

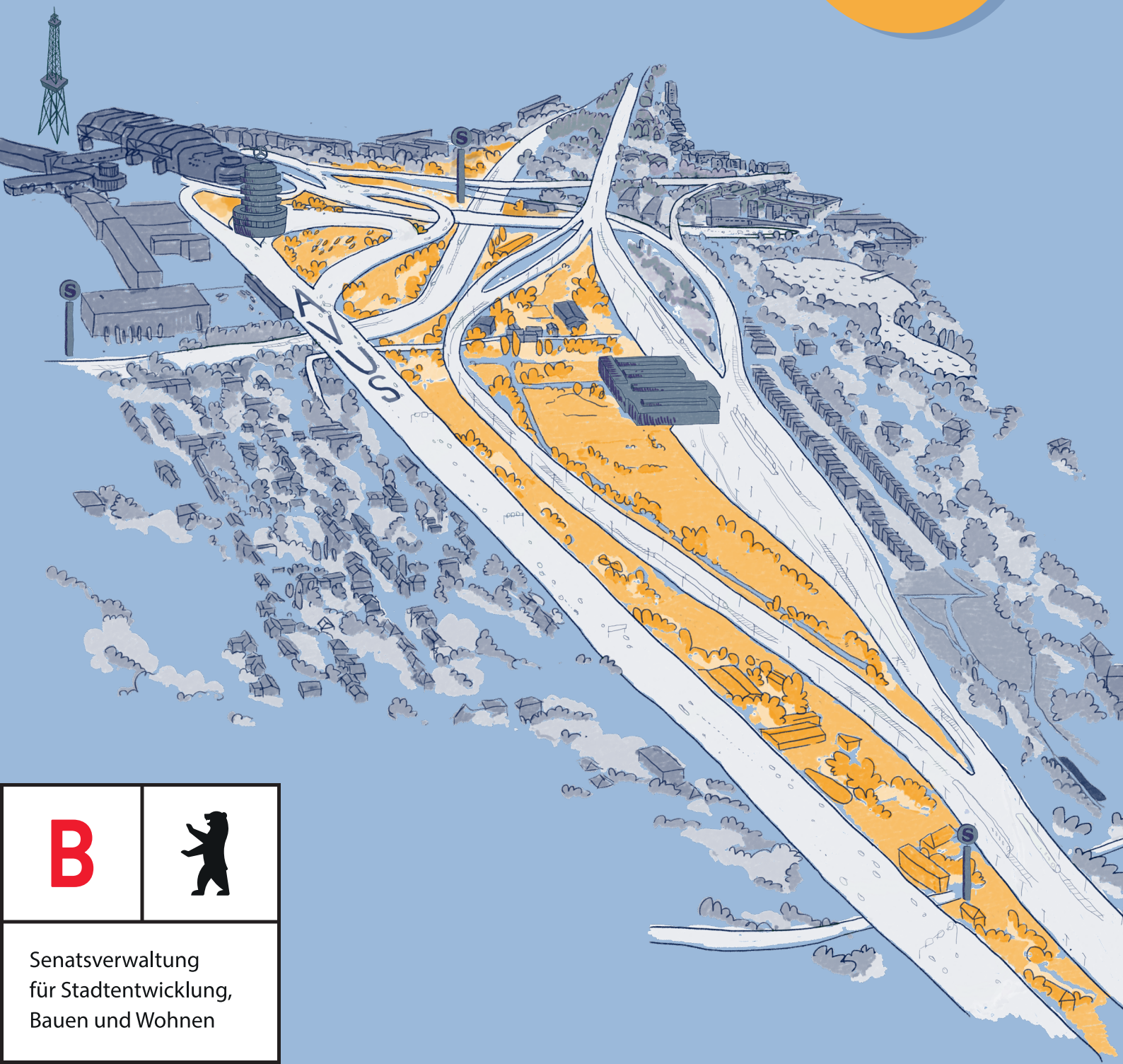
Stadteingang West

VISION 2040+

Dialogwerkstatt Phase I

Februar / März 2023

Dokumentation und Auswertung



B



Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

Impressum

Stand 07/2023

© Titelzeichnung: Johanna Götz, Mai 2022

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Fehrbelliner Platz 4, 10707 Berlin

stadteingangwest@senstadt.berlin.de

Sandra Zimmermann (Projektleitung)

Jana Warnatzsch

Diana Polack

Lea Holtmannspötter



Beteiligungsbüro

raumscript

Marco Mehlin

Daniel Schertel

Tania Salas

Janosch Hofheinz

Carolina Crijns

Sarah Sobottka

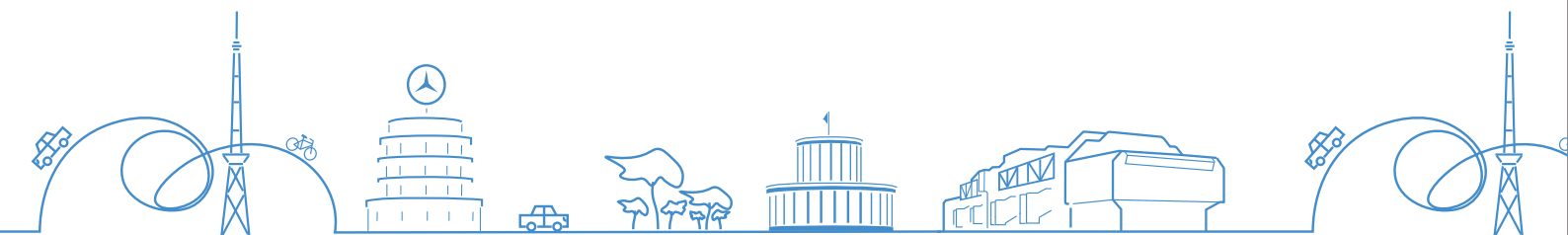
Schwedter Str. 34a

10435 Berlin

Tel. +49 30 89 208 516

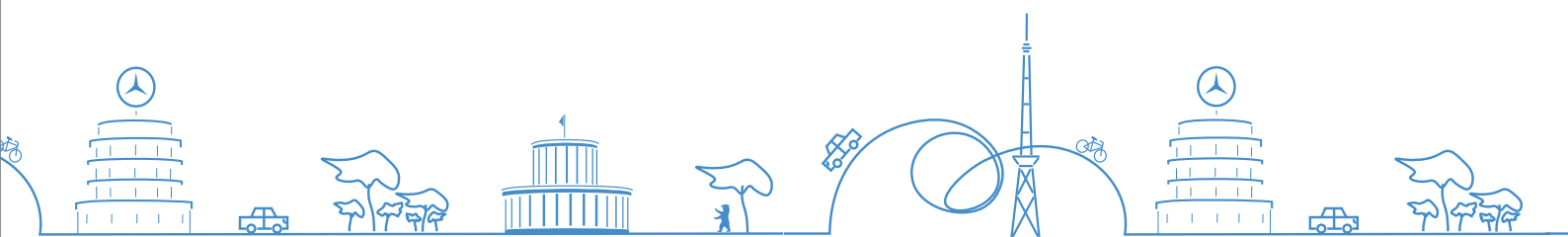
info-stwest@raumscript.de

raumscript



Inhaltsverzeichnis

- 1. EINLEITUNG4**
- 2. DIALOGWERKSTATT PHASE I7**
 - 2.1 Ablauf7
 - 2.2 Methodik der Auswertung..... 8
 - 2.3 Ergebnisse: Allgemeine Hinweise9
 - 2.4 Ergebnisse: Teamspezifische Hinweise12
- 3. ONLINE-BETEILIGUNG..... 13**
 - 3.1 Ablauf13
 - 3.2 Methodik der Auswertung15
 - 3.3 Ergebnisse: Allgemeine Hinweise16
 - 3.4 Ideenspeicher.....19
- 4. AUSBLICK 21**
- ANHANG22**



1. EINLEITUNG

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen startete Ende 2022 ein EU-weites Vergabeverfahren. Ziel des Verfahrens ist die Erstellung eines Masterplans zur Vorbereitung einer Änderung des Flächennutzungsplans. Das Planungsgebiet, für das der Masterplan erstellt wird, nennt sich Stadteingang West und liegt zwischen Messe Berlin, Funkturm, ICC und den S-Bahnhöfen Westkreuz und Grunewald und umfasst u. a. die Bereiche des Autobahndreiecks Funkturm und des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald (siehe Abb. 1). Der Wettbewerbliche Dialog bringt die Stadt- und Fachöffentlichkeit mit Planungsteams zusammen, um die vielfältigen Perspektiven und das wertvolle Wissen zu einer gemeinsamen Zukunftsvision für das Gebiet zu bündeln.

Aus einem Teilnahmewettbewerb, der sich an interdisziplinär besetzte Planungsbüros bzw. Arbeitsgemeinschaften aus den Bereichen Stadtplanung, Architektur, Landschafts- und Verkehrsplanung richtete, gingen im Dezember 2022 folgende acht Planungsteams hervor.

- **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 Büro Happold GmbH, Berlin; capatti staubach urbane Landschaften Landschaftsarchitekt und Architekt PartGmbH, Berlin und REALACE GmbH, Berlin

Als Arbeitsgrundlage für die acht ausgewählten Teams dient die Aufgabenbeschreibung, inkl. dem Begleitheft „LOKALES WISSEN“, das die Expertise der Bürgerinnen und Bürger aus den bisherigen Beteiligungen im Verfahren zu einer Vision zusammenfasst und Denkanstöße geben soll.

Es ist vorgesehen, den Wettbewerblischen Dialog Stadteingang West in zwei Phasen durchzuführen (siehe Abb. 2). Die erste Phase des Wettbewerblischen Dialogs dient der Erarbeitung von Planungsideen und endet mit der Auswahl von vier Teams, die in der zweiten Dialogphase ihre Planungsideen weiterentwickeln. In der ersten Dialogphase fand die Öffentlichkeitsbeteiligung „Dialogwerkstatt Phase I“ statt. Sie war nach dem „Vorgespräch zur Beteiligung“ am 17. August 2021 und der Auftaktveranstaltung „Vision 2040+ | Ideen für den Stadteingang West“ am 29. Juni 2022 die dritte öffentliche Veranstaltung im Verfahren, das im Sinne der „Leitli-



Abbildung 1: Luftbild vom Planungsgebiet mit in rot dargestelltem neuem Trassenverlauf des Autobahnersatzneubaus
 Quelle: eigene Darstellung, Foto: Geoportal Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

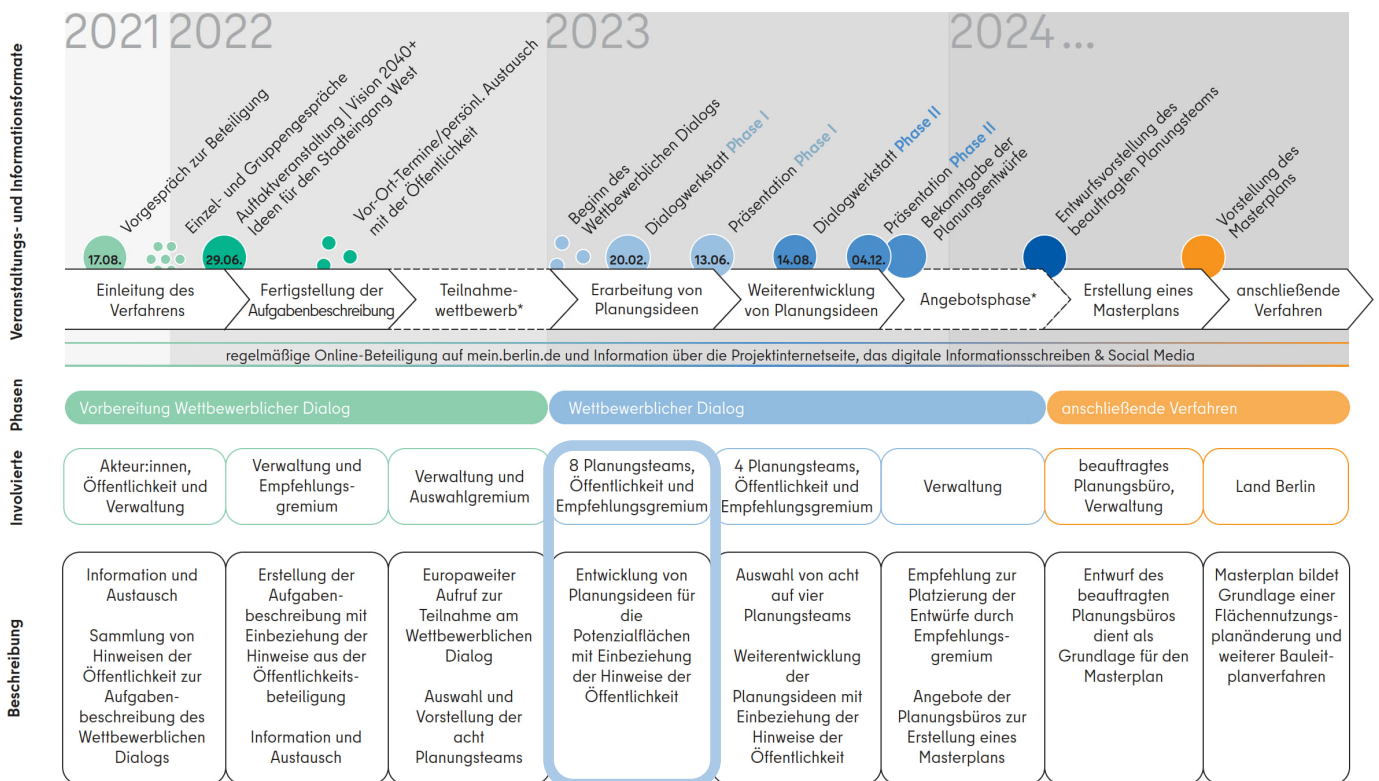
nien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Projekten und Prozessen der räumlichen Stadtentwicklung“ (kurz: LLBB) die Stadtöffentlichkeit beteiligt.

Die vorliegende Dokumentation umfasst die Ergebnisse einer von zwei Beteiligungen in Phase I des Wettbewerblchen Dialogs Stadteingang West. Diese resultieren aus

der Präsenzveranstaltung „Dialogwerkstatt Phase I“ (siehe Kapitel 2) und aus einer anschließenden Online-Beteiligung auf mein.berlin.de (siehe Kapitel 3). Inhalt der Beteiligung waren die ersten Ansätze und Ideen der acht Planungsteams zur Entwicklung des Planungsgbiets.

Ablauf Vergabeverfahren Wettbewerblcher Dialog (gem. § 18 VgV) Stadteingang West

Stand: Juli 2023 (vorbehaltlich notwendiger Anpassungen)



raumscript

*vergaberechtlich geregelt

Abbildung 2: Dialogwerkstatt Phase I im Verfahrensablauf, Quelle: eigene Darstellung

2. DIALOGWERKSTATT PHASE I

2.1 ABLAUF

Die „Dialogwerkstatt Phase I“ fand am Abend des 20. Februar 2023 in der AVUS-Tribüne (Messedamm 23, 14055 Berlin) statt. Die acht Planungsteams stellten ihre ersten Planungsideen vor und konnten mit den Anwesenden direkt in den Austausch treten. Ziel der Veranstaltung war es zum einen, der Öffentlichkeit nach Maßgabe der LLBB die Möglichkeit der 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.

In der Zeit von 17:00 bis 20:30 Uhr konnten die Besuchenden mit den Planungsteams an Ständen anhand von Plänen und Modellen diskutieren und zu mehreren Zeitpunkten in kurzen Input-Vorträgen mehr über die Arbeiten erfahren.

Neben der Möglichkeit des persönlichen Austauschs mit den acht Planungsteams des Wettbewerblichen Dialogs hatten Besuchende die Möglichkeit, ihre Anregungen schriftlich auf Hinweisbögen festzuhalten. Die Leitfrage lautete: „Welche Anregungen möchten Sie den Planungsteams für die weitere Bearbeitung ihrer Entwürfe geben?“ Insgesamt wurden 22 Hinweisbögen ausgefüllt und abgegeben (mehr dazu in Kapitel 2.2).

Im Anschluss an die „Dialogwerkstatt Phase I“ startete die insgesamt dritte Phase der 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 (mehr dazu in Kapitel 3).



Abbildung 3: Im Rahmen der Dialogwerkstatt Phase I präsentieren die Planungsteams ihre Entwürfe der Öffentlichkeit
Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

2.2 METHODIK ZUR AUSWERTUNG

Die Auswertung der Hinweise erfolgt in den vorgegebenen Kategorien „Nutzung“, „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“, „Klima- und Umweltschutz“, „öffentlicher Raum“ und „Bebauung und städtebauliche Qualität“.

Die 22 abgegebenen Hinweisbögen wurden aus Gründen der Nachvollziehbarkeit nummeriert und die Kommentare der Hinweisbögen nach o. g. Kategorien sortiert. Zusätzlich gab es Kommentarkarten mit „allgemeine Hinweise“, die sich auf keine Kategorien bezogen. Die Auswertung wurde außerdem nach „allgemeinen Hinweisen“ und „teamspezifischen Hinweisen“ sortiert. Um die Auswertung übersichtlich zu gestalten, wurden die Ergebnisse der „allgemeinen Hinweise“, farblich den Kategorien zugeordnet, während die „teamspezifischen Hinweise“ farblich nicht sortiert werden.

Aufgrund von vergaberechtlichen Vorgaben werden die „teamspezifischen Hinweise“ anonymisiert und die Originaltexte nicht als Anhang veröffentlicht. Jedes Planungsteam hat seine eigenen „teamspezifischen Hinweise“ erhalten und dem Empfehlungsgremium wurde die Dokumentation, inklusive „teamspezifischer Hinweise“ als Anlagen, ausgehändigt.

Hinweise zu Anhang a

Alle während der Veranstaltung eingereichten Hinweisbögen wurden digitalisiert, aufbereitet und wie im Anhang a dargestellt, an die Planungsteams versendet.

Wenn sich Kommentare auf mehrere Kategorien gleichzeitig bezogen, wurden diese bei der ersten Nennung

in ihrer Gesamtheit aufgelistet. Dabei wurden die Kategorie nicht betreffende Passagen der Originaltexte in brauner Schriftfarbe dargestellt. Nachfolgend wird nur die für die betreffende Kategorie relevante Passage des Kommentares genannt. Die Kommentare können anhand der Nummer bzw. Kennziffer zugeordnet werden. (siehe Anhang).

Für eine klare Nachverfolgung wurden die 22 Hinweisbögen von 1-22 nummeriert (in den Tabellen in der Spalte „Nr.“ dargestellt). In den Tabellen ist somit weiterhin ersichtlich, aus welchen Hinweisbögen die jeweiligen Kommentare stammen.

Um die Auswertung übersichtlich zu gestalten, wurden aus den eingegangenen Kommentaren einzelne Hinweise in der Spalte „Inhalte“ präzisiert wiedergegeben. Kommentare, die bereits zusammenfassende Aussagen treffen und daher keine Zusammenfassung benötigen, wurden mit einem „/“ vermerkt.

Die im Anhang aufgelisteten Originaltexte sind im Wortlaut wiedergegeben und können daher Rechtschreib- und Grammatikfehler beinhalten (nicht gesondert gekennzeichnet).

Die Inhalte der gesammelten Kommentare wurden anhand der o. g. fünf vorgegebenen Kategorien zusammengefasst und im Rahmen dessen inhaltliche Schwerpunkte identifiziert. Diese werden folgend unter 2.3 als allgemeine Hinweise und unter 2.4 als teamspezifische Hinweise dargestellt.

2.3 ERGEBNISSE: ALLGEMEINE HINWEISE

Nutzung

Den grundsätzlichen Wunsch nach neuem Wohnraum im nicht hochpreisigen Segment ergänzte die Vorstellung, ein gemischt genutztes Quartier zu schaffen. Dies könne auch z. B. mit kleinteiligen Strukturen kombiniert werden. Wichtig seien auch Arbeitsplätze direkt im neuen Quartier und möglichst nah an ÖPNV-Knotenpunkten zu schaffen. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass der vorhandene Lärm durch AVUS und Gleise die Anordnung und Verteilung der Nutzungen beeinflussen werde. Zu nennen sei noch die Idee, die vorhandene AVUS-Tribüne an Sportanlagen anzudocken, um deren Tribüne nutzen zu können.

Klima- und Umweltschutz

Der momentane Zustand des Gebietes Stadteingang West hat gewisse ökologische Funktionen für das Gebiet selbst, die umliegenden Quartiere und auch für die Gesamtstadt – diese Funktionen gelte es in erster Linie zu erhalten. Darüber hinaus sollte die Chance ergriffen werden, die umliegenden Grünflächen miteinander zu verbinden. Neben der Forderung nach möglichst geringer Neuversiegelung wurde auch der Aspekt genannt, Klima- und Umweltschutz nicht nur durch die Schaffung von Grünflächen zu gewährleisten, sondern auch durch eine ökologische nachhaltige Bauweise und Versorgung des Gebiets sowie begleitende Maßnahmen wie Regenwassermanagement.

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Die Beiträge zur Kategorie „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur“ bezogen sich in erster Linie auf eine bessere Vernetzung durch das neue Planungsgebiet zu den umliegenden Quartieren mit Fokus auf den Fuß- und Radverkehr. In Kombination mit möglichst wenig Kreuzungsmöglichkeiten, könnte dies außerdem zu schnelleren Verbindungen führen und würde so den Radverkehr stärken. Auch innerhalb des neuen bzw. der neuen Quartiere sollte dem Rad- und Fußverkehr sowie dem ÖPNV* ein gewisser Vorzug gegenüber den MIV** eingeräumt werden. Für den ÖPNV wurde angeregt, den vorhandenen Knotenpunkt Westkreuz zu stärken und in Neuplanungen einzubeziehen. Grundsätzlich könnten die Neuplanungen helfen, die Idee der 15-Minuten-Stadt zu realisieren.

Öffentlicher Raum

Wiederholt wurde der Wunsch nach Öffnung der privaten Kleingartenanlagen (am Westkreuz) genannt, wobei ein Bezug zu den vorgestellten Planungen fehlte. Neue öffentliche Räume sollten resilient mit ökologischen Funktionen gedacht werden. Außerdem sollen sie sicher, hell erleuchtet und barrierefrei gestaltet werden, um allen Menschen zu jeder Tageszeit eine gute Aufenthaltsqualität zu bieten. Mit der Schaffung von öffentlichen Räumen könne gern großzügig verfahren werden.

