

18. Wahlperiode

**Mitteilung – zur Kenntnisnahme –**

---

**Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere**

Drucksachen 18/0724, 18/0858, 18/1292, 18/1633 und 18/2115 – Vierter Bericht –

---



Der Senat von Berlin  
StadtWohn IV D 43 / IV D 28  
Tel.: 90139-4206 / 4817

An das

Abgeordnetenhaus von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

Mitteilung

-zur Kenntnisnahme -

über

### **Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere**

- Drucksachen Nrn. 18/0724 und 18/0858, 18/1292, 18/1633, 18/2115 - Vierter Bericht

---

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 mit ca. 40 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 Bebauungsplänen 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 ergänzender Finanzierung 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 m<sup>2</sup> /EW, siedlungsnaher Freiraum: 7 m<sup>2</sup>/EW, ein Kleingarten pro acht Geschosswohnungen (17m<sup>2</sup>/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 erforderlichen sozialen 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:

Mit dem dritten Bericht über die „Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere“, der dem Abgeordnetenhaus am 16. August 2019 vorgelegt wurde, wurde eine jährliche Berichterstattung – jeweils zum 30. Juni – festgelegt. Seitdem wurde die Anzahl der neuen Stadtquartiere durch Aufnahme der Quartiere „Siemensstadt 2.0“ und „Gut Hellersdorf“ auf 16 erhöht. Die Anzahl der geplanten Wohneinheiten erhöht sich entsprechend um 2.750 bzw. 1.450 auf insgesamt über 50.500.

Angesichts der aktuellen Ausnahmesituation im Zusammenhang mit dem neuartigen Corona-Virus sind, u.a. aufgrund der Einschränkungen von Versammlungen z.B. im Rahmen erforderlicher Bürgerbeteiligungen, Verzögerungen zu erwarten, die derzeit noch nicht abschließend abgeschätzt werden können.

Auch hinsichtlich der Entwicklungen am bzw. bei der Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt sind Veränderungen zu erwarten. Im derzeitigen frühen Stadium des Pandemiegeschehens ist nicht abschätzbar, wie die wirtschaftliche Entwicklung verlaufen wird. Davon wird jedoch auch die Bevölkerungsentwicklung beeinflusst, weil Migration vielfach wirtschaftlich bedingt ist. Sowohl die Entwicklungsparameter der Wirtschaft wie auch der Bevölkerung stehen in sich und untereinander in komplexen Wechselwirkungen.

Berlins Wohnungsmarkt ist – unabhängig von der Pandemie – sehr angespannt, es fehlen insbesondere bezahlbare Wohnungen. Durch die COVID-19-Pandemie kann sich die Situation verschärfen, falls die Neubautätigkeit insbesondere privater Investoren zurückgefahren werden sollte. Durch die zu erwartenden wirtschaftlichen Pandemie-Folgen wird ferner die Zahlungsfähigkeit der privaten Haushalte beeinträchtigt (Arbeitslosigkeit, stagnierende Einkommen etc.). Dies erschwert somit die Lage für diese Haushalte auf dem Wohnungsmarkt. Zudem könnte gleichzeitig eine wirtschaftsbezogene Zuwanderung aus

anderen europäischen Regionen, in denen die wirtschaftlichen Pandemiefolgen noch stärker sind, eintreten.

Die aktuelle Pandemie-Lage führt somit zu einer Ungewissheit in Bezug auf die mittel- bis langfristige Wohnungsnachfrage. Für eine Validität der getroffenen Annahmen zum Wohnungsneubaubedarf spricht, dass sich der Neubaubedarf zu einem erheblichen Umfang aus dem Nachholbedarf der Jahre 2013-2018 speist. Die migrations-bedingte Wohnungsnachfrage ist ein weiterer Faktor.

Mit den 16 neuen Stadtquartieren wird ein bedeutsamer gesamtstädtischer Beitrag für bezahlbare, gemeinwohlorientierte Wohnungen geleistet, um sowohl die quantitative Nachfrage als auch die wirtschaftlichen, einkommensbezogenen Pandemiefolgen zu bewältigen.

Für den vorliegenden vierten Bericht wurden die Exposés mit Stand Anfang April 2020 inhaltlich aktualisiert.

Für das Stadtquartier „Blankenburger Süden“ wurde Ende 2019 ein kooperatives städtebauliches Werkstattverfahren mit vier interdisziplinären Planungsteams gestartet. Auf der Basis der vier Testplanungen wird im Anschluss an das Werkstattverfahren ein Struktur- und Nutzungskonzept für den Fokusraum (ca. 150 ha) erarbeitet, welches die Grundlage für die Fortführung und den Abschluss der Vorbereitenden Untersuchungen darstellt. Parallel zum Werkstattverfahren wird zudem ein Grundlagenkonzept für nachhaltige Mobilität im neuen Stadtquartier erarbeitet, welches insbesondere Maßnahmen zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität beinhaltet. Für den geplanten Schulstandort an der Heinersdorfer Straße wurde die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden abgeschlossen. Zudem wurden die erforderlichen Fachgutachten erstellt. Der naturschutzrechtliche Ausgleich soll über das erste Ökokonto-Pilotprojekt in der Malchower Auenlandschaft erfolgen. Weiterhin wurde in 2019 eine Orientierende Boden- und Baugrunduntersuchung auf dem ehemaligen Rieselfeld und dem ehemaligen FHTW-Standort am Blankenburger Pflasterweg durchgeführt. Bis Ende 2020 wird diese Untersuchung auch für den Bereich des Gewerbegebietes Heinersdorf vorliegen.

Für das Stadtquartier „Buch“ hat die SenStadtWohn nach erfolgter FNP-Änderung zu Jahresbeginn 2020 aufgrund des dringenden Gesamtinteresses Berlins gemäß § 7 AGBauGB die Zuständigkeit für die konkretisierende Planung übernommen. Es wurden erste Fachuntersuchungen sowie ein informelles Rahmenplanverfahren gestartet, welches auch ein städtebauliches Gutachterverfahren beinhaltet. Darüber hinaus ist der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan in Vorbereitung.

Im Projekt „Buckower Felder“ wurde das Bebauungsplanverfahren abgeschlossen. Mit Inkrafttreten der Rechtsverordnung zum Bebauungsplan im August 2019 trat auch der städtebauliche Vertrag in Kraft. Ein von der Stadt und Land beauftragtes städtebauliches Vertiefungsverfahren für den nordwestlichen Block VII, in dem eine Quartiersgarage, Kita, Jugendfreizeiteinrichtung und Wohnen angesiedelt werden, wurde abgeschlossen. Das seit Juni 2019 unter der Federführung der Stadt und Land laufende Konzeptverfahren zur Vergabe von 20% der Grundstücke an gemeinwohlorientierte Dritte soll spätestens Ende August 2020 abgeschlossen werden.

Im Stadtquartier „Europacity“ sind keine neuen Entwicklungen zu verzeichnen; die Entwicklung ist bereits sehr weit fortgeschritten.

Die Planungen, Bauvorbereitungen und konkreten Bauprojekte im Quartier „Wasserstadt Berlin-Oberhavel“ werden sowohl seitens der landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften als auch der privaten Investoren kontinuierlich fortgeführt und umgesetzt: mehrere Hundert Wohnungen können ab Mitte des Jahres bezogen werden; auf der Grundlage eines städtebaulichen Wettbewerbes der Gewobag wurde im Dezember 2019 der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Rhenaniastraße“ mit rund 900 WE gefasst und parallel hierzu das notwendige FNP-Änderungsverfahren fortgeführt. Zur weiteren Versorgung der Bevölkerung mit Frei- und Grünflächen gibt es Bemühungen des Landes Berlin die Nordhälfte der Insel Eiswerder von der BIMA anzukaufen und durch den Bezirk Spandau als öffentliche Parkanlage sowie als Vereins- und Kulturgelände zu entwickeln.

Die Entwicklung des nachbarschaftlichen Quartiers „Das Neue Gartenfeld“ mit einer vielfältigen Mischung von Trägerschaften und generationsübergreifenden Wohnformen schreitet voran. Dabei werden die unter Denkmalschutz stehenden Industriehallen mit integriert. Derzeit finden Abstimmungen zur verkehrlichen Erschließung vor allem durch den ÖPNV sowie die erforderliche Anbindung an die Wasserstadt Oberhavel einschließlich der Regenentwässerung statt. Im Sommer 2020 ist im Rahmen der Bebauungsplanung die erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB geplant.

Im Stadtquartier „Johannisthal / Adlershof“ werden die Planungen und Baumaßnahmen kontinuierlich fortgesetzt: Im Jahr 2019 ist der Baubeginn für zwei neue Wohnquartiere mit insgesamt 900 Wohnungen, die von der HOWOGE errichtet werden, erfolgt. Zudem wurde der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan 9-15b-1 zum Bau einer neuen Grundschule gefasst und eine gebietskonkrete Verkehrsprognose als Grundlage für verkehrliche Untersuchungen im Rahmen weiterer Planungsverfahren vorgelegt.

Für das Stadtquartier „Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick“ wurde im Oktober 2019 der grundlegende Senatsbeschluss über Durchführung und Finanzierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gefasst. Die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs erfolgte am 12. Mai 2020 per Senatsbeschluss. Parallel wurden die erforderlichen vorbereitenden Planungen für das Stadtquartier fortgesetzt, insbesondere für den Eingangsbereich Stellingdamm, die Fortsetzung der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Beauftragung von Entwicklungsträger und Planungsdienstleister sowie die Erarbeitung einer Projektstruktur für die Gesamtmaßnahme. Für den Bebauungsplan zum Bau einer Grundschule im nördlichen Teil des Gebiets wurde im Dezember 2019 der Aufstellungsbeschluss gefasst.

Im Quartier „Lichterfelde Süd“ wurde die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB im ersten Quartal 2019 durchgeführt. Derzeit werden zu den Themen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Waldausgleich, Denkmalschutz und Bodenschutz vertragliche Vereinbarungen geschlossen. Den nächsten formalen Planungsschritt stellt die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im 2. Halbjahr 2020 dar.

Der seit Anfang 2017 laufende Bürgerdialog bezüglich des Stadtquartiers „Michelangelostraße“ wurde im Mai 2019 im Rahmen einer Ausstellung abgeschlossen. Im Ergebnis konnte zum einen eine Annäherung an eine Vorzugsvariante zur Entwicklung des Quartiers erreicht werden und zum anderen wurde ein grober Zeitplan kommuniziert, der eine Entwicklung aller technischen und verkehrlichen Erschließungsmaßnahmen sowie den Neubau einer Grundschule bis 2029 vorsieht. Parallel soll die Umsetzung vorgezogener Wohnungsbaumaßnahmen geprüft werden. Für die weitere Verfahrensbegleitung ist die Gründung eines Planungsbeirates vorgesehen.

Für den Kernbereich des Stadtquartiers „Schumacher Quartier“ wurde im September 2019 das FNP-Änderungsverfahren bekanntgemacht; die durch Teilung entstandenen, prioritären B-Plan-Verfahren befinden sich in der Vorbereitung für die Trägerbeteiligung. Weiterhin wurde der landschaftsplanerische Realisierungswettbewerb zur Ausgestaltung der öffentlichen Grünflächen abgeschlossen. Derzeit wird ein Quartiershandbuch als Grundlageninformation für alle am Bau beteiligten Akteure erarbeitet.

Für das Stadtquartier „Ehemaliger Rangierbahnhof Pankow“ wurde im März 2020 der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans 3-60 gefasst. Zudem wurde die Aufgabenstellung zur Auslobung eines konkurrierenden Workshopverfahrens erarbeitet und zwischen den Beteiligten weitestgehend abgestimmt. Das Verfahren soll mit dem Ergebnis eines Masterplans für die Entwicklung des ehem. Rangierbahnhofs voraussichtlich Ende 2020 abgeschlossen werden. Das Mobilitätskonzept, welches für die Ermittlung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen und Verkehrsflächen erforderlich ist, befindet sich zurzeit in der finalen Abstimmung.

Zur Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts für die „Neue Mitte Tempelhof“ wird aktuell ein städtebauliches kooperatives Werkstattverfahren im Dialog mit der Öffentlichkeit und lokalen Akteuren durchgeführt. Es ist vorgesehen, das kooperative Werkstattverfahren im Herbst 2020 abzuschließen. Das zu erarbeitende Konzept bildet die Grundlage für die anschließende Bauleitplanung und die weiteren Stadtumbaumaßnahmen. Als erster Baustein für die Neuordnung des Gebiets soll die Verlagerung und der Neubau der Polizeidienststelle erfolgen. Für den Bebauungsplan 7-82b (Polizeidienststelle Götzstraße) wurden Anfang 2020 die frühzeitigen Beteiligungen nach dem Baugesetzbuch durchgeführt.

Im Stadtquartier „Schöneberger Linse“ ist die Entwicklung bereits weit vorangeschritten; seit 2018 werden ca. 900 Wohneinheiten realisiert, im Jahr 2020 ist der Baubeginn für 340 weitere Wohnungen geplant.

Mit der „Siemensstadt 2.0“ wird der traditionsreiche Firmenstandort von Siemens bis 2030 zu einem zukunftsweisenden Stadtteil entwickelt, in dem neben Produktions-, Büro- und Forschungsflächen auch ein hoher Anteil an Wohnflächen sowie soziale Infrastruktureinrichtungen realisiert werden sollen. Ende 2019 wurde der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan 5-123 gefasst, seit Anfang 2020 wird der städtebauliche Masterplan erstellt. Die Prozesse werden durch verschiedene formelle und informelle Formate der Öffentlichkeitsbeteiligung begleitet.

Eine strukturelle Verknüpfung zwischen der ehemaligen Gutsanlage und der umgebenden Großsiedlung wird durch das Stadtquartier „Gut Hellersdorf“ realisiert. Parallel zum Baubeginn für 1.450 Wohnungen im Jahr 2020 werden unter anderem ein öffentlicher Stadtplatz und Grünflächen angelegt, bereits vorhandene soziale Einrichtungen sowie eine neue Kita integriert, kleingewerbliche Nutzungen ermöglicht und der denkmalgeschützte Bestand saniert. Im Rahmen eines Beteiligungsprozesses wurden mehrere Veranstaltungen durchgeführt.

Um auf gesamtstädtischer Ebene komplexe interdisziplinäre Prozesse für den Wohnungsbau voranzubringen und dafür hilfreiche Entscheidungsstrukturen zu generieren, wurde mit dem Handlungsprogramm zur Beschleunigung des Wohnungsbaus im September 2018 die Gründung der Taskforce Stadtquartiere und Entwicklungsräume und die Koordinierungsplanung als ergänzendes Planungsinstrument beschlossen. Da Wohnbauflächenentwicklung untrennbar mit der Entwicklung gewerblicher Bauflächen und

den erforderlichen verkehrlichen, sozialen, technischen und grünen Infrastrukturen verbunden ist, wird dadurch auch ein Beitrag zur zielorientierten verwaltungsübergreifenden Zusammenarbeit geleistet.

Die Taskforce Stadtquartiere und Entwicklungsräume ist ein permanentes ressortübergreifendes Steuerungsgremium und hat zur Aufgabe, Abstimmungen zwischen den zuständigen Senatsverwaltungen und den Bezirken zu verbessern, kontinuierlich sicherzustellen und so eine Beschleunigung von übergeordneten Planungsprozessen zu erwirken. Dabei sollen dringende Handlungserfordernisse gesamtstädtischer bedeutsamer Projekte und Fachplanungen aufgezeigt und zur Lösung von Planungsknoten beigetragen werden.

Die Taskforce besteht aus dem Lenkungsausschuss, Ressortübergreifenden Projektgruppen sowie der Koordinierungsplanung. Die Steuerung und Organisation der Gremien erfolgt über die Geschäftsstelle. Durch ressortübergreifend vorabgestimmte Beschluss- und Berichtsvorlagen wurden strukturierte und zielorientierte Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse eingeführt.

Die Betrachtung der Koordinierungsplanung erfolgt in den Maßstabsebenen Gesamtstadt und Entwicklungsräumen sowie projektübergreifenden Themen der Stadtquartiere und Bündnisprojekte. Auf Beschluss des Lenkungsausschusses wurde eine prioritäre Behandlung der Entwicklungsräume West, Nordost und Südost und die Durchführung einzelner ressortübergreifender Planungsworkshops festgelegt.

Der *Entwicklungsraum West* ist geprägt durch eine vergleichsweise hohe Dynamik sowohl im Wohnungsbau als auch im gewerblichen Bereich. Neben den Neuen Stadtquartieren Insel Gartenfeld und Siemensstadt 2.0 steht vor allem die Nachnutzung des Flughafens Tegel als Urban Tech Republic sowie die Entwicklung des neuen Stadtquartiers Schumacher Quartier im Fokus des Entwicklungsraumes mit Implikationen für die gesamtstädtische Entwicklung Berlins. Großer Handlungsbedarf liegt in der Synchronisation langfristiger Verkehrserschließungsmaßnahmen mit den bauleitplanerischen Prozessen. In einem ersten ressortübergreifenden Planungsworkshop im April 2019 wurden die Grundlagen und Rahmenbedingungen für eine Verkehrsentwicklung im Entwicklungsraum West erörtert und eine Grundsatzentscheidung über eine mögliche Weiterführung der Siemensbahn in Richtung Hakenfelde einschließlich möglicher Planungsvarianten vorbereitet und getroffen. Im weiteren Verlauf erfolgte die Beauftragung von Machbarkeitsstudien für die erarbeiteten Varianten sowie Beauftragungen von kurzfristigen Zwischenlösungen „Verkehr“ (Buserschließung) sowie die Prüfung der Vernetzungspotenziale der Stadtquartiere Siemens 2.0 – Insel Gartenfeld – Urban Tech Republic / Schumacher Quartier.

Im *Entwicklungsraum Nordost* befindet sich die größte Wachstumsdynamik der Stadt. Es existieren zahlreiche Projekte der Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung sowie der technischen und sozialen Infrastruktur, deren jeweilige Realisierung von konkreten Entscheidungsbedarfen einerseits und von zeitlichen Rahmenbedingungen andererseits abhängen. Der ressortübergreifende Planungsworkshop im August 2019 sieht als wesentliches Ergebnis die erforderliche Darstellung der zu klärenden wechselseitigen Abhängigkeiten und der sich daraus ergebenden Entscheidungsbedarfe einschließlich ihrer Konsequenzen in einem Struktur- und Handlungskonzept vor. Ziel des Konzeptes ist es, die Durchführung der Projekte von übergeordneten, komplexen Fragestellungen (Flächenknappheit und -konkurrenzen, Prioritäten, Verkehrserschließung, soziale Infrastruktur, etc.) zu entlasten und somit eine Priorisierung zu erleichtern.

Im *Entwicklungsraum Südost* gibt es einen erhöhten Abstimmungsbedarf in Bezug auf die zukünftige verkehrliche Entwicklung, die Bedarfe an sozialer Infrastruktur sowie die Grün- und Freizeitinfrastruktur. Zur Klärung der Voraussetzungen für die Bau- und Entwicklungsgebiete im Entwicklungsraum wurde im November 2019 ein ressortübergreifender Planungsworkshop durchgeführt. Im Ergebnis wird ein Konzept zur Koordination und Steuerung von Gebietsentwicklungen und Infrastrukturen erarbeitet. Außerdem wurden verschiedene weitere Arbeitsprozesse angestoßen wie die Erarbeitung eines Aktionsprogrammes ÖPNV (Beschleunigung & Stabilisierung) und die Erarbeitung einzelner teilträumlicher Entwicklungskonzepte.

Die Bestandaufnahme im *Entwicklungsraum Innenstadt* wurde begonnen.

Neben der Betrachtung der Entwicklungsräume befasst sich die Taskforce auch mit gesamtstädtischen Themen, wie der Klärung der Ausgleichs- und Ersatzbedarfe sowie der Artenschutzbelange der gesamtstädtisch bedeutsamen Projekte. Hierbei werden neben den Wohnungsbauvorhaben auch Verkehrsprojekte, Schulneubau- und gewerbliche Bauvorhaben sowie weitere wichtige Projekte betrachtet. Aus dieser Übersicht werden Strategien erarbeitet, wie mit der Nachfrage an Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen umzugehen ist. Im ersten Schritt wird dabei an der Entwicklung gesamtstädtisch bedeutsamer Projekte im Nordostraum gearbeitet.

Für die im Handlungsprogramm zur Beschleunigung des Wohnungsbaus vorgesehene Prüfung der *länderübergreifenden Kompensationspotenziale* konnten in ersten Abstimmungsgesprächen mögliche weitere Schritte verabredet werden.

Folgende Anlagen sind Bestandteil des regelmäßigen Berichts über die „Zügige Entwicklung neuer Stadtquartiere“:

Anlage 1 – Tabellarische Übersicht der neuen Stadtquartiere

Anlage 2 – Karte zur Verortung der neuen Stadtquartiere

Anlage 3 – Exposés zu den 16 neuen Stadtquartieren

Wir bitten, den Beschluss damit für 2020 als erledigt anzusehen.

Berlin, den 8. September 2020

Der Senat von Berlin

Müller

.....

Regierender Bürgermeister

Sebastian Scheel

.....

Senator für  
Stadtentwicklung und Wohnen

# Anlage 1 - Tabellarische Übersicht der neuen Stadtquartiere

Stand:16.07.2020

Lfd. Nr.	Stadtquartiere	Anzahl WE (voraussichtlich)	Baubeginn Jahr (voraussichtlich)	Baubeginn						
				bis 2017	2018	2019	2020	2021	2022-26	nach 2026
1.	Blankenburger Süden	5.000	2027*							5.000
2.	Buch-Am Sandhaus	2.700	2024						1.000	1.700
	Buch - weitere Potenziale	2.200	2020				450		1.100	650
3.	Buckower Felder	900	2021					500	400	
4.	Europacity	3.000	2015	120	204	1.079	513	478	606	
5.1.	Wasserstadt Oberhavel (landeseigene Wohnungsbau-gesellschaften)	4.250	2017	1.025	725	480	675	90	1.255	
5.2.	Wasserstadt Oberhavel (privat)	4.080	2017	160	280	790	690	1.555	605	
6.	Insel Gartenfeld	3.700	2022						3.700	
7.	Johannisthal / Adlershof	5.400	2018	2.100 **	300	1.200			1.800	
8.	Ehem. Güterbahnhof Köpenick	1.800	2021					100	700	1.000
9.	Lichterfelde Süd	2.500	2021					500	2.000	
10.	Michelangelostraße	1.200	***							1.200
11.	Schumacher Quartier	5.350	2022						1.830	3.520
12.	Ehem. Rangierbahnhof Pankow	2.000	2023						500	1.500
13.	Neue Mitte Tempelhof	500	2027							500
14.	Schöneberger Linse	1.900	2018	140	900		300			560
15.	Siemensstadt 2.0	2.750	2022						2.750	
16.	Gut Hellersdorf	1.450	2020				1.450			
<b>Summe</b>		<b>50.680</b>		<b>3.545</b>	<b>2.409</b>	<b>3.549</b>	<b>4.078</b>	<b>3.223</b>	<b>18.246</b>	<b>15.630</b>

## Anmerkungen:

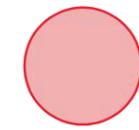
Diese Angaben sind auf Grundlage des Erkenntnisstandes im April 2020 erstellt worden. Im Zuge einer Konkretisierung der Planungsprozesse kann es bei der Anzahl der Wohneinheiten und dem Zeitpunkt der Baubeginne zu Verschiebungen kommen.

\* durch die erforderlichen Arbeitsschritte der Verkehrsplanungen durch die Senatsverwaltung Umwelt, Verkehr und Klimaschutz , ist mit einem Baubeginn nicht vor 2030 zu rechnen (nach Fertigstellung Tram- Verlegung)

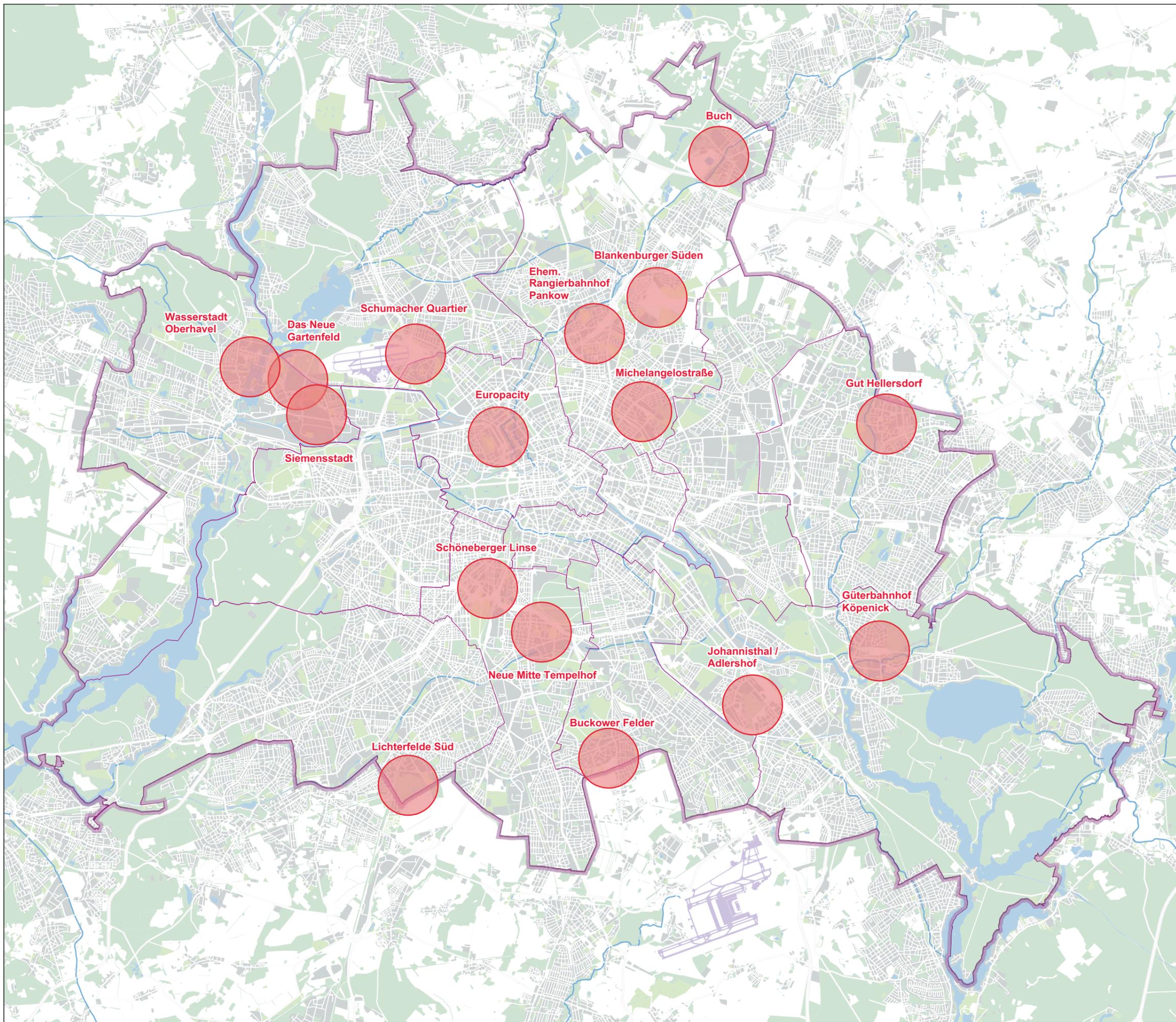
\*\* bei den für Johannisthal/Adlershof genannten realisierten Wohneinheiten handelt es sich um Maßnahmen, die bereits vor der Festlegung der 11 bzw. 14 Stadtquartiere planungsrechtlich vorbereitet und umgesetzt wurden.

\*\*\* Baubeginn im NSQ Michelangelostraße noch nicht endgültig terminiert - Zuordnung in Spalte "nach 2026".

## Neue Stadtquartiere



16 neue Stadtquartiere



0 5 km

Datenstand: 27.04.2020  
Konzeption: SenStadtWohn I  
Kartengrafik: SenStadtWohn I A 19  
Kartengrundlage: SBU (SenStadtWohn III)

© Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen  
Referat I A, Stadtentwicklungsplanung  
April 2020

# 1 - Blankenburger Süden

## Pankow - Blankenburg / Heinersdorf

### Flächengröße

Fokusraum (blau) ca. 150 ha; Untersuchungsgebiet (rot) gemäß § 165 (4) BauGB ca. 420 ha

### Eigentumsverhältnisse

Fokusraum (blau): überwiegend Landeseigentum (ehem. FHTW-Standort und Ackerfläche) und private Eigentümer (Gewerbegebiet Heinersdorf), Untersuchungsgebiet (rot): gemischte Eigentumsstruktur

### Anzahl Wohneinheiten

Fokusraum (blau) ca. 5.000 WE

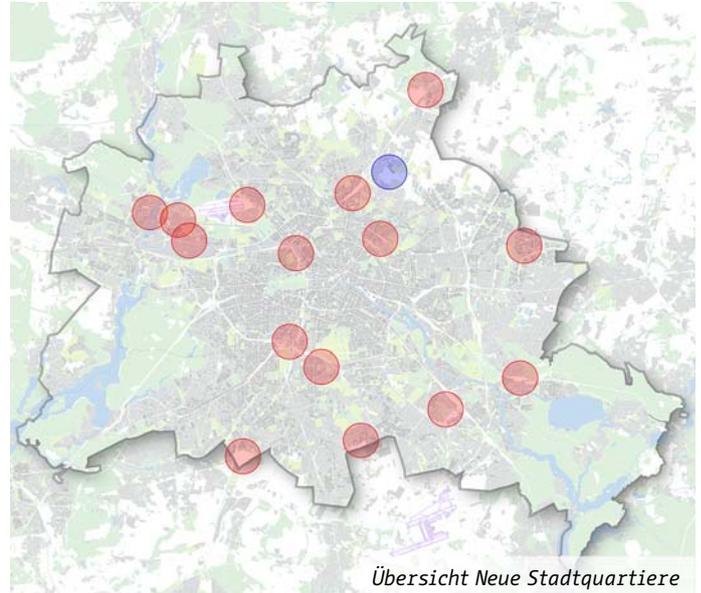
### Baubeginn

Wohnbebauung im Fokusraum ca. ab 2027

### Flächennutzungsplan

Fokusraum (blau): nördlich Wohnbaufläche W3, Grünfläche, übergeordnete Hauptverkehrsstraße; südlich gewerbliche Baufläche, Betriebshof Bahn und Bus, übergeordnete Hauptverkehrsstraße, Grünfläche

Ein FNP-Änderungsverfahren (Ifd.Nr.09/17 „Blankenburger Süden/ Heinersdorf - Ortsumfahrung Malchow“) wurde



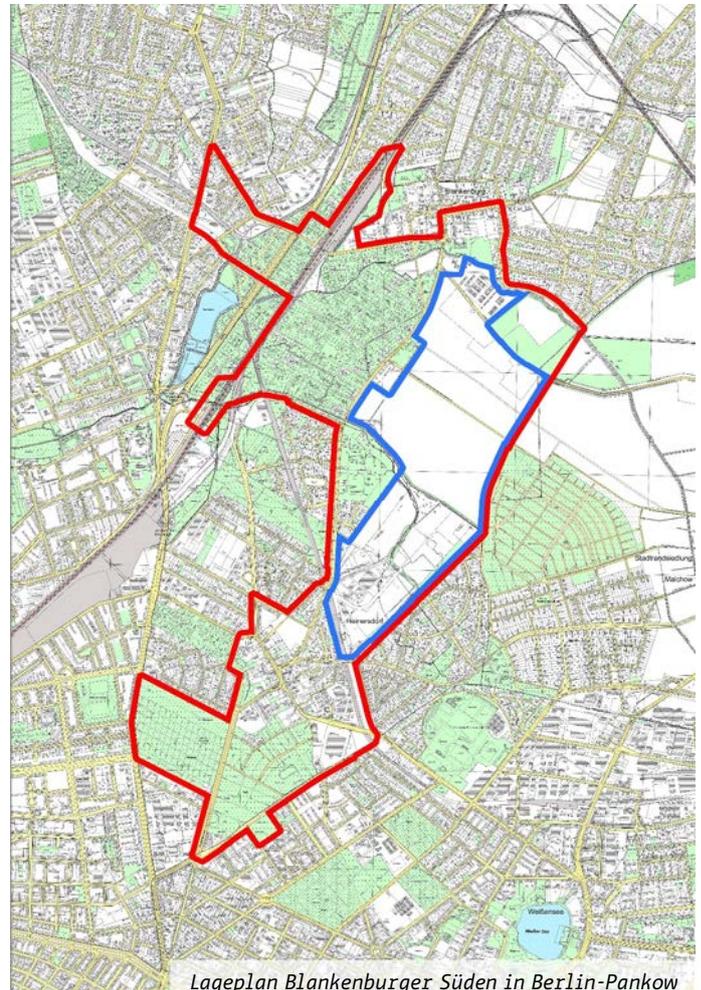
im September 2017 eingeleitet.

