

STRATEGIEN Nördlicher Cityrand

Dokumentation des Werkstattverfahrens



EINLEITUNG

DER STRATEGIERAUM

TEILRÄUME

STRATEGIEEMPFEHLUNGEN

ANHANG

Machleidt + Partner
Büro für Städtebau

im Auftrag der



STRATEGIEN NÖRDLICHER CITYRAND

Dokumentation des Moderations- verfahrens Strategien nördlicher Cityrand

Auftraggeber

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung I

Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

BearbeiterInnen

Michael Künzel
Wolfgang Spieß
Veronika Honold
Annette Mangold-Zatti

3D-Computergrafik
Till Warmbold

Auftragnehmer

Machleidt + Partner
Büro für Städtebau
Hufelandstraße 22
10407 Berlin

mit
Miller Stevens, Stadtplaner

Juliane Schonauer (Projektleitung)
Prof. Hildebrand Machleidt
Miller Stevens
Hendrik Hübscher

Berlin, im Mai 2005

INHALT

06 EINLEITUNG

06 Anlass und Ziel

13 DER STRATEGIERAUM

17 TEILRÄUME

17 Teilraum 1 „Lehrter Straße“

22 Teilraum 2 „Heidestraße“

29 Teilraum 3 „Müllerstraße“

33 STRATEGIE- EMPFEHLUNGEN

40 ANHANG

40 Verfahrensbeteiligte

42 Abbildungsverzeichnis

EINLEITUNG

ANLASS UND ZIEL

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hat Ende 2003 gemeinsam mit dem Bezirksamt Mitte das Moderationsverfahren „Strategien nördlicher Cityrand“ gestartet, das sich in der Herangehensweise und von den Inhalten und Zielen von bisherigen stadtplanerischen Verfahren unterscheidet. Da für dieses Gebiet im Übergangsbereich zwischen Innenstadt und Innenstadtrand bereits zahlreiche Untersuchungen und Planungen vorliegen, sollten bestehende Planungen auf ihre Aktualität überprüft, aktuelle Handlungsansätze ermittelt und ein strategischer Entwicklungsrahmen abgestimmt werden.

Den Leitfaden für das Moderationsverfahren bilden Thesen aus dem Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020, die einen Paradigmenwech-

sel für das Steuerungsverständnis und für das strategische Handeln und Planen in Berlin postulieren. Das Steuerungsverständnis setzt auf eine verstärkte Selbststeuerung mit den Instrumenten der Marktbeobachtung und der Schaffung von Markttransparenz. Das Land Berlin übernimmt dabei die Rolle des Moderators, nicht mehr die des Entwicklers und muss „learning by doing“ neue Kommunikations- und Kooperationsverfahren erlernen. Stadtentwicklung wird angesichts leerer Kassen nicht mehr durch die Steuerung und Verteilung des Wachstums als Flächenzuwachs, sondern durch die Nutzung der bestehenden Berliner Chancen wie seiner urbanen Milieus und seiner kulturellen, wissenschaftlichen und technologischen Potenziale bestimmt.



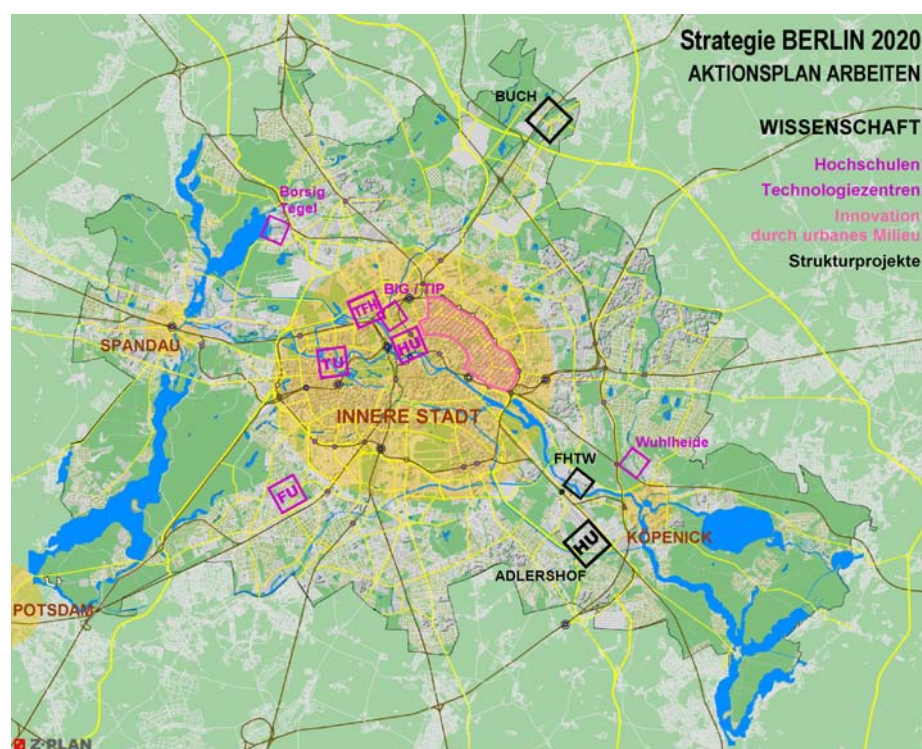
Luftbild des Untersuchungsgebietes

Die veränderten Wachstumsperspektiven und die überreichlichen Flächenpotenziale erfordern im Bereich der Wohn-, Gewerbe- und Freiflächen ein neues Steuerungsverständnis das klare Prioritäten setzt. Das Planungsziel „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ hat im Sinne eines ressourcen- und kostensparenden Konzentrationsprozesses weiterhin Vorrang und lässt sich in Berlin erfolgreich umsetzen. Die demographische Entwicklung wird bei einer konstanten Einwohnerzahl durch massive Umwandlungen im Altersaufbau geprägt sein, die Zahl der Kinder und Jugendlichen wird abnehmen, während die Zahl der Älteren erheblich ansteigen wird. Im globalen Wettbewerb ist der Anreiz und die Werbung um den Zuzug von jungen Menschen besonders wichtig, um Berlin zu positionieren.

Das Moderationsverfahren „Strategien nördlicher Cityrand“ nimmt

diese veränderte Situation auf. Es dient als Leitprojekt und Werkbank für die gesamtstädtischen Handlungserfordernisse und erprobt die modellhafte Umsetzung der Handlungsfelder aus dem Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020 in einem ausgewählten Stadtraum. Die umfangreichen Flächenpotenziale in der Nähe zu vielfältigen Einrichtungen und Potenzialen des naturwissenschaftlich-technischen, gesellschaftlichen und künstlerisch-ästhetischen Wissens prädestinieren ihn für das Leitthema „Stadt des Wissens“, die Regierungsnähe als Standort für Unternehmens-Headquarter und Ansiedlungen nationaler und internationaler Dienstleistungseinrichtungen, die Wasserlage bietet Anreize für besondere Wohnformen.

Wesentliche Grundlage für das Moderationsverfahren ist die Kooperationsbereitschaft der wichtigen Akteure und Eigentümer im Stra-



Aktionsplan Arbeiten/Wissenschaft - STEK 2020

tegierraum. In das Verfahren konnten die Vertreter der Grundstückseigentümer ehemaliger und genutzter Bahnflächen, sowie der Charité, der Humboldt-Universität-Berlin, der Schering AG und des Bundeswehr-Krankenhauses eingebunden werden. Außerdem waren Liegenschaftsverwaltungen von Bund und Land Berlin beteiligt. Externe Entwickler wurden in die Diskussion der Entwicklungsstrategien einbezogen.

In Gesprächen wurden die einzelnen Partner über Form und Ziele des Verfahrens informiert, in gebietsübergreifenden Werkstätten und Arbeitsgruppen zu drei strategischen Teilbereichen wurde ein offener und konstruktiver Dialog geführt. Er bringt für die Entscheidungsträger den Vorteil von Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Entscheidungsprozesse, die Bereitschaft zum Teilen der Verantwortung und der damit einhergehenden Risiken.

Ende 2004 wurde der in diesem Arbeitsbericht dargestellte Diskussionsstand erreicht. Die Diskussion wird umsetzungsbezogen weitergeführt, der Strategiebereich ist in die Voruntersuchungen für die Teilnahme des Landes Berlin am Bundesländerprogramm „Stadtumbau West“ einbezogen.

Für den nördlichen Cityrand haben folgende programmatischen Zielsetzungen des StEK 2020 Relevanz:

▪ **Bestandsentwicklung**

Nicht Wachstum als Flächenzuwachs bildet den Motor der Stadtentwicklung, sondern qualitative Veränderung.

▪ **Stärken und Chancen nutzen**

Wissenschaft und Forschung, Kultur und Tourismus sind die zentralen Stärken Berlins, sie müssen für Stadtentwicklung und Imagebildung genutzt werden.

▪ **Aktivposten innere Stadt**

Die innere Stadt ist mit Wissenschafts-, Regierungs- und Kulturreinrichtung der wirtschaftliche Möglichkeitsraum Berlins. Sie bietet Anknüpfungsmöglichkeiten zwischen urbanen Milieus und urban orientierten Nutzungen insbesondere in den Bereichen der dienstleistungsorientierten Unternehmen und der Wissenschaft.

▪ **Mehr als der Kern**

Der Stadtkern und die angrenzenden Ränder bilden die innere Stadt, ihre Verzahnung ist zentrales strategisches Ziel.

▪ **Starke innere Stadt sichern**

Die Stärke der erweiterten Innenstadt basiert auf der vorhandenen Nutzungsmischung und der Polyzentralität als einem differenzierten System zwischen prägenden Funktionen wie Handel, Handwerk und Dienstleistung sowie Kultur und Gastronomie. Imagebildung und Identifikationsmöglichkeiten entstehen maßgeblich über die Gestaltung und Entwicklung des öffentlichen Raums.

