

Berlin-Gleisdreieck, Geschichte einer Landschaft

Annäherung an ein Gelände / von Matthias Bauer

Der Blick von oben

Wer die Kantine im 10. Stock des Rathauses Kreuzberg in der Yorckstraße besucht, wird belohnt mit dem Blick auf die mächtige Struktur des gründerzeitlichen Berlins. Nach Osten sieht er den nach preußischen Militärs benannten Generalszug – eine 60 m breite Achse, die sich schnurgerade bis zum Südsterne entwickelt. Nach Westen sollte die Achse gradlinig bis zum Wittenbergplatz führen. Auf dem Papier. In der Realität gibt es in dieser Richtung eine 800 m breite Lücke. Der Blick nach Westen bzw. auf den Stadtplan zeigt ein veritables Loch im Netz der gründerzeitlichen Stadt – genau dort, wo Lenné den größten Platz des Generalszugs vorgesehen hatte, den Blücher-Wahlstatt-Platz. Dieses Loch ist das Gelände des Gleisdreiecks, das aus den drei Bahnhöfen der Potsdamer, der Dresdner und der Anhalter Bahn entstand.

Annäherung zu Fuß

Vom Rathaus Kreuzberg nähern wir uns zu Fuß dem Bahngelände. Die Yorckstraße macht an der Großbeerstraße einen Knick nach links am Yorckschlöschchen vorbei. Wir folgen geradeaus der Lennéschen Achse. Hier, in der Hornstraße, wird der 60 m breite Straßenzug zu einer kleinen Parkanlage. 300 m weiter an der Möckernstraße stößt die Hornstraße stumpf auf das Bahngelände.

Gegenüber sehen wir einen Geländesprung von 3 bis 4 Meter. Dieser Höhenunterschied, mal als Böschung, überwiegend jedoch als verlinkerte Stützmauer ausgeführt, umgibt das gesamte Gelände. Die Eingänge sind rar. Eine verschüttete Treppenanlage unter den Yorckbrücken, gelegentlich steile, gepflasterte Aufgänge. Nur von Norden, vom Landwehrkanal aus, führen richtige Straßen in das Innere. Dies waren Zufahrten zu den frühe-

ren Güterbahnhöfen, die als langsam ansteigende Rampen ausgebildet wurden. Aufgeschüttet wurde das Plateau in den Jahren ab 1872. Grund war der Konflikt zwischen Bahn und Schifffahrt. Die Personenbahnhöfe befanden sich nördlich, die Güterbahnhöfe südlich des Landwehrkanals. Der Landwehrgraben, später zum Kanal ausgebaut, wurde überwunden mit Drehbrücken, die entweder den Schiffs- oder den Eisenbahnverkehr zuließen oder blockierten. Trotz ausgefeilten Zeitmanagements konnte die damals explodierende Stadt damit nicht leben. Die Lösung, den gesamten Bahnverkehr auf die Ebene +1 zu heben, war eine gigantische Leistung, und bedeutet gleichzeitig das Ende der Lennéschen Stadtplanung.

Spuren auf dem Gelände
Über die Rampe an der Möckernstraße/Nähe Wartenburgstraße erreichen wir das künstliche

Plateau. Die historischen Strukturen des Anhalter Güterbahnhofs sind hier noch sehr präsent. Langgezogene Pflasterstraßen, dazwischen Streifen von wildem Grün, in dem an vielen Stellen Schienen, Signalanlagen und andere Technikreste versteckt sind. Hier fand das Umladen von Bahn auf Straße statt. Historische Aufnahmen zeigen eine Armee von Pferdewagen, später Lkws, mit denen der Warenumschlag bewältigt wurde. Wie hier ist das gesamte Gelände strukturiert durch die Bewegung der Eisenbahn. Im Gegensatz zum rechtwinkligen Muster der gründerzeitlichen Stadt folgten diese Bewegungen einem anderem Prinzip: »... in den Gleisdreiecken, Gleisvielecken 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, Polygo-

ne, gebildet aus den Wegen des Lebens: man bekenne sich zu ihnen!...« schreibt Joseph Roth 1924. Er ist der erste, der das Gleisdreieck als Landschaft wahrnimmt: als eiserne Landschaft. Bis heute folgten alle Nutzungen in dieser Landschaft – ob Baulogistik, Autoschrauber, wildes Grün oder Kleingartenanlage – diesen durch den Bahn(be)trieb entwickelten Bewegungsmustern.

