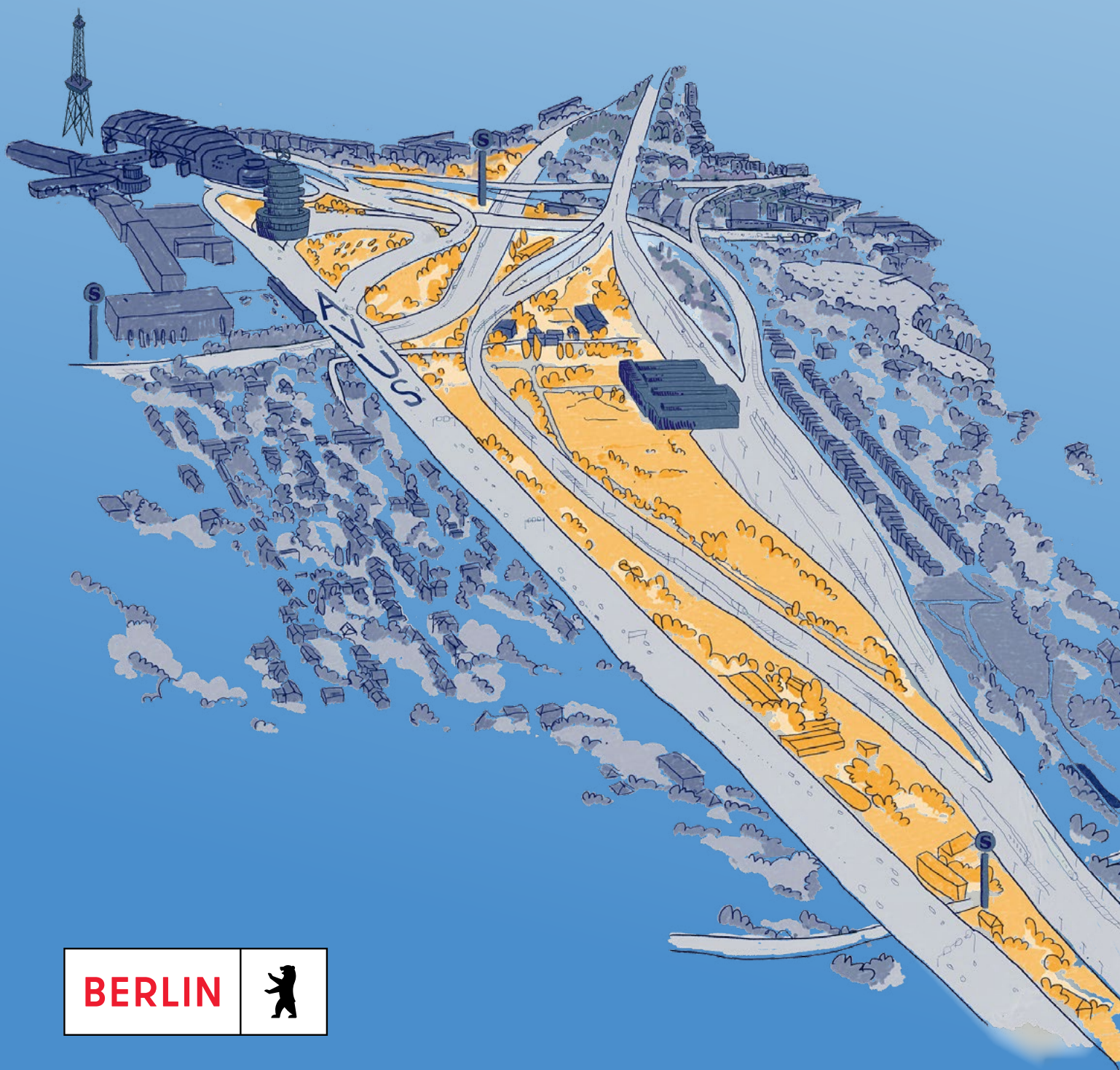


Stadteingang West

VISION 2040+

WETTBEWERBLICHER DIALOG

November 2024 | Dokumentation



BERLIN



Stadteingang West

Dokumentation zum Vergabeverfahren im Wettbewerblichen
Dialog mit begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung

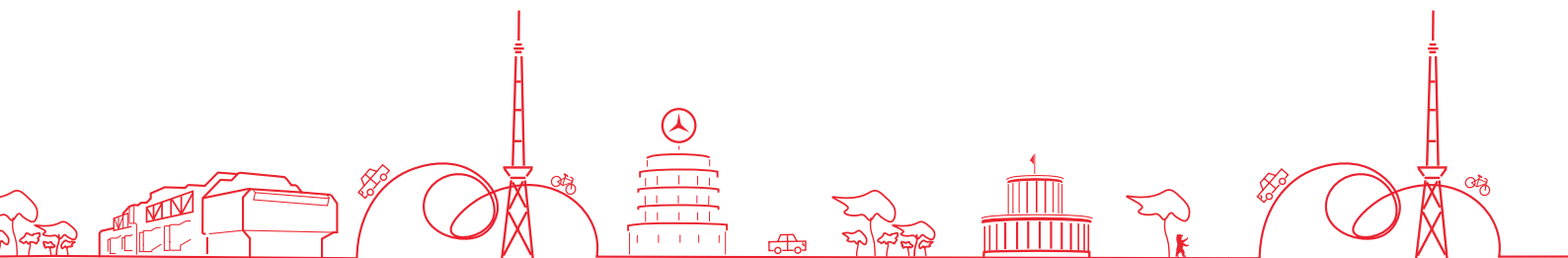
Erstellung eines stadtplanerischen Masterplans für den
„Stadteingang West“ im Bereich Autobahndreieck Funkturm
und ehemaliger Güterbahnhof Grunewald in Berlin

Berlin, November 2024

© Titelzeichnung: Johanna Götz, Mai 2022

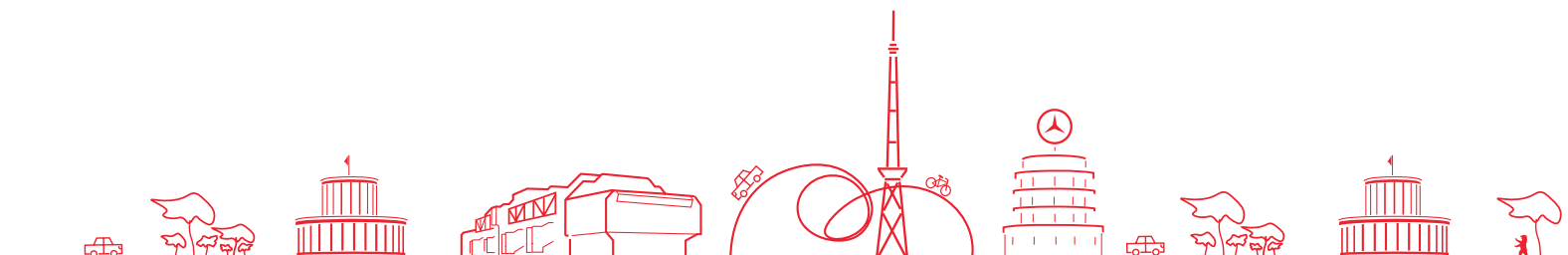
Berlin, November 2024

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



INHALT

Hallo Berlin	7
1. Auf dem Weg zu einem neuen Stadtquartier	9
1.1 Anlass und Ziel	9
1.2 Das Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog	10
1.3 Öffentlichkeitsbeteiligung im Wettbewerblichen Dialog	12
1.4 Das Planungsgebiet	15
1.5 Aufgabenbeschreibung	21
2. Ergebnis des Vergabeverfahrens	28
3. Beiträge der Dialogphasen	34
4. Akteure im Verfahren	53
4.1 Planungsteams	53
4.2 Empfehlungsgremium	54
5. Begleitende Beteiligung	59
5.1 Öffentlichkeitsbeteiligung vor dem Wettbewerblichen Dialog	60
5.2 Öffentlichkeitsbeteiligung während des Wettbewerblichen Dialogs	62
6. Ergebnisse der Beteiligung	65
6.1 Allgemeine Hinweise	66
6.2 Teamspezifische Hinweise	71
7. Wie geht es weiter?	84
Impressum	86





Blick über die Gleisanlagen Richtung Messe und ICC, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

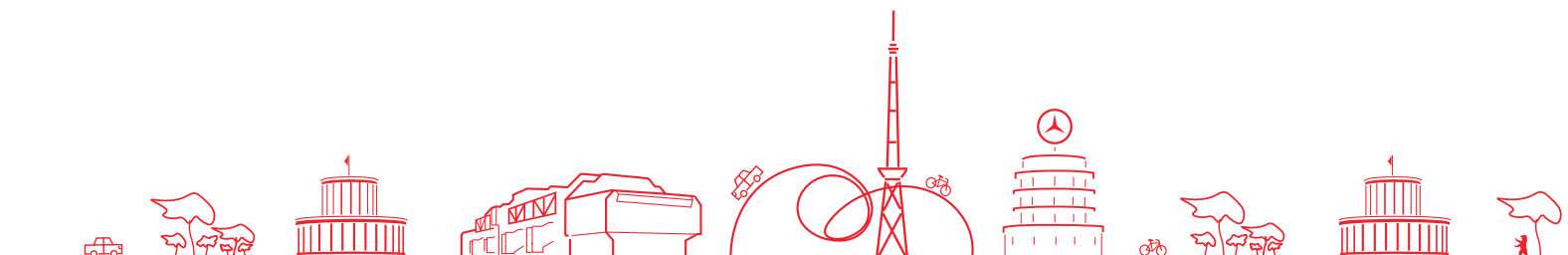
HALLO BERLIN

Die Entwicklung des „Stadteingangs West“ ist ein Generationenprojekt. Mehr als 100 Jahre nach Eröffnung der AVUS besteht an diesem Ort das Potenzial, vielfältige neue bauliche und freiräumliche Nutzungen zu schaffen, bestehende Quartiere zu verbinden und gleichzeitig den Stadteingang im Westen Berlins neu zu interpretieren. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Wegeverbindung zwischen Charlottenburg-Wilmersdorf und Grunewald. Mit dem Ergebnis des Vergabeverfahrens im Wettbewerblichen Dialog hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen das grundlegende Konzept für ein urbanes Quartier zwischen Grunewald und Westkreuz unter intensiver öffentlicher Beteiligung erarbeitet. Dieser ganz besondere Stadtraum wird in den nächsten Jahrzehnten von einem vergessenen zu einem städtischen Ort transformiert.

Mit ihrem städtebaulichen Konzept ist es Hosoya Schaefer Architects AG aus Zürich und Agence Ter .de GmbH aus Karlsruhe gelungen, die

Potenziele des Planungsgebiets herauszustellen und eine überzeugende Vision zu schaffen. Auf circa 45 Hektar sollen Angebote für Wohnungen, Arbeitsplätze, Messeflächen, Parks, Kitas und einen Grundschulcampus entstehen. Auch wenn das städtebauliche Konzept bereits sehr detailliert wirkt, stehen wir noch am Anfang. Noch gibt es viele Fragen zu klären und viel zu diskutieren. Doch der Rahmen für ein lebendiges Stadtquartier ist gesetzt. Der noch zu entwickelnde Masterplan wird ein robustes Grundgerüst für unsere planerischen Zielsetzungen sein. Er abstrahiert die Ideen des städtebaulichen Konzepts und fokussiert auf die grundlegenden räumlichen Strukturen in Kombination mit den groben Nutzungszuordnungen. Um optimale Lösungen zu erhalten, werden allerdings beispielsweise im Rahmen der Bebauungsplanverfahren weitere Untersuchungen notwendig werden. Mit dem Abschluss des Vergabeverfahrens im Wettbewerblichen Dialog „Stadteingang West“ haben wir einen großen Meilenstein erreicht.

**Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen**





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

1. AUF DEM WEG ZU EINEM NEUEN STADTQUARTIER

1.1 ANLASS UND ZIEL

Seit mehr als 150 Jahren bilden verschiedene bauliche, verkehrliche und räumliche Strukturen um den Bereich des heutigen Westkreuzes eine städtebauliche Zäsur. Im Übergang von Stadt und Landschaft liegt heute eine der letzten großen Brachen und damit eines der letzten Stadtentwicklungspotenziale Berlins. Anlässlich des Ersatzneubaus des Autobahndreiecks Funkturm (A 100 / A 115) und der damit verbundenen Verkehrsplanungen ist eine Transformation dieses Ortes möglich. Mit dem Umbau können bisher wenig genutzte, nicht ausreichend erschlossene oder vom Autobahndreieck belegte Flächen neu gedacht, konzipiert und genutzt werden.

Aus einer Barriere soll ein Ort der Vernetzung und Verflechtung werden, ein Ort, der verschiedene Stadt- und Landschaftsräume verknüpft und neugestaltet. Die Größe des Gebietes erlaubt es, gesamtstädtische Flächenbedarfe abzubilden. Die Lage bietet die einmalige Chance, den Stadteingang und -ausgang neu zu definieren und ein hochattraktives, urbanes Stadtquartiers als Wohn- und Messestandort in der Nähe sowohl zum Zentrum Berlins als auch zum Grunewald zu entwickeln. Stadt und Landschaft benötigen an diesem Ort ein neues Verhältnis, ihre Trennung muss durch die planerische Integration des Infrastrukturkorridors

(Straßen und Schienen) überwunden werden. Das Planungsgebiet braucht eine visionäre und zukunftsweisende Konzeption für den Städtebau und die Nutzungen. In einem kooperativen, die Vorbereitungen des Planfeststellungsverfahrens Autobahndreieck Funkturm begleitenden Prozess, haben sich die Akteure der verschiedenen Senatsverwaltungen, des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, der Messe Berlin GmbH und der DEGES – Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH über Anforderungen an diesen Stadtraum abgestimmt.

Mit dem Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog „Stadteingang West“ wurde in zwei Dialogphasen unter Beteiligung der Öffentlichkeit ein städtebauliches Konzept erarbeitet, welches die Grundlage für die Erstellung eines stadtplanerischen Masterplans ist. Das Ziel besteht darin, auf Basis des Masterplans den Flächennutzungsplan zu ändern. Gleichzeitig bildet dieser die Voraussetzung für zusätzliche Planungsschritte, wie Wettbewerbsverfahren oder verbindliche Bauleitplanungen. Der Baubeginn kann erst nach Fertigstellung der Verkehrsinfrastruktur und damit frühestens ab 2035 erfolgen.

1.2 DAS VERGABEVERFAHREN IM WETTBEWERBLICHEN DIALOG

Die Entwicklung eines neuen Quartiers von dieser Größenordnung ist von herausragender Bedeutung für das Land Berlin. Deshalb wurde entschieden, dass für die Erarbeitung des Masterplans ein sehr offener und transparenter Prozess mit vielen Mitwirkungsmöglichkeiten für die Zivilgesellschaft, Fachkundige, Wirtschaft, Politik, Eigentümer und Verwaltung inklusive einer umfangreichen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zu wählen ist. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen hat sich aufgrund der Lage und Größe des Planungsgebiets sowie der vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten und auch der Relevanz der Planungen für die Nachbarschaften zugunsten der Durchführung eines Vergabeverfahrens im Wettbewerblichen Dialog entschieden (§ 18 Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV)). Im Gegensatz zu einem traditionellen, städtebaulichen Wettbewerb als Verfahrensform werden diverse öffentliche Austauschformate eingebunden und die Meinungen der Öffentlichkeit in einem frühen Stadium abgebildet. Die Möglichkeit der Kommunikation zwischen teilnehmenden Planungsbüros, Auftraggeberin, Fachbehörden, Eigentümern und Bürgerschaft war für den Wettbewerblichen Dialog maßgeblich. Das gewählte Verfahren wird in der Regel angewandt, wenn das konkrete Ziel beziehungsweise die konkrete Aufgabenstellung nicht vollumfänglich beschrieben werden kann. Als Verfahren ist der Wettbewerbliche Dialog ein iterativer Prozess, in dem die Aufgabe und Lösungen fortlaufend durch Diskussion geschärft und

weiter ausgearbeitet werden. Im Rahmen des Verfahrens wurden vielfältige Stakeholder aus verschiedenen Senatsverwaltungen und dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf sowie die Messe Berlin GmbH, die HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH und sonstige Eigentümer eingebunden. Eine besonderen Rolle kam den lokalen Initiativen aus dem räumlichen Umfeld des Planungsgebietes und der ausgewählten Vertretung der Zivilgesellschaft zu.

Das Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog wurde in zwei Phasen durchgeführt. Es ist vergaberechtlich geregelt, gestaltet sich aber auch als ein niederschwelliger Prozess, der auf gegenseitigem Austausch beruht. Aus einem Teilnahmewettbewerb, der sich an interdisziplinär besetzte Planungsbüros bzw. Arbeitsgemeinschaften aus den Bereichen Stadtplanung, Architektur, Landschafts- und Verkehrsplanung richtete, gingen im 8. Dezember 2022 aus circa 30 Bewerbungen acht Planungsteams, gewählt von einem Auswahlgremium, hervor. Dem Auswahlgremium gehörte je eine leitende Vertreterin oder ein leitender Vertreter der Projektbeteiligten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt sowie der Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe an. Außerdem war je eine freischaffender Vertretung der Fachgebiete Stadtplanung, Architektur, Landschaftsarchitektur und Verkehrsplanung anwesend.