Der nördliche Cityrand weist trotz seiner hohen Zentralität, attraktiver Umfeldnutzungen, vorliegender Planungskonzepte sowie weitgehender Flächenverfügbarkeiten nur geringe Entwicklungsaktivitäten auf.

Die Entwicklungshemmnisse liegen hauptsächlich auf drei Ebenen:

- Die Situation der Stadt ist gekennzeichnet durch eine stagnierende Bevölkerungsentwicklung, ein zu geringes Wirtschaftswachstum, mangelnde Nachfrage sowie angespannte öffentliche Haushalte.
- Die spezifische Situation des Gebietes zeigt sich als Entwicklungsvakuum in bester Lage und Nachbarschaft, geprägt durch großflächige Infrastrukturen. Es ist eine innerstädtische Peripherie, die Auffangfunktion für gewerbliche, nicht hochwertige Nutzungsformen besitzt und der es an urbaner Tradition und städtischer Vernetzung mangelt. Dadurch besteht eine Latenz zwischen den Entwicklungsbildern „Normale Stadt“ (kleinteilige Nutzungsmischung) oder „Bauch der Stadt“ (Versorgungsfunktion, „dienender“ Infrastrukturstandort).
- Die Situation der Betroffenen/ Akteure, ist gekennzeichnet durch begrenzte Handlungsmöglichkeiten, mangelnde ökonomische Ressourcen und eine daraus resultierende fehlende Investitionsbereitschaft. Die Aktivitäten werden sich auf bereits bestehende Standorte konzentrieren, es gibt nahezu kein Entwicklungsinteresse, welches sich aus den Umfeldnutzungen generieren lässt.

Um zu überprüfen, ob die bisher formulierten Planungsziele für dieses Gebiet noch tragfähig sind bzw. welcher Änderungs- und Anpassungsbedarf besteht und wie erste Schritte eingeleitet werden können, wurde in dem Moderationsverfahren ein verbindlicher Entwicklungsrahmen abgestimmt.

Folgende fünf Schlüsselfragen fassen die Zielsetzung zusammen:

- Wie können die Interessenslagen - öffentliche und private - aufgedeckt, vermittelt und zusammengeführt werden?
- Wie kann Vertrauen und Verlässlichkeit unter den Akteuren hergestellt werden und ein dauerhafter und belastbarer Arbeitsprozess eingeleitet werden?
- Wie lässt sich ein gemeinsamer, verbindlicher Entwicklungsrahmen finden, der gleichzeitig offen ist für Neues und Unvorhergesehenes?
- Wie kommt man zu einer zeitlich, sozioökonomisch und politisch abgestimmten gemeinsamen Handlungsstrategie?
- Welche Aktionsformen und Steuerungsmöglichkeiten hat die planende Verwaltung, um in diesem Prozess ihre hoheitliche Führungsverantwortung wahrzunehmen?

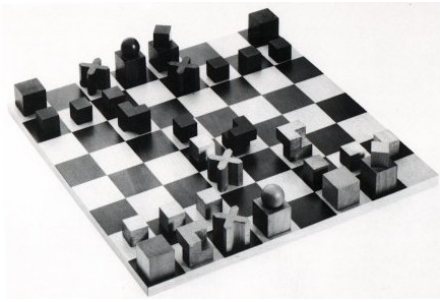
Ziel des Verfahrens war es, zusammen mit den wesentlichen Gebietsakteuren Strategien für die gemeinsame Entwicklung des Standortes zu erarbeiten und verbindliche Kooperationsformen zwischen öffentlicher Hand und privaten Akteuren (Eigentümer, Nutzer, Investoren, Entwickler) für die schrittweise Umsetzung zu verabreden.



Nachbarschaft von Hochkultur...



...und Brachflächen



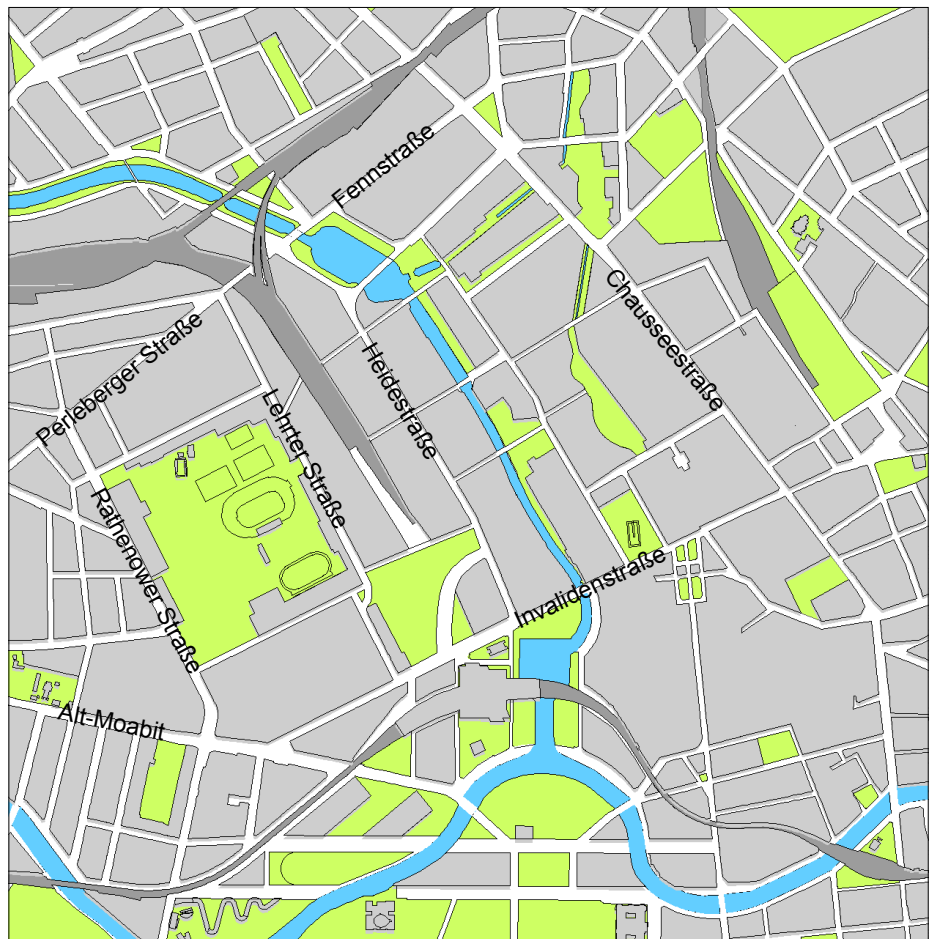
„Schachbrett Stadt“ und „Wenn-Dann-Szenarien“

Um in den Arbeitsprozess einsteigen zu können und die Aufgaben überschaubarer und handhabbarer zu machen, wurde versucht, die bestehenden Planungsziele auf ein städtebauliches Grundgerüst herunterzubrechen.

Dazu wurde das Stadtlayout (Grundmuster) mit Straßenverläufen, Querungsmöglichkeiten und Baufeldgliederung herausgearbeitet, um notwendige Entscheidungen für die öffentliche Grundstruktur als Konstante vorbereiten zu können. Das Grundmodell nimmt die bestehende Heidestraße auf und definiert die Ost-West-Verbindungen. Eine durchgehende Wegeverbindung soll im

Süden über den geplanten Döberitzer Grünzug geschaffen werden. Im Norden wird eine Verbindung über den S-Bahnhof Putlitzbrücke zur Lehrter Straße angestrebt. Eine dritte nicht durchgehende Gliederungsachse liegt in der Mitte. Es wurde über Vernetzungsoptionen durch öffentlich zugängliche Nutzungen diskutiert sowie zielbildkonforme Nutzungen und Zwischennutzungen abgestimmt.

Hauptklärungspunkte sind der Verlauf der B 96, die Frage nach Ziel- und Zwischennutzungen und standortangemessene Nutzungen, die Qualifizierung der Grünflächen des übergeordneten Grünzuges und die Vernetzungsoptionen.



Grundmodell: Feldgliederung mit bestehender Heidestraße

Die privaten Nutzungsfelder liegen in diesem weitgehend flexiblen Stadtlayout als variable Größen, die auf Veränderungen am Markt reagieren können. „Schachbrett Stadt“ steht dabei als Synonym für ein Strategie- und Reaktionsspiel.

Über „Wenn-Dann-Szenarien“ wurde nach standortgeeigneten Nutzungsoptionen der Flächen gefragt. Zum Beispiel, wie kann Wohnnutzung gesichert werden und welches wären die geeigneten Standorte?

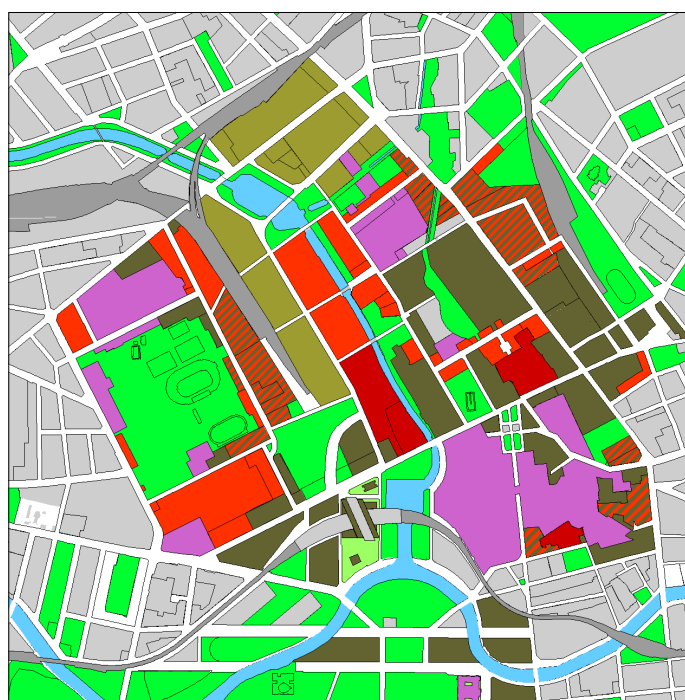
Wie können störende Rahmenbedingungen (Verkehrsbelastung, Hub-schrauberlandeplatz) in Zukunft ausgeschlossen werden?

