

Zum Gutachten Yorckbrücken, westlicher Vorplatz

Die grundsätzlichen Intentionen des Gutachtens sehen wir positiv:

- die denkmalgerechte Erhaltung der Yorckbrücken und ihre Inszenierung durch ein Lichtkonzept
- den Rückbau der Yorckstraße an ihrem westlichen Ende auf jeweils zwei Fahrspuren
- den Versuch, die westliche Seite der Yorckbrücken als Platz zu gestalten
- die Zugänglichkeit des Gleisdreieck-Parks und der Schöneberger Schleife vom westlichen Vorplatz der Yorckbrücken.

Für eine praktische Umsetzung dieser Planung sind aber noch schwerwiegende Probleme zu bedenken und zu lösen.

- **Das Beleuchtungskonzept** sollte erstmal auf einem kleinem Abschnitt ausprobiert werden, bevor es auf das gesamte Ensemble ausgeweitet wird.
- **Der Rückbau der Yorckstraße** auf jeweils zwei Richtungsspuren sollte weiter nach Westen bis zur Kreuzung Goebenstraße/neue Kulmer Straße erfolgen. Würde der Rückbau nur auf dem kleinen Abschnitt zwischen Yorckbrücken bis östlich der Mansteinstraße erfolgen, hätten wir zwischen Manstein und Neue Kulmer einen kleinen Abschnitt mit vier Spuren Richtung Westen, danach in der Goeben wieder nur zwei Spuren. Das macht keinen Sinn. Bei einer durchgehende Reduzierung auf jeweils zwei Fahrspuren, könnte die Kreuzung Goeben Straße/Neue Kulmer Straße dann rechtwinklig gestaltet werden.
- **Den Raum westlich der Yorckbrücken als Platz** zu gestalten, finden wir richtig. Die Umsetzung stößt vor Ort jedoch auf erhebliche Schwierigkeiten durch die vorgeschlagene Terrassierung. Die Feuerwehrdurchfahrt in der Yorck 44 wurde schon auf der Veranstaltung am 5. 6. 12 angesprochen. Die Fahrzeuge müssten von der Straße hoch auf die bis zu 1,3 m erhöhte Terrasse, dann bei der Durchfahrt wieder um 80 cm hinunter. Das ist nicht praktikabel. Die Terrassierung würde außerdem bedeuten, dass die Schaufensteranlagen der Geschäfte, deren Unterkante unter dem Niveau der Terrasse liegen, neu gestaltet werden müssten.
- **Zugang zum Park und zur Schöneberger Schleife:** Die Öffnung der Flügelmauer des Bahngeländes ist auf den ersten Blick sehr sympathisch und hat natürlich Vorteile gegenüber vorgesezten Treppenanlagen. Wir geben aber zu Bedenken, dass die Rampe in der am 5. 6. 2012 vorgeschlagenen Form einem immensen Eingriff darstellt. Rund hundert Meter lang und am nördlichen Ende ca. 10 m breit, würde die Rampe das Abholzen von wertvollen Baumbestand erfordern. Um die Zugänglichkeit zum Gelände zu schaffen würde die Schönheit des Geländes zerstört! Außerdem sind noch bauliche Schwierigkeiten zu erwarten, z. B. der Umgang mit der Mauer zum gemeinsamen Hof der Häuser Yorck 43

bis Bülow 52. Diese Mauer, die den Höhenunterschied von ca. 4 m zwischen dem Hof und dem Bahngelände sichert, müsste wahrscheinlich komplett abgerissen und neu erbaut werden. Die vorgeschlagene Lösung ist aus ökologischen und ökonomischen Gründen zweifelhaft.

- Um den Eingriff zu minimieren und um Kosten zu sparen, fordern wir, dass noch weitere Varianten untersucht und öffentlich zur Diskussion gestellt werden.
 - Im Oktober 2011 in der Projektbegleitenden AG Gleisdreieck hat Herr Tibbe von der Gruppe Planwerk eine Rampe vorgeschlagen, die sich nach Norden nicht so weit öffnete und wesentlich weniger Verlust an Grün bedeutete.
 - Es sind weitere Varianten der Rampe vorstellbar,
 - z. B. könnte eine Rampe direkt unterhalb der ersten Yorckbrücke starten. Der Zugang würde dann nicht seitlich mit einem Durchbruch in der Flügelmauer, sondern rechtwinklig zur Yorckstraße unter der für die Schöneberger Schleife genutzten Brücke erfolgen.
 - Es könnte untersucht werden, ob die Rampe ganz außerhalb des Bahngeländes gebaut werden kann, z. B. vom Mittelstreifen der Yorckstraße aus. Der Zugang wäre dann über die Verkehrsinsel auf der Yorckstraße beim Übergang Mansteinstraße.
 - Die Null-Variante: Muss jeder Zugang behindertengerecht sein auch? Die langen Rampen sind bauliche und finanzielle Kraftakte. Auch auf der Ostseite des Parks sind nicht alle Zugänge behindertengerecht. Auf der Westseite des Gleisdreieck-Parks sind bisher geplant folgende behindertengerechte Zugänge:
 - Kreuzung Großgörschen/Bautzener Straße, Schöneberger Schleife
 - über das Hellweg-Grundstück an der Yorckstraße in den Westpark
 - vom Crellemarkt in den Graben der Wannseebahn, Schöneberger Schleife
 - Bülowbogen in den Westpark
 - Kurfürstenstraße in den Westpark
 - Pohlstraße in den Westpark
 - Lützowstraße in den Westpark

Beschlossen auf der Sitzung der Initiativenplattform Gleisdreieck am 20.06.2012 im Gemeindesaal
Wartenburgstraße 7