Im Jahr 2023 entwickelten und vertieften die Planungsteams in zwei Dialogphasen (I. Qualifizierung, II. Vertiefung) verschiedene Planungsvorschläge im Austausch mit der Stadt- und Fachöffentlichkeit. Ein Empfehlungsgremium, welchem auch eine sachgutachtende Bürgervertretung „Lokales Wissen“ von fünf Personen angehörte (siehe Seite 54), beriet während des Wettbewerblichen Dialogs zu den Entwürfen und gab Empfehlungen und Hinweise an die Planungsteams. Im Ablauf des Vergabeverfahrens wurden Schulterblicke als Zwischenpräsentationen und Kolloquien sowie Dialogwerkstätten und Präsentationen mit der interessierten Öffentlichkeit durchgeführt. Mit Ende der Dialogphase I am 13. und 14. Juni 2023 wählte das Empfehlungsgremium anhand des Zuschlagskriteriums „Qualität der Lösungsvorschläge“ der Vergabe aus den acht Planungsteams vier

Planungsteams für die Dialogphase II aus. Diese entwickelten daraufhin ihre Planungsideen weiter und präzisierten sie. Die Dialogphase II endete am 5. Dezember 2023 mit einer Punkttierung der Entwürfe durch das Empfehlungsgremium wiederum anhand des Zuschlagskriteriums „Qualität der Lösungsvorschläge“. In der anschließenden Angebotsphase gaben die vier verbliebenden Planungsteams der zweiten Phase auf Basis ihrer Lösungen Angebote zur Erstellung eines Masterplans ab. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen erteilte auf Grundlage der eingereichten Angebote und der Punkttierung des Empfehlungsgremiums dem Planungsteam mit dem qualifiziertesten Angebot den Zuschlag und beauftragte dieses im März 2024. Die Vergabeentscheidung erfolgte nach den zuvor festgelegten und veröffentlichten Zuschlagskriterien.

Zuschlagskriterien	erreichbare Punkte
Qualität der Lösungsvorschläge	
1. Qualität des Nutzungskonzepts	10 P.
2. Qualität des städtebaulichen Konzepts	20 P.
3. Qualität des Freiraum- und Landschaftskonzepts	20 P.
4. Qualität des Vernetzungs- und Erschließungskonzepts	15 P.
5. Ergänzende Umweltqualität und Nachhaltigkeit	10 P.
6. Plausibilität und Robustheit der Planung	10 P.
Finales Honorarangebot	
7. Gesamtsumme Planungshonorar	20 P.
Erreichbare Gesamtpunktzahl	105 P.

1.3 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG IM WETTBEWERBLICHEN DIALOG

Im Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog „Stadteingang West“ waren die Beteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit wichtige Bestandteile und wurden nach den "Berliner Leitlinien für Bürgerbeteiligung an der räumlichen Stadtentwicklung" konzipiert. Bereits im Vorfeld des Wettbewerblichen Dialogs wurden zahlreiche Veranstaltungen zur Mitwirkung und Teilhabe am Prozess durchgeführt. Während des Verfahrens selbst spielten nicht nur Veranstaltungen eine wichtige Rolle, sondern es wurden auch Vertreterinnen und Vertreter der Öffentlichkeit als stimmberechtigte Mitglieder in das Empfehlungsgremium einbezogen.

Das umfängliche Beteiligungsverfahren startete bereits frühzeitig vor dem eigentlichen Beginn des Wettbewerblichen Dialogs mit einer Veranstaltung zum Konzept der Beteiligung im August 2021 und einer Auftaktveranstaltung für den allgemeinen Beginn des Projektes „Stadteingang West“ im Juni 2022. Es folgten individuelle Beteiligungsgespräche mit ausgewählten Bürgerinitiativen und engagierten Vereinen und Gruppen mit Bezug zum Planungsgebiet.

Die Öffentlichkeit wurde intensiv in die Erarbeitung der Aufgabenbeschreibung des Wettbewerblichen Dialog einbezogen, indem ein Begleitheft „Lokales Wissen“ den Planungsteams an die Hand gegeben wurde. Das Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog selbst startete Anfang 2023. Es bestand aus zwei Dialogphasen mit insgesamt vier öffentlichen Veranstaltungen und jeweils

begleitenden Online-Beteiligungen. In jeder Dialogphase gab es sowohl eine „Dialogwerkstatt“ zum direkten Austausch der Teams mit der Öffentlichkeit zu ihren Entwürfen, die sich in der Bearbeitung befanden, als auch eine öffentliche Präsentationsveranstaltung zu den weiterentwickelten Arbeiten. Die Ergebnisse der Veranstaltungen und der Online-Beteiligungen wurden an die Planungsteams versendet. Die Planungsteams konnten selbst darüber entscheiden, was sie davon in ihren Entwürfen berücksichtigen wollten. Des Weiteren wurden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung dem Empfehlungsgremium zur Unterstützung der Entscheidungsfindung in den Sitzungen vorgestellt und in regelmäßige Dokumentationen digital zur Verfügung gestellt.

Der direkte Austausch zwischen der Öffentlichkeit und den Planungsteams wurde beidseitig über das gesamte Verfahren hinweg als wertvoll und konstruktiv beschrieben. Darüber hinaus informierten regelmäßige Newsletter über den aktuellen Stand des Wettbewerblichen Dialogs.

Der Beteiligungsprozess vor und während des Wettbewerblichen Dialogs wird ausführlich in Kapitel 5 dargestellt.



Impressionen von öffentlichen Veranstaltungen, Fotos: Benjamin Pritzkeleit



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

1.4 DAS PLANUNGSGEBIET

Das Planungsgebiet hat eine Gesamtgröße von circa 45 Hektar. Es erscheint als vorwiegend verkehrlich geprägter Bereich, als Übergang von Stadt und Landschaft und ist je nach Richtung Ein- oder Ausfahrt nach Berlin. Es liegt in den Ortsteilen Westend und Grunewald des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf. Neben seiner städtebaulich markanten Lage wird das Planungsgebiet in seinem Charakter sowohl durch große bauliche, verkehrliche als auch natürliche Strukturen bestimmt. Die weiträumigen Verkehrsanlagen und -infrastrukturen, wie Bundesautobahn, Straßen und Bahnanlagen, erlauben weite Sichten. Primär eröffnen sich diese jedoch ihren jeweiligen Nutzenden. Historische Villen, Einfamilienhäuser der letzten Jahrzehnte, Brandwände dichter Gründerzeitbebauung, Rückseiten von Häusern, Sportanlagen, Kleingärten, Bahnanlagen und verkehrliche Infrastrukturen versammeln sich vor dem Hintergrund der imposanten Messebauten, des Internationalen Congress Centrums (ICC) und des Funkturms. Die Landschaft und die Elemente der Natur sind am und im Planungsgebiet nicht wegzudenken.

Die städtebaulich sehr unterschiedlichen Stadtteile Westend, Witzleben und Grunewald wie auch eine Vielzahl von Einzelgebäuden, wie das Mercedes-Haus, die AVUS-Tribüne, die Messebauten, das ICC und der Funkturm, rahmen das Planungsgebiet. Auch der Turmbahnhof Westkreuz und das denkmalgeschützte Gebäudeensemble auf dem ehemaligen Güterbahnhof Grunewald prägen das Planungsgebiet. Sie sind jedoch aufgrund ihrer

geringeren Gebäudehöhen eher aus der Nähe als aus der Entfernung sichtbar. Der Rand der Wohnbebauung der Ortslage Witzleben bildet als Raumkante in Form von Brandwänden Richtung Westen ein eindruckliches Vis-à-Vis zum ICC. Schon von Weitem sichtbar ist der Berliner Funkturm, der als Baudenkmal und als eines der Wahrzeichen der Stadt eine große Bedeutung, nicht nur bei der Stadteinfahrt, hat. Doppelt so lang wie der Funkturm hoch ist, mit einer Massivität die nicht konträrer zum benachbarten Funkturm sein könnte, bannt das ICC mit seiner unverwechselbaren Gestalt als gebautes Manifest seiner Zeit unübersehbar für Vorbeifahrende und Gäste der Messe die Aufmerksamkeit.

Der Blick auf die AVUS-Tribüne und das Mercedes-Haus ist für viele Generationen unmittelbar mit diesem Ort und dem Westen Berlins verbunden. Beide Gebäude sind als Einzeldenkmale und zusammen mit einem Teil der AVUS als Gesamtanlage geschützt.

Verschiedene bauliche Anlagen der verkehrlichen Infrastruktur für die unterschiedlichen Verkehrsträger auf Gleis und Straße kommen am Autobahndreieck Funkturm zusammen. Sie bilden linear verlaufende Strukturen mit punktuellen Ausstattungs- und Technischelementen wie unter anderem Hochspannungsleitungen und Beschilderungen in regelmäßigen Abständen. Schon ohne die Präsenz der jeweiligen Verkehrsträger formen sie den Raum mit lediglich mittelbarem Bezug zum menschlichen Maßstab. Sie sind jetzt und in Zukunft bauliches Zeugnis des Wunsches und der Notwendigkeit nach

Mobilität unserer Kultur. Dies gilt gleichermaßen für die Verläufe der Autobahnen A 100 und A 115 und das Autobahndreieck, die Gleise des Regional- und Fernverkehrs, der Ringbahn und der Stadtbahn sowie die denkmalgeschützten S-Bahnhöfe Westkreuz, Messe Süd und Grunewald. Für den Wettbewerblichen Dialog müssen die sich im Planfeststellungsverfahren befindlichen Planungen zum Ersatzneubau des Autobahndreiecks Funkturm, welche unter anderem eine Neutrassierung der A 115 und eine neue Anschlussstelle Messedamm beinhalten, als zukünftige Bestandssituation berücksichtigt werden.

Die topografische Situation im und um das Planungsgebiet ist komplex. Im Planungsgebiet tragen wesentlich die Notwendigkeiten und Zwänge kreuzungsfreier Linieninfrastrukturen zur komplexen Situation bei. Aufgeschüttete Dämme und Wälle zur Führung der Gleis- und Straßenanlagen erzeugen eine diffizile Abfolge von verschiedenen Höhenniveaus, die sich mit Tunneln und Brücken durchdringen. Im Gegensatz dazu sind die unbebauten Flächen zwischen den Infrastrukturanlagen weitgehend flach.

Das Planungsgebiet steht wie wenige Orte in Berlin für eine enge Verzahnung von Natur und Stadt. "Geplant-Gebautes" trifft auf "Natürlich-Gewachsenes". Der Grunewald ist dabei mit seiner Größe von rund 3.000 Hektar eines der zentralen Naherholungsgebiete Berlins, sowohl stadtweit wie auch lokal. Für das Planungsgebiet sowie die

angrenzenden Nachbarschaften erfüllt ein Kaltluftvolumenstrom die Funktionen der Kühlung und des Luftaustauschs. Dennoch ist seine Reichweite begrenzt und versiegt beim Aufeinandertreffen mit dem bebauten Stadtkörper. Neben Baumbeständen aus vornehmlich Kiefern und Eichen finden sich vielfältige und wertvolle Habitats aus Seen und Kleingewässern (Grunewaldseenkette), Dünen, Mager- und Trockenrasen, Heideflächen, Sandgruben und Mooren in der Umgebung des Planungsgebietes.



Luftbild mit Kennzeichnung des Planungsgebiets, Quelle: Digitale farbige Orthophotos 2021 (DOP20RGBI), Geoportal Berlin, DL-DE/BY-2-0

Für das Verfahren wurde das Planungsgebiet in vier Planungsbereiche unterteilt:

- Der Planungsbereich **Reitschulgelände** befindet sich im Südwesten des Planungsgebietes und ist charakterisiert durch eine schmale, längliche Form zwischen der A 115, der S-Bahn und Fernbahn. Die derzeitige Hauptnutzung ist eine Reitschulanlage.
 - Der Planungsbereich **Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald** befindet sich im Süden des Planungsgebietes und umfasst dem Namen entsprechend den ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, welcher von Gleisen der S-Bahn und Fernbahn umrahmt wird. In direkter Nähe der südlichen Spitze befindet sich das Mahnmal Gleis 17. Dabei handelt es sich, um eine zentrale Gedenkstätte zur Erinnerung an die Deportationen jüdischer Bürgerinnen und Bürger mit der Reichsbahn während des Nationalsozialismus von besagtem Gleis.
 - Der Planungsbereich **AVUS-Nordkurve** befindet sich im nördlichen Bereich des Planungsgebietes und wird am stärksten von bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastrukturen durchschnitten. Gleichzeitig grenzt der Planungsbereich an relevante Baudenkmäler wie die AVUS-Tribüne und das ICC und bildet das "Gegenüber" zur Messe.
 - Der Planungsbereich **Westkreuz** liegt im Nordosten des Planungsgebietes und umfasst eine Fläche von circa 12 Hektar. Das zentrale Element des Planungsbereichs ist der S-Bahnhof Westkreuz als einer der vier S-Bahn-Kreuzungsbahnhöfe Berlins.
- Die vorhandene Situation und Planungsvorgaben finden sich in der Aufgabenbeschreibung zum Wettbewerblichen Dialog ab Seite 21 ff.



Karte mit den vier Planungsbereichen Reitschulgelände: orange, Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald: gelb, AVUS-Nordkurve: rosa, Westkreuz: blau,
Quelle: C4C



Blick auf das Planungsgebiet von Westen, Quelle: FOTOFRIZZ B.KUHN, 10/2018

1.5 AUFGABENBESCHREIBUNG

Das Planungsgebiet liegt an der Peripherie des Stadtkörpers und des Grunewalds und kann dadurch erstmals einen Übergang von Landschaft und Stadt bilden. Die prägendsten und großmaßstäblichen Einflüsse auf das Planungsgebiet hatten Planungsparadigmen jenseits des menschlichen Maßstabs: Der Eisenbahnbau und die Prinzipien der autogerechten Stadt bestimmen und determinieren maßgebend ihre Umgebung. Mit dem Ersatzneubau des Autobahndreiecks Funkturm werden die durch diese Verkehrsbauten geschaffenen Inseln neu zugeschnitten und teilweise mit dem vorher getrennten Stadtkörper verbunden.

Gelegen inmitten von Gebieten verschiedener Funktionen, Prägung, Dichte und Gestalt war eine der Kernfragen, welche Dichten und Nutzungen mit welchen Verteilungen für das Planungsgebiet im Kontext der Nachbarschaften und der gesamtstädtischen Perspektive passend sind. Jedes planerische Szenario musste sich dabei an dem Zielkonflikt zwischen dem Gebot des sparsamen Gebrauchs von Grund und Boden und den möglichst niedrigen Ressourcenaufwendungen für die Erschließung messen lassen.

Die Rahmenbedingungen erlaubten sowohl großmaßstäbliche Antworten als auch lokale Lösungen. Vor dem Hintergrund einer Neudefinition der Stadteinfahrt und -ausfahrt mit Berücksichtigung der markanten Einzeldenkmäler, wie des ICC und des Funkturms, konnten neue Strukturen entstehen, die das Berlin des 22. Jahrhunderts prägen werden.

Die ausführliche Beschreibung der Planungsaufgabe findet sich ab Seite 92 der [Aufgabenbeschreibung](#) zum Wettbewerblichen Dialog.

1.5.1 SEKTORALE ZIELE

Bedingt durch die Größe des Planungsgebietes, vor allem aber durch die Komplexität und Unterschiedlichkeit der Rahmenbedingungen, Potenziale und Anforderungen in den einzelnen Planungsbereichen, sollten sich in den Konzepten der Planungsteams sektorale Ziele wiederfinden.

Stadteingang – Stadtausgang

Schon jetzt sind Teile des Planungsgebiets Stadteingang West identitätsstiftende Orte, von denen aus die Geschichte zwar noch nicht überall zugänglich, aber bereits erlebbar ist.

Die Sicht auf Funkturm und ICC, die Fahrt über die spezifisch geschwungenen Rampen, der Blick auf die als Rasthof und Parkplatz genutzte ehemalige AVUS-Nordkurve und Ausblicke auf umgebendes Abstandsgrün, auf Kleingärten und Brandwände haben die Stadteinfahrt und das kollektive Gedächtnis vieler Menschen jahrzehntelang geprägt. Mit der Neuplanung der Autobahn gehen diese Blicksituationen in ihrer jetzigen Form verloren. Umso mehr stellt sich die Frage, wie unter Berücksichtigung der historischen Baudenkmale eine zukunftsweisende

Ein- und Ausfahrt geschaffen werden kann, die Berlin würdig und angemessen darstellt. So reich der Ort an baukulturellem Erbe ist, so bereit ist Berlin, sich gestalterisch weiterzuentwickeln. Baukultur und ein anspruchsvoller, qualitativer Städtebau können die Dynamik, Diversität und Internationalität der Stadt widerspiegeln. Bei der Weiterentwicklung der Stadtgestalt sind sowohl neue architektonische, städtebauliche und freiraumbezogene Qualitäten und Identitäten zu schaffen als auch bestehende zu respektieren, zu erhalten und neu zu fassen. Im Wettbewerblichen Dialog wurde eine Haltung gesucht, die spezifisch genug ist, um im jetzigen Planungsstand ein glaubhaftes städtebauliches Versprechen zu geben, und dennoch offen genug, um im Rahmen der Planungsziele des Verfahrens notwendig werdende Anpassungen in der Zukunft zu erlauben.



Blick auf die A 100 und das ICC, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022



Blick entlang Kaiserdamm in Richtung Norden mit Funkturm und Mercedes-Haus, Quelle: C4C

Vernetzte Stadt

Die derzeitige Trennung der vier Planungsbereiche soll einer städtischen Durchlässigkeit weichen, die räumliche Durchquerungen mit neuen Qualitäten für den Ort selbst und seine Umgebungen schafft. Mit neuen Wegeverbindungen sollen nicht nur die Funktionen der direkten Nachbarschaften vernetzt, sondern auch Wegebeziehungen von stadtweiter Bedeutung etabliert werden. Die neuen Planungen sollen sich in das übergeordnete Stadtstraßen- und Wegenetz einbinden.

In Hinblick auf den Klimawandel und die zukunftsfähige Stadt waren Ansätze zur Mobilität zu entwickeln, die ein öffentlich stark vernetztes Quartier etablieren, das modellhaft für eine klimagerechte Stadtentwicklung steht. Der Fokus lag auf einer Bevorzugung des Umweltverbundes mit einer Minimierung des motorisierten Individualverkehrs. Straßen und Wege wurden grundsätzlich nicht nur als Orte der Bewegung, sondern auch als Orte des

Aufenthalts und städtischen Lebens konzipiert. Wo die Systematik für Straßen und damit den motorisierten Verkehr durch die Rahmenbedingungen recht eindeutig beschrieben ist, bestand insbesondere für Fuß- und Radverkehr eine große Offenheit für konsensfähige Visionen jenseits des Bekannten. Die Schaffung übergreifender, kreuzungsfreier verkehrlicher Infrastrukturen für Fuß- und Radverkehr kann die Überbrückung der trennenden verkehrlichen Infrastrukturen erlauben. Dies bedeutet für die Nachbarschaften mehr Vernetzungs- und Verbindungsmöglichkeiten sowie eine erhöhte Verkehrssicherheit. Ins Auge fällt vor allem die mangelnde Verknüpfung des Planungsbereichs Westkreuz mit dem Messedamm und dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald. Ein neues möglichst barrierefreies Brückenbauwerk besitzt das Potenzial, die großmaßstäblichen Fragen nach einem „Stadteingang“ im Zusammenspiel der den Ort prägenden Gebäude und Verkehrsanlagen (ICC, Funkturm, Bahnhöfe etc.) zu beantworten.



