

Protokoll des offenen Forums der Parkgenossenschaft Gleisdreieck

am 7.3.07

Kurze Vorstellungsrunde der Teilnehmer

Vorstellung des Bauzeitenplans

- Anhalter Güterbahnhof südlicher Bereich: Baufreimachung ab Herbst 2007, Baubeginn (Pflanzung des ersten Baums) im April 2008
- Potsdamer Güterbahnhof nördliche Bereich: Baufreimachung ab Dez. 2008, Baubeginn Juli 2008
- Anhalter Güterbahnhof, nördlicher Bereich, Baufreimachung ab April 07, Baubeginn ab Januar 09

Der Bauzeitenplan wird eingescannt und den Teilnehmern per Mail zugesandt.

Vorstellung des neuen Gutachtens zu Flora und Fauna. Das von Frau Dr. Markstein erarbeitete Gutachten bewertet nicht nur das Wäldchen sondern auch die sogenannten „offenen Flächen“ als ökologisch wertvoll. Dies sind auf dem Anhalter Güterbahnhof die östlich liegenden Bereiche mit den gepflasterten Ladestraßen und den Grünstreifen zwischen den Straßen, sowie die abgeräumte Fläche zwischen Wäldchen und Fernbahn (Brachpieper). Aus dem Gutachten ergibt sich die Argumentation zur Überarbeitung des Entwurfs Loidl, in der Richtung, mehr als bisher den Bestand zu erhalten und ihn zu integrieren.

Vorstellung des „Vermerks: Vorgaben für die Planung“, Abstimmungspapier zwischen Grün-Berlin und der Senatsverwaltung.

Die Initiativen äußern die Sorge, dass SenStadt schon alles beschlossen hat. Was soll dann noch Bürgerbeteiligung? → Bitte an die Vertreter in der projektbegleitenden Arbeitsgruppe: Notfalls sollten sie sich ein Vetorecht sichern lassen.

Einzelpunkt aus dem „Vermerk“:

Ost-West-Brücke wird (vorerst) „nicht weiter verfolgt“. Es gibt aber eine zusätzliche Formulierung, dass noch Vorschläge erarbeitet werden sollen.

N. Rh. erklärt sich bereit, einen Brief an die Senatorin Frau Junge-Reyer zu schreiben, dass die Ost-West-Brücke unverzichtbarer Bestandteil des Parks ist. Die Brücke ist notwendig, damit die beiden Parkhälften verbunden sind, obwohl die optimale Verbindung mit den langen Rampen nach DIN 18024/25 (Barrierefreiheit) für die schnellere Querung des Geländes wegen fehlender Gelder derzeit nicht realisiert werden kann. Offenbar dürfen die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (A- und E-Mittel) nicht dafür ausgegeben werden. Es sollte langfristig eine Lösung im Sinne der Parkverbindung gefunden werden, die allen nichtmotorisierten Personen die Überquerung des Geländes ermöglicht. Langfristig soll es aber eine Verbindung für alle Parkbesucher, d.h. auch die langen Rampen geben, damit die Bülowstraße zur Hornstraße außerhalb der Yorckstraße in kürzerer Entfernung auch für Radler und mobilitätseingeschränkte Personen möglich ist, auch wenn nicht alle Abgänge diese geringe Neigung für Rollstuhlfahrer und Radler aufweisen können, die aber für alle Personen die Überquerung der Bahngleise ermöglicht.

Gestaltung Eingang Hornstraße: Gleichzeitig mit dem Verzicht auf den Generalzugang werden von der Senatsverwaltung folgende Änderungen vorgeschlagen, diesen Eingang weniger groß, weniger repräsentativ zu gestalten; u. a.

- Erhalt der weißen (oder gelben) Villa
- Klären, ob die unter Denkmalschutz stehende Tankstelle erhalten bleibt
- Erhalt des geschützten Baumbestands
- Verzicht auf Böschungsmauern (Anti-Graffiti)

Die Parkgenossenschaft erklärt, dass sie sich darum bewirbt, die gelbe Villa als Informationsort, als Treffpunkt und als Café zu betreiben.

Wegeverbindungen als Vorbereitung für die nächste Sitzung:

Von allen gefordert und als notwendig angesehene Nord-Süd-Verbindungen führen mit einer Brücke über den Landwehrkanal (nicht nur die Verbindung der Uferstraßen, sondern die lange Brücke vom Tilla-Durieux-Park bis zum Nordrand des Parks am Gleisdreieck parallel zur Flottwellstraße) plus 3 Bahnbrücken über die Yorckstraße und eine Rampe von der Yorckstraße nach Norden östlich der Fernbahn sowie eine Verbindung nach Süden in den sog. „Flaschenhals“.

