Alternativen
zu den Planungen für den westlichen Vorplatz
der Yorckbrücken

Für eine intelligente, barrierefreie Verknüpfung zwischen U7 und S1 mit der Schöneberger Schleife und dem Gleisdreieck-Park am westlichen Vorplatz der Yorckbrücken

In den kommenden Jahren steht die Umgestaltung des westlichen Vorplatzes der Yorckbrücken an. Der bisher vom Autoverkehr dominierte Raum soll zu einem Platz mit Aufenthaltsqualität werden.

Mittel dazu sind der Rückbau von Fahrbahnen, die Verlegung von Parkplätzen, die Gestaltung der Vorgartenzonen zu Terrassen und die Schaffung von Eingängen in den Westpark des Gleisdreiecks und in den Grünzug des Wannseebahngrabens und damit zur Schöneberger Schleife.

Doch das Konzept der Gruppe Planwerk, das im Auftrag des Bezirks Tempelhof-Schöneberg erarbeitet wurde (siehe Übersichtsplan auf Seite 11), löst die Probleme nur unzureichend und schafft zudem gleichzeitig neue Probleme:

- die Verkleinerung der Mittelinsel in der Yorckstraße funktioniert nur, wenn die Ampelschaltung so geändert wird, dass Fußgänger beim Überqueren der Yorckstraße nicht zweimal warten müssen..
- die Terrassierung der Vorgartenzone zur Yorckstraße schafft Probleme mit den Feuerwehrzufahrten, z. B. bei der Zufahrt zur Yorck 44 müssten außer der Bordsteinkante weitere sechs Stufen überwunden werden.
- die Verlegung von über 20 Parkplätzen in die Sackgasse der Bülowstraße ist problematisch. Das Restaurant an der Ecke /Yorck Bülow hatte seine Tische auf dem Bürgersteig immer mehr in die Bülow geschoben, um vor dem Lärm der Yorckstraße zurückzuweichen. Genau dorthin sollen jedoch nun die Parkplätze verlegt werden.
- Besonders problematisch ist jedoch die Gestaltung der neuen Eingänge in den Westpark und in den Wannseebahngraben Die Realisierung des vorgeschlagenen Konzepts hätte zur Folge:
    - Die Schaffung von Angsträumen, d. h. Betonschluchten, die von der Straße nicht einsehbar sind – und dies in einem Stadtteil, in dem Drogenhandel, Prostitution und nächtliche Alkoholexzesse regelmäßig vorkommen.
    - Erheblicher Verlust des wilden Grüns, die Kappung der Biotopverbindung zwischen Gleisdreieck und Wannseebahngraben
    - Geldverschwendung in Höhe von mehreren hunderttausend Euro, da die Anlage für den Bau der S 21 (als in ca. 10 Jahren) wieder zurückgebaut werden müsste
    - Der Kreis der Anwohner, die den Eingang nutzen würden, wäre überschaubar klein, da in unmittelbarer Nähe zwei tatsächlich barrierefreie Eingänge in den Westpark des Gleisdreiecks schon existieren, ein dritter ist geplant ist am Crellemarkt in den Wannseebahngraben.

Wie der Bezirk bisher mit Kritik an der Planung umgegangen ist

Trotz der Kritik hat das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg seit 2012 die Planungen nur unwesentlich verändert. Gegenüber der ersten Planung wurde die Rampe etwas schmaler, ansonsten wurde jedoch unbeirrt am ursprünglichen Konzept festgehalten.

In einer Stellungnahme an den Bezirk Tempelhof-Schöneberg hat die Initiativenplattform Gleisdreieck im Juni 2012 vorgeschlagen, dass Alternativen zur vorgelegten Planung untersucht werden sollen:

1. die Nullvariante, also den Verzicht auf einen barrierefreien Zugang an dieser Stelle
2. die Möglichkeit des Baus einer Rampe aus dem Straßenraum

Die Stellungnahme von 2012 ist bis heute unbeantwortet geblieben. Es wurden keine Alternativen untersucht.

Im August 2013 wurde auf einer Stadtumbau-West-Veranstaltung im Rathaus Schöneberg die Planung von 2012 unverändert vorgestellt. Auf Nachfrage hin bestätigte der Leiter des Stadtplanungsamtes auf der Veranstaltung, dass die Stellungnahme der Iniplattform beim Bezirk angekommen ist, eine inhaltliche Antwort blieb er jedoch schuldig.

Im Oktober 2013 wurde eine Einwohneranfrage in der BVV-Tempelhof-Schöneberg genutzt, um nachzufragen. Die zuständige Stadträtin Frau Dr. Klotz hat sich in ihrer Antwort für die Nichtbeantwortung der Stellungnahme entschuldigt. Nur: eine inhaltliche Antwort auf die Stellungnahme ist bis heute ausgeblieben.

Im Anschluss an die BVV im Oktober 2013 hat sich der Leiter des Stadtplanungsamtes beim Fragesteller entschuldigt dafür, dass die Stellungnahme unbeantwortet blieb. Außerdem sagte er, dass sowie kein Geld für das Projekt vorhanden sei. Eine Beruhigungspille, wie sich Monate später herausstellen sollte.

Der schriftlich vorgetragene Wunsch an die Fraktionen im Bezirk TS (Dez.13) und an die Vorsitzenden (Feb. 14) der beiden Ausschüsse Stadtplanung, bzw. Umwelt, Tiefbau usw. im Bezirk TS, das Thema nochmal in den Ausschüssen zu behandeln und Anwohnern dort die Gelegenheit zu geben, ihre Kritik zu formulieren, blieb bis heute unbeantwortet.

Am 17. 06. 2014 wurde eine etwas modifizierte Variante des Eingangs mit der Rampe durch die Gruppe Planwerk in der PAG (Projektbegleitende Arbeitsgruppe Gleisdreieck) vorgestellt. Die Vorstellung begann mit einem Ortstermin, auf dem die westliche Begrenzung der Rampe mit einem rot-weißem Flatterband vor Ort vorgestellt wurde. Siehe Abbildung auf Seite 12.

