

TEILRÄUME

TEILRAUM 1 „LEHRTER STRASSE“

Gebietsabgrenzung

Der Teilraum 1 umfasst den westlichen Rand des Untersuchungsgebietes, der durch die Rathenower Straße im Nordwesten, die Bahnanlagen im Norden und Osten sowie die Invalidenstraße im Süden begrenzt wird. Vertiefend betrachtet wurde die Lehrter Straße mit ihrem unmittelbaren Umfeld.

Randlage

Dieser Standort besitzt traditionell einen inselhaften Charakter. Aufgrund seiner Entwicklungsgeschichte (Exerzierplatz) weist er weder Verbindungen nach Osten zum Gebiet um die Heidestraße auf, noch bestehen gute Vernetzungen zum westlich angrenzenden Stadtquartier Moabit. Großflächige abgeschlossene

Nutzungsareale der Polizei und der Justizvollzugsanstalt schränken die Entwicklung einer vernetzten Stadtstruktur auch zu dieser Seite ein. Der Fritz-Schloß-Park sowie die Sportflächen des Poststadions, die auf dem ehemaligen Exerzierplatz angelegt sind, wirken ebenfalls aufgrund der Aufschüttung und des starken Bewuchses sowie ihrer Abschottung nach außen eher trennend.

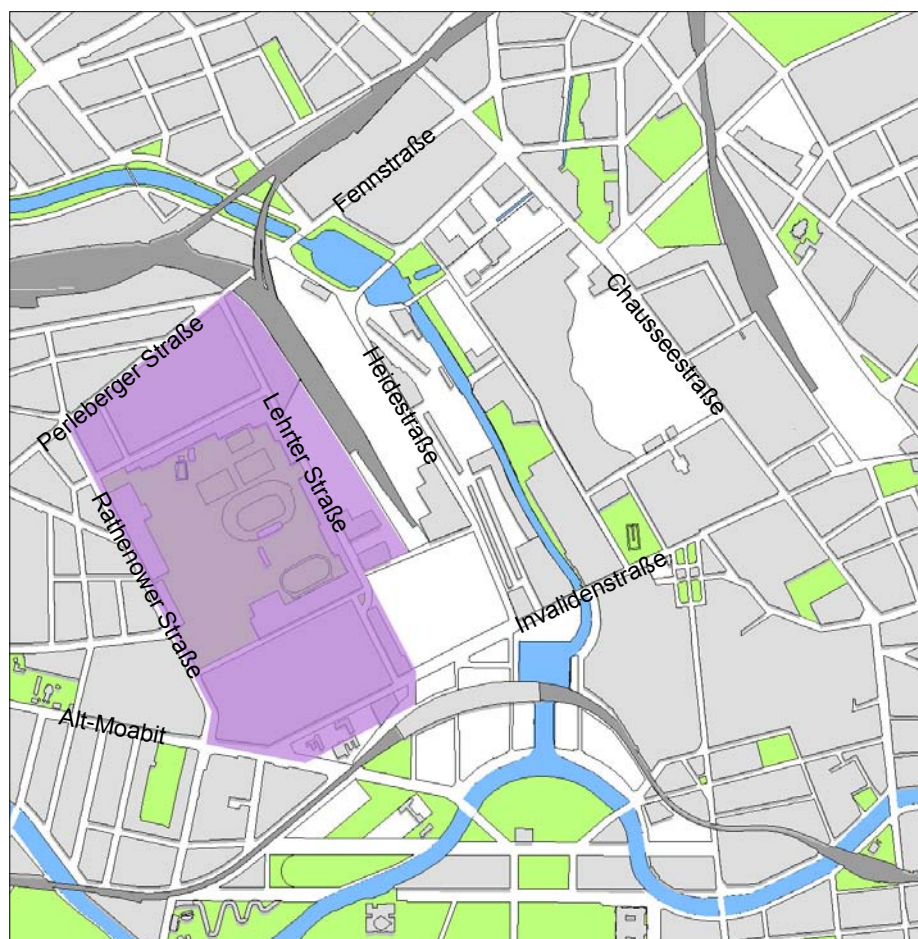
Östlich der Lehrter Straße befinden sich zwischen der Straße und den Bahnanlagen rund 6 ha brachliegende bzw. extensiv als Lager genutzte Flächen. Diese Flächen sind im Eigentum der Vivico und des Liegenschaftsfonds. Beide Eigentümer warten zunächst die Entwicklung im Umfeld ab und unternehmen,



Justizvollzugsanstalt in der Lehrter Straße



Blick aus der Kruppstraße zur Lehrter Straße



Teilraum 1



Entwurf Geschichtspark der Landschaftsarchitekten Glaßer und Dagenbach



Neuer Einkaufsmarkt Lehrter Straße

abgesehen von konzeptionellen Vorüberlegungen, nach eigenen Angaben keine Entwicklungsvorbereitung.

Die Flächeneigentümer wollen die Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes im Jahr 2006 sowie die Entwicklung des Bahnhofsumfeldes abwarten, um zu sehen, ob sich positive Impulse für eine Flächenentwicklung auch in der Lehrter Straße einstellen können.

Entwicklungsimpuls Anfang 1990

Nachdem Anfang der 90er Jahre entlang der Lehrter Straße bauliche Entwicklungen durch die neue Lagegunst einsetzten - es entstanden Wohnungsneubauten im 1. Förderweg sowie Büro- und Geschäftsgebäude - stagniert seit Mitte der 90er Jahre wieder die Entwicklung. Am Rande der Sportanlagen hat die Oberfinanzdirektion eine Fläche veräußert, auf der ein Einkaufsmarkt errichtet wurde. Die OFD besitzt noch weitere Flächen im Straßensaum der Sporteinrichtungen (Lehrter Straße/Seydlitzstraße) und versucht Flächen, die nicht in die Parknutzung einbezogen sind, zu veräußern.

Image

Der Standort hat insgesamt kein schlechtes Image; Anfang der 90er Jahre haben sich freie Berufe aus unterschiedlichen Branchen (u.a. Architektur und Film) an der Lehrter Straße angesiedelt. Als Standortnachteile für die Entwicklung von Wohnungsbau werden neben der Marktlage die unmittelbare Nachbarschaft der Vollzugsanstalt, eine befürchtete Störung durch die oberirdische Führung der Bahntrassen sowie eine ungenügende Einbindung des Standortes ins ÖPNV-Netz benannt. Es ist zwar langfristig

der Bau eines neuen S-Bahnhofes an der Perleberger Brücke vorgesehen, ein Zugang von der Lehrter Straße ist aber inzwischen nicht mehr geplant.

