

Städtebauliches Gutachterverfahren Lehrter Straße

PROTOKOLL

Auswahlsitzung

02.11.09, 9:30 – 15:00 Uhr, „Stilwerk“-Konferenzraum, Kantstraße 17, 10623 Berlin

Teilnehmer siehe Liste

- Ablauf:
1. Konstituierung
 2. Erläuterung der Vorprüfungsergebnisse
 3. Präsentationen der Konzepte durch die Gutachterteams mit jeweils anschließender Fragerunde
 4. Diskussion des Auswahlgremiums
 5. Schriftliche Beurteilungen durch die ObergutachterInnen
 6. Auswahlentscheidung
 7. Wesentliche Prüf-Empfehlungen zum ausgewählten Konzept

1. Konstituierung

Die Tagesordnungspunkte 4 bis 7 werden durch Fr. Luther moderiert.
Fr. Pirch vertritt Hrn. Kühne als stimmberechtigte Obergutachterin.

2. Erläuterung der Vorprüfungsergebnisse

Die Arbeiten der Gutachterbüros sind fristgerecht bei GRUPPE PLANWERK zur Vorprüfung eingegangen. Der Vorprüfbericht wird allen Teilnehmern der Auswahlsitzung ausgehändigt, das Obergutachtergremium wurde vorab über die Konzepte und den Inhalt der Vorprüfung informiert.

Der Vorprüfbericht stellt die Konzepte zur besseren Vergleichbarkeit synoptisch gegenüber. Anhand der Aspekte zur Nachhaltigkeit (S. 18/19 des Vorprüfberichtes) sowie der Kenndaten (s. 22/23) erläutert Hr. Tibbe die wesentlichen Merkmale und Unterschiede der drei Konzepte.

3. Präsentationen der Konzepte durch die Gutachterbüros mit jeweils anschließender Fragerunde

Die Gutachterteams präsentieren separat nacheinander und werden gebeten, die Weiterentwicklungen ihrer Konzepte seit den Zwischenterminen am 14.09.09 zu erläutern.

Sauerbruch Hutton / Hager

Maßgeblich für das Konzept sind die Zentralität und Vernetzung des Plangebietes. Die historische Entwicklung, in der das Gebiet immer als Zwischenzone galt, die stärker von der Bahn als von der Stadt genutzt wurde, bildet eine dritte Ebene. Prägend für das Gebiet ist eine Groß- und zugleich Kleinmaßstäblichkeit mit Vorortstrukturen.

Der vorgeschlagene „Großhof“ wird als Ergänzung zu den kleinen Blockinnenhöfen im Europa-Quartier gesehen. Die Typologie des Städtebaus wird durch Beispiele aus Wien (Rote Höfe), London (Notting Hill) und Berlin (Woga-Komplex) referenziert. Für das Gebiet im mittleren Abschnitt der Lehrter Straße ist indes keine Fortsetzung der

Struktur des Nordabschnittes der Lehrter Straße beabsichtigt.

Die Bebauung entlang der Bahn ist abgestuft und verkürzt worden. Die Straße des Erschließungsrings wird nunmehr westlich der bahnbegleitenden Gebäude angelegt, so dass die Zone zwischen dem Gebäude und der Bahntrasse nun als privater Hofraum und auch Werkhof dient, in Analogie zu den Gärten der Townhouse-Typen mit reiner Wohnnutzung entlang der Lehrter Straße.

Das Gebäudeband entlang der Bahntrasse soll dem Konus des Areals zwischen Bahn und Lehrter Straße entsprechend von Norden nach Süden höher werden und schließlich am südlichen Punkt mit einem XIII-geschossigen Gebäude enden. Die Bebauung hat einen III-geschossigen Sockel, der mit gewerblichen Nutzungen zu belegen ist, mit sich darauf stapelnden Wohnnutzungen in unterschiedlichen Konfigurationen. Im südlichen Turm ist der Weitblick und teilweise Rundumblick durch umlaufende Terrassen zu nutzen. Stadträumlich stellt die bahnbegleitende Bebauung eine Spiegelung der Bahnrandbebauung in der Heidestraße dar und bildet zusammen mit dieser einen gemeinsame Eingangssituation aus.

Die verschiedenen Funktionszonen im Gebäudeband sind flexibel angelegt. Bei den Wohnnutzungen entlang der Bahn handelt es sich um hochpreisige, attraktive Wohnungen, die mit „normalen“ Wohnungen gemischt sind. Dies erzeugt eine gewisse Attraktivität.

Das Parken soll komplett unterirdisch abgewickelt werden, oberirdisch sind Behindertenparkplätze vorgesehen. Eine vielfältige Erschließung für Fußgänger erfolgt über Quer- und Längswege.

Im nördlichen Bereich ist die Verdoppelung der bereits vorhandenen Spielplatzfläche geplant, zudem die Ergänzung des Angebotes durch einen Abenteuerspielplatz. Die im großen inneren Freiraum gelegenen, für das Gebiet prägenden „Schrebergärten“ werden teilweise privatisiert und sind z. T. als Mitergärten zu nutzen. Prägend ist ferner der teilweise erhaltene Baumbestand und die im südlichen Bereich angelegte Plaza. Private und öffentliche Freiflächen sind durchmisch. Von den 57 vorhandenen Bäumen müssen 11 aufgrund von Neubebauung gefällt werden, wobei jedoch eine Anzahl - in der ersten Entwicklungsphase - neu angepflanzt werde, so dass ein Kiefernhaushain entstehen kann.

Der mittlere Teil des bahnbegleitenden Gebäudebandes soll ein Fenster erhalten, das von der Lehrter Straße aus sichtbar ist und durch das der Blick auf die Bahn freigegeben wird.

Die Geschossfläche ist gegenüber der Zwischenfassung vom 14.09.09 reduziert worden (28.000 m² Gewerbe, 42.000m² Wohnen).

In der Bauphasierung wird es für sinnvoll gehalten, zunächst die Grundstruktur des Parks zu errichten und anschließend das Grundstück von Süden nach Norden zu bebauen.

Fragen aus dem Auswahlgremium / Antworten des Gutachterteams (SH/H):

Wie ist die Brücke über die Bahn und die Anbindung an das Quartier beschaffen?

In Höhe der Ost-West-Verbindung wird eine Art Brückengebäude mit einem großen Fenster konzipiert, das ersichtlich macht, dass es durch das Gebäude zur Brücke geht. Im Gebäude selbst soll sich eine Rampeanlage befinden, um die Höhendifferenz zu überwinden. Zur Anmerkung aus dem Auswahlgremium, dass sich dieser Bereich zu einem unwirtlichen Ort entwickeln könne, wird erwidert, dass dieses ein lebendiger Ort sein solle. Im Gebäude sollen sich auch Wohnungen befinden, eine gewisse soziale Kontrolle wäre somit gegeben. Diese Art des Übergangs wurde gewählt, um den Bezug zur Bahn sichtbar zu machen.