Welche Nutzungsergänzung verträgt sich mit der Kunst- und Kulturnutzung am Kanal und kann alternativ zu einer Wohnnutzung sukzessive entwickelt werden?

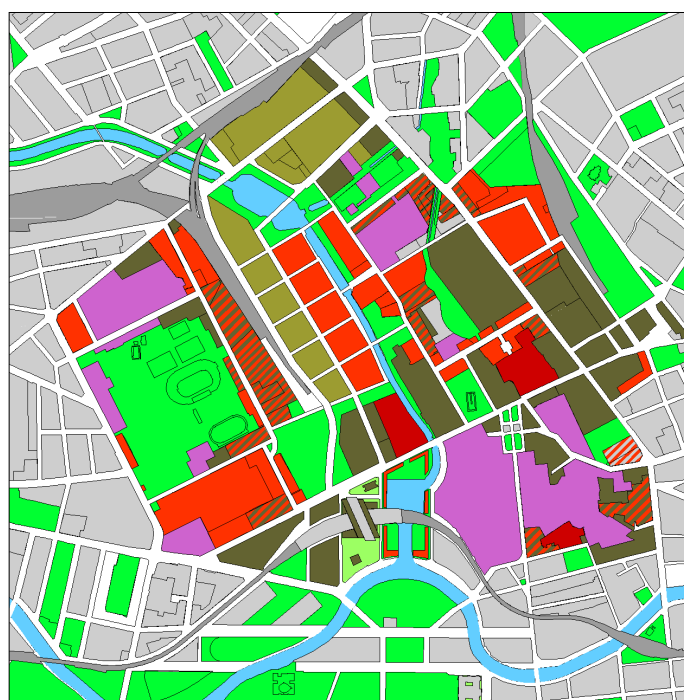
Welche Flächen müssen vorgehalten werden wenn die Hauptzentrale der Bahn an den Zentralbahnhof verlegt wird?

Lassen sich aus der Konzernzentrale weitere Nutzungsschwerpunkte ableiten?

Welche Zwischennutzungen eignen sich, um den Standort für die gewünschte spätere Nutzung vorzubereiten?



Nutzungen mit bestehender Heidestraße



Nutzungen mit neuer Heidestraße

Gliederung des Gesamttraumes in drei Schwerpunkträume

Da sich bei der gemeinsamen Strategiearbeit herausstellte, dass die Vielschichtigkeit und Größe des Gebietes die Erarbeitung eines übergreifenden „Entwicklungslogos“ nicht zulässt, wurde der Gesamttraum in drei operative Teilräume gegliedert. Es wurden jeweils spezifische Arbeitsprogramme sowie Zuständig- und Verantwortlichkeiten mit den Akteuren vereinbart.

Die Arbeit wurde über die Konstituierung von drei Arbeitsgruppen organisiert.

Teilraum 1

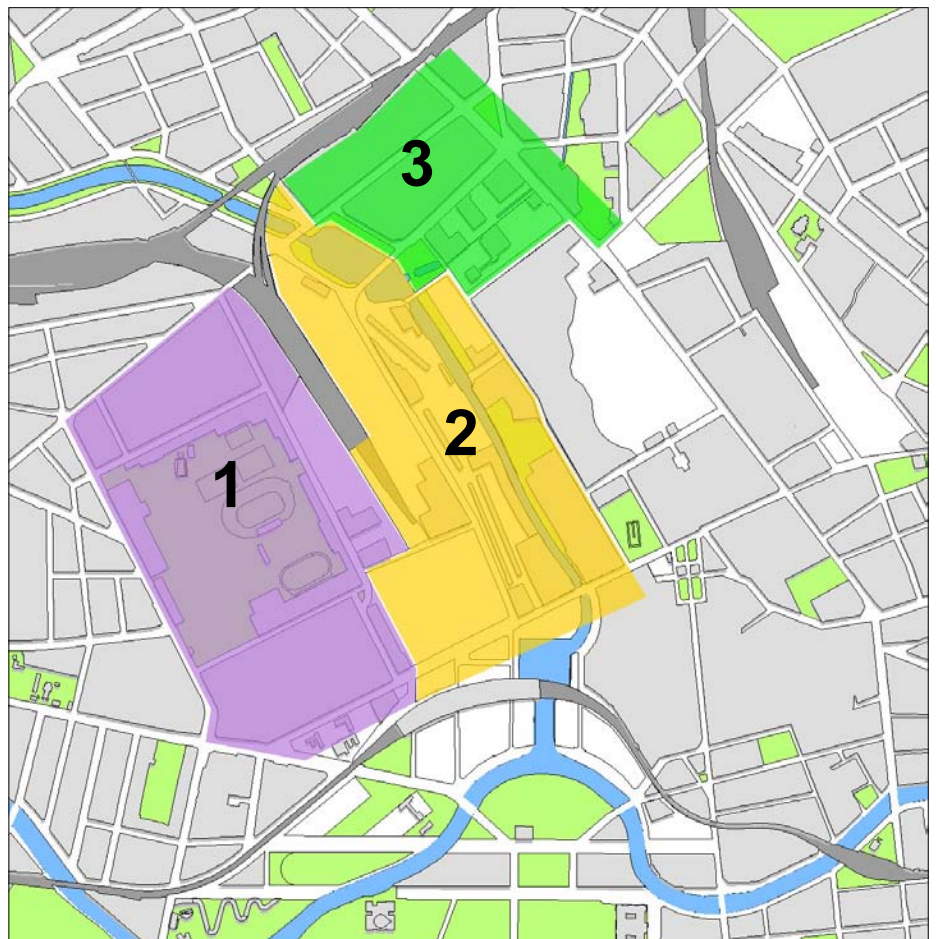
Lehrter Straße, Fritz-Schloß-Park, Poststadion

Teilraum 2

Flächen an der Heidestraße sowie östlich des Spandauer Schifffahrtskanals

Teilraum 3

Flächen zwischen Müller-, Sel-ler- und Fennstraße (Schering AG, BEWAG)



Teilräume

DER STRATEGIERAUM

Gebietsbeschreibung

Nördlich des neuen Hauptbahnhofs und der Invalidenstraße erstreckt sich ein über 300 ha großes Areal, welches von in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Barrieren, wie dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, der Heidestraße und den Bahnanlagen, gekennzeichnet ist.

Entlang dieser Barrieren liegen Flächen, die in ihrer Entwicklung und Nutzung derzeit unbestimmt sind. Insgesamt rund 50 ha sind bereits frei oder kurzfristig verfügbar. Dies ergibt ein zusammenhängendes Flächenpotenzial, das in der Inneren Stadt derzeit einmalig ist.

Die längsgerichtete Stadtstruktur in Nord-Süd-Richtung - also das Aufeinandertreffen von Stadträumen

und Barrieren - führt zu fehlenden West-Ost-Bezügen. Die undurchlässigen Nutzungen der Bahnareale, die Schneise der ehemalige Mauer und der Kanal können nicht problemlos aufgebrochen und überwunden werden.

Darüber hinaus liegen in dem Gebiet abgeschlossene Sondernutzungen mit Tradition wie z.B. das ehemalige Invalidenhaus (Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit) östlich des Kanals. Weiterhin gibt es teilstadtorientierte Planungen in dem Gebiet, wie die B 96 und die Bahnlogistik sowie übergeordnete Sporteinrichtungen. Das Kontinuum Stadt ist an dieser Stelle unterbrochen.

Am Standort besteht das unmittelbare Nebeneinander von Aktivi-



Schwarzplan



Luftbild Nördlicher Cityrand mit Potenzialflächen



Bereichsentwicklungsplanung (BEP)
Berlin-Mitte

tät und Stagnation. Die Eigentümer messen den Wert ihrer Flächen an der zentralen Lage, es fehlt aber die Nachfrage nach standardgerechten Nutzungen. Diese Ambivalenzen ebenso wie ein problematisches Image, die erhebliche Größe und die fehlende Untergliederung des Gebietes erschweren die Entwicklung.