Neue Entwicklungen

Im südlichen Teil der Lehrter Straße wird derzeit auf den Grundmauern des ehemaligen Zellengefängnisses Moabit der Geschichtspark angelegt. Die durch Mauern abgegrenzte Parkanlage wird ihre Zugänge von der Lehrter Straße und von der Invalidenstraße sowie auch von Osten über den geplanten Döberitzer Grünzug haben. Bisher ungeklärt ist die Gestaltung des Döberitzer Grünzugs sowie die Gestaltung des Umfeldes am Tunnelmund der B96. Der geplante Döberitzer Grünzug bietet die einzige öffentliche Ost-West-Verbindung zwischen der Lehrter Straße und der Heidestraße im Abschnitt zwischen der Invalidenstraße. Die Fläche für den Grünzug liegt noch auf planfestgestelltem Bahngelände. Die Herstellung der Anlage ist zwar über Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gesichert, es gibt aber bisher noch keine Konzeptplanung sowie keinen Flächenankauf. Das Land Berlin bzw. der Vorhabenträger für den Straßentunnel muss die Fläche ankaufen.

Verborgenes Potenzial Fritz-Schloss-Park und Poststadion

Der Fritz-Schloß-Park mit den angrenzenden Sportflächen war thematischer Schwerpunkt der Arbeitsgruppe, da in der Entwicklung der Parkanlage wesentliche Potenziale für die Gesamtaufwertung und Profilierung des Standortes gesehen werden.

Der ehemalige Exerzierplatz wurde in den zwanziger Jahren des letzten Jahrhunderts auf der östlichen Hälfte mit den Sportstätten bebaut, in den fünfziger Jahren entstand auf der westlichen Hälfte eine Parkanlage auf einem Trümmerberg. Beide Areale sind über einen Weg verbunden, ansonsten sind sie in ihrer Nutzung unabhängig voneinander. Das Poststadion hat seit der Wende keine überörtliche Bedeutung mehr, es dient der Versorgung des Bezirkes mit Sporteinrichtungen.

Die Sportanlagen wurden und werden saniert, so auch der Sportplatz an der Seydlitzstraße, der in erster Linie der Quartiersnutzung dienen soll. Bis 2006 wird auch das Tribünengebäude mit Mitteln der Stiftung Denkmalschutz wieder hergerichtet sein. Für eine Bewirtschaftung des Tribünengebäudes läuft derzeit ein Interessensbekundungsverfahren. Der Bezirk möchte alle Sportplätze weiterhin behalten. Zurzeit werden Entscheidungskriterien erar-

beitet, um den Anteil von Nutzungen für den Gemeinbedarf und kommerzielle Nutzungen zu bestimmen. Im Bezirk Mitte hat sich eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe zur Reaktivierung des Poststadions sowie zur Koordination der Verkaufsinteressen der Eigentümer (OFD, Liegenschaftsfonds) gebildet.

Entwicklung eines gemeinsamen Profils „Sportpark“

Ziel der Arbeitsgruppe ist es, den Fritz-Schloß-Park mit seinen vielfältigen Sporteinrichtungen unter dem Motto Volkssportpark wieder zu beleben. Handlungs- und Koordinierungsbedarf ergibt sich aufgrund von Planungen, die Anfang der 80er Jahre vorsahen, den Sportstandort auszubauen und um ein Hockeystadion zu ergänzen. In diesem Zusammenhang wurden Flächen aufgekauft und vorgehalten, die durch den Liegenschaftsfonds und die OFD veräußert werden. Der östliche und südliche Rand ist im Flächennutzungsplan als Misch- bzw.



Eingang Poststadion



Sportanlage



Perspektive Teilraum 1



Fritz-Schloß-Park

Wohngebiet dargestellt. Es gibt keinen Bebauungsplan, die Genehmigung von Bauvorhaben erfolgt über § 34 BauGB. Die neuen Leitlinien des Bezirkes für Sporteinrichtungen sehen vor, monostrukturierte Anlagen durch ergänzende kleinteilige Nutzungsangebote aufzuwerten und zukunftsfähig zu gestalten. Für den Fritz-Schloß-Park wird in diesem Zusammenhang u.a. überlegt, durch eine Verbindung von Sport- und Parknutzung eine abwechslungsreiche Laufstrecke anzubieten. Der Fritz-Schloß-Park besitzt durch seine Sporteinrichtungen ein gutes Potenzial, welches nach außen aber nicht sichtbar wird. Daher wird angestrebt, das Image des Standortes aufzubessern. Die Sportanlagen sind als Trai-

ningseinrichtungen zur Fußballweltmeisterschaft 2006 angemeldet.

Für das stillgelegte Sommerbad im Park hat der Liegenschaftsfonds im vergangenen Jahr ein Interessensbekundungsverfahren durchgeführt, die Resonanz war nicht zufriedenstellend. Der Bezirk wünscht eine kommerzielle Wiedernutzung des Bades, um ein breites Nutzungsspektrum für Erholung an diesem Standort anbieten zu können.

Qualifizierungsmaßnahmen

Zur Qualifizierung des Fritz-Schloß-Parks liegen Gutachten vor. Im Wesentlichen haben die Maßnahmenvorschläge nach Auskunft des zuständigen Fachamtes noch ihre



Klärungspunkte für den Teilraum 1

Gültigkeit, müssen aber den heutigen Nutzungsanforderungen und Pflegebedingungen angepasst werden. Priorität haben Maßnahmen, wie die Verbesserung der Eingangssituation von der Rathenower Straße/Höhe Turmstraße und die Zugänglichkeit von Süden (Seydlitzstraße) in den Park, die Sanierung der Treppenanlagen im Park, die Verbesserung der Wegeführung in Ost-West-Richtung, die Sanierung des Spielplatzes an der Seydlitzstraße/Ecke Rathenower Straße und die Auslichtung des Baumbestandes.

