

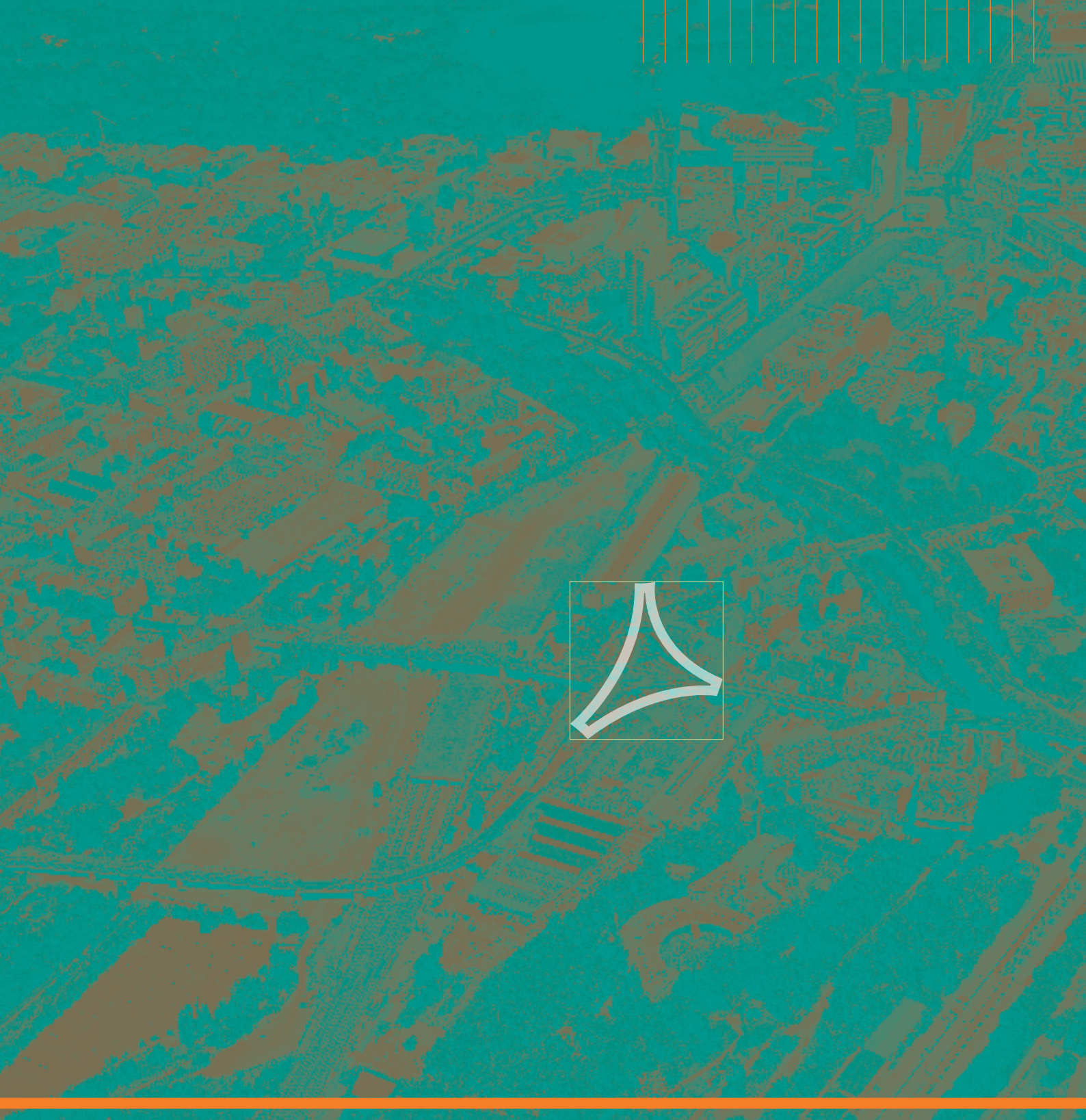


Freiraumplanung

Der Park am Gleisdreieck

Idee, Geschichte, Entwicklung und Umsetzung





Der Park am Gleisdreieck

Idee, Geschichte, Entwicklung und Umsetzung

Inhalt

Vorwort	▪ Michael Müller, Senator für Stadtentwicklung und Umwelt	5
Die Idee Park der 1.000 Stimmen	▪ Impressionen – Eine Bildstrecke ▪ Einleitung – Ein Park für das 21. Jahrhundert	6 18
Die Geschichte Graue Vergangenheit. Grüne Zukunft	▪ Das genutzte Areal ▪ Bekenntnis zum Gleisdreieck – Joseph Roth ▪ Das vergessene Areal ▪ Interview: Norbert Rheinlaender ▪ Das wiederentdeckte Areal ▪ Betongrau – Naturgrün ▪ Interview: Dr. Franz Schulz	22 28 29 34 38
Die Entwicklung Der lange Weg zum neuen Park	▪ Der mühsame Weg der Annäherung Interview: Elisabeth Meyer-Renschhausen ▪ Die Befragung der Bürger ▪ Interview: Thies Schröder ▪ Der Wettbewerb ▪ Interviews: Matthias Bauer, Norbert Rheinlaender ▪ Der Sieger – Die grüne Pause ▪ Interview: Felix Schwarz	45 50 54 58
Die Umsetzung Planung und Bau eines neuen Parks	▪ Impressionen – Eine Bildstrecke ▪ Einen Park realisieren ▪ Interview: Christoph Schmidt ▪ Die projektbegleitende Arbeitsgruppe Interviews: Regina Krokowski, Martin Seebauer ▪ Im Gespräch bleiben ▪ Interview: Ursula Renker ▪ Tage im Ostpark ▪ Eine Fotostrecke ▪ Die Initiativen im Park Interviews: Klaus Trappmann und Begzada Alatović ▪ Ein Park muss wachsen ▪ Statements von Besuchern ▪ Leben am Gleisdreieck ▪ Eine Reportage Interview: Josef Lückerrath und Gabriele Hulitschke ▪ Wie läuft es im Park am Gleisdreieck? ▪ Interview: David Keuck ▪ Der Park am Gleisdreieck ist offen für Veränderungen ▪ Christian Gaebler	62 70 72 78 80 82 86 88 93 94
Anhang	▪ Zeitstrahl ▪ Zahlen und Fakten ▪ Fotonachweis ▪ Impressum	96

Vorwort

Natur und Urbanität stellen eine zukunftsweisende Allianz für die Stadt dar

Berlin ist unbestritten eine urbane Stadt. Und doch ist Berlin auch geprägt von seinen zahlreichen Parks, Wäldern, grünen Stadtplätzen, Kleingärten, Wasserflächen und vielen privaten und öffentlichen Gärten. Diese Natur mitten in der Stadt, das Grün vor Ort, ist eine wertvolle Ressource für uns alle.

44 Prozent der Stadt machen allein die öffentlichen Grün- und Freiräume aus. Sie erhöhen die Lebensqualität für die Berlinerinnen und Berliner ebenso wie für die Gäste aus aller Welt. Das vielfältige Grün ist Reichtum und Wirtschaftsfaktor für die Metropole Berlins. Es bringt aber auch Verpflichtungen mit sich: Eine Herausforderung für uns besteht darin, es zu schützen und in seiner guten Substanz zu sichern und auszubauen.

Grünräume sind nicht nur freiraumbezogene, sondern auch soziale, kulturelle und standortpolitische Projekte der Stadtentwicklung. Die Entstehung des Parks am Gleisdreieck ist dafür ein Paradebeispiel. Durch seine besondere Geschichte, seine außergewöhnliche Vegetation und seine zentrale Lage in der Stadt hat er zu einer großen Identifizierung mit dem Projekt schon während der Planungsphase geführt. Viele Bürgerinnen und Bürger haben sich lange für seine Existenz eingesetzt und sahen Möglichkeiten, eigene Ideen zu entwickeln und umzusetzen. All diese Aktivitäten haben erst den stadtentwicklungspolitischen Erfolg des Projektes ausgemacht. Hier ist ein Ort entstanden, dessen Funktionen sich an den Erfordernissen der Nutzerinnen und Nutzer orientieren.

Das Berliner Grün ist vielschichtig. Wir brauchen ressortübergreifende Kooperationen und Allianzen ebenso wie die Mitarbeit und das Engagement von den vielen Akteuren der Stadt – von Fachleuten genauso wie von den Bürgerinnen und Bürgern. Am Gleisdreieck fand der Wille zur Beteiligung seinen Ausdruck in einem innovativen Partizipationsmodell, das den gesamten Prozess der Parkentwicklung einschloss. Neu war die breit angelegte Beteiligung vor und während der Planungsphase. Diese endete auch nicht nach Abschluss der Ausführungsplanung, sondern wurde während des laufenden Bauprozesses weitergeführt.

Diese Broschüre stellt Ihnen das jahrzehntelange Engagement für den Park am Gleisdreieck dar und wir möchten uns damit gleichzeitig bei allen Akteuren bedanken. Viele von Ihnen kommen in der Broschüre selbst zu Wort.

Ich lade Sie ein, das Berliner Grün und den öffentlichen Raum zusammen mit uns auch zukünftig zu gestalten und den neu entstandenen wunderbaren Park am Gleisdreieck für sich zu erobern!



Michael Müller



Senator für Stadtentwicklung und Umwelt



Park der 1.000 Stimmen

Etwas Neues versuchen















Ein Park für das 21. Jahrhundert

Das Gelände am Gleisdreieck hat eine bewegte Geschichte. Es diente lange Jahrzehnte dem Personen- und Güterverkehr zum Anhalter und Potsdamer Bahnhof, später auch als Trasse für die Hochbahn. Im Zweiten Weltkrieg wurde das Gelände schwer beschädigt und verödete. Erst in den siebziger Jahren entdeckten Bürgerinitiativen und bald auch Naturschützer das vergessene Biotop. Es folgten ein Vierteljahrhundert Diskussionen um das Gelände. Seine Zukunft ist jetzt gesichert. Das Gelände am Gleisdreieck ist zum Park am Gleisdreieck geworden.

Dieses Gelände ist ein besonderer Ort, über den unzählige Geschichten kursieren. Für viele Menschen ist er mit zahlreichen Erinnerungen verknüpft

und einige von ihnen haben sich Jahrzehnte mit dem Areal auseinandergesetzt. Von daher ist es angemessen, dass auf den folgenden Seiten viele Beteiligte zu Wort kommen. Ihre Erfahrungen und Ansichten sind das Prisma, in dem die Entstehung des neuen Parks gespiegelt wird.

Eine besondere Geschichte

Auch die Entstehung dieses Parks ist eine besondere Geschichte. Niemals zuvor haben sich in Berlin so viele Menschen mit Ideen und Vorschlägen in die Planung eines städtischen Parks eingebracht. Niemals zuvor gab es im Vorfeld und sogar während eines landschaftsplanerischen Wettbewerbs eine solch intensive Bürgerbeteiligung.

Und niemals vorher haben Vertreter von Initiativen und Anwohner auch den Planungs- und Bauprozess eines Parks ähnlich intensiv begleitet und mitbestimmt wie hier.

Ein schwieriger Weg

Eine solche Bürgerbeteiligung ist ein langer und schwieriger Weg. Es kommen viele Beteiligte zusammen. Am Gleisdreieck waren es gleich fünf: die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Tempelhof-Schöneberg, die Planer des Architekturbüros Loidl, die Grün Berlin GmbH als Bauherr und die Bürgerinitiativen. Die Senatsverwaltung verantwortete die Umsetzung der Planung, die Einhaltung von Budget, Zeitrahmen,

Gesetzen und Richtlinien. Die Planer wollten ihren Gewinnerentwurf realisieren. Der Bauherr musste die Probleme vor Ort meistern. Und die Bürgerinitiativen wollten auch nach dem Wettbewerb weiter ihre Ideen einbringen.

In der projektbegleitenden Arbeitsgruppe trafen sehr verschiedene, manchmal entgegengesetzte Interessen aufeinander. Das machte diese Bürgerbeteiligung, die in ihrer Dauer und Intensität ein wirkliches Pilotprojekt ist, schwierig, anstrengend und manchmal zäh. Aber die gemeinsame Arbeit hörte nie auf. Bis zur Eröffnung des Westparks fanden über 70 Sitzungen statt. Dieses intensive Verfahren war Neuland und Fehler waren unvermeidlich. Aber die Erfahrungen und

Kritiken der Beteiligten werden helfen, folgende Bürgerbeteiligungen auf ein solides Fundament zu stellen und zielführender zu organisieren.

Ein Anfang

Mit der Eröffnung des Westparks ist die Baugeschichte nicht abgeschlossen. Als Nächstes steht die Verlängerung des Parks über den Flaschenhals hin zum Natur-Park Schöneberger Südgelände an. Mit dem Bau der neuen Fuß- und Radwegeverbindung ist dann ein wichtiger Baustein der Nord-Süd-Tangente vollendet. Was aus dem Park am Gleisdreieck werden wird, entscheiden die Menschen, die ihn besuchen und nutzen und dadurch sein Bild und seinen Charakter prägen werden. ■



Graue Vergangenheit. Grüne Zukunft

Die Geschichte des Gleisdreiecks

Das genutzte Areal

Vom Bau des ersten Anhalter Bahnhofs im Jahr 1841 bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges diente das Areal am Gleisdreieck dem Verkehr vom und zum Anhalter und später dem Potsdamer Bahnhof. Es war eine Welt aus Beton und Stahl, durch die Waren aus ganz Europa rollten, um die wachsende Metropole zu versorgen.

Die Geschichte des Gleisdreiecks ist sogar in einer Stadt wie Berlin, die immer im Umbruch ist, recht ungewöhnlich. Kurz nach Gründung des Kaiserreiches entstanden nah zum Stadtzentrum der neue Potsdamer und Anhalter Bahnhof und mit ihnen im Gewirr der Schienenstränge ein Kreuzungspunkt. Er wurde Gleisdreieck genannt und gab später dem ganzen zwischen Schöneberg und Kreuzberg gelegenen Areal seinen Namen. Niemand hätte sich damals vorstellen können, dass diese riesige Anlage zwei Generationen später zerstört und vergessen werden sollte.

Das Gelände wird im Norden vom Landwehrkanal begrenzt, im Süden von den Yorckbrücken, einem Gewirr von Eisenbahntrassen über die gleichnamige Straße. Das ganze Areal wurde beim Bau im Durchschnitt drei Meter hoch aufgeschüttet. Diese aufwendige Maßnahme war notwendig, damit die ein- und ausfahrenden Züge den Landwehrkanal mit seinem regen Schiffsverkehr und die Straßen mit ihren Kutschen und Pferdebahnen problemlos überqueren konnten.

Für eine technikbegeisterte Nation waren die Eisenbahnanlagen mehr als ein Gewirr von Schienen, Stellwerken, Prellböcken, Ladehallen, Strommasten, Brücken und Viadukten. Selbst Dichter zeigten sich vom Areal begeistert: „So sieht das Herz einer Welt aus, deren Leben Radriemenschwung und



Anhalter Bahnhof, Königgrätzer Straße, Ecke Schöneberger Straße, 1901



U-Bahn Gleisdreieck, Umbau der Bahnanlagen, 1912



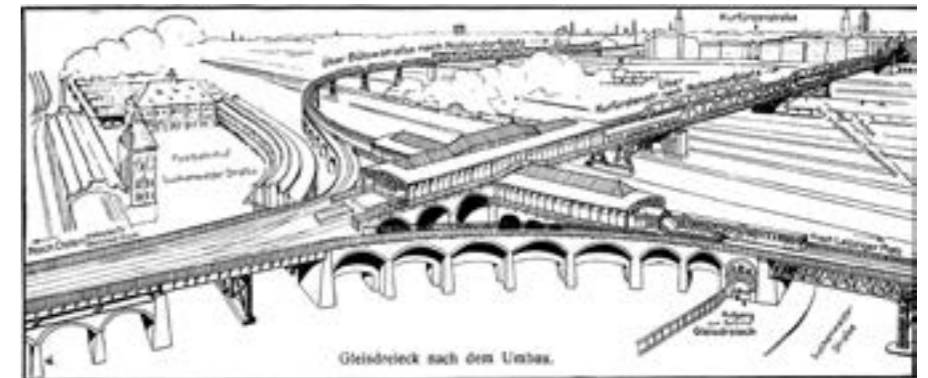
U-Bahn Gleisdreieck, Bauarbeiten an den Gleisanlagen, 1912



Das Gleisdreieck um 1920



U-Bahn-Hochbahnhof
Gleisdreieck, 1902



Gleisdreieck
nach dem Umbau, 1915



Ruinen des
Anhalter Bahnhofes, 1945

„So sieht das Herz einer Welt aus, deren Leben Radriemenschwung und Uhrenschlag, grausamer Hebeltakt und Schrei der Sirene ist.“
Joseph Roth

Uhrenschlag, grausamer Hebeltakt und Schrei der Sirene ist“, schrieb Joseph Roth, österreichischer Romanier und Berliner Korrespondent der „Frankfurter Zeitung“, 1924 in einem Artikel mit dem Titel „Bekanntnis zum Gleisdreieck“.

Die Gefühle des Stadtchronisten Walther Kiaulehn gegenüber dem Areal waren deutlich zwiespältiger. In seiner Stadtbiografie „Berlin – Schicksal einer Weltstadt“ schrieb er: „Wenn die Hochbahn über die weite, öde, schienenglitzernde Fläche des Reichsbahngeländes beim Gleisdreieck hinfuhr, verlangsamte sie die Fahrt auf Schritttempo. Das war für jeden Berliner ein nie versagender Gruseffekt, denn hier hatte die

Hochbahn vor langen Jahren ihr einziges, großes Unglück gehabt, ein Zug war in die Tiefe gestürzt und viele Menschen waren getötet worden. Die Fahrt über das Gleisdreieck war immer wieder eine Totenehrung.“

Geradezu vernichtend fiel das Urteil des berühmten Städtebaukritikers Werner Hegemann Anfang der dreißiger Jahre aus. Für ihn war das Gleisdreieck nicht mehr als ein „unverdaulicher Fremdkörper“ im Leib von Berlin.

„Ein Tempel der Technik unter freiem Himmel“ (Joseph Roth)
Das Eisenbahnzeitalter begann in Berlin und in Preußen im Herbst 1838 mit der Eröffnung der Bahnverbindung



Ausschnitt aus dem Berliner Stadtplan des Kartografen Julius Straube

zwischen den Residenzen Berlin und Potsdam. Die sogenannte Hofbahn war eingleisig mit Ausweichmöglichkeiten in Steglitz und Zehlendorf angelegt. Der Zug benötigte nur etwa 60 Minuten für die 26 km lange Fahrt, eine Postkutsche war dagegen auf den holprigen Straßen mehr als drei Stunden unterwegs. Die Dampfmaschine beschleunigte das Leben auf eine in der Menschheitsgeschichte bisher undenkbare Geschwindigkeit. „TEMPO! TEMPO!“ Das sollte in den 1920er Jahren eine der beliebtesten Charakterisierungen für das Berliner Lebensgefühl werden.

Allein in den ersten vier Jahren nach der Eröffnung der Berlin-Potsdamer Bahn wurden vier weitere Bahnhöfe in der Stadt eingeweiht, darunter 1841 der erste Anhalter Bahnhof. Doch so rasant die preußischen Ingenieure auch planten und bauen ließen: Die Stadt war schneller. Schon bald konnten die nah beieinander liegenden Anhalter und Potsdamer Bahnhöfe den Andrang der Menschen und den Hunger nach Waren nicht mehr bewältigen. Erweiterungen, insbesondere für den Güterverkehr, entstanden. Sie durchkreuzten die lang gehegte Vision des königlichen Gartendirektors Peter Joseph Lenné (1789–1866). Er hatte schon um 1840 eine umfassende Umgestaltung des Stadtbildes um das damalige Gleisdreieck-Gelände geplant und wollte die nach preußischen Generälen benannten Straßen wie die Bülow- und Hornstraße durch breite Boulevards und eine Reihe von Schmuckplätzen miteinander verbinden. Diese „Schmuck- und Grenzzüge“ übernahm der Regierungsbaumeister James Hobrecht für seinen Generalzug, der aber in weiten Teilen nicht über die Planung hinauskam. Die Bahn hatte die Ruhmesallee bereits weiträumig mit Gleisen belegt.

„Die Mutterhöhle der Eisenbahnen“ (Walter Benjamin)

Am Kopf des Gleisdreiecks, jenseits des Landwehrkanals, stand der neue Anhalter Bahnhof. Er war kurz nach der Reichsgründung 1871 nach einem Entwurf des Architekten Franz Schwechten gebaut worden, der auch die Planung der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche verantwortete. Für den backsteinernen, im Neorenaissancestil errichteten Bau mit zahlreichen Dekorationen aus Terrakotta hatte Schwechten sogar einige persönliche Zimmer für den Kaiser gestaltet. Die von Hans Seidel entworfene Halle galt als technische Sensation. Das freitragende Dach hatte eine Spannweite von 61 Metern und war damit breiter als die Straße Unter den Linden – bei einer imposanten Scheitelhöhe von 34 und einer Länge von 170 Metern. Selbst der kritische Walter Benjamin war schwer beeindruckt und sprach von der „Mutterhöhle der Eisenbahnen“. Immer wieder drängten sich die Berliner und Berlinerinnen in der mächtigen Halle, wenn ein „großer Bahnhof“ anstand – so 1889, als Wilhelm II. in weißer Uniform und buchstäblich mit Pauken und Trompeten Italiens König Umberto empfing.

