

Stadteingang West

VISION 2040+

DIALOGWERKSTATT PHASE II

August / September 2023 | Dokumentation



B



Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung,
Bauen und Wohnen

Impressum

Stand 11/2023

© Titelzeichnung: Johanna Götz, Mai 2022

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Sandra Zimmermann (Projektleitung Stadteingang West)

Fehrbelliner Platz 4, 10707 Berlin

stadteingangwest@senstadt.berlin.de



Beteiligungsbüro

raumscrip

Marco Mehlin (Inhaber)

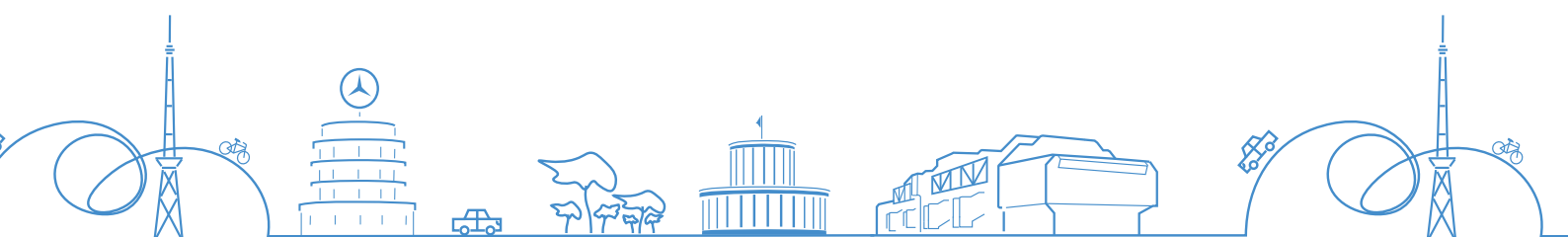
Schwedter Str. 34a

10435 Berlin

Tel. +49 30 89 208 516

info-stwest@raumscrip.de

raumscrip



Inhaltsverzeichnis

1. EINLEITUNG	4
2. DIALOGWERKSTATT PHASE II.....	7
2.1 Schlaglichter - Dialogwerkstatt.....	8
2.2 Schlaglichter - Online-Beteiligung.....	10
3. AUSBLICK	12
ANHANG	13



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). 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

Das Vergabeverfahren Wettbewerblicher Dialog Stadteingang West wird in zwei Phasen durchgeführt. Die erste Phase des Wettbewerblichen Dialogs diente der Erarbeitung von Planungsideen und endete mit der Auswahl von vier Teams, die in der zweiten Dialogphase ihre Planungsideen weiterentwickeln. Die verbliebenen Planungsteams waren:

- **asp Architekten GmbH**, Stuttgart mit Koeber Landschaftsarchitektur GmbH, Stuttgart und Inovaplan GmbH, Karlsruhe
- **gmp International GmbH**, Berlin mit WES GmbH, Hamburg
- **Henning Larsen Architects A/S**, Kopenhagen mit Ramboll Deutschland GmbH, Hamburg
- **Hosoya Schaefer Architects AG**, Zürich und **Agence Ter .de GmbH**, Karlsruhe mit Burckhardt+Partner GmbH, Berlin

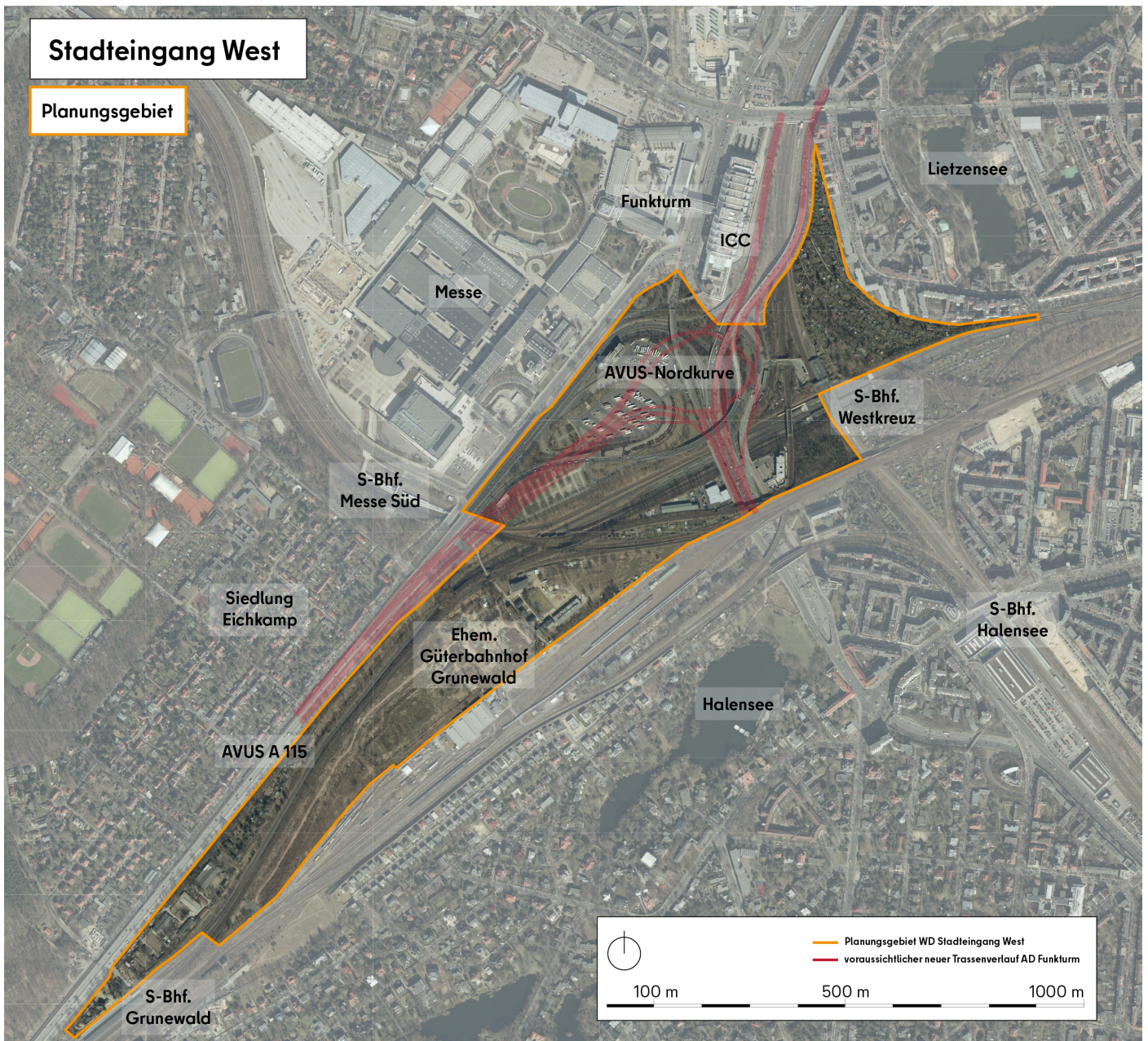
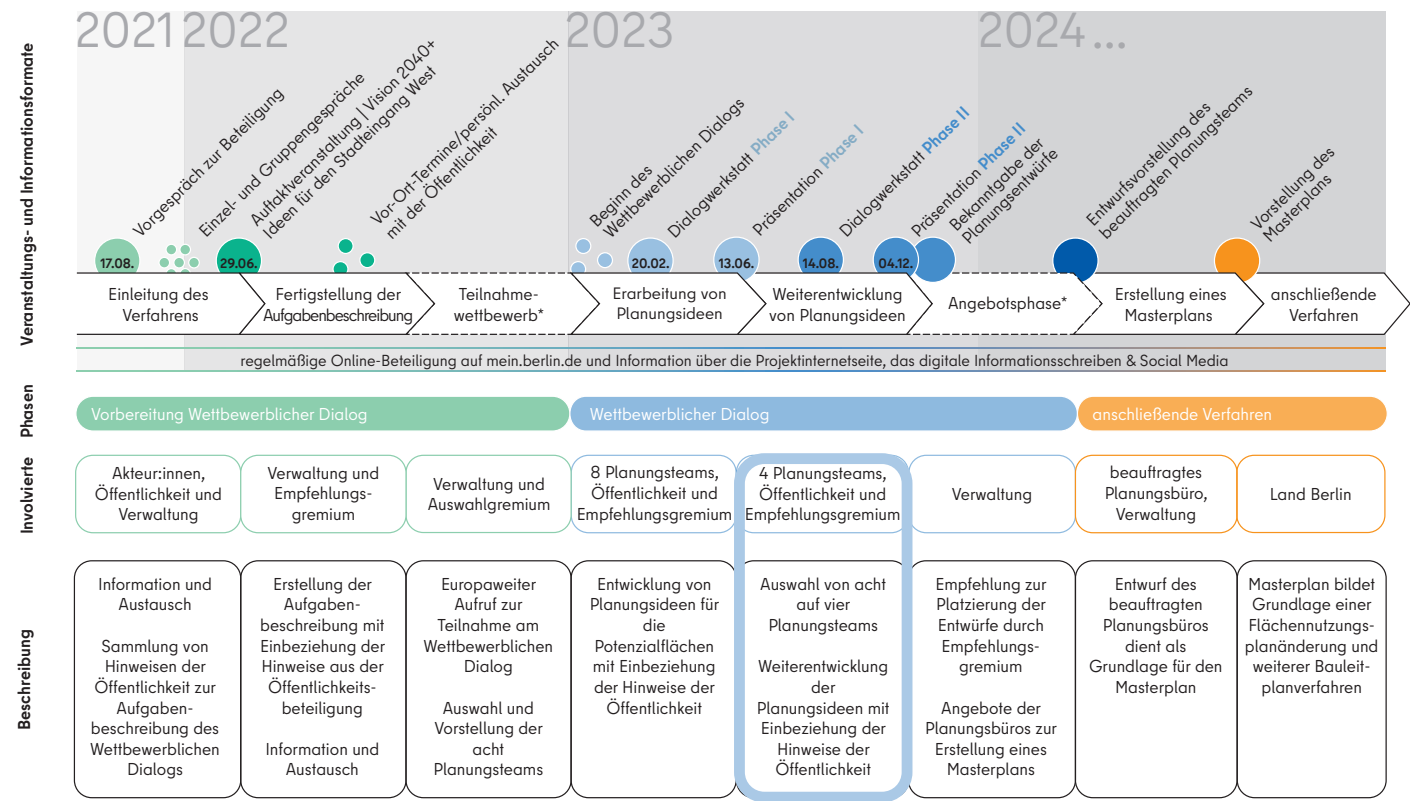