Wie wirtschaftlich ist das Punkthochhaus. Gebäude ähnlicher Typologie im Quartier

Heidestraße haben eine größere Grundfläche.

Die Grundrisse sind wirtschaftlich angemessen. Vielmehr scheinen die Gebäude in der Heidestraße grundrisslich überdimensioniert.

Das Konzept vereint die zentrale Lage und gleichzeitig Intimität im Freiraum mit den öffentlichen und privaten Flächen. Funktioniert es, den Park im Inneren der Bebauung so öffentlich zu machen? Was würde passieren, wenn die Eingänge zu diesem Freiraum geschlossen würden? Würde das Konzept dann noch funktionieren?

Das Gebiet ist ein städtischer Ort, der eine „gelassene Intimität“ und eine ruhige Lage hat. Die vorgeschlagene großstädtische elegante Form hat mit der Bebauung mit Charakter einer Großwohnsiedlung, die entlang der Invalidenstraße liegt, nichts zu tun. Der große Hof hat ein paar große, zusammenhängende Gemeinschaftsflächen; der Großteil ist aber privat.

Wie wird das Lärmproblem vor allem im nördlichen Teil des Gebietes gelöst und wie wird mit dem in die Wohnungen eindringenden Lärm umgegangen, da für oberen Geschosse keine geschlossene Bebauung konzipiert wurde?

Entlang der Bahn wird Lärmschutz betrieben. Es gibt einen zehn Meter hohen geschlossenen Sockel, der einen effizienten Lärmschutz bewirkt und den Schall abfängt. Zudem wird angenommen, dass die Wohnungen in den oberen Geschossen nicht so sehr von Lärmmissionen betroffen sein werden.

Besteht die Möglichkeit im Bereich der Lehrter Straße entlang der Townhouses Kleingewerbe anzusiedeln, z. B. ein Café?

Dieses ist grundsätzlich vorstellbar.

Ist eine Ringerschließung notwendig und ist es möglich, die geplante Erschließung an einer Stelle zu unterbrechen? Nach dem Konzept müsse wohl die ringförmige Erschließung als erstes realisiert komplett werden. Welche Realisierungsmöglichkeit besteht und wie werden Eigentums- und Mietwohnungen gemischt?

Eine andere Erschließungsform erscheint wenig sinnvoll. Generell kann indes darüber diskutiert werden, da sie nicht zwingend notwendig für den Entwurf ist. Geplant ist, die Häuser in einzelne Eigentumswohnungen zu unterteilen. Alle anderen Spielarten dieses Themas sind auch denkbar.

Im Konzept sind nur 60 % der insgesamt geforderten Stellplätze vorgesehen. Wird damit die Option verbunden, durch Erweiterung der Tiefgaragen im Bedarfsfall noch weitere Stellplätze vorzusehen?

In einem solchen Fall wird eher über das Modell des Car-Sharing nachgedacht, um weiteren Bedarf zu decken.

ASTOC / bgmr

Das Bebauungskonzept zielt darauf ab, eine angemessene, aus der Struktur der Umgebung abgeleitete Grundgröße und Gebäudetypologie für das Quartier zu entwickeln. Als wichtiges Element gilt zudem der Baumbestand entlang der Lehrter Straße. Konzipiert wurden Blockeinheiten ohne starre Blockränder, mit jeweils vier bis sechs Gebäuden. Es werden unterschiedliche Hofsituationen geschaffen, mit einer Grundgröße von je 25 bis 40 Metern. Um die Höfe herum werden fünf unterschiedliche Bebauungstypen auf parzellierten Grundstücken gruppiert: Stadthäuser, Wohngebäude mit städtischem Wohnen, gemischte Gebäude mit Gewerbe in den Erdgeschosszonen, kräftigere Gebäude mit Appartements für Junge und Junggebliebene und Stadthäuser entlang der Lehrter Straße, die in der Erdgeschosszone Kultur und Dienstleis-

tungen beherbergen und oberhalb flexible Grundrisse haben. Für gewerbliche Nutzungen wird ein Spektrum unterschiedlicher Flächeneinheiten angeboten. Die Gebäude decken ihren Stellplatzbedarf mit jeweils unter ihnen befindlichen unterirdischen Parkplätzen. Im Norden, wo die Bahn z. T. in Hochlage verläuft, wird mehr Gewerbe und Einzelhandel angesiedelt, Richtung Süden nimmt der Anteil der Wohnnutzung zu.

Über die Hybridhöfe soll die Erschließung für die einzelnen Blockbereiche gesichert werden. Für die Höfe sind generell verschiedene Nutzungsqualitäten vorstellbar. Die Gestaltung der Hybridhöfe ist nachbarschaftlich verhandelbar.

Das Freiraumsystem besteht aus dem öffentlichen Bahnpark und den zwei verschiedenen Hoftypen, von denen die Hybridhöfe eher öffentlich, aber nachbarschaftlich verhandelbar und die durchgrünten Höfe eher ruhig und in ihrer Nutzung eher festgelegt sind. Das Prinzip der kurzen Wege und die gesicherte Durchlüftung sowie Verknüpfung von Bahn und Fritz-Schloß-Park tragen zur Nachhaltigkeit bei. Das Regenwassermanagement, die Dachbegrünung und die verschiedenen Module zum Energiekonzept fördern die Nachhaltigkeit. Elemente des bahnbegleitenden Grünzuges sind die Ebenen Landschaftsrasen, Versickerungsflächen und Prarie, Baumfilter und Wegeverbindungen. Der Bahnpark wird als lineares Band verstanden, in dem Weite und Geschwindigkeit in der Gestaltung erfahrbar werden sollen. Die Brücke und die dazugehörige Rampe haben eine Verbindungsfunktion von der Heidestraße zum Stadion.

Die Entwicklungsstufen des Konzeptes sind auf einen Realisierungsbeginn im Süden und ggf. auch im Norden angelegt, sodass die vorhandenen Gärten der Eisenbahn-Landwirtschaft erst in der Schlussstufe in Anspruch zu nehmen sind.

Fragen aus dem Auswahlgremium / Antworten des Gutachterteams (ASTOC/bgmr):

Warum sollen die Grünhöfe einen öffentlichen Anteil haben?

Die Grünhöfe sind den einzelnen Gebäuden zugeordnet. Nur die Teilflächen für die Zufahrten zu den Tiefgaragen sind öffentlich bzw. privatgemeinschaftlich.

Das Gebiet hat eine innerstädtische Lage. Wie soll die Rückzugsmöglichkeit im Grünhof aussehen? Wie sieht der Grünhof als Freiraum aus?

Die grünen Höfe sind die privaten Innenbereiche der Stadthäuser und dienen nicht als öffentliche Durchwegungen. Die Hybridhöfe bilden einen halböffentlichen Raum. Der Grad der Öffentlichkeit dieser Räume ist von den Nutzungen in den Erdgeschosszonen abhängig. Die Brückenrampe, die gleichzeitig auch als Lärmschutz verstanden wird, soll in den öffentlichsten Raum des Quartiers führen.