In der Diskussion am 17. 06. 2014 verwies Herr Sperling vom BA Tempelhof-Schöneberg vor allem auf den einzuhaltenden Zeitplan. Bis Ende 2015 müssten die Fördergelder ausgegeben werden. Er kündigte an, dass am 30. 06. 14 ein Ausschuss in Rathaus Schöneberg über die Planungen beraten wird sowie, dass es eine öffentliche Veranstaltung für die Bürger am 28. August 2014 geben soll.

Weder die angekündigte Ausschusssitzung noch die öffentliche Veranstaltung am 28. August 2014 haben stattgefunden. Aus dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg war inzwischen zu hören, dass die Planungen nun von der Abt. Stadtplanung an die Abt. Bauen weitergegeben worden seien. Zu befürchten ist also, dass das Projekt ohne echte Bürgerbeteiligung und und ohne Prüfung von Alternativen durchgezogen werden soll.

Argumente gegen die vom Bezirksamt TS geplanten Eingänge

- Vom neu gestalteten Platz aus sollen dazu Durchbrüche in die Wand zum Bahngelände gemacht werden, auf der Nordseite der Yorckstraße beim Dekoladen, auf der Südseite analog bei der Fahrschule. Durch die Öffnungen betritt man das Bahngelände und steht dann zuerst in einer ca. 4,5 m tiefen Schlucht. In dieser Schlucht steht der Nutzer vor einer Treppe, die auf das erhöht liegende Bahngelände führt. Auf der Nordseite gibt es zusätzlich zur Treppe noch eine Rampe, die von dort ca. 100 m nach Norden geht, also bis zum südlichen Ende der Kleingärten, von den Planern selbst „Betonkanal“ genannt. Die seitlichen Wände gehen am Fußpunkt der Rampe senkrecht ca. 4, 5 m hoch. Nach Norden hin, entlang der Rampe nimmt die Steilheit ab. Aufgrund dieser Steilheit können die Böschungen nicht einfach begrünt werden, sondern müssen befestigt werden, so dass man sich in einem rundum betonierten Raum befindet – ein klaustrophobisches Raumerlebnis.
  Den räumlichen Eindruck des geplanten Bauwerkes kann man versuchen sich vorzustellen, wenn man sich die beiden Eingänge weiter östlich von der Yorckstraße in den Ostpark des Gleisdreiecks und in den Flaschenhalspark vorstellt. Die Länge der Rampen dort entspricht ungefähr der hier vorgeschlagenen Rampe. Der Unterschied ist jedoch, dass die Neigungswinkel der Böschungen dort zwischen 30 und 40 Grad liegen, während sie hier am Anfang senkrecht hochgehen.

- Es ist zu befürchten, dass die Eingänge zu den Treppen/Rampen als Pissecken, bzw. zu Schlimmeren genutzt werden. Drogenhandel, Prostitution, nächtliche Alkoholexzesse u. ä. sind im Quartier keine Seltenheit. Der von Außen nicht einsehbare Betonkanal würde sich als Schauplatz für solche Aktivitäten anbieten. Viele Anwohner_innen werden diese Eingänge als Angsträume empfinden und entsprechend meiden.

- Da nur auf der Nordseite eine Rampe geplant ist, würde der Fahrradweg entlang der Yorckstraße zur Rampe natürlich in beiden Richtungen genutzt werden, was zu Chaos auf dem Radweg führen würde, so wie in den Vergangenheit beim Eingang Yorckstraße in den Ostpark.

- Die Kosten für die Durchbrüche, Treppen und Rampen betragen wahrscheinlich mehrere Hundertausend Euro. Diese hohen Kosten sind nicht vertretbar, da Rampen und Treppen hier nur auf Zeit angelegt werden können. Es bestehen hier Trassenfreihaltungen für die S-Bahnlinie S21 und für die Regionalbahn Potsdam. Sobald diese Bahnen gebaut werden, müssten die ins Bahngelände geschnittenen Treppenschächte und und die Rampe wieder zurückgebaut werden.
  Die Überlagerung mit den offiziellen Bahnplanungen (siehe Seite 14) zeigt, dass schon der Bau der S21, der ab 2025 möglich ist, einen Rückbau der Rampe erfordern würde. Der östliche, oberhalb der Rampe gelegene Weg wäre dann zu nah am westlichsten Gleis und müsste entsprechend nach Westen geschoben werden. Dort würde sich dann aber die Rampe befinden, die dann zurückgebaut werden müsste.

- Sollte später die Regionalbahn Berlin Potsdam kommen (die über die Yorckbrücken 1 und 2 laufen soll), müsste der Weg noch weiter nach Westen verschoben werden. Denn dann bliebe zwischen den Brandwänden der Yorckstraßengebäude und der Bahn nur ein schmaler Streifen. Spätestens dann müssten auch die ins Bahngelände geschnittenen Treppenschächte zurückgebaut werden. Ob der Weg vom Gleisdreieck in den Wannseebahngraben dann überhaupt noch funktionieren kann, muss noch untersucht werden. Im Bereich der ersten Yorckbrücke wäre vorstellbar, dass der Fuß- und Fahrradweg dann als Steg westlich an die erste Yorckbrücke angedockt wird.