Das Amt für Umwelt und Natur hat Möglichkeiten, im kommenden Jahr die Maßnahmenliste zu überarbeiten und sie in Pflege-, Ausgleichs- und Investitionskategorien zu gliedern, um entsprechend Mittel akquirieren zu können. Die Parkanlage genießt aber weder aus gesamtstädtischer noch aus bezirklicher Sicht Handlungspriorität.

Zusammenfassung und Empfehlungen

Die Arbeitsgruppe empfiehlt, die Zusammenarbeit der Fachämter Sport, Umwelt und Natur sowie Straßen- und Grünflächen zur Entwicklung einer gemeinsamen umsetzbaren Konzeption für das Park- und Sportareal weiter voranzutreiben und mit einer höheren Priorität zu versehen. In der Kombination von Sport- und Grünflächen wird eine Chance gesehen, die Attraktivität beider Anlagen zu steigern und durch die besondere Profilierung auch überörtlich bekannt zu werden.

Der spätere Erhalt und die Pflege sollten in die konzeptionellen Überlegungen einbezogen und z.B. bei

Auswahl des Tribünengebäudenutzers als Kriterium herangezogen werden. Von der Nutzung des Tribünengebäudes wird eine positive Belebung des Standortes erwartet. Von einer Einzäunung und Bewirtschaftung der Parkanlage wurde Abstand genommen, da sich Art und Lage hierfür nicht eignen. Von den Fachämtern wird ein externes Gebietsmanagement gewünscht, welches sich um die Abstimmung der Maßnahmen, die Akquisition der Mittel und die Umsetzung kümmert.

Der geplante Döberitzer Grünzug ist unabhängig von den übergeordneten Straßen Invalidenstraße und Perleberger Straße die einzige Ost-West-Verbindung in diesem Raum, deren Realisierung mit Vorrang betrieben werden muss. Eine konzeptionelle Bearbeitung des Grünzugs und seiner Umgebung ist dringend erforderlich.

TEILRAUM 2 „HEIDESTRASSE“

Gebietsabgrenzung

Der Teilraum 2 umfasst mit den zur Disposition stehenden Flächen an der Heidestraße das Kernstück des Nördlichen Cityrandes; im Westen wird der Betrachtungsraum durch die Bahnanlagen, im Süden durch die Invalidenstraße, im Osten durch die Scharnhorststraße und im Norden durch die Fennstraße begrenzt. Mit der Standortentscheidung des Bundes, die Zentrale des Bundesnachrichtendienstes (BND) auf dem Areal des ehemaligen Stadions der Weltjugend an der Chausseestraße vorzusehen, wurde dieser Bereich aus dem Moderationsverfahren entlassen. Der Randbereich zwischen Spandauer Schifffahrtskanal und Scharnhorststraße wird nun innerhalb des Teilraumes 2 betrachtet.

Binnenstruktur

Das Gebiet lässt sich in die Flächen östlich und westlich der Heidestraße sowie den Streifen östlich des Spandauer Schifffahrtskanals gliedern. Westlich der Heidestraße wurden mit der Aufgabe des Containerbahnhofs auf dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhofs Gelände rund 14 ha Fläche frei. Im Laufe des Jahres 2005 wird die Fläche von Gleisanlagen geräumt sein.

Bisherige Planungsziele

Der Flächennutzungsplan sowie die Bereichsentwicklungsplanung des Bezirkes Mitte stellen bereits eine Nutzung nach Aufgabe der Bahnanlagen dar. In Zusammenhang mit der geplanten neuen Trassenführung der Bundesstraße B96 entlang der



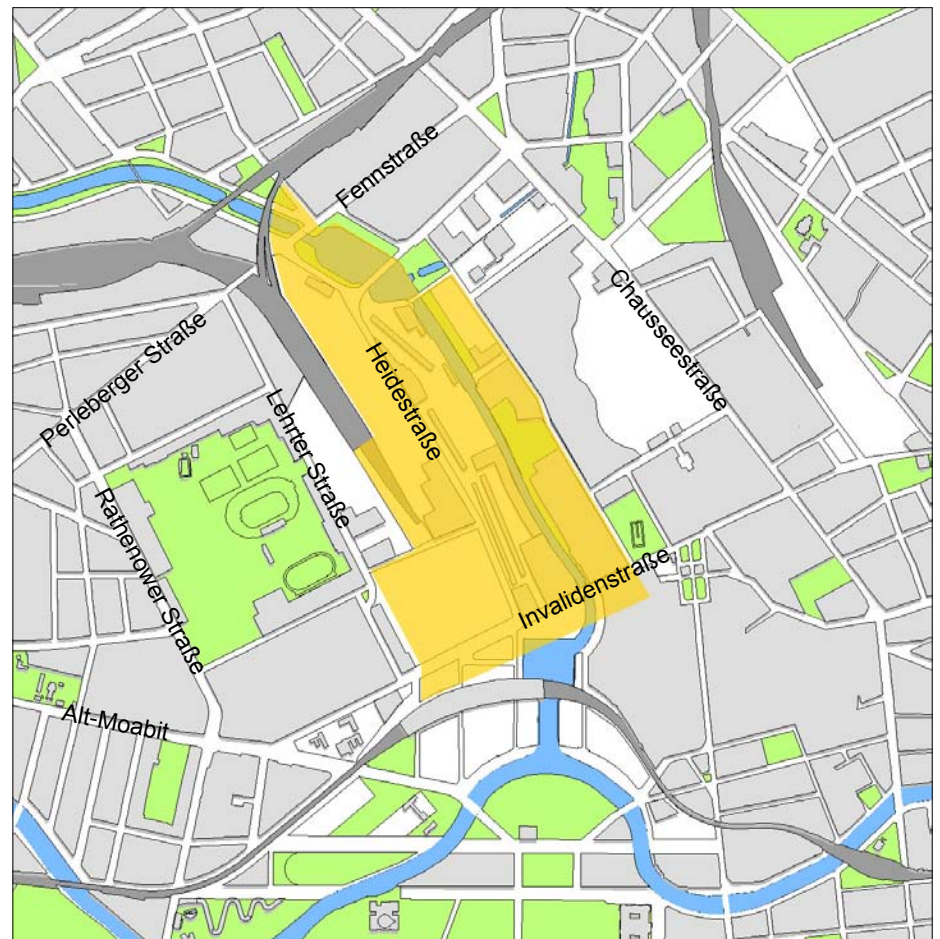
Spandauer Schifffahrtskanal mit Speichergebäude



Grünanlage vor dem Bundeswehrkrankenhaus



Lagerhallen östlich der Heidestraße



Teilraum 2

Bahnanlagen sind westlich der Heidestraße Büro- und Dienstleistungsnutzungen und östlich Mischgebietsnutzungen mit Wohnen vorgesehen.

