

Yorckstraße Gestaltungskonzept westliche Vorplätze Zugänge Yorckbrücken

Dokumentation



Zukunftsinitiative Stadtteil (ZIS)
SUW-Projekt X3.19 Schöneberger Schleife
Zugang / Vorplätze Yorckbrücken (West)

Yorckstraße
Gestaltungskonzept westliche Vorplätze
Zugänge Yorckbrücken

Dokumentation

Auftraggeber:

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Abteilung Bauwesen
Stadtentwicklungsamt
Rathaus Schöneberg
10820 Berlin

Verfasser:

GRUPPE PLANWERK
[Stadtplaner Architekten Ingenieure](#)

Pariser Straße 1
10719 Berlin
Tel. 030 889 163 9-0
Fax 030 889 163 9-1
mail@gruppeplanwerk.de
www.gruppeplanwerk.de

Januar 2012

Impressum

Auftraggeber: Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Abteilung Bauwesen
Stadtentwicklungsamt

Dipl.-Ing. Siegmund Kroll (Leitung)
Dipl.-Ing. Antje Kuhl
Dipl.-Ing. Manfred Sperling

Verfasser: GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Heinz Tibbe, Stadtplaner und Architekt
Dipl.-Ing. Markus Fichtner, Bauingenieur
Dipl.-Ing. Annette Hartfiel, Stadtplanerin
Dipl.-Ing. (FH) Kendra Pflücker, Architektin
Dipl.-Ing. Agapi Dimitriadou, Architektin

Verkehrs-
Untersuchung: HL HOFFMANN LEICHTER
Ingenieurgesellschaft mbH

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Karsten Muraro, Verkehrsplaner

Inhalt

Vorbemerkung	5
1. Ausgangssituation, Zielrahmen und Arbeitsansatz	5
1.1 Aufwertungsanspruch	5
1.2 Optimierung von Fahrbahnprofil und Linienführung	5
1.3 Aufwertung der Platzräume und der anliegenden Gebäude	6
1.4 Höhenüberwindung zwischen den Vorplätzen und der „Bahnebene“	6
1.5 Planungsverlauf und Konzeptvertiefung	6
1.6 Erörterungen und Abstimmungen	7
2. Konzeptgrundlagen	8
2.1 Örtliche und überlokale Einbindung	8
2.1.1 Städtebauliche Einbindung	8
2.1.2 Verkehrliche Einbindung	9
2.1.3 Örtliche und überörtliche Freiraumbezüge	9
2.2 Räumliche und bauliche Situation	10
2.2.1 Straßenraum	10
2.2.2 Anliegende Gebäude	11
2.2.3 Yorckbrücken und angrenzende Flächen	11
2.3 Nutzungssituation	12
2.3.1 Verkehrssituation	12
2.3.2 Gebäudenutzung	12
2.3.3 Freiraumnutzung	13
2.3.4 Beleuchtung	13
2.3.5 Medien	13
3. Konzepte	14
3.1 Konzeptvarianten zur Straßenraumgliederung	14
3.1.1 Konzeptvariante 1	14
3.1.2 Konzeptvariante 2	14
3.1.3 Konzeptvariante 3	14
3.2 Konzeptvarianten für die Zugänge zum Gleisdreieck Westpark und zur Schöneberger Schleife	16
3.2.1 Varianten für vorgelagerte Treppenanlagen	16
3.2.2 Varianten für eingebaute Treppenanlagen	16
3.2.3 Schaffung einer barrierefreien Zugänglichkeit in Richtung Gleisdreieck Westpark	17
3.2.4 Varianten für die Gestaltung der Flügelmauer-Durchgänge	18
3.3 Zielkonzept	19
3.3.1 Straßenraum- und Platzflächengestaltung	19
3.3.2 Gestaltung der Zugänge zum Gleisdreieck Westpark und zur Schöneberger Schleife	20
3.3.3 Beleuchtungskonzept	21
3.4 Handlungskonzept	22
3.4.1 Bauliche Maßnahmen	22
3.4.2 Geschätzte Baukosten	24

Karten, Abbildungen und Pläne

Bestand

- Fotodokumentation
- Straßenbestandsplan, M 1:500
- Medienübersichtskarte, M 1:500
- Denkmalsubstanzerfassung Potsdamer Bahn (Architekturbüro Jürgen Lampeitl, M 1:100 im Original)

Konzepte zur Straßenraumgliederung

- Konzeptvariante 1 - Fahrbahnraum entsprechend Bestand, M 1:500
- Konzeptvariante 2 - Fahrbahnraum analog ASL – Gutachten, M 1: 500
- Konzeptvariante 3.1 - Fahrbahnraum umfassend verändert, Baumstellung orthogonal, M 1:500
- Konzeptvariante 3.2 - Fahrbahnraum umfassend verändert, Baumstellung amorph, M 1:500

Konzepte für die Zugänge zum Gleisdreieck Westpark und zur Schöneberger Schleife

- Vorvarianten für vorgelagerte Treppenanlage, M 1:500 (im Original):
 - Freitreppen analog ASL-Gutachten (beidseitig)
 - Wendeltreppe (einseitig)
 - Treppen parallel zu Flügelwänden (beidseitig)
 - Ansichten für vorgelagerte Treppenanlage, M 1:100
 - Stahltreppe
 - Betontreppe
- Vorvariante für barrierefreie Zugänglichkeit auf die Bahnebene - vorgelagerte Rampe, M 1:500 (im Original)
- Varianten für eingebaute Treppenanlage und barrierefreie Zugänglichkeit zum Gleisdreieck Westpark, M 1:200 (im Original):
 - eingebaute Treppen beidseitig (+ Fahrstuhl)
 - eingebaute Treppen + Rampe Variante 1
 - eingebaute Treppen + Rampe Variante 2
- Vorvarianten für die Gestaltung der Flügelmauer-Durchgänge, M 1:100 (im Original)
- Varianten für die Gestaltung der Flügelmauer-Durchgänge, M 1:100:
 - Einschnitte in den Flügelwänden
 - Durchgänge in den Flügelwänden bis unteres, rotes Gesimsband
 - Durchgänge in den Flügelwänden bis oberes, dunkles Gesimsband