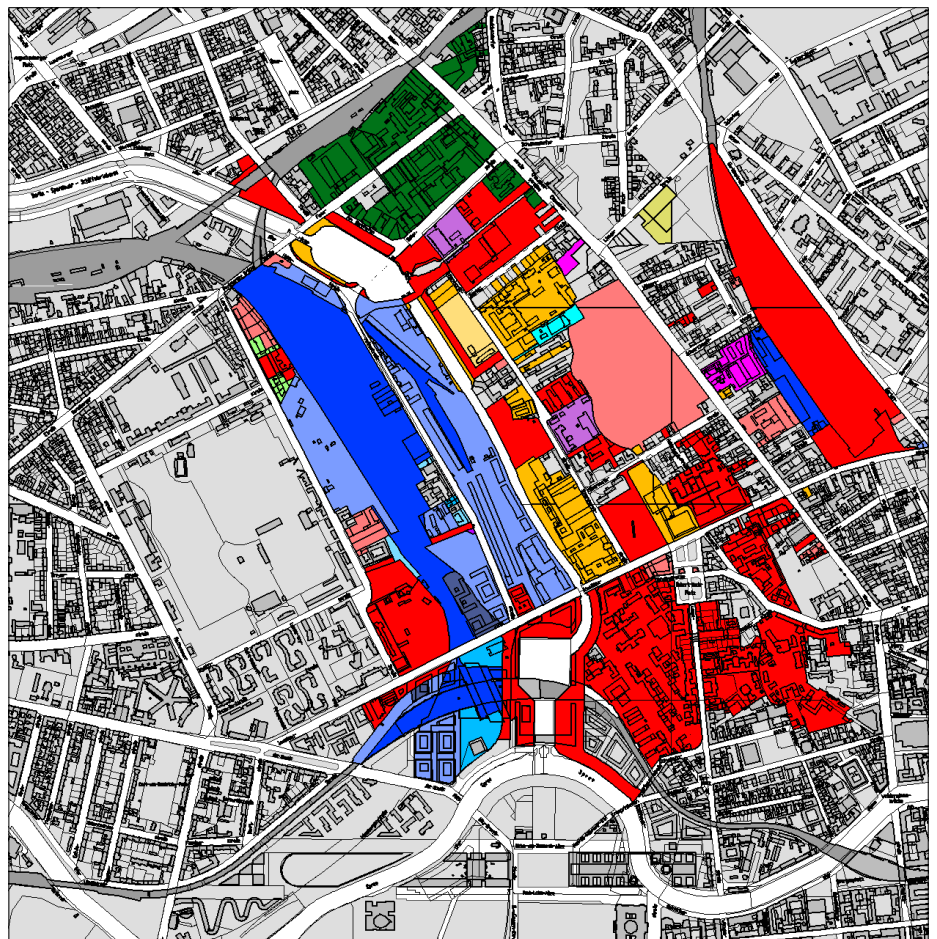
Die bisherigen Planung sah eine Überwindung der ‚Lücke‘, ein Zusammenwachsen der Stadtteile durch eine starke Intervention vor. Durch die Verlagerung der B96 (Heidestraße) sollten die funktionalen und stadträumlichen Vernetzungen verbessert und so die Entwicklung eines urbanen, innerstädtischen Wohn- und Arbeitsquartiers ermöglicht werden. Die Planungen bedürfen

aufgrund neuer Standortentscheidungen (z.B. BND Chausseestraße) sowie der Schwierigkeit infrastrukturelle Vorleistungen (Verlagerung B96) zu finanzieren und wegen der fehlenden Nachfrage nach Büro-, Gewerbe- und Wohnimmobilien einer Modifikation bzw. einer Alternativentwicklung.

Akteure und Aktionen

Da es sich bei den Flächen weitestgehend um ehemalige Bahnreale handelt, sind wesentliche Flächen Eigentum der DB AG Holding bzw. werden durch die DB SImm als Geschäftsbesorger betreut. Ein weiterer großer Flächeneigentümer ist die Vivico Real Estate GmbH. Weitere Akteure sind das Land Berlin und der Bund mit ihren Einrichtungen

- Land Berlin
- Liegenschaftsfonds
- Deutsche Bahn AG
- Vivico
- Aurelis
- Schering AG
- Bundesrepublik Deutschland
- Bundesrepublik Deutschland (OFD)
- Treuhand Liegenschaftsgesellschaft



Eigentumsverhältnisse (nach ALB, Stand 04/2003)

und Liegenschaftsverwaltungen. Die Schering AG ist das größte Unternehmen am Standort.

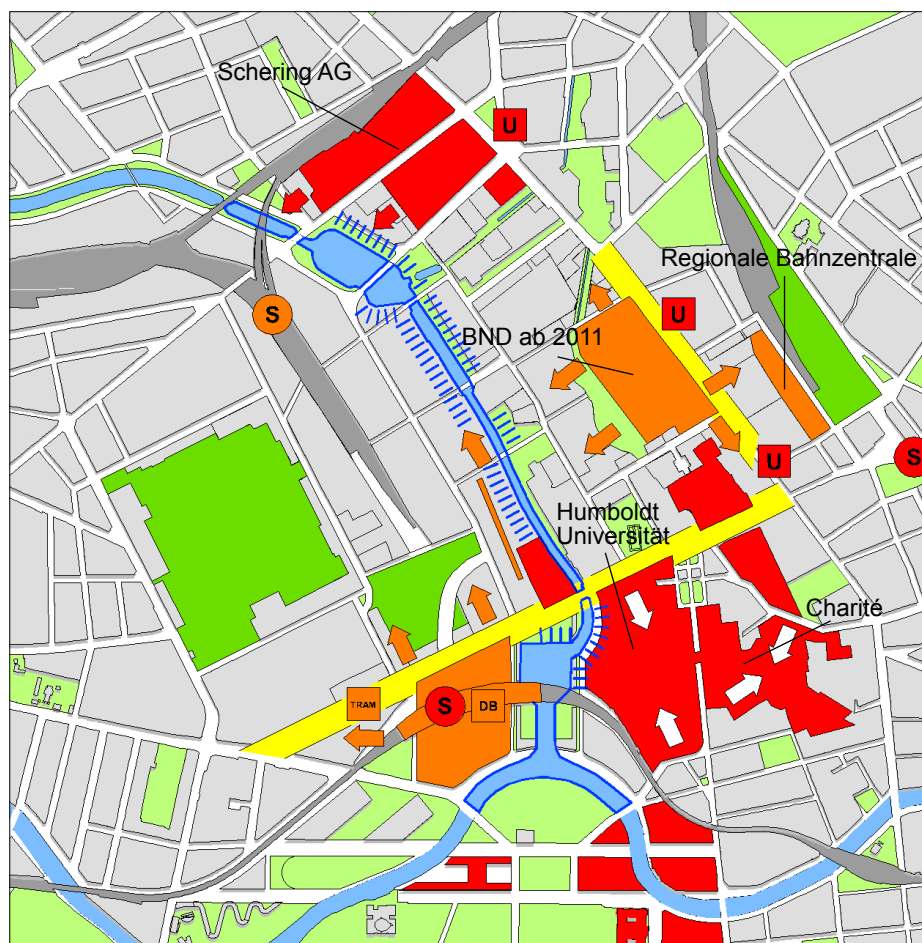
Vorhandene Aktivposten im Gebiet sind die Regierung mit dem Ministerium für Wirtschaft und Arbeit sowie dem Ministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, die Charité, die Humboldt-Universität, die Schering AG, das Naturkundemuseum und das Museum Hamburger Bahnhof. Die bestehenden Großnutzer wie Charité und Humboldt-Universität wie auch die Schering AG verfolgen eine räumliche Konzentration bzw. eine Konsolidierung ihrer Standorte, fragen also keine zusätzlichen Flächen nach.

Es entstehen aber in den kommenden Jahren Einrichtungen und Infrastrukturanlagen, von denen positive weitere Impulse für die Standortentwicklung erwartet werden.

Die Eröffnung der Flick-Sammlung im Hamburger Bahnhof ist im Jahr 2004 erfolgt. Der Bezug der regionalen Bahnzentrale am Nordbahnhof mit 2.500 Arbeitsplätzen wird voraussichtlich 2005 stattfinden. Die Eröffnung des Hauptbahnhofs steht 2006 bevor und mit der Verlagerung der BND-Zentrale werden 2008 voraussichtlich 5.000 Arbeitsplätze an den Standort Chausseestraße wechseln. Die Schering AG plant eine Erweiterung auf dem bestehenden Gelände bis 2010.



Flächennutzungsplan Berlin



Vorhandene und zukünftige Aktivposten

- Bestehende Nutzungen
- Neue Nutzungen
- Geplanter Straßenausbau
- Grünflächen mit Entwicklungspotenzial
- Wasserlagen mit Entwicklungspotenzial



Schlafender Löwe auf dem Invalidenfriedhof

Trotz dieser vielfältigen Aktivitäten warten die Eigentümer derzeit ab und entwickeln keine Strategien zur langfristigen Inwertsetzung ihrer Flächen oder zu möglichen Zwischenschritten.

- A** Entwicklungsstrategie für die Fläche westlich der Heidestraße
- B** Entwicklungsstrategie für gehobene Wohnnutzung oder kulturraffine Nutzung
- D,E,F** Regelungsbedarf, Umstrukturierungsdruck
- G** Überprüfung der Nutzungskonzeption
- C/H** Flächenneuordnung des Parkplatzes und Hubschrauberlandeplatzes am Wasser



Klärungspunkte

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.