Lesen Sie weiter in den nächsten Ausgaben von KIEZ UND KNEIPE:

Teil Zwei erzählt die Entwicklung des Gleisdreiecks von den Zerstörungen des zweiten Weltkriegs über die Autobahnplanungen der 60er Jahre bis hin zur ungeplanten grünen Oase.

Teil Drei berichtet über die Verwüstung des Gleisdreieckgeländes durch die aktuellen Park- und Bebauungsplanungen.

Weitere Infos: www.berlin-gleisdreieck.de

Sieben Mal kamen die Einbrecher

Second-Hand-Laden wird immer wieder Opfer von Vandalismus

Es ist zwar rekordverdächtig, doch auf diesen Rekord hätte Uwe Fäßing ganz gern verzichtet: Am 10. Juni eröffnete er in der Riemannstraße seinen Second-Hand-Laden Dresscode. Seither wurde in den Laden sieben Mal eingebrochen. Er nicht

der einzige, der um die Bergmannstraße herum in den letzten Monaten gleich mehrfach Ziel von Einbrechern war. In die Espresso Lounge wurde drei Mal eingebrochen und auch das benachbarte Molinari blieb nicht verschont. Doch sieben Mal in sieben Monaten – das ist schon ein einsamer Rekord.

»Es wurde nur einmal ein Computer geklaut«, berichtet Uwe Fäßing. »Ansonsten war es reiner Vandalismus.« Er versteht auch nicht so genau, warum ausgerechnet sein Laden immer und immer wieder ins Visier genommen wird. »Was wollen die denn klauen? Alte Kleidung?«

Kaum weniger ärgert ihn allerdings auch das

Verhalten von Polizei und Justiz. Die Polizei würde ja im Prinzip gern helfen, verweist aber auf ihre knappe Personallage. Immerhin konnte anhand von Fingerabdrücken ein Täter ermittelt werden. Ob der möglicherweise im Besitz des gestohlenen Computers ist, weiß keiner, denn eine Hausdurchsuchung wurde nie angeordnet. Ob und wann der junge Mann vor Gericht kommt, steht auch nicht fest. Das könne gut und gern noch zwei Jahre dauern, wurde dem Geschäftsmann beschieden.

Immerhin, ein Kripobeamter des Polizeisekretariats wollte helfen und regte die Installation einer Täterfalle an. Als die Kollegen kamen und sahen, wo sie die Falle einbauen

sollten, lächelten sie nur mitleidig und zogen wieder ab. Daraus kann Uwe Fäßing nur den eigenen Schluss ziehen: »Das Eigentum von Kleingewerbetreibenden wird nicht geschützt.«

Nun hat er selbst eine Alarmanlage installiert. Er wird auf dem Handy informiert, ist innerhalb von vier Minuten am Laden, die Tür ist kaputt, die Täter sind weg, er muss die Polizei informieren, zwei Stunden am Tatort warten, um anschließend zu hören, dass man leider auch nichts tun könne. Versichert ist er auch nicht, weil die Versicherung nur Second-Hand-Läden versichert, die faktisch zu einer Festung ausgebaut worden sind – und dann eigentlich auch keine Versicherung

mehr benötigen. »Ich fühle mich von allen im Stich gelassen«, beklagt Uwe Fäßing.