Da der Immobilienmarkt innerhalb dieser Nutzungssegmente Überhänge aufweist und für den Neubau der Straße keine Investitionsmittel in absehbarer Zeit zur Verfügung stehen, wird derzeit seitens der Eigentümer keine aktive Entwicklung der Flächen betrieben.

Gebundene Entwicklungskraft

Die derzeitige Entwicklungskraft konzentriert sich auf das unmittelbare Umfeld des neuen Hauptbahnhofs - hier sind rd. 160.000 m² BGF für Kerngebietsnutzungen bereits planerisch vorbereitet. Wenn ein Großteil der Flächen vermarktet ist, wird mit dem Bau der Blöcke südlich des Bahnhofs sowie des Hochhauses an der Invalidenstraße begonnen. Erst muss diese Entwicklung vorangeschritten sein, bevor sich der Schub nach Norden fortsetzen kann. Nördlich der Invalidenstraße nimmt die Flächenattraktivität ab. Die Bahn klärt derzeit noch intern, ob und wie sie als Konzern am neuen Bahnhof in Erscheinung treten wird.

Ein wesentliches Datum wird dabei die Eröffnung des Bahnhofs sowie die Austragung der Fußballweltmeisterschaft 2006 sein. Da das Bahnhofsumfeld zu diesem Zeitpunkt noch nicht fertiggestellt sein wird, sind im Zusammenhang mit dem Sportevent Interimslösungen vorzusehen, die eine gute Außendarstellungskraft besitzen und den Standort positiv prägen.

Entwicklungsoptionen westliche Heidestraße

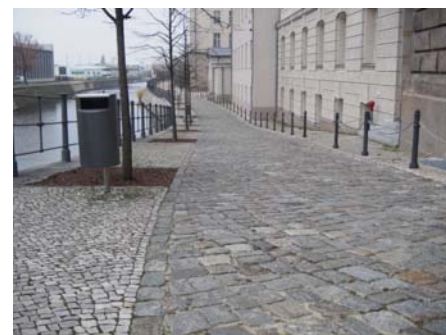
Von der Standortentscheidung der Konzernzentrale der DB AG wird es abhängen, wieviel Fläche nördlich der Invalidenstraße benötigt und welche begleitenden Nutzungen die Konzernzentrale an diesen Standort ziehen könnte. Dabei wurden Ideen wie die Entwicklung eines Mobilitätszentrums erörtert. Unternehmen, die Dienstleistungen und Produkte zur Mobilität anbieten, würden sich an diesem Standort zusammenschließen und ein Forschungs- und Entwicklungs- sowie ein Ausstellungs- und Schulungszentrum zu diesem wichtigen Wirtschaftsfeld in unmittelbarer Nachbarschaft zum neuen Zentralbahnhof schaffen.

Die Eigentümerin ist diesen Ideen sehr aufgeschlossen und will prüfen, ob Realisierungschancen bestünden. Weitere Nutzungsoptionen werden in Zusammenhang mit dem Umzug nachgeordneter Regierungseinrichtungen nach Berlin gesehen. Nach Auskunft des zuständigen Referats für Hauptstadtplanung bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bestehen derzeit genügend Flächenreserven des Bundes sowie des Landes Berlin für den Umzug weiterer Einrichtungen an andere Standorte. Die DB Holding und die Vivico Real Estate GmbH hatten sich u.a. mit ihren Flächen an der Heidestraße um den Standort des Bundesnachrichtendienstes beworben.

Ein wichtiger Schritt für das weitere Vorgehen zur Flächenentwicklung ist die Entkopplung der Entwicklungsfrage vom Bau der neuen Straße. Außerdem muss man sich auf längere Entwicklungszeiträume und Akquisition von aufwertenden „Zwi-



Planung neuer Hauptbahnhof mit Lehrter Stadtquartier



Neuer Uferweg



Baustelle Bahntunnel



Hamburger Bahnhof



Rieck-Halle im Umbau



Blick Richtung Humboldtthafen

schennutzungen“ für den Standort einstellen. Hierzu hat die Eigentümerin eine grobe Nutzungsgliederung des langgezogenen Grundstücks in drei Felder vorgenommen. Die Fläche von der Invalidenstraße bis zum Abschluss der bestehenden Bebauung westlich der Straße soll für Nutzungen der Bahn vorgehalten werden. Es sind Flächen, die in unmittelbarer Nachbarschaft zum neuen Hauptbahnhof liegen und sich daher für Konzerneinrichtungen eignen würden. Einbezogen sind hierbei auch die Flächen, die sich im Portfolio der aurelis befinden. Die Fläche hat eine Größe von ca. 40.000 m². Daran anschließend auf einem ca. 35.000 m² großen Areal sind aus Sicht der Bahn Freizeit- und Sporteinrichtungen vorstellbar. Das dritte Feld, welches sich bis zur Perleberger Straße erstreckt, könnte für Fachhandel und Gewerbe vorgesehen werden. Diese Fläche umfasst rund 50.000 m².

Entwicklungsoptionen östliche Heidestraße

Auf dem Areal Heidestraße-Ost gibt es nach Auskunft der Eigentümerin Vivico derzeit keine Flächen zur Entwicklung. Der Standort ist zwar teilweise extensiv mit Lagerflächen, aber vollständig genutzt. Mit dem Umbau einer Lagerhalle zum Ausstellungsort für die Flick-Sammlung befindet sich an dem Standort nun zusammen mit dem Museum Hamburger Bahnhof die größte Kunstaustellungsfläche in Europa. Die derzeit in der Halle ausgestellte Sammlung von Christian Flick soll auch über 2010 hinaus in Berlin bleiben. Die staatlichen Museen werden zur Zeit umstrukturiert. U.a. wird überlegt, das Gebäude der Gemäldegalerie im Kulturforum für die Privatsamm-

lungen zu nutzen und den Hamburger Bahnhof als Standort für Gegenwartskunst einzurichten. Somit würde der Kulturstandort an diesem Ort langfristig gesichert sein. Rund eine Million Besucher ziehen das Museum Hamburger Bahnhof sowie das Naturkundemuseum jährlich an. Diese Besucherzahl wird aber im Umfeld noch nicht wahrgenommen, insgesamt gibt es nur wenig Infrastrukturangebote für die Besucher (Cafés, Restaurants und Läden).