### Bebauungsplanverfahren

Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 165 (4) BauGB per Senatsbeschluss

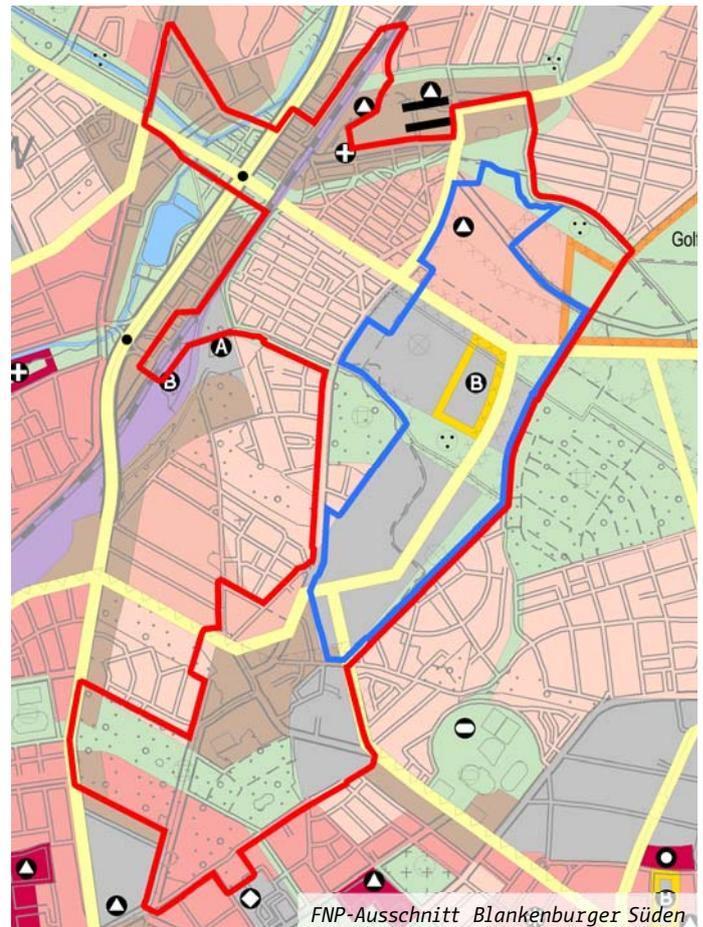
§ 9 AGBauGB: Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung

B-Plan 3-65 Grundschule Heinersdorfer Straße, B-Plan 3-71 Alte Industriebahn, B-Plan 3-72 Alte Gärtnerei, B-Plan 3-70 Erweiterung Kunsthochschule Berlin / SenStadtWohn



### 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 Verkehrsstrassen 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 und Qualitäten

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 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 Bauträger.

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) entfalten.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Die zusammenhängenden landeseigenen Flächen im Fokusraum 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 soll durch andere Bauträgerschaften, 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 Verkehrsinfrastruktur dringend erforderlich und Voraussetzung für die planerische Entwicklung des Stadtquartiers. Hierzu gehören die Umsetzung der Verkehrslösung Heinersdorf und die Entwicklung und Umsetzung der Verkehrserschließung Blankenburg. Für letztere wurde in 2019 eine Verkehrs- und Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt, die zum Ziel hat die notwendige verkehrliche Infrastruktur für den Raum zwischen B 2, A 114 und Pasewalker Straße sowie für die Erschließung des Stadtquartiers zu ermöglichen. Für die Entwicklung des Stadtquartiers ist die Verlängerung

der Straßenbahnlinie M 2 bis zum S-Bhf. Blankenburg notwendig inklusive der Verbesserung der Umsteigequalität am S-Bhf. Blankenburg. Die Wirtschaftlichkeit für die planerisch zu bevorzugende Trasse ist bestätigt. Für die notwendigen Betriebshofkapazitäten der Straßenbahn werden Standorte im Bereich des VU-Gebiets sowie im gesamten Nordostrums Berlin genauer untersucht. Mit der Deutschen Bahn laufen Gespräche zur Modernisierung, Erüchtigung und baulichen Integration des S-Bahnhofs Blankenburg in das zukünftige Verkehrssystem Blankenburg (Kooperationsprojekt von SenStadtWohn, SenUVK und DB AG). Außerdem wurde eine städtebauliche Machbarkeitsuntersuchung zur Qualifizierung des S-Bahnhof-Bereichs durchgeführt.

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Die bestehenden Defizite an Kindertagesstätten- und Schulplätzen im Bestand werden bereits heute im Rahmen des Projektes „Stadt behutsam weiterbauen im Blankenburger Süden“ in den Blick genommen, z.B. mit dem B-Plan 3-65 Grundschule Heinersdorfer Str.22 in Aufstellung; federführend ist SenStadtWohn).

Außerdem befindet sich für die Fläche der ehemaligen Gärtnerei im Ortskern Heinersdorf ein Bebauungsplan in Aufstellung. Ziel ist neben der Realisierung von Woh-

nungsbau auch die Errichtung einer Kindertagesstätte.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

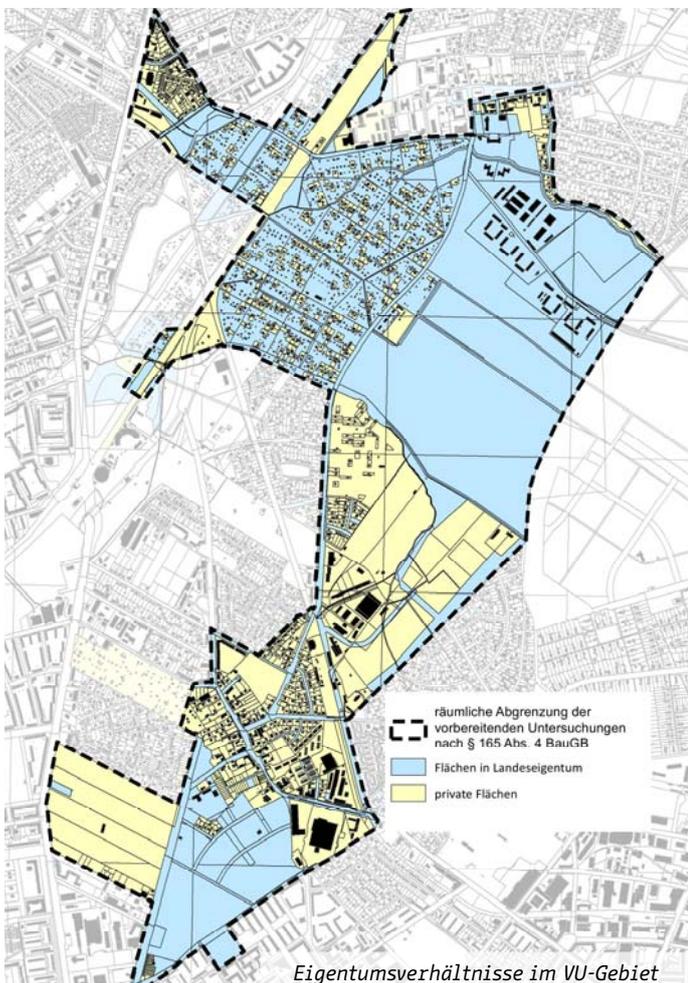
Angestrebt wird ein ökologisch hochwertiges Stadtquartier mit u.a. Erhalt und Qualifizierung vorhandener ökologischer Qualitäten, einem „grünen Grundgerüst“ in Anlehnung an die bezirkliche Biotopverbundplanung als eine Vorgabe für den Städtebau, einem überdurchschnittlichen Anteil des Umweltverbundes am Ziel- und Quellverkehr, dezentralen und semizentralen Lösungen des Regenwasser-managements sowie städtebauliche Antworten auf die Anforderungen des Klimawandels.

In Vorbereitung dazu werden u.a. ökologische, regenwasserwirtschaftliche und energetische Grundlagenuntersuchungen durchgeführt, in deren Ergebnissen Handlungserfordernisse für die Realisierung eines ökologisch hochwertigen Stadtquartiers generiert werden. So ist z.B. davon auszugehen, dass mit Errichtung des neuen Stadtquartiers Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden sein werden, die nicht ausreichend innerhalb des VU-Gebietes ausgeglichen werden können. Um einen naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleich zu ermöglichen werden in enger Abstimmung zwischen der VU „Blankenburger Süden“ und der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption (GAK) insbesondere innerhalb des unmittelbar östlich an das VU-Gebiet angrenzenden GAK-Leitprojektes „Malchower Auenlandschaft“ Ausgleichspotentiale identifiziert und im Rahmen eines bauleitplanerischen Ökokontos verbindlichen Eingriffen innerhalb des VU-Gebietes zugeordnet.

### 1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation

Schon mit Start der VU Anfang 2017 wurde unter [www.berlin.de/blankenburger-sueden](http://www.berlin.de/blankenburger-sueden) ein umfangreicher und regelmäßig aktualisierter Projektauftritt im Internet aufgebaut. Von Anfang bis Mitte 2017 wurden im Rahmen von drei Bürgerinformationsveranstaltungen über den grundsätzlichen Ansatz einer Vorbereitenden Untersuchung sowie aktuelle verkehrliche Herausforderungen informiert sowie parallel partizipativ (u.a. im Rahmen von vier Bürgerwerkstätten) ein „Kommunikations- und Partizipationskonzept (KoPaK)“ erarbeitet. Im Sinne erster Umsetzungsschritte dieses Beteiligungskonzeptes erfolgte dann 2018 u.a. die Konstituierung eines Projektbeirates, die Durchführung einer „Auftaktarena“ am 03. März 2018 mit anschließender Online-Beteiligung sowie eine Bürgerwerkstatt am 05. Mai 2018. Die Dokumentationen dieser Beteiligungen wie auch erste vorliegende Untersuchungsergebnisse wurden auf der Projektseite eingestellt.

Am 16. November 2018 startete eine „Vor-Ort-Sprechstunde“, mit der auf bestehende Informations- und



Beratungsbedarfe reagiert wird. Ziel ist es, vor Ort entstandenen Irritationen und Ängsten bzgl. der Entwicklung eines neuen Stadtquartiers frühzeitig zu begegnen.

Seit Anfang November 2019 wird für den Fokusraum ein kooperatives städtebauliches Werkstattverfahren durchgeführt (siehe auch 1.8). Zur Vorstellung der Zwischenergebnisse fand unter Anwesenheit der Planungsteams sowie Mitarbeitenden der SenStadtWohn sowie der SenUVK am 14. Februar 2020 eine öffentliche Informationsveranstaltung statt. An verschiedenen Stationen wurden die Zwischenstände der Testplanungen vorgestellt und konnten mit den Planenden diskutiert werden. Zudem konnten sich die Anwesenden über die Rahmensetzungen für das Werkstattverfahren informieren und Fragen dazu stellen.

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

2016 beschloss der Senat gemäß § 165 (4) BauGB Vorbereitende Untersuchungen (VU). Am 7. November 2019 startete ein kooperatives städtebauliches Werkstattverfahren für den Blankenburger Süden. Bis Frühjahr 2020 erarbeiten vier Planungsteams möglichst unterschiedliche Testentwürfe für das geplante neue Stadtquartier. Auf der Grundlage der Testentwürfe wird ein Struktur- und Nutzungskonzept (sogenannte "Alternative D") für den Blankenburger Süden entwickelt. Auf Basis dieses Struktur- und Nutzungskonzeptes wird die VU bis voraussichtlich Mitte 2021 abgeschlossen werden. Im Anschluss folgt voraussichtlich die Beschlussfassung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme sowie städtebaulich-architektonische Wettbewerbe wie auch Rahmen- und Bebauungsplanungen zur baulichen Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzungen. Für die im VU-Gebiet planungsbefangenen Grundstücke gab es inzwischen mehrere Vorkaufsrechtsausübungen auf der Rechtsgrundlage der Vorkaufsrechtsverordnung vom Juli 2017. Zur Sicherung und Vorbereitung eines Grundschulstandortes wird der B-Plan 3-65 aufgestellt. Im Frühjahr 2019 erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und der Träger öffentlicher Belange. Nach Auswertung der frühzeitigen Beteiligung und der Erstellung der Fachgutachten erfolgt im Mai/Juni 2020 die zweite Stufe der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange. Ein weiteres B-Plan-Verfahren dient der Sicherung der Entwicklungsziele im Bereich der ehem. Industriebahn (B-Plan 3-71). Das Gelände der „Alten Gärtnerei“ in Heinersdorf soll im Sinne eines „Startprojektes“ sowohl für die „Verkehrslösung Heinersdorf“ (Netzelement 1) wie auch den Wohnungsbau (ca. 300 - 400 WE) prioritär entwickelt werden (B-Plan 3-72). Zur Prüfung der Altlasten- und Baugrundsituation auf dem ehemaligen Rieselfeld und dem ehemaligen Standort der FHTW wurde in 2019 eine Orientierende Boden- und Baugrunduntersuchung durchgeführt. Wesentliche Ergeb-

nisse sind, dass die Analyse der Bodenproben keine Überschreitung der Prüfwerte für sensible Nutzungen, wie Kinderspielplätze oder Wohnen ergab. Der Baugrund ist für eine Bebauung grundsätzlich geeignet. Bis Ende 2020 werden diese Orientierenden Boden- und Baugrunduntersuchungen auch im Bereich des Gewerbegebietes Heinersdorf durchgeführt.

Parallel zum städtebaulichen Werkstattverfahren wird bis zum Sommer 2020 ein Grundlagenkonzept für eine nachhaltige Mobilität im neuen Stadtquartier erarbeitet. Ziel ist es, auf der Grundlage der städtebaulichen Testplanungen konkrete Maßnahmenvorschläge zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität zu erarbeiten, um diese im weiteren Planungsprozess zu berücksichtigen.

### 1.9 Klärungsbedarf

Die Befassung mit der Entwicklung des Stadtquartiers wirft eine Reihe stadtregio-naler Fragen, insbesondere hinsichtlich der verkehrlichen und sozialen Infrastruktur wie auch der Integration von Flächen für Arbeitsstätten und Versorgung, auf.

Für die im Flächennutzungsplan seit den 1990er Jahren dargestellte und das Plangebiet von West nach Ost durchquerende Straßenverbindung muss eine Entscheidung über eine Realisierung getroffen werden. Darüber hinaus steht weiterhin die Standortentscheidung für den neuen Trambetriebshof aus. Nach Abschluss des Werkstattverfahrens werden im Zusammenhang mit der darauf aufbauenden Erarbeitung des „Struktur- und Nutzungskonzeptes“ diese beiden Grundsatzfragen bzgl. der neuen übergeordneten Ost-West-Verbindung und des neuen Trambetriebshofstandortes mit zu entscheiden sein.

Eingriffe in den Bestand der Erholungsanlagen aufgrund der verkehrlichen Erschließung sind zu minimieren und durch Kompensationsangebote auszugleichen.

Sofern weitere Wohnungsneubaupotentiale auch außerhalb des Fokusraums geprüft werden, sind Ersatzkonzepte parallel zu entwickeln.

Im näheren Umgebungsbereich befinden sich Lager- und Umschlaganlagen für nicht gefährliche Abfälle, die nach dem BImSchG genehmigungsbedürftig sind. Diffuse Staube-missionen oder Geruchsemissionen sowie Anlagenlärm können abhängig von der Windrichtung nicht ausgeschlossen werden. Bei gewerblichen Bauflächen und ihren Umsetzungsstrategien sind die Auswirkungen der Transportver-kehre zu berücksichtigen.

## 2 - Buch - Am Sandhaus

### Pankow - Buch

#### Flächengröße

ca. 57 ha, davon ca. 27 ha Wohnbaufläche (geplant), ca. 4 ha gemischte Bauflächen, ca. 26 ha potenzielle Flächen für Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen

Im Umfeld (z.T. in Realisierung): ca. 42 ha Wohnbaufläche

#### Eigentumsverhältnisse

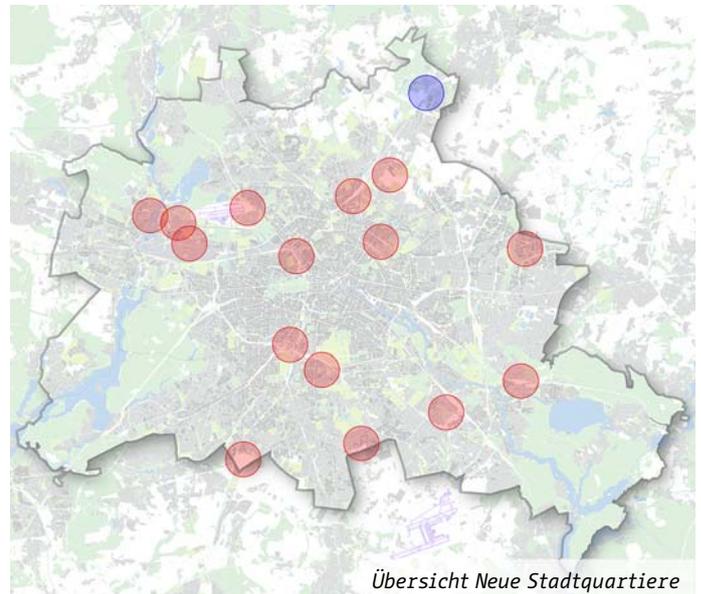
privat, landeseigen

#### Anzahl Wohneinheiten

ca. 2.400–3.000 WE entlang Straße Am Sandhaus und auf den Flächen des ehem. Krankenhauses der Staatssicherheit; ca. 2.200 WE als weitere Potentiale im Umfeld (z.T. realisiert)

#### Baubeginn

Buch-Am Sandhaus: vsl. 2023/2024; nordöstliche Wohnbauflächen z.T. in Realisierung



Übersicht Neue Stadtquartiere

#### Flächennutzungsplan

Wohnbauflächen W2, gemischte Baufläche, M2 mit Einzelhandelskonzentration

#### Bebauungsplanverfahren

Aufstellungsbeschluss in Vorbereitung



Luftbild Buch - Am Sandhaus



Lageplan Buch - Am Sandhaus in Berlin-Pankow

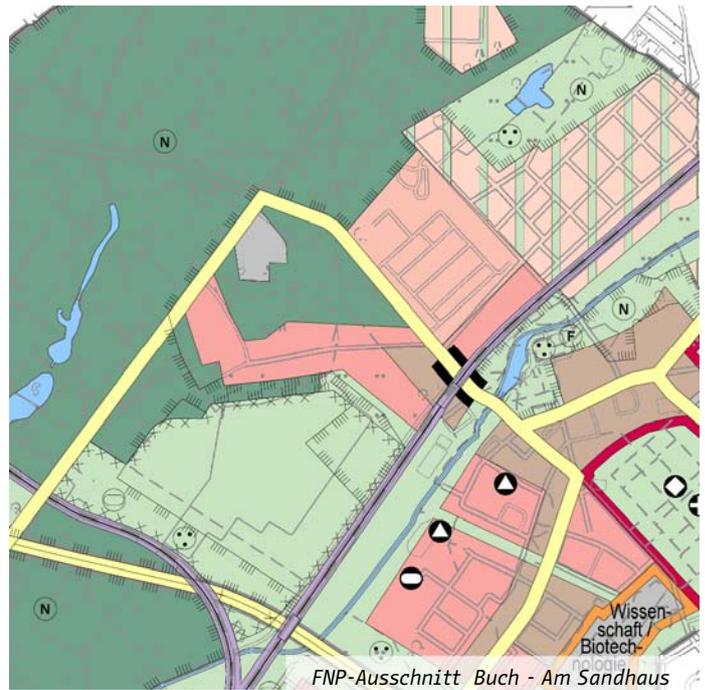
### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Das künftige Stadtquartier Buch soll im nördlichen Siedlungsraum des Bezirkes Pankow, östlich des Naturschutzgebietes Bogenseekette und Lietzengrabenniederung und unmittelbar angrenzend an das Landschaftsschutzgebiet Buch sowie westlich der Bahntrasse, in Nähe zum S-Bahnhof Buch entwickelt werden. Es ist geprägt durch den Übergang von Waldflächen zu teilweise landwirtschaftlich genutzten Flächen ehemaliger Rieselfelder, angrenzend nordwestlich an den Ortskern Buch. Südlich der Straße Am Sandhaus hat sich eine ökologisch wertvolle Moorlinie gebildet, die unter Landschaftsschutz steht. Entlang der Hobrechtsfelder Chaussee erstrecken sich die leerstehenden Gebäude und Anlagen des ehemaligen Regierungskrankenhauses der DDR und des ehemaligen Krankenhauses der Staatssicherheit. Durch das Plangebiet verläuft in westlicher Richtung die Straße Am Sandhaus mit vereinzeltem Wohnungsbestand sowie teilweise Waldflächen, die auch alte Baumbestände und Waldbiotope aufweisen. Das Gebiet befindet sich darüber hinaus in der Stadtumbaukulisse Buch mit dem Ziel, auch den Wohnungsneubau zu begleiten.

Die denkmalgeschützten ehemaligen Klinikbauten östlich der Wiltbergstraße sind zu einem Wohnkomplex umgebaut worden, dem „Ludwig-Hoffmann-Quartier“. Dieses Quartier soll durch zusätzlichen Wohnungsbaus einschließlich sozialer Infrastruktur ergänzt werden.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Der bestehende Siedlungsraum 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. Durch die Realisierung eines neuen Stadtquartiers in diesem Plangebiet können städtebauliche 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 Wohnort 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. Der Bereich des ehemaligen Regierungskrankenhauses wurde im Zuge der FNP-Änderung



als gewerbliche Baufläche und Wald dargestellt.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Der Bereich Buch - Am Sandhaus bietet einen Entwicklungsspielraum für die Errichtung von ca. 2.400 bis zu 3.000 neuen Wohnungen. Neben landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften sollen auch andere Bauherrenschaften, wie zum Beispiel Genossenschaften und private Bauträger eine Mischung von verschiedenen Wohnraumangeboten realisieren. Darüber hinaus wurden im Ludwig-Hoffmann-Quartier nördlich der Wiltbergstraße rund 700 Wohnungen realisiert und sollen aktuell um rund 300 neue Wohneinheiten ergänzt werden.

Zusätzlich werden östlich der Bahntrasse gelegene Flächen im Bereich Buch Süd als weitere Wohnungsneubaupotentiale im Umfang von rd. 1.200 Wohneinheiten geprüft.

#### **1.4 Verkehrliche Erschließung**

Der künftige Wohnungsbaustandort Buch - Am Sandhaus soll als autoarmes Quartier entwickelt werden. Das Plangebiet ist trotz der Nähe zum S-Bahnhof Buch mit Blick auf den Erschließungsstandard gemäß Berliner Nahverkehrsplan nur teilweise ausreichend an das ÖPNV-Netz angeschlossen. Um jedoch umfassende attraktive Angebote für den Umstieg auf den Umweltverbund zu bieten, wird aktuell in einem Mobilitätskonzept ein Maßnahmenpaket für den ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr sowie für ggf. weitere alternative Mobilitätsformen erarbeitet. Ziel ist es, die autoarme Mobilität für das neue Stadtquartier zu unterstützen und bereits bestehende Verkehrsbelastungen im Ortsteil zu reduzieren (u.a. durch Qualifizierung des Bahnhofsumfeldes mit Mobilitätsstation). Die künftige Erschließung des neuen Quartiers erfolgt über die Straße Am Sandhaus, die im Osten in die Wiltbergstraße mündet. Künftig soll die Straße Am Sandhaus auch im Westen an die Hobrechtsfelder Chaussee angebunden werden. Um jedoch Schleichverkehre zwischen der Hobrechtsfelder Chaussee und Wiltbergstraße zu vermeiden, sind ggf. begleitende Maßnahmen notwendig.

Für die Entwicklung weiterer Teilbereiche östlich der Bahn stellt die Planung der verlängerten Max-Burghardt-Straße an die Hobrechtsfelder Chaussee eine mögliche Option zur Entlastung der Wiltbergstraße und Erschließung des neuen Wohnungsbaus ebendort.

#### **1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume**

Mit der Flächennutzungsplanänderung im Jahr 2019 wurden sowohl die Voraussetzungen für den angestrebten Wohnungsbau geschaffen, als auch die angrenzenden hochwertigen Grün- und Naturräume gesichert. Der Ortsteil Buch verfügt darüber hinaus über ein breites Angebot sozialer Infrastrukturen für Bildung, Kinder und Jugendliche sowie für Senioren. Im Stadtteilzentrum ist außerdem ein neues Bildungs- und Integrationszentrum projektiert, in dem verschiedene Bildungs- und Freizeitangebote gebündelt werden sollen.

Der Naturerfahrungsraum „Moorwiese“ im südwestlichen Bereich des S-Bahnhofs wurde mit Mitteln des Bundesamtes für Naturschutz angelegt. Im Plangebiet selbst befindet sich die Grundschule „Am Sandhaus“. Diese soll erweitert werden, um den bereits bestehenden Bedarf im Umfeld zu decken. Ergänzend ist zur Deckung des zusätzlichen Bedarfs des neuen Stadtquartiers neben neuen Kindertagesstätten ein weiterer Grundschulstandort vorgesehen. Der konkrete Bedarf wird in den nachfolgenden Planungsschritten ermittelt.

#### **1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten**

Die Wohnflächenentwicklung im Plangebiet Buch - Am Sandhaus soll überwiegend durch Verdichtung bestehender Siedlungsstrukturen und die Nachnutzung bereits brach gefallener Flächen erfolgen. So soll die Neuinanspruchnahme von Freiräumen möglichst gering gehalten werden. Für eine sinnvolle Siedlungsstruktur ist jedoch die anteilige Inanspruchnahme von Waldflächen nicht zu vermeiden. Gleichzeitig werden umfangreiche Wald- und Offenlandflächen mit einem hohen Wert für Natur und Landschaft langfristig gesichert. Die städtebaulichen Entwürfe sollen die Eingriffe in die Waldflächen auf ein Minimum beschränken. Auch der Lärmschutz für Mensch und Natur, unter anderem für die nahe gelegenen Landschafts- und Naturschutzschutzgebiete spielt eine wichtige Rolle.

Im Rahmen der Regenwasserbewirtschaftung wird das Ziel verfolgt, das Regenwasser in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt zu bewirtschaften. Demnach sollen Einleitungen in Kanalisation oder Gewässer entsprechend der geltenden Regelung eingeschränkt werden. Zur Planung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung und des Überflutungsschutzes wird dafür ein Konzept mit konkreten, für das Gebiet geeigneten Maßnahmen erstellt. Für die Umsetzung der dezentralen Bewirtschaftung von Regenwasser und den Überflutungsschutz bedarf es der Freihaltung ausreichender Flächen.

### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Begleitend zum Planungsprozess sind neben der formellen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß BauGB verschiedene Angebote der informellen Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen. Als Grundlage hierfür wird gemäß den „Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der Stadtentwicklung“ zu Beginn der Rahmenplanung der Entwurf für ein Beteiligungskonzept erarbeitet, das die verschiedenen Partizipationsangebote darlegt. Im geplanten städtebaulichen Gutachterverfahren, das vsl. in der zweiten Jahreshälfte 2020 durchgeführt wird, sind mehrere öffentliche Veranstaltungen vorgesehen, um allen Interessierten die städtebaulichen Entwürfe zu präsentieren und zur Diskussion zu stellen.

Die frühzeitige TöB-Beteiligung gem. § 4 (1) BauGB ist gemeinsam mit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB nach Fertigstellung der Rahmenplanung vorgesehen (vsl. 2021).

### **1.8 Arbeitsstand und Zeitplan**

SenStadtWohn hat für das Projekt „Am Sandhaus“ zu Jahresbeginn 2020 aufgrund des dringenden Gesamtinteresses Berlins gemäß § 7 AGBauGB die Zuständigkeit für die konkretisierende Planung übernommen. In 2020 werden im ersten Schritt ein informelles Rahmenplanverfahren und erforderliche Fachuntersuchungen durchgeführt, um die Grundlagen und Entwicklungsperspektiven für das Gebiet zu ermitteln. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan ist in Vorbereitung. In der zweiten Jahreshälfte 2020 ist die städtebauliche Vertiefung über ein diskursives Gutachterverfahren vorgesehen. Die städtebaulichen Entwürfe sollen auch mit der Öffentlichkeit diskutiert werden. Die städtebauliche Vorzugsvariante soll gemeinsam mit der Grundlagenermittlung, gestalterischen Leitlinien und einem Umsetzungskonzept in einem Masterplan zusammengeführt werden, als Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren.

Seit Anfang 2020 findet eine regelmäßige Abstimmung mit dem Bezirk Pankow und der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz sowie mit dem Stadtbau statt.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Mit der Entwicklung des neuen Stadtquartiers ist ohne zusätzliche Maßnahmen eine erhebliche Zunahme des Verkehrs zu erwarten. Neben den lokalen Maßnahmen des o.g. Mobilitätskonzeptes bedarf es daher auch einer verbesserten großräumigen SPNV- und KFZ-Anbindung, die soweit möglich in der Untersuchung geprüft wird. Im Zuge der Planungsumsetzung sind außerdem erforderliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu ermitteln und zu verorten. Darüber hinaus ist der nicht vollständig zu vermeidende Verlust von Waldflächen gem. §2 LWaldG abzustimmen. Darüber hinaus besteht für einen Teil der Flächen ein Moratoriumsvertrag (2004) über städtebauliche Verträge (1999/2000) mit der Stadtentwicklungsgesellschaft Buch mbH (Tochtergesellschaft der GSW, seit 2013 Deutsche Wohnen). Demzufolge ist für das weitere Vorgehen eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen. Klärungsbedarf besteht außerdem in der Finanzierung der Abbruchkosten der Altbäude des ehemaligen Krankenhauses der Staatssicherheit.

Exposé Neue Stadtquartiere

## 3 - Buckower Felder

Neukölln - Buckow

---

### Flächengröße

ca. 16 ha

### Eigentumsverhältnisse

Stadt und Land (landeseigen)

### Anzahl Wohneinheiten

Ca. 900

### Baubeginn

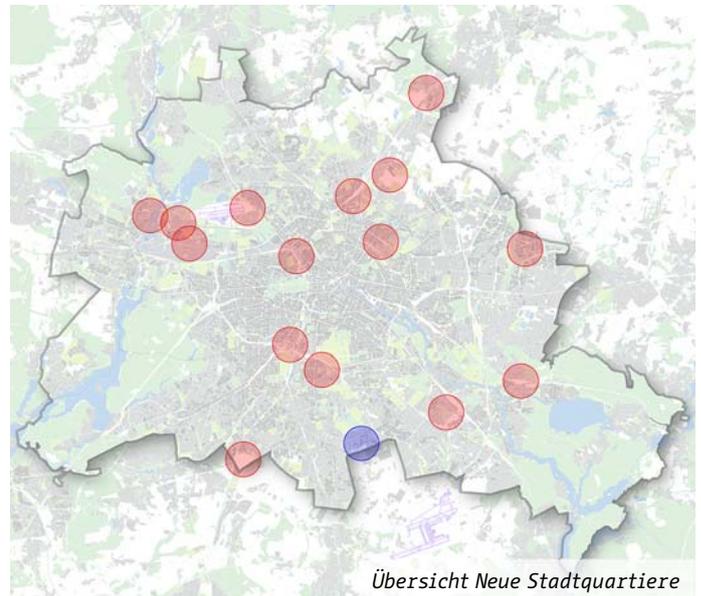
2021

### Flächennutzungsplan

Wohnbaufläche mit landschaftlicher Prägung

### Bebauungsplanverfahren

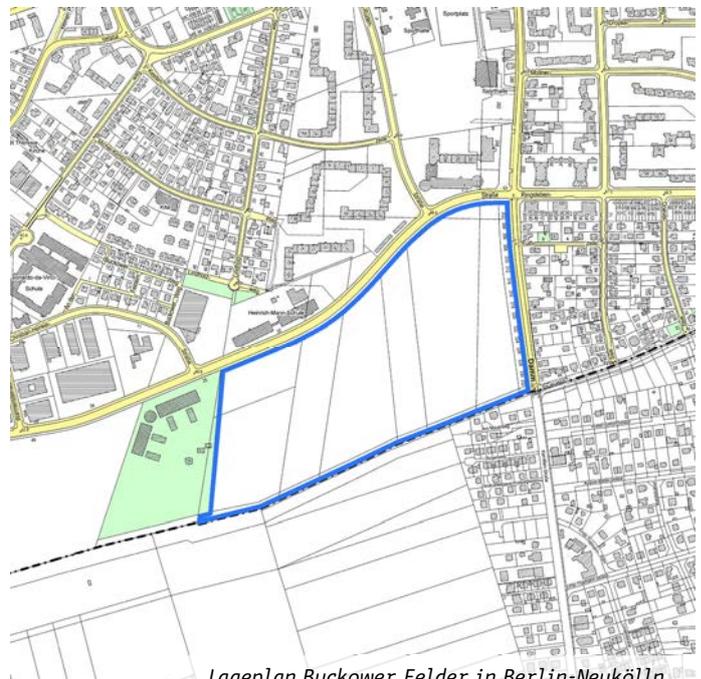
8-66 festgesetzt am 07.08.2019 / SenStadtWohn



Übersicht Neue Stadtquartiere



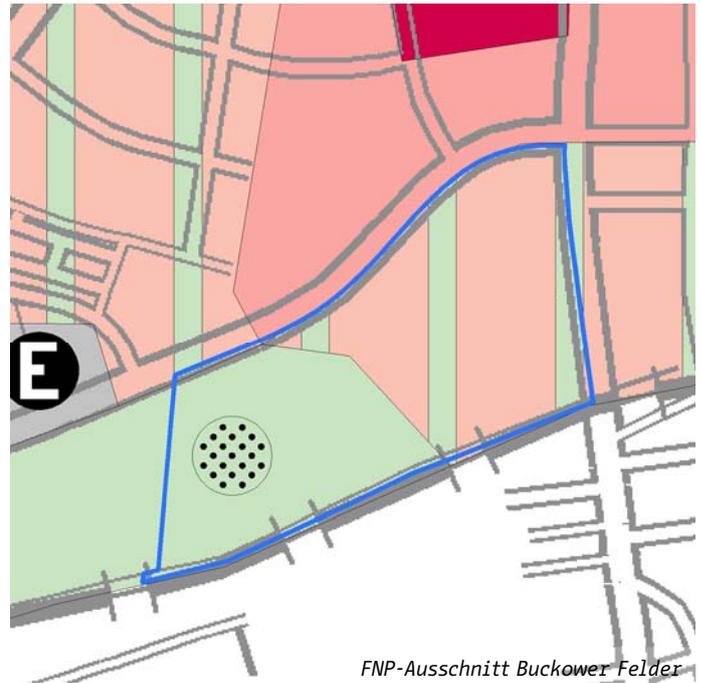
Luftbild Buckower Felder



Lageplan Buckower Felder in Berlin-Neukölln

### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Das Plangebiet liegt im Süden des Bezirks Neukölln im Ortsteil Buckow, unmittelbar an der Stadtgrenze. Das Plangebiet war bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzt. An der Gerlinger Straße wurde befristet ein Tempohome errichtet, das im 1. Halbjahr 2020 freigezogen und anschließend wieder beräumt wird. 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 Wohnhäusern.



