

Beitrag zur Ausschusssitzung für Umwelt, Klimaschutz, Verkehr und Immobilien  
am 14. 10. 2015 im Rathaus Kreuzberg

**Thema: barrierefreier Zugang zum Westpark des Gleisdreiecks und in den Grünzug  
des Wannseebahn vom westlichen Vorplatz der Yorckbrücken**

Auf den folgende Seiten finden Sie die Folien, die ich gestern im Ausschuss gezeigt habe,  
ergänzt um einige Sprechblasen zur Erläuterung.

Die Kritik an der vorgelegten Planung der Gruppe Planwerk kurz zusammengefasst:

- Die vorgeschlagene Rampe der Gruppe Planwerk hat sehr steile, befestigte Böschungen. Es entsteht ein klaustrophobischer Raum, der nicht einsehbar ist von der Straße. Möglicher Schauplatz für: Drogenhandel + Konsum, nächtliche Alkoholexzesse, Prostitution, Urin. Die Rampe ist nicht wirklich barrierefrei, da kein angstfreier Raum.
- Der Bau der Rampe wäre ein erheblicher Eingriff in das in Jahrzehnten gewachsene Grün.
- Das Konzept ist nicht kompatibel mit den Planungen für die neue S-Bahnlinie S21, deren Bau für ca. 2025 erwartet wird.  
Wenn die S21 kommt, wird die Rampe der Gruppe Planwerk ein Hindernis darstellen für die Verbindung zwischen Westpark und Grünzug Wannseebahn. Und es werden sofort die Fragen gestellt werden, wer hat das verbockt, wer bezahlt den Rückbau der Rampe, wer bezahlt den neu zu bauenden Weg, die neu zu schaffenden Zugänge?

Schon in 2012 hat die Initiativenplattform Gleisdreieck den Bezirk Tempelhof-Schöneberg aufgefordert, Alternativen zu untersuchen. Der Bezirk hat jedoch unbeirrt an der kritisierten Planung festgehalten und immer nur minimale Änderungen am Konzept vorgenommen.

Am Ende des Beitrags werden mögliche Alternativen beschrieben,

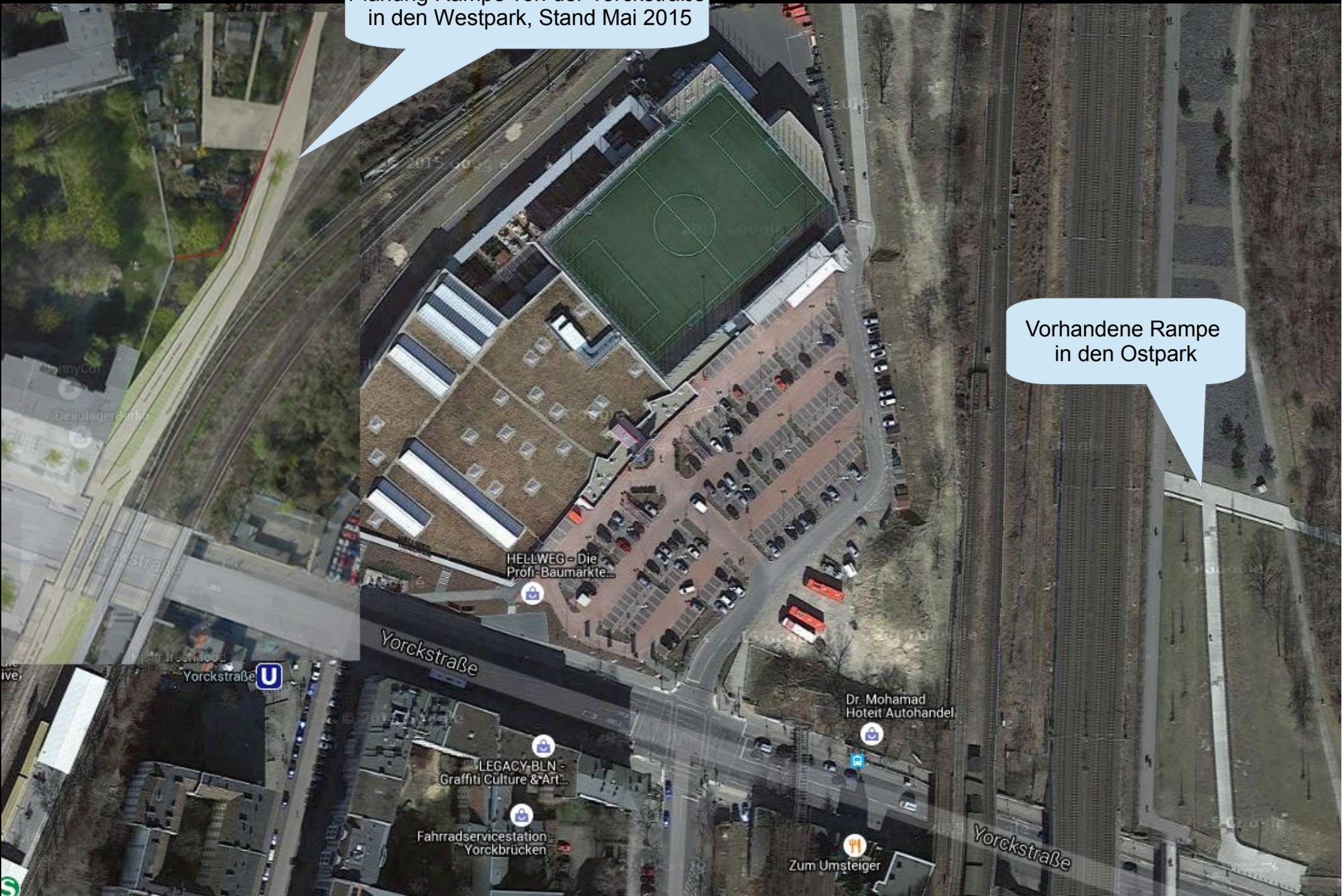
- die kompatibel sind mit der S21,
- die barrierefrei sind,
- die die Verbindung zwischen Westpark des Gleisdreiecks und Grünzug im Wannseebahn langfristig sichern und
- die naturschonend - also ohne große Eingriffe in die Jahrzehnte alte Vegetation - des Bahngeländes durchgeführt werden können.