Blick vom ICC in Richtung Süden, Quelle: Lookzoom Filmproduktion Berlin, 06/2022

Berliner Mischung 2.0

Die Offenheit des jetzt gewählten Vergabeverfahrens im Wettbewerblichen Dialog war als Chance zu verstehen, über nachhaltige und zukunftsweisende Nutzungskonzepte zu reflektieren, zu diskutieren und diese im Dialog zu entwickeln.

Die Polyzentralität ist ein besonderes Kennzeichen der Berliner Stadtentwicklung. Für das Planungsgebiet galt es im Kontext der charakteristischen Umgebungen Orte zu entwickeln, die verschiedene Funktionen nicht nur nebeneinander erfüllen, sondern ein Miteinander der Nutzungen in flexiblen sowie multicodierten Räumen auf lokaler Ebene und potenziell auch mit stadtweiter Bedeutung etablieren. Für die verschiedenen Planungsbereiche war es wichtig, spezifische Nutzungsmischungen vorzusehen, die Nachbarschaften bilden, die aus sich heraus oder mit ihrem unmittelbaren Umfeld funktionierende Einheiten bilden. Idealerweise finden sich alle Facetten für das alltägliche Leben fußläufig

im Gebiet. Im Zuge der Entwicklung war die Frage zu beantworten, wie im Planungsgebiet ein Beitrag zur Wohnraumversorgung geleistet werden kann. Wohnorte mussten als Teile lebenswerter Stadtquartiere konzipiert werden, die mit ihren charakteristischen Eigenheiten eine hohe Anziehungskraft auf Bewohnerinnen und Bewohner, Gäste und Unternehmen ausüben und die zur Identifikation mit der Nachbarschaft führen. Wohnfolgeeinrichtungen der sozialen und grünen Infrastruktur mussten nach den qualitativen und quantitativen Vorgaben der jeweiligen Fachplanungen und entsprechend dem Berliner Modell wohnungsnah geschaffen werden.

Als Teil der Nutzungsmischung waren gewerbliche Flächen im Sinne der wohnortnahen Daseinsvorsorge sowohl für lokales Handwerk als auch für Produktion und Büro denkbar. Es galt insbesondere im Anschluss an das bestehende Messegelände Flächen mit Bezug zur Messe vorzusehen. Gefordert waren



Blick entlang der Cordesstraße im Planungsbereich des Ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, Quelle: C4C



Luftbild der Messe Berlin von Osten, Quelle: Messe Berlin GmbH

einerseits Flächen für eine Vorstauffläche mit LogPoint (Zwischenparken und Abfertigung der Fahrzeuge für ca. 140 LKW), andererseits gewerblich orientierte Flächen. Im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept und im StEP Wirtschaft 2030 ist für das Planungsgebiet der Prüfauftrag für ein Urban Consolidation Center (UCC) enthalten. Dabei handelt es sich um eine Möglichkeit Güter von der Schiene auf die Straße umzuladen. Entsprechend war diese Nutzung als Variante im Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald durch die Planungsteams zu prüfen.

Die Konzeption des räumlichen und funktionalen Übergangs zwischen dichten Stadtquartieren und bestehenden grünen Inseln im Stadtkörper unter anderem dem Grunewald war essenzieller Bestandteil der Aufgabe. Die Funktion der Verbindung von bisher getrennten Grün- und Freiraumangeboten als Teil der Nutzungsmischung war ebenso zu denken sowie die Schaffung und Ausweitung bestehender Landschaftsräume, Parks und Freiräume. Grünflächen sollten nach Möglichkeit multicodiert (mehrfachgenutzt) geplant werden. Es sollte der Anspruch von einem Wohn- und Lebensumfeld aus öffentlichem Raum, Grünflächen, Kultur- und Bildungseinrichtungen, Sportanlagen und Einkaufsorten sein, den Bedürfnissen der Einwohnerinnen und Einwohner aller Generationen zu entsprechen. Nicht nur für die Inklusion körperlich eingeschränkter Menschen, sondern vor allem für die Folgen des demografischen Wandels ist

Barrierefreiheit eine selbstverständliche Voraussetzung. Im Anbetracht der massiven Einwirkungen aus Verkehrs- und potenziell auch Gewerbelärm aus den umliegenden Gebieten waren in den direkt betroffenen Bereichen des Planungsgebietes Einschränkungen der Anordnung möglicher Nutzungen zu erwarten. Der Städtebau der Planungsteams hatte die Aufgabe, mit Qualität sowohl ein störungsfreies Nebeneinander zu organisieren wie auch das Miteinander innerhalb der urbanen Situationen zu bedenken und zu fördern.

Resiliente Stadt im Klimawandel

Für das Land Berlin ist Nachhaltigkeit ein zentraler Bestandteil des Werteverständnisses und des Handlungsrahmens: Berlin hat das Ziel, zu einer klimaneutralen Stadt zu werden.

Die Zielsetzung der Planung für den Stadteingang West ist eine resiliente Entwicklung – auch unter Inanspruchnahme stadtklimatisch relevanter Flächen, deren Programmierung einen Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leistet. Jede bauliche Maßnahme erzeugt eine klimatische Belastung, gleichzeitig sind einige Maßnahmen in der vergleichenden Betrachtung sinnvoller oder weniger sinnvoll als andere. Das Planungsgebiet ist gut erschlossen und aufgrund seiner Lage am Rand des bebauten Stadtkörpers hat es das Potenzial für Nutzungen, die ansonsten in dezentraleren Lagen realisiert werden müssten – mit dem entsprechenden

Mehr an Verkehr, Versiegelung und Emissionen. Das Projekt folgt damit der planerischen Leitidee Innen- vor Außenentwicklung und dem Konzept einer Stadt der kurzen Wege. Das Planungsgebiet ist im Rahmen des Möglichen so zu planen, dass in Errichtung und Betrieb eine Minimierung der erwarteten CO₂-Äquivalente, des Verbrauchs von Ressourcen, der Versiegelung durch Erschließung und Gebäude sowie der lokalen klimatischen Auswirkungen möglich ist. Sowohl die Gestaltung der Gebäude, die Stapelung von Nutzungen selbst, als auch die Anordnung mehrerer Gebäude zueinander sowie die Planung der Frei- und Verkehrsflächen haben Einfluss auf den späteren Energiebedarf und die Möglichkeiten der Energieversorgung. Im Hinblick auf Klimaanpassung ist es insbesondere bei großmaßstäblichen, hoch verdichteten Neubauvorhaben wichtig, auch mit den zu erwartenden klimatischen Veränderungen eine hohe Lebensqualität im Alltag zu ermöglichen. Vor dem Hintergrund eines prognostizierten Anstiegs der Temperaturen in städtischen Gebieten in den nächsten Jahrzehnten gilt es auf den Erhalt der Funktion der Kühlung und des Frischluftaustauschs zu achten. Hierbei spielen die Frischluftzufuhr und Durchlüftung sowie die Minimierung von Wärmebelastungen, Luftschadstoffen und Beeinträchtigungen der thermischen Verhältnisse eine wichtige Rolle. Dem kann sowohl durch Anzahl, Größe und Stellung von Baukörpern als auch durch Entsiegelung, Minimierung vollversiegelter Flächen und Maximierung kühlender Elemente Rechnung

getragen werden. Im Planungsgebiet sind untereinander und mit dem angrenzenden Landschaftsraum vernetzte Freiflächen zu schaffen, die vor allem an Tagen und Nächten mit hohen Temperaturen ein angenehmes Bioklima aufweisen. Die Verbesserung der Biodiversität im Planungsgebiet war als Planungsziel zu bedenken. Sie kann durch eine Vielfalt unterschiedlicher Pflanzenarten und Lebensräume für Tierarten erreicht werden. Mit dem vorhandenen, nicht durch den Autobahnbau überplanten Baumbestand ist grundsätzlich achtsam umzugehen, Fällungen müssen mit daraus erkennbaren Vorteilen abgewogen werden. Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung erlaubt vielfältige positive Effekte für den Gewässerschutz, die Erhöhung der biologischen Vielfalt, die Verbesserung des Stadtklimas oder die Freiraumqualität. Die Planungsbereiche sind grundsätzlich abflusslos zu gestalten. Verdunstung (beispielsweise künstliche Wasserflächen, Gebäudebegrünung), Nutzung als Betriebswasser und / oder Versickerung über die belebte Bodenschicht (beispielsweise teilversiegelte Oberflächen, Mulden) sind Beispiele für den dezentralen Umgang. Neugebaute Stadtstraßen sind immer mit begleitenden Versickerungsanlagen wie Mulden oder Mulden-Rigolen zu denken.

1.5.2 DENKMALPFLEGERISCHE ASPEKTE

Der Planungsbereich AVUS-Nordkurve stellte aus denkmalpflegerischer Sicht die größte gestalterische Herausforderung für die Planungsteams dar. Hier befinden sich mit AVUS-Tribüne und Mercedes-Haus zwei für die Funktionsgeschichte des Raumes prägende Bauwerke, die zukünftig ihren räumlich-funktionalen Bezug zur Autobahn weitgehend verlieren werden. Eine Sichtachse zwischen diesen Einzeldenkmalen sollte möglichst von Bebauung freigehalten werden und sich in der Freiraumgestaltung wiederfinden. Nutzung und Gestaltung sollen das frühere Gemeinsame des Raumes und seiner Bauten für Fuß- und Radverkehr erlebbar machen. Eine durchgängig zwischen Mercedes-Haus und AVUS-Tribüne befahrbare

Fläche war daher zu erhalten oder neu zu planen. Neue Gebäude sollten insbesondere für Richtung Norden Fahrende nicht von den raumwirksamen Denkmälern ablenken oder diese verstellen. Im Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald befindet sich ein Denkmalensemble inmitten des Bahnareals. Das heute isoliert gelegene Ensemble war denkmalverträglich in die künftige städtebauliche Entwicklung einzubinden.



Abbildung einer Postkarte mit AVUS, AVUS-Nordkurve als Steilkurve, Torhaus, Mercedes-Haus und AVUS-Tribüne vom Funkturm aus, um 1940, Quelle: Stiftung Deutsches Technikmuseum

2. ERGEBNIS DES VERGABEVERFAHRENS



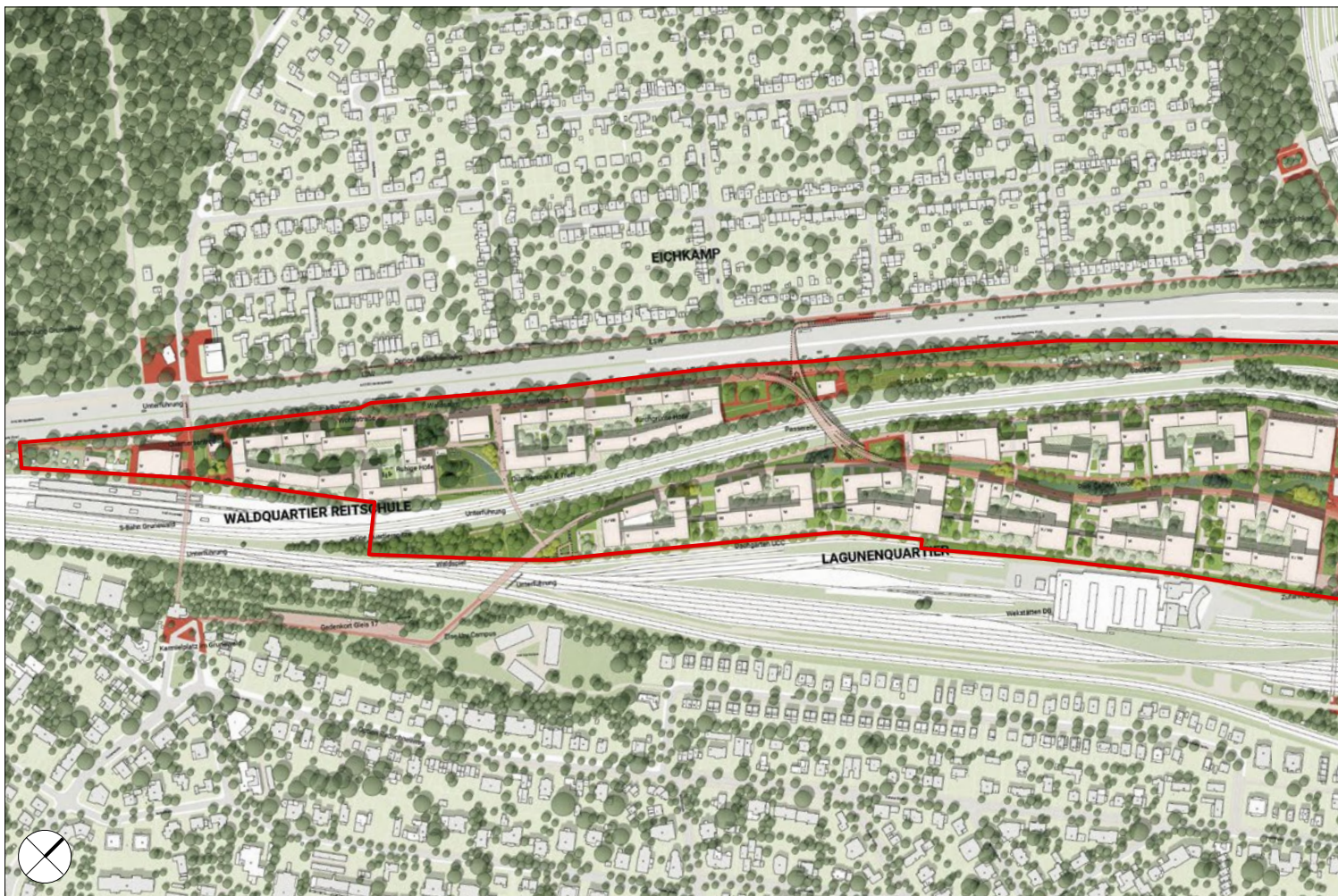
Visualisierung im Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald, Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG & Agence Ter .de GmbH

HOSOYA SCHAEFER ARCHITECTS UND AGENCE TER.DE

Nach Abschluss der Angebotsphase des Vergabeverfahrens zu Beginn des Jahres 2024 erhielt der auch im Abschlusskolloquium vom Empfehlungsgremium am besten bewertete Beitrag der Bietergemeinschaft Hosoya Schaefer Architects AG und Agence Ter .de GmbH den Zuschlag zur Beauftragung der Erstellung eines stadtplanerischen Masterplans.

BESCHREIBUNG DER KONZEPTIDEE | Das Konzept denkt und gestaltet die bestehenden getrennten Resträume als Freiräume mit ihren Rändern und Bebauungsinseln im positiven Sinne als eine „Lagune“, abgeleitet von ungeplanten Stadtarchipelen im Sinne M. O. Ungers. Ein kontinuierlicher Freiraum wird konzipiert, in den sich kompakte, dichte Stadtkörper als inselartige Strukturen einfügen. Diese stehen im Kontrast zu den grünen umfließenden Freiräumen. Die fünf Quartiere – Waldquartier, „Lagunenquartier“ Güterbahnhof, AVUS-Messequartier, Stadtinseln Westkreuz, Gartenquartier Witzleben – sind mittels landschaftlich geprägter Elemente und verkehrlichen Infrastrukturen miteinander verbunden. Das große Angebot an Brücken und Stegen bietet vielfältige Verbindungen für Fuß- und Radverkehr untereinander und zu den umliegenden Nachbarschaften. Es bindet so die Quartiere in den gesamtstädtischen Kontext ein. Die vorgeschlagenen städtebaulichen Strukturen und ihre Gliederung in den fünf Quartieren bieten eine Balance aus robuster, ortsangepasster Planung und einem Versprechen auf qualitätsvollen Städtebau durch Differenzierung.