FNP-Ausschnitt Buckower Felder

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Durch den Bau eines neuen Stadtquartiers wird ein Beitrag zur Deckung des Bedarfs an neuen Wohnungen geleistet. Der Stadtrand wird städtebaulich durch die Realisierung von Geschosswohnungsbau – unter Berücksichtigung der Lage des Gebiets – arrondiert. Durch den Bebauungsplan 8-66 sind ein allgemeines Wohngebiet und eine große öffentliche Parkanlage mit einem Spielplatz festgesetzt. Eine 4-geschossige Bebauung schirmt das Gebiet im Norden und Osten (Übergang zur Bestandsbebauung) von Lärm ab. Im Gebietsinneren ist eine 4-geschossige, an Angerplätzen und am Knoten Buckower Damm / Gerlinger

Straße eine 5-geschossige Bebauung vorgesehen, eine 3-geschossige Bebauung am südlichen und westlichen Gebietsrand bildet den Übergang zum Landschaftsraum. Das Wohnungsneubauprojekt soll als attraktives und innovatives Wohnquartier entwickelt werden.



Rahmenplan Buckower Felder, Stand 06/2018

(Reicher Haase Assoziierte, Aachen)

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit dem Stadtentwicklungsprojekt wird der Bau von rund 900 Wohnungen ermöglicht. Durch den Bebauungsplan ist gesichert, dass auf mindestens 30 Prozent der Geschossfläche förderbare Wohnungen entstehen. Gemäß Senatsbeschluss vom 27.03.2018 ist auf der Fläche ein kleiner MUF-Standort (Unterbringung von Geflüchteten) vorgesehen. Die entsprechenden Wohnungen sollen in das Quartier integriert werden. Rund 20% der Geschossfläche wurden geeigneten, dem Gemeinwohl verpflichteten Dritten, insbesondere Wohnungsbaugenossenschaften in Erbpacht angeboten. Ein Konzeptverfahren zur entsprechenden Vergabe läuft.

#### **1.4 Verkehrliche Erschließung**

Das Plangebiet wird über die Gerlinger Straße und den Buckower Damm erschlossen. In beiden Straßen verkehren Buslinien der BVG. Durch die Sicherung einer Buswendeschleife im Bebauungsplan werden die Voraussetzungen für eine Verbesserung der Buser-schließung gesichert. Die nächstgelegene U-Bahn-Station (U7) ist in etwa zehn Minuten mit dem Bus und Fahrrad erreichbar.

Das neue Quartier soll im Inneren autoarm sein. Oberirdische Stellplätze sind nur am Quartiersrand in zwei Quartiersgaragen, in den Privatstraßen oder als Sockelparken zulässig. Die zulässige Anzahl der Stellplätze im Gebiet ist durch eine Festsetzung im Bebauungsplan begrenzt. Am Buckower Damm soll - unabhängig von der Entwicklung des Stadtquartiers - ein Zweirichtungsfahrradweg mit separatem Gehweg ausgebaut werden und eine Anpassung des Knotens am Buckower Damm / Gerlinger Straße /erfolgen.

#### **1.5 Soziale Einrichtungen und Grünräume**

Die Stadt und Land wird im Nordwesten des Plangebietes eine Kita errichten, die für den aus dem Gebiet resultierenden Bedarf, aber auch darüber hinausgehende Bedarfe deckt.

Darüber hinaus soll im nordwestlichen Baufeld auf einer Teilfläche eine Jugendfreizeiteinrichtung integriert werden, die in Verantwortung des Bezirkes Neukölln betrieben wird.

Im Westen des Plangebietes wird eine Multifunktionsfläche (naturnahe öffentliche Grünfläche) gesichert. Neben der wohnungsnahen Erholungsfunktion, steht die Fläche für die Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser zur Verfügung und dient dem Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft.

#### **1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten**

Im Bebauungsplan sind umfangreiche Festsetzungen zur Begrünung der Baugrundstücke getroffen. Gesichert werden Baumpflanzungen sowie Dach- und Fassadenbegrünung. Anlagen zur Nutzung erneuerbarer Energiequellen (z.B. Solarenergie) sind auch oberhalb der Gebäudeoberkante zulässig. Die im westlichen Teil des Plangebietes gelegene Landwirtschaftsfläche soll als artenreiche Frischweide entwickelt werden.

Vorgesehen ist ein innovatives Konzept zum Umgang mit Niederschlagswasser. Das Regenwasser von öffentlichen Straßen soll innerhalb des Gebietes zurückgehalten und wieder in den natürlichen Wasserkreislauf eingebracht werden. Hierzu dient neben Mulden im Straßenraum die Multifunktionsfläche im Westen des Plangebietes, in der das Wasser großflächig zurückgehalten wird. Bei der Dimensionierung wurden auch Starkregenereignisse berücksichtigt. Das auf den privaten Baugrundstücken anfallende Niederschlagswasser wird dort entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den natürlichen Wasserkreislauf eingebracht.

#### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Die Öffentlichkeit wurde aktiv in den bisherigen Prozess einbezogen, insbesondere durch folgende Veranstaltungen:

Mai 2015 - Informationsveranstaltung zum aktuellen Planungsstand, Übergang der Zuständigkeit auf die Hauptverwaltung

November 2015 - Bürgerwerkstatt mit den direkten Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Vertretern und Vertreterinnen der Bürgerinitiative

März 2016 - Informationsveranstaltung zum überarbeiteten Rahmenplan

August 2017 - Information der Öffentlichkeit über die Behördenbeteiligung

August 2017 - 1. Bürgerwerkstatt „Entwicklung der Buckower Felder zum Wohnstandort“ im Rahmen des Werkstattverfahren für einen Entwicklungsleitfaden (gemeinsam mit Stadt und Land)

Oktober 2017 - 2. Bürgerwerkstatt „Entwicklung der Buckower Felder zum Wohnstandort“ im Rahmen des Werkstattverfahren für einen Entwicklungsleitfaden (gemeinsam mit Stadt und Land)

Januar 2019 - Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch, öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung vor Ort

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Das Bebauungsplanverfahren 8-66 ist abgeschlossen. Mit Inkrafttreten der Rechtsverordnung zum Bebauungsplans 8-66 im August 2019 trat auch der städtebauliche Vertrag in Kraft. Ein Erschließungsvertrag zwischen dem Land Berlin und der Stadt und Land ist seit April 2019 wirksam.

Für die Ausgestaltung der sozialen Infrastruktur – Kita und Jugendfreizeiteinrichtung – sowie der Quartiersgarage als auch weiterer Sonderwohnformen im nordwestlichen Baufeld fand ein städtebauliches Vertiefungsverfahren zur Auswahl des mit der Generalplanung zu beauftragenden Büros statt. Die abschließende Entscheidung und Beauftragung erfolgte durch die Stadt und Land Anfang 2020.

Im Juni 2019 begann unter Federführung der Stadt und Land das Konzeptverfahren zur Vergabe von 20 % der Grundstücke im Erbbaurecht an gemeinwohlorientierte Dritte. Ende Februar wurden von sechs Interessenten Konzepte für die drei Baufelder eingereicht. Die Konzepte werden gegenwärtig geprüft. Das Konzeptverfahren soll spätestens Ende August 2020 abgeschlossen und anschließend die Erbbaurechtsverträge abschließend verhandelt werden.

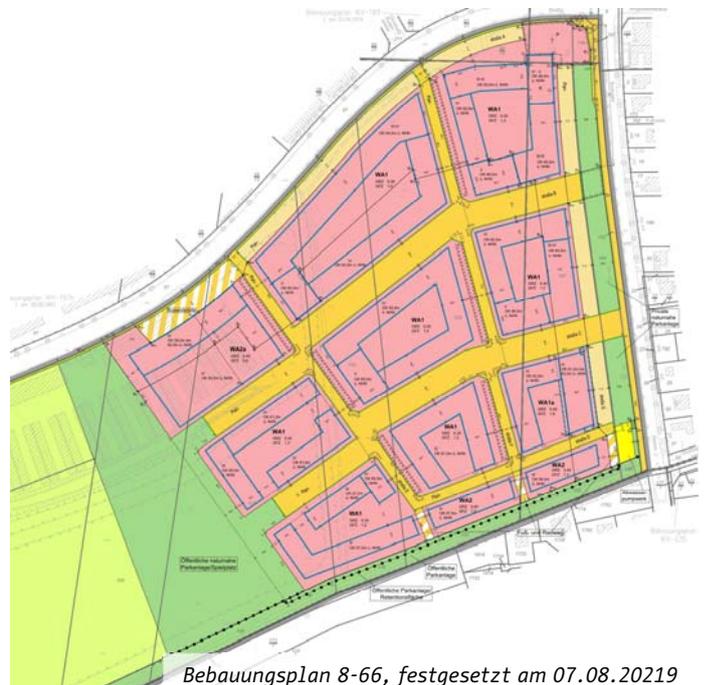
Das Tempohome Gerlinger Straße soll im April 2020 leergezogen sein. Der Abbau der vorhandenen Container soll dann innerhalb von 3 Monaten, spätestens jedoch bis zum 30.09.2020, erfolgen. Danach wird die Fläche entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans als artenreiche Frischweide (Landwirtschaftsfläche) bzw. öffentliche Parkanlage mit Spielplatz hergerichtet bzw. teilweise bebaut (Allgemeines Wohngebiet). Der dauerhafte Eingriff wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 8-66 berücksichtigt. Für die bisherigen Bewohnerinnen und Bewohner wurden andere Unterbringungen gefunden, insbesondere in der Unterkunft Haarlemer Straße. Zum Teil konnten aufgrund aktiver Mitwirkung der städtischen Wohnungsbaugesellschaften für Menschen mit besonderen sozialen Bindungen auch Unterkünfte bereitgestellt werden, die im bisherigen Umfeld liegen.

Anfang des Jahres 2020 begannen die Berliner Wasserbetriebe mit der Sanierung/Umverlegung der Abwasserdruckleitung im Buckower Damm. Die Baumaßnahme wird voraussichtlich ein Jahr dauern. Hiermit verbunden ist auch der Einbau eines Wärmetauschers, der Abwasserwärme für eine möglichst CO<sub>2</sub>-arme Wärmeversorgung im neuen Stadtquartier zur

Verfügung stellen soll. Eine Klimaneutralität (bilanziell) bei der Wärmeversorgung wird angestrebt.

Ende 2020 sind die ersten vorbereitenden Baumaßnahmen, insbesondere die Baufeldfreimachung für die Tiefbauarbeiten zu erwarten. In diesem Zeitraum ist derzeit auch die Vorbereitung der Ausgleichs- und Aufwertungsmaßnahmen auf der Landwirtschaftsfläche in Form einer „artenreichen Frischweide“ vorgesehen.

Im Frühjahr 2021 sollen die Tiefbauarbeiten und im September 2021 die Hochbaumaßnahmen beginnen.



### 1.9 Klärungsbedarf

Das Projekt befindet sich in der Umsetzungsphase, sodass sich Klärungsbedarfe auf konkrete Umsetzungsfragen beziehen. Besondere übergeordnete Klärungsbedarfe bestehen nicht.

Zwischen der Stadt und Land Wohnbauten mbH und den beteiligten Behörden laufen gegenwärtig noch Abstimmungen zu Detailfragen der Umsetzung des Senatsbeschlusses für einen MUF-Standort. Städtebauliches Ziel ist die Unterbringung der Geflüchteten in Wohnungen, welche über das neue Stadtquartier verteilt sind.

## 4 - Europacity

### Mitte - Moabit

---

#### Flächengröße

Ca. 40 ha

#### Eigentumsverhältnisse

Überwiegend privat

#### Anzahl Wohneinheiten

Ca. 3.000

#### Baubeginn

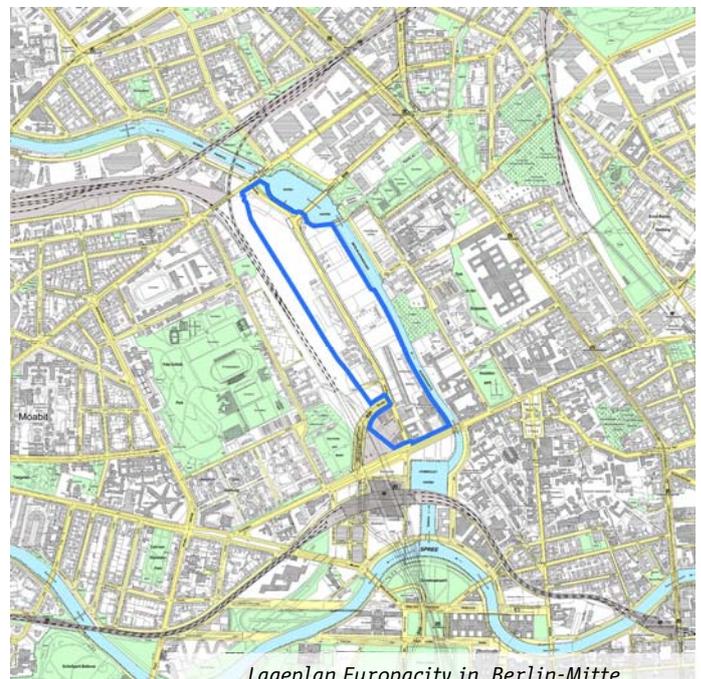
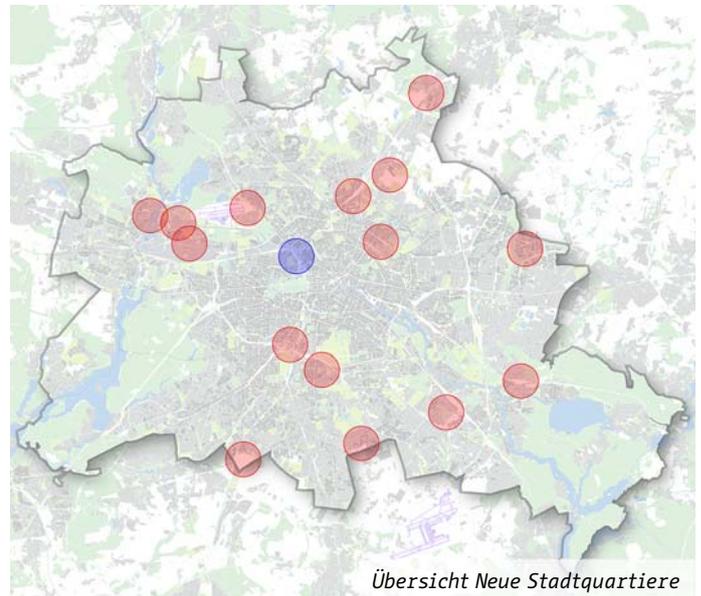
2015

#### Flächennutzungsplan

gemischte Bauflächen

#### Bebauungsplanverfahren

Im Zeitraum von 2010–2016 wurden sieben Bebauungspläne festgesetzt.



### 1.1 Stadträumliche 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-Schiffahrtskanal eine Grenze zum Ortsteil Mitte. Es befindet sich somit im unmittelbaren historischen Grenzbereich. Im Süden dominieren der Hauptbahnhof und das anschließende Regierungsviertel.



### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

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. 2023 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 Schiffahrtskanal 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.

### 1.3 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 gefördert und 24 Wohneinheiten preisgedämpft. Ausschließlich private Entwicklungsträger und Entwicklungsträgerinnen realisieren Miet- als auch Eigentumswohnungen. Der Mietwohnungsanteil überwiegt. Die Bebauungspläne wurden überwiegend vor Einführung des Berliner Modells zur kooperativen Baulandentwicklung festgesetzt.

#### 1.4 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.

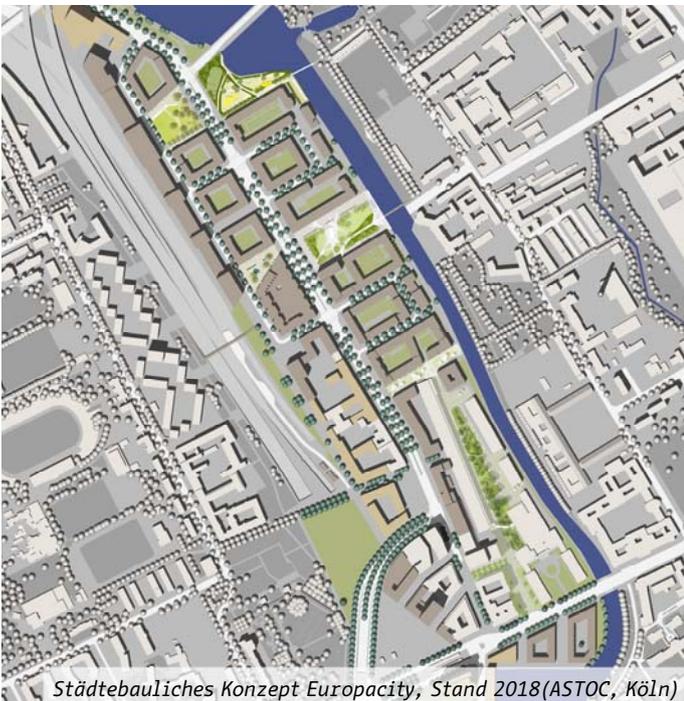
#### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

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-Schiffahrtskanals, der Nordhafenpark und der Nordhafenplatz bieten Erholungsmöglichkeiten.

#### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Im Kontext der Bebauungsplanverfahren wurden die Themen Ökologie, Regenwassermanagement, Immissionen, Ausgleich und Ersatz umfangreich untersucht und die Ergebnisse in die folgenden Planungen integriert.



Städtebauliches Konzept Europacity, Stand 2018 (ASTOC, Köln)

### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Neben den Beteiligungsverfahren im Zusammenhang mit den B-Plänen wurden insgesamt acht Standortkonferenzen durchgeführt, in denen die Öffentlichkeit über die Planungsstände informiert und beteiligt wurde. Ergänzend wurden Informationsbroschüren gefertigt.

### **1.8 Arbeitsstand und 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 anderen noch nicht in der Realisierung befindlichen Baufelder laufen die Genehmigungsverfahren für die Bauanträge. Im Zeitraum vom 2019-2023 werden fast alle Bauvorhaben fertig gestellt sein. Für alle Baumaßnahmen wurden in enger Kooperation zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und den Investoren Realisierungswettbewerbe durchgeführt oder die Bauvorhaben werden im Baukollegium diskutiert um die gestalterische, funktionale Qualität zu optimieren. Die Uferpromenade, der Stadtplatz und die Brücke über den Schifffahrtskanal werden Ende 2020 fertiggestellt sein. Die Fußgängerbrücke über die Bahngleise wird nach Aufhebung der temporären Planfeststellung errichtet, voraussichtlich im Jahr 2025.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Aktuell gibt es keine Klärungsbedarfe.

# 5 - Wasserstadt Berlin-Oberhavel Spandau - Haselhorst/Hakenfelde

## Flächengröße

Ca. 76 ha

## Eigentumsverhältnisse

privat und landeseigen (Gewobag und WBM)

## Anzahl Wohneinheiten

Ca. 8.300

## Baubeginn

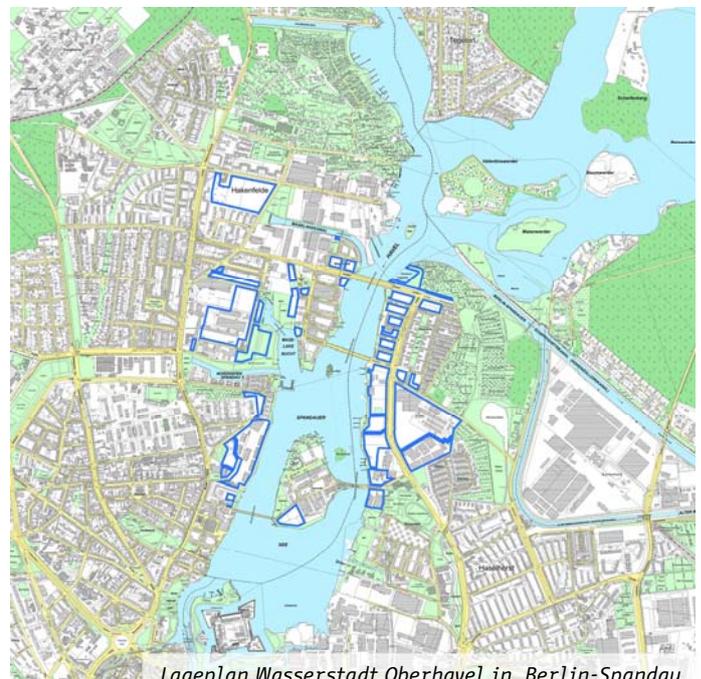
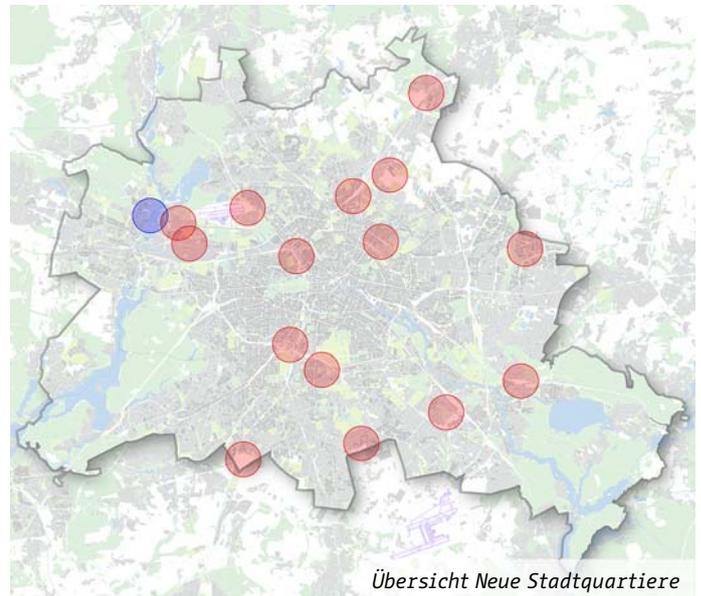
1995 bzw. 2017

## Flächennutzungsplan

Wohn- und gemischte Bauflächen, Gemeinbedarfsflächen, Verkehrsfläche, Gewerbeflächen, Grünflächen

## Bebauungsplanverfahren

Bezirk Spandau, SenStadtWohn



### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Die Konversion der ehemaligen Rüstungs- und Industriestandorte nördlich der Spandauer Altstadt sowie 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 ein neues Stadtquartier zu erbauen. Anfang der 2000er Jahre wurden auf Teilflächen in den Quartieren Havelack und Nordhafen eigentumsfähige Reihenhäuser realisiert. Ein noch großer Teil der Flächen blieb jedoch noch unbebaut.

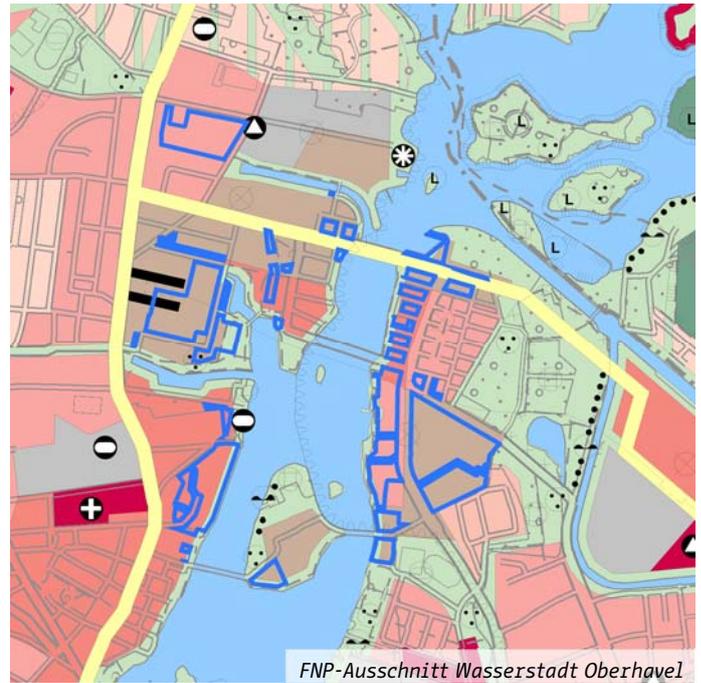
Die bereits erreichte Öffnung dieses ehemals weitgehend abgeschotteten Stadtgebietes rund um die Insel Eiswerder hat für den Spandauer Norden und Haselhorst bereits eine wesentliche Verbesserung der gesamten Stadt- und Freiraumqualität bewirkt. Durch die Bebauung der noch verfügbaren Wohn- und Infrastrukturflächen wird diese Entwicklung fortgeführt und in absehbarer Zeit abgeschlossen.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Durch den Funktionsverlust von Industriestandorten in herausragender Wasserlage an der Spandauer Havel rund um die Insel Eiswerder bietet sich die Möglichkeit in exponierter landschaftlicher Lage ein gemischt strukturiertes Stadtquartier mit hohem Wohnanteil, Arbeitsplätzen, Versorgungsmöglichkeiten 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 die bestehenden Stadtquartiere in Haselhorst und der Spandauer Neustadt.

Die Veränderung der rahmensetzenden Entwicklungsbedingungen seit 2014 bietet Berlin eine zweite Chance, bei verändertem Leitbild (Schaffung bezahl-



baren Wohnraums und sozialer Infrastruktur) eine angemessene Siedlungsdichte unter Nutzung der vorhandenen Lagegunst zu erreichen. Gleichzeitig können die bereits getätigten Vorleistungen in Erschließung, Altlastensanierung sowie Brückenbau und Schaffung eines durchgehenden Uferwegs nachhaltig genutzt werden.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Durch den Weiterbau der Wasserstadt Berlin-Oberhavel werden unter dem Namen „Waterkant Berlin“ von den landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften ca. 8.300 neue Wohnungen realisiert werden können. Insgesamt verfügen die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften in der Wasserstadt noch über ein Flächenpotential für ca. 4.200 Wohnungen. Daneben können ca. 4.100 Wohnungen durch private Investoren entwickelt werden. Die landeseigenen WBG werden gemäß Kooperationsvereinbarung bis zu 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 Bevölkerungsstruktur entstehen kann.

### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Das Entwicklungsgebiet ist straßenseitig erschlossen. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt derzeit ausschließlich über den Bus und Andienung an den U-Bahnhof Haselhorst (U7) oder an den Bahnhof Spandau. 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. Die bisherigen Überlegungen zur Verkehrserschließung bedürfen einer Weiterentwicklung bei der Ausgestaltung der Planungen zum neuen Stadtquartier Siemensstadt 2.0.

Mit der vorgesehenen neuen Straßenverbindung über die Insel Gartenfeld würde die Waterkant Berlin mit anderen Entwicklungsgebieten, wie z.B. der Urban Tech Republic und dem Schumacher Quartier verbunden. Im Rahmen der Machbarkeitsstudien zu Rad-schnellverbindungen werden die Trasse 2.0 (Mitte-Tegel-Spandau) und 8.0 (Nonnendammallee) geprüft.

Die Waterkant Berlin ist Teil des praxisorientierten Forschungsprojektes MoveUrban, das zeitnah zur Planung des Wohnungsbaus Vorschläge zur Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes im Gebiet erarbeiten wird.

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Der mit der fortschreitenden Wohnungsbautätigkeit verbundene wachsende Bedarf an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur wird planbegleitend angepasst und realisiert:

Aktuell ist bereits die zweite Kita im Quartier Haveleck realisiert worden, die Schaffung 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 gesichertem Standort an der Goltzstraße / Mertensstraße in Vorbereitung. Der hierfür ausgelobte Wettbewerb ist abgeschlossen, die Maßnahme ist finanziell abgesichert und wird zeitnah realisiert. Die planungsrechtliche Sicherung eines erforderlichen Standorts für ein Gymnasium im Wettbewerbsgebiet Daumstr. / Rhenaniastraße im Quartier Salzhof wird vorangetrieben.

Die technische Infrastruktur ist bereits vorhanden und ausreichend dimensioniert.

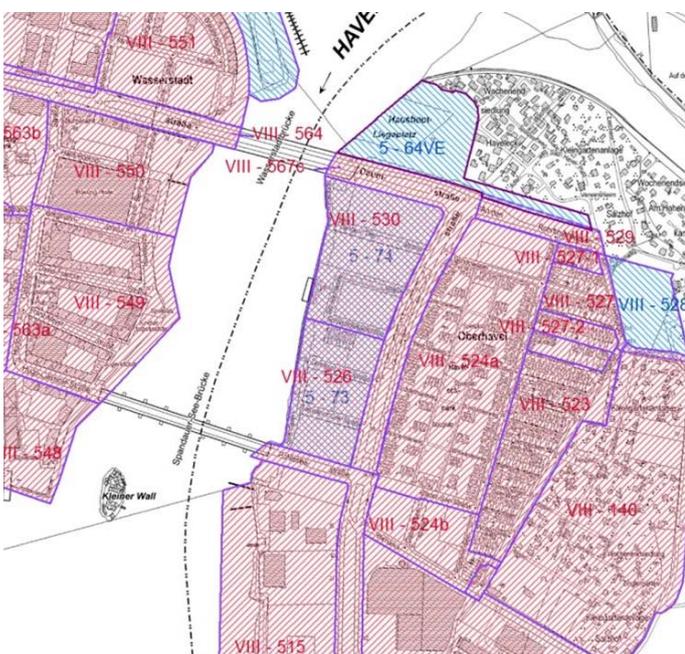
Zur weiteren Versorgung der Bevölkerung mit Frei- und Grünflächen soll aktuell die Nordhälfte der Insel Eiswerder angekauft und als öffentliche Parkanlage sowie als Vereinsgelände entwickelt werden.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Aufgrund der vorgefundenen Altlastensituation und deren Bewältigung ist die Regenwasserbehandlung von den Vorgaben der Wasserbehörde bestimmt.

Bei der Überplanung von bereits festgesetzten B-Plänen werden in der Wasserstadt in der Regel keine weiterreichenden Regelungen zu Eingriffen oder Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. Wenn, dann können Eingriffe ortsbezogen ausgeglichen werden.

In Bezug auf den Artenschutz kommt im Rahmen der verkehrlichen Verknüpfung der Wasserstadt Spandau mit der Insel Gartenfeld dem Biberschutz eine zunehmende und wesentliche Bedeutung zu.



PANDAUER Übersicht Bebauungspläne Wasserstadt Oberhavel

### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften Gewobag und WBM informieren und beteiligen die Anwohnenden sowie Interessierte mittels Newsletter, Informationsveranstaltungen und Events (Grundsteinlegungen) regelmäßig über laufende und geplante Aktivitäten. So wurde zum Beispiel die Bevölkerung sehr frühzeitig und noch vor der eigentlichen Sitzung des Preisgerichtes über die eingereichten Entwürfe zum städtebaulichen Wettbewerbsverfahren „Rhenaniastr.“ informiert und um Stellungnahme gebeten. Das daraus abgeleitete Meinungsbild ist dann in die Jurysitzung eingebracht worden.