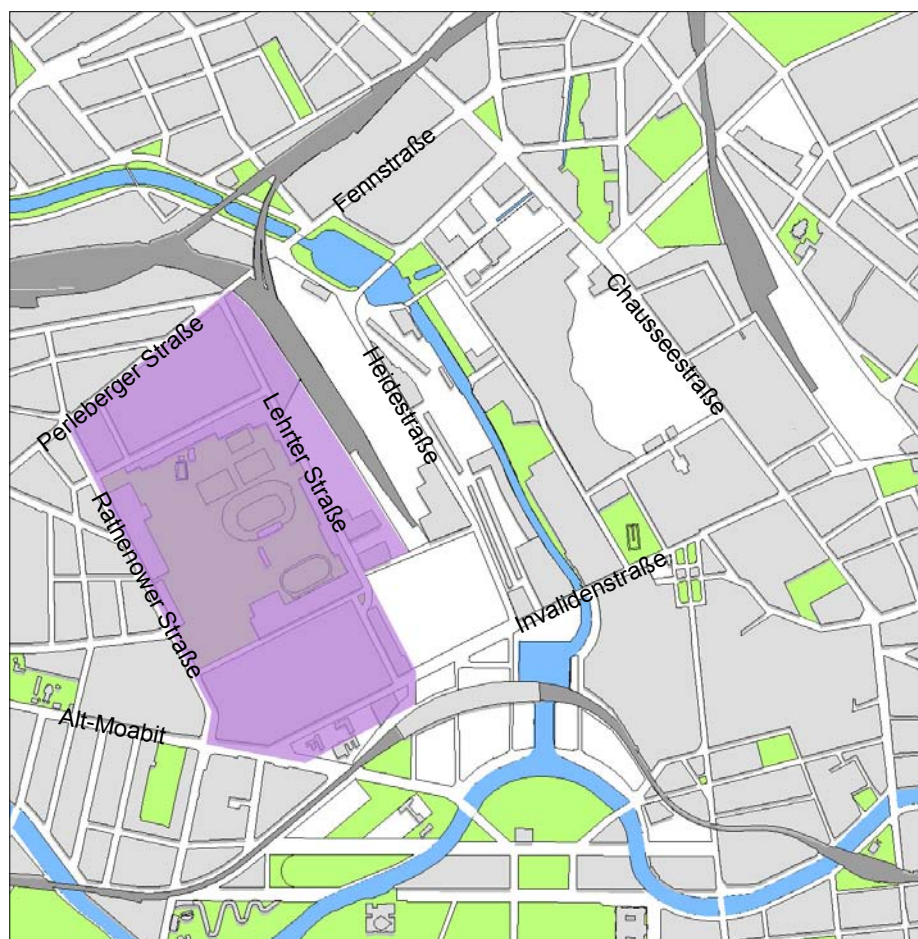
Östlich der Lehrter Straße befinden sich zwischen der Straße und den Bahnanlagen rund 6 ha brachliegende bzw. extensiv als Lager genutzte Flächen. Diese Flächen sind im Eigentum der Vivico und des Liegenschaftsfonds. Beide Eigentümer warten zunächst die Entwicklung im Umfeld ab und unternehmen,



Justizvollzugsanstalt in der Lehrter Straße



Blick aus der Kruppstraße zur Lehrter Straße



Teilraum 1



Entwurf Geschichtspark der Landschaftsarchitekten Glaeser 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



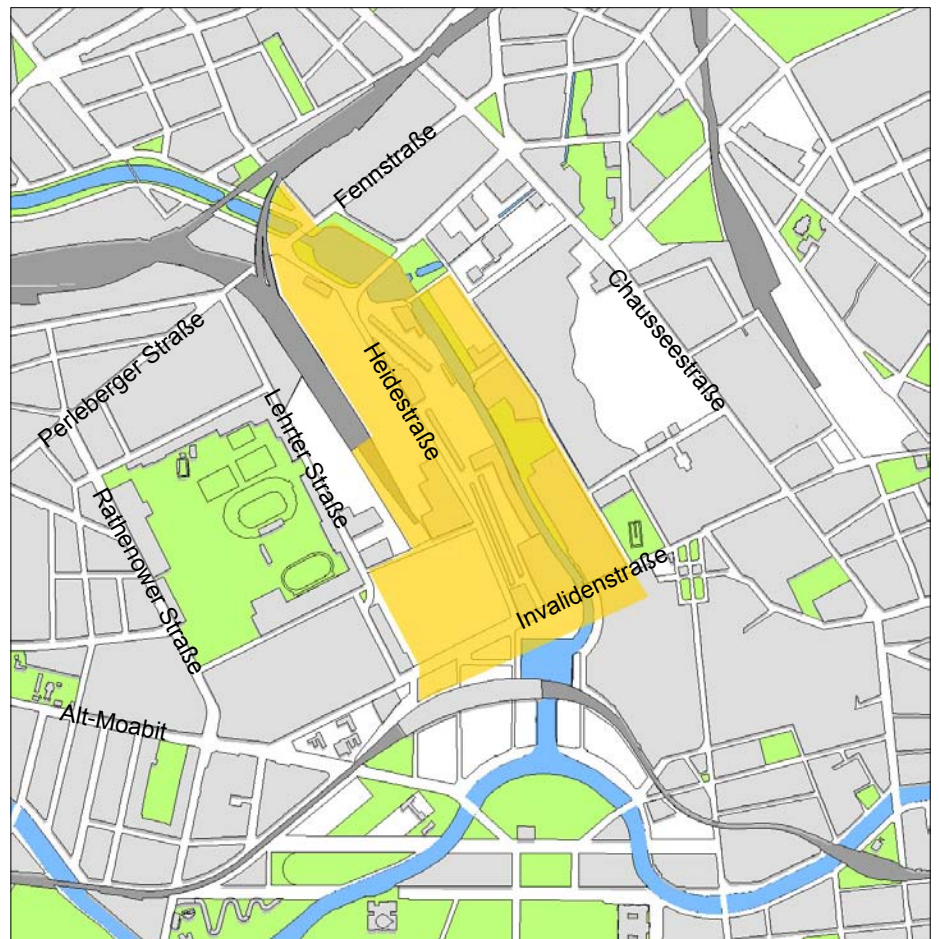
Spandauer Schifffahrtskanal mit Speichergebäude



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

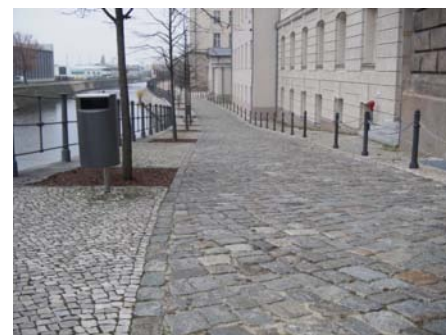
Von der Standortentscheidung der Konzernzentrale der DB AG wird es abhängen, wieviel Fläche nördlich der Invalidenstraße benötigt und welche begleitenden Nutzungen die Konzernzentrale an diesen Standort ziehen könnte. Dabei wurden Ideen wie die Entwicklung eines Mobilitätszentrums erörtert. Unternehmen, 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 kulturräffine 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.