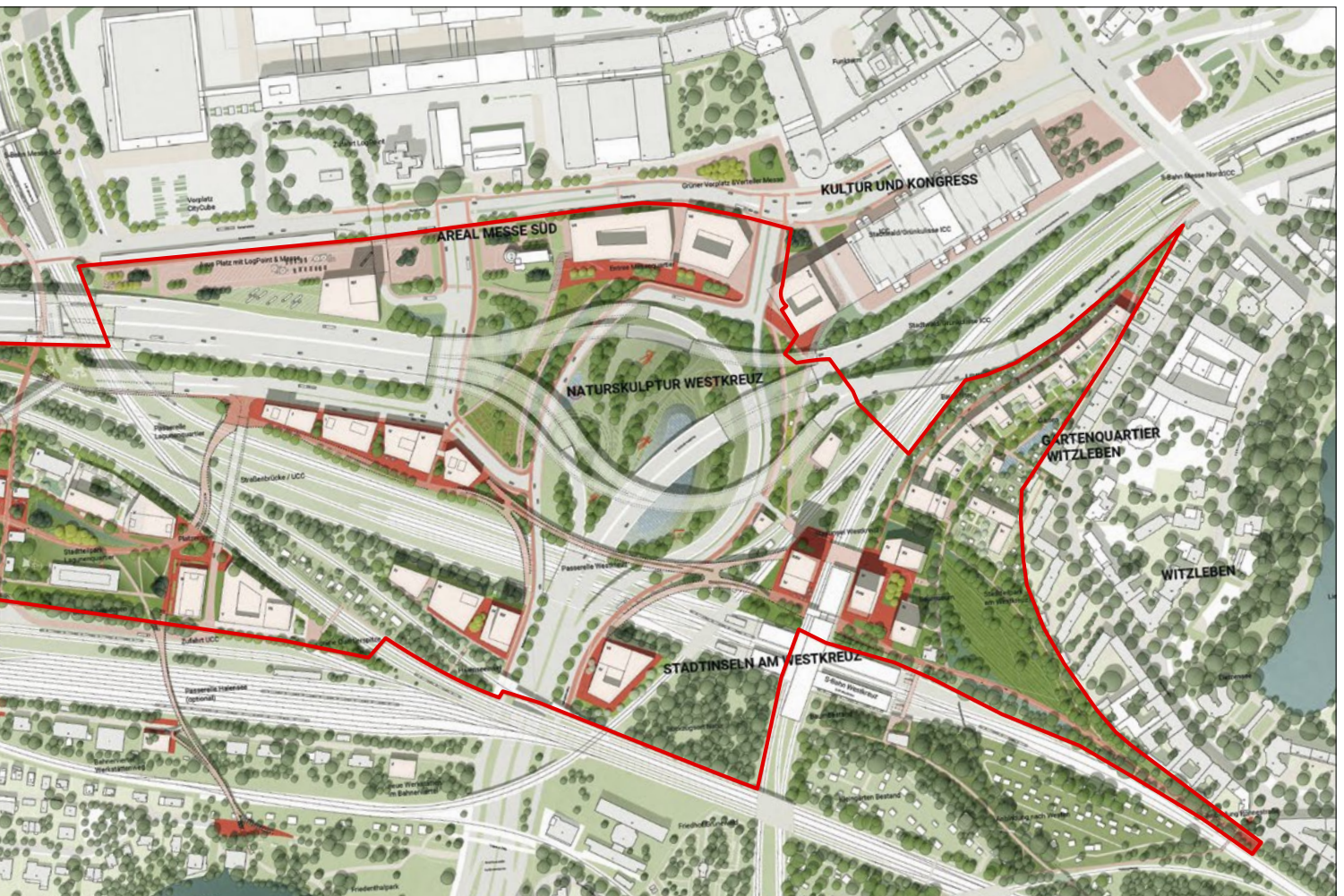
Der Stadteingang wird entlang der neuen Lage der Autobahn A 115 durch die historischen Bauwerke (AVUS, Funkturm und ICC), eine neue Stadtsilhouette an der Halenseestraße und am Westkreuz mit entsprechender Hochpunktsetzung und einem Landschaftspark städtebaulich inszeniert. Die neuen Hochpunkte erlauben es, durch ihre Platzierung die historischen Sichtbezüge zu erhalten und gleichzeitig mit der Stadtkulisse an Bahn und Autostraßen heranzutreten. Die „Lagune“ erfüllt als differenziert gestalteter Grünraum eine Vielzahl ökologischer Funktionen (Flora, Fauna, Durchlüftung, Klimaresilienz). Verschiedene Naturraumtypen wie Klimahaine oder Biotopinseln werden ortsbezogen vorgeschlagen und bilden mit dem öffentlichen Raum ein robustes Gerüst für die weitere Entwicklung. Ein Landschaftspark, die Naturskulptur, bietet diverse Bewegungs- und Aufenthaltsangebote, die ganzjährig und wetterunabhängig unter der Autobahn nutzbar sind. Die Naturskulptur im Autobahndreieck Funkturm ist ein Landschaftspark mit intensiv frequentierten und vielfältig nutzbaren Rändern und einer naturnahen grünen Mitte bespielt durch Kunst im öffentlichen Raum.



Lageplan, Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG & Agence Ter .de GmbH

LEITIDEE | Kompakte und gut vernetzte Stadtinseln legen sich in den großen, zusammenhängenden Freiraum der Lagunenlandschaft, welcher die Funktion im Sinne der Schwammstadt erfüllt und das Gebiet mit Frischluft versorgt: Dies ist die Stadtlagune.

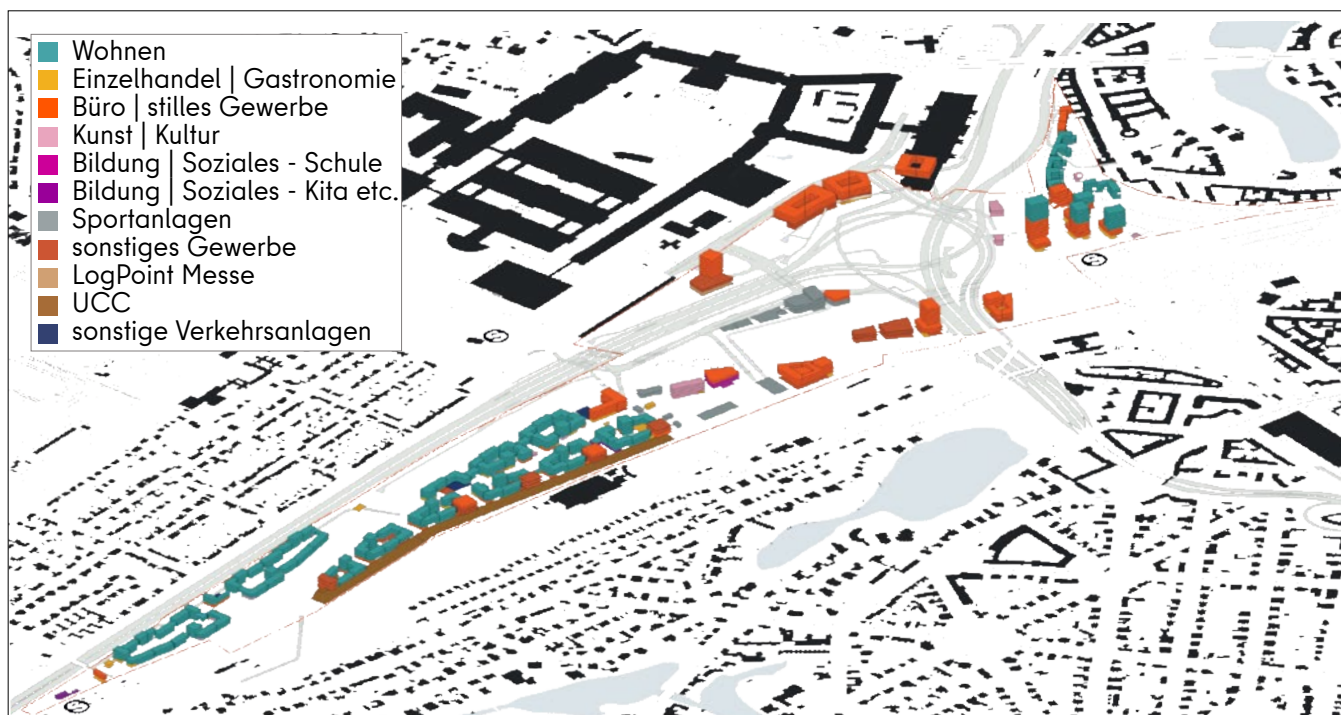
VERFASSENDEN | **HOSOYA SCHAEFER ARCHITECTS AG, ZÜRICH:** Markus Schaefer, Alexander Kneer, Iurii Goncharenko, Pia Hartmann, Victor Lepik, Petra Simoes, Mai Linh Diserens, Danya Gittler, Niklas Wackerle
AGENCE TER .DE GMBH, KARLSRUHE: Prof. Henri Bava, Jo Ehmann, Simon Seitz, Carolin von Reventlow, Sarah Gadzalli, Ignaz Mink
BURCKHARDT+PARTNER AG, BERLIN: Daria Grouhi, Carsten Krafft
IBV HÜSLER AG, ZÜRICH: Luca Urbani



STIMME DES EMPFEHLUNGSGREMIUMS ZUM ENTWURF | Der Entwurf zeigt herausragende Qualitäten für die Entwicklung des „Stadteingangs West“ sowohl in seiner spezifischen Interpretation wie auch als Grundgerüst für eine Weiterentwicklung. Die mit dem übergeordneten Narrativ der „Stadtlagune“ dargestellten Prinzipien des Städtebaus, der Landschaftsplanung, der Vernetzung, der Mobilität, der Klimaanpassung und des Klimaschutzes stiften ein robustes, resilientes und gleichzeitig zukunftsweisendes Konzept für die weitere Entwicklung, das darüber hinaus die Besonderheit des Ortes respektiert und schlüssig fortschreibt.



Visualisierung im Planungsbereich Westkreuz, Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG & Agence Ter .de GmbH



Nutzungsverteilung, Quelle: C4C auf Basis der Verfassendendarstellung



Modellfoto mit Blick entlang der neuen AVUS in Richtung Südwesten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen



Visualisierung im Planungsbericht AVUS-Nordkurve, Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG & Agence Ter .de GmbH



Visualisierung Urban Sports, Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG & Agence Ter .de GmbH



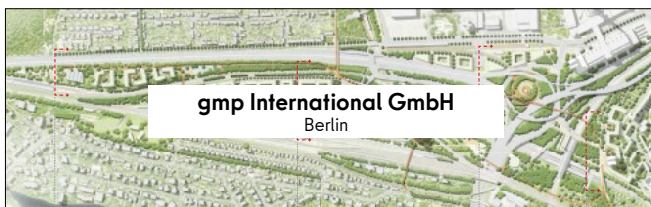
Skizze Stadtplanerischer Masterplan, Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG & Agence Ter .de GmbH

3. BEITRÄGE DER DIALOGPHASEN

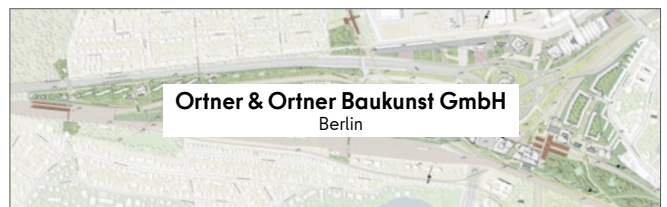
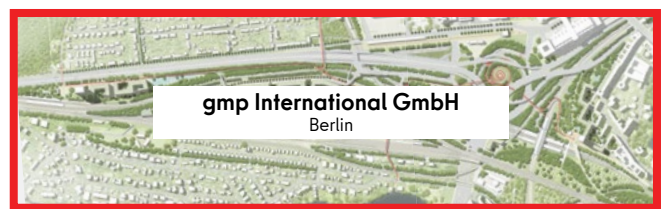
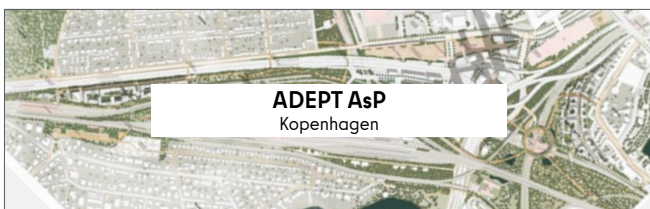
Die Beiträge der Planungsteams werden nicht chronologisch geordnet, sondern beginnen mit den drei Beiträgen der Dialogphase II. Die rote Umrandung der Lagepläne zeigt an, welche Teams im Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog weitergekommen sind.



ERGEBNIS



DIALOGPHASE II ab Seite 36*



DIALOGPHASE I ab Seite 48*

* Nennung der Büros in alphabetischer Reihenfolge

ASP ARCHITEKTEN GMBH



Lageplan, Quelle: asp Architekten GmbH

LEITIDEE | Stadt von morgen entsteht zwischen Grunewald und Charlottenburg, indem vier Quartiere – urban + gemischt, sozial + lebendig und vernetzt + klimaangepasst – mit grünen Landschaftsbändern verbunden werden.

VERFASSENDE | **ASP ARCHITEKTEN GMBH, STUTTGART/BERLIN:** Markus Weismann, Jana Melber, Philipp Maué, Deborah Kunz, Jesús Martínez Zárata, Melanie Nogales, Hriday Bharaj, Ellen Henriques, Maximilian Stengele, Timo Wendschuh, Cem Arat **KOEBER LANDSCHAFTSARCHITEKTUR GMBH, STUTTGART:** Jochen Koeber, Josepha Eichhorn, Luc Schüller, Christopher Bölz **INOVAPLAN, KARLSRUHE:** Wilko Manz, Sascha Klein, Jessica Hobusch



Visualisierung im Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald,
Quelle: asp Architekten GmbH

BESCHREIBUNG DER KONZEPTIDEE | Das Konzept basiert auf einer resilienten Grundstruktur aus geschlossenen Blöcken und geschützten Innenhöfen. Die Wahrzeichen des Ortes sind von historischer Bedeutung und lassen als Identitätsanker lebenswerte Quartiere und neue Nachbarschaften um sich herum entstehen. Um die Prägnanz der Quartiere zu unterstützen, werden die Ränder der Quartiere gestärkt. Die Baustruktur wird, wo sinnvoll, erhöht. Somit entsteht ein ruhiges Innen mit einem Maximum an Lebensqualität. Den Kern der Nachbarschaften bildet je ein Quartiersplatz mit einem Mobilitäts-Hub. Grüne Landschaftsbänder wie Heide- und Eichenband mit unterschiedlichen Nutzungsschwerpunkten vernetzen Natur und Quartiere und führen von Ost nach West sowie von Nord nach Süd. Wechselt man die Perspektive von fragmentierten Infrastrukturen zu vernetzen Flächen, entsteht eine Abfolge von grünen Schneisen und Trittsteinen auf übergeordneter Ebene mit verbundenen Quartieren. Bedarfsgerechte Nutzungsmischung und soziale Wohnfolgeinfrastruktur stärken die Quartiere und etablieren Nachbarschaften der kurzen Wege.



Visualisierung im Planungsbereich Westkreuz, Quelle: asp Architekten GmbH



Nutzungsverteilung, Quelle: C4C auf Basis der Verfassendendarstellung



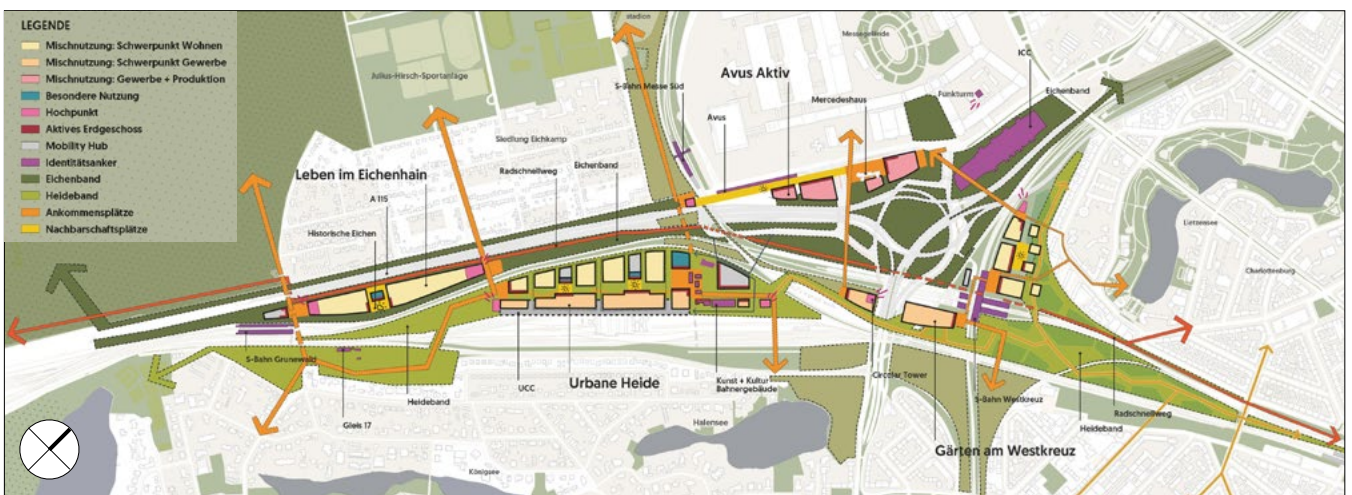
Modellfoto mit Blick entlang der neuen AVUS in Richtung Südwesten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen



Visualisierung im Planungsbereich AVUS-Nordkurve, Quelle: asp Architekten GmbH

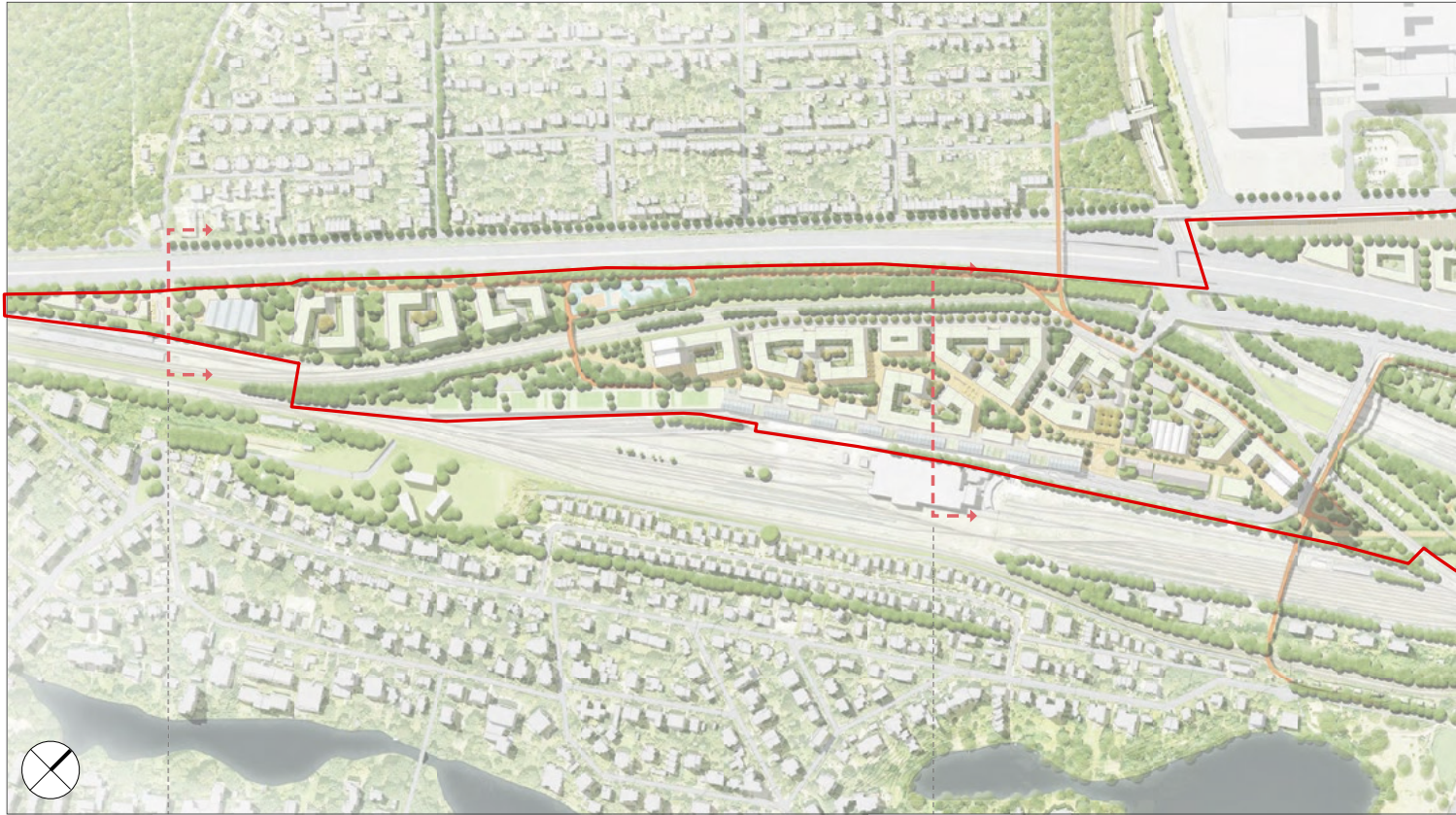


Visualisierung im Planungsbereich Westkreuz, Quelle: asp Architekten GmbH



Skizze Stadtplanerischer Masterplan, Quelle: asp Architekten GmbH

GMP INTERNATIONAL GMBH



Lageplan, Quelle: gmp International GmbH

LEITIDEE | Die Überlagerung der Verkehrsströme lassen ein Flussdelta entstehen, dessen Inseln – wenn sinnvoll – besiedelt und als komplementärer Landschaftsraum gestaltet werden oder in ihrer derzeitigen Nutzung verbleiben.