Darüber hinaus rückt die Waterkant Berlin zunehmend in die öffentliche Wahrnehmung, so dass sogar schon über die VHS Führungen angeboten wurden.

### **1.8 Arbeitsstand und 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 und erfolgen weiterhin, erforderliche Überarbeitungen festgesetzter B-Pläne. Erste Baubeginne landeseigener Wohnungsbaugesellschaften sind im 2. Halbjahr 2018 erfolgt. Die Auslobung und Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes durch die Gewobag für den Bereich Daumstraße und Rhenaniastraße wurde im 2. Halbjahr 2018 abgeschlossen. Entsprechend wurde im Dezember 2019 der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan „Rhenaniastraße“ gefasst.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Es bedarf einer leistungsfähigen ÖPNV-Erschließung des neuen Stadtquartiers in die Innenstadt sowie in das Spandauer Zentrum. Diese Anbindung ist mittel- bis langfristig Voraussetzung für den Erfolg der weiteren Entwicklung des Stadtquartiers.

Kurz- bis mittelfristig ist die schnelle und unkomplizierte Erreichbarkeit des U-Bahnhofes Haselhorst zu gewährleisten. Dafür ist sowohl eine neuerlich angepasste Verkehrsorganisation sowohl bauliche Maßnahmen im Bereich der Daumstraße erforderlich.

Die geplante übergeordnete Hauptverkehrsstraße zwischen Wasserstadtbrücke (Daumstraße) und Gartenfelder Straße wurde bereits mit dem FNP-Änderungsverfahren 01/16 in Darstellung der Lage geringfügig verändert. Je nach Festlegung des konkreten Trassenverlaufs im notwendigen Planfeststellungsverfahren kann diese die in der Umgebung liegenden Kleingartenanlagen tangieren. Der notwendige Umfang des Eingriffs ist in den nachfolgenden Planungsverfahren zu klären und ggf. 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.

# 6 - Das Neue Gartenfeld

## Spandau - Siemensstadt

### Flächengröße

Ca. 59 ha

### Eigentumsverhältnisse

überwiegend privat,

Gewobag Teil des Projektkonsortiums

### Anzahl Wohneinheiten

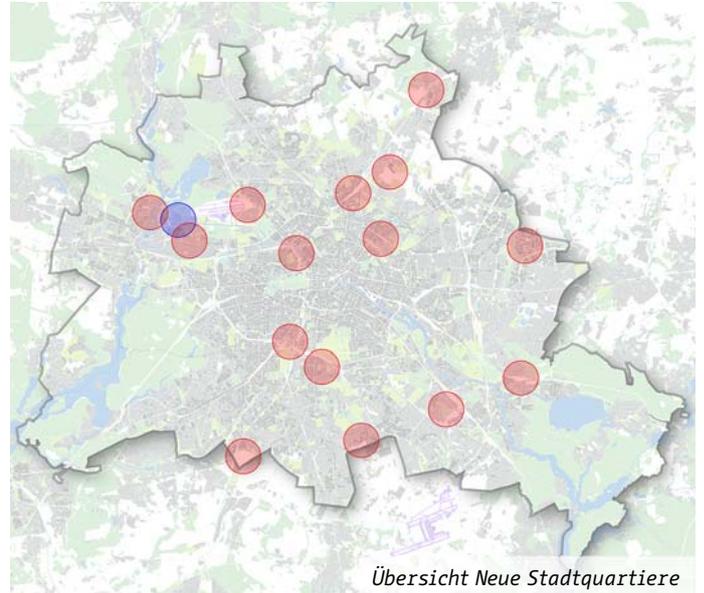
Ca. 3.700

### Baubeginn

2022 geplant

### Flächennutzungsplan

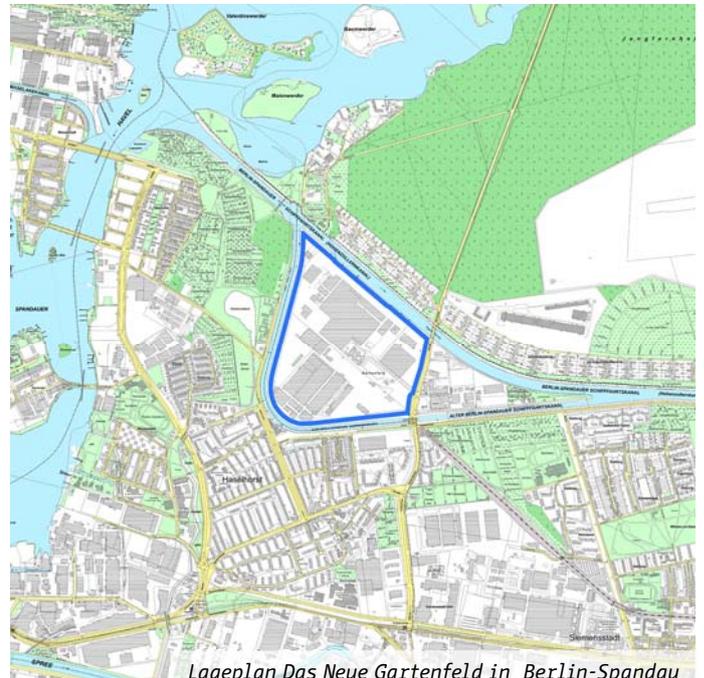
Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Grünfläche, gewerbliche Baufläche, Gemeinbedarfsfläche (Kultur), übergeordnete Hauptverkehrsstraße (Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der



Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt geändert am 31. Oktober 2019 (ABl. S. 7148).

### Bebauungsplanverfahren

5-109 / Bezirk Spandau



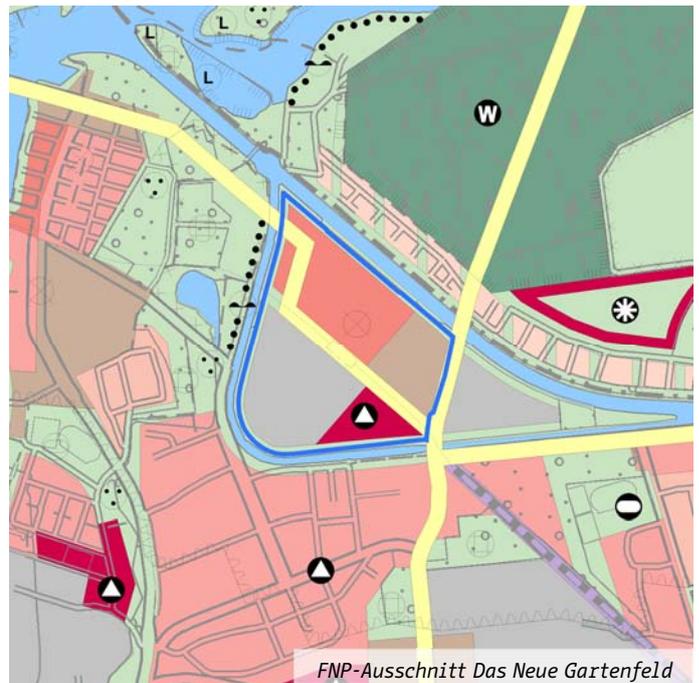
### 1.1 Stadträumliche Einordnung

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 Schifffahrtskanals 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.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Angesichts des Funktionsverlustes eines Industriestandortes der Firma Siemens ist das Potenzial gegeben, die nördliche Teilfläche 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, entsprechend den FNP-Darstellungen, die Erschließung durch den Ausbau einer leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung und einer übergeordneten Hauptverkehrsstraße jeweils mit Brückenschlag nach Westen in Richtung Wasserstadt Oberhavel erfolgen. Wegebeziehungen werden die öffentliche Zugänglichkeit der Kanalufer sichern.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Insgesamt sollen durch die Entwicklung des Stadtquartiers „Das Neue Gartenfeld“ ca. 3.700 neue Wohnungen entstehen. Zentraler Projektträger ist ein Konsortium, an dem neben einem Bauträger und Genossenschaften auch die landeseigene Wohnungsbau-gesellschaft Gewobag beteiligt ist. Sie alleine plant etwa 1.200 Wohnungen in Gartenfeld zu realisieren. Südlich des Alten Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals befindet sich Wohnungsbau in der Realisierungsphase sowie überwiegend kurz- bis mittelfristig aktivierbare Wohnungsbaupotenziale von zusammen mehr als 2.000 Wohneinheiten.

#### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Die Insel Gartenfeld wird derzeit nicht durch einen qualitativ hochwertigen und leistungsfähigen ÖPNV erschlossen. Eine leistungsstarke ÖPNV-Anbindung für das neue Stadtquartier mit ca. 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie einem großflächigen Gewerbegebiet ist jedoch unabdingbar. Der nächstgelegene U-Bahnhof Paulsternstraße liegt, je nach Lage 1 bis 2 km entfernt. Straßenseitig besteht die Erschließung nur über die Gartenfelder Straße, die die Insel im Osten in Nord-Süd-Richtung kreuzt. Eine ÖPNV-/Busanbindung ist deshalb im Südwesten der Insel Gartenfeld geplant. Die bisherigen Überlegungen und Abstimmungen zur Anbindung mit dem ÖPNV liegen der Planung zugrunde. Dies gilt es bei einer Ausgestaltung von Planungen zum neuen Stadtquartier Siemensstadt 2.0 mit zu berücksichtigen.

Die geplante übergeordnete Hauptverkehrsstraße, für die ein gesondertes Planfeststellungsverfahren erforderlich ist, 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-Schiffahrtskanal ebenfalls im Norden queren. 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.

#### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

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.

#### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Die Auswirkungen der Planungen auf Erholung und Artenschutz, insbesondere auch im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung und der erforderlichen Anbindung an die Wasserstadt Oberhavel, sind im weiteren Planungsverfahren zu prüfen und entsprechend zu berücksichtigen.

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



Rahmenplan Das Neue Gartenfeld (Stand 2016)

### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde der formelle Beteiligungsschritt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §3 Abs. 1 BauGB durchgeführt. Im Juni 2018 erfolgte die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Änderung des FNP.

### **1.8 Arbeitsstand und Zeitplan**

Das Bebauungsplanverfahren wurde im September 2015 eingeleitet. Die TÖB-Beteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB ist bereits erfolgt. Der nächste Verfahrensschritt ist die erneute TöB-Beteiligung nach § 4a Abs. 3 BauGB. Sie ist für Sommer 2020 angedacht.

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.

### **1.9 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 einschließlich der Regenentwässerung. 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.

# 7 - Johannisthal/Adlershof

## Treptow-Köpenick - Johannisthal/Adlershof

### Flächengröße

ca. 20 ha in Realisierung, weitere 14 ha Potentialflächen

### Eigentumsverhältnisse

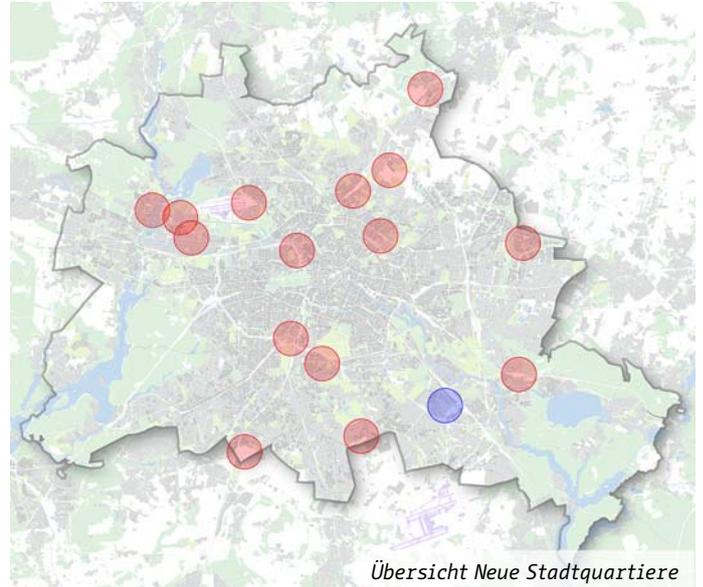
z. T. landeseigen, z.T. bereits an private bzw. städtische Wohnungsbauunternehmen veräußert, z.T. im privaten Besitz

### Anzahl Wohneinheiten

ca. 2.100 WE realisiert, ca. 900 WE im Bau, ca. 2.400 WE in Planung

### Baubeginn

Wohnen am Campus II ab 1. Quartal 2020; 2) Wohngebiet Straße am Flugplatz 2019; 3) Areal Müller Erben ab 2023, vorab bereits Maßnahmen Beräumung und Erschließung; 4) Neues Wohnen am Eisenhutweg ab ca. 2021



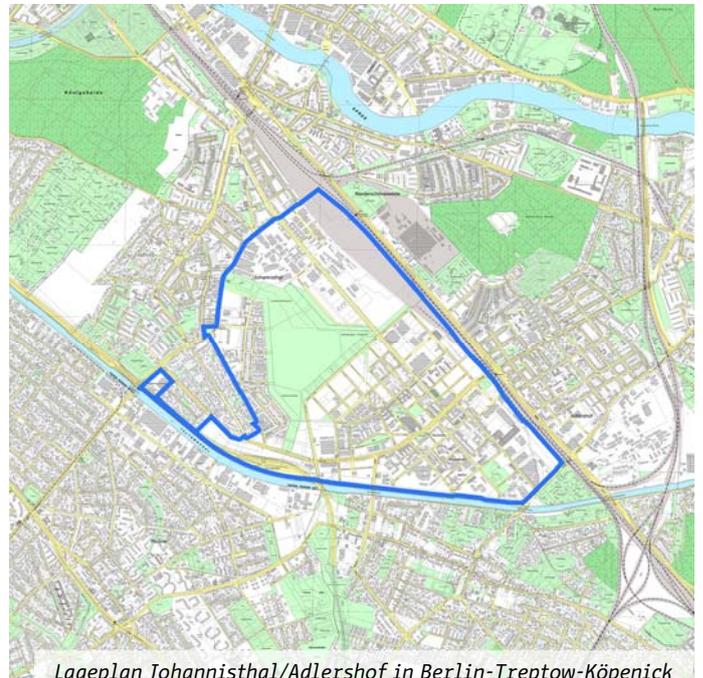
### Flächennutzungsplan

Wohnflächen, Gewerbliche und gemischte Bauflächen, Grünflächen, Sondergebietsflächen

Bisher erforderliche FNP-Änderungsverfahren sind erfolgt, Prüfung für die Grundschule

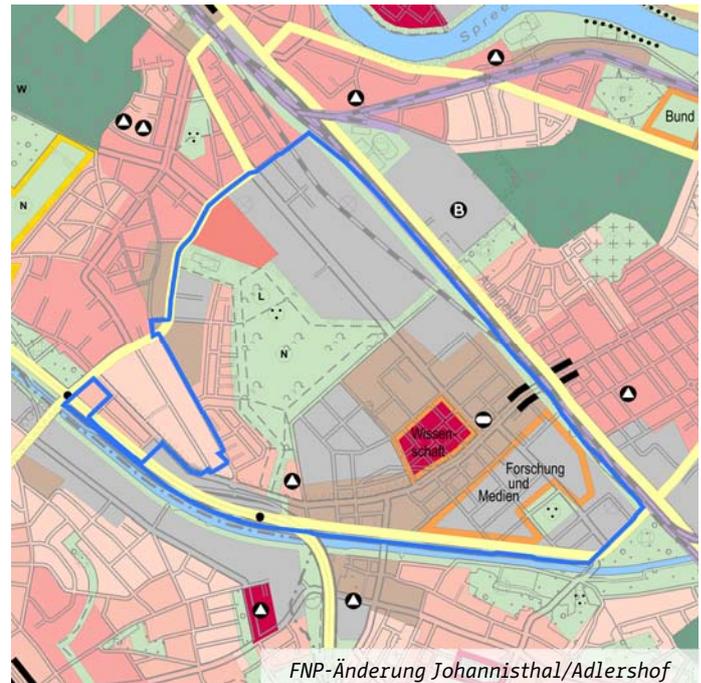
### Bebauungsplanverfahren

9 Bebauungspläne im Verfahren: XV-51a-2, XV-51j-1, XV-52-1, XV-58bb-1, 9-17VE, XV-68b-1, 9-15a, 9-41, 9-15b-1 (Wohnen, Gewerbe, soziale Infrastruktur) / SenStadtWohn



### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Der städtebauliche Entwicklungsbereich „Berlin-Johannisthal/Adlershof“ ist ein integrierter Wissenschafts-, Wirtschafts-, Wohn- und Medienstandort, der nach einem städtebaulichen Gesamtkonzept entwickelt wird. Das 420 Hektar große Gebiet liegt im Südosten Berlins inmitten der Airport Region BER und des neuen Investitionskorridors, der sich vom Flughafen Schönefeld (zukünftig BER) bis zum Hauptbahnhof erstreckt. Mit 1.144 Unternehmen, der Humboldt Universität zu Berlin und 10 außeruniversitären Forschungseinrichtungen bietet die Wissenschaftsstadt eine deutschlandweit einzigartige Dichte innovativer Unternehmen und Einrichtungen. Auf einem Gebiet von 420 Hektar sind derzeit rund 19.400 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tätig, hinzu kommen ca. 6.330 Studierende. Inzwischen leben hier ca. 4.000 Menschen. (Stand 31.12.2018)



### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Im Jahr 1993 wurde der Masterplan zur Entwicklung eines Wissenschafts- und Wirtschaftsstandortes mit einem zentralen Landschaftspark auf dem Gelände des ehemaligen Flugfeldes Johannisthal erarbeitet und in den folgenden Jahren modifiziert. Der Berliner Senat legte am 7. Dezember 1994 das 420 ha große Gelände gemäß § 165 ff. BauGB als städtebaulichen Entwicklungsbereich förmlich fest. Das Konzept wurde in den Folgejahren neuen Anforderungen entsprechend fortgeschrieben und sukzessive realisiert. Voraussetzung dafür waren umfangreiche Erschließungsmaßnahmen. Das städtebauliche Ziel, die ehemals isolierte Lage des Standortes im Stadtgefüge aufzuheben und die Anbindung an die Nachbarquartiere zu verbessern, wurde durch den Umbau des S-Bahnhofs mit Brückenaufweitung, den Neubau eines übergeordneten Erschließungsnetzes mit der Hauptentwicklungsachse Rudower Chaussee, dem Groß-Berliner Damm, der Hermann-Dorner Allee, des Ernst-Ruska Ufers sowie der Straße Am Studio, der Trassenfreihaltung für die Erschließung durch die Straßenbahn, den Autobahnanschluss Adlershof an die A 113, ein engmaschiges inneres Erschließungsnetz einschließlich eines Netzes aus Fuß- und Radwege-Verbindungen auch entlang des Teltow-Kanals sowie zum und durch den Landschaftspark-Altglienicke realisiert. Die Verlängerung der Straßenbahn nach Schöneweide ist planfestgestellt und in Realisierung und eine neue Fuß- und Radwege-Brücke über die Bahn und das Adlergestell ist planerisch gesichert und in Vorbereitung. Maßnahmen der technischen und grünen Infrastruktur, wie die Herstellung von 80 ha öffentlicher Grünfläche und eines Retentionsbodenfilterbeckens, sind ebenfalls realisiert.

Das erste Wohnungsbauvorhaben „Wohnen am Landschaftspark“ wurde von 2004 bis 2006 als Einfamilienhausgebiet entwickelt. Ein weiteres Wohnungsbauvorhaben „Wohnen am Campus I“ im Geschosswohnungsbau mit Dich-

ten (GFZ) zwischen 1,2 bis 1,8 ist nahezu fertiggestellt. Darüber hinaus sind weitere Wohnungsbauvorhaben im Bau („Wohngebiet Straße am Flugplatz“, „Wohnen am Campus II“) bzw. in der Planung (Areal „Müller Erben“ und „Neues Wohnen am Eisenhutweg“). Die Wohnungsbauvorhaben liegen überwiegend am Rande des Landschaftsparks und profitieren damit von der Freiraumqualität. Die städtebauliche und architektonische Qualität wird durch konkurrierende Verfahren, vertragliche Bindung und die Bauleitplanung gesichert.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Innerhalb des gesamten Entwicklungsbereichs wurden bereits ca. 2.100 Wohnungen gebaut. Dabei ist ein hoher Anteil von Mietwohnungen entstanden. Bauherren waren Privatinvestorinnen und -investoren, mehrere Wohnungsgenossenschaften sowie städtische Wohnungsbaugesellschaften. Zudem sind über 500 Einheiten für studentisches Wohnen entstanden. Mittlerweile besteht Planungsrecht für etwa 900 weitere Wohnungen, die von der HOWOGE derzeit baulich realisiert werden. Für ca. 2.400 Wohnungen wird mit den Projekten „Areal Müller Erben“ und „Neues Wohnen am Eisenhutweg“ derzeit Planungsrecht geschaffen.

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

### 1.4 Verkehrliche Erschließung

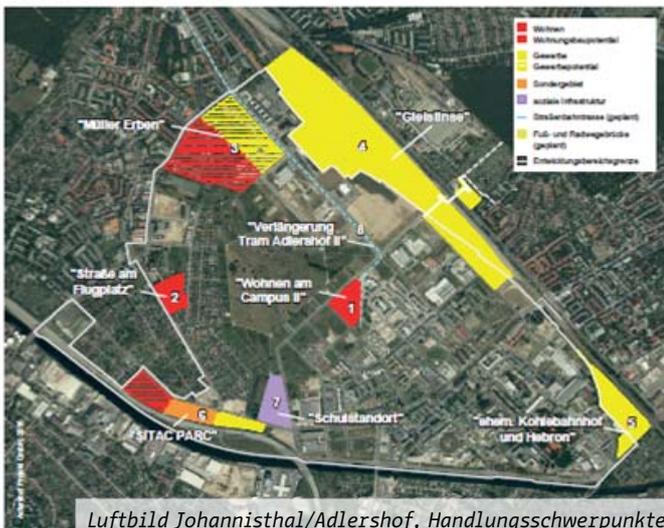
Innerhalb des Entwicklungsbereiches wurde ein umfangreiches Netz an Straßen errichtet, welches die verkehrliche Erschließung der Baufelder sichert und das Gebiet in das übergeordnete Straßen-, Wege- und Liniennetz des ÖPNV einbindet.

Für die zusätzliche Wohnbebauung liefen umfangreiche verkehrliche Untersuchungen.

Eine abgestimmte gebietskonkrete Verkehrsprognose 2030, die auch das Nebennetz erfasst, liegt vor. Diese ist Grundlage für die im Rahmen der Bauleitplanung zu erstellenden verkehrlichen Untersuchungen. Um den neuen Gegebenheiten und damit verbundenen hohen Mobilitätsanforderungen gerecht zu werden, wird für den gesamten Entwicklungsbereich „Berlin-Johannisthal/Adlershof“ ein Mobilitätskonzept vorbereitet. Darin sollen konventionelle, innovative und weiche Faktoren Berücksichtigung finden, um den MIV zu reduzieren und die Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden zu mindern. Für die Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II nach Schöneweide wurde der Planfeststellungsbeschluss gefasst. Mit der baulichen Umsetzung soll in 2020 begonnen werden.

Zur Erschließung des neuen Gewerbeareals „Gleislinse“ und des Ortsteils Johannisthal wird der Betriebsbahnhof Schöneweide perspektivisch zum Entwicklungsbereich hin geöffnet. Eine neue Fuß- und Radwegebrücke über die Bahnanlagen und das Adlergestell wird sowohl eine Verknüpfung mit dem Fuß- und Radwegenetz der B 96 a und den nordöstlich gelegenen Wohngebieten als auch zur Köllnischen Heide und perspektivisch bis zur Spree ermöglichen.

Die Radschnellverbindung entlang der A 113 und des Teltowkanals, die Adlershof noch komfortabler mit der Innenstadt verbindet als der bereits heute abschnittsweise vorhandene Weg, ist Gegenstand einer Machbarkeitsstudie des Senats.



Luftbild Johannisthal/Adlershof, Handlungsschwerpunkte

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Am Eisenhutweg/Hermann-Dorner-Allee wird der Bau einer Gemeinschaftsschule, die Teil der Berliner Schulbauoffensive ist, planungsrechtlich vorbereitet (3-zügige Grundstufe, 6-zügige Sekundarstufe I, 4-zügige Sekundarstufe II).

Im Februar 2020 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Änderungsbebauungsplan 9-15b-1 gefasst, der den Bau einer Grundschule an der Gerhard-Sedlmayr-Straße planungsrechtlich sichern soll.

Im Entwicklungsbereich gibt es 5 Kitastandorte mit insgesamt 445 Plätzen, die in den vergangenen Jahren errichtet bzw. erweitert worden sind. Davon befindet sich eine Kita in öffentlicher Trägerschaft. Geplant oder in Bau sind weitere 5 Kindertagesstätten bzw. Einrichtungen mit insgesamt 385 Plätzen.

An der Merlitzstraße konnte 2004 mit Mitteln aus dem Treuhandvermögen eine Dreifeldsporthalle für Schul- und Vereinssport realisiert werden. Am Eisenhutweg wurde ein privatbetriebenes Seniorenpflegestift mit 103 Plätzen errichtet.

Der 68 ha große Landschaftspark bietet ausreichende Erholungsflächen. Er ist im Kern als Naturschutzgebiet, im Umring als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen. Kleinere Plätze und Parks mit einer Gesamtgröße von 10 ha wie z.B. der Anger im Wohngebiet „Wohnen am Campus“ und mehrere Kinderspielplätze ergänzen die Grün- und Freiraumstruktur.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Grundsätzlich werden für alle Bebauungspläne im Entwicklungsbereich „Berlin-Johannisthal/ Adlershof“ Eingriffs-/ Ausgleichsbilanzierungen erstellt. Ein Großteil des Ausgleichs bzw. der Minderung der (möglichen) Eingriffe in den Baugebieten wird durch die fast flächendeckende Festsetzung der sogenannten „Ökostandards“ gesichert. Diese sind Dachbegrünung, eine Mindestanzahl von Bäumen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen, die Begrenzung der GRZ, wasserdurchlässige Wegeaufbauten sowie die Versickerung des Oberflächenwassers. Hierbei sind für erforderliche Erschließungsstraßen die neuen Anforderungen der Berliner Wasserbetriebe zur Regenentwässerung zu beachten.

Die Bebauungspläne sehen in der Regel folgende umweltrelevante Festsetzungen vor:

\* Beschränkung der GRZ-Überschreitung in den Baugebieten und den Flächen für Gemeinbedarf für Garagen, Stellplätze mit ihren Zufahrten und Nebenanlagen im Sinne von § 14 BauNVO auf 20 %

- \* Begrünung von ebenerdigen Stellplätzen (ein Baum je vier Stellplätze)
- \* Extensive Begrünung von Flachdächern (mit Ausnahme von Solaranlagen, technischen Einrichtungen und Beleuchtungsflächen)
- \* Pflanzbindung für Laubbäume, abhängig vom Standort und künftiger Nutzung pro angefangener 500 m<sup>2</sup> Grundstücksfläche ist in der Regel mindestens ein Laubbaum zu pflanzen;
- \* Versickerung von Niederschlagswasser über begrünte Versickerungssysteme, sofern nicht wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen
- \* Anlage von Wegen nur in wasser- und luftdurchlässigem Aufbau
- \* Für Anpflanzungen gemäß den textlichen Festsetzungen wird die Verwendung von Arten der in der Begründung beigefügten Pflanzliste empfohlen.

### 1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation

Zum Bebauungsplan XV-53a-2 „Straße am Flugplatz“ hat die HOWOGE eine öffentliche Erörterungsveranstaltung zur Vorstellung des Vorhabens im März 2015 und eine städtebauliche Ideenwerkstatt mit drei Planungsbüros durchgeführt. Die Zwischenergebnisse wurden den Anwohnerinnen und Anwohnern im November 2015 durch die Planungsbüros vorgestellt. Der Siegerentwurf wurde im Januar 2016 öffentlich präsentiert.

Für den Vorhaben und Erschließungsplan 9-17 VE „Neues Wohnen am Eisenhutweg“ fand im Mai 2018 ein Informationsabend mit dem Vorhabenträger vor Ort statt.

Am 30.01.2020 fand eine erste Bürgerinformationsveranstaltung zum BVG-Betriebshof Adlershof statt. Weitere sind vorgesehen.

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme „Berlin Johannisthal / Adlershof befindet sich nach über 25-jährigem Prozess in der letzten Entwicklungsphase. Planungsrecht ist in der Entwicklungsmaßnahme flächendeckend vorhanden, aktuelle Änderungsverfahren erfolgen zugunsten des Wohnungsbaus, einer Gemeinschaftsschule, einer Grundschule, gewerblicher Nutzungen und eines Sondergebietes mit der Zweckbestimmung Wissenschaft. In den kommenden 3-5 Jahren stehen Arbeiten auf den folgenden Handlungsfeldern an: Realisierung der Wohnquartiere „Wohnen am Campus II“ und „Straße am Flugplatz“; Planung und Entwicklung des „Müller-Erben-Areals“ als gemischt genutztes Quartier inklusive der erforderlichen verkehrlichen Infrastruktur; die Fertigstellung der Erschließung und Beräumung im Bereich der „Gleislise“ in 2020 einschließlich Gestaltung des neuen südlichen Zugangsbe-

reichs des S-Bahnhofs Betriebsbahnhof Schöneweide und der öffentlichen Erschließungsstraßen sowie die nachfolgende Vergabe der landeseigenen Gewerbeflächen im Erbbaurecht; die planungsrechtliche Sicherung eines geplanten Straßenbahn-Betriebshofes Adlershof (über ein Planfeststellungsverfahren mit vorgelagertem B-Plan-Verfahren 9-41); die Planung eines Wohnquartiers am Eisenhutweg „Neues Wohnen am Eisenhutweg“ (560 Wohnungen); die planungsrechtliche Sicherung einer Gemeinschafts- und einer Grundschule sowie die Begleitung dieses Planungsprozesses; Realisierung der geplanten Fuß- und Radverkehrsbrücke und anderer verkehrlicher Maßnahmen im Zusammenhang mit den zuständigen Senatsverwaltungen sowie Unterstützung der Baumaßnahme der Straßenbahnverlängerung Adlershof II.

Die seit mehreren Jahren laufenden Verhandlungen mit den Eigentümern zur Entwicklung des „Müller Erben Areals“ sollen noch 2020 mit der Unterzeichnung einer Abwendungsvereinbarung und eines Kaufvertrags zum Abschluss gebracht werden.

Parallel dazu werden sukzessiv die weiteren baureifen Gewerbegrundstücke profilkonform per Erbbaurecht vermarktet.

Die Maßnahmen der Beräumung, Altlastensanierung und Erschließung sind weitestgehend abgeschlossen.

Eine wesentliche Herausforderung stellt diesbezüglich noch die Entwicklung des 20 ha großen Areals „Müller Erben“ dar. Diese Fläche ist durch die industrielle Vornutzung stark durch Schadstoffe im Boden, Grundwasser sowie in der Altgebäudesubstanz geprägt.

Voraussetzung für eine bauliche Entwicklung auf dem „Müller-Erben-Areal“ ist eine umfangreiche Altlastensanierung in Boden und Grundwasser, verbunden mit dem Rückbau der Altgebäudesubstanz zur Sicherung gesunder Wohnverhältnisse und zum Schutz der öffentlichen Trinkwasserversorgung Berlins (WW Johannisthal). Dabei sollen auch die denkmalgeschützten Gebäude, soweit noch möglich, gesichert werden.

### 1.9 Klärungsbedarf

Aktuell gibt es keine Klärungsbedarfe.

