Abgeordnetenhaus BERLIN

Drucksache 18/1292
10.09.2018

18. Wahlperiode

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –

Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere
Drucksachen 18/0724 und 18/0858

Der Senat von Berlin
StadtWohn IV D 37 (V)
Tel.: 9139-4809

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

M i t t e i l u n g

- zur Kenntnisnahme -

über

Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere

- Drucksachen Nrn. 18/0724 und 18/0858

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 08.03.2018 Folgendes beschlossen:

„Der Senat wird aufgefordert, die folgenden neuen Stadtquartiere planerisch zügig vorzubereiten und mit der Umsetzung schnellstmöglich zu beginnen bzw. diese zu vollenden:

- Blankenburger Süden mit ca. 70 ha,
- Buch mit ca. 54 ha,
- Buckower Felder mit ca. 10 ha,
- Europacity/Lehrter Straße mit ca. 44 ha,
- Wasserstadt Oberhavel mit ca. 76 ha.
- Insel Gartenfeld mit ca. 34 ha,
- Johannistal/Adlershof mit ca. 20 ha,
- Köpenick mit ca. 50 ha,
- Lichterfelde Süd mit ca. 96 ha
- Michelangelostraße mit ca. 30 ha,
- Schumacher Quartier.

Im Rahmen einer gesamtstädtischen Betrachtung soll zeitnah geprüft werden, welche weiteren Standorte für eine städtebauliche Entwicklung geeignet sind. Dabei

ist auch die Entwicklung des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow mit ca. 33 ha zu prüfen.

Die neuen Stadtquartiere sind als lebendige Quartiere, d.h. sozial gemischt, grün und partizipativ sowie mit einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung zu entwickeln. Die Planung erfolgt mit den betroffenen Bezirken und breiter Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die Entwicklung der Stadtquartiere ist durch Städtebauförderung zu begleiten, um die Verflechtung in die benachbarten Gebiete sicherzustellen, u.a. durch die ergänzende Finanzierung von sozialer Infrastruktur und die Verbesserung des öffentlichen Raums, um einen Mehrwert für die Bevölkerung zu gewährleisten.

Die Quartiere sind nach folgenden grundsätzlichen Leitlinien zu entwickeln:

- Quartiersgestaltung mit eigener Identität; besondere Einbeziehung des „genius loci“ wie etwa prägende Denkmale, geschichtliche oder natürliche Bestandteile oder andere den Ort prägende Elemente;
- enge Verknüpfung mit benachbarten Gebieten, die Synergien nutzen und entwickeln;
- geeignete Grundstücksparzellierung und Mischung mit gewerblichen, sozialen und kulturellen Nutzungen, insbesondere in den Erdgeschosszonen;
- Vergabe von landeseigenen Flächen für den Wohnungsbau ausschließlich an städtische Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und andere gemeinwohlorientierte Bauherren im Zuge der Gewährung von Erbbaurechten oder der Grundstückseinbringung;
- Erlass weiterer Vorkaufsrechtsgebiete prüfen, um aktiv den Erwerb von Flächen zu betreiben;
- Aus städtebaulichen Gründen ist die Festsetzung von Flächen mittels Bebaungsplänen vorzunehmen, um Bebauungen nach den §§ 34 und 35 Baugesetzbuch (BauGB) und über Freistellungen zu vermeiden.
- verbindliche Anwendung des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung zur Errichtung von bezahlbarem Wohnraum und ergänzenderFinanzierung von sozialer und grüner Infrastruktur;
- grün geprägte Quartiere mit geringer Bodenversiegelung, Dach- und Fassadenbegrünung und neuen Formen urbanen Gärtnerns; darauf hinwirken, dass die anerkannten Richtwerte für die Versorgung der Bevölkerung mit Freiflächen eingehalten werden: wohnungsnaher Freiraum: 6 m² /EW, siedlungsnaher Freiraum: 7 m²/EW, ein Kleingarten pro acht Geschosswohnungen (17m²/Einw.); einschließlich der Behebung von Defiziten angrenzender Kieze bei der Freiflächenversorgung;
- flächensparendes Bauen mit nachhaltigen Baustoffen (z.B. Holz);
- Integration von energiesparendem Bauen und innovativen Energie- und wasserwirtschaftlichen Konzepten in die städtebauliche Planung;
- zeitgleiche Schaffung und Bereitstellung der für das Quartier erforderlichensozialen Infrastruktur einschließlich der Behebung von Defiziten angrenzender Kieze bei der sozialen Infrastruktur;
- Bereitstellung öffentlicher Flächen für (Frei-)Räume alternativer, nicht-kommerzieller Kunst und Kultur, auch der Jugend; Stärkung der Berliner

Clubkultur durch Vergabe landeseigener Liegenschaften; alternative Stadtfreiräume als integraler Bestandteil einer neuen Stadtentwicklung;

- Umsetzung nachhaltiger Mobilität: sehr gute Erschließung durch den Öffentlichen Personennahverkehr, vordringlich ÖPNV auf der Schiene, sichere Fuß- und Radwege, Verkehrsberuhigung, Prüfung von Quartiersgaragen und autofreien Bereichen im Innern des Quartiers;
- Unterstützung von innovativen, gemeinschaftlichen und generationenübergreifenden Wohnformen;
- Sicherung architektonischer und städtebaulicher Qualität durch verbindliche Wettbewerbe.

Für neue Stadtquartiere, die in der Entwicklung bereits sehr weit sind (erschlossen, abgeschlossene städtebauliche Verträge, Bebauungspläne teilweise bereits rechtskräftig), soll der Senat prüfen, wie er auch noch nachträglich, ggf. durch Nachverhandlungen, das Quartier nach den grundsätzlichen Leitlinien entwickeln kann. Für neue Stadtquartiere, die sich in der städtebaulich-planerischen Umsetzungsphase befinden, sind die grundsätzlichen Leitlinien Richtschnur für die Erstellung der Bebauungspläne, der Verkehrsplanung, der Planung der sozialen Infrastruktur und der Grün- und Freiflächen. Für neue Stadtquartiere, die erst am Beginn der Planung stehen, sind die Grundzüge der Planung des neuen Quartiers nach Möglichkeit durch Varianten in Alternativen (beispielsweise mit und ohne einer überörtlichen Straßenverbindung) darzustellen und diese mit den betroffenen Bezirken und der Öffentlichkeit zu erörtern. In allen Fällen sind – soweit möglich – die Kosten für die Erschließung und andere Maßnahmen darzulegen.

Dem Abgeordnetenhaus ist halbjährlich, erstmals zum 30.06.2018, zu berichten.“

Hierzu wird berichtet:

Berlin wächst an Bevölkerung und Beschäftigten. Auf der gesamtstädtischen Ebene wird durch die parallele Erarbeitung von Stadtentwicklungsplänen eine integrierte Flächenvorsorge verfolgt. Aufgrund des starken Bevölkerungswachstums und des in den letzten Jahren unzureichenden Wohnungsbaus beläuft sich der Bedarf an zusätzlichem Wohnraum in Berlin bis 2030 auf voraussichtlich 194.000 Wohnungen. Mit dem in Erarbeitung befindlichen Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 werden auf gesamtstädtischer Ebene die erforderlichen Wohnungsbaupotenziale benannt. Mit den elf neuen Stadtquartieren, die in den Leitlinien der Regierungspolitik bestimmt worden und vorrangig zu entwickeln sind, wird ein Beitrag geleistet, das Wohnungsangebot für breite Schichten der Bevölkerung zu vergrößern. Angesichts der sukzessiven Verknappung insbesondere des bezahlbaren Mietwohnungsangebots sind weitere gesamtstädtische Initiativen durch die Senatsverwaltung ergriffen worden bzw. in Vorbereitung. Die Dimension des Wohnungs-Neubaus in Berlin erfordert einen neuen, geeigneten, abwägungsgerechten und in vielen Aspekten vorausschauenden Umgang mit allen Arten von Kompensations-Bedarf. Zum Beispiel erarbeitet die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz eine Kompensations-Strategie mit einem Öko-Konto für die naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleichs- und Ersatz-Maßnahmen.

Gegenstand dieser Berichterstattung sind die in den oben genannten Drucksachen und hier mit den jeweiligen planungsrechtlichen Zuständigkeiten für die verbindliche Bauleitplanung versehenen neuen Stadtquartiere sowie sukzessive neue Standorte. Die Zuständigkeiten für die komplexen Aufgaben sind nicht einheitlich, sondern liegen aufgrund der grundsätzlichen bezirklichen Zuständigkeit für die verbindliche Bauleitplanung nur in bestimmten Bereichen bei der SenStadtWohn. Soweit der bestehende Flächennutzungsplan (FNP) geändert wird, erfolgt dies in der Regel im Parallelverfahren.

Die neuen Stadtquartiere:	Die Zuständigkeiten:
01. Blankenburger Süden	SenStadtWohn
02. Buch	Bezirk Pankow mit SenStadtWohn
03. Buckower Felder	SenStadtWohn
04. Europacity/Lehrter Str.	SenStadtWohn
05. Wasserstadt Oberhavel	Bezirk Spandau mit SenStadtWohn
06. Insel Gartenfeld	Bezirk Spandau mit SenStadtWohn
07. Johannisthal/Adlershof	SenStadtWohn
08. Köpenick Güterbahnhof	SenStadtWohn
09. Lichterfelde Süd	Bezirk Steglitz-Zehlendorf mit SenStadtWohn
10. Michaelangelostraße	Bezirk Pankow mit SenStadtWohn
11. Schumacher Quartier	SenStadtWohn

---

neu aufgenommen werden:

12. Rangierbahnhof Pankow	Bezirk Pankow mit SenStadtWohn
13. Neue Mitte Tempelhof	Bezirk Tempelhof-Schöneberg mit SenStadtWohn
14. Südkreuz	Bezirk Tempelhof-Schöneberg mit SenStadtWohn

Eine Kartendarstellung der geplanten Stadtquartiere und ihrer Lage in der Gesamtstadt, eine tabellarische Übersicht der geplanten neuen Stadtquartiere, sowie Exposés mit ergänzenden Informationen sind dem Bericht als Anlagen beigefügt.

Der Berichtsautrag „Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere“ ist komplex. Er erfordert eine Betrachtung der neuen Stadtquartiere an sich und zugleich deren Wechselwirkung mit der Gesamtstadt. Es existieren Diskrepanzen zwischen dem umfassenden Berichtsauftrag und dem Stand der jeweiligen Projektvorbereitung und zwischen der Vielzahl der im Berichtsauftrag genannten Berichtspunkte und den jeweiligen Arbeitsständen. Die Diskrepanzen können erst im folgenden Projektverlauf reduziert werden.

Der vorliegende Bericht gibt eine erste Übersicht über den Entwicklungsstand der einzelnen neuen Stadtquartiere anhand von Faktenblättern wieder. Der Berichtsauftrag und die Entwicklungsstände werden in den Folgeberichten vertieft werden. Die projektbezogenen Exposés geben Auskunft über die Bezeichnung des neuen Stadtquartiers, die Flächengröße, die Anzahl der Wohnungen, Luftbild, Lageplan, FNP, Rahmenplan, B-Plan, Zuständigkeiten und Eigentumsverhältnisse. Zudem erläutern sie diese Berichtspunkte und Themen: (1.) Stadträumliche Einordnung, (2.) Städtebauliche Zielsetzungen (3.) Wohnungsbaupolitische Ziele (4.)

Verkehrliche Erschließung (5.) Soziale Infrastruktur und Mehrwert (6.) Klärungsbedarfe (7.) Arbeitsstand und Zeitplan. Weitere Themen, wie die qualitative und quantitative Ausstattung mit grüner Infrastruktur, wasserwirtschaftliche Konzepte, Umgang mit Eingriffen in Natur und Landschaft, artenschutzrechtliche Fragestellungen, Umgang mit Eingriffen in den Kleingartenbestand sowie den Umgang mit Fragestellungen des Immissionsschutzes werden in den Folgeberichten projektbezogen, soweit für die jeweiligen Projekte relevant, ergänzt.

Anlagen:
1. Tabellarische Übersicht der neuen Stadtquartiere
2. Lage der neuen Stadtquartiere im Stadtgebiet
3. Projekt-Exposés zu den einzelnen Stadtquartieren

Berlin, den 04.09.2018

Der Senat von Berlin

Michael M ü l l e r
.....
Regierender Bürgermeister

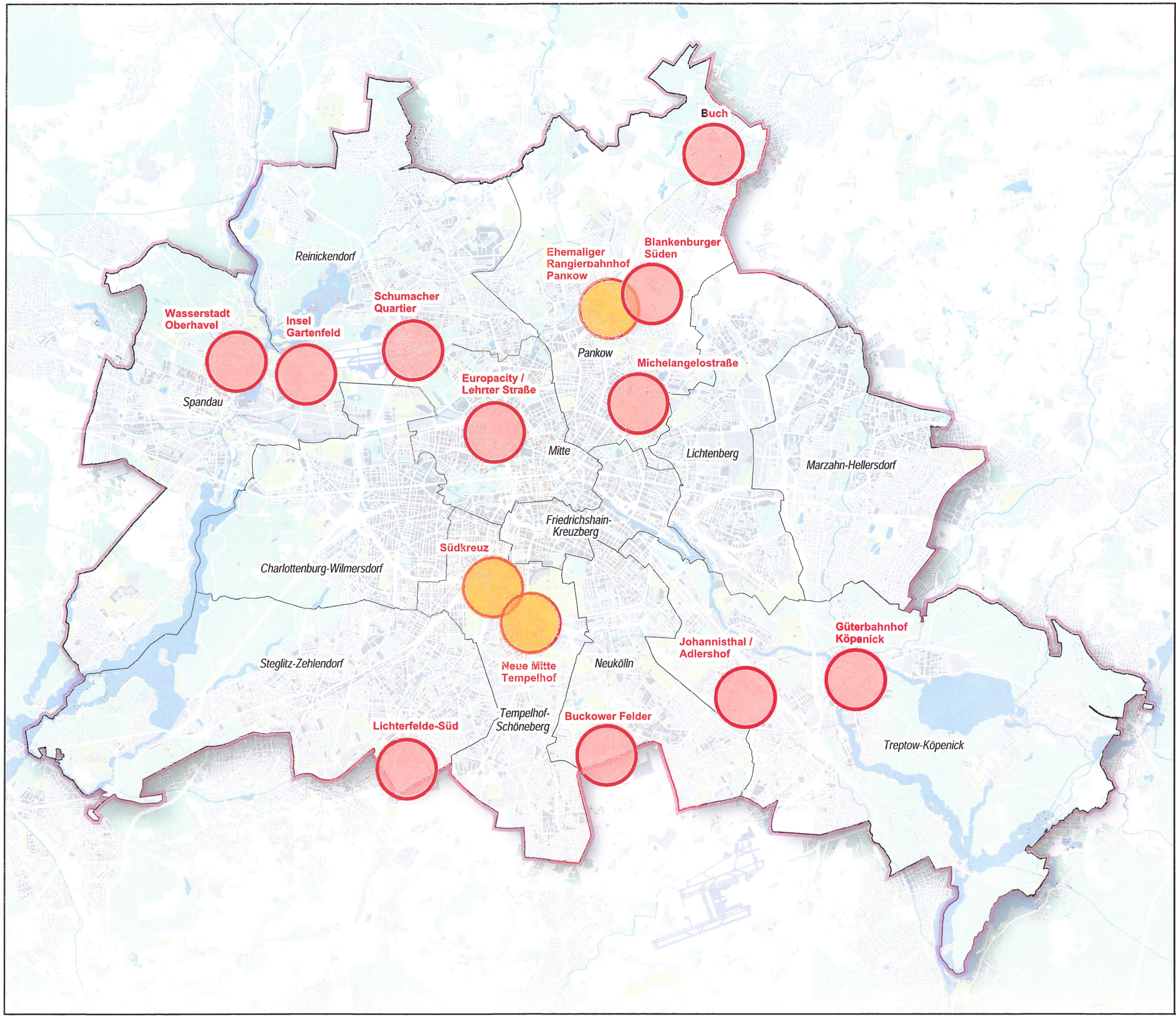
Katrin L o m p s c h e r
.....
Senatorin für
Stadtentwicklung und Wohnen

Anlage 1 Tabellarische Übersicht der neuen Stadtquartiere

Lfd. Nr.	Stadtquartiere	Anzahl WE (voraus-sichtlich)	Baubeginn WE (voraus-sichtlich)	Baubeginn						
				bis 2017	2018	2019	2020	2021	2022-26	nach 2026
1.	Blankenburger Süden	5.000	2027							5.000
2.	Buch (Buch V und weitere Potentiale)	4.400	2021				200	500	2.500	1.200
3.	Buckower Felder	900	2021					500	400	
4.	Europacity	2.700	2015	1.600	400	500	200			
5.1	Wasserstadt Oberhavel (Wohnungsbau-gesellschaften)	3.100	2018		890	500	580	500	630	
5.2	Wasserstadt Oberhavel (privat)	4.400	2017	1.000	500	500	500	500	1.400	
6.	Gartenfeld	3.700	2020				1.000	1.000	1.700	
7.	Johannisthal/Adlershof	3.270	2018	2.000(*1)	320	1.150		500	1.300	
8.	ehem. Güterbahnhof Köpenick	1.770	2018					420	500	850
9.	Lichterfelde Süd	2.500	2019			500	1.000	1.000		
10.	Michelangelostraße	1.500	2023						1.500	
11.	Schumacher Quartier	5.000	2022						1.600	3.400
		38.240		**2.600**	**2.110**	**3.150**	**3.480**	**4.920**	**11.530**	**10.450**
12.	ehem. Rangierbahnhof Pankow	2.000	2021							
13.	Neue Mitte Tempelhof	500	2026							
14.	Südkreuz	1.200	2018							

(*1) bei den für Johannisthal/Adlershof genannten realisierten Wohneinheiten handelt es sich um Maßnahmen, die bereits vor der Festlegung der 11 Stadtquartiere planungsrechtlich vorbereitet und umgesetzt wurden.

Diese Angaben sind auf Grundlage des Erkenntnisstandes im Juni 2018 erstellt worden. Im Zuge einer Konkretisierung der Planungsprozesse kann es bei der Anzahl der Wohneinheiten und dem Zeitpunkt der Baubeginne zu Verschiebungen kommen.



Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Berlin

Neue Berliner Stadtquartiere

11 neue Stadtquartiere
Laut Richtlinie der Regierungspolitik

Weitere neue Stadtquartiere
In planerischer Vorbereitung und Diskussion

0 — 5 km

Datenstand:	01.05.2018
Konzeption:	SenStadtWohn IV D
Kartengrafik:	SenStadtWohn Planwerkstatt IV
Kartengrundlage:	SBU (SenStadtWohn III)

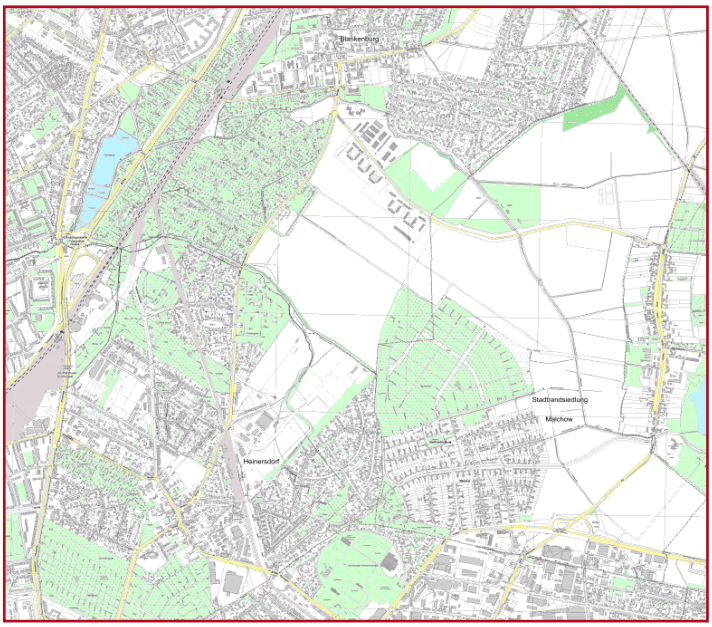
© Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
Referat IV D, Wohnungsneubau

Mai 2018

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | Berlin

1 | Blankenburger Süden

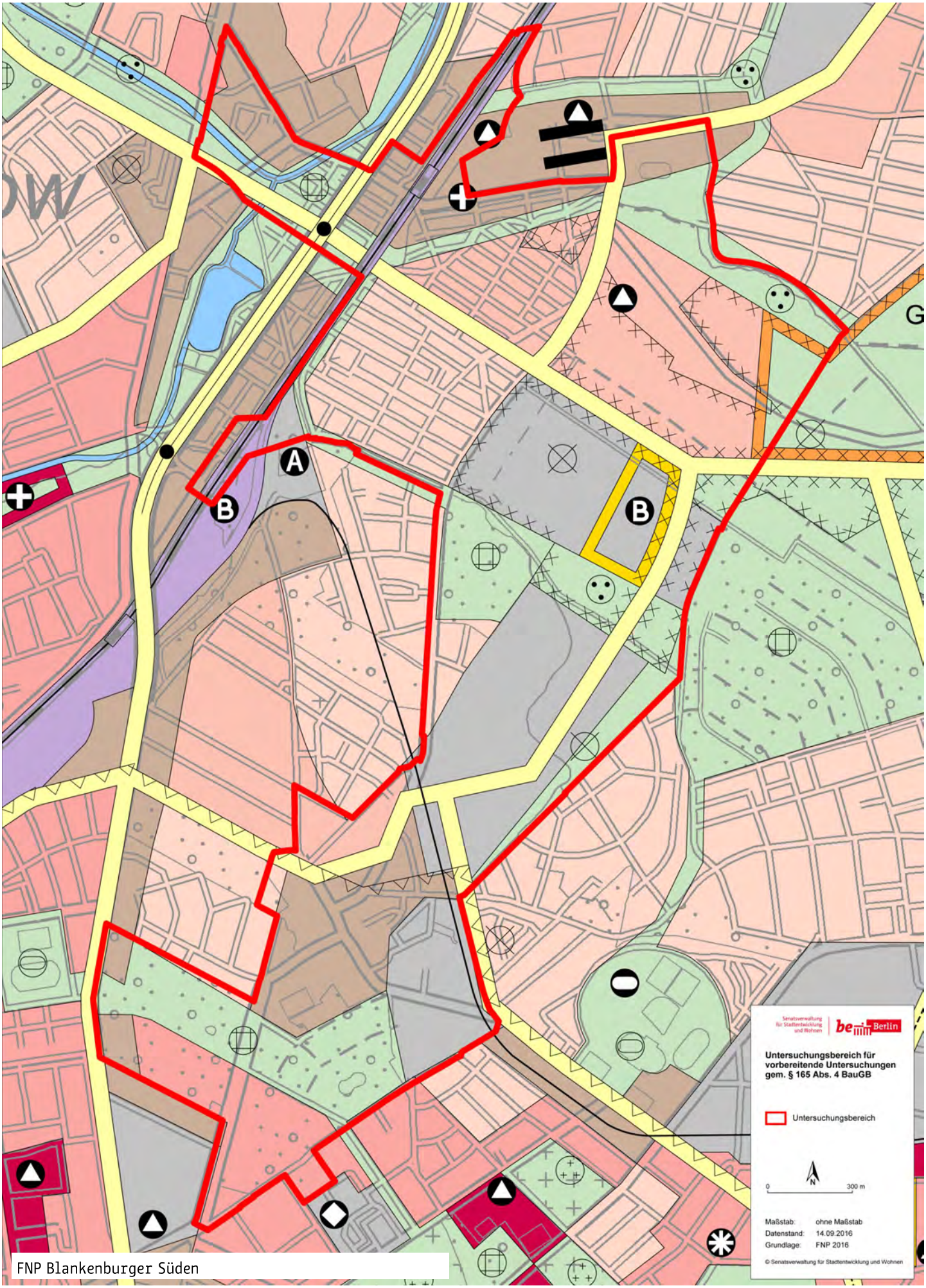
Pankow - Blankenburg/Heinersdorf



Lageplan Blankenburger Süden in Berlin-Pankow

Luftbild Blankenburger Süden

Flächengröße	Kerngebiet (blau) ca. 90 ha mit ca. 70 ha Wohnbaufläche; Untersuchungsgebiet gemäß § 165 (4) BauGB ca. 420 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	Kerngebiet (blau) ca. 5.000 WE, zusätzliche Potentiale im Untersuchungsgebiet (rot) in Prüfung
Bebauungs-planverfahren	Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 165 (4) BauGB per Senatsbeschluss § 9 AGBauGB B-Plan Nr. 3-65 Grundschule Heiners-dorfer Str. und B-Plan Nr. 3–71 Alte In-dustriebahn in Aufstellung (SenSW)	**Eigentums-verhältnisse**	Kerngebiet (blau): im Landes-eigentum, Untersuchungsge-biet gesamt (rot): gemischte Eigentümerstrukturen
Flächen-nutzungsplan	Kerngebiet (blau): nördl.– Wohnbaufläche, südl.- gewerbl. Baufläche sowie Be-triebshof für Bus und Bahn	**Baubeginn**	Wohnbebauung im Kerngebiet ca. ab 2027



FNP Blankenburger Süden

1.1 Stadträumliche Einordnung

Das künftige Stadtquartier Blankenburger Süden soll zwischen den Dorfkernen Blankenburg im Norden und Heinersdorf im Süden geplant werden. Die bestehenden Ortskerne säumen hauptsächlich ein mit Einfamilienhäusern bebauten Siedlungsrand. Im Westen berührt das Stadtentwicklungsprojekt heutige Erholungsanlagen und die Verkehrstrassen der Bahn sowie der Autobahn A 114. Im (Nord-)Osten grenzt es an den Landschaftsraum der Malchower Aue. Entlang des Blankenburger Pflasterweges befanden sich im Plangebiet lange leerstehende Gebäude die inzwischen abgeräumt worden sind. Das ehemalige Rieselfeld wird heute landwirtschaftlich genutzt und ist verpachtet. Der nordöstlich angrenzende Golfplatz ist vor ca. 15 Jahren neu angesiedelt worden. Nahe der Dorflage Heinersdorf befindet sich ein Gewerbegebiet. Für das geplante Stadtquartier liegt noch kein städtebaulicher Rahmenplan vor. Die geplante städtebauliche Einordnung des Stadtquartiers in den Kontext der Umgebung ist erst in den kommenden Planungsstufen partizipativ zu entwickeln.

1.2 Städtebauliche Zielsetzungen

Der Berliner Nordosten weist historisch bedingt zahlreiche siedlungsstrukturelle Defizite auf. Es mangelt an Kitas und Schulen (an mehreren Grund- und weiterführenden Schulen) sowie sozialen und kulturellen Einrichtungen. Zudem herrschen im Siedlungsraum gravierende Verkehrsprobleme, wie enorme Kapazitätsengpässe und eine verbesserungswürdige ÖPNV-Anbindung. Die Strukturprobleme im Bestand sollen in Verbindung mit dem neuen Stadtquartier Blankenburger Süden im Rahmen des Projektes „Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“ gelöst werden. Dabei steht vor allem die nachhaltige Lösung der überörtlichen Verkehrsprobleme wie auch der Erschließung des neuen Stadtquartiers (vor allem Ausbau und Qualifizierung ÖPNV, Rad und Fußverkehr, MIV und Wirtschaftsverkehr) im Fokus.
Das neue Stadtquartier soll unter dem Leitbild „Stadtquartier der Vielfalt“ entwickelt werden. Das schließt die Umsetzung von unterschiedlichen Bautypologien, einer vielfältigen Nutzungsmischung (Wohnen, Gewerbe, Soziales, Kultur, Gesundheit etc.) und eines umfassenden Angebotes im Bereich der grünen Infrastruktur ebenso ein wie die Grundstückszuweisung und bauliche Umsetzung durch verschiedene Bauherren.
Die neuen Angebote sollen funktional und strukturell mit den Nachbarschaften verknüpft sowie für diese Nachbarschaften darüber hinausgehende Mehrwerte (wie z.B. die Lösung jetzt schon vorhandener Probleme) gestiftet werden.

1.3 Wohnungspolitische Ziele

Die zusammenhängenden landeseigenen Flächen im Siedlungsraum Blankenburger Süden, das Kerngebiet, werden landwirtschaftlich genutzt und bieten Raum für ein neues Stadtquartier mit ca. 5.000 Wohnungen. Dabei werden u.a. landeseigene Wohnungsbaugesellschaften die Aufgabe übernehmen, dringend benötigten bezahlbaren Wohnraum zu errichten. Zusätzlich kann durch andere Bauherren, wie z.B. soziale Träger, Baugruppen, Genossenschaften und Private, ein Mix von verschiedenen Wohnraumangeboten (Preissegmente und Wohnformen) realisiert werden.

1.4 Verkehrliche Erschließung

Auf Grund der bisherigen Bestandsverdichtung und weiterer realisierungsfähiger Baupotenziale ist die Verbesserung und Erweiterung der vorhandenen Verkehrserschließung dringend erforderlich und Voraussetzung für die planerische Entwicklung des Stadtquartiers. Hierzu gehören die Umsetzung der bekannten Verkehrslösung Heinersdorf und die Entwicklung und Umsetzung einer Verkehrserschließung Blankenburg. Für die Entwicklung eines Stadtquartiers ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie M 2 bis zum S-Bhf. Blankenburg notwendig inklusive der Verbesserung der Umsteigequalität des S-Bhf. Blankenburg. Die Wirtschaftlichkeit für die Vorzugstrasse ist bestätigt. Mit der Deutschen Bahn werden Gespräche zur Modernisierung, Ertüchtigung und baulichen Integration des S-Bhf. Blankenburg in die zukünftige Verkehrserschließung Blankenburg durchgeführt (Kooperationsprojekt von SenSW, SenUVK und DB AG).

1.5 Infrastruktur

Die bestehenden Defizite an Kita- und Schulplätzen im Bestand werden bereits heute im Rahmen des Projektes „Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“ in den Blick genommen (B-Plan 3-65 Grundschule Heinersdorfer Str.22 in Vorbereitung; federführend ist SenSW. In Vorbereitung ist die Aufstellung eines Bebauungsplan für die Fläche der ehemaligen Gärtnerei im Ortskern Heinersdorf. Ziel ist neben der Realisierung von Wohnungsbau die Errichtung einer Kita.)

1.6 Klärungsbedarf

Für die Erweiterungen bzw. Verlängerungen der bestehenden Straßenbahnlinien in das Projektgebiet werden Trassenfestlegungen und Realisierungsperspektiven kurzfristig benötigt.
Für die im Flächennutzungsplan seit den 1990er Jahren dargestellte und das Plangebiet von West nach Ost durchquerende Verbindung muss eine Entscheidung über eine Realisierung getroffen werden.
Eingriffe in den Bestand der Erholungsanlagen aufgrund der verkehrlichen Erschließung sind zu minimieren und durch Kompensationsangebote auszugleichen.
Sofern weitere Wohnungsneubaupotentiale auch außerhalb des Kerngebietes geprüft werden, betrifft dies vor allem die Flächen EA Blankenburg und die KGA an der Tino-Schwierzina-Straße. Zum politischen Entscheidungsbedarf gehören auch dann ausreichende Ersatzkonzepte für Verdrängte.
Im näheren Umgebungsbereich befinden sich Lager- und Umschlaganlagen für nicht gefährliche Abfälle, die nach dem BImSchG genehmigungsbedürftig sind. Diffuse Staubemissionen oder Geruchsemissionen sowie Anlagenlärm können abhängig von der Windrichtung nicht ausgeschlossen werden. Bei gewerblichen Bauflächen und ihren Umsetzungsstrategien sind die Auswirkungen der Transportverkehre zu berücksichtigen.

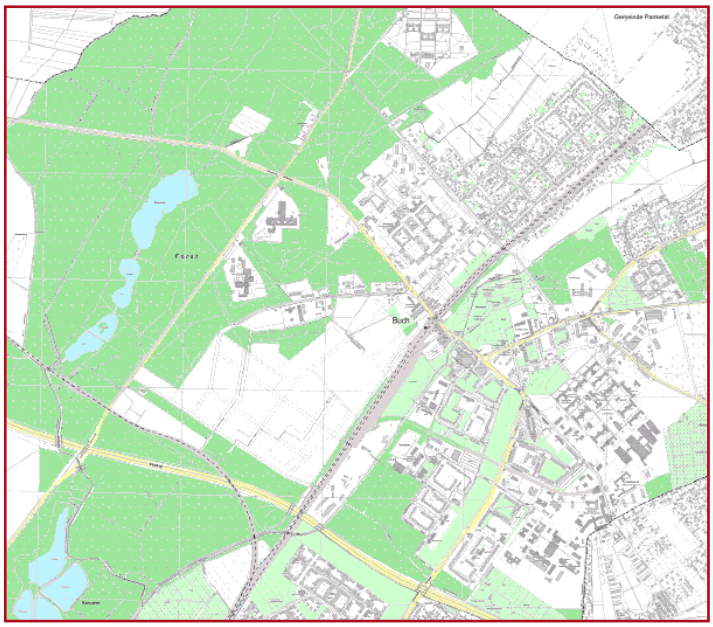
1.7 Arbeitsstand / Zeitplan

2016 beschloss der Senat gemäß § 165 (4) BauGB Vorbereitende Untersuchungen (VU), um eine Beurteilungsgrundlage zu erhalten. 2017 erarbeitete SenStadtWohn partizipativ ein Beteiligungskonzept, dass seit 2018 umgesetzt wird. Mehrere Werkstätten mit Bürgern, Treffen des Projektbeirates (Politik, Verwaltung, Bürgerschaft, Wohnungswirtschaft und Fachwelt) fanden und finden statt und die Einrichtung eines Vor-Ort-Büros ist geplant. Auf Basis der Erarbeitung eines Struktur- und Nutzungskonzeptes wird die VU bis voraussichtlich Mitte 2020 abgeschlossen werden. Im Anschluss folgen voraussichtlich die Beschlussfassung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sowie Rahmen- und Bebauungsplanungen zur baulichen Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzungen.
Für die im VU-Gebiet planungsbefangenen Grundstücke gab es bisher zwei Vorkaufsrechtsausübungen auf der Rechtsgrundlage der Vorkaufsrechtsverordnung vom Juli 2017. Für die Sicherung und Umsetzung der Planungsziele wurden im Januar 2018 402 ha des Untersuchungsbereichs zum Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung nach § 9 AGBauGB und § 13 Absatz 1 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (NatSchG Bln) erklärt. Damit ist die planungsrechtliche Zuständigkeit an SenStadtWohn bzw. an SenUVK für die Belange der Landschaftsplanung übergegangen.
Zur Sicherung und Vorbereitung eines Grundschulstandortes wird der B-Plan 3-65 aufgestellt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit folgt Ende 2018. Ein weiteres B-Plan-Verfahren dient der Sicherung der Entwicklungsziele im Bereich der ehem. Industriebahn. Für das Gelände der „Alten Gärtnerei“ in Heinersdorf wurde im Zuge der Prüfung eines Vorkaufsrechts eine Grundsatzvereinbarung zur Abwendung des Vorkaufsrechts zwischen SenStadtWohn und Käuferseite abgeschlossen. Dieser Bereich soll im Sinne eines „Startprojektes“ sowohl für die „Verkehrslösung Heinersdorf“ (Netzelement 1) wie auch den Wohnungsbau (400—500 WE) prioritär entwickelt werden (B-Planverfahren).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | Berlin

2 | Buch V/Am Sandhaus

Pankow - Buch



Lageplan Pankow-Buch

Luftbild Pankow-Buch

Flächengröße	ca. 25 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 2.400 WE und weitere Potentiale im Umfeld
Bebauungsplanverfahren	In Vorbereitung	**Eigentumsverhältnisse**	Am Sandhaus: HOWOGE/ privat Wiltbergstr.: landeseigen
Flächennutzungsplan	Weiterführung der Änderung 05/98; öffentliche Auslegung im Juni 2018 durchgeführt. Am Sandhaus: Wohnbaufläche Wiltbergstr.: Wald	**Baubeginn**	voraussichtlich 2021

Beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans

2.1 Stadträumliche Einordnung

Das künftige Stadtquartier Buch soll im nördlichen Siedlungsraum des Bezirkes Pankow, östlich des Naturschutzgebiet Bogenseekette und Lietzengrabenniederung und westlich des Schlossparks Buch, in Nähe zum S-Bahnhof Buch, geplant werden. Der als Buch V bezeichnete Planungsraum, angrenzend südwestlich an den Ortskern Buch, besteht aus einem ehemaligen Rieselfeld, das landwirtschaftlich genutzt wird. Im Nordosten dieser Fläche hat sich eine Moorlinse gebildet, sie steht unter Landschaftsschutz. Entlang der „Hobrechtsfelder Chaussee“ Ecke „Wiltbergstraße“ bis weit in Richtung „Am Sandhaus“ erstrecken sich zwei ehemalige DDR-Klinikkomplexe. In westliche Richtung verläuft die Straße „Am Sandhaus“ durch das Planungsgebiet. Im Plangebiet befinden sich Waldflächen, die alte Baumbestände und Waldbiotope aufweisen. Die denkmalgeschützten Klinikbauten an der „Wiltbergstraße“ sind zu einem Wohnkomplex umgebaut worden, dem „Ludwig-Hoffmann-Quartier“.

2.2 Städtebauliche Zielsetzungen

Der bestehende Siedlungs- und Landschaftsraum im Norden Pankows in Buch hat strukturelle Missstände und birgt zugleich Potentiale. Die Flächen des ehemaligen südlichen Klinikkomplexes sowie weitere Flächen im Bereich bereits bestehender Siedlungsansätze an der Straße Am Sandhaus stünden für Wohnnutzung zur Verfügung. Am S-Bahnhof Buch existiert ein Ortsteilzentrum, das städtebauliche Defizite aufweist. Durch die Realisierung eines neuen Stadtquartiers in diesem Plangebiet können die städtebaulichen Mängel behoben und versiegelte Flächen, ÖPNV- und Wohnbaupotentiale in diesem Siedlungsraum genutzt werden. Trotz der peripheren Lage des Siedlungsraums ist mit dem S-Bahnhof Buch eine ideale Voraussetzung für ein neues Stadtquartier bereits vorhanden. Das neue Stadtquartier soll den Gesundheits-, Wissenschafts- und Technologiestandort als attraktiven und ökologischen Wohn- und Arbeitsort in direkter Nähe zum Landschaftsraum ergänzen. Zudem kann mit dem Ausbau des Ortskerns am S-Bahnhof zu einem lebendigen Zentrum eine sinnvolle Entwicklung eröffnet werden. Östlich der Bahntrasse gelegene Flächen sind vertiefend auf weitere mögliche Wohnungsneubaupotentiale zu untersuchen und ggf. planerisch zu entwickeln.

2.3 Wohnungspolitische Ziele

Das Stadtquartier Buch insgesamt bietet einen Entwicklungsspielraum für die Errichtung von ca. 2.400 neuen Wohnungen. Im der weiteren Umgebung existieren nach einer vertiefenden Untersuchung weitere Potentiale von ca. 2.000 Wohnungen.

2.4 Verkehrliche Erschließung

Die nördlichen Gebiete des Wohnungsbaustandortes Buch sind nicht durch den Schienenverkehr erschlossen und liegen mit ca. 1 km Luftlinienentfernung im weiteren Einzugsbereich des S-Bahnhofs Berlin-Buch. Für den Wohnungsbaustandort ist die Erschließung mit dem ÖPNV (Buserschließung) mit Erweiterung des Linienbusverkehrs erforderlich. Die Erschließung des Wohnbaustandortes für Kfz muss über die Hobrechtsfelder Chaussee erfolgen, da die Straße Am Sandhaus nicht leistungsfähig an die Wiltbergstraße angeschlossen werden kann. Dafür ist die Erweiterung der Hobrechtsfelder Chaussee und Wiltbergstraße westlich der Straße Am Sandhaus mit Gehwegen, Bushaltestellen und Radwegen notwendig.
Insbesondere für die Entwicklung auf der Ostseite der Bahn ist die Planung der verlängerten Max-Burghardt-Straße eine Option zur Entlastung der Wiltbergstraße und Erschließung des neuen Wohnungsbaus ebendort.

2.5 Infrastruktur

Der Archäologie- und Abenteuerspielplatz und der Naturerfahrungsraum „Moorwiese“ im südwestlichen Bereich des S-Bahnhofs wurden mit Mitteln des Stadtumbaus umgebaut und saniert und sollen als soziale Infrastruktureinrichtungen erhalten bleiben.