*ÖPNV: öffentlicher Personennahverkehr

**MIV: motorisierter Individualverkehr

Bebauung und städtebauliche Qualität

Die in einigen Planungen bereits skizzierten Ideen, einen ikonischen Bau in die „neue Nordkurve“ zu setzen, wurde öfters positiv und als passend für einen „Stadteingang West“ bewertet. Ein weiterer wichtiger Aspekt spiele der Denkmalschutz, der die bestehenden Gebäude in der Cordesstraße schützen solle. Die gezeigten Hochpunkte an ausgewählten Standorten wurden positiv zur Kenntnis genommen, was auch für den Schallschutz durch neue Bebauungen gilt. Die neue Bebauung sollte alle gängigen ökologischen Standards erfüllen und sich von der Dichte her an den umliegenden Quartieren orientieren. Da die Umgebung schon einen hohen Anteil an Grün- und Erholungsflächen biete, könnten sich die Neuplanungen aber auch auf die Schaffung nachhaltiger Bebauungen konzentrieren, als auf die Planungen weiterer Freiräume.



Abbildung 4: Flyer für die Veranstaltung „Dialogwerkstatt Phase I“, Quelle: raumscript

2.4 ERGEBNISSE: TEAMSPEZIFISCHE HINWEISE

Bei den nachfolgenden Kommentaren handelt es sich um zusammenfassende Kurzformen der ursprünglichen Beiträge.

Sieht wie ein zukünftiger sozialer Brennpunkt aus.

Warum Produktion notwendig? Kleingewerbe ist zu klein für sinnvolle Schienennutzung, Fläche ist viel zu wertvoll für produzierendes Gewerbe.

Projekt hat toll gerenderte, aber unrealistische Bilder ohne substantielle Begründungen.

Bitte weniger Schlagworte und mehr konkrete Planungen.

Viel Grün stehen lassen.

Keine Bebauung am Bf. Westkreuz.

Projekt hat tolle Ansätze.

Gemeinsame Geh-Radwege ohne Kreuzung zwischen Nord, Süd; Radverkehrsverbindung über Geh-Radwege gemeinsam zwischen Messedamm und Halensee ohne Rechtsabbieger; Anschlussstellen kreuzungsfrei gestalten bzw. Möglichkeit schaffen zur Umgehung.

Die notwendige Kaltschneise im Westkreuz-Dreieck wird nicht ausreichend berücksichtigt, da zwischen Autobahn und Dernburgstraße eine gemischte Bebauung vorgesehen ist.

Team hat einen zu rohen Entwurf vorgestellt.

Warum sind in der Abb. „MIV und ÖPNV-Verbindungen“ und „öffentliche Räume und neue Verbindungen“ die Fuß- und Radwege nicht mit eingezeichnet? „Fuß“ ist hauptsächliches Mittel, die Haltestellen zu erreichen.

Anschlüsse Messedamm in Nord-Süd von ZOB-Halensee; Rechtsabbieger freie Zuleitung in das Gebiet

Bitte wieder Kleingärten für das Westkreuzdreieck nach der Instandsetzung der Autobahn planen, da grüne Lunge der Gegend!

Radverkehr kreuzungsfrei Messedamm ↔ Halensee; gerade bei Highlights nicht auf das Wesentliche verzichten (Verbindung kreuzungsfrei Ost-West und vor allem auch Nord-Süd).

Es sollte die Flächennutzung (versiegelt/ unversiegelt) gleichmäßig über die gesamte Fläche verteilt werden. Reine Naturflächen im Straßengebiet werden zu schwieriger Nutzung (bspw. Durch Obdachlose/Dealer) übergehen.

3. ONLINE-BETEILIGUNG

3.1 ABLAUF

Als Ergänzung zur „Dialogwerkstatt Phase I“ fand im Zeitraum vom 24. Februar bis 12. März 2023 eine Online-Beteiligung auf der landeseigenen Beteiligungsplattform mein.berlin.de statt. Als Orientierung dienten für die Online-Beteiligung die Leitfragen *„Welche Anregungen möchten Sie den Planungsteams für ihre weitere Bearbeitung mitgeben?“* und *„Was denken Sie über die acht Entwürfe?“*

Insgesamt wurden 196 Beiträge von 47 verschiedenen Nutzerinnen und Nutzer auf mein.berlin.de im angegebenen Zeitraum abgegeben. 41 Kommentare davon fielen unter die Kategorie „Allgemeine Anregungen und Hinweise“. 155 Kommentare wurden direkt gegenüber den Planungsideen eines der acht Planungsteams geäußert. Die Funktion, mit der Beiträge auf mein.berlin.de von anderen Nutzerinnen und Nutzer kommentiert werden können, um eine Diskussion zwischen den Teilnehmenden der Online-Beteiligung zu ermöglichen, wurde gut genutzt. Ebenso reichlich in Anspruch genommen wurde die Möglichkeit, Beiträge und Kommentare positiv oder negativ zu bewerten.

Die Online-Beteiligung auf mein.berlin.de gestaltet sich grundsätzlich als ein offenes Format. Sie spiegelt im Wesentlichen die Meinung einzelner Beteiligten wider und ist daher nicht als repräsentativ anzusehen. Allerdings dient sie der Abbildung eines Stimmungsbildes, welche Themen die Interessenten als relevant erachten.

Ergänzend zu den auf mein.berlin.de verfassten Beiträgen wurden einige Hinweise per E-Mail an das Beteiligungsbüro gesendet. Die Inhalte wurden den Beiträgen des Moduls „Ideenspeicher“ zugeordnet.

In dem Modul „Ideenspeicher“ können Interessierte seit dem Start der Vorbereitungsphase (siehe Unterkapitel 3.5 Ideenspeicher) unabhängig von einer gerade laufenden Online-Beteiligung generelle Ideen zum Stadteingang West hinterlassen.



← STADTEINGANG WEST

Dialogphase I - Entwürfe der acht ausgewählten Planungsteams

Im Nachgang zur Dialogwerkstatt I in der AVUS-Tribüne am 20.02.2023 stellen die Planungsteams hier in Kurzform ihre ersten Konzeptideen vor. Welche Anregungen möchten Sie den Planungsteams für ihre weitere Bearbeitung mitgeben? Nutzen Sie die Kommentarfunktion. (Quelle Fotos: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen; Quelle Texte und Abbildungen: jeweiliges Planungsteam)

abgeschlossen

Was denken Sie über die acht Entwürfe?

24. Februar 2023 00:00 – 12. März 2023 23:59

Sie können die verschiedenen Text- und Abbildungsabschnitte der Planungsteams jeweils separat kommentieren. Der Zeitraum dieser Online-Beteiligung endet zum 12.03. So haben die Planungsteams im Nachhinein ausreichend Zeit, um Ihre Anregungen und Hinweise für die weitere Planung zu berücksichtigen.

[← Vorheriges Kapitel](#)
[Nächstes Kapitel >](#)

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Anregungen und Hinweise
2. ADEPT AsP, Kopenhagen
3. asp Architekten GmbH, Stuttgart
4. Cobe A/S, Kopenhagen
5. De Zwarte Hond GmbH, Köln und RMP Stephan Lenzen Landschaftsarchitekten, Bonn
6. gmp International GmbH, Berlin
7. Henning Larsen Architects A/S, Kopenhagen
8. Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich und Agence Ter .de GmbH, Karlsruhe
9. Ortner & Ortner Baukunst GmbH, Berlin

Allgemeine Anregungen und Hinweise

Am Wettbewerblichen Dialog **Stadteingang West** der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen nehmen acht Planungsteams teil:

- 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 1koma2, 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

Abbildung 5: Screenshot der Online-Beteiligung auf mein.berlin.de

3.2 METHODIK DER BETEILIGUNG

Ähnlich wie bei den Hinweisen, die im Rahmen der Dialogwerkstatt mitgeteilt worden sind, konnten die abgegebenen Kommentare im Rahmen der Online-Beteiligung auf mein.berlin.de an ein bestimmtes Planungsteam gerichtet sein oder allgemeine Geltung haben (als „allgemeine Hinweise“ aufgelistet). Die allgemeinen sowie teamspezifischen Hinweise wurden in der Auswertung den fünf genannten Kategorien zugeordnet und nach diesen sortiert. Kommentare, die keiner der fünf Kategorien zugeordnet werden konnten, wurden nachträglich als „sonstige Hinweise“ aufgelistet. Der Kategorie „öffentlicher Raum“ konnten wenige bis kaum Kommentare zugewiesen werden. Die „allgemeinen Hinweise“ wurden farblich nach Kategorien geordnet.

Aufgrund von vergaberechtlichen Vorgaben werden die „teamspezifischen Hinweise“ nicht dargestellt und die Originaltexte nicht veröffentlicht. Jedes Planungsteam hat seine eigenen „teamspezifischen Hinweise“ erhalten und dem Empfehlungsgremium wurde die Dokumentation, inklusive der „teamspezifischen Hinweise“ als Anlagen, ausgehändigt.

Hinweise zu Anhang b

Die Hinweise der Online-Beteiligung waren ausführlicher als die der „Dialogwerkstatt Phase I“ und konnten von anderen Nutzerinnen und Nutzer positiv (als auch negativ) bewertet werden. Das kann als Ranking der Beiträge interpretiert werden, weshalb die Inhalte der Beiträge, die viele Bewertungen hatten (ob positiv oder negativ) in der Auswertung mehr ins Gewicht fallen. Aus den verfassten Beiträgen wurden die inhaltlichen Aussagen herausgefiltert und zusammengefasst. Außerdem wurde den Beiträgen durch mein.berlin.de jeweils eine Kennziffer zugeordnet.

Um die Auswertung übersichtlicher zu gestalten, wurden aus den eingegangenen Kommentaren einzelne Ideen herausgezogen und in der Spalte „Inhalte“ präzisiert wiedergegeben.

Die im Anhang aufgelisteten Originaltexte sind im Wortlaut wiedergegeben und können daher Rechtschreib- und Grammatikfehler beinhalten (nicht gesondert gekennzeichnet). Die Inhalte der gesammelten Kommentare wurden anhand der fünf vorgegebenen Kategorien zusammengefasst und im Rahmen dessen inhaltliche Schwerpunkte identifiziert. Diese werden folgend unter 3.3 als allgemeine Hinweise dargestellt.

Es wurden keine Kommentare zur Kategorie „Öffentlicher Raum“ eingereicht.

3.3 ERGEBNISSE: ALLGEMEINE HINWEISE

Nutzung

Die Entwicklung des Gebiets wird darin gesehen, zukünftige Nutzungsentwicklungen durch Veränderungen der Bedarfe mitzudenken und somit zukunfts offen zu planen, indem wenig Nutzungen vorgegeben und/oder verortet werden. Es solle mehr in Möglichkeitsräumen gedacht werden. Im Widerspruch dazu wurden konkrete Planungsaussagen wie Wohneinheiten, Gewerbeflächengrößen und Verhältnisse von Gebäuden, Infrastruktur und Freiflächen vermisst. Teile des Gebiets werden als Freifläche wahrgenommen und sollten als Grün- und Erholungsfläche in gewissen Umfang entwickelt werden. Es sei darauf zu achten, dass nicht jede Nutzung überall Platz finden könne: Ein öffentlicher Park entlang der Autobahn habe einen geringen Erholungswert. „Restflächen“ an Infrastrukturen könnten wieder zu Kleingartenanlagen werden. Kritik gab es an mangelnden Nutzungsideen in den vorgestellten Planungsideen. Die freier werdenden Flächen der ehemaligen AVUS-Nordkurve könnten für Gewerbe und Garagen genutzt werden. Im Bereich des ehem. Güterbahnhofs Grunewald könnten sich Wohnungen mit entsprechender sozialer Infrastruktur (Schule, Kitas) eignen.

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

Die Erschließung des Planungsgebietes mit Brücken und Unterführungen von außen her ist wegen der durchschneidenden Trassen eine herausfordernde Aufgabenstellung. Die Vorschläge hierfür sollten in allen Entwürfen deutlicher herausgearbeitet werden (z. B. die Erschließung des Bahnhofs Westkreuz oder zum Messegelände). Die Ansätze, neue Radknotenpunkte zu schaffen, die Vernetzung zur City West und zum Grunewald auszubauen sowie autoarme Mobilität zu ermöglichen wurden favorisiert. Dabei darf die Cordesstraße allerdings kein großes Gewicht bei Erschließung durch MIV bekommen. Die Stärkung des ÖPNV sollte von Anfang an mitgedacht und die umliegenden Quartiere einbezogen werden. Dies könne beispielsweise durch den Ausbau des Westkreuzes als Verkehrshubs geschehen. Die Wegeverbindungen sollten realistisch geplant werden, so dass die Entfernungen zum Zufußgehen einladen. Da es weiterhin Auto- und LKW-Verkehr (Messe- und Lieferverkehr) geben wird, sollte dieser geleitet werden (z. B. nur über Planstraße 1 und/oder Halenseestraße) und ebenso Orte mitgedacht werden, an den umgestiegen und angeliefert wird.

Klima- und Umweltschutz

Die klimatischen und ökologischen Funktionen, die das Gebiet für die Umgebung hat, sollen erhalten werden. Die Neuversiegelung sollte auf ein Minimum reduziert bleiben. Baulich sollte hinsichtlich des Klima- und Umweltschutzes auf Barrieren und auf Hochhäuser verzichtet werden. Um die Auswirkungen der neuen Bebauungen nachvollziehbar darzustellen, werden im nächsten Schritt Darstellungen, die Schattenwurf, Luftströme und Lärmemissionen simulieren, erwartet. Die Bauweise der neuen Gebäude soll den aktuellen Nachhaltigkeitsanforderungen entsprechen. Hierbei sollte das Potenzial des Ortes genutzt werden, um die drängenden Themen einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu beantworten: renaturieren, maximal entsiegeln, sowie bestehende Grünflächen zu erhalten.

Bebauung und städtebauliche Qualität

Der aktuelle Zustand des Planungsgebietes prägt die Hinweise und Aussagen zum Schwerpunkt Bebauung und städtebauliche Qualität. Wünsche nach geringer Neuversiegelung wurden ergänzt durch Ideen, Standortprägendes wie die Kleingartenanlagen oder die Denkmäler zu erhalten und städtebaulich hervorzuheben. Wichtig sei, 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 (Höhe und Dichte vorgegeben durch z.B. Siedlung Eichkamp, AVUS-Tribüne, aktuelle Bebauung am Westkreuz und Lietzensee, sowie städtebauliche Dominanz von ICC, Funkturm und viel Grün erhalten). Auf der anderen Seite wurden auch einzelne Hochpunkte zur Akzentuierung eines Stadteingangs vorgeschlagen bzw. erwünscht. Gleichzeitig soll der menschliche Maßstab jedoch berücksichtigt werden. 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 vorhandene Bebauung wie z. B. die Siedlung Eichkamp beeinträchtigen. Gleichzeitig wurde jedoch begrüßt, dass neue Gebäude entlang vorhandener Trassen (Autobahn, Gleise) als Lärmschutz für die dahinterliegende Gebäude dienen könnten. Außerdem haben die existierenden Kleingartenanlagen für viele Menschen vor Ort einen besonderen, teilweise identitätsstiftenden Stellenwert, der darüber hinaus im Sinne von Nachbarschaften eine wichtige Aufgabe übernimmt. Mit den Kleingartenanlagen sollte daher möglichst zurückhaltend umgegangen und für verschwindende Funktionen Alternativen erdacht werden.

Allgemeine Hinweise

Die Kategorie „Allgemeine Hinweise“ wurde u. a. für Kritik am Umgang mit den Ergebnissen bisheriger Bürgerbeteiligungsverfahren genutzt. Es wird auf Unterschiede zwischen den textlichen Ausführungen in den Entwurfsarbeiten und den bildlichen Darstellungen hingewiesen. Dies betreffe besonders die Durchgängigkeit der Grünflächen. Ein weiterer Kritikpunkt richtete sich an das aktuelle Beteiligungsverfahren zur „Dialogwerkstatt Phase I“, dessen Online-Beteiligung mit etwas mehr als zwei Wochen als zeitlich zu kurz beurteilt wurde. Weitere Anmerkungen bezogen sich allgemein auf Arbeiten der Planungsbüros und attestierten generelle Ideenlosigkeit. Außerdem kritisiert wurde der Ersatzneubau der Autobahn und die Zuständigkeitsverteilung innerhalb der planenden Verwaltungen.

3.4 IDEENSPEICHER

Im Ideenspeicher werden die Ideen und Hinweise der Öffentlichkeit zum Projektgebiet Stadteingang West über das gesamte Verfahren hinweg gesammelt. Es besteht die Möglichkeit die Beiträge zu kommentieren und zu bewerten (die hier gezeigten Äußerungen stammen aus dem Jahr 2023).

-  Nutzung
-  Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
-  Klima- und Umweltschutz
-  Öffentlicher Raum
(keine Beiträge/Kommentare)
-  Bebauung und städtebauliche Qualität
-  Allgemeine Hinweise

Bei der folgenden Übersicht handelt es sich um zusammenfassende Kurzformen der ursprünglichen Beiträge/Kommentare.

Der Denkmalschutz soll beachtet werden und der Werkstättenweg geschützt werden.

Für weniger versiegelte Flächen und mehr Grün sorgen, Kleingartenkolonien erhalten und Frischluftzufuhr ermöglichen.

Den Verkehr unterirdisch legen und oberirdisch ein grünes Band für Rad- und Fußverkehr schaffen.

Durch eine vielfältige Nutzung und Durchmischung für Attraktivität zu jeder Tageszeit sorgen.

Bevor bebaut wird, soll gemessen werden wie wichtig die Freiflächen für das Stadtklima sind und gegebenenfalls eine Bebauung vermieden werden.

Das südliche Gelände wurde an einen Investor verkauft, somit wird hier keine Grünfläche entstehen, wie dargestellt. Durch eine zusätzliche Bebauung im Norden wird die Frischluftzufuhr aus dem Grunewald in die Stadt unterbrochen.

Wie sieht das langfristige Bahnkonzept bis 2040 aus?

Der Stadteingang soll einladend gestaltet werden.

Aus den Inhalten der Planungsteams sollte eine permanente Ausstellung gemacht werden.

Ein Hochhaus (ca. 100m hoch = niedriger als der Funkturm) sollte den westlichen Stadteingang markieren. Die Nutzer:innen der BAB 115 werden sich begrüßt und eingeladen fühlen.



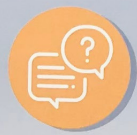
Stadteingang West

WETTBEWERBLICHER DIALOG

VORMERKEN!
am 13.06.2023
um 18:00 Uhr



Stadteingang West
PRÄSENTATION PHASE I
Rostlaube der Freien Universität Berlin



Vorstellung der Planungsideen
Es ist soweit! Die erste Phase des Wettbewerblchen Dialogs schließt mit der Präsentation Phase I ab. Nach der Dialogwerkstatt Phase I und der Online-Beteiligung auf mein.berlin.de stellen die Planungsteams ihre aktuellen Entwurfsideen vor. Kommen Sie vorbei und informieren Sie sich vor Ort!

» Am Dienstag, 13. Juni 2023
18:00 bis 21:00 Uhr | Einlass 17:30 Uhr
Rostlaube der Freien Universität Berlin
Habelschwerdter Allee 45, 14195 Berlin
U-Bhf. Freie Universität Thielplatz (U3)



PRÄSENTATION PHASE I
Vorstellung der Planungsideen
13. Juni 2023
18:00 bis 21:00 Uhr | Einlass 17:30 Uhr
Rostlaube der Freien Universität Berlin
Habelschwerdter Allee 45 | 14195 Berlin
U-Bhf. Freie Universität Thielplatz (U3)

PRÄSENTATION PHASE I
Vorstellung der Planungsideen
13. Juni 2023
18:00 bis 21:00 Uhr | Einlass 17:30 Uhr
Rostlaube der Freien Universität Berlin
Habelschwerdter Allee 45 | 14195 Berlin
U-Bhf. Freie Universität Berlin (U3)

S-Bhf. Grunewald

Weitere Informationen:
www.stadtentwicklung.berlin.de

Weitere Informationen:
www.stadtentwicklung.berlin.de/stadteingang-west



Abbildung 6: Poster und Flyer der bevorstehenden „Präsentation Phase I“, welche die erste Phase des Wettbewerblchen Dialogs beendet
Quelle: raumscript

4. AUSBLICK

Im Wettbewerblichen Dialog erarbeiten die acht ausgewählten Planungsteams erste Entwürfe für das Planungsgebiet. Nach der öffentlichen „Dialogwerkstatt Phase I“ folgt am 13. Juni 2023 die öffentliche „Präsentation Phase I“ in der Freien Universität Berlin, bei der Interessierten die Zwischenstände der Entwürfe vorgestellt werden und die den Abschluss der Dialogphase I markiert.

Mit Beginn der Dialogphase II (siehe Abb. 8) wird die Anzahl der Planungsteams auf vier reduziert und im Dialog mit der Stadt- und Fachöffentlichkeit werden die verbliebenen Planungsideen weiterentwickelt. Die „Dialog-

werkstatt Phase II“ wird am 14. August 2023 stattfinden. Ähnlich wie bei der „Dialogwerkstatt Phase I“ werden Besuchende die Möglichkeit haben, sich mit den vier verbleibenden Planungsteams über deren Planungsideen auszutauschen und Hinweise für die weitere Bearbeitung zu äußern. Der Wettbewerbliche Dialog endet mit einer Empfehlung für die Platzierung der Entwürfe, woraufhin alle vier Planungsteams zur Angebotsabgabe für die Beauftragung der Erstellung eines Masterplans aufgefordert werden. Die Angebotsphase ist vergaberechtlich geregelt.

