

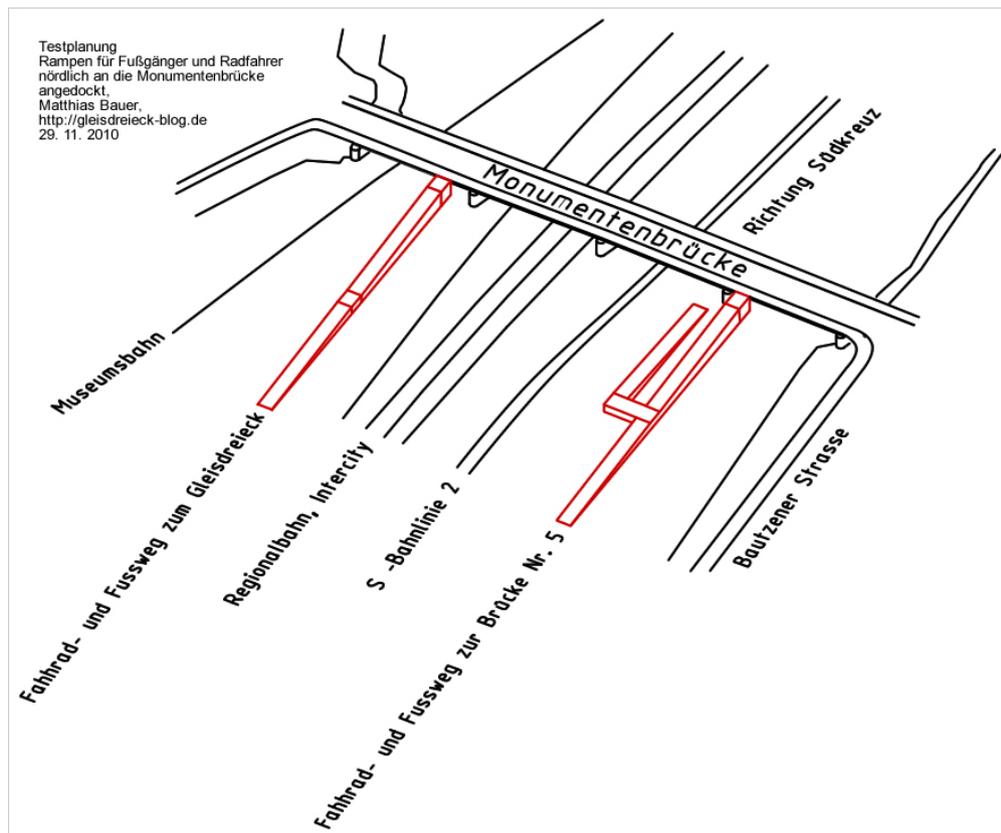
Beitrag zur Bürgerbeteiligung Nord-Süd-Grünzug

Alternativplanung für die Eingänge an der Monumentenbrücke

29. 11. 2010

Die Planung für die Rampen, mit denen an der Monumentenbrücke die Zugänge auf der östlichen Seite zum Flaschenhalspark und auf der westlichen Seite zum Nord-Süd-Grünzug gestaltet werden sollen, haben auf den vier Planungswerkstätten des Bezirks Tempelhof-Schöneberg heftige Kritik ausgelöst. Hauptkritikpunkte waren, dass für diese Bauwerke zahlreiche Bäume gefällt werden müssten, dass die Rampen vor allem in den Böschungen auf der Westseite sehr raumgreifend sind, sowie diverse funktionale Mängel.

Hier soll nun eine Alternative vorgestellt werden, die von einem anderen Denkansatz ausgeht. Statt Rampen in den Böschungen werden hier Rampen vorgeschlagen, die aus dem Gelände direkt als eigenständige Bauwerke auf die 6 bis 7 m höher liegende Monumentenbrücke führen. Bei einer Höhe von 6 Metern und einer Steigung von 6% sind diese Rampen 110 m lang. Sie setzen sich aus zwei Steigungen von 50 m Länge, sowie zwei Podesten von 5 m Länge zusammen. In der Perspektive sind diese Rampen rot als Volumenmodelle dargestellt. Für eine Realisierung könnten Konstruktionen aus Stahl oder aus Spannbeton entwickelt werden. Mit den Rampen wird die Brücke konstruktiv nicht angetastet, abgesehen von zwei Öffnungen im Gelände.