Zielkonzept

- Straßenraum- und Platzflächengestaltung mit Zugängen zum Gleisdreieck Westpark und zur Schöneberger Schleife, M 1:200 (im Original)
- Detail, Platzflächengestaltung Südseite, M 1:200 (M 1:100 im Original)
- Detail, Platzflächengestaltung Nordseite, M 1:200 (M 1:100 im Original)
- Straßenraumquerschnitt Nord-Süd, M 1:100 (im Original)
- Ansicht Flügelmauerdurchgänge, M 1:75 (im Original)
- Systemschnitt für eingebaute Treppenanlage, M 1:50
- Längsschnitt Rampe zum Gleisdreieck Westpark, M 1:100 (im Original)
- Simulation Südseite - Bestand und Konzept
- Simulation Nordseite - Bestand und Konzept
- Ansicht Flügelmauerwände - Beleuchtung Zugänge, Flügelwände und Brückenbauwerk, M 1:75 (im Original)
- Nachtplan – Beleuchtungskonzept Straßen- und Platzraum, M 1:200 (im Original)

Tabellen / Übersichten

- Verkehrliche Untersuchung - Knotenpunktberechnung (HL Hoffmann Leichter)
- Überschlägige Kostenschätzung Konzeptvariante 1
- Überschlägige Kostenschätzung Konzeptvariante 2
- Überschlägige Kostenschätzung Konzeptvariante 3

Gesprächsnotizen

- Gesprächsnotiz vom 16.11.2011
- Gesprächsnotiz vom 05.12.2011
- Gesprächsnotiz vom 09.01.2012

Präsentation

- Informationsveranstaltung „Stadtumbau Südkreuz“ am 26.01.2012



Flügelmauer am westlichen Vorplatz (Südseite) der Yorckstraße

Vorbemerkung

Im August 2011 wurde GRUPPE PLANWERK vom Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg im Rahmen der Zukunftsinitiative Stadtteil (ZIS), Teilprogramm Stadtumbauprogramm West - Schöneberg Südkreuz nach einer Ausschreibung vom 28.04.2011 beauftragt, für das Projekt X3.19 Schöneberger Schleife, Zugang / Vorplätze Yorckbrücken West – Yorckstraße, westlicher Vorplatz ein Gestaltungskonzept zu erstellen.

Der vorgegebene Planungsraum zwischen der Mansteinstraße im Westen und der Yorckbrücke 1 im Osten wurde im Zuge der Bearbeitung und bisherigen Abstimmung erweitert. Die Konzepte zur Bordlinienführung, zur Schaffung von Ersatzstellplätzen und zur Optimierung der angestrebten Zugänge zum Gleisdreieck Westpark und zur Schöneberger Schleife erforderten eine erweiterte Bearbeitungskulisse.

Die vorliegende Dokumentation gibt das vollständige Arbeitsergebnis bis zum Jahresende 2011 wieder. Aufgrund der komplexen Abstimmungserfordernisse, nicht nur innerbezirklich, sondern auch mit der Senatsverwaltung, dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, den Akteuren des Gleisdreiecksprojektes, der Deutschen Bahn AG sowie mit der Öffentlichkeit im Rahmen der Stadtumbau-Infoveranstaltungen und mit den lokalen Anliegern werden im Frühjahr 2012 auf der Basis des vorliegenden Ergebnisses weitere Gespräche geführt.

1. Ausgangssituation, Zielrahmen und Arbeitsansatz

1.1 Aufwertungsanspruch

Gegenwärtig stellt sich der Raum westlich der Yorckbrücken-Sequenz trotz seiner Großzügigkeit eher als Straßenkorridor mit begleitenden, suboptimal gestalteten Gebäudevorflächen (ohne Aufenthaltsqualität, nordseitig sogar mit unstrukturiert parkenden Kfz) dar. Unter dieser Situation leiden nicht nur der öffentliche Raum an sich, sondern auch die anliegenden Gebäude mit ihren teilweise prachtvollen Fassaden in der Nutzbarkeit der Erdgeschosse und Wertigkeit der Gesamtsubstanz. Die markante Torwirkung der Yorckbrücken mit ihren Vorflächen stellt sich demzufolge gegenwärtig, lokal gesehen, eher als Belastung dar.

Eine nur applizierende Neugestaltung der Vorflächen in Belag, Vegetation und Ausstattung würde diesen Missstand nicht aufheben. Auch die Verknüpfung der Oberebene der als Grün-Wegeverbindung geplanten ehemaligen Bahngleise der früheren Berlin-Potsdamer Stammbahn mittels in den Raum gestellter freier Treppen würde zumindest die Aufenthaltsqualität nicht grundlegend verbessern (Gefahr unwirtlicher Treppenunterseiten, Schmutzecken ö. ä.).

Eine wesentliche Aufwertung des Raumes kann erst dann erreicht werden, wenn sie nicht nur für die durch ihn Hindurchfahrenden bzw. ihn als Radfahrer oder Fußgänger Passierenden erlebbar wird, sondern zu einer grundlegenden Verbesserung der Aufenthaltsqualität der Vorflächen mit positiver Impulswirkung für die angrenzenden Gebäude und insbesondere deren EG-Nutzung führt.

1.2 Optimierung von Fahrbahnprofil und Linienführung

Der Fahrbahnraum verengt sich von Westen nach Osten gegenwärtig erst von dort an, wo sein Querschnitt unter den Yorckbrücken hindurch bis hin zur Katzbachstraße weitgehend durch die Spannweiten zwischen den Brückenpfeilern bestimmt wird. Dadurch wird im Planungsbereich der südseitige Fahrbahnverkehr von Westen aus erst unmittelbar vor der ersten Brücke schleusenartig in den Yorckbrückenkorridor hineingeführt. Neben den häufig zu beobachtenden Pressvorgängen der von Westen einfahrenden Kfz vermittelt sich dort auch für den Fuß- und Radverkehr eine unzutragliche Raumsituation.

Nordseitig weitet sich der Fahrbahnraum geringfügiger, jedoch ebenfalls auf, hier zu Gunsten einer Abbiegespur in die Kulmerstraße und einer weiteren Geradeausspur. Auch in diesem Bereich trägt die ausschwenkende Bordlinienführung zu Verunklarung bei und beeinträchtigt die Bildung einer qualitätvollen Vorplatzfläche.

Deshalb stellte sich grundsätzlich die Frage, ob die gegenwärtigen Bordlinienführungen weitgehend

unangetastet bleiben sollen oder im Sinne einer Verbesserung der Vorplatzqualitäten, insbesondere auch auf der Südseite, in größerem Umfang modifiziert werden können.