Der Standort hat neben der fehlenden Infrastruktur auch ein Imageproblem, er ist ein unbekannter Ort in der Stadt. Dies liegt an der desolaten Umfeldsituation.

Ein wichtiger Beitrag zur Aufwertung des Umfeldes ist der neu gestaltete Uferweg östlich des Spandauer Schifffahrtskanals. Mit der Öffnung und Gestaltung des Humboldtthafens südlich der Invalidenstraße entsteht eine äußerst attraktive Fußgänger- und Radfahrerverbindung zur City.

Die Nutzung der Wasserwege könnte zusätzliche Potenziale erschließen. Über das Wasser können 23 Museen erreicht werden, dies wäre eine neue Attraktion für Berlin. Mit der etablierten Vorprägung durch den Hamburger Bahnhof bestehen gute Voraussetzungen, weitere kulturelle und kulturraffine Nutzungen an den Standort zu ziehen.

Die Flächeneigentümerin Vivico erhofft sich eine langfristige Aufwertung des Standortes durch die Kunstinutzung, aus rein betriebswirtschaftlicher Sicht bieten die Kunstinutzungen aber keinen optimalen Erlös. Das Ansinnen, den Standort nördlich der Kultureinrichtungen, sei

es entlang des Kanals oder im Block, für Besucher zugänglich zu machen, ist bei der derzeitigen Nutzung aus Organisations- und Sicherheitsgründen aus Sicht der Eigentümerin nicht erwünscht.

Die Vivico verzeichnet keine spezifische Nachfrage aus dem Kulturmilieu für den Standort. Möglicherweise liegt die Zurückhaltung potenzieller Nutzer auch an der planungsrechtlichen Situation. Die Gelände sind immer noch planfestgestelltes Bahngelände, es wird daher seitens des Bezirkes nur eine Bau- und Nutzungsgenehmigung mit einer zeitlichen Beschränkung erteilt werden können. Dies schreckt Investoren wie auch Banken bei der Kreditvergabe ab, d.h. Nutzungen die eine gewisse Qualität aufweisen, brauchen eine längere Nutzungssicherheit. Gerade gastronomische Betriebe brauchen bei den Investitionen eine längere Sicherheit.

Standortqualitäten sichern

Zentraler Dreh- und Angelpunkt für eine höherwertige Entwicklung der Flächen ist die Verlagerung der B96 und somit die Verkehrsentslastung des Standortes. Die Eignung für eigentumsbezogene Wohnformen wurde immobilienwirtschaftlich geprüft, die notwendigen Vorleistungen einer Entwicklung lassen sich mit den Erlöserwartungen derzeit nicht darstellen und werden daher auch nicht in Angriff genommen.

Die zukünftige Nutzungsqualität ist auch abhängig von den Entwicklungen östlich des Spandauer Schiffsfahrtskanals. Das Bundeswehrkrankenhaus hat an diesem Standort einen Hubschrauberlandeplatz und möchte diesen erweitern und in der

Nutzung intensivieren. Dadurch würde die Chance zur Vermarktung der ca. 2 ha großen Fläche der Bundeswehr und weiterer umfangreicher Flächenpotenziale auf beiden Seiten des Berlin-Spandauer-Schiffsfahrtskanals als hochwertiger Wohnstandort verhindert. Außerdem würde das eine unzumutbare Beeinträchtigung bestehender und zum Teil nach der Wende errichteter Wohnungsneubauten im Umfeld des Hubschrauberlandeplatzes zur Folge haben.

Neue Heidestraße/alte Heidestraße

Voraussetzung für die Neustrukturierung dieses Gebietes mit einer höherwertigen Nutzung der Flächen an der Heidestraße war bisher die Realisierung der neuen B96 parallel zur Bahn. Die Planung sieht eine Straßenführung in Verlängerung des Tunnels oberirdisch mit Anschluss an die Fennbrücke vor. Der Tunnelausgang wurde, da eine Realisierung der neuen Straßenführung noch nicht absehbar ist, auf die derzeitige Heidestraße im Bogen geleitet. Eine Führung der neuen B96 entlang der Bahntrasse in Verlängerung des Tunnelausgangs ist möglich und ein Verschwenk aufgrund von unveränderbaren bautechnischen Rahmenbedingungen (Höhenlage von Tunnel etc.) nicht notwendig. Voraussetzung für eine geradlinige Führung ist aber eine Erweiterung des Vorhaltebauwerkes für die S 21. Das Vorhaltebauwerk ist bereits fertiggestellt, die Kosten für die Erweiterung des Vorhaltebauwerkes sind noch nicht ermittelt. Das Planfeststellungsverfahren für die S 21 zwischen S-Bahn-Innenring und Hauptbahnhof wird voraussichtlich 2005 abgeschlossen, der Baubeginn soll 2008



Perspektive mit bestehender Führung der B 96



Perspektive mit geplanter Führung der B 96



Lagen der Tunnel der Bahn, S-Bahn und U-Bahn mit geplanter Führung der B 96

Kostengegenüberstellung neue Heidestraße/alte Heidestraße

Variante Neubau B 96	
Kosten für Neubau der Umfahrungsstraße	7,1 Mio.
Kosten für Qualifizierung der bestehenden Heidestraße als Quartierstraße	0,8 Mio.
Summe ca.	7,95 Mio.

Variante Ausbau B 96	
Kosten für Qualifizierung der bestehenden Heidestraße als Hauptverkehrsstraße	2,8 Mio.
Summe ca.	2,8 Mio.

(in EUR, ohne Abriss- und Grundstückskosten, ohne Änderung Vorhaltebauwerk der S 21) Quelle: SenStadt VII B



Bundesministerium in der Invalidenstrasse

sein, die Inbetriebnahme der Strecke 2012.

