen. - Kitas/Schulen/Kulturräume: Bitte bedenkt, dass all diese Nutzungen auch von der Öffentlichkeit abgegrenzte Freiflächen benötigen. - Grünflächen/Sport- & Freizeitnutzungen: Bitte denkt daran auf den Flächen direkt unter der Autobahn oder in generell erholungstechnisch wenig attraktiven Flächen nicht einfach nur eine grüne Brache zu etablieren, die dann nachts zu einem Drogenumschlagort umfunktioniert werden, sondern dort lärmunabhängige Sport- & Freizeitnutzungen miteinzuplanen (z. B. Skateparks, Squash-/Tennis-Hallen, Clubs, Trainings-/Grillstationen, Gemeinschaftsgärten wie die Laskerwiese am Ostkreuz).	1	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Henning Larsen Architects

ID	Kommentar	+	-
54889	Niemand wird sich neben die Autobahn zum Sonnen oder Verweilen hinsetzen. und wenig frequentierte dunkle unangenehme Bereiche werden entsprechend von oben beschriebener Nutzung oder als Zeltlager für Wohnungssuchende umgenutzt... Genauso anachronistisch sind jegliche Planungen für Kleingärten in diesem Gebiet, hier gibt es viele wunderbare Flächen außerhalb der Stadt, welche sich deutlich besser dafür eignen. - Transport: Bitte Parkplätze an den Eingängen sowie ein gutes Fahrrad- und Wegenetz mit vielen Verbindungen zu den danebengelegenen Quartieren miteinplanen. Insbesondere schon in Planung befindliche Fahrradschnellverbindungen mit einbeziehen. Fahrradwege sollen gut beleuchtet, asphaltiert und mit wenig Höhenmetern versehen sein. Dunkle matschige Naturboden-Strecken oder windige Hochplattformstrecken sind als Fahrradfahrer*in sehr unbeliebt. Bitte zudem keine autonomen Fahrzeuge jeglicher Art miteinplanen, so ein kleiner „Stadtteil“ kann es sich absolut nicht leisten von der Stadt abgekoppelt irgendein System auszuprobieren, welches für dieses lang gestreckte Flurstück auch gar nicht geeignet ist. - Baustellenzufahrt: Dies wird sich dann im Rahmen der Ausführungsplanungen klären und Baustellen haben es nun mal an sich, dass es hier zu einer Mehrbelastung der umliegenden Nachbarschaften kommt. Solange Baumaterial nicht von Drohnen geliefert wird, müssen wir damit halt leben.	1	0
54895	„eine prägende Rolle in Form von Biotopen entlang der Infrastruktur sowie Kleingärten.“ Und deshalb werden die gewachsenen und belebten Kleingärten mit Blöcken überbaut? Das ist nicht konsequent!	0	0

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-
54856	Sehr hohe Bebauungsdichte (GFZ, Gebäudevolumina und Höhen) auf den Bebauungslinsen. Gebäudevolumina sehr hoch trotz keinteiliger Zergliederung (tw. 6-8 Obergeschosse als Regelhöhe). Städtebaulicher Anschluss und Anbindung einzelner Gebäude unklar und nicht zuende gedacht (z.B. Artemis und ATU Gelände, Messequartier) Massive Höhenentwicklung am Westkreuz (5 Hochhäuser, 9-24 Obergeschosse, bis zu 90m) ist völlig übertrieben (Nutzung? Erschließung? Finanzierung? Bedarf?) und steht in krasser Konkurrenz zu den ikonischen Solitären ICC und Funkturm. Nutzung/Finanzierung derartiger Hochhausbauten ist fraglich, da der Bedarf an Büros in Berlin begrenzt ist, und Wohnungen in den Hochhäusern an dieser Stelle sowohl teuer als auch von Lärmbelastung (Autobahn, Eisenbahn) her unattraktiv wären. Wohnbauriegel im nördlichen Teil des Westkreuzquartiers interessant. Insgesamt bleibt dieses Quartier aber ohne Bezug zum dahinter liegenden Wohnquartier Dernburgstraße/Lietzensee. Erschließung der Flächen am Bahnhof Westkreuz ist unklar (bzw. über eine einzige Zufahrt über den Verteiler am Westkreuz deutlich unterdimensioniert: a) Wie sollen diese Großbaustellen bewirtschaftet werden, ohne dass anschließende Wohnviertel (Suarezstraße, Dernburgstraße, Rönnestraße) über Jahre zur Baustellenzufahrt werden? b) wie soll der Anliegerverkehr geleitet werden? Teilabriss/Ersatz des ICC-Parkhauses und der ikonischen Rampenspirale ist ein Sakrileg. Freizeitflächen auf Restflächen des Autobahnkreuzes und unter Überführungen bleiben rätselhaft (wer will hier seine Freizeit verbringen und entspannen?) Machbarkeit diverser Passarellen und Brücken fraglich, Erschliessungskonzept muss deutlich verbessert werden	5	2