VERFASSENDE | **GMP INTERNATIONAL GMBH, BERLIN:** Hubert Nienhoff, Hajo Paap, Christiane Wermers, Kristian Spencker, Shuting Zhang, Can Altinsoy, Eleonora La Mantia, Ben Hummel, David Huston **WES GMBH, HAMBURG:** Michael Kaschke, Vikram Jeet Singh, Andreas Kachel, Yushu Liu, Lei Zhang, Vanessa Cheong Kel Ly **SBP, BERLIN:** Dr. Boris Rehyer, Martha Varquero **LÄRMKONTOR, HAMBURG:** Mirco Bachmeier **BURO HAPPOLD, BERLIN:** Tobias Lotz

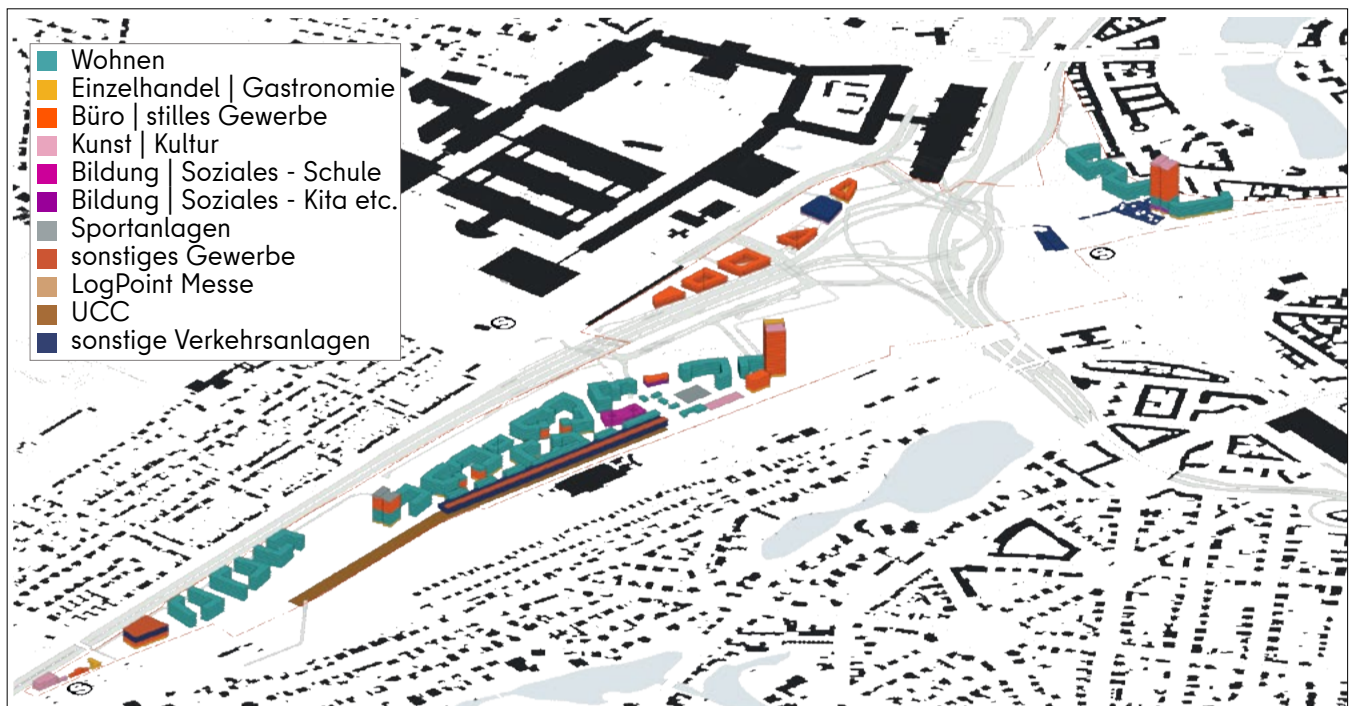


Visualisierung im Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald,
Quelle: gmp International GmbH

BESCHREIBUNG DER KONZEPTIDEE | Das Konzept speist sich aus der Überlagerung der Verkehrsströme, welche eine Art Flussdelta entstehen lassen. Dessen Inseln werden besiedelt und als komplementärer Landschaftsraum gestaltet oder in ihrer derzeitigen Nutzung belassen. Es wird die Grundtypologie des geöffneten Blockes als adaptierbarer Rahmen zugrunde gelegt. Zurückhaltende bauliche Setzungen sind das Resultat der Prüfung auf Eignung für urbane Nutzungen und Bebauung im Verhältnis zum Aufwand der Erschließung. Der Schwerpunkt für die Schaffung von funktionierenden Quartieren ist die Vermeidung von schallreflektierenden Solitären. Der Stadteingang wird inszeniert durch das Zusammenspiel von drei Hochpunkten, welche sich um das Autobahndreieck und das grüne Delta platzieren. Für hochbauliche Entwicklungen nicht geeignete Bereiche werden in einem landschaftlichen Gesamtkonzept, einem grünen Delta, zusammengeführt und bilden durch Bepflanzung und Entsiegelung den Ausgleich zur baulichen Verdichtung. Eine Hochstrecke für Fuß- und Radmobilität als spiralförmiger Aussichtshügel im Zentrum des Autobahndreiecks verknüpft die Bereiche mit den Stadtkanten und bietet einen direkten Weg über die Barriere dieses immensen Verkehrsraumes hinweg vom Westkreuzpark in den Grunewald sowie in die angrenzenden Stadtviertel.



Visualisierung im Planungsbereich Westkreuz, Quelle: gmp International GmbH



Nutzungsverteilung, Quelle: C4C auf Basis der Verfassendendarstellung



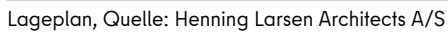
Modellfoto mit Blick entlang der neuen AVUS in Richtung Südwesten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen



Visualisierung im Planungsbereich AVUS-Nordkurve, Quelle: gmp International GmbH

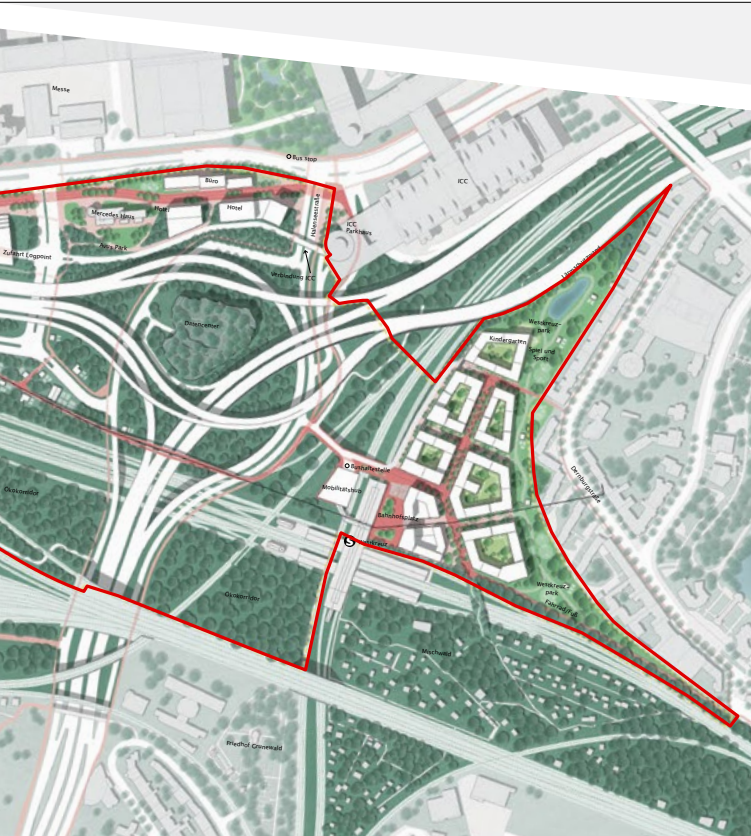


Skizze Stadtplanerischer Masterplan, Quelle: gmp International GmbH



VERFASSENDE | HENNING LARSEN ARCHITECTS A/S, KOPENHAGEN / BERLIN: Katrin Bindner, Mateusz Mastalski, Louis Becker, Martin Naef, Alba Carbajo Cano, Alice Lemaire, Palina Siarheyeva, Manuela Mujica, Ashkan Rezaee, Mauriz Porsche, Mariusz Hermansdorfer, Wiebke Ahues, Lili Szabo, Maja Mawusi, Henriette Hartkopp, Janka Paulovics, Dorte Buchardt Westergaard, Marcel Goetz, Nandi Lu, Aleksandra Gajewska

RAMBOLL, BERLIN: Ingolf Berger, Karen Wanner

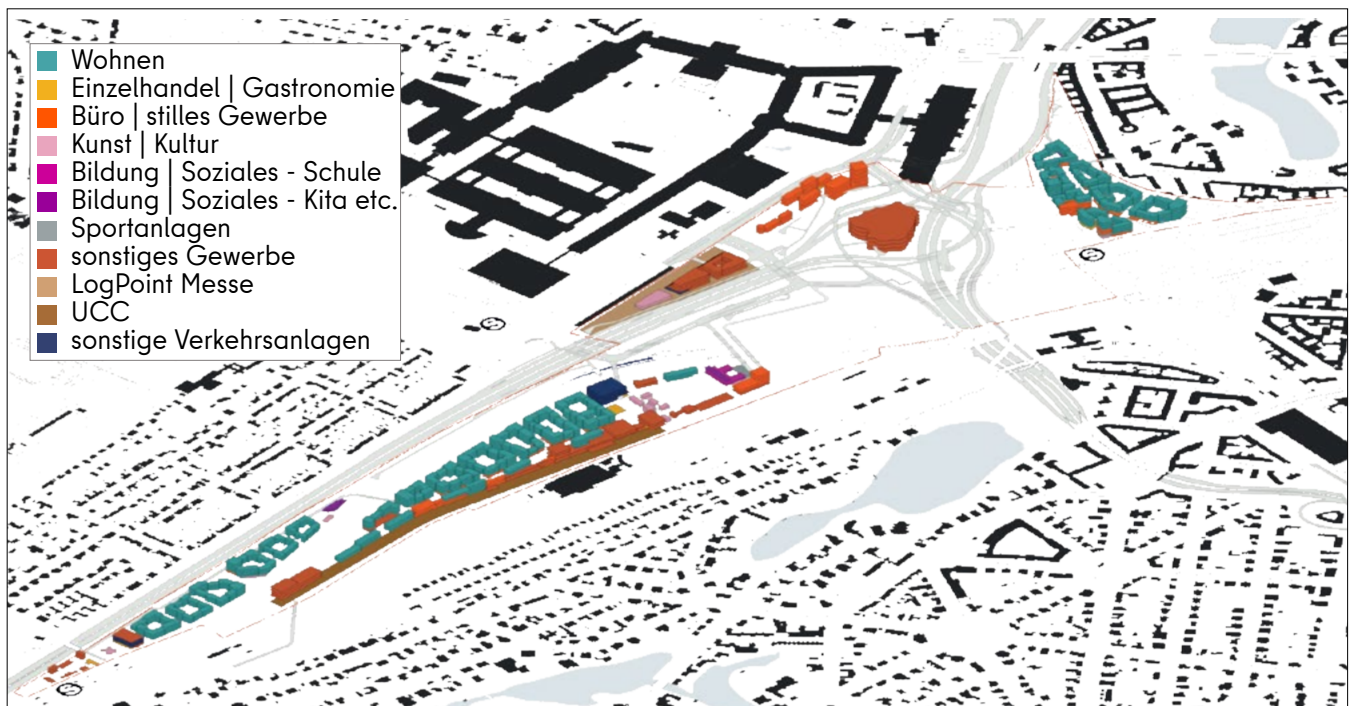


Visualisierung im Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald,
Quelle: Henning Larsen Architects A/S

BESCHREIBUNG DER KONZEPTIDEE | Das Konzept verfolgt den Ansatz der „Produktiven Stadt“ im Sinne einer Berliner Mischung mit Wohnen, Arbeiten, Werkstätten sowie verschiedenen Kultur- und Bildungsangeboten. In Anlehnung an die bestehenden Nachbarschaften und die Landschaft des Grunewalds wird die städtebauliche Grundstruktur geschlossener Blöcke mit überwiegend fünf bis sechs Geschossen favorisiert. Die Blockstruktur ermöglicht eine klare Hierarchie zwischen privaten und öffentlichen Räumen und bietet eine effektive Emissionsbarriere. Jedes der vier entworfenen Quartiere hat besondere Plätze und Orte, die zum Verweilen einladen und das Gemeinschaftsgefühl stärken. An den Schnittstellen zwischen den vier Quartieren sind die öffentlichen Räume als verbindende Gelenke konzipiert. Es wird eine ikonische Setzung eines Datenzentrums in der Mitte des Autobahndreiecks vorgenommen. Gleichzeitig findet eine Vermeidung hoher Bebauungsstrukturen statt, um Einflüsse auf den Kaltluftvolumenstrom zu reduzieren. Der vorgesehene Ökokorridor ist in der bereits vorhandenen Biodiversität entlang der Infrastrukturstränge verankert sowie Teil des Grünnetzes und der Kaltluftleitbahn Berlins mit direktem Anschluss an den Grunewald. Er wirkt zwischen den Quartieren als visuelle und räumliche Verbindung.



Visualisierung im Planungsbereich Westkreuz, Quelle: Henning Larsen Architects A/S



Nutzungsverteilung, Quelle: C4C auf Basis der Verfassendendarstellung



Modellfoto mit Blick entlang der neuen AVUS in Richtung Südwesten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen



Visualisierung im Planungsbereich AVUS-Nordkurve, Quelle: Henning Larsen Architects A/S



Visualisierung Vernetzung von Quartieren Reitschulgelände und Ehemaligen Güterbahnhof Grunewald, Quelle: Henning Larsen Architects A/S



Skizze Stadtplanerischer Masterplan, Quelle: Henning Larsen Architects A/S

NACH DER DIALOGPHASE I AUSGESCHIEDENE PLANUNGSTEAMS

ADEPT ASP

LEITIDEE | Der Stadteingang West wird zur toleranten Stadt von morgen, indem Mobilitätskorridore, Wohn- und Gewerbegebiete mit dem Wissen und den Möglichkeiten des 21. Jahrhunderts verbunden werden.



Modellfoto mit Blick entlang der neuen AVUS in Richtung Südwesten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

VERFASSENDE | **ADEPT ASP, KOPENHAGEN:**

Martin Laursen, Jens Peter Nielsen, Tatyana Eneva, Athanasia Tatli, Leon Wittmaack, Nicolai Mortensen, Markus Ewald, Lara Klein, Thelma Dethlefsen, Jana Gregorczyk



Visualisierung im Planungsbereich Ehemaliger Güterbahnhof Grunewald



Lageplan

Quelle (mittig / unten): ADEPT AsP

COBE A/S

LEITIDEE | Die FlowCity folgt dem Strom der Kaltluft in die Stadt. Ein grünes Gewebe durchströmt, umfließt und verbindet sie. Ein Netz öffentlicher Räume schafft einen neuen Zusammenhalt und Eingang für Berlin.