# 8 - Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick Treptow-Köpenick, Köpenick/Friedrichshagen

---

## Flächengröße

ca. 50 ha

## Eigentumsverhältnisse

überwiegend Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und private Einzeleigentümer

## Anzahl Wohneinheiten

Ca. 1.800

## Baubeginn

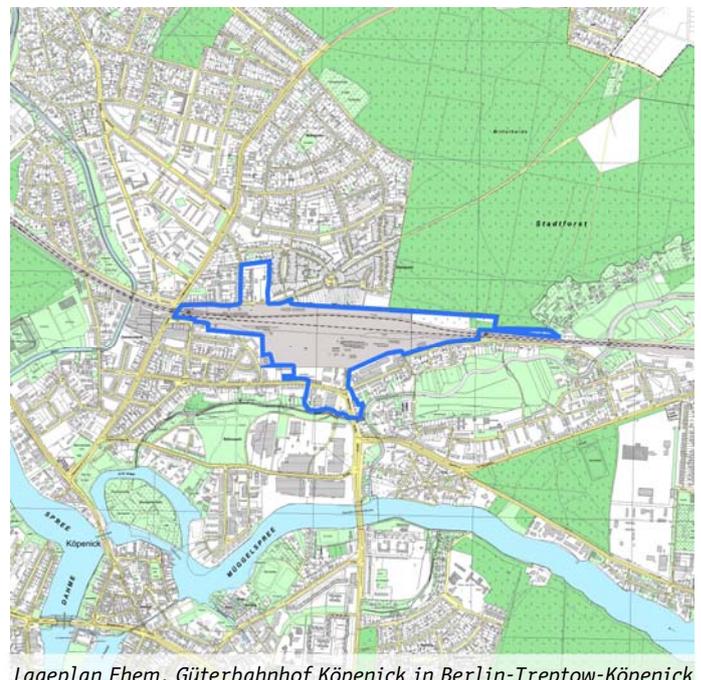
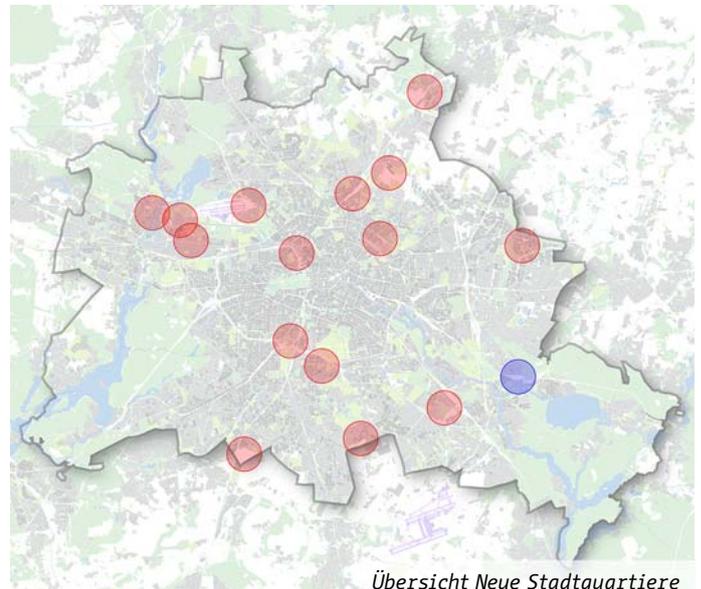
Ca. 2021 (Ordnungsmaßnahmen) bzw. Ende 2022 (erste Baumaßnahme Wohnungsbau, Infrastruktur)

## Flächennutzungsplan

gemischte Baufläche, Wohnbaufläche, übergeordnete Hauptverkehrsstraße, Bahnfläche, Wald, schadstoffbelastete Böden

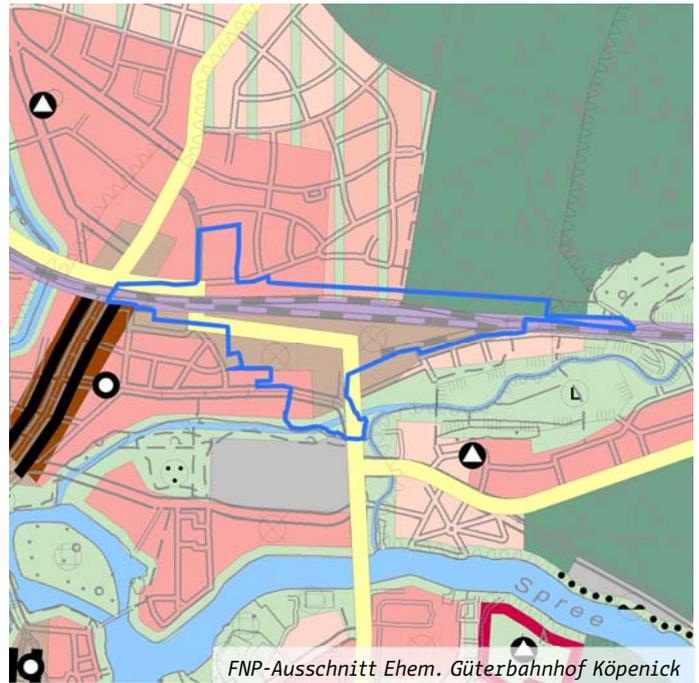
## Bebauungsplanverfahren

Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB; § 9 AGBauGB Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung (Zuständigkeit SenStadtWohn)



### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Der westliche Teil des Areals des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick grenzt mit dem S-Bahnhof Köpenick unmittelbar an das Hauptzentrum Bahnhofstraße des Bezirkes Treptow-Köpenick. Das Gebiet erstreckt sich von dort nach Westen bis etwa zum S-Bahnhof Hirschgarten in einer integrierten stadträumlichen Lage zwischen der Gründerzeitbebauung und dem Reformwohnungsbau der Dammvorstadt im Süden und der Gartensiedlung Elsengrund aus den 1920er Jahren nördlich der S- und Fernbahntrasse. Im südlichen Bereich ist das Stadtentwicklungsgebiet überwiegend von gewerblich genutzter Bebauung bzw. im Bereich der Seelenbinderstraße auch von Wohnbebauung umgeben. Der östliche Bereich geht in eine durch Einfamilien- und Wochenendhäuser eher vorstädtisch geprägte Stadtstruktur mit einer Erschließung über Stellingdamm, Hirtestraße und Seelenbinderstraße über. Verschiedene Natur- und Erholungsräume wie das Erpetal im Osten, die Mittelheide (Forst) im Nordosten und der südlich gelegene Bellevuepark umgeben den ehemaligen Güterbahnhof.



### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Die seit Anfang der 1990er Jahre brachgefallene ehemalige Güterbahnhoffläche zwischen S-Bahnhof Köpenick und S-Bahnhof Hirschgarten bietet Potenzial für den Bau eines neuen Stadtquartiers. Das Areal, das einschließlich angrenzender zu entwickelnder Flächen ca. 50 Hektar umfasst, besitzt aufgrund der zentralen und guten ÖPNV-Anbindung hervorragende städtebauliche und planerische Voraussetzungen für eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung. Das städtebauliche Konzept sieht eine blockartige Bebauungsstruktur mit gliedernden Grünzügen, größeren öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Räumen vor. Es knüpft damit an die im Westen angrenzende vorhandene dichte Bebauungsstruktur der Gründerzeit und des Reformwohnungsbaus der Zwischenkriegszeit an. Hier ist eine städtebauliche Verdichtung vorgesehen, die sich in baulicher Höhe und Dichte an der benachbarten Bestandsbebauung orientiert. In fußläufiger Entfernung zum S-Bahnhof Köpenick mit seinem geplanten neuen östlichen Zugang und zum Hauptzentrum Bahnhofstraße ist südlich der Bahntrasse ein großer Standort für soziale Infrastruktureinrichtungen mit einer integrierten Sekundarschule und einer Grundschule geplant. Zu einem zweiten Infrastrukturstandort (Grundschule und quartiersbezogene soziale Einrichtungen) sollen die Grundstücksflächen des ehem. Gaswerks im Norden der Bahnanlagen im Bereich der Hirtestraße – ebenfalls fußläufig vom geplanten östlichen Zugang zum S-Bahnhof Köpenick entfernt – entwickelt werden.

Parallel dazu soll der östliche Teil des Areals (mit Anschluss an den S-Bahnhof Hirschgarten) von Bebauung freigehalten und angesichts seiner Nähe zu den benachbarten

Landschaftsräumen als ökologischer Ausgleichsraum einschließlich öffentlicher Erholungsflächen und Grünverbindungen entwickelt werden. Die vorhandenen Standorte kleinteiliger Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe im Süden um den Brandenburgplatz sollen erhalten, qualifiziert und erweitert werden. Die durch die Bahntrasse verursachte Barrierewirkung wird durch zwei Querungsmöglichkeiten, den neuen Ostzugang des S-Bahnhofs und geplanten Regionalbahnhofes Köpenick für zu Fußgehende und Radfahrende und eine neue, etwa mittige Querung des Gebietes für alle Verkehrsarten einschließlich ÖPNV durch die geplante Ostumfahrung Bahnhofstraße, vermindert. Mit der geplanten integrierten städtebaulichen Entwicklung und Reaktivierung des ehemaligen Güterbahnhofs Köpenick und angrenzender Flächen kann neben der Schaffung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie von Gemeinbedarfsstandorten zugleich ein wichtiger Beitrag zur Stadtreparatur und zur Aufwertung der Stadtstruktur geleistet werden. Das Instrument zur Realisierung des Gesamtkonzeptes ist die förmliche städtebauliche Entwicklungsmaßnahme.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Im Zuge der Gebietsentwicklung sollen ca. 1.800 bezahlbare neue Wohneinheiten mit einem Anteil von mindestens 40 % gefördertem Wohnungsbau entstehen. Auf Basis des Instruments der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme wird das Land Berlin den Großteil der Flächen von den derzeitigen Eigentümerinnen und Eigentümern erwerben, um die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum vorzubereiten und zu sichern und damit Bauspekulation zu vermeiden. Das Ziel ist, öffentlich geförderten Wohnungsbau sowie gemischte Eigentümerstrukturen zu realisieren, bestehend aus landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften und Privaten. Das Quartier soll ökologisch

und sozial nachhaltig ausgestaltet werden, indem verschiedenste Wohnformen, effiziente Grundrisse sowie intelligente Konzepte zur Mobilität, zur Energieversorgung, zum Klimaschutz und in diesem Zusammenhang zur Regenwasserbewirtschaftung entwickelt werden. Weitere Aufgaben und Ziele, die im Rahmen der Quartiersentwicklung umgesetzt werden sollen bzw. müssen, sind der städtebauliche Lärmschutz für den Wohnungsbau sowie ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe.

#### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Zur nachhaltigen verkehrlichen Entlastung von übergeordnetem Verkehr und damit Bevorrechtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Straßenbahn, Bus, Rad- und Fußverkehr) der Dammvorstadt (beidseitig der Bahnhofstraße) und der Köpenicker Altstadt ist mittels Umfahrungsstraßen ein „Tangentenviereck“ konzipiert. Der fehlende Teil dieser Planung ist der bislang mit dem Arbeitstitel „Ost-West-Trasse“ bezeichnete nördliche Umfahrungsabschnitt. Im Zuge der Entwicklung des neuen Stadtquartiers und zur Erreichung der überörtlichen Zielstellung (Entlastung der Bahnhofstraße) soll der östlich der Bahnhofstraße fehlende Abschnitt als Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich ÖPNV-Anbindung realisiert werden. Dadurch wird neben der Erschließung des Entwicklungsgebietes sowohl die Trennung der beiden Gebiete nördlich und südlich der S- und Regionalbahnstrecke auch für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr minimiert, als auch die mit der Entlastung einhergehende Betriebsstabilisierung des Straßenbahnverkehrs in der Bahnhofstraße erreicht.

Der Neubau des Regionalbahnhofs Köpenick mit neuem Ostzugang auch für die S-Bahn wird durch das laufende Planfeststellungsverfahren der DB AG für den 16. Ausbauabschnitt (ABS) der Strecke Berlin - Frankfurt/Oder mit Fertigstellung im Jahr 2027 avisiert. Die Deutsche Bahn AG hat den entsprechenden Planfeststellungsantrag im Herbst 2019 beim Eisenbahnbundesamt eingereicht mit dem Ziel, dass der Planfeststellungsbeschluss im Jahr 2021 gefasst

wird.

Für das Entwicklungsgebiet soll ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden. Die neuen Anforderungen an die Mobilität der Zukunft auch unter den neuen Rahmenbedingungen des Berliner Mobilitätsgesetzes, des Nahverkehrsplans und der Vorgaben der Berliner Wasserbetriebe (BWB) für die Regenentwässerung finden bei der Verkehrsplanung Berücksichtigung.

#### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

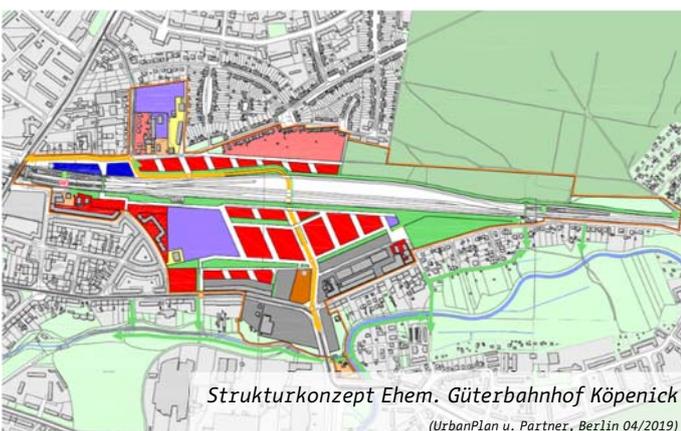
Mit der Realisierung des neuen Stadtquartiers kann zu einem überwiegenden Anteil bereits vorhandener sowie auch der neu entstehende Bedarf an Schulplätzen gedeckt werden. Geplant sind ein Schulstandort mit einer integrierten Sekundarschule (ISS) mit gymnasialer Oberstufe (6,0 + 4,0 Züge) und einer 2-zügigen Grundschule im Süden, derzeit als Gemeinschaftsschule vorgesehen, sowie eine 3-zügige Grundschule im Norden mit jeweils entsprechenden Sportflächen. Für beide Standorte werden auch außerschulische Nutzungen angestrebt. Des Weiteren ist die Schaffung von ausreichend Kitaplätzen, Spielplätzen sowie eines soziokulturellen Zentrums (Kiezclub und weitere quartiersbezogene soziale und kulturelle Einrichtungen insbesondere im Norden) vorgesehen. Hierzu ist die Verknüpfung der beiderseits der Bahntrasse gelegenen Standorte eine wichtige verkehrliche Voraussetzung.

Geplante Grünverbindungen, die öffentliche Rad- und Gehwegverbindungen ermöglichen, werden das neue Stadtquartier mit den Grün- und Erholungsräumen der Umgebung vernetzen und zugleich die Vernetzung umliegender Wohngebiete mit der Dammheide, dem Erpetal und dem Bellevuepark verbessern. Im Rahmen der Gebietsentwicklung werden qualifizierte wohnungsnah und übergeordnete öffentliche Grünflächen realisiert.

#### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Mit dem integrierten Grobkonzept für die Regenwasserbewirtschaftung, das im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen erstellt wurde, kann auf der Ebene der vorliegenden Strukturplanung aufgezeigt werden, dass eine vollständige Regenwasserrückhaltung in dem geplanten neuen Stadtquartier prinzipiell möglich ist. Die planerische Konkretisierung und Umsetzung beinhalten die folgenden Ziele: Regenwasser soll in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt bewirtschaftet werden. Demnach sollen Einleitungen in Kanalisation oder Gewässer entsprechend der geltenden Regelung eingeschränkt werden. Zur Planung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung und des Überflutungsschutzes wird dafür ein Konzept mit konkreten, für das Gebiet geeigneten Maßnahmen erstellt. Für die Umsetzung der dezentralen Bewirtschaftung von Regenwasser und den Überflutungsschutz bedarf es der Freihaltung ausreichender Flächen.

Die für die bauliche Gebietsentwicklung gutachterlich ermittelte erforderliche naturschutz- und planungsrechtli-



che Kompensation kann prinzipiell zu einem großen Teil im Gebiet sowie angrenzend geleistet werden; die vorliegenden konzeptionellen Ansätze für die ökologische Kompensation sind mit einer Aufwertung von vorhandenen und angrenzenden Naturräumen / Grünflächen einschließlich verträglicher öffentlicher Erholungsnutzungen – überwiegend als öffentliche Erstnutzungen – verbunden.

Durch die Bündelung des Verkehrslärms in der Planung (Trassierung der Ostumfahrung Bahnhofstraße nördlich der Bahnquerung parallel zu den Bahnanlagen) ist die Entwicklung des Wohnungsbaus in dem neuen Stadtquartier mit begleitenden Schallschutzmaßnahmen auch im nördlichen Entwicklungsgebiet möglich; ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe kann und soll ohne Einschränkungen des bestehenden Gewerbes durch den Schallschutz der städtebaulichen Struktur (lärmrobuster Städtebau) gewährleistet werden. Lärmschutz muss auch für durch die Planung betroffene sensible Nutzungen gewährleistet werden.

### 1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation

Im Rahmen der formalen Beteiligung zu den vorbereitenden Untersuchungen für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wurden die Ziele für das neue Stadtquartier mit den Betroffenen umfassend erörtert. Die Ergebnisse fließen in die Abwägung zur Festsetzung einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ein.

Die Einbeziehung der interessierten Öffentlichkeit sowie von Akteurinnen und Akteuren und Initiativen vor Ort stellte einen ebenso wichtigen Bestandteil bis zum Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen dar. Seit Anfang des Jahres 2017 fanden zwei Ortsteilkonferenzen für Köpenick Nord und die Dammvorstadt in der Federführung des Bezirkes sowie eine öffentliche Bürgerwerkstatt der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen statt. Darüber hinaus wurde im Anschluss an die Bürgerwerkstatt eine Internetbeteiligung durchgeführt. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind auf der Website des Projektes ([www.berlin.de/queterbahnhof-koepenick](http://www.berlin.de/queterbahnhof-koepenick)) einsehbar und werden im weiteren Planungsverfahren aufgegriffen.

Zukünftig ist im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme eine über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Betroffenen- und Öffentlichkeitsbeteiligung mit unterschiedlichen Formaten und Schwerpunkten geplant. Ein entsprechendes Konzept wurde unter Einbezug der sozialraumorientierten Planungscoordination des Bezirkes Treptow-Köpenick erarbeitet. Auf Basis erster Print- und Internetinformationen im Laufe des Sommers 2020 ist im Herbst 2020 die erste gebietsweite Öffentlichkeitsinformation vorgesehen. Anfang des Jahres 2021 folgt eine Bürgerwerkstatt mit Beteiligungsforen zu den Planungsschwerpunkten der Quartiersentwicklung sowie dem Ziel der Konstituierung eines Gebietsbeirates. Die Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der Stadtentwicklung finden im Beteiligungsprozess Anwendung.

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Auf Basis des seit Ende des Jahres 2019 vorliegenden Abschlussberichts über die vorbereitenden Untersuchungen hat der Senat am 1. Oktober 2019 zunächst einen grundlegenden Beschluss über die Durchführung und Finanzierung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme gefasst und dem Abgeordnetenhaus zur Kenntnis gegeben. Die Rechtsverordnung selbst hat der Senat am 12.05.2020 beschlossen; die Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme trat mit Veröffentlichung im GVBl. am 27.05.2020 in Kraft. Seit Fertigstellung des Berichts über die vorbereitenden Untersuchungen hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen bereits vielfältige und erforderliche Aktivitäten zur Vorbereitung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme durchgeführt. Dazu gehörten insbesondere die europaweite Ausschreibung und Beauftragung des Planungsdienstleisters, die Beauftragung des treuhänderischen Entwicklungsträgers, die Gespräche mit Eigentümerinnen und Eigentümern, die weitere Vorbereitung von Grundstücksankäufen, die Aufstellung des Bebauungsplans für die geplante Grundschule im Norden, die Strukturierung des Gesamtprojekts, Abstimmungen mit der Deutschen Bahn AG zu dem Planfeststellungsverfahren für den Ausbau des Regionalbahnhofes und den ABS Frankfurt Oder sowie die Vorbereitung von vorgezogenen Ordnungsmaßnahmen.

Die nächsten Schritte sind die Aufstellung der Bebauungspläne, die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens, der Ankauf der privaten Grundstücksflächen, die Planung der Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich der Querung der Bahntrasse, die Neutrasseierung des Stellingdamms einschließlich des Knotenpunktes mit der Mahlsdorfer Straße und des nördlichen Bahnhofsvorplatzes im Zusammenhang mit einer optimierten Lage bzw. Verlagerung der Straßenbahngleise und Haltestellen (Tramwendschleife) sowie die Durchführung der erforderlichen Grundstücksfreilegung.

### 1.9 Klärungsbedarf

Verkaufsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer, insbesondere BEV und zwei bis drei weitere „Schlüsseleigentümerinnen / Schlüsseleigentümer“; räumliche und zeitliche Schnittstellen mit Ausbau Regionalbahnhof und ABS Frankfurt/Oder, Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich Querung der Bahntrasse (unter Beachtung zeitlicher Zwänge und Sperrpausen), Umgang mit der Tramwendschleife.

# 9 - Neulichterfelde

## Steglitz-Zehlendorf - Lichterfelde

### Flächengröße

ca. 96 ha (39 ha Baufläche/ 57 ha Grünfläche)

### Eigentumsverhältnisse

privat

### Anzahl Wohneinheiten

Ca. 2.500

### Baubeginn

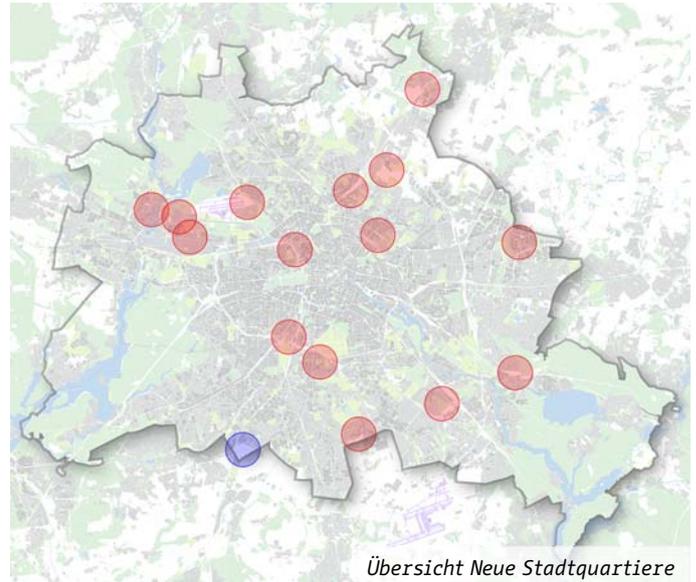
Ca. 2021

### Flächennutzungsplan

Wohnbaufläche, Grünfläche

### Bebauungsplanverfahren

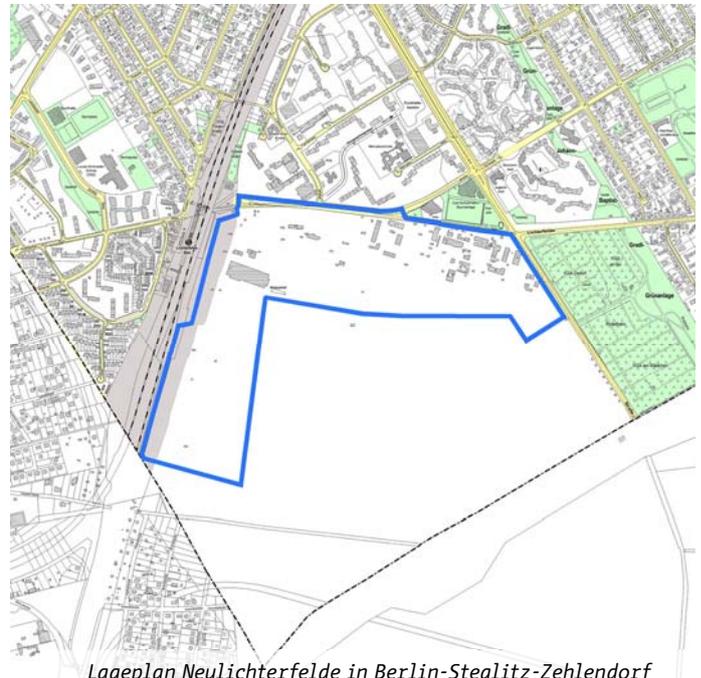
6-30 / Bezirk Steglitz-Zehlendorf



Übersicht Neue Stadtquartiere



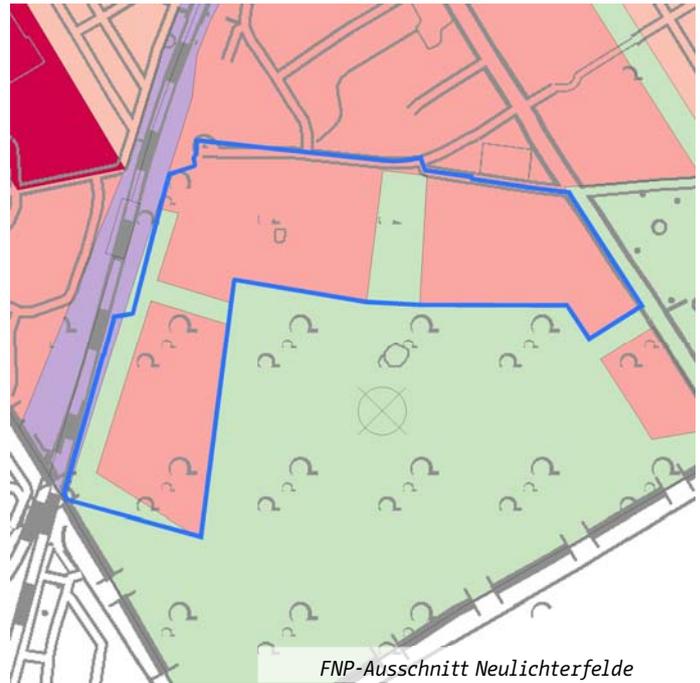
Luftbild Neulichterfelde



Lageplan Neulichterfelde in Berlin-Steglitz-Zehlendorf

### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Das Stadtentwicklungsprojekt Neulichterfelde 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.



FNP-Ausschnitt Neulichterfelde

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

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 Truppenübungs Gelände umfasst 96 Hektar. Das neue Viertel entsteht inklusive Nahversorgungs- und sonstigen erforderlichen Wohnfolge- und Infrastruktureinrichtungen auf knapp 40 Prozent dieser Fläche (ca. 39 Hektar), während ca. 57 Hektar des Geländes als „Lichterfelder Weidelandschaft“ erhalten bleiben. Hierfür ist eine dauerhafte Beweidung mit Pferden vorgesehen unter gleichzeitiger weitgehender Bewahrung und Weiterentwicklung der vorhandenen Biotop- und Lebensräume schützenswerter Arten. Die neu entstehenden Quartiere sind aus mehreren hybriden Clustern aufgebaut, es entsteht Geschosswohnungsbau an den in Randlage befindlichen Erschließungsstraßen und kleinteiligere und niedrigere Bebauung zur Lichterfelder Weidelandschaft hin, jeweils um einen gemeinschaftlichen, identitätsstiftenden Quartiersplatz angeordnet. 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 und öffnen sich räumlich durch Grünverbindungen zur „Lichterfelder Weidelandschaft“ hin.

Ein Grundschulstandort mit Sportanlage, fünf Kindertagesstätten und Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen, sowie mehrere Quartiersplätze und ein Stadtplatz mit Nahversorgungsrichtungen, sind geplant. Nachhaltigkeit entsteht durch effiziente Energiekonzepte und Förderung hybrider Mobilitätsformen zwischen nicht-motorisierten und smarten Verkehrsmitteln. Die Bereiche mit wesentlichen Funktionen der Quartiersversorgung (Stadtplatz, Schule) werden nahe des S-Bahnhofs Lichterfelde Süd angeordnet.

### 1.3 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.

#### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Das geplante Wohngebiet richtet sich zum S-Bhf. Lichterfelde Süd aus, um eine Fokussierung auf den leistungsfähigen ÖPNV zu befördern. Eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Erschließung des Neubaugebietes durch den Bus ist in Planung, die Quartiere werden nach den Erschließungsstandards des Nahverkehrsplans angebunden. Weitere Aspekte zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund sind die Bereitstellung von weitgehend autofreien bzw. autoarmen Radverbindungen sowie Fahrradabstellanlagen am S-Bahnhof Lichterfelde Süd und direkte Wegebeziehungen zwischen den Quartieren und zum / vom ÖPNV (Bus, S-Bahn). Hierfür ist unter anderem ein südlicher Bahnhofszugang geplant.

Der Ausbau der Osdorfer Straße auf Brandenburger Gebiet wird kritisch gesehen, weil hieraus Mehrverkehr auf Berliner Gebiet entstünden.

#### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Durch das Bauvorhaben Neulichterfelde entsteht ein Langzeitbedarf von bis zu 264 Betreuungsplätzen in Kindertagesstätten und von bis zu 317 Grundschulplätzen. Der entstehende Platzbedarf an Betreuungsplätzen in Kitas wird innerhalb des Plangebiets gedeckt werden. Hierzu sind drei Standorte im Plangebiet vorgesehen. Ein Standort für eine freistehende Kita soll am Grünzug im Quartier 1 festgesetzt werden. Die zwei weiteren Kita-Standorte werden dem städtebaulichen Konzept / Masterplan entsprechend

an den Quartiersplätzen im Quartier 2a und im Quartier 4 als unterlagerte Kitas errichtet und sind im städtebaulichen Vertrag vereinbart. Für die Kitas ist ein Freiraumbedarf von 6-10 m<sup>2</sup> je Platz vorzusehen (ca. 1.584 m<sup>2</sup> - 2.640 m<sup>2</sup>).

Der Platzbedarf an Grundschulplätzen wird ebenfalls innerhalb des Plangebiets gedeckt. Hierzu soll im nordwestlichen Bereich des Plangebiets in der Nähe des Quartierszentrums und des Bahnhofs ein Neubau für eine Grundschule mit Sportanlage (Großspielfeld, für Vereinssport geeignet) errichtet werden.

Weiterhin soll in unmittelbarer Nachbarschaft eine Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung (ca. 250 m<sup>2</sup>) in einer der zu erhaltenden Zwangsarbeiterbaracken untergebracht werden.

Die Versorgung mit wohnungsnahem Grün (Bedarf sind 3,4 ha) soll im Geltungsbereich des Bebauungsplans in den vier „Grünen Fingern“ gedeckt werden.

Der Bedarf an siedlungsnahem Grün (3,2- 4,0 ha) soll durch Heranziehung geeigneter Flächen im Plangebiet gedeckt werden, da die Weidelandschaft aufgrund des Naturschutzes nur bedingt zur Verfügung steht.

Es besteht zudem Bedarf an ca. 6000 m<sup>2</sup> Spielplatzfläche.

#### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Von der Realisierung des Vorhabens sind Eingriffe in den vorhandenen Naturbestand zu erwarten und Artenschutzbelange betroffen. Der Ausgleichsbedarf erfolgt zum Teil im Plangebiet sowie außerhalb des Plangebiets, in der benachbarten Weidelandschaft und auf Flächen der Berliner Stadtgüter (Vorvertrag über 14 - 20 ha). Die umfangreichen Ausgleichsmaßnahmen umfassen u.a. die Schaffung und Aufwertung von Ersatzlebensraum für Zauneidechsen und Wechselkröten in der Lichterfelder Weidelandschaft aus dem ersten Bauabschnitt, die Aufwertung von Flächen als Fledermausjagdrevier, die Neuanlage und ggf. Wiedervernässung von Laichgewässern für Amphibien. Durch den Eingriff in bestehende Waldflächen entsteht ein Ausgleichsbedarf von knapp 30 ha für Ersatzaufforstungsflächen. Durch Aufwertungsmaßnahmen in bestehenden Waldflächen kann dieser Bedarf verringert werden.



Masterplan Neulichterfelde © Groth-Gruppe

### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Um eine bürgernahe Gestaltung sicherstellen zu können, begleitet eine breit angelegte Bürgerbeteiligung von Anfang an das Verfahren (noch vor der formalen Öffentlichkeitsbeteiligung bei Bebauungsplanverfahren).

Bereits im April 2012 begann mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung der Bürgerdialog zur Entwicklung des ehem. Truppenübungsplatzes „Parks Range“.

In weiteren Informationsveranstaltungen, einer Bürgerwerkstatt und der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 1 BauGB wurden Ideen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger gesammelt. Die Ergebnisse des Bürgerdialogs wurden bei der weiteren Überarbeitung des Masterplans berücksichtigt.

(Quelle: BA Steglitz-Zehlendorf)

### **1.8 Arbeitsstand und Zeitplan**

Die Aufstellung des Bebauungsplans wurde im Jahr 2015 beschlossen. Der städtebauliche Vertrag wurde im Sommer 2018 unterzeichnet.

Die Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauBG erfolgte im ersten Quartal 2019, derzeit wird der Masterplan aktualisiert. Der nächste formale Schritt ist die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Das Stadtentwicklungsprojekt löst übergeordnete Zielkonflikte zwischen den Belangen des Artenschutzes und der notwendigen Erholungsnutzung für die Bevölkerung aus, die noch nicht bewältigt sind. Art und Umfang notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sollen in einer vertraglichen Vereinbarung zwischen den Naturschutzbehörden und dem Vorhabenträger festgelegt werden. Nach heutigem Wissensstand wird der notwendige Artenschutz sowie Munitionsfunde im gesamten Gelände eine Erholungsnutzung in der Lichterfelder Weidelandschaft stark einschränken. Auch sind das Thema Verkehr und die daraus resultierenden Emissionen, wie Lärm und Feinstaub Diskussionsgegenstand. Für den Waldausgleich wird derzeit ein Vertrag zwischen den Berliner Forsten und dem Vorhabenträger erarbeitet. Die Belange des Denkmalschutzes werden ebenfalls durch einen Vertrag zwischen den Denkmalschutzbehörden und dem Vorhabenträger berücksichtigt. Es zeichnet sich ab, dass auch für die Belange des Bodenschutzes eine vertragliche Regelung erforderlich sein wird.