- Die PAG (Projektbegleitende Arbeitsgruppe Gleisdreieck) hat sich im August 2011 auf einen Kompromiss für die Planungen des Westpark verständigt. In diesem Kompromiss, dem alle Teilnehmer der PAG (Anwohnervertreter, Quartiersräte, Bezirk F'Hain-Kreuzberg, Bezirk TS, Senatsverwaltung, Landschaftsarchitekten) zugestimmt haben, ist festgehalten, dass es einen Eingang von der Yorckstraße geben soll, dass im südlichen Teil des ehemaligen Potsdamer Güterbahnhofs jedoch der „ruderale Charakter“, also die Eisenbahnwildnis erhalten bleiben soll. Der geplante Eingang würde den ruderalen Charakter jedoch zerstören.
  Unten die Rampe aus Beton, die Wände und die Böschung mit Beton befestigt, der Weg oben aus Beton oder Asphalt, das ergibt zusammen eine riesige versiegelte Fläche – da bliebe kaum etwas vom ruderalen Charakter.
  Das spitz zulaufende Dreieck Richtung Yorckstraße zwischen S-Bahnlinie 1 und der westlichen Grundstückgrenze des Bahngeländes zum Hofraum der Häuser Yorckstraße 43 ist Bülowstraße 52 ist von der typischen Bahnwildnis geprägt und verfügt über eine dichten Baumbestand aus Ahornen, Birken, Pappeln, Weiden, Marillenbäumen und Steinweichseln. In den Sommermonaten können in den angrenzenden Hofbereichen Fledermäuse beobachtet werden. Diese Vegetation ist Teil einer Biotopverbindung und reicht bis an die Yorckstraße selbst. Der Bau der Rampe kostet wertvolles Grün, zerstört den ruderalen Charakter des Bahngeländes und kappt die Biotopverbindung zwischen Westpark des Gleisdreiecks und Grünzug Wannsseebahngraben.

Blick vom Hof Yorck 43 bis Bülow 52 auf das ca. 4 m höherliegende Bahngelände, weiß blühend die Steinweichseln.

Mögliche Alternativen

Die finanziellen, die ökologischen, die ästhetischen, die sozialen Kosten sind so hoch, dass ernsthaft Alternativen zu dieser Planung geprüft werden müssen.

Die Initiativenplattform Gleisdreieck hat in einem Brief schon im Juni 2012 den Bezirk Tempelhof-Schöneberg dazu aufgefordert, Alternativen zu untersuchen und zwar a) die Nullvariante, also den Verzicht auf einen barrierefreien Zugang an dieser Stelle und b) die Möglichkeit einer Rampe aus dem Straßenraum.

Leider hat der Bezirk nun Jahre vertrödelt, indem er sich vorschnell auf die Lösung Rampe als Einschnitt ins Bahngelände festgelegt und keine Alternativen untersucht hat. Gerüchten zufolge ist die Finanzierung über das Programm Stadtumbau West inzwischen gescheitert. Es heißt, der Bezirk sei auf der Suche nach einer neuen Finanzierung. Ein Grund mehr nun auch Alternativen in Betracht zu ziehe, die im Vergleich zur ursprünglichen Planung wesentlich kostengünstiger und gleichzeitig nachhaltig sind.

Hier sollen nun drei alternative Varianten dargestellt werden:

Variante 1, Eingang nur mit Treppen, nicht barrierefrei

Außen vor die historische Mauer werden Treppenanlagen gesetzt. Die Gruppe Planwerk hat in ihren Vorvarianten solche Treppenanlagen untersucht und aufgezeichnet, parallel oder rechtwinklig zur Mauer des Bahngeländes verlaufend. Beides würde funktionieren. Siehe Abbildung Seite 17. Gegen die Lösung spricht die fehlende Barrierefreiheit. Allerdings sprechen auch einige Argumente für die Lösung:

- Die Kosten betragen nur einen Bruchteil im Vergleich zur vom Bezirk favorisierten Lösung.
- Außer zwei Durchbrüchen in die gemauerte Brüstung auf der Stützmauer des Bahngeländes kein physischer Eingriff in das denkmalgeschützte Bauwerk.
- Es entstehen keine Dreckecken und Angsträume.
- Es gibt kaum Verlust an Vegetation, lediglich für den Bau der an die Treppenanlagen anschließenden Wege muss in die Vegetation eingegriffen werden.
- Es sind in unmittelbarer Nähe mehrere barrierefreie Zugänge geplant, bzw. schon gebaut in den Westpark, bzw. in den Wannseebahngraben, die schnell erreichbar sind. 270 m sind es bis zum Eingang über das Hellweg-Grundstück am Yorckdreieck, 410 m bzw. 420 m sind es bis zum Eingang Bülowbogen, bzw. bis zum Eingang Crellestraße/Wannseebahn, gemessen von der Kreuzung Yorck/Manstein, Nordseite (siehe Karte Seite 15). Diese Entfernungen sind für Fahrradfahrer völlig unproblematisch, für Fußgänger sind sie noch erträglich, d. h. ca. 4 Minuten sind es bis zum Eingang Hellweg/Yorckdreieck, 7 bis 8 Minuten bis zu den beiden anderen Eingänge.
- Auch an anderer Stelle wurden schon nicht barrierefreie Eingänge gebaut, z. B. an der Obentrautstraße und an der Wartenburgstraße in den Ostpark des Gleisdreiecks. Auch am Park am Nordbahnhof, der ebenso mit öffentlichen Mitteln gebaut wurde, sind nicht alle Eingänge barrierefrei. An der Gartenstraße gibt es einen neu erbauten Eingang mit einer außen an die Stützmauer des Bahngeländes gesetzten Treppe. (siehe Abbildung Seite 16)

Variante 2, Eingang mit Treppen und Fahrstuhl, die Vorzugsvariante

Die Außen vor der Mauer liegenden Treppen werden ergänzt mit einem Fahrstuhl auf der Südseite der Yorckstraße. Dieser Fahrstuhl würde vor die Flügelmauer gestellt, in optischer Linie mit dem schon errichteten Fahrstuhl im Bhf. S1 Großgörschenstraße. Eventuell könnte die Deutsche Bahn AG als Bauherr und Betreiber für diesen Fahrstuhl gewonnen werden. Siehe Abbildung Seite 18.

Denn der Fahrstuhl würde eine barrierefreie Verbindung herstellen nicht nur zwischen dem westlichen Vorplatz der Yorckbrücken und der Schöneberger Schleife mit Wannssebahngraben und Gleisdreieck-Park sondern auch eine direkte, barrierefreie Verknüpfung mit der S1 und der U7.