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-
54885	ein sehr, sehr starker entwurf! intelligent geplante inseln für wohnen, arbeiten, sport und natur (park, wald, kleingärten). speziell die verkehrsarmen quartiere und die grünen höfe wirken sehr durchdacht. dazu die zusätzliche konzentration auf sport und grünanlagen macht dieses quartier besonders lebenswert für die zukünftigen bewohner. auch der fahrradverkehr wurde hier sehr großzügig bedacht. sehr lobenswert finde ich die wenigen hochpunkte konzentriert in einem kleinen cluster die einen „echten“ stadteingang einer metropole wie berlin repräsentieren. mMn der stärkste entwurf. hier wurden alle probleme und auch lösungen der zeit erkannt. für relativ wenig versiegelter fläche erhält man viel nutzbaren raum, welcher sich am bedarf orientiert. großes kompliment	1	2
54886	Die vielzahl isolierter und verkehrsumtoster einzelner Baufelder und Solitäre vermag wenig zu überzeugen und erscheint in vieler Hinsicht unangemessen aufwändig z.B. hinsichtlich der Erschließung angesichts ihrer eher unattraktiven Lage an den großen Verkehrstrassen. Die vor allem im Bereich des Bf Westkreuz sehr überdimensioniert klobige Hochhausbebauung ist in vieler Hinsicht anachronistisch hinsichtlich Ressourcenverbrauch, Energiebedarf, Klimabelastung und Unwirtschaftlichkeit. Gerade hier wird offenbar auch die mangelhafte straßenseitige Erschließbarkeit nicht erkannt (das trifft allerdings auf die anderen Entwürfe mehr oder weniger ebenso zu.) Die teilweise ambitioniert aber wenig konkret dargestellten Verbindungsbauwerke in die angrenzende Stadträume wären zwar wichtig, erscheinen aber so kaum realisierbar.	3	1
54888	Grundsätzlich möchte ich hier folgende Dinge anmerken (Kommentar bei allen Entwürfen identisch): - Bebauungsdichte: Da dieses Quartier sehr dicht ist, bietet es sich an die versiegelte Fläche möglichst gut auszunutzen. Wohngebäude unter 6 Geschossigkeit sind weder nachhaltig noch zeitgemäß, die Wohnungsnot in Berlin ist für viele leider schon heute Realität und wird sich auch bis 2050 insbesondere aufgrund der häufiger werdenden Fluchtbewegungen deutlich verschärfen als entspannen.	1	0