Warum ist die Brückenrampe nicht im Norden des Gebietes platziert worden, wenn sie als Lärmschutz dienen soll, wo doch dort die Lärmimmissionen aufgrund der Rampenlage der Bahn höher sind?

Südseitig befinden sich Wohnnutzungen im EG.

Warum befinden sich die Tiefgarageneinfahrten in den Grünhöfen?

Ziel ist es, mit den Hybridhöfen eine deutliche Adresse auszubilden. Dort steht auch das Thema Gemeinschaft im Vordergrund.

Der Lärmschutz ist für das Quartier ein sehr wichtiges Thema. Einer der Höfe soll aufgrund der Rampe relativ geschützt sein. Wie wird mit dem Lärm bei den zur Bahn hin geöffneten Höfen umgegangen?

Im nördlichen Bereich, wo die Bahn ansteigt und höhere Lärmimmissionen erwartet werden, sollen eher lärmverträgliche Nutzungen, wie Gewerbe und Dienstleistungen,

angesiedelt werden.

Befinden sich die Tiefgaragen unterhalb der grünen Höfe?

Ja, sie könnten alternativ aber auch unterhalb der Hybridhöfe angelegt werden.

Wie gestaltet sich der zentrale Platz, welche Nutzungen soll er aufweisen?

Einzelhandel ist aufgrund der Größeneinheiten im Norden vorgesehen, daher weniger Gewerbenutzungen entlang der Ost-West-Verbindung.

Es werden kleinräumige Nutzungsmischungen angestrebt. Wie wird ausgeschlossen, dass sich Nutzungen gegenseitig stören?

Es sollte nur kleineres Gewerbe angesiedelt werden. In den Gebäuden quer zur Lehrter Straße befinden sich jeweils rund 500 m² BGF und in den Gebäuden entlang der Lehrter Straße jeweils 230 m² BGF Gewerbe. Im südlichen Bereich sollte ruhigeres Gewerbe angesiedelt werden.

Carpaneto Schönigh / Koehl / Sinai

Die Identität der Lehrter Straße, so wie sie jetzt ist, soll erhalten bleiben. Charakteristische Merkmale des Quartiers sind eine „verknüpfende Vielgestaltigkeit“, „kontrastierende Stadtbilder“, „Gelassenheit“ und eine grüne Atmosphäre. Das Gebiet wird als Gelenk zwischen Moabit und dem Europa-Quartier östlich der Bahn verstanden. Als Prämissen gelten die Brücke über die Bahn zur Heidestraße und der Grünzug, der das Rückgrat des Quartiers darstellt.

Die konzipierten Quer- und Längsgliederungen des Quartiers sollen zur Adressbildung beitragen. Zwischen den West-Ost-Querungen ergeben sich vier Baufelder.

In den westlichen und mittleren Gebäudezeilen sind hauptsächlich Wohnnutzungen vorgesehen. In den Gebietsquerungen sind Gastronomie, Einzelhandel, Gewerbe anzusiedeln. In östlichen Baufeldern befindet sich vornehmlich Gewerbe. Entlang des zentralen Platzes soll es Nahversorger geben.

Bei der Bebauung handelt es sich um eine „parallel zur Straße in Schichten nach hinten ansteigende, durch Querungen unterbrochene“ Baukörper: IV- bis VI-geschossige Gebäude in den westlichen und mittleren Zeilen in kleinteiligen differierenden Parzellierungen sowie über VIII-geschossige Gebäude im östlichen Wohn-Gewerbeband. Mehrseitige Belichtungsmöglichkeiten der Gebäude lassen eine flexible Nutzung und Aufteilung der Einheiten zu. Die Bebauungsdichte wurde gegenüber der des Zwischenstandes vom 14.09.09 reduziert.

Der lineare Grünraum entlang der Bahn enthält ein „schnelles Band“ und eine Typologie harter und weicher Räume. Der Grünzug bildet die öffentliche Oberfläche des Quartiers, angelagerte Freiräume enthalten dem Wohnen zugeordnete gemeinschaftliche Gärten sowie Bewegungsfelder. Der Bahngrünzug wird insgesamt als „domestizierte Stadtnatur“ verstanden. „Roughs“ und „Greens“ sollen dieses Band gliedern. Das Brückenbauwerk mit seinen Rampen soll eine Landmarke innerhalb des Grünzugs darstellen. Die Freiräume entlang der Gebäudezeilen gliedern sich in drei Typen: Stadtgärten, Quartiersgärten und ein Hofband.

Die Erschließung der Gebäude soll über vier Zugänge/Zufahrten an der Lehrter Straße in das Gebiet bis zum Wohn- und Gewerbeband sichergestellt werden. An der Rückseite der westlichen Wohnzeilen befindet sich ein Wohnweg, hinter der zweiten Zeilenreihe ein „Hofband“, das sowohl die Mittelzeilen als auch die ostseitigen Gebäude erschließt. Vier Rampen führen von der Lehrter Straße aus in Tiefgaragen.

Die Höfe werden mit einem einheitlichen Belag versehen, um eine Oberfläche für un-

terschiedliche Nutzungen zu schaffen. Gartenbänder führen quer zur Bahn hin.

Das Konzept setzt auf eine „sensible Urbanisierung“, unter Partizipation der örtlichen Akteure und sinnvoller Berücksichtigung des Vorhandenen. Für die Phasenentwicklung ist von Bedeutung, dass die Baufelder linear ausgerichtet und in eine netzartige Erschließung eingebettet sind. Dieses ermöglicht auch eine kleinteilige Einzelentwicklung der Baufelder. Vorstellbar sind Entwicklungstufen von Rändern zur Mitte des Gebietes oder von der Bahntrasse zur Straße hin.

Fragen aus dem Auswahlgremium / Antworten des Gutachtertteams (c.s / K / s):

Wie sinnvoll ist eine Platzierung des Gewebes hinter den idyllischen Wohneinheiten? Es fehlt zudem die Adressbildung. Ist es ferner vorstellbar, dass das Wohnen in die dritte Bebauungszeile und das Gewerbe in den nördlichen Bereich verlagert wird?

Die Adressenbildung ist nicht allein mit der Lehrter Straße verbunden, darüber hinaus soll das Quartier verschiedene Adressen aufweisen. Ein Schild an der Lehrter Straße kann außerdem auf mehrere Gewerbeeinheiten im Quartier hinweisen. Die Verlagerung von Nutzungsschwerpunkten ist möglich.

Wohin orientiert sich das Quartier im Stadtraum?

Die Lehrter Straße ist „eine Welt für sich“. Die Enklave, die das Gebiet bildet, wird akzeptiert.

Als zentraler Platz des Quartiers hat der konzipierte Ort noch zu wenig Kanten. Wie kann dieser mehr gefasst werden? Besteht die Möglichkeit, das Gewerbeband zu schließen?