Bereits zu Beginn des Projektes wurde von GRUPPE PLANWERK in Betracht gezogen, den Fahr-
bahnraum bereits unmittelbar nach der Einmündung Mansteinstraße auf eine Querschnittsbreite analog der des Yorckbrückenkorridors zu bringen. Dadurch kann auch der südliche Vorplatzbereich eine deutlich größere, tatsächlich platzartige Fläche erhalten. Zugleich wird eine gradlinige Einführung des Fahr-
bahn- sowie des Fahrrad- und Gehwegverlaufes in den Brückenkorridor hinein ermöglicht.

Dieser etwas umfassendere Lösungsansatz bedurfte jedoch der sorgfältigen Prüfung, insbesondere hinsichtlich der Verkehrsabläufe der nach StEP Verkehr in Stufe II (übergeordnete Verbindung) eingeordneten Yorckstraße, aber nicht zuletzt auch hinsichtlich der Baukosten für grundlegende Eingriffe im Fahr-
bahnbereich.

Gleichwohl wurden Lösungen zur Gliederung des Verkehrsraums in drei Varianten geplant, um das Spektrum der Möglichkeiten einschließlich des Umgangs mit dem ruhenden Kfz-Verkehr auszuloten. Dabei wurde der Ansatz einer eher bestandsorientierten Variante mit geringstmöglichen Eingriffen in den Fahr-
bahnraum einer Variante mit mittlerem Eingriffsumfang sowie dem oben skizzierten Lösungsansatz gegenübergestellt. Jede der drei Varianten wurde durch HL Hoffmann Leichter mit einer verkehrs- und verkehrsaufbautechnischen Konzeptanalyse (mit Leistungsfähigkeitsbetrachtung der LSA Yorckstraße / Mansteinstraße) untersetzt.

Zu den drei verkehrsraumbezogenen Varianten wurden analog die entsprechenden Vorplatzgestaltungsmöglichkeiten sowie die Möglichkeiten der Verbindung zur Oberebene des geplanten Nord-Süd-
Weges aufgezeigt.

1.3 Aufwertung der Platzräume und der anliegenden Gebäude

Die Aufwertung des öffentlichen Raumes durch eine Neugestaltung der Vorplätze soll zugleich der fortschreitenden Degradation der anliegenden Gebäude / Erdgeschosse entgegenwirken.

Die EG-Zonen, deren Nutzungsbesatz sich über die vergangenen Jahrzehnte deutlich – teilweise qualitätsmindernd und für den Ort inadäquat - verändert hat, sollen von der Aufwertung der Vorplätze spürbar profitieren. Mit einer neuen Wertschätzung der EG-Zonen und qualitätvollen Vorplatzgestaltung dürfte sich auch eine Aufwertungswirkung der Gebäude insgesamt verbinden lassen, welches wiederum positiv auf die Vorplätze selbst zurückwirkt.

Deshalb wurden in die Untersuchung und Konzeptarbeit für die Vorplätze die Gebäudenutzungen / EG-Nutzungen, Gebäudeerschließungen, Fassaden und auch die Strukturen der Innenhöfe mit einbezogen.

1.4 Höhenüberwindung zwischen den Vorplätzen und der „Bahnebene“

Das 2007 von ASL für den gesamten Yorckbrücken-Korridor entwickelte Konzept offerierte zwei (Frei-)Treppen zur Höhenüberwindung zwischen den beiden Vorplätzen und dem Nord-Süd-Weg. Damit ist jedoch noch keine barrierefreie Verbindung zwischen der Platzebene und der Oberebene des Nord-Süd-Weges herstellbar. Außerdem verbleiben indifferente, schwer bewirtschaftbare Räume unterhalb der Treppen und in deren unmittelbarem Umfeld.

Deshalb galt es, eine stadt-, denkmal- und raumverträgliche Lösung zu konzipieren, die die Platzräume von Treppenbauten freihält und es neben der Schaffung von Treppenaufgängen auf die Ebene der Schöneberger Schleife erlaubt, eine barrierefreie Verbindung für Radfahrer, Rollstuhlfahrer, aber auch Fußgänger herzustellen.

1.5 Planungsverlauf und Konzeptvertiefung

Die drei konzipierten Straßenraum-Gliederungsvarianten wurden unter vergleichender gutachterlicher Bewertung in einen Abstimmungsprozess mit den institutionell Beteiligten eingebracht. Im Ergebnis dieses Diskussions- und Abstimmungsprozesses wurde das Konzept auf Basis der daraus hervorgehenden favorisierten Variante (unter Berücksichtigung der diskutierten Aspekte, Hinweise etc.) entwerflich vertieft, verfeinert und präzisiert.

Während die drei vorlaufenden Konzeptvarianten auf der Maßstabsebene 1:500 entwickelt worden sind, wurde das Vertiefungskonzept auf vorentwurfsadäquater Maßstabsebene M 1:250 erstellt und,

untersetzt durch eine Kostenschätzung, zum Ergebnis dieses Planungsschrittes gebracht. Das Vertiefungskonzept wurde ferner von zwei verschiedenen Sichtstandpunkten aus anschaulich visualisiert. Draufsicht und Abwicklungen wurden, auf Basis des zu erstellenden Beleuchtungskonzeptes, gleichermaßen in Nachtbildatmosphäre mit Licht-/ Beleuchtungssimulation dargestellt.

1.6 Erörterungen und Abstimmungen

Im Rahmen der Bearbeitung fanden die folgenden Erörterungs- und Abstimmungstermine statt:

03.08.2011	BA Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt, Tiefbauamt Startersitzung, Erörterung der Aufgabenstellung, des Arbeitsansatzes und erster Konzeptüberlegungen
05.09.2011	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung IC Information über das Projekt und Erläuterung der Vorstellungen hinsichtlich eines Zugangs von der westlichen Yorckstraße zum Gleisdreieck Westpark
07.09.2011	BA Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt Erörterung der 3 straßenräumlichen Konzeptvarianten und verschiedener Zugangsvarianten zur Schöneberger Schleife und Gleisdreieck Westpark, Verständigung über die Präferenzvariante zur Konzeptvertiefung
31.10.2011	BA Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt AG ZIS Vorstellung und Diskussion der Zwischenergebnisse zum Gestaltungskonzept
08.11.2011	AG Gleisdreieck, 61. Sitzung Vorstellung und Diskussion der Zwischenergebnisse zum Gestaltungskonzept
16.11.2011	BA Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt, Deutsche Bahn AG, UDB, LDA, SenStadt IC s. Gesprächsnotiz
05.12.2011	BA Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt, UDB, LDA, SenStadt IC s. Gesprächsnotiz
09.01.2012	BA Tempelhof-Schöneberg, Stadtentwicklungsamt; BA Friedrichshain-Kreuzberg, Stadtentwicklungsamt; UDB s. Gesprächsnotiz
26.01.2012	Informationsveranstaltung „Stadtumbau Südkreuz“ im Rathaus Schöneberg s. Präsentation