2.6 Klärungsbedarf

Zielkonflikte in dieser Quartiersentwicklung bilden die Inanspruchnahme von Waldflächen gemäß § 2 LWaldG und deren Kompensation im Nahbereich des S-Bahnhofes. Die mit dem FNP-Verfahren vorgeschlagene Nutzungskonzentration um den S-Bahnhof dient der siedlungsstrukturellen Konzentration. Zugleich bedarf es der Sicherung von landschafts- und naturschutzrechtlichen Flächen und parallel ist die Sicherung und der Ausbau gewerblicher Nutzung für den bereits etablierten Biotechnologiestandort geboten.

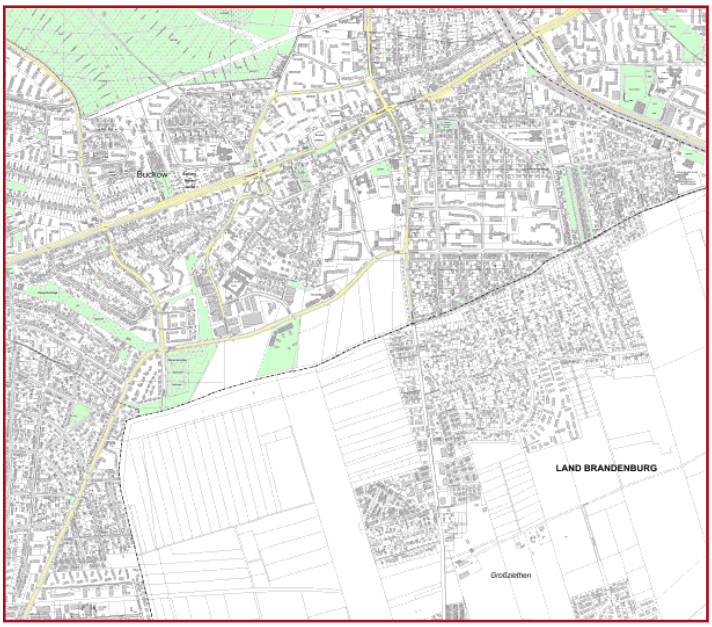
2.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Durch veränderte Rahmenbedingungen bedurfte es einer stadtplanerischen Neubewertung, die in die aktuelle Änderung des Flächennutzungsplan 05/98 mündete. Diese lag vom 28.05. – 29.06.2018 öffentlich aus. Für das Stadtquartier Buch bzw. dessen Einzelkomponenten liegen noch keine städtebaulichen Entwürfe vor.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | Berlin

3 | Buckower Felder

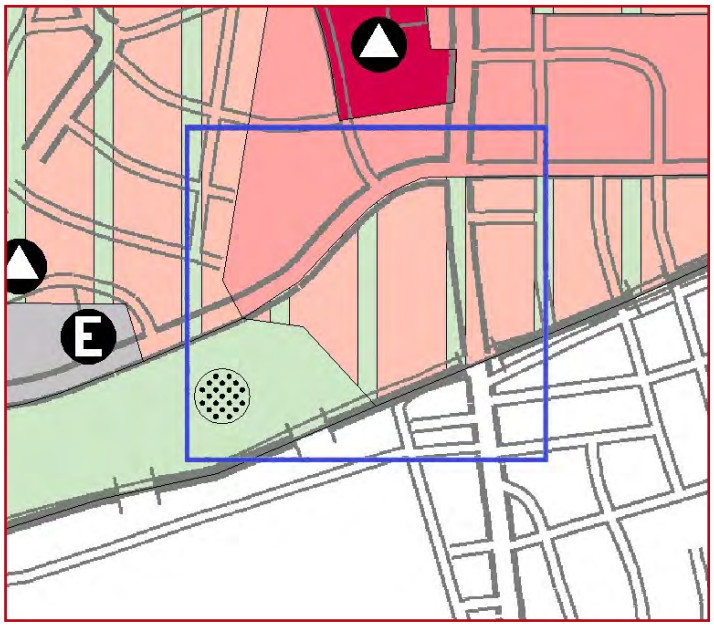
Neukölln - Buckow



Lageplan Buckower Felder in Berlin-Neukölln

Luftbild Buckower Felder (2017)

Flächengröße	ca. 16 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 900
Bebauungsplanverfahren	B-Plan 8-66 / SenStadtWohn	**Eigentumsverhältnisse**	Stadt und Land (landeseigen)
Flächennutzungsplan	Wohnbaufläche mit land-schaftlicher Prägung	**Baubeginn**	ca. 2021



FNP Buckower Felder

Rahmenplan Buckower Felder (Büro Reicher Haase Aachen)

3.1 Stadträumliche Einordnung

Das Plangebiet liegt im Süden des Bezirks Neukölln im Ortsteil Buckow, unmittelbar an der Stadtgrenze. Das Plangebiet selbst ist derzeit überwiegend landwirtschaftlich genutzt. An der Gerlinger Straße wurde befristet ein Tempohome errichtet. Charakteristisch für das Umfeld ist der Wechsel von Einfamilienhausbebauung und großmaßstäblichen, in Grünflächen eingebetteten 8 bis 15-geschossigen Wohnungsbauten. Westlich des Plangebietes befindet sich eine Reitanlage mit Stallungen, Longierhalle sowie Wohn- und Ferienhäusern. Die bestehende Stadtstruktur an der Stadtgrenze ist brüchig und fragmentiert, Einfamilienhäuser, mehrgeschossigen Wohnungsbauten, ein Seniorenwohnheim, Parkhauskomplex und eine Reitanlage koexistieren.

3.2 Städtebauliche Zielsetzungen

Durch den Bau eines neuen Stadtquartiers in diesem Siedlungsraum kann ein Teil des großen Bedarfs an neuen Wohnungen für die Gesamtstadt erbracht und der brüchige Siedlungsrand städtebaulich durch die Realisierung von Geschosswohnungsbau arrondiert werden. Die Planung sieht ein allgemeines Wohngebiet mit einer 3-geschossigen Bebauung am südlichen und westlichen Gebietsrand vor. Eine 4-geschossige Bebauung schirmt das Gebiet im Norden und Osten (Übergang zur Bestandsbebauung) von Lärm ab. Im Gebietsinnern ist eine 4-geschossige, an Angerplätzen eine 5-geschossige Bebauung vorgesehen. Das Wohnungsneubauprojekt soll als attraktives und innovatives Wohnquartier entwickelt werden. Im Westen des Gebietes entsteht eine neue öffentliche Parkanlage mit einem Spielplatz. Im Anschluss daran wird eine Landwirtschaftsfläche gesichert.

3.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit dem Stadtentwicklungsprojekt wird der Bau von rund 900 Wohnungen angestrebt. Davon werden durch den Bebauungsplan auf 30 Prozent der Geschossfläche förderbare Wohnungen gesichert. Durch die Kooperationsvereinbarung mit den städtischen Wohnungsbaugesellschaften ist die Stadt und Land zur Errichtung von 50 Prozent mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnungen verpflichtet. Gemäß Senatsbeschluss vom 27.03.2018 ist auf der Fläche ein kleiner MUF-Standort vorgesehen. Für 20% der Baufläche ist eine Vergabe an Genossenschaften vorgesehen.

3.4 Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird über die angrenzende Gerlinger Straße und den Buckower Damm erschlossen. In beiden Straßen verkehren Buslinien der BVG. Durch die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner entsteht eine zusätzliche Nachfrage für den öffentlichen Nahverkehr, die eine Verdichtung und Verlängerung von Buslinien erfordert. Durch die Sicherung einer Buswendeschleife im Bebauungsplan werden hierfür die erforderlichen baulichen Voraussetzungen geschaffen. Die nächstgelegene U-Bahn-Station (U7) ist in etwa zehn Minuten mit dem Bus und Fahrrad erreichbar. Südlich an das Plangebiet grenzt der Berliner Mauerweg an. Das neue Quartier soll im Inneren autoarm sein, wofür zwei Quartiersgaragen am Quartiersrand vorgesehen sind. Am Buckower Damm soll - unabhängig von der Entwicklung des Stadtquartiers - ein Zweirichtungsradweg ausgebaut werden.

3.5 Infrastruktur

Zwischen der Wohnungsbaugesellschaft Stadt und Land und dem Bezirk laufen Abstimmungen zum Bau einer Kita, in der mehr Plätze als aus dem Gebiet selbst resultierend, bereitgestellt werden. Hierzu sind insbesondere noch Fragen zur Finanzierung zu klären. Darüber hinaus finden Abstimmungsgespräche zur Realisierung einer Jugendfreizeiteinrichtung statt.
Vorgesehen ist ein innovatives Konzept zur Niederschlagswasserbewirtschaftung. Das Regenwasser von öffentlichen Straßen soll innerhalb einer öffentlichen Grünfläche verdunstet/versickert werden.
Die Wärmeversorgung soll durch Nutzung der Abwärme der Abwasserdruckleitung im Buckower Damm erfolgen (Abstimmungen laufen).

3.6 Klärungsbedarf

Neben den Abstimmungen zum städtebaulichen Vertrag und zum Erschließungsvertrag mit der Stadt und Land sind verschiedene Einzelfragen, unter anderem mit den Berliner Wasserbetrieben zu den Rahmenbedingungen des innovativen Konzeptes zum Umgang mit dem Niederschlagswasser und zur Integration eines erforderlichen Abwasserpumpwerkes zu klären.

3.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Das Gebiet ist nach § 9 AGBauGB ein Stadtquartier von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung.

Das städtebauliche Konzept geht zurück auf ein Wettbewerbsverfahren, das Ende 2012 entschieden wurde. Seit 2015 findet—über die formellen Beteiligungsverfahren hinaus - ein kontinuierlicher Dialogprozess mit der direkten Nachbarschaft statt. In 2015/2016 wurde das Konzept - auch nach intensiven Diskussionen mit der Öffentlichkeit - angepasst. Dabei erfolgte ein Abrücken der Bebauung vom Buckower Damm und der Gerlinger Straße sowie mehr Geschosswohnungsbau statt Einfamilien-/Reihenhäuser. Die landeseigenen Grundstücke wurden 2017 an die landeseigene Wohnungsbaugesellschaft Stadt und Land übertragen. Im August 2017 wurden die Träger öffentlicher Belange an dem Bebauungsplanverfahren beteiligt. Zur Konkretisierung der städtebaulichen Gestaltung wurde in der 2. Jahreshälfte 2017 im Auftrag der Stadt und Land ein Werkstattverfahren durchgeführt, das auch Auswirkungen auf die beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans hatte. Die Fertigstellung des auf Grundlage des Werkstattverfahrens entwickelten Entwicklungsleitfadens ist seitens Stadt und Land für Sommer 2018 vorgesehen. Derzeit wird die Fassung des Bebauungsplans für die Öffentlichkeitsbeteiligung vorbereitet. Parallel finden Verhandlungen zum städtebaulichen Vertrag und zum Erschließungsvertrag statt. Ziel ist es, die Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren Anfang 2019 durchzuführen.

Aktuell befindet sich die Vergabe eines Teils des Baugrundstückes an Genossenschaften in Abstimmung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | Berlin

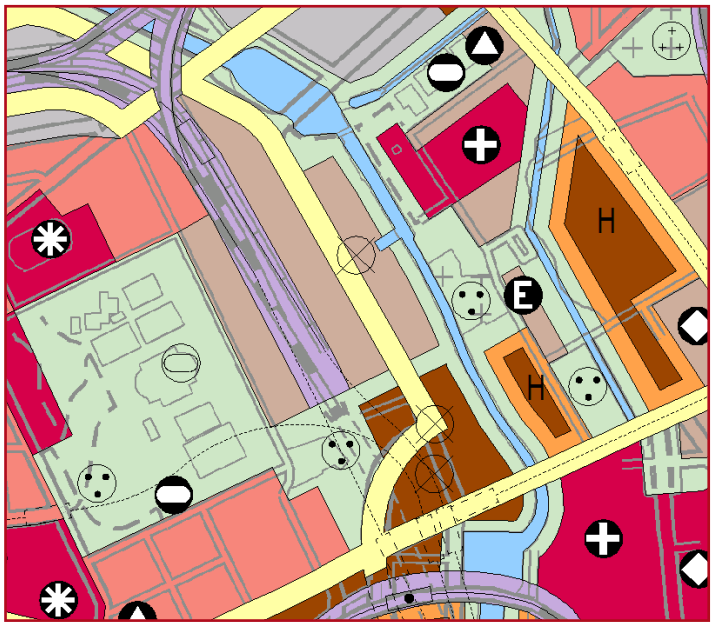
4 | Europacity

Mitte - Moabit

Lageplan der Europacity in Berlin—Mitte

Luftbild (2017)

Flächengröße	ca. 40 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 3.000
Bebauungsplanverfahren	Im Zeitraum von 2010—2016 wurden sieben Bebauungs-	**Eigentumsverhältnisse**	überwiegend privat
Flächennutzungsplan	gemischte Bauflächen	**Baubeginn**	2015



FNP Europacity

Rahmenplan Europacity

4.1 Siedlungsräumliche Einordnung

Die Europacity wird nach Westen durch die Gleisanlagen zu Moabit abgegrenzt. Im Norden findet sie ihren Abschluss zur Perleberger Brücke (Wedding) mit sehr heterogenen Nutzungsstrukturen. Nach Osten bildet der Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal eine Grenze zum Ortsteil Mitte. Es befindet sich somit im unmittelbaren historischen Grenzbereich. Im Süden dominiert der Hauptbahnhof und das anschließende Regierungsviertel.

4.2 Städtebauliche Ziele

Das Areal nördlich des Berliner Hauptbahnhofs verlor seine Bahnfunktion nach dem Krieg und fungierte bis in die 2010er Jahre als untergenutzte Gewerbefläche. Die Konversionsfläche bot Berlin die Chance ein neues Stadtquartier zu realisieren und eine städtebauliche Neuordnung vorzunehmen. Mit der Europacity entsteht bis ca. 2021 ein hoch verdichtetes innerstädtisches Quartier mit gemischten Nutzungsstrukturen.

Neben den öffentlichen Bauvorhaben, d.h. die Quartierserschließung, eine neue Uferpromenade, zwei Stadtplätze sowie eine Fußgängerbrücke über den Schifffahrtskanal und die Bahngleise, entstehen mit den über 40 privaten Bauvorhaben ca. 3.000 Wohneinheiten und 360.000 qm Büro- und Gewerbeflächen. Nach Süden zum Berliner Hauptbahnhof entsteht die höchste Verdichtung mit vier Hochhäusern. Nach Nordwesten zur Perleberger Brücke wird ebenfalls höher verdichtet. Um die Bedarfe an sozialer Infrastruktur abzudecken werden drei Kitas realisiert sowie eine Grundschule auf einem landeseigenen Grundstück im angrenzenden Quartier Chausseestraße / Boyenstraße.

4.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit der Realisierung des Stadtquartiers Europacity sollen 3.000 neue Wohnungen auf dem 40 ha großen Areal geschaffen werden. Davon sind insgesamt 215 Wohnungen sozial geförderte Wohnungen. Ausschließlich private Entwicklungsträger realisieren Miet- als auch Eigentumswohnungen. Der Mietwohnungsanteil überwiegt. Die Bebauungspläne wurden überwiegend vor Einführung des Berliner Modells zur kooperativen Baulandentwicklung festgesetzt.

4.5 Verkehrliche Erschließung

Durch die Nähe zum Berliner Hauptbahnhof ist das neue Stadtquartier verkehrstechnisch gut erschlossen. Die Busfrequentierung auf der Heidestraße kann perspektivisch im Takt verbessert werden. Ob weitere Anpassungen erforderlich sind ist der weiteren Entwicklung vorbehalten.

4.5 Infrastruktur

Um den Bedarf der sozialen Infrastruktur abzudecken werden 243 Kitaplätze in 3 Kitas realisiert sowie eine Grundschule mit 292 Plätzen.

Die Anlage einer Uferpromenade entlang des Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanals, der Nordhafenpark und der Nordhafenplatzes bieten Erholungsmöglichkeiten.

4.6 Klärungsbedarf

Angestrebt wird der Bau einer weiteren Fußgängerbrücke über die Bahngleise.

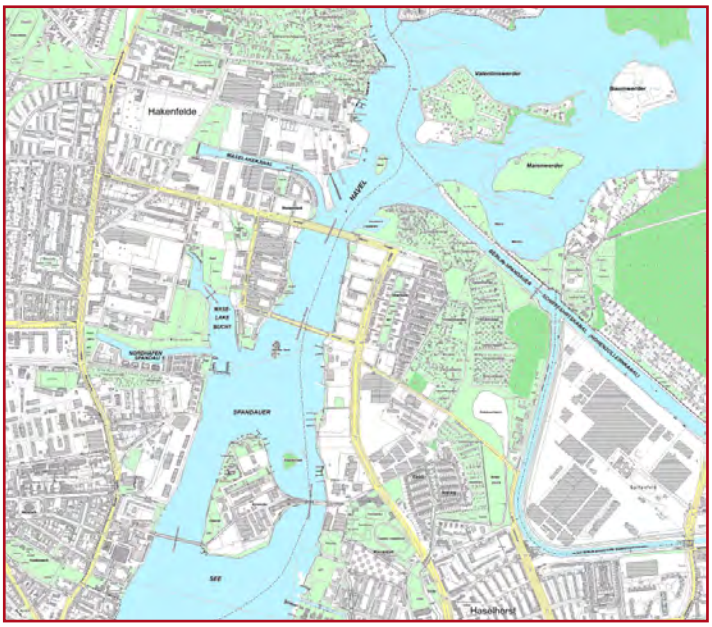
4.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Alle im Rahmen dieses Stadtentwicklungsprojektes erforderlichen B-Pläne wurden bereits festgesetzt, mit Ausnahme des B-Plan 1-62c. Hierbei handelt es sich um die kleine Fläche nördlich der Minna-Cauer-Straße. Die Realisierung ist weit fortgeschritten. Für die andere noch nicht in der Realisierung befindlichen Baufelder laufen die Genehmigungsverfahren für die Bauanträge. Im Zeitraum vom 2019-2021 werden fast alle Bauvorhaben fertig gestellt sein. Für alle Baumaßnahmen wurden in enger Kooperation zwischen SenSW und den Investoren Realisierungswettbewerbe durchgeführt oder die Bauvorhaben werden im Baukollegium diskutiert um die gestalterische und funktionale Qualität zu optimieren. Die Uferpromenade, der Stadtplatz und die Brücke über den Schifffahrtskanal werden Ende 2019 fertiggestellt sein. Die Fußgängerbrücke über die Bahngleise wird nach Aufhebung der temporären Planfeststellung errichtet, voraussichtlich im Jahr 2023.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

5 | Wasserstadt Oberhavel

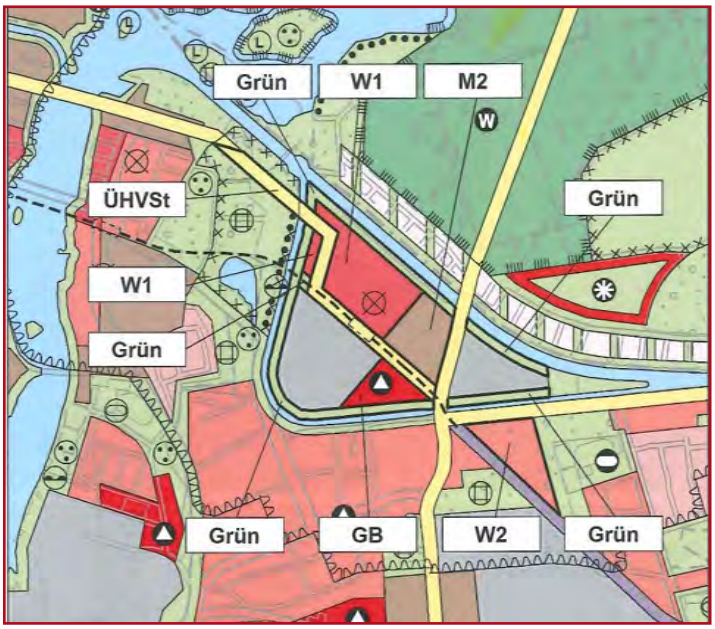
Spandau - Haselhorst/Hakenfelde



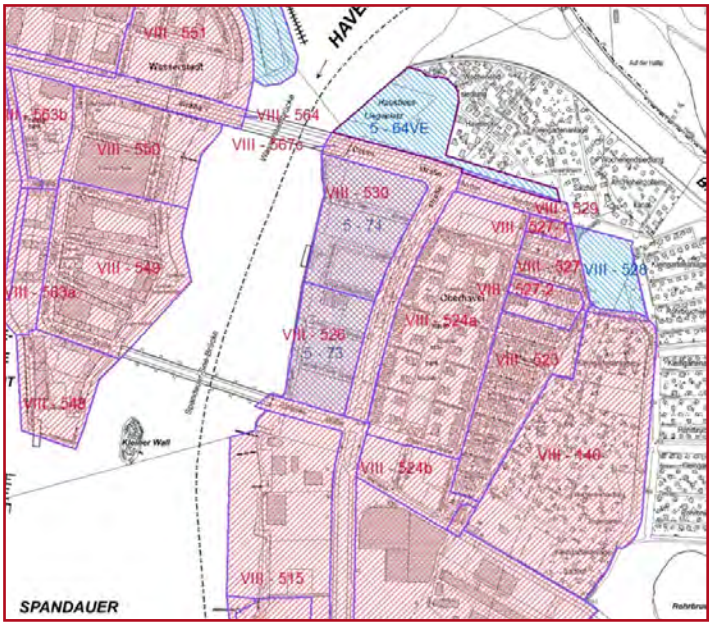
Lageplan Wasserstadt in Berlin-Spandau

Luftbild Wasserstadt Oberhavel

Flächengröße	ca. 76 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 7.500
Bebauungsplanverfahren	Bezirk Spandau	**Eigentumsverhältnisse**	privat und landeseigen (Gewobag und WBM)
Flächennutzungsplan	Wohn- und gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen, Verkehrsfläche	**Baubeginn**	1995 bzw. 2017



FNP-Änderung Insel Gartenfeld mit Auswirkungen auf WOH



Bebauungspläne Wasserstadt Oberhavel

5.1 Stadträumliche Einordnung

Die Konversion der ehemaligen Rüstungs- und Industriestandorte nördlich der Spandauer Altstadt östlich und westlich der Spandauer Havel in einen neuen Wohnstandort ist seit Beginn der 90iger Jahre eines der bedeutendsten Stadtentwicklungsprojekte. Damaliges Ziel der Entwicklungsmaßnahme Wasserstadt Berlin-Oberhavel (WOH) war es, an der Stelle ungenutzter, altindustrieller Gewerbeflächen neue Stadtquartiere zu erbauen. Anfang der 2000er Jahre wurden auf Teilflächen in den Quartieren Haveleck und Nordhafen eigentumsfähige Reihenhäuser realisiert. Ein noch großer Teil der Flächen blieb jedoch unbebaut.
Die bereits erreichte Öffnung dieses ehemals weitgehend abgeschotteten Stadtgebietes rund um die Insel Eiswerder hat für den Spandauer Norden und Haselhorst bereits eine wesentliche Verbesserung der gesamten Stadt- und Freiraumqualitäten bewirkt. Durch die Bebauung der noch verfügbaren Wohn- und Infrastrukturflächen wird diese Entwicklung soll diese Entwicklung fortgeführt werden.