Abbildung 1: Luftbild vom Planungsgebiet mit in rot dargestelltem neuem Trassenverlauf des Autobahnersatzneubaus
Quelle: raumscript, Foto: Geoportal Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

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

Stand: Juli 2023 (vorbehaltlich notwendiger Anpassungen)



raumscrip

*vergaberechtlich geregelt

Abbildung 2: Dialogwerkstatt Phase II im Verfahrensablauf, Quelle: raumscrip

Die Öffentlichkeitsbeteiligungen der Dialogphasen resultiert aus der öffentlichen Präsenzveranstaltung Dialogwerkstatt Phase II am 14.08.2023 und der anschließenden Online-Beteiligung auf dem Beteiligungsportal mein.berlin.de vom 16.08. bis zum 06.09.2023.

2. Dialogwerkstatt Phase II

Die Dialogwerkstatt Phase II bestand aus einer Präsenzveranstaltung am 14.08.2023 in der Brunnenstr. 111 und einer anschließenden Online-Beteiligung im Zeitraum 16.08. bis 06.09.2023. In einem offenen Werkstattformat konnten die vier Planungsteams ihre Arbeitsstände mittels Präsentationsplänen und eines Arbeitsmodells der Öffentlichkeit präsentieren und diskutieren. Die ca. 70 Besuchenden waren eingeladen, mit den Teams ins Gespräch zu kommen, Rückfragen zu stellen und ihre Hinweise zu äußern. Für einen besseren Einstieg ins Gespräch präsentierte jedes Planungsteam im Laufe des Abends zweimal seinen Arbeitsstand in Form eines kurzen Vortrages. Neben der Möglichkeit des persönlichen Austauschs mit den vier Planungsteams hatten die Besuchenden die Möglichkeit, ihre Hinweise schriftlich auf teamspezifischen Kommentarkarten an Stellwänden festzuhalten. Insgesamt wurden während der Veran-

staltung 28 Kommentarkarten ausgefüllt und abgegeben. Im Nachgang zu der Abendveranstaltung startete am 16.08.2023 eine Online-Beteiligung auf mein.berlin.de. Die aktuellen Entwürfe der Planungsteams konnten digital gesichtet und kommentiert werden. Die Online-Beteiligung fand bis zum 06.09.2023 statt. Um eine Vergleichbarkeit der Arbeiten herzustellen, waren die Teams aufgerufen, jeweils ein städtebauliches Konzept (Maßstab 1:2.000), eine Projektbeschreibung, einen stadtplanerischen Masterplan (Maßstab 1:5.000) sowie Visualisierungen zur Verfügung zu stellen. Diese konnten kommentiert werden. Insgesamt wurden 45 Beiträge von 17 verschiedenen Personen auf mein.berlin.de im angegebenen Zeitraum abgegeben. Die Inhalte dieser beiden Beteiligungsformate wurden aufbereitet und den Planungsteams zugänglich gemacht. Die abgegebenen Kommentare wurden im Anhang festgehalten.



Abbildung 3: Benjamin Pritzkeleit

2.1 Schlaglichter - Dialogwerkstatt



Abbildung 4-15: Benjamin Pitzkuleit

Bei den Inhalten der Sprechblasen handelt es sich um Kurzformen einer Auswahl von ursprünglichen Beiträgen, die während der Dialogwerkstatt Phase II am 14.08.2023 geäußert wurden. Diese bezogen sich u. a. direkt auf den jeweiligen Entwurf eines Planungsteams.