Der Quartiersplatz ist als städtischer Ort gedacht, an dem die erdgeschossigen Nutzungen zum Platz hin orientiert sind und Platanen auf dem Platz ein Dach bilden sollen. Der Platz benötigt die Anbindung und großzügige Durchbindung zur Bahn. Außerdem bildet der Platzraum keine zentrale „Entwicklungsachse“ und soll auch nicht als solche initiiert werden. Das Konzept setzt hingegen auf Vernetzung und Anbindung an die Nord-Süd-Wegebeziehungen. Das Konzept entwickelt keine Blocktextur.

Das Quartier kommt allemal aus dem „Dornröschenschlaf“. Die Frage ist nur, wohin sich das Quartier orientiert bzw., ob es stark genug ist, aus sich heraus zu existieren.

Es gibt keine andere Möglichkeit, als dass die Kraft der Quartiersentwicklung aus dem Gebiet selbst und seinen Möglichkeiten generiert werden muss.

Kommentar: Der Mittelbereich der Lehrter Straße wird kein Inselquartier, die Entwicklung muss sich in die Umgebung integrieren, demnach bildet der gesamte Raum an der Lehrter Straße ein Quartier.

Die gegenwärtigen Gartennutzer sollen nach Ihrem Konzept an der Entwicklung teilhaben und partizipieren können. Wie ist das gemeint?

Die Gärten werden nach einer Schonfrist weichen müssen. Die Nutzer können dann in die vorgeschlagenen Pioniergärten überwechseln. Auch für Gewerbetreibende, wie die überlokal bekannten Antiken Bauelemente, sollten Nutzungsmöglichkeiten vorfinden.

4. Diskussion des Auswahlgremiums

Die folgende, redaktionell sortierte Niederschrift der Diskussion gibt das Spektrum der unterschiedlichen Positionen wieder und verdeutlicht zugleich relevante Kriterien für die weitere Gebietsentwicklung.

Themen	Sauerbruch Hutton / Hager (SH)	ASTOC / bgmr (A)	Carpaneto.schöningh / Koehl / sinai (CS)
Grundsätzliches	<p>Die eingereichten Arbeiten der Gutachterteams zeigen unterschiedliche, spannende Ansätze und bewegen sich auf sehr hohem Niveau. Zentrale Fragen, wie etwa zur Bedeutung des Ortes, zur Eigenständigkeit und Identität des Quartiers sowie zur Einbindung in die übergeordnete sowie umgebende Struktur werden unterschiedlich beantwortet.</p> <p>Es sind sehr professionelle und durchdachte Arbeiten, wobei vorhandene Schwächen im weiteren Verlauf des Verfahrens noch nachgebessert werden können. Daher ist es wichtiger, bei der Betrachtung der Arbeiten die drei grundsätzlich unterschiedlichen Ansätze zu diskutieren.</p> <p>Da die städtebaulichen Kennwerte der drei Konzepte nahezu identisch sind, konzentriert sich das Augenmerk zunächst darauf, welches Bild und welche Struktur sich für diesen Ort eignet.</p>		
Städtebaulicher Grundansatz	<p>Das Konzept entspricht einem Metropolen- und Großstadtbild. Im Gegensatz zu den 80 % der Berliner Innenstadt, die aus Quartieren besteht, verkörpert dieser Entwurf die anderen 20 %, also eher die herausstechenden Einzelareale. Dieses Konzept repräsentiert eine Ausnahme von der Berliner Regel in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof und Humboldthafen. Das Gelände im Mittelteil der Lehrter Straße war niemals wirklich Stadt und stellte bisher eine „terra incognita“ dar. Die Lehrter Straße befindet sich heute aber in einen großstädtischen Raum, rings um das Gebiet kommt es zu einer „Vergroßstädterung“.</p> <p>Der Entwurf reagiert darauf mit einem „Überquartiersbezug“ und bezieht sich nicht allein auf die kleine Quartiersebene. Er vermittelt damit eine andere Betrachtungsweise von Stadt mit besonderer Prägnanz.</p> <p>Das Konzept repräsentiert eine konsequente Lösung.</p> <p>Das Konzept ist im Sinne einer Trennung von öffentlichen und privaten Räumen eher nicht urban; es schafft Großstrukturen, die zwar optimale Wohnqualität bieten können (Licht, Luft, Sonne) aber weniger Stadträume bilden. Diese an Großsiedlungen erinnernden Großstrukturen erscheinen für den Ort nicht geeignet.</p>	<p>Das solide Konzept bewegt sich in der Klaviatur innerstädtischen Städtebaus.</p> <p>Der Entwurf vermittelt Analogien und Varianten zur geplanten Bebauung der Heidestraße sowie zu den 80 % der typischen Berliner Bebauungen.</p> <p>Positiv an diesem „charmanten Entwurf“ ist, dass die öffentlichen, privaten und halböffentlichen Bereiche klar definiert sind. Negativ jedoch ist die Verschattung, das Lärmproblem, und die Lage der Tiefgarageneinfahrten, die im Bereich der grünen Höfe liegen. Die Qualitäten des Entwurfs werden im Detail nicht immer durchgehalten.</p> <p>Der Städtebau ist rhythmisiert, als „Stempel“, dessen Form sich im Quartier wiederholt. Er weist eine klare Adressierung mit unkomplizierten Wegebeziehungen auf.</p> <p>Gebäuden Freiräume und Erschließungen vermitteln indes noch keine schlüssige Gesamtstruktur.</p> <p>Die Höfe in diesem Konzept können als Archetypen des Städtebaus bezeichnet werden. Die Bautypologie gibt eine Differenzierung her und eine Verschiebung der einzelnen Nutzungen ist möglich. Es gibt jedoch zu viele Öffnungen zur Lehrter Straße hin, was entlang dieser Bauflucht Unruhe entstehen lässt.</p>	<p>Das Konzept ist kleinteilig angelegt und birgt etwas Geheimnisvolles in sich. Es repräsentiert Berliner Kiezqualität und zugleich eine vorstädtische Qualität.</p> <p>Es werden keine großen Baustrukturen wie z. B. an der Invalidenstraße angestrebt, Kiezwohnen steht im Vordergrund. Daraus resultiert, dass der neu geschaffene Ort kein Fremdkörper wird; Feingliedrigkeit und Kiezflair tragen zur Integration des Gebietes in die umliegenden Strukturen bei.</p> <p>Das Konzept vermittelt eine „Kreuzberg-Atmosphäre“.</p> <p>Das „Moabitische“ in diesem Konzept bekommt eine eigene Identität und steht im Kontrast zur Europa-City. Die innere Struktur des Gebietes weist aber noch Mängel auf. Warum müssen die Vorgärten der Townhouses entlang der Lehrter Straßen zehn Meter Tiefe haben, wo auch fünf Meter ausreichen würden und so mehr Abstandsraum im Inneren geschaffen werden könnte?</p> <p>Das Konzept ist am ehesten weiterentwicklungsfähig und eröffnet soch sehr viele Möglichkeiten.</p> <p>Dies bringt aber auch die Gefahr mit sich, dass noch sehr viel daran gearbeitet werden muss und damit sein Grundansatz geschwächt werden könnte.</p>