Ablauf Vergabeverfahren Wettbewerblicher Dialog (gem. § 18 VgV) Stadteingang West

Stand: Juli 2023 (vorbehaltlich notwendiger Anpassungen)

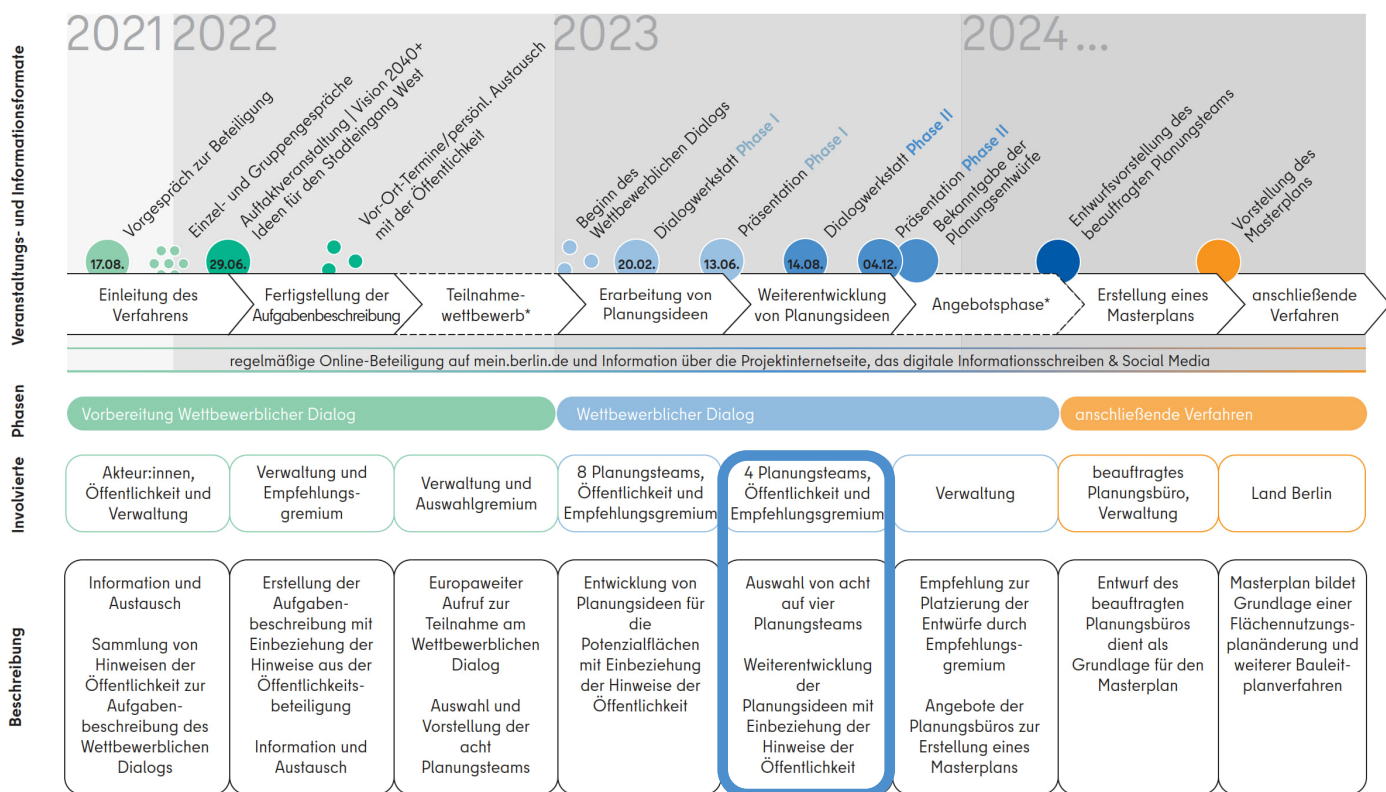


Abbildung 7: Darstellung der Dialogphase II im Vergabeverfahren, Quelle: eigene Darstellung

ANHANG

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

- b) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung auf mein.berlin.de

Hinweis: Wenn sich Kommentare auf mehrere Kategorien gleichzeitig bezogen, wurden diese bei der ersten Nennung in ihrer Gesamtheit aufgelistet. Dabei wurden die Kategorie nicht betreffende Passagen der Originaltexte in brauner Schriftfarbe dargestellt. Nachfolgend wird nur die für die betreffende Kategorie relevante Passage des Kommentares genannt. Die Kommentare können anhand der Nummer bzw. Kennziffer zugeordnet werden. (siehe Anhang).

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

Nutzung		
Nr.	Originaltext	Inhalte
2	„Wo sind die Arbeitsplätze für die neuen Bewohner?“	/
6	„viel Wohnen + gemischte Nutzung; intensive Nutzung der S-Bahn-Anbindung (insb. Westkreuz); Datenzentrum im Autobahnkreisel“	Forderung nach hoher Wohn- sowie Mischnutzung. Wunsch eines Datenzentrums im Autobahnkreisel
6	„viele Zielpunkte (Büros) in ÖPNV-Nähe; Viadukte nur, wo wirklich notwendig; bitte wenig/keine Parkplätze, stattdessen S-Bahn-Dreieck nutzen “	Vorschlag, intensive Büronutzung in ÖPNV-Nähe zu planen
12	„neues Zentrum für Wohnviertel Grunewald + Eichkamp schaffen“	Es soll ein neues Zentrum für die Wohnviertel Grunewald und Eichkamp geschaffen werden
12	„Nachnutzung der Tribüne für das Charlottenburger Kriterium“	Vorschlag, die Tribüne für das "Charlottenburger Kriterium" zu nutzen (ehemaliges Radrennen)
13	„Windkraftanlage in die Nordkurve“	Vorschlag einer Windkraftanlage in der Nordkurve
16	„bitte keine reine Wohn- und Gewerbegebiete, sondern immer Mischnutzung (Gewerbe & öffentliche Infrastruktur (Kitas/Schulen) → Mischnutzung macht aus der "Insel" eine lebenswerte Fläche“	Bitte, keine reinen Wohn- und Gewerbegebiete kreieren, stattdessen für Mischnutzung sorgen
18	„Mischnutzung gut (Wohnen, Infrastruktur, Gewerbe)“	Hohe Nutzungsvielfalt wird als sinnvoll erachtet
19	„Nutzungsstrukturen entsprechend Anbindung Lärm Zweckmäßigkeit; Multifunktionalität → Nutzungsmischung, "Besondere" Nutzungen, die zur Belebung beitragen; Zusammendenken mit ICC + Umgebung“	Nutzung soll aus den ortsspezifischen Faktoren, wie z.B. Lärm, abgeleitet werden. Es sollen belebte Quartiere entstehen; das ICC sowie die Umgebung sollen mitgedacht werden
21	„Grundsätzlich für Westkreuzpark (Dreieck) Gartennutzung bestehen lassen“	/ <i>Anmerkung:</i> Da nicht ersichtlich ist, welcher Bereich konkret gemeint ist, ergeht der Hinweis, dass sich diese Forderung auf einen Bereich außerhalb des Planungsgebiets bezieht.
22	„keine Supermärkte, kleinere Einzelhandelsgeschäfte“	Forderung, anstelle von großen Supermärkten, kleinere Einzelhandelsgeschäfte zu ermöglichen

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur		
Nr.	Originaltext	Inhalte
1	„Eine schnelle Durchwegung des Gebietes für Radfahrer ist wichtig, es handelt sich um die Haupt-Ausfallroute Richtung Grunewald/Potsdam“	Forderung einer schnellen Verbindung für Radfahrende durch das Gebiet und darüber hinaus
2	„Gibt es eine Planung für einen Regionalbahnhof Westkreuz?“	/
4	„Umbau A110 - A115 → Tempo 100 km/h für immer: Lärmschutz, Umweltschutz, Gesundheitsschutz“ AVUS → Bezahlangebot für Raser. Alle anderen BRD-Autobahnen Tempo 130 km/h“	Vorschlag eines Tempolimits von 100 km/h von der A110 bis zur A115 und eines Bezahlangebots entlang der AVUS
4	„Autostadt ist von gestern. Fahrradstadt ist für morgen.“	Forderung, den Fokus auf Radverkehr anstelle des MIV zu richten
4	„Von der City in den Grunewald → mehr Fahrradverkehr“	Forderung einer schnellen Verbindung für Radfahrende durch das Gebiet und darüber hinaus
6	intensive Nutzung der S-Bahn-Anbindung (insb. Westkreuz);	Forderung einer S-Bahn-Anbindung (insb. Westkreuz) in den Entwürfen mehr einzubeziehen
6	bitte wenig/keine Parkplätze, stattdessen S-Bahn-Dreieck nutzen“	Bitte einer Nutzung von ÖPNV-Angeboten und weniger MIV
7	„Die Ideen sind alle zu stark Auto-orientiert. Die Chancen einer Fahrradstadt sind nicht erkannt.“	Kritik einer zu starken Fixierung auf motorisiertem Individualverkehr, anstelle des Radverkehrs
8	„Zuwegung für Fuß und Rad ins Gebiet von ICC schaffen; Verbindung ICC → Halensee und deren Anschlussstellen; Radverkehrsnetz: Anspruch: komplett kreuzungsfrei; Verbindungen zwischen Messedamm und Halensee zumindest Rad und Auto MIV ohne Rechtsabbieger KreuzGehRadweg“	Forderung einer guten Anbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen ICC und Halensee. Das Radwegenetz soll kreuzungsfrei und ohne Rechtsabbieger zwischen Messedamm und Halensee entstehen.
8	„weniger Kreuzung → weniger Stau → weniger Belastung“	Hinweis, dass weniger Kreuzungen zu weniger Stau sowie Belastung führen
10	„Radverkehrsnetz: Verbindung Nord Süd von Messedamm - Halensee kreuzungsfrei zw MIV (Fahrrad Fuß) LKW; im Besonderen sind die Anschlussstellen in das Gebiet und hinaus wichtig zur Erschließung und Nutzung der Verkehrswege mit Rad und Fuß; Nutzung des öffentlichen Raumes als Verbindung (Rad + Fuß) zwischen Bezirksteilen (OTs) Nord-Süd und Ost-West“	Forderung eines kreuzungsfreien Verkehrsnetzes zwischen Norden (Messedamm und Halensee) und Süden. Das Gebiet soll gut an das umliegende Fuß- und Radverkehrsnetz angebunden sein. Innerhalb des Gebiets soll besonders auf Rad- und Fußverkehrsachsen von Nord-Süd und Ost-West gedacht werden.
11	„Radverkehrsnetz: kreuzungsfrei zw. Fahrrad-MIV & LKW im Besonderen auch Messedamm Nord-Süd“	Forderung eines kreuzungsfreien Radverkehrsnetzes, besonders zwischen Nord-Süd bzw zum Messedamm

12	„Aktueller Verkehr trennt; Querverbindungen verbinden Wohnviertel Grunewald + Eichkamp“	Da die aktuelle Verkehrsinfrastruktur eine Barriere darstellt, soll diese durch das Schaffen von Querverbindungen zwischen Wohnvierteln nordwest- und südöstlich der Autobahn überwunden werden.
15	„mehr Beachtung des Fußverkehrs und seines Vorrangs, insbesondere auch im Umfeld, den Verbindungen z.B. Messedamm/ZOB“	Forderung, den Fußverkehr innerhalb des Gebiets, sowie darüber hinaus (zB Messedamm und ZOB), den Vorrang zu geben
16	„Die 15-5-1-Regel muss zwingend bei allen Entwürfen angewendet werden“	Forderung der Anwendung der 15-5-1-Regel (15 min Fußweg, 5 min Radweg, 1 min MIV)
16	„Wichtig sind viele Fahrrad- und Gehwegverbindungen zu den Regionen drumrum; bitte Wege nach Nutzerverhalten und nicht nach Ästhetik konzipieren“	Als wichtig wird eine gute Anbindung an das Fuß- und Radverkehrsnetz der umliegenden Gebiete erachtet. Die Gestaltung der Verkehrswege soll dem Nutzerverhalten anstelle von ästhetischen Überlegungen entspringen.
17	„5-Minuten-Stadt mit allen wesentlichen Nutzungen im direkten Umfeld UND gute Anbindung an umliegende Gebiete“	Forderung, das 5-Minuten-Stadt-Prinzip umzusetzen: alle wesentlichen Nutzungen sollen sich im nahen Umfeld befinden und die umliegenden Gebiete sollen gut angebunden sein
17	„benachbarte Wohngebiete sollten besser verbunden werden: Eichkamp-Siedlung, Königsallee, Trabenerstr. Etc., bisher sind AVUS+Bahn Barrieren → Rad- und Fußverbindungen schaffen; Rad- und Fußverkehr ist umwegempfindlich, Rampen müssen deren Belange berücksichtigen inkl. Nutzbarkeit bei starkem Wind & Frost/Glätte/Schnee, Rampen mit 6% Steigung sind für Kinder und Ungeübte sowie Rollstuhl-Fahrende kaum zu bewältigen (siehe Goerdelersteg in Charlottenburg) (und breiter als Cykelslangen in CPH!); KFZ-Verkehr soll keine Vorteile haben, sodass Umweltverbund attraktiver wird, z.B. durch direktere Wegebeziehungen“	Forderung, eine bessere Verbindung von bestehenden Wohngebieten durch Fuß- und Radwege zu schaffen. Vor allem die Eichkamp-Siedlung, Königsallee und Trabener Straße sollen miteinander verbunden werden. Dadurch soll vor allem die Barriere durch die AVUS und Bahn überwunden werden. Rad- und Fußwege sollen so sicher und nutzerfreundlich wie möglich gestaltet werden (insb. mit Hinblick auf Steigungen, Wegbreiten und Belag). Der KFZ-Verkehr soll nicht bevorteilt werden.
18	„Radschnellweg durchgängig etablieren (geschützt) → verdeutlichen, wo die LKW Parkplätze hinkommen“	Forderung nach einer durchgängigen und geschützten Radverkehrsverbindung durch das Gebiet; Wunsch, zu verdeutlichen wo die LKW-Parkplätze hinkommen
19	„kurze Fuß- und Radwege → angemessene Breite; möglichst wenig Steigung + gut fahrbarer Belag; passgenauer ÖV, sodass umweltfreundliche Anbindung Gesamtstadt“	Forderung nach kurzen, sicheren und nutzerfreundlichen Fuß- und Radwegen; Wunsch nach einem passgenauen ÖPNV. Das Gebiet soll als Teil der Stadt gedacht werden

20	„wichtig Anbindung an alle Nachbarstadtteile zu denken; Westkreuz als Umsteigeort für Fahrrad“	Wunsch, die Anbindung der umgebenden Stadtteile miteinzubeziehen; Vorschlag, Westkreuz als Umsteigeort für Fahrrad zu qualifizieren
22	„getrennte Fußwege und Radwege; mehr für Gehende“	Wunsch nach getrennten Fuß- und Radwegen, mit einem Vorrang des Fußverkers
22	„Anbindung des (anderen ÖPNV) an Bf. Westkreuz“	Wunsch, den ÖPNV am Bahnhof Westkreuz anzubinden

Klima- und Umweltschutz

Nr.	Originaltext	Inhalte
1	„Die Kaltluftschneise sollte nicht zugebaut werden; es sollte auch betrachtet werden, statt nur Grün- und Brachflächen zu schaffen, alte zu erhalten“	Forderung nach Erhalt des Frischluftaustauschs und bestehender Grünflächen
3	„Bitte denken Sie massiv an die Kaltluftschleuse (siehe Valencia)“	Forderung, den Frischluftaustausch zu bedenken
6	„gesamt-ökologischen Abdruck in ganzer Metropolregion bedenken: was hier nicht hochverdichtet gebaut wird, versiegelt 10x Fläche im Umland“	Forderung Innenentwicklung vor Außenentwicklung
12	„ punktuell Wohn- und Gewerbe-Verdichtung; Natur-Verbindung Grunewald - Innenstadt (Frischluftschneise)“	Forderung einer Naturverbindung, u.a. zwecks Frischluftaustausch
12	„Frischluftschneise; Biotopfläche zwischen Artemis + Westkreuz unberührt lassen!“	Forderung nach Möglichkeit des Frischluftaustauschs und dem Erhalt von Biotopen
16	„bitte Klima- und Umweltschutz weniger durch Brachflächen/Naturparks und mehr durch Verwendung von Holzbauweise, Dachgärten, Hochbeete (öffentlich/halb-öffentlich) oder Fassadenbegrünung realisieren“	Klima- und Umweltschutz soll nicht durch große Freiflächen, sondern durch Umsetzung dezentraler Maßnahmen (wie Holzbauweisen, Dachgärten, Hochbeeten und Fassadenbegrünung) berücksichtigt werden
18	„Retentionsflächen; Energieversorgung nachhaltig mitdenken → mehr dazu darstellen“	Wunsch nach Erhalt und Schaffung ökologischer Vielfalt im Gebiet
19	„naturnahe Flächen; artenreiche Biotope; Diversifikation durch Vielfalt“	Wunsch, die vorhandene Vielfalt, wie die naturnahen Grünflächen und artenreiche Biotope, zu erhalten
20	„Stichworte wie Schwammstadt, moderne Klima-Infrastruktur; Lärmschutz und Grünschneise mit "Lärmschutzdeich" interessante Idee“	Idee, Maßnahmen des urbanen Regenwassermanagements (Schwammstadt) einzuplanen sowie Lärmschutz mittels Grünschneise / Lärmschutzdeich zu berücksichtigen

Öffentlicher Raum

Nr.	Originaltext	Inhalte
6	„Kleingärten sind <u>kein</u> öffentlicher Raum und sollten vergesellschaftet werden!“	Forderung nach der Vergesellschaftung von Kleingärten
16	„Öffentlicher Raum sollte gut konzeptioniert werden, damit keine Nutzung durch z.B. Dealer entstehen, ausreichende Beleuchtung sollte vorhanden sein“	Wunsch, öffentlichen Raum sicher zu gestalten, z.B. durch ausreichende Beleuchtung
16	„Kleingärten sind kein öffentlicher Raum und sollten nicht geplant werden, bestehende sollen vergesellschaftet werden“	Forderung, keine Kleingärten zu planen und bestehende zu vergesellschaften
17	„Nutzbarkeit für alle, Aufenthaltsqualität, insb. Lärmschutz, Windschutz, Schatten“	Das Gebiet soll für alle nutzbar und von Aufenthaltsqualität sein. Insbesondere Lärmschutz, Windschutz und Schatten sind miteinzuplanen
17	„Neubauten nach Plus-Energie-Standard, Begrünung, Wassersparsamkeit, Sonnenlicht-Reflektion, Vermeidung von "Angsträumen““	Forderung, öffentlichen Raum sicher zu planen
19	„keine vollversiegelten Platzflächen; ansprechende Angebote, Bepflanzung, Freizeit → Schatten → Wasser → Grün“	Wunsch, keine komplett versiegelten Plätze zu schaffen; es sollen ansprechende und unterschiedliche Nutzungs- bzw. Freizeitangebote zur Verfügung stehen. Schatten, Wasser und Bepflanzung soll vorhanden sein
21	„Die Kleingärten als Park für die Öffentlichkeit lassen. Die Wege und Freiflächen zwischen den Gärten als Parkflächen konzipieren“	Kleingärten als Park vergesellschaften, Wege und Freiflächen zwischen den Gärten als Parkflächen
22	„viel Öffentlicher Raum“	Es soll viel öffentlicher Raum entstehen

Bebauung und städtebauliche Qualität

Nr.	Originaltext	Inhalte
3	„bitte die Backsteinbauten der Cordesstraße (ehemals Bahn) erhalten“	/
3	„in die Mitte des Autobahnkreises ein Berg - begrünt - Wasserfall, hohe Bäume - Berlin, "die grüne Stadt““	Idee eines begrüntes Berges mit Wasserfall und Bäumen in der Mitte des Autobahnkreises
5	„Als Eingang empfiehlt sich immer ein Tor. Wie wäre es mit einer stilisierten Nordkurve, weithin sichtbar, ohne weitere Funktion, nur als Blickfang“	Vorschlag einer baulich-künstlerischen Nordkurve als Blickfang und Eingangstor in das Gebiet
6	Viadukte nur, wo wirklich notwendig;	Wunsch, möglichst keine Viadukte zu bauen

6	„Blockrandbebauung!; lieber viele dünne Seitenflügel statt "dicker" Bebauung; Verdichtung durch "Vancouverism". Hochhaus auf Blockrandecke“	Forderung einer Blockrandbebauung; eine aufgelockerte Bebauung wird gegenüber einer klobigen bevorzugt; als Verdichtungsmethode wird Vancouverism (vereinzelte Hochhäuser) vorgeschlagen
12	„punktuell Wohn- und Gewerbe-Verdichtung;	Vorschlag, punktuell die Wohn- und Gewerbenutzung zu verdichten
12	„Häuser als Schallschutz zur AVUS, offene Seite zum neuen Viertel; "zu Hause““	Vorschlag, den Schallschutz zur AVUS durch Bebauung zu planen; zum neuen Viertel hingegen, soll eine offene Seite entstehen
16	„bitte Bebauung an bestmöglicher Nutzung (ggf. auch effizienterer) orientieren, es können punktuell Frischluftschneisen mitgeplant werden. Naturfläche ist fußläufig sehr nah erreichbar (Grunewald) und muss nicht im Entwurf Hauptaugenmerk sein; bitte stehende Gewässer vermeiden, lieber die Seen verbinden“	Appell, Bebauung nach bestmöglicher/ effizienter Nutzung zu planen, Möglichkeiten des Frischluftaustausches miteinzubeziehen, keinen Fokus auf Naturraum im Planungsgebiet zu setzen, sowie stehende Gewässer zu vermeiden
17	„Neubauten nach Plus-Energie-Standard, Begrünung, Wassersparsamkeit, Sonnenlicht-Reflektion	Vorschlag, Neubauten nach Plus-Energie-Standard zu bauen: Begrünung, Wassersparsamkeit und Sonnenlicht-Reflektion sollen hierbei beachtet werden
18	„keine Bebauung AVUS, aber andere Nutzungsmöglichkeit hierfür finden“	Forderung nach Erhalt der AVUS mit anderer Nutzung <i>Anmerkung:</i> Da nicht ersichtlich ist, welcher Teil der AVUS gemeint ist, ergeht der Hinweis, dass lediglich die Anteile, die nicht von den Autobahnplanungen der DEGES betroffen sind, betrachtet werden können.
18	„kleinteilige + vielfältige Struktur, die Bezug zu den Nachbarquartieren nimmt; Kein Hochhauszentrum, einzelne Hochpunkte ok (insb. Vor Hintergrund Flächenversiegelung); Alleinstellungsmerkmal herausstellen; historisch wertvolle Gebäude erhalten + integrieren“	Wunsch nach kleinteiliger und vielfältiger Struktur mit Bezug zu Nachbarquartieren; einzelne Hochpunkt werden als möglich erachtet; Vorschlag, ein Alleinstellungsmerkmal zu kreieren; Wunsch, historisch wertvolle Gebäude zu erhalten und zu integrieren
19	„geschlossen für Lärmschutz; Hochpunkte zur Gliederung; Abwechslung für Spannung, Qualität, Nahbarkeit“	Vorschlag, Bebauung als Lärmschutz zu nutzen, Hochpunkte zur städtebaulichen Gliederung zu planen, sowie durch rhythmische Bebauung für Spannung, Qualität und Nahbarkeit zu sorgen
20	„gute Idee Westkreuz zu urbanem Raum zu machen, aber bitte keine tote Bürostadt und ICC mitdenken“	Befürwortung, das Westkreuz städtebaulich miteinzubeziehen, auch hinsichtlich einer urbanen Nutzungsmischung; Hinweis, das ICC mitzudenken