Es ist absurd, in eine Landschaft von (Auto-)bahnstegen weitere Stege für Fußgänger und Radler einzuhekeln.

Östlich der Station Westkreuz sollten Kleingärten erhalten bleiben. Positiv sind Sportbereiche mit Grün.

Frage: Soll das Westkreuz zum (Verkehrs-)Zentrum der neuen Quartiere werden?

Absurde Verdichtung! Riesenschallreflexionen Eichkamp. Entwurf = langweilig.

Frage: Ist Ihnen die massive Feinstaubbelastung (Autobahn, Fernbahn, S-Bahn) bekannt?

Sehr gute Vernetzung Fuß-/Fahrrad mit dem Umfeld: West-Nord-Süd-Ost.

Bitte den Mercedesturm (AVUS) nicht verdecken durch einen Turm.

Schöner Entwurf durch nicht zu hohe Bebauung. Gut durchdacht. Gute Erhaltung der Frischluftversorgung. Große Grünflächen. Kritisch ist der Fahrradschnellweg in Waldschulallee; Schon jetzt extremer Verkehr.

Die Höhepunkte am Bahnhof Westkreuz stören die Durchlüftung. Die Kleingärten vor dem Lietzensee Areal sollten erhalten bleiben.

Wünschenswert wäre noch: genauere Kenntnis besagter Grünbereiche

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

2.2 Schlaglichter - Online-Beteiligung

über das Projekt **Beteiligung** Ergebnis

2. Online-Beteiligung
ab 1. Januar 2023

**3. Online-Beteiligung
ab 16. August 2023**

Präsentation Phase II
am 4. Dezember 2023

abgeschlossen

Was denken Sie über die vier Entwürfe?
16. August 2023 09:00 – 6. September 2023 23:59
Sie können die Text- und Abbildungsabschnitte der vier Planungsteams jeweils separat kommentieren. Der Zeitraum dieser Online-Beteiligung endet zum 06.09.2023, damit die Planungsteams im Nachgang ausreichend Zeit haben, Ihre Anregungen und Hinweise für die finale Ausarbeitung zu berücksichtigen.

< Vorheriges Kapitel

Nächstes Kapitel >

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Anregungen und Hinweise
2. asp Architekten GmbH, Stuttgart
3. gmp International GmbH, Berlin
4. Henning Larsen Architects A/S, Kopenhagen
5. Hosoya Schaefer Architects AG, Zürich und Agence Ter .de GmbH, Karlsruhe

Abbildung 16: Beteiligung auf mein.berlin.de, Quelle: Screenshot, SenStadt

Berlin vergibt die Chance die Flächen für große zusammenhängende Ausgleichsmaßnahmen für die restlichen Großbauvorhaben in der Stadt zu nutzen.

Warum werden im Bereich Sport und Schulen niedrige Gebäude geplant? Man sollte mind. 3 - 5 Stockwerke bauen. Wir haben nicht so viel Platz.

Der Stadteingang West bietet endlich die Chance, Berlin ein würdiges Eingangstor zu verschaffen. Berlin ist eine Weltmetropole und sollte dieses auch selbstbewusst zeigen.

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

Bei den Inhalten der Sprechblasen handelt es sich um Kurzformen einer Auswahl von ursprünglichen Beiträgen, die auf der Beteiligungsplattform mein.Berlin.de geäußert wurden. Diese bezogen sich u. a. direkt auf den jeweiligen Entwurf eines Planungsteams.

Bitte keine Kleingärten erhalten. Es ist nicht mehr zeitgemäß. Berlins wertvollste Ressource sind Flächen für Wohnraum, Gewerbe oder Freizeit. Diese müssen im Sinne des Allgemeinwohl genutzt werden.

Ein Messeingang Masurenallee und ein neuer Eingang-Süd des ICC (ggf. Abriss / Umbau Parkhaus) könnten einen neuen zentralen Eingangsbe-
reich definieren; z.B. durch baulich anspruchsvolle und v.a. fußgänger-
freundliche Verbindung.

Die Verdichtung mit Wohnbebauung halte ich für problematisch - bei den Anforderungen, die daraus an die Infrastruktur entstehen.

Diese Art der Information und Bürgerbeteiligung ist bis jetzt sehr erfreulich und sollte in dieser Art möglichst auch weitergeführt werden!

Ich sehe als Erschließung des Gebietes viele Tunnel und Unterführungen und muss sagen, dass ich das für ein Wohnviertel nicht angenehm finde. Mir gefallen hingegen die abwechslungs- und ideenreiche Bebauung mit diversen Nutzungen und Räumen.

Grundsätzlich ist eine Nutzung der Flächen unter dem Kreisel als Sport- und Kulturstätten eine spannende Idee. Die Frage ist, ob dies wirklich in Form von offener Fläche durchgeführt werden muss.

Die neuen Häuser im Bereich des Güterbahnhofs Grunewald sollten die Berliner Traufhöhe nicht überschreiten.

Ich finde es einen sehr guten Ansatz auch im Grunewald mehr bezahlbaren Wohnraum schaffen zu wollen.

Es wird noch viel Wasser die Spree herunterfließen, bis irgendwann die DEGES ihre Umbaumaßnahmen beendet und der Masterplan in der zweiten Hälfte des Jhd. vielleicht mit der xten Planänderung umgesetzt werden kann.

Viel Lyrik ist den Planungsvorschlägen allesamt gegeben, belastbare Kostenberechnungen fehlen vollständig.

In der Öffentlichkeit wird stets das hohe Lied von Klimaschneisen und Kleingartenerhaltung gesungen, in der Realität bleibt es schmückendes Beiwerk.

3. AUSBLICK

Die aktuelle Dialogphase II endet mit zwei separaten Veranstaltungen. Am 04.12.2023 findet die öffentliche Präsentation Phase II statt, in der die verbliebenden vier Planungsteams ihre Entwürfe präsentieren. Am darauffolgenden Tag, am 05.12.2023, findet die Sitzung des Empfehlungsgremiums statt. Nach der Präsentation der Entwürfe durch die Planungsteams beurteilt das Empfehlungsgremium anhand des Zuschlagskriteriums „Qualität der Lösungsvorschläge“ die Qualität der Entwürfe. Die Mitglieder der Bürgervertretung sind als Stimme des Lokalen Wissens im Empfehlungsgremium vertreten. Vor der Beurteilung wird das Meinungsbild aus der Öffentlichkeit dem Gremium vorgestellt.

Anschließend werden die Planungsteams zur Angebotsabgabe für die Beauftragung der Erstellung eines Masterplans aufgefordert. Die Qualitätsbeurteilung des Empfehlungsgremiums und die eingereichten Angebote bilden die Entscheidungsgrundlage für die Auftraggeberin zur Zuschlagserteilung. Diese Angebotsphase ist vergaberechtlich geregelt (vgl. Abbildung 2).