# 10 - Michelangelostraße

## Pankow - Prenzlauer Berg

### Flächengröße

ca. 30 ha

### Eigentumsverhältnisse

Wohnungsbaugenossenschaften/ -gesellschaften, landeseigene Flächen, ca. 40% der Fläche restitutionsbefangen

### Anzahl Wohneinheiten

1.200

### Baubeginn

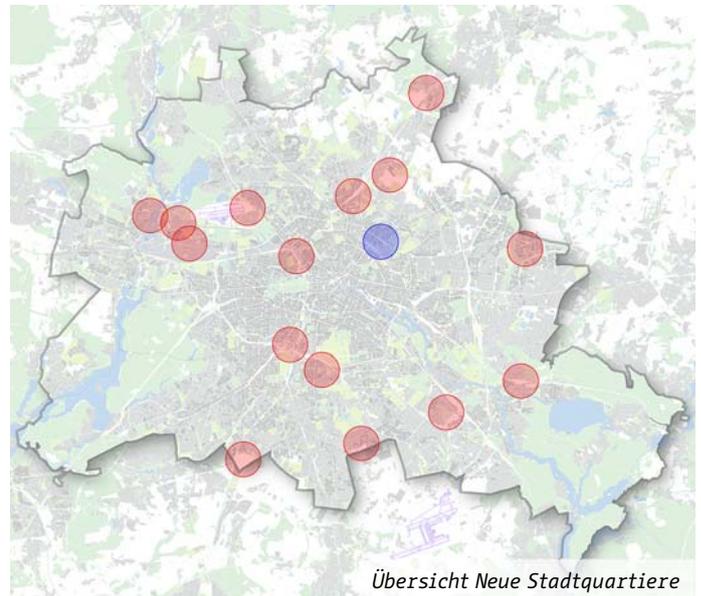
noch nicht endgültig terminiert

### Flächennutzungsplan

Wohnbaufläche W2, gemischte Bauflächen, übergeordnete Hauptverkehrsstraße

### Bebauungsplanverfahren

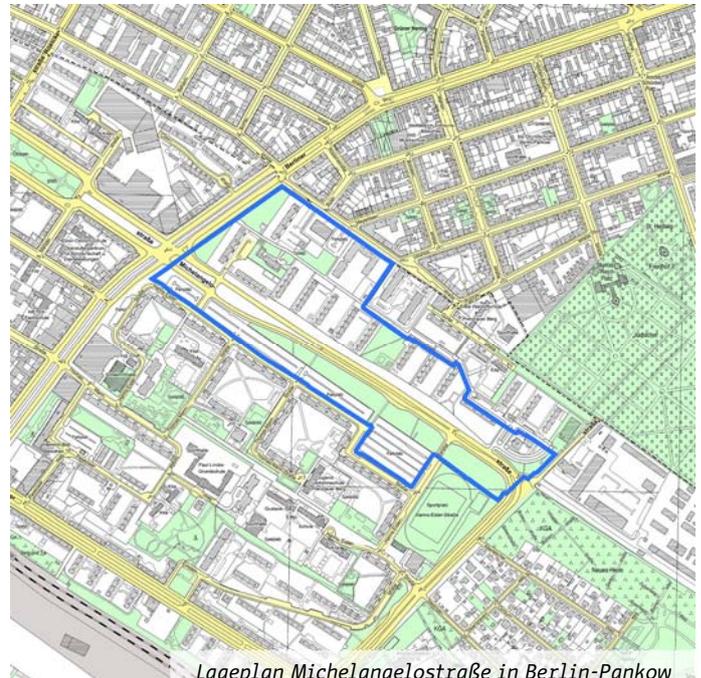
Bezirk Pankow



Übersicht Neue Stadtquartiere



Luftbild Michelangelostraße



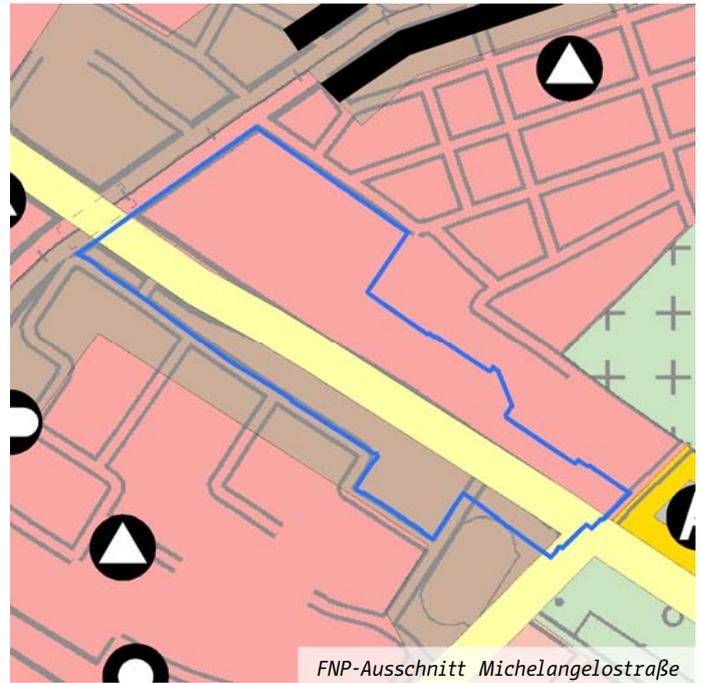
Lageplan Michelangelostraße in Berlin-Pankow

### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Das Projektgebiet Michelangelostraße liegt im Osten Berlins im Bezirk Pankow, Stadtteil Prenzlauer Berg, nordöstlich des S-Bahnringes. Die Michelangelostraße kreuzt die Greifswalder Straße und wird westlich davon als Ostseestraße fortgeführt. Frühere Planungen sahen vor, den heutigen provisorisch hergerichteten Raum für die Verlängerung der Stadtautobahn vorzuhalten.

Die weitere Umgebung des Areal 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. Die Bebauung beiderseits der Michelangelostraße bildet den sogenannten „Mühlenkiez“: Im Süden eine Großwohnsiedlung in Plattenbauweise aus den 1970er Jahren, deren meist elfgeschossige Bebauung in den vergangenen Jahren weitgehend saniert wurde. Im Norden ein Siedlungsabschnitt, der mit Beginn der 1960er Jahre überwiegend als 5-geschossige Zeilen in Großblockbauweise errichtet wurde. Innerhalb des gesamten Gebietes befinden sich darüber hinaus 2 Schulen, vier Kindertagesstätten, eine Sporthalle, ein Sportplatz sowie der Einstein-Park. Entlang der Greifswalder Straße, die zugleich den westlichen Abschluss des Plangebietes bildet, wurden Einzelhandel und vereinzelte Dienstleistungsbetriebe angesiedelt.

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 darstellt.



FNP-Ausschnitt Michelangelostraße

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Der „Mühlenkiez“ ist Förderkulisse des Programms Stadtumbau („Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße“), bei dem es vorwiegend um die Erneuerung und Qualifizierung vorhandener öffentlicher Grün- und Freiflächen, Spielplätze, Kitas und Schulen geht. Das Projektgebiet selbst ist Teil dieses Stadtumbaugebietes und bietet das Potenzial zur Nachverdichtung und Ergänzung des bestehenden Gebietes. Zudem soll das neue Stadtquartier die bestehenden südlich und nördlich der Michelangelostraße gelegenen Siedlungsteile besser miteinander verknüpfen und Begegnungsräume schaffen. Geplant ist das Projekt im Zusammenhang mit dem Wohnungsneubau, einer stärkeren Nutzungsmischung und Maßnahmen innovativer Mobilitätskonzepte als ein ökologisch-soziales Modellquartier zu entwickeln.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit dem Wohnungsneubau sollen unterschiedliche Wohnangebote entsprechend des Nachfrageverhaltens und der demografischen Entwicklung im Gebiet entstehen. Dabei sollen vornehmlich durch städtischen und genossenschaftlichen Wohnungsbau bezahlbarer Wohnraum geschaffen und die Angebote für städtisches Leben erhöht werden.

#### **1.4 Verkehrliche Erschließung**

Durch die geplante städtebauliche Anordnung der Gebäude ist es erforderlich, die bestehende Michelangelostraße nach Süden zu verlegen und somit in dem neuen Korridor eine vollständige Neuordnung und den Ausbau der technischen Infrastruktur vorzunehmen. Der neue Straßenquerschnitt der Michelangelostraße wird die Trassenfreihaltung für eine zukünftig ggf. zu realisierende Straßenbahnstrecke vor dem Hintergrund einer langfristigen Netzentwicklung berücksichtigen.

#### **1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume**

Folgende soziale Infrastrukturen sollen im Quartier ausgebaut bzw. ergänzt werden: der Bau einer neuen Grundschule an der Michelangelostraße, die Erneuerung und teilweise bauliche Erweiterung der bestehenden Kindertagesstätten, die Teil-Sanierung der Paul-Lincke-Grundschule sowie die Komplettsanierung der Gustave-Eiffel-Oberschule. Darüber hinaus sollen bestehende Bolz- und Spielplätze sowie Grün- und Platzflächen entsprechend der Anforderungen zur Klimafolgeanpassung saniert und aufgewertet werden (aktuelle Stadtumbaumaßnahmen: Sanierung, Neugestaltung und Aufwertung Ballspielplatz Hanns-Eisler-Str. 6 (abgeschlossen), Sanierung und Aufwertung des Einstein-Parks (Baubeginn 2020), Sanierung und Aufwertung der Grünfläche und des Spielplatzes Thomas-Mann-Str. 2-12 (Baubeginn 2020). Gegenwärtig werden eine Grün- und Freiflächenkonzeption, ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept und ein Regenwasserbewirtschaftungskonzept als Grundlage für weitere Maßnahmen erarbeitet.

#### **1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten**

Im Gebiet des gesamten Mühlenkiezes wurde 2019 im Rahmen des Forschungsprojektes netWORKS 4 in enger Kooperation mit den zuständigen Fachbereichen des BA Pankow untersucht, wie Potenziale der Verknüpfungen von grauer, blauer und grüner Infrastruktur optimal genutzt werden können. Das vom Bundesministerium für Bildung und Forschung BMBF geförderte Forschungsvorhaben netWORKS 4 bietet eine Prozessbegleitung und bringt dabei Wissen zu Maßnahmen blau-grün-grauer Infrastrukturen ein. Dabei werden die Erkenntnisse aus dem Forschungs-

projekt KURAS (Konzepte für urbane Regenwasserbewirtschaftung und Abwassersysteme) in die Praxis überführt und weiterentwickelt. Hierzu erfolgt eine enge Kooperation der netWORKS4 Partner (difu, SenStadtWohn, Berliner Wasserbetriebe und Kompetenzzentrum Wasser Berlin) mit den Fachämtern des Bezirksamtes Pankow und den Eigentümer und Eigentümer bzw. Nutzerinnen und Nutzer. In Machbarkeitsstudien wurden potentielle Lösungsansätze identifiziert, visualisiert und ihre Beiträge bzw. Wirkungen mit Blick auf Klimagerechtigkeit und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels untersucht. Die Betrachtung geschieht in der Abfolge: Gebäude, Grundstück, Quartier und Kanaleinzugsgebiet.

Ausgehend von vereinbarten nichtmonetären Projektzielen im Quartier wurden für ausgewählte Fokusgebiete z.B. der sozialen Infrastruktur (Kita, Schule) Machbarkeitsstudien für gekoppelte Wasserinfrastrukturen erarbeitet, deren Erkenntnisse auch für andere berlinweite Standorte dienen sollen. Nichtmonetären Projektziele sind z.B. Umweltbildung, Gewässerschutz, Erlebbarkeit und Identifikation, natürlicher Wasserhaushalt, Grundwasserschutz und Biodiversität die in ersten Arbeitsschritten mit den jeweiligen Projektbeteiligten abgestimmt wurden. Als Modellvorhaben für die Sanierung / Erweiterung einer KITA wurde die Kita Bewegungsreich ausgewählt. Die in Workshops mit allen relevanten Akteuren erarbeiteten Maßnahmen wurden von den networks4-Partnern so konkretisiert, dass auf dieser Grundlage ein Förderantrag für das Stadtumbauprogramm gestellt werden konnte. Der Antrag wurde positiv beschieden. Aktuell wird die Maßnahme planerisch vorbereitet.

Im ersten Halbjahr 2020 werden für die Fokusgebiete der sozialen Infrastruktur die Empfehlungen für die Übertragung auf weitere Berliner Standorte vorliegen und erste Maßnahmen standortkonkret umgesetzt werden. Die Entwicklung und Umsetzung eines Ökologischen Gesamtkonzeptes für den Standort des Neubauvorhabens ist im Rahmen des weiteren Planungsprozesses vorgesehen.

Im Rahmen der Regenwasserbewirtschaftung wird das Ziel verfolgt, das Regenwasser in Anlehnung an den natürlichen Wasserhaushalt zu bewirtschaften. Demnach sollen Einleitungen in Kanalisation oder Gewässer entsprechend der geltenden Regelungen eingeschränkt werden. Für die Umsetzung der dezentralen Bewirtschaftung von Regenwasser und den Überflutungsschutz bedarf es der Freihaltung ausreichender Flächen.

### **1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten - Fortsetzung**

Aufgrund des derzeitigen Projektstandes sind in Bezug auf das Neubauvorhaben bislang noch keine genaueren Zielstellungen zum Thema Eingriff-Ausgleich/ Artenschutz oder Immissionen benannt, werden aber im laufenden Dialogprozess mit derzeitigem Kenntnisstand berücksichtigt.

Verkehrslärm sowie Gewerbe-, Sport- und Freizeitlärm relevanter Anlagen innerhalb und außerhalb des Plangebietes werden in schalltechnischen Prognosen berücksichtigt.

### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Aufbauend auf dem Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbsverfahrens und einer anschließenden Vertiefung wurde seit Juni 2017 ein Beteiligungsverfahren in Form eines Runden Tisches unter Teilnahme von Vertreterinnen und Vertretern der lokalen Wohnungswirtschaft sowie Fachämtern / externen Experten durchgeführt. Im Rahmen von sieben Themenrunden und zwei Entwurfswerkstätten setzten sich die Beteiligten aktiv mit dem Ort und dessen Entwicklungspotenzial als Wohnungsbaustandort auseinander.

Die Arbeitsergebnisse wurden Anfang Mai 2019 im Rahmen einer Ausstellung vor Ort der Öffentlichkeit und dem politischen Raum präsentiert. Im Rahmen dieser Ausstellung wurde außerdem eine Podiumsdiskussion durchgeführt. Im Ergebnis steht eine Annäherung an eine Vorzugsvariante, die nun im anstehenden Bebauungsplanverfahren weiter durchgearbeitet werden soll.

### **1.8 Arbeitsstand und Zeitplan**

Dieser Phasenplan sieht vor, bis 2029 den Straßebaukörper der Michelangelostraße zu verlegen und gleichzeitig die technische Infrastruktur anzupassen bzw. um die technische Infrastruktur, die für die Erschließung des Neubauvorhabens erforderlich ist, zu erweitern. Parallel sollte bis 2027 der erforderliche Neubau einer Grundschule (welche unabhängig vom Wohnungsneubau für die Schulregion Prenzlauer Berg bereits heute erforderlich ist) realisiert werden.

Während der Herstellung der verkehrlichen und technischen Erschließung werden die planerischen

Schritte (Erarbeitung Bebauungsplan, Realisierungswettbewerbe etc. einschließlich einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit) parallel geleistet, so dass in einer dritten Phase ab 2029 die Umsetzung des straßenbegleitenden Wohnungsneubau vorgesehen ist. Parallel ist zu prüfen, inwiefern ggf. eine vorgezogene Umsetzung von Wohnungsbaumaßnahmen (nach geltendem Baurecht) an Standorten am Rand des Plangebietes ermöglicht werden kann.

Im Stadtumbaugebiet Greifswalder Straße werden aktuell folgende Maßnahmen durchgeführt: Ökologisches Modellvorhaben Sanierung und Erweiterung der Kita Bewegungsreich (Planungsbeginn 2020), Sanierung der Gustave-Eiffel-Oberschule, Sanierung und Aufwertung des Einstein-Parks (Baubeginn 2020), Sanierung und Aufwertung der Grünfläche und des Spielplatzes Thomas-Mann-Str. 2-12 (Baubeginn 2020), Gegenwärtig werden eine Grün- und Freiflächenkonzeption, ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept und ein Regenwasserbewirtschaftungskonzept als Grundlage für weitere Maßnahmen erarbeitet.

Die Maßnahmen des Stadtumbaus flankieren das Neubauprojekt und werten insbesondere die Wohnqualität im Umfeld auf.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Die Umsetzung der gesamtheitlichen Projektplanung bedarf der Verlegung und des Neubaus der Michelangelostraße (einschließlich der Neuordnung und Neuanlage aller Leitungstrassen).

Das Restitutionsverfahren ist für die landeseigenen Flächen bislang noch nicht abgeschlossen.

Für die weitere Verfahrensbegleitung ist die Gründung eines Planungsbeirates vorgesehen. Dieser soll mit dem Aufstellungsbeschluss für den ersten B-Plan voraussichtlich im II. Quartal 2020 zum ersten Mal tagen.

# 11 - Schumacher Quartier

## Reinickendorf–Tegel

### Flächengröße

Ca. 48 ha

### Eigentumsverhältnisse

überwiegend landeseigenen Flächen (80%), restliche Flächen Bund und privat

### Anzahl Wohneinheiten

mehr als 5.000

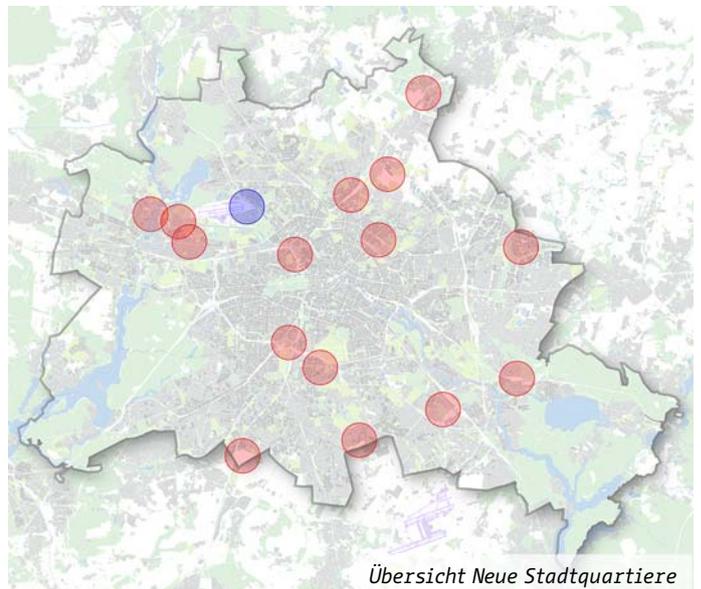
### Baubeginn

2021 (in Abhängigkeit vom Eröffnungstermin BER)

### Flächennutzungsplan

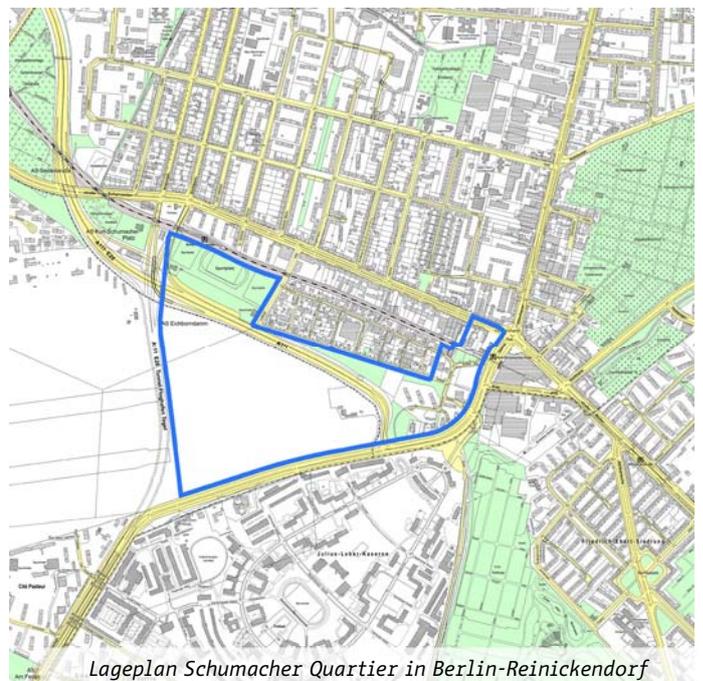
Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Grünfläche/  
Sport

FNP-Änderungsverfahren „Kurt-Schumacher-  
Quartier“, Lfd.Nr.09/15, Stand 27.09.2019 Bekannt-  
machung sowie „Uranusweg“, Lfd.Nr.11/15, Stand  
06.18 öffentliche Auslegung



### Bebauungsplanverfahren

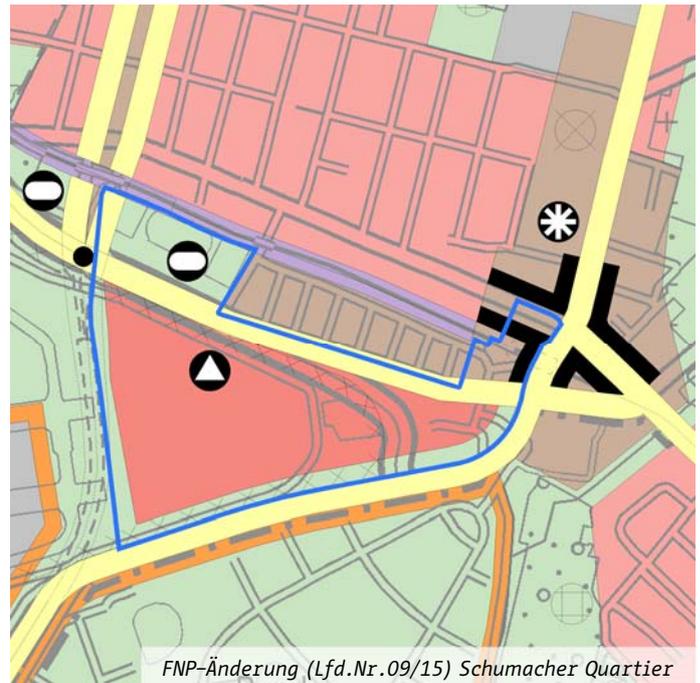
B-Plan Nr.12-62a, 1-62b, 12-62c, 12-62d, 12-62e,  
12-62f und 12-62g / SenStadtWohn



### 1.1 Stadträumliche 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 Stadtteilzentrum und Einzelhandelsstandort stark geschwächt ist.

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



### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

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 ist. In Anbindung an bestehende Siedlungsstrukturen um den Kurt-Schumacher-Platz, östlich des Kurt-Schumacher-Damms und nördlich 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 eines 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 ange-

ordnet 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.

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.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Das neue Stadtquartier wird mehr als 5.000 neue Wohnungen schaffen die sehr unterschiedliche Wohnungsbautypologien bieten. Dabei handelt es sich zu 50% um kommunalen Geschosswohnungsbau, zu 40% um alternative Wohnmodelle, wie Genossenschaften, Baugruppen, Mehrgenerationenwohnen und zu 10% um 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.

#### 1.4 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 des neuen Stadtquartiers an diesem Standort im Bestand. Maßgeblich für eine Entwicklung des Schumacher Quartiers als Wohnstandort sind der Rückbau des Autobahnzubringers und der Neubau einer vierspurigen Stadtstraße (Neue Meteorstraße) als Anbindung in die Innenstadt. Auf der Grundlage einer bereits abgestimmten Makroskopischen Verkehrsprognose 2025 muss nun mit einer aktuell in Erarbeitung befindlichen Verkehrssimulation die Leistungsfähigkeit der Neuen Meteorstraße nachgewiesen werden. Dieser Nachweis gilt als Grundvoraussetzung für die Zustimmung des BMVI für den Rückbau der Anschlussstelle Kurt-Schumacher-Platz (A111).

Das Schumacher Quartier soll als stellplatzreduziertes und autoarmes Wohnquartier entwickelt werden. Damit verbunden ist eine optimale Gestaltung des öffentlichen Raumes innerhalb des Quartieres für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer. Gleichzeitig soll das Quartier optimal an das bestehende ÖPNV-Netz angeschlossen werden, z.B. durch Integration einer ÖPNV-Freihaltetrasse für eine langfristige Einbindung in das bestehende Netz.



Städtebaulicher Rahmenplan Schumacher Quartier, Stand 10/2019  
(scheuven + wachten / WGF Nürnberg)

#### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

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. Für die Umsetzung des Bildungscampus konnte durch Beschluss der Taskforce Schulneubau Ende 2019 die HOWOGE zuständige Bau dienstleisterin werden. Die Bedarfsträgerschaft aller Einrichtungen auf dem Bildungscampus übernimmt der Bezirk Reinickendorf.

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

Die Entwicklung des Schumacher Quartiers wird durch Städtebauförderungsmaßnahmen flankiert. Im Februar 2019 ist das Stadtumbaugebiet „Umfeld TXL“ per Senatsbeschluss festgelegt worden. Seit Sommer 2019 werden Maßnahmen zur räumlichen und sozialen Vernetzung zwischen dem neuen Quartier und den angrenzenden Siedlungsbereichen sowie zur Aufwertung und Erweiterung der Infrastruktur in der Nachbarschaft mit einem Gesamt-Fördervolumen von ca. 67 Mio. Euro umgesetzt. Ziel ist, die bestehenden heterogenen Siedlungsstrukturen aufzubrechen und eine isolierte Siedlungsentwicklung zu vermeiden.

Zur Ausgestaltung der öffentlichen Grünflächen im Schumacher Quartier und im Landschaftspark im Übergang zur zukünftigen Tegeler Stadtheide wurde ein zweistufiger, landschaftsplanerischer Realisierungs-Wettbewerb durchgeführt und im Juli 2019 abgeschlossen. Besonderes Ziel der Freiflächenentwicklung ist, durch die geplante Qualifizierung von Lebensräumen und Habitaten bei der Gestaltung von Freiflächen und singulären Gebäuden die Biodiversität im Quartier aktiv zu erhöhen.

#### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Das Schumacher Quartier soll als weitgehend klimaneutrales Stadtquartier entwickelt werden. Die Verwendung von Naturbaustoffen (Holzbau), die Entwicklung als abflussloses Quartier mittels Bewirtschaftung des Regenwassers sowie die Versorgung über ein lokales Niedrigenergie-Wärmenetz und besondere energetische Anforderungen an die Hochbauplanungen sind dabei wesentliche Aspekte der Quartiersentwicklung.

Bei der Planung der Neuen Meteorstraße wird unter-

sucht, durch welche geeigneten Maßnahmen die erforderliche Verbesserung der bestehenden Entwässerungssituation (Ableitung ohne Reinigung) und der erforderliche Überflutungsschutz erreicht werden kann. Hierzu werden neben Maßnahmen zur Reinigung der Straßenabwässer vor Ableitung, auch Möglichkeiten der Regenwasserbewirtschaftung untersucht, um die Wasserqualität des Flughafensees zu verbessern.

Für die zur baulichen Nutzung in Anspruch genommenen Flächen (insb. geschützte Biotope gem. § 28 NatSchG Bln; Offenlandbiotope) und Lebensräume von streng geschützten Arten, z.B. Feldlerchen, sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der benachbarten Tegeler Stadtheide und auf Flächen der Berliner Stadtgüter vorgesehen. Parallel zu den Planungen zum Schumacher Quartier wird das Landschaftskonzept der Tegeler Stadtheide durch ein Pflege- und Entwicklungskonzept weiterentwickelt und vertieft.

### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Die Nachnutzung des Flughafens Tegel ist seit Beginn der Planung in 2008 mit einer hohen Öffentlichkeitsbeteiligung in den unterschiedlichsten Formaten verbunden. Das Schumacher Quartier wurde u.a. auf der 10. Standortkonferenz Berlin TXL 2020 präsentiert. Ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) und der Landschaftsplanerische Wettbewerb sind unter Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet und zu den jeweils fortgeschrittenen Ergebnissen öffentlich erläutert worden.

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erfolgte die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit (im November/Dezember 2018). Durch eine Erörterungsveranstaltung und eine Ausstellung wurde die Planung öffentlich präsentiert und diskutiert. Darüber hinaus sind im landschaftsplanerischen Entwurf für die Ausgestaltung des Quartiersparks Elemente der Bürgerinnen- und Bürgerbeteiligung integriert. Es ist angedacht, mit Geländeübername eine Vor-Ort Präsenz auf dem Flughafengelände einzurichten, in dem durchgängig über alle Planungen zur Nachnutzung öffentlich informiert wird.

### **1.8 Arbeitsstand und Zeitplan**

Die Änderung des Flächennutzungsplans wurde in zwei Verfahren unterteilt. Der Kernbereich „Kurt-Schumacher-Quartier“ wurde im September 2019 bekanntgemacht. Der Teilbereich „Uranusweg“ wurde zurückgestellt. Es ist vorgesehen in 2025 das Plan-

erfordernis für diesen Bereich analog zum Bebauungsplanverfahren 12-62g neu zu bewerten.

Ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb wurde im Frühjahr 2016 durchgeführt. Der Qualifizierungsprozess mit Ergebnis des städtebaulichen Rahmenplans wurde im September 2017 abgeschlossen. Bis Sommer 2018 wurden die städtebaulichen Zielsetzungen einer Detaillierung unterzogen und konkrete stadträumliche sowie architektonische Lösungsvorschläge erarbeitet. Bis April 2020 wird das Quartiershandbuch für das Schumacher Quartier erarbeitet. Das Handbuch stellt alle Anforderungen an die Quartiersentwicklung zusammenfassend dar und soll allen bauenden Akteuren im Schumacher Quartier als Grundlageninformation dienen.

Als Grundlage der Städtebauförderung wurde ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept erarbeitet und im August 2018 vom Bezirk beschlossen. Der Senatsbeschluss für die Festlegung des Stadtumbaugebietes ist im Februar 2019 erfolgt.

Das Bebauungsplanverfahren wurde eingeleitet (Aufstellungsbeschluss 26.10.2016). Nach erfolgter frühzeitiger Beteiligung der Behörden und der Öffentlichkeit (November 2018) wurde der Bebauungsplan 2019 geteilt. Die Teilbebauungspläne 12-62a, 12-62c und 12-62e umfassen den ersten Bauabschnitt und werden prioritär im Verfahren geführt und für die Trägerbeteiligung vorbereitet.

In 2020 sollen die Grundstücksvergabeverfahren für den 1. Bauabschnitt der Wohnbauflächen erarbeitet und die Planungen der technischen und verkehrlichen Erschließungsanlagen weiter vorangebracht werden.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Die Entwicklung des Wohnungsbaupotenzials steht im Zusammenhang mit der weiteren Zukunft des Flughafens Tegel, insbesondere in zeitlicher Abhängigkeit von der Eröffnung des BER.

Die Zustimmung des BMVI zur Entwidmung und zum Rückbau des Autobahnzubringers A 111 ist wesentliche Voraussetzung für die Quartiersentwicklung.