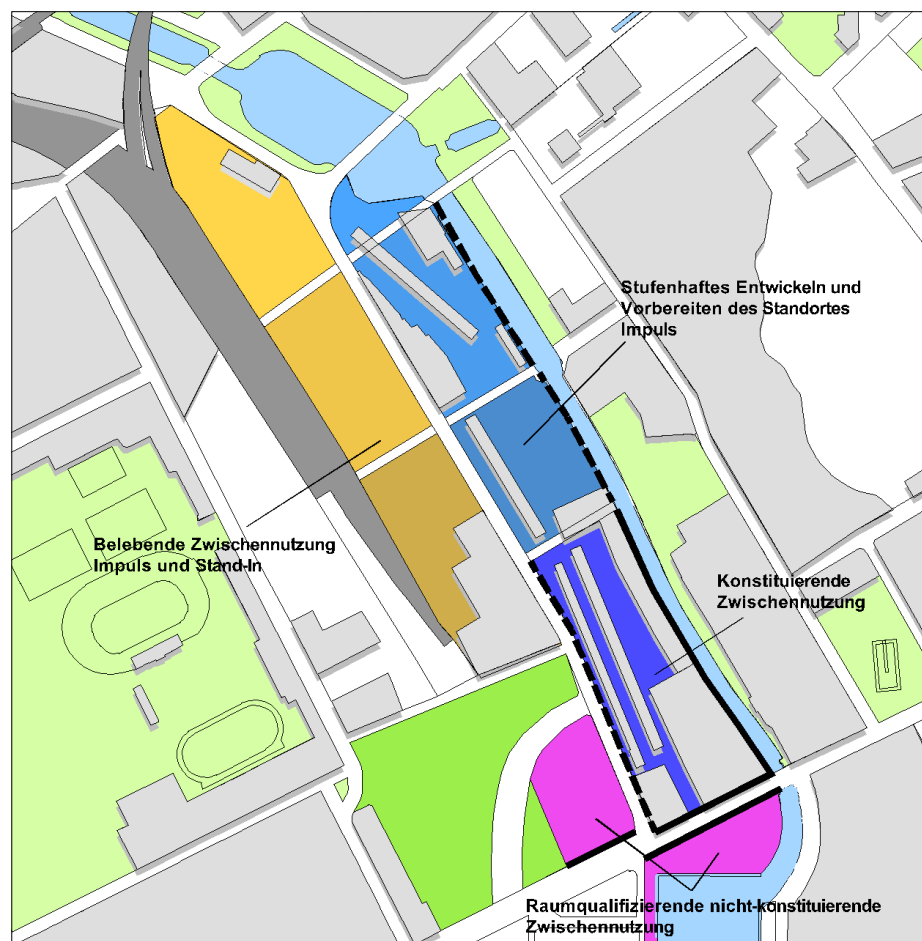
Zusammenfassung und Empfehlung

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

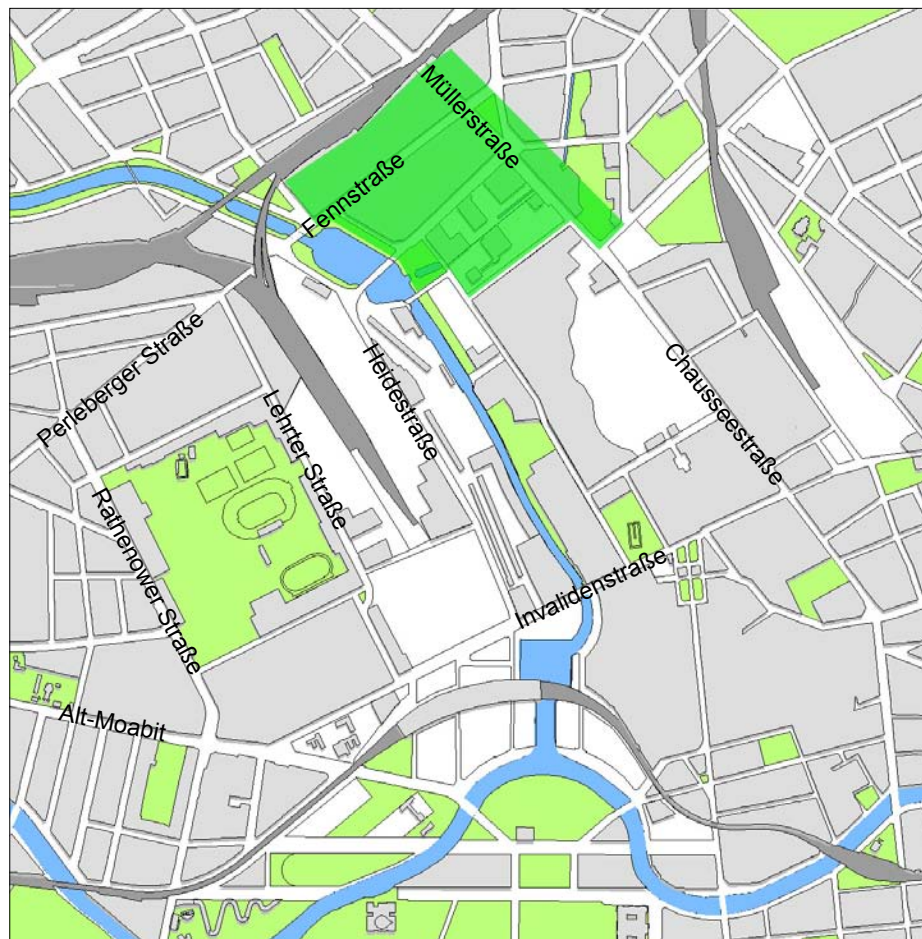
Neben der Geschäftszentrale des weltweit agierenden Unternehmens befinden sich Forschungs- und Entwicklungsstätten sowie Teile der Produktion an diesem Standort. Ein weiterer Ausbau der Forschungs-



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



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

Klärungspunkte Teilraum 3



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.

STRATEGIEEMPFEHLUNGEN

Leitbilder als Imagefaktor nutzen

Griffige Zielbilder, sogenannte „Brands“ für einzelne Teilgebiete, sind für die Vermittlung eines neuen Images hilfreich: der Sport- und Gesundheitsstandort Lehrter Straße mit dem Sportpark, die Mobilitätsstadt Heidestraße und die Kulturstadt am Kanal mit dem Hamburger Bahnhof. Die Prägung des Entwicklungs- und Forschungsstandortes Schering könnte vom Unternehmen stärker nach außen vermittelt werden. Während für die Lehrter Straße die Standortvorteile über einen Sportpark kommuniziert werden können, ist der Standort Heidestraße trotz der positiven Ansätze durch die Kultur bisher nicht im öffentlichen Bewusstsein verankert. Es werden eine Koordinationsstelle und die Entwicklung von Marketingstrategien empfohlen, die den Standort positiv bekannt machen. (Beispiel Marketingaktivitäten der Media-Spree).

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Bildung einer Interessengemeinschaft der Grundstückseigentümer und Einrichtung einer Geschäftsstelle/Koordinationsstelle zur Vorbereitung der Grundstücksentwicklung und der öffentlichen und privaten Infrastrukturmaßnahmen.

Vernetzungsoptionen sichern

Durch die Verlagerung des Hamburger und Lehrter Güterbahnhofs wird erstmals eine Vernetzung und die Herstellung von Ost-West-Bezügen möglich. Zwei Querungen in Ost-West-Richtung können bereits jetzt gesichert werden: der Döberitzer Grünzug im Süden und im Norden eine Verbindung zwischen neuem S-Bahnhof Perleberger Brücke und der bereits bestehenden Fußgängerbrücke über den Spandauer Schiff-

fahrtskanal, die in Verhandlungen mit der vivico bis zum Spandauer Schiffahrtskanal verlängert werden kann. Langfristig sollte eine weitere Fußgängerbrücke über den Kanal beide Stadtteile verbinden. In einer Machbarkeitsstudie sind der optimale Verknüpfungspunkt und die überschlägigen Kosten zu klären.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Klärung des Ankaufs der Flächen durch das Land Berlin, Vertragliche Regelung zwischen Bezirk und Grundstückseigentümer zur Sicherung der Wegerechte.

Erschließungsoptionen sichern

Durch den neuen S-Bahnhof Perleberger Brücke wird im nördlichen Abschnitt der Lehrter Straße und Heidestraße eine deutliche Verbesserung der ÖPNV-Anbindung erreicht. Für die aufgrund von Sparmaßnahmen gestrichenen südlichen Ausgänge sollten für eine spätere Realisierung Verbindungsoptionen gesichert werden. Damit können die Vermarktungschancen der Grundstücke im mittleren Abschnitt der Straßen erheblich verbessert werden.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Sicherung der Verbindungsoptionen durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Öffentlichkeit zulassen

Senat und Bezirk streben die öffentliche Zugänglichkeit des westlichen Kanalufers an. Damit wird ein deutlicher Attraktivitätsgewinn der angrenzenden Flächen erreicht. Der derzeitige Eigentümer lehnt das jedoch wegen der bestehenden gewerblichen Nutzung ab. Bei einer Nutzungsänderung sollte die öffentliche Wegeführung am Kanal umgesetzt



Werbung der Media Spree



Zugang zum Döberitzer Grünzug



Grünanlage Spandauer Schiffahrtskanal

werden. Eine zusätzliche Verbindungsbrücke könnte eine abschnittsweise Wegeföhrung an beiden Kanaluferseiten ermöglichen, so dass im Sinne einer besseren Vermarktung der Wasserlage auch Uferabschnitte privat bleiben können.

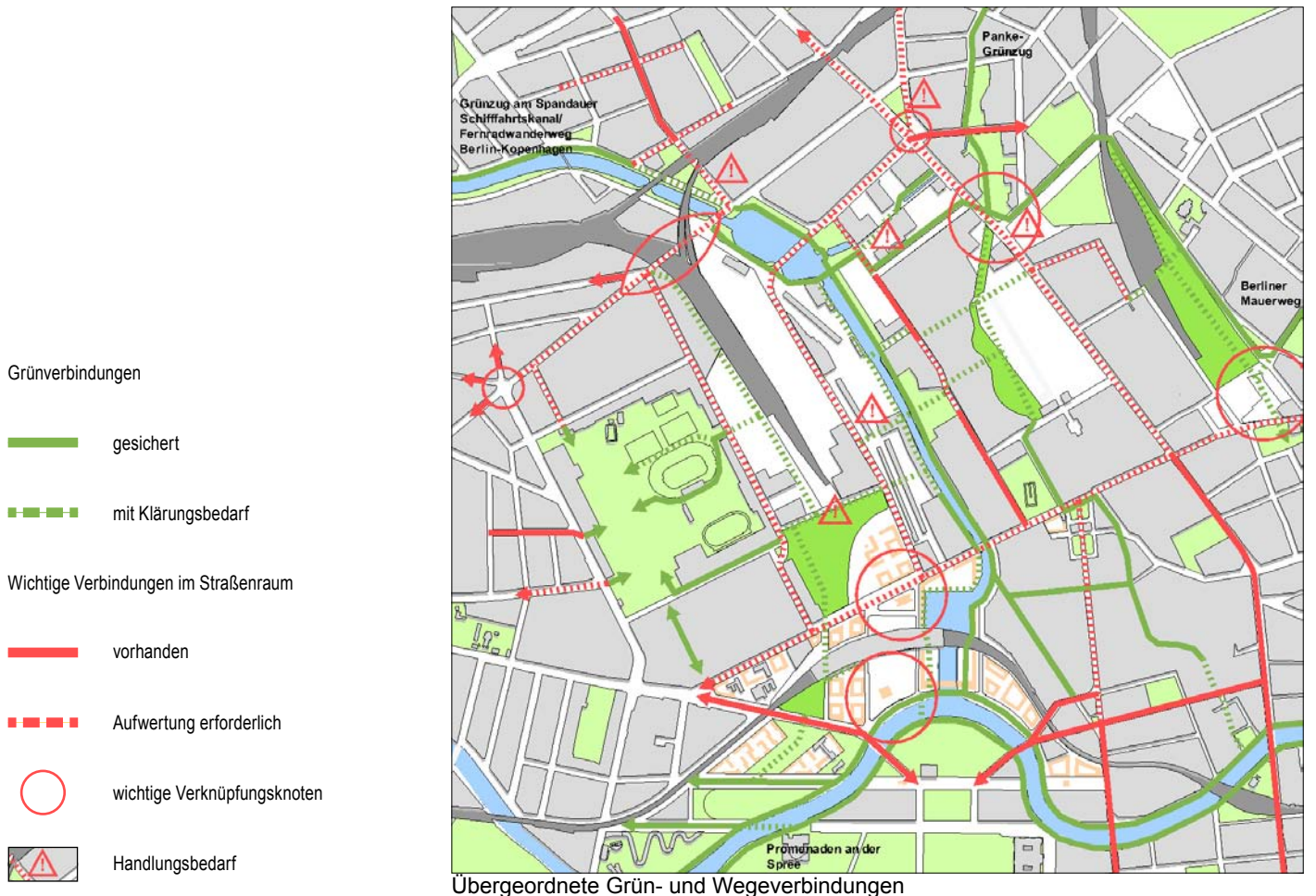
Um den Standort mehr in den Mittelpunkt der Aufmerksamkeit zu rücken, wird empfohlen, temporär den südlichen Abschnitt hinter dem Hamburger Bahnhof für Besucher zu öffnen.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Klärung der Vorgehensweise zwischen Bezirk und vivico, Sicherung der Wegeföhrung über eine vertragliche Vereinbarung.