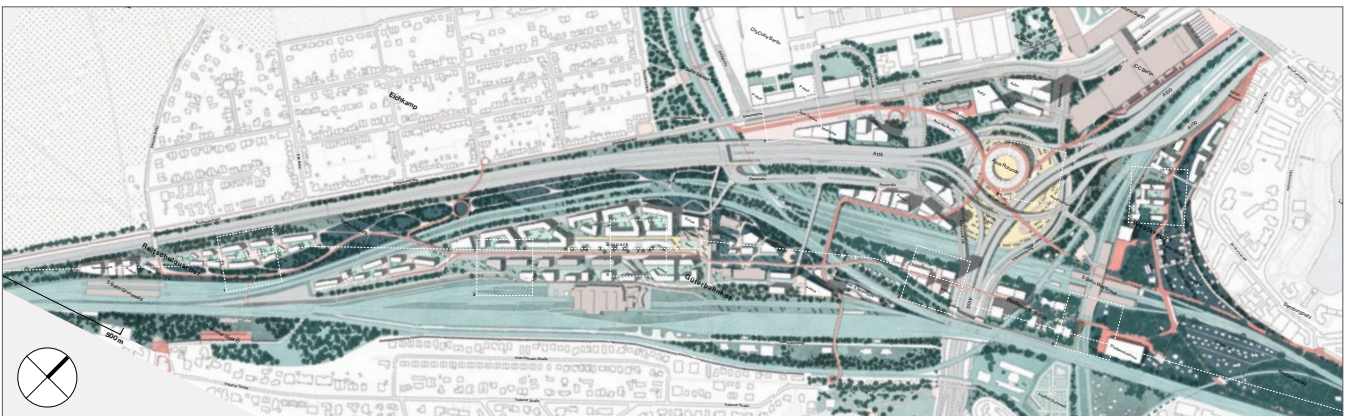


Modellfoto mit Blick entlang der neuen AVUS in Richtung Südwesten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

VERFASSENDEN | **COBE A/S, KOPENHAGEN:** Dan Stubbergaard, Caroline Nagel, Ulrich Pohl, Robin Blum, Karoline Liedtke-Sørensen, Nur Hatun Ôksüm, Tamara Kalantajevska, Romila Faye Strub, Mads Birgens **ORANGE EDGE, BREMER SANDER GBR, HAMBURG:** Henrik Sander, Stefanie Bremer



Visualisierung im Planungsbereich AVUS-Nordkurve



Lageplan

Quelle (mittig / unten): Cobe A/S

NACH DER DIALOGPHASE I AUSGESCHIEDENE PLANUNGSTEAMS

DE ZWARTE HOND GMBH & RMP STEPHAN LENZEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

LEITIDEE | Westkreuz mit Westring wird Stadteingang West.



Modellfoto mit Blick entlang der neuen AVUS in Richtung Südwesten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

VERFASSENDE | **DE ZWARTE HOND GMBH, KÖLN:**

Matthias Rottmann, Jereon de Willigen, Johannes Langer, Lara Gerhards, Janke Rentrop, Jan Harmssen, Jana Passetschnik **RMP STEPHAN LENZEN LANDSCHAFTSARCHITEKTEN, BONN:** Stephan Lenzen, Thomas Kißmann, Beiyou Wang, Asif Adnan, Heng Sung **1KOMMA2, BERLIN:** Christian Scheler **SCHÜSSLER-PLAN, BERLIN:** Ralf Baumann **METABOLIC, AMSTERDAM:** Reinout Haisma



Visualisierung im Planungsbereich AVUS-Nordkurve



Lageplan

Quelle (mittig / unten): De Zwarte Hond GmbH & RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

ORTNER & ORTNER BAUKUNST GMBH

LEITIDEE | Grüne Brücken verbinden die Stadtfelder. Der vorliegende Entwurf gibt Hinweise zur Vernetzung und Verwandlung einer dystopischen und zerfahrenen Lage in zusammenhängende und urbane Lebensräume.



Modellfoto mit Blick entlang der neuen AVUS in Richtung Südwesten, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

VERFASSENDEN | ORTNER & ORTNER BAUKUNST GMBH, BERLIN: Markus Penell, Christoph Höhne, Johan Rey, Simon Steffen, Finn Held, Ivel Bold
CAPATTISTAUBACH, BERLIN: Tancredi Capatti, Djordje Ilic
BURO HAPPOLD GMBH, BERLIN: Nino Notz, Anika Buchmaier, Anton Wohldorf
REALACE GMBH, BERLIN: Benjamin Herkommer, Esther Schwedler



Visualisierung im Planungsbereich AVUS-Nordkurve



Lageplan

Quelle (mittig / unten): Ortner & Ortner Baukunst GmbH



ADEPT AsP



asp Architekten GmbH



Cobe A/S



De Zwarte Hond GmbH



gmp International GmbH



Henning Larsen Architects A/S



Hosoya Schaefer Architects AG und Agence Ter .de GmbH



Ortner & Ortner Baukunst GmbH

Fotos: Benjamin Pritzkeleit

4. AKTEURE IM VERFAHREN

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen dankt allen Beteiligten des Wettbewerblichen Dialogs für ihre konstruktive Diskussionsfreudigkeit und ihre Offenheit. Dieses besondere Verfahren zur Entwicklung eines neuen Stadtquartiers „Stadteingang West“ war Neuland für viele Beteiligte und wurde maßgeblich von den Menschen getragen, die sich zu Wort gemeldet haben. Ein besonderer Dank gilt der Bürgervertretung.

4.1 PLANUNGSTEAMS

- **ADEPT AsP, Kopenhagen**
- **asp Architekten GmbH, Stuttgart** mit Koeber Landschaftsarchitektur GmbH, Stuttgart und Inovaplan GmbH, Karlsruhe
- **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
- **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
- **Ortner & Ortner Baukunst GmbH, Berlin** mit Buro Happold GmbH, Berlin; capatti staubach urbane Landschaften Landschaftsarchitekt und Architekt PartGmbH, Berlin und REALACE GmbH, Berlin

4.2 EMPFEHLUNGSGREMIUM

Fachgutachterinnen und Fachgutachter

Prof. Maren Brakebusch, Fachrichtung Landschaftsplanung | **Prof. em. Kees Christiaanse**, Fachrichtung Stadtplanung und Architektur | **Karin Loosen**, Fachrichtung Stadtplanung und Architektur | **Prof. em. Christoph Mäckler**, Fachrichtung Stadtplanung und Architektur | **Birgit Rapp**, Fachrichtung Architektur | **Gisela Stete**, Fachrichtung Verkehr und Mobilität | **Prof. Sophie Wolfrum**, Fachrichtung Stadtplanung und Architektur (Vorsitz)

Sachgutachterinnen und Sachgutachter

Prof. Petra Kahlfeldt, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Senatsbaudirektorin | **Dr. Claudia Elif Stutz**, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr und Klimaschutz und Umwelt, Staatssekretärin für Mobilität und Verkehr; vorher **Dr. Maike Niedbal** | **Dr. Severin Fischer**, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, Staatssekretär für Wirtschaft, Energie und Betriebe; vorher **Tino Schopf** | **Christoph Brzezinski**, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung; vorher **Fabian Schmitz-Grethlein** | **Jan Herzberg**, Messe Berlin GmbH | **Stefan Schautes**, HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH | **Jakob Lehrecke**, Bürgervertretung „Lokales Wissen“ (Sprecher)



Empfehlungsgremium beim Zwischenkolloquium, Foto: Benjamin Pritzkeleit, 06/2023

Stellvertretende Fachgutachterinnen und Fachgutachter

Dr. Carlo W. Becker, Fachrichtung Landschaftsplanung | **Konrad Rothfuchs**, Fachrichtung Verkehr und Mobilität | **Prof. Laura Vahl**, Fachrichtung Landschaftsplanung

Stellvertretende Sachgutachterinnen und Sachgutachter

Dr. Christian von Oppen, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, Leitung der Stabsstelle Architektur, Stadtgestaltung und Planung; vorher **Julia Feier** | **Britta Behrendt**, Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr und Klimaschutz und Umwelt, Staatssekretärin für Klimaschutz und Umwelt; vorher **Dr. Silke Karcher** | **Michael Biel**, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe, Staatssekretär für Wirtschaft, Staatssekretär für Wirtschaft | **Claudia Giehler**, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, Amtsleitung Stadtentwicklung | **Christin Heumann**, Messe Berlin GmbH | **Dr. Rainer Johann**, HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH | **Dorota Maria Baraniecka**, Bürgervertretung „Lokales Wissen“ (Sprecherin)



Sachverständige, Träger öffentlicher Belange, sonstige geladene Fachleute

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt

Jörg Kaptain, Dr. Andreas Kerschbaumer, Andrea Niesel, Abteilung I – Umweltpolitik, Abfallwirtschaft, Immissionsschutz | Annette Mangold-Zatti, Dr. Birgit König, Abteilung III – Klimaschutz, Naturschutz und Stadtgrün | Norman Niehoff, Dirk Bartel, Abteilung IV – Mobilität

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe

Erik Haase, Referent – Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe | Kathrin Kanzler-Tullio, Thorsten Schäperkötter, Irina Pankow, Abteilung IV – Betriebe und Strukturpolitik

Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie

Harald Meergans, Julian Kaiser, Mike Krüger, Abt. VI – Schulentwicklungsplanung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Beate Profé, Abteilung I – Stadtplanung | Michael Künzel, Sandra Zimmermann, Marcus Kröger, Lea Holtmannspötter, Diana Polack, Jana Warnatzsch, Referat – Flächennutzungsplanung und stadtplanerische Konzepte | Elke Plate, Benjamin Brunnow, Referat – Stadtentwicklungsplanung | Manfred Kühne, Abteilung II – Städtebau und Projekte | Anina Böhme, Werner Schlömer, Kai Woog, Referat Innere Stadt- und Hauptstadtangelegenheiten | Susanne Walter, Heyden Freitag, Referat Wettbewerbe und Auswahlverfahren | Jörn Welsch, Abteilung III – Geoinformation | Grit Schade, Marcus Wohlfromm, Wohnungsbauleitstelle | Marlene Lieback, Achim Schröer, Jonathan Bratz, Landesdenkmalamt

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf

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

Landeskriminalamt

Zeinab Hammoud, Dirk Felgenhauer, Städtebauliche Kriminalprävention

Berliner Regenwasseragentur

Grit Diesing, Paul Kober

Architektenkammer Berlin

Anja Kotlan

Weitere Sachverständige

Djamila Amani, Messe Berlin GmbH | Thomas Pfaff, HOWOGE Wohnungsbaugesellschaft mbH | Dr. Reinhardt Stühr, Die Autobahn GmbH | Peter Grüschow, Ahmed Hazim, DEGES GmbH | Lina Lang, Cord Meyer, Deutsche Bahn AG | Heidrun Henricks, Bundesanstalt für Immobilienaufgaben | Hakki Simek, Eigentümer | Dr. Silvin Bruns, Anwalt, i. V. für Eigentümer | Martin Schönfeldt, Architekt, i. V. für Eigentümer | Hamid Djadda, Eigentümer | Christopher Hammerschmidt, Architekt, i. V. für Eigentümer | Britt Schulze, BBM GROUP, i. V. für Eigentümer

Bürgervertretung

Als Vertretung der Stadtgesellschaft hatten fünf Personen eine gemeinsame Stimme „Lokales Wissen“ in dem Empfehlungsgremium, welche durch eine gewählte Person abgegeben wurde.

Hauptvertretung

Dorota Maria Baraniecka (stellvertretende Sprecherin), Jakob Lehrecke (Sprecher), Nicole Maiß, Vincent Petzold, Alexander Pönack

Stellvertretung

Birte Arndt, Cornelia Biermann-Gräbner, David Kregenow, Hans-Joachim Schmitt, Matthias Schläfke



BEBAUUNG &
STÄDTEBAULICHE QUALITÄT

KLIMA &
UMWELTSCHUTZ

5. BEGLEITENDE BETEILIGUNG

Während des Vergabeverfahrens im Wettbewerblichen Dialog fanden in den zwei Dialogphasen insgesamt vier öffentliche Veranstaltungen statt. In jeder Dialogphase ermöglichten jeweils die öffentlichen Veranstaltungen „Dialogwerkstatt“ und „Präsentation“ den direkten Austausch zwischen der Öffentlichkeit und den Planungsteams. Während die „Dialogwerkstatt“ die Darstellung des Zwischenstands mit Arbeitsmodellen im Workshop-Format vorsah, diente die „Präsentation“ der Vorstellung der weiterentwickelten Arbeiten durch die Teams in Form einer Frontalveranstaltung. Die Hinweise wurden während der Veranstaltungen schriftlich auf Kommentarkarten beziehungsweise Hinweisbögen gesammelt. Ziel der durchgeführten Veranstaltungen war es, zum einen nach Maßgabe der „Berliner Leitlinien für Bürgerbeteiligung an der räumlichen Stadtentwicklung“ der Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Mitwirkung an dem Verfahren zu geben. Zum anderen konnten die Planungsteams durch Gespräche mit vor Ort lebenden und allgemein an Stadtentwicklung interessierten Menschen Denkanstöße zur weiteren Bearbeitung ihrer Entwürfe gewinnen.

Die öffentlichen Veranstaltungen „Präsentation Phase I“ und „Präsentation Phase II“ waren zeitlich an das Ende der jeweiligen Dialogphase gekoppelt und dementsprechend an ein Kolloquium des Empfehlungsgremiums angebunden. Das

Empfehlungsgremium hatte die Aufgabe, auf Grundlage der eingereichten Planungsentwürfe eine Entscheidung zu treffen. Am Ende der ersten Dialogphase wurden aus den acht Teams vier ausgewählt, die in die zweite Dialogphase kamen. Am Ende der zweiten Dialogphase punktierte das Gremium die vorgestellten Entwürfe anhand des Kriteriums „Qualität der Lösungsvorschläge“ (siehe S 11). Dementsprechend lag der Fokus der öffentlichen Präsentationsveranstaltung auf der Vorstellung der eingereichten Entwürfe. Zusätzlich wurde jede analoge Veranstaltung durch eine Online-Beteiligung ergänzt. Die Länge der Online-Beteiligung ergab sich aus den Vorgaben des Vergabeverfahrens. Im Anschluss der "Dialogwerkstätten" war eine Kommentierung der Konzepte für ca. drei Wochen auf mein.Berlin.de möglich, während die Planungsteams an den Entwürfen weiterarbeiteten. Bei den "Präsentationen" konnte nur an einem Tag kommentiert werden, da jeweils am darauffolgenden Tag das Empfehlungsgremium mit einem Entscheidungserfordernis tagte und die Ergebnisse der Beteiligung dem Gremium übermittelt werden sollten.

5.1 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG VOR DEM WETTBEWERBLICHEN DIALOG

VON AUGUST 2021 BIS JUNI 2022

Das umfängliche Beteiligungsverfahren startete bereits frühzeitig am 17. August 2021 mit einer öffentlichen Veranstaltung und einer intensiven Online-Beteiligung zur Vorstellung des Verfahrens vor dem offiziellen Beginn des Wettbewerblichen Dialogs. Es folgten von November 2021 bis Februar 2022 individuelle Gespräche mit Bürgerinitiativen und Gruppen, die im Umfeld des Planungsgebietes tätig sind. Im Juni 2022 wurde mit dem Versand von 28.000 Postkarten in der Umgebung des Planungsgebiets nach „Meine Zukunftsvision für das Gebiet „Stadteingang West“ im Jahre 2040 ist ...“ gefragt und für die Auftaktveranstaltung und die Bürgervertretung im Empfehlungsgremien des Wettbewerblichen Dialogs geworben.

Die offizielle Auftaktveranstaltung des Projektes „Stadteingang West – Vision 2040+“ fand pandemiebedingt digital am 29. Juni 2022 mit einer nachgelagerten Online-Beteiligung statt. Sie markierte den allgemeinen Projektbeginn mit einer fachlichen Auseinandersetzung zu den Entwicklungschancen des Planungsgebietes. In der Umgebung des Planungsgebietes wurde im Zeitraum von Juli bis August 2022 auf Wochenmärkten über das Projekt informiert. Wiederum wurde für eine Teilnahme in der Bürgervertretung im Empfehlungsgremium geworben. Dieser vorgelagerte Kommunikationsprozess umfasste ein Jahr. Die

gesammelten Perspektiven und Kommentare der Bürgerschaft zum Stadteingang West wurden in den fünf Kategorien „Nutzung“, „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“, „Klima- und Umweltschutz“, „öffentlicher Raum“ sowie „Bebauung und städtebauliche Qualität“ in dem Begleitheft „Lokales Wissen“ zusammengefasst. Über die fachliche Aufgabenbeschreibung hinaus diente es den Planungsteams als wichtige Grundlage für ihre Entwürfe. Auf diese Weise wurden fachliche und lokale Expertise zusammengeführt.

Um der Öffentlichkeit das Verfahren näherzubringen, wurden Videos produziert, in denen zum Beispiel die Senatsbaudirektorin Prof. Petra Kahlfeldt den anstehenden Prozess und die Beteiligungsmöglichkeiten erläutert und sich die acht Planungsteams selbst vorstellen. Zudem informierten regelmäßige Newsletter über den aktuellen Verlauf des Verfahrens.

Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Beteiligung war die stimmberechtigte Vertretung von Bürgerinnen und Bürgern im Empfehlungsgremium. Aus eingereichten Bewerbungen wurden insgesamt fünf Bürgervertretungen und fünf Stellvertretungen gelost, die zu Beginn des Verfahrens einen Sprecher samt Vertretung wählten. Die Bürgervertretung konnte so die Interessen der Öffentlichkeit direkt ins Empfehlungsgremium hineintragen.

5.2 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG WÄHREND DES WETTBEWERBLICHEN DIALOGS

VON FEBRUAR 2023 BIS DEZEMBER 2023

ÖFFENTLICHE INFORMATION UND AUSTAUSCH

Im Januar 2023 wurde der Beginn des Verfahrens bekannt gegeben. Die Aufgabenbeschreibung und das Begleitheft „Lokales Wissen“ mit Hinweisen der Öffentlichkeit an die Planungsteams wurden auf der Projektwebsite zur Verfügung gestellt. In Videos auf dem YouTube-Kanal stellten sich zudem die acht Planungsteams vor. Aufgrund der Komplexität der Aufgabe wurde ein digitaler Austausch durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen am 9. Februar 2023 angeboten. Interessierte Personen konnten Rückfragen zum Verfahren und zur Aufgabenbeschreibung des Vergabeverfahrens im Wettbewerblichen Dialog stellen.