Perspektive Monumentenbrücke mit nördlich andockten Rampen

Die Rampe östlich der Fernbahnlinie schließt nahtlos an den von Norden kommenden Fahrrad- und Fußweg an. Die Vorteile gegenüber der zur Zeit vom Bezirksamt favorisierten Lösung liegen auf der Hand: Nach der offiziellen Planung müssen die Radler unter der Monumentenbrücke um 90 Grad nach Osten abbiegen, dann die Gleise der Museumsbahn überqueren, dann wieder um 90 Grad nach Süden abbiegen, dann in zwei Kurven südlich der Monumentenbrücke zur Rampe in der östlichen Böschung, auf der ihnen auf halber Höhe nochmal eine 180 Grad-Wendung abverlangt wird. Außerdem müssten für die Rampe in der östlichen Böschung einige alte Bäume gefällt werden und ein fremdes, privates Grundstück in Anspruch genommen werden. Dies alles entfällt bei der neuen Rampe. Voll entspannt und ohne Richtungsänderung erreichen die von Norden kommenden Parkbesucher den nördlichen Bürgersteig der Monumentenbrücke. Ohne die Straße überqueren zu müssen, kommen sie auf dem nördlichen Bürgersteig der Monumentenbrücke zur westlichen Rampe.

Die westliche Rampe führt von der Brücke Richtung Norden auf das Gelände hinunter. Auf halber Höhe gibt es ein Zwischenpodest, auf dem man die Richtung wechseln kann, wenn man nach Süden auf der Schöneberger Schleife oder zum Bahnhof Südkreuz unterwegs ist. Der große Vorteil gegenüber der offiziellen Lösung ist, dass hier mit nur einer Konstruktion beide Richtungen bedient werden. In der offiziellen Planung führen zur Zeit Rampen etwas nördlich und südlich des westlichen Auflagers der Monumentenbrücke in den Böschungen nach unten aufs Bahngelände. Die Böschungen sind steil, Böschungssicherungsmaßnahmen und aufwendige Ingenieursbauwerke würden hier notwendig werden. Auf der gesamten Strecke zwischen Großgörschenstraße und Kolonnenbrücke würde von der zur Zeit dicht bewachsenen Böschung kaum etwas übrig bleiben. Die für die freistehenden Rampen notwendigen Eingriffe sind dagegen vergleichsweise gering – auch wenn nochmal eine dritte Rampe an der Kolonnenbrücke gebaut werden sollte. Die Kosten dürften wesentlich unter der jetzt vom Bezirksamt favorisierten Lösung liegen.

Das Brückenfeeling

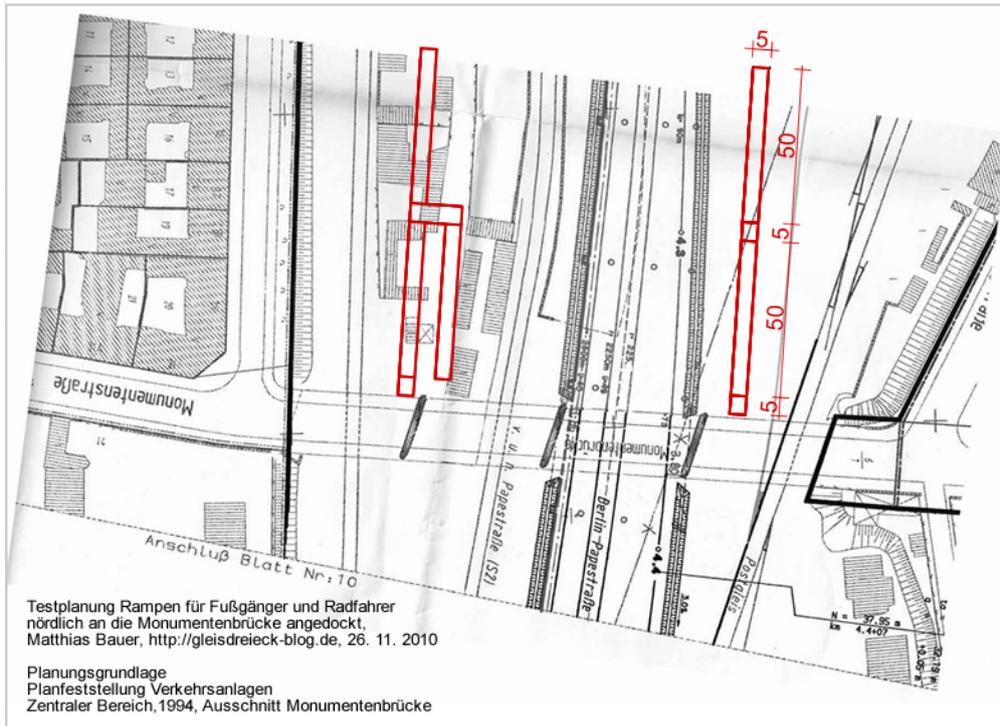
Die Monumentenbrücke ist ein besonderer Ort. Sie ist nicht nur Übergang zwischen den Bezirken Schöneberg und Kreuzberg, Stellplatz für Autos und Veloroute. Vor allem auf dem nördlichen Bürgersteig der Brücke bleiben Fußgänger oft stehen, genießen die Aussicht auf das Bahngelände, auf den zukünftigen Park und auf die Skyline Berlins. Denn vor hier ist alles zu sehen, was zwischen Alex und Potsdamer Platz über die Berliner Traufkante hinausragt. Die Brücke ist ein Treffpunkt, ein Ort für Verabredungen, nicht nur an Sylvester. Die Besonderheit des Ortes würde durch die freistehenden Rampen gestärkt. Es gäbe noch einen Grund mehr, mal über die Monumentenbrücke zu schlendern. Mit den Rampen werden die Zugänge zum Gleisdreieckpark, zum Flaschenhalspark und zum Nord-Süd-Grünzug inszeniert und nicht in den Böschungen am Rand versteckt, wo sich früher die illegalen Schlupflöcher zum Bahngelände befanden. Die freistehenden Rampen wären die angemessene städtebauliche Geste dafür, dass das Gelände nun der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird. Die Architektur der Rampen sollte möglichst zurückhaltend, die Konstruktion möglichst leicht und eigenständig gegenüber der denkmalgeschützten Monumentenbrücke sein.