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-
54888	Gerade städtische Wohnungsbaugesellschaften wie die Howoge bauen auch schon sehr schöne und lebenswerte Wohnanlagen in höheren Geschossigkeiten. - Gewerbeflächen: Insbesondere am Westkreuz (als einen der zentralen Knotenpunkte Berlins!) bedarf es einer großen Ausstattung an Gewerbeflächen. Entgegen landläufiger Meinung zur Begrenztheit von Gewerbeflächenbedarfen, ist dieser Sektor in Berlin derzeit in einer weitaus größeren Krise als der Wohnungsmarkt. Insbesondere internationale Konzerne haben einen hohen Bedarf und Hochhausflächen am Westkreuz wären eine Chance die Gegend aus ihrer gewerblichen Bedeutungslosigkeit herauszuholen. Hochhäuser an anderen Stellen abseits der S-Bahnstationen machen nur begrenzt Sinn. Hervorzuheben ist auch die Notwendigkeit einer Mischnutzung im Bereich der Wohnbebauung, da auch Kleingewerbe (wie z. B. Handwerker, Einzelhandel, Friseure,...) Orte zum Arbeiten brauchen. - Kitas/Schulen/Kulturräume: Bitte bedenkt, dass all diese Nutzungen auch von der Öffentlichkeit abgegrenzte Freiflächen benötigen. - Grünflächen/Sport- & Freizeitnutzungen: Bitte denkt daran auf den Flächen direkt unter der Autobahn oder in generell erholungstechnisch wenig attraktiven Flächen nicht einfach nur eine grüne Brache zu etablieren, die dann nachts zu einem Drogenumschlagort umfunktioniert werden, sondern dort lärmunabhängige Sport- & Freizeitnutzungen miteinzuplanen (z. B. Skateparks, Squash-/Tennis-Hallen, Clubs, Trainings-/Grillstationen, Gemeinschaftsgärten wie die Laskerwiese am Ostkreuz). Niemand wird sich neben die Autobahn zum Sonnen oder Verweilen hinsetzen.und wenig frequentierte dunkle unangenehme Bereiche werden entsprechend von oben beschriebener Nutzung oder als Zeltlager für Wohnungssuchende umgenutzt... Genauso anachronistisch sind jegliche Planungen für Kleingärten in diesem Gebiet, hier gibt es viele wunderbare Flächen außerhalb der Stadt, welche sich deutlich besser dafür eignen. - Transport: Bitte Parkplätze an den Eingängen sowie ein gutes Fahrrad- und Wegenetz mit vielen Verbindungen zu den danebengelegenen Quartieren miteinplanen.	1	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

Hosoya Schaefer Architects und Agence Ter.de

ID	Kommentar	+	-
54888	Insbesondere schon in Planung befindliche Fahrradschnellverbindungen mit einbeziehen. Fahrradwege sollen gut beleuchtet, asphaltiert und mit wenig Höhenmetern versehen sein. Dunkle matschige Naturboden-Strecken oder windige Hochplattformstrecken sind als Fahrradfahrer*in sehr unbeliebt. Bitte zudem keine autonomen Fahrzeuge jeglicher Art miteinplanen, so ein kleiner „Stadtteil“ kann es sich absolut nicht leisten von der Stadt abgekoppelt irgendein System ausuzuprobieren, welches für dieses lang gestreckte Flurstück auch gar nicht geeignet ist. - Baustellenzufahrt: Dies wird sich dann im Rahmen der Ausführungsplanungen klären und Baustellen haben es nun mal an sich, dass es hier zu einer Mehrbelastung der umliegenden Nachbarschaften kommt. Solange Baumaterial nicht von Drohnen geliefert wird, müssen wir damit halt leben.	1	0

p) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung

04.12.2023

ID	Kommentar	+	-
54859	Gelungene Bearbeitungsphase, bei denen die Büros etliche gute Ideen ausformuliert haben. Insbesondere sind als gelungen hervorzuheben a) Behutsamer Umgang mit ikonischen Solitären (ICC, Funkturm, Avus) und Vermeidung von auftrumpfenden Hochhausbauten (Henning Larsen) b) Gute städtebauliche Gliederung der Linse am Güterbahnhof (ASP, GMP), oder am Westkreuz (Henning Larsen) c) Verträgliche Positionierung von Punkthochhäusern (wenn unbedingt notwendig) (ASP) d) Interessante Einbindung von Gewerbebauten am Güterbahnhof und Autobahnaue (Henning Larsen) e) Interessante Streckenführung der Radwege (GMP) Insgesamt würde ich die Beiträge in folgender Rangfolge sortieren: 1. Henning Larsen, 2. ASP, 3. GMP, 4. Hosoya Schaefer	3	0
54865	Leider gelingt es keinem der - eigentl. recht ähnlichen und durchaus gut ausgearbeiteten - Entwürfe, ein überzeugendes, zukunftsweisendes Gesamtkonzept für diesen stadthistorisch so wichtigen, künftig neu prägenden Eingangsbereich in die westl. Ciy zu formulieren. Was sich zeigt, ist wieder nur ein verkehrstechnisch neu optimierter BAB-Knoten, dessen verbleibende Restflächen nun städtebaulich möglichst geschickt mit Wohnungsbau, Dienstleistungen, Grünflächen ausgefüllt werden. Sicher einiges weniger an städtebaulichem Schlamassel als derzeit, aber von prägendem „Stadteingang“ keine Spur! Das hat natürl. auch mit den WB-Vorgaben u. Vorentscheidungen zu tun.	5	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-
54865	Die BAB-Planung v.a. war gesetzt, obgleich sie bereits - bedingt durch Mobilitätswende, Klima-, nun auch schwerste Finanzprobleme - als völlig unzeitgemäß gelten muss, also wohl nicht „prioritär klimarelevant“ ist. Neue V-Technologien, Verteilsysteme, Bedürfnisse/Verhalten werden ausgeklammert. Kfz-Verkehre aller Art werden ihre Dominanz verlieren, Bahnverkehre u.ä. wesentlich an Bedeutung gewinnen. So wäre z.B. der Bereich Güter-Bhf hervorragend für einen neuartigen Verkehrs-Hub, die Umverteilung von Fernverkehren (Lkw, Bahn, Bus) auf lokale Nahverkehre u. moderne stadtverträgliche Transportysteme geeignet, ebenso für Gewerbe, Großhandel, Messe u.ä. Auch der S-Bhf Westkreuz müsste unbedingt aus seiner funktionalen“ Versenkung“ geholt werden u. größere Bedeutung für ÖNV u. Oberflächenerchließung zu ICC, Messe etc. erhalten. Die vorhandenen zentralen, überregional/international relevanten Einrichtungen wie ICC, Messe, City-Cube liegen leider gar nicht im Plangebiet, werden so auch nur marginal einbezogen. Obgleich gerade diese aber künftig Funktion u. Gestalt dieses Stadteingangs prägen könnten. Die zahlreichen zwischen BAB u. Bahn verbliebenen Restflächen (euphemist. Lagune, Grünes Delta, Naturskulptur, Aussichtshügel, insulare Stadtkörper u.ä. genannt) sind wegen ihrer schwierigen Erschließung, Zuschnitte, Isolation u. allseitig hohen Imm.belastung für sensiblere Nutzungen wie Wohnungsbau, Freizeit-/Grünanlagen kaum geeignet. Auch die größeren, liebevoll optimierten Wohnviertel wären vielfältig problematisch, vom Wohnwert kaum attraktiv. Diese Flächen bieten sich eher für Gewerbe, Großhandel, Logistik, Bürodienstleistg an. Die westl. Stadteinfahrt war lange geprägt vom Ausblick auf die urbane Denkmalkulisse (Funkturn,Tribüne, Mercedes, ICC, Messe, früher noch die imposante Nordkurve), heute mehr von Schallschutzwänden, städtebaul. Wirrnis, V-Schildern u. sofort einsetzender Unsicherheit, die richtige Fahrspur zu treffen.	5	0