DIALOGWERKSTATT PHASE I

Die erste öffentliche Veranstaltung in der Dialogphase fand am Abend des 20. Februar 2023 in den Räumlichkeiten der AVUS-Tribüne statt. Die acht Planungsteams stellten ihre ersten Planungs Ideen vor und konnten von den Anwesenden im Gespräch Hinweise erhalten und Fragen beantworten. Neben dem persönlichen Austausch mit den Planungsteams hatten Besuchende die Möglichkeit, ihre Anregungen schriftlich auf Hinweisbögen festzuhalten. Die Leitfrage dafür lautete: „Welche Anregungen möchten Sie den Planungsteams für die weitere Bearbeitung ihrer

Entwürfe geben?“ Insgesamt wurden 22 Hinweisbögen ausgefüllt und abgegeben. Im Anschluss an die „Dialogwerkstatt Phase I“ startete eine Online-Beteiligung auf mein.berlin.de. Vom 24. Februar 2023 bis zum 12. März 2023 konnten Interessierte ihre Kommentare zu den ersten Ideen der Planungsteams äquivalent zur „Dialogwerkstatt Phase I“ kundtun. Hier wurden 196 Beiträge von 47 verschiedenen Nutzerinnen und Nutzern verfasst.

PRÄSENTATION PHASE I

Am Abend des 13. Juni 2023 fand zum Abschluss der Dialogphase I die öffentliche Veranstaltung „Präsentation Phase I“ in der Rostlaube der Freien Universität Berlin statt. Im ersten Teil der Veranstaltung stellten die Planungsteams ihre Arbeiten in kurzen Präsentationen den rund 150 Anwesenden sowie 50 digital zugeschalteten Personen vor. Die Präsentationen der Teams konnten per YouTube verfolgt werden. Im Anschluss an die Präsentationen hatten die Besuchenden die Möglichkeit, sich mit den Planungsteams zu ihren Entwürfen persönlich auszutauschen, Rückfragen zu stellen und ihre Kommentare zu den Entwürfen auf Kommentarkarten festzuhalten. Die farblich kodierten Kommentarkarten wurden durch die Besuchenden je Planungsteam selbstständig den vorgegebenen Kategorien „Nutzung“, „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“, „Klima- und Umweltschutz“, „öffentlicher Raum“ und „Bebauung und



Impression des öffentlichen Vorgesprächs, Foto: raumscript, 08/2021



Impression eines Vor-Ort-Termins, Foto: raumscript, 06/2022



Impression des Projektauftritts "Stadteingang West" (v.l.n.r. Uwe Madel, Christian Gaebler, Dr. Meike Niedbal, Fabian Schmitz-Grethlein, Prof. Dr. Philipp Bouteiller, Dr. Stefan Carsten), Foto: raumscript, 06/2022



Impression, Foto: raumscript, 06/2022



Impression der Präsentationsphase II, Foto: Benjamin Pritzkeleit, 12/2023

städtebauliche Qualität“ zugeordnet. Insgesamt wurden während der Veranstaltung ca. 200 Kommentarkarten ausgefüllt und abgegeben. Bereits an Stellwände gepinnte Kommentarkarten konnten durch grüne Punkte von anderen Interessierten eine Zustimmung erfahren. Am selben Tag der „Präsentation Phase I“ fand eine Online-Beteiligung auf mein.berlin.de statt. Von 9 Uhr bis 21 Uhr konnten Interessierte ihre Kommentare zu den Entwürfen der Planungsteams, äquivalent zur „Präsentation Phase I“, hinterlassen.

DIALOGWERKSTATT PHASE II

Die „Dialogwerkstatt Phase II“ bestand aus einer Präsenzveranstaltung am 14. August 2023 in der Brunnenstraße 111 und einer anschließenden Online-Beteiligung im Zeitraum vom 16. August bis 6. September 2023. In einem offenen Werkstattformat konnten die vier im Wettbewerb verbliebenen Planungsteams ihre Arbeitsstände anhand von Planmaterialien und Arbeitsmodellen mit der Öffentlichkeit diskutieren. Die ca. 70 Besuchenden waren eingeladen, mit den Teams ins Gespräch zu kommen. Für einen besseren Informationszugang präsentierte jedes Planungsteam im Laufe des Abends zweimal seinen Arbeitsstand in Form eines kurzen Vortrages. Neben der Möglichkeit des persönlichen Austauschs mit den Planungsteams konnten die Besuchenden ihre Hinweise schriftlich auf

teamspezifischen Kommentarkarten festhalten. Insgesamt wurden während der Veranstaltung 28 Kommentarkarten ausgefüllt und abgegeben. Die im Nachgang stattfindende Online-Beteiligung startete am 16. August 2023. Insgesamt wurden 45 Beiträge von 17 verschiedenen Personen auf mein.berlin.de im angegebenen Zeitraum abgegeben.

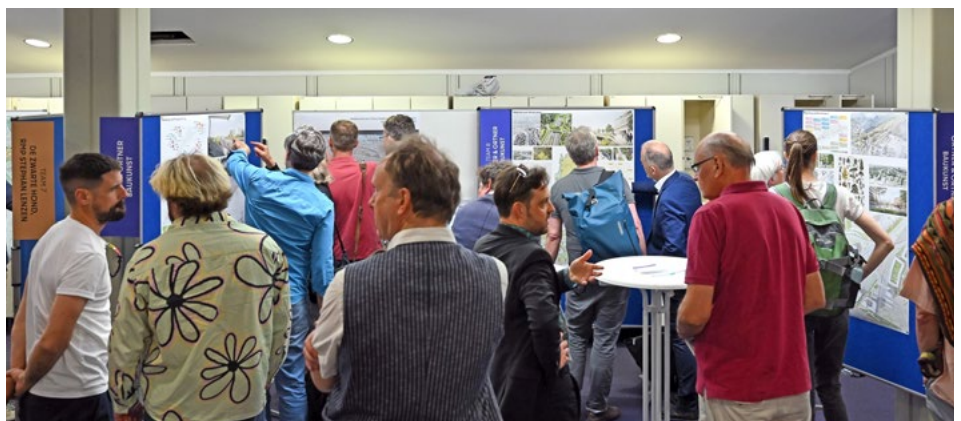
PRÄSENTATION PHASE II

Den Abschluss der Dialogphase II bildete die öffentliche „Präsentation Phase II“, welche am 4. Dezember 2023 im hub27 der Messe Berlin GmbH stattfand. Die vier verbliebenen Planungsteams präsentierten ihre Entwürfe und diskutierten sie im Anschluss mit den rund 150 Anwesenden. Fast 90 Hinweise wurden auf Kommentarkarten an die Planungsteams verfasst. Am selben Tag der „Präsentation Phase II“ fand auch die letzte Online-Beteiligung des Wettbewerblichen Dialogs auf mein.berlin.de statt. Von 9 Uhr bis 21 Uhr konnten Interessierte ihre Kommentare zu den Entwürfen der Planungsteams anhand der dargestellten Pläne, Visualisierungen und Texte äußern. Mehr als 20 Kommentare wurden online verfasst. Die Präsentationen der Teams konnten außerdem erneut per YouTube verfolgt werden. Es waren bis zu 50 Personen zugeschaltet.

6. ERGEBNISSE DER BETEILIGUNG

Im Folgenden findet sich die Auswertung der begleitenden Beteiligung des Wettbewerblichen Dialogs. Wie in Kapitel 5 erläutert, richtete sich die Beteiligung in der ersten Dialogphase nach den fünf Kategorien „Nutzung“, „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“, „Klima- und Umweltschutz“, „öffentlicher Raum“ und „Bebauung und städtebauliche Qualität“. Zur Auswertung wurden aus den am häufigsten genannten Themen der jeweiligen Kategorie kurze Auswertungstexte (siehe 6.1) zusammengefasst.

In der zweiten Dialogphase wurde auf eine vorgegebene Kategorisierung verzichtet, um dezidiertere Hinweise zur Weiterentwicklung der verbliebenen vier Planungsentwürfe zu erhalten. Dies hatte zur Folge, dass die abgegebenen Kommentare einen stärkeren Bezug auf die eigentlichen Planungsentwürfe der Teams (siehe 6.2) nahmen. Eine Auswahl an teamspezifischen Hinweisen stellt schlaglichtartig die Resonanz der Bürgerschaft auf die Konzepte dar.



Eindrücke der Beteiligungsmöglichkeiten während der öffentlichen Veranstaltungen, Fotos: Benjamin Pritzkeleit

6.1 ALLGEMEINE HINWEISE

Nutzung

Zukünftige Nutzungsentwicklungen durch Veränderungen der Bedarfe sollten mitgedacht und zukunftssoffen geplant werden, indem wenige Nutzungen vorgegeben und/oder verortet werden. Es sollte stärker in Möglichkeitsräumen gedacht werden. Im Widerspruch dazu wurden konkrete Planungsaussagen zu Wohneinheiten, Gewerbeflächengrößen und Verhältnissen von Gebäuden, Infrastruktur und Freiflächen vermisst. Teile des Planungsgebiets werden aktuell als Freiflächen wahrgenommen und genutzt. Sie sollten auch in den Entwürfen als Grün- und Erholungsfläche in gewissem Umfang entwickelt werden. Ferner sei darauf zu achten, dass nicht jede Nutzung überall Platz finden könne: Ein öffentlicher Park entlang der Autobahn habe beispielsweise einen geringen Erholungswert. „Restflächen“ an Infrastrukturen könnten wieder zu Kleingartenanlagen werden. Zudem wurden mangelnde Nutzungsideen in den vorgestellten Konzepten kritisiert. Grundsätzlich wurde bei der Anordnung und Verteilung der Nutzungen eine Berücksichtigung des vorhandenen Lärms durch die AVUS und Bahntrassen angeregt. Die umliegenden Stadtteile sollen durch das neue Quartier bereichert und nicht belastet werden. Daher gilt es Versorgungs- und soziale Einrichtungen dementsprechend einzuplanen. Wichtig sei die Schaffung neuer Arbeitsplätze im neuen Quartier, möglichst in der Nähe von Knotenpunkten des öffentlich Personennahverkehrs. Außerdem wurden gastronomische Angebote, kombiniert mit einem Zugang zu Grünflächen, gewünscht.

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Die Beiträge zur Kategorie „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“ bezogen sich in erster Linie auf den Fuß- und Radverkehr verbunden mit dem Wunsch, den Autoverkehr bzw. Autobahnverkehr in der Stadt zu reduzieren. Die Erschließung des Planungsgebietes mit Brücken und Unterführungen von außen wird aufgrund der Infrastrukturtrassen als eine herausfordernde Aufgabe gesehen. Der besseren Erschließung des Gebiets, insbesondere auch des Bahnhofs Westkreuz, wurde eine zentrale Funktion beigemessen. Die Ansätze, neue Radverkehrsverbindungen zu schaffen, die Vernetzung mit der City West und dem Grunewald auszubauen sowie autoarme Mobilität zu ermöglichen, standen hierbei im Fokus. Es wurde eine stärkere Berücksichtigung des Fußverkehrs gefordert, da dieser im Vergleich zum Radverkehr bei den Konzeptionen als vernachlässigt erachtet wurde. Für den Öffentlichen Personennahverkehr wurden eine bessere Anbindung an den S-Bahnhof Messe Süd, eine zusätzliche S-Bahnstation und die Errichtung eines multimodalen Umsteigepunkts angeregt. Des Weiteren wurde zugunsten größerer Flächen für die Ladeinfrastruktur der E-Mobilität plädiert, die den künftigen Bedarf decken können. Hingewiesen wurde auch auf die zu geringe Breite der Cordesstraße bzw. der zugehörigen Bürgersteige. Generell bestand der Wunsch, durch Neuplanungen die Idee der 15-Minuten-Stadt zu realisieren.

Klima- und Umweltschutz

Aus der Sicht der kommentierenden Bürgerinnen und Bürger bietet das Planungsgebiet „Stadteingang West“ vielfältige ökologische Funktionen für das Gebiet, die umliegenden Quartiere und die Gesamtstadt, welche erhalten werden sollten. Dies betrifft vor allem die Kleingärten und ihre Funktion für die Biodiversität, eine möglichst geringe Neuversiegelung, den Erhalt bestehender Freiflächen und einer geringen Beeinträchtigung des Kaltluftvolumenstroms. Eine bauliche Verdichtung und eine Versiegelung bestehender Freiflächen wurden vor dem Hintergrund der zu erwartenden klimatischen Entwicklungen als falscher Ansatz gewertet. Es wurde außerdem darauf hingewiesen, dass die Wasserzufuhr für das Gebiet ungeklärt scheint und bei den Planungen grundsätzlich auch die künftige Wasserknappheit mitgedacht werden müsse. Emissionen wie Lärm oder Feinstaub sollten verstärkt in die Planungen einbezogen werden, ebenso Luftkorridore. Darüber hinaus sollte die Chance ergriffen werden, die umliegenden Grünflächen miteinander zu verbinden. Neben der Forderung nach der Schaffung von Grünflächen wurden auch eine ökologische, nachhaltige Bauweise und Versorgung des Gebiets sowie begleitende Maßnahmen wie Regenwassermanagement angeregt. Um die Auswirkungen der neuen Bebauungen nachvollziehbar darzustellen, wurden im nächsten Schritt Simulationen zu Schattenwürfen, Luftströmen und Lärmemissionen erwartet.

Öffentlicher Raum

Bezogen auf den öffentlichen Raum wurde die Rolle von Kleingärten kontrovers gesehen: Während es viel Zuspruch für den Erhalt von Kleingärten und der bestehenden Stadtwildnis gab, wurde an anderer Stelle vermerkt, dass Kleingärten private Flächen sind und nicht Teil des öffentlichen Raums. Die Forderung nach weniger privatisierten Räumen war dabei die Grundlage beider Argumente. Neue öffentliche Räume sollten resilient mit ökologischen Funktionen gedacht werden. Sie sind darüber hinaus sicher, hell erleuchtet und barrierefrei zu gestalten, um allen Menschen zu jeder Tageszeit eine gute Aufenthaltsqualität zu bieten. Eine großzügige Schaffung von öffentlichen Räumen wird begrüßt.

Bebauung und städtebauliche Qualität

Eine große Übereinstimmung fand sich darin, Standortprägendes wie die Kleingartenanlagen oder die Denkmäler, vor allem in der Cordesstraße, zu erhalten und städtebaulich hervorzuheben. Wichtig sei es, die Bebauung der durch Infrastruktur zerschnittenen Bereiche zusammenzudenken und nicht isoliert mit hohen Erschließungskosten zu planen. Kluge und innovative städtebauliche Ideen für diesen schwierigen Ort wurden vermisst. Auch eine Überdachung der Trassen wurde ins Gespräch gebracht, um neue Quartiere zusammenhängender zu gestalten. Die teilweise dichte und hohe Bebauung am S-Bahnhof Westkreuz, die einige Entwürfe vorsehen, rief Kritik hervor. Gleiches gilt für einzelne Hochpunkte, die an prägnanten Stellen geplant wurden. Die geplante Bebauung solle sich mehr auf die Eigenheiten der Umgebung beziehen und somit auf das vorhandene Umfeld eingehen. So seien Höhe und Dichte durch die Siedlung Eichkamp, die AVUS-Tribüne sowie die vorhandene Bebauung am Westkreuz und Lietzensee vorgegeben. Einerseits wurde der Erhalt der städtebaulichen Dominanz von ICC, Funkturm und viel Grünraum befürwortet. Andererseits wurden aber auch einzelne Hochpunkte zur Akzentuierung eines Stadteingangs vorgeschlagen bzw. gewünscht. Allerdings gelte es, hier dem menschlichen Maßstab Rechnung zu tragen. Das Thema Schallschutz spielte eine große Rolle in den Kommentaren. Zum einen wurde kritisiert, dass diese Thematik in einigen Entwürfen gar nicht oder

nur ansatzweise bearbeitet wurde. Zum anderen gelte es zu verhindern, dass durch neue Gebäude zusätzliche Schallemissionen die Lebensqualität in vorhandenen Quartieren – wie zum Beispiel die Siedlung Eichkamp – beeinträchtigen. Gleichzeitig wurde jedoch begrüßt, dass neue Gebäude entlang vorhandener Trassen (Autobahn, Gleise) als Lärmschutz für die dahinterliegenden Gebäude dienen könnten.





Dialogwerkstatt Phase I am Stand von ADEPT AsP



Dialogwerkstatt Phase II am Stand von asp Architekten GmbH



Präsentation Phase I am Stand von Cobe A/S



Präsentation Phase I am Stand von De Zwarte Hond GmbH



Dialogwerkstatt Phase I am Stand von gmp International GmbH



Dialogwerkstatt Phase II am Stand von Henning Larsen Architects A/S



Dialogwerkstatt Phase II am Stand von Hosoya Schaefer Architects AG und Agence Ter .de GmbH



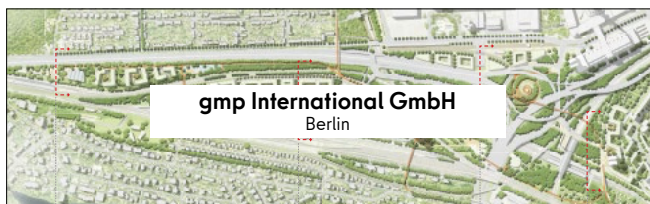
Präsentation Phase I am Stand von Ortner & Ortner Baukunst GmbH

Fotos: Benjamin Pritzkeleit und raumscript

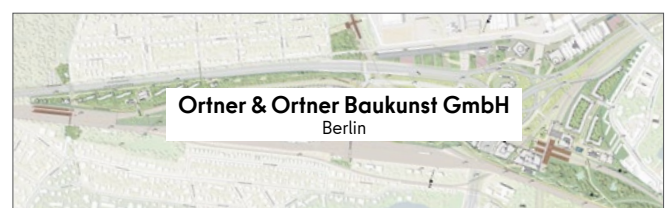
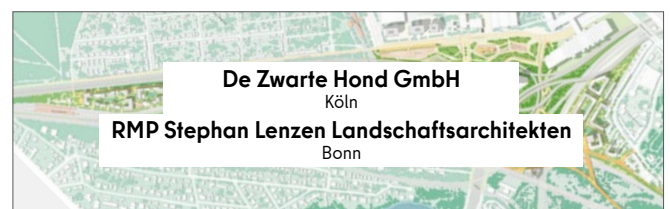
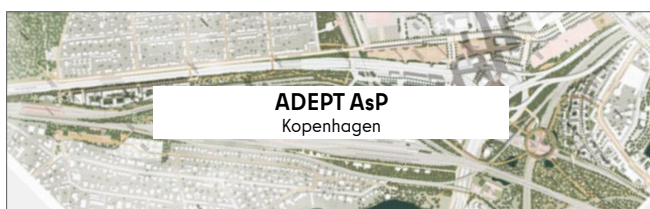
6.2 TEAMSPEZIFISCHE HINWEISE

Es werden folgend die Planungsentwürfe und Hinweise der vier Teams in alphabetischer Reihenfolge dargestellt, die an der zweiten Dialogphase im Wettbewerblichen Dialog teilgenommen haben. Für diese Teams werden die Planungsstände beider Dialogphasen abgebildet. Anschließend werden die vier Planungsentwürfe und Hinweise der

ausgeschiedenen Planungsteams dargestellt. Bei den ausgewählten Kommentaren wurden Rechtschreibung und Grammatik teilweise korrigiert. Eine vollständige Auflistung aller im Wettbewerblichen Dialog abgegebenen Kommentare im Originallaut ist in den Anhängen der Dokumentation zu finden. Diese werden online separat zur Verfügung gestellt.