1948 auf der Monumentenbrücke, am Horizont ist die Ruine des Anhalterpersonenbahnhofs zu sehen, heute sieht man dort das Tempodrom. In den Jahren vor 1945 war am nördlichen Geländer der Monumentenbrücke eine Sichtblende aus Holzbrettern installiert, um „Spionen“ den Ausblick zu verwehren.

Planungsgrundlage

Als Planungsgrundlage für die Testplanung mit den freistehenden Rampen wurden Unterlagen genutzt aus der Planfeststellung „Verkehrsanlagen Zentraler Bereich“, 1994, Ausschnitt Monumentenbrücke.



Draufsicht auf die Monumentenbrücke mit nördlich andockten Rampen

Anlage 8

Vermerk

Einschätzung Alternativplanung Rampenbauwerk Monumentenbrücke von Matthias Bauer

Bereich Nord-Süd-Grünzug

Gegenüberstellung der Planungsaspekte

	Planung Bezirksamt	Alternativer Vorschlag zur Rampengestaltung durch Herrn Bauer
Denkmalschutz	Die Monumentenbrücke ist als Baudenkmal in die Denkmalliste Berlins eingetragen. Die Planung berücksichtigt das Denkmal.	Die Monumentenbrücke ist als Baudenkmal in die Denkmalliste Berlins eingetragen. Die Planung greift massiv in das Erscheinungsbild der Brücke ein. Die Planung ist mit den Belangen des Denkmalschutzes nicht zu vereinbaren.
Stadträumliche Aspekte	<p>Der Bereich nördlich der Monumentenbrücke ist der zentrale Bereich des Nord-Süd-Grünzuges. Hier befinden sich Wohnquartiere in direkter Nachbarschaft, deren Bewohner am stärksten von der Nutzung profitieren werden. Dieser Teil beinhaltet die von vielen Anwohnern befürworteten Sonderflächen für Sport, Spiel und Erholung. Es ist ein wesentliches Ziel der Planung, diesen Raum ohne Sicht- und Funktionsbarrieren zu gestalten.</p> <p>Mit der Rampe wird nicht nur ein barrierefreier Zugang zum Grünraum geschaffen, sondern auch eine Anbindungen an den anschließenden Stadtraum ermöglicht.</p> <p>Die Rampe wird nicht als isoliertes Bauwerk geplant, sondern in die Böschung integriert. Neupflanzungen werden den Charakter einer grünen Böschung nach Abschluss der Baumaßnahmen wieder ermöglichen.</p>	<p>Die Rampe ist ein isoliertes Bauwerk, das als freistehendes Bauwerk den zentralen Bereich der Grünanlage belegt.</p> <p>Das Rampenbauwerk mit einer Höhe von max. 7 Metern teilt den Grünraum in zwei Bereiche, die keinen räumlichen und funktionalen Zusammenhang mehr ermöglichen. Sie stellt mit einer Gesamtlänge von ca. 160 Metern eine irreparable Barriere für den gesamten Grünzug dar.</p> <p>Die Rampe bei geradliniger Führung reicht von der Monumentenbrücke bis über den Bautzener Platz und dominiert den Grünraum.</p> <p>Bereiche unter Treppen und Rampe werden von den Menschen nie als attraktiv empfunden.</p> <p>Die Rampe liegt auf der Fläche des im Bebauungsplanverfahren festgelegten Spielplatzes. Dieser ist gerade für das unterversorgte, dicht bebaute Wohnquartier gewünscht und dringend erforderlich. Eine Verlegung des Spielplatzes ist nicht möglich.</p>