Natürlich hat er schon mit dem Gedanken gespielt, alles einfach hinzuzuwerfen. Doch das will er nicht, denn der Laden lief im Sommer eigentlich ganz gut. Aber wenn er immer wieder Reparaturen für eingetretene Türen und zerbrochene Fenster bezahlen muss, rechnet sich das Dresscode für ihn nicht mehr. Vier Tage wollte er nun zwischen den Jahren nach Rügen fahren. Freunde mussten in dieser Zeit immer wieder kontrollieren, ob es wieder zu einem Einbruch gekommen ist. Er hofft nun auf längeren strengen Frost. Da haben nicht einmal die Vandalen Lust zu randalieren. psk



Gleisdreieck - ick hör dir trappsen

Von der eisernen Landschaft zur ungeplanten grünen Oase / von Matthias Bauer

In Berlin leben mehr Nachtigallen als in ganz Bayern. Die Vielfalt an Pflanzen und Tieren, die Biodiversität, ist in den Städten oft größer als auf dem Land, wo Land- und Forstwirtschaft das Sagen haben.

In Berlin ist das Gleisdreieck einer der Orte, wo vom Frühling bis in den Sommer viele Nachtigallen zu hören sind. Entwickelt hat sich die biologische Vielfalt in den Jahrzehnten nach 1945. Der Potsdamer Bahnhof wurde 1945 zerstört, zum Anhalter Personenbahnhof fuhr der letzte Zug 1952. Damals stand die Bahnhofshalle noch - monumentale Mauern ohne Dach. Erst 1959 wurde sie - für den Bau der Stadtautobahn Südtangente - abgerissen. Das Eingangsportal, das der Sprengmeister übrig ließ, wird heute von den Denkmalschützern gehegt und gepflegt. Die Südtangente kam nicht, genauso wie die berühmtere Westtangente, die auf dem westlichen Teil des Gleisdreiecks verlaufen sollte. Die Autobahnplanung war gesamtstädtisch gedacht, wurde aber nur von

Westberlin betrieben. Die benötigten Flächen lagen zum großen Teil auf Bahngeländen im Westteil der Stadt, waren jedoch in der Hand der Reichsbahn, die zu Ostberlin gehörte. So fiel das Gleisdreieck in ein politisches Vakuum. Der Westen plante ohne Zugriff zu haben, der Osten hatte Zugriff, aber keine Verwendung. Das Vakuum wurde gefüllt von Zwischennutzern. Schrottplätze, Baufirmen, Kohlenhändler u. a. hielten auf Teilflächen den Bewuchs niedrig. Der größere Teil lag jedoch brach und wurde erobert von Moosen und Gräsern, von Insekten, von Birken, Ahornen, Eichen, Pappeln und vielen anderen, die mit der Bahn, dem Wind oder den Vögeln gekommen waren. Spaziergänger entdeckten die ungeplante grüne Oase. Augenwinkern und verstanden sie sich: jeder wusste, dass der andere auch illegal da war, gemeinsam versuchte man der Ostberliner Transportpolizei

zu entkommen, die darauf aus war, den Leuten Bußgelder abzuknöpfen, egal, ob es nun Professoren auf Biologie-Exkursion, jugendliche Sprayer, spielende Kinder, musizierende Hippies oder verliebte Spaziergänger waren.

Grüntangente statt Westtangente

Entdeckt wurde das wildgewachsene Grün auch von der 1974 gegründeten Bürgerinitiative Westtangente. »Grüntangente statt Westtangente« hieß die Losung gegen die Autobahn. Das war die Geburtsstunde des Gleisdreieck-Parks, der von Anfang an gesamtstädtisch vernetzt werden sollte: vom Gleisdreieck über den Tiergarten,

den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal bis in den Norden der Stadt und zum südlichen Stadtrand über die Trassen der Anhalter und der Wannsee-Bahn. Gestützt wurde die Parkidee durch die Studien der Stadtökologen. Die Vielfalt und Vitalität der Flora und Fauna war (und ist es bis heute) beeindruckend. Der gesamte Bahnstrang zwischen Gleisdreieck und Südgelände beherbergte 566 Arten - nach einer Untersuchung von Prof. Kowarik im Jahre 1986. Von ihm stammte auch der Begriff »Natur der vierten Art«: eine in ihrer Zusammensetzung völlig neue Gesellschaft von Pflanzen und Tieren. Der Mensch hatte durch die eiserne Land-