Ein öffentliches Wegerecht zwischen DTM und Abfahrtlagerhalle (westliche Halle) ist bisher immer im Gespräch gewesen und wurde nie bestritten. Selbst das DTM ging davon aus, dass sein Neubauentwurf mit einer Brücke über diesen öffentlichen Weg geführt wird.

Die kürzesten Verbindungen sind immer zu Verkehrswegen ausgebaut worden. Dies gilt auch für Radfahrer als schnelle Durchquerende des Parks. Spaziergänger brauchen dagegen Wandel-Parkwege, die auch geschwungen angelegt werden können. Alle Anwesenden sehen nur einen geradlinigen Fernradweg und der liegt östlich der Nord-Süd-Bahn. Andere Wege (für langsame Radfahrer und Fußgängerwege benötigen andere Wege und andere Wegebeläge.

Allerdings fordern wir auch öffentliches Wegerecht auf den Vivico-Geländen: durch den Yorckzwickel nach Norden und in der Verlängerung der Katzbachstraße, auf der Ecke der Yorck-/Möckernstraße (rechts neben dem Wohnmagazin „Exil“), von der Lützow- zur Obentraut-, von der Pohl- zur Wartenburgstrasse. Ein zusätzlicher Eingang soll auch in der Verlängerung der Luckenwalder Strasse hergestellt werden.

Sicherheitsbedenken müssen wir im Auge behalten, aber erst bei genauerer Planung d.h. später behandeln.

Die geforderten Orte für die **Interkulturellen Gärten und gärtnerischen Flächen** liegen an den Eingängen ins Gelände, damit die Anwohner kurze Wege haben und die soziale Kontrolle durch häufige Präsenz unterstützt wird: Ost (östlich der Lagerhallen) und West (bisherige Kleingärten), entlang der Fernbahn (Nord neben U-Bhf.) Süd (entlang der Fernbahngleise bis zur Yorckstraße). Die Nord-Süd-Flächen sind allerdings wegen Zweifel an der Funktionsfähigkeit der sozialen Kontrolle nicht eindeutig entschieden. Sie werden als sinnvoll angesehen, aber nur in Kombination mit Aktivitätsangeboten und Café u.ä..

Dringender Appell ergeht an die **Freizeitsportler**, ihre Ansprüche in der Initiativen-Plattform vorzustellen.

Die Interessengruppen werden aufgefordert, sich in Untergruppen zu treffen, zu diskutieren und ihre Vorstellungen und Ansprüche zusammenzustellen. Daraus soll dann ein **Planungskatalog** mit den Forderungen der einzelnen Interessengruppen erstellt werden, z.B. von den Grünflächengruppen, den Sportlergruppen und den Kinder(spielplatz)gruppen. Sie sollen Ideen, Flächenansprüche und Bedingungen auf einem Blatt Papier darlegen und erläutern. Dafür soll ein Formular für die interne Abstimmung angelegt werden, um die Vorstellungen und Forderungen dann später zusammenzustellen und der projektbegleitenden Arbeitsgruppe vorzustellen. Es sollte dann ein Kriterienkatalog für Standortbedingungen der einzelnen Aktivitäten erarbeitet werden, damit statt der Beliebigkeit der Verortung von Aktionsflächen den Aktivitäten gemäße Standorte gefunden werden.

Der **Begriff „Park“** weckt falsche Assoziationen, wenn wir die Zukunft des Geländes beschreiben wollen, dessen Charakter erhalten bleiben soll. Für unsere Vorstellungen sollten wir deshalb einen Begriff suchen, der unsere Vorstellung von einer grünen Aktivitätenlandschaft besser darstellt und vermittelt, das für uns mit „Wildnis“ und „Stadtnatur“ der Spezifik des Geländes als einer Mischung aus Wildnis und Ödnis sowie Eisenbahnrelikten besser Rechnung getragen wird.

Folgende Vorschläge wurden noch weitgehend unterstützt geäußert:
einplanen von **temporär bespiel-/gestaltbaren Flächen!**

anbieten nur **beleuchteter Plätze** statt einer Wegebeleuchtung auf der gesamten Länge der großen Wege, weil sich dann ein kommunikativeres Leben an diesen beleuchteten Stellen entwickeln wird.

Lampen mit Solarpaneelen für nachtaktive Tiere (es gibt offenbar nur eine Sorte Lampen, die diese Tiere respektieren). Darauf sollten unsere Vertreter drängen!

Es sollte auch eine **Feuerstelle** angeboten werden und ein **Ort der Stille**

keine Reklame bzw. Kommerzialisierung des Parks – (ist es über Verträge möglich, sog. „brandings“ untersagen?)

Protokollant Norbert Rheinlaender in Zusammenarbeit mit Matthias Bauer