Handlungsfreiheit sichern

Die Entkoppelung von Grundstücksentwicklung und neuer Föhrung der B96 bietet eine zeitliche Unabhängigkeit für die planerische Vorbereitung der Flächen westlich der Heidestraße. Die Trassenföhrung der neuen B96 wird optional vorgehalten und vertraglich zwischen Eigentümer und dem Land Berlin gesichert. Da für die Straße keine öffentlichen Investitionsmittel eingestellt oder in Aussicht gestellt sind, besteht nur die Möglichkeit, sie mit dem Entwicklungsgewinn der Grundstücksvermarktung zu finanzieren oder Fördermittel zu akquirieren. Da durch die Kosten für den Straßenbau eine Vermarktung von Teilflächen nicht



finanzierbar ist, sollte das Nutzungskonzept auch mit der bestehenden Heidestraße funktionieren.

Die Einleitung eines Verfahrens zur Aufhebung der Planfeststellung der ehemaligen Bahnflächen ist erst sinnvoll, wenn die Planungsziele zwischen Land/Kommune und Eigentümer ausreichend abgestimmt und gesichert sind. Zwischenzeitlich lässt sich durch zeitlich befristete Nutzungen die Tragfähigkeit beabsichtigter Zielnutzungen klären.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Vertragliche Sicherung der Trassenvorhaltung zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Grundstückseigentümerin; Genehmigung von abgestimmten Zwischennutzungen durch den Bezirk

Konzeptionelle Klarheit schaffen

Für das Umfeld der Invalidenstraße fehlt ein städtebauliches Gesamtkonzept. In das Konzept für den direkt an den neuen Hauptbahnhof angrenzenden Raum sind das Umfeld des Tunnelmundes mit den ober- und unterirdischen technischen Bauwerken und den notwendigen Flächenfreihaltungen, der Geschichtspark und der geplante Döberitzer Grünzug einzubeziehen. Sollte sich die Interimslösung mit der Verkehrsführung über die Heidestraße als zeitlich dauerhafter erweisen, so ist auch der Bebauungsvorschlag Invalidenstraße/Heidestraße aus dem Planwerk Innenstadt zu überdenken. In eine konzeptionelle Klärung sollte auch die Straßenraumgestaltung der Invalidenstraße und der Chausseestraße/Müllerstraße einbezogen werden.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Beauftragung einer Konzeption für den Bereich nördlich der Invalidenstraße mit Tunnelmund, Geschichtspark und Döberitzer Grünzug; Vorklärung der Rahmenbedingungen durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit den Grundstückseigentümern; Entwicklung einer Gestaltkonzeption für die Chausseestraße/Müllerstraße und die Invalidenstraße

Zwischenlösungen zur Standortaufwertung nutzen

Ausgehend von der These, dass durch qualifizierende Zwischennutzungen Entwicklungsprozesse befördert werden können, wurden innerhalb der Arbeitsgruppen für die einzelnen Standorte Profile entwickelt. Vorbereitende und konstituierende Zwischennutzungen stützen abgestimmte bzw. bestehende Zielnutzungen, belebende und raumqualifizierende Zwischennutzungen setzen da temporäre Akzente, wo Zielnutzungen erst mittel- bis langfristig identifiziert oder realisiert werden können.

Die unmittelbar in Nachbarschaft zum Hauptbahnhof, zum Spandauer Schifffahrtskanal und zum Hamburger Bahnhof gelegenen Flächen zeichnen sich durch eine hohe Sensibilität hinsichtlich ihrer öffentlichen Präsenz und Eigenschaft aus, Katalysator für weitere Nutzungen zu sein. So hat sich auf der Teilfläche um die Flickhalle und den Hamburger Bahnhof ein Kunststandort etabliert, der durch konstituierende Zwischennutzungen ergänzt werden sollte (Auktionen, Kunsthandel, Gastronomie, Skulpturenforum). Weitere Zwischennutzungen am attraktiven Kanalufer sollen den Bereich



Tunnelmund der B 96 im Bau



Beispiel für Zwischennutzung: Bundespressestrand an der Spree



Parkplatz am Hamburger Bahnhof

langfristig für gehobene Wohnnutzung qualifizieren. Die Nutzungsziele für das Umfeld des Hauptbahnhofs haben einen langfristigen Horizont, raumqualifizierende Zwischennutzungen bieten sich im Zusammenhang mit überregional bedeutsamen Events an (Eröffnung Hauptbahnhof, Fußball WM 2006). Für die anderen Flächen westlich der Heidestraße wurden Sport-, Freizeit- und Eventnutzungen sowie Nutzungen mit einem größeren Flächenbedarf und größerem Einzugsbereich diskutiert.

Für so genannte „Raumpioniere“ bieten sich Flächen und Gebäude an der Lehrter Straße, Scharnhorststraße und die östlich gelegenen Lagergebäude an der Heidestraße an.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:
Einrichtung einer Geschäftsstelle durch die Grundstückseigentümer, die Zwischennutzungen akquiriert und organisatorisch abwickelt.

Zeiten der Stagnation nutzen

Da der Flächenbedarf für die klassischen Nutzungsprofile für die kommenden Jahre weitgehend gesättigt ist, geht es heute darum, sich neue Nutzungssegmente für die Flächen zu erschließen. In der klassischen Projektentwicklung entsteht ein Zielkonflikt, da für die Entwicklung von innovativen Nutzungsperspektiven keine Ressourcen zur Verfügung stehen. Insgesamt muss das politische Klima für innovative Konzepte gepflegt werden.

Auch in der Verwaltung besteht der Widerspruch zwischen notwendiger Maßnahmenvorbereitung, um Mittel zur Umsetzung zu akquirieren, und der Anweisung an die Fachämter,

erst zu planen, wenn Investitionsmittel bereitstehen. Gerade für Maßnahmen der Pflege, Instandhaltung und Gestaltung müssten Projektskizzen erstellt werden, die eine Maßnahmenbeschreibung sowie eine überschlägige Kostenermittlung enthalten, um daraufhin aus unterschiedlichen Finanzierungsquellen Mittel einwerben zu können. Dieses gilt für die Instandsetzung und partielle Umgestaltung des Fritz-Schloß-Parks genauso wie für die stadträumliche Gestaltung und Erneuerung des Zuges Chausseestraße/Müllerstraße.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:
Herausfiltern zeichensetzender Projekte und Vorbereitung für die Diskussion und Entscheidung in politischen Gremien auf Bezirks- und Senatsebene.

Eindeutige Prioritäten setzen

Eine eher abwartende Haltung der Beteiligten gegenüber dem Standort konnte nicht überwunden werden, obwohl die Potenziale klar herausgearbeitet wurden. Die Kräfte und Aufmerksamkeiten bei den Vertretern der Verwaltung und bei den Eigentümern sind durch andere Entwicklungen und Standorte gebunden (u.a. Umfeld des Hauptbahnhofs, BND-Standort, Quitzowstraße etc.).

Durch eine deutlichere Prioritätensetzung für die Standorte Lehrter Straße, Heidestraße und Müllerstraße auf Bezirks- und Gesamtstadtebene könnten Mittel für die Finanzierung der Aufwertung des Fritz-Schloß-Parks und der angrenzenden Sportanlagen akquiriert werden oder bei Standortentscheidungen im Kulturbereich bestehende Einrichtungen am Hamburger

Bahnhof durch weitere Attraktionen ergänzt werden (Filiale des Frankfurter Museums für Moderne Kunst zieht nach Oberschöneweide).

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Erarbeitung einer Prioritätenliste für die Diskussion und Entscheidung in politischen Gremien auf Bezirks- und Senatsebene.

Kontinuierliche Arbeitsstrukturen schaffen

Insgesamt hat sich die Arbeitsform der moderierten Werkstätten bzw. der Arbeitsgruppen bewährt. Der gegenseitige Austausch von Informationen und Standpunkten hat sich als sehr fruchtbar erwiesen und wurde von allen Beteiligten begrüßt. Ein zentraler Ansatzpunkt für das Moderationsverfahren war die Informationstransparenz, der Aufbau einer Vertrauensbasis durch Beteiligung wie auch der Wunsch, das Verfahren als vorbereitendes Arbeits- und Entscheidungsgremium zu nutzen.

Zu Beginn des Verfahrens wurde der Bereich des ehemaligen Stadions der Weltjugend aus dem Strategieverfahren ausgeklammert, da ein Standortvergleich für die Ansiedlung des Bundesnachrichtendienstes (BND) in Berlin wegen der erforderlichen Vertraulichkeit und der politischen Bedeutung ohne Mitwirkung der Verfahrensteilnehmer durchgeführt und entschieden wurde. Solche Vorgänge erschweren die Informationstransparenz und belasten die Vertrauensbasis im Beteiligungsverfahren, werden aber auch künftig nicht grundsätzlich zu vermeiden sein.