<p>Funktionalität</p>	<p>Die Rampe ist Teil des Fernradweges Berlin-Leipzig. Dieser, von Süden kommend wird über die Rampe nach oben geleitet, verläuft an der südlichen Seite der Monumentenbrücke und führt dort direkt in den Flaschenhals.</p> <p>Die einzelnen Rampenläufe haben eine Länge von je 75 Meter. Dies ist durch die erhöhte Lage des Verteilerpodestes möglich.</p> <p>Die doppelläufige Rampe ermöglicht zwei komfortable Anbindungen für Radfahrer und Menschen mit Gehbehinderung.</p> <p>Die Rampe ermöglicht eine direkte Anbindung auch an die vielgenutzten Sportplätze im Umfeld. Kinder und Jugendliche können gefahrlos den Grünraum erreichen.</p>	<p>Die Länge der Rampe beträgt unter dem Aspekt der Barrierefreiheit 157 Meter. Die Benutzbarkeit durch Menschen mit Gehbehinderung ist nicht optimal.</p> <p>Die Rampe verläuft in direkter Führung auf die Monumentenbrücke und nimmt keine bestehenden, aus den Bezügen der Umgebung resultierenden Bezüge auf.</p> <p>Die Erschließung über die stark befahrene Monumentenbrücke stellt ein zusätzliches Unfallrisiko für Kinder dar.</p>
<p>Ökologie</p>	<p>Die Lage der Rampe greift in die Vegetation der Böschung ein. Sie schützt Flächen mit offenen Ruderalfluren, die aus ökologischer Sicht als ebenso wichtig eingestuft werden.</p>	<p>Die Rampe greift nicht in die Vegetation der Böschung ein, zerstört aber wichtige offene Ruderalstandorte, die durch eine vor zwei Jahren erstellte Biotopkartierung in ihrer Bedeutung als ebenso wichtig eingestuft wurden.</p>

Vermerk

Einschätzung Alternativplanung Rampenbauwerk Monumentenbrücke von Matthias Bauer

Grundlage der Einschätzung sind die von Herrn Bauer am 29.11.2010 per E-Mail eingegangenen Unterlagen.

Die darin formulierten wesentlichen Vorschläge sind:

Die zur Überwindung des Höhenunterschiedes zwischen dem Parkniveau des geplanten Flaschenhalsparks bzw. des Nord-Süd-Grünzuges zur ca. 6-7 m höher liegenden Monumentenbrücke notwendigen Rampen sollen nicht in die Böschungen integriert werden, sondern sich als eigenständige Bauwerke aus dem Gelände heraus entwickeln.

Als Vorteile dieses Vorschlages werden beschrieben:

Für den Anschluss Flaschenhals:

- vereinfachte Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger auf dem Fernradweg Berlin-Leipzig
- keine Fällung von alten Bäumen in der Rampe südöstlich der Monumentenbrücke
- keine Inanspruchnahme eines fremden, privaten Grundstückes

Für den Anschluss Nord-Süd-Grünzug (Westlich der Bahn):

- Bedienung beider Wegerichtungen durch Rampe mit Zwischenpodest als Verteiler
- kein Eingriff in die dicht bewachsene Böschung
- geringere Kosten

Insgesamt:

- Stärkung der Atmosphäre durch freistehende Rampen und inszenierte Zugänge

Flaschenhals

	Variante Bezirk	Variante Herr Bauer
Funktionalität	<p>Länge der Rampe 157 m, 1x gewendet</p> <p>Schwierigere Verkehrsführung für Fernradweg Gleisquerung nötig, Führung der Radfahrer in einer Schleife nach Süden, dann wieder nach Norden</p> <p>Platz südlich der Monumentenbrücke ist günstiger Verteiler zur Bedienung aller Richtungen, Zugang zum Flaschenhals von Süden gesichert</p>	<p>Länge der Rampe 157 m, geradlinig (die von Herrn Bauer angegebene Länge von 110m reicht für eine barrierefreie Erschließung entsprechend Empfehlung für Barrierefreies Bauen nicht aus)</p> <p>Einfachere Verkehrsführung für Fernradweg Keine Gleisquerung nötig, Rampe führt in direkter Zielrichtung auf die Brücke oder in den Flaschenhals</p> <p>Fußgänger und Radfahrer, die von Süden kommen, haben keinen Zugang zum Flaschenhals bzw. man müsste trotz Fahrradrampe einen südlichen Zugang schaffen.</p>