Vom Anhalter und dem nur 650 Meter entfernt liegenden Potsdamer Bahnhof aus öffneten sich die Gleisfelder der Eisenbahn über den Landwehrkanal hinweg zu riesigen Rangierflächen und Güteranlagen. In dieses Netz aus Stahl und Stein bauten die Planer der damals privaten Bahngesellschaft zusätzlich zwei Hochbahnlinien ein. Nach einem schweren Unfall entstand am Gleisdreieck 1912 eine kreuzförmige Bahnhofoanlage auf zwei Ebenen.

Auch der Fern- und Güterverkehr lief über das Gelände in Richtung Potsdamer und Anhalter Bahnhof. 1913 traf Zar Nikolaus II. zur Hochzeit der Kaisertochter Viktoria Luise ein. Karl

Liebnecht kam nach seiner Entlassung aus dem Gefängnis Ende Oktober 1918 am Anhalter an, um die Revolution zu organisieren, und von hier fuhr Friedrich Ebert 1919 zur Nationalversammlung nach Weimar. Den größten Bahnhof der Geschichte inszenierten die Nationalsozialisten im Sommer 1940, als Adolf Hitler nach dem siegreichen Frankreich-Feldzug auf Gleis 1 eintraf.

Zehn Jahre später ähnelte diese Kulisse nur noch einer gespenstischen Ruine. Vom Anhalter Bahnhof war allein

der traurige Rest des Eingangsportals übrig geblieben. Auch die Güteranlagen waren zu weiten Teilen zerstört. Vielleicht hätte es sogar einen Neuanfang gegeben. Doch der Berliner Schienenverkehr lag jetzt in den Händen der Deutschen Reichsbahn Ost. Sie kappte im Mai 1952 die Fahrten in den Westen der Stadt. Das Nachrichtenmagazin „Der Spiegel“ schrieb: „Letzter Mieter im Bahnhof (Sitz: die Gepäckaufbewahrung) war ein Handelsunternehmen. Branche: Kartoffeln. Schicksal eines deutschen Weltbahnhofs.“ ■



Hochbahn Gleisdreieck im Bau

„Immer wieder drängten sich die Berliner und Berlinerinnen in der mächtigen Halle, wenn ein ‚großer Bahnhof‘ anstand – so 1889, als Wilhelm II. in weißer Uniform und buchstäblich mit Pauken und Trompeten Italiens König Umberto empfing.“

„Letzter Mieter im Bahnhof war ein Handelsunternehmen. Branche: Kartoffeln. Schicksal eines deutschen Weltbahnhofs.“
Der Spiegel

Joseph Roth – Bekenntnis zum Gleisdreieck (Auszug)



Joseph Roth

„Ich bekenne mich zum Gleisdreieck. (...) So sieht das Herz einer Welt aus, deren Leben Radriemenschwung und Uherschlag, grausamer Hebeltakt und Schrei der Sirene ist. So sieht das Herz der Erde aus, die tausendmal schneller um ihre Achse kreist, als es Tag-und-Nacht-Wechsel uns lehren will, deren unaufhörliche, unsterbliche Rotation Wahnsinn scheint und Ergebnis mathematischer Voraussicht ist; deren rasende Schnelligkeit sentimental Rückwärtssehern brutale Vernichtung innerlicher Kräfte und heilenden Gleichgewichts vortäuscht, aber in Wirklichkeit lebenspendende Wärme zeugt und den Segen der Bewegung.

In den Gleisdreiecken, Gleisvierecken vielmehr, laufen die großen, glänzenden, eisernen Adern zusammen, schöpfen Strom und füllen sich mit Energie für den weiten Weg und die weite Welt: Aderndreiecke, Adernvielecke, Polygone, gebildet aus den Wegen des Lebens: man bekenne sich zu ihnen! (...)

„Eiserne Landschaft“ ist vielleicht das Wort, das den Tummelplätzen der Maschinen gerecht wird. Eiserne Landschaft, großartiger Tempel der Technik unter freiem Himmel, dem die kilometerhohen Schloten der Fabriken lebendigen, zeugungsmächtigen, Bewegungsfördernden Rauch darbringen. Ewiger Gottesdienst, der Maschinen im weiten Umfang dieser Landschaft aus Eisen und Stahl, deren Ende kein menschliches Auge sieht, die der graue Horizont umklammert.

So ist das Reich des neuen Lebens, dessen Gesetze kein Zufall stört und keine Laune verändert, dessen Gang erbarmungslose Regelmäßigkeit ist, in dessen Rädern das Gehirn wirkt,

nüchtern, aber nicht kalt, die Vernunft unerbittlich, aber nicht erstarrt. Denn nur der Stillstand erzeugt Kälte, die Bewegung aber, durch Berechnung bis zu den Grenzen der Leistungsfähigkeit gesteigert, schafft immer mehr Wärme. (...) Im Bereich meines Gleisdreiecks herrscht der Wille des konsequenten Gehirns, der, um des Erfolges sicher zu sein, sich nicht in einen unzuverlässigen Leib verpflanzte, sondern in den Körper unbedingter Sicherheit: in den Körper der Maschine. (...)

In dieser Welt gilt jede menschliche Ausdrucksmöglichkeit weniger, als die mechanische Zeichensetzung eines Instruments. Wichtiger als ein Arm ist hier ein Hebel, mehr als ein Wink ein Signal, hier nützt nicht das Auge, sondern die Laterne, kein Schrei, sondern der heulende Pfiff des geöffneten Ventils, hier ist nicht die Leidenschaft allmächtig, sondern die Vorschrift, das Gesetz. (...)

So ein Gleisdreieck von machtvollen Dimensionen wird die zukünftige Welt sein. Die Erde hat mehrere Umformungen durchgemacht – nach natürlichen Gesetzen. Sie erlebt eine neue nach konstruktiven, bewußten, aber nicht weniger elementaren Gesetzen, Trauer um die alten Formen, die vergehen – ähnlich dem Schmerz eines Antidiluvialwesens um das Verschwinden der prähistorischen Verhältnisse.

Schüchtern und verstaubt werden die zukünftigen Gräser zwischen metallenen Schwellen blühen. Die „Landschaft“ bekommt eine eiserne Maske. ■

„Bekenntnis zum Gleisdreieck“, abgedruckt in: Michael Bienert (Hg.), Joseph Roth in Berlin, S. 145–148, Verlag Kiepenheuer & Witsch, Köln 2010.



Das vergessene Areal

Der Potsdamer Bahnhof war im Krieg völlig ausgebrannt, wurde 1951 stillgelegt und zehn Jahre später abgerissen. Der Anhalter Bahnhof verwaiste. Arbeiter trugen ihn bis auf den durch Gewehrschüsse pockennarbigem Portalrest ab. Im selben Jahr zogen von Grenztruppen unterstützte und bewachte Kolonnen am Brandenburger Tor, entlang des Tiergartens und vorbei am Potsdamer Platz hin zur Stresemannstraße die Mauer hoch. Das Gleisdreieck lag jetzt für fast dreißig Jahre im Schatten der neuen Grenze.

Ein Biotop ohne Absicht und Plan

Während die Geschäftigkeit auf dem Gleisdreieck immer weiter abnahm und schließlich zum Erliegen kam, wuchs auf dem Gelände zwischen Stahl, Beton und Stein gleichzeitig unbemerkt und unbeachtet ein ungewöhnliches Biotop heran. Über die „eiserne Landschaft“ von Joseph Roth war binnen drei Jahrzehnten mehr als nur Gras gewachsen.

Es gab auf dem vergessenen Areal keine Humusschicht und damit keinen Boden, der Regenwasser auffangen konnte. Die schnell voranschreitende Verwilderung war umso erstaunlicher. Wildes Grün überzog das Gelände. Fliederbüsche, Wein, Brombeerranken und Wildrosen wuchsen. Halbzerfallene Lokschruppen und Weichenstellhäuschen verschwanden im Gestrüpp. Als Naturschützer das Gelände untersuchten, entdeckten sie eine sehr ungewöhnliche städtische Vegetation mit Seltenheiten wie der bis zu zehn Meter hohen und weiß blühenden Weichselkirsche, deren Samen Güterwaggons aus Ostpreußen herantransportiert hatten. Auf nährstoffarmen Böden und märkischem Sand, auf Schotter und aus den Fugen von Pflaster und Beton, zwischen verrostenden Gleisen und auf Geröllfeldern wuchs eine große Vielfalt an Pflanzen heran und Tiere fanden einen neuen Lebensraum: Moose, Gräser, Robinien, chinesische Götterbäume und Eichen breiteten sich aus, Füchse und Marder, Hasen, Kaninchen und Eichhörnchen bevölkerten das Areal ebenso wie Bienen, Heuschrecken und Grillen. Die Vogelarten waren kaum zu zählen. Es gab Amseln, Blaumeisen, Buchfinken, Eichelhäher, Elstern, Nachtigallen, Rotkehlchen, Turmfalken, Zaunkönige und Dutzende weiterer Arten. 1980 listete ein Gutachten 413 verschiedene Pflanzenarten auf, ein weiteres Gutachten kam drei Jahre später auf zehn Säugetier- und 112 Schmetterlingsarten. Das Gleisdreieck war ohne Absicht und Plan zu einem Refugium für Flora und Fauna geworden.



„Mehr als 60 verschiedene Gehölze grünten in den Halbruinen der Lokschruppen und Stellwerke. Pappeln wuchsen aus vermodernenden Coupéwagen. Hochstauden überwucherten Prellböcke, in den Lokdrehscheiben gediehen Weiden und Hängebirken.“

Widerstand gegen die Verkehrspolitik

Bedroht wurde das Gleisdreiecksgelände durch die Verkehrsplanung. Der Senat hatte ein Konzept entwickelt, um das alte Zentrum in Ost-Berlin durch Autobahnen zu „tangieren“. Der Flächennutzungsplan für West-Berlin sah 1965 eine Nord-, Süd-, Ost- und Westtangente vor, welche die historische Mitte Berlins mit gleich 52 Tunnelbauwerken umschließen sollten. Der erste Abschnitt der Westtangente von der Birkbuschstraße in Steglitz bis zum Sachsendamm in Schöneberg wurde 1968 eingeweiht. Gegen den geplanten Weiterbau Richtung Norden gab es Widerstand. Ein „Bürgerkomitee Verkehrspolitik“ organisierte mit zwei Fahrraddemonstrationen auf dem Kurfürstendamm erste Aktionen gegen den wachsenden Autoverkehr. Noch war die Beteiligung gering. Gerade einmal 150 bzw. 90 Personen beteiligten sich an den Protestfahrten.

Der geplante Ausbau der Osttangente führte schon zu heftigerem Widerstand. Eine neue Bürgerinitiative gegen die Autobahnplanung in Kreuzberg und Neukölln entstand und die um ihre Anlagen besorgten Kleingärtner schrieben Petitionen und brachten ihr Anliegen in die Presse. Der Senat reagierte und erklärte die Westtangente zum vorrangigen Projekt.

Die Westtangente

Aber auch gegen dieses Vorhaben formierte sich der Widerstand. Die „Bürgerinitiative Westtangente“ organisierte alternative Stadtrundfahrten und eine Wanderausstellung, sie rief regelmäßig zu Demonstrationen auf und sie reichte einen eigenen Entwurf zur Entwicklung des Schöneberger Autobahnkreuzes ein, mit dem sie sogar den vom Senator für Wissenschaft und Kultur ausgelobten Lenné-Preis für Landschaftsarchitektur gewann.

Die Initiative brachte zwei Ideen in die Diskussion ein. Sie schlug vor, das Autobahnkreuz mit Tunneln und einem Berg abzudecken und darauf einen Freizeitpark einzurichten. Alternativ regte sie an, das Kreuz und den S-Bahn-Trog der Wannesebahn quer durch Schöneberg als Grünzug auszubauen. Um ihre Vorstellungen zu veranschaulichen, veranstaltete die Initiative unter dem Motto „Wir nutzen unsere Grünflächen“ ein Picknick auf dem zukünftigen Straßen-Schnittpunkt und problematisierte gleichzeitig die Grünflächenplanung. Sie hatte gute Argumente: Gerade die beiden Bezirke Schöneberg und Kreuzberg, die von der neuen Tangente durchschnitten werden sollten, waren reine Stein- und Betonwüsten. Grünanlagen nahmen gerade einmal fünf Prozent der Schöneberger und nur drei Prozent der Kreuzberger Fläche ein – wobei in diese Statistik sogar die begrünten

Mittelstreifen der Hauptverkehrsstraßen eingerechnet waren. Die beiden Bezirke waren damit Schlusslichter im städtischen Grün-Ranking.

Die Senatspläne stießen auf immer größere Ablehnung. 1977 sammelte die Initiative 4.500 Unterschriften gegen den Bau der Westtangente. Im selben Jahr nahmen 8.000 Menschen an einer Protest-Sternfahrt teil. Die Politik reagierte auf den immer weiter wachsenden Protest. 1981 nahm der sozialdemokratische Bürgermeister Hans-Jochen Vogel Abschied von den ursprünglichen Zielen.

Der Widerstand war damit nicht beendet. Schon 1978 hatte die Bürgerinitiative das Konzept eines Grünverbindungsnetzes entwickelt. Es sollte von der Bahnbrache des Schöneberger Südgeländes, dem sogenannten Flaschenhals, über das Gleisdreieck-Gelände hin zum Tiergarten und zum Tegeler Forst führen und dabei unter anderen den Humboldthain, den Schillerpark, den Park Rehberge und die Jungfernheide anschließen. Die Initiative verband ihre Ablehnung des Autobahnbaus mit einem positiv formulierten Ziel, das jetzt ins Zentrum der Aktivitäten rückte. Es begann wieder einmal, was der Berliner Architekt und Stadtplaner Martin Wagner schon in den 1920er Jahren erlebt hatte: „Der Kampf um Freiflächen ist ein Kampf um Quadratmeter, um Maß, Lage und Form.“

Dennoch änderte sich lange nichts am Dornröschenschlaf des Geländes. Der Zugang war untersagt, das Gebiet durch die ringsherum stehenden hohen Mauern nicht einzusehen. Einige Bewohner aus den angrenzenden Quartieren entdeckten das Gebiet dennoch für sich. Es war ein seltsames Biotop: grün und rostig, voller Leben und Zerfall, mitten in der Stadt gelegen und gleichzeitig sehr weit von ihr entfernt. ■



„Wildes Grün überzog das Gelände. Fliederbüsche, Wein, Brombeerranken und Wildrosen wuchsen. Halberfallene Lokschruppen und Weichenstellhäuschen verschwanden im Gestrüpp.“

„Das Gelände am Gleisdreieck war eine Landschaft für Entdecker.“

Norbert Rheinlaender, Architekt und Mitgründer der AG Gleisdreieck

Herr Rheinlaender, Sie engagieren sich seit 40 Jahren in der Bürgerinitiativbewegung. Was treibt einen so lange an? Ich möchte neben meinem Beruf auch meine politischen Ambitionen leben. Das bin ich der Gesellschaft als Staatsbürger einfach schuldig. Um eine Meinungsänderung und alternative Gestaltungsidee durchzusetzen, genügen nicht ein paar Jahre. Und müde zu werden hatte ich gar keine Zeit.

Anfang der 70er Jahre organisierte ein „Bürgerkomitee Verkehrspolitik“ den ersten Widerstand gegen die Autopolitik des Senats. Waren Sie schon damals dabei?

Das war mein Einstieg. Ich hatte Architektur studiert, aber den Mund aufzumachen habe ich mich lange nicht getraut. Beim Thema Verkehrspolitik glaubte ich aber etwas sagen zu können. Und dann habe ich mich allein 25 Jahre mit dem Thema Autobahnen in Berlin herumgeschlagen.

Sie forderten statt einer Autobahntangente eine Grüntangente. Was war Ihre Vorstellung?

Ich bin zwar zu Zeiten der Studentenunruhen nach Berlin gekommen, aber ich war eindeutig ein Kind der Umweltbewegung. Von daher hatten wir schnell die Idee einer Grüntangente. Wir wollten nie einfach gegen, sondern auch für etwas sein. Wir dachten, wenn wir den Leuten schon das Autofahren madig machen, müssen wir ihnen andere Verkehrsmittel und Erholung im Wohnbereich anbieten. So sind wir

auf das Gelände am Gleisdreieck gekommen. Wir haben über 20 Jahre Führungen über das Gelände bis zum Südgelände angeboten, zu denen immer zwischen zehn und 30 Leuten kamen. Was Spannenderes gab es nicht. Das Gelände am Gleisdreieck war eine Landschaft für Entdecker.

Wann hatten Sie zum ersten Mal den Eindruck, wirklich etwas zu bewegen? Ich war in den 70er Jahren auch selbst ein paar Jahre SPD-Mitglied. Aber ich habe gemerkt, dass ich mit meinem Thema nicht weiterkomme. Die Partei trug es nicht mit. Wir hatten 1975 in der Kreisdelegiertenversammlung Schöneberg eine Abstimmung zum Bau der Westtangente und sind mit 11 zu 108 Stimmen untergegangen. Zehn Jahre später lag das Verhältnis schon bei 45 zu 55 Stimmen. Neue Ideen brauchen einfach ihre Zeit.

Mit wie vielen Senatoren haben Sie sich eigentlich im Lauf der Jahrzehnte auseinandergesetzt und gab es einen, mit dem Sie inhaltlich weitgehend übereingestimmt haben?

Ich habe nachgezählt. Es waren elf. Mit Peter Strieder ging es ganz gut. Er erklärte 1980 als Kreuzberger Bürgermeister, wenn es eine Initiative gegen diesen unsinnigen Tunnel im Tiergarten gäbe, wäre er sofort dabei. Wir haben ihm gleich eine Eintrittserklärung geschickt. Er ist sofort eingetreten und hat uns später zum 20-Jährigen sogar eine Kiste Prosecco spendiert. Mit anderen Politikern lief



Norbert Rheinlaender

es nicht so gut. Bürgermeister Dieppen hat noch 1986 eine Schandfleckentour entlang der Berliner Mauer organisieren lassen. Er ist mit Journalisten vom Wedding zum Landwehrkanal gelaufen und sah die Fläche am Gleisdreieck als Schandfleck an. Sein Verständnis für ökologische Belange war wirklich extrem wenig ausgeprägt. ■

Das wiederentdeckte Areal

Ende der 1970er Jahre entdeckten die Bürgerinitiativen das Gelände für sich. 1979 initiierten sie einen Ideen-Wettbewerb „Grüntangente statt Westtangenten“. Bausenator Harry Ristock sah im Gleisdreieck ein „Filetstück“. 1982 siedelte das Deutsche Technikmuseum auf dem Areal an und immer mehr Anwohner entdeckten das verwunschene Gebiet am Rande der Stadt.

Die Besitzverhältnisse des Geländes am Gleisdreieck waren kompliziert. Eigentümer war laut Grundbuch das nicht mehr existente Deutsche Reich. Die Geländehoheit übten die Alliierten aus. Die Betriebsrechte für die toten Bahnanlagen lagen bei der Ostberliner Reichsbahndirektion. Und dann gab es noch als Treuhänder die Westberliner Verwaltung des ehemaligen Reichseisenbahnvermögens.

Es wanderten diverse Pläne zur Belegung des „Filetstücks“ – so Ende der 1970er Jahre der damalige Senator für das Bau- und Wohnungswesen Harry Ristock – durch die Senatsverwaltungen und bald waren am Gleisdreieck die Landvermesser unterwegs. Zur Debatte standen die Bebauung mit Wohnhäusern, die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe, Frei- und Nutzungsflächen für das geplante Verkehrsmuseum, ein Busbahnhof und ein Stadtpark.

Das Technikmuseum

Eine Aufwertung erlebte das vergessene Areal am Gleisdreieck 1982 auch durch die Gründung des Deutschen

Technikmuseums Berlin, das genau zwischen dem heutigen Ost- und Westpark liegt.

Bis zu den Bombardements während des Zweiten Weltkrieges gab es in der Stadt Dutzende großer und kleiner technischer Museen. Zu ihnen zählten die Deutsche Luftfahrt-Sammlung, das Verkehrs- und Baumuseum und das Institut und Museum für Meereskunde. Fast alle Sammlungen waren im Bombenhagel untergegangen. Aber einige Relikte des Meereskunde-Museums und zahlreiche Objekte des Verkehrs- und Baumuseums hatten den Krieg schadlos überstanden. Diese Bestände nahm das neue Technikmuseum auf. Zu den Exponaten zählte das weltweit erste U-Boot, der „Brandtaucher“. Und auch die Bestände des 1906 eröffneten und im Krieg weitgehend unzerstörten Verkehrs- und Baumuseums bereicherten das neue Haus.

Das Technikmuseum fand seinen Standort in der Nähe des Landwehrkanals auf einem alten Gewerbe- und Bahngelände von 1874 in der Trebbiner Straße. Hier standen noch immer das Bahnbetriebswerk des Anhalter Güterbahnhofs mit zwei Ringlokschuppen sowie die Verwaltungsgebäude der Markt- und Kühlhallengesellschaft. Neben dem ehemaligen Berliner Postbahnhof unweit des U-Bahnhofs Gleisdreieck integrierte das Technikmuseum auch Elemente der Gleisdreieckarchitektur. Zu ihnen zählten Teile der alten Gleisanlagen, zwei Lokschuppen, die Drehscheiben, das Beamtenhaus und der Wasserturm.