2. Konzeptgrundlagen

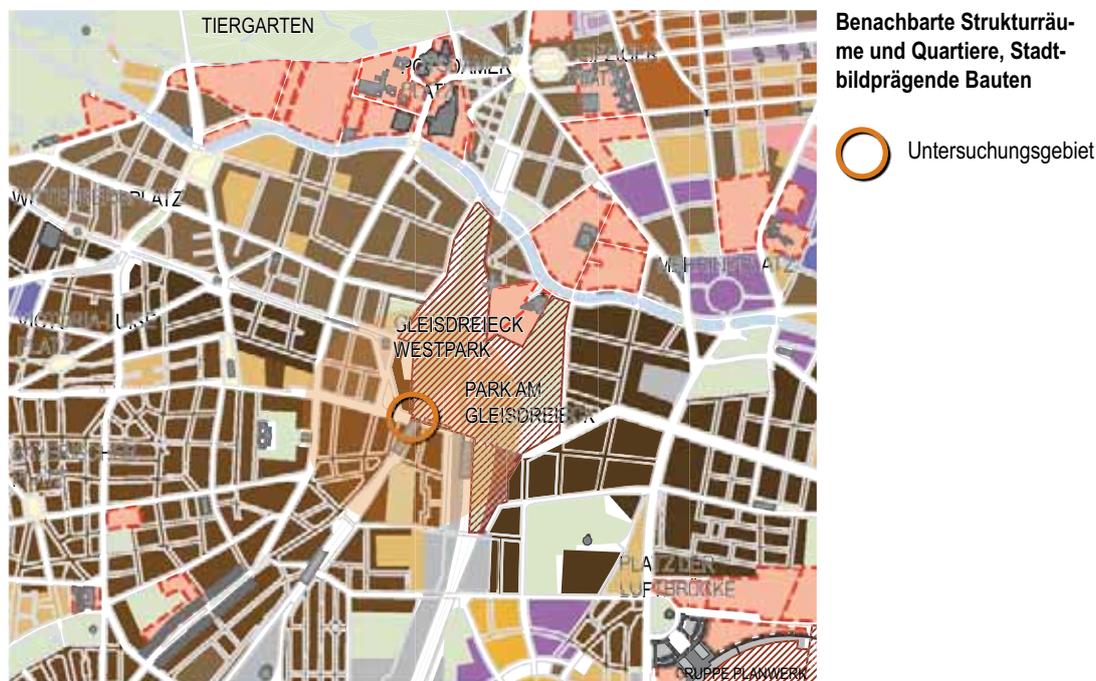
2.1 Örtliche und überlokale Einbindung

2.1.1 Städtebauliche Einbindung

Das westliche Vorfeld der Yorckbrücken bildet eine bedeutende Landmarke innerhalb der abwechslungsreichen überörtlichen Straßensequenz zwischen Zehlendorf und Neukölln.

Als Teil des sog. Generalszuges, mit dem markanten Yorckbrücken-Abschnitt unter dem Vorfeld der früheren Fernbahnhöfe hindurch, stellt die Yorckstraße als Raumfolge einen besonderen Ort in der inneren Stadt Berlins dar. Der kurze, westlich vor den Yorckbrücken gelegene Straßenabschnitt der Yorckstraße gehört zusammen mit der in östlicher Richtung daran anschließenden Brückenfolge zum Schöneberger, an den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg angrenzenden Teil dieses Raumes.

Dieser Ort bildet zugleich die westliche Kante Schönebergs mit den Schöneberger Gründerzeitquartiere des ehemaligen Sanierungsgebietes Bülowstraße, dem nördlich gelegenen Dennewitzplatz und die südlich gelegene Kulmer, Großgörschen- und Mansteinstraße.



DORFLAGEN UND VORGRÜNDERZEITLICHE

ALTSTADTBEREICHE

- Quartiere mit Stadtgrundrissen aus vorgründerzeitl. Zeit
- Altstadtbereiche und Dorflagen
- "Vorgründerzeit", Schinkel, Lenné

GRÜNDERZEITSTADT

- heterogene Bebauung
- Gründerzeit Hobrecht (1871-1900)
- Spätgründerzeit (1900 bis 1914), z.B. Castenn

20er BIS 50er JAHRE-SIEDLUNGSBEREICHE

- 1920er und 1930er-Jahre-Siedlungen
- 1950er Jahre "Wieder" - Aufbau West
- 1950er Jahre "Wieder" - Aufbau Ost

AUFGELOCKERTER UND GEGLIEDERTE STADT, INKL. GROSSWOHNSIEDLUNGEN

- 1950er - 1970er Jahre - West
- 1960er - 1980er Jahre - Ost

NEUER STADTRAUM 1990 UND SPÄTER

- Wohnungsbau der 1990er Jahre
- aktuelle Stadttumbau- und Neubaubereiche

WOHNGEBIETE GERINGER DICHTHE

- Einfamilien- und Reihenhausbauung, Villenbebauung
- heterogene, offene Bebauung