Im Zusammenhang mit dem von der Vivico beauftragten Gutachten zur Straßenverlagerung wurden auch die Kosten für unterschiedliche Planungsfälle überschlägig ermittelt. Als Vergleich wurden die Kosten für eine Beibehaltung und Qualifizierung der derzeitigen Heidestraße ermittelt.

Die Heidestraße hat derzeit ein Verkehrsaufkommen von rd. 25.000 Kfz/24 h, die Verkehrsprognose geht von einer Zunahme auf 40-45.000 Kfz/24 h nach Inbetriebnahme des Tunnels aus. Vom Verkehrsaufkommen vergleichbar ist z.B. die Neue Kantstraße in Charlottenburg. Bei der Prognose wurde eine begrenzte Randnutzung angenommen. Die prognostizierte Verkehrsstärke würde die 2 x 2 Fahrspuren voll auslasten. Der Neubau der Straße ist nicht in der Investitionsplanung des Landes eingestellt. Aus Sicht der übergeordneten Verkehrsführung ist die derzeitige Heidestraße ausreichend, ein Straßenneubau würde ggf. aufgrund der Entwicklungsabsicht der angrenzenden Grundstücke notwendig werden. Da eine Entscheidung über die langfristige Führung der B96 kurz- bis mittelfristig nicht wahrscheinlich ist, sollte zumindest die Option einer späteren Realisierung offen gehalten und eine Vereinbarung mit den Grundstückseigentümern zur Trassenvorhaltung abgeschlossen werden.

Es ist zu prüfen, ob bei der prognostizierten Belastung der Heidestraße als B 96 der vorhandene Straßenquerschnitt für Qualifizierungsmaßnahmen ausreicht. Eventuell würde eine Erweiterung des Straßenrau-

mes zu Lasten der Privatgrundstücke notwendig werden.

Invalidenstrasse

Die derzeitige Qualität der Invalidenstrasse ergibt sich in erster Linie aus der Aufreihung repräsentativer Einzelgebäude mit stadtbedeutsamen Nutzungen entlang des Straßenzuges. Der Straßenraum selbst weist dagegen erhebliche gestalterische Mängel auf. Ziel wäre es, die positiven Entwicklungsansätze der Straße (Ziel- und Adressraum) durch Qualifizierungsmaßnahmen im Straßenraum zu flankieren und damit die Achse als urbanen Binderaum zwischen Ost-West und Nord-Süd zu stärken. Eine wesentliche Einschränkung der Gestaltungsmöglichkeiten ergibt sich aus den Ausbauplanungen für die Straße. Eine Planung für die Straßenverbreiterung (Innenstadtring) liegt bereits vor. Teile der repräsentativen „Vorgärten“ fallen in den zukünftigen Verkehrsraum. Zusätzlich zum bestehenden Verkehrsaufkommen soll die Straßenbahn, die von der Bernauer Straße über den Nordbahnhof zum Lehrter Bahnhof verlängert wird, in Mittellage der Straße geführt werden. Die Entwicklungsmöglichkeiten in Richtung einer „Flaniermeile“ werden daher eher negativ gesehen, doch verbessert sich die Erschließungsgunst des Standortes.

Entwicklungsbedürftig ist die Außendarstellung der Charité an der Invalidenstrasse, insgesamt müsste die Zugänglichkeit klarer gestaltet und gekennzeichnet werden. Einrichtungen wie zum Beispiel das Charité-Museum sind über die Invalidenstrasse nicht direkt erreichbar. Ebenso sollte über die Möglichkei-

ten einer partiellen Öffnung des großen zusammenhängenden Geländes der Charité, insbesondere im Zuge der Wiederherstellung der Pankeführung, konzeptionell nachgedacht werden.

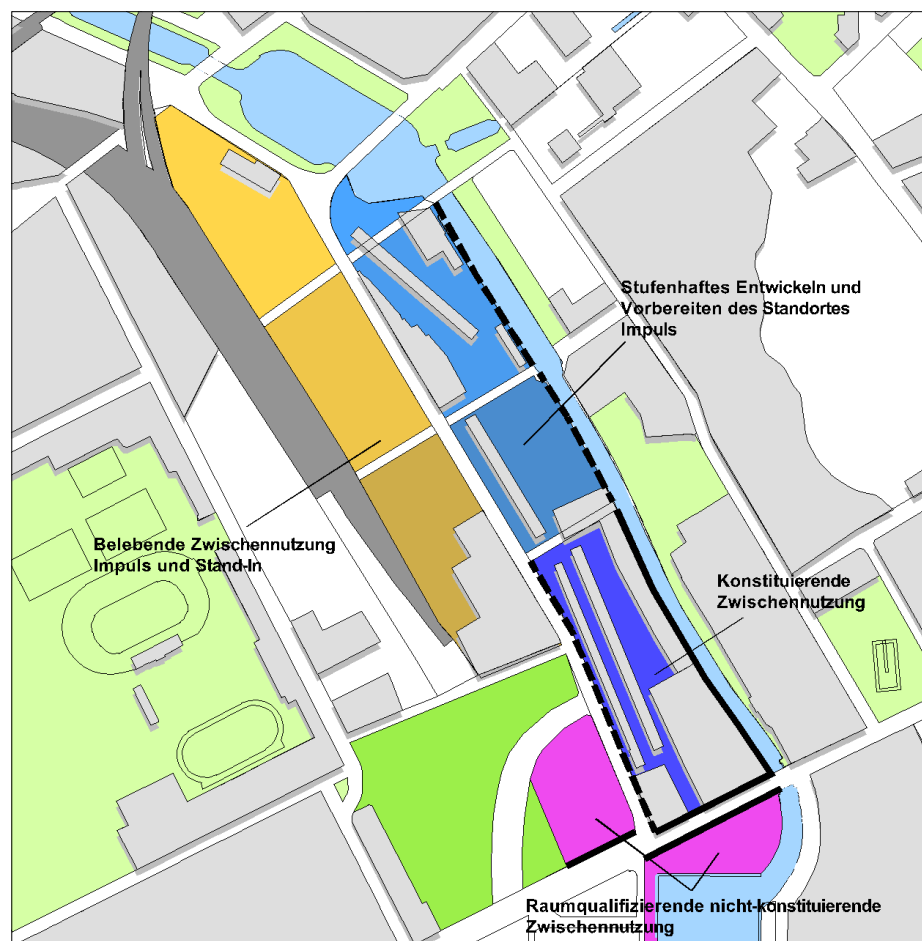
Zusammenfassung und Empfehlung

Bisher ist das zukünftige Profil des Standortes unklar. Es besteht nach wie vor eine Latenzsituation, ob die Flächen für eine höherwertige innerstädtische Nutzungen vorbereitet oder zwischenzeitlich in ihrer bisherigen Funktion zur Aufnahme von Nutzungen, die in der inneren Stadt keinen Platz finden oder stören, belassen werden sollen. Der Flächenumfang, der zur Disposition steht, lässt sich nur schrittweise oder

mit einer Großinvestition entwickeln. Daher ist es notwendig, die innerhalb der Arbeitsgruppe entwickelte Flächenzonierung entsprechend ihrer Standortsensibilität und ihrer Nutzungsmöglichkeiten weiter zu verfeinern.