schaft die Bedingungen so radikal verändert, dass nach Aufgabe der Bahnnutzung sich die Fläche nicht zurückentwickeln konnte zu dem, was früher dort war. Es entstand etwas völlig Neues, laut Prof. Kowarik »der Beitrag der Stadt zur Naturgeschichte«.

Ende der 80er Jahre setzt sich die Parkidee auch in der Politik durch. Die Autobahnplanung wird endgültig aufgegeben. Noch nach dem Mauerfall plant Berlin hier eine Bundesgartenschau für das Jahr 1995. Doch 1992 wird alles abgeblasen, große Teile des Gleisdreiecks werden zur Baulogistik für den Potsdamer Platz, die neue Nord-Süd-Verbindung der Bahn vom Bahnhof Südkreuz bis zum Hauptbahnhof wird gebaut. Der Park wird vertagt. Nach dem Ende der Baulogistik im Jahr 1998 dauert es noch einmal 10 Jahre, bis die Realisierung des Parks beginnt.

In der Märzausgabe berichtet Matthias Bauer über den aktuellen Stand der Planungen für die Bau- und Parkflächen auf dem Gleisdreieck.



Ein ungewöhnliches Haus für Frauen

Über den »Beginenhof« am Erkelenzdamm

Am Erkelenzdamm ist ein ungewöhnliches Wohnprojekt entstanden. Alle Wohnungen hinter der auffälligen, bunt-beschwingten Fassade sind bezogen, doch das Augenfällige ist nicht alles, was das Haus zu bieten hat.

Das BeginenWerk e.V. hat sich seit Jahren mit der Begleitung und Wohnraumbeschaffung für Mädchen und Frauen befasst, irgendwann entstand die Vision, ein Wohnprojekt von Frauen für Frauen auf die Beine zu stellen. Nach langem Suchen wurde ein holländischer Bau-

träger gefunden, das Bezirksamt reservierte das Grundstück, mit der Architektin Barbara Brakenhoff aus Leipzig gab es eine Partnerin, die die Anregungen, Wünsche und Vorgaben der interessierten Frauen realisieren konnte.

Ausgangspunkt war der Wunsch, einen Lebensort zu finden, über den ausschließlich Frauen verfügen; so können nur Frauen Wohnungen erwerben oder mieten. Es bedeutet aber nicht,

dass Männer nicht einziehen dürfen. Das würde dem Motto des Projektes widersprechen:

Es soll Gemeinschaft ermöglichen, aber individuelle Lebensentwürfe nicht einengen.

Etwas mehr als die Hälfte der Frauen kommt aus Kreuzberg, die anderen Frauen sind aus anderen Städten zugezogen, die jüngste ist 40 Jahre alt, der älteste Bewohner 97; sie haben die 53 Wohnungen unterschiedlicher Größe mit Mann oder Kindern, mit Freundin oder allein bezogen. Gemeinschaftlich werden Garten, Dachterrasse, Gä-

steapartment und Mehrzweckraum genutzt.

Inzwischen haben sich kleine Gruppen gebildet für gemeinsame Aktivitäten oder für die Hausgemeinschaft etwas anbieten.