„Auf dem einst mit Sand aufgeschütteten Plateau hatte sich eine einzigartige Landschaft entwickelt. Dafür nannten Ökologen drei Gründe: Die ungestörte Entwicklung der Vegetation über Jahrzehnte. Das ungewöhnlich milde Berliner Innenstadtklima. Und die durch Bahn und Frachtgut eingeschleppten fremden Pflanzen aus anderen Regionen und Ländern.“

„Kreuzberg wird 63 Hektar schöner“

(Bausenator Harry Ristock) Die Biologen und Ökologen, die im Auftrag des Senats auf dem Gelände Inventur gemacht hatten, unterstrichen die Einmaligkeit des Areals. Auf dem einst mit Sand aufgeschütteten Plateau hatte sich eine einzigartige Landschaft entwickelt. Dafür nannten sie drei Gründe: Die ungestörte Entwicklung der Vegetation über Jahrzehnte. Das ungewöhnlich milde Berliner Innenstadtklima. Und die durch Bahn und Frachtgut eingeschleppten fremden Pflanzen aus anderen Regionen und Ländern.

Langsam entdeckten immer mehr Anwohner das Areal für sich. Es war immer noch schwer zugänglich und das Betreten war wie eh und je verboten. Aber wer sollte das kontrollieren? Die ungebetenen Besucher flanierten also über das Gelände und freuten sich über typische Eisenbahnpflanzen wie Goldrute, Nachtkerze und Kamille. Sie fanden Nischen und Plätze zum Grillen und Feiern. Die in der Regel nur buschhohe Steinweichsel bildete auf dem Gleisdreieck einen meterhohen Wald mit lauschigen Verstecken. Mit Charme und ein wenig Frechheit eigneten sich Anwohner das Gelände an und erklärten es zu ihrem sommerlichen Treffpunkt. Sie hatten eine romantische Wahl getroffen. Mehr als 60 verschiedene Gehölze grünten in den Halbruinen der Lokschuppen und Stellwerke. Pappeln wuchsen aus vermodernden Coupéwagen. Hochstauden überwucherten





Prellböcke, in den Lokdrehweiden gediehen Weiden und Hängebirken.

Dieser „Natupark“ solle, so forderten jetzt die Ökologen, möglichst ungestört weiter gedeihen. Die Ruinen müssten sich überlassen bleiben. Nur Fuß- und Radwege sollten ihrer Meinung nach das Areal erschließen,

auf dem sich, wie der Ökologe und heutige Naturschutzbeauftragte des Landes Berlin Prof. Dr. Ingo Kowarik schrieb, unter den besonderen Bedingungen eine „Natur der vierten Art“ entwickelte. Damit meinte er eine stadtspezifische Natur an technisch geprägten Standorten, die weder

geplant, bewirtschaftet oder gepflegt wird. Die wenigen Besucher – noch war der Zugang ja verboten – verfielen dem Charme dieser chaotischen und wildwüchsigen Landschaft. Sie empfanden die Ungeordnetheit und das Ungebändigte als besondere Qualität.



Ein Meilenstein auf dem Weg zum Park war die Wahl im Frühjahr 1989. Nach dem überraschenden Sieg schrieben die SPD und die Alternative Liste in ihrer Koalitionsvereinbarung den endgültigen Verzicht auf einen weiteren Ausbau der Schnellstraßen fest. Auf den Tag genau 15 Jahre nach

ihrer Gründung fällt die Bürgerinitiative Westtangente den Beschluss, trotzdem weiterzuarbeiten. Das alte und neue Ziel: die Verwirklichung der Grüntangente. Dieses Ziel sollte sie in den folgenden Jahren mit einer imponierenden Vielfalt an Aktionen weiterverfolgen: Unterschriftensammlungen,

Informationsständen, sehr gut besuchten Gelände-Spaziergängen, Festen, Baumwachen, Ausstellungen, Menschenketten, Picknicks, Teilnahmen an Bürgerbeteiligungsverfahren, Klagen vor Gericht sowie Einsprüchen bei förmlichen Planungsverfahren. Und dann fiel die Mauer. ■

Betongrau – Naturgrün

Die Bilder vom Fall der Mauer gingen um die Welt. In Ost-Berlin lagen sich am späten Abend des 9. November 1989 fremde Menschen lachend und jubelnd in den Armen. Auf der Mauer vor dem Brandenburger Tor tanzten die Menschen und sangen „So ein Tag, so wunderschön wie heute“.

Sechs Wochen später prophezeite der „Spiegel“ der Stadt eine grandiose Zukunft: „Berlin wächst wieder zu Berlin zusammen, zur Metropole von morgen, zumindest zur Kernstadt eines bärenstarken Lebens- und Wirtschaftsraumes mit fünf Millionen Einwohnern.“ Und im Zentrum dieser Metropole lagen mit dem Potsdamer und Leipziger Platz zwei der früher einmal quirligsten und aufregendsten Plätze von Berlin.

Plötzlich gab es, an das Gelände am Gleisdreieck grenzend, eine riesige Freifläche, die einmal der verkehrsreichste Platz Europas und beinahe legendäres Sinnbild des modernen Großstadtlebens gewesen war: Tagsüber bevölkert von Angestellten, Sekretärinnen, Flaneuren und staunenden Touristen, nachts das beliebteste Rotlichtviertel der Stadt mit Varietés in den Seitenstraßen und Prostituierten, die am Bordstein mit potenziellen Kunden anbändelten. Das lag mehr als ein halbes Jahrhundert zurück und mit dem Bau der Mauer war dieses geplante 500.000 Quadratmeter große Areal zum Grenzgebiet und aus westlicher Perspektive zum eindrucksvollen Symbol des Kalten Krieges geworden. Es gab kaum einen Berlinbesucher, der hier nicht betroffen

und kopfschüttelnd auf der Aussichtsplattform stand. Jetzt träumten Stadtplaner und Architekten von einer aufregenden Zukunft. Sie wollten nicht nur die Wunden der Stadt heilen, sondern auf dieser Steppe in der einst brodelnden Mitte „Träume verwirklichen“, mit „breiter Bürgerbeteiligung“ ein „echtes Forum“ in „völlig neuer Bildhaftigkeit“ schaffen.

Der neue Potsdamer Platz

Schon drei Monate später gab Edzard Reuter, Sohn des beliebten Berliner Nachkriegs-Bürgermeisters und Vorstandsvorsitzender der Daimler-Benz AG, die Absicht des Konzerns bekannt, am Potsdamer Platz auf 62.000 Quadratmetern seine Dienstleistungsunternehmen ansiedeln zu wollen. Der Senat war begeistert. Er drängte die Instanzen, noch im März eine Rahmenplanung vorzulegen. Danach sollte es schnell weitergehen: Ein städtebaulicher Wettbewerb sollte im nächsten Jahr folgen, Baubeginn sollte in zwei und Fertigstellung in fünf Jahren sein.

Der erste Preis des Wettbewerbes ging an die Münchner Architekten Hilmer und Sattler, die eine traditionelle kompakte Stadtstruktur mit Blöcken und Straßen und Plätzen entwickelten. Die Stadt hatte ihr planerisch traditionelles, aber mehr an den Bedürfnissen der Bewohner und Besucher orientiertes Konzept durchgesetzt, die Investoren konzentrierten sich auf die Gestaltung ihrer Gebäude.

Die Idee eines Parks auf dem Gelände am Gleisdreieck rückte durch die Visionen und Streitereien um ein



„Berlin wächst wieder zu Berlin zusammen, zur Metropole von morgen, zumindest zur Kernstadt eines bärenstarken Lebens- und Wirtschaftsraumes mit fünf Millionen Einwohnern.“
Der Spiegel

„Der Kampf um Freiflächen ist ein Kampf um Quadratmeter, um Maß, Lage und Form.“
Martin Wagner



drittes Berliner Zentrum wieder in den Hintergrund. Als einen wichtigen Schritt zur Grüntangente hatten Initiativen und Stadtplaner die für das Jahr 1995 geplante Bundesgartenschau angesehen. Noch 1991 initiierten die Bundesgartenschau Berlin GmbH und das Bezirksamt Kreuzberg einen gemeinsamen Ideenwettbewerb für das renommierte grüne Projekt. Aber im Angesicht der großen finanziellen Herausforderung im Osten der Stadt wurde die Bundesgartenschau abgesagt.

Um die Abläufe auf der riesigen Fläche am Potsdamer Platz zu organisieren, gründeten fünf Investoren (Deutsche Bahn AG, debis, Sony/Tishman Speyer, ABB und das Land Berlin) die gemeinsame Baustellenlogistik Potsdamer Platz GmbH. Damit kam das Gelände am Gleisdreieck ins Spiel. 1992 beschloss die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, die Logistik für die Baustellen am Potsdamer Platz und den neuen Tiergartentunnel auf dem Gelände einzurichten.

Geld für neues Grün

Eine weitere Schwierigkeit war die Privatisierungspolitik der Bundesregierung. 1994 überführte die Regierung Kohl die Deutsche Bahn AG in eine private Rechtsform. Langfristiges Ziel war die Veräußerung von Unternehmensanteilen an private Investoren. Die Bahn wurde außerdem beauftragt, nicht mehr benötigte Grundstücke an die Kommunen zurückzuverkaufen. Sie verstärkte als zukünftig privates Unternehmen mit Renditeerwartungen den Druck und drängte Länder und Kommunen, diese Grundstücke als Bauland auszuweisen.

Eines der zu veräußernden Areale war das Gelände am Gleisdreieck. Es gelang dem Land Berlin, mit der Bahn bzw. ihrer Verwertungsgesellschaft (EIM, später Vivico) einen Vorvertrag abzuschließen. Die Vertragspartner vereinbarten, dass die Deutsche Bahn AG dem Land Berlin auf dem Gelände am Gleisdreieck 16 Hektar zur Anlage eines Parks überlässt. Im Gegenzug

gestand das Land Berlin der Bahn zu, Teile des Geländes als Bauland zu verkaufen. Nun setzte ein mehrjähriges Ringen um jeden Quadratmeter ein. Vor allem die Initiativen und der Bezirk forderten weitere Flächen für den zukünftigen Park; die Bahn entwickelte immer neue Vorschläge für Randbebauungen und Ansiedlungen.

Letztlich rückte der neue Park aber gerade durch die Baumaßnahmen in greifbare Nähe. Denn entsprechend dem Bundesnaturschutzgesetz müssen unvermeidbare Beeinträchtigungen, die infolge der Bebauung innerstädtischer Flächen entstehen, durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen und ersetzt werden. Das bedeutete: Die Investoren, die fast 90 Prozent der riesigen Fläche am Potsdamer und Leipziger Platz verbauten, waren zur Zahlung eines Ausgleiches verpflichtet, der ausschließlich dem Areal auf dem Gleisdreieck zugute kommen sollte. ■

„Mir gefallen die wilden Inseln, mit denen man die Natur der Natur überlässt.“

Dr. Franz Schulz, Bezirksbürgermeister Kreuzberg-Friedrichshain



Dr. Franz Schulz

außerhalb der 16 Hektar liegenden Flächen als Bauland vor. An dieser Stelle entbrannte eine intensive städtebauliche Diskussion. Es gab auch eine klare Ansage des Landes Berlin, dass es kein Geld über die für 16 Hektar zur Verfügung stehenden Mittel hinaus geben werde.

Hier kommen die Ausgleichszahlungen ins Spiel. Wie läuft ein solches Verfahren?

Für die Berechnung gibt es ein sehr komplexes und kompliziertes Rechnungsschema, mit dem sie den Eingriff in die Landschaft monetarisieren. Unabhängige Gutachter schauen sich den Ist-Zustand an und ermitteln und bewerten Eingriffe wie zum Beispiel die Flächenversiegelung. Am Ende stand eine feste Summe, die auch nicht verhandelt werden konnte.

Herr Schulz, wie gefällt Ihnen heute der Park?

Der Park gefällt mir sehr gut, trotz aller Kritik, die auch ich früher hatte. Er ist sehr abwechslungsreich. Mir gefallen die wilden Inseln, mit denen man die Natur der Natur überlässt, die Integration der eisenbahngeschichtlichen Zeugnisse und die informellen Sportangebote. ■

Herr Schulz, als die Mauer fiel und der Potsdamer Platz wieder in den Fokus geriet – was haben Sie sich da für das Areal vorgestellt?

Ich kann eher sagen, was ich mir nicht vorgestellt hatte – nämlich das neben der alten Westberliner City und der zu entdeckenden Ostberliner Mitte ein neues Zentrum entstehen sollte. Es hatte das „Geschmäcke“ einer Investorenstadt, in der die Stadt Berlin als Planer nur am Katzentisch saß. Außerdem ging mir alles viel zu schnell. Stadtplanung braucht ihre Zeit. Sie erfordert ein tiefes Nachdenken und man muss sich prozesshaft an Lösungen herantasten. Der Potsdamer Platz ist am grünen Tisch entstanden. Auch deswegen hatte er es lange schwer, angenommen zu werden.

Was bedeutete die Entwicklung für das Gelände am Gleisdreieck?

Ein Problem war die Vereinbarung mit der Deutschen Bahn, dass es neben den Ausgleichsflächen am Potsdamer und Leipziger Platz Bauflächen

auf dem Gleisdreieck geben sollte. Die Bahn interpretierte diese mit der Senatskanzlei getroffene Vereinbarung so, dass alle über die 16 Hektar Ausgleichsflächen hinausgehenden Gebiete am Gleisdreieck Bauland sein sollten. Ein zweiter Konflikt war das städtebauliche Leitbild. Der damalige Senatsbaudirektor Hans Stimmann dachte zum Beispiel an Hochhäuser als Markierungszeichen. Wir hatten außerdem die Befürchtung, dass es ohne eine klare Regelung zu einer Randbebauung kommen und der neue Park quasi eingemauert werden würde.

Sie waren auch an den Verhandlungen über die Ausgleichsflächen beteiligt. Wie läuft ein solches Verfahren?

Im Raum standen 16 Hektar, acht im West- und acht im Ostpark. Aber das war eine abstrakte Festlegung, denn die Bahn legte keine städtebauliche Planung vor. Sie konnte die Flächen nicht einmal genau verorten. Zum Jahr 2000 legte die Bahn erstmals eine Planung vor. Die sah tatsächlich alle



Der lange Weg zum neuen Park

Kontroversen und Übereinkünfte



Der mühsame Weg der Annäherung

Der schwierige Weg der Annäherung zwischen engagierten Bürgern und planenden Behörden hat eine lange Geschichte. Noch 1960 beschränkte das Bundesbaugesetz die Bürgerbeteiligung auf eine öffentliche Auslegung der Bebauungspläne. Betroffene konnten Anregungen und Bedenken einbringen, die anschließend von den Behörden zu prüfen waren. Übernehmen mussten sie die Vorschläge nicht.

Willy Brandt forderte, mehr Demokratie zu wagen. Für die Bau- und Stadtverwaltungen bedeutete dieses Credo größere Transparenz und intensivere Mitbestimmung der Bürger. Ein Ergebnis der politischen Neuausrichtung war das Städtebauförderungsgesetz von 1971. Erstmals räumte ein Gesetz Betroffenen die Mitbestimmung an Sanierungsmaßnahmen ein.

In den Jahren nach 1980 näherten sich Kommunen und Bürgerinitiativen in Einzelfragen an. Soziokulturelle

Projekte fanden Anerkennung und manchmal auch finanzielle Unterstützung. Bürgervoten gingen in Planungen ein. Politik und Verwaltung akzeptierten Bürgerinitiativen langsam als einen bunten Baustein in der kommunalpolitischen Landschaft.

Natürlich ging die Zusammenarbeit selten ohne Auseinandersetzungen ab. Am Gleisdreieck klagte die 1991 als Zusammenschluss verschiedener Initiativen gegründete IG Gleisdreieck vor dem Verwaltungsgericht gegen die Bebauungspläne am Potsdamer und Leipziger Platz und monierte die ihrer Ansicht nach zu kleine und mangelhaft abgesicherte Ausgleichsfläche. Die Initiative konnte sich mit ihrer Argumentation nicht durchsetzen. Auch der Prozess gegen den Bau eines Parkhauses nahe dem Potsdamer Platz ging verloren.

Auf einer Veranstaltung am 11. September 1997 stellte die Senatsverwaltung erstmals ihr Konzept für die Entwicklung des Geländes vor. Der Park auf dem Gleisdreieck sollte „in Anerkennung des unermüdlichen Engagements von zahlreichen Bürgerinitiativen mit einer bisher einmaligen Bürgerbeteiligung erstellt werden“. Die Senatsverwaltung wollte Anwohner und Interessenten unbedingt weit mehr als bisher in den Prozess der Planung einbeziehen.

Im Juni 1999 stellte der Bezirk Kreuzberg einen Bebauungsplanentwurf vor. Er wurde in den Initiativgruppen heiß diskutiert. Wenige Monate später schlossen sich mehrere von ihnen (die IG Gleisdreieck, der Kreuzberger Horn e. V., die Anwohnerinitiative Flaschenhals, die BI-Westtangente, die Grünen Radler, der BUND, die Bürgerinitiative B 101 und der Stadtteilverein Tiergarten Süd) in einer Interessengemeinschaft „AG Gleisdreieck“ zusammen und präsentierte ihr eigenes Konzept der „Internationalen Gärten der Kulturen der Welt“.

Der neue Zusammenschluss wies außerdem immer wieder darauf hin, dass die Bezirke Kreuzberg und Schöneberg pro Bewohner weit weniger Grünflächen aufwiesen als alle anderen Berliner Bezirke.

Das neue Jahrtausend

Das Hauptanliegen der AG Gleisdreieck war die Verteidigung der grünen Brachen. Dieses Anliegen kollidierte mit immer neuen Zwischennutzungen. Im Loksuppen auf dem Potsdamer Güterbahnhof florierete jahrelang ein Schrotthandel. Am sogenannten Flaschenhals machte ein Autohändler gute Geschäfte. Im Sommer 2001 residierte am Anhalter Güterbahnhof für 16 Monate der Restaurantzirkus Pomp, Duck and Circumstances. Und dann wollte ein Investor neben dem Technikmuseum das größte Riesenrad der Welt aufstellen. Diese Idee gefiel in seltener Einigkeit weder der Initiative noch dem Technikmuseum und auch nicht den Bezirkspolitikern. Es hieß, die erwarteten drei Millionen Besucher pro Jahr würden zu Staus und Parkplatzproblemen führen. Ein neuer Standort am Bahnhof Zoo geriet in die Diskussion, dann verschwanden die Investoren und mit ihnen die Pläne für das Projekt.

2005 wurde endlich der städtebauliche Vertrag zwischen dem Land Berlin und der Vivico geschlossen. Im folgenden Jahr stellte die von der AG Gleisdreieck gegründete Parkgenossenschaft ein interessantes Rahmenkonzept vor. Darin hieß es:

„Wie sieht ein Park des 21. Jahrhunderts aus? Die homogene, belastbare Wiese für 300.000 Anwohner? Ein Geschenk des Staates an die Bürger, gehegt und gepflegt vom Grünflächenamt? Alle Erfahrungen mit Berliner Parks zeigen, dass dieses Konzept nicht mehr funktioniert. Wie es anders gehen könnte, versucht das Trägerkonzept der Parkgenossenschaft

Gleisdreieck auszuloten. Angestrebt wird eine vielfältige Landschaft, in der die historischen Spuren und das wilde Grün bewahrt werden und Nutzer Verantwortung übernehmen für einzelne Parkflächen – zum Wohle aller Parkbesucher. Die vorhandene ökologische Vielfalt wird so ergänzt durch eine kulturelle Vielfalt, die durch interkulturelle Gärten, selbst organisierte Spielplätze in Naturerlebnissräumen, künstlerische Interventionen und vieles mehr entsteht ... Eine ihrer Hauptaufgaben sieht die Genossenschaft in der Organisation bürgerbetreuer Freizeitinseln und Patenschaften und ihrer Vernetzung in der Parklandschaft. So kann sich stufenweise eine bürgerschaftliche Trägerstruktur für die nachhaltige Pflege und Unterhaltung des Parks entwickeln. Ein solches Netz soll die Pflege durch Grünämter keineswegs ersetzen, sondern kooperativ ergänzen, um der chronischen Unterfinanzierung der Ämter und der absehbaren Verwahrlosung von Grünanlagen entgegenwirken zu können.“

Die vorübergehende Nutzung

Am 20. März 2005 kamen mehrere hundert Menschen zur Eröffnung des provisorischen Parks auf dem Anhalter Güterbahnhof. Doch das Tor am Aufgang Wartenburgstraße war nicht – wie vom Bezirksamt vorher angekündigt – geöffnet und wurde schließlich mit sanfter Gewalt aus den Angeln gehoben. Nur einige Wochen später übergab die Bahn AG (bzw. die Vivico) dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg einen kleinen Teil des östlichen Parkgeländes zur vorübergehenden Nutzung. Der Bezirk ließ mittels eines schlichten Holzzauns das entsprechende Geländestück markieren. Sofort begannen die Gartenaktivistinnen nahe der Möckernstraßen-Mauer mit der Arbeit. In selbst gezimmerten Kastenbeeten zogen sie Kräuter und verschiedene Gemüse und schleppten in Gießkannen Wasser von einer Pumpe in der Wartenburgstraße heran. Das offene Gelände inspirierte auch einige Künstler. Eine Bildhauerwerkstatt traf sich einmal die Woche. Eine Kanadierin pflanzte eine Galerie der Wildkräuter.