Es ist vorgesehen, die Ergebnisse der öffentlichen Beteiligungsformate in einer Prozessdokumentation für das Verfahren zusammenzufassen. Diese wird voraussichtlich nach Beendigung des Vergabeverfahrens veröffentlicht.

ANHANG

Während der Dialogwerkstatt Phase II konnten die Besuchenden den Planungsteams Fragen stellen und Anregungen diskutieren. Zudem konnten Hinweise mittels Kommentarkarten abgegeben werden, welche dem jeweiligen Planungsteam oder „Allgemeinen Hinweisen“ zugeordnet werden konnten. Während der Veranstaltung lag der Fokus der Teilnehmenden auf dem direkten Austausch. Von dem Angebot allgemeine Kommentare abzugeben, wurde kaum Gebrauch gemacht, wodurch sich die geringe Menge der in diesem Dokument aufgeführten Kommentare erklärt. In der nachgelagerten Online-Beteiligung auf mein.berlin.de gab es die Möglichkeit Hinweise einzubringen.

Alle Kommentare sind im originalen Wortlaut wiedergegeben und können daher Rechtschreib- und Grammatikfehler beinhalten. Kamen namentlich genannte Personen sowie konkurrierende Planungsteams in den „Allgemeinen Hinweisen“ vor, so wurden diese in der Aufbereitung anonymisiert. Erstere wurden mit der von mein.berlin.de zugewiesenen ID-Nummer ersetzt, während die Namen der Planungsteams mit eckigen Klammern „[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]“ versehen worden sind. Zudem gab es auf mein.berlin.de die Möglichkeit, Kommentare ‚positiv‘ oder ‚negativ‘ zu bewerten. Diese Funktion wurde in den Tabellen mit „+“ und „-“ dargestellt. Diese sind in den beiden rechten Tabellenspalten zu finden.

Aufgrund von vergaberechtlichen Vorgaben werden die „teamspezifischen Hinweise“ anonymisiert und nicht als Originalzitate veröffentlicht. Dem jeweiligen Planungsteam wurden seine eigenen „teamspezifischen Hinweise“ und die „Allgemeinen Hinweise“ im Original übermittelt. Das Empfehlungsgremium erhielt die Dokumentation, inklusive aller „teamspezifischer Hinweise“ als Anlagen.

Während des Zeitraumes der Online-Beteiligung ist ein Kommentar per E-Mail eingegangen, welcher bei den „Allgemeinen Hinweisen“ der Online-Beteiligung aufgelistet worden ist.

Dialogwerkstatt Phase II

Ergebnisse der Präsenzveranstaltung vom 14.08.2023

Allgemeine Hinweise

Kommentar
Man sollte auch NABU oder BUND mit ins Boot nehmen, schließlich sind zahlreiche Vogel- und Tierarten zu berücksichtigen.
Die Entwürfe sind sich zu ähnlich.
westsidegallery.com (Kunstgalerie 150m) Wolfgang Wehrheim wehrheim@hausverwaltung.de

ONLINE-BETEILIGUNG

Ergebnisse der Online-Beteiligung vom 16.08. – 06.09.2023

Allgemeine Hinweise

ID	Kommentar	+	-
51948	Die Maßnahme führt zu einer Verdichtung und Versiegelung von großen, momentan nicht versiegelten Flächen. Als Anrainer in der Rönnestraße wissen wir seit Jahren das Phänomen zu schätzen, was in dem Ausschreibungsverfahren als „Kaltluftschneise“ bezeichnet wird. Alle noch im Verfahren beteiligten Gruppen betonen, dass sie diese Kaltluftschneise erhalten wollen, im momentanen Status des Verfahrens werden aber keine Untersuchungen durchgeführt, wie sich die Baumaßnahmen genau darauf auswirken werden. Kaltluft entsteht, wo Verdunstung stattfinden kann. Die letzten Sommer, Stichwort Klimaerwärmung, sind zunehmend trockener (nur der gegenwärtige scheint gerade eine kleine Ausnahme zu machen). U.E. ist bereits jetzt zu untersuchen und einzuwerten, wie sich die Versiegelung in eine Reduzierung von Wasserspeicherung und Verdunstung übersetzt und damit auf die Kaltluftzufuhr im westlichen Stadtzentrum auswirkt. Das wäre bei den Planungen zu berücksichtigen, damit es am Ende nicht heißt: Operation gelungen (Planung realisiert), aber Patient tot (Kaltluftzufuhr stark reduziert, Innenstadterwärmung überproportional angestiegen). U.E. sind ferner Vorkehrungen mitzuplanen, die sicherstellen, dass Regenwasser nicht nur dräniert wird (das war aus Planeraussagen deren zentraler Punkt - Stichwort Starkregen der letzten Jahre), sondern auch gesammelt und zu Bewässerungszwecken verfügbar gemacht und gehalten wird. Die Vertreterin eines der Planungsteams verwies darauf, dass dieses Thema Sache der Bauherren sei, die dann die einzelnen Bauabschnitte verantworten würden. U.E. greift das zu kurz. Es muss bereits von vornherein in geeigneter Form (Bauauflagen etc.) sichergestellt werden, dass Wassersammlung und Verdunstungsbereiche verpflichtend vorgehalten und unterhalten werden.	5	4
51949	Als Anwohner des Quartiers sei der Hinweis gestattet, dass a) der Park um den Lietzensee maßgeblich in ehrenamtlicher Initiative mitgepflegt wird, ohne die er nicht so aussähe, wie jetzt. Dem Bezirk fehlen die Mittel, bereits den vorhandenen Parkbestand ausreichend angesichts der massiven Nutzung zu pflegen. Daraus folgt, dass bei den Planungen auch die Kosten für Bewässerung und Pflege der Grünflächen mitberücksichtigt werden müssen, damit langfristig keine vermüllten Staubbrachen entstehen.	1	4