# 12 - Ehem. Rangierbahnhof Pankow Pankow - Pankow

## Flächengröße

Ca. 38 ha

## Eigentumsverhältnisse

privat, Deutsche Bahn

## Anzahl Wohneinheiten

ca. 2.000

## Baubeginn

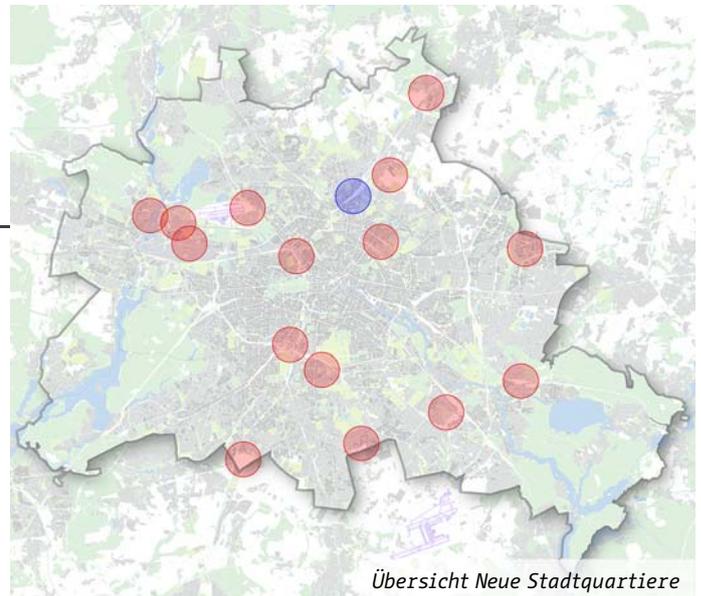
ca. 2023

## Flächennutzungsplan

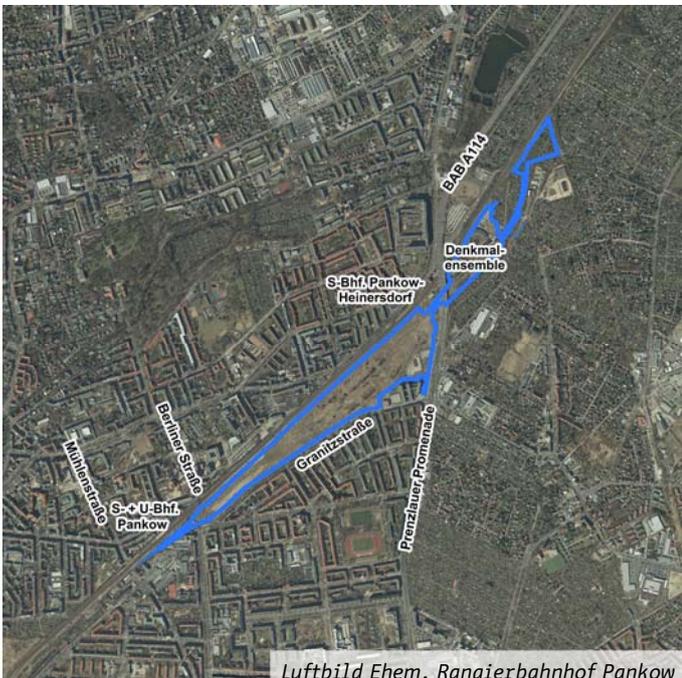
Bahnfläche; FNP-Änderungsverfahren „Nachnutzung ehem. Rangierbahnhof Pankow, Lfd.Nr. 05/16, Stand 10.16 frühzeitige Beteiligung - Weiterführung des Verfahrens frühestens ab Herbst 2020

## Bebauungsplanverfahren

Bezirk Pankow



Übersicht Neue Stadtquartiere



Luftbild Ehem. Rangierbahnhof Pankow



Lageplan Ehem. Rangierbahnhof Pankow in Berlin-Pankow

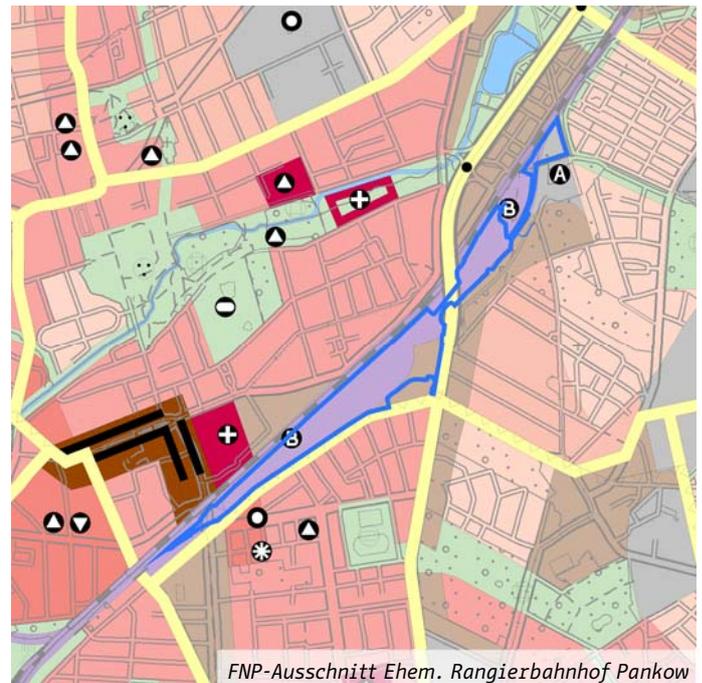
### 1.1 Stadträumliche Einordnung

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. Industrieantrasse 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 Pankow aus. Mit den Bahnhöfen S+U Pankow und S Pankow-Heinersdorf sowie mehreren Straßenbahn- und Buslinien ist sie mit dem ÖPNV hervorragend erschlossen.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

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 Pankow mit Einzelhandelsflächen und weiteren Nutzungen zu stärken, den östlichen Bereich an der Prenzlauer Promenade als Standort für Fachmärkte zu entwickeln und die geplanten Freiflächen in das Netz der öffentlichen Räume der Stadt einzubinden. Die notwendige soziale und verkehrliche Infrastruktur soll entwickelt werden, die Grünflächen und Erschließungsflächen sollen entwickelt bzw. qualifiziert werden.

Das ehem. Bahngelände ist auf Grund seiner Größe und zentralen Lage innerhalb des Bezirks Pankow besonders bedeutsam für die Weiterentwicklung der Stadtstruktur im Berliner Nordosten. Hier soll ein urbanes durchmischtes Stadtquartier nach dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung entstehen und eine städtebaulich qualitätsvolle Verbindung der Pankower Bereiche nördlich und südlich der verbleibenden Bahntrasse und insgesamt ein Bedeutungsgewinn für das Hauptzentrum Pankow erreicht werden.



FNP-Ausschnitt Ehem. Rangierbahnhof Pankow

### 1.3 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. 2.000 Wohneinheiten (ca. 200.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche Wohnen) und Einzelhandelsflächen am S+U-Bahnhof Pankow sowie an der Prenzlauer Promenade. Die Wohnungsbaupotenziale des Rangierbahnhofs Pankow werden im Rahmen des „Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung“ entwickelt.

### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Vor dem Hintergrund der im Kfz-Verkehr hoch belasteten Situation im Gebiet ist im Rahmen der Bauleitplanung die Frage nach der verkehrlichen Erschließung zu klären. Der Nachweis zur Abwickelbarkeit der entstehenden Verkehre (Verzicht auf die übergeordnete Hauptverkehrsstraße zwischen Mühlenstr. und Prenzlauer Promenade) muss durch eine Verkehrsuntersuchung erbracht werden. Zur Förderung des Umweltverbundes soll das neue Stadtquartier fußgängerfreundlich erschlossen und mit den umliegenden Bestandsgebieten durch Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer vernetzt werden. Zwischen Neumannstraße und Hadlichstraße ist eine Tunnelverbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende geplant. In unmittelbarer Nähe zur U-Bahn soll ein Fahrradparkhaus für mindestens 1.000 Fahrräder

der vorgesehen werden. Grundlage für die Bestimmung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen und Verkehrsflächen ist ein in der Endabstimmung befindliches Mobilitätskonzept. Das neue Quartier soll zusätzlich direkt an die Radschnellverbindung „Panke-Trail“ und eine zukünftige Straßenbahntangentiellinie Weißensee-Heinersdorf-Pankow angebunden werden. Die Machbarkeitsstudien für beide Maßnahmen stehen kurz vor dem Abschluss, die Realisierbarkeit bzw. Wirtschaftlichkeit wurde nachgewiesen.

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Zwischen Mühlenstraße und Berliner Straße soll der Abschnitt als Grünfläche mit Durchwegung, einer Kita sowie weiteren Nutzungen an der Berliner Straße entwickelt werden.

Ein Standort für eine 3-zügige Grundschule mit einer Grundstücksgröße von ca. 12.000 m<sup>2</sup> ist an der Granitzstraße zwischen dem geplanten urbanen Wohnquartier und dem Fachmarktstandort vorgesehen. Östlich der Prenzlauer Promenade am S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf wird derzeit die Umsetzbarkeit eines Oberschulstandortes geprüft.

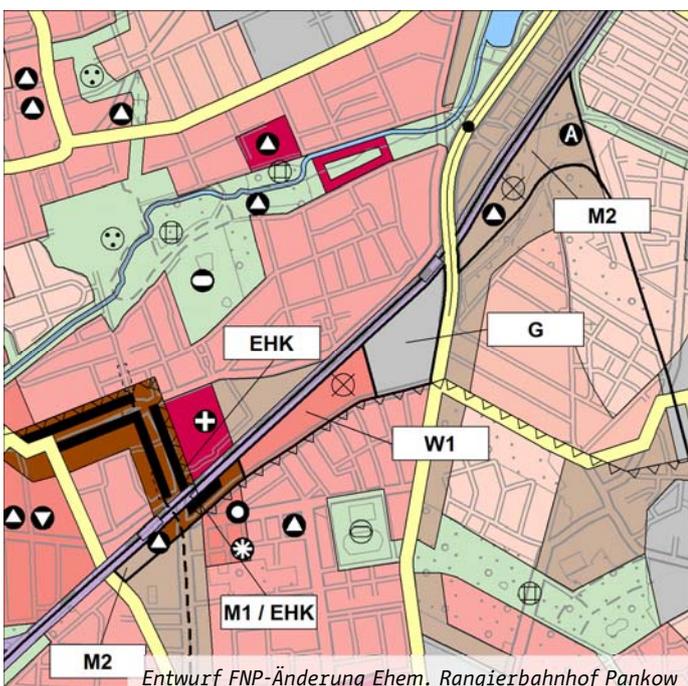
Im Rahmen städtebaulicher Verträge gemäß „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ wird die Anzahl an Kita-Plätzen vereinbart. Geplant sind derzeit zwei Kita-Standorte zur Abdeckung der Bedarfe, die sich aus dem Wohnungsneubau ergeben.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Die Niederschlagsentwässerung des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow erfolgt in Richtung Panke, es sind daher in den nachgeordneten Verfahren Einleitungsbeschränkungen zu erwarten. Daher müssen innovative Ansätze und nachhaltige technische Lösungen für das Gesamwassermanagement erarbeitet werden. Die Entwässerung des Projektgebiets ist ein integraler Bestandteil der Aufgabenstellung des Workshopverfahrens.

Im Allgemeinen sollen bei der Entwicklung des neuen Stadtquartiers die neuen ökologischen Kriterien für Wettbewerbe/Projekte/Bauvorhaben der SenStadt-Wohn im Sinne eines ökologischen Gesamtkonzepts berücksichtigt werden. Durch die fach- und themenübergreifende Erarbeitung von ökologischen Gebäudekonzepten und ökologischen Gesamtkonzepten soll ein wesentlicher Beitrag für eine lebenswerte Stadt geleistet werden.

Mit Belangen wie Artenschutz oder Vegetationsbestand ist im Rahmen eines Ausgleichskonzeptes umzugehen und erforderliche Maßnahmen sind im parallel aufzustellenden Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen. Diese Belange sollen bereits bei der Erarbeitung des Masterplans im Rahmen des Workshopverfahrens Berücksichtigung finden. Mit den zuständigen Behörden werden bereits Maßnahmen zum Umgang mit geschützten Arten abgestimmt. Dazu gehört auch die Prüfung von Ersatzlebensräumen außerhalb des Plangebiets. Es wird davon auszugehen sein, dass erhebliche Aufwendungen für den Artenschutz entstehen werden. Aufgrund der direkt angrenzenden Verkehrstrassen der Bahn, der Prenzlauer Promenade und der Granitzstraße muss für einen hohen Immissionsschutz durch angemessene Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. die Stellung der Baukörper, andere akustische Abschirmungen wie Schallschutzwände oder auch aktive Maßnahmen des Schallschutzes direkt an den Verkehrstrassen gesorgt werden. Die Erarbeitung einer schalltechnischen Prognose zum Verkehrs- und Gewerbelärm und eines Lärmschutzkonzeptes sollen aufbauend auf die Verkehrsuntersuchung erfolgen. Aktuell erfolgt die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow durch die Deutsche Bahn. Auch Sport- und Freizeitlärm von innerhalb des Plangebietes vorgesehenen relevanten Anlagen werden in einer schalltechnischen Prognose berücksichtigt.



### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Bereits im Rahmen des konkurrierenden Workshopverfahrens wird angestrebt, mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten (Bürgerwerkstatt, Online-Dialog, Kiez-Tour) die Öffentlichkeit transparent und kontinuierlich in den Planungsprozess einzubinden. Nach Abschluss des Verfahrens ist eine öffentliche Informationsveranstaltung vorgesehen. Im nachfolgenden Bebauungsplanverfahren wird es selbstverständlich weitere Beteiligungsmöglichkeiten geben.

### **1.8 Arbeitsstand und Zeitplan**

Im April 2018 wurde nach mehrjährigen Verhandlungen zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, dem Bezirk Pankow sowie der Grundstückseigentümerin eine Grundsatzvereinbarung über die Entwicklung des Quartiers abgeschlossen.

Zur Sicherung einer hohen städtebaulichen und architektonischen Qualität für das geplante urbane Stadtquartier wird ein konkurrierendes Workshopverfahren ausgelobt. Das Ergebnis, ein Masterplan für die Entwicklung des ehem. Rangierbahnhofs, soll bis Ende 2020 vorliegen. Der Masterplan soll die Grundlage für das nachgeordnete Bebauungsplanverfahren bilden.

Eine Verkehrsuntersuchung für die Weiterführung der FNP-Änderung ist erforderlich und muss noch aufbauend auf den Ergebnissen des Mobilitätskonzeptes und des Workshopverfahrens erarbeitet werden.

Ein Nachweis der städtebaulichen Verträglichkeit der Verkaufsflächen für zentrenrelevante Sortimenten im Bebauungsplanverfahren ist erforderlich befindet sich in der Endabstimmung. Die vorgegebene Größenordnung der Einzelhandelsflächen im Rahmen des konkurrierenden Workshopverfahrens wurde als verträglich eingestuft.

Die öffentliche Auslegung des Verfahrens zur Änderung des FNP (frühzeitige Beteiligung 26.09. - 28.10.16) ist vor dem Hintergrund der noch fehlen-

den Untersuchungen frühestens in der zweiten Hälfte 2020 vorgesehen. Die Änderung des Flächennutzungsplans läuft parallel zur Aufstellung des Bebauungsplans 3-60, für den am 10.03.2020 vom Bezirksamt Pankow ein Aufstellungsbeschluss gefasst wurde. Der Geltungsbereich umfasst den überwiegenden Teil des Areals.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Die Aufgabenstellung für die Auslobung des konkurrierenden Workshopverfahrens wurde bereits zu wesentlichen Teilen zwischen dem Land Berlin und der Vorhabenträgerin abgestimmt. Neben der Endabstimmung der Vorgaben des Mobilitätskonzeptes umfasst dies aktuell noch einige Fragen zum Natur- und Artenschutz. Die Vorhabenträgerin, die Oberste Naturschutzbehörde und Untere Naturschutzbehörde des Landes Berlin sowie eingebundene Naturschutzverbände erörtern derzeit Möglichkeiten zum Umgang u. a. mit der auf dem ehem. Rangierbahnhof ansässigen, streng geschützten Kreuzkröten-Population.

# 13 - Neue Mitte Tempelhof Tempelhof-Schöneberg - Tempelhof

## Flächengröße

Kernbereich (blau) ca. 10 ha, Stadtumbaugebiet (rot) ca. 62 ha

## Eigentumsverhältnisse

landeseigen (Kernbereich)

## Anzahl Wohneinheiten

Ca. 500

## Baubeginn

Ca. 2027

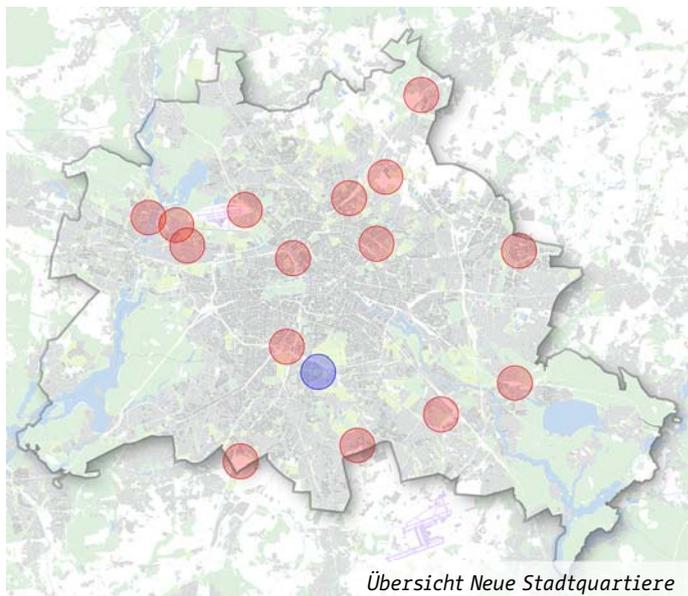
## Flächennutzungsplan

Gewerbliche und gemischte Bauflächen, Wohnbaufläche, Grünflächen

## Bebauungsplanverfahren

Bebauungspläne 7-82 a und 7-82 b (Polizeidienststelle Götzstraße);

§ 9 AGBauGB Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung (Zuständigkeit SenStadtWohn)



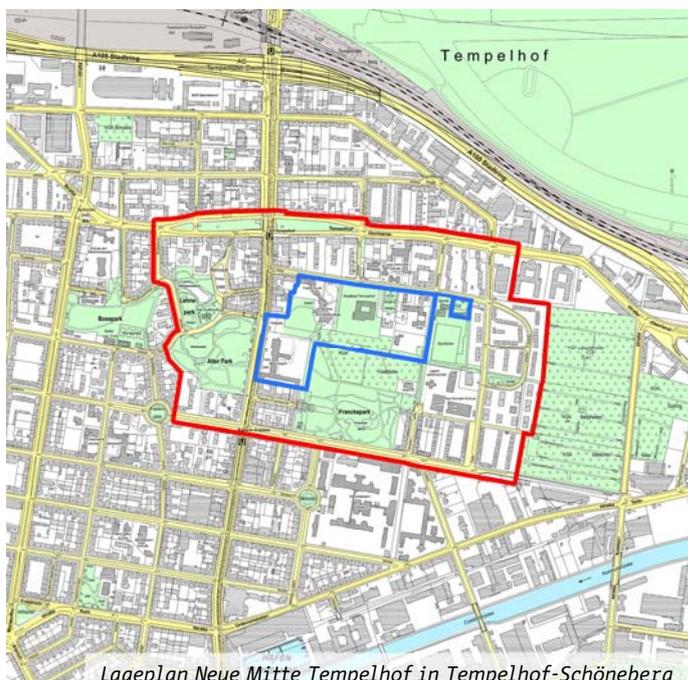
Übersicht Neue Stadtquartiere



Luftbild Neue Mitte Tempelhof mit Geltungsbereichen B-Pläne



Luftbild Neue Mitte Tempelhof



Lageplan Neue Mitte Tempelhof in Tempelhof-Schöneberg

### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Das rund 62 Hektar große Stadtumbaugebiet 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 Lage 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.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Die Zentralität des Bereichs wird aufgrund seiner Bedeutung für den Ortsteil Tempelhof gestärkt, der öffentliche Gebäudebestand wird erneuert und Flächen insbesondere für geförderten Wohnungsbau entstehen. Dies betrifft vor allem den Kernbereich (rd. 10 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 Damms am neuen Stadtplatz vor Rathaus/Kultur- und Bildungshaus attraktiver werden.

Die vorhandenen Freiflächen werden ökologisch aufgewertet, vernetzt und für die Erholungsnutzung qualifiziert.

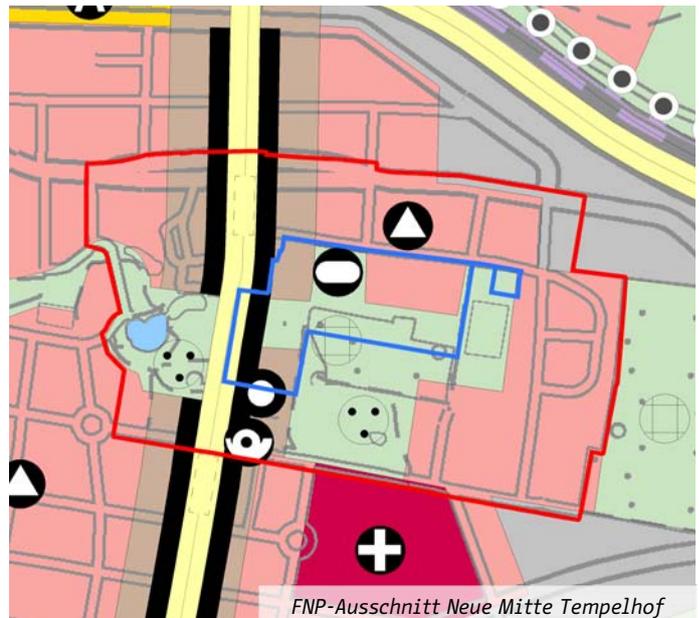
Zur Umsetzung sowie zur städtebaulichen Aufwertung und Stärkung des Gesamtgebiets wurde im September 2018 durch den Senat von Berlin ein Stadtumbaugebiet nach §171b BauGB festgelegt. Das städtebaulich-funktionale Entwicklungskonzept beinhaltet 20 Umsetzungsprojekte, die teilweise durch den Stadtumbau (ko-) finanziert werden sollen.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Auf den landeseigenen Flächen können nach Realisierung der Ersatzbauten für die öffentlichen Funktionen (Polizei, Bibliothek, Stadtbad) rd. 500 neue Wohneinheiten (ca. 50.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche brutto) realisiert werden. Das Ziel ist, bezahlbare Wohnungen durch den Einsatz von sozialer Wohnraumförderung im Zusammenhang mit dem „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ auf den landeseigenen Grundstücken zu realisieren. Um gemeinwohlorientierten Wohnraum zu schaffen, sollen bei der Grundstücksvergabe primär Bauherren wie Genossenschaften und landeseigene Wohnungsbaugesellschaften berücksichtigt werden.

### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Das Gebiet ist sehr gut durch den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) erschlossen. Die U-Bahnhöfe Alt-Tempelhof und Kaiserin-Augusta Straße (U-Bahnlinie 6) liegen in ca. 250-



350 m Entfernung zum Rathaus Tempelhof. Am Tempelhofer Damm sowie Alt-Tempelhof verkehren die Buslinien 140, 184, 246, M46, N6 und N84, über die u.a. auch die nächstgelegenen S-Bahnhöfe Tempelhof, Südkreuz und Herrmannstraße gut zu erreichen sind. Über den Tempelhofer Damm (B 96) in Nord-Süd-Richtung bzw. Germaniastraße/Alt-Tempelhof in Ost-West-Richtung ist das Gebiet gut an den motorisierten Verkehr angebunden. Übergeordnete Verkehrswege sind schnell erreichbar. Im Ergebnis einer verkehrlichen Ersteinschätzung wurde festgestellt, dass die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen die zusätzlichen durch den Wohnungsbau sowie der Neuerrichtung der öffentlichen Einrichtungen entstehenden Verkehre grundsätzlich aufnehmen können. Gegebenenfalls sind Anpassungen am Knotenpunkt Götzstraße / Tempelhofer Damm erforderlich.

Bis auf Teilbereiche der Germaniastraße sind im Gebiet keine ausgewiesenen Radwegeverbindungen vorhanden. Die Fußwege entlang der öffentlichen Straßen sind ausgebaut.

Handlungsbedarf besteht insbesondere am Tempelhofer Damm hinsichtlich der Umweltauswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens, fehlender Radwege und der Beschaffenheit des öffentlichen Raums. Im Ergebnis einer verkehrlichen Ersteinschätzung wurde festgestellt, dass die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen die zusätzlichen durch den Wohnungsbau sowie der Neuerrichtung der öffentlichen Einrichtungen entstehenden Verkehre grundsätzlich aufnehmen können. Gegebenenfalls sind Anpassungen am Knotenpunkt Götzstraße / Tempelhofer Damm erforderlich. Grundsätzlich sollen die Fuß- und Radwegeverbindungen innerhalb des Gebiets verbessert werden.

Dazu gehören die Vernetzung innerhalb des Gebiets in Bezug auf Durchwegungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Querungsmöglichkeiten des Tempelhofer Damms, der eine Barrierewirkung zwischen den östlich und westlich gelegenen Grünräumen darstellt.

Aufgrund der guten Anbindung an den ÖPNV ist die Entwicklung eines autoarmen Wohnquartiers geplant, indem ein

reduzierter Stellplatzschlüssel vorgegeben ist und die Verkehrsmittel des Umweltverbunds durch zusätzliche Maßnahmen gestärkt werden sollen.

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung werden das Rathaus saniert und die vorhandenen öffentlichen Einrichtungen Bezirkszentralbibliothek, Stadtbad und Polizeigebäude an andere Standorte im Gebiet verlagert. Dadurch wird u.a. das Angebot an kulturellen Nutzungen erheblich erweitert:

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

Mit der Rathäuserweiterung wird auf den dringenden Flächenbedarf an bezirklichen Verwaltungsflächen im Bezirk reagiert und im Zusammenspiel mit dem künftigen Kultur- und Bildungshaus der Bereich rund um das Rathaus baulich und funktional gestärkt.

Mit den vorhandenen Schulen kann der durch den geplanten Wohnungsneubau entstehende Mehrbedarf an Grundschulplätzen voraussichtlich abgedeckt werden. Die Paul-Simmel-Grundschule ist allerdings stark sanierungsbedürftig, Mittel für Modernisierung und Teilabriss/Neubau von Gebäudeteilen sind im Landeshaushalt gesichert (SIWA ab 2021). Mit der Sanierung des Luise-Henriette-Gymnasiums wurde begonnen. Um den bestehenden und aus dem Wohnungsneubau resultierenden Bedarfen an Kita-Plätzen und Angeboten für die Jugendarbeit zu entsprechen, werden verschiedene Maßnahmen (Erweiterung, Neubau) geprüft. Insgesamt sollen 130 neue Kita-Plätze im Gebiet entstehen. Vorgesehen ist darüber hinaus die Er-

richtung einer neuen Jugend- und Freizeiteinrichtung mit der das Angebot an sozialer Jugendarbeit für den Bezirk und das Quartier gestärkt wird.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen und der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zu den öffentlichen Gebäuden wurden erste Fachkonzepte zu den Themen Landschaftsökologie, Energie und Regenwasserbewirtschaftung erstellt. Ggf. notwendige Kompensationsmaßnahmen werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren konkretisiert und ggf. durch weitere Untersuchungen ergänzt.

Mit den Planungen zur Neuen Mitte Tempelhof werden derzeit unter anderem auch unbebaute Flächen in Anspruch genommen, deren Böden größtenteils eine mittlere Schutzwürdigkeit aufweisen. Die vielfältigen Parkanlagen sowie die zentral gelegene Kleingartenanlage „Feldblume“, deren Böden eine sehr hohe Schutzwürdigkeit haben, bleiben erhalten und werden im Rahmen des Stadtumbaus qualifiziert. Bei der Entwicklung des Gebiets der Neuen Mitte Tempelhof ist es darüber hinaus wichtig, die akustische Qualität der Ruhe- und Erholungsräume zu sichern beziehungsweise aufzuwerten und für die Anwohnenden komfortabel zugänglich zu machen.

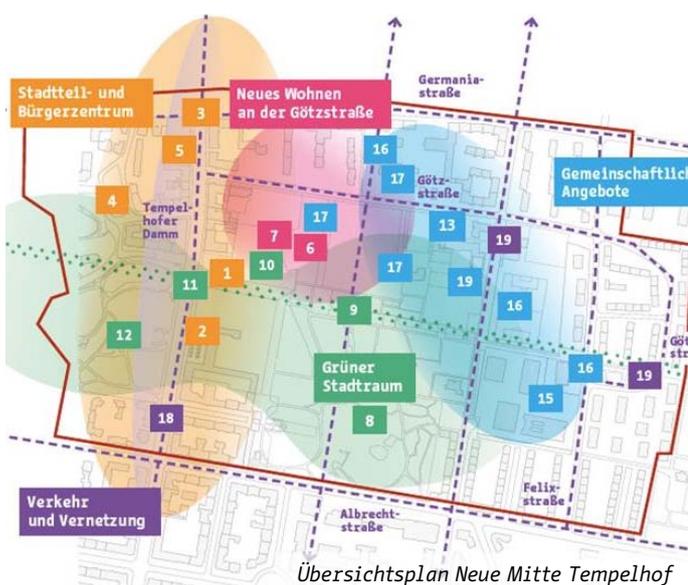
Im Rahmen eines Energiekonzepts wurden unterschiedliche Möglichkeiten der Energieversorgung für das Wohnquartier und die öffentlichen Gebäude gegenübergestellt und Handlungsempfehlungen zur energetischen Versorgung (Strom, Wärme, Kälte und Elektromobilität) herausgearbeitet. Aufbauend auf dem derzeit in Arbeit befindlichen städtebaulichen Konzept soll eine Vertiefung der Untersuchung durch ein integriertes Klimaschutzkonzept für das Quartier durchgeführt werden. Die Entwicklung eines klimafreundlichen Stadtquartiers ist darüber hinaus eine übergeordnete Zielsetzung im Rahmen des städtebaulichen kooperativen Werkstattverfahrens.

Die Regenwasserbewirtschaftung im Gebiet soll dezentral erfolgen. Ergebnis der Erstuntersuchung ist, dass dies grundsätzlich durchführbar ist. Die Anforderungen an die Umsetzung werden im Rahmen des städtebaulichen kooperativen Werkstattverfahrens konkretisiert und im Anschluss weiter vertieft.

### 1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation

Im Rahmen der Durchführung der vorbereitenden Untersuchungen von September 2016 bis September 2018 haben drei Öffentlichkeitsveranstaltungen im Februar, Juli und Oktober 2017 stattgefunden. Dabei wurde über den jeweiligen Stand der Bearbeitung informiert und ein Ausblick auf den weiteren Umsetzungsprozess gegeben.

Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind im Endbericht der vorbereitenden Untersuchungen dokumentiert und fließen in den weiteren Planungsprozess ein. Für die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts wurde das Format eines städtebaulichen kooperativen Werkstattverfahrens gewählt. Die Öffentlichkeit erhält dabei die



Möglichkeit, den Entstehungsprozess der von den Planungsteams entwickelten Konzepte zu begleiten und ihre Hinweise und Anforderungen an das Gebiet mit Planenden und Fachleuten zu diskutieren. Bisher haben drei öffentliche Werkstatttermine stattgefunden. Darüber hinaus werden interessierte Bürgerinnen und Bürger außerdem als Sprecherin bzw. Sprecher eines Konzepts bestimmt, die in Vertretung der Öffentlichkeit auch interne Veranstaltungen begleiten.

Für den Bebauungsplan 7-82b (Polizeidienststelle Götzstraße) wurde Anfang 2020 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch durchgeführt.

Im Rahmen des Stadtumbaus wird künftig jährlich in einer öffentlichen Informationsveranstaltung über anstehende und abgeschlossene Projekte berichtet. Die erste Veranstaltung fand im August 2019 statt.

Weiterhin bestehen für die Öffentlichkeit zahlreiche dauerhaft zugängliche Möglichkeiten, sich über das Projekt und den Projektfortschritt zu informieren. Hierzu zählen unter anderem eine Informationsbroschüre, Flyer sowie eine Dauerausstellung in der Bezirkszentralbibliothek vor Ort. Zusätzlich wurde eine Projekt-Website erstellt, über die auch ein Newsletter abonniert werden kann.

Darüber hinaus wird auch im Rahmen weiterer Formate über das Projekt informiert, beispielsweise durch die Teilnahme am Tempelhofer Sommer, dem Tag der Städtebauförderung und ein Kulturfest am Rathaus Tempelhof.

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Im Rahmen des Stadtumbaus hat das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg seit Februar 2019 einen Gebietsbeauftragten für den Stadtumbau eingesetzt, der bei der Umsetzung der Realisierungsprojekte unterstützt. Derzeit werden die ersten Projekte, wie die Sanierung des Spielplatzes im Frankepark sowie die Erarbeitung eines Parkpfliegewerks für die denkmalgeschützten Parkanlagen umgesetzt und die Ausschreibung eines Mobilitäts- und eines Klimakonzepts in 2020 vorbereitet.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen führt aktuell ein kooperatives Werkstattverfahren durch, bei dem vier unterschiedliche Planungsteams ein vertiefendes städtebauliches Konzept für das Gebiet erarbeiten. Durch das diskursive Werkstattverfahren werden die Entwürfe in enger Abstimmung mit Öffentlichkeit und den beteiligten Akteuren entwickelt und zum Abschluss eine Gesamtkonzeption durch ein unabhängiges Beratungsgremium ausgewählt, die als Grundlage für die folgenden Bebauungsplanverfahren sowie die weiteren hochbaulichen Planungen dient. Das Verfahren wird nach aktuellem Stand im Herbst 2020 abgeschlossen.

Im August 2019 hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen die Teilung des Bebauungsplans 7-82 in die Bebauungspläne 7-82a und 7-82b (Polizeidienststelle) beschlossen. Das Bebauungsplanverfahren für die

Polizeidienststelle in der Götzstraße 36 wurde parallel zum städtebaulichen kooperativen Werkstattverfahren begonnen um für die Umsetzung der Maßnahme frühzeitig Planungsrecht zu schaffen und insgesamt eine zügige Gesamtentwicklung zu gewährleisten. Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange nach §§ 3 Abs. 1 und 4 Abs. 1 BauGB wurde von Januar bis Februar 2020 durchgeführt.

Für den Bebauungsplan 7-82a ist der Abschluss des Bebauungsplanverfahrens für Ende 2023 geplant, für den Bebauungsplan 7-82b (Polizeidienststelle Götzstraße) Ende 2021.