Die Entkopplung des Straßenneubaus B 96 von der Flächenentwicklung ermöglicht neue Spielräume, da die Flächen westlich der Heidestraße von ihrer Größe eine Erschließung über die derzeitige Straßenführung zulassen. Als langfristige Option sollte aber die neue Trassenführung vorgehalten und vertraglich gesichert werden.

Die Konzentration der Kräfte sowie die Aufmerksamkeit, die der Standort



Art der möglichen Funktion der Zwischennutzungen im Teilraum 2

im Zuge der Bahnhofseröffnung und der Fußballweltmeisterschaft genießen wird, sollte genutzt werden, um eine positive Werbung für den Ort zu erhalten sowie Initialnutzungen zu akquirieren. Bisher nimmt der Standort bei den Eigentümern eine nachrangige Rolle ein, da der Entwicklungshorizont sehr ungewiss ist. Es müsste aber eine kontinuierliche Flächenentwicklung betrieben werden, die den Standort langsam aufbaut.

TEILRAUM 3 „MÜLLERSTRASSE“

Gebietsabgrenzung

Der Teilraum 3 umfasst die Müllerstraße im Abschnitt zwischen dem S-Bahnhof Wedding und der Liesenstraße sowie das Gebiet zwischen Müllerstraße und Spandauer Schiffsfahrtskanal zwischen der Sellerstraße und der Boyenstraße.

Ehemaliges Grenzland

Der ehemalige Grenzverlauf ist noch deutlich ablesbar, die Nutzungen beiderseits der ehemaligen Grenzanlagen unterstreichen die Randlage in der inneren Stadt. Die Entwicklungskraft reichte bisher nicht aus, beide Stadthälften baulich-räumlich und nutzungsstrukturell zu vernahen.

Die Qualität der Müllerstraße in diesem Abschnitt lässt nicht vermu-

ten, dass es sich um einen zentralen Straßenzug der Stadt handelt. Die Raumgliederung ist auf verkehrstechnisch optimierte Abläufe ausgerichtet, die Bauflucht ist vielfach unterbrochen und in weiten Teilen um den ehemaligen Verlauf der Berliner Mauer vollkommen aufgelöst. Der südliche Abschnitt der Müllerstraße sowie die Sellerstraße und die Fennstraße sind geprägt durch den Konzernsitz der Schering AG.

Entwicklungsplanung des Scheringkonzerns am Stammsitz

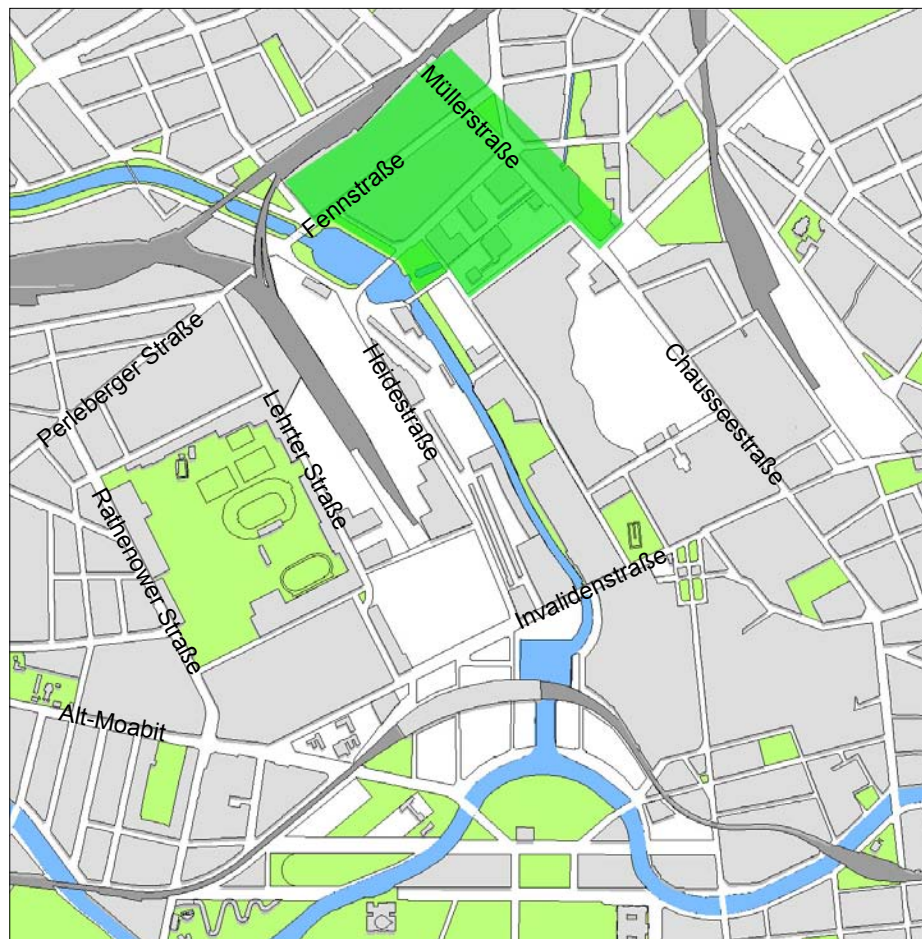
Neben der Geschäftszentrale des weltweit agierenden Unternehmens befinden sich Forschungs- und Entwicklungsstätten sowie Teile der Produktion an diesem Standort. Ein weiterer Ausbau der Forschungs-



Schering AG in der Müllerstraße/Ecke Sellerstraße



Müllerstraße, Blick nach Norden



Teilraum 3



Am Nordhafen



Wohnungsbau in der Chausseestraße

und Entwicklungseinrichtungen ist geplant, im Gegenzug sollen die Produktionseinrichtungen weiter verlagert werden.