5.2 Städtebauliche Zielsetzungen

Durch den Funktionsverlust von Industriestandorten in herausragender Wasserlage an der Spandauer Havel rund um die Insel Eiswerder bietet sich die Möglichkeit in herausragender landschaftlicher Lage ein gemischt strukturiertes Stadtquartier mit hohem Wohnanteil, Arbeitsplätzen, Versorgung und sozialer Infrastruktur zu realisieren. Die Entstehung eines solchen Stadtquartiers soll auch die umliegenden Gebiete von Haselhorst bis zur Spandauer Neustadt beleben und stärken.

Die geplante Mischung von Wohnen und Arbeiten ist in Korrespondenz zur Altstadt Spandau angelegt. Die Durchlässigkeit der städtebaulichen Strukturen und die Orientierung zum Wasser hin schaffen neue Wohn- und Lebensqualitäten, auch für den existierenden und angrenzenden Stadtquartiere in Haselhorst und der Spandauer Neustadt.

Die Veränderung der rahmensetzenden Entwicklungsbedingungen bietet Berlin eine zweite Chance, bei verändertem Leitbild (Schaffung bezahlbaren Wohnraums und sozialer Infrastruktur) eine angemessene Siedlungsdichte unter Nutzung der vorhandenen Lagegunst zu erreichen. Gleichzeitig können die bereits getätigten Vorleistungen in Erschließung, Altlasten-Beseitigung sowie insbesondere Brückenbau und Schaffung eines durchgehenden Uferwegs nachhaltig genutzt werden.

5.3 Wohnungspolitische Ziele

Durch den Bau des Stadtquartiers Wasserstadt Oberhavel werden von den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften, Wohnungsbaugenossenschaften und weiteren privaten Projektentwicklern über 7.500 neue Wohnungen realisiert werden können. Insgesamt verfügen die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften in der Wasserstadt noch über ein Wohnungsneubaupotential von ca. 3.100 Wohnungen. Daneben können ca. 4.400 Wohnungen durch private Investoren entwickelt werden. Die landeseigenen WBG werden gemäß Kooperationsvereinbarung rd. 50 % der Neubauwohnungen mietpreisreduziert anbieten. Bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne wird das Berliner Modell kooperativer Baulandentwicklung verbindlich angewandt. So ist zu erwarten, dass in der Wasserstadt Oberhavel ein ausgewogenes Wohnungsangebot und damit eine sozial gemischte Bewohnerstruktur entstehen kann.

5.4 Verkehrliche Erschließung

Das Entwicklungsgebiet ist straßenseitig erschlossen. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt derzeit ausschließlich über den Bus. Die Kapazitäten der Busanbindungen an die Altstadt Spandau sind ausgeschöpft. Um eine attraktive Erreichbarkeit auch ohne MIV zu gewährleisten, ist die Anbindung an das ÖPNV -Netz zu verbessern. Mögliche Entwicklungsperspektiven stellen die Trassenfreihaltungen auf der Wasserstadtbrücke bzw. in der Daumstraße für die Straßenbahn, die Flächenfreihaltung der S-Bahntrasse und eine qualitativ hochwertige Zubringeranbindung an die U-Bahnlinie U7 dar. Im Rahmen einer Grundlagenermittlung können die möglichen Optionen der ÖV-Anbindung sowie eines künftigen Straßenbahnbetriebes untersucht werden.

Mit der vorgesehenen neuen Straßenverbindung der Insel Gartenfeld würde die Wasserstadt Oberhavel mit anderen Entwicklungsgebieten, wie z.B. Urban Tech Republic und das Schumacher Quartier, den Ortsteilen Hakenfelde verbunden. Im Rahmen der Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen wird die Trasse Mitte-Tegel-Spandau geprüft.

5.5 Infrastruktur

Der mit der fortschreitenden Wohnungsbautätigkeit verbundene wachsende Bedarf an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wird planbegleitend angepasst und realisiert:
Aktuell befindet sich die zweite Kita im Quartier Haveleck in Bau, die Realisierung von weiteren Kita-Plätzen im Quartier wurde vertraglich mit der Gewobag vereinbart und wird fortgeführt. Die Grundschule „ An der Pulvermühle“ soll mit einem MEB um einen Zug gestärkt werden.
Darüber hinaus ist der Neubau einer vierzügigen Grundschule mit dem Schwerpunktschule – Sonderpädagogischer Förderschwerpunkt „Geistige Entwicklung“ mit Sporthalle auf landeseigenem, planungsrechtlich gesicherten Standort an der Goltzstraße Ecke Mertenstraße in Planung. Der hierfür ausgelobte Wettbewerb ist abgeschlossen, die Maßnahme ist finanziell abgesichert und wird zeitnah realisiert. Die planungsrechtliche Sicherung eines ggf. weiteren erforderlichen Schulstandorts im Wettbewerbsgebietes Daumstr. / Rhenaniastraße im Quartier Salzhof wird angestrebt.
Die technische Infrastruktur ist bereits vorhanden und ausreichend dimensioniert.

5.6 Klärungsbedarf

Die Entwicklung des Wohnungsbaupotenzials steht – aufgrund der Lage im Lärm-Wirkungsbereich – im Zusammenhang mit der weiteren Zukunft des Flughafens Tegel. Zugleich bedarf es einer leistungsfähigen ÖPNV-Erschließung in die Innenstadt sowie in das Spandauer Zentrum. Diese Erschließung ist mittel– bis langfristig Voraussetzung für den Erfolg der weiteren Entwicklung des Stadtquartiers.
Zurzeit wird die geplante übergeordnete Hauptverkehrsstraße zwischen Wasserstadtbrücke (Daumstraße) und Gartenfelder Straße im FNP-Änderungsverfahren 01/16 durch Kleingartenflächen geführt. Je nach Festlegung der Trasse im weiteren Planungsverfahren für die Straße (und perspektivisch für die Straßenbahn) quert und / oder tangiert diese die in der Umgebung liegenden Kleingartenanlagen. Der notwendige Umfang des Eingriffs in die Fläche ist zu klären und Vorsorge für einen Ersatz zu schaffen.
Es liegen Einträge im Bodenbelastungskataster vor, die das Plangebiet betreffen. Es handelt sich dabei um Altlastenstandorte mit überwiegend bekannten Schadenssituationen, die sich hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes in der in aktueller Bearbeitung bei der SenUVK befinden.

5.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Bei dem Plangebiet handelt es sich um das ehemalige Entwicklungsgebiet Wasserstadt Berlin-Oberhavel. Im Jahr 2012 wurde die Entwicklungsverordnung aufgehoben. Das Land brachte seit 2014 landeseigene noch unbebaute Grundstücke in die städtischen Gesellschaften Gewobag und WBM ein. Anschließend erfolgten, soweit erforderlich, Überarbeitungen festgesetzter B-Pläne. Erste Baubeginne landeseigener Wohnungsbaugesellschaften sind für das 2. Halbjahr 2018 vorgesehen. Die Auslobung eines städtebaulichen Wettbewerbes durch die Gewobag ist in 2018 für den Bereich Daumstraße und Rhenaniastraße vorgesehen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | Berlin

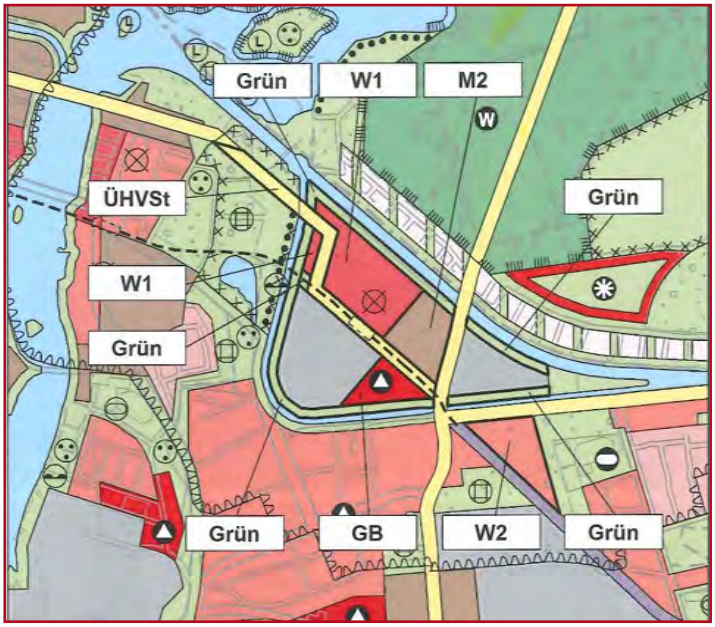
6 | Insel Gartenfeld

Spandau - Siemensstadt

Lageplan Gartenfeld in Berlin-Spandau

Luftbild Insel Gartenfeld

Flächengröße	ca. 59 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 3.500– 4.000
Bebauungsplanverfahren	5-109 / Bezirk Spandau	**Eigentumsverhältnisse**	überwiegend privat, Gewobag Teil des Projekt-konsortiums
Flächennutzungsplan	Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Grünfläche, gewerbliche Baufläche, Gemeinbedarfsfläche (Kultur)	**Baubeginn**	Voraussichtlich 2020



FNP Änderung Insel Gartenfeld

Rahmenplan Insel Gartenfeld (Stand 2016)

6.1 Stadträumliche Einordnung

Die Insel Gartenfeld ist umgeben vom Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal im Norden und Osten sowie dem Alten Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal im Süden und Westen. Nördlich und Östlich der Kanäle befindet sich eine Kleinsiedlung bzw. Kleingartenanlage sowie die Jungfernheide und der Flughafen Tegel. Südlich des Kanals ist eine städtebaulich durchmischte Struktur zu finden. Neben einigen Kleingartenanlagen und einigen Brachflächen bzw. unterausgenutzten Flächen (Parkplatz) grenzt der alte Spandauer Schifffahrtskanal an die inzwischen denkmalgeschützte ehemalige Reichsforschungssiedlung Haselhorst, eine Siedlung in Zeilenbauweise aus den 1930er Jahren. Unmittelbar südlich des alten Spandauer Schifffahrtskanal liegt der S-Bahnhof Gartenfeld, der Endbahnhof der ehemaligen Siemensbahn, auf der seit den 1980er Jahren der Betrieb ruht. Westlich des Kanals angrenzend befinden sich hochwertige Freiflächen (Erlenbruch und Rohrbruchwiesen, beides sind hochwertige Biber – Habitate) sowie in etwas weiterer Entfernung einige Kleingartenanlagen (Rohrbruchwiesen I – III) und die Wasserstadt Oberhavel.

6.2 Städtebauliche Zielesetzungen

Angesichts des Funktionsverlustes eines Industriestandortes der Firma Siemens ist das Potenzial gegeben, die Fläche in ein gemischt strukturiertes Wohngebiet zu transformieren und ein hochwertiges, autoarmes und innovatives Stadtquartier zu entwickeln. Die Sicherung und Qualifizierung der gewerblichen Nutzung im Südteil der Insel ist dafür eine Prämisse. Zudem wird die Planung eines Schulcampus angestrebt.
Für die Insel Gartenfeld liegt als Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs ein Rahmenplan für ein neues Stadtquartier mit eigener Prägung vor. Er sieht einen zentralen Boulevard entlang der denkmalgeschützten und städtebaulich markanten Belgien-Halle vor, an dem die zentralen Funktionen (Schulcampus mit Kita- und Schuleinrichtungen, Erschließung mit öffentlichem Nahverkehr, Mobility Hub, Einzelhandel etc.) konzentriert werden. Ziel ist auch, die öffentliche Zugänglichkeit der Kanalufer zu sichern. Die geplante übergeordnete Hauptverkehrsstraße (ÜHVSt) wird südlich des Boulevards trassiert. Die Wohnquartiere werden sich vor allem nordöstlich des Boulevards befinden. Der südwestliche Teil der Insel Gartenfeld soll weiterhin gewerblich genutzt werden. Für die verkehrliche Anbindung mit dem ÖPNV / SPNV sowie zur Integration in ein Radwegenetz werden derzeit ressortübergreifend Konzepte abgestimmt. Ziel ist dabei die überörtliche Verbindung und damit der Anschluss des Quartiers an die Gesamtstadt. Dazu wird die Erschließung durch den Ausbau einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung und einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße mit Brückenschlag nach Westen in Richtung Wasserstadt Oberhavel erfolgen. Wegebeziehungen werden die öffentliche Zugänglichkeit der Kanalufer sichern.

6.3 Wohnungspolitische Ziele

Insgesamt sollen durch die Entwicklung des Stadtquartiers Gartenfeld 3.500 bis 4.000 neue Wohnungen entstehen. Zentraler Projektträger ist ein Konsortium, an dem auch die landeseigene Wohnungsbaugesellschaft Gewobag beteiligt ist. Sie alleine plant etwa 1.000 Wohnungen in Gartenfeld zu realisieren. Südlich des Alten Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals befinden sich überwiegend mittelfristig aktivierbare Wohnungsbaupotenziale mit insgesamt mehr als 2.000 Wohneinheiten.

6.4 Verkehrliche Erschließung

Die Insel Gartenfeld wird derzeit nicht durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen ÖPNV erschlossen. Der nächstgelegene U-Bahnhof Paulsternstraße liegt, je nach Lage 1-2 km entfernt. Straßenseitig besteht die Erschließung nur über die Gartenfelder Straße, die die Insel im Osten in Nord-Süd-Richtung kreuzt.
Die kurz-, mittel- und langfristigen verkehrliche Erschließung mit ÖPNV ist noch abzustimmen.
Die geplante übergeordnete Hauptverkehrsstraße verbindet das neue Wohngebiet mit den östlich gelegenen Entwicklungsgebieten, wie z.B. Urban Tech Republic und das Schumacher Quartier und der Wasserstadt Oberhavel, den Ortsteilen Hakenfelde und Spandau und dient der Erschließung der Entwicklungen auf der Insel Gartenfeld.
Zur Ermöglichung einer Straßenbahn wird im westlichen Teil der Insel Gartenfeld eine mögliche Trasse an den Verlauf der geplanten übergeordneten Hauptverkehrsstraße angepasst und freigehalten. Die Straßenbahn würde den Alten Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal ebenfalls im Norden queren.

6.5 Infrastruktur

Es ist die Einrichtung eines Schulcampus mit einer Gemeinschaftsschule geplant. Dieser Campus wird auch den bestehenden Bedarf an Schulplätzen im weiteren Umfeld des Plangebiets abdecken.
Der Bedarf an Kitaplätzen soll im Plangebiet gedeckt werden.

6.6 Klärungsbedarf

Die Entwicklung des Wohnungsbaupotenzials steht – aufgrund der Lage im Lärm-Wirkungsbereich – im Zusammenhang mit der weiteren Zukunft des Flughafens Tegel.

Wesentlicher Klärungs- und Entscheidungsbedarf besteht hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung vor allem durch den ÖPNV sowie die erforderliche Anbindung an die Wasserstadt Oberhavel. In diesem Zusammenhang sind die Auswirkungen auf Erholung und Artenschutz zu prüfen.

Die Altlastensituation im Plangebiet ist überwiegend bekannt und wird im weiteren Bebauungsplanverfahren berücksichtigt.