<p>Bebauung</p>	<p>Die großen Baustrukturen entlang der Bahn stellen eine dem Ort entsprechende Entscheidung des Entwurfs heraus. Die Umgebung des Hauptbahnhofs benötigt keine zu kleinteiligen Baustrukturen.</p> <p>Die bahnseitig bis hin zu einem Hochhaus ansteigende Bebauung könnte Menschen interessieren, die über die Stadt schauen und nicht nur kiezbezogen leben möchten.</p> <p>Andererseits wird die Platzierung des größten Teils der Bebauung direkt an der Bahn-Lärmquelle, um der großstädtischen Wirkung der Bebauung willen, sehr kritisch gesehen.</p>	<p>Die längsseitigen Gebäude entlang der Lehrter Straße haben sieben Geschosse. Zu klären ist die Frage der Verträglichkeit auch im Hinblick auf die Traufhöhen der Gebäude im Süden, Norden und auf der gegenüberliegenden Straßenseite.</p> <p>Es sollten die Höfe zur Bahn und Lehrter Straße hin stärker geschlossen werden.</p> <p>In diesem Entwurf kann es konzeptionell und für die Grundrisse problematisch sein, wenn die Ecken geschlossen würden.</p>	<p>Die Qualität der mittleren Bebauungszeile ist fragwürdig, da der Abstand zur ersten und dritten Zeile sehr gering ist. Zudem ist die Dreischichtung problematisch und die Verwertbarkeit der zweiten Schicht fraglich, da eine öffentliche Hofsituation entsteht, aber kein geschützter und privater Raum, wie z. B. durch die Gärten der Townhouses, vorhanden ist.</p> <p>Könnte die Bebauung entlang der Bahn etwas großteiliger werden?</p>
<p>Gebäudenutzung, Nutzungsverteilung</p>		<p>Die Ansiedlung von Gewerbe könnte im nördlichen Bereich noch stärker ausgeprägt werden.</p>	<p>Anzuratet ist, gewerbliche Nutzungen Richtung Norden zu verschieben, wo die Bahntrasse ansteigt, um das Wohnen eher im südlichen Bereich anzusiedeln und so besser schützen zu können.</p> <p>Es besteht hinsichtlich des B-Planverfahren die Befürchtung, dass die horizontalen funktionalen Gliederungen genau festgelegt werden müssen, um den Entwurf entsprechend umsetzen zu können.</p>
<p>Gebäude-Belichtung /- Verschattung</p>		<p>Nach dem Konzept entstehen teilweise problematische Belichtungs- und Verschattungssituationen.</p>	<p>Das Quartier lässt aufgrund der Gebäudestellungen gute Belichtungsverhältnisse erwarten.</p>
<p>Wohnen und (Bahn-)Lärm</p>	<p>Eine Lärmbelastung geht hier primär von der Bahn und nicht vom Straßenverkehr aus, deren Lärmwirkung unterschiedlich wahrgenommen werden. Der reflektierte Lärm kann künftig ein größeres Problem werden.</p> <p>Das Wohnen an der Bahn verspricht wenig Qualität, da höhere Lärmimmissionen zu erwarten sind. Es ist vor allem ungeklärt, wie hochwertiges Wohnen entlang der Bahn funktionieren kann. Eine wichtige Frage ist dabei jedoch, inwiefern sich die Bebauung selbst vor Lärm schützen kann. Es sollte stets versucht werden, zumindest eine Seite der Wohnung ruhig zu haben.</p> <p>Im südlichen Bereich des Entwurfsgebietes ist die Lärmbelastung durch die Bahntrasse nicht so hoch wie im nördlichen Abschnitt. Nach Errichtung der S 21 dürfte zumindest im Nordbereich ein passiver Lärmschutz notwendig werden.</p> <p>Die Fahrgeräusche der Bahnen werden durch neue Technologien stetig reduziert. Vielleicht sollte deshalb weniger über die Lärmproblematik als darüber diskutiert werden, welches städtebauliche Leitbild und welche Typologien und Anordnungen erwünscht sind.</p>		
	<p>Die Platzierung von Wohngebäuden entlang der Lärmquelle Bahn kann zur Verlärmung zahlreicher Wohnungen führen. Daher ist fraglich, ob sich ein</p>	<p>Der Schutz vor Bahnlärm ist bei der städtebaulichen Konfiguration noch nicht überzeugend gelöst worden. Da sich die Bebauung auch</p>	<p>Die bahnseitigen Gebäudezeilen tragen zum Lärmschutz der Wohnzeilen bei. Die Lärmwirkung hinsichtlich des Wohnens auf den bahnseitigen Zeilen ist</p>

	bebauter Raum unmittelbar entlang der Bahn positiv entwickeln lässt.	östlich zur Bahn hin öffnet, wird deren Lärmwirkung in die Höfe hinein befürchtet. Teure Townhouses liegen an gewerbearbeitigen Höfen, was zahlreiche Nutzungskonflikte verursachen kann.	allerdings zu überprüfen.
Wohnen im Hochhaus	<p>Das Wohnen in einem Hochhaus (v. a. wie bei SH) wird aufgrund der Errichtungskosten teuer. Wenn Bewohner für eine Wohneinheit viel Geld zahlen, sollte es auch eine entsprechende Qualität des Raumes geben. Diese ist aber (bei SH) nicht hinreichend gegeben und zudem durch die vertikale Mischung von „produzierenden gewerblichen Einheiten“ in den unteren Geschossen und der Wohnnutzung darüber beeinträchtigt.</p> <p>Wohnen im Hochhaus sollte dennoch wieder ein Thema in Berlin werden. Jedoch ist der von SH vorgeschlagene Standort nicht der geeignete, da zumindest das subjektive Lärmempfinden zu hoch sein dürfte. Das Klientel, das in den von SH vorgeschlagenen Hochhäusern wohnen würde, dürfte, zumal die Wohnungen sehr teuer sein würde, sehr hohe Ansprüche an sein Wohnumfeld stellen.</p>		
Erschließung		Die Erschließung erscheint einfach und bildet durch die Module klare Adressen.	Die Erschließung erscheint noch etwas kompliziert.
Freiraum, Grünzug	<p>Der Grünzug mit Wegeführung hat große Bedeutung als übergeordnete Verbindungsfunktion und bildet daher auch eine Vorgabe für die Konzepte. Als öffentlicher Grünzug entlang der Bahntrasse ist er ein spannender Ort, an dem Urbanität und Stadttechnik erlebbar werden und der Blick in das gegenüberliegende Europa-Viertel möglich ist.</p> <p>Der Grünzug ist das Ergebnis einer Planung mit entsprechender Historie. Es besteht seit langem das Ziel, entlang der Strukturen der Bahn einen Grünzug bis nach Charlottenburg zu führen und damit auch verschiedenste Erholungsräume entlang kleinräumiger Strukturen anzubinden.</p> <p>Das Konzept von SH schafft eine für einen Grünzug vollkommen andere Situation. Dieser wird reduziert auf einen Bürgersteigweg in einem geschützten großen Hof, auf dem es für den Benutzer nicht mehr ersichtlich ist, dass er sich auf der Fortführung des Grünzuges befindet.</p> <p>Kontrastierend zum zentralen, geschützten Freiraum im Entwurf von SH ist ein bahnbegleitender Grünzug wie in den Beiträgen von A und CS öffentlicher, „demokratischer“.</p>		
	Die Arbeit respektiert die vorgegebene Lage des Grünzuges nicht. Sie kommt zu einem begründeten anderen Ansatz für den Freiraum. Der Großhof-Freiraum hat tendenziell privaten, intimen Charakter bzw. wird als privater Raum wahrgenommen und widerspricht damit der Funktion einer öffentlichen Verbindung. Er kann keine hinreichende öffentliche Funktion wahrnehmen. Er stellt andererseits einen Erlebnisraum dar, der Partizipation ermöglicht und eine Identität schafft.	Der Entwurf erfüllt die Vorgaben, strukturiert den angestrebten Grünzug und differenziert in öffentliche und private Freiräume, ebenso stärkt er die öffentliche Vernetzung.	Der Entwurf erfüllt die Vorgaben, strukturiert den angestrebten Grünzug und differenziert in öffentliche und private Freiräume, ebenso stärkt er die öffentliche Vernetzung.