Das Unternehmen möchte sich westlich der Müllerstraße zwischen den S-Bahn-Anlagen und der Sellerstraße konzentrieren und verfügt auch über ausreichende Flächenreserven. In den nächsten acht Jahren will der Schering-Konzern rd. 90 Mio Euro in Baumaßnahmen zwischen der Fenn- und Sellerstraße investieren. An diesem Standort befinden sich die Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen.

Die langfristige Entwicklungsperspektive bis 2020 ff. für den Standort sieht eine bauliche Komplettierung des Blockes in Richtung Nordhafen vor, wobei der Block nach Südwesten nicht geschlossen werden soll, um eine Orientierung zum Wasser zu ermöglichen. Als Zwischennutzung sollen Parkplätze auf den späteren Bauflächen angelegt werden.

Im Zuge dieser Entwicklungsmaßnahme strebt Schering auch eine Veränderung der Verkehrserschließung des Blockes an. Bisher erfolgt diese jeweils von der Sellerstraße und von der Fennstraße. Durch den bereits hohen Belastungsgrad dieser Straßen zu Stoßzeiten führt der Erschließungsverkehr zu Störungen. Ziel des Unternehmens ist es daher, die Straße am Nordhafen für den Erschließungsverkehr zu nutzen. Das Verkehrsaufkommen liegt bei rd. 350 bis 400 Pkw/24 h und rd. 180 Lkw.

Probleme für Schering bei der Arrondierung der Blöcke nördlich und südlich der Sellerstraße bereiten Grundstücke, die sich nicht im Eigentum der Schering AG befinden. Das ehemalige „Hertie-Parkhaus“ Chausseestraße 76-78 in unmittelbarer Nachbarschaft zum Eisstadion „Erika Hess“ kann von Schering mittelfristig aufgegeben werden und würde dadurch für andere Entwicklungen zur Verfügung stehen.



Perspektive Teilraum 3 mit geplanten Erweiterungsbauten der Schering AG

Grünverbindung entlang des Schifffahrtskanals

Der Grünzug entlang des Spandauer Schifffahrtskanals besitzt überregionale Bedeutung und wurde in den vergangenen Jahren wesentlich komplettiert und aufgewertet, u.a. wurde das Teilstück südlich der Sellerstraße neu angelegt. Als aktuelle Maßnahme wird der Fahrradweg entlang des Spandauer Schifffahrtskanals verbessert. Ziel ist es, den Fuß- und Radfahrweg unabhängig von den Straßenkreuzungen unter den Brücken durchzuführen. Weitere Aufwertungsmaßnahmen der Grünanlagen sowie eine Neuordnung der Wegeführung sollen im Zuge der Wiedernutzung des Bewag-Umspannwerkes erfolgen.

Die Bewag baut das ehemalige Umspannwerk als Kundenzentrale aus. Zukünftig werden an diesem Standort rund 600 Beschäftigte arbeiten. Das Bauvorhaben muss verträglich integriert werden, da zum Teil Flächen des Pankeüberlaufs von Baumaßnahmen betroffen sein werden. Im Zuge der Veränderungen um das Bewag-Gebäude soll die Wegeführung zu den Sporteinrichtungen überdacht und übersichtlicher gestaltet werden.

Zwischen Kanal und Müllerstraße/ Chausseestraße konkurrieren unterschiedliche Wege und Grünverbindungen. Der ehemalige Grenzverlauf soll ebenfalls als übergeordnete Wegeverbindung angelegt



Eingang zum Erika-Hess-Eisstadion



Klärungspunkte Teilraum 3

- ● ● Aufwertung der Straßenräume
- Flächeneuordnung und -qualifizierung
- Qualifizierung des Blockrandes
- Qualifizierung und Pflege der Grünflächen
- ● ● Vernetzungsoptionen



Weddingplatz



Grünfläche vor dem Bewag-Umspannwerk

werden. An dem Kreuzungspunkt Liesenstraße/Müllerstraße/Chausseestraße soll der Mauerweg queren, an dieser Stelle werden die Mängel des ungegliederten und aufgelösten Stadtraumes besonders deutlich. Bisher gibt es, abgesehen vom Mauerweg, keine konzeptionellen Überlegungen zur Aufwertung des gesamten Straßenabschnittes.

Nur punktuell, wie z.B. am Weddingplatz, werden Gestaltungsmaßnahmen konzipiert und für eine Umsetzung vorbereitet. Vorgesehen ist hier eine Neuordnung der Stellplätze sowie eine klare Wegführung über den Platz. Da die Umgestaltung als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme an das Vorhaben Tip-Automarkt gekoppelt ist, ist eine Umsetzung noch nicht gesichert.

Teil des übergeordneten Grünzuges nördlich der Fennstraße ist der Mettmannplatz, der zwar in den 80er Jahren neu angelegt wurde, doch durch Trassenführung der S 21 rd. 1,5 m über Niveau gequert wird. Noch ungeklärt ist die zukünftige Verkehrsführung in diesem Bereich, da die Fennstraße ebenfalls geschlossen wird und die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wieder die Öffnung der Straße am Nordufer bis zur Fennstraße anstrebt.

Zusammenfassung und Empfehlungen

Bei den Entwicklungsmaßnahmen der Schering AG sollte darauf geachtet werden, dass im Bereich des Nordhafens die Einfriedung sowie die sichtbare Nutzung eine dem Standort angemessene Gestaltungsqualität besitzt. Hierzu wäre die Erarbeitung eines Gestaltungsrahmens erforder-

lich. Im Straßenzug Müllerstraße/Chausseestraße ist zwischen Pankebrücke und dem Kreuzungspunkt Boyenstraße/Liesenstraße eine städtebauliche Neuordnung und eine geregelte Querungsmöglichkeit (Verbindung Mauerweg/Pankegrünzug/Kanalufergrünzug) erforderlich. Es wäre sinnvoll, eine Gesamtkonzeption für den Straßenzug zu haben, die in einzelne Maßnahmenbausteine untergliedert umgesetzt werden kann.