	<p>Fahrradfahrer und Fußgänger werden durch den Flaschenhals geführt und erleben die Fläche als Park.</p>	<p>Ohne diesen Zugang ist der südliche Bereich des Flaschenhalses abgeschnitten. Sowohl Fahrradfahrer als auch Fußgänger werden nicht durch, sondern über den Flaschenhals geführt. Keine Erlebbarkeit des Geländes als Park, sondern noch stärker als Transitraum</p>
Kosten	<p>lt. Kostenschätzung SenStadt X für Rampenbauwerk: 890.000 € inkl. Baunebenkosten und UVR</p>	<p>Rampenbauwerk Spannbeton: 2 Mio € inkl. Baunebenkosten und UVR Abzüglich Asphalt Fernradweg: 32.078 € Abzüglich Ortbetonweg: 14.130 € Zzgl. Östlicher Weg an der Museumsbahn 46.800 €, da ein südlicher Zugang für Fußgänger nötig wird. Zzgl. Platzfläche oder Aufschüttung einer neuen Böschung südlich der Monumentenbrücke 40.000 € Zzgl. Zusätzliche Baumfällungen: mind. 5 Stk StU>60 cm 1.500 € Summe: 1.995.292 €</p>
Ökologie	<p>Durch das Rampenbauwerk ist die Fällung von 3-4 größeren Bäumen im Böschungsbereich an der Monumentenbrücke notwendig.</p> <p>Die Fällung der Bäume auf der Böschung, verursacht durch die Verlegung der Erschließung für die geplante Bebauung an der Rückseite der Eylauer Straße, erfolgt durch den Privateigentümer in Zusammenhang mit der Erschließung seines Baufeldes. Möglichkeiten zur Nachpflanzung entstehen in der Grünanlage südlich der Monumentenbrücke.</p> <p>Durch die Verlegung des Radweges Richtung Osten kann der Weg östlich der Museumsbahn bis zum Stadtbalkon entfallen, dadurch</p>	<p>Durch die Lage der Rampe auf dem ohnehin geplanten Radweg werden keine Bäume im Böschungsbereich der Monumentenbrücke gefällt.</p> <p>Die Fällung der Bäume auf der Böschung, verursacht durch die Verlegung der Erschließung für die geplante Bebauung an der Rückseite der Eylauer Straße, erfolgt durch den Privateigentümer in Zusammenhang mit der Erschließung seines Baufeldes. Möglichkeiten zur Nachpflanzung entstehen, entweder wenn die Privatstraße mit einer neuen Böschung abgefangen wird oder in der Grünanlage südlich der Monumentenbrücke.</p> <p>Zusätzlich zu der geplanten Rampe bleibt der Weg östlich der Museumsbahn bestehen, da sonst keine fußläufige Verbindung von Süden in den</p>

	geringerer Eingriff, weniger Versiegelung.	Flaschenhals erfolgen kann. Der Anteil der versiegelten Flächen erhöht sich. Zusätzliche Baumfällungen sind nötig.
Denkmalschutz	Fahrradrampe liegt außerhalb der Konstruktion der denkmalgeschützten Monumentenbrücke	Fahrradrampe dockt an denkmalgeschützte Monumentenbrücke an
Grundstücksverfügbarkeit	Bau der Fahrradrampe erfolgt auf bezirkseigenem Grundstück, sobald avisierte Grundstückstausch zwischen Bezirk und Privateigentümer erfolgt ist	Bau der Fahrradrampe erfolgt auf bezirkseigenem Grundstück.
Stadträumliche Eingliederung	Die Rampe gliedert sich räumlich günstig an die geplante Privatstraße an und wirkt als Einfassung für den geplanten Platz südlich der Monumentenbrücke.	Die Rampe steht frei. (Inszenierter Zugang). Unter der Rampe entstehen tote, nicht nutzbare Räume.

Fazit: Aus unserer Sicht ist die vorgeschlagene Planung von Herrn Bauer **keine** Alternative.