	<p>Ferner ist er zu groß, um wirklich sehr privat zu sein. Dafür überlagern sich zu viele Funktionen und dafür sind zu viele Begegnungen zu erwarten. Diese Idee des halbprivaten/halböffentlichen Grünraumes kann qualitativ sein, zumal sie nicht üblichem Kiezdecken folgt. Auch der Ansatz, den Grünzug von der Bahntrasse in den Hof und wieder zurück an die Bahntrasse zu führen, verspricht eine Qualität.</p>	<p>Der Grünzug hat in diesen beiden Konzepten für die Lösung des Lärmschutzproblems keine Bedeutung. Wäre es möglich, im Grünzug einen Wall zu integrieren?</p> <p>Dies ist eine Kostenfrage. Die Gestaltungsmöglichkeiten sind davon abhängig, welche Anforderungen das neu entstehende Quartier an den Grünzug hat. Zudem ist fraglich, was von der Fläche zwischen Bahn und Bebauung übrig bleibt, wenn man auf diesen 30 Metern auch noch einen Wall legt.</p>	
Öffentlich und privat	<p>Die drei Arbeiten schaffen es nur bedingt, wirkliche Privatheiten zu erzeugen, da die Räume jeweils sehr durchgehbar/durchdringbar sind. Es besteht aber gleichzeitig die Frage, ob Privatheit in einer zentralen Lage wie an der Lehrter Straße in größerem Umfang vorhanden sein muss.</p>		
	<p>Die Arbeit überzeugt hinsichtlich der Verortung von öffentlichen und privaten Bereichen nicht. Im großen inneren Freiraum befinden sich öffentlich nutzbare und private Freiflächen. Es besteht hier ein Widerspruch zwischen dem privat erscheinenden Großhof und öffentlicher Grünzugsfunktion. Der Freiraum ist formal privat, soll aber eigentlich ein öffentlicher Grünzug sein. Der große Freiraum stellt einen Park dar und keinen geschlossenen, privaten Raum. Öffentliche Räume müssen nicht nur öffentlich zugänglich sein, wie in diesem Entwurf, sondern müssen auch als öffentliche Räume gefühlt werden, was hier nicht erwartet werden kann.</p>	<p>Die Höfe als eher geschlossene Räume erzeugen eine geheimnisvolle Atmosphäre. Die zwei verschiedenen Hoftypen sind positiv. Vorteilhaft ist die individuelle Anpassungsmöglichkeit bei den Hybridhöfen und die Intimität, Ruhe und Grünprägung der grünen Höfe. Positiv ist ferner das Angebot an privaten Situationen.</p> <p>Das vorgeschlagene Quartier schafft introvertierte Räume.</p> <p>Das Verhältnis von öffentlichem und privatem Raum ist im Konzept noch einmal zu überprüfen, auch wenn die Idee mit den Höfen überzeugt. Die Höfe erscheinen teilweise eher zu geräumig, eine Akzentuierung der Mitte im Bereich der Ost-West-Verbindung wäre daher möglich.</p>	<p>Im gesamten Konzept werden die öffentlichen und privaten Freiräume nicht voneinander abgegrenzt.</p> <p>Öffentliche und private Freifläche werden innerhalb des Konzeptes jedoch definiert.</p>
Ost-West-Verbindung Platzraum Brücken-Ansatz		<p>Das Konzept stellt eine schlüssige Verbindung zur Heidestraße her; durch die städtebaulich einladende Geste wird ersichtlich, dass die Brücke zur Heidestraße führt.</p> <p>Die Eingangssituation ist jedoch nicht optimal gelöst. Dabei fehlt ein deutlicher Platzraum vor der Brücke; das Herzstück des Quartiers ist zu wenig ausgeformt und wurde nicht hinreichend interpretiert. Der Ort ist somit überarbeitungsbedürftig, z. B. auch hinsichtlich der Anordnung von Townhouses entlang des Platzes und hinsichtlich seiner Dimension.</p>	<p>Negativ zu bewerten ist die fehlende Raumkante entlang des zentralen Platzes, der zur Brücke führt.</p> <p>Die Raumfolge des Konzeptes erfordert Gebietskenntnis und eine Orientierung, um die für die Ost-West-Beziehung wichtige Brückenverbindung aufzufinden.</p>