ID	Kommentar	+	-
54865	Hier soll nun eine städtebaulich attraktive, räumlich-funktional markante Eingangssituation entstehen. Eine angemessene Akzentuierung dieses wichtigsten Eingangs nach Berlin mittels der vorhandenen „Stadt-Ikonen“, ihrer wichtigsten Blickachsen sowie weiterer gestaltprägender Bebauung wurde jedoch kaum entwickelt. Dafür bieten sich doch die bereichsprägenden, zentralen Funktionen u. ein attraktiver Ausbau ihrer Verbindung miteinander (oberhalb von BAB u. Bahn) geradezu an: - Messe (von Masurenallee) - ICC (neuer Südeingang, ggf. Abriss Parkhaus) - S-Bhf Westkreuz (ggf. Umbau, Erweiterg)	5	0
54870	Für eine bezirklichen Kommunalpolitiker ist das Ergebnis des Wettbewerbs keine Hilfe. Dazu werden zu wenig alternative Lösungen angeboten, die es einem ermöglichen würden, Vor- und Nachteile zu bewerten und eine fundierte eigene Auffassung zur weiteren Entwicklung zu bilden. Mir fehlen Alternativen in den Wohnungsbautypen, warum nicht auch ein Entwurf mit der Lage angepasstem Siedlungswohnungsbau mit geringer Dichte, einfachen Standards und mehr Selbstversorgung. Dies zum Beispiel als Alternative zu Kleingartenanlagen im Zentrum der Stadt, die für intensiven Wohnungsbau besser genutzt werden könnten, da gut angeschlossen und mit guter Infrastruktur versorgt. Mir fehlt auch die konsequente Beachtung des Grünzuges vom Grunewald bis zum Bahnhof Charlottenburg, eine stadtklimatische Besonderheit, die es zu nutzen gilt. Vielleicht erfahre ich heute Abend mehr, aber dann ist es zu spät für eine Kommentierung.	3	0
54892	Grundsätzlich möchte ich hier folgende Dinge anmerken (Kommentar bei allen Entwürfen identisch): - Bebauungsdichte: Da dieses Quartier sehr dicht ist, bietet es sich an die versiegelte Fläche möglichst gut auszunutzen.	1	0

+ | - Bewertung des Kommentars durch andere Teilnehmende

ID	Kommentar	+	-
54892	Wohngebäude unter 6 Geschossigkeit sind weder nachhaltig noch zeitgemäß, die Wohnungsnot in Berlin ist für viele leider schon heute Realität und wird sich auch bis 2050 insbesondere aufgrund der häufiger werdenden Fluchtbewegungen deutlich verschärfen als entspannen. Gerade städtische Wohnungsbaugesellschaften wie die Howoge bauen auch schon sehr schöne und lebenswerte Wohnanlagen in höheren Geschossigkeiten. - Gewerbeflächen: Insbesondere am Westkreuz (als einen der zentralen Knotenpunkte Berlins!) bedarf es einer großen Ausstattung an Gewerbeflächen. Entgegen landläufiger Meinung zur Begrenztheit von Gewerbeflächenbedarfen, ist dieser Sektor in Berlin derzeit in einer weitaus größeren Krise als der Wohnungsmarkt. Insbesondere internationale Konzerne haben einen hohen Bedarf und Hochhausflächen am Westkreuz wären eine Chance die Gegend aus ihrer gewerblichen Bedeutungslosigkeit herauszuholen. Hochhäuser an anderen Stellen abseits der S-Bahnstationen machen nur begrenzt Sinn. Hervorzuheben ist auch die Notwendigkeit einer Mischnutzung im Bereich der Wohnbebauung, da auch Kleingewerbe (wie z. B. Handwerker, Einzelhandel, Friseure,...) Orte zum Arbeiten brauchen. - Kitas/Schulen/Kulturräume: Bitte bedenkt, dass all diese Nutzungen auch von der Öffentlichkeit abgegrenzte Freiflächen benötigen. - Grünflächen/Sport- & Freizeitnutzungen: Bitte denkt daran auf den Flächen direkt unter der Autobahn oder in generell erholungstechnisch wenig attraktiven Flächen nicht einfach nur eine grüne Brache zu etablieren, die dann nachts zu einem Drogenumschlagort umfunktioniert werden, sondern dort lärmunabhängige Sport- & Freizeitnutzungen miteinzuplanen (z. B. Skateparks, Squash-/Tennis-Hallen, Clubs, Trainings-/Grillstationen, Gemeinschaftsgärten wie die Laskerwiese am Ostkreuz). Niemand wird sich neben die Autobahn zum Sonnen oder Verweilen hinsetzen.und wenig frequentierte dunkle unangenehme Bereiche werden entsprechend von oben beschriebener Nutzung oder als Zeltlager für Wohnungssuchende umgenutzt...	1	0