Allgemeine Hinweise

Nr.	Originaltext	Inhalte
4	„bisher → verdichteter höherpreisiger Wohnungsbau, soll anscheinend noch fortgeführt werden → es folgt Mietspiegelerhöhung: =Masse der MieterInnen wird ärmer ohne Gegenleistung. Beware: "Wohnungsnot" als Mittel baupolitischer Mitnahmeeffekte weniger“	Kritik und Wahrnehmung, hier entstehe kein leistbarer Wohnraum
14	„An die Organisatoren: Diese Ausstellung sollte ein permanenter Treffpunkt der Bürgerbeteiligung werden“	/
10	„bauliche Trennung schaffen, wo es Senat und Bezirk nicht schaffen“	/

b) Allgemeine Hinweise aus der Online-Beteiligung auf mein.berlin.de

Nutzung				
ID	Originaltext	Inhalte	+	-
46056	<p>„Die Kleingartenanlagen der Eisenbahnlandwirtschaft (ELW) in der Potenzialfläche 16 werden durch Inanspruchnahme der Behelfsautobahn Ost als Interimsbauwerk des Ersatzneubaus des AD Funkturm und die Errichtung eines Betriebsweges teilweise abgeräumt - die weitere Nutzung der Flächen ist bisher nicht verbindlich determiniert. In den Konzeptdiskussionen um den Westkreuzpark war diese Fläche immer als Parkfläche enthalten; derzeit wird nur für den südlich liegenden Westkreuzpark ein Bebauungsplanverfahren durchgeführt.</p> <p>aus der aufgabenbeschreibung zur erinnerung: In den Konzeptdiskussionen um den Westkreuzpark war diese Fläche immer als Parkfläche enthalten;“</p>	<p>Nutzung der Kleingartenanlagen der Eisenbahnlandwirtschaft (ELW) wird als unklar erachtet.</p>	2	0
46161	<p>„In dieser Form sind die Entwürfe sehr schwer vergleichbar. Ich wünsche mir einige zusätzliche Fakten - entweder in den Entwürfen zum Vergleich oder in der Ausschreibung als Vorgabe -und zwar:</p> <p>Flächennutzung: -- wieviel qm Wohn/Gewerbe/Mischfläche werden entstehen -- mit vielen neuen Bewohner/Angestellten wird gerechnet -- wie ist das Verhältnis zwischen: versiegelter Fläche durch die Autobahn/überbauter Fläche durch Gebäude/versiegelte Fläche durch städtischer Verkehrswege/Versickerungsflächen</p> <p>Lärmschutz/Kälteschneise/Licht -- die Gebäudehöhe beeinflusst erheblich das Klima und den Lärm der neuen Gebiete und der bereits vorhandenen angrenzenden Wohngebiete. Für jeden Entwurf brauchen wir eine Karte, die ausweist, wie sich die Luftströme und die Lärmverbreitung durch die geplanten Gebäude verändert. Nur so kann man frühzeitig erkennen, was für eine Bebauung wo möglich ist: Hochhäuser auf dem Reitschulareal würden beispielsweise erheblichen Einfluss auf die Lärmbelastung der anliegenden Siedlungen haben - entweder wird der Lärm der Avus oder der der Bahn verstärkt reflektiert.</p> <p>- Rund um den Bahnhof Westkreuz gilt das ganz besonders: Hier sind in vielen Entwürfen erstaunlich hohe Gebäude geplant, bei denen man sich nicht so recht vorstellen kann, wie sie dorthin passen sollen, ohne die bestehenden Gebäude zu erdrücken.</p> <p>Mobilität:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zum Vergleich der Entwürfe muss klar sichtbar werden, wie die neuen Quartiere für den KFZ-Verkehr - d.h. Lieferverkehr, ÖPNV, Individualverkehr - erschlossen werden und wieviel Parkraum (in Relation zu den geplanten Bewohnern/Angestellten) geplant ist.. In mehreren Entwürfen bleibt das völlig unklar. - Anbindung der neuen (Wohn-)Gebiete für nicht-motorisierten Verkehr und ÖPNV: Die Anbindung muss in alle Richtungen geplant werden, so dass die Quartiere voneinander profitieren z.B. durch neuen Einzelhandel im Güterbahnhof-Areal. Auch das ist nicht überall zu erkennen. - 15 min Stadt: ist gefordert, aber nicht spezifiziert für wen: Wünschenswert wäre, wenn sich in den neuen Quartieren auch ein Mensch, der auf einen Rollator angewiesen ist, noch selbst versorgen könnten. - Wenn Berlin seine Klimaziele erreichen will, dann muss es zu einer Fahrrad- und ÖPNV-Stadt werden. Ein attraktiver Fahrradschnellweg parallel zu S-Bahn und Autobahn muss in jeden Entwurf hinein.“ 	/	4	0

46195	<p>„1. Wie soll hier Frischluft in die City fließen bei einer tendenziell so massiven Bebauung?</p> <p>2. Und wo werden Ersatzflächen für die Kleingärten geschaffen bzw. abgeräumte und zubetonierte Grünflächen kompensiert?</p> <p>3. Was wurde aus dem Bürgerwillen, der Planungswerkstatt, die es 2017 zum Westkreuzpark gab und dem Erhalt der Kleingärten Vorrang gab? Der Erhalt der Kleingärten, die für uns eine wichtige Naherholungsquelle sind, ist für diese Planungsbüros einfach kein Thema. Hier geht es wohl bald wie beim Tempelhofer Feld, der Volksentscheid dazu wird ja derzeit von SPD und CDU auch ignoriert.</p> <p>4. Was versteht man hier unter innovativer Nahrungsmittelproduktion? Werden die Kleingärten dann kollektiviert und zentral gesteuert?</p> <p>5. Die BVV hatte beschlossen, dass große Teile um das Westkreuz als Grünflächen festgelegt werden. Wie verhält sich dieser Beschluss zu den hier dargestellten Planungen? Wird auch hier der Bürgerwille ausgehebelt?“</p>	/	7 0
46210	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren, <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> Hier hat man den Eindruck, dass sich die Planer die Gegend angeschaut und realisierbare Ideen entwickelt hat. Die Häuser entlang der Autobahn könnten auch Lärmschutz für die Dernburgstrasse werden. Die Dächer könnten begrünt und mit einander verbunden werden.</p> <p>Was mir fehlt ist, dass man das ICC und die Umgebung nicht mit in die Planung einbezogen hat. Hier ist noch Platz für Grünflächen. Vielleicht war das in der Ausschreibung auch nicht gefordert. Darüber hinaus finde ich, dass man viele Kleingärten erhalten und noch weitere Flächen anbieten sollte, wo es kleine Gemeinschaftsgärten geben könnte. (Siehe den Garten mit Hochbeeten mehrerer Familien hinter dem Vereinshaus). Nur einen großen Park zu schaffen ergibt wenig Sinn, da Charlottenburg schon Probleme hat den Park am Lietzensee ordentlich zu pflegen...“</p>	/	0 1

„Das Wahrzeichen des Eingangs West sollte der Funkturm bleiben!

[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.] gehen von generell hohen Bauten aus (ca. 7 Geschosse und Hochhäuser). Muss das ganze Areal aus Verwertungsgründen vollgebaut werden?

Am Rande der Innenstadt sollte man sich der niedrig bebauten Umgebung anpassen und nicht umgekehrt. Im nördlichen Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald liegt das Terrain niedriger, so dass etwas höher gebaut werden könnte.

[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.] haben das Areal der ehemaligen Avus-Nordkurve nur partiell einbezogen, obwohl neben und unter der geplanten Autobahn Platz für Gewerbe und auch für Garagen wäre.

Das ganze Areal sollte der Durchlüftung des dichten angrenzenden Hochbaubereiches wegen ohne zu starke Störelemente geplant werden; was auch für die Verdünnung der hohen Emissionen im Gebiet wichtig wäre.

46212 Als Höhenorientierung könnte man im südlichen Güterbahnhofs Gelände die ca. 25 Meter der Umgebungsbauten annehmen. Im tiefer gelegenen Gelände in Richtung S-Bahnhof Westkreuz und weiter nördlich könnten höhere Gebäude geplant werden, wobei die Höhen der Avus-Galerie und des Gebäudes des S-Bahnhofs Westkreuz eine Orientierung geben.

/

3 0

Östlich vom S-Bahnhof Westkreuz sind von politischer Seite und mit starker Bevölkerungsbeteiligung weiterhin Kleingärten und ein Parkgelände angedacht. Auch sollten im gesamten Bereich genügend grüne Flächen und begrünte Bauten eingeplant werden, um die Kaltlufterzeugung weiterhin zu gewährleisten.

Die Verbindung zum S-Bahnhof Westkreuz sollte Fußgänger, Fahrräder und Ähnliches einbeziehen.

[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.] wird der Zugang über die Cordesstraße betont. Jedoch steht diese Zufahrtstraße zu den alten Gebäuden der Bahn unter Bestandsschutz.

Anzuerkennen ist, dass *[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]* den Verkehr im Gelände minimieren wollen."

„Bürgerinitiative ZWISCHEN DEN GLEISEN

Aus aktuellem Anlass sei hier erinnert an das 2013 von der Heinrich-Böll-Stiftung veranstaltete Charrette-Verfahren „BürgerInnen planen ihre Stadt am Beispiel der Konversionsfläche Güterbahnhof Grunewald“. Die damals erarbeiteten grundlegenden Kriterien für die zukünftige Entwicklung des Areals sind nach wie vor aktuell und bei der weiteren Bearbeitung der Planungskonzepte zu berücksichtigen:

- Die Nutzung des Geländes muss seine stadtklimatische Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet und Kaltluftschneise zur Innenstadt erhalten.

→ Tipp für die weitere Planung: großzügig unversiegelte Grünschneisen freihalten, voluminöse Querriegel vermeiden und auf Hochhäuser verzichten – keine bauliche Verengung oder gar Verriegelung des Stadteingangs!

- Der motorisierte Individualverkehr ist auf ein Minimum zu begrenzen und darf die Umgebung nicht zusätzlich belasten.

→ Tipp für die weitere Planung: konkrete Voraussetzungen für ein autoarmes Quartier schaffen, die Cordesstraße dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten, Erreichbarkeit der umliegenden S-Bahnhöfe durch direkte Zuwegung und evtl. Buslinien gewährleisten

46216

/

7 0

- Das Projekt soll Nutzungsentwicklungen und -veränderungen ermöglichen.

→ Tipp für die weitere Planung: zukunftsoffen planen, Freiräume und Optionen nicht unnötig verbauen

- Das denkmalgeschützte Ensemble von Wohn- und Werksgebäuden muss erhalten und die historische Identität des Ortes erkennbar bleiben.

→ Tipp für die weitere Planung: das Ensemble an der Cordesstraße als Chance für einen sozialen und kulturellen Fokus des Quartiers nutzen

- Das Projekt soll Nachbarschaft fördern.

→ Tipp für die weitere Planung: nachbarschaftsfördernde Fuß- und Radwegverbindungen innerhalb des Quartiers und zu den angrenzenden Wohngebieten konkretisieren, Orte der Nahversorgung und sozialen Infrastruktur auch im Hinblick auf die benachbarten Wohngebiete vorsehen"

„Allgemeine Hinweise:

[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]

Damit die Stadt lebenswert bleibt, ist eine gute Frischluftzufuhr und ausreichende Grünflächen wichtig für die Temperaturregulierung. Da der Wind hier in der Regel aus Richtung Westen kommt, darf die neue Bebauung diese Frischluftzufuhr nicht einschränken oder gar verhindern. Eine Bebauung entlang der Autobahn ist als Lärmschutz sinnvoll. Zu klotzige Strukturen neben dem Wohnviertel am Lietzensee sind kontraproduktiv. Neue Bebauung muss sich dem bestehenden Viertel anpassen.

Es ist wichtig, die Bedeutung der bestehenden Kleingartenanlage zwischen Dernburgstraße und der S-Bahn als Erhaltungsfläche für viele Tier- und Pflanzenarten zu berücksichtigen und diese Vielfalt in einer neuen Nutzung zu bewahren.

46240

/

2 0

Die übergreifende Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen, die den Stadteingang in verschiedene Gebiete zerschneidet, wird - ohne eine große Veränderung wie beispielsweise eine Überdachung der Autobahn - nicht grundlegend verändert werden. Stadtplanung wird dann die verschiedenen Gebiete nicht zusammenführen können.

Die Erschließung des Gebiets durch Rad- und Fußgängerwege muss darauf achten, dass die Nutzer_innen sich, insbesondere auch in der Nacht, sicher fortbewegen können. Das neue Wohngebiet könnte ansonsten durch ein Gefühl der Unsicherheit unattraktiv sein und zu einem Problemviertel werden.

Ein Park entlang der Autobahn oder in der Mitte der Autobahn wird vermutlich nicht gut angenommen werden zur Erholung und Freizeitgestaltung, sondern eher ein Problem- Ort ."

„Berlin wird durch den Klimawandel mit Hitzeperioden konfrontiert sein. Damit die Stadt lebenswert bleibt, ist eine gute Frischluftzufuhr und ausreichende Grünflächen wichtig für die Temperaturregulierung. Da der Wind in der Gegend meistens aus Richtung Westen kommt, darf die neue Bebauung diese Frischluftzufuhr nicht einschränken oder gar verhindern.

Eine Bebauung entlang der Autobahn ist als Lärmschutz sinnvoll. Gleichzeitig erschlagen zu große Strukturen das bestehende Wohnviertel am Lietzensee bzw. der Maßstab der neuen Bebauung muss sich dem bestehenden Viertel anpassen.

Kleingärten sind wichtig für die Artenvielfalt. Viele gefährdete Pflanzenarten und Tiere sind in den Kleingärtenanlagen zu Hause. Es ist wichtig, diese Bedeutung der bestehenden Kleingartenanlage zwischen Dernburgstraße und der S-Bahn zu berücksichtigen und zu erhalten und die Vielfalt an Flora und Fauna auch in ein den Übergängen zu einer anderen Nutzung zu bewahren.

Die große Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen zerrupft die Gegend in verschiedene Gebiete. Eine Stadtplanung wird ohne z.B. eine Überdachung der Autobahn die verschiedenen Gebiete nicht zusammenführen können. Wege schaffen Zugang und Verbindung, es entstehen durch die Wege allerdings keine zusammenhängenden Gebiete. Die meisten der Entwürfe versuchen einen Zusammenhang zu schaffen, der auf den Bildern farblich und in den Modellen herausgearbeitet ist (z.B. dadurch dass die Autobahn *[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]* kaum sichtbar ist), so in der Umsetzung jedoch nicht erreichbar ist; die Darstellungen sind irreführend. Es wird hierdurch ein Bild der Gegend in der Zukunft suggeriert, dass ohne eine große Veränderung der Infrastruktur (z.B. Überdachung der Autobahn) nicht erreichbar sein wird. Es ist traurig, dass die Planung der Gebietes erst nach der Planung der Autobahn geschieht bzw. anders gesagt, das Gebiet inklusive Autobahn nicht zusammengeplant wird.

Grundsätzlich ist bei der Erschließung des Gebiets durch Rad- und Fußgängerwege auf Sicherheitsaspekte insbesondere in der Nacht zu achten. Das neue Wohngebiet könnte durch ein Gefühl der Unsicherheit bei der Benutzung der Wege unattraktiv zum Wohnen sein und deshalb auch zu einem Problemviertel werden.

Ein Park entlang der Autobahn oder in der Mitte der Autobahn wird grundsätzlich nicht gut angenommen werden zum Spaziergehen etc. Es entstehen „tote Orte“.

Es wäre sinnvoll, bei der Planung des Gebietes die Lage des Halensees an der Autobahn zu verbessern. Es ist schade, dass die Nutzung des innerstädtischen Sees durch den Lärm an der Autobahn stark beeinträchtigt wird.

[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]

Bedeutung der Kleingärten für Flora und Fauna bewahren; Park entlang oder in Mitte der Autobahn wird nicht angenommen werden; Situation am Halensee verbessern, durch Autobahnlärm beeinträchtigt.

46243

1 0

„Berlin wird durch den Klimawandel zunehmend mit Hitzeperioden konfrontiert. Damit die Stadt lebenswert bleibt, sind eine gute Frischluftzufuhr und ausreichende Grünflächen wichtig für die Temperaturregulierung. Da der Wind in der Gegend meistens aus Richtung Westen kommt, darf die neue Bebauung diese Frischluftzufuhr nicht einschränken oder gar verhindern.“

Es ist wichtig, diese Bedeutung der bestehenden Kleingartenanlage auf dem Bahn-Areal zwischen Dernburgstraße, Heilbronnerstr. und Westkreuz zu berücksichtigen. Es gibt hier einen über Jahrzehnte gewachsenen vielfältigen Bestand an Wild- und Kulturpflanzen, v.a. auch (Obst)Baumbestand, und mehrjährige Nutzpflanzen wie Beerensträucher, etc., weiterhin eine vielfältige Fauna. Abgesehen von der Bedeutung dieses Gebiets für das Stadtklima, und die Artenvielfalt, besteht ein Bedürfnis der Bevölkerung nach Grünflächen, die eingebunden in langfristige soziale Netzwerke selber bestellt und gestaltet werden können.

Lärmschutz entlang der Autobahn ist wichtig. Evtl. kann das auch durch geeignete Bebauung entlang der Autobahn erreicht werden. Der Maßstab der neuen Bebauung muss sich dabei dem bestehenden Viertel anpassen - das ist in vielen der Entwürfe nicht berücksichtigt.

Bedeutung der Kleingartenflächen für Mensch, Flora und Fauna beachten; Park entlang oder in Mitte der Autobahn wird nicht angenommen werden; Situation am Halensee verbessern, durch Autobahnlärm beeinträchtigt.

2 0

46248

Die bestehende Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen zergliedert die Gegend in verschiedene unverbundene Gebiete. Die einzige Möglichkeit, hieran etwas zu verändern, wäre eine zumindest partielle Überdachung der Autobahn. Hierdurch entstünden zusammenhängende Gebiete, mit Raum für Wohnungsbau, und Begrünung.

[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.] suggerieren durch farbliche Gestaltung fälschlicherweise einen Zusammenhang, der ohne eine große Veränderung der Infrastruktur so in der Realität nicht umsetzbar ist.

Wege schaffen Zugang und Verbindung, es entstehen durch die Wege allerdings keine zusammenhängenden belebten Gebiete. Grundsätzlich ist bei der Erschließung der verschiedenen Gebietsbereiche durch Rad- und Fußgängerwege darauf zu achten, dass die Wege auch attraktiv für eine Nutzung sind. Wege, die lange durch unbewohnte Bereiche führen, werden v.a. nachts eher gemieden. Ein Park entlang der Autobahn oder in der Mitte der Autobahn wird nicht gut angenommen werden zum Spaziergehen etc. So entstehen „tote Orte“, und somit unsichere Orte.

Es wäre wünschenswert, bei der Planung des Gebietes die Lage des Halensees an der Autobahn zu verbessern. Es ist schade, dass an dem einzigen nicht privatisierten Uferbereich, die Nutzung des innerstädtischen Sees durch den Lärm an der Autobahn stark beeinträchtigt wird.“

„Es ist grundsätzlich richtig und wichtig, das Areal um das Westkreuz neu zu denken und es von seiner Funktion als abstoßender Verkehrsknotenpunkt zu lösen. Der Abbau seiner Barrierewirkung in Form neuer Wegeverbindung insbesondere für Rad- und Fußverkehr ist dabei essenziell.

Klar ist auch, dass Berlin dringend neue Wohnungen braucht und innenstadtnahe Flächen mit dieser Größe und Anbindung ein enormes Potenzial darstellen; es wäre töricht, das nicht zu nutzen. Hier ist aber vor allem das wie entscheidend. Das Areal um das Westkreuz besitzt als Kaltluftschneise eine wichtige Stadtklimatische Funktion, die in ihrem Kern auf keinen Fall verloren gehen darf. Es ist also erforderlich, dass nicht alle zu Verfügung stehenden Flächen versiegelt werden und mit Konzepten der Blau-Grünen Schwammstadt gearbeitet wird. Gleichzeitig hat es keinen Sinn, zwischen Autobahnen und Schienentrassen undefinierte Grünflächen anzulegen, wie in fast allen Entwürfen geschehen. Diese bieten keine Aufenthaltsqualität und sind Nährboden für Vermüllung und Kriminalität. Solche Restflächen sollten also entweder mit immissionsresistenten Nutzungen bebaut werden oder mit Grünnutzungen bespielt werden, die an solch einem schwierigen Ort einen Mehrwert bieten können (z.B. Wildnis, Kleingärten). Aus diesem Grund sollten auch der mittlere und südliche Teil der Kleingartenkolonie östlich des Westkreuzes in seiner Form aber einer besseren Durchquerbarkeit erhalten bleiben, da sie den Platz kontrolliert und mehrwertbietend nutzt und gleichzeitig die Kühlfunktion der Fläche sicherstellt.