Die Aneignung des Geländes nahm konkrete Formen an. Gleichzeitig begannen die Vorbereitungen für den Wettbewerb zum neuen Park auf dem Gleisdreieck. ■





Dr. Elisabeth Meyer-Renschhausen

„Ich freue mich schon jetzt darauf, wie der Park zuwachsen wird.“

Dr. Elisabeth Meyer-Renschhausen, Soziologin



Frau Meyer-Renschhausen, wie lange engagieren Sie sich für den Park am Gleisdreieck?

Es ist unglaublich, aber es sind jetzt wirklich schon 23 Jahre. Sie sind Soziologin und beschäftigen sich auch intensiv mit Gartengeschichte und der Kleingartenbewegung. Wann begannen eigentlich in Berlin die Debatten um Grünflächen für die massenhaft gewachsene Bevölkerung?

Das ist lange her. Adelheid Ponirńska, die unter dem Namen Arminius publizierte, hat schon in den 1870er Jahren gefordert, dass alle Innenstadtbewohner in fußläufiger Entfernung ein Stück Grün erreichen können sollten, (also auch Mütter, Ammen, Alte, Kranke) Außerdem hat sie zusammen mit anderen frühen Soziologen eine Bodenreform und die Anlage von Gartenstädten und Wohnblocks mit weiten Innenhöfen gefordert. Ergebnis dieser Debatten waren hier in Berlin unter anderem viele begrünte

Plätze wie ehemals der Nollendorferplatz oder heute noch der Viktoria-Luise-Platz.

Sie haben selbst im Park einen Garten angelegt?

Das stimmt. Wir haben gleich 1995 angefangen. Wir haben Erde geschenkt bekommen, Infotafeln aufgestellt und Hochbeete angelegt. Im folgenden Jahr kamen die bosnischen Frauen und legten weitere Beete an. Das Areal lag nahe zur Möckernstraße im dem Landwehrkanal zugewandten Teil des Parks. Als dann die Arbeiten im Ostpark begannen, wurden unsere Beete planiert, die

Komposthaufen und unsere Bauwagen abgeräumt. Daran ist unsere Gruppe zerbrochen. Mit den Bosnierinnen traf die Senatsverwaltung eine Vereinbarung über die Weiterführung ihres Gemeinschaftsgartens. Die Weiterexistenz der Interkulturellen Gärten an der alten Stelle wäre absolut möglich gewesen. An ihrer Stelle stehen jetzt ein paar selten benutzte Pingpongplatten.

Über die Kleingärten im Westpark gab es lange Debatten. Es hieß, sie seien als private Einrichtungen nicht kompatibel mit einer öffentlichen Parkanlage.

Das sehe ich anders. Schon in den 1920er Jahren hat der Stadtplaner Leberecht Migge sein Konzept eines Parks mit integrierten Kleingärten entwickelt. Voraussetzung war für ihn natürlich die Offenheit der Anlage und eine vernünftige Durchwegung. Diese Idee hatte auch am Gleisdreieck viele Gegner. Sogar viele Grüne standen nicht auf meiner Seite. Sie fanden Kleingärten spießig und außerdem sahen sie die Bewohner das Grün ständig mit der Giftspritze attackieren. Diese Einstellung hat sich geändert. Heute sind Kleingärten groß in Mode. Die Zeiten ändern sich und mit ihnen die Ansichten. ■

Die Befragung der Bürger

Es ist gute baukulturelle Tradition, Gestaltungsaufgaben als Wettbewerb auszuschreiben. Ein Wettbewerb verbindet eine große Auswahl an Lösungsangeboten mit einer hohen rechtlichen Vergabesicherheit. Deswegen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung diesen Weg für dieses Projekt gewählt. Gleichzeitig wollte sie Bürger und Initiativen umfassend am Entstehungsprozess des Parks beteiligen.

Im Vorfeld des Wettbewerbs ermittelte die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung die Bürgerinteressen. Mit der Durchführung der einzelnen Maßnahmen wurden verschiedene externe

Büros beauftragt. Die Ergebnisse sollten „so weit wie möglich bzw. konsensfähig“ Eingang in die Ausschreibung finden. Die teilnehmenden Büros und die Jury des Wettbewerbs waren ausdrücklich aufgefordert, die Belange der Bürgerinnen und Bürger „ihrem Gewicht entsprechend“ zu berücksichtigen. Es war, so Hilmar von Lojewski, das erklärte Ziel der Senatsverwaltung, „die Würdigung der Bürgerbelange und ihre Übersetzung in die Wettbewerbsbeiträge zu einer Selbstverständlichkeit zu machen“. Gleichzeitig war es ein Anliegen, die interessierten Bürger und Bürgerinnen auch über moderne Landschaftsarchitektur

zu informieren und einen direkten Austausch zwischen Bürgern und Entwerfern zu ermöglichen. Sechs inhaltliche Bausteine sollten zur Qualität des Verfahrens beitragen:

- eine repräsentative Bürgerbefragung
- ein moderierter Internetdialog mit vielen Informationsangeboten
- Spaziergänge zur Erkundung des Areals
- Workshops zur Formulierung von Ideen und Vorstellungen
- die öffentliche Präsentation der Entwürfe
- und ein Planungswochenende mit den elf Landschaftsarchitektur-Teams.

Die Bürgerbefragung

Um das Gleisdreieck herum ist die Bevölkerung bunt zusammengesetzt. Westlich des Gleisdreiecks leben in Schöneberg und Tiergarten viele Migranten, manche schon in der 3. Generation, außerdem überproportional viele Jugendliche. Der Ausländeranteil liegt bei 34 Prozent. Auch die Zahl der Arbeitslosen und Sozialhilfeempfänger ist höher als in den meisten anderen Bezirken. Gleichzeitig leben hier, besonders östlich des Parks, viele Akademiker.

Um die Wünsche aller Anwohner auszuloten, führte die Senatsverwaltung zur Vorbereitung des Wettbewerbs mithilfe eines Sozialforschungsinstitutes eine repräsentative Umfrage im Einzugsgebiet des Parks durch. Flugblätter auf Deutsch, Türkisch und Arabisch kursierten im Kiez. Bürgerversammlungen fanden statt. Fokusgruppen testeten die Fragebögen, um die Nachvollziehbarkeit seines Aufbaus, der Frageformulierungen sowie der Wirkung der verwendeten Bilder zu überprüfen. Von den anschließend verschickten 1.600 Fragebögen – nach einem Zufallsgenerator an Anwohner versandt, die nicht mehr als 20 Minuten Fußweg vom Park entfernt wohnen – kamen knapp 400 zurück, ein sehr guter Rücklauf. Die Ergebnisse waren in einer Hinsicht wirklich überraschend: 50 Prozent der Anrainer wussten nicht einmal, dass am Gleisdreieck ein Park entstehen sollte. Außerdem kristallisierten sich bei der Auswertung zwei Interessengruppen heraus. Die eine wünschte sich vor allem einen ruhigen Naturpark, die andere wollte den Park vor allem für Aktivitäten nutzen und ausgestattet sehen. Diese Tendenz zu einem „Park der zwei Geschwindigkeiten“ fand ihren Niederschlag auch in unterschiedlichen Haltungen zu kontroversen Themen wie Hunden im Park oder der Einrichtung von Grillplätzen. Beide Gruppen verband allerdings die Überzeugung, dass ein neuer Park

großen Einfluss auf ihre Freizeitgestaltung haben werde. Von Seiten der Bürgerinitiativen erntete das Verfahren zum Teil schrille und nicht eben gutwillige Kritik: „Man möchte sich zeitraubende Konflikte ersparen, indem man langjährige aktive Bürger durch eine Scheinbürgerbeteiligung von desinteressierten Anrainern ausschaltet.“ Auch die Senatsverwaltung wies selbstkritisch darauf hin, ausländische Mitbürger kaum erreicht zu haben. Das aufwendige Verfahren rückte den Park mehr in das öffentliche Interesse, es lieferte ein Gerüst wichtiger Informationen über die Interessen und Wünsche der Anwohner und gab weiteren Aktivitäten die Richtung vor.

Spaziergänge und Workshops

Die Bürgerumfrage hatte gezeigt, dass viele Befragte die Planung und das Gelände kaum oder nicht kannten. Deswegen bot die Senatsverwaltung an zwei Wochenenden im Herbst 2005 geführte Spaziergänge an. Im Vorfeld forderte sie an rege frequentierten Orten in der Umgebung an

Informationsständen zum Kommen auf und verteilte Luftballons und Flyer mit der Aufschrift „Auf geht’s zum Park auf dem Gleisdreieck!“ Diese Aufforderung sollte sich als Slogan durch die gesamte Bürgerbeteiligung ziehen.

Die Spaziergänge, die am ehemaligen Postbahnhof begannen und endeten, fanden regen Zulauf. An insgesamt 34 Erkundungsspaziergängen nahmen 2.200 Bürgerinnen und Bürger teil. Angehörige der Mittelschicht dominierten die Gruppen, das Spektrum schloss alle Altersgruppen ein, junge Familien ebenso wie Pensionäre. Migranten kamen allerdings kaum. Viele betraten das Gelände am Gleisdreieck zum ersten Mal.

Im Anschluss an die Spaziergänge stand den Neugierigen der Postbahnhof für Informationen, Fragen und Nutzungswünsche offen. Um das rege Interesse zu kanalisieren und die Ideen und Vorschläge für den Wettbewerb aufzubereiten, fanden Workshops mit insgesamt 32 Arbeitsgruppen und bis zu 30 Personen sowie einige spezielle Kurse mit Kindern und Jugendlichen statt.



DIE WICHTIGSTEN THEMEN DER BÜRGERBETEILIGUNG



Onlinedialog

Als weiteren Baustein der Bürgerbeteiligung bot die Senatsverwaltung ein moderiertes Internetforum an. Es startete mit Informationen über Geschichte und Planungen zum Gleisdreieck und schaltete anschließend stufenweise weitere Informationen frei. Darunter waren thematisch aufbereitete Beispiele, die zeigten, wie in anderen Grünanlagen die für das Gleisdreieck relevanten Probleme gelöst worden waren. Damit verbreitete das Forum Informationen über moderne Landschaftsarchitektur. Der nächste Schritt war ein moderierter Dialog. Zunächst sollten Interessenten subjektive Statements zur Besonderheit des Gleisdreiecks abgeben.

Anschließend konnten User in die Diskussion mit anderen Teilnehmern und dem Moderator einsteigen. Fragen an die Verwaltung wurden umgehend weitergeleitet und die Antworten ins Netz gestellt. Zum Abschluss kam die sogenannte Wiki-Methode zum Einsatz: Jeder Teilnehmer konnte an einem vom Moderator vorgeschlagenen Text mitarbeiten, der so lange modifiziert wurde, bis er bei den 195 beteiligten Personen Konsens fand. Das Ergebnis floss in den Wettbewerb ein. Die polaren Positionen nach Ruhe auf der einen, Bewegung und Leben auf der anderen Seite unterstrichen erneut die Idee eines Parks der zwei Geschwindigkeiten.

Insgesamt verzeichnete das Forum etwa 70.000 Seitenaufrufe von 7.800 verschiedenen Teilnehmern. Am Dialog beteiligten sich rund 200 Interessenten mit etwa 500 Beiträgen. Zentrale Ergebnisse waren das Verlangen nach Ruhe und Naturnähe, der Erhalt der verbliebenen Vegetation und historischen Bauten sowie die Gestaltung verschiedener „Atmosphären“ für verschiedene Nutzungen. ■

DAS GLEISDREIECK IST FÜR MICH ...

In der Zeit vom 23.10. bis 29.10.2005 konnte im Rahmen des Onlinedialoges der Satz: „Das Gleisdreieck ist für mich ...“ vervollständigt werden. Die abgebildeten Zitate stellen, teilweise gekürzt, eine Auswahl aus den zahlreichen Beiträgen dar.

... ein Stück Natur in der Stadt, welches seine Wildheit behalten und kein Hundeklo werden soll.

... mit einem Kinderbauernhof und/oder Abenteuerspielplatz, wo Kinder mitten in der Stadt Natur erfahren können.

... eine nutzlose Grünfläche, die schnellstmöglichst bebaut werden sollte. Solche Filetgrundstücke darf man nicht derart verwildern und verkommen lassen.

... eine Landschaft für einen grünen Sport- und Hobbypark mit künstlichen Seen für den Betrieb von Modellen und für Vereins- und Hobbytreffs.

... ein bisschen wie das Bermuda-Dreieck: geheimnisvoll. Ich fände es schön, wenn das zum Teil auch so bleiben könnte. Ecken, die man entdecken kann, also nicht alles betoniert oder mit Golfrasen bedeckt.

... ein für Berlin sehr bedeutender Park, der im Rahmen des Wettbewerbs auch eine besondere zukunftsweisende Gestaltung erhalten muss.

... soll ein offener moderner Park im Zentrum werden ... ohne Tabus.

... heute ein ärgerliches Trennelement im Stadtgefüge und ein riesen Potenzial für Grün, kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer – Ich wünsche mir ein

Ende des Yorckbrückenterrors für Radfahrer.

... der Auslaufplatz für meinen Hund Emil.

... ein Dschungel mitten in der Großstadt, der hoffentlich nicht niedergetrampelt wird.

... ein Ort, wo der Blick auch mal in die Ferne schweifen ... und in der Nähe Unvermutetes entdecken kann.

... Potenzial ohne Ende.

... ein Gebiet, das urbanisiert werden sollte, am besten mit Wolkenkratzern.

... eine möglichst unbebaute Fläche, in dem der freie Bürger ohne Einfluss vom Regierungsviertel und Konzernen die Weiten dieser schönen märkischen Stadt genießen und gestalten kann.

... ein spannendes Spontanvegetationsbiotop, von dem möglichst viel erhalten werden sollte.

... eine Chance zur Verbesserung der Lebensqualität in diesem Bezirk.

... das herrlichste Stück wilder Natur in der Berliner Innenstadt.

... Ich vermisse in den Beschreibungen des Gleisdreiecks die Kleingärten!!! Ich hoffe doch sehr, dass diese erhalten bzw. am besten noch erweitert werden.

... als Park schon fertig. Nur die allseitigen Zugänge fehlen.

PROZESSORIENTIERTES BÜRGERBETEILIGUNGSVERFAHREN

Bürgerumfrage
Internetdialog
Vorortveranstaltung

Es wurde ein Fragebogen in Fokusgruppen erarbeitet und damit 1.600 Haushalte in der näheren Umgebung befragt. Im Internet sowie in Vorortveranstaltungen wurden die Interessen der Bürger diskutiert und das Vorhaben der Öffentlichkeit vorgestellt.

Auswertung und Empfehlung für die Aufgabenstellung des 2-stufigen Wettbewerbsverfahrens

↓ 1. Stufe – Preisgerichtssitzung zur Auswahl für die 2. Stufe

Ausstellung der 11 Wettbewerbsideen

Bürgerveranstaltung
Internetdialog
Diskursiver Workshop

Prozessorientierte Bürgerbefragung – integriert in ein nach den Richtlinien für Wettbewerbe vorgesehenes mehrstufiges Verfahren. Die Bürgerinitiativen sind mit einer Stimme im Preisgericht vertreten.

Zwischen den beiden Wettbewerbsstufen wurde ein erneuter intensiver Austausch zwischen den ausgewählten Büros, dem Preisgericht und den Bürgern durchgeführt.

2. Stufe des Wettbewerbsverfahrens

↓ Preisgericht und Auswahl der Preisträger Ausstellung aller Wettbewerbsarbeiten

Bürgerfest und erster Spatenstich

Ein gemeinsames Fest – Rückkopplung für alle Beteiligten und Auftakt für die Realisierungsphase.

Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Einrichtung einer Arbeitsgruppe zur Begleitung von Planung und Bau des neuen Parks.

Prozessbegleitende Baufertigstellung

10 Prozent der Bausumme werden für die Weiterentwicklung des Parks zurückgestellt.



Der Wettbewerb

Ein Teil des Anforderungspaketes für die am Wettbewerb teilnehmenden Landschafts- und Architekturbüros war die umfassende Information über die Bedürfnisse und Wünsche der Anwohner des zukünftigen Parks. Das war aber nur ein Element in dem sehr ambitionierten Anforderungskatalog. Der zukünftige Park würde auf einem nicht zusammenhängenden und von Bahntrassen durchkreuzten Areal entstehen. Eine der großen Aufgaben der Planer bestand darin, aus verschiedenen Feldern eine Einheit zu formen. Sie sollten einen urbanen Park für eine städtische Gesellschaft mit all ihren unterschiedlichen Interessen entwerfen. Der Plateau-Charakter des Areals sollte erhalten bleiben und der neue Park planerisch in die übergeordnete Berliner Grünstruktur eingebunden werden. Die Verbindungen zu den angrenzenden Stadtteilen durch den Park hindurch, die Aufhebung der vorherigen Barrierewirkung, waren ebenfalls eine wichtige Anforderung von Bürgern und Planern. Weitere Notwendigkeiten waren die Berücksichtigung historischer Gebäude- und Bahnelemente, die Erzeugung unterschiedlicher Parkatmosphären für unterschiedliche Nutzungen sowie die Anpassungsfähigkeit des Konzeptes an neue Nutzer-Bedürfnisse – der Park sollte offen für eine Weiterentwicklung sein.

Insgesamt 86 Büros reichten anonymisierte Arbeiten ein. Aus diesem Fundus wählte die Jury unter Leitung des in Zürich lehrenden Landschaftsarchitekten Christophe Girot im Frühjahr 2006 elf Entwürfe zur weiteren Bearbeitung aus. Diese Entwürfe wurden mehrfach der Öffentlichkeit vorgestellt. Die wichtigste dieser Präsentationen war ein Planungswochenende mit allen ausgewählten Landschaftsarchitekturbüros. Im Verlaufe dieses Wochenendes (29./30. April 2006) kamen etwa 600 Besucher und Besucherinnen. Die ausgewählten Arbeiten waren in elf Kojen ausgestellt und in jedem dieser Abteile beantwortete das jeweilige Planer-Team Fragen und stellten sich der Diskussion. Protokollanten hielten zu jeder Arbeit Einwände, Kritiken und Verbesserungsvorschläge fest.

Parallel zu dieser Präsentation fanden gut besuchte moderierte Foren zu spezifischen Themen statt: Erschließung und Zugänglichkeit, Integration von Sport- und Freizeitangeboten sowie die Zukunft der Kleingärten. Die Protokolle der Gespräche zwischen Bürgern und Landschaftsarchitekten sowie der Diskussionsforen gingen den Planungsbüros für die Überarbeitung ihrer Entwürfe zu.

Im Anschluss an den öffentlichen Teil der Veranstaltung formulierte das neunköpfige Preisgericht seine Empfehlungen für die Überarbeitung der Entwürfe. Diese zweite Runde sollte die Entscheidung bringen. ■



„Ich habe noch nie eine so intensive Bürgerbeteiligung in einem Wettbewerb erlebt. Insbesondere das Planungswochenende, wo sich Bürger und Bürgerinnen, Landschaftsarchitekten und Preisrichter direkt miteinander austauschen könnten, war für alle Seiten sehr lehrreich. Ich finde es wichtig, dass auch die Bürger erfahren, warum ein Landschaftsarchitekt etwas genauso macht und nicht anders. Vieles hat ja eine fachliche Begründung, und auch ästhetische Entscheidungen sind nichts Beliebiges. Umgekehrt ist das Feedback der späteren Nutzer sehr hilfreich für die Weiterentwicklung der Entwürfe. Ohne diesen Dialog hätten manche Entwürfe anders ausgesehen, und das Preisgericht hätte vielleicht auch anders entschieden. Wenn auch nicht alle Beteiligten mit dem Ergebnis zufrieden waren, die Art, wie der fertige Park angenommen wird, zeigt doch deutlich, dass eine große Mehrheit mit dem Resultat sehr einverstanden ist.“

Andrea Gebhard, Präsidentin des Bundes Deutscher Landschaftsarchitekten und Jury-Mitglied im Wettbewerb um den Park am Gleisdreieck.

Was war Ihre Funktion bei der Planung des Parks am Gleisdreieck?

Ich habe in der Phase vor dem Wettbewerb zusammen mit Kollegen im Auftrag des Landes Berlin Bürgerinnen und Bürger über ihre Vorstellungen und Ideen zum neuen Park am Gleisdreieck befragt. Ich habe in Berlin Landschaftsarchitektur studiert, kannte das Gelände und den Mythos Gleisdreieck, der ganze Generationen von Studenten angesprochen hat. Wir hatten sogar Jahre vorher mit einem finnischen Filmteam auf dem Gelände Szenen für einen Film zum Thema Wildnis in der Stadt gedreht. Da war diese Wettbewerbsvorbereitung natürlich eine sehr reizvolle Aufgabe.