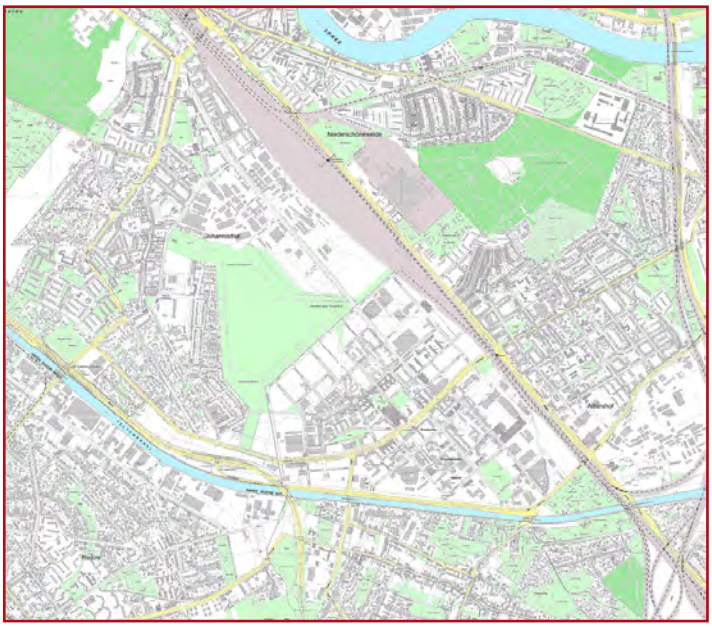
6.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Das Bebauungsplanverfahren wurde im September 2015 eingeleitet. Die TÖB-Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB ist bereits erfolgt und der Abschluss des B-Planverfahrens ist für 2019 angestrebt. Das Verfahren zur Änderung des FNP wird im Jahr 2018 durchgeführt.
Die Erarbeitung des Rahmenplans (Masterplan) fand im Sommer 2016 statt. In weiteren diskursiven Wettbewerbsverfahren wird der Rahmenplan im Detail konkretisiert und modifiziert.
Eine Weiterentwicklung des Rahmenplans und Erarbeitung einer quartierstypischen Architektursprache erfolgte im 1. Quartal des Jahres 2018. Die Lage und die Größe des Standortes der neuen Gemeinschaftsschule ist abgestimmt. Die sukzessive Realisierung des Wohnungsbaus ist in mehreren Bauabschnitten im Zeitraum von 2020-2025 geplant.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

7 | Johannisthal/Adlershof

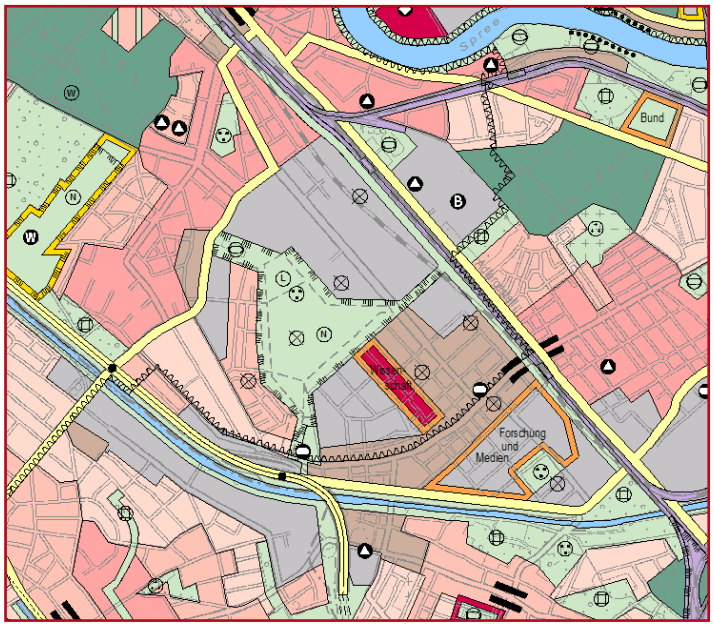
Treptow-Köpenick



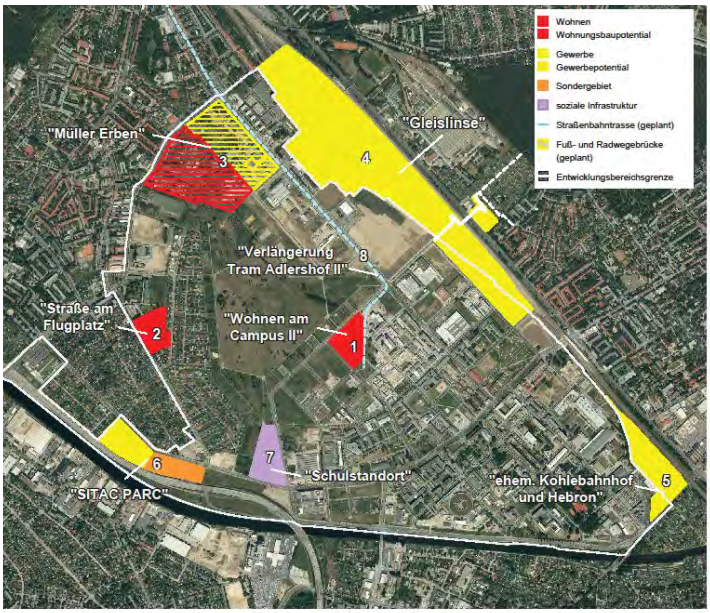
Lageplan Adlershof in Berlin-Köpenick

Luftbild Johannisthal/Adlershof

Flächengröße	ca. 20 ha in Realisierung weitere 11 ha Potentialflächen	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 2.800– 3.000 (in Realisierung und Planung) Potential für weitere ca. 1.800 WE
Bebauungsplan-verfahren	7 Bebauungspläne im Verfahren: XV-51a-2, XV-51j-1, XV-52-1, XV-53a-2, XV-55a-1-2, XV-58bb-1, 9-17VE, XV-68b-1, 9-15, 9-41 (Wohnen, Gewerbe, soziale Infrastruktur)/ SenStadtWohn	**Eigentums-verhältnisse**	z. T. landeseigen, z.T. bereits an private bzw. städtische Wohnungs-bauunternehmen veräußert
Flächen-nutzungsplan	Wohn– und gemischte Bauflächen	**Baubeginn**	1) Wohnen am Campus ca. 2019 2) Straße am Flugplatz 2018/19 3) Müller Erben ab 2021 4) Eisenhutweg ca. 2019



FNP Johannisthal/Adlershof



Luftbild Johannisthal/Adlershof, 8 Handlungsfelder

7.1 Stadträumliche Einordnung

Von übergeordneten Verkehrsadern gesäumt war das Gebiet seit Ende des 19. Jahrhunderts von der urbanen Entwicklung ausgeklammert und diente großflächigen Infrastrukturnutzungen wie dem Flugplatz Johannistal und benachbarten industriellen Produktionen wie auch bereits der Forschung. Nach dem Zweiten Weltkrieg und mit der Teilung der Stadt entstand eine besonders isolierte Lage zwischen dem ehemaligen Mauerstreifen und der Zäsur der Bahntrasse der Görlitzer Bahn.

7.2 Städtebauliche Zielsetzungen

Nach der Wiedervereinigung wurde das Entwicklungspotential des brachgefallenen Areals neu bewertet. Im Jahr 1993 wurde der Masterplan zur Entwicklung eines Wissenschaftsstandorts mit einem zentralen Landschaftspark auf dem Gelände des ehemaligen Flugfeldes erarbeitet und das Terrain als förmliches Entwicklungsgebiet festgelegt. Das Konzept wurde in den Folgejahren jeweils situationsbezogen fortgeschrieben und sukzessive realisiert: Umbau S-Bahnhof mit Brückenaufweitung, Tramverlängerung, Autobahnanschluss, umfassende Innenerschließung. Weiter geplant sind die Anbindung mit den Nachbarquartieren zu verbessern: Fuß- und Radwege-Verbindungen entlang des Teltow-Kanals sowie zum Landschaftspark-Altglienicke sind realisiert, eine weitere Fuß- und Radwege-Brücke über die Bahn und das Adlergestell sind planerisch gesichert und in Vorbereitung zur Realisierung. Im Norden des Entwicklungsgebietes ist eine städtebauliche Verbindung vorhanden. Das erste Wohnungsbauvorhaben „Wohnen am Landschaftspark“ wurde seit 2004 als Einfamilienhausgebiet entwickelt. Spätere Wohnungsbauvorhaben erfolgten aufgrund der zunehmenden Nachfrage im Geschosswohnungsbau, mit realisierten Dichten zwischen 1,2 und 1,8. Die in Fertigstellung befindlichen Wohnungsbauvorhaben konzentrieren sich im zentralen Bereich zwischen Landschaftspark und Universität. Derzeit sind drei weitere Wohnungsbauvorhaben in der Planung (Areal Müller Erben) bzw. in der Bauvorbereitung (Straße am Flugplatz, Wohnen am Campus II). Die Qualitätssicherung erfolgt durch konkurrierenden Verfahren.

7.3 Wohnungspolitische Ziele

Innerhalb des gesamten Entwicklungsprojekts wurden bereits 2.000 Wohnungen realisiert, dabei sind ein hoher Anteil von Mietwohnungen und studentisches Wohnen, die von den städtischen Wohnungsbaugesellschaften, mehreren Genossenschaften aber auch einer Vielzahl von Privatinvestoren umgesetzt worden. Ferner besteht Planungsrecht für knapp 900 Wohnungen, die von der Howoge in den kommenden Jahren baulich realisiert werden. Für weitere ca. 2.300 Wohnungen wird mit den Projekten „Müller Erben“ und „Sitac Park“ derzeit Planungsrecht geschaffen. Hierbei wird das Modell der kooperativen Baulandentwicklung angewendet.

Ziel ist eine Schwerpunktsetzung auf studentisches, familienorientiertes Wohnen und Sonderwohnformen.

7.4 Verkehrliche Erschließung

Die Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II nach Schöneweide befindet sich derzeit in der Planfeststellung. Zur Erschließung der benachbarten Gewerbefläche Gleislinse und des Ortsteils Johannisthal wird der Betriebsbahnhof Schöneweide zur Westseite hin geöffnet. Eine Fuß- und Radwegebrücke wird in Fortsetzung der sogenannten Ostfuge als übergeordnete Anbindung an die Köllnische Heide hergestellt. Eine Fahrradabstellanlage am S-Bahnhof Adlershof oder am S-Bahnhof Betriebshof Schöneweide ist in der Prüfung.

7.5 Infrastruktur

Am Eisenhutweg/Herman-Dorner-Allee wird durch einen Bebauungsplan der Bau einer Gemeinschaftsschule planungsrechtlich vorbereitet mit einer 3-zügigen Grundschule und einer 6-zügigen Sekundarstufe I und einer 4-zügigen Sekundarstufe II.

Im Rahmen der neu entstandenen Wohnquartiere sind zwei Kitas mit 160 Plätzen durch den Entwicklungsträger und weitere drei Kitas mit 249 Plätzen durch private Träger errichtet worden.

Der 68 ha große Landschaftspark bietet ausreichende Erholungsflächen. Er ist im Kern als Naturschutzgebiet, der Rest als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen.

7.6 Klärungsbedarf

Im Bereich des Müller-Erben -Areals sind Abstimmungen zur Abwendungsvereinbarung und zum Kaufvertrag mit den Eigentümern erforderlich. Mittlerweile liegt hierzu eine Rahmenvereinbarung vor.

Es liegen Einträge im Bodenbelastungskataster vor, die das Plangebiet betreffen. Es handelt sich dabei um Altlastenstandorte mit überwiegend bekannten Schadenssituationen, die sich hinsichtlich der Belange des Bodenschutzes in aktueller Bearbeitung befinden.

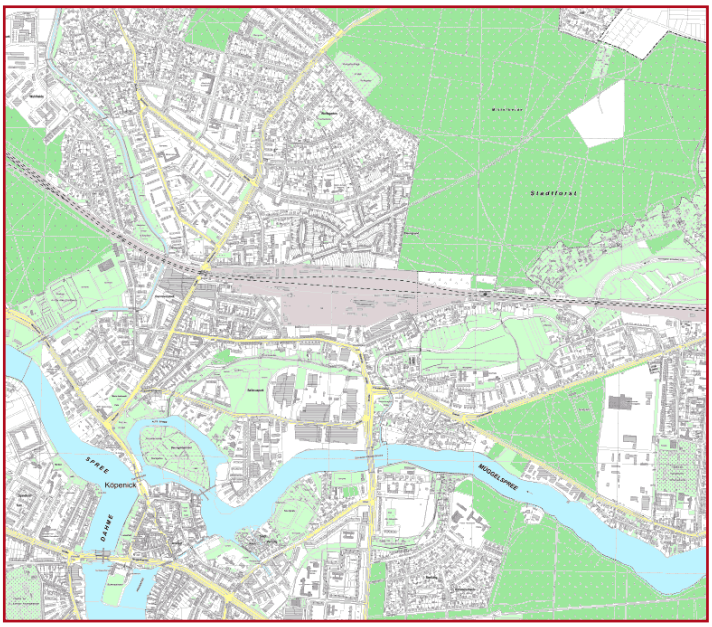
7.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme Adlershof, mit einer Größe von 420 ha, befindet sich nach über 20-jährigem Prozess im abschließenden Stadium. Die Beräumung, Altlastensanierung und Erschließung sind überwiegend abgeschlossen. Die Maßnahme ist zu ca. 70 Prozent baulich realisiert, Planungsrecht ist flächendeckend vorhanden, aktuelle Änderungsverfahren erfolgen insbesondere zugunsten Wohnungsbau und eines Schulzentrums. In den kommenden 3-5 Jahren stehen Arbeiten auf den folgenden Handlungsfeldern an: die Begleitung der Howoge bei der Realisierung der Wohnquartiere „Wohnen am Campus II“ und „Straße am Flugplatz“; Planung und Entwicklung eines gemischt genutzten Quartieres im Bereich des „Müller-Erben-Areals“; die Erschließung, Beräumung und Vermarktung der landeseigenen Gewerbeflächen im Bereich der „Gleislinse“; die planungsrechtliche Sicherung des geplanten TRAM-Betriebshofes; die Planung eines Wohnquartieres im Bereich „Sitac Park“ (500-600 Wohnungen); die Planung eines Schulzentrums sowie die Begleitung des Planfeststellungsverfahrens der Trambahnverlängerung. Parallel dazu erfolgt sukzessive Vermarktung der baureifen Gewerbegrundstücke.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | Berlin

8 | ehem. Güterbahnhof Köpenick

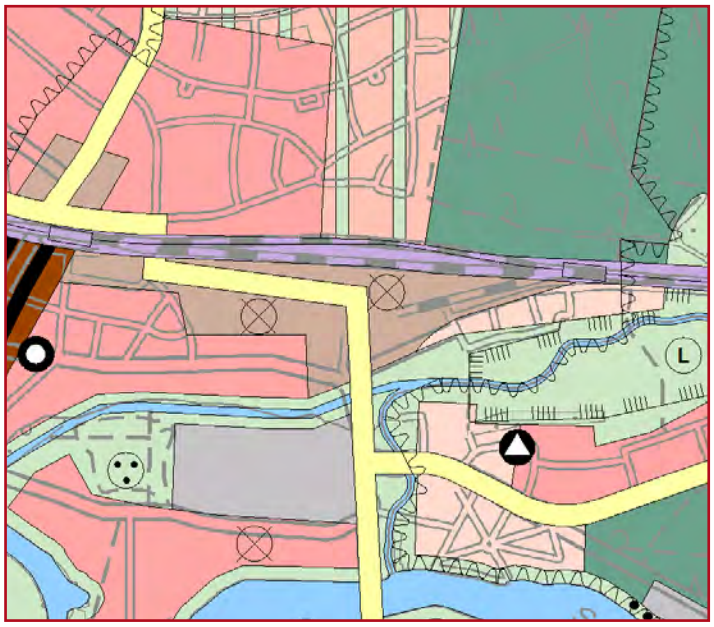
Treptow-Köpenick - Köpenick/Friedrichshagen



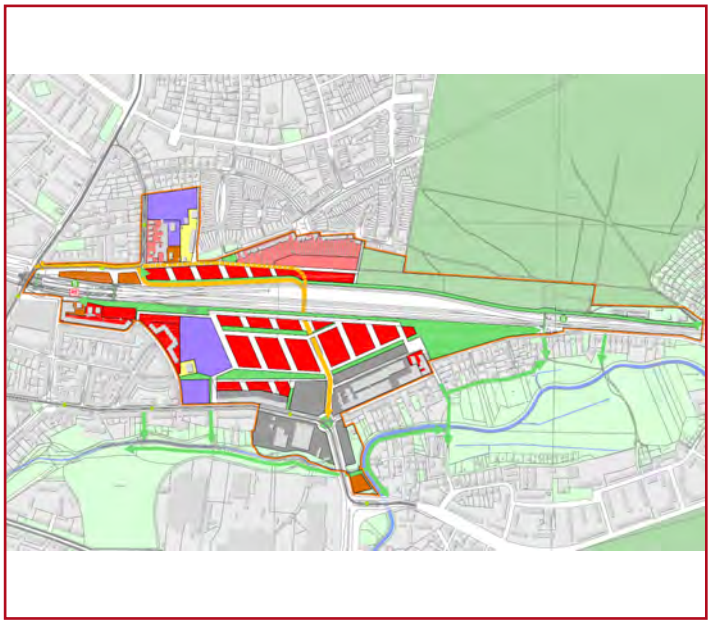
Lageplan Güterbahnhof Köpenick in Berlin-Köpenick

Luftbild Güterbahnhof Köpenick

Flächengröße	ca. 58 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 1.700
Bebauungsplanverfahren	Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 165 BauGB / SenStadtWohn	**Eigentumsverhältnisse**	überwiegend Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und private Einzeleigentümer
Flächennutzungsplan	gemischte Baufläche, Wohnbaufläche, übergeordnete Hauptverkehrsstraße, Bahnfläche, Wald, schaffstoffbelastete Böden	**Baubeginn**	ca. 2022



FNP Güterbahnhof Köpenick



Strukturkonzept Güterbahnhof Köpenick

8.1 Stadträumliche Einordnung

Der westliche Teil des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick befindet sich in einer integrierten siedlungsräumlichen Lage zwischen der Gründerzeitbebauung und dem Reformwohnungsbau der Dammvorstadt im Süden und der Gartensiedlung Elsengrund aus den 1920er Jahren nördlich der Bahntrasse. Im südlichen Bereich ist das Stadtentwicklungsprojekt von gewerblicher Bebauung umgeben. Der östliche Bereich geht in eine durch Einfamilien- und Wochenendhäuser eher vorstädtisch geprägte Stadtstruktur über. Verschiedene Natur- und Erholungsräume wie das Erpetal im Osten, die Mittelheide (Forst) im Nordosten und der südlich gelegene Bellevuepark umgeben den ehemaligen Güterbahnhof.

8.2 Städtebauliche Zielsetzungen

Die brachgefallene ehemalige Bahnfläche am S-Bahnhof Köpenick bietet Potenzial für den Bau eines neuen Stadtquartiers. Das Areal, das ca. 58 Hektar umfasst, besitzt aufgrund der zentralen und guten ÖPNV-Anbindung hervorragende städtebauliche und planerische Voraussetzungen für eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung. Das städtebauliche Konzept, das an die Tradition des Reformwohnungsbaus der Zwischenkriegszeit anknüpft und dieses zeitgemäß fortsetzt, sieht eine blockartige Bebauungsstruktur mit gliedernden Grünzügen, größeren öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Räumen vor. In fußläufiger Entfernung zum Bahnhof Köpenick und zum Hauptzentrum Bahnhofstraße sind die Anordnung von sozialen Infrastruktureinrichtungen, wie ein Schulzentrum (Integrierte Sekundarschule und Grundschule, mehrere Kitastandorte) und eine städtebauliche Verdichtung vorgesehen, die sich in baulicher Höhe und Dichte an der benachbarten Bestandsbebauung orientiert. Im Gegensatz dazu soll der östliche Teil von Bebauung freigehalten und angesichts seiner Nähe zu den benachbarten Landschaftsräumen als ökologischer Ausgleichsraum genutzt werden. Das Instrument zur Realisierung dieses Gesamtkonzepts ist die intendierte förmliche Entwicklungsmaßnahme. Die Standorte vorhandener Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe sollen weitgehend erhalten und qualifiziert bzw. ergänzt werden. Die durch die Bahntrasse verursachte Barrierewirkung wird durch mehrere Querungsmöglichkeiten punktuell behoben, sodass eine wichtige Stadtreparatur und bessere Einbindung in das Stadtgefüge erreicht werden können.

8.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit dem Stadtentwicklungsprojekt sollen ca. 1.700 neue Wohneinheiten entstehen. Auf den landeseigenen Grundstücken (Ankauf notwendig) soll bezahlbarer Wohnraum realisiert werden. Das Ziel ist öffentlich geförderten Wohnungsbau sowie gemischte Eigentümerstrukturen zu realisieren, bestehend aus landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften und Genossenschaften, um Baulandspekulationen zu vermeiden. Das Quartier soll ökologisch und sozial nachhaltig ausgestaltet werden, indem verschiedenste Wohnformen, effiziente Grundrisse, sowie intelligente Konzepte zur Mobilität, zur Energieversorgung und zum Regenwassermanagement entwickelt werden.

8.4 Verkehrliche Erschließung

Zur verkehrlichen Entlastung der Dammvorstadt (beidseitig der Bahnhofsstraße) und der Köpenicker Altstadt ist mittels Umfahrungsstraßen ein „Tangentenviereck“ geplant. Der fehlende Teil dieser Planung ist die Ost-West-Trasse. Das neue Wohnquartier plant den Ostteil der Ost-West-Trasse als sog. Ortsumfahrung Bahnhofstraße, über die auch das Gebiet einschließlich ÖPNV-Anbindung erschlossen werden soll, mit. Die Entlastungswirkung wirkt gleichzeitig zur Betriebsstabilisierung des Straßenbahnverkehrs insbesondere in der Bahnhofsstraße.

Der Neubau eines Regionalbahnhofs mit neuem Ostzugang und der Ausbau der Regionalbahn (2027) sind avisiert.

8.5 Infrastruktur

Mit der Realisierung des neuen Stadtquartiers kann sowohl vorhandener als auch neu entstehender Bedarf an Schulplätzen gedeckt werden. Geplant sind eine ISS mit gymnasialer Oberstufe (6,0 + 4,0 Züge), eine 3-zügige und eine 2-zügige Grundschule mit entsprechenden Sportflächen, für die auch eine außerschulische Nutzung angestrebt wird. Des Weiteren ist die Schaffung von ausreichend Kitaplätzen, Spielplätzen sowie eines soziokulturellen Zentrums (Kiezclub und weitere quartiersbezogene soziale Einrichtungen) vorgesehen.

Geplante Grünverbindungen werden die Vernetzung umliegender Wohngebiete mit der Dammheide, dem Erpetal und dem Bellevuepark verbessern. Im Rahmen der Gebietsentwicklung werden qualifizierte wohnungsnahe und übergeordnete öffentliche Grünflächen realisiert.

8.6 Klärungsbedarf

Eine wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung des Stadtquartiers ist die Planung und Realisierung der Ostumfahrung zur Entlastung der Bahnhofstraße.