46316

Im nördlichen Teil der Kolonie wäre es hingegen sinnvoll, den Stadtteil Witzleben bis zum Westkreuz zu erweitern und so ein neues Zentrum zu schaffen, den Zugang zum Westkreuz zu ermöglichen und mit einer dichten, sich an der Struktur der Gründerzeit orientierenden Bebauung Wohn- und Arbeitsraum für viel Menschen zu schaffen.

Zur Messe ist es außerdem sinnvoll, durch Hochpunkte den Stadteingang zu markieren, weiter nach Westen sollte die Dichte und Höhe der Bebauung abnehmen.

Grundsätzlich lassen *[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]* Entwürfe einen ausreichenden Bezug und eine ausreichenden Verbindung zur Umgebung inklusive ihrer Baustruktur und Charakteristik vermissen und wirken oft wie theoretische Überlegungen, die einfach mal mitten in die Stadt gesetzt wurden und so auch überall anders (nicht) reinpassen würden. Wenn der Bezug und der Übergang zur Umgebung aber überarbeitet werden, kann da etwas Gutes entstehen, was den jetzigen unhaltbaren Zustand in etwas Positives verwandelt!

Hinweis auf die Bedeutung unversiegelter Flächen für die Frischluftzufuhr; undefinierte Grünflächen zwischen bestehender Verkehrsinfrastruktur zu errichten, würden allerdings zu Kriminalität führen; solche Restflächen sollen also mit sinnvoller Nutzung bespielt werden wie z.B. Kleingärten; Vorschlag, den mittleren und südlichen Teil der Kleingartenanlage östlich des Westkreuzes zu erhalten, im nördlichen Teil hingegen ein neues Zentrum zu schaffen und eine Anbindung zum Westkreuz zu ermöglichen.

1 0

„Ich würde mir wünschen, dass das Gebiet auch etwas Besonderes zu bieten hat: Im Süden derzeit sind es die Pferdeställe, die für diesen Ort und die Stadtkinder eine ungewöhnliche Attraktion sind und die dort sehr gut erhalten werden könnten. Bei keinem der Entwürfe kann ich eine bessere Nutzung dieses schwierigen Ortes erkennen. Für eine Wohnbebauung und gleichzeitige Erschließung des Geländes fehlt dort einfach der Platz. *Der zusätzliche Schall, den eine teilweise geplante Bebauungskante auf den Eichkamp wirft, ist unbedingt zu vermeiden. Die Fahrrad-Highline [„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.] gefällt mir gut. Das scheint ein attraktive Idee zu sein, die den Ort und alle umliegenden Gebiete verbessert.*

46317

Das Gelände neben dem Güterbahnhof verträgt eine Wohnbebauung. Schulen, Kitas und Infrastruktur müssen unbedingt mit bedacht werden. Begleitende Freiraumzonen für Erholung oder Sport, eher im Kern des Gebietes, als neben der Avus oder der Bahn.

Und wenn man es schafft ein Gebiet ohne individuellen Autoverkehr planen, so braucht man doch Orte zum umsteigen oder anliefern...

Es würde mich interessieren, wie mit dem durch den Güterbahnhof verseuchten Boden umgegangen werden soll? Urban Gardening ist an dieser Stelle aktuell nicht sehr gesund.

Ist einer der Entwürfe wirklich für eine zukünftige, klimaneutrale Schwammstadt geeignet?“

Wunsch nach einer Besonderheit im Gebiet wie z.B. die Pferdeställe im Süden; es wird in den Entwürfen ein Mangel an besserer Nutzungen festgestellt; das Gebiet um den Güterbahnhof wird für Wohnnutzung sowie Schulen und Kitas als sinnvoll erachtet; Sport und Erholung wird im Kern als sinnvoll erachtet, nicht allerdings entlang der Verkehrsinfrastruktur; Nachfrage zum verseuchten Boden am ehemaligen Güterbahnhof und der dort entstehenden Nutzung.

0 0

Mobilität und Verkehrsinfrastruktur				
ID	Originaltext	Inhalte	+	-
46004	<p>„Mir macht Sorge dass die freitragenden Überleitungsentwürfe den Schallschutz in mehreren der Entwürfe nicht berücksichtigt haben. Da ist keine Schallschutzeinrichtung verbaut. Da würde der Schall weithin abgestrahlt und beeinträchtigt die Anwohner massgeblich. Bitte nachbessern. Ich versuche das auch bei der DEGES vorzubringen. Ein Erhalt der Abfahrt Halensee wäre dringend wünschenswert um den unvermeidlichen Autoverkehr nicht die Anwohner belasten zu lassen. Ob ich damit Erfolg habe weiss ich nicht, Aber den Schallschutz als einen Kern der Planung zu sehen wünsche ich mir von den Entwürfen...“</p>	/	6	0
46021	<p>„Sehr gut, dass Fahrrad- und Fußgängerverbindung von City in Richtung Grunewald gestärkt wird und damit der Naturraum gen City weitergedacht wird. Wichtig:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kaltluftschneise muss breit erhalten bleiben. 2. Verbindung zu bestehendend Siedlungen Eichkamp und Hilde-Ephraim-Str. muss auch baulich Rechnung getragen werden, d.h. keine Hochhausklotzbebauung, sondern kleinteiliger, Berliner Traufhöhe nicht überschreitend und viel Grün, nur so bleibt auch die Stadt der Zukunft für den Menschen lebenswert! 3. Autozuwegung nur über Zugänge von Planstraße 1 ausgehend oder von der Halenseestr. aus. Da bei erheblich mehr Bewohnern auch erheblich mehr Verkehr entsteht, ist dringend die Offenhaltung der Auf-Abfahrt zur A100 Halenseestraße notwendig, um nicht noch mehr Verkehr zur geplanten neuen Anschlussstelle Messe am Messedamm zu leiten. Auch eine Autozuwegung von der Cordesstraße aus darf es nicht geben, da hierdurch ebenfalls erheblich mehr Verkehr auf dem Messedamm/Jaffestr./Eichkampstraße entstehen würde. 4. Keine breiten und Hochhausfronten gegenüber Eichkamp, dadurch würde ein extremes Reflexionsschallproblem für Eichkamp entstehen durch den Lärm der A 115. Generell muss Schallproblem des gesamten Areals auch durch entsprechende Fassadenbeläge (Grünfassaden?) gelöst werden. 5. Vermeidung von Hochhäusern, es gibt schon zuviele "Unorte" dieser Art in der Stadt, an denen sich die Menschen nicht mehr gerne aufhalten (s. Potsdamer Straße, neue Hochhäuser an der Gedächtniskirche etc.) 6. als Orte der Vielfalt und des Wohlfühlens in der Stadtstruktursollten auch die Kleingärten soweit wie möglich erhalten bleiben. 7. <i>[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]</i> 7. Jeder Planer möge bitte so planen, dass er/sie selber auch in dieser neuen Wohnumgebung auf Dauer gerne wohnen würde, d.h. Kinder aufziehen, alt werden, nachbarschaftliche Netze pflegen, lebenswerte, grüne und nicht in Lärm und Monumentalität erstickende Umgebung ! 8. Damit dieses Projekt wirklich zum Wohle unserer Stadt Berlin gelingt, ist eine permanente Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation und enger Austausch mit Senat und allen planenden und bauenden Institutionen notwendig. <p>Bettina v. Moers“</p>	<p>Lob, dass Fahrrad- und Fußverkehr zwischen City und Grunewald gestärkt wird;</p> <p>Forderung, die Zuwegung des Gebiets mittels MIV nur über die Planstraße 1 oder die Halenseestraße zu ermöglichen; um Verkehr auf dem Messedamm zu entlasten, wird die Auf- und Abahrt zur A100 Halenseestraße als notwendig und eine Zuwegung über die Cordesstraße als nicht sinnvoll erachtet.</p>	5	0
46078	<p>„Die Integration des Messegelände Berlin in den Planungsprozess wird nur an der Oberfläche behandelt. Der Hinweis <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> wie "die Messe erhält eine neue Stadtfassade" sind wenig zielführend. Eine nachvollziehbare Anbindung des Planungsgebietes zur Haupterschließung des Messegeländes über Jaffeestraße, Messedamm, Masurenallee fehlt oder wird nicht ausreichend dargestellt.“</p>	/	2	0

<p>46092</p>	<p>„Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind, was im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte. Über welche Straßen wird das neue Wohngebiet auf der Kolonie am Westkreuz erschlossen?“</p>	/	12 0
<p>46128</p>	<p>„Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert? Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen? An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind, was im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte? Über welche Straßen wird das neue Wohngebiet auf der Kolonie am Westkreuz erschlossen?“</p>	/	7 0
<p>46129</p>	<p>„Wenn das Leben in den neuen Quartieren "autoarm" möglich sein soll, müssen Alltagsziele schnell und attraktiv zu Fuß und mit dem Rad erreichbar sein. Das betrifft nicht nur die Nahversorgung durch Einzelhandel für den täglichen Bedarf und Dienstleistungen sondern auch Kita, Schule und weitere soziale Einrichtungen. Was davon nicht allein für das jeweilige Quartier tragfähig ist (z.B. Supermarkt) und einen weiteren Einzugsbereich hat wie Schulen muss auch aus den angrenzenden Bestandsquartieren gut erreichbar sein (und/oder umgekehrt). Dafür braucht es geeignete möglichst direkte Verbindungen für Fuß- und Radverkehr UND es braucht eine gute Erreichbarkeit von ÖV-Haltestellen. Hierfür nur auf die bestehenden S-Bahnhöfe zu verweisen ist sicherlich nicht ausreichend: allenfalls für den südlichen Teil des Reitschulgeländes besteht hier ein guter direkter Zugang zum Bf Grunewald und den dortigen Bushaltestellen. Aus einem künftigen Quartier im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs sind die Wege dorthin aber teils relativ weit und auch der im nördlichen Abschnitt nähere Bahnhof Messe Süd/Eichkamp ist zumindest über die bestehende Cordesstraße nur umwegig, beschwerlich und unattraktiv erreichbar. Es muss also auch über eine ergänzende bzw. direktere ÖV-Erschließung der neuen Quartiere nachgedacht werden. Ebenso werden diese Quartiere (auch das Reitschulgelände) natürlich Fahrerschließungen z.B. für Ver- und Entsorgung benötigen, auch wenn der MIV dort weitgehend herausgehalten wird. Die Abwicklung des LKW-Verkehrs von und zum UCC im Bereich des Güterbahnhofsquartiers sollte unbedingt mit möglichst wenigen Überschneidungen oder Konfliktpunkten zur Quartierserschließung und dessen öffentlichen Räumen erfolgen.“</p>	<p>Forderung, ein gutes Netz für Fahrrad-, Fuß-, sowie ÖPN-Verkehr im Gebiet und darüber hinaus aufzubauen; bisherige Verkehrsinfrastruktur sei nicht ausreichend; notwendiger MIV sowie LKW-Verkehr soll mit so wenig Überschneidungen wie möglich in das Gebiet erfolgen.</p>	6 0

46138	<p>„Leider hat keiner der Teilnehmer die Vorgabe "möglichst viel Baufläche" in Frage gestellt. Eine stadtklimatisch sinnvolle grüne Zunge vom Grunewald bis zum Lietzensee und zum Bahnhof Charlottenburg wird dem Mantra nach immer mehr Wohnungsbau geopfert. Sinnvoller wäre es, den Wohnungsbau auf die schon jetzt stadtklimatisch nutzlosen vorhandenen Autobahntrassen zu konzentrieren und z. B. den "Autobahngraben" vom Hohenzollerndamm bis zum Rathenauplatz zu überbauen, wie im Projekt "Grüne Vene" vorgeschlagen. Das Güterbahnhofsgelände wäre für eine neue großzügige Kleingartenanlage gut geeignet und könnte im Tausch gegen gut erschlossene Kleingartenflächen im Innenstadtbereich Bauflächen an geeigneteren Stellen ermöglichen. Alle Entwürfe zur vorgeschlagenen Bebauung auf dem Güterbahnhofsgelände zeigen isolierte Kleinquartiere mit extrem aufwendigen Erschließungskosten. Kein Entwurf überzeugt durch eine brillante städtebauliche Idee. Die wie vom Himmel gefallenen Styroporklötzchen werden zurechtgerüttelt, damit sie 'reinpassen. Die Restflächen im Autobahn- und Eisenbahnkreuz sollten mit dichter Vegetation belegt werden, damit die Kaltluft weit in die Stadt hineinströmen kann. Positiv sehe ich die zum Teil Erfolg versprechenden Ansätze, mit der Straßen- und Bahnverkehrsverteilung einen entsprechenden Radwegeknoten als Zentrum eines Radwegenetzes zu verbinden. Auch die auf dem Gelände ausgewiesenen Baudenkmäler würden nicht durch Baumassen eingemauert werden sondern blieben als Solitäre sichtbare Denkanstöße, ggf. sogar nutzbar für die angestrebte Güternahverteilung."</p>	/	11 0
46142	<p>„Etlche Entwürfe sehen Baufelder angrenzend an den S-Bf Westkreuz vor, teils in hoher Dichte oder sogar als Hochhaus-Cluster. Es gibt viele Aspekte, unter denen die vorgeschlagenen Baufelder, Bauvolumen und Höhenentwicklungen an diesem Ort kritisch zu betrachten sind, auf die bereits in anderen Stellungnahmen hingewiesen wird. Darüber hinaus scheint aber teilweise auch ein Missverständnis hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung vorzuliegen: Vielleicht verleitet die Lage am AB-Dreieck Funkturm zu der Annahme, dass hier auch straßenseitig für den Kfz-Verkehr eine gute Erreichbarkeit anzunehmen sei. Heute ist der Bf Westkreuz immerhin von der A100 - wenn auch nur in Fahrtrichtung Nord - über eine Ausfahrt erreichbar. Mit dem Umbau des AB-Dreieck Funkturm entfällt jedoch auch diese Zufahrtmöglichkeit - von der AVUS her oder vom Stadtring in Fahrtrichtung Süden gab es sie schon bisher nicht. Künftig wird der Bereich um den Bf Westkreuz jedoch ausschließlich noch über die Halenseestraße vom Rathenauplatz her in Fahrtrichtung Norden erreichbar sein. Innerhalb des Plangebiets ist dieser straßenseitige Erschließungsmangel wohl kaum zu beheben und die in einigen Entwürfen beabsichtigte Straßenerschließung via Dernburgstraße wird doch hoffentlich nicht ernsthaft in Betracht gezogen? Hierzu wäre eine zeitnahe Klarstellung im wettbewerblichen Dialogverfahren ratsam."</p>	<p>Verwunderung darüber, wie die Anbindung des Kfz-Verkehrs angedacht wird, vor allem was die Erschließung via der Dernburgstraße betrifft; dazu wird eine Klarstellung im Laufe des Verfahrens gewünscht.</p>	8 0
46161	<p>[...] Mobilität: - zum Vergleich der Entwürfe muss klar sichtbar werden, wie die neuen Quartiere für den KFZ-Verkehr - d.h. Lieferverkehr, ÖPNV, Individualverkehr - erschlossen werden und wieviel Parkraum (in Relation zu den geplanten Bewohnern/Angestellten) geplant ist.. In mehreren Entwürfen bleibt das völlig unklar. - Anbindung der neuen (Wohn-)Gebiete für nicht-motorisierten Verkehr und ÖPNV: Die Anbindung muss in alle Richtungen geplant werden, so dass die Quartiere voneinander profitieren z.B. durch neuen Einzelhandel im Güterbahnhof-Areal. Auch das ist nicht überall zu erkennen. - 15 min Stadt: ist gefordert, aber nicht spezifiziert für wen: Wünschenswert wäre, wenn sich in den neuen Quartieren auch ein Mensch, der auf einen Rollator angewiesen ist, noch selbst versorgen könnten. - Wenn Berlin seine Klimaziele erreichen will, dann muss es zu einer Fahrrad- und ÖPNV-Stadt werden. Ein attraktiver Fahrradschnellweg parallel zu S-Bahn und Autobahn muss in jeden Entwurf hinein." [...]</p>	<p>Wunsch, die Erschließungen des Gebiets in den verschiedenen Entwürfen besser ersichtlich zu machen, um diese miteinander vergleichen zu können; nicht motorisierter Verkehr sowie ÖPNV sollen über das Gebiet hinaus gedacht werden und auch für die benachbarten Quartiere von Vorteil sein; das Quartier soll barrierefrei geplant werden; Forderung, eines attraktiven Fahrradschnellwegs parallel zur S-Bahn und Autobahn in allen Entwürfen.</p>	4 0

46190	<p>„Es ist bedauerlich zu sehen, dass der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert wird und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn nicht als solche erhalten bleibt. Es ist wichtig, dass die Bedürfnisse und Anliegen der lokalen Gemeinschaft in solchen Planungen berücksichtigt werden.</p> <p>Es ist auch unklar, wo die versiegelte Grünfläche kompensiert wird und wo Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen werden. Es ist wichtig, dass solche Ausgleichsmaßnahmen in der Nähe des ursprünglichen Standorts durchgeführt werden, um den Verlust von Grünflächen und Naturräumen zu minimieren.</p> <p>Es ist auch wichtig, den Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 zu berücksichtigen, der die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festgeschrieben hat. Es ist notwendig sicherzustellen, dass dieser Beschluss bei der Planung des Gebiets respektiert wird und dass im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte.</p> <p>Schließlich ist es wichtig zu klären, über welche Straßen ggf. das neue Wohngebiet auf der Kolonie am Westkreuz erschlossen wird. Die Erschließung sollte so gestaltet werden, dass sie die Belastung für die Umgebung minimiert und die Verkehrssicherheit gewährleistet.</p> <p>Insgesamt scheint es, dass bei der Planung des Westkreuzparks einige wichtige Fragen offen geblieben sind, die dringend geklärt werden müssen, um sicherzustellen, dass die Interessen der Gemeinschaft respektiert werden und dass die Auswirkungen auf die Umwelt minimal sind.“</p>	/	6 0
46193	<p>„Es ist bedauerlich zu sehen, dass der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert wird und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn nicht als solche erhalten bleibt. Es ist wichtig, dass die Bedürfnisse und Anliegen der lokalen Gemeinschaft in solchen Planungen berücksichtigt werden.</p> <p>Es ist auch unklar, wo die versiegelte Grünfläche kompensiert wird und wo Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen werden. Es ist wichtig, dass solche Ausgleichsmaßnahmen in der Nähe des ursprünglichen Standorts durchgeführt werden, um den Verlust von Grünflächen und Naturräumen zu minimieren.</p> <p>Es ist auch wichtig, den Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 zu berücksichtigen, der die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festgeschrieben hat. Es ist notwendig sicherzustellen, dass dieser Beschluss bei der Planung des Gebiets respektiert wird und dass im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte.</p> <p>Schließlich ist es wichtig zu klären, über welche Straßen ggf. das neue Wohngebiet auf der Kolonie am Westkreuz erschlossen wird. Die Erschließung sollte so gestaltet werden, dass sie die Belastung für die Umgebung minimiert und die Verkehrssicherheit gewährleistet.</p> <p>Insgesamt scheint es, dass bei der Planung des Westkreuzparks einige wichtige Fragen offen geblieben sind, die dringend geklärt werden müssen, um sicherzustellen, dass die Interessen der Gemeinschaft respektiert werden und dass die Auswirkungen auf die Umwelt minimal sind.“</p>	/	7 0
46212	<p>[...] Die Verbindung zum S-Bahnhof Westkreuz sollte Fußgänger, Fahrräder und Ähnliches einbeziehen.</p> <p><i>[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]</i> wird der Zugang über die Cordesstraße betont. Jedoch steht diese Zufahrtstraße zu den alten Gebäuden der Bahn unter Bestandsschutz. [...]</p>	/	3 0

46216	<p>[...] • Der motorisierte Individualverkehr ist auf ein Minimum zu begrenzen und darf die Umgebung nicht zusätzlich belasten. → Tipp für die weitere Planung: konkrete Voraussetzungen für ein autoarmes Quartier schaffen, die Cordesstraße dem Fuß- und Radverkehr vorbehalten, Erreichbarkeit der umliegenden S-Bahnhöfe durch direkte Zuwegung und evtl. Buslinien gewährleisten [...]</p>	<p>Wunsch, den MIV mit konkreten Maßnahmen auf ein Minimum zu reduzieren; z.B. soll die Cordesstraße dem Fuß- und Fahrradverkehr überlassen werden und die umliegenden S-Bahnhöfe durch Busanbindungen miteinander verbunden werden.</p>	7	0
46231	<p>„Insgesamt fällt auf, wie schwer es [“Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.] fällt, das stark zergliederte Gebiet sinnvoll zu entwickeln. Die teilende Wirkung von Stadtautobahn, Avus und den Bahnstrecken machen eine zusammenhängende Entwicklung nahezu unmöglich. Mal mehr und mal weniger erfolgreich und ernsthaft werden die Qualitäten und Herausforderungen der stadträumlichen Fragmente erkannt und entwickelt. Es entstehen aber überwiegend isolierte Lösungsvorschläge, einzelne Inseln mit einer spezifischen Qualität und Nutzung, die übergeordnet nur wenig zusammenhängen und teils zu klein sind, um gute Stadträume oder Grünflächen entstehen zu lassen.</p> <p>Um diese Gebiete qualitativ weiter zu entwickeln und die anschließenden Quartiere nachhaltig miteinander zu vernetzen, müsste man grundsätzlicher über den Neubau des Autobahnkreuzes nachdenken. Die Verkehrsflächen, insbesondere die Autobahn, nehmen zu viel Platz ein, um wirklich gesunde Stadträume in ihrer Nachbarschaft entstehen zu lassen. Die erwünschte Verzahnung der Quartiere wird in den Plänen und Modellen durch viel grüne Farbe symbolisch markiert. Es ist jedoch nur schwer vorstellbar, dass die erhofften Verbindungen und Qualitäten tatsächlich in die Realität übertragbar sind, wenn man die betroffenen Orte mit ihren starken Lärm- und Abgasemissionen kennt. Auch die Erschließung der Flächen durch neue Radwege und Verbindungsbrücken ist ein guter Schritt in die richtige Richtung. Es ist aber sehr fraglich, ob einzelne Radwege ausreichen, um die isolierten Fragmente miteinander räumlich zu verbinden. Ohne die Reduzierung der Verkehrsflächen, können die guten Planerteams leider nur Stückwerk produzieren.</p> <p>Inbesondere, da das Autobahndreieck gerade neu geplant wird, sehe ich es als eine recht tragische, vertane Chance, die Entwicklung der Verkehrswege und der angrenzenden Stadt- und Grünräume integrativ zu denken und entwickeln. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten bei Autobahnbau und Stadtentwicklung sind bekannt. Trotzdem finde ich es wichtig, auf diese Problematik hinzuweisen, da es kaum nachzuvollziehen ist, wie diese riesige, zentrumsnahe Fläche nicht noch sinnvoller für die Stadt aktiviert werden kann.“</p>	/	3	0
46240	<p>[...] Die Erschließung des Gebiets durch Rad- und Fußgängerwege muss darauf achten, dass die Nutzer_innen sich, insbesondere auch in der Nacht, sicher fortbewegen können. Das neue Wohngebiet könnte ansonsten durch ein Gefühl der Unsicherheit unattraktiv sein und zu einem Problemviertel werden. [...]</p>	/	2	0

„Unter den Anforderungen und Fragestellungen in der Aufgabenbeschreibung zu Zukunftweisendem städtischem Bauen, das demografischen Wandel, neue Mobilität, gemischtes Wohnen und Arbeiten, Kreislaufwirtschaft, eine nicht überhitzte Schwammstadt und Klimaneutralität berücksichtigen soll, ist es eine Ironie, dass das Projekt von einer Autobahn bestimmt ist, die ihm den Platz für Entfaltung nimmt und alles zerschneidet.