DIALOGPHASEN I UND II



DIALOGPHASE I

asp Architekten GmbH



Lageplan aus der Dialogphase I, Quelle: asp Architekten GmbH

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase I

Die vorgesehene Blockrandbebauung ist sehr massiv. Sie schafft zwar ruhige Innenbereiche, allerdings lässt sie wenig Raum für einen städtebaulich qualitätsvollen öffentlichen Raum, der mit geringen Restflächen angesetzt wird.

Gut: Erhalt der Kleingärten/Wassermanagement/Schnellradweg.
Nicht so gut: Hohe Bebauung passt nicht zu Berlin.

Positiv ist die Durchwegung der gesamten vier 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 sind wünschenswert, wo sich dann auch Alt und Neu mischen.

Die AVUS-Tribüne sowie das Mercedes-Haus stehen nicht verloren herum, sondern werden angemessen in ein Quartier integriert bzw. zu dessen Markenzeichen.

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.



Lageplan aus der Dialogphase II, Quelle: asp Architekten GmbH

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase II

Der Entwurf von asp hat viele gute Ideen, zum Beispiel die gute Mischung von Gewerbe, Wohnen, Schulen, kleinen Höfen und kleinen öffentlichen Plätzen etc. Allerdings erstickt dieser in zu viel Baumasse und zu vielen Hochhausbauten (7-8) nahe Westkreuz. Gut ist die Trennung zwischen Radschnellweg und Wegen für Fußgänger und gemütliche Radler.

Sehr gute Vernetzung von Fuß- und Fahrradwegen mit dem Umfeld in West-Nord-Süd-Ost.

Schöne Variante der Erschließung insbesondere für nicht motorisierten Verkehr, parallel zu bestehenden Trassen wie der S-Bahn. Auch die parkartige Verbindung parallel und auf Niveau der Fernbahn verbinden die Gebiete direkt und sinnfällig, ohne unnötige Brückenbauwerke zu schaffen.

Warum wird in die Mitte ein unnatürlicher See ohne Anbindung an fließendes 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 hinzuvegetieren, Geruchsbelästigung und Moskitos inklusive.

Die drei Gebäude bei der polyzentrischen Stadt sind zu viel. Ich würde ein Gebäude weglassen.

gmp International GmbH



Lageplan aus der Dialogphase I, Quelle: gmp International GmbH

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase I

Sehr wohlthuender Ansatz, großen vorhandenen Strukturen nicht noch Größeres entgegensetzen zu wollen. Angenehm zurückhaltender Konzeptentwurf, der Stärken wie vorhandene Grünflächen weitgehend unangetastet lässt und der stattdessen vom Bestand ausgehend die Gebiete entwickelt.

Erhalt von Bestandsgrün ist wichtig. Sehr fahrradfreundlich und die Kaltluftschneise wurde berücksichtigt.

Die Highline wird eine ganz schöne Höhenentwicklung über die Brücken der Autobahn nehmen müssen. Es wären m. E. Unterführungen, zum Beispiel parallel zum Messegleis im S-Bahn-Graben, oder eine Trassierung parallel zur Fernbahnstrecke über die Halenseestraße geschickter.

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.

Das Konzept sieht sehr ausgewogen aus und der Umgang mit den Relikten der Geschichte ist großartig.



Lageplan aus der Dialogphase II, Quelle: gmp International GmbH

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase II

Bitte den Mercedesturm (AVUS) nicht verdecken durch einen Turm. Bitte noch mehr der Kolonie erhalten.

Der Gedanke, mit drei höheren Gebäuden den Akzent „Hier beginnt die Stadt“ zu setzen, sollte im Gegenzug zu etwas lichterem Bebauung und mehr Grünflächen in den schmaleren Inseln führen.

Massive Bebauung am Bahnhof Westkreuz inklusive eines 90-Meter-Hochhauses 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.

Es ist absurd, in einer Landschaft von (Auto-)Bahnstegen weitere Stege für Fußgänger und Radler einzuhäkeln.

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, unter anderem auch durch Tunnel.

Henning Larsen Architects A/S



Lageplan aus der Dialogphase I, Quelle: Henning Larsen Architects A/S

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase I

Das Konzept nimmt wenig Rücksicht auf topografische und naturräumliche Gegebenheiten, die prägenden Baudenkmale oder den Erschließungs- und Schallschutzaufwand für die zwischen den lärmumtosten Verkehrsadern zersplitterten 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.

Das Datenzentrum im Autobahnauge könnte die Serverabwärme als Nahwärme an das Wohngebiet liefern.

Das einzige Konzept mit der extrem wichtigen Idee des neuen S-Bahnhofs, der essenziell zur Erschließung aller Nutzungen des langgestreckten Gebiets beiträgt.

Die Idee, das Auge der Autobahnschleifen vor dem ICC für ein besonderes 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.

Positiv ist, dass auch die heute schon existierenden Grünflächen mit intakter Natur und Biodiversität östlich der Ringbahn/ Westkreuz erhalten bleiben.



Lageplan aus der Dialogphase II, Quelle: Henning Larsen Architects A/S

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase II

Die Einrichtung einer neuen S-Bahn-Station ist zwar planerisch spannend, leider ist sie viel zu nah an der Messe Süd und bietet in nächster Nähe auch keine sinnvollen Nutzungen. So bräuchte es dichtere Bebauung insbesondere im Übergang zum Kulturplatz.

Es stellt sich die Frage, wieso dieser von jeglicher anderen Industriestruktur abgelegene Standort so sehr Richtung Produktion entwickelt werden soll.

Eine Verbindung zwischen Grünraum und Lietzenseepark wäre sehr sinnvoll.

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.

Sehr behutsamer Umgang mit existierenden ikonischen Solitären (ICC Funkturm, AVUS-Tribüne), 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 fünf- bis sechsgeschossigen Bauweise.

*Geschossflächenzahl

Hosoya Schaefer Architects AG und Agence Ter .de GmbH



Lageplan aus der Dialogphase I, Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG | Agence Ter.de GmbH

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase I

Alles auf einmal und alles überall
- wo ist Berlin - Geschichte und
Identität? Die Bezüge waren
nicht deutlich (für Externe).

Den LandArtPark an der AVUS
Nordkurve halte ich aufgrund
der Frequentierung und der
Schadstoffe von Autos für
bedenklich. Die Bildung von
solchen Unräumen in der
Größenordnung und Umgebung
halte ich für sozial kritisch. Dass die
Orte belebt und belichtet werden,
halte ich für unwahrscheinlich
nach Messeschluss zwischen Bahn-
und Autotrassen.

Das Bild der Lagune erschließt sich mir nicht.

Sportliche Nutzung der Restflächen am Autobahndreieck
wäre eine Zumutung. Wer will beim Sport den Abgasen und
dem Lärm ausgesetzt sein?

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.

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 angrenzenden Witzlebenkiez.



Lageplan aus der Dialogphase II, Quelle: Hosoya Schaefer Architects AG | Agence Ter.de GmbH

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase II

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 Passerellen und Brücken ist fraglich. Das Erschließungskonzept muss deutlich verbessert werden.

Mir gefällt die Fahrradüberführung als Option. Sorgen auch wieder um die Schallreflexion vom Bahn- und AVUS-Lärm von den neuen Gebäuden in die Siedlung Eichkamp.

Absurde Verdichtung!
Riesenschallreflexion gen Eichkamp.

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.

NACH DER DIALOGPHASE I AUSGESCHIEDENE PLANUNGSTEAMS

ADEPT AsP



Lageplan aus der Dialogphase I, Quelle: ADEPT AsP

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase I

Der Text verspricht viel, wirft aber noch mehr Fragen auf: Das beschriebene grüne, neu angelegte Freiraumnetz ist von Bahnanlagen und Autobahnen durchschnitten und verlärmt. Wie die beschriebenen Verbindungen zwischen den Quartieren und überörtlich durch Fuß- und Radwege „in diesem Grünraum“ erfolgen sollen, bleibt offen.

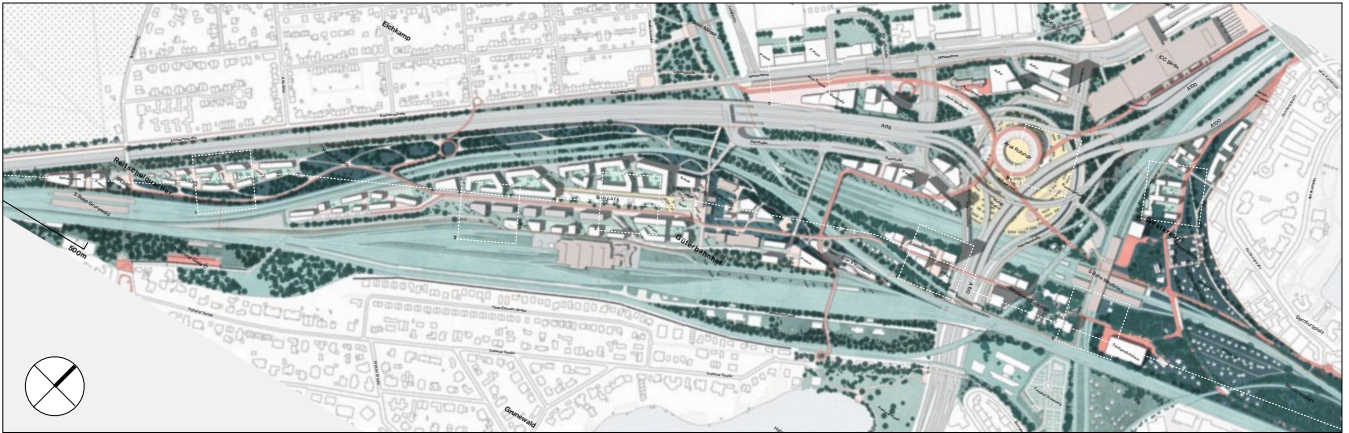
Das markante UFO, das über dem historischen Westkreuz schweben müsste, scheint für Radfahrende reichlich unpraktisch und den baulichen Aufwand nicht zu rechtfertigen.

Der mit Abstand stärkste Entwurf! Durch die dominierende Höhe der Hochhäuser würde Berlin endlich einen würdigen Stadteingang bekommen. Auch betont das kleine Cluster das multizentrische Berlin.

Hochpunkte haben eine gute und adäquate Platzierung. Die Höhe müsste im zweiten Schritt weiter überprüft werden.

Die Pläne von ADEPT sind irreführend, da Bahngleise keine begehbare Grünfläche sind. Die Bilder des Entwurfs suggerieren deshalb mehr Grünfläche, als tatsächlich an dieser Stelle möglich ist.

Cobe A/S



Lageplan aus der Dialogphase I, Quelle: Cobe A/S

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase I

Die Idee der Fahrrad- bzw. Wegerotunde als neue Ikone im Stadteingang hat etwas. Ob sie auch die gefragten Verknüpfungsfunktionen (für großräumigen Radverkehr, aber auch zwischen den Baufeldern des Stadteingangs) erfüllen kann, erfordert eine genauere Darstellung und Entwicklung (so scheint etwa eine Anbindung Richtung Halensee zu fehlen).

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.

Mir kommt der Entwurf extrem dicht und hoch bebaut vor, jedenfalls im Reitschulgelände, im Güterbahnhof-Quartier und vor der Dernburgstraße.

Die AVUS-Rotunde als Trucktower ist eine sehr gute Idee zur Nutzung des sonst verlorenen Raumes.

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 das Güterbahnhofsquartier und den dortigen Freiraum. Die Bebauung um den Bahnhof Westkreuz ist in mehrerer Hinsicht problematisch: Sie berücksichtigt die topografische Charakteristik und den Wert des bestehenden Grünraums zu wenig.

NACH DER DIALOGPHASE I AUSGESCHIEDENE PLANUNGSTEAMS

De Zwarte Hond GmbH und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten



Lageplan aus der Dialogphase I, Quelle: De Zwarte Hond GmbH | RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase I

Ob die Idee des „Westrings“ trägt, bleibt unklar. Die Bebauung um das Westkreuz nimmt nicht erkennbar Rücksicht auf topografische Gegebenheiten und vorhandenes bewahrendes Grünpotenzial, auch die Höhenentwicklung erscheint deplatziert und überzogen.

Absolut richtige Idee, das Westkreuz als Drehkreuz für öffentlichen Nahverkehr zu nutzen und in alle Richtungen zu öffnen. Das könnte die Autobahnerschließung der Stadt hier minimieren! Zukunftsweisend, wer will so viele Auto in der Stadt.

Die sehr hohen Baukörper wirken doch recht fremd für die Einbettung in das bestehende Gebiet.

Würde mir etwas mehr Naherholungskonzepte wünschen.

Die Idee mit dem ICC-Park finde ich gelungen und würde das auch als Naherholung betrachten. Die differenzierten Strukturen zwischen groß- und kleinteilig scheinen abwechslungsreich. Die Verbindung mit einer Brücke finde ich auch sinnvoll. Durchgehende Radwege wären wünschenswert.

Ortner & Ortner Baukunst GmbH



Lageplan aus der Dialogphase I, Quelle: Ortner & Ortner Baukunst GmbH

Ausgewählte Kommentare an das Planungsteam aus der Dialogphase I

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.

Versiertes Architekten-Wortgeklingel kann die ernsthafte Auseinandersetzung mit den Herausforderungen des Ortes und der Aufgabe nicht ersetzen.

Ihre Hochglanzanimationen zeigen flanierende Menschen neben fast leeren Autobahnspuren. Realistisch?

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 in keinsten Weise, eine städtebauliche Qualität zu entfalten.

Der durchgehende Park und das Solar Circle sowie Logistic Hub sind eine schöne Idee. Wäre schön, wenn das Konzept auch autofrei umsetzbar wäre. Die Westseite wirkt sehr gewaltig und eher wie eine Barriere, welche die S-Bahn Westkreuz einklemmt.

*Kleingartenanlagen

7. WIE GEHT ES WEITER?



Berlins Attraktivität ist ungebrochen. Das Wachstum ist ungehindert. Viele ehemalige Konversionsflächen wurden in neue Nutzungen überführt. Alte Fabrikgebäude sind beispielsweise mit Wohnungen neu belegt und Baulücken geschlossen. Viele Quartiere wurden nachverdichtet. Mit der Planung neuer Stadtquartiere begegnet Berlin den Ansprüchen einer wachsenden Metropolregion und dringt in Bereiche vor, die ehemals als Stadtrand, wenn nicht gar Peripherie assoziiert waren. Dies geschieht auch, weil es vielerorts keine leicht zu entwickelnden Standorte mehr gibt. Insbesondere die Entwicklung des Projektgebiets „Stadteingang West“ fußt auf schwierigem Terrain zwischen Schienen und Autobahnfahrbahnen, zwischen Höhen und Senken, zwischen Denkmälern und wertvollem Baumbestand.

Da das Vorhaben sehr komplex ist, war es wichtig, eine breite Öffentlichkeit einzubinden, den Weg zur Planungsvision in einem Verfahren so transparent wie möglich zu gestalten, für das Mitmachen zu werben und die Expertise der Bürgerinnen und Bürger für die Stadtentwicklung zu nutzen. Aus diesem Grund wurde das umfangreiche Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog mit begleitender Beteiligung ausgeschrieben. Das lokale Wissen sowie die Interessen und Vorbehalte der Bewohnerinnen und Bewohner sollten in die Ideen der Planungsteams einfließen und den Entwurfsprozess unterstützen. Dennoch können nicht in jedem Beteiligungsverfahren in einem so frühen Entwicklungsschritt alle Konflikte gelöst und alle Details geklärt werden. In den

nächsten Planungsschritten werden weitere städtebauliche oder freiräumliche Qualifizierungsverfahren für Teilbereiche des „Stadteingangs West“ nötig werden.

Eine Besonderheit ist, dass zuerst die Planungen zum Ersatzneubau des Autobahndreiecks Funkturm durchgeführt werden müssen, damit weite Teile des Planungsgebiets „Stadteingang West“ sinnvoll erschlossen werden können. Nach derzeitigem Stand werden grundlegende Baumaßnahmen zur Erschließung und Baureife noch einige Jahre in Anspruch nehmen, sodass es bis in die 2040er Jahre hinein dauern könnte, bis mit den ersten Gebäuden gerechnet werden kann.

Der stadtplanerische Masterplan wird durch das Planungsteam Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich und Agence Ter .de GmbH, Karlsruhe erstellt. Ziel ist, ein tragfähiges Grundgerüst mit ausreichend Flexibilität für zukünftige Entwicklungen zu formulieren. Das im Vergabeverfahren im Wettbewerblichen Dialog entwickelte städtebauliche Konzept bildet dafür die Basis. Hintergrund für dieses Vorgehen ist die Notwendigkeit, Planrecht in Form einer Flächennutzungsplanänderung und der Aufstellung von verbindlichen Bauleitplänen für das neue Stadtquartier zu schaffen. Die Herausforderung für die nächsten Entwicklungsschritte wird sein, kluge Prozesse aufzusetzen, in denen fachliche Anforderungen gelöst sowie zukünftige Bedarfe antizipiert werden und die Bevölkerung mit einbezogen wird.

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