<p>(„Klein“-)Gärten</p>	<p>Bei SH besteht die Möglichkeit des privaten Gärtnerns im Bereich der bisherigen Eisenbahnlandwirtschafts-Gärten. A und CS hingegen nehmen die Kleingärten aus ihren Entwürfen heraus. Flächen zum Gärtnern werden in allen Konzepten neu geschaffen. Die vormalige Eisenbahnlandwirtschaft dürfte indes auch im Konzept von SH nicht bzw. größtenteils nicht bestehen bleiben können und partiell durch neue ersetzt werden.</p>		
<p>Lehrter Straße</p>		<p>Das Gesicht der Lehrter Straße in diesem Konzept ist geprägt durch die Auflösung in Hofadressen, die repräsentativen Gebäude längs der Lehrter Straße, aber auch durch die Stirnseiten der Gewerbeeinheiten.</p>	
<p>Ziegelmauer Lehrter Straße</p>	<p>Der Umgang mit der Mauer bzw. ihre Verwendung in den drei Entwürfen ist wichtig und sinnvoll. Alle drei Konzepte gehen vom Erhalt der Ziegelsteinmauer aus. Dadurch kann die Lehrter Straße hier keinen „normalen“ städtischen Straßenraum bilden. Dies umso mehr, wenn dadurch Gewerbe- und Dienstleistungseinheiten nicht unmittelbar von der Straße aus zu erreichen sind. Es hat den Anschein, als dass alle Konzepte das Quartier hinter der Mauer verbergen wollen.</p>		
		<p>Vorteilhaft ist, dass die Mauer entlang der Lehrter Straße in diesem Konzept Öffnungsmöglichkeiten für eine öffentliche Nutzung in den Erdgeschossen vorsieht.</p>	
<p>Gebäude Lehrter Straße 23/24</p>	<p>In den Vorschlägen der drei Gutachterteams wird jeweils das kleine Gebäude entlang der Lehrter Straße erhalten.</p>		
<p>Realisierbarkeit, Entwicklungsphasen</p>	<p>Da in der Umgebung der Lehrter Straße sehr große Konkurrenz hinsichtlich städtebaulicher Projekte herrscht, ist die Realisierbarkeit in einem überschaubaren Zeitraum wichtig. Zudem müssen Abschnitte, die nacheinander fertig gestellt werden, auch in ihren Zwischenzuständen funktionieren.</p> <p>Für die Lehrter Straße könnte es nicht genügend Nutzungspotential geben, um entlang der Straße in gesamter Länge Gewerbe und Dienstleistungen anzuordnen. Daher ist eine starke Mitte des Quartiers von Bedeutung.</p>		
	<p>Berlin erlebt derzeit kein Bau-boom. Daher birgt dieses Konzept die Gefahr in sich, dass das Projekt aufgrund seiner Großdimensionen stecken bleibt und nicht zur vollständigen Realisierung kommt.</p> <p>Als erstes würden die Townhouses gebaut werden und vermutlich erst 20 bis 30 Jahre später die Zeile entlang der Bahn.</p> <p>Zwar kann das Konzept nicht in einem Entwicklungsvorgang realisiert werden, allerdings könnte es Inszenierungen wie am Leipziger Platz geben, um bereits den Stadtraum zu bilden und eine vorläufige Idee zukünftiger Bebauung zu vermitteln.</p>		<p>Der Entwurf verspricht die größten Chancen auf Realisierung. Jedoch sollte die Bebauung der ersten (westlichen) Zeilen weiter an die Lehrter Straße herangerückt werden.</p> <p>Die vorgeschlagene Bebauung entlang der Lehrter Straße macht diese zu keiner typischen Stadtstraße (wobei sie das auch niemals gewesen ist).</p>

5. Schriftliche Beurteilungen durch die ObergutachterInnen

Sauerbruch Hutton / Hager

Der Entwurf bietet eine äußerst großstädtische Lösung für diesen Ort, der als Eisenbahngelände niemals in die städtische Struktur integriert war. Er greift den hier vorhandenen Großraum des Bahngeländes als Entreeraum des Berliner Hauptbahnhofs auf und gibt diesem mit einer großmaßstäblichen Randbebauung einen angemessenen monumentalen Ausdruck. Diese Haltung wurde im Auswahlgremium kontrovers diskutiert.

Einig war sich das Gremium jedoch, dass sich mit der klaren Großform der Wohnbebauung entlang der Bahntrasse die Chance böte, an einem besonderen Ort einzigartige Formen innerstädtischen Wohnens entwickeln zu können. Doch gerade diese Großform ist es, die in Bezug auf eine modulare Entwicklung problematisch gesehen wird. Sie entfaltet ihre Wirkung nur in ihrer Gesamtheit. Im Hinblick auf einen Entwicklungszeitraum von bis zu 10 Jahren sieht das Auswahlgremium die Gefahr, dass die Form im „Zustand der Unfertigkeit“ stecken bleiben könnte.

Der Bahnbegleitende Gebäuderiegel ist in den unteren Geschossen geschlossen. Dadurch wird der Hofbereich vom Bahnlärm weitgehend freigehalten. Die Wohnungen der Bahnrandbebauung sind perfekt belichtet, verfügen über eine gute Aussicht und schützen sich selbst durch ihre Grundrissgliederung nach Nordosten zum Bahnlärm. Für das Wohnen in den oberen Geschossen der Wohntürme ist dennoch die Frage des Lärmschutzes nicht überzeugend gelöst. Ebenso ist die vorgeschlagene Nutzungsmischung mit produzierendem Gewerbe im Erdgeschoss, Büros in der Zwischenzone und der Mischung von Miet- und Eigentumswohnungsbau aus immobilienwirtschaftlicher Sicht bedenklich, weil sie am Markt kaum oder nur sehr schwer platzierbar ist.

Einerseits gelingt es den Verfassern, einen großzügigen, parkartigen Innenraum zu schaffen, der lärmgeschützt äußerst vielfältig nutzbar ist. Der vorgegebene Grünzug wechselt dafür im Sinne einer spannungsvollen Raumfolge zwischen Bahnsituationen und dem halböffentlichen Hofgarten. Andererseits wurde nicht ein den Vorgaben der Aufgabenstellung entsprechender öffentlicher Grünzug entlang der Bahn umgesetzt. Bei der Verlegung des Grünzugs in einen eher privat anmutenden Freibereich ist fraglich, ob die Mittel aus der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme VZB für die Herstellung des Grünzugs zur Verfügung gestellt werden können.

Die einfache Reihe der Townhouses setzt insbesondere den Rhythmus und die Maßstäblichkeit der südlich angrenzenden Bebauung an der Lehrter Straße fort, so dass das städtebauliche Konzept zwischen dem Quartiersmaßstab und der Metropolendimension an der Bahn eindrucksvoll vermittelt.

Die vorgeschlagene Erschließungsschleife, die nur interne Verkehre trägt, ist klar und gut gelöst, plausibel eingefügt und verschafft dem Hofgarten das Maß an Öffentlichkeit, welches für die Fortführung des sog. Grünzuges und die lokale Nutzung erforderlich ist. Die oberirdische verkehrliche Erschließung der Townhouses entlang der Lehrter Straße ist hingegen nicht erkennbar.

ASTOC / bgmr

Die Arbeit entwickelt zwischen Lehrter Straße und Gleisbett eine Folge leicht aufgelöster, gleichartig gegliederter Blöcke. Hierdurch ergibt sich im Wechsel eine Folge halböffentlicher „Hybridhöfe“ und privater, grünteprägt Höfe. Die Blockstrukturen sind zur Bahn und zur Lehrter Straße jedoch teilweise sehr weiträumig geöffnet, was zur Folge hat, dass das Gesamtkonzept etwas unstrukturiert erscheint und der Lärm von der Bahntrasse in das Blockinnere eindringen kann.

Die Geschossigkeit mit IV, V, VI und VII Geschossen reagiert angemessen auf die kleinräumlichen Situationen. Die vier Quergebäude an der Lehrter Straße überschreiten jedoch die Traufhöhen der umgebenden Bebauung um ein bis zwei Geschosse, was zu einer stärkeren Verschattung der privaten Grünflächen führt.