In keinem der Entwürfe wird das hinterfragt und werden Überlegungen angestellt, wie der über diese Autobahn einfließende Verkehr aus der Stadt herausgehalten werden kann. Wir schlucken einfach die heutige Gegebenheit, die so wenig den Vorstellungen von der Stadt der Zukunft entspricht. Insgesamt finde ich die Entwürfe alle nicht wirklich zukunftsweisend, es wird auf dem Restraum versucht, per Fahrradweg, mal per Windrad und Solaranlage Gründach die ökologische Stadt zu mimen. Wollen wir wirklich auf der Grundlage der heutigen Zwangs-Situation 20 Jahre in die Zukunft denken und dabei so traditionell und wenig visionär vorgehen? Zum Mindesten: Es benötigt hier einen Umsteigeort vom Auto auf klima- und stadtfreundliche Verkehrsmittel, der Bahnhof Westkreuz, das ICC, der Raum zwischen Messe und ICC könnte für einen solchen Verkehrshub genutzt werden. Besser noch: PKW bleiben mehrheitlich noch weiter draußen, dann kann die Autobahn schrumpfen und mehr Raum für eine klimaneutrale Stadt lassen. Für eine gute Umsteigemöglichkeit zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln muss der Bahnhof Westkreuz hier besser erschlossen, angebunden werden, was bei einigen der Entwürfe geschieht.

Dafür sind die geplanten Gebiete in quasi allen Entwürfen selbst offensichtlich autofrei angelegt. Aber ÖPNV gibt es nur mit den weit auseinander liegenden Bahnhöfen. Wer nicht mit dem Rad unterwegs ist, muss kilometerweit laufen. *[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]* Ebenfalls wird nicht in allen Entwürfen die Anforderung des UCC erfüllt, über die man sich ggfs. Versorgung und Müll-Entsorgung der Quartiere vorstellen kann. **Die neuen Quartiere benötigen auch eine Infrastruktur jenseits von Verkehrsflächen: Lebensmittelläden, Kita, Schule..., fast nirgends erwähnt.** Generell fallen bei den meisten Entwürfen die textliche Beschreibung der angeblich alles durchziehenden Grünflächen, der offene Bebauung und das, was die Modelle und Zeichnungen dann zeigen, recht weit auseinander. Im Plan oder Modell bleibt häufig als grünes Band die S-Bahntrasse, Gleise, Schotter und ein bisschen Böschung und die Restflächen um die Autobahnauf- und Abfahrten. Der Rest wird oft sehr dicht bebaut. Begrüßenswert sind die vielen Versuche, die verschiedenen Quartiere miteinander und mit Grunewald und Eichkamp zu verbinden, wenn auch teilweise schwervorstellbar ist, wie die breite Autobahn oder gleich 4 - 6 gleisige bestehende Bahntrassen hier überwunden werden sollen, Brücken und Unterführungen kosten die öffentliche Hand viel Geld, entfallen dann möglicherweise auf Geldmangel - das darf hier nicht passieren, sonst bleiben die Quartiere isolierte Problemzonen wie bislang. Sehr gut kann ich mir die in vielen Entwürfen vorgesehenen geplanten Fahrradtrassen, die den Kronprinzessinnen-Radweg und das gesamte Planungsgebiet mit Charlottenburg um den Lietzensee/Kantstraße/Kaiserdamm verbinden vorstellen, das ist in beiden Richtungen ein echter Gewinn und erlöst die Fahrradfahrenden von den schrecklichen Kreuzungen rund um das ICC, hier besonders charmant die Highline *[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]* vom Schmetterlingsplatz bis Rönnestr., die eine Art modernes Stadtwahrzeichen für den Stadteingang darstellen kann, weil sie über allem liegt und weithin sichtbar ist, ein hier sehr passendes neues Wahrzeichen für diesen bislang reinen Verkehrsort sein kann. **Hohe Gebäude als Blickfang oder Wahrzeichen zur Wiedererkennung braucht es hier neben dem Funkturm, dem ICC und den Denkmalbauten Tribüne und Mercedeshaus nicht.**

Vorschlag, einen klima- und stadtfreundlichen Verkehrshub am Westkreuz zu planen, der einen Umstieg vom Auto ermöglicht; Wunsch den MIV aus dem Quartier zu lassen und Autobahnflächen zu reduzieren; Kritik, dass die Bahnhöfe für eine Fußverkehrerschließung zu weit auseinander liegen und der UCC nicht in allen Entwürfen ausreichend berücksichtigt wird; Brücken und Unterführungen werden in diesem Gebiet als wesentlich erachtet, um das Gebiet erschließen zu können; positiv werden die Fahrradtrassen bewertet, die den Kronprinzessinnen-Radweg und das gesamte Planungsgebiet mit Charlottenburg um den Lietzensee/Kantstraße/Kaiserdamm verbinden.

46241

1 0

46243	<p>[...] Die große Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen zerrupft die Gegend in verschiedene Gebiete. Eine Stadtplanung wird ohne z.B. eine Überdachung der Autobahn die verschiedenen Gebiete nicht zusammenführen können. Wege schaffen Zugang und Verbindung, es entstehen durch die Wege allerdings keine zusammenhängenden Gebiete. Die meisten der Entwürfe versuchen einen Zusammenhang zu schaffen, der auf den Bildern farblich und in den Modellen herausgearbeitet ist [<i>"Teamspezifischer Hinweis" gelöscht.</i>], so in der Umsetzung jedoch nicht erreichbar ist; die Darstellungen sind irreführend. Es wird hierdurch ein Bild der Gegend in der Zukunft suggeriert, dass ohne eine große Veränderung der Infrastruktur (z.B. Überdachung der Autobahn) nicht erreichbar sein wird. [...] Grundsätzlich ist bei der Erschließung des Gebiets durch Rad- und Fußgängerwege auf Sicherheitsaspekte insbesondere in der Nacht zu achten. Das neue Wohngebiet könnte durch ein Gefühl der Unsicherheit bei der Benutzung der Wege unattraktiv zum Wohnen sein und deshalb auch zu einem Problemviertel werden. [...]</p>	<p>Kritik an irreführenden und unrealistischen Darstellungen, auf denen die Autobahn kaum ersichtlich ist; die Fuß- und Fahrradverkehrswege sollen auch nachts sicher sein.</p>	1	0
46316	<p>[...] „Es ist grundsätzlich richtig und wichtig, das Areal um das Westkreuz neu zu denken und es von seiner Funktion als abstoßender Verkehrsknotenpunkt zu lösen. Der Abbau seiner Barrierewirkung in Form neuer Wegeverbindung insbesondere für Rad- und Fußverkehr ist dabei essenziell. [...]</p>	/	1	0
46317	<p>[...] Die Fahrrad-Highline [<i>"Teamspezifischen Hinweis" gelöscht.</i>] gefällt mir gut. Das scheint ein attraktive Idee zu sein, die den Ort und alle umliegenden Gebiete verbessert. [...] Und wenn man es schafft ein Gebiet ohne individuellen Autoverkehr planen, so braucht man doch Orte zum umsteigen oder anliefern... [...]</p>	/	0	0

Klima- und Umweltschutz				
ID	Originaltext	Inhalte	+	-
46021	[...] 1. Kaltluftschneise muss breit erhalten bleiben. [...]	/	5	0
46055	<p>„das Statement des NABU muss auch für die (noch) vorhandenen Brachen im Planungsgebiet gelten https://berlin.nabu.de/news/2023/32997.html“</p>	/	0	0

46107	<p>„Dass neue Wohnungen dringend benötigt werden stellt sicher niemand in Frage. Allerdings stelle ich mir die Frage, warum so viele dieser neuen Wohnungen kein neues nachbarschaftliches Miteinander schaffen?</p> <p>Eine seit Jahren gewachsene Kleingarten Kolonie mit so vielen Gebäuden (egal welchem Zwecke sie dienen sollen) zu zerstören ist nicht zu verstehen. Neubauten sollen zwar nur genehmigt werden wenn diese ausreichend Versickerungsflächen ausweisen, aber warum eine riesige Versickerungsfläche wie die Kleingarten Kolonie zum größten Teil versiegelt werden soll, um dann mit wesentliche geringeren Versickerungsflächen zu entstehen kann ich nicht nachvollziehen. Über den Verlust des alten Baumbestands, der die letzten trockenen Jahre auch deshalb gut überstanden hat, weil die Bäume nicht an einer betonierten Straße stehen, kann man auch nur den Kopf schütteln. Der Bürgerwille scheint bei der Planung vielleicht kurz wahr, aber mitnichten ernstgenommen worden zu sein.</p> <p>Wie stellen sich die Planer "Urbane Landwirtschaft" vor? Warum soll ein seit mehreren Jahren funktionierendes Urban Garden Projekt innerhalb des Westkreuzgartens, einer kommerziellen Landwirtschaft geopfert werden..."</p>	<p>Kritik einer fehlenden Nachbarschaftsplanung sowie der Versiegelung der Kleingartensiedlung; Verwunderung darüber, dass das funktionierende Urban Gardening Projekt innerhalb des Westkreuzes, einem kommerziellen Landwirten geopfert werden soll.</p>	13	0
46120	<p>„Die Stadt braucht Grün! Wie viele durch Kleingärtner:innen geschaffene und gepflegte grüne Flächen sind in den letzten Jahrzehnten verschwunden?</p> <p>Der Klimawandel ist da und weiterhin wird dieses wichtige Grün, das für Erholung, Umweltbildung, Artenvielfalt und frische Luft (Kaltluftschneise vom Grunewald in die Stadt) für alle Bürger:innen der Stadt sorgen soll, zerstückelt und wegrationalisiert. In den Entwürfen kommen Gärten zum großen Teil überhaupt nicht mehr vor. Hier wäre wünschenswert gewesen, die Kolonie als Ganzes zu betrachten und zu erhalten.</p> <p>Nebenbei sei bemerkt, dass eine "Bearbeitungszeit" für die Bürger:innen von 16 Tagen nicht ausreichend ist, um allen die Gelegenheit zu geben, jeden Plan einzeln zu studieren, für sich zu bewerten und hier angemessen zu kommentieren!"</p>	<p>Forderung, die Kleingartensiedlung zu erhalten; Kritik, dass Gärten in den Entwürfen kaum mehr vorkommen.</p>	11	0
46161	<p>[...] Lärmschutz/Kälteschneise/Licht -- die Gebäudehöhe beeinflusst erheblich das Klima und den Lärm der neuen Gebiete und der bereits vorhandenen angrenzenden Wohngebiete. Für jeden Entwurf brauchen wir eine Karte, die ausweist, wie sich die Luftströme und die Lärmverbreitung durch die geplanten Gebäude verändert. Nur so kann man frühzeitig erkennen, was für eine Bebauung wo möglich ist: Hochhäuser auf dem Reitschulareal würden beispielsweise erheblichen Einfluss auf die Lärmbelastung der anliegenden Siedlungen haben - entweder wird der Lärm der Avus oder der der Bahn verstärkt reflektiert.</p> <p>- Rund um den Bahnhof Westkreuz gilt das ganz besonders: Hier sind in vielen Entwürfen erstaunlich hohe Gebäude geplant, bei denen man sich nicht so recht vorstellen kann, wie sie dorthin passen sollen, ohne die bestehenden Gebäude zu erdrücken. [...]</p>	<p>Wunsch nach Darstellungen, auf denen ersichtlich ist, wie sich die Luftströme und Lärm durch die geplanten Gebäude verändern; die hohen Gebäude um den Bahnhof Westkreuz seien schwer vorstellbar.</p>	4	0
46195	<p>[...] „1. Wie soll hier Frischluft in die City fließen bei einer tendentiell so massiven Bebauung?</p> <p>2. Und wo werden Ersatzflächen für die Kleingärten geschaffen bzw. abgeräumte und zubetonierte Grünflächen kompensiert? [...]</p>	/	7	0

<p>46204</p>	<p>„Jedwede Bebauung an diesem Ort muss aus Prinzip verboten werden. Bei fast jeder Planung werden die Kleingärten und das viele Grün größtenteils verdrängt. Das ist nicht nur für die Kleingärtner und die Anwohner sehr schlimm, sondern es ist für die ganze Stadt Berlin ein Dilemma. Die frische Luft aus dem Grunewald muss ungehindert in die Stadt fließen, es ist an dieser Stelle der einzige Weg. Ich empfehle hier einen Artikel in der Berliner Morgenpost vom 31.07.2015 „Warum Berlin kalte Luft zum Atmen braucht“, in dem das schon sehr schön veranschaulicht wurde. Jedes neue Gebäude mehr an dieser Stelle wird die frische Luft aus dem Grunewald hindern, die Stadt abzukühlen und wir wissen schon heute, wie unerträglich die Sommer in Berlin sein können. Hier geht es natürlich gerade deswegen darum, die dort bereits bestehende Natur stehen zu lassen. Es ist alles da, was Flora, Fauna und Berlin benötigt. Natürlich wäre es schade für die Kleingärtner, ihre Gärten zu verlieren, gleichzeitig geht es hier um noch so viel mehr als das. Mir ist daher nicht begreiflich, dass man überhaupt weitere Pläne schmiedet, aller scheinbaren Wohnungsnot zum Trotz, die ganz sicher auch so nicht gelöst werden wird. Insofern würde ich keinen der hier vorgeschlagenen Ideen für die Bebauung unterstützen. Dass Dialogwerkstätten stattfinden und deren Inhalte dann kaum Gehör finden wurde hier bereits hinreichend kommentiert und ich schließe ich mich dieser Kritik an.“</p>	<p>Kritik an der gesamten Planung, da eine Bebauung in diesem Gebiet für weitere Überhitzung der Stadt sorgt; Kritik, im Rahmen der Dialowerkstätten geäußerte Kommentare würden kein Gehör finden.</p>	<p>5 1</p>
<p>46210</p>	<p>[...] Die Häuser entlang der Autobahn könnten auch Lärmschutz für die Dernburgstrasse werden. Die Dächer könnten begrünt und mit einander verbunden werden. [...]</p>	<p>/</p>	<p>0 1</p>
<p>46212</p>	<p>[...] Das ganze Areal sollte der Durchlüftung des dichten angrenzenden Hochbaubereiches wegen ohne zu starke Störelemente geplant werden; was auch für die Verdünnung der hohen Emissionen im Gebiet wichtig wäre. [...] Auch sollten im gesamten Bereich genügend grüne Flächen und begrünte Bauten eingeplant werden, um die Kaltlufterzeugung weiterhin zu gewährleisten. [...]</p>	<p>/</p>	<p>3 0</p>
<p>46216</p>	<p>[...] • Die Nutzung des Geländes muss seine stadtklimatische Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet und Kaltluftschneise zur Innenstadt erhalten. → Tipp für die weitere Planung: großzügig unversiegelte Grünschniesen freihalten, voluminöse Querriegel vermeiden und auf Hochhäuser verzichten – keine bauliche Verengung oder gar Verriegelung des Stadteingangs! [...]</p>	<p>/</p>	<p>7 0</p>
<p>46229</p>	<p>„Sehr geehrte Damen, Herren und Diverse, bei der Betrachtung der Pläne scheint mir, dass sie alle ziemlich aus der Zeit gefallen sind und ins letzte Jahrhundert gehören. Es kann doch angesichts des Klimawandels und der Probleme mit mangelndem Grundwasser niemand ernsthaft planen, weitere Flächen zu versiegeln und Gärten zu beseitigen. Vielmehr muss es doch darum gehen, Flächen zu entsiegeln um die Grundwasserbildung zu fördern und Kaltluftschneisen zu erhalten, um Berlin angesichts des Klimawandels lebenswert und bewohnbar zu erhalten. Für - auch aus meiner Sicht - erforderlichen Neubau sollte auf bereits versiegelte Flächen zurückgegriffen werden, indem z. B. die Autobahnen überbaut oder, noch besser, zurück gebaut und mit Wohnhäusern bebaut werden. Mit freundlichen Grüßen J. Bruger“</p>	<p>Kritik an der Versiegelung von bisherigen Freiflächen; einzig für Bebauung in betracht gezogene Flächen sollen bereits versiegelte Fläche sein.</p>	<p>8 0</p>

46240	[...] Damit die Stadt lebenswert bleibt, ist eine gute Frischluftzufuhr und ausreichende Grünflächen wichtig für die Temperaturregulierung. Da der Wind hier in der Regel aus Richtung Westen kommt, darf die neue Bebauung diese Frischluftzufuhr nicht einschränken oder gar verhindern. [...]	/	2	0
46248	[...] „Berlin wird durch den Klimawandel zunehmend mit Hitzeperioden konfrontiert. Damit die Stadt lebenswert bleibt, sind eine gute Frischluftzufuhr und ausreichende Grünflächen wichtig für die Temperaturregulierung. Da der Wind in der Gegend meistens aus Richtung Westen kommt, darf die neue Bebauung diese Frischluftzufuhr nicht einschränken oder gar verhindern. [...] Lärmschutz entlang der Autobahn ist wichtig. Evtl. kann das auch durch geeignete Bebauung entlang der Autobahn erreicht werden. [...]	Forderung, die Frischluftzufuhr durch Bebauung nicht zu behindern; Bebauung entlang der Autobahn als Lärmschutz wird als sinnvoll erachtet.	2	0
46259	„Nachtrag: Generell gilt für alle Planungen, wir müssen jeden erwachsenen Baum erhalten, sie wachsen über Generationen nicht nach und sind lebensnotwendig für eine im Klimawandel erträgliche Stadt, falls sie das selber überleben.“	/	2	0
46298	„Mehr Mut bitte! Der Stadteingang West steht für die großen Themen des 20. Jahrhunderts. Der Funkturm ist Wahrzeichen für den Eintritt ins Medienzeitalter. Der Bahnhof Westkreuz ist das Sinnbild für Massenmobilität. Die Avus ist ein Zeugnis von Technik und Innovation. Das ICC steht für die großen gesellschaftlichen Umbrüche der 60er und 70er Jahre. Und die Entwürfe? Platzieren brav Klötzchen und gestalten Stadtquartiere, oftmals in völliger Ignoranz und Respektlosigkeit gegenüber diesem fantastischen Ort. Wenn es EIN grosses Thema dieses beginnenden 21. Jahrhunderts git, dann doch wohl den Klimawandel. Wo bleibt der Entwurf, der radikal renaturiert, maximal entsiegelt, Grünflächen erhält, höchstens an den Rändern verdichtet? Wo bleibt der Entwurf der menschliche Proportionen und Gebäudevolumina ggü monstösen und unökologischen Hochhausfeldern den Vortritt gibt? Wo bleibt der Entwurf, der jemals auf die geologische Karte geblickt hat, und den schmalen Aufweg vom urstromtal auf die Teltower Platte entdeckt hat? Ein wirklich großer Entwurf, würde sich ein großes Thema nehmen. Bitte mehr Mut!“	Forderung nach mehr Mut bei den Entwürfen: die Besonderheit des Ortes (er wäre repräsentativ für die großen Themen des 21. Jh) werde in den Entwürfen nicht wiedergespiegelt; Forderung das Thema Klimawandel viel stärker einzubinden: radikal renaturieren, maximal entsiegeln, Grünflächen erhalten, menschliche Maßstäbe berücksichtigen.	2	0
46317	[...] Der zusätzliche Schall, den eine teilweise geplante Bauungskante auf den Eichkamp wirft, ist unbedingt zu vermeiden. [...] Ist einer der Entwürfe wirklich für eine zukünftige, klimaneutrale Schwammstadt geeignet?" [...]	/	0	0