ID	Kommentar	+	-
	b) insbesondere die Rönnestraße in den letzten Jahren zunehmend vermüllt wird. Flachbildschirme, Sofas, Matratzen, Toiletten, Abbruchmaterial von Renovierungen, Farbeimer u.s.w. harren immer wieder der Entsorgung durch den Bezirk (wenn dort der Handlungsbedarf denn bekannt ist). Daraus folgt, dass bei den Planungen auch die laufenden Kosten für Bewässerung und Pflege der Grünflächen mitberücksichtigt werden müssen, damit langfristig keine vermüllten Staubbrachen entstehen. Dabei sollte, so wie <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i>, noch einmal ernsthaft darüber nachgedacht werden, Kleingärten in möglichst großem Umfang zu erhalten (auch die kleingärtnerisch genutzten Bereiche stehen momentan den Bewohnern des Bezirkes für das Spaziergehen und Joggen zur Verfügung und werden dafür auch regelmäßig genutzt), vielleicht in Kombination mit größeren öffentlich gepflegten und nutzbaren Erholungsinseln. Die Kleingärten bieten den Vorteil, dass sie privat gehegtes und gepflegtes Grün darstellen, dass die öffentliche Hand keinen Cent kostet. Zudem führt die kleingärtnerische Nutzung dazu, dass bereits Kinder einen völlig anderen Zugang zur Natur finden, was für deren Sozialisierung in der Stadt von großer Bedeutung ist. Last but not least erfüllen die Kleingärten eine wichtige soziale Funktion, weil sie Menschen ganz unterschiedlicher Herkunft und Bildung zusammenführen über das Miteinander. Dieser integrativen Wirkung kommt eine ganz erhebliche Bedeutung zu.		
51952	Ich habe gestern mir die konkretisierten 4 Entwürfe in der Brunnenstraße angesehen und bin zusammenfassend zu dem Ergebnis gekommen, das Verfahren abubrechen und die räumlichen und inhaltlichen Rahmenbedingungen zu ändern. 1. Die räumliche Abgrenzung erkennt die Bedeutung des vorhandenen Vegetationsbandes - wenngleich durch Verkehrsstrassen gestört - vom Bahnhof Charlottenburg bis zum Grunewald. Diese Kaltluftschneise bis weit in die City bedarf der ganzheitlichen Betrachtung, die Grenze nach Osten des Planungsgebietes am Bahnhof Westkreuz wird den stadtklimatischen Erfordernissen nicht gerecht. 2. Der Begriff „Stadteingang West“ suggeriert ein Wettbewerbsziel, einen Stadteingang sichtbar und erfahrbar zu machen. Dies ist bei keinem der Wettbewerbsarbeiten zu erkennen. Auch bei den mündlichen Erläuterungen der Teilnehmer ist der „Stadteingang“ nicht thematisiert worden, vielmehr ist als vergleichender Bezug <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> gewählt worden. Das kann doch nicht ernsthaft als Stadteingang für Berlin gelten.	0	3

ID	Kommentar	+	-
51953	der standteingang west bietet endlich die chance, berlin ein würdiges eingangstor zu verschaffen. berlin ist eine weltmetropole und sollte dieses auch selbstbewusst zeigen. der bau von hochhäusern ermöglicht nicht nur die schaffung von (viel) wohnraum und bürofläche auf kleiner fläche, auch kann hierdurch die gesamtversiegelung minimiert werden um ausreichend freifläche zu erhalten	4	3
51990	Berlin vergibt sich hier die Chance die Flächen für große zusammenhängende Ausgleichsmaßnahmen für die restlichen 14 - 20 Großbauvorhaben in der Stadt zu nutzen. Es könnte auf dem schwer mit Kfz zugänglichen Areal große Grünflächen zur Erholung, Kaltluftentstehung, Verdunstung und Rückzugsort für Tiere und Pflanzen geschaffen werden. Stattdessen wird wieder nur das Geld gesehen, das man mit der Bebauung erzielen kann. An eine lebenswerte Stadt wird nicht gedacht, weder für die bereits dort Wohnenden noch für die Zukünftigen. Noch immer wird von den Entscheidern nicht verstanden, dass diese großen zusammenhängenden Flächen der ehemaligen Rangierbahnhöfe ein wertvolles Gut für Mensch und Tier ist. Die, die hier planen und entscheiden, müssen dort nicht wohnen! Sie haben aber auch nicht die Empathie sich in die Anwohner hinein zu versetzen, wie es ist, dort zwischen den Autobahnen zu wohnen bzw. wohnen zu müssen, wenn alles zugebaut ist, es keine Flächen zur Regenwasserversickerung und -verdunstung gibt, die Hitze von den Häusern und Straßen abstrahlt und sich die Temperaturen nachts nicht mehr absenken. In den Plänen heißt es immer großartig, wie grün alles wird. Dächer sollen begrünt werden - die Praxis zeigt oft, dass die dann realisierten Sedum-Wüsten nicht mal ansatzweise die Funktion erreichen, die versprochen wurde. Doch höheres Grün, wie Sträucher oder Bäume, auf den Dächern will man nicht planen, weil sonst die Kosten für die Statik steigen. Derzeit sind diese Flächen als „offene Brache“ definiert. Hier fühlen sich Arten wohl, die diese offene, weitläufige Landschaft und Abgeschiedenheit brauchen. Diese Arten werden mit der Bebauung verdrängt oder sogar umgesiedelt, weil es ja so einfach ist, kleine Tiere zu nehmen und beseite zu tun. Nur wohin, ist die Frage? Es gibt KEINE Ausgleichsflächen mehr in Berlin. Auch Brandenburg kann und will keine Tiere mehr aus Berlin aufnehmen. Sie brauchen die Flächen selbst. Also wird in der Planung die Untersuchung zu den Tieren nur nebenher gemacht. Dann heißt es, die Flächen waren nicht zugänglich oder das Wetter war nicht ideal ... Hauptsache man sieht und hört keine Tiere, dann kann man einfach drüber bauen, wie man in den Plänen zum Funkturmdreieck lesen kann.	3	3

ID	Kommentar	+	-
	In [„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.] findet sich noch das ehemals vom Bezirk mündlich erklärte Wunschziel: ‚Wir wollen einen übergeordneten Grün- und Erholungsraum.‘ Selbst die ehem. Kleingärten im Nordosten werden überplant, statt ersetzt. Im Gegenteil, schaut man sich die Planungen genauer an, fallen sogar noch Kleingärten im Westen weg. Nur weil man das Wort ‚Öko-‘ vor ein Wort setzt, wird eine Planung nicht besser. Bspw: Die [„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.] gezeigten „Ökokorridore“ suggerieren, dass hier etwas „aufgewertet“ wird. Diese „Korridore“ existieren bereits und werden in ihrer Fläche reduziert, statt aufgewertet, da sie bereits viele Bäume enthalten und sie somit kein Aufwertungspotenzial haben, - Wald, Kleingärten, Brachflächen, etc. Auch „Grüne Innenhöfe“ sind in Anbetracht dessen, das vorher alles an Grünstrukturen, Bäumen, Sträuchern, etc. beseitigt wird, nicht mal ein müdes Lächeln wert. Denn es muss alles neu angepflanzt werden und zeigt seine volle Wirkung (Kühlung, Schatten, etc.) somit erst nach ca. 20 Jahren. Das zieht sich durch [„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]. Da verschiebt sich die Bebauung nur in die eine oder andere Richtung. Somit bleibt am Ende bei allen die großflächige Versiegelung von derzeit offenen, versickerungsfähigen Böden und die Zerschneidung der Kaltluftleitbahn. Somit ist das von Berlin erklärte Ziel der Flächenersparnis und Erreichung der Netto-Null-Neuversiegelung bis 2030 = alles nur Schall und Rauch. Hier soll versiegelt werden, was zu versiegeln geht! Auch die Versprechungen der Schaffung neuen Wohnraums ist kritisch zu sehen, da die meisten lediglich max. 30 % des neuen Wohnraums mietpreisgebunden anbieten müssen. Somit wird zwar viel gebaut, aber der Bedarf an bezahlbarem Wohnraum nicht befriedigt.		
51994	Ich finde es einen sehr guten Ansatz gerade auch im Grunewald mehr bezahlbaren Wohnraum schaffen zu wollen, finde [„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.] am überzeugendsten würde mir aber eine höhere Umsetzungsgeschwindigkeit wünschen, denn das Problem brennt uns JETZT auf den Nägeln	4	0
52008	1. Zuerst ein ganz großer Dank an das raumscript-Team für die supergute Organisation und Vorbereitung und Durchführung der Themenwerkstätten und der online-Veranstaltungen und dadurch der Möglichkeit, mit den einzelnen Architektenteams ins Gespräch zu kommen. Diese Art der Information und Bürgerbeteiligung ist bis jetzt sehr erfreulich und sollte in dieser Art möglichst auch weitergeführt werden !	6	3