Haben Sie vorher schon einmal an einem so aufwendigen Verfahren teilgenommen?

Nein. Im Vorfeld eines Wettbewerbs gab es in Berlin keine Bürgerbeteiligung in dieser Dimension. Wir haben über 2.000 Personen über das Gelände geführt, das ja kaum jemand kannte. Wir haben uns mit Sportvereinen, Senioren, Kirchengemeinden getroffen, haben Schlüsselbänder „Auf geht's zum Gleisdreieck“ verteilt, haben die Entwürfe ausgestellt und den Bürgern die Möglichkeit zu Kommentaren gegeben.

Dennoch waren viele Menschen mit dem Verfahren unzufrieden. Warum?

Das ist ein allgemeines und gleichzeitig Gleisdreieck-spezifisches Problem. Man will als beteiligter Bürger Ideen und Lösungen einbringen und am besten gestalterisch mitarbeiten. Im Wettbewerb übernehmen dann Landschaftsplaner diese Aufgaben. Das ist immer schwierig und war am Gleisdreieck mit einer langjährigen, sehr engagierten Bürgerbewegung umso schwieriger. Denn hier



Thies Schröder

„Im Vorfeld eines Wettbewerbs gab es in Berlin bisher keine Bürgerbeteiligung in dieser Dimension.“

Thies Schröder,
Landschaftsarchitekt
und Moderator

hatten die Bürgerinitiativen den Park gegen die Autobahnpläne des Landes Berlin erkämpft. Jetzt wurden sie nach ihrem Gefühl quasi entmündigt und die Parkgestaltung in die Hände von Landschaftsplanern gelegt. ■



Matthias Bauer

„Wir wollten die Mischung aus Wildwuchs und historischen Spuren unbedingt erhalten.“

Matthias Bauer, Architekt und Mitglied der AG Gleisdreieck



Herr Bauer, seit wann sind Sie „im Geschäft“?

Ich bin Architekt und habe 1992 nach einer Veranstaltung zur Baurologistik auf dem Potsdamer Platz Kontakt zur damaligen IG Gleisdreieck aufgenommen. Wann haben Sie das Gelände am Gleisdreieck für sich entdeckt?

Das war 1981. Ich wohne seitdem in der Bülowstraße. Wir sind dort damals auf dem Gleisdreieck spazieren gegangen und haben Partys gefeiert. Das Gleisdreieck war für uns eine Art Abenteuergelände.

Wie sollte der Park nach ihrer Vorstellung aussehen?

Uns hat diese Mischung aus Wildwuchs und historischen Spuren begeistert. Die wollten wir unbedingt erhalten.

Sie haben immer den Wettbewerb kritisiert. Was ist Ihrer Meinung nach falsch gelaufen?

Es gibt einen Fehler in den Ausschreibungsunterlagen. Man hätte hineinschreiben müssen, dass der Park partizipativ entwickelt werden soll. Die Planer hätten gleich ein Konzept für die Beteiligung an der Parkgestaltung mitentwickeln müssen. Die Senatsverwaltung hat im Vorfeld die Bürgerbeteiligung organisiert, die Vorstellungen der Bürger erfragt und den Prozess gesteuert. An die Zeit nach dem Wettbewerb dachte niemand. Die Senatsverwaltung hat außerdem während der Bürgerbeteiligung immer wieder behauptet, sie müsse auch die Stimmen der nicht engagierten Bürger und Anwohner berücksichtigen. Sie behauptete, wir wollten einen Park für wenige, sie dagegen einen Park für viele. Das stimmte einfach nicht. Die meisten Bürger waren von der wilden Natur genauso begeistert wie wir. ■

„Wir haben unseren Wunsch zum Erhalt der wilden, ungebändigten Natur auch an die Landschaftsplaner weitergegeben.“

Norbert Rheinlaender



Herr Rheinländer, die Parkplanung war schon im Vorfeld ambitioniert. Hat die Senatsverwaltung die Bürgerbeteiligung richtig angepackt?

Die Verwaltung hat meiner Meinung nach weit ausgeholt, um sich keinen Vorwürfen auszusetzen. Die Haushaltsbefragung war methodisch in Ordnung. Ob die Auswertung richtig gewertet wurde, bezweifle ich. 85 Prozent der Befragten waren für den Erhalt der Natur. Dieses Ergebnis ist später nicht mehr weitertransportiert bzw. umgedeutet worden. Wir haben unseren Wunsch zum Erhalt der wilden, ungebändigten Natur auch an die Landschaftsplaner weitergegeben. Aber gerade das Atelier Loidl sieht sein planerisches Profil in einer großen Gradlinigkeit der Wege, da störte offenbar die vorhandene wilde Vegetation nur.

Sie saßen in der Wettbewerbs-Jury. Waren Sie als einziger stimmberechtigter Vertreter der Bürgerinitiativen mit dem Ergebnis zufrieden?

In der ersten Wettbewerbsstufe standen 86 Entwürfe zur Auswahl. Wir hatten 1½ Tage Zeit, um eine Vorauswahl zu treffen. Wir bekamen die

Entwürfe in drei Schüben präsentiert, jeweils 30 hintereinander. Jeder Entwurf wurde uns drei Minuten erläutert. Im direkt anschließenden zweiten Rundgang wurden uns noch einmal alle 85 Entwürfe vorgelegt und ohne Diskussion gefragt, wer dafür sei, dass der jeweilige Entwurf im Verfahren bleibt. Wir bekamen auch eine Broschüre zur Hand, in der alle Entwürfe abgebildet und beschrieben waren. Aber die durften wir nicht mit nach Hause nehmen. Am nächsten Tag wurden nach Diskussionen die im Wettbewerb verbleibenden elf Entwürfe ausgewählt. Ich fand, dass diese Abstimmungsgeschwindigkeit dem Aufwand und den Ideen der einzelnen Entwürfe nicht gerecht wurde. Sind denn Bürgerwünsche in die Runde der elf ausgewählten Entwürfe eingegangen?

Die Überarbeitungen der Entwürfe in der zweiten Wettbewerbsstufe waren kaum von Bedeutung. Landschaftsplaner haben eine Handschrift, über die sie sich definieren und verkaufen. Dieses Profil steht an erster Stelle. Die Bürgerwünsche sind dagegen leider nur sekundär. ■

Der Sieger – „Die grüne Pause“

Die Entwürfe der Sieger

Ausgestattet mit den Anmerkungen der Jury und den vielfältigen Anregungen aus der öffentlichen Diskussion, arbeiteten die elf Teams in der zweiten Wettbewerbsstufe weiter an ihren Entwürfen. Sie sollten das Profil der unterschiedlichen Geschwindigkeiten vertiefen, die Eingangssituationen überarbeiten und sie wurden um eine intensivere Auseinandersetzung mit der Geschichte des Ortes und seiner verbliebenen Vegetation gebeten. Außerdem waren sie aufgefordert, über eine Brücke zur Überwindung der Bahntangente nachzudenken.

Der dritte Preisträger, GROSS.MAX. aus Edinburgh, arbeitete mit der Idee eines pumpenden Herzens: die Parkhälften waren die Kammern und die Eisenbahntrassen die Arterien. Die von GROSS.MAX. geplante Struktur aus Gärten, Stadtwald und Wiesen sollten offen für „Kolonisationsprozesse“ von Menschen und Pflanzen sein. Die experimentellen Gärten sollten im Osten liegen. Das Wäldchen in der Mitte sollte vergrößert, in den Flaschenhals ausgedehnt und als urbaner Dschungel inszeniert werden. Offene Wiesen hatten die Planer vor allem für den Westpark vorgesehen und sie dachten auch an Flächen mit wassergebundener Decke für Veranstaltungen. Unter die beiden U-Bahnen wollte GROSS.MAX. „Aktivitätsplazas“ für Spiel- und Sportangebote bauen, die Kleingärten sollten als „Biotope der Menschen“ erhalten bleiben. Das Konzept milderte die Widersprüche und Schroffheiten des Areals, ohne sie zu leugnen, setzte bei der Unterhaltung erheblich auf Bürgerengagement und unterstrich das Prozesshafte eines Parkneubaus. Dieses Konzept fand viel Lob für den kreativen Ansatz. Die Umsetzung der Ideen schien den Preisrichtern allerdings nicht immer gelungen.

hutterreimann + cejka, die zweiten Preisträger, legten einen sehr heiteren Entwurf mit einer klaren Grundstruktur



GROSS.MAX. (oben)

Atelier Loidl (links)



hutterreimann + cejka

vor. Sie schufen Boulevards, Wälder und Wiesen, die sich eng an der Bahngeschichte orientierten. Die Eleganz und Leichtigkeit ihrer Arbeit imponierte, aber einige Elemente wurden von den Juroren als zu lieblich für den Charakter des Ortes empfunden und auch das von ihnen geplante Birkenwäldchen war einigen Juroren zu poetisch.

Gewinner des Wettbewerbs war das Atelier Loidl. Die Planer legten ein flexibles Konzept mit einem klaren Rahmen durch breite Wege und einen Gehölzrahmen vor, der auch dem Neuen in diesem Raum Platz bot.

Die Jury lobte die vielfältigen Landschaftsräume des Entwurfes, die unterschiedliche Atmosphären für unterschiedliche

Nutzer anboten – weite Rasenflächen für sportliche Aktivitäten sowie schattige Baumgruppen für Mußestunden, und sie war beeindruckt, wie der Entwurf das Plateau als Besonderheit herausarbeitete und damit den Himmel über Berlin in Szene setzte. Die Jury begrüßte die in den Entwurf eingearbeiteten Nutzungsmöglichkeiten und sah in dem Wegenetz mit schnellen Verbindungen und der Möglichkeit zu gemütlichen Spaziergängen eine gelungene Übersetzung der Forderung nach einem Park der unterschiedlichen Geschwindigkeiten. Auch die Leitidee „Die grüne Pause in der Stadt“ fand sehr viel Zuspruch. Nicht zuletzt hielt das Konzept die Möglichkeit offen, auf Veränderungen im Städtebau zu reagieren. ■



Felix Schwarz

„Am Gleisdreieck ist genug Platz für ein Nebeneinander von Intimität und Öffentlichkeit.“

Felix Schwarz,
Projektleiter Atelier Loidl

Wie haben Sie diese verschiedenen Aspekte in Ihren Entwurf eingebunden?

Es geht am Gleisdreieck um gleich drei Teile: den Westpark, den Ostpark und den Flaschenhals. Der Westpark wird stark von den U-Bahnbrücken und der Nähe zum Potsdamer Platz beeinflusst und wirkt sehr städtisch. Der Ostpark ist mit dem Wäldchen, den verwunschenen Bahnthemen und der großen Mitte vor allem durch seine Vielfalt geprägt. Und im Flaschenhals, wo gerade die ersten Arbeiten für den Radweg bis hin zur Monumentenstraße beginnen, spielen Vegetation und Sukzession die Hauptrolle.

Ist die Parknutzung heute eine andere als in den früher gebauten Volksparks? Die Ansprüche an einen Park sind ein wenig andere. Die Bedürfnisse haben sich ausdifferenziert. Die einen wollen toben, andere kommen für Yoga-Übungen zusammen, die dritten wollen ihre Ruhe haben. Am Gleisdreieck ist genug Platz für ein Nebeneinander von Intimität und Öffentlichkeit. Hinzu kommt die Aneignung des Geländes durch Initiativen und engagierte Bürger wie z. B. dem Rosenduftgarten. Uns war wichtig, die einzelnen Elemente durch eine klare Struktur zusammenzubinden. Wir wollten dem Gelände ein Gerüst geben, in das die unterschiedlichen Elemente eingebettet sind. Dafür war das Wegenetz besonders wichtig. Es spielt eine große Rolle dabei, wie man sich bewegt und von einem Ort zum anderen kommt.

Ist das Gleisdreieck ein Kiezpark?

Ich denke, der Ostpark ist im Grunde schon ein Kiezpark. Der Westpark öffnet sich mehr zur Stadt hin. Wir haben versucht, die Wünsche und Bedürfnisse der Bewohner zu befriedigen. Trotzdem hoffen wir, dass die besondere Atmosphäre im Park auch andere Besucher anzieht und seine Angebote und Möglichkeiten großräumiger in die Stadt ausstrahlen. **Die Partizipation war ein wichtiges Element der Parkplanung. Sind Sie schon einmal mit einer solch intensiven Bürgerbeteiligung befasst gewesen?**

Nein. Aber sie war richtig. Schon weil unter anderem den Initiativen die Existenz des Parks überhaupt zu verdanken ist. Es gab ja im Vorfeld ein sehr breites Beteiligungsverfahren. Dann hat sich die Jury für unseren Entwurf entschieden und wir dachten, unseren Vorschlag jetzt so umsetzen zu können. Dass die Beteiligung dann bis zum Schluss in dieser Form geführt werden würde, damit hatten wir nicht gerechnet. Die Kritik und die Diskussionen waren dabei zum Teil auch von sehr persönlichen Vorstellungen geprägt. **Für Sie war mit dem Wettbewerb schlicht die Entscheidung gefallen.**

Ehrlich gesagt: Ja. Aber es war nicht so. Wir haben das falsch eingeschätzt. Es war einfach nicht klar definiert, wie es weitergehen soll und was man noch machen kann. Es gab keine eindeutigen Spielregeln.

Welche Auseinandersetzungen haben sich gelohnt?

Die Integration der Kleingartenanlage war in unserem Entwurf so nicht vorgesehen und hat ihn in diesem Bereich stark verändert. Mit dem Ergebnis können wir insgesamt gut leben, da mit den Kleingärten ein zusätzlicher gärtnerischer Aspekt dazugekommen ist. Bleibt zu hoffen, dass das direkte Nebeneinander von öffentlichem Park und den privaten Gärten auch dauerhaft funktioniert.

Würden Sie sich wieder so einem Beteiligungsverfahren stellen?

Das Verfahren war mit Sicherheit für alle Beteiligten schmerzhaft. Vor allem während der Diskussionen um den Ostpark hätten Sie mir diese Frage manchmal besser nicht gestellt. Aber jetzt sind die großen Schlachten geschlagen und ich denke, dass alle mit dem Ergebnis zufrieden sein können. Wir jedenfalls freuen uns, dass dieser Park mitten in der Stadt fertig ist, von so vielen Menschen genutzt und offenbar auch gut angenommen wird. Und ja, natürlich würde ich mich in einem anderen Projekt wieder auf eine Beteiligung einlassen. ■



Planung und Bau eines neuen Parks

Eine Idee gewinnt Gestalt









„Der Park ist ein wichtiger Baustein in dem langen Nord-Süd-Grünzug.“

Christoph Schmidt, Geschäftsführer Grün Berlin GmbH

Christoph Schmidt



Herr Schmidt, welche Bedeutung hat der Park am Gleisdreieck für die Stadtentwicklung?

Das Gleisdreieck existiert ja schon lange in den Köpfen der Stadtplaner und Bürger. Vor mehr als 30 Jahren war hier eine Autobahn geplant. Dieser Plan wurde durch massiven Bürgerprotest verhindert, was uns überhaupt erst in die Lage versetzte, hier einen neuen Park entwickeln zu können. Dieser neue Park hat im Rahmen der stadträumlichen Bezüge eine wesentlich verbindende Funktion. Er ist ein wichtiger Baustein im sogenannten Nord-Süd-Grünzug, der sich vom Norden über den Tiergarten und den Potsdamer Platz über das Gleisdreieck bis hin zum Natur-Park Schöneberger Südgelände erstreckt. Das sind stadträumlich höchst interessante Bereiche. Außerdem ist der Park an einen internationalen Radfernweg angebunden. Er ist aber auch wichtig, weil es im angrenzenden Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg und in Schöneberg ein großes Defizit an Grünflächen gibt. Der Park ist für die in diesen Bezirken lebenden Menschen ein riesiger Zugewinn an Lebensqualität.

Ein Park muss heute vielen Bedürfnissen Rechnung tragen. Er soll Ruheräume und Raum für Aktivitäten bieten, er soll weit und gleichzeitig intim sein. Ist beim Bau des Parks am Gleisdreieck Komplexität und Offenheit mitgedacht worden?

Je mehr man in einem Park temporäres oder bürgerschaftliches Engagement zulassen will, desto stärker muss seine Grundstruktur sein. Der Park hat einen sehr stabilen Rahmen. Er lässt es zu, an den Rändern viele eigenständige Teilräume zu entwickeln. Der Park bietet durch die große Fläche in der Mitte viel Platz für aktives und kontemplatives Freizeitvergnügen. Gleichzeitig

sind an den Rändern zahlreiche Aktivitätsräume und Angebote angesiedelt: Spielplätze, Gastronomie, Flächen für die Initiativen, eine sportgeprägte Achse mit der Skater-Anlage nahe den Bahnflächen. Der Park bietet somit ein Raumgefüge, das es den Nutzern ermöglicht, konkurrenzfrei ihren Aktivitäten nachzugehen.

Ist die Eröffnung des Parks nicht eigentlich ein Zwischenschritt?

Wir haben immer gesagt: Mit der Eröffnung des Parks ist seine Entwicklung nicht abgeschlossen. Gerade an den Rändern gibt es Platz für die temporäre Aneignung von Flächen, Freiräume für Projekte, Zwischennutzungen und die Entwicklung von heute noch gar nicht bekannten Bausteinen. Zwei weitere Felder, die zur Diskussion stehen, sind neue Formen des Parkmanagements und parkaffiner Veranstaltungsformate.

Hat die Bürgerbeteiligung die Arbeit für Sie schwieriger gemacht oder befördert?

Ich sehe die überzeugende Arbeit der Initiative in ihrem jahrelangen, intensiven Engagement bei der Weiterentwicklung der Planungsansätze. Der Park ist für alle Bürger da. Er ist ein öffentliches Gut und da ist die Umsetzung von Partikularwünschen und Einzelinteressen wenig erfolgversprechend. In diesem Spannungsfeld steht jedoch auch das bürgerschaftliche Engagement. Von daher kann ich sagen: Die intensive Bürgerbeteiligung hat die Arbeit für uns als Bauherren und für die Planer nicht einfacher gemacht. Aber sie hat auch zu guten Ergebnissen geführt.

Was waren die Schwierigkeiten beim Bau des neuen Parks?

Es war ein intensives Projekt- und Baumanagement erforderlich, um die Abläufe zu optimieren. Der Bau hatte

seine besonderen Herausforderungen. Insgesamt ist es sehr gut gelaufen. Das sieht man schon daran, dass wir im Westpark ein Dreivierteljahr früher als geplant fertig geworden sind und dies trotz vielfältiger Interventionen der Bürger in der laufenden Bauphase. Technisch machten uns die Bodenverunreinigung und der Baugrund viel zu schaffen, und wir mussten sehr genau auf den schonenden Umgang mit dem Bestand achten. Ein intensives Bodenmanagement hat es ermöglicht, nahezu sämtliches Bodenmaterial vor Ort zu reinigen und wiederzuverwenden. Dies hat uns über tausend LKW-Transporte durch die Stadt erspart.

Wie sehen sie die Zukunft des Parks?

Alle Beteiligten müssen begreifen, dass wir noch viele Schritte vor uns haben. Man denke an einen Park wie Sanssouci. Er sieht heute so aus, wie ihn sich Lenné zu Lebzeiten vorgestellt hat. Bei uns hat die Phase der Parkrealisierung vier Jahre gedauert. Jetzt folgt die langfristig angelegte Entwicklungsphase. Hier ist die Einrichtung eines professionellen zukunftsweisenden Parkmanagements ein wichtiger Baustein. Allemal gibt es noch viel Zeit für Korrekturen und Ergänzungen und zusätzliches bürgerschaftliches Engagement. **Es ist in diesem Zusammenhang der Begriff der prozesshaften Baufertigstellung gefallen. Was ist damit gemeint?**

Der Park ist in seiner Grundstruktur jetzt vollendet. Das heißt aber nicht, dass man nicht weiterhin auf die Wünsche von Bürgern oder Initiativen reagieren will. Deswegen wurde von der gesamten Bausumme ein gewisses Teilbudget zurückgehalten, um auf Erkenntnisse und Vorstellungen für die Weiterentwicklung reagieren zu können. So wächst der Park in seine Zukunft hinein. ■

Die Projektbegleitende Arbeitsgruppe

Ein wichtiger Partner beim Bau des Parks war seit Januar 2007 eine zwölfköpfige projektbegleitende Arbeitsgruppe (PAG). In ihr saßen je ein Vertreter der Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg und Mitte, je zwei Vertreter der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, der Grün Berlin GmbH als Bauherr und des Ateliers Loidl, drei Abgesandte der Bürgerinitiativen und ihre Stellvertreter sowie die Quartiersräte Schöneberg Nord, Magdeburger Platz und Tiergarten Süd. In regelmäßigen 14-tägigen Sitzungen und nach zahlreichen Ortsbegehungen

diskutierte das Forum die Umsetzung der landschaftsarchitektonischen Planung. Das war nicht immer einfach.

Es gab die Wildnisidee und die Idee eines öffentlichen Parks in privilegierter Lage. Ein Traum musste sich an den Gegebenheiten und der Entscheidung im Wettbewerb messen und alle Seiten waren aufgefordert, Kompromisse zu schließen. Im Zentrum der Arbeit stand nicht mehr der Mythos des Gleisdreiecks, sondern die pragmatische Arbeit an Objekt und Detail.