»Da keine Mittel aus dem sozialen Wohnungsbau zur Verfügung standen, konnte das Projekt nur über den Verkauf von Eigentumswohnungen realisiert werden«, erklärt Jutta Kämper vom BeginenWerk. Das können sich nicht viele Frauen leisten, aber der Bedarf ist riesig, weitere Projekte sind geplant. bw



Vom Immobilienpoker über den Bürgerpark zur Kahlschlagsanierung

Über das Gleisdreieck / von Matthias Bauer

1998 schien der Weg frei für den seit langem versprochenen Park. Das Geld lag bereit, 45 Mio. DM auf einem Konto der Stiftung Naturschutz, eingezahlt von den Investoren des Potsdamer und Leipziger Platzes zum Ausgleich ihrer Eingriffe in die Natur, insbesondere für die negative Veränderung des Stadtklimas. Der letzte LKW war über die Behelfsbrücke (die später leider abgerissen wurde) vom Gleisdreieck zum Potsdamer Platz gefahren, die Bau Logistik hatte ihre Aufgabe erledigt. Doch erst zehn Jahre später, im Frühjahr 2008 beginnen die Bauarbeiten für den Park.

Dazwischen lag ein jahrelanger Streit um die Frage, wie viel wird Park, wie viel wird bebaut. Im Herbst 2005 unterzeichnete das Land Berlin einen städtebaulichen Vertrag mit der VIVICO (früher Eisenbahnmobilienmanagement GmbH, Ende 2007 für 1,03 Milliarden Euro an die österreichische CA Immo verkauft). Die Inhalte des Vertrags widersprachen den Umweltgutachten zu den Bebauungen am Potsdamer und Leipziger Platz, in denen das Freihalten der über das Bahngelände verlaufenden Frischluftschneise gefordert wurde. Der städtebauliche Vertrag sah fünf Bauflächen vor, die genau diesen Luftaustausch blockieren würden und die teilweise auf Flächen platziert wurden, die im bis heute gültigen Flächennutzungsplan als Grünflächen festgesetzt sind. Erst im letzten Moment wurden aus den »fünf« Bauflächen nur noch »vier«. Die fünfte Fläche im nördlichen Bereich des Anhalter Güterbahnhofs mit der alten Ladestraße sollte erst mit Stadtvillen, dann mit einem Kongresszentrum, schließlich mit dem größten Riesenrad

der Welt bebaut werden. Das Technikmuseum und die Bürgerinitiativen wehrten sich dagegen. Als der englische Sponsor, der dem Technikmuseum sein Erbe versprochen hatte, sich als Bluff herausstellte, musste das Land Berlin der VIVICO die Fläche für 5,3 Mio. Euro, also

abwechslungsreiche Wegführung, die zwei Lichtungen im Ost- und Westteil des Parks.

Parallel zum Wettbewerb fand eine dreifache Beteiligung der Bürger statt. Eine repräsentative Umfrage, Veranstaltungen mit mehreren 1000 Bürgern vor Ort im April 2006 und eine

zentrale Anlage für den Vereinssport entstehen. Dort würde der Bau des Parkes mit dem Abholzen hunderter Obstbäume und dem Vertreiben der Gärtner anfangen. Im Ostpark, also dem Anhalter Güterbahnhof, sollen nach den aktuellen Plänen große Teile abgebagert werden für

genossenschaft Gleisdreieck im Sinn hatte, als sie »Bürgerbetreute Freizeitseln« vorschlug - Inseln, die für Lebendigkeit, Austausch im Park und für Identifikation der Nutzer mit dem Park sorgen. Durch die Projekte würde eine soziale Nachhaltigkeit entstehen, auf die ein moderner Park in einer finanziell gebeutelten Stadt angewiesen ist. Leider wird dieses Konzept durch die aktuelle Parkplanung konterkariert. Das bürgerschaftliche Engagement - vielleicht die wichtigste Ressource für den neuen Park - ist ein zartes Pflänzchen, das aufgrund der bisherigen Planungspraxis der Senatsverwaltung und der Grün Berlin GmbH auf die Rote Liste der bedrohten Arten gesetzt werden muss.

Der Autor Matthias Bauer ist seit 1992 in den Bürgerinitiativen für den Park auf dem Gleisdreieck tätig, seit einem Jahr Anwohnervertreter in der Panungsarbeitsgruppe Gleisdreieck, Infos unter www.berlingleisdreieck.de.