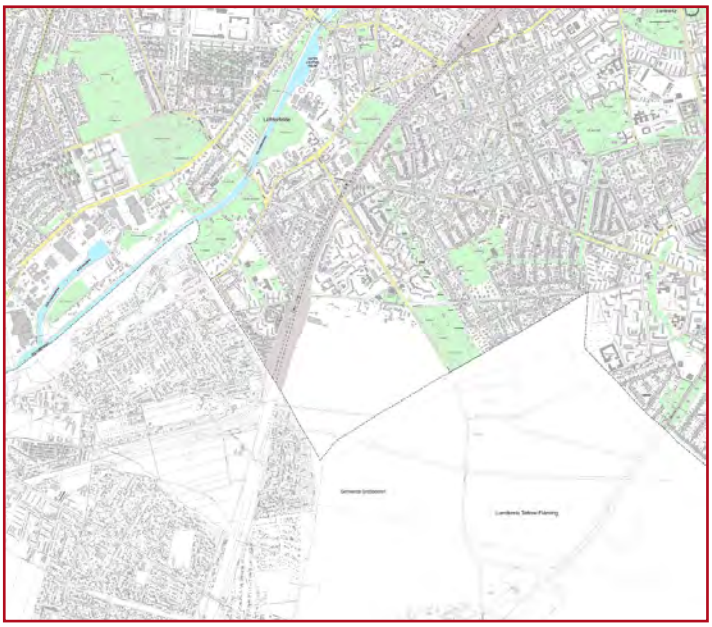
8.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Das Strukturkonzept für das Stadtquartier wurde im Rahmen einer umfassenden Bürgerbeteiligung konkretisiert. Im Sommer 2018 werden die vorbereitenden Untersuchungen (VU) abgeschlossen, anschließend wird der Senat die Festlegung des Projektes als förmliches Entwicklungsgebiet beraten und ggf. beschließen. Im Dezember sind Bürgerwerkstätten und die Gründung von Beteiligungsgremien vorgesehen. Ab Anfang 2019 werden die Bebauungspläne aufgestellt und Wettbewerbe durchgeführt.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

9 | Lichterfelde Süd

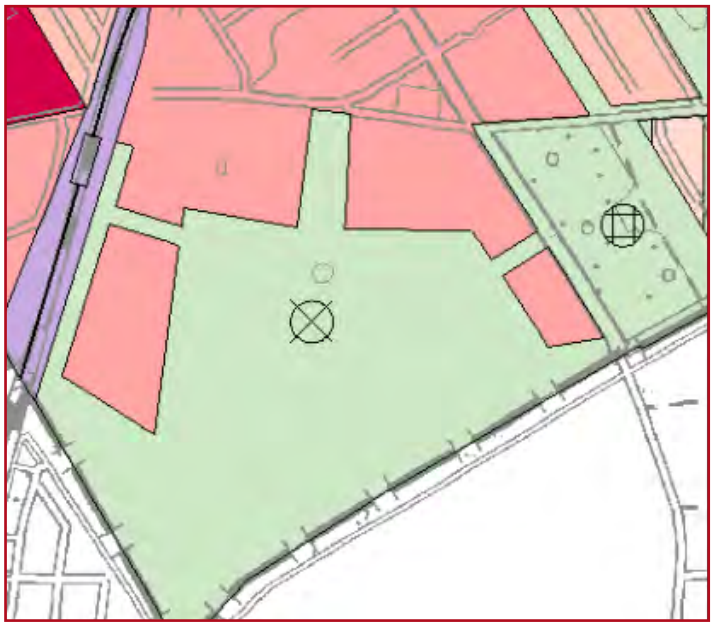
Steglitz-Zehlendorf - Lichterfelde



Lageplan Lichterfelde Süd in Berlin-Steglitz-Zehlendorf

Luftbild Lichterfelde Süd

Flächengröße	ca. 96 ha (39 ha Baufläche/ 57 ha Grünfläche)	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 2.500
Bebauungsplanverfahren	6-30 / Bezirk Steglitz-Zehlendorf	**Eigentums-verhältnisse**	privat
Flächennutzungsplan	Wohnbaufläche/Grünfläche	**Baubeginn**	ca. 2019



FNP Lichterfelde Süd

Masterplan Quartiersentwicklung Lichterfelde Süd

9.1 Stadträumliche Einordnung

Das Stadtentwicklungsprojekt Lichterfelde Süd befindet sich am südlichen Berliner Stadtrand im Bezirk Steglitz-Zehlendorf, an der Grenze zu Brandenburg. Nördlich befindet sich die Thermometersiedlung, eine in den 70er Jahren entstandene Stadtrandbebauung mit bis zu 22 geschossigen Hochhäusern.
Im Planungsgebiet befinden sich neben weiten Brachflächen auch extensive gewerbliche Nutzungen, die ein städtebaulich ungeordnetes Bild abgeben.

9.2 Städtebauliche Zielesetzungen

Der Funktionsverlust des Truppenübungsplatzes "Parks Range" und angrenzender Gewerbegebiete bietet Berlin die Chance auf dieser Fläche ein neues und lebendiges Stadtquartier zu realisieren. Das neue Stadtquartier Lichterfelde-Süd ist als grüner Wohnstandort mit rund 2.500 Wohnungen im Miet- und Eigentumsbereich eines der größten und anspruchsvollsten Wohnungsbauprojekte Berlins.

Das derzeit brachliegende ehemalige Truppenübungsgelände („Reiterpfuhl") umfasst 96 Hektar. Das neue Viertel entsteht, inklusive Nahversorgungs- und sonstigen erforderlichen Wohnfolge- und Infrastruktureinrichtungen auf knapp 40 Prozent dieser Fläche (39 Hektar), während 57 Hektar des Geländes als „Grüne Mitte" erhalten bleiben. Hierfür sind vielfältige, auch landwirtschaftliche Nutzungen unter gleichzeitiger weitgehender Bewahrung und Weiterentwicklung der vorhandenen Biotope und Lebensräume schützenswerter Arten vorgesehen. Die neu entstehenden Quartiere sind aus mehreren hybriden Clustern aufgebaut, die sich als „Hausgruppen" (mehrere Gebäude gleichen Typs) um einen gemeinschaftlichen, identitätsstiftenden Freiraum anordnen. Unterschiedliche Wohntypologien mit funktionsgemischten Nutzungen zwischen Stadt und Dorf schaffen Wohnraum und Arbeitsplatz für die Ansprüche verschiedener Bevölkerungsgruppen und sorgen für einen lebendigen Stadtteil. Die einzelnen Quartiere sind durch Wegeerschließungen wie eine Perlenkette durch Quartiersplätze mit einander verbunden sind und öffnen sich durch Grünverbindungen zum Landschaftspark „Grüne Mitte" hin.
Ein Grundschulstandort mit Sportanlage, fünf Kindertagesstätten und Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen, sowie mehrere Quartiersplätze und ein Stadtplatz mit einer Nahversorgungsrichtung, sind geplant. Nachhaltigkeit entsteht durch effiziente Energiekonzepte und Förderung hybrider Mobilitätsformen zwischen nicht-motorisierten und smarten Verkehrsmitteln.

9.3 Wohnungspolitische Ziele

Durch das Stadtentwicklungsprojekt werden voraussichtlich 2.500 neue Wohnungen geschaffen. Das Planungsgebiet befindet sich in privatem Eigentum. Die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften werden in die Projektentwicklung der ca. 500 geförderten Wohnungen mit eingebunden. Mit dem Wohnungsneubau sollen unterschiedliche Wohnangebote geschaffen werden, welche auf die Ansprüche verschiedener Bevölkerungsgruppen reagieren.

9.4 Verkehrliche Erschließung

Das geplante Wohngebiet sollte sich zum S-Bhf. Lichterfelde Süd ausrichten, um eine Fokussierung auf den leistungsfähigen ÖPNV zu befördern. Eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Erschließung des Neubaugebietes durch den Bus ist in der Prüfung. Weitere Aspekte zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund sind die barrierefreie Querung der Bahnanlagen in Bahnhofsnähe sowie die Qualifizierung des Radfahrtunnels.
Der Ausbau der Osdorfer Straße auf Brandenburger Gebiet wird kritisch gesehen, weil hieraus Mehrverkehre auf Berliner Gebiet entstünden.

9.5 Infrastruktur

Durch das Bauvorhaben Lichterfelde Süd entsteht ein Langzeitbedarf von bis zu 280 Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten und von bis zu 330 Grundschulplätzen. Der entstehende Platzbedarf an Betreuungsplätzen in Kitas wird innerhalb des Plangebiets gedeckt werden. Hierzu sind fünf Standorte im Plangebiet vorgesehen. Ein Standort für eine freistehende Kita soll am Grünzug im Quartier 5 festgesetzt werden. Die vier weiteren Kita-Standorte werden dem städtebaulichen Konzept / Masterplan entsprechend an den Quartiersplätzen errichtet und im Vorfeld im städtebaulichen Vertrag vereinbart .
Der Platzbedarf an Grundschulplätzen wird ebenfalls innerhalb des Plangebiets gedeckt .
Hierzu soll im nordwestlichen Bereich des Plangebiets in der Nähe vom Bahnhof ein Neubau für eine Grundschule mit Sportanlage errichtet werden.
Weiterhin soll eine Kinder– und Jugendfreizeiteinrichtung gebaut werden.

9.6 Klärungsbedarf

Das Stadtentwicklungsprojekt löst Zielkonflikte mit Belangen um den Schutz von Tierarten sowie den Umfang notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aus. Auch sind das Thema Verkehr und die daraus resultierenden Emissionen, wie Lärm und Feinstaub Diskussionsgegenstand. Schließlich sind der denkmalschutzrechtliche Status des Geländes des ehemaligen Kriegsgefangenlagers und die daraus resultierenden Schlussfolgerungen zu klären.

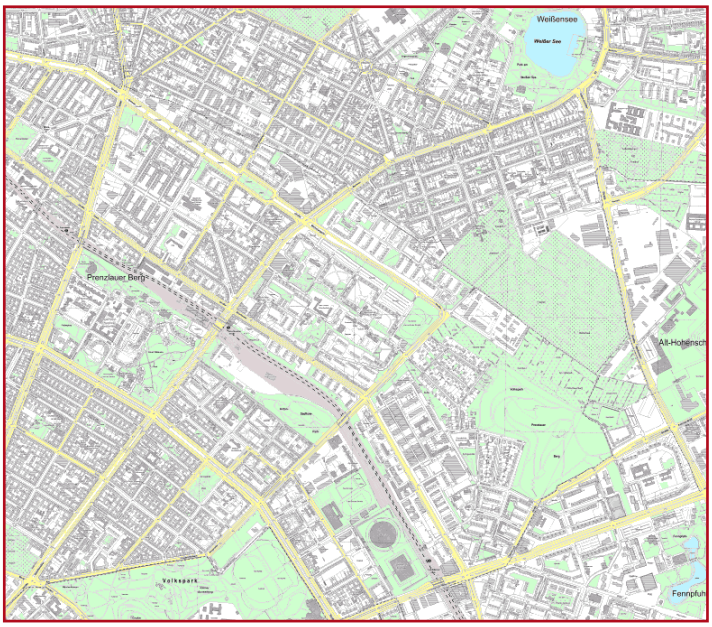
9.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Ein Masterplan für die Stadtquartiersentwicklung liegt vor. Die Aufstellung des Bebauungsplan wurde im Jahr 2015 beschlossen. Die Beteiligung der Träger der Öffentlichen Belange und der Abschluss des städtebaulichen Vertrags ist noch im Sommer 2018 vorgesehen. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können nicht im Planungsgebiet, sondern müssen voraussichtlich auf Flächen im Land Brandenburg erfolgen. Der Baubeginn ist für Herbst 2019 geplant, spätestens im Frühjahr 2020.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

10 | Michelangelostraße

Pankow - Prenzlauer Berg



Lageplan Michelangelostraße in Berlin-Pankow

Luftbild Michelangelostraße

Flächengröße	ca. 30 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 1.500
Bebauungsplanverfahren	steht aus / Bezirk Pankow	**Eigentumsverhältnisse**	überwiegend Wohnungsbaugenossenschaften, tlw. Landeseigene Flächen, ca. 40% der Fläche restitutionsbefangen
Flächennutzungsplan	Wohnbaufläche	**Baubeginn**	ca. 2021

FNP Michelangelostraße

10.1 Stadträumliche Einordnung

Das Stadtquartier Michelangelostraße liegt im Osten Berlins im Bezirk Pankow, Stadtteil Prenzlauer Berg, nordöstlich des S-Bahnrings. Die Michelangelostraße mündet zugleich in die Greifswalder Straße und stellt die östliche Fortführung der Ostseestraße dar. Frühere Planungen sahen vor, den heutigen provisorisch hergerichteten Freiraum für die Verlängerung der Stadtautobahn vorzuhalten.

Die Umgebung des Areals ist städtebaulich heterogen. Nördlich der Gürtelstraße schließt das sogenannte Komponistenviertel im Stadtteil Weißensee an, ein durch weitgehend intakte gründerzeitliche Blockrandstrukturen geprägtes Gebiet. Die wenigen vorhandenen Baulücken wurden in den vergangenen Jahren sukzessive durch Bebauung geschlossen. Direkt an dieses Areal angrenzend beginnt in östlicher Richtung der denkmalgeschützte Jüdische Friedhof Weißensee, der auch durch seinen wertvollen Baumbestand bekannt ist. Im südlichen Anschluss an den Friedhof liegt ein eingestreutes Gewerbegebiet inmitten eines ansonsten durch Kleingärten dominierten Bereichs zwischen Kniprodestraße und dem Volkspark Prenzlauer Berg. Südlich an die Michelangelostraße - im Bereich der Hanns-Eisler-Straße - schließt sich der so genannte Mühlenkiez an, eine Großwohnsiedlung in Plattenbauweise, deren meist elfgeschossige Bebauung in den vergangenen Jahren weitgehend saniert wurde. Innerhalb der Siedlung binden sich darüber hinaus Schulgebäude, zwei Kindertagesstätten, mehrere Turnhallen sowie der Einstein-Park. Entlang der Greifswalder Straße haben sich zudem Einzelhandel und vereinzelte Dienstleistungsbetriebe angesiedelt. Den westlichen Abschluss des Gebietes bilden entlang der Greifswalder Straße die gründerzeitliche Blockrandbebauung, die weiter westlich bereits wieder in Wohnzeilenstrukturen der Nachkriegszeit übergehen.

Der heutige Verlauf der Michelangelostraße selbst ist geprägt von begleitenden Rasenflächen und weitläufigen Stellplatzanlagen im Süden, die zusammen mit der vierspurigen Straße und Fahrbahnteiler eine Zäsur zwischen den bestehenden Siedlungsteilen der nördlich gelegenen fünfgeschossigen Plattenbauten aus den 1960er sowie den meist elfgeschossigen Plattenbauten der 1970er Jahre im Süden darstellt.

10.2 Städtebauliche Zielesetzungen

Das Projektgebiet bietet das Potenzial zur behutsamen Nachverdichtung und zugleich zur Stadtreparatur. Zudem schafft das neue Stadtquartier stadträumliche Verknüpfungen zu den bestehenden südlich und nördlich gelegenen Wohnquartieren. Geplant ist das Projekt als ein ökologisch-soziales Modellquartier in dem ökologischer Neubau, Nutzungsmischung und innovative Mobilitätskonzepte umsetzt werden sollen.

10.3 Wohnungspolitische Ziele

Durch das Stadtentwicklungsprojekt können bis zu 1.500 neue Wohnungen geschaffen werden. Mit dem Wohnungsneubau sollen unterschiedliche Wohnangebote entsprechend der demografische Entwicklung im Gebiet entstehen. Dabei sollen durch städtischen und genossenschaftlichen Wohnungsbau die Vielfalt gestärkt und Mehrwerte für die bestehende Bewohnerschaft geschaffen werden.

10.4 Verkehrliche Erschließung

Durch die geplante städtebauliche Verdichtung ist es erforderlich, die bestehende Michelangelostraße nach Süden zu verschieben. Der neue Straßenquerschnitt der Michelangelostraße wird die Trassenfreihaltung für eine zukünftig ggf. zu realisierende Straßenbahnstrecke berücksichtigen. Eine Straßenbahnfreihaltung im Verlauf der Michelangelostraße wird aus Sicht der langfristigen Netzentwicklung als sinnvoll erachtet.

10.5 Infrastruktur

Folgende soziale Infrastrukturen sollen im Quartier ausgebaut bzw. ergänzt werden: die Umsetzung eines neuen Grundschulstandorts im Südosten des Gebietes, die bauliche Erweiterung bestehender Kitas, die Sanierung und Weiterentwicklung der Paul-Lincke-Grundschule sowie der Gustave-Eiffel-Oberschule und die Sanierung und Qualifizierung von bestehenden Bolz- und Spielplätzen (aktuelle Stadtumbaumaßnahmen: Beauftragung einer Grün- und Freiflächenkonzeption.

10.6 Klärungsbedarf

Die Umsetzung der gesamtheitlichen Projektplanung bedarf der Verlegung und des Neubaus der Michelangelostraße. Der Verlauf der Tramtrasse befindet sich in der Prüfung.
Das Restitutionsverfahren ist für die landeseigenen Flächen bislang nicht abgeschlossen.
Der aktuell laufende Bürgerdialog (mit VertreterInnen der Bürgerschaft und Wohnungsmarktakteuren) hat die Erarbeitung eines neuen städtebaulichen Konzepts - welches von der breiten Mehrheit der Bürgerschaft mit getragen wird - zum Ziel.

10.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Im Jahr 2014 fand der städtebauliche Wettbewerb statt. Das Resultat wird aktuell innerhalb eines Bürgerdialogs ergebnisoffen weiterentwickelt. Der Dialog dauert voraussichtlich bis Anfang 2019. Im Juni 2018 finden Standortwerkstätten mit den oben genannten Vertretern statt. Ende 2018 / Anfang 2019 sollen die finalen Ergebnisse aus den Standortwerkstätten der Öffentlichkeit und Politik vorgestellt werden.

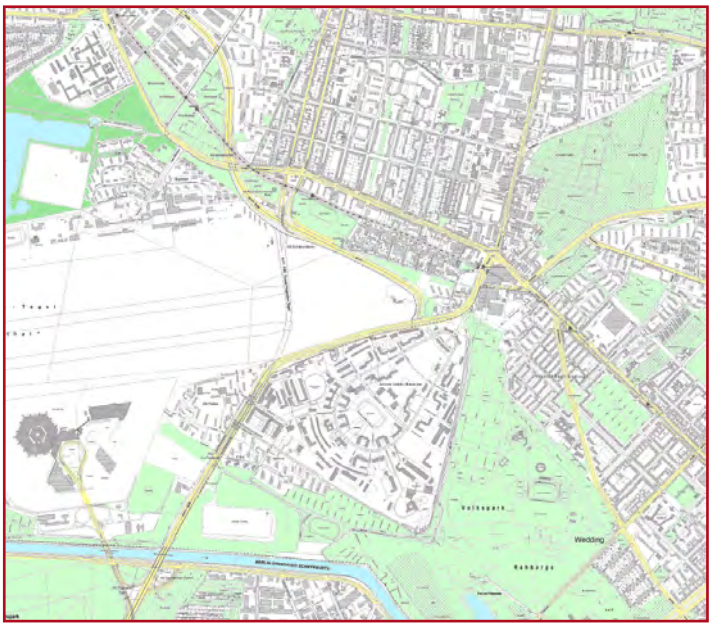
Für das Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße, welches das Projektgebiet flankiert ist eine Grün- und Freiflächenkonzeption beauftragt worden.