Ein großes Problem war, dass die Vertreter der Initiativen den Siegerentwurf

grundsätzlich infrage stellten. Sie forderten keine bzw. möglichst geringe Eingriffe in die Fläche und waren sich in ihrem Bemühen, die noch vorhandene Vegetation zu erhalten, absolut einig. Die Auswirkungen des Baus auf den Bestand wurden ausführlich und sehr kleinteilig besprochen. Diese Tendenz zur Kleinteiligkeit zog sich als roter Faden durch die Sitzungen. In den ersten Sitzungen der neuen Arbeitsgruppe ging es um „große Themen“: Die Vorlage des Baumgutachtens für den gesamten Ostpark und eine Bestandsdokumentation

„Ein großes Problem war, dass die Vertreter der Initiativen den Siegerentwurf grundsätzlich infrage stellten. Sie forderten keine bzw. möglichst geringe Eingriffe in die Fläche und waren sich in ihrem Bemühen, die noch vorhandene Vegetation zu erhalten, absolut einig.“

der historischen Spuren, dazu die Vorstellung verschiedener Park-Initiativen und Planungen für eine Kooperation mit dem Technikmuseum. Naturgemäß wurden die Fragestellungen mit jedem Zusammentreffen spezieller. In Sitzung 34 ging es z. B. um den Abstand des inneren Zaunes im Kernbereich Wäldchen zu den Wegen, der genauer qualifiziert werden sollte. Und in Sitzung 41 standen unter anderem die Glühbirnen für die Beleuchtung und ihre Auswirkungen auf die Insekten zur Debatte. Diese langwierigen Debatten kosteten alle Beteiligten viel Zeit und Nerven.

Die Initiativen beklagten außerdem, sie seien Erfüllungsgehilfen beschlossener Maßnahmen und könnten nur in wenigen Detailfragen korrigierend eingreifen. Außerdem kritisierten sie die fehlende Gleichberechtigung der am Prozess beteiligten Parteien. Die Senatsverwaltung hielt dagegen, sie sähe ihre Aufgabe auch darin, einen Ausgleich zwischen dominant vertretenen Einzelinteressen und den Bedürfnissen der Bevölkerungsmehrheit herzustellen. Die Bürgerinitiativen nahmen diese Rolle der lautstarken Exoten mit mehr Sinn für das Eigen- als das Gemeininteresse nicht an. Sie sahen sich als gewählte Vertreter des Bürgerwillens.

Eine weitere Belastung ergab sich aus der Arbeitsstruktur der Gruppe. Eine Mitarbeiterin der Grün Berlin GmbH moderierte die Sitzungen. In ihrer Funktion war sie Interessenvertreter des Bauherrn. Gleichzeitig war sie als Moderatorin allen Parteien verpflichtet. Das konnte nicht funktionieren. ■





„Wir haben das Bedürfnis nach Selbstgestaltung dieser Fläche unterschätzt.“



Regina Krokowski

Regina Krokowski, Grün Berlin GmbH, Moderatorin der Arbeitsgruppe bei der Entwicklung des Ostparks

Was waren Ihre Aufgaben beim Bau des Parks am Gleisdreieck?

Wir als Grün Berlin GmbH steigen in der Regel in ein Projekt ein, wenn ein Wettbewerb gelaufen ist und werden dann von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit der Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses beauftragt. Mein Aufgabenbereich war nach der Entscheidung über den Preisträger die Begleitung und Umsetzung der Planung.

Sie waren in der Projektbegleitenden Arbeitsgruppe gleichzeitig Vertreterin des Bauherren und Moderatorin. Auf was für eine Situation sind Sie getroffen?

Wir haben nicht vorausgesehen, welche Brisanz in dem Projekt steckt. Alle Beteiligten gingen davon aus, dass der Schwerpunkt der Bürgerbeteiligung im Vorfeld des Wettbewerbs liegt. Wir haben gedacht, mit der Entscheidung für den Entwurf vom Atelier Loidl sei die Hauptarbeit erledigt. Aber das war ein großer Irrtum. Der Entwurf wurde

von den meisten Vertretern der Bürgerinitiativen komplett abgelehnt. Einige sind mit der Umsetzung bis heute nicht einverstanden. Dabei wird der Park sehr gut angenommen und ist in meinen Augen ein großer Erfolg.

Wie ist die Arbeit in der Projektbegleitenden Arbeitsgruppe gelaufen?

In der Arbeitsgruppe gab es keine geübten Strukturen. Die Bürgerbeteiligung war in dieser Intensität Neuland. Niemand wusste, wie der Prozess ablaufen sollte. Wir haben außerdem das Bedürfnis der Initiativen nach Selbstgestaltung des Geländes unterschätzt. Sie mussten gleichzeitig Interessen vertreten und Vermittler sein. Konnte das gutgehen?

Meine Doppelfunktion hat sich als sehr anstrengend und nicht durchführbar herausgestellt. Letztlich wurde dann ein externer Moderator eingebunden. Es hätte dem Prozess gutgetan, wenn dies früher geschehen wäre. ■



Die Moderation im Westpark

Die Senatsverwaltung reagierte auf die verfahrenere Situation und nahm in der Frage der Moderation einen neuen Anlauf. Mit der Beauftragung eines fachlich versierten, aber nicht in den Planungsprozess involvierten Landschaftsarchitekten wurde die Diskussion deutlich effizienter. Natürlich gab

es immer noch Meinungsverschiedenheiten. Aber bis heute verließ keine der Parteien den Tisch. Hinter ihnen liegen mehr als 70 gemeinsame Sitzungen. Alle Beteiligten haben durchgehalten. Das sagt etwas aus über das leidenschaftliche Interesse am neuen Park. Es sagt aber auch etwas über die Qualität der gemeinsamen Arbeit.

„Ich bin allparteilich.“

Martin Seebauer,
Landschaftsarchitekt und Mediator

Herr Seebauer, Wann sind Sie in das Projekt eingestiegen und was war Ihre Aufgabe?

Ich bin zu Beginn der konkreteren Planung für den Westpark in die Projektbegleitende Arbeitsgruppe eingestiegen. Damals war schon in mehr als 40 Sitzungen über den Ostpark diskutiert worden. Jetzt fragten die Senatsverwaltung und Grün Berlin an, ob ich die Moderation übernehmen wolle.

Wie verfahren war die Situation, als Sie Ihre Arbeit aufgenommen haben?

Der Prozess im Ostpark wurde von einer Mitarbeiterin der Grün Berlin GmbH moderiert. Sie hatte die undankbare Position, als Bauherr Partei und als Moderatorin neutral sein zu müssen.

Der Moderator wird von der Senatsverwaltung bzw. von der Grün Berlin bezahlt. Ist er deswegen auch deren Mann?

Auf keinen Fall. Die Senatsverwaltung wollte keinen Vertreter ihrer Sache. Sie suchte einen unabhängigen Moderator mit fachlichem Hintergrund, der von dem Planungsprozess und dem Bau losgelöst ist. Das passte einfach, weil ich Landschaftsarchitekt und Mediator bin.

Wie begreifen Sie Ihre Aufgabe als Moderator?

Ich bin allparteilich. Es geht mir um das Verständnis unterschiedlicher Sichtweisen. Jeder Partei soll klar werden, was die andere will. Dazu gehört, dass



Martin Seebauer

alle Beteiligten zu Wort kommen und jeder dem anderen auch zuhört. Es geht bei meiner Arbeit nicht um Übereinstimmung, sondern um das Verständnis für die Interessen der anderen Parteien. Das braucht manchmal Engselzungen und manchmal auch Durchsetzungsvermögen. Vielleicht habe ich das Glück, oft den richtigen Ton zu treffen.

Sie diskutieren viel anhand von Plänen und Zeichnungen. Unterscheiden sie sich von den planerischen Unterlagen?

Es ist ein riesiger Unterschied, ob ein Planer oder ein Bürger auf die Zeichnung schaut. Der eine sieht in einem Kreis schon den gewachsenen Baum mit seinem Schattenwurf, der andere aber zuerst einmal nur einen Kreis. Das bedeutet: Man muss anschaulich und einfach visualisieren.

Mein Eindruck beim Lesen der Protokolle ist eine extreme Kleinteiligkeit. Es wird um jeden Baum, jede Hecke, jeden Belag gerungen. Wie weit kann Bürgerbeteiligung gehen?

Wenn ich den Prozess aufmache, wollen sich die engagierten Menschen einbringen und das ihrer Meinung nach Beste erreichen. Es ist sehr schwer, hier eine Grenze zu ziehen. Eine Frage ergibt die andere und ich kann diesen Prozess moderieren, aber nur schwer begrenzen.

Werden Entscheidungen abgestimmt oder konsensual getroffen?

Wir stimmen in der Projektbegleitenden Arbeitsgruppe in der Regel nicht ab. Wir schaffen Meinungsbilder und suchen auf dieser Grundlage einen Weg. Manchmal bleibt es beim Dissens. Dann geht der Prozess weiter. Es folgen dann weitere bilaterale Treffen, Sitzungen mit den Architekten oder erneute Begehungen. Das ist zeitaufwendig, aber unumgänglich und hat uns in Einzelfragen oft weitergebracht.

Führen die Entscheidungen manchmal zu nachträglichen Änderungen im Bauprozess?

Einen Rückbau hat es nicht gegeben. Aber im Planungsprozess finden wir oft andere als die ursprünglich geplanten Lösungen. Das betrifft etwa die Wegeführung in der Kleingartenanlage oder den Umgang mit der dort vorhandenen Vegetation im Birkenwäldchen.

Der Charakter der öffentlichen Parks hat sich seit dem Bau der ersten Volksparks kaum geändert. Bekommen sie durch die Nutzung von Initiativen eine neue Qualität?

Ein Park ist eine öffentliche Anlage. Die Nutzung oder Aneignung durch Projekte und Initiativen ist eine gewisse Form der Privatisierung. Die Debatte darum haben wir mit der Kleingartenkolonie geführt. Sie wird durch neue Wege, einen Marktplatz und freie Gärten zu einem Teil des Parks werden. Ich finde, das ist eine sehr gute Lösung.

Die Bürgerinitiativen forderten immer wieder, ihnen einzelne Flächen und Projekte abzutreten. Wie sehen Sie die Abtretung hoheitlicher Aufgaben an Bürgervertreter? In welcher Form kann das möglich sein?

Wir haben in einem Workshop diskutiert, was die Initiativen in die dauerhafte Pflege eines Parks einbringen können, und wir haben festgestellt, dass die Möglichkeiten sehr begrenzt sind. Es geht eben nicht nur darum mal Schippe und Harke in die Hand zu nehmen. Es gibt nur wenige Menschen, die sich zeitlich, verbindlich und von ihren Budgets her angemessen engagieren können. Es ist fraglich, ob eine umfassende Übergabe von Aufgaben an Initiativen im Sinne des Parks ist. Aber das ist noch nicht abschließend diskutiert. Ein Park ist mit der Eröffnung nicht fertig. Er wächst, gedeiht, Ecken werden abgetreten.

Wird die Arbeitsgruppe weiter bestehen?

Ob ich persönlich weitermache, liegt natürlich in der Hand meines Auftraggebers. Es gibt auf jeden Fall ein Budget, um den Park gewissermaßen „werden zu lassen“. Im Ostpark haben wir zum Beispiel festgestellt, das Details überarbeitet werden mussten. Es fehlten zum Beispiel einige Bänke und Barrieren an den Rampen. Aber wir stehen am Anfang. Der Park beginnt erst zu wachsen. Wir haben uns um seine Entstehung bemüht, jetzt müssen wir uns um seine Nutzung kümmern. ■

Im Gespräch bleiben



Ursula Renker

„Die Bürger haben das Recht, Teil des Bauprozesses zu sein.“

Ursula Renker, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Frau Renker, Sie waren an allen 70 Treffen der Arbeitsgruppe beteiligt. Sind Sie der Arbeit niemals müde geworden?

Sicher gab es Höhen und Tiefen. Aber ich nahm ja nicht als Privatperson an den Sitzungen teil, sondern als Vertreterin der Verwaltung, die das Projekt steuert und begleitet. Ich habe gelernt, dass eine gewisse professionelle Distanz sehr hilft. Gleichzeitig braucht man die Bereitschaft, Teil des Prozesses zu werden. Mir persönlich ging es immer darum, Kompromisse auszuhandeln, und nicht um das Ausspielen einer vorhandenen rechtlich begründeten Überlegenheit.

Wie ist Ihr Verhältnis zu den Bürgervertretern?

Man spricht nicht immer mit denen, die es angeht, sondern mit denen, die sich engagieren. Die Aktivisten vertreten aber nicht unbedingt die Meinung von Anwohnern und Besuchern. Das sehen wir jetzt sehr deutlich. Die Bürgerinitiativen tun sich noch heute mit der Gestaltung des Parks schwer. Die Besucher dagegen kommen in Scharen. Die Bürgerinitiativen bezweifeln immer wieder, dass die Verwaltung ihnen auf Augenhöhe begegnet. Woran liegt das?

Wir müssen als Vertreter des Landes Berlin die Initiativen auf Vorschriften, Reglements und Gesetze hinweisen. Diese Normen und Regeln stehen der Erfüllung ihrer Vorstellungen oft entgegen und wir als Verwaltung können

den Initiativen nicht folgen. Wir konfrontierten engagierte Bürger mit Vorgaben zum Bau, zum Bodenaushub auf Spielplätzen, mit Richtlinien, was Stolper- und Gefahrenquellen angeht. Sie wollten ihre Wildnis behalten. Aber uns nimmt der Bürger in Regress, wenn er sich ein Bein bricht.

Waren die Verfahrensspielregeln nicht klar genug definiert? Es wäre vielleicht besser gewesen zu sagen: Ihr habt euch intensiv am Wettbewerb beteiligt. Jetzt ist die Entscheidung gefallen und wir bauen den preisgekrönten Entwurf.

So läuft das heute nicht mehr. Der Gewinnerentwurf ist ein Bild. Die Weiterentwicklung des Projekts durch eine Bürgerbeteiligung führt dazu, dass der gebaute Park als Werk vieler Beteiligter

nie mit diesem Bild identisch sein wird. Die Bürger haben das Recht, Teil des Bauprozesses zu sein. Sie wollen und sollen mitentscheiden, wie die Kinderspielplätze aussehen, wie viel von der Ruderalvegetation erhalten bleibt und wo die Sportplätze liegen.

Es gab auf unserer Seite allerdings eine gewisse Naivität in einigen Verfahrensfragen. In der projektbegleitenden Arbeitsgruppe sollten die Senatsverwaltung und der Bezirk, die Grün Berlin GmbH, Atelier Loidl und drei Vertreter der Bürgerinitiativen vertreten sein. Die Gruppe war von Anfang an sehr groß, da die Vertreter der Initiativen ihre Stellvertreter mitbrachten. Dann kamen die Quartiersräte Schöneberger Norden und Magdeburger Platz hinzu.

Wir wurden nicht weniger, sondern immer mehr.

Was würden Sie aus Ihrer langen Erfahrung heraus heute anders machen?

Ich würde den unabhängigen Moderator gleich am Anfang mit hineinnehmen und ich würde beim nächsten Mal ein oder zwei Sitzungen zum Aufstellen von Spielregeln einplanen. Man muss im Vorfeld klären, ob es um Informationen, Dialog oder Mitwirkung geht. Das ist damals nicht geschehen – nicht aus bösem Willen, sondern weil uns die Erfahrung fehlte. ■



Tage im Ostpark



Die Initiativen im Park



Immer mehr Menschen suchen in Parks und auf öffentlichen Freiflächen nicht nur Erholung oder Unterhaltung, sondern sehen in ihnen Räume zur Verwirklichung von Projekten und Ideen. Besonders bekannt in Berlin sind die „Pioniere“ auf der Tempelhofer Freiheit mit ihren Gemeinschaftsgärten oder der Einradsschule, andererseits die Prinzessinnen-Gärten am Kreuzberger Moritzplatz. Der Park am Gleisdreieck ist schon jetzt die Heimat mehrerer Projekte. Sie sind eine wichtige Facette im Charakter des Geländes und es ist eine spannende Frage, welche weiteren Aktivitäten den Park in Zukunft mit prägen werden.

Interkulturelle Gärten auf dem Gleisdreieck

Der Verein „Südost Europa Kultur e.V.“ wollte seit der Gründung im Jahr 1991

den nationalistischen Tendenzen im zerbrochenen Vielvölkerstaat Jugoslawien entgegenzutreten und Brücken der Verständigung zwischen Berlinern und Immigranten schlagen. Während der Kriege und in den ersten Jahren danach bestand das vorrangige Ziel der Arbeit allerdings darin, Kriegsflüchtlingen aus Kroatien, Bosnien-Herzegowina und dem Kosovo nach der Ankunft im fremden Land zu helfen und sie auf dem Weg in eine lebenswerte Zukunft zu begleiten.

Die Wege des Vereins und der Bürgerinitiativen kreuzten sich, als Mitglieder der Bürgerinitiative einen Antrag zur Finanzierung eines interkulturellen Gartens auf dem Gleisdreieck stellten und den Verein „Südost Europa Kultur e.V.“, der schon an anderer Stelle Erfahrungen mit dem Gärtnern gesammelt hatte, zum Mitmachen

einluden. In der Gartengruppe des Vereins arbeiteten acht Frauen. Sie hatten im Jugoslawien-Krieg Männer, Häuser und Existenz verloren und nahmen im Zentrum an Therapien zu Bewältigung ihrer Traumata teil. Schon im Juli 2006 wurde der Interkulturelle Garten auf dem Gleisdreieck „Rosenduft“ offiziell eröffnet und zog im Rahmen des Parkbaus zwei Jahre später in die Nähe der Yorckbrücken um. Im Mai 2008 nahm die bosnische Gärtnerinnengruppe wieder die Arbeit auf und das Tor steht auf, sobald sich eine der Frauen im Garten zu schaffen macht.

Naturerfahrungsraum

Ein zweites Projekt ist der im Rahmen der Bürgerbeteiligung entstandene Naturerfahrungsraum. Die vorhandene Vegetation blieb auf dem gemeinsam von der Grün Berlin GmbH und

der Arbeitsgemeinschaft mit einer welligen Topografie konzipierten Areal nahezu unverändert erhalten. Kinder können in den temporär mit Wasser aufgefüllten Mulden der Hügellandschaft matschen und toben, über Bäume balancieren, auf Steine klettern und aus Holz und Rindenmulch kleine Hütten bauen.

Kleingärten auf dem Gleisdreieck

Schon seit über einem halben Jahrhundert gibt es im Westpark die Kleingartenkolonie „Potsdamer Güterbahnhof“, kurz POG genannt. Ihre Weiterexistenz war lange umstritten, weil sie nicht in den ursprünglichen Entwurf passte und auch Sportverbände großes Interesse an dem Areal der Gartensiedlung zeigten. In diesem Streit bewährte sich die projektbegleitende Arbeitsgruppe. In einem langen

Diskussionsprozess fanden Verwaltung, Vertreter der Kolonie, Planer und Bürgerinitiativen gemeinsam eine überzeugende Lösung. Der nördliche Teil der Kleingartenkolonie wird als Pilotprojekt „Gärten im Garten“ in den Westpark integriert. Der südliche Teil wurde durch Beschluss der BVV Friedrichshain-Kreuzberg in seinem Bestand gesichert. Für den Sport wurden alternative Lösungen gefunden.

Das Konzept „Gärten im Garten“ sieht durch eine neue Wegeführung eine Öffnung zum Park hin vor. Schon seit einiger Zeit finden in der Kolonie Garten- und Kräuterführungen statt. Die Laubenpieper nehmen am „Langen Tag der Stadtnatur“ teil. Sie kooperierten mit dem Suchthilfeangebot ABO-Neukölln, bewirten Fahrradgruppen und haben im Frühjahr 2011 eine Kunstausstellung auf die Beine gestellt.

Jetzt sollen Projekte mit Universitäten und Imkern, ein Lehmbackofen und mehrere Gemeinschaftsgärten folgen.

Kulturprojekte

Auch Künstler entdecken das Areal für sich. Im Sommer 2012 fand im Ostpark eine von zwei Kuratoren initiierte temporäre Ausstellung statt. 23 Schweizer und deutsche Künstler und Künstlerinnen ließen sich von der Topografie, der Geschichte, den vorherigen und zukünftigen Nutzungen und dem Ort selbst inspirieren und schufen Werke unterschiedlichster Materialität, die temporär im Park installiert wurden: einen versinkenden Kulturkiosk, irritierende Straßenschilder, Klanginstallationen, Plakatwände, Skulpturen und kryptische Zeichen an den verbliebenen Artefakten der Eisenbahnzeit. ■



Klaus Trappmann

„Wir bringen uns in den Park ein. Und das wird auch so bleiben.“

Klaus Trappmann, Vorsitzender der Kleingartenkolonie

„Ich komme aus dem 68er-Milieu, und wenn mir einer meiner Freunde 1970 gesagt hätte, du wirst mal Vorsitzender eines Kleingartenvereins, wäre ich beleidigt gewesen.“

Herr Trappmann, ein Lehrer als Vorsitzender eines Kleingartenvereins ist ungewöhnlich.