HOMOGENE MISCH- UND GEWERBEGBEBIETE

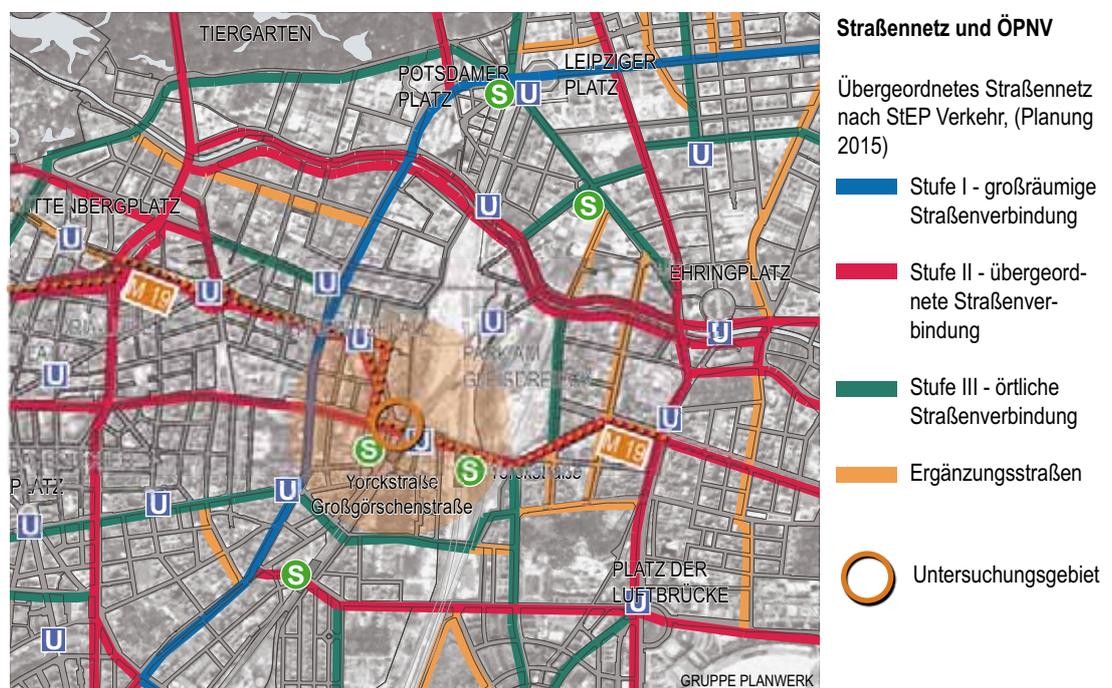
- HOMOGENE MISCH- UND GEWERBEGBEBIETE, SONDERBEREICHE

GRÜNFLÄCHEN, LANDSCHAFTSRÄUME, AUSSENBEREICHE, UNBEBAUTE RÄUME

2.1.2 Verkehrliche Einbindung

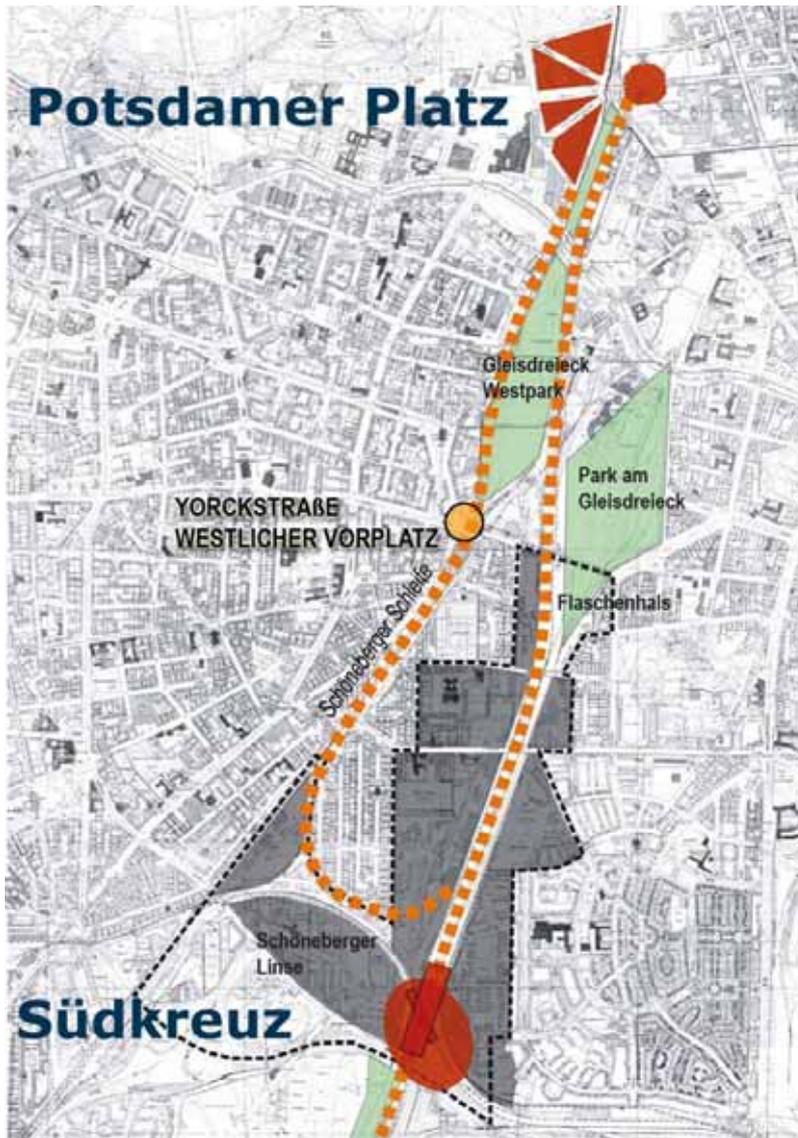
Die Yorckstraße gilt im Stadtentwicklungsplan Verkehr als überörtliche Straßenverbindung der Stufe II und erfüllt damit eine wichtige Verbindungsfunktion für den straßengebundenen ÖPNV, den MIV und den Fahrradverkehr. Durch die Barrierewirkung der ausgedehnten Bahn- und Freiflächen des Gleisdreiecks und dessen südlichen Ausläufer hat der Straßenzug eine besondere Netzverknüpfungsfunktion. Für Fußgänger ist die Yorckstraße in diesem Abschnitt angesichts der dort gelegenen S-Bahnhöfe (S1, S2, S25) und des U-Bahnhofes der Linie 7 von herausragender Bedeutung. Zudem verkehren hier die BVG-Buslinien M 19 (S Grunewald < > S Hallensee < > U Mehringdamm) und N 7 (S + U Rathaus Spandau < > U Rudow < > Flughafen Schönefeld).

Die Einmündung der Bülowstraße am Knotenpunkt mit der westlich an die Yorckstraße anschließenden Goebenstraße führt ferner zu einem wichtigen Netzabzweig des die City-West mit Tauenzienstraße und Kurfürstendamm anbindenden Straßenzuges. Die Radwege- und Fußverbindung über die frühere, heute als Sackstraße ausgebildete Anbindung der Bülowstraße an den Knoten Yorckstraße-Goebenstraße / Mansteinstraße hat große Bedeutung für den nichtmotorisierten Verkehr.



2.1.3 Örtliche und überörtliche Freiraumbezüge

Die Yorckstraße kreuzt eine der wichtigsten Freiraum- und Grünverbindungen der Stadt und schließt unmittelbar an den künftigen Westpark des bereits im Ostteil als große innerstädtische Parkanlage hergerichteten Gleisdreiecksgeländes und an die als Teil der sog. Schöneberger Schleife geplante Nord-Südverbindung zwischen dem Potsdamer Platz, der sog. Schöneberger Linse, dem Bahnhof Südkreuz sowie den sog. Flaschenhals an. In diesem Freiraumbezug mit dem Anspruch, darin überörtliche Verbindungen herzustellen, steht auch das Stadtumbaugebiet Schöneberg-Südkreuz, an dessen nördlicher Grenze sich der westliche Abschnitt der Yorckstraße befindet.