Bebauung und städtebauliche Qualität				
ID	Originaltext	Inhalte	+	-
46004	<p>[...] „Mir macht Sorge dass die freitragenden Überleitungsentwürfe den Schallschutz in mehreren der Entwürfe nicht berücksichtigt haben. Da ist keine Schallschutzeinrichtung verbaut. Da würde der Schall weithin abgestrahlt und beeinträchtigt die Anwohner massgeblich. Bitte nachbessern. Ich versuche das auch bei der DEGES vorzubringen. [...] Ob ich damit Erfolg habe weiss ich nicht, Aber den Schallschutz als einen Kern der Planung zu sehen wünsche ich mir von den Entwürfen..." [...]</p>	Sorge fehlender Schallschutzplanungen.	6	0
46021	<p>[...] 2. Verbindung zu bestehend Siedlungen Eichkamp und Hilde-Ephraim-Str. muss auch baulich Rechnung getragen werden, d.h. keine Hochhausklotzbebauung, sondern kleinteiliger, Berliner Traufhöhe nicht überschreitend und viel Grün, nur so bleibt auch die Stadt der Zukunft für den Menschen lebenswert! [...]</p> <p>4. Keine breiten und Hochhausfronten gegenüber Eichkamp, dadurch würde ein extremes Reflexionsschallproblem für Eichkamp entstehen durch den Lärm der A 115. Generell muss Schallproblem des gesamten Areals auch durch entsprechende Fassadenbeläge (Grünfassaden?) gelöst werden.</p> <p>5. Vermeidung von Hochhäusern, es gibt schon zuviele "Unorte" dieser Art in der Stadt, an denen sich die Menschen nicht mehr gerne aufhalten (s. Potsdamer Straße, neue Hochhäuser an der Gedächtniskirche etc.)</p> <p>6. als Orte der Vielfalt und des Wohlfühlens in der Stadtstruktur sollten auch die Kleingärten soweit wie möglich erhalten bleiben. [...]</p>	<p>Forderung einer baulichen Verbindung zu den bestehenden Siedlungen Eichkamp und Hilde-Ephraim-Str. durch kleinteilige Bebauung, Vermeidung von Hochhäusern und mehr Grünflächen;</p> <p>Wunsch, keine Hochhausfronten gegenüber dem Eichkamp zu planen um Schallentstehung zu vermeiden; Schallschutz soll generell besser eingeplant werden;</p> <p>Wunsch, die Kleingärten zu erhalten.</p>	5	0
46092	[...] Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert [...]	/	12	0
46128	[...] Wo wird die versiegelte Grünfläche kompensiert? [...]	/	7	0
46138	<p>[...] „Leider hat keiner der Teilnehmer die Vorgabe "möglichst viel Baufläche" in Frage gestellt. Eine stadtklimatisch sinnvolle grüne Zunge vom Grunewald bis zum Lietzensee und zum Bahnhof Charlottenburg wird dem Mantra nach immer mehr Wohnungsbau geopfert. Sinnvoller wäre es, den Wohnungsbau auf die schon jetzt stadtklimatisch nutzlosen vorhandenen Autobahntrassen zu konzentrieren und z. B. den "Autobahngraben" vom Hohenzollerndamm bis zum Rathenauplatz zu überbauen, wie im Projekt "Grüne Vene" vorgeschlagen. Das Güterbahnhofsgelände wäre für eine neue großzügige Kleingartenanlage gut geeignet und könnte im Tausch gegen gut erschlossene Kleingartenflächen im Innenstadtbereich Bauflächen an geeigneteren Stellen ermöglichen. Alle Entwürfe zur vorgeschlagenen Bebauung auf dem Güterbahnhofsgelände zeigen isolierte Kleinquartiere mit extrem aufwendigen Erschließungskosten. Kein Entwurf überzeugt durch eine brillante städtebauliche Idee. Die wie vom Himmel gefallenen Styroporklötzchen werden zurechtgerüttelt, damit sie 'reinpassen. Die Restflächen im Autobahn- und Eisenbahnkreuz sollten mit dichter Vegetation belegt werden, damit die Kaltluft weit in die Stadt hineinströmen kann. [...] Auch die auf dem Gelände ausgewiesenen Baudenkmäler würden nicht durch Baumassen eingemauert werden sondern blieben als Solitäre sichtbare Denkanstöße, ggf. sogar nutzbar für die angestrebte Güternahverteilung." [...]</p>	<p>Kritik an Flächenversiegelung; Idee, anstelle Freiflächen zu versiegeln, Autobahnflächen zu bebauen;</p> <p>Vorschlag, aus dem Güterbahnhofsgelände eine Kleingartenanlage zu machen; Kritik, die Entwürfe zeigen zu isolierte Quartiere mit aufwendigen Erschließungskosten; es fehle in allen Entwürfen an städtebaulichen Ideen;</p> <p>Vorschlag, die Restflächen im Autobahn- und Eisenbahnkreuz mit dichter Vegetation zu begrünen; Baudenkmäler sollen als Solitäre erhalten bleiben.</p>	11	0

46142	<p>[...] „Etliche Entwürfe sehen Baufelder angrenzend an den S-Bf Westkreuz vor, teils in hoher Dichte oder sogar als Hochhaus-Cluster. Es gibt viele Aspekte, unter denen die vorgeschlagenen Baufelder, Bauvolumen und Höhenentwicklungen an diesem Ort kritisch zu betrachten sind, auf die bereits in anderen Stellungnahmen hingewiesen wird. [...]</p>	/	8 0
46212	<p>[...] <i>["Teamspezifischen Hinweis" gelöscht.]</i> gehen von generell hohen Bauten aus (ca. 7 Geschosse und Hochhäuser). Muss das ganze Areal aus Verwertungsgründen vollgebaut werden? Am Rande der Innenstadt sollte man sich der niedrig bebauten Umgebung anpassen und nicht umgekehrt. Im nördlichen Bereich des ehemaligen Güterbahnhofs Grunewald liegt das Terrain niedriger, so dass etwas höher gebaut werden könnte. [...] Als Höhenorientierung könnte man im südlichen Güterbahnhofs Gelände die ca. 25 Meter der Umgebungsbauten annehmen. Im tiefer gelegenen Gelände in Richtung S-Bahnhof Westkreuz und weiter nördlich könnten höhere Gebäude geplant werden, wobei die Höhen der Avus-Galerie und des Gebäudes des S-Bahnhofs Westkreuz eine Orientierung geben. [...]</p>	<p>Die Bebauungshöhe in den Entwürfen wird hinterfragt; Vorschlag, diese zur Innenstadt hin an die Umgebung anzupassen, im tieferliegenden nördlichen Bereich könne man hingegen höher bauen; als Höhenrichtwert sollen die AVUS-Tribüne sowie die Bebauung am Westkreuz dienen.</p>	3 0
46240	<p>[...] Eine Bebauung entlang der Autobahn ist als Lärmschutz sinnvoll. Zu klotzige Strukturen neben dem Wohnviertel am Lietzensee sind kontraproduktiv. Neue Bebauung muss sich dem bestehenden Viertel anpassen. [...]</p>	/	2 0
46241	<p>[...] Die neuen Quartiere benötigen auch eine Infrastruktur jenseits von Verkehrsflächen: Lebensmittelläden, Kita, Schule..., fast nirgends erwähnt. Generell fallen bei den meisten Entwürfen die textliche Beschreibung der angeblich alles durchziehenden Grünflächen, der offene Bebauung und das, was die Modelle und Zeichnungen dann zeigen, recht weit auseinander. Im Plan oder Modell bleibt häufig als grünes Band die S-Bahntrasse, Gleise, Schotter und ein bisschen Böschung und die Restflächen um die Autobahnauf- und Abfahrten. Der Rest wird oft sehr dicht bebaut. [...] Hohe Gebäude als Blickfang oder Wahrzeichen zur Wiedererkennung braucht es hier neben dem Funkturm, dem ICC und den Denkmalbauten Tribüne und Mercedeshaus nicht." [...]</p>	<p>Kritik an fehlender Nutzungsvielfalt; es wird ein großer Unterschied zwischen textlichen und bildlichen Darstellungen festgestellt, was die angeblich durchgängigen Grünflächen betrifft.</p>	1 0
46243	<p>[...] Eine Bebauung entlang der Autobahn ist als Lärmschutz sinnvoll. Gleichzeitig erschlagen zu große Strukturen das bestehende Wohnviertel am Lietzensee bzw. der Maßstab der neuen Bebauung muss sich dem bestehenden Viertel anpassen. [...]</p>	/	1 0

46248	<p>[...] Der Maßstab der neuen Bebauung muss sich dabei dem bestehenden Viertel anpassen - das ist in vielen der Entwürfe nicht berücksichtigt.</p> <p>Die bestehende Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen zergliedert die Gegend in verschiedene unverbundene Gebiete. Die einzige Möglichkeit, hieran etwas zu verändern, wäre eine zumindest partielle Überdachung der Autobahn. Hierdurch entstünden zusammenhängende Gebiete, mit Raum für Wohnungsbau, und Begrünung. [...]</p>	<p>Kritik, die neue Bebauung würde sich in den Entwürfen nicht an die bestehenden Viertel anpassen; Vorschlag, die trennende Verkehrsinfrastruktur teilweise zu überdachen um zusammenhängende Gebiete zu planen.</p>	2	0
46271	<p>„Die vorliegenden Entwürfe zeugen (bis auf [“Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]) von völliger Unkenntnis der verkehrstechnischen, historischen, und ökologisch-naherholungstechnischen Bedeutung des Bereiches um das Westkreuz. Während eine feingliedrige Bebauung an den Rändern, und im Bereich des Güterbahnhofs durchaus angemessen, verträglich und für ein lebenswertes Quartier zukunftsweisend ist, sind Entwürfe, die große Solitäre oder Hochhausagglomerationen im Zentrum der grünen Lunge vorsehen, eher von der eigenen Großmannssucht geprägt. Der westliche Stadteingang sollte von Funkturm, ICC, Westkreuz und Grün weiterhin dominiert werden. Ein geschickt zu diesen platzierter Solitär angemessener Größe mag vielleicht akzeptabel sein, nicht aber eine Behandlung der Fläche als "green field" für Verdichtung und vermeintliche Innenstadtquartiere mit Blockrandbebauung ... Ich würde mir für den weiteren Prozess eine detailliertere, respektvollere und vor allem durchdachtere Auseinandersetzung mit dem Ort wünschen. In der jetzt kommenden warmen Jahreszeit wird ein Spaziergang durch die Kleingärten jedem Planer hoffentlich hilfreiche Perspektiven, Panoramen und Details für eine behutsame Auseinandersetzung mit dem Ort liefern.“</p>	<p>Eine aufgelockerte Bebauung an den Rändern sei angemessen, Hochhäuser hingegen werden kritisch gesehen; Forderung, der westliche Stadteingang solle weiterhin von Funkturm, ICC, Westkreuz und Grünflächen dominiert werden.</p>	3	0
46316	<p>[...] Zur Messe ist es außerdem sinnvoll, durch Hochpunkte den Stadteingang zu markieren, weiter nach Westen sollte die Dichte und Höhe der Bebauung abnehmen. [...]</p>	/	1	0

Allgemeine Hinweise				
ID	Originaltext	Inhalte	+	-
45955	<p>„den vorgaben in dem auslobungstext wird bezüglich ökologie grünflächen und kleingärten nur deklamatorisch gefolgt</p> <p>oft erweisen sich die aussagen nur als schmückendes beiwerk sogenannte "spruchblasen" letztendlich geht es um bauen,bauen,bauen.....zwecks verwertung der flächen"</p>	/	2	0
45988	<p>„ergänzung: nach detaillierter betrachtung sämtlicher vorschläge hier ein bsp.</p> <p>"Die S-Bahn Station Westkreuz stellt ein ungemeines, aber kaum erschlossenes Potential dar. Es knüpft direkt an das Umfeld des Lietzensees an und vermittelt nach Südwesten zum Güterbahnhof. Ihm kommt räumlich und funktional eine wichtige Gelenkfunktion zu, die wir baulich aufnehmen möchten - mit der Station als neues Zentrum in der Mitte. Durch die unterschiedlichen Lagen und verkehrlichen Belastungen und Anschlüsse, können wir uns einen Gradient von High Tech Produktion über Low Tech Wohnen bis zu Land Tech und Urban Gardening Nutzen vorstellen. In Richtung Lietzensee und Neue Kantstrasse hält die Bebauung Abstand zu den markanten Häuseransichten der Dernburgstrasse und nimmt hier einen neuen Land-Park in die Mitte. Bebauung wird hier als integrierte Lösungen gesehen, Low Tech - trifft High Tech. Der Geist der Kleingärten lebt in neuen Formen der Nahrungsmittelproduktion weiter, Lärmschutz ist integriert gleichzeitig Grün und Aufenthaltsraum, die „abgehängte Lage wird zum wohnräumlichen Vorteil."</p> <p>die Bahnlandwirtschaft mit ihren hunderten von Kleingartennutzern bleibt draußen vor.Dialog mit dem Bestand sieht anders aus!"</p>	Kritik, es gäbe keinen Dialog mit dem Bestand, vor allem was die Kleingartenanlagen betrifft.	1	0
45991	<p>„Grundsätzlich finde ich das Verfahren, die geplante Verdichtung und vieles in den Texten begrüßenswert, eine weitere Stellungnahme aber außerordentlich schwer: Jedenfalls ich finde in den Plänen nicht, welche neuen Wege vorgeschlagen werden. Die Strukturierung der neuen Baukörper scheint wesentlich von der Darstellungskunst des Einreichenden abzuhängen, die vorhandene Bebauung ist nicht gleichmäßig dargestellt. Vom Realismus der Verwirklichung kann man sich keine Vorstellung machen, die Videos haben bei mir nicht funktioniert, die Vorgaben für den Wettbewerb sind nicht unmittelbar ersichtlich. Besonders bedauerlich ist dies bei einem Vorhaben, das so Viele und so markante Orte betrifft. Die Empfehlung ist also, wesentlich mehr auf die Verständlichkeit und aktive Beteiligung der Bürger zu achten."</p>	Kritik, der Bestand wäre in den Darstellungen der Planungsteams nicht vergleichbar dargestellt, die Videos hätten nicht funktioniert und die Vorgaben des Wettbewerbs seien nicht unmittelbar ersichtlich gewesen; Empfehlung, die Inhalte besser und verständlicher nach außen zu kommunizieren.	4	0
46021	<p>[...] 7. ["Teamspezifischen Hinweis" gelöscht.] 7. Jeder Planer möge bitte so planen, dass er/sie selber auch in dieser neuen Wohnumgebung auf Dauer gerne wohnen würde, d.h. Kinder aufziehen, alt werden, nachbarschaftliche Netze pflegen, lebenswerte, grüne und nicht in Lärm und Monumentalität erstickende Umgebung ! 8. Damit dieses Projekt wirklich zum Wohle unserer Stadt Berlin gelingt, ist eine permanente Bürgerbeteiligung und Bürgerinformation und enger Austausch mit Senat und allen planenden und bauenden Institutionen notwendig.</p> <p>Bettina v. Moers"</p>	Hinweis, eine hohe Lebensqualität zu schaffen; Kritik an Lärm und Monumentalität; Forderung, einen konstanten Austausch zwischen Bürgerinnen und Bürger, Senat und Planenden aufrecht zu erhalten.	5	0

46048	<p>„Schön das es ein Verfahren in der Art und Weise gibt und es in der Avus Tribüne stattfand. Verwunderlich scheinen mir die wenigen Kommentare. Besonders bedauerlich finde ich das sich die Stadt Berlin der Planung der (Autobahn) Deges unterordnen muss. Das Auto hat uns sämtliche Stadträume zerschnitten die wir nun zu reparieren versuchen. Hier wäre es auch mal schön die Autos nach 100 Jahren "unter die Erde" zu bringen und die Mobilitätswende mit Verweis auf die Geschichte zu zeigen. Das geht woanders auch. Ich denke aber bei den tollen Planungsteams wird es gute Lösungen geben. Schöne Grüße aus Hamburg !"</p>	Lob an der Art des Verfahrens und der AVUS-Tribüne als Veranstaltungsort; Verwunderung über die geringe Beteiligung; Kritik, dass der Autobahnplanung durch die DEGES Vorrang eingeräumt wird; Idee, Autobahnen unterirdisch zu bauen.	2	0
46078	<p>[...] „Die Integration des Messegelände Berlin in den Planungsprozess wird nur an der Oberfläche behandelt. Der Hinweis [<i>„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.</i>] wie "die Messe erhält eine neue Stadtfassade" sind wenig zielführend. [...]</p>	/	2	0
46081	<p>„jetzt kann ja nichts mehr schief gehen (Achtung Ironie!) https://karriereportal-stellen.berlin.de/3-Wiss-Tarifbeschaeftigte-wmd-fuer-staedtebauliche-Projekt-de-j35637.html?bezugrd=CHP</p>	/	0	0
46092	<p>[...] „Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? [...] Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind, was im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte. [...]</p>	/	12	0
46120	<p>[...] Nebenbei sei bemerkt, dass eine "Bearbeitungszeit" für die Bürger:innen von 16 Tagen nicht ausreichend ist, um allen die Gelegenheit zu geben, jeden Plan einzeln zu studieren, für sich zu bewerten und hier angemessen zu kommentieren!" [...]</p>	/	11	0
46128	<p>[...] „Wieso wird der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn als solche nicht erhalten? [...] Wo werden Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen? An welcher Stelle wird der Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 berücksichtigt, mit dem die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festzuschreiben sind, was im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte? [...]</p>	/	7	0
46145	<p>„Güterbahnhof Greifswalderstraße: ein Beispiel wie es ausgehen wird/kann, wenn die Investoren die Planungen übernehmen https://taz.de/Bebauung-am-Ernst-Thaelmann-Park/!5919482/</p>	/	1	0

	<p>„interessanter hinweis von Raumscrip auf meine Frage: Wem gehört was? "Weiter wurde in der Aufgabenbeschreibung (Abs. 107) erklärt, dass für die Planungsteams die Frage des Eigentums im Rahmen der Planungen nicht zu beachten ist, da die Aufgabe der Planungsteams darin besteht, einen Gesamtentwurf, unabhängig von Eigentumsgrenzen zu erarbeiten. Die Eigentümerschaft im Planungsgebiet insgesamt und die Eigentumsübergänge innerhalb der Organe der Bahn im Speziellen sind daher für die Planungsteams für die Bearbeitung nicht relevant und würden von der Planungsaufgabe ablenken."</p>	
	<p>und es geht weiter: "die Naturschutzbelange werden durch Sachverständige der Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz und des Umwelt- und Naturschutzamtes Charlottenburg-Wilmersdorf vertreten, da diese die naturschutzrechtliche Fachaufsicht im Planungsgebiet innehaben. Naturschutzrechtlich versierten Bürgern und anerkannten Naturschutzverbänden steht es jedoch frei, sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung in das Verfahren einbringen." auf meine anfrage warum die Naturschutzverbände nicht als sachverständige eingebunden werden</p>	<p>Beschwerde, dass Naturschutzverbände nicht als Sachverständige in den Prozess miteingebunden werden und der Vorwurf, dass es sich beim Verfahren um eine Scheinbeteiligung handle.</p>
46148	<p>die ausschreibung, was die bürgerbeteiligung betrifft, ist ebenfalls aufschlussreich https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/projekte/stadteingang-west/download/rahmenbedingungen_beteiligung_stadteingangwest.pdf statt partizipatorischer beteiligung deliberative partizipation (bitte mal googlen)#</p>	<p>0 0</p>
	<p>und nun die ultimative antwort, welchen stellenwert die eine stimme der Bürgerschaft im wettbewerblichen verfahren hat</p>	
	<p>"die Auswahl der Bürgerinnen und Bürger erfolgte in Form einer anonymisierten Losung. Für dieses Losverfahren konnten sich Interessierte bewerben, was Sie ebenfalls getan haben. Die eingegangenen Bewerbungen wurden nach Geschlecht (m/w/d), nach Alter (unter 30/über 30) und dem Wohnort (lokal/stadtweit) kategorisiert. Ziel war es, nach der Losung eine gleichmäßige Verteilung durch ein ausgeglichenes Geschlechterverhältnis, eine angemessene Altersverteilung und eine räumliche Zuordnung zu erlangen. Die Auslosung fand durch uns, dem Dienstleister für Beteiligung, am 07.09.2022 statt." so wird das nichts der verfasser dieser zeilen hat umfangreiche erfahrungen in ähnlichen projekten sammeln dürfen Fazit: scheidemokratische prozesse-die statements landen auf dem haufen der ablage und wenn schon architektenbüros, dann solche: https://www.architects4future.de/"</p>	
46153	<p>„dazu passt es, dass die bisherigen nutzer des areals, beispielsweise die kleingärtner aber auch gewerbetreibenden vertreten durch ihre interessensverbände, in dem sachverständigengremium gar nicht vorkommen anhörung wäre keine alternative da ohne stimmrechte keine politische wirksamkeit herstellbar ist"</p>	<p>/ 0 0</p>
46161	<p>[...] „In dieser Form sind die Entwürfe sehr schwer vergleichbar. Ich wünsche mir einige zusätzliche Fakten - entweder in den Entwürfen zum Vergleich oder in der Ausschreibung als Vorgabe -und zwar: [...]"</p>	<p>/ 4 0</p>
46173	<p>„Die im Beitrag von meinem Vorgänger (diri, 12. März, 14.51 Uhr) gewünschten zusätzlichen Fakten wären in der Tat für eine Beurteilung der Entwürfe wichtig. Insgesamt fällt aber ein fehlender Zusammenhang der verschiedenen Gebiete auf - die Erschließung der einzelnen Quartiere für den Individualverkehr, den ÖPNV und den Lieferverkehr ist oft unklar - die Bebauung teils sehr massiv - stadtklimatische Aspekte kommen großenteils zu kurz. Wünschenswert wäre ein weniger konventionelles Denken und das Aufzeigen neuer Wege etwa nach dem Vorbild Dänemarks, für das in diesem Wettbewerb meines Erachtens [<i>"Teamspezifischen Hinweis" gelöscht.</i>] gute Ansätze bietet."</p>	<p>Zustimmung, dass leicht vergleichbare Fakten für eine Beurteilung der unterschiedlichen Entwürfe wichtig wäre; Kritik an fehlenden Zusammenhängen und Erschließungen der Quartiere, an zu massiver Bebauung und an zu kurz gekommenen ökologischen Aspekten; Wunsch, in den Entwürfen weniger konventionell vorzugehen.</p> <p>1 0</p>