Das Polizeigebäude für den Abschnitt 44 und die bezirklichen Hochbauten (Kultur- und Bildungshaus sowie Rathausenerweiterung) wurden im Jahr 2019 in die Investitionsplanung 2020-23 aufgenommen. Die Anforderungen an die Hochbauten werden weiterhin konkretisiert und in diesem Zusammenhang derzeit die Raum- und Bedarfsprogramme erarbeitet. Der Beginn der baulichen Umsetzung der Hochbauten ist für die Jahre 2023/24 vorgesehen.

### 1.9 Klärungsbedarf

Gegenwärtig wird im Rahmen des städtebaulich kooperativen Werkstattverfahren das künftige städtebauliche Konzept erarbeitet. Aufgabe der Planungsteams ist es, Vorschläge für Fragen zu bspw. Stadtraumgestaltung und Programmatik für die Stärkung der Zentrumsfunktion, Typologien und Bauherrenschaft des Wohnungsneubaus, Vernetzung der Grünräume, Erschließung und Unterbringung des ruhenden Verkehrs, Einbindung der sozialen Einrichtungen, u.a. zu erarbeiten. Aus dem Ergebnis können sich weitere Fragestellungen im Einzelnen ergeben.

Aktuell wird eine Machbarkeitsstudie zur Überbaubarkeit und Kombination des Stadtbades mit weiteren Nutzungen erarbeitet. Die Untersuchung bezieht sich auf den Standort des Bades, die Integration von weiteren Nutzungen (wie z.B. Wohnen, soziale Infrastruktur, Gesundheitsgewerbe) sowie eigentumsrechtliche Fragen.

Für den Polizeistandort ist eine Machbarkeitsstudie in Vorbereitung, mit der unter anderem die Baukörperstellung, die Erschließung bzw. Unterbringung des ruhenden Verkehrs, die Ausgestaltung des Freiraums und die Entwässerung des neuen Polizeidienstgebäudes geklärt werden sollen.

Für die erforderliche Inanspruchnahme der beiden bestehenden Kleingartenanlagen Germania und Friede und Arbeit (insgesamt 17 Parzellen) sind die weiteren Schritte zwischen den beteiligten Akteuren abzustimmen. Im Rahmen eines Umzugsmanagements sollen Ersatzflächen für die betroffenen Kleingärtnerinnen und Kleingärtner bereitgestellt werden.

# 14 - Schöneberger Linse

## Tempelhof-Schöneberg - Schöneberg

### Flächengröße

22 ha

### Eigentumsverhältnisse

Gemischt (privat und landeseigen)

### Anzahl Wohneinheiten

Ca. 1.900

### Baubeginn

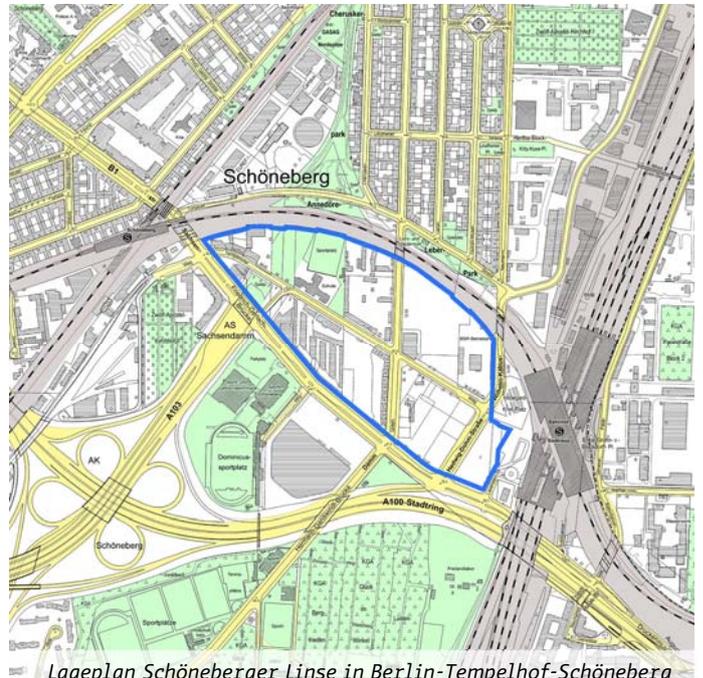
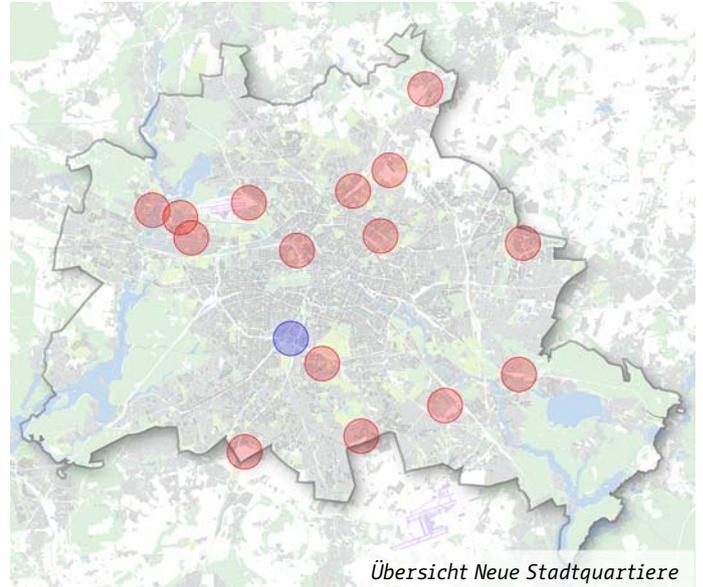
2018

### Flächennutzungsplan

Gemischte Baufläche, Gewerbliche Baufläche, Grünfläche

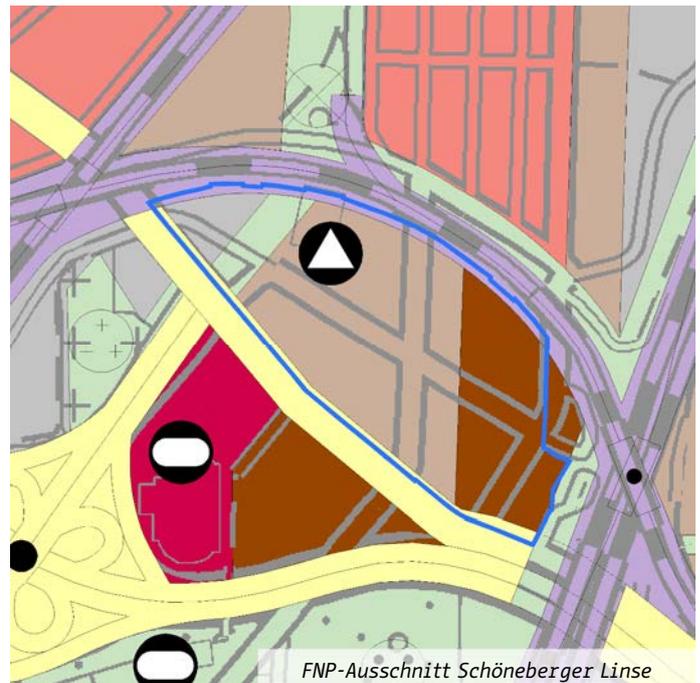
### Bebauungsplanverfahren

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



### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Das 22ha große Gebiet befindet sich 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.



### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

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.

Insgesamt besteht ein Wohnungspotenzial von ca. 1.900 Wohneinheiten. Davon befinden sich 140 Wohneinheiten im Bestand. Seit 2018 werden ca. 900 Wohneinheiten realisiert und für weitere 340 Wohneinheiten ist im Jahr 2020 ein Baubeginn geplant. Darüber hinaus besteht ein weiteres Potenzial von ca. 560 Wohneinheiten.

### 1.3 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 Bau Feld 2/3 zu. Die landeseigene Wohnungsbaugesellschaft Gewobag realisiert dort ca. 200 Wohnungen. Weitere Grundstücke wurden per Konzeptverfahren an Baugruppen, soziale Träger und Genossenschaften vergeben. Neben dem Wohnungsbau privater Vorhabenträger wird dadurch ein Anteil an gemeinwohlorientiertem Wohnen im Quartier gewährleistet. Bei den Bebauungsplanverfahren für den Wohnungsbau kommt das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung zur Anwendung, so dass ein Anteil mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraums abgesichert wird.



### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Zuletzt hat der Bezirk Tempelhof-Schöneberg am 11.04.2019 alle Interessierten zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung eingeladen und über die unterschiedlichen Baumaßnahmen informiert.

### **1.8 Arbeitsstand und Zeitplan**

Die Standortentwicklung wird seit 2005 durch Fördermittel aus dem Programm Stadtumbau West unterstützt. Das kürzlich fortgeschriebene und durch das BA beschlossene ISEK zur Stadtumbaukulisse reagiert auf die veränderten Entwicklungsziele der Schöneberger Linse zu einem gemischt genutzten Stadtquartier.

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. Die Verfahren sind in einem weit fortgeschrittenen Planungsstand, die Bebauungspläne sind in Teilen bereits festgesetzt (bspw. 7-47, 7-73 VE, 7-74, 7-75). Für das Baufeld 4 erfolgt die planungsrechtliche Sicherung eines Kerngebietes über den B-Plan XI-231abb.

Die Realisierung der Bauvorhaben erfolgt sukzessive.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Für die Aktivierung des weiteren Wohnungsbaupotenzials von knapp 600 WE auf den Baufeldern 6 und 8 (westlich) gibt es derzeit keine Entwicklungsabsichten seitens der Eigentümer. Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg führt diesbezüglich regelmäßig Eigentümergespräche. Mit der Entwicklung der verbleibenden Potenzialflächen würde bestehendes Kleingewerbe verdrängt werden.

# 15 - Siemensstadt 2.0

## Spandau - Siemensstadt

### Flächengröße

Ca. 73 ha

### Eigentumsverhältnisse

Überwiegend privat (hauptsächlich Siemens) und geringe Anteile landeseigener Flächen

### Anzahl Wohneinheiten

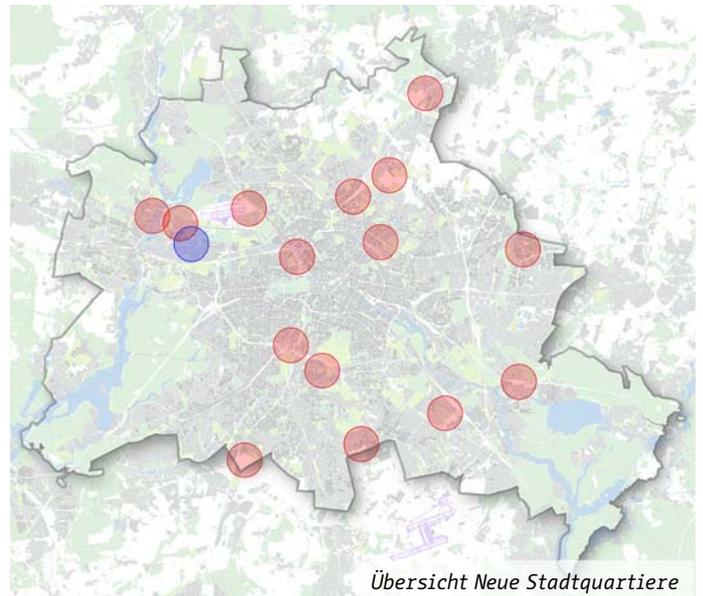
Ca. 2.750

### Baubeginn

Voraussichtlich 2022

### Flächennutzungsplan

Für Teilbereiche des Projektareals läuft seit September 2019 die Flächennutzungsplanänderung „Nonnendammallee – Rohrdamm – Paulsternstraße / Siemens Innovations-Campus (08/19): Ein Teilbereich der bisher gewerblichen Baufläche und die Fläche der ehemaligen Arbeitnehnergärten der Firma Siemens (bisher Grünfläche) sollen zukünftig als gemischte Bauflächen (M2) dargestellt werden. Die weiteren Teilbereiche bleiben als gewerbliche Baufläche erhalten. Die Auslegung der Flächennutzungsplanänderung wird im Sommer 2020 erfolgen.



### Bebauungsplanverfahren

Für das Bebauungsplanverfahren ist die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Referat II A zuständig, da es sich um ein Gebiet außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung handelt. Für die Realisierung der angestrebten neuen Nutzungen ist die Aufstellung eines Bebauungsplanes notwendig. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 5-123 wurde am 20.12.2019 gefasst.



### 1.1 Stadträumliche Einordnung

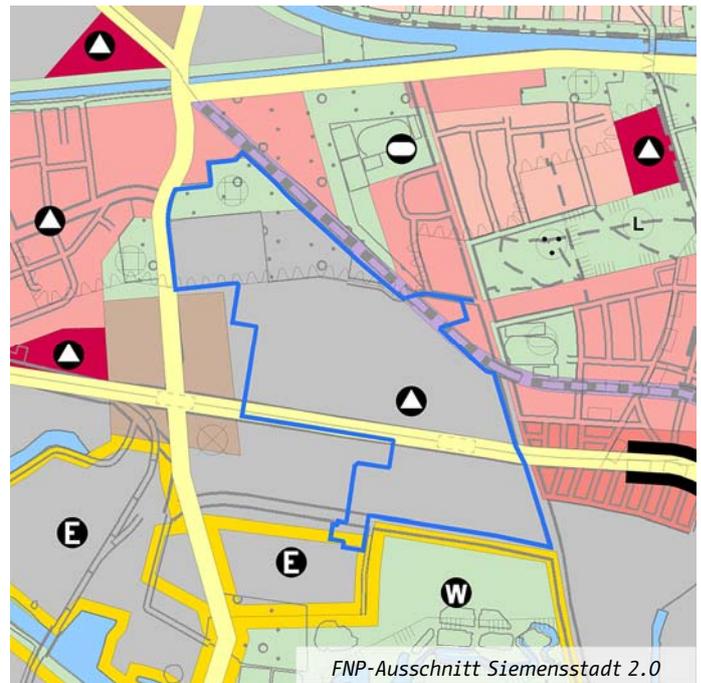
Das Plangebiet liegt im Bezirk Spandau und bildet das industriell geprägte Herzstück des Ortsteils Siemensstadt. Stadträumlich ist die Siemensstadt durch Industrie- und Gewerbeflächen geprägt, die dort seit dem Beginn des 20. Jahrhunderts maßgeblich durch Siemens initiiert worden sind sowie durch zeitgleich realisierte Werksiedlungen im Umfeld. Südlich des Geländes befindet sich das Wasserwerk Jungfernheide sowie das Kraftwerk Reuter im Südwesten.

Die Siemensstadt befindet sich heute in einem Schwerpunktraum, der sich zwischen dem Flughafen Tegel und der Altstadt von Spandau aufspannt und in dem derzeit einige der größten städtebaulichen Investitionen in Berlin getätigt werden. Dazu gehören die Vollendung der Wasserstadt Spandau und die Umnutzung des Flughafens zur Urban Tech Republic sowie das Neue Gartenfeld als neues urbanes Quartier in unmittelbarer Nähe zur Siemensstadt 2.0. Darüber hinaus wird derzeit eine Vielzahl weiterer Wohnungsbauprojekte in Spandau realisiert.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Der derzeit noch mit einem Zaun abgegrenzte Produktionsstandort der Firma Siemens soll zukünftig mit der umgebenden Stadt vernetzt und für die Stadtgesellschaft zugänglich werden. Ziel ist die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers der kurzen Wege, in dem gewohnt, geforscht und gearbeitet werden soll. Neben Büroarbeitsplätzen wird hier auch zukünftig Produktion stattfinden. Ebenfalls vorgesehen in der Programmierung des Quartiers sind soziale Infrastrukturen und Nahversorgungseinrichtungen. Auf der Grundlage des Siegerentwurfs aus dem städtebaulichen Wettbewerb wird seit Februar 2020 ein städtebaulicher Masterplan erstellt, in dem unter anderem die räumliche Verteilung der Nutzungsarten, Freiräume und die Erschließung beschrieben werden. Die Belange des Denkmalschutzes sind bei der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen.

Durch den geplanten Bau des neuen Stadtquartiers Siemensstadt 2.0 wird im Nordwesten Berlins ein Beitrag zur Deckung des Bedarfs an neuen Wohnungen



geleistet. Bei der Errichtung von Wohnungsbauten sind Maßnahmen zum Lärmschutz insbesondere entlang von Verkehrslärm erzeugenden Trassen umzusetzen. Die Vorgaben des Berliner Leitfadens zum Lärmschutz sind einzuhalten. Detaillierte Regelungen müssen im Zuge der verbindlichen Bauleitplanung getroffen werden.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit dem Stadtentwicklungsprojekt Siemensstadt 2.0 soll der Bau von rund 2.750 Wohnungen ermöglicht werden. Zur Herstellung der planungsrechtlichen Genehmigungsfähigkeit ist die Aufstellung eines Bebauungsplans notwendig, der je nach Projektanforderungen voraussichtlich geteilt werden wird. Durch den Bebauungsplan, dessen Aufstellung im Dezember 2019 beschlossen wurde, soll unter anderem sichergestellt werden, dass auf 30 Prozent der Geschossfläche förderbare Wohnungen entstehen. Siemens hat der Anwendung des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung zugestimmt.

#### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Das Plangebiet wird zentral über die *Nonnendammallee* als wichtige Ost-West-Verbindung zwischen Spandauer Altstadt und der Autobahn (A 100 / A 111) erschlossen. Im Osten wird das Projektgebiet durch den *Rohrdamm* tangiert, von dem aus die *Straße am Schaltwerk* das Gebiet als Stichstraße erschließt. Im Westen des Areals dient die *Paulsternstraße* bzw. weiter im Norden dann die *Gartenfelder Straße* der Erschließung durch den Individualverkehr. Die Anbindung an das Radschnellwegenetz über die Trasse Mitte - Tegel - Spandau befindet sich in Vorbereitung.

Das Gebiet ist mit den beiden U-Bahnhöfen Rohrdamm und Paulsternstraße an die U-Bahnlinie U7 angeschlossen.

Weiterhin verkehren mehrere Buslinien der BVG auf den Straßen Nonnendammallee, Rohrdamm und Paulsternstraße. Durch die zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner aus den Wohnungsbauprojekten in der Umgebung und durch die Siemensstadt 2.0 wird eine zusätzliche Nachfrage für den öffentlichen Nahverkehr entstehen, die kurzfristig eine Verdichtung bzw. Ergänzung des bestehenden Busverkehrs erfordert. Unter anderem ist die Einrichtung der neuen Linie X39 zwischen Messe Nord und Wasserstadt Hackenfelde im Verlauf der Paulsternstraße geplant. Darüber hinaus ist bis Ende der 2020er Jahre die Reaktivierung der seit 1980 stillliegenden S-Bahnstrecke (Siemensbahn) und ihrer Bahnhöfe geplant, durch die das neue Stadtquartier an den Hauptbahnhof und den Flughafen BER angeschlossen werden soll.

#### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbes sind Flächen für eine Vielzahl sozialer Infrastruktureinrichtungen in den Entwürfen nachzuweisen. Dazu gehört eine 4-zügige Grundschule mit ca. 580 Plätzen, von der zwei Züge gemäß dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung vom Vorhabenträger zu realisieren sind. Zwei weitere Züge sollen als englischsprachige Europaschule betrieben werden. Ferner sind gemäß Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung 300 Plätze in Kindertagesstätten vorzusehen. Zusätzlich zu den Anforderungen nach Baulandmodell sind eine Jugendfreizeitstätte, ein Standort für den regionalen sozialpädagogischen Dienst des Jugendamtes, ein Senio-

renclub, eine öffentliche Stadtteilbibliothek sowie eine Galerie für Kunstausstellungen vorgesehen.

Innerhalb des neuen Stadtquartiers sollen neue hochwertige Grün- und Freiflächen geschaffen werden, die sich durch unterschiedliche Größe, Gestaltung, Nutzung (Trennung zwischen Ruhe und Erholung / Spiel und Bewegung) und eine Abstufung in der Zuordnung (öffentlich, halböffentlich, privat) auszeichnen sollen. Die Grün- und Freiflächen sind untereinander zu vernetzen und an bestehende Grünanlagen in der Umgebung anzubinden. Dadurch kann auch ein Biotopverbund für Flora und Fauna ermöglicht werden. Weiterhin sind bei der Planung und Gestaltung der Freiräume die Ziele einer klimangepassten Stadt zu berücksichtigen (u.a. Regenwasserrückhaltung/Wassermanagement, Dach- und Fassadenbegrünung, geeignete Pflanzenauswahl), denn Grün- und Freiflächen sind klimawirksam. Insgesamt sind wohnungsnah Grünflächen in einer Größe von rund 3,3 ha (das entspricht 6 qm/pro Einwohner) sowie drei öffentliche Spielplätze mit jeweils rund 2.000 qm für die Wohnbauflächen nachzuweisen.

#### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

In der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs wurden Aussagen zu ökologischen Zielen definiert, die im Masterplan fortgeschrieben und bei der anschließenden Aufstellung von Bebauungsplänen durch entsprechende Festsetzungen gesichert werden sollen.

Insgesamt ist ein ökologisches Gesamtkonzept zu entwickeln, das sich mit den Themen Wasser (u.a. Umgang mit Regenwasser, Überflutungsvorsorge, Wassermanagement), Energie (u.a. CO<sub>2</sub>-Neutralität, regenerative dezentrale Energieversorgung), Klima/Stadtklima (Berücksichtigung bei der Gestaltung der Gebäude und Freiflächen) und Materialverwendung (Baustoffe, Umgang mit Abfall/Reststoffen) auseinandersetzt.

Diese einzelnen ökologischen Komponenten sind sinnvoll und schlüssig miteinander zu vernetzen und sollen mit dem städtebaulichen und architektonischen Gesamtkonzept des neuen Stadtquartiers in Einklang stehen.

### 1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation

Die Öffentlichkeit wurde seit Projektbeginn aktiv in den bisherigen Prozess im Zuge der folgend genannten Veranstaltungen einbezogen:

- \* Juni 2019 - Bürgerinformation mit Diskussion („Let´s talk“-Format) durch Siemens
- \* September 2019 - Öffentliches Forum im Rahmen der Erarbeitung der Wettbewerbsauslobung durch Siemens
- \* September 2019 - Online-Dialog [www.siemensstadt-dialog.de](http://www.siemensstadt-dialog.de) durch Siemens
- \* November – Dezember 2019 - Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit für die Änderung des Flächennutzungsplans durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
- \* Januar / Februar 2020 – Ausstellung aller Ergebnisse des städtebaulichen Wettbewerbs

Der Beteiligungsprozess wird weiter fortgesetzt.

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Im zweiten Halbjahr 2019 wurde ein städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt und von 17 Büros bearbeitet. Nach der Entscheidung des Preisgerichts im Januar 2020 wird der Siegerentwurf zu einem Masterplan überarbeitet, der auch als Grundlage für den Entwurf der verbindlichen Bauleitplanung dienen soll. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 5-123 wurde im Dezember 2019 gefasst. Die frühzeitige Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden zum Bebauungsplanverfahren soll auf Grundlage des genannten Masterplans voraussichtlich und vorbehaltlich weiterer Einschränkungen durch die Corona-Krise im Juni 2020 durchgeführt werden.

Bis zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs sollen ein Rahmenvertrag und, sofern nötig, ein städtebaulicher Vertrag für einen ersten Teilbebauungsplan unterzeichnet werden.

Ziel ist es, die gesamte Maßnahme in Teilschritten bis 2030 abzuschließen.

### 1.9 Klärungsbedarf

Mit Vorliegen des Ergebnisses des städtebaulichen Wettbewerbs seit Januar 2020 können die weiteren Schritte der Umsetzung zusammen mit Siemens definiert werden. Bei der Bearbeitung der verschiedenen Arbeitspakete wie der Entwurfsüberarbeitung und der Erstellung eines Masterplan können offene Fragen geklärt werden.

# 16 - Gut Hellersdorf

## Marzahn-Hellersdorf – Hellersdorf-Nord

### Flächengröße

ca. 30 ha

### Eigentumsverhältnisse

größtenteils GESOBAU AG (landeseigen), Land Berlin, Privateigentümer

### Anzahl Wohneinheiten

ca. 1.450

### Baubeginn

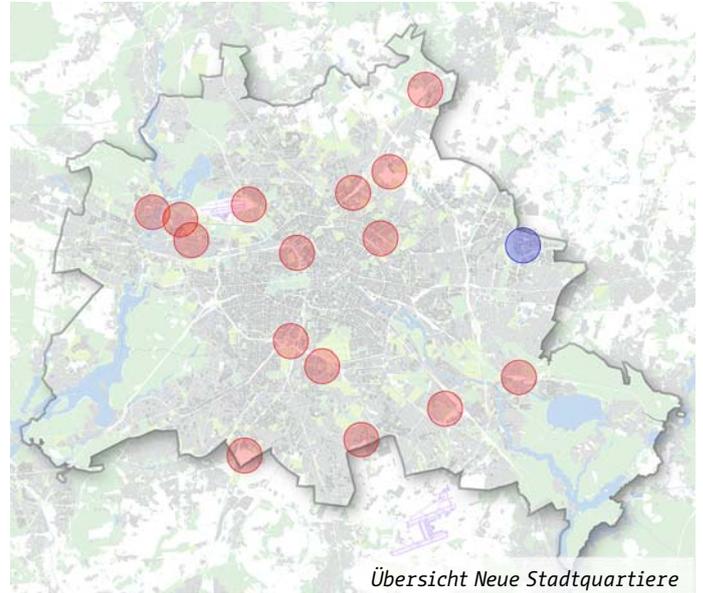
2020

### Flächennutzungsplan

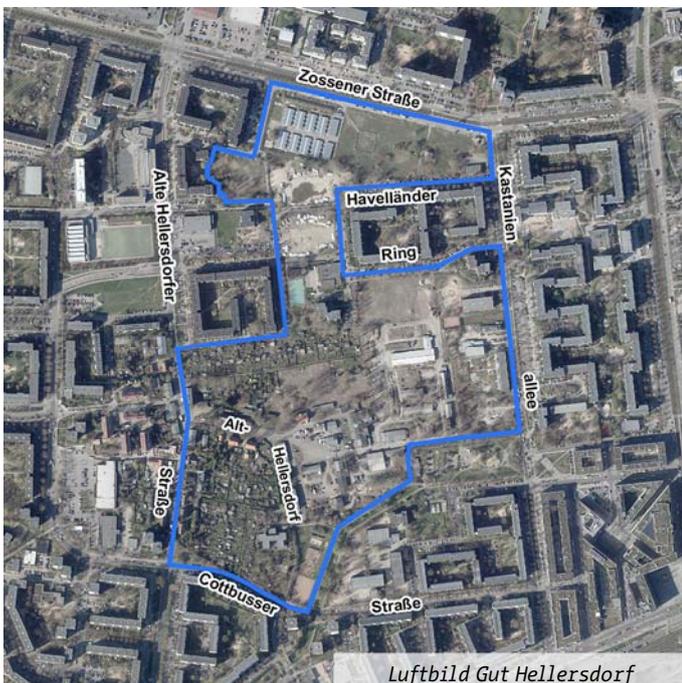
Wohnbaufläche W2, Gemischte Baufläche M2, Grünfläche

### Bebauungsplanverfahren

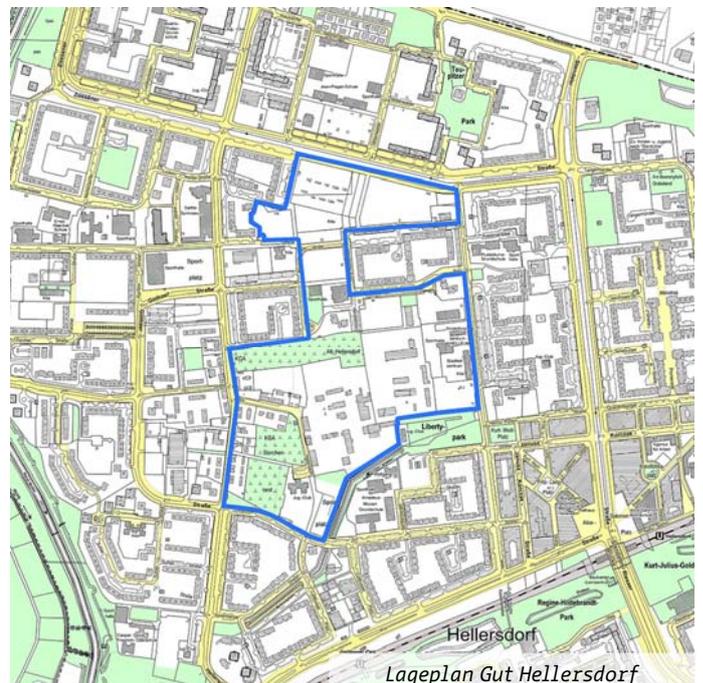
10-44 und 10-45 / Bezirk Marzahn-Hellersdorf



Übersicht Neue Stadtquartiere



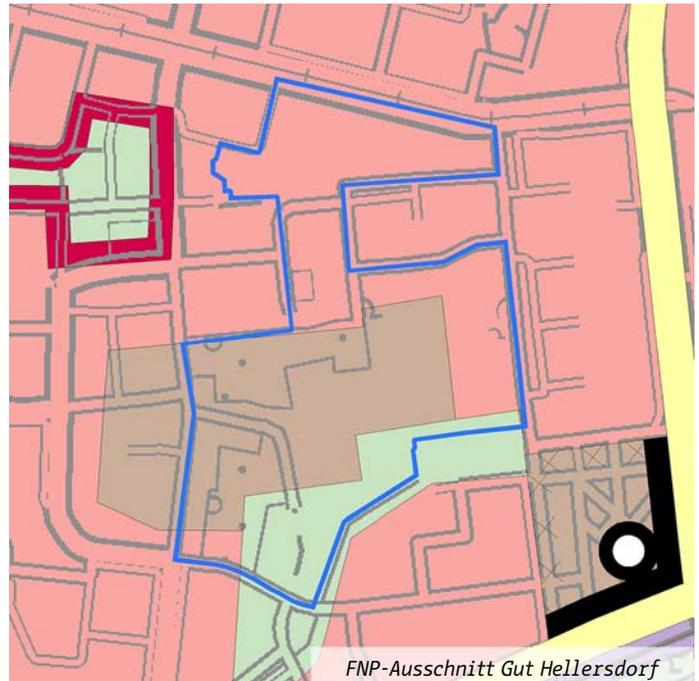
Luftbild Gut Hellersdorf



Lageplan Gut Hellersdorf

### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Das Areal des ehemaligen Rieselfeldgutes liegt im Norden des Bezirks Marzahn-Hellersdorf im Stadtteil Hellersdorf-Nord, unmittelbar nordwestlich des Zentrums „Helle Mitte“. In den 1980er Jahren wurde die Gutsanlage zusammen mit der Siedlung Alt Hellersdorf durch die Großsiedlung mit rund 44.000 Wohnungen vollständig mit mehrgeschossigen Gebäuden umbaut und geriet in eine inselartige Lage. Bislang wurde zwischen umgebender Siedlung und Gut weder konzeptionell noch tatsächlich eine strukturelle oder funktionelle Verknüpfung hergestellt.



### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Das städtebauliche Konzept der neuen Wohnbauflächen innerhalb des Stadtquartiers greift die Struktur der umgebenden Großsiedlung Hellersdorf mit typischen Zeilen und Blockrandbebauung auf und ergänzt diese durch eine offene Bauweise mit begrünten Innenbereichen. Während die Außenbereiche eine höhere Dichte und kompakte Strukturen vorsehen, ist der Innenbereich kleinteilig gegliedert. Zwei Quartiersgaragen ermöglichen verkehrsberuhigte Bereiche und erhöhen so die Wohnqualität.

Die Struktur des Gutes Hellersdorf und das historisch gewachsene Ensemble prägen den städtebaulichen Charakter des Gebiets und tragen wesentlich zur Identifikation der Einwohnerinnen und Einwohner mit dem Ort bei. Für das Gut werden kleingewerbliche Nutzungen, der Ausbau sozialer und kultureller Angebote sowie die Vernetzung des Areals mit der Umgebung angestrebt, um langfristig die Entwicklung zu einem zentralen Ort zu gewährleisten. Neben dem ehemaligen Gutshof soll ein öffentlicher Stadtplatz eine urbane, identitätsstiftende Nutzung erhalten und zu einem neuen Mittelpunkt des Quartiers werden. Auf den Gewerbeflächen wird der denkmalgeschützte Bestand saniert und durch einzelne Ergänzungsbauten erweitert. Entlang der Straße Alt-Hellersdorf werden die zum Teil unter Denkmalschutz stehenden Gebäude saniert und um weitere kleinteilige Wohngebäude ergänzt. Entsprechend übergeordneter landschaftsplanerischer Ent-

wicklungsziele wird eine Nord-Süd-Gründurchwegung und eine Grünverbindung zum Landschaftsraum Wuhletal gesichert.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit dem Vorhaben wird