Das stimmt wohl. Ich komme aus dem 68er-Milieu, und wenn mir einer meiner Freunde 1970 gesagt hätte, du wirst mal Vorsitzender eines Kleingartenvereins, wäre ich beleidigt gewesen. Als ich über eine Freundin im Winter 2002 in diese Kolonie gekommen bin, standen einige Parzellen frei, ganz anders als heute, wo ich ständig angerufen werde, ob bei uns nicht etwas zu mieten sei. Mir gefiel die Kolonie sehr. Sie war verwunschen und verwildert, die Häuser waren bunt angemalt, sie war einfach nicht das, was ich mir unter einer Kleingartenanlage vorstellt hatte. Vorsitzender bin ich jetzt seit sechs oder sieben Jahren.

Sie begannen also zu werkeln und zu pflanzen.

Genau. Aber es stellte sich mir sehr schnell die Frage, wie die Zukunft der Kolonie aussehen sollte. Ich stieß dann schnell auf die AG Gleisdreieck. Die war uns gegenüber überraschend positiv eingestellt. Das hatte ich von Alternativen nicht unbedingt erwartet. Aber die Initiativen forderten schon damals die Integration der Kleingärten in den zukünftigen Park und lehnten den an ihrer Stelle geplanten Bau einer großen Sportanlage ab.

Wann ist die Kolonie entstanden und wie viele Mitglieder hat sie?

Die Kolonie entstand kurz nach dem Zweiten Weltkrieg buchstäblich auf den Trümmern der Stadt auf einem schwer zugänglichen Gelände quasi im Wildwuchs. Wir haben heute 75 Parzellen. Die Mitglieder sind meist Menschen aus dem unmittelbaren nachbarschaftlichen Umfeld, zum Teil bewirtschaften Familien ihre Parzelle schon in der 2. oder 3. Generation. Die Parzellen sind zwischen 180 und 350 Quadratmeter groß. Die Zusammensetzung der Mitglieder hat sich allerdings geändert. Früher waren die Mitglieder

Handwerker wie Bäcker, Dachdecker oder Schweißer. Heute kommen sie auch aus anderen Milieus, sind Pädagogen, Künstler oder Psychologen. Kleingärten sind heute bei Schichten beliebt, die sie früher abgelehnt haben. Eine Laubenkolonie ist doch privat. Der Park ein öffentliches Gelände. Wie bringen Sie das Private und das Öffentliche zusammen?

Verglichen mit einer Familie, die auf einer Wiese ihre Decke ausbreitet, sind wir natürlich privilegiert. Aber wir waren schon immer halböffentlich, haben uns nie abgeschottet.

Wie konnten Sie den Konflikt auflösen?

Die Senatsverwaltung kam aufgrund des starken Widerstands gegen eine Abwicklung mit der Idee der „Gärten im Garten“ auf uns zu. Diese Formel sollte die Kolonie in den Park integrieren. Sie hat auch zu Veränderungen in der Parkgestaltung geführt. In der ursprünglichen Planung vom Atelier Loidl durchschnitt ein betonierter Hauptweg das Areal und die Kolonie hätte einer Wiese weichen müssen. Es ist durch die Formel „Gärten im Garten“ gelungen, unsere Gärten zu sichern, und in der Projektbegleitenden Arbeitsgruppe konnten wir die Wegeführung so weit verändern, dass die Kolonie jetzt mit einem neuen Wegenetz die ruhige Peripherie des Parks ist und der Hauptweg außerhalb liegt. Die langwierige Diskussion hat zu sehr schönen Ergebnissen geführt. Die neuen Wege sind statt drei nur zwei Meter breit, teilweise führen sie im Halbkreis um Bäume herum und wir konnten Wegraine durchsetzen. Für die Besucher ist die Kolonie jetzt Teil des Parks, und zwar einer der reizvollsten.

Was ist die neue Qualität ihrer Kolonie?

Ein Teil der Gärten wird in Projektgärten umgewandelt. Wir haben eine Parzelle, die einem türkischen Nachbarschaftsverein zugeordnet werden wird, und wir haben eine zweite Parzelle, die eine Gruppe von Koreanerinnen

bewirtschaftet. Sie sind extrem fleißig, pflanzen Chinakohl und Sesam und haben wirklich einen grünen Daumen. Wir nehmen am Langen Tag der Stadtnatur teil. 2011 haben wir über vier Monate mit der Kunstaktion „Stay Hungry“ kooperiert, an der sich 20 Gärten beteiligten, in denen Objekte und Collagen installiert waren bzw Performances stattfanden. Der Andrang hat uns total überrascht. Groß war auch der Zuspruch zu einer Kooperation mit dem „Haus der Kulturen der Welt“. Dort gab es eine Ausstellung zum Thema Nahrung und neue städtische Infrastrukturen, „Invisible Twinings“ betitelt, zu der wir ein Festbankett organisierten. Es gab Salate aus essbaren Kräutern, Tee aus Minze, alles aus unseren Gärten – es war ein wunderbarer Event und ein Quantensprung in unserer Arbeit.

Was kommt als Nächstes?

Eine sehr gute Idee der Architekten war der Bau eines Marktplatzes: Jede Kleingartenkolonie ist wie ein kleines Dorf und in der Mitte braucht es einen Platz. Dieser Marktplatz mit Großkopfsteinpflaster aus dem alten Gelände und mit einer zugegeben bisher etwas mickrigen Dorfeiche ist fertiggestellt. Hinter dem Platz ist zufällig eine Parzelle frei geworden und wird jetzt zu einem „Kleingärtner-Paradies-Café“ umgebaut.

Sie können davon ausgehen, dass Sie bei gutem Wetter Ihr Publikum finden werden.

Davon gehen wir aus. Das Café ist gut für die Besucher, gut für uns und sicher eine Bereicherung für den Park. Ich habe es ja schon gesagt: Wir bringen uns in den Park ein. Und das wird auch so bleiben. ■



Begzada Alatović

„Es geht nicht um den Ertrag. Es geht um den Kontakt mit anderen Menschen.“

Begzada Alatović, Leiterin des Interkulturellen Gartens & südost Europa Kultur e. V.

Frau Alatović, wie sind Sie nach Berlin gekommen?

Ich bin auf dem Land aufgewachsen, habe Agrartechnik studiert und musste 1993 nach Berlin flüchten. Ich habe dann lange auf eine Aufenthaltsgenehmigung gewartet und hatte dann das Glück, vor sieben Jahren im Verein südost Europa eine Arbeitsstelle zu finden. Wann haben Sie mit der Arbeit im Interkulturellen Garten begonnen?

Ich habe schon im Jahr 2004 in einer Gruppe bosnischer Frauen gearbeitet, die im Krieg furchtbare Dinge erlebt hatten und die das gemeinsame Gärtnern als einen Schritt hin zu einem normalen Leben sahen. Das Bezirksamt bot uns ein kleines Grundstück am Bethanien an. Dann traten die Bürgerinitiativen auf uns zu und fragten, ob wir nicht auf das Gelände am Gleisdreieck ziehen wollten. Wie lief es auf dem Gleisdreieck-Gelände?

Der Bezirk hat uns mit Erde, Mutterboden und Materialien geholfen und

wir haben dann mit 25 Frauen kleine Beete angelegt. Wir haben alte Sorten von Mais, Bohnen, Paprika und Auberginen gepflanzt, die einige der Frauen aus Bosnien mitgebracht hatten. Uns standen nur neun Beete auf 100 m² zur Verfügung, aber die Beschäftigung half den Frauen sehr. Einige waren vorher im Lager, hatten schlimme Zeiten durchlitten und trauten sich hier in Berlin nicht einmal, U-Bahn zu fahren. Jetzt kamen sie aus ihren Wohnungen heraus und fanden eine Beschäftigung jenseits der Familie. Weil ich ganz gut Deutsch sprach, bin ich dann Leiterin des Gartens geworden. Wir sind auch vom Bezirk und der Grün Berlin durch Materialien wie Böden, Steine, Zäune und Wasser unterstützt worden.

Sie waren zuerst auf einem Areal an der Möckernstraße und haben dort auch mit anderen Gruppen gearbeitet. Das stimmt. Es war aber für uns von vornherein klar, das es für uns um eine Zwischennutzung ging. Das haben die anderen Gruppen anders gesehen. Unsere Frauen wollten sich auch in keine Auseinandersetzungen ziehen lassen. Sie waren zufrieden mit der Unterstützung. Grün Berlin hat uns auch beim Umzug in die Nähe der Yorckstraße geholfen. Sie haben das Gelände einen Meter tief ausgehoben und mit Mutterboden aufgefüllt. Wir haben jetzt etwa 2.000 m² für die Beete.

Jetzt haben Sie einen neuen Standort nahe der Yorckstraße. Sind Sie zufrieden? Ja, sehr. Es sind jetzt 48 Menschen im Garten, 38 von ihnen haben ein eigenes Beet, von denen einige gerade einmal zwei Quadratmeter groß sind. Aber es geht nicht um den Ertrag, sondern um das Zusammensein und den Kontakt mit anderen Menschen. Es kommen auch viele Besucher. Manchen zeige ich dann auch den Garten. Außerdem kommen viele Schulklassen und Kitas und ich zeige ihnen unsere Pflanzungen. Es ist eine sehr schöne Arbeit in einem schönen, modernen Garten. ■



„Ich komme mit dem Kleinen hierher, weil es in der Nähe liegt und man viel machen kann. Hier ist ein schöner Spielplatz. Er schaut sich gerne Züge an, die am Park vorbeifahren, und so machen wir jeden Sonntag unsere Runde hier.“ **Walter Schuller**



„Ich wohne um die Ecke und der Park ist mein verlängertes Wohnzimmer. Ich mag besonders die Holzstufen, auf denen ich gerade sitze. Wenn die Sonne scheint, ist es hier schön warm, man kann lesen, die Leute beobachten oder ein kleines Picknick machen.“ **Claudia Baumgartner**

Ein Park muss wachsen

Statements von Parkbesuchern



„Ich kenne das Gelände von vor 30 Jahren. Für mich ist hier aus dem Nichts eine fertige Anlage entstanden – die vielleicht auch noch im Wachsen begriffen ist. Das ist die wehmütige Seite. Auf der anderen Seite ist der Park wirklich gut gelungen.“ **Jochen Jürgensmann**



„Es ist ein ganz wunderbarer Park, ein riesiger Gewinn für das Viertel. Der Freizeitwert ist großartig. Ich mag die gelungene Mischung aus Altem und Neuem. Für mich hat der Park Modellcharakter für die Entwicklung aller Parks in Berlin.“ **Gerald Wagner**



„Ich wohne seit drei Monaten hier und ein Freund sagte mir, dass es hier einen Park gibt. Der Park erinnert mich von seiner Struktur an den Görlitzer Park. Aber hier ist es viel ruhiger und entspannter, einfach nicht so voll.“ **Silvia Corbellari**



„Man kann in Ruhe in spazieren gehen, alle vertragen sich hier. Es ist wunderschön – mehr können wir einfach nicht sagen.“ **Karin und Karlheinz Jahn**



„Jetzt, wenn die Sonne scheint, bin ich oft mit meinen Hunden hier. Die Hunde mögen es einfach, auf der Grünfläche zu laufen und nicht auf Beton. Ich finde es toll, dass der Park so groß ist und so viele Spielmöglichkeiten für Kinder bietet.“ **Daniela Perschke**

„Die Beschäftigung in der **Natur**, besonders im **Garten**, wird als Ausgleich zu den schnellen Kommunikationstechniken immer **wichtiger**; sie führt zur **Entdeckung** der Langsamkeit, zur Ruhe, Besinnung und **Erholung**; sie schafft Oasen in einer rasanten **Welt**.“

Sonja Gräfin Bernadotte



„Besonders im Sommer sind wir sehr oft hier. Wir sind besonders gern auf der Wiese und spielen Ball und Federball. Hier kann man wunderbar relaxen.“ **Sherin Mohammed**



„Wir kommen oft aus Steglitz hierher. Wir finden leicht einen Parkplatz, den Kindern wird viel geboten, das Publikum ist einwandfrei. Der Park ist sauber und auf das Café, das bald aufmacht, freuen wir uns schon.“ **Daniela, Stephan, Amelie Mix**



„Wir kommen aus Schöneberg und erkunden ganz gerne die Parks der Stadt. Der naturnahe Spielplatz gefällt uns besonders. Es ist gut, dass die Kinder hier auch motorisch etwas machen können. Das Konzept ist pädagogisch sehr sinnvoll.“ **Sabine und Woody Haake**



„Früher hatte mein Hund hier gar keine Auslaufmöglichkeiten, da mussten wir durch die Straßen laufen. Seitdem der Park fertig ist, drehen wir hier regelmäßig unsere Runde. Was ich vermisse, ist ein kleines Café, das regelmäßig geöffnet hat.“ **Edith Klingert**



„Wir kommen aus Zehlendorf, um uns den Park anzuschauen. Wir haben noch nicht viel gesehen, aber es ist schön. Es fällt auf, dass der Park sehr sauber ist.“ **Hans-Georg König**



„Wir wohnen am Platz der Luftbrücke und haben viele Grünflächen in der Nähe. Der Park hier ist aber besonders schön. Es gibt mehr Spielplätze und mehr Bäume als auf dem Tempelhofer Feld und es ist auch viel mehr los.“ **Frank Marggraf**



„Mich beeindruckt vor allem das Design der Spielplätze. Mein Sohn hat sich vor allem für den Naturspielplatz begeistert und viele neue Dinge entdeckt.“ **Jue Alt**



Leben am Gleisdreieck – Eine Reportage

Maike Bauer, die nebenan im Möckern-Kiez wohnt, kommt mit ihrer Tochter oft in den Park am Gleisdreieck. Ihr gefällt besonders, wie die Stadt hier an Weite gewinnt. „Man ist irgendwie drin in Berlin und gleichzeitig draußen.“ Sie zeigt auf die große Kreuzberger Wiese, dann in Richtung der Gleise, auf denen vor langer Zeit täglich Dutzende von Zügen rollten. „Dieser Park ist unser neuer Lieblingsort“, sagt sie, dreht sich um und zeigt auf den grünen Kegel am Potsdamer Platz: „Und das ist die Kulisse.“

Es sind nur einige Dutzend Schritte hinüber zur graffitibesprühten Bahntrasse, die Ost- und Westpark trennt. „Ist cool hier“, sagt Mustafa Önal. „Wir treffen uns immer in der Skateranlage. „Ist gleich nebenan und nicht so voll. Soll mir recht sein. Können wir unser Ding in Ruhe machen.“ Tatsächlich sind nur ein paar Jugendliche auf der Anlage unterwegs. „Hier trifft man meist Anwohner“, sagt Skateboarder Jo, während er lässig in der Halfpipe

steht. Aber das wird sich nach seiner Meinung bald ändern. „Leider“, sagt er. „Wegen mir können wir auch unter uns bleiben.“ Dann schwingt er sich wieder auf sein Brett: „Außer ein paar Mädchen suchen einen neuen Treffpunkt. Die sind total willkommen.“

Stadtweit bekannt ist die große Sandfläche im Westpark, die direkt an den Viadukten der U-Bahn-Linie 2 nahe der Bülowstraße liegt. Hier treffen sich von Anfang Mai bis Ende September die Volleyballer, Beach-Soccer- und Speedminton-Spieler. Juliane kennt das Gelände schon seit Ewigkeiten. „Früher haben wir hier Partys gefeiert. Hat niemanden interessiert. Jetzt ist alles ein bisschen zahmer. Aber hey, wo wird schon mitten in der Stadt ein neuer Park gebaut? Ich find’ ihn ein bisschen clean. Aber allemal besser als neue Bürogebäude oder City-Lofts. Haben wenigstens alle was davon.“ Sie ist überrascht, dass „Beach61“ mit Sand aus der Baugrube des Alexa-Shoppingcenters gebaut worden ist. „Immerhin,

Da hat der rosa Elefant wenigstens einen guten Zweck erfüllt.“

Am folgenden Sonnabend strömen schon am Morgen Jogger, Radler, Skater, Eltern mit Leiterwagen voller Kinder von Kreuzberg aus in den östlichen Park. Sie steigen an den Eingängen an der Möckernstraße etwa drei Meter die Treppen hinauf. Klaus Günther, Grafiker aus der Obentrautstraße, wohnt schon seit über 20 Jahren hier ums Eck. „Früher hab’ ich zu meinen Besuchern aus Westdeutschland immer gesagt: Kommt, wir gehen in die Wildnis. Es waren ja nur ein paar Schritte aus der Stadt in den Urwald. Aber jetzt gefällt es mir besser. Das Gelände ist einfach nicht mehr nur ein Geheimtipp für Insider.“

Die Bewohner im Kiez leben gewissermaßen im Rücken des Potsdamer Platzes. Die Einkommen sind oft niedrig, es gibt hier in der Möckern-, Obentraut- und Wartenburgstraße keine Szenekneipen und keinen Großstadt-Chic. Viele graue Mietshäuser, Graffiti

an den Wänden, zum Glück Straßenbäume, ein Bistro, ein türkischer Gemüsehändler, eine Autowerkstatt, in der Möckernstraße ein Karatestudio und die Kiezkneipen heißen „Zur gemütlichen Ecke“, „Zum Goldenen Handwerk“ und „Affenhütte“ – mit Dutzenden von Stofftieren als Fenster-Deko. Das Leben ist ein langer, ruhiger Fluss. Hier schauen Rentner aus den Fenstern und kurdische und arabische Kinder spielen auf der Straße. Latente Unruhe gibt es dennoch. Der neue Park hat das Quartier aufgewertet: „Wir haben unseren Vertrag seit Ewigkeiten. Uns kann nicht viel passieren“, sagt ein älteres Ehepaar aus der Wartenburgstraße, das seinen Hund spazieren führt. „Aber wer hier neu herzieht, wird eine höhere Miete als bisher zahlen.“

Im Karree an der Großbeerstraße dagegen lebt eine Szene mit guten Einkommen und behaglichen Lebensumständen. Zu ihnen zählt auch die Fernsehredakteurin Cornelia Schulze aus der Großbeerstraße. Sie hat

die Debatten um das Gleisdreieck nur am Rande verfolgt. „Für mich ändert sich nicht viel. Hier um die Ecke liegt ja gleich der Viktoriapark. Der neue Park muss einfach noch ein paar Jahre wachsen, bis es dort ebenso großartig ist.“

Schon jetzt ändert der Park unvermeidlich einige der bisherigen Strukturen. An seinen Rändern sind die Aktivitäten unübersehbar. In Nachbarschaft eines Parks zu wohnen ist attraktiv. Eines der größten Bauprojekte liegt am südlichen Ende des Gleisdreieckparks in unmittelbarer Nähe zu den Yorckbrücken. Es stößt an Möckernstraße und Yorckstraße und wird als Genossenschaft von 1.100 Mitgliedern getragen. Geplant sind in dem 30.000 Quadratmeter großen Quartier mit freiem Zugang zum Park 430 Wohnungen, ein Hotel sowie 2.500 Quadratmeter Gewerbeflächen zur Versorgung der Bewohner. Eine andere Wohnanlage entsteht an der früher nur locker bebauten Flottwellstraße im Westen des

neuen Parks. Autowerkstätten, Reifenhändler, Lagerhäuser und Druckereien boten hier ihre Dienste an. Das ist Vergangenheit. Die Groth-Gruppe baut gerade 148 Wohnungen, hochpreisig, mit allem Komfort: „Klassisch gestaltete Fassaden, individuelle Grundrisse und eine hochwertige Ausstattung zeichnen das neue urbane Wohnensemble aus. Der liebevoll gestaltete Garten ... knüpft nahtlos an die weitläufige Parklandschaft an.“ Flottwell Living heißt das Projekt und wirbt mit dem Slogan „The Park Side of Live“.

Die Gegend hier ist noch nüchterner als auf der anderen Seite. Ein paar Altbauten, viele Bausünden aus den 60er und 70er Jahren, ein paar kleine Hotels, die Zentrale eines Kurierdienstes, ein Möbelhaus, eine Pizzeria, jetzt die schicken neuen Wohnungen gegenüber der gelbsteinigen alten Parkmauer. Noch ist hier wenig von Großstadtleben zu spüren. Aber ein Anfang ist gemacht. Der Park wird diesen Kiez verändern. ■

„Es wäre eine neue Qualität, Angebote zu initiieren.“

Josef Lückerrath und Gabriele Hulitschke, Quartiersräte

Wie sind Sie als Quartiersräte in die projektbegleitende Arbeitsgruppe für den Park am Gleisdreieck gekommen?

Josef Lückerrath: Als bekannt wurde, dass die Arbeiten am Westpark beginnen sollten, haben wir uns über die Initiativenplattform informiert und dem Quartiersrat Magdeburger Platz die Ergebnisse mitgeteilt. Dieser, wie auch das Quartiersmanagement, hat die unbedingte Notwendigkeit gesehen, dass für den Kiez Tiergarten-Süd eine Mitwirkung wichtig sei, da der Park unmittelbare Auswirkungen für das Quartier haben werde. So wurden Gabriele Hulitschke und ich in die PAG delegiert.

Projekte wie der Möckernkiez oder die neuen Häuser an der Flottwellstraße verändern den Kiez. Sind diese Randbebauungen aus Ihrer Sicht positiv oder negativ zu bewerten?