Nach gemeinsamer Einschätzung der Verfahrensteilnehmer besteht für

einen ressortübergreifenden Austausch ein fortdauernder Bedarf, um die gemeinsamen Strategien umzusetzen und Informationsdefizite zu vermeiden. Der Arbeitsprozess braucht einen längeren Atem und eine feste Arbeitsstruktur. Ein hoher Koordinations- und Abstimmungsaufwand ergibt sich vor allem durch die stark gegliederte Zuständigkeitsstruktur bei den Senats- und Bezirksverwaltung wie auch bei den größeren Flächeneigentümern und -verwaltern. Daher wird empfohlen eine zentrale Koordinationsstelle einzurichten, die den Informationsaustausch zwischen den einzelnen Verwaltungsstellen und den Eigentümern sicher stellt und die Vorbereitung der Flächenentwicklung vorantreibt. Die Abstimmung erfolgt vorwiegend in kleinen projektbezogenen Arbeitsgruppen. Gemeinsame Werkstätten lassen sich dann auf zentrale Klärungspunkte und Entscheidungen konzentrieren.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Schaffung einer externen Geschäftsstelle für die Koordination und Entwicklungsvorbereitung durch die Grundstückseigentümer

Öffentlichkeitswirksame Aktionen nutzen

Die offizielle Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes und die Austragung der Fußballweltmeisterschaft 2006 in Deutschland bieten eine ideale Kulisse und treffen auf das gemeinsame Interesse, die Standortvorteile darzustellen. Diese Aufmerksamkeit sowie der Erwartungsdruck sind zu nutzen, um weitere Schritte der Grundstücksentwicklung einzuleiten. Bisher ist das Feld der Aktionen und der Akteure zu diesem Event vielfältig und unübersichtlich.



Arbeitsgruppe Teilraum 2



Logo der Fußball-Weltmeisterschaft 2006

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Die externe Geschäftsstelle wird dafür genutzt, den Koordinationsstellen bei Senat und DFB eigene Events und temporäre Aktionen vorzuschlagen, die von den Grundstückseigentümern und Akteuren, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem Bezirk Mitte eingebracht werden.

Die Umsetzung der strategischen Ziele sichern

Im Laufe der zweiten Arbeitsphase des Moderationsverfahrens „Strategien nördlicher Cityrand“ Ende 2004 begannen bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Vorbereitungen auf eine mögliche Teilnahme Berlins am neuen Bund-Länder-Programm „Stadtumbau West“. Dafür wurden

inzwischen für fünf Gebiete Voruntersuchungen in Auftrag gegeben, der nördliche Cityrand ist wesentlicher Bestandteil des Untersuchungsbereichs „Tiergarten-Nordring / Heidestraße“. Die Voruntersuchungen bilden die Grundlage für die Entscheidung, ob und ggfs. in welchem Umfang eine Beteiligung Berlins an diesem mehrjährigen Förderprogramm sinnvoll ist.

Gegenstand des Förderprogramms „Stadtumbau West“ sind Maßnahmen zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen. Der Schwerpunkt liegt deutlich auf der Förderung investiver Maßnahmen, das Förderspektrum umfasst aber auch die Finanzierung von Kooperations- und Kommunikationspro-



Kulisse Untersuchungsbereich Tiergarten-Nordring/ Heidestraße

zessen. Die öffentlichen Mittel sollen hauptsächlich als Initialzündung wirken.

Da die Bundesmittel an eine Kofinanzierung aus dem Berliner Landeshaushalt gebunden sind, sind überzeugende Projektideen notwendig, deren Umsetzbarkeit plausibel vermittelt werden kann. Eine positive politische Entscheidung könnte für alle Beteiligten von Nutzen sein.

Zuständigkeiten und Maßnahmen:

Die im Moderationsverfahren beteiligten Akteure bringen ihre überzeugenden Projektideen in die Voruntersuchungen ein, um eine positive politische Entscheidung für die Kontinuität des Kooperations- und Kommunikationsprozesses und die Unterstützung bei investiven Maßnahmen zu sichern.

ANHANG

VERFAHRENSBETEILIGTE

Verwaltung/Öffentliche Einrichtungen

Beate Profé, SenStadt, Abt. I
 Dietrich Flicke, SenStadt, Abt. I
 Kurt Nelius, SenStadt, Ref. I A 2
 Elke Plate, SenStadt, Ref. I A 37
 Michael Künzel, SenStadt, Ref. I B
 Veronika Honold, SenStadt,
 Ref. I B 3
 Wolfgang Spieß, SenStadt,
 Ref. I B 31
 Ursula Renker, SenStadt, Ref. I C
 Annette Mangold-Zatti, SenStadt,
 Ref. I E 121
 Heinz Brandl, SenStadt, Ref. I E 12
 Hilmar von Lojewski, SenStadt,
 Abt. II
 Christian Kuhlo, SenStadt, Ref. II A
 Rainer Meier, SenStadt, Ref. II A 14
 Annalie Schoen, SenStadt, Ref. II B
 Dietmar Bartholomé, SenStadt,
 Ref. II B 2
 Ludger Kämmereit, SenStadt,
 Ref. II B 22
 Stefan-Josef Parschau, SenStadt,
 Ref. II B 21
 Kurt Eckert, SenStadt, Abt. V (Landesdenkmalamt)
 Horst Wohlfarth von Alm, SenStadt,
 Ref. VII A 1
 Dr. Dieter Zmeck, SenStadt,
 Ref. VII B 1
 Erhard Hübner-Kosney, SenStadt,
 Ref. VII C 31
 Dr. Dietrich Kalkum, SenWAF,
 Ref. III C
 Wilfried Liefländer, SenWAF, Abt. III
 Corinna Hüge, SenWAF, Ref. III A 4
 Viktor Stoltenburg, SenWFK,
 Ref. F D
 Karl-Heinz zur Weihen, SenWFK,
 Ref. K A
 Rainer Klemke, SenWFK, Ref. K
 Kristina Laduch, Bezirksamt Mitte,
 Stadtplanungsamt
 Steffen Klette, Bezirksamt Mitte,
 Stadtplanungsamt

Hartmut Schönknecht, Bezirksamt
 Mitte, Stadtplanungsamt
 Stephan Lange, Bezirksamt Mitte,
 Stadtplanungsamt
 Manuela Golz, Bezirksamt Mitte,
 Stadtplanungsamt
 Christian Rau, Bezirksamt Mitte, Amt
 für Umwelt und Natur
 Christiane Gille, Bezirksamt Mitte,
 Amt für Umwelt und Natur
 Frank Baumgart, Bezirksamt Mitte,
 Amt für Umwelt und Natur
 Wolfgang Schwandt, Bezirksamt
 Mitte, Amt für Umwelt und Natur
 Siegfried Dittrich, Bezirksamt Mitte,
 Straßen- und Grünflächenamt
 Ulrich Schmidt, Bezirksamt Mitte,
 Sportamt

Eigentümervertreter

Thomas Umland, Liegenschafts-
 fonds Berlin
 Silvia Rothert, Liegenschaftsfonds
 Berlin
 Herr Bick, Oberfinanzdirektion, Bun-
 desvermögensverwaltung
 Gerhard Horland, TLG Immobilien
 Heidrun Weigelt, TLG Immobilien
 Joachim Wolf, Vivico Real Estate
 Christoph Zock, Vivico Real Estate
 Volkmar Drescher, Aurelis Real
 Estate
 Mathias Wagner, Aurelis Real Estate
 Waldemar Hansel-Graffunder, DB
 Services Immobilien
 Tilo T. Nahrath, DB Services Immo-
 bilien
 Konstantinus Karagiannis, DB Serv-
 ices Immobilien
 Olaf Schwabe, DB Services Immo-
 bilien
 Cord Meyer, DB Netz Niederlassung
 Ost
 Rolf Kranki, Charité Berlin, Abt. VII
 Bau-, Betriebs- und Medizintechnik
 Herwidi Limadjaja, Charité Berlin
 Ewald-Joachim Schwalgin, Humboldt
 Universität, Technische Abteilung

Harald Meissner, Humboldt Universität, Technische Abteilung

Dietz-Cornelius Valentien, Schering, Standortmanagement

Wolfgang Greubel, Schering, Flächenmanagement

Jörg-Axel Salomon, Bundeswehrkrankenhaus Berlin, Sachgebiet IV

Lothar Runge, Wehrbereichsverwaltung Ost III 5

Gert Torge, BEWAG Immobilienvermarktung

Christina Keseberg, BEWAG Immobilienvermarktung

Jörg-Andreas Czernitzky, BEWAG Wärme Berlin

Rüdiger Dietrich, BEWAG Wärme Berlin

Externe Berater Immobilienentwicklung

Uwe Machner, DIFA Deutsche Immobilienfonds AG

Georg Celler, Bauwert Property Group

Klaus Groth, Groth Gruppe

Gerd Unger, Groth Gruppe

Rainer Kieschke, Groth Gruppe

Gutachter Machleidt + Partner

Prof. Hildebrand Machleidt

Juliane Schonauer

Miller Stevens

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Deckblatt u. S. 13, Schrägluftbild

urbanPR, 2002

S. 6, Luftbild

Luftbildarchiv Berlin, SenStadt III C

S. 7, Stadtentwicklungskonzept 2020

Broschüre Stadtentwicklungskonzept
Berlin 2020, SenStadt 2004

S. 14, Bereichsentwicklungspla- nung

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwick-
lung

S. 15, Flächennutzungsplan Berlin

SenStadt, 2004

S. 18, Entwurf Gesichtspark

Glaßer und Dagenbach

S. 19, 25 u. 30, Perspektiven

Till Warmbold für SenStadt

S. 22 u. 35, Fotos Grünanlage am Spandauer Schifffahrtskanal

Michael Kirsten, SenStadt

S. 23, Abb. Lehrter Stadtquartier

www.vivico.com (Archimation)

S. 33, Abbildung Media-Spree

www.mediaspree.de

S. 34, Plan Grün- und Wegever- bindungen

Bezirksamt Mitte, Stadtplanungsamt
und Grünflächenamt

S. 38, Kulisse Untersuchungsbe- reich

SenStadt, I A, I B und Till Warmbold
für SenStadt

alle weiteren Pläne und Bilder

Machleidt + Partner

Büro für Städtebau