Das wäre der einzige wirklich barrierefreie Eingang in den Gleisdreieck-Park und die Schöneberger Schleife. Die bisherigen Eingänge über die großen Rampen von der Yorckstraße in den Ostpark sind sicher für kräftige oder motorisierte Rollstuhlfahrer kein Problem. Für Menschen, die mit Rollatoren unterwegs sind, stellen sie jedoch eine sehr große Herausforderung dar.

Mit dem Fahrstuhl an der Yorckstraße gäbe es auch für diese Menschen einen Zugang ins Grüne. Dieser Zugang würde dann nicht nur von Anwohnern genutzt werden würde, sondern hätte durch die direkte Verknüpfung mit U7 und S1 ein Alleinstellungsmerkmal als besonders barrierefrei, er wäre der Eingang in den Park für die Besucher, die mit der S- und U-Bahn kommen.

Deswegen ist er auch sinnvollerweise auf der Südseite der Yorckstraße platziert. Wäre er auf der Nordseite, müssten die Nutzer noch eine weiten Weg bis zur S1 und zur U7 zurücklegen. Sie müssten bis zur nächsten Ampel laufen an der Kreuzung Manstein /Yorck (ca. 65 m), dann über die Ampel (45 m und 2 x Warten) und dann wieder ca. 75 m bis zum Eingang des S-Bahnhofs S1, also zusammen 185 m + diverse Bordsteinkanten.

Alle Vorteile der Lösung mit von außen vorgesetzten Treppen (Variante 1) gelten hier auch, und der große Nachteil von Variante 1, die fehlende Barrierefreiheit, wäre aufgehoben. Die Argumente für einen Fahrstuhl an dieser Stelle sind so groß, dass es erlaubt sein muss, das Tabu in Frage zu stellen, dass das Land Berlin im öffentlichen Raum keine Aufzüge errichten darf.

Diese Lösung mit außen vorgesetzten Treppen und einem Fahrstuhl könnte auch schrittweise realisiert werden. Erst die Treppen auf der Nordseite, dann der Fahrstuhl und die Treppen auf der Südseite, wenn die Parkentwicklung im Wannseebahngraben so weit ist.

Variante 3, Rampe aus dem Straßenraum

Im Anhang sind zeichnerisch drei Rampen dargestellt, die aus dem Straßenraum auf die erste Yorckbrücke hochführen:

- die geradlinige Rampe
- die gewendelte Rampe
- die Rampe in Form einer Sinuslinie.

Siehe Abbildungen auf den Seiten 19 bis 21.

Die Rampen im Straßenraum starten von der Mittelinsel der Yorckstraße auf Höhe der Manstein und führen von dort auf die erste Yorckbrücke. Günstig ist, dass die Mittelinsel ca. 1,5 m höher liegt als das Niveau der Yorckstraße unter der ersten Brücke. Trotzdem müssten noch 3,40 m Höhenunterschied überwunden werden. Die erste Yorckbrücke liegt etwas tiefer als die Höhe des angrenzenden Bahngeländes. Mit den 3,4 m wurde jedoch von dem höheren Wert ausgegangen. Dadurch könnte die Rampe an die vorhandene Brücke anschließen, ohne deren Konstruktion anzutasten. Der Gehweg auf der Brücke würde dann entsprechend angehoben.

Die 3,4 m Höhenunterschied erfordern 10 Steigungen von jeweils 5,56 m Länge mit 6 Prozent Gefälle. Nach jeder Steigung folgt ein ebenes Zwischenpodest von 1,5 m Länge, insgesamt sind es neun Zwischenpodeste. So entsteht eine Lauflänge von mindestens 70,17 m. Die Breite der Rampen beträgt 3 m. Die letzten Meter der Rampe östlich der Mittelinsel befinden sich mit ihrer Unterkante schon oberhalb der Unterkante der ersten Yorckbrücke. Könnten also unterfahren werden vom Autoverkehr.

Für alle Varianten wäre ein Umbau der Mittelinsel notwendig, eine Verbreiterung der Mittelinsel um eine Fahrbahn Richtung Norden.

Die notwendigen Veränderungen der Mittelinsel sind in den Zeichnungen nicht dargestellt. Die Rampen sind einfach in die Zeichnung des Bestands eingetragen. Notwendig wäre der Rückbau de Yorckstraße um eine Richtung Westen führende Fahrbahn, d. h. drei statt vier Fahrbahnen an dieser Stelle. Eine solche Reduzierung der Anzahl der Fahrbahnen ist im Konzept für den Vorplatz bei der Gruppe Planwerk ebenfalls vorgesehen.

Die Höhenangaben stammen aus dem Gutachten „Die Yorckbrücken“ von 2007 von Jürgen Lampleitl und Kristin Lanzke, herausgegeben vom Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg.

Die Zeichnungen zeigen die Funktion, bzw. die Höhenentwicklung der Rampen in der Draufsicht. In einem nächsten Schritt käme dann die konstruktive und architektonische Ausarbeitung. An diese Ausarbeitung müssten hohe Ansprüche gestellt werden, damit die Rampe leicht und filigran wird.

Die Vertreter des Stadtplanungsamtes haben die Untersuchung einer solchen Lösung vorn vornherein ausgeschlossen mit dem Argument Denkmalschutz. Dabei wäre der physische Eingriff in den Denkmalschutz sehr gering. Lediglich eine Öffnung im Geländer der Brücke Nr. 1 müsste hergestellt werden. Anders als bei den von der Gruppe Planwerk vorgeschlagenen Durchbrüchen in die Bahnwand und den Einschnitt in das Plateau des Bahngeländes wäre bei dieser Lösung Neues und Altes für jeden Nutzer klar zu unterscheiden.

Die Rampe könnte zu einem einprägsamem Zeichen im Straßenraum werden, durch das die Zugänglichkeit des Grünzugs Schöneberger Schleife angezeigt wird.