Gabriele Hulitschke: Viele Bewohner sehen diese Entwicklung durchaus positiv. So sind die Prostituierten vom Straßenstrich mit ihren Freiern im Auto in die Flottwellstraße gekommen. Das hat sich durch die Belebung der Gegend geändert und das wird natürlich als positiv empfunden.

Josef Lückerrath: Die Entwicklung am Möckernkiez ist für mich ein positives Signal, denn das Projekt ist eine Bau-Genossenschaft. Neben Eigentum und kommunalen Wohnungsbaugenossenschaften ist eine Bau-Genossenschaft die beste Wohnform, um eine erträgliche Miete zu gewährleisten

und somit stabiles Wohnen zu garantieren. Selbst der direkt an den Ostpark angrenzende Möckernkiez bewirkt als Genossenschaft keinen so gravierenden Einfluss auf die Mietsteigerungen in der Umgebung wie die Eigentumsanlagen in der Flottwellstraße.

Verändert der Park den Kiez?

Gabriele Hulitschke: Natürlich. Der Mietspiegel steigt, verschiedene Häuser sind aus dem Sozialen Wohnungsbau herausgefallen und die neuen Besitzer heben die Grundmiete an. Für sozial Schwache ist die Steigerung spürbar und sie sind gezwungen, sich anderswo neue Wohnungen zu suchen.

Josef Lückerrath: Der Kiez verändert sich durch viele Faktoren. In den letzten Jahren haben sich hier zum Beispiel mehrere Galerien angesiedelt. Die öffnen nicht wegen eines neuen Parks. Aber sie werten das Image des Quartiers auf und das schlägt sich irgendwann auch in anderen Bewohnern und höheren Mieten nieder.

Gabriele Hulitschke: Der Park wirkt auf den Kiez durch das jetzt viel bessere Mobilitätsangebot. Bisher war es nur über Umwege möglich, von hier auf die andere Seite, nach Kreuzberg, zu gelangen. Jetzt gibt es eine große Durchlässigkeit. Die Bedeutung dieser neuen Situation werden wir erst durch die Nutzung wirklich zu schätzen wissen. Ich merke es ganz persönlich. Durch den Park bin ich als Radfahrerin viel mehr in das Stadtgefüge eingebunden.

Nutzen migrantische Familien den Park eigentlich anders?

Gabriele Hulitschke: Eindeutig. Deutsche Familien kommen eher mit Freunden und gehen gerne ins Café. Das ist bei den migrantischen Familien anders. Der Familiengedanke ist viel ausgeprägter. Sie treffen sich gern in großen Gruppen. Für sie sind Orte wie die Schöneberger Wiese wichtig.

... auch um zu grillen?

Josef Lückerrath: Nein, das Grillen ist im Park grundsätzlich verboten.

Eine Frage noch: Es gibt eine große Tendenz der Bürger, sich „ihre“ Parks anzueignen. Meinen Sie, das wird im Park am Gleisdreieck auch so sein?

Gabriele Hulitschke: Ja, aber es ist der falsche Weg, wie am Görlitzer Park die Dinge einfach laufen zu lassen und sich auf die Grundpflege zu konzentrieren. Es wäre eine neue Qualität, Angebote zu initiieren. Wir müssen fragen, was man ehrenamtlich anbieten oder mit wem man für Projekte kooperieren kann. Und das ist vieles denkbar: vom Jogakurs bis hin zu Naturkundeunterricht im Grünen. Solche Angebote werten den Park weiter auf.

Josef Lückerrath: Die projektbegleitende Arbeitsgruppe soll ja weiter bestehen und die Entwicklung des Parks begleiten. Wir werden uns auch in Zukunft bemühen, die Nutzungsmöglichkeiten zu verbessern und gleichzeitig darauf achten, dass die bestehende Natur geschont wird. ■





Wie läuft es im Park am Gleisdreieck?



David Keuck

„Der Park steht für eine neue Qualität.“

David Keuck, Grün Berlin GmbH
Manager im Park am Gleisdreieck

Seit Frühjahr 2012 ist David Keuck beinahe täglich auf dem Gelände unterwegs. Hier sein Resümee zu Beginn der neuen Saison, kurz vor der Öffnung des Westparks.

„Gerade bauen wir einen Pavillon am Eingang Hornstraße mit Ausschank und WC-Anlage, bald kommt der Marktplatz mit dem Café in der Kleingartenanlage hinzu. Wir sind auf dem richtigen Weg.“

Herr Keuck, wie wird man eigentlich Parkmanager?

Im Park am Gleisdreieck wird das neuartige Modell der prozesshaften Fertigstellung angewendet. Für Verbesserungsideen, die sich aus dem laufenden Betrieb ergeben, wurde ein Teil der Bau- summe zurückgestellt. So können wir mit baulichen Mitteln reagieren, wenn wir beispielsweise feststellen, dass im Park Toiletten oder ein gastronomisches Angebot fehlen. Das Parkmanagement greift aber weiter: Neben der prozesshaften Fertigstellung und der gärtnerischen Pflege beinhaltet es auch das Veranstaltungsmanagement und die Einbindung bürgerschaftlichen Engagements. Durch meine vorherige Tätigkeit im Projektmanagement und Betrieb der Bundesgartenschau Koblenz 2011 habe ich hierfür wichtige Kompetenzen mitgebracht, lerne vor Ort aber auch täglich Neues.

Wie oft sind Sie im Park am Gleisdreieck?
In der Saison ab März oder April bin ich vier- bis fünfmal wöchentlich im Park. Wir haben dort einen Bürostandort etabliert, der im Laufe des Jahres zu einer

Schnittstelle mit den Parknutzern ausgebaut werden soll. Ein erstes Instrument wird eine Art Parksprechstunde sein, in der Besucher Fragen stellen oder Anregungen und Hinweise geben können. Bisher findet diese Kommunikation über das Kontaktformular auf unserer Homepage statt. (www.parkberlin.de)
Gibt es Ansprechpartner im Park für die Besucher?

Wir beschäftigen während der Saison eine Parkaufsicht, die von fast allen Besuchern sehr positiv angenommen worden ist. Ein Großteil der Interaktion mit den Nutzern besteht in der Vermittlung von Information: Wo geht es zum Technikmuseum? Wo kann ich einen Kaffee trinken? Aber auch die Durchsetzung von Grillverbot und Leinenzwang für Hunde sind wichtige Aufgaben. Einige Hundehalter zeigen für diese gesetzliche Regelung leider wenig Verständnis. Die Mehrzahl der Besucher findet es aber gut, dass wir das Ordnungsamt bei der Durchsetzung des Leinenzwangs derart unterstützen. Um die Situation weiter zu entspannen, wird mit der Eröffnung des Westparks auch ein Hundeauslaufbereich nutzbar.

Haben Sie Probleme mit Vandalismus?
Leider ja. Sobald irgendwo ein Graffiti auftaucht, folgt wenig später ein zweites. An dieser Stelle gehen wir dazwischen. In der Regel entfernt es unser Auftragnehmer binnen zwei oder drei Werktagen. Das ist allerdings aufwendig und kostet Geld.

Arbeiten Sie mit den Initiativen im Park zusammen?

Ich nehme an den Sitzungen der Projektbegleitenden Arbeitsgruppe teil. Ich bin auch regelmäßig im Rosenduftgarten und finde, dass er den Bereich an der Yorckstraße ungemein belebt. Durch die Einbindung solcher Initiativen wird der Park zu einem Ort, der für eine neue Qualität steht. ■

Der Park am Gleisdreieck ist offen für Veränderungen

Mit der Öffnung des Parks am Gleisdreieck ist ein großer Schritt zur Vollendung des inneren Berliner Parkings getan. Dieser innerstädtische Grünzug ist eine sehr alte Idee, die schon Peter Joseph Lenné als ein System von städtischen „Schmuck- und Grenzzügen“ formuliert hatte. Die Metropolenentwicklung, Krieg und Teilung verhinderten die Verwirklichung seines und weiterer Pläne. Erst nach der Wiedervereinigung konnte die Stadt mit dem Berliner Landschaftsprogramm das ehrgeizige Ziel wieder aufgreifen. Es sah eine Vernetzung von insgesamt 16 Parks und Grünflächen zur Verbesserung des Stadtklimas vor und definierte als zweites Ziel den Bau weiterer Parks zur Steigerung der innerstädtischen Lebensqualität. Mittlerweile ist dieses große Projekt weit fortgeschritten, die meisten Grünflächen sind fertiggestellt.

Parks als Kompensationsmaßnahme angelegt

Viele von ihnen entstanden als Kompensationsmaßnahmen für bauliche Eingriffe in Natur und Landschaft. Das gilt auch für den Park am Gleisdreieck. Das Jahrzehnte brachliegende Gelände mit seiner Ruderalvegetation geriet nach der Wiedervereinigung aus einer unbedeutenden Randlage in die Nähe des neuen Zentrums am Potsdamer und Leipziger Platz. Diese Aufwertung der beinahe vergessenen Fläche rief viele Interessenten auf den Plan. Durch die Integration des Areals als naturschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahme in das Bebauungsplanverfahren gelang es der öffentlichen Hand, das

Gelände am Gleisdreieck im Wesentlichen als Freifläche zu erhalten.

Grüne Verbindungen entstanden

Der Park am Gleisdreieck setzt den Grünzug vom Regierungsviertel über den Tiergarten und die Parks am Potsdamer Platz fort. In naher Zukunft wird der neu gestaltete „Flaschenhals“ – das schmale Areal an den Yorckbrücken – den Park verlängern und durch einen Fuß- und Radweg mit dem Natur-Park Schöneberger Südgelände verbinden. Der neue Park schließt auch eine weitere Lücke, denn er ist in den Radweg Berlin–Leipzig eingebunden, der auf den Ostpark trifft und über den Parkweg weiter zum Potsdamer Platz führt.

Aktive Bürgerschaft einbezogen

Der Park am Gleisdreieck hat durch seine ungewöhnliche Geschichte, seine besondere Vegetation und die Möglichkeiten, die viele Menschen in ihm sahen, viele Emotionen geweckt. Bürgerinnen und Bürger haben lange um seine Existenz als Park gekämpft. Die zentralen Forderungen der Bürgerinitiativen waren ein Maximum an sich selbst überlassener Vegetation und ein Minimum an gartenarchitektonischer Gestaltung. Sie haben diesen Ansatz für die Gestaltung einer innerstädtischen Freifläche mit großer Hartnäckigkeit verfolgt. Ihre Vorstellungen standen – grundsätzlich und im Detail – häufig im Gegensatz zu den Entwürfen und Absichten der Landschaftsplaner. Es war dennoch unumgänglich und bereichernd, die Initiativen in den Wettbewerb, die Planung und den Bau

einzubeziehen. Ihre konstruktiven Vorschläge haben starken Einfluss auf die heutige Gestalt des Parks genommen. Dieses Partizipationsverfahren hatte eine bisher in Berlin einzigartige Dimension. Als Pilotprojekt angelegt, betraten alle Beteiligten Neuland. Der Prozess schloss eine umfangreiche Bürgerinformation, Begehungen, das Zusammentreffen von Bürgern und Landschaftsplanern, Workshops und eine projektbegleitende Arbeitsgruppe ein. Er stellte sich als langwierig und anstrengend heraus und er forderte von allen Akteuren die Bereitschaft zum Umdenken und Zuhören. Ganz sicher aber war dieses Partizipationsverfahren ein großer Gewinn für den Park. Und die gewonnenen Erkenntnisse werden helfen, weitere Bürgerbeteiligungen erfolgreich durchzuführen.

Der Park am Gleisdreieck ist nicht nur durch die intensive Partizipation etwas Besonderes. Er war auch für die Planer eine große Herausforderung. Landschaftsarchitekten suchen neue Ansätze und finden sie in der Einzigartigkeit des Ortes, in seiner Geschichte, seiner früheren Nutzung, seiner Lage und – im konkreten Fall des Gleisdreiecks – auch im Mythos des Areals. So ist in den letzten vier Jahren ein Park entstanden, der historische Schichten bewahrt, Raum für Initiativen und Bürgerengagement bietet, für einen langen Zeitraum angelegt und gleichzeitig offen für Veränderungen ist.

Christian Gaebler
Staatssekretär, Senatsverwaltung für
Stadtentwicklung und Umwelt



Anhang – Der Park am Gleisdreieck

ZEITLICHER ABRISS

Gründung der Bürgerinitiative Westtangente

1974 Gründung der Bürgerinitiative Westtangente

1999 IG Gleisdreieck, Kreuzberger Horn e.V., Anwohnerinitiative Flaschenhals, Grüne Radler, BUND, Bürgerinitiative B 101, Stadtteilverein Tiergarten Süd und die BI Westtangente schließen sich zur Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck zusammen.

1994 bis 2000 Bebauung des Potsdamer und Leipziger Platzes. Das Areal am Gleisdreieck dient als Logistikstandort. Es wird als Ausgleichsfläche ausgewiesen und die Investoren werden zu Ausgleichszahlungen verpflichtet, die dem Bau des Parks auf dem Gleisdreieck zugutekommen sollen.

Frühjahr 2005 Im Vorfeld des Wettbewerbs startet das Beteiligungsverfahren in einer ersten Stufe mit einer repräsentativen Bürgerbefragung. Sie wird mit Interessenten in Fokusgruppen inhaltlich erarbeitet und auf Verständlichkeit und Effizienz geprüft.

Oktober/November 2005 Die Senatsverwaltung bietet Erkundungsspaziergänge, Ideenwerkstätten und einen moderierten Onlinedialog an.

Dezember 2005 Erste Stufe des landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbs. Planer reichen 86 anonymisierte Entwürfe ein.

Frühjahr 2006 Start der zweiten Beteiligungsphase. Sie schließt eine Ausstellung von elf ausgewählten Entwürfen (vom 23.4. bis 7.5.), einen Informationsabend für Bürgerinnen und Bürger (am 24.4.) und Planungsworkshops (29./30.4.) ein.

Mai 2006 Zweite Stufe des landschaftsplanerischen Ideen- und Realisierungswettbewerbs

17.7.2006 Entscheidung für den Entwurf des Atelier Loidl

26.8.2006 Bürgerfest auf dem Gleisdreieck

26.8. bis 10.9.2006 Erneute Ausstellung der Wettbewerbsentwürfe

2007 bis 2013 Bürgerbeteiligung zur Konkretisierung des Wettbewerbsentwurfs: Projektbegleitende Arbeitsgruppe (PAG) und Planungsforen

2008 bis 2009 Bau des Ostparks

2.9.2011 Eröffnung des Ostparks

2010 bis 2013 Bau des Westparks

31.5.2013 Eröffnung des Westparks

Lage innerhalb Berlins

im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, angrenzende Bezirke Tempelhof-Schöneberg und Mitte

Gesamtfläche rd. 26 ha

Ostpark rd. 17 ha

Westpark rd. 9 ha

Gesamtkosten ca. 18 Mio. €

Ostpark rd. 9,5 Mio. €

Westpark rd. 8,5 Mio. €

Ostpark Beginn Freimachung Juni 2008, Beginn Landschaftsbau August 2009, Fertigstellung: September 2011, Eröffnung: September 2011

Westpark Beginn Freimachung August 2010, Beginn Landschaftsbau September 2011, Fertigstellung: Eröffnung: Mai 2013

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, vertreten durch die Grün Berlin GmbH

Projektsteuerung, Projektmanagement Grün Berlin GmbH

Gesamtplanung/Entwurf Atelier Loidl Landschaftsarchitekten und Stadtplaner

Bauleitung Breimann Bruun Simons Landscape Engineering GmbH in Zusammenarbeit mit Atelier Loidl

Wasserbau Müller-Kalchreuth

Elektrotechnik Ingo Acker

Ökologische Beratung Dr. Barbara Markstein

Baumgutachten Flechner & Brodt

Bodenuntersuchungen VEPRO Verkehrsbau Projekt GmbH

Vermessungstechnik Zech und Ruth

Sicherheits- und Gesundheitskoordination INVO Ingenieurbüro Vogt

Baufeldfreimachung BTB Erdbau- und Abbruch GmbH

Landschaftsbau Otto Kittel GmbH & Co .KG,

Erhard Garbe GmbH, Fehmer GmbH

Wasseranlagen Combé Anlagenbau GmbH

Naturerfahrungsraum ca. 4.000 m², eröffnet Juni 2009

Interkultureller Rosenduftgarten ca. 2.000 m², eröffnet Mai 2008

Gärten im Garten Integration bestehender Kleingärten in den Westpark

Teilnehmer Bürger- und Anwohnervertreter, Vertreter der Quartiersräte Schöneberg Nord, Magdeburger Platz/Tiergarten Süd, Vertreter der Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg, Tempelhof-Schöneberg und Mitte, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Atelier Loidl und Grün Berlin GmbH

LAGE

Fläche/Größe

Kosten Landschaftsbau

AUSFÜHRUNG

Baubeginn

Bauherr

Planung

Fachplanungen

Pilotprojekte

Projektbegleitende Arbeitsgruppe

AUSSTATTUNG OSTPARK

Sport- und Spielplätze

Eingang Tempelhofer Ufer/Möckernstraße „Kinderzimmer“ – Spielbereich für Kinder von 0 bis 6 Jahren | **Eingang Hornstraße** „Stangenwald“ mit zahlreichen Kletter-, Schaukel- und Aktionsangeboten für ältere Kinder
Sportleis am westlichen Parkrand Basketball- und Kleinspielfeld, zwei Skatepools, Asphaltspielflächen | **Im Park** Generationsübergreifende Bewegungsgeräte, Boule, Tischtennis, Schaukeln

Pflanzarbeiten

Insgesamt über 950 Bäume und Sträucher gepflanzt | **330 Bäume** im Gebiet bereits vorkommende Arten, wie z. B. Pappel, Robinie, Eiche, Zerreiche, Zürgelbaum, Wildapfel, Kiefer, Birke und Vogelbeere | **620 Sträucher:** typische Arten der Bahnbrache wie Flieder, Sommerflieder, Weißdorn, Wildrose, **Ansaaten** Rasen und Trockenrasen, Salbeiblumenwiese, Schatten-, Bienen- und Schmetterlingssäume, Mischung für naturbelassene Schotterflächen

Angebote

Barrierefreiheit Alle Hauptwege der Parkanlage sind barrierefrei. An mehreren Stellen ermöglichen Rampen den bequemen Zugang zum Park für mobilitätseingeschränkte Personen.

Eingänge

Yorckstraße S/U-Bhf. Yorckstraße, Bus M19, N7 (barrierefrei)
Möckernstraße gegenüber Hornstraße (barrierefrei)
Wartenburgstraße zwischen Wartenburg- und Obentrautstraße
Tempelhofer Ufer U-Bhf. Möckernstraße, Ecke Möckernstraße (barrierefrei)

AUSSTATTUNG WESTPARK

Sport- und Spielplätze

Eingang Pohlstraße im westlichen Parkrand Richtung Norden Spielbereich für Kleinkinder ab 2 Jahre | **Eingang Kurfürstenstraße** Kinderspielplatz mit vielseitigen Kletter-, Schaukel- und Aktionsangeboten für 2 bis 10 jährige Kinder | **Eingang Pohlstraße/Eingang Schöneberger Straße** Freizeitsport und -spiel auf Tartan/Asphaltflächen für ältere Kinder und Jugendliche mit Trampolin, Ballspielfeldern, Fitness | **im Park generationsübergreifend** Boule, Tischtennis und Schaukeln, Strand mit Sitztribüne am Tunnelmund
Eingang Bülowstraße Richtung ICE-Trasse ein Hundenauslaufbereich

Pflanzarbeiten

Insgesamt wurden 810 Bäume und Sträucher gepflanzt | **560 Bäume** mit den Leitarten Zerr- und Traubeneiche (*Quercus cerris* und *petrea*) sowie Kiefer (*Pinus sylvestris*) und verschiedene Ebereschenarten | **250 Sträucher** mit den Leitarten Schmetterlingsstrauch (*Buddleja davidii* und Sorten) und Rosen (heimische Wildrosenarten) | **Ansaaten** Rasen- und Trockenrasen, Königs-kerzenfeld, Schmetterlings- und Wildblumenwiese, Salbei-Blumenwiese

Angebote

Barrierefreiheit Alle Hauptwege der Parkanlage sind barrierefrei. An mehreren Eingängen ermöglichen Rampen den bequemen Zugang zum Park für mobilitätseingeschränkte Personen.

Barrierefreie Eingänge

Schöneberger Ufer U-Bhf. Mendelssohn-Bartholdy-Park
Lützowstraße, Pohlstraße, Kurfürstenstraße, Schöneberger Straße

Herausgeber Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Kommunikation – Am Köllnischen Park 3, 10707 Berlin

in Kooperation mit der Grün Berlin GmbH und
dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg

Redaktion Stadt- und Freiraumplanung, Abteilung I C;

Text Runze & Casper Werbeagentur GmbH (Frank Wendler)

Grafik Runze & Casper Werbeagentur GmbH (Sandra Jirsch)

Fotos Alle Bilder: Lichtschwärmer, Christo Libuda,
außer S. 22–27 Landesbildstelle Berlin, S. 28 Wikipedia,
S. 32 Klaus Günther, S. 60 Atelier Loidl,
S. 54 Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt

Druck Medialis Offsetdruck GmbH

Berlin, Mai 2013

IMPRESSUM