Veranstaltungshinweise Informations- und Wahlveranstaltung Gleisdreieck - Bericht der Anwohnervertreter in der Panungsarbeitsgruppe - Diskussion - Neuwahl der Anwohnervertreter - am Mittwoch, dem 12. März, 19 Uhr in der Hector-Petersen-Schule, Tempelhofer Ufer 15, Veranstalter Parkgenossenschaft Gleisdreieck.

Planungsforum Gleisdreieck, am Dienstag, dem 1. April 2008 (kein Scherz!) um 16:30 Uhr in der Hector-Petersen-Schule, Tempelhofer Ufer 15, Veranstalter: Grün Berlin GmbH.

Bürgerfest mit der Senatorin für Stadtentwicklung Junge-Reyer, am 26. April 2008, Anhalter Güterbahnhof, nördlicher Bereich, Genaueres bitte der Tagespresse entnehmen.



OFFENES ATELIER am Gleisdreieck, Bildbauerei für jeden, immer freitags von 14 bis 16 Uhr, Nähe Möckernstraße.

als Baufläche, abkaufen. Demnächst, am 26. April 2008, wird genau dort anlässlich des Baubeginns für den Park ein »Bürgerfest« gefeiert mit Senatorin Junge-Reyer. Dass es sich an dieser Stelle mit rund 150 €/qm um eine der teuersten Grünflächen von Berlin handelt, wird dabei wohl unerwähnt bleiben.

Die Parkplanung

Während die Realisierung der Bauflächen mangels Nachfrage auf sich warten lässt, ist die Realisierung des Parks inzwischen in vollem Gange. 2006 fand ein landschaftsplanerischer Wettbewerb statt. Gewinner war das Atelier Loidl aus Kreuzberg. Der Entwurf - zurückhaltend und unkonkret in der Darstellung - ließ alle möglichen Entwicklungen offen. Die Jury lobte die »Flexibilität« des Rahmens, mit dem auf die verschiedenen Bürgeransprüche reagiert werden könne, die Blumenwiesen, die

Online-Diskussion. Die Ergebnisse waren eindeutig: Erhalt des wildgewachsenen Grüns, Erhalt der historischen Spuren, Verbindungen zwischen den Stadtteilen, die Möglichkeit zur Teilnahme an Projekten wie »Community Gardens«, Nutzung dezentraler, informeller Sportangebote, Erhalt der vorhandenen Kleingärten. Heute lesen sich die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung wie eine vorgelegene Kritik an dem, was die Parkplaner im Herbst 2007 als Grundlage für die Realisierung vorgelegt haben: In diesen Plänen fehlt die wichtige Verbindung über die Gleise der Fernbahn zwischen den beiden Parkhälften. Die einmalige Chance, die Lücke in der von Lenné konzipierten städtebaulichen Achse zu schließen, wird vertan. Damit wird das Gleisdreieck geteilt, in einen West- und einen Ostpark. Auf der Westseite sind rund 80 Parzellen der Kleingärten in Gefahr. Hier soll eine

die Anlage einer völlig neuen Oberfläche - auch grüner Teppich genannt. Um diesen Teppich herum führt in schematischer Form ein Bündel von parallelen Wegen aus Asphalt, Betonsteinen und Tartan. Die historischen Spuren - 120 Jahre alte Pflasterstraßen, Schienen und das wildgewachsene Grün sollen hier einer Kahlschlagsanierung geopfert werden. Verschwinden sollen auch die Projekte, die sich in den letzten drei Jahren in der Nähe der Möckernstraße entwickelt und bewährt haben: der selbstorganisierte Spielplatz, die interkulturellen Gärten, das offene Atelier. Geht es nach den Planern, werden die von Bürgern getragenen Projekte in den sogenannten Parkrahmen, d. h. an den Rand gedrückt.

Und im neuen Park fehlt der für Experimente offene Raum, der für den Start neuer Initiativen notwendig ist. Es waren diese Art von Projekten, die die Park-