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

ID	Kommentar	+	-
	7. Ausgleichspflanzungen (besonders Bäume) sollten unbedingt ortsnahe und in nächster Umgebung erfolgen, nicht in entfernt liegenden Regionen Brandenburgs oder anderen Bundesländern. Berlin braucht hier lebensspendendes Grün, da die Region schon durch die geplante Änderung des Autobahndreiecks Funkturm erhebliche Verluste an hochwertiger Bepflanzung erleiden wird. 8. Jeder Planer sollte so planen, dass er/sie selber auch in dieser neuen Wohnumgebung auf Dauer gerne wohnen würde, d.h. Kinder aufziehen, alt werden, nachbarschaftliche Netze pflegen, lebenswerte, grüne und nicht in Lärm und Monumentalität erstickende Umgebung.		
52067	Zwar stimme ich [51952] zu, dass die Bedeutung der Kaltluftschneise einer ganzheitlichen Betrachtung über das Wettbewerbsgebiet hinaus bedarf. Deshalb muss allerdings nicht unbedingt auch das Planungsgebiet nach Osten Richtung City ausgeweitet werden, zumal dort ja bereits mit der erfolgten Planung zum Westkreuzpark im Anschluss eine Sicherung dieser wichtigen gesamtstädtischen Funktion erfolgt ist. Bezüglich des „Stadteingangs“ West ist leider festzustellen, dass bezüglich dessen Sichtbarmachung und Erfahrbarkeit von <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> vor allem an neue Baukörper mit auffallender Höhenentwicklung gedacht wird, zwischen denen oder an denen vorbei dann mehr oder weniger die „Eingangssituation“ imaginiert wird. Dass eine solche bauliche „Markierung“ des Stadteingangssituation von <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> quasi alternativlos verfolgt wird, sehe ich als bedauerliche Verengung, die aber wohl bereits in der Auslobung und Aufgabenbeschreibung angelegt ist und auch von maßgeblichen Mitgliedern des Empfehlungsgremiums und aktuellen politischen Entscheider*innen so als Erwartung kommuniziert wird. Andererseits mag dies - ebenso wie das Bemühen um verklärende Bilder wie <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> - Ausdruck der Hilflosigkeit sein angesichts der in diesem Verfahren auch beim bestem Willen nun nicht mehr revidierbaren Zerstückelung des Plangebietes und festgeschriebene Dominanz der Verkehrsbauwerke, die durch die vorausgehende Planung des Autobahndreiecks zementiert worden ist.	2	0
52071	Mehrere Annahmen und/oder Erwartungen, denen <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> in ihren Entwürfen mehr oder weniger zu entsprechen versuchen, bedürfen einer kritischen Überprüfung: 1. Ist es wirklich zutreffend, dass durch die Lage am S Bf Westkreuz künftig eine Erschließungsqualität gegeben ist, die dort eine großvolumige Bebauung mit Höhendominante(n) verträglich macht?	3	3

ID	Kommentar	+	-
	Das Westkreuz funktioniert zwar sicher gut als Verknüpfungs- und Umsteigepunkt im S-Bahnnetz. Doch selbst für eine ordentliche ÖPNV-Anbindung braucht es doch mehr, z.B. plausible Verknüpfungen mit Buslinien. Wie aber soll das funktionieren, wenn straßenseitig überhaupt nur die Halenseestraße in nur einer Fahrtrichtung dort für eine Anbindung in Frage kommt? Sogar die bisher noch bestehende Erreichbarkeit über die Ausfahrt vom Stadtring in Fahrtrichtung Nord entfällt doch bekanntlich mit dem Umbau des AB-Dreieck Funkturm. Unabhängig von dieser Frage müsste auch vorab geklärt werden, welche Form und Höhe von Bebauung hier überhaupt mit dem funktionalen Erhalt der wichtigen Kaltluftschneise in die City West vereinbar ist. Das Setzen von Hochpunkten an diesem Ort wirkt bisher leider eher reflexhaft und unreflektiert. 2. Wie soll die Bebauung, die [„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.] nördlich anschließend an das Westkreuz der Dernburgstraße vorlagern, überhaupt realistisch straßenseitig erschlossen werden, selbst wenn es „nur“ um die Anbindung eines MobilityHubs und die notwendigen Ver- und Entsorgungsfunktionen ginge? Und kann in dieser an die Stadtautobahn und S-Bahn dicht herangerückten Lage wirklich von einem attraktiven Standort für eine gemischte Nutzung ausgegangen werden? 3. Sicher ist es zukunftsweisend und prinzipiell richtig autoreduzierte bzw. zumindest oberflächlich und aus Innensicht autofreie Quartiere zu planen. Doch bietet die Lage direkt an dem AB-Dreieck mit schwer überwindbaren Vernetzungsmängeln für Fuß- und Radverkehr zu eigentlich allen umgebenden Stadträumen wirklich das Potenzial dafür? Selbst wenn die teils gezeigten Überbrückungen oder Unterführungen der durch die Verkehrsstrassen bedingten Barrieren realisiert werden könnten: Wie stünde es um deren Benutzbarkeit in Tagesrandzeiten, bei Dunkelheit und überhaupt die Vermeidung von Angsträumen? 4. Die Erreichbarkeit der (bestehenden) S-Bahnhöfe gerade aus dem Güterbahnhofs-Areal, das für sich gesehen zweifellos hier die relativ besten Potenziale für eine Quartiersentwicklung hat, ist bisher nirgends wirklich befriedigend und nachvollziehbar dargestellt. Ebenso wenig wird aus den Darstellungen deutlich, wie ein - dringend gebotenes - ergänzendes ÖPNV-Angebot, das auch die offensichtlichen Vernetzungsdefizite zu den benachbarten Stadträumen ausgleicht, aussehen könnte.		