Auf Höhe des Poststadions wird als Auftakt zu einer bewusst inszenierten Brücke Richtung Europaquartier ein öffentlicher Platzraum geschaffen. Am Brückenkopf wird ein IX-geschossiger Akzent gesetzt.

Vorteil der „Hybridhöfe“ ist die Möglichkeit, die Platzfläche den Bedürfnissen der anliegenden Gebäude anzupassen. Zusammen mit der Lehrter Straße, dem „Brückenplatz“ und dem Grünzug entlang der Gleise ergeben die halböffentlichen Hybridhöfe ein feinmaschiges Wegenetz. Die im Gegensatz zu den privaten Grünflächen jedoch zu groß dimensionierten „Hybridhöfe“ differenzieren sich indes nicht ausreichend genug gegenüber dem „Stadtplatz“, der räumlich nur ungenügend gefasst ist. Die Identität der Quartiersmitte wird dadurch nicht deutlich genug ausgeprägt.

Die Tiefgaragen sind nicht unter den „Hybridhöfen“, sondern unter den privaten Freiflächen angeordnet. Dies hat zur Folge, dass fast das gesamte Baugebiet versiegelt wird.

Der Großteil der Gebäude ist in Ost-West-Richtung angeordnet, was gerade für eine Wohnnutzung keine optimale Gebäudeausrichtung darstellt.

Durch die Separierung in einzelne Baukörper sind die rechtwinklig zur Lehrter Straße angeordneten Gebäude mit ihren Schmalseiten zur Straße orientiert. Diese Gebäudeausrichtung entspricht nicht der angrenzenden Bebauung in der Lehrter Straße. Die Mauer an der Lehrter Straße wird als „schönes“ geschichtliches Element insgesamt erhalten, aber den Nutzungen dahinter folgend in Teilen aufgelöst.

Die Gewerbenutzungen werden zwar überwiegend im Nordbereich konzentriert, sind jedoch ferner über das gesamte Quartier verteilt, was ggf. zu vermehrten Nutzungskonflikten führen kann. Auch die Anordnung von Townhouses am zentralen Stadtplatz wird sehr kritisch gesehen.

Ein Vorteil der gesamten städtebaulichen Struktur ist jedoch die Ermöglichung einer höchst flexiblen Nutzungsmischung und vielfältiger Raumtypologien.

Carpaneto Schöningh / Koehl / Sinai

Der Entwurf weist eine klare städtebauliche Struktur auf, die durch die vorgesehene Ausrichtung und Anordnung der Baufelder und –körper eine modulare und phasenbezogene Entwicklung und Vermarktung des Gebietes ermöglicht. Die vorgegebene Grünverbindung entlang der Bahntrasse wird integriert, an der Lehrter Straße ist als Quartiersplatz eine zentral gelegene platzartige Aufweitung vorgesehen, die auch gewerbliche Nutzungen zulässt. Durch die lineare Platzierung der Baukörper in Nord-Süd-Richtung und Abstufung der Gebäudehöhen von Ost nach West kommt es zu einer vorteilhaften Belichtungssituation der Wohnungen. Als positives Merkmal des Entwurfs ist auch die Aufnahme der baulichen Kante der östlich der Bahn geplanten Europacity zu nennen.

Als vorteilhaft erweist sich ferner die entwurfsimmanente Flexibilität der Nutzungszuordnungen der ostseitigen Bebauungen im Hinblick auf das Lärmschutzproblem: Konzentration der Gewerbenutzungen in den nördlichen, von der Hochlage der Bahn stärker betroffenen Teil des Gebietes, während die Tieflage der Bahn im südlichen Teil des Gebietes mehr Wohnnutzung zulässt.

Als problematisch erweist sich der Entwurf im Hinblick auf die in einigen Bereichen geringen Abstandsflächen sowie im Hinblick auf die teilweise fehlende bauliche Fassung des Quartiersplatzes, der zudem „platzadäquate“ Nutzungen vermissen lässt.

Jedoch eröffnet die konzipierte Bebauungsstruktur in dieser Hinsicht Gestaltungsspielräume ohne grundlegende Veränderung des Entwurfskonzeptes, so z. B. eine noch deutlichere Raumfassung und belebende Nutzungsbelegung der nördlichen und südlichen Platzränder, eine Vergrößerung der Abstände der Mittelzeilen durch Reduzierung der Vorgartentiefe der Zeilen entlang der Lehrter Straße, eine noch direktere Verbindung zwischen Lehrter Straße, Quartiersplatz und Brückenansatz sowie eine konkrete Berücksichtigung der Lärmwirkung für das Wohnen in den betreffenden Geschossen entlang des bahnbegleitenden Grünzuges.

6. Auswahlentscheidung

Nach ausführlicher Diskussion sowie schriftlicher Beurteilung der drei Konzepte stimmen die stimmberechtigten Obergutachter darüber ab, welches der Konzepte die Grundlage zur Weiterbearbeitung bilden soll. Eine Rangfolge wurde nicht gebildet.

Konzept	ja	nein
Sauerbruch Hutton / Hager	1	5
ASTOC / bgmr	2	4
Carpaneto Schöningh/ FAT KOEHL/ sinai	5	1

Damit traf das Obergutachtergremium die Entscheidung, das Konzept der Arbeitsgemeinschaft carpaneto.schöningh / FAT KOEHL / sinai dem weiteren Verfahren zu Grunde zu legen.

7. Wesentliche Prüf-Empfehlungen zum ausgewählten Konzept

- Der zentrale Platz sollte räumlich klarer gefasst werden, zudem ist eine deutlichere Verbindung zur künftigen Bahnbrücke herzustellen. Beide Komponenten sollten stärker miteinander korrespondieren.
- Die Qualität der mittleren Zeilen sollte erhöht werden. Dazu sollte der Abstand der mittleren zu den östlichen Zeilen überprüft und die westlichen Zeilen ggf. ein Stück zur Lehrter Straße hin verschoben werden.
- Das Lärmniveau sowie der Lärmschutz in den zum Bahnraum orientierten Zeilen sind fachtechnisch zu überprüfen und entsprechend konzeptionell zu berücksichtigen.
- Die Verteilung der baulichen Dichte im südlichen Bereich des Gebietes und die Abstände zu südlichen Nachbargebäuden sind zu überprüfen.

Nachbemerkungen

Die Moderatorin und die Vertreter der Verfahrensträger danken den Mitwirkenden.

Vivico gibt in Abstimmung mit dem Bezirksamt Mitte von Berlin, Abt. Stadtentwicklung eine Pressemitteilung heraus.

Am 24.11.2009 ab 18:00 Uhr findet eine öffentliche Veranstaltung im Saal der Berliner Stadtmission, Lehrter Straße 68 statt, in der das ausgewählte Konzept durch das Gutachterteam präsentiert und anschließend erörtert wird. Die Pläne der beiden anderen Konzepte werden zur Information ebenfalls aufgehängt.

13.11.2009
Heinz Tibbe
GRUPPE PLANWERK