**Stadtumbau West
Südkreuz, Schöneberger
Schleife**

Quelle: BA Tempelhof-Schöneberg

2.2 Räumliche und bauliche Situation

2.2.1 Straßenraum

Die Yorckstraße westlich vor den Yorckbrücken hat eine Straßenraumbreite von insgesamt 60 m (zum Vergleich: Kurfürstendamm 50 m, Unter den Linden 60 m). Durch die bauzeitliche Verschiebung der nördlichen Bauflucht aus der der westlich anschließenden Goebenstraße vermittelt sich eine platzartige Aufweitung des Straßenraumes an dieser Stelle, verbunden mit der Torsituation, die durch die erste Bahnbrücke mit den beiderseitigen Flügelmauern markiert wird.

Im Querschnitt des Gesamt-Straßenraumes geht der Fahrbahnraum von einer Zweibahnigkeit mit grünem Mittelstreifen über in den ungeteilten Querschnitt des Brückenabschnittes mit beiderseits schmalen Geh- und Radwegen. Diese durch die Geometrie des Brückenkorridors erzwungene Raumverengung bewirkt indes suboptimale Verkehrsabläufe sowohl für Fahrzeuge als auch für Fußgänger. Mit dem Umbau des Anschlusses der Bülowstraße an die Goebenstraße in den 1960er Jahren verlor der Straßenzug Goebenstraße / westliche Yorckstraße auf seiner Nordseite seine räumliche Kontinuität. Dieser Eingriff beeinträchtigte zwar nicht die räumliche Präsenz des nordseitig vor den Yorckbrücken stehenden Gebäudeblocks, förderte jedoch seine räumliche Isoliertheit, der auch nicht die Grüngestaltung und schon gar nicht die Parkplatznutzung der gut besonnten Gebäudevorflächen entgegen zu wirken vermag.

Auch der Straßenraum im Vorfeld der südlichen Gebäude, ebenfalls in den 1980er Jahren mit heute ungepflegten Pflanzbeeten und hier auch klein gebliebenen Bäumen besetzt, vermittelt keine Aufenthaltsqualität. Dieses mag zum einen auf die fehlende Mittagsbesonnung zurückzuführen sein,



resultiert jedoch vor allem aus dem Flächenzuschnitt aufgrund des sich nach Süden aufweitenden Fahrbahnraumes.

Die mangelnde Aufenthaltsqualität beider Vorplätze wird ferner durch den erheblichen Verkehrslärm der Yorkstraße gesteigert. Aber auch der nördliche Raum an der früheren Bülowstraßen-Einmündung entfaltet keine besonderen Qualitäten und wird deshalb in die Konzeptarbeit einbezogen.

2.2.2 Anliegende Gebäude

Die anliegenden Gebäude, mit Ausnahme des 1990er-Jahre-Gebäudes an der Ecke Yorkstraße / Mansteinstraße, sämtlich im 19. Jahrhundert errichtet und überwiegend saniert, weisen großzügige Vorderhäuser mit Traufhöhen über 22 m auf. Besonders tritt das südliche, 1886 errichtete, denkmalgeschützte Doppelmietshaus mit den zwei Hofdurchgängen und dem opulenten Fassadenschmuck hervor. Die Erdgeschosszonen sämtlicher Gebäude verfügen über Ladenfensterfronten und Einzeleingänge, bei den Altbauten mit je nach Höhe der Erdgeschossfußböden vorgelagerten Treppenstufen. Die Altbauten befinden sich im Eigentum der GEWOBAG WB Wohnen in Berlin GmbH. Das Eckgebäude an der Mansteinstraße befindet sich lt. Liegenschaftskataster im Eigentum der Lenovy Immobilien GmbH (zu der kein Kontakt hergestellt werden konnte).

2.2.3 Yorckbrücken und angrenzende Flächen

Die westlichste der seit 1993 unter Denkmalschutz stehenden Yorckbrücken, als Brücke 1 bezeichnet (zusammen mit der ehemaligen Brücke 2 Bestandteil der ersten Bahnverbindung zwischen Berlin und Potsdam, der sog. Stammbahn), ist oberhalb ihrer vier Pfeiler nur noch als Grundkonstruktion erhalten. So ist der westseitig vorgelagerte Laufsteg mit dem ehemals aufwändig gestalteten Geländer heute nicht mehr vorhanden. Die Deutsche Bahn AG beabsichtigt jedoch, diese Brückenoptik wiederherzustellen.

Die Brücke 1 soll zusammen mit der im Zuge der Potsdamer-Platz-Bebauung als Baustellengleis hergerichteten Brücke 2 die geplante Nord-Süd-Fuß- und Radwegeverbindung aufnehmen. Diese für die Verbindung zwischen den Stadtteilen wichtige Funktion wird für einen gegenwärtig noch nicht absehbaren Zeitraum, unter Beachtung der Option einer langfristigen Reaktivierung der Gleisstrasse für den Bahnverkehr, avisiert.

Zugänge von der Yorkstraße aus auf diese obere Freiraum-Ebene sind gegenwärtig nicht vorhanden. Das Bestreben, von der Yorkstraße aus zu dieser Wegebeziehung zu gelangen, erhält seine zusätzliche Begründung darin, dass damit auch der geplante Westpark des Gleisdreiecksgeländes

unmittelbar an die Yorckstraße angebunden werden kann.

2.3 Nutzungssituation

2.3.1 Verkehrssituation

Innerhalb des Knoten Yorckstraße / Goebenstraße / Mansteinstraße verkehren in der Spitzenstunde 15-16 Uhr (Verkehrszählung am 15.09.2011) insgesamt 2.681 Kfz, davon auf der südlichen Fahrbahn Richtung Kreuzberg 1.355 und auf der nördlichen Fahrbahn Richtung Westen 1.282. Insgesamt 44 Kfz biegen von der Mansteinstraße in die Yorckstraße ein. Bezüglich der Leistungsfähigkeitsbetrachtung des Knotenpunktes ergibt sich für die Hauptrichtung (Goebenstraße / Yorckstraße) in der nachmittäglichen Spitzenstunde die sehr gute Qualitätsstufe A. Die Nebenrichtung (Mansteinstraße) ist mit der Qualitätsstufe B zu bewerten.