Sie hat mehrere funktionelle Vorteile gegenüber der ins Bahngelände eingeschnittenen Rampe:

- Die Rampe hätte bei einem Bau der S21 weiter Bestand. Auch bei einem Bau der Regionalbahn Potsdam könnte die Rampe weiter bestehen bleiben unter der Voraussetzung, dass der Fuß- und Fahrradweg als Steg westlich an die erste (dann von der Bahn genutzte) Yorckbrücke angedockt werden kann.
- die Gleichbehandlung beider Straßenseiten der Yorckstraße
- Bis auf drei Straßenbäume im Bereich der Mittelinsel der Yorckstraße , kein Verlust an Grün, keine Kappung der Biotopverbindung zwischen Gleisdreieck und Wannseebahngraben

Abbildungen

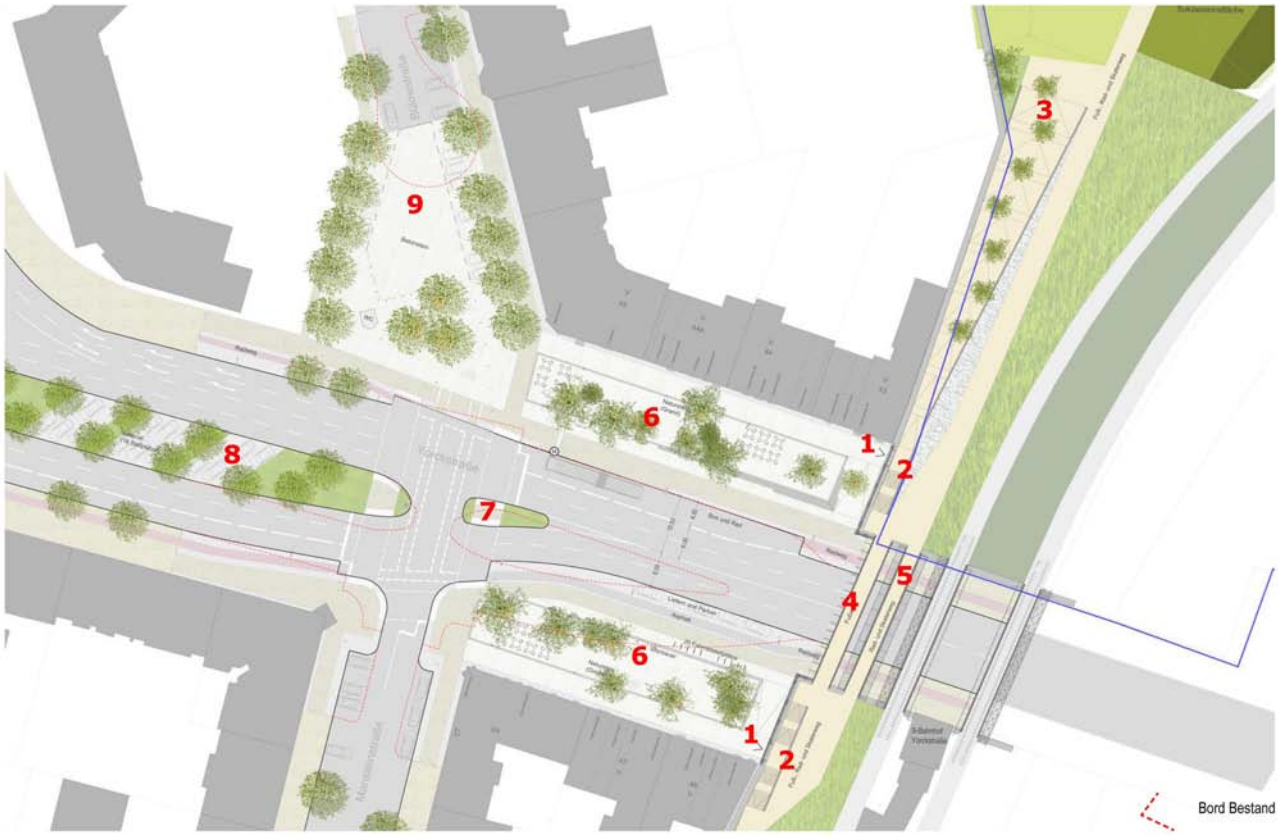
Seite 10	Zeichnung Bestand
Seite 11	Planung westlicher Vorplatz Yorckbrücken, Gruppe Planwerk
Seite 12	Planung Gruppe Planwerk, Variante August 2012
Seite 13	Planung Gruppe Planwerk, Variante Juni 2014
Seite 14	Überlagerung der Planung mit den Trassenfreihaltungen für S21 und Regionalbahn Potsdam
Seite 15	Entfernungen zu den barrierefreien Eingängen Bülowbogen, Yorckdreieck/Hellweg und Crellemarkt
Seite 16	Beispiel eines nicht barrierefreien Eingangs Gartenstraße, Nordbahnhof
Seite 17	Variante 1, alternative Lösungen der Gruppe Planwerk, vorgesetzte Treppen
Seite 18	Variante 2, vorgesetzte Treppen und Fahrstuhl
Seite 19	Variante 3 A, alternative Rampe im Straßenraum, gradlinig
Seite 20	Variante 3 B, alternative Rampe im Straßenraum, gewendelt
Seite 21	Variante 3 C, alternative Rampe im Straßenraum, Sinuslinie
Seite 22	Planungen für die Bahn, Trasse der S21 und der Regionalbahn Berlin-Potsdam

Die offiziellen Planungen der Gruppe Planwerk im Auftrag des Bezirks TS mit mehreren PDF-Dokumenten, aus denen einzelne Abbildungen hier verwendet wurden, können hier heruntergeladen werden:

- http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/stadtumbau/Westliche-Vorplaetze-Yorckbruecken-Konzept.6479.0.html
- http://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/stadtumbau/Dokumente.6481.0.html

Der Bestand

Zeichnung aus den Unterlagen der Gruppe Planwerk



Die Planung der Gruppe Planwerk, Stand Juni 2012

Eine Fahrbahn weniger auf der Nordseite der Yorckstraße, verkleinerte Mittelinsel, + Stellplätze auf dem Mittelstreifen der Goebenstraße und in der Sackgasse der Bülow, Terrassen in den Vorgartenbereichen der Yorckstraße.