Ferner ist die Einbindung der sozial-ökologischen Quartierplanung im Rahmen eines BMBF Forschungsprojektes netWORKS 4 avisiert.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

11 | Schumacher Quartier

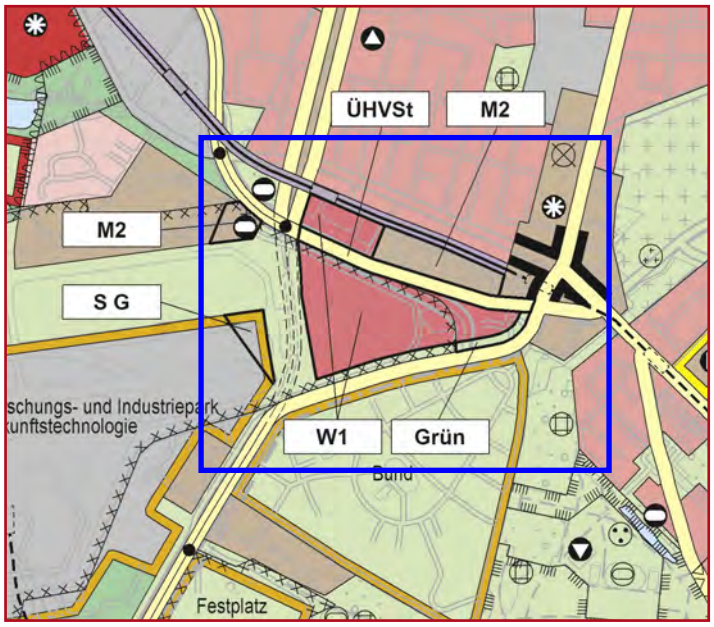
Reinickendorf - Tegel



Lageplan Schumacher Quartier in Berlin-Reinickendorf

Luftbild Schumacher Quartier

Flächengröße	ca. 48 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 5.000
Bebauungsplanverfahren / Zuständigkeit	B-Plan Nr.12-62 / SenStadt-Wohn	**Eigentums-verhältnisse**	überwiegend landeseigen Flächen (80%), restliche Flächen Bund und privat
Flächennutzungsplan	Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Grünflä-	**Baubeginn**	2021 (in Abhängigkeit vom Eröffnungstermin BER)



FNP Änderung Schumacher Quartier (im Verfahren)

Rahmenplan Schumacher Quartier

11.1 Siedlungsräumliche Einordnung

Der das Schumacher Quartier angrenzende Siedlungsraum ist durch die bestehende Flughafenfunktion und daraus resultierenden planerischen Restriktionen brüchig und heterogen. Eine Folge ist u.a., dass das Areal um den Kurt-Schumacher-Platz in seiner Funktion als Quartierszentrum und Einzelhandelsstandort stark geschwächt ist.

Nach Westen über das Flugfeld schließen sich direkt die Tegeler Stadtheide, der Forst Jungfernheide und der Tegeler See an.

11.2 Städtebauliche Zielsetzungen

Das Schumacher Quartier ist Teil der Nachnutzungsplanung für den Flughafen Tegel und soll in städtebaulich integrierter Lage die gründerzeitlichen Baustrukturen nördlich der Scharnweberstraße (nord-östlich) mit den Wohnsiedlungen der 50er Jahre, die Cité Guynemer (nord-westlich) und die Cité Pasteur (süd-westlich) städtebaulich miteinander verbinden.

Das Nachnutzungspotential des Flughafens Tegel soll ausgeschöpft werden, sobald die Schließung des Flughafens erfolgt. In Anbindung an bestehende Siedlungsstrukturen um den Kurt-Schumacher-Platz, östlich des Kurt-Schumacher-Damms und nördliche der Scharnweberstraße wird ein neues, gemischtes Stadtquartier entwickelt.

Dafür definiert die Charta Schumacher Quartier sieben Leitlinien, deren Einhaltung zur Erreichung der Entwicklungsziele und der hohen innovativen Ansprüche erforderlich ist. Die Leitlinien sind: Urbane Lebensräume; Wohnen für Alle; Stadtgrün und öffentlicher Raum; Offene Bildungslandschaft; Klimagerechte und wassersensible Quartiersentwicklung; Quartier mit umweltfreundlicher Mobilitätsgarantie sowie Kommunikation, Partizipation und Transparenz.

Die städtebauliche Struktur des Schumacher Quartiers ist Ergebnis des städtebaulich landschaftsplanerischen Wettbewerbs aus dem Jahr 2016. Sie ist durch eine blockrandständige Bebauung mit überwiegend 5-6 Vollgeschossen geprägt, die um eine quartiersinnere öffentliche Grünfläche angeordnet ist. Die Quartiersränder bestehen aus geschlossenen Blockstrukturen, die zum Kurt-Schumacher-Platz hin höher verdichtet sind. Es bilden sich klare städtebaulich raumbildende Kanten zu den umgebenen Hauptverkehrsstraßen Kurt-Schumacher-Damm und die geplante Neue Meteorstraße.

Die Gebäude werden durch öffentliche Grünflächen und Parkanlagen (insgesamt ca. 5 ha) ergänzt. Ein landschaftsplanerischer Wettbewerb für die Ausgestaltung der Grünflächen innerhalb des Schumacher Quartiers ist in Vorbereitung. Das Landschaftskonzept der benachbarten Tegeler Stadtheide wird weiterentwickelt und in 2018 ein Pflege- und Entwicklungskonzept für diesen großen neuen Landschaftsraum erstellt.

Die Baufelder am Kurt-Schumacher-Platz stärken als Kerngebietsflächen die Funktion des Stadtteilzentrums und ermöglichen neben Dienstleitung und Gewerbe auch die Integration von großflächigem Einzelhandel.

Die Entwicklung soll als abflussloses Quartier mittels Bewirtschaftung des Regenwassers durch u.a. Retentions- und Versickerungsanlagen sowie Retentionsdächer erfolgen und einen wesentlichen Beitrag zur Klimaschutzpolitik des Landes leisten. Hierbei sind auch die Versorgung über ein lokales Niedrigenergie- Wärmenetz und besondere energetische Anforderungen an die Hochbauplanungen wesentliche Aspekte bei der Quartiersentwicklung.

11.3 Wohnungspolitische Ziele

Das neue Stadtquartier wird 5.000 neue Wohnungen schaffen die sehr unterschiedliche Wohnungsbautypologien bieten. Dabei handelt es sich um 50% kommunalen Geschosswohnungsbau, um 40 % alternative Wohnmodelle, wie Genossenschaften, Baugruppen, Mehrgenerationenwohnen und 10% studentisches Wohnen. Der Anteil mietpreisgebundener Wohnungen soll beim kommunalen Wohnungsbau 50% der Wohnungen betragen und bei den übrigen Eigentümern (mit Ausnahme des studentischen Wohnens) 30% der Geschossfläche Wohnen.

11.4 Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird im Bestand von der Stadtautobahn A 111 mit den Anschlussstellen Kurt-Schumacher-Platz und Eichborndamm geprägt. Insbesondere der entlang der östlichen Grenze des Flughafengeländes verlaufende Autobahnzubringer (Anschlussstelle Kurt-Schumacher-Platz) zerschneidet das Plangebiet diagonal und behindert die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers an diesem Standort im Bestand. Maßgeblich für eine Entwicklung des Schumacher Quartiers als Wohnstandort ist der Rückbau des Autobahnzubringers und der Neubau einer vierspurigen Stadtstraße (Neue Meteorstraße) als Anbindung in die Innenstadt.

Das Schumacher Quartier soll als stellplatzreduziertes und autoarmes Wohnquartier entwickelt werden, in dem die Förderung des Fuß- und Radverkehrs im Vordergrund steht. Hierfür ist die Integration einer ÖPNV-Freihaltetrasse für eine langfristige Einbindung in das bestehende Netz vorzusehen. In die Betrachtung kommen hier die Verlängerung der U-Bahn vom Kurt-Schumacher-Platz und eine Tram-Erschließung von Süden.

11.5 Infrastruktur

Im Schumacher Quartier soll ein Bildungscampus entstehen, der eine Grundschule und eine weiterführende Schule mit Oberstufe sowie eine Kindertagesstätte und eine Jugendfreizeiteinrichtung an einem Standort zusammenfasst. Die sozialen Einrichtungen sind so dimensioniert, dass auch Bedarfe aus dem Umfeld des Plangebiets gedeckt werden können.

Weitere Kindertagesstätten sind in die Blockstrukturen bzw. Wohngebäude integriert, so dass im Schumacher Quartier insgesamt ca. 600 Kitaplätze vorgesehen werden können.

Für die zur baulichen Nutzung in Anspruch genommenen Flächen (insbesondere geschützte Biotopstrukturen § 28 NatSchG Bln Offentlandbiotope und Lebensräume von streng geschützten Arten z.B. Feldlerchen (EU-Recht) sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der benachbarten Tegeler Stadtheide und auf Flächen der Berliner Stadtgüter vorgesehen.

11.6 Klärungsbedarf

Die Entwicklung des Wohnungsbaupotenzials steht – aufgrund der Lage im Lärm-Wirkungsbereich – im Zusammenhang mit der weiteren Zukunft des Flughafens Tegel. Erwirken der Entwidmung des Autobahnzubringers A 111 als Voraussetzung für den Rückbau und die Errichtung der neuen Stadtstraße. Eine mögliche Entwidmung der Anschlussstelle Kurt-Schumacher-Damm steht in Abhängigkeit von einem Verkehrsgutachten, welches die verkehrliche Machbarkeit belegt. Dieses wird im Auftrag von TegelProjekt erarbeitet. Die Zustimmung des BMVI für den Rückbau ist erforderlich.

Für die Neue Meteorstraße muss eine ausreichend große Fläche für die Regenwasserbewirtschaftung planerisch gesichert oder andere geeignete Maßnahmen zur Reinigung der Straßenabwässer ergriffen werden, um die Wasserqualität des Flughafensees zu verbessern.

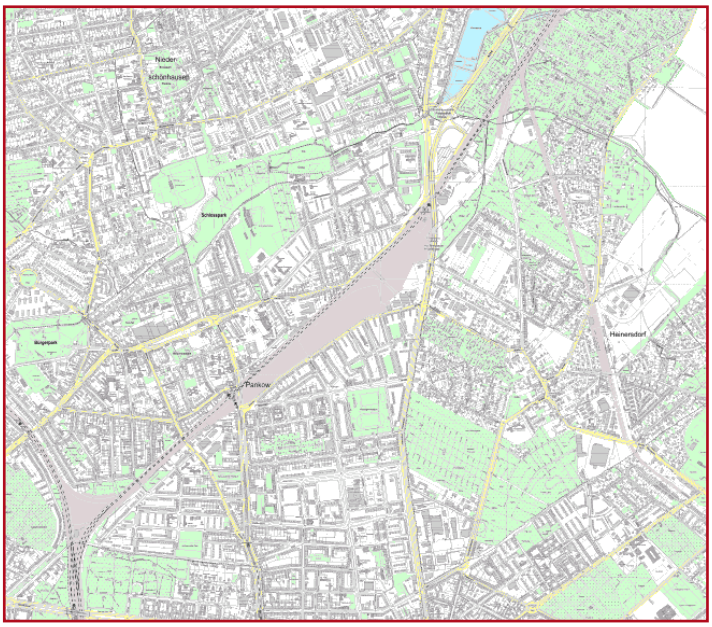
11.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Die Änderung des Flächennutzungsplans wurde ausgesetzt, um eine Synchronisation mit dem B-Planverfahren 12-62 zu erreichen. Ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb wurde im Frühjahr 2016 durchgeführt. Der Qualifizierungsprozess mit Ergebnis des städtebaulichen Rahmenplans wurde im September 2017 abgeschlossen. Die Erarbeitung eines Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes wurde begonnen. Dies beinhaltet u.a. Maßnahmen zur Vernetzung mit dem Umfeld sowie zur Aufwertung und Erweiterung der Infrastruktur in der Nachbarschaft. Das Bebauungsplanverfahren wurde eingeleitet. Der Aufstellungsbeschluss erfolgte am 26.10.2016. Die Wiederaufnahme des Bebauungsplanverfahren erfolgt im Herbst 2018.

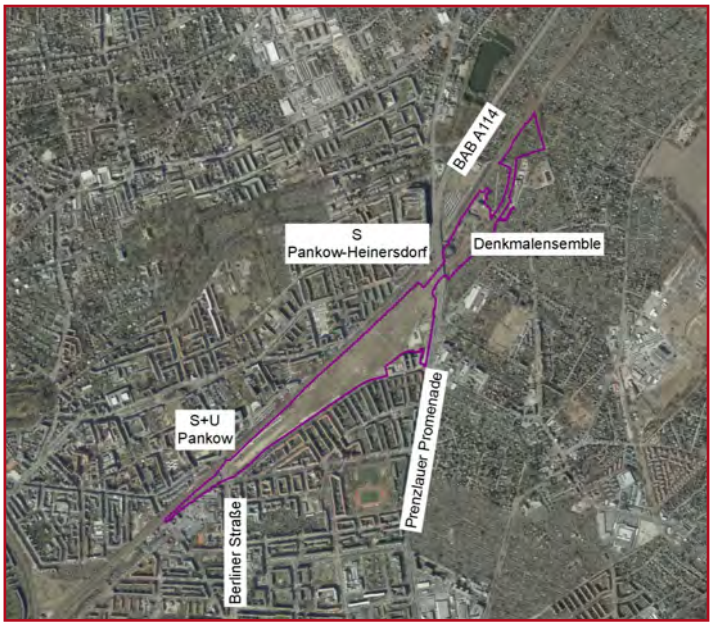
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

12 | Rangierbahnhof Pankow

Pankow - Pankow

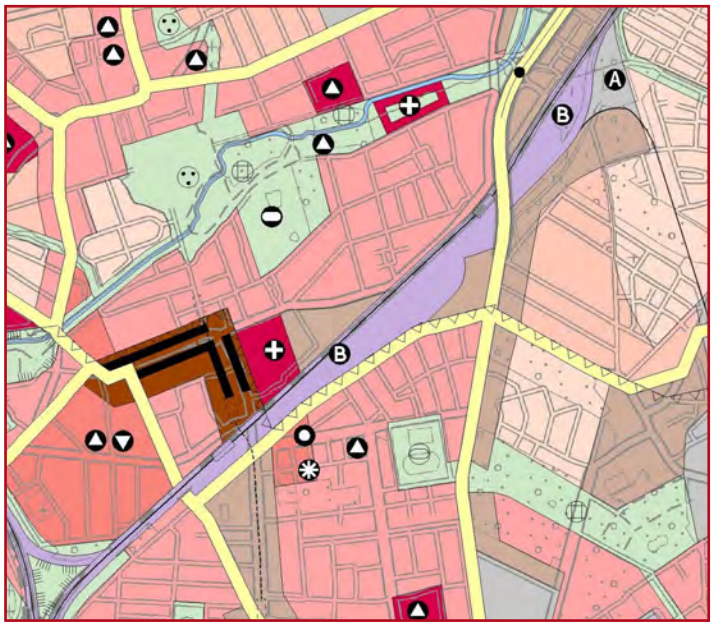


Lageplan Rangierbahnhof Pankow in Berlin-Pankow



Luftbild Rangierbahnhof Pankow

Flächengröße	ca. 38 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	1.500 bis ca. 2.000
Bebauungsplanverfahren	Bezirk Pankow	**Eigentumsverhältnisse**	privat, Deutsche Bahn
Flächennutzungsplan	Bahnfläche; FNP Änderungs-verfahren für Herbst 2019	**Baubeginn**	ca. 2021



FNP Rangierbahnhof Pankow

Beispielvariante aus der Leitbildentwicklung

12.1 Stadträumliche Einordnung

An der Breite Straße / Berliner Straße liegt das Hauptzentrum Pankow. Das südöstlich davon gelegene Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow an der Granitzstraße wird seit Jahren nicht mehr für Bahnbetriebszwecke genutzt, liegt überwiegend brach und ist zum größten Teil bereits eisenbahnrechtlich entwidmet. Die Fläche erstreckt sich entlang der Bahnstrecke Gesundbrunnen – Bernau zwischen Mühlenstraße und der ehem. Industriebahntrasse der Niederbarnimer Eisenbahn im Bereich Heinersdorf. Östlich der Heinersdorfer Brücke stehen einige denkmalgeschützte Bahnbetriebsgebäude. Die Fläche zeichnet sich durch ihre zentrale Lage in Pankow, im Anschluss an das Wohngebiet Kissingenviertel und in direkter Nähe zum Hauptzentrum Breite Straße aus. Mit den Bahnhöfen S+U Pankow und S Pankow-Heinersdorf sowie mehreren Straßenbahn- und Buslinien ist sie mit dem ÖPNV hervorragend erschlossen.

12.2 Städtebauliche Zielsetzungen

Die Fläche soll neu genutzt und mit den benachbarten Stadträumen verknüpft werden. Im Rahmen einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist vorgesehen, die bisher nicht nutzbare Fläche für den innerstädtischen Wohnungsbau zu nutzen, das Hauptzentrum Breite Straße auch als Standort für Fachmärkte zu stärken und in das Netz der öffentlichen Räume der Stadt einzubinden. Die notwendige schulische und verkehrliche Infrastruktur soll entwickelt werden, die Grünflächen und Erschließungsflächen sollen qualifiziert werden.

12.3 Wohnungspolitische Ziele

Das Projekt dient der Mobilisierung von Wohnbauflächen in innerstädtischer Lage und entspricht dem Planungsziel des Vorrangs der Innenentwicklung. Es soll ein durchmischtes Stadtquartier entstehen mit ca. 1.500 bis 2.000 Wohneinheiten und einer Einzelhandelskonzentration am S– Bahnhof Pankow. Das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung wird angewendet, der Anteil mietpreisgebundenen Wohnraums liegt entsprechend bei 30 Prozent der Wohnfläche.

12.4 Verkehrliche Erschließung

Vor dem Hintergrund der im Kfz-Verkehr hoch belasteten Situation im Gebiet ist in den anstehenden Bebauungsplänen die Frage nach der verkehrlichen Erschließung zu klären. Zur Förderung des Umweltverbunds soll das neue Stadtquartier fußgängerfreundlich erschlossen und mit den südlich und nördlich angrenzenden Bestandsgebieten durch Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer vernetzt werden. Zwischen Neumannstraße und Hadlichstraße ist eine Tunnelverbindung für Fußgänger und Radfahrer geplant. In unmittelbarer Nähe zur U-Bahn soll ein Fahrradparkhaus für 1.000 Fahrräder vorgesehen werden. Grundlage für die Bestimmung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen und -flächen ist ein noch zu erarbeitendes Mobilitätskonzept. Eine Straßenbahn-Anbindung bzw. -erschließung wird derzeit in der Untersuchung für eine Straßenbahntangente Weißensee-Pankow geprüft.

12.5 Infrastruktur

Zwischen Mühlenstraße und Berliner Straße soll der Abschnitt als Grünfläche mit Durchwegung entwickelt werden.
Ein Standort für eine 3-zügige Grundschule mit einer Grundstücksgröße von ca. 11.000 m² ist vorgesehen.
Im Rahmen städtebaulicher Verträge gemäß „Berliner Modell“ wird die Anzahl an Kita-Plätzen vereinbart.

12.6 Klärungsbedarf

Das Bezirksamt Pankow von Berlin hat im September 2017 drei städtebauliche Varianten zur Leitbildentwicklung (LBE) erarbeiten lassen, welche derzeit gemeinsam mit dem Investor weiterentwickelt werden.
In diesem Zusammenhang sind die verkehrliche Erschließung des neuen Quartiers, die Ausgestaltung der Einzelhandelsflächen, der Umgang mit dem denkmalgeschützten Bestandsgebäuden und die Einbindung in ein Verkehrskonzept für den Nordost-Raum Berlins zu klären.
Der Investor wird ein Mobilitätskonzept für sämtliche Nutzungen auf der Fläche erarbeiten.