Durch die Yorckstraße führen die BVG-Busse der Linien M19, N7, mit dem nordseitigen Haltepunkt vor der Haltlinie Ecke alte Bülowstraße, südseitig östlich der Kreuzung Kulmer Straße und Goebenstraße und am U- und S-Bahnhof Yorckstraße.

Die Verengung des Fahrbahnraumes vor der Yorckbrücke 1 auf der Südseite in Richtung Kreuzberg verursacht häufige „Pressvorgänge“, während die Aufweitung in Richtung Westen nach Verlassen des Brückenkorridors von zwei unmarkierten auf drei markierte Richtungsfahrs Spuren zuzüglich Bushaltespur zu vielfacher Fahrzeugbeschleunigung mit entsprechend erhöhter Schallemission führt. Der straßengebundene Fahrradverkehr verläuft außerhalb der Querungsstellen an der LSA-geregelten Kreuzung Yorckstraße / Mansteinstraße / Goebenstraße / (alte) Bülowstraße ausschließlich über in die Gehwegbereiche integrierte Radwegeflächen, mit u. a. an den Bushaltestellen und den Rechtsabbiegesituationen Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern.

Gesicherte Querungsstellen für Fußgänger bestehen nur im Kreuzungsbereich Yorckstraße / Mansteinstraße / Goebenstraße / (alte) Bülowstraße. Beiderseitige Absperrgitter im Verengungsabschnitt der Yorckstraße dienen dazu, die Querung der Fahrbahn an dieser gefährlichen Stelle durch Fußgänger zu verhindern.

Für Kfz ist auf den Vorflächen der Nordseite das Parken durch Anordnung entsprechender Verkehrszeichen erlaubt (ca. 14 Stp.). Auf der Südseite ist das Parken im Fahrbahnraum entlang der Bordlinie erlaubt (ca. 8 Stp.).

2.3.2 Gebäudenutzung

Sämtliche anliegenden Gebäude weisen oberhalb ihrer Erdgeschosse augenscheinlich Wohnnutzung auf. Die Nutzung der Hofräume ist auch größtenteils von der Wohnnutzung geprägt. Sämtliche Wohnungen gelten als Mietwohnungen.

Die Erdgeschossnutzung der anliegenden Gebäude hat im Laufe der Jahre auf die negativen Raum- und Belastungssituationen reagiert. Mit Ausnahme der beiden Gastronomiebetriebe in den jeweiligen westlichen Eckgebäuden mit ihren Versuchen, sommerlich auch Außengastronomie zu betreiben, sind die übrigen EG-Zonen zwar von mehreren Ladennutzungen, aber auch für derartige Erdgeschosse nicht vorteilhafte abgeschottete Nutzungen sowie Leerstände gekennzeichnet.



Restaurant / Bar Yorckstraße Ecke Mansteinstraße



Lokal Yorckstraße Ecke alte Bülowstraße



Leerstand Nordseite

2.3.3 Freiraumnutzung

Die nördlichen Vorflächen entlang der Yorckstraßen-Fahrbahn haben neben der Passanten- und Kfz-Stellplatznutzung sowie als Abstellflächen für Motorräder und Fahrräder keinen erkennbar ausgeprägten weiteren Nutzungszweck. Auf den südlichen Vorflächen zeigt sich, mit Ausnahme parkender Kfz, ein ähnliches Bild. Im Vorfeld des Fahrschulbetriebes (Ladenräume in Hausnr. 48, Ostseite) werden neben den dortigen überwiegend komplett genutzten 11 Fahrradbügeln häufig zahlreiche Motorräder abgestellt.

Ladenauslagen im vorgelagerten Freiraum sind weder auf der Nord- noch auf der Südseite festzustellen. Die beiden Eckgaststätten platzieren im Sommer Außenmobiliar unmittelbar an der Hausfassade, nordseitig entlang der Bülowstraßenseite, südseitig ausschließlich entlang der Yorckstraßenseite. Der Freiraum am Ende der alten Bülowstraße ist nicht von aufenthaltsbezogener Nutzung geprägt. Der aufgrund der Buschvegetation etwas unübersichtliche und unstrukturierte, mit einer Toilettenkabine der Fa. Wall und einer Telefonsäule besetzte Ort bietet keinerlei attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten.

2.3.4 Beleuchtung

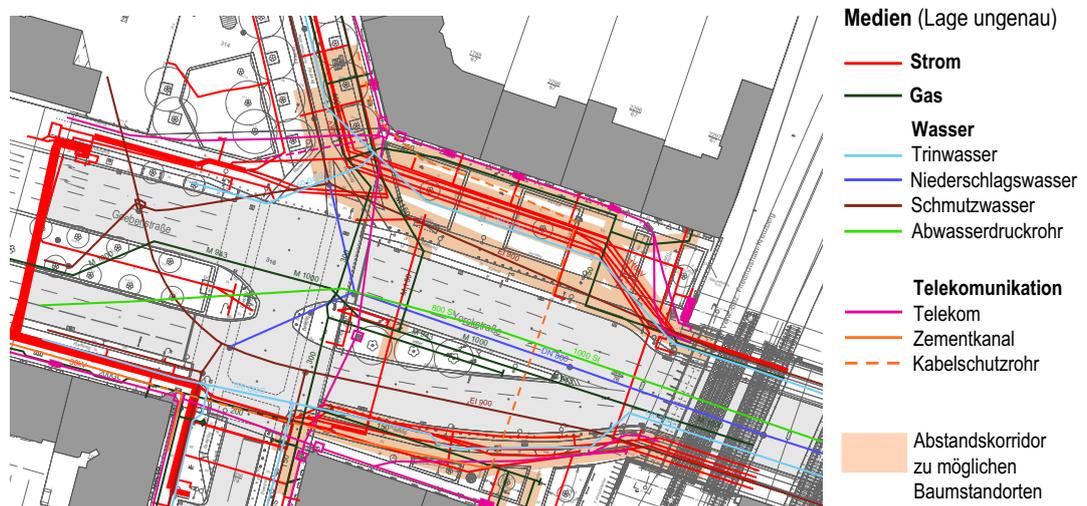
Die Straßenbeleuchtung erfolgt zurzeit im östlichen Abschnitt der Goebenstraße über Kofferleuchten (Altbestand) auf Peitschenmasten und mit Beginn der Yorckstraße, d.h. im Abschnitt Yorckstraße bis zur Brücke 1, über neuere Ansatzleuchten auf Peitschenmasten. Auf der Mittelinsel der Yorckstraße befindet sich zudem eine zusätzliche Verkehrsleuchte zur Ausleuchtung der Kreuzungs- bzw. Querungsbereiche. Eine gesonderte Beleuchtung der südlichen bzw. nördlichen Vorfläche erfolgt nicht. Der südliche Abschnitt der alten Bülowstraße wird zurzeit über vereinzelte Aufsatzleuchten (Altbestand) mit niedrigen Lichtpunkthöhen beleuchtet.