1 Durchbrüche in Stützmauer des Bahngeländes

2 Schacht und Treppenanlagen mit umgebenden Wänden, bzw. Böschungen, ca. 4 m Höhenunterschied

3 ca. 100 m lange Rampe, erheblicher Eingriff ins Grün

4 Yorckbrücke Nr. 1, historische Brücke, Problem Trassenfreihaltung Bahn

5 Yorckbrücke Nr. 2, Baulogistikbrücke von 1994, Problem Trassenfreihaltung Bahn

6 Anlagen der Vorgartenzonen zu beiden Seiten der Yorck als Terrassen,
Problem Feuerwehrzufahrten, z. B. Yorckstraße 44

7 Verkleinerung der Mittelinsel der Yorck, Problem Ampelschaltung

8 Verlegung von Parkplätzen auf den Mittelstreifen der Goebenstraße

9 Umbau der Sackgasse Bülowstraße, zusätzliche Parkplätze hier!

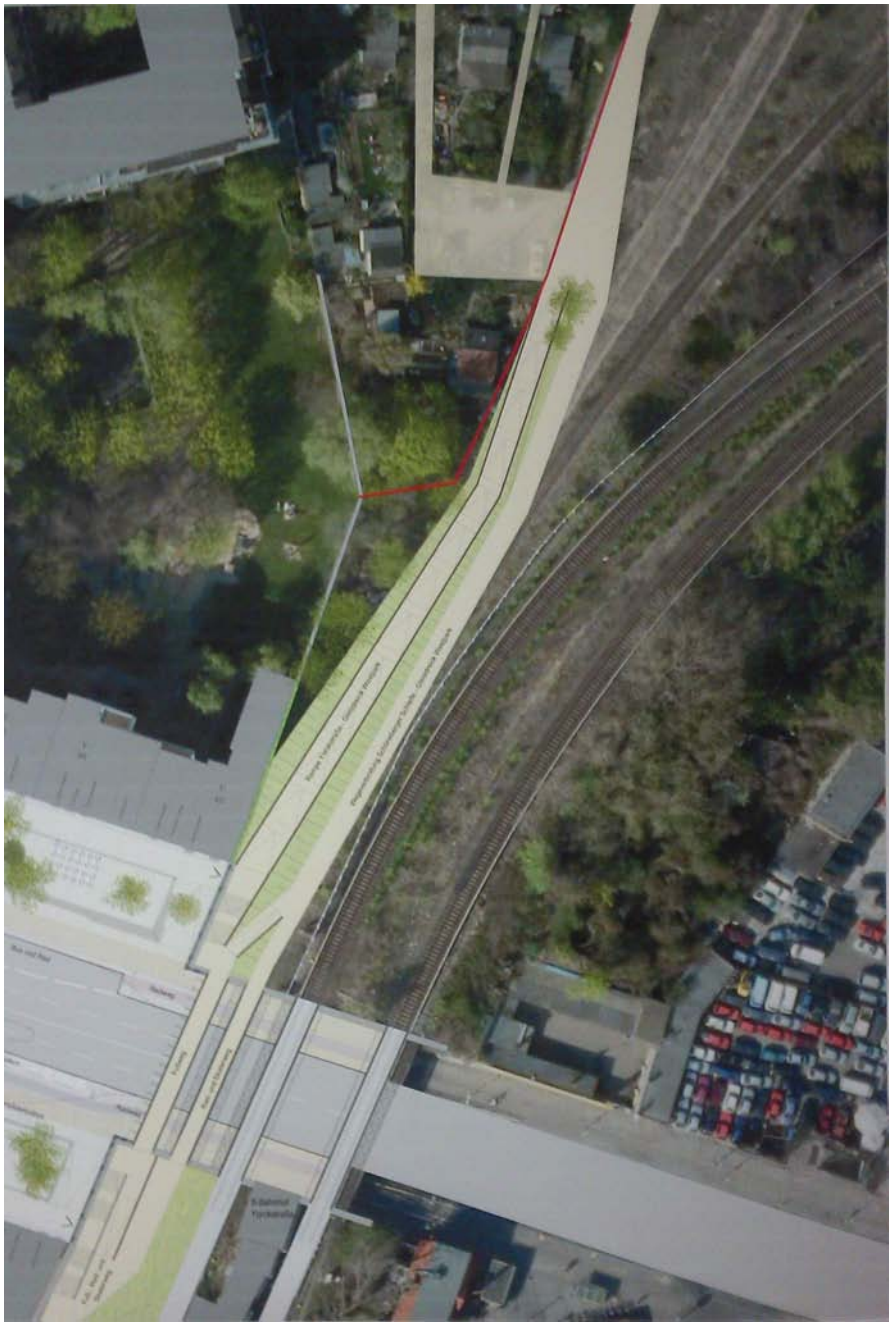
Erste Reaktion auf die Kritik

Im August 2012 legte die Gruppe Planwerk eine veränderte Planung für die Rampe vor.

Nach dem nördlichen Ende des Seitenfügels der Yorck 43 schwenkt die Rampe etwas nach Osten, die dunkelgrün schraffierten Flächen an beiden Seiten der Rampe sind Böschungen.

Die Rampe läuft nun nicht mehr auf den südlichsten Kleingarten zu, sondern auf die Süd-Ost-Ecke des Kleingartenkolonie. Ein Teil der Bäume an der Kante zum Grundstück Yorck 43 bis B 52 könnten so erhalten bleiben.

In der offiziellen Planung auf den Seiten der Senatsverwaltung/Stadtumbau Wet ist diese Variante nicht zu finden.