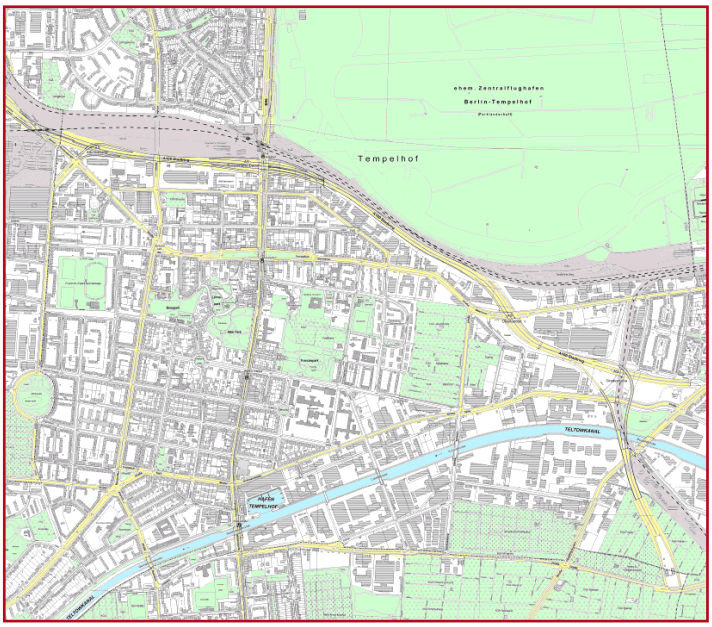
12.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Im April 2018 wurde nach mehrjährigen Verhandlungen zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, dem Bezirk Pankow sowie dem Grundstückseigentümer eine Grundsatzvereinbarung über die Entwicklung des Quartiers abgeschlossen.
Eine Verkehrsuntersuchungfür die Weiterführung der FNP-Änderung ist erforderlich und muss noch beauftragt werden.
Ein Nachweis der städtebaulichen Verträglichkeit der Verkaufsflächen für zentrenrelevante Sortimente im Bebauungsplanverfahren ist erforderlich und muss noch beauftragt werden.
Öffentliche Auslegung des Verfahrens zur Änderung des FNP (frühzeitige Beteiligung 26.09. - 28.10.16) ist vor diesem Hintergrund in der zweiten Hälfte 2019 vorgesehen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | be Berlin

13 | Neue Mitte Tempelhof

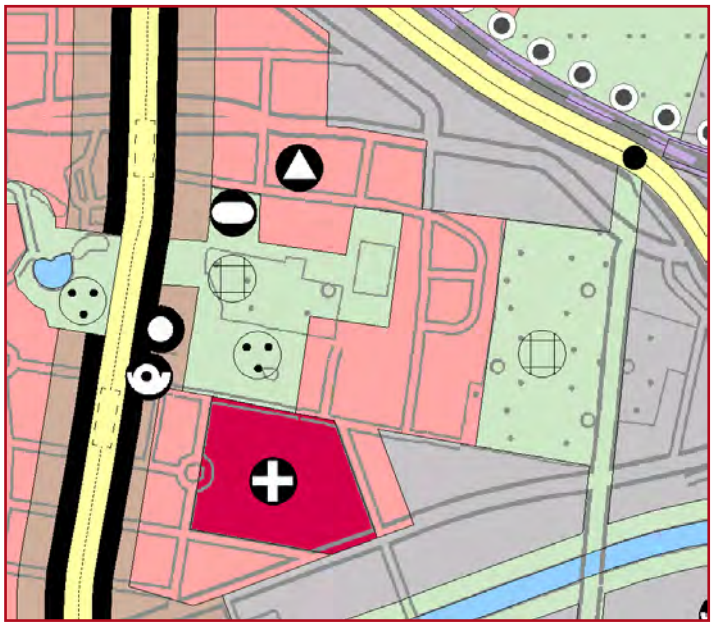
Tempelhof-Schöneberg - Tempelhof



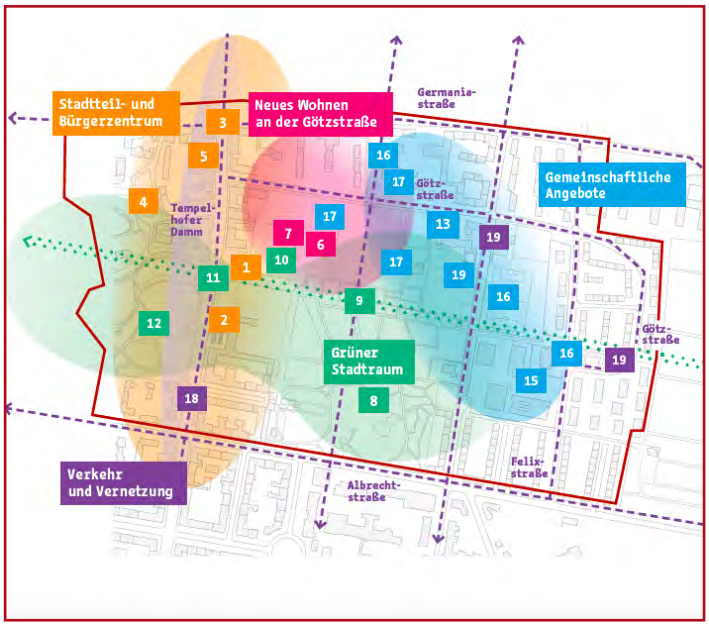
Lageplan Neue Mitte Tempelhof in Berlin-Tempelhof

Luftbild Neue Mitte Tempelhof

Flächengröße	Kernbereich 20 ha, Untersuchungsgebiet ca. 55 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	ca. 500
Bebauungsplanverfahren	VU gemäß § 141 BauGB; B-Plan 7-82 / SenStadtWohn	**Eigentumsverhältnisse**	landeseigen (Kernbereich), im VU-Gebiet gemischte Eigentümerstruktur
Flächennutzungsplan	Misch-,Wohn-, Grünflächen, Infrastruktur	**Baubeginn**	2026



FNP Neue Mitte Tempelhof



Übersichtsplan Neue Mitte Tempelhof

13.1 Stadträumliche Einordnung

Das rund 55 Hektar große Untersuchungsgebiet befindet sich am Rand der Berliner Innenstadt südlich der Ringbahn und erstreckt sich rund um das Rathaus Tempelhof vom Lehne-, bzw. Alten Park westlich bis zur Götzstraße östlich des Tempelhofer Damms. Der Bereich rund um das Rathaus zeichnet sich durch seine besondere stadträumliche Lagegunst aus. Er ist zentral gelegen und gut erschlossen. Der Tempelhofer Damm hat die Funktion eines Stadtteilzentrums und dient der Versorgung mit lokalen Angeboten, wie auch der Bereitstellung überörtlicher öffentlicher und gewerblicher Funktionen. Die vielfältigen Parks und Grünanlagen sowie der alte Dorfkern sind für diesen Bereich prägend.

13.2 Städtebauliche Ziele

Ziel ist, die Zentralität des Bereichs aufgrund seiner Bedeutung für den Ortsteil Tempelhof zu stärken, den öffentlichen Gebäudebestand zu erneuern und Flächen für geförderten Wohnungsbau zu schaffen. Dies betrifft insbesondere den Kernbereich (rd. 20 ha) zwischen Götz- und Albrechtstraße mit den öffentlichen Funktionen Rathaus Tempelhof, Polizei, Stadtbad Tempelhof und Bezirkszentralbibliothek (BZB). Darüber hinaus sollen Wegeverbindungen für Fuß- und Radverkehr verbessert und die Querung des Tempelhofer Dammes am neuen Stadtplatz vor Rathaus/Bibliothek attraktiver werden.

Im Zuge dieser Aufwertungsmaßnahmen besteht die Möglichkeit, Flächen für notwendigen Wohnungsneubau zu schaffen. Zur Umsetzung sowie zur städtebaulichen Aufwertung und Stärkung des Gesamtgebiets soll ein Stadtumbaugebiet nach §171b BauGB festgelegt werden. Das städtebaulich-funktionale Entwicklungskonzept beinhaltet 20 Umsetzungsprojekte, die teilweise durch den Stadtumbau (ko-) finanziert werden sollen.
Zielsetzung ist bei der Gesamtplanung, im Bereich der Freiraumplanung die vorhandenen Freiflächen ökologisch aufzuwerten und für die Erholungsnutzung zu qualifizieren und zu vernetzen.

13.3 Wohnungspolitische Ziele

Auf den landeseigenen Flächen können nach Realisierung der Ersatzbauten der öffentlichen Funktionen in etwa 500 neue Wohneinheiten (ca. 50.000 m² BGF) realisiert werden. Das Ziel ist, bezahlbare Wohnungen durch den Einsatz von sozialer Wohnraumförderung im Zusammenhang mit dem Berliner Modell sowie gemischten Eigentümerstrukturen zu realisieren.

13.4 Verkehrliche Erschließung

Das Gebiet ist sehr gut durch den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) erschlossen. Über den Tempelhofer Damm (B 96) in Nord-Süd-Richtung bzw. Germaniastraße/Alt-Tempelhof in Ost-West-Richtung ist das Gebiet gut angebunden und übergeordnete Verkehrswege schnell erreichbar. Es besteht insbesondere am Tempelhofer Damm Handlungsbedarf hinsichtlich der Umweltauswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens, fehlender Radwege und der Beschaffenheit des öffentlichen Raums. Zusätzliche Verkehre, die aus dem geplanten Wohnungsneubau resultieren, können voraussichtlich mit geringen Umbaumaßnahmen am Knotenpunkt Tempelhofer Damm / Götzstraße bewältigt werden.

13.5 Infrastruktur

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung werden die vorhandenen öffentlichen Einrichtungen saniert bzw. ersetzt und das Angebot an kulturellen Nutzungen erheblich erweitert:

Die vorhandene Bezirkszentralbibliothek am Tempelhofer Damm soll abgebrochen und in einem Neubau mit weiteren Raumangeboten für Volkshochschule, Musikschule und Kunst, Kultur, Museen als integrierter „Kultur- und Bildungsbaustein“ am Tempelhofer Damm errichtet werden. Mit einem modernen, bedarfsgerechten Programm erhält das Gebiet einen öffentlich genutzten Ort von überbezirklicher Strahlkraft. Für Polizei und Stadtbad sollen Ersatzbauten in der Götzstraße geschaffen werden. Durch diese Verlagerung werden die Flächenpotenziale für die Schaffung von Wohnungen an der Götzstraße geschaffen.

Mit der geplanten Rathauserweiterung wird auf den dringenden Flächenbedarf an bezirklichen Verwaltungsflächen im Bezirk reagiert und im Zusammenspiel mit dem geplanten Kulturbaustein der Bereich rund um das Rathaus baulich und programmatisch gestärkt.

Die vorhandenen Schulen können den durch den geplanten Wohnungsbau entstehenden Mehrbedarf voraussichtlich abdecken. Die Paul-Simmel-Grundschule ist stark sanierungsbedürftig, Mittel für Modernisierung und Teilabriss/ Neubau von Gebäudeteilen sind in SIWANA eingestellt (ab 2021). Mit der Sanierung des Luise-Henriette-Gymnasiums wurde begonnen. Den bestehenden und aus dem Wohnungsneubau resultierenden Bedarfen an KiTa- Plätzen und Angeboten für die Jugendarbeit soll durch eine (kombinierten) Neubau entsprochen werden.

13.6 Klärungsbedarf

Nach Senatsbeschluss ist die endgültige Absicherung der Finanzierung der jeweiligen öffentlichen Gebäude (Ersatzbauten) durch die zuständigen Senatsverwaltungen vorzunehmen.

Durch die Verlagerung des Schwimmbades und des Polizeistandortes sollen insgesamt 17 Parzellen an der Götzstraße in den KGA "Friede und Arbeit" und "Germania" in Anspruch genommen werden. Der Bezirksverband Tempelhof und die Pächter sind darüber bereits informiert. Im Zuge der weiteren Konkretisierung sollen im Rahmen eines Umzugsmanagements Ersatzflächen und Entschädigungen nach BKleinG bereit gestellt werden.

13.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Im verwaltungsinternen Abstimmungsprozess wurde für öffentlichen Gebäude (BZB, Polizei, Stadtbad) die Option Abbruch/Neubau an einem anderen Standort im Gebiet favorisiert. Die Unterlagen für den Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen befinden sich in der finalen Abstimmung. Es erfolgt zunächst der Beschluss des BA Tempelhof-Schöneberg über den Bericht der vorbereitenden Untersuchungen als Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK). Dies ist Voraussetzung für die Festlegung des Stadtumbaugebiets. Im Anschluss an den BA- Beschluss wird die eine Beschlussvorlage über die Festsetzung des Stadtumbaugebiets in den Senat eingebracht. Es ist beabsichtigt, für das Gebiet einen Bebauungsplan von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung aufzustellen, der durch SenStadtWohn erarbeitet wird.

14. Juni 2016 erfolgte ein Senatsbeschluss zur Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB (VU) für ein Stadtumbaugebiet nach §171b BauGB. Parallel zu VU wurde eine architektonisch-städtebaulichen Machbarkeitsstudie zur Ermittlung und Bewertung der Modernisierungsbedarfe und Entwicklungsoptionen für die betroffenen öffentlichen Gebäude (Bearbeitungsdauer bis Juni 2018) beauftragt und weitere begleitende Studien (Verkehr/Mobilität, Landschaftsökologie, Regenwasserbewirtschaftung, Energiekonzept) durchgeführt.

Nach Senatsbeschluss ist die Abstimmung mit betroffenen Senatsverwaltungen und Bezirk zu Finanzierung / Bedarfsdarstellung vorzunehmen.

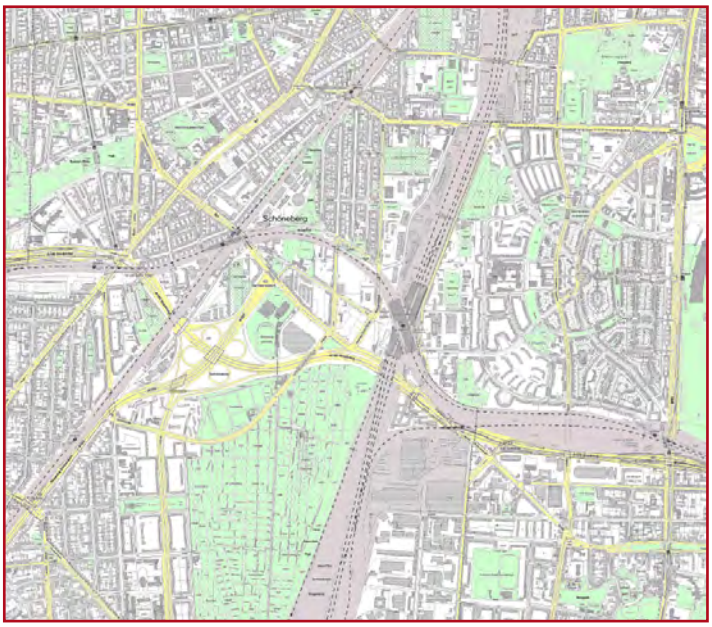
Die Beschlüsse von Bezirksamt und Senat über das Integrierte Stadtentwicklungskonzept und Stadtumbaugebiet nach §171b BauGB werden voraussichtlich Mitte 2018 gefasst.

Weitere Schritte sind die Aufstellung eines Bebauungsplans für den Kernbereich des Gebiets.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen | Berlin

14 | Südkreuz

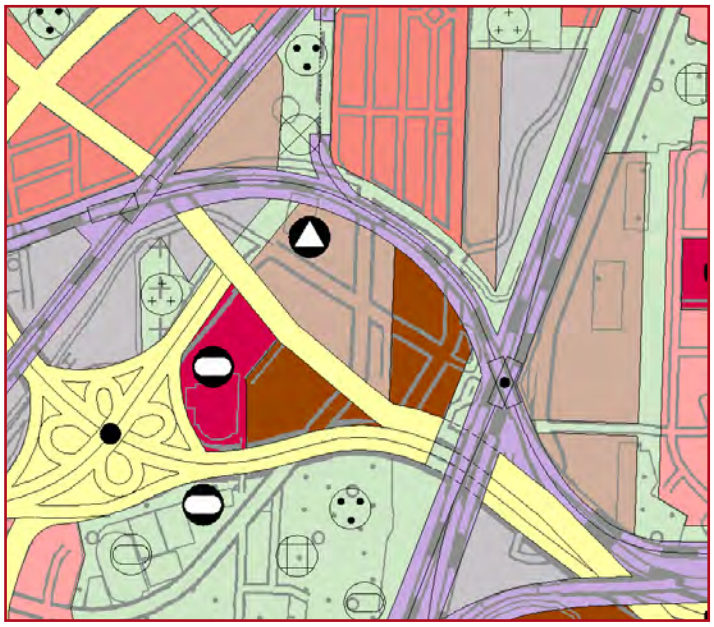
Tempelhof-Schöneberg - Schöneberg



Lageplan Südkreuz in Berlin-Schöneberg

Luftbild Südkreuz

Flächengröße	22 ha	**Anzahl Wohneinheiten**	1.200-1.400
Bebauungsplanverfahren	9 B-Pläne: 7-73 VE, 7-74, 7-75, 7-47, 7-81 VE, 7-29, XI-231abc, XI-231 abb, XI-231 aba / Bezirk Tempelhof-Schöneberg	**Eigentums-verhältnisse**	Gemischt (privat und landeseigen)
Flächennutzungsplan	gemischte Baufläche	**Baubeginn**	2018



FNP Südkreuz

Rahmenplan Südkreuz(roedig.schop architekten)

14.1 Stadträumliche Einordnung

Das 22ha große Gebiet befindet zwischen dem Bahnhof Südkreuz und dem S-Bahnhof Schöneberg und wird nordöstlich und südwestlich jeweils durch die Verkehrstrassen der Ringbahn / Anhalter und Dresdener Bahn und des Sachsendamms städtebaulich als Quartier eingegrenzt. Es ist durch eine verkehrlich privilegierte Lage am Bahnknoten Südkreuz und die direkte Autobahnanbindung an den Stadtring A100 und die A103 gekennzeichnet. Bislang waren die Flächen im Gebiet durch eine ökonomisch weniger starke gewerbliche Nutzung geprägt. Eine koordinierte Umnutzung wird seit einigen Jahren durch Maßnahmen des Stadtumbaus begleitet.

14.2 Städtebauliche Zielesetzungen

Ein wesentliches städtebauliches Ziel ist die Umnutzung der heterogenen Strukturen zu einem lebendigen städtischen Quartier mit einer klassischen Berliner Blockrandbebauung und einer Mischnutzung aus Dienstleistungs- und Wohnfunktionen. Kernstück dieses Konzepts ist der Ausbau des Tempelhofer Weges zu einer als Allee angelegten fußgängerfreundlichen Stadtstraße mit angelagerten Stadtplätzen. Darüber hinaus ist die Ergänzung des öffentlichen Wegenetzes durch blockinterne öffentlich nutzbare Räume vorgesehen. Städtebauliche Hochpunkte markieren die jeweiligen Eingänge an den Bahnhöfen Südkreuz und Schöneberg.

14.3 Wohnungspolitische Ziele

Wohnungspolitische Ziele werden für den westlichen Bereich des Baufeldes 2/3 sowie für die Baufelder 5, 6 und 8 verfolgt. Eine besondere Rolle kommt dem landeseigenen Baufeld 2/3 zu. Die landeseigene Wohnungsbaugesellschaft Gewobag realisiert dort ca. 200 Wohnungen. Weitere Grundstücke werden per Konzeptverfahren an Baugruppen, soziale Träger und Genossenschaften vergeben.

14.4 Verkehrliche Erschließung

Das neue Stadtquartier ist über den Bahnhof Südkreuz an den Fernverkehr und über die S-Bahnhöfe Südkreuz und Schöneberg an die S-Bahn angebunden. Straßenseitig ist die Erschließung über den Sachsendamm und die A 100 / A 103 sichergestellt. Des Weiteren ist das Gebiet an den Radfernweg Berlin–Leipzig sowie an das ÖPNV-Busliniennetz angeschlossen. In der Planung ist die Herstellung einer Planstraße vom Tempelhofer Weg zur Torgauer Straße für die Erschließung des EUREF-Campus' sowie als Nord-Süd-Durchwegung zum Cheruskerpark für den Fuß- und Radverkehr.

14.5 Infrastruktur

Im Zuge der Quartiersentwicklung wird die Teske-Grundschule reaktiviert und erweitert sowie durch Sport- und Spielflächen ergänzt. In den Baufeldern 2/3 sowie 5 werden mit den Wohnungsbauvorhaben Kindertagesstätten errichtet (im städtebaulichen Vertrag gesichert). Im Baufeld 5 sind im Erdgeschoss Flächen für Einzelhandel vorgesehen (im städtebaulichen Vertrag gesichert). Im Baufeld 2/3 sind Flächen für öffentlichkeitswirksame Nutzungen und soziale Einrichtungen in den dem Platz zugewandten Erdgeschosszonen vorgesehen und über die Konzeptverfahren gesichert.

14.6 Klärungsbedarf

14.7 Arbeitsstand / Zeitplan

Die Standortentwicklung wird seit 2005 durch Fördermittel aus dem Programm Stadtumbau West unterstützt.

Für die Baufelder 1 (B-Plan 7-47), 2/3 (B-Plan 7-75), 5 (B-Plan 7-81 VE) und den östlichen Bereich des Baufelds 8 (B-Plan 7-73 VE und B-Plan 7-74) liegen konkrete Investitionsabsichten vor. Die BVV hat für diese Flächen die Aufstellung von Bebauungsplänen beschlossen. Für das Baufeld 4 wird die planungsrechtliche Sicherung eines Kerngebietes über den B-Plan XI-231abb angestrebt, dessen Aufstellung jedoch noch nicht beschlossen wurde.

Die sukzessive Realisierung der Bauvorhaben wird ab 2018 erfolgen.