<p>46183</p>	<p>„Wir vermissen insgesamt tendenziell die Umsetzung des Bürgerwillens, wie er in der Planungswerkstatt zum Westkreuzpark 2017 und vielen weiteren Diskussionen und Meinungsäußerungen der Anwohnenden zu Ausdruck kam. Der Erhalt einer wichtigen Frischluftschneise und eines wichtigen Lebensraums für zahlreiche Tierarten, unter der Obhut der vielen aktiven Kleingärtner:innen des Westkreuzgeländes wird hier, bis auf einige Entwürfe, weitgehend ignoriert.</p> <p>Die Ignorierung des bereits dokumentierten Bürgerwillens - der Erhalt der gewachsenen Kleingartenlandschaft am Westkreuz - erscheint analog zu den neuen Plänen zur Bebauung des Tempelhofer Feldes trotz anderslautendem Volksentscheid. Dies wird nicht nur zu ökologischen und sozialen Verwerfungen führen, sondern auch immer mehr Demokratieverdrossenheit verursachen.“</p>	<p>Kritik, man achte nicht auf die Meinung der Bürgerinnen und Bürger, vor allem was den Kaltluftvolumenstrom und den Erhalt der Kleingartenanlagen betrifft.</p>	<p>7 0</p>
<p>46184</p>	<p>„Derartige "Dialoge" erscheinen mir zunehmend unglaubwürdig zu sein, da bereits Ergebnisse aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert und die Kleingartenflächen als solche in den Entwürfen nicht erhalten werden. Warum sollen von Privatpersonen unter hohem Arbeits- und Geldeinsatz bewirtschaftete Kleingartenflächen tristen städtischen Parks mit generischem Baum- und Strauchbestand weichen? Bestehende Parkanlagen zeigen doch deutlich, wie wenig Geld dem Land Berlin für Grünflächen zur Verfügung steht. Warum werden Angebote der offenen Kolonien nicht berücksichtigt, unverpachtete Flächen jedem Bürger zugänglich zu machen und so Begegnungsflächen für jeden Anwohner zu schaffen? Wenn Obst- und Gemüseanbau in Kleingärten solchen Projekten weichen soll, dann wird "urbane Landwirtschaft" zerstört und nicht etwa ermöglicht.“</p>	<p>"Dialoge" wirken unglaubwürdig, wenn Ergebnisse von früherer Dialogwerkstatt nicht berücksichtigt werden und Kleingartenflächen in den Entwürfen nicht erhalten bleiben; Unverständnis für Bevorzugung städtischer Parks gegenüber Kleingärten, da dem Land Berlin das Geld für diese fehlt; Angebote der offenen Kolonien zur Nutzung unverpachteter Flächen als offene Begegnungsfläche sollten genutzt werden; aktuelles Vorgehen zerstört urbane Landwirtschaft, statt diese zu ermöglichen.</p>	<p>8 1</p>
<p>46189</p>	<p>„Es sollten unbedingt alle Kleingärten erhalten bleiben.“</p>	<p>/</p>	<p>6 0</p>
<p>46193</p>	<p>[...] „Es ist bedauerlich zu sehen, dass der Bürgerwille aus der Dialogwerkstatt zum Westkreuzpark nicht respektiert wird und die Kleingartenfläche nördlich der Stadtbahn nicht als solche erhalten bleibt. Es ist wichtig, dass die Bedürfnisse und Anliegen der lokalen Gemeinschaft in solchen Planungen berücksichtigt werden.</p> <p>Es ist auch unklar, wo die versiegelte Grünfläche kompensiert wird und wo Ersatzflächen für die überbauten Kleingärten geschaffen werden. Es ist wichtig, dass solche Ausgleichsmaßnahmen in der Nähe des ursprünglichen Standorts durchgeführt werden, um den Verlust von Grünflächen und Naturräumen zu minimieren.</p> <p>Es ist auch wichtig, den Beschluss der BVV vom 19. Januar 2017 zu berücksichtigen, der die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz im Bebauungsplan als Grünflächen festgeschrieben hat. Es ist notwendig sicherzustellen, dass dieser Beschluss bei der Planung des Gebiets respektiert wird und dass im nördlichen Teil zu Gunsten des Autobahnumbaus nur zurückgestellt werden sollte. [...]</p> <p>Insgesamt scheint es, dass bei der Planung des Westkreuzparks einige wichtige Fragen offen geblieben sind, die dringend geklärt werden müssen, um sicherzustellen, dass die Interessen der Gemeinschaft respektiert werden und dass die Auswirkungen auf die Umwelt minimal sind.“ [...]</p>	<p>Bürgerwille zum Westkreuzpark wird nicht respektiert, da Kleingärten nördlich der Stadtbahn nicht erhalten bleiben; unklar, wo es Ausgleichsflächen für versiegelte Grünflächen geben wird, wichtig, dass diese in der Nähe sind; BVV-Beschluss sollte berücksichtigt und respektiert werden, der die Flächen östlich der Ringbahn am Westkreuz als Grünflächen festschreibt; einige Fragen zur Planung des Westkreuzparks bleiben offen und müssen geklärt werden, um Interessen der Gemeinschaft zu respektieren und Auswirkungen auf die Umwelt minimal zu halten.</p>	<p>7 0</p>
<p>46195</p>	<p>[...] 3. Was wurde aus dem Bürgerwillen, der Planungswerkstatt, die es 2017 zum Westkreuzpark gab und dem Erhalt der Kleingärten Vorrang gab? Der Erhalt der Kleingärten, die für uns eine wichtige Naherholungsquelle sind, ist für diese Planungsbüros einfach kein Thema. Hier geht es wohl bald wie beim Tempelhofer Feld, der Volksentscheid dazu wird ja derzeit von SPD und CDU auch ignoriert. [...]</p> <p>5. Die BVV hatte beschlossen, dass große Teile um das Westkreuz als Grünflächen festgelegt werden. Wie verhält sich dieser Beschluss zu den hier dargestellten Planungen? Wird auch hier der Bürgerwille ausgehebelt?“ [...]</p>	<p>Bürgerwille der Planungswerkstatt 2017 zum Westkreuzpark und somit Erhalt der Kleingärten wird nicht beachtet, Betonung der Wichtigkeit der Kleingärten als Naherholung; Hinweis auf BVV-Beschluss, nach dem große Teile um das Westkreuz als Grünflächen festgelegt wurden.</p>	<p>7 0</p>

46210	<p>„Sehr geehrte Damen und Herren, <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> Hier hat man den Eindruck, dass sich die Planer die Gegend angeschaut und realisierbare Ideen entwickelt hat. [...] Was mir fehlt ist, dass man das ICC und die Umgebung nicht mit in die Planung einbezogen hat. Hier ist noch Platz für Grünflächen. Vielleicht war das in der Ausschreibung auch nicht gefordert. [...]</p>	<p>Eindruck, dass sich mit dem Gebiet auseinandergesetzt wurde; fehlende Einbeziehung von ICC und Umgebung, hier wäre Platz für Grünflächen.</p>	0	1
46212	<p>[...] „Das Wahrzeichen des Eingangs West sollte der Funkturm bleiben! [...] Östlich vom S-Bahnhof Westkreuz sind von politischer Seite und mit starker Bevölkerungsbeteiligung weiterhin Kleingärten und ein Parkgelände angedacht. [...] Anzuerkennen ist, dass <i>[„Teamspezifischen Hinweis“ gelöscht.]</i> den Verkehr im Gelände minimieren wollen.“ [...]</p>	<p>Funkturm soll Wahrzeichen des Stadteingangs West bleiben; östlich des S-Bahnhof Westkreuz sind von Politik und Bevölkerung weiter Kleingärten und ein Park angedacht; positiv, Verkehr minimieren wollen.</p>	3	0
46216	<p>[...] „Bürgerinitiative ZWISCHEN DEN GLEISEN Aus aktuellem Anlass sei hier erinnert an das 2013 von der Heinrich-Böll-Stiftung veranstaltete Charrette-Verfahren „BürgerInnen planen ihre Stadt am Beispiel der Konversionsfläche Güterbahnhof Grunewald“. Die damals erarbeiteten grundlegenden Kriterien für die zukünftige Entwicklung des Areals sind nach wie vor aktuell und bei der weiteren Bearbeitung der Planungskonzepte zu berücksichtigen: [...] • Das denkmalgeschützte Ensemble von Wohn- und Werksgebäuden muss erhalten und die historische Identität des Ortes erkennbar bleiben. → Tipp für die weitere Planung: das Ensemble an der Cordesstraße als Chance für einen sozialen und kulturellen Fokus des Quartiers nutzen • Das Projekt soll Nachbarschaft fördern. → Tipp für die weitere Planung: nachbarschaftsfördernde Fuß- und Radwegverbindungen innerhalb des Quartiers und zu den angrenzenden Wohngebieten konkretisieren, Orte der Nahversorgung und sozialen Infrastruktur auch im Hinblick auf die benachbarten Wohngebiete vorsehen“ [...]</p>	<p>Ergebnisse des Charette-Verfahrens von 2013 zur Konversionsfläche Güterbahnhof Grunewald sollen beachtet werden, da nach wie vor aktuell; denkmalgeschütztes Ensemble von Wohn- und Werksgebäuden soll erhalten bleiben, Bebauung an Cordesstraße für sozialen und kulturellen Fokus des Quartiers nutzen; nachbarschaftsfördernde Fuß- und Radwege konkretisieren, Nahversorgung und soziale Infrastruktur im Hinblick auf benachbarte Wohnquartiere mitdenken.</p>	7	0

46231	<p>[...] „Insgesamt fällt auf, wie schwer es [<i>Teamspezifischen Hinweis</i>] gelöscht.] fällt, das stark zergliederte Gebiet sinnvoll zu entwickeln. Die teilende Wirkung von Stadtautobahn, Avus und den Bahnstrecken machen eine zusammenhängende Entwicklung nahezu unmöglich. Mal mehr und mal weniger erfolgreich und ernsthaft werden die Qualitäten und Herausforderungen der stadträumlichen Fragmente erkannt und entwickelt. Es entstehen aber überwiegend isolierte Lösungsvorschläge, einzelne Inseln mit einer spezifischen Qualität und Nutzung, die übergeordnet nur wenig zusammenhängen und teils zu klein sind, um gute Stadträume oder Grünflächen entstehen zu lassen.</p> <p>Um diese Gebiete qualitativ weiter zu entwickeln und die anschließenden Quartiere nachhaltig miteinander zu vernetzen, müsste man grundsätzlicher über den Neubau des Autobahnkreuzes nachdenken. Die Verkehrsflächen, insbesondere die Autobahn, nehmen zu viel Platz ein, um wirklich gesunde Stadträume in ihrer Nachbarschaft entstehen zu lassen. Die erwünschte Verzahnung der Quartiere wird in den Plänen und Modellen durch viel grüne Farbe symbolisch markiert. Es ist jedoch nur schwer vorstellbar, dass die erhofften Verbindungen und Qualitäten tatsächlich in die Realität übertragbar sind, wenn man die betroffenen Orte mit ihren starken Lärm- und Abgasemissionen kennt. [...]</p> <p>Insbesondere, da das Autobahndreieck gerade neu geplant wird, sehe ich es als eine recht tragische, vertane Chance, die Entwicklung der Verkehrswege und der angrenzenden Stadt- und Grünräume integrativ zu denken und entwickeln. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten bei Autobahnbau und Stadtentwicklung sind bekannt. Trotzdem finde ich es wichtig, auf diese Problematik hinzuweisen, da es kaum nachzuvollziehen ist, wie diese riesige, zentrumsnahe Fläche nicht noch sinnvoller für die Stadt aktiviert werden kann." [...]</p>	<p>Auffallend, wie schwer eine sinnvolle Entwicklung des aufgrund der Verkehrsstrassen stark zergliederten Gebiets fällt; überwiegend entstehen isolierte Lösungsvorschläge, kaum zusammenhängend und meiste zu klein für gute Stadträume; Verkehrsflächen nehmen zu viel Platz ein, der Neubau des Audobahndreiecks müsste grundsätzlich überdacht werden; erhoffte und dargestellte Qualitäten und Verbindungen der Quartiere aufgrund realer Lärm- und Abgasemissionen nur schwer vorstellbar; Autobahnneubau als verpasste Chance, Verkehrswege integrativ zu denken; Hinweis auf Problematik der unterschiedlichen Zuständigkeiten bei Autobahnbau und Stadtentwicklung.</p>	3	0
46240	<p>[...] „Allgemeine Hinweise: [<i>Teamspezifischen Hinweis</i>] gelöscht.] [...]</p> <p>Die übergreifende Infrastruktur aus Autobahn und Bahngleisen, die den Stadteingang in verschiedene Gebiete zerschneidet, wird - ohne eine große Veränderung wie beispielsweise eine Überdachung der Autobahn - nicht grundlegend verändert werden. Stadtplanung wird dann die verschiedenen Gebiete nicht zusammenführen können. [...]</p>	/	2	0
46241	<p>„Unter den Anforderungen und Fragestellungen in der Aufgabenbeschreibung zu Zukunftweisendem städtischem Bauen, das demografischen Wandel, neue Mobilität, gemischtes Wohnen und Arbeiten, Kreislaufwirtschaft, eine nicht überhitzte Schwammstadt und Klimaneutralität berücksichtigen soll, ist es eine Ironie, dass das Projekt von einer Autobahn bestimmt ist, die ihm den Platz für Entfaltung nimmt und alles zerschneidet.</p> <p>In keinem der Entwürfe wird das hinterfragt und werden Überlegungen angestellt, wie der über diese Autobahn einfließende Verkehr aus der Stadt herausgehalten werden kann. Wir schlucken einfach die heutige Gegebenheit, die so wenig den Vorstellungen von der Stadt der Zukunft entspricht. Insgesamt finde ich die Entwürfe alle nicht wirklich zukunftsweisend, es wird auf dem Restraum versucht, per Fahrradweg, mal per Windrad und Solaranlage Gründach die ökologische Stadt zu mimen. Wollen wir wirklich auf der Grundlage der heutigen Zwangs-Situation 20 Jahre in die Zukunft denken und dabei so traditionell und wenig visionär vorgehen? [...]</p> <p>Generell fallen bei den meisten Entwürfen die textliche Beschreibung der angeblich alles durchziehenden Grünflächen, der offene Bebauung und das, was die Modelle und Zeichnungen dann zeigen, recht weit auseinander. Im Plan oder Modell bleibt häufig als grünes Band die S-Bahntrasse, Gleise, Schotter und ein bisschen Böschung und die Restflächen um die Autobahnauf- und Abfahrten. Der Rest wird oft sehr dicht bebaut. Begrüßenswert sind die vielen Versuche, die verschiedenen Quartiere miteinander und mit Grunewald und Eichkamp zu verbinden, wenn auch teilweise schwervorstellbar ist, wie die breite Autobahn oder gleich 4 - 6 gleisige bestehende Bahntrassen hier überwunden werden sollen, Brücken und Unterführungen kosten die öffentliche Hand viel Geld, entfallen dann möglicherweise auf Geldmangel - das darf hier nicht passieren, sonst bleiben die Quartiere isolierte Problemzonen wie bislang. [...]</p>	<p>Autobahn ist zu dominant, bestimmt ironischerweise zukunftsweisendes Projekt (Schwammstadt, Kreislaufwirtschaft, neue Mobilität etc.); Pläne sind nicht visionär genug, sollten die aktuellen Gegebenheiten nicht hinnehmen und auch überlegen, wie Verkehr aus der Stadt herausgehalten werden kann; Frage, ob wir auf Grundlage der heutigen Situation die Stadt der Zukunft geplant werden sollte; Pläne/Modelle der Teams entsprechen nicht unbedingt den Texten; häufig dichte Bebauung, lediglich Bahntrasse und Autobahnauf- und -abfahrten bleiben frei; positiv: die Versuche, die verschiedenen Quartiere miteinander zu verbinden, wenn auch aufgrund der topografischen Gegebenheiten schwer vorstellbar, Brücken und Unterführungen elementar</p>	1	0

46243	<p>[...] Es ist traurig, dass die Planung der Gebietes erst nach der Planung der Autobahn geschieht bzw. anders gesagt, das Gebiet inklusive Autobahn nicht zusammengeplant wird. [...] <i>["Teamspezifischen Hinweis" gelöscht.]</i></p>	/	1	0
46248	<p>[...] <i>["Teamspezifischen Hinweis" gelöscht.]</i> suggerieren durch farbliche Gestaltung fälschlicherweise einen Zusammenhang, der ohne eine große Veränderung der Infrastruktur so in der Realität nicht umsetzbar ist. [...]</p>	/	2	0
46250	<p>„Schon die Aufgabenstellung bzw. das Aufgabengebiet bezieht die Flächen östlich des Westkreuzes teilweise mit ein. Tatsächlich gab es erst 2017 einen Bürgerdialog der die Flächen östlich der Ringbahn betrachtet hat. Ergebnis der Workshopeiherie, die auf BVV Beschluss zur Sicherung der Grünflächen aufbaut, war die Entwicklung eines Parks südlich der Stadtbahntrasse und der Erhalt der Kleingärten nördlich der Bahntrasse. https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutz/naturschutz/freiraumplanung/artikel.563334.php#</p> <p>Dieser Sachverhalt scheint den Planungsbüros nicht bekannt zu sein. Sollte aber dringend berücksichtigt werden, um die Ernsthaftigkeit, mit der bürgerschaftliches Engagement eingefordert und betrieben wird, nicht ad absurdum zu führen!</p> <p>Die Steuerung auf dieser Homepage ist sehr unübersichtlich und wenig intuitiv, da man ständig vor und zurück springen muß. Der Zeitstrahl steht z.B. auf August 2021, so dass man erst zum aktuellen Prozess vorschrollen muß Es gibt in jedem Kapitel diverse Kommentarfelder die thematisch nicht zwingend abgegrenzt sind - will man alle Kommentare zu einem Kapitel lesen, muß man sich ständig hin und her klicken.</p> <p>Eine öffentliche Beteiligung, die nur 14 Tage möglich ist (24.02. - 12.03.), ist für ein gründliches Studium der Entwürfe und auch für die Abstimmung in den verschiedenen Bürgerinitiativen viel zu kurz!"</p>	<p>Planungsbüros berücksichtigen nicht BVV Beschluss 2017 zur Sicherung der Grünflächen östlich der Ringbahn am Westkreuz und Entwicklung eines Parks südlich der Stadtbahntrasse und Erhalt der Kleingärten nördlich der Trasse, sollten dies aber; Navigation auf mein.berlin.de ist unübersichtlich; Zeitraum der Online-Beteiligung zu kurz.</p>	7	0
46271	<p>[...] „Die vorliegenden Entwürfe zeugen (bis auf <i>["Teamspezifischen Hinweis" gelöscht.]</i>) von völliger Unkenntnis der verkehrstechnischen, historischen, und ökologisch-naherholungstechnischen Bedeutung des Bereiches um das Westkreuz. [...] Ich würde mir für den weiteren Prozess eine detailliertere, respektvollere und vor allem durchdachtere Auseinandersetzung mit dem Ort wünschen. In der jetzt kommenden warmen Jahreszeit wird ein Spaziergang durch die Kleingärten jedem Planer hoffentlich hilfreiche Perspektiven, Panoramen und Details für eine behutsame Auseinandersetzung mit dem Ort liefern.“ [...]</p>	<p>Entwürfe erwecken den Eindruck, dass sich die Planungsteams kaum mit dem Bereich um das Westkreuz auseinandergesetzt haben; detailliertere, respektvollere und durchdachtere Auseinandersetzung mit Ort gewünscht; Spaziergang durch die Kleingärten soll Planenden hilfreiche Perspektiven für behutsame Auseinandersetzung mit Ort liefern.</p>	3	0

46300	<p>„Es ist erstaunlich wie sich die einem Rühmen mit dieser Art von Veranstaltung. Dann aber nur 14 Tage die Beteiligung zulassen. Das ist doxh nicht Ehrlich!!! Okay. Zu den Entwürfen. Mir gefallen alle nicht. Alle haben nix zukunftsweisendes! Keine Dacher die Grün sind. Keine Wände die Pflanzen beherbergen. Alles Einfallslos. Schon mal im Asien gewesen? Schon mal in Mexiko Stadt gewesen? Wie dort die Zweistöckigen Autobahnen durch Grün um flossen werden. Wie Parks auf Hochhäusern und Häusern entstehen?</p> <p>Hier in den Entwürfen: Komplette Versiegelung plus Hochhäuser und Hilflsigkeit. Zu den Plänen noch mehr zu versiegeln. Es ist einfach so. Berlin ist bald nichts wo man leben möchte. Macht nur weiter so. Bauen, bauen bauen... Ich denke mir: Denken, bevor man baut fehlt dieser Stadt. Und ja es wird nicht genug Platz geben in Berlin solange man nicht dort enteignet wo Einfamilienhäuser stehen und so weiter aber wer will das achon? Nur irgendwann ist dies halt auch dran.</p> <p>Wenn man sich nicht ehrlich macht. Daher finde ich alle Entwürfe zurück auf Null. Und den Bürgerwillen Kleingartenkolonie plus damit einhergehenden Naturraum plus Kaltluftschneise erhalten und Ausbauen. Dieser Sommer wird brachial."</p>	<p>Kritik an Dauer der Online-Beteiligung; nichts zukunftsweisendes in allen Entwürfen, zu viel Versiegelung; mehr Grün auf Dächern und Wänden, Beispiel Asien und Mexiko Stadt; Kleingartenkolonie, Naturraum und Kaltluftvolumenstrom sollten erhalten bleiben</p>	3	1
46316	<p>[...] „Es ist grundsätzlich richtig und wichtig, das Areal um das Westkreuz neu zu denken und es von seiner Funktion als abstoßender Verkehrsknotenpunkt zu lösen. [...]</p> <p>Grundsätzlich lassen [<i>Teamspezifischen Hinweis</i>] gelöscht.] Entwürfe einen ausreichenden Bezug und eine ausreichenden Verbindung zur Umgebung inklusive ihrer Baustruktur und Charakteristik vermissen und wirken oft wie theoretische Überlegungen, die einfach mal mitten in die Stadt gesetzt wurden und so auch überall anders (nicht) reinpassen würden. Wenn der Bezug und der Übergang zur Umgebung aber überarbeitet werden, kann da etwas Gutes entstehen, was den jetzigen unhaltbaren Zustand in etwas Positives verwandelt!" [...]</p>	<p>Zuspruch, das Areal um das Westkreuz neu zu denken; Entwürfe lassen Bezug und ausreichende Verbindung zur Umgebung und Baustruktur vermissen, theoretische Überlegungen, die mitten in die Stadt gesetzt werden; Übergang zur Umgebung überarbeiten und dann kann etwas Gutes entstehen.</p>	1	0