Variante Juni 2014

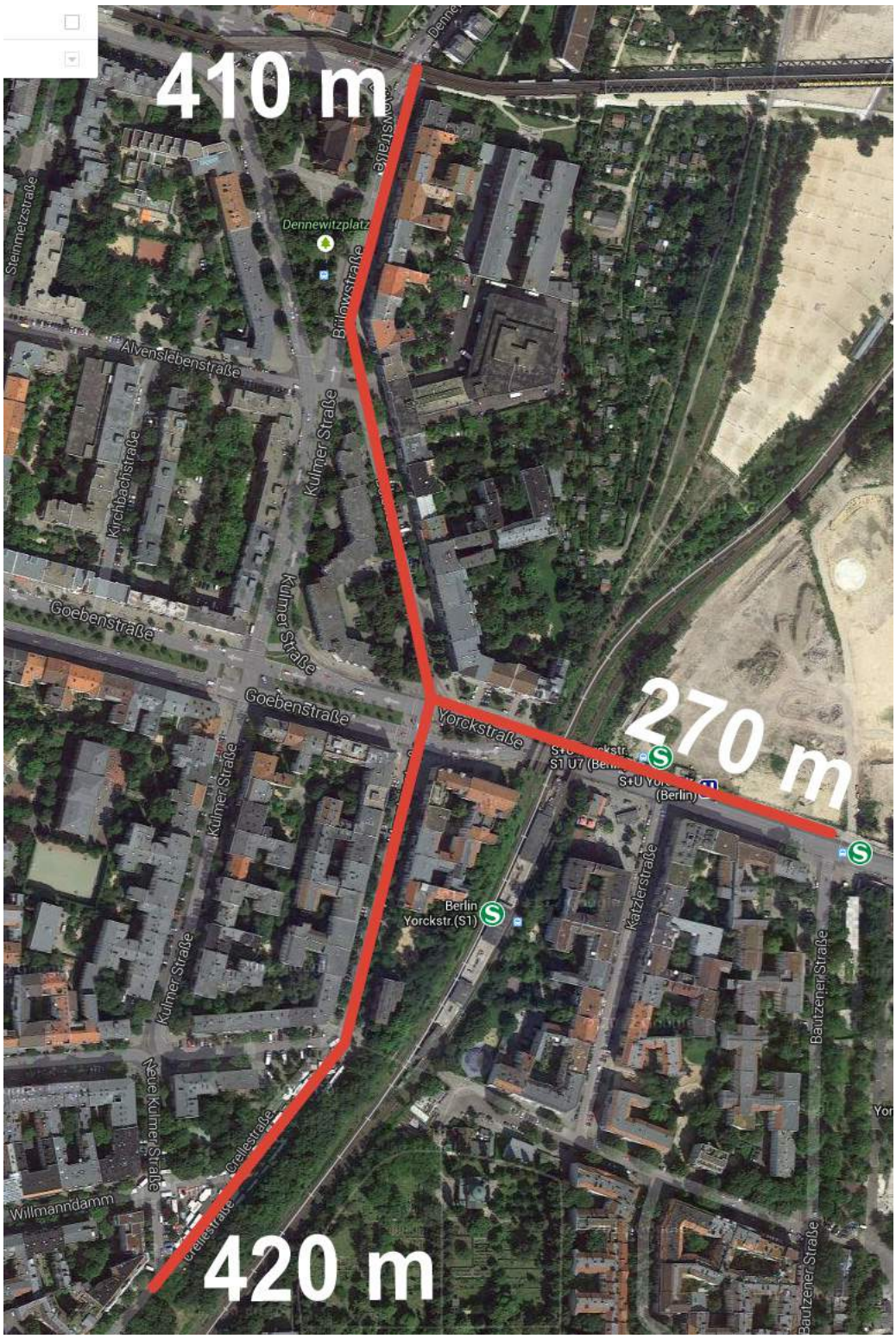
Vorgestellt von der Gruppe Planwerk in der PAG (Projektbegleitende Arbeitsgruppe Gleisdreieck) am 17. 06. 14, abfotografiert mit dem Handy, von daher ist keine 100-prozentige Genauigkeit gegeben.

Überlagerung mit den Bahnplanungen

Überlagerung der Planung vom 17. 06. 2014 mit den Trassenfreihaltungen für die S1, die S21 (rote Linien) und die Regionalbahn Berlin Potsdam (magenta Linien), siehe Blatt 22, Planungen für die Bahn. Deutlich wird, dass schon die Planungen für die S21 mit den Planungen für den Eingang kollidieren, der östlich der Rampe gelegene Weg ist zu nahe an den der westlichsten S-Bahntrasse. Der Weg müsste etwas nach Westen verschoben werden, die Rampe müsste zurückgebaut werden.

Kommt dann noch die Regionalbahn Berlin Potsdam dazu, müssten auch die in das Plateau des Bahngeländes geschnittenen Treppen zurückgebaut werden.

Fazit: das Konzept des Bezirksamt ist nicht kompatibel mit den Bahnplanungen.



Drei barrierefreie Eingänge in der Nähe

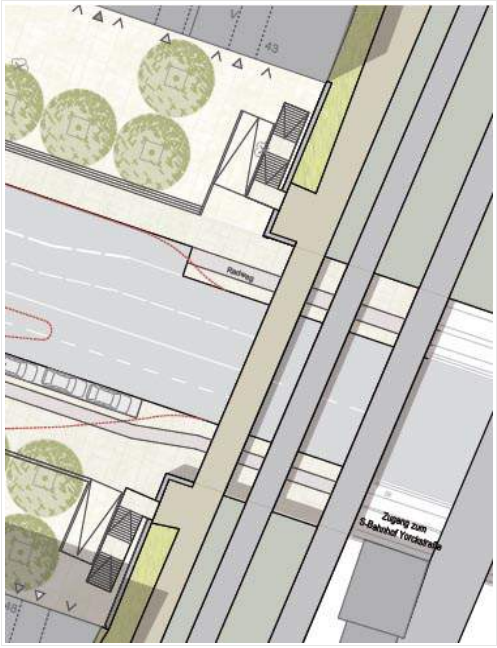
Die Entfernungen zu den nächstgelegenen, barrierefreien Eingängen, gemessen von der Kreuzung Mansteinstraße/Yorckstraße, nördlicher Gehweg, zu den Eingängen Hellweg/Yorckdreieck, Bülowbogen und Crellemarkt.