ID	Kommentar	+	-
54892	Genauso anachronistisch sind jegliche Planungen für Kleingärten in diesem Gebiet, hier gibt es viele wunderbare Flächen außerhalb der Stadt, welche sich deutlich besser dafür eignen. - Transport: Bitte Parkplätze an den Eingängen sowie ein gutes Fahrrad- und Wegenetz mit vielen Verbindungen zu den danebengelegenen Quartieren miteinplanen. Insbesondere schon in Planung befindliche Fahrradschnellverbindungen mit einbeziehen. Fahrradwege sollen gut beleuchtet, asphaltiert und mit wenig Höhenmetern versehen sein. Dunkle matschige Naturboden-Strecken oder windige Hochplattformstrecken sind als Fahrradfahrer*in sehr unbeliebt. Bitte zudem keine autonomen Fahrzeuge jeglicher Art miteinplanen, so ein kleiner „Stadtteil“ kann es sich absolut nicht leisten von der Stadt abgekoppelt irgendein System auszuprobieren, welches für dieses lang gestreckte Flurstück auch gar nicht geeignet ist. - Baustellenzufahrt: Dies wird sich dann im Rahmen der Ausführungsplanungen klären und Baustellen haben es nun mal an sich, dass es hier zu einer Mehrbelastung der umliegenden Nachbarschaften kommt. Solange Baumaterial nicht von Drohnen geliefert wird, müssen wir damit halt leben.	1	0

per E-Mail eingegangene Kommentare

[eingegangen am 05.12.2023] Leider gelingt es keinem der Entwürfe ein überzeugendes, zukunftsweisendes Gesamt-Konzept für diesen stadthistorisch so wichtigen, auch künftig prägenden Eingangsbereich in die westliche City zu formulieren – weder funktional noch städtebaulich-visuell.

Was sich zeigt, ist eigentlich wieder nur ein verkehrstechnisch optimierter BAB-Knoten, der mit seinem Flächenanspruch und den ausgedehnten Bahnanlagen den gesamten Bereich funktional/gestalterisch/ökologisch völlig dominiert. Die verbleibenden Restflächen (Verkehrinseln) werden dann – städtebaulich recht bemüht, doch ansehnlich gerendert – v.a. durch Wohnungsbau, Dienstleistung und sog. Erholungsanlagen ausfüllt – euphemistisch z.B. als Lagunenlandschaft mit insulären Stadtkörpern, Grünes Delta, Naturskulptur, Ökokorridor, Aussichtshügel (zentral im BAB-Knoten!) bezeichnet.

Insgesamt etwas weniger „städtebaulicher Schlamassel“ als derzeit, aber von einem künftig attraktiven „Stadteingang“ keine Spur.

per E-Mail eingegangene Kommentare

Verkehr

Die vorliegende Planung des BAB-Knotens galt als unveränderlich, obgleich sie angesichts der bereits begonnenen Verkehrswende wohl schon jetzt als anachronistisch gelten kann. Zudem ist die für ca. 2030 geplante Fertigstellung wg. eklatanter Kosten und Haushaltsprobleme völlig unrealistisch (sicher keine deutschlandweit prioritär klimarelevante Investition).

Die Mobilitätswende mit neuen Technologien, Verteilungssystemen, Bedürfnissen, Verhaltensweisen wird weitgehend ausgeklammert. Mit Sicherheit aber werden Kfz-Verkehre (Güter fern, Pers.nah/fern) künftig ihre Dominanz verlieren, alle Bahn-Verkehre hingegen (Fern/ÖNV-Güter/Pers.) eine wesentlich größere Bedeutung erhalten.

Hinsichtlich der Bahnanlagen (Fern/Regional, S) gibt es noch keine wendebezogenen neuen Planungen; hier werden sich wohl auch noch mittelfristig städtebaulich relevante Änderungen, neue Vorgaben ergeben.

Der Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes z.B. wäre hervorragend geeignet für einen neuartigen Verkehrs-Hub zur Umverteilung von Fernverkehren (Lkw, Bahn, Bus) auf örtliche Nahverkehre, künftig auch neuartige stadtverträgliche Transportsysteme.