2.3.5 Medien

Unterirdisch: Auf der nördlichen und auf der südlichen Vorfläche befinden sich 30-kV als auch 110-kV-Stromkabel von Vattenfall, fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen (Kabelführungssysteme) der ITDZ, Gasanlagen (Hausanschlussleitungen 150er, 250er), Anlage der Telekom (Hausanschlüsse) sowie Trinkwasser- (100 GGG, 150 GGG) und Schmutzwasserleitungen (EI 900). Im Bereich der Mittelinsel liegen Kabel für die öffentliche Beleuchtung und für die Verkehrssignalanlagen von Vattenfall, eine Gas-Hauptversorgungsleitung (M 1000, M 943) sowie ein nicht befahrbarer Kabelschacht und die dazugehörigen Kabelkanalanlagen der Deutschen Telekom. Durch eine planungsbedingte Umverlegung dieser Anlagen entstünden Kosten von rund 50.000 €.

In der Fahrbahn befindet sich zudem ein Kanal zur Ableitung von Niederschlagswasser (DN 800) und ein Abwasserdruckrohr (800 St) (siehe Medienübersichtskarte).

Oberirdisch: Vor der nördlichen Flügelmauer der Brücke 1 befinden sich zwei Verteilerkästen der Deutschen Telekom.



3. Konzepte

3.1 Konzeptvarianten zur Straßenraumgliederung

3.1.1 Konzeptvariante 1

In dieser Variante wird der Bordlinienverlauf der Yorckstraße gegenüber dem Bestand nicht verändert. Lediglich der Radweg auf Höhe der nördlichen Bushaltestelle wird hinter das Wartehäuschen verlegt.

Die nordseitigen Kfz-Stellplätze und Pflanzbeete werden durch eine Baum-Doppelreihe ersetzt (die sich aufgrund der unterirdischen Medientrassen jedoch nicht in dieser Geometrie ohne Änderung der Leitungstrassen anlegen lässt). Auf der Südseite könnte - vorbehaltlich einzuhaltender Abstände zu den Medientrassen - eine gebäude-nahe Baumreihe entstehen (die allerdings die weitgehend unbesonnten Fassaden weiter verschatten würden).

Die Zugänge zu der Oberebene der Yorckbrücken 1 und 2 sind in dieser Variante als hinter die Flügelmauern eingebaute Treppen dargestellt.

Am Südende der alten Bülowstraße wird der Fahrbahn- und Wendebereich nach Süden hin verlängert, um einen Teil der Kfz-Stellplätze, die auf den nördlichen Gebäudevorflächen entlang der Yorckstraße aufgegeben werden, zu kompensieren.

3.1.2 Konzeptvariante 2

Die Bordlinienführungen der Yorckstraße sowie die Treppenaufgänge an der Yorckbrücke 1 werden in dieser Variante aus der 2007 von ASL erstellten Konzeption abgeleitet. Die Baumstellungen sind so angeordnet, dass sie von Westen gesehen als Doppelreihe erscheinen, lassen sich aufgrund der unterirdischen Medientrassen jedoch nicht in dieser strengen Geometrie anlegen.

Als Teil-Ersatz der Kfz-Stellplätze der nördlichen Gebäude-Vorflächen entlang der Yorckstraße wird eine vom Wendekreis der alten Bülowstraße aus zu erschließende Stellplatzanlage mit 14 Stellplätzen angeordnet.

3.1.3 Konzeptvariante 3

Angenommen wird in dieser Variante, dass in Höhe der Einmündung der Mansteinstraße der Fahrbahn-Profilwechsel von der Zweibahnigkeit zur Einbahnigkeit (unter Beibehaltung der 2 Fahrspuren je Fahrtrichtung) hergestellt werden kann. Ostseitig verbleibt entsprechend eine verkürzte und deutlich verkleinerte Querungs-Mittelinsel. In diesem Fall wird auf den Erhalt der drei in der bisherigen größeren Mittelinsel stehenden Bäume verzichtet, was der Öffnung des Visurraumes in den Yorckbrückenkorridor hinein zu Gute kommt.

Die Zugänge zu der Oberebene der Yorckbrücken 1 und 2 sind in dieser Variante als vor die Flügelmauern gesetzte Treppen dargestellt. Davor werden jeweils flache Bodenrampen angeordnet, an die im Nordplatz eine durch Treppenstufen zugängliche und im Südplatz eine durch eine flache Mauer abgegrenzte Plateaufläche angrenzt. Die Plateauflächen sollen sich vom Fahrbahnraum sowie den Rad- und Gehwegen der Yorckstraße absetzen, um dadurch die Aufenthaltsqualität vor den Gebäuden zu erhöhen. Die gebäudeseitig Räume schaffenden Baumstellungen sind auch hier vorbehaltlich der unterirdischen Medientrassen angeordnet worden und in dieser Geometrie voraussichtlich nicht realisierbar.

Die Gestaltung im Bereich der alten Bülowstraße entspricht derjenigen in Variante 1. Da hiermit nicht sämtliche aufzugebenden Kfz-Stellplätze der nördlichen Gebäude-Vorflächen entlang der Yorckstraße und auch die reduzierten südseitigen Längsparkstände kompensiert werden können, werden die Borde in der Mansteinstraße vor deren Einmündung in die Yorckstraße zugunsten von max. 7 weiteren Kfz-Stellplätzen zurückverlegt. Außerdem kann ein Längsparkstreifen mit bis zu 7 Stellplätzen entlang der nördlichen Bordlinie der Yorckstraße im Abschnitt westlich der alten Bülowstraße angeordnet werden. Optional bietet sich die Schaffung von weiteren Stellplätzen auf dem Mittelstreifen der Goebenstraße im Abschnitt westlich der alten Bülowstraße an.



Konzeptvariante 1
Fahrbahnraum entsprechend Bestand



Konzeptvariante 2
Fahrbahnraum analog ASL-Gutachten



Konzeptvariante 3
Fahrbahnraum umfassend verändert