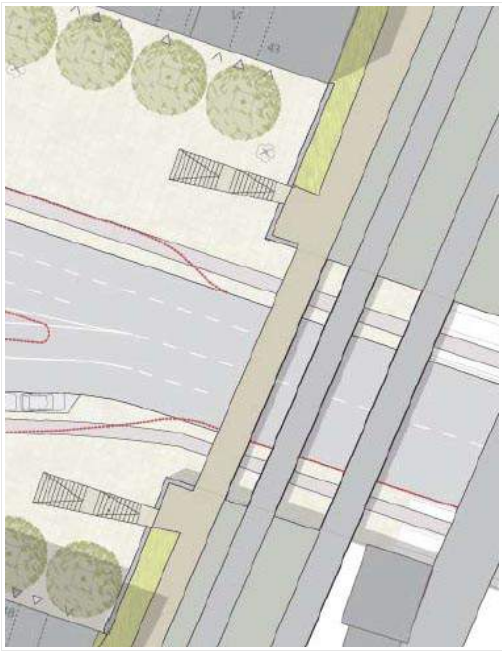
Beispiel für einen nicht barrierefreien Eingang am Nordbahnhof

Ähnliche Höhendifferenz wie an der Yorckstraße, einer der Eingänge in den Park am Nordbahnhof an der Gartenstraße.

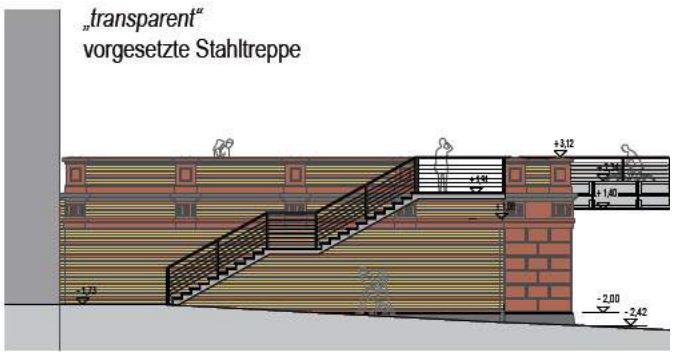
Variante 1, Eingang nur mit Treppen

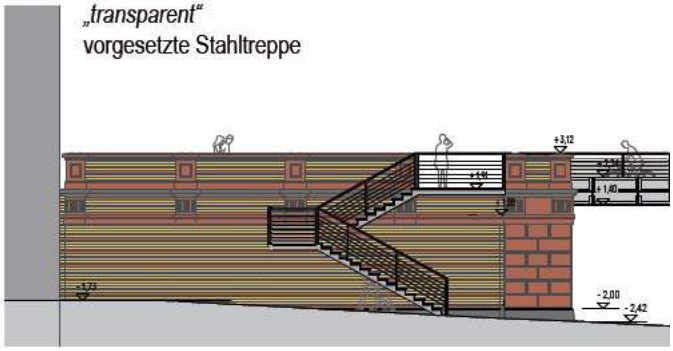
Alternative Lösungen der Gruppe Planwerk





Rechtwinklig oder parallel zur Stützmauer des Bahngeländes und möglichst transparent.





Variante 2, Eingang mit Treppen und Fahrstuhl

- Treppen parallel oder rechtwinklig zur Bahnmauer
- Fahrstuhl (rot) an die Bahnmauer gesetzt
- kompatibel mit S21 und Regionalbahn Berlin-Potsdam

Varianten 3, Rampen aus dem Straßenraum

Variante 3 A

Die gradlinige Rampe

- Eine Fahrbahn auf der Nordseite geht verloren, die Mittelinseln der Yorckstraße müssten verbunden werden, das Linksabbiegen aus der Manstein in die Yorckstraße wäre dann nicht mehr möglich.
- kompatibel mit S21
- kompatibel mit Regionalbahn Berlin-Potsdam unter der Voraussetzung, dass der Fuß- und Fahrradweg als Steg westlich an die erste (dann von der Bahn genutzte) Yorckbrücke angedockt werden kann.

Varianten 3, Rampen aus dem Straßenraum

Variante 3 B

Rampe mit zwei Wendepodesten

- Bei den Varianten 3 B und 3 C wird ebenso eine Fahrbahn nördlich der Mittelinsel beansprucht. Jedoch müssen die Mittelinseln nicht verbunden werden, das Linksabbiegen aus der Mansteinstraße bleibt möglich.
- kompatibel mit S21
- kompatibel mit Regionalbahn Berlin-Potsdam unter der Voraussetzung, dass der Fuß- und Fahrradweg als Steg westlich an die erste (dann von der Bahn genutzte) Yorckbrücke angedockt werden kann.

Varianten 3, Rampen aus dem Straßenraum

Variante 3 C

Die Rampe als Sinuslinie

- Bei den Varianten 3 B und 3 C wird ebenso eine Fahrbahn nördlich der Mittelinsel beansprucht. Jedoch müssen die Mittelinseln nicht verbunden werden, das Linksabbiegen aus der Mansteinstraße bleibt möglich.
- kompatibel mit S21
- kompatibel mit Regionalbahn Berlin-Potsdam unter der Voraussetzung, dass der Fuß- und Fahrradweg als Steg westlich an die erste (dann von der Bahn genutzte) Yorckbrücke angedockt werden kann.

Übersicht Bahnplanungen S1, S21 und Regionalbahn Berlin-Potsdam

- ganz westlich über die Brücke Nr. 1 und 2 sind die beiden Gleise für die Regionalbahn nach Potsdam eingezeichnet.
- dann folgen zwei neue Bahnsteige: am ersten Bahnsteig sollen S1 und S21 nach Süden fahren, am zweiten, östlichen Bahnsteig nach Norden.