Auch der S-Bhf Westkreuz sollte unbedingt aus seiner faktischen „Versenkung“ als quasi reiner Umsteige-Bhf geholt und eine größere Bedeutung für ÖV, Fussgänger-/Raderschließung erhalten, d.h. städtebaulich angemessen mit den Bereichen ICC-Süd, Messe und den westl. Wohngebieten vernetzt werden.

Nutzungen

Vorhandene, den Stadteingang prägende Einrichtungen wie ICC, City Cube, Messe liegen gar nicht im Plangebiet und werden, wie auch die möglichen Funktionen von Bhf Westkreuz und anderen Bahnanlagen nur marginal einbezogen.

Messe und Kongresse sollten stärker als bisher wichtigste, prägende Funktion des gesamten Bereichs sein. Ein (Haupt-) Messe-Eingang Masurenallee und ein neuer Eingang-Süd des ICC (Abriss/Umbau Parkhaus) könnten hier einen neuen zentralen Eingangsbereich definieren - durch baulich anspruchsvolle und attraktive Fußgängererschließung (z.B. oberhalb Verk.flächen). Dies gilt auch für die städtebaulich einprägsame Integration von Mercedesurm, AVUS-Tribüne und CityCube.

per E-Mail eingegangene Kommentare

Die zahlreichen zwischen BAB-Planung und Bahnanlagen verbliebenen Restflächen sind wegen ihrer schwierigen Erschließung, Zuschnitte, Isolation und allseitig hohen Immissionsbelastungen kaum für sensiblere Nutzungen wie Wohnungsbau, Sport-/Freizeit-/Grünanlagen geeignet. Selbst infrastrukturrell relativ autarke, gestalterisch „liebevoll optimierte“ Wohnviertel (s. Entwürfe) auf größeren Flächen wären vielfältig problematisch und vom Wohnwert eher unattraktiv.

Die größeren Flächen bieten sich allerdings eher für Gewerbe-/ Großhandel/ Logistik, ggf. auch weitere Bedürfnisse der Messe oder Büronutzung an.

Kleinere bzw. schwer zugängliche Flächen zwischen den belasteten Straßen- oder Bahnflächen sollten lediglich begrünt/gepflegt und in ein Klima-/ Durchlüftungskonzept für den gesamten Bereichs einbezogen werden. Für aktive Freizeitnutzungen kommen sie eigentlich kaum in Betracht.

Stadtraum - Gestaltung

Der westliche Stadteingang war für Autofahrer lange Zeit geprägt vom Ausblick auf die urbane Denkmalkulisse (Funkturn, AVUS-Tribüne, Mercedeshaus, Messe, ICC - früher noch der imposanten Nordkurve), heute mehr von Schallschutzwänden, städtebaulicher Wiirnis, Verk.-Schildern und der sofort einsetzenden Problematik, etwa die richtige Fahrspur zu finden.

Hier soll nun eine neue überschaubare, städtebaulich attraktive und markante räumlich-funktionale Eingangssituation entstehen. Eine Akzentuierung des Stadteingangs mittels der vorhandenen „Stadt-Ikonen“ und den wichtigsten Blickachsen sowie weiterer städtebaulich relevanter Bebauung wurde jedoch kaum entwickelt.

Dafür bieten sich doch (s. „Nutzungen“) die bereichsprägenden zentralen Funktionen an:

- Messe (Eingang Masurenallee)
- ICC (neuer Südeingang, evtl. Abriss Parkhaus)
- S-Bhf Westkreuz (ggf. Umbau/Erweiterung).

Auch die erforderlichen Verbindungen untereinander (z.B. als Terrasse mit Fuß-/Radbrücken oberhalb BAB- und Bahnflächen) könnten diesen Bereich städtebaulich erheblich aufwerten.