Matthias Bauer, 15. 10. 2015

weitere Infos im Netz:

- <http://gleisdreieck-blog.de/2015/05/31/rueckblick-auf-die-einwohner-versammlung-zum-westlichen-vorplatz-der-yorckbruecken/>

Planung Rampe von der Yorckstraße  
in den Westpark, Stand Mai 2015



Vorhandene Rampe  
in den Ostpark

Gleiche Höhendifferenz (ca. 4,5 m) wie bei der östlichen Rampe, jedoch weniger Platz für die Böschungen. Folge: sehr steile, befestigte Böschungen. Klaustrophobischer Raum. Nicht einsehbar von der Straße. Möglicher Schauplatz für: Drogenhandel + Konsum, nächtl. Alkoholexzesse, Prostitution, Urin. Nicht wirklich barrierefrei, da kein angstfreier Raum.



Böschungen farblich markiert, Böschungswinkel zwischen 30 und 45 Grad

HELLWEG - Die Profi-Baumärkte

Dr. Mohamad Hotelit Autohandel

LEGACY-BLN - Graffiti Culture & Art...

Fahrradservicestation Yorckbrücken

Zum Umsteiger

Yorckstraße U

Yorckstraße

Yorckstraße

# Bahnplanung mit S1, S21 und Regionalbahn Berlin-Potsdam

Von Links nach Rechts:

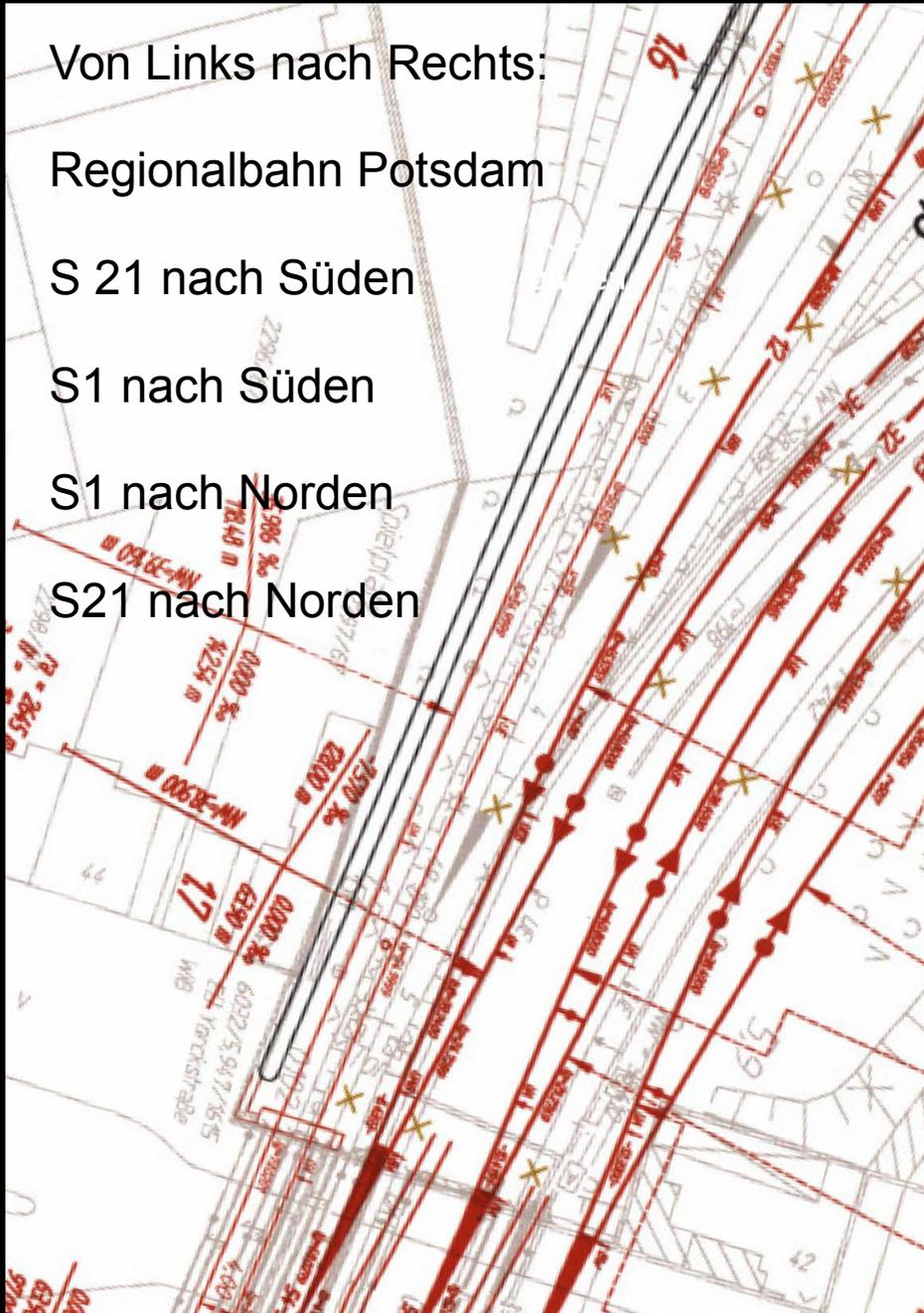
Regionalbahn Potsdam

S 21 nach Süden

S1 nach Süden

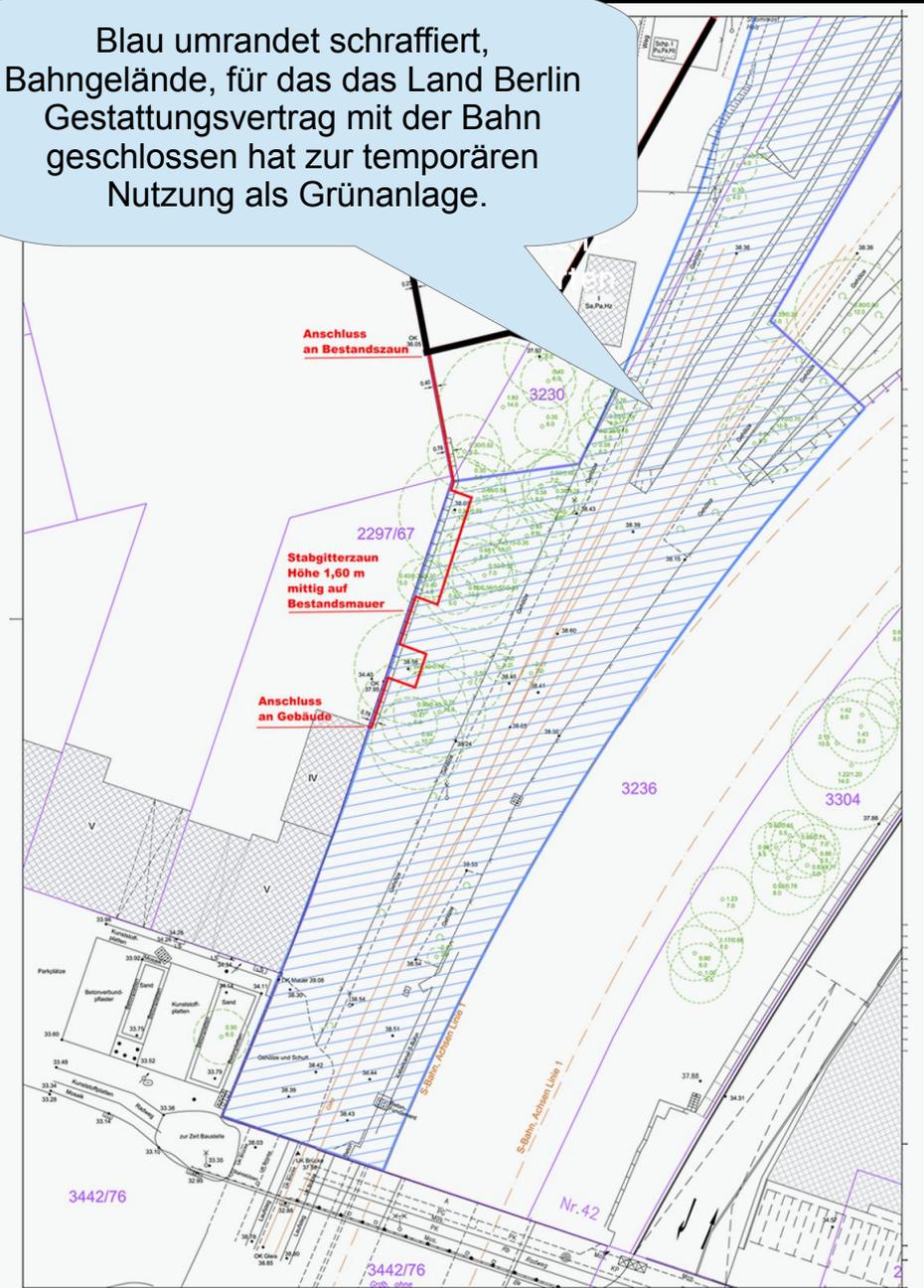
S1 nach Norden

S21 nach Norden



# Vermesserplan Im Auftrag der Grün Berlin GmbH, 2014

Blau umrandet schraffiert,  
Bahngelände, für das das Land Berlin  
Gestattungsvertrag mit der Bahn  
geschlossen hat zur temporären  
Nutzung als Grünanlage.



Die Überlagerung zeigt, dass die Planung für die Rampe mit den Planungen für die S-Bahn S21 kollidiert.

In der am 14. 10. 2015 im Ausschuss im Rathaus Kreuzberg gezeigten Variante der Gruppe Planwerk (Herr Tibbe) ist die Rampe noch etwas nach Westen verschoben. Trotzdem muss auch in dieser neuen Variante nach dem Bau der S21 Der obere, östlich der Rampe verlaufende Weg aufgegeben werden. Damit würde nach einem Bau der S21 der Weg zwischen Westpark und Grünzug im Wannseebahngraben blockiert.

In der am 14. 10. 15 vorgestellten Variante würde der Fahrradschnellweg von Zehlendorf zum Potsdamer Platz nach dem Übergang über die Yorckbrücke Nr. 1 und Nr. 2 mit einer Treppe enden! Die Radler müssten ihre Fahrräder die Treppe heruntertragen, könnten dann anschließend über die Rampe wieder barrierefrei die 4,5 m zum Westpark Gleisdreieck hochfahren, um weiter Richtung Potsdamer Platz zu fahren! Für Nutzer aus der Yorckstraße wäre nur der Zugang zum Westpark barrierefrei, nach Süden zum Grünzug Wannseebahngraben müssten die Treppen genutzt werden.



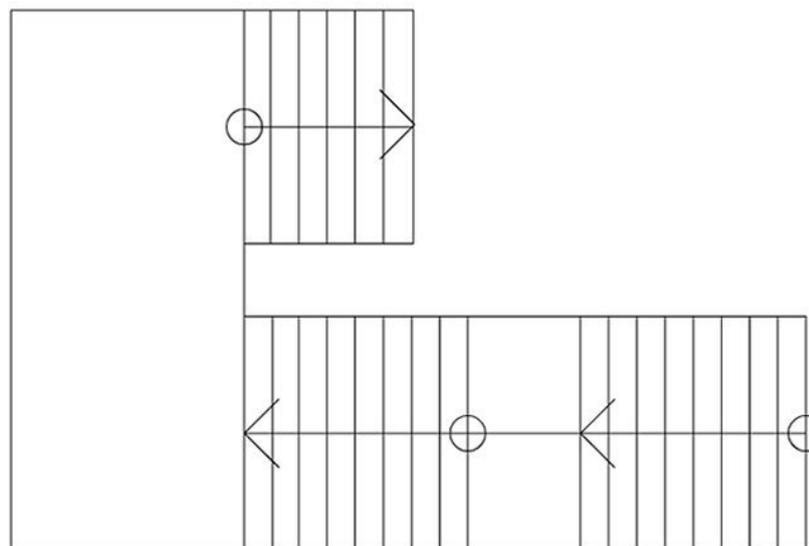
Quelle:  
Planungen S1, S21 und  
Regionalbahn Potsdam, Stand  
2001, Senatsverwaltung für  
Stadtentwicklung  
und  
Vermessung  
„Sicherungsmaßnahmen  
Gleisdreieck“ vom 11. 07. 14 von  
Ruth und Zech  
und  
Luftbildplanung Gruppe Planwerk  
vom 17. 06. 14

Montage: M. Bauer

# Alternativen gesucht

- Die von der Gruppe Planwerk vorgeschlagene Lösung funktioniert nur so lange bis die S21 kommt - also wahrscheinlich weniger als 10 Jahre - und soll ca. 600.000,- € kosten.
- Wenn die S21 kommt, wird die Rampe der Gruppe Planwerk ein Hindernis darstellen für die Verbindung zwischen Westpark und Grünzug im Wannseebahngraben. Es werden sofort die Fragen gestellt werden, wer hat das verbockt, wer bezahlt den Rückbau der Rampe, wer bezahlt den wiederherzustellenden Weg, die neu zu schaffenden Zugänge?
- Auf den folgenden Seiten werden Alternativen beschrieben, die kompatibel sind mit der S21, die barrierefrei sind, die die Verbindung zwischen Westpark des Gleisdreiecks und Grünzug im Wannseebahngraben langfristig sichern und die naturschonend - also ohne Eingriff in die Jahrzehnte alte Vegetation - des Bahngeländes durchgeführt werden können.

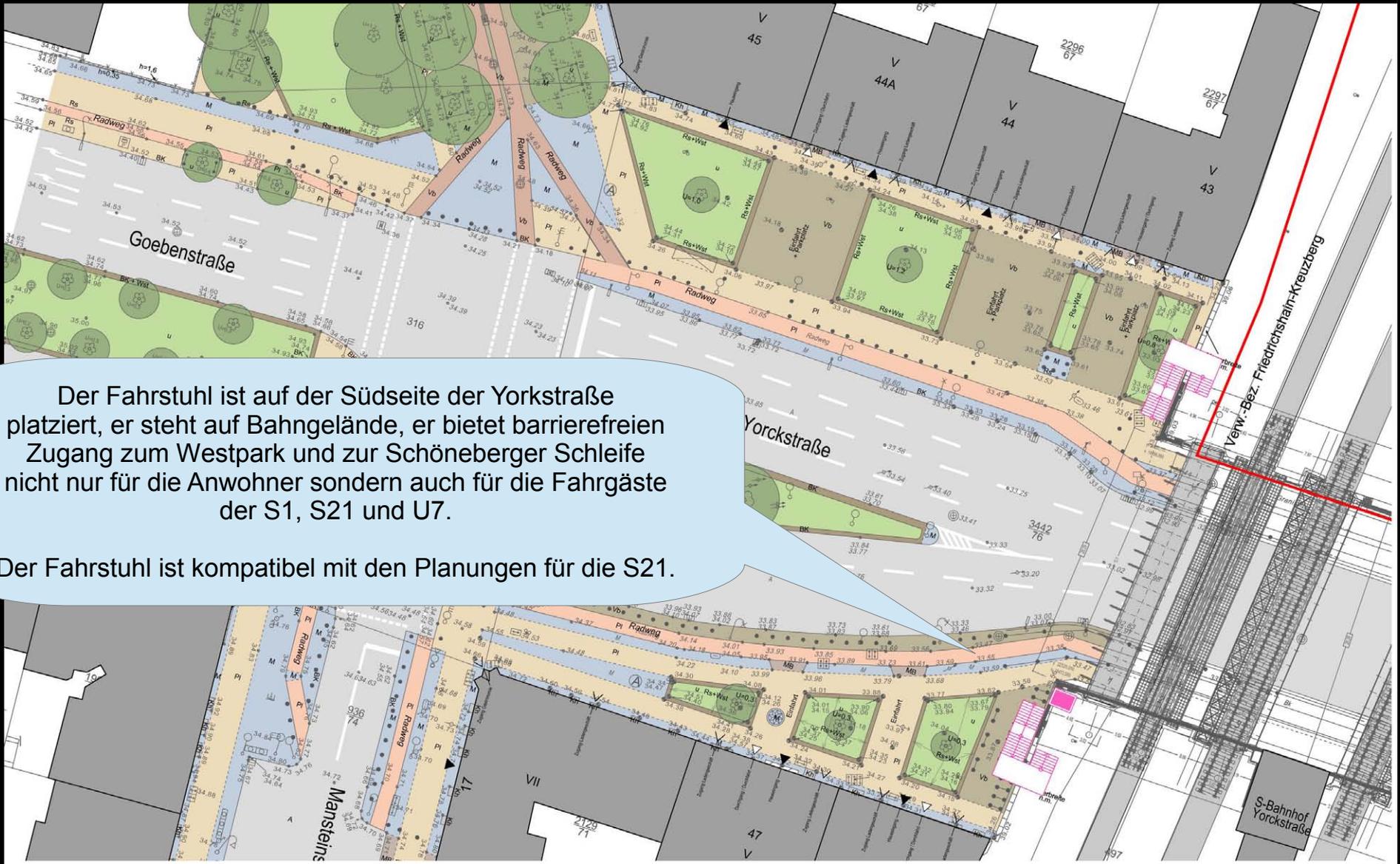




Abbildungsgrundlage Ansicht:  
Denkmalsubstanzerfassung Potsdamer  
Bahn, Architekturbüro Jürgen Lampeitl

Zeichnung M. Bauer

# Alternative 2: Treppen + Fahrstuhl

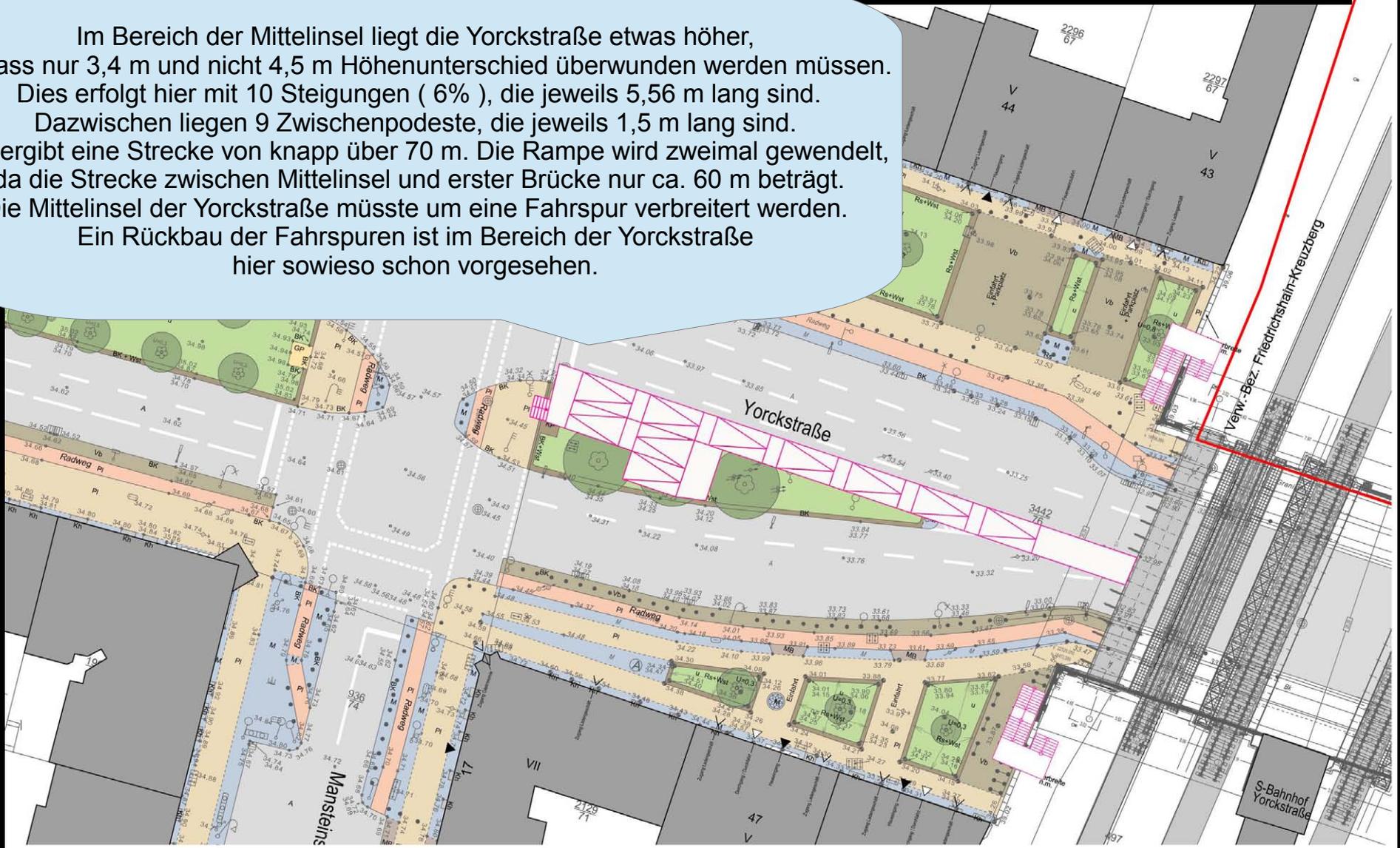


Der Fahrstuhl ist auf der Südseite der Yorkstraße platziert, er steht auf Bahngelände, er bietet barrierefreien Zugang zum Westpark und zur Schöneberger Schleife nicht nur für die Anwohner sondern auch für die Fahrgäste der S1, S21 und U7.

Der Fahrstuhl ist kompatibel mit den Planungen für die S21.

# Alternative 3: Treppen + Rampe von der Mittelinsel

Im Bereich der Mittelinsel liegt die Yorckstraße etwas höher, so dass nur 3,4 m und nicht 4,5 m Höhenunterschied überwunden werden müssen. Dies erfolgt hier mit 10 Steigungen ( 6% ), die jeweils 5,56 m lang sind. Dazwischen liegen 9 Zwischenpodeste, die jeweils 1,5 m lang sind. Dies ergibt eine Strecke von knapp über 70 m. Die Rampe wird zweimal gewandelt, da die Strecke zwischen Mittelinsel und erster Brücke nur ca. 60 m beträgt. Die Mittelinsel der Yorckstraße müsste um eine Fahrspur verbreitert werden. Ein Rückbau der Fahrspuren ist im Bereich der Yorckstraße hier sowieso schon vorgesehen.



# Alternative 3: Treppen + Rampe von der Mittelinsel

Ein Rampe im Straßenraum stellt hohe Ansprüche an die Gestaltung. Es sind unterschiedlichste Varianten denkbar. Wenn die Gestaltung gelingt, könnte die Rampe zu einem städtebaulichen Zeichen werden.

Die Öffnung des Gleisdreiecks als Park und die Schöneberger Schleife würden so im Straßenraum sichtbar gemacht werden.

In diesem Beispiel überwindet eine Rampe in Sinusform den Höhenunterschied.

Die Rampen aus dem Straßenraum sind kompatibel mit den Planungen für die S21.