ID	Kommentar	+	-
52074	Die <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> im Großen und Ganzen vernünftig, wichtig ist dass Berlin hier für alle Berliner*Innen plant und nicht für die Anwohner, die naturgemäß aus ihren gesicherten Wohnverhältnissen heraus ihr Eigeninteresse verfolgen. Baut für Berlin und baut viel, das städtische soziale Gesamtinteresse verlangt in Zeiten der Wohnungsknappheit dass so viel Wohnraum entsteht wie möglich (und natürlich auch notwendige Gewerbeflächen). Das sollte hier das Ziel sein, auch wenn man damit an die Anwohner aneckt. Kreuzberg, Friedrichshain, Neukölln, Schöneberg, all das entstand auch mal auf der grünen Wiese, zum Glück. Wir sind hier in Berlin, nicht in Gillamoos.	3	0
52076	Warum werden im Bereich Sport und Schulen so oft niedrige Gebäude geplant? Auch hier sollte man mindestens 3 oder 5 Stockwerke bauen, damit wir Fläche für andere Nutzungen brauchen. Wir haben nicht so viel Platz um diesen so ineffizient zu nutzen.	3	0
52079	Weil das hier immer wieder erwähnt wird: bitte keine Kleingärten erhalten. Es ist nicht mehr zeitgemäß. Wie hier schon jemand erwähnt hat: Berlins wertvollste Ressource sind Flächen für Wohnraum, Gewerbe oder Freizeit. Diese müssen im Sinne des Allgemeinwohls genutzt werden und das geht nicht indem man sie einem kleinen Personenkreis faktisch für das ganze Leben verschenkt. Würden wir akzeptieren dass unsere besten Unis, Schulen oder Krankenhäuser nur 1-2% der Bevölkerung zugänglich wären? Ich denke nicht. Das gleiche sollte bei unseren Grundstücken der Fall sein. Wenn Grünflächen erforderlich sind, dann bitte öffentlich zugänglich für alle BerlinerInnen, auch diejenigen die erst morgen dazustoßen. Wenn es unbedingt Gärten sein müssen (Warum?) dann zumindest alle wenige Jahre neu vergeben, damit alle eine Chance haben sie mal zu nutzen.	3	0
52080	Mir gefällt <i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> sehr, allerdings verstehe ich nicht warum so viel Fläche beim Güterbahnhof ungenutzt bleibt. Warum nicht neben den Hochhäusern nochmal „normale“ Häuser anbauen? Diese großen Abstandsflächen bringen meines Erachtens in der Praxis weniger Nutzen als mehr Wohnraum. Lieber kompaktare zentrale Grün- und Freiflächen auf denen viel Leben entsteht sodass der Kiez selbst attraktiv und lebendig wirkt als die große Leere zwischen den Häusern.	3	0
52087	<i>[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.]</i> überzeugt mit einer begrüßenswert hohen Dichte, insbesondere weil sehr viele 5-6 geschossige Häuser geplant werden. Ich würde jedoch anregen, hier eine Schippe draufzulegen, in Zeiten der extremen Wohnkrise, die sich mit der Baukrise nur verschärfen wird, gibt es kein Platz mehr für 4-geschossige Häuser. Ein weiteres Geschoss wird kaum eine Belastung darstellen, flächendeckend ermöglicht es aber viel mehr Wohnraum. Es sollte auch unbedingt dafür gesorgt werden, dass die soziale Infrastruktur verdichteter gebaut wird.	2	0

ID	Kommentar	+	-
	Können wir die Nutzungen um die Freizeitwiese nicht kompakter gestalten? Kann diese Nutzung wirklich nur in eingeschossigen Gebäuden stattfinden? Im Zweifel sollte durch Mehrfachnutzung erreicht werden, dass dort auch größere Gebäude entstehen und genutzt werden können. Das befreit Flächen um an anderer Stelle mehr Wohnraum zu schaffen, oder falls notwendig auch Gewerbeflächen. Allgemein sollte unbedingt geprüft werden ob nicht stellenweise höhere Dichte möglich ist, gerne auch mit Punkthochhäusern. Oder vielmehr: es sollte geprüft werden welche überragend wichtige Gründe es dagegen gibt - denn heute sollte nicht nach Gründen gesucht werden zu bauen, der Default muss sein: wir bauen grundsätzlich sehr sehr viel - und nur wenn es wirklich nicht geht bauen wir nicht bzw in geringerer Dichte. Neue Quartiere sollten per default eher eine Gründerzeitdichte haben als das was in den letzten 20 Jahren üblich war.		
52094	Ich möchte hier einigen Kommentaren, die nach dichter hoher Bebauung rufen , entgegenhalten dass die in der Ausschreibung geforderten Luftkorridore und dafür benötigten Grünflächen für eine lebenswerte Stadt notwendig sind, die nicht an Beton, Versiegelung und abwechselnd an Gluthitze erstickt und sich unter starken Regengüssen wirklich in eine dann unpassierbare Lagunenstadt verwandelt. Und das betrifft dann auch die in der Innenstadt dicht bebauten angrenzenden Quartiere. Allerdings finde ich, dass in der ganzen Planung und den Vorgaben das Thema Verkehr nicht gut berücksichtigt und betrachtet ist. Wir lassen die DEGES den Rahmen für einen Stadteingang setzen, nach gestrigen am MIV und Güterverkehr auf der Straße ausgerichtet. Warum braucht es einen Logpoint (und Stellplätze) für MesseLKW? Die Messe hat einen Bahnanschluss!!! Wie verteilen sich die Waren vom Güterbahnhof über den UCI in die Stadt? Würde das nicht die Autobahn entlasten und dort eine schmalere Konzeption erlauben? Warum müssen überhaupt so viele Autos so weit in die Stadt rollen und sich dann in die Innenstadt ergießen? Andere Städte, wie London haben bereits Maßnahmen ergriffen, um das einzudämmen. Wir bauen sogar noch dafür, damit auch in 10 Jahren noch PKW die Innenstadt verstopfen. Das wollen wir doch in Zukunft nicht. Können die nicht wo immer möglich am Stadtrand bleiben und die Weiterfahrt durch enge Taktung der dann barrierefreien S-Bahn erfolgen. Dann haben wir auch mehr allgemeine Freiflächen in der Innenstadt und können ev. sogar dichter bauen. Kann und muss das Westkreuz unter Einbeziehung des Parkhauses des ICC, das ja nun mal schon da ist, nicht zukunftsweisende Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln sein?	0	1

ID	Kommentar	+	-
	Den Ring mit der Innenstadt und nach außen verbinden über ÖPNV inkl Gütertransport, Ladeinfrastruktur für e-Mobilität (e-Lieferwagen, Roller, Räder und einzelne notwendig PKW) sein? Wir reden hier von einer Zukunft die erst in fast dreißig Jahren da ist. Da MUSS Berlin klimaneutral sein. Wie wiegen wir den CO2 Ausstoß auf, den das viele Bauen (vor allem der Autobahn) hier verursacht.		
52099	Kann mich nur dem Kommentar [51952] anschließen Wenn man von einem „Stadteingang West“ sprechen will, dann würde dieser Begriff höchstens zum Oberen Kudamm, ab dem Rathenauplatz, zutreffen. Das Band von Schienen und Strassenverkehre rund um AVUS und ICC stellen eher Barrieren als Zugänge stadteinwärts dar. Das gesamte Projekt ist von dem gegenwärtigem Stadtentwicklungsmodell des Bauen, Bauen, Bauen geprägt und von Sen Stadt mit Gaebler und Kahlfeldt an vorderster Front der Stadtgesellschaft aufgedrückt. Vegetation und Naturschneisen bleiben schmückendes Beiwerk. Selbst die Planungsbüros leiden unten den strikten Vorgaben, die keinerlei Rücksichten auf die Bezirklichen Ergebnisse vorheriger Workshops und Beschlüsse Rücksicht nehmen. In der Öffentlichkeit wird stets das hohe Lied von Klimaschneisen und Kleingartenerhalt gesungen, in der Realität bleibt es schmückendes Beiwerk. Wie auch die sogenannte Bürgerbeteiligung, die sich auf Meinungsäußerungen und Posts auf berlin.de beschränkt. Die Vertretung durch das „lokale Wissen“ wird eingegrenzt auf ein umstrittenes Losverfahren ohne Rückkoppelung und Einbezug der bisherigen Nutzer des Areals bzw. engagierter Verbände wie z.Bsp. NABU. Stattdessen wird die Messe eingeladen, die außerhalb des Planungsbereiches angesiedelt ist. Selbst das Empfehlungsgremium - bereits stark Architektenlastig - hat sich der obersten Verwaltung der Landesbehörden als Entscheider zu unterwerfen. Die parlamentarische Ebene wird weder bezirklich noch landesweit einbezogen, es sei denn es geht eines Tages um die Änderung des FNP. Viel Lyrik ist den Planungsvorschlägen allesamt gegeben, belastbare Kostenberechnungen fehlen vollständig. Von realisierbaren Vorstellungen, was die Erreichbarkeit der Bauprojekte, der notwendigen begleitenden Infrastruktur der Planungen betrifft, ist nichts erkennbar. Bsp. das Areal um den BHF Westkreuz. Einkesselt von Bahn und Autobahn, bliebe nur die Zuwegung über die Einbahntrasse der Dernburgstrasse oder über die Sackgasse der Rönnestr.	0	0

ID	Kommentar	+	-
	Hier werden aber Durchwegungsrechte notwendig, über die Projektentwickler nicht verfügen und aus logistischen und nachbarschaftsrechtlichen Gründen auch nicht bekommen werden. Die notwendigen riesigen Lärmschutzwände an der Stadtautobahn erinnern stark an die Ideen - und von Bezirk und Land bis heute abgelehnt - des Maklers Gerome parallel zur Rönnestr. in dem südlichen Teil des Westkreuzparks. Es wird noch viel Wasser die Spree herunterfließen, bis irgendwann die DEGES ihre Umbaumaßnahmen beendet haben wird, bis der Masterplan (bei explodierenden Kosten und Zeitverschiebung) in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts - vielleicht - mit der xten Planänderung umgesetzt werden kann/wird.		

per E-Mail eingegangener Kommentar

Leider gelingt es[„Teamspezifischer Hinweis“ gelöscht.] in überzeugendes, zukunftsweisendes Gesamt-Konzept für diesen stadthistorisch so wichtigen und auch künftig prägenden Eingangsbereich in die westliche City zu formulieren - weder funktional noch städtebaulich-visuell.

Wichtige Gründe dafür liegen sicher auch in der Auslobung mit ihren vielfältigen, äußerst anspruchsvollen, aber daher auch reichlich konfliktgeladenen Zielsetzungen und Vorgaben.

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

per E-Mail eingegangener Kommentar

Was also sollte ein tragfähiges, zukunftsweisendes Konzept beinhalten?

1. Messe und Kongresse werden stärker als bisher wichtigste, prägende Funktion des gesamten Bereichs sein. Ein (Haupt-) Messe-Eingang Masurenallee und ein neuer Eingang-Süd des ICC (ggf. Abriss/Umbau Parkhaus) könnten hier einen neuen zentralen Eingangsbereich definieren, z.B. durch deutliche, baulich anspruchsvolle und v.a. fußgängerfreundliche Verbindung (ggf. Platte über Verk.flächen). Dies betrifft prinzipiell auch die Anbindung des Bereichs Mercedesturm, AVUS-Tribüne und CityCube.
2. Die zahlreichen, aus der BAB-Planung verbliebenen Restflächen (euphemistisch: Inseln, Lagunen, Stadtparke etc.) sind wegen ihrer schwierigen Erschließung, Zuschnitte, Isolation und allseitig hohen Imm.belastungen kaum für anspruchsvollere Nutzungen wie Wohnungsbau, Sport-/Freizeit-/Grünanlagen geeignet. Selbst relativ auf- arke, infrastrukturell versorgte, gestalterisch liebevoll optimierte Wohnviertel (s. Vorlieg. Entwürfe) auf größeren Flächen wären problematisch, sehr kostenaufwändig und vom Wohnwert ziemlich unattraktiv. Kleinere bzw. kaum noch zugängliche Flächen zwischen den belasteten Straßen- oder Bahnflächen sollten lediglich begrünt/gepflegt werden und der vorwiegend westlichen Durchlüftung des gesamten Bereichs dienen.
3. Die größeren Flächen bieten sich allerdings eher für Gewerbe-/ Großhandel/ Logistik, auch Bedürfnisse des Messebetriebs oder Büronutzung an. Insbesondere auf dem ehemal. Güterbahnhofsgelände, dem größten Flächenpotenzial, könnte mittelfristig auch ein neuartiger Verkehrs-Hub für die Umverteilung von Fernverkehr (Güter, Personen – Lkw, Bahn, Bus) auf den örtlichen Nahverkehr, z.T. auch neuartige stadtverträgliche Transportsysteme entstehen,
4. Die Kfz-Verkehre (Güter fern, IV nah/fern) werden langsam ihre Dominanz verlieren, Abgas- und Lärmbe- lastung wohl wesentlich schneller zu reduzieren sein. Die diversen Bahn-Verkehre (Fern, ÖNV) hingegen werden künftig eine wesentlich größere Bedeutung erhalten.

Das hieße, dass der S-Bhf Westkreuz (auch in seiner eigentlich nicht optimalen Lage) aus seiner faktischen „Versenkung“ geholt werden und eine erheblich erweiterte Funktion erhalten sollte. Das bedeutet nicht mehr nur isolierter, quasi unbekannter S-Umsteigebhf, sondern auch starker Zielverkehr für ICC-Süd und Messe, neue bauliche Nutzungen in diesem Bereich sowie aus der Umgebung (Rönne, Dernburg etc.) Eine derartig erweiterte Bhf-Anlage müsste natürlich klar erkennbar und attraktiv mit ICC-Süd/Messe (v.a. Fuß, Rad) verbunden werden und so diesen neuen zentralen Bereich baulich, gestalterisch und funktional prägen.

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

per E-Mail eingegangener Kommentar

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

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

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

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