Hochhäuser bzw. größere Baumassen sollten nur dort und so konzipiert werden, dass sie die „Stadt-Ikonen“ mit ihren wichtigen Blickachsen, ebenso wie die natürliche Durchlüftung, nicht beeinträchtigen. Sie könnten aber durchaus wichtige Elemente zur gesamträumlichen Akzentuierung des „Stadteingangs“ werden.

per E-Mail eingegangene Kommentare

Fazit

Es liegen nun zwar gut ausgearbeitete, äußerst detaillierte, durchaus ansehnliche Lösungen vor. Aber noch kein brauchbares, zukunftsweisendes Gesamtkonzept, da ja die bereichs-prägenden Vorgaben v.a. zum Verkehrskonzept (Straßen, Bahn) nicht wirklich aktuell sind.

Also abwarten bis mit dem Umbau des BAB-Knotens oder Bahnanlagen tatsächlich begonnen werden kann – für eine Änderung von F-Plan, Ausarbeitung eines Masterplans, B-Planverfahren etc. sind dann immer noch mind. 5-8 Jahre Zeit.

[eingegangen am 07.12.2023] Mein Vorschlag:

1. Aufforderung an den Kleingartenverein umgehend:

1. das PVC Plakat am Eingang Rönnestraße zu entfernen
2. die Metallplatte an der Gittertür zur Verhinderung der Nutzung des innenliegenden Türgriff abzumontieren
3. den Schließzylinder am Zugang von der Dernburgstraße zu entfernen
4. die Überwachungskamera in Richtung Dernburgstraße zu entfernen

2. Aufforderung des Kleingartenvereins zur Entfernung aller Zugangstore von den öffentlichen Flächen

3. Aufforderung des Kleingartenvereins zum ordnungsgemäßen Rückbau sämtlicher nicht organischen Materialien und Entsiegelung der Flächen (mit Ausnahme dort wo noch Kleingartenparzellen bis auf weiteres bestehen bleiben können)

4. Rückbau aller Gebäude die nicht dem Bundeskleingartengesetz (BKleinG) entsprechen und ordnungsgemäße Entsorgung durch die Gebäudebesitzer

5. gewissenhafte Prüfung der aktuellen Abwasser-, und Fäkalienentsorgung und dort wo diese nicht gegeben ist sofortige Untersagung der Nutzung

6. seitens der Stadt auf die Zugänge durch deren Aufwertung aufmerksam machen

7. optische Sanierung des Tunnels von der Rönnestraße kommend

8. eine schöne und sichere Verbindung vom Lietzenseepark zum Stadteingang West schaffen

9. nach und nach Umgestaltung der frei werdenden Flächen, gern mit hier und da auch bewusster Verwilderung

Mit den Punkten 1 - 5 kann ohne Kosten für die Stadt bereits das Gelände für die Öffentlichkeit attraktiver gemacht werden. Sehr wahrscheinlich haben die aktuellen Kleingärtner kein Interesse daran, dass Menschen diese Anlage für Spaziergänge nutzen, müssen dies aber wohl dulden.

per E-Mail eingegangene Kommentare

Unser Stadtplaner [...] hat vor ein paar Jahren schon ein sehr schönes Konzept für eine schöne Verbindung vom Kurfürstendamm über die Damaschkestraße zum Stadteingang West entworfen. Auch diesen Entwurf stellen wir sehr gern vor.

Es ist sehr zu begrüßen, wenn es hier bald zu ersten Maßnahmen kommen wird und damit ein schönes Beispiel sein kann, dass Berlin auch schnell etwas Schönes schaffen kann.

IMPRESSUM

Berlin, November 2024

Herausgeberin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Württembergische Straße 6, 10707 Berlin

www.stadtentwicklung.berlin.de

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Abteilung Stadtplanung

Referat Flächennutzungsplanung und städtebauliche Konzepte

Projekt Stadteingang West

in Zusammenarbeit mit

C4C | competence for competitions

Partnerschaft von Architekten mbB

Lützowstraße 93, 10785 Berlin

www.c4c-berlin.de

und

raumscript

Marco Mehlin, Stadtplaner

Schwedter Straße 34a, 10435 Berlin

www.raumscript.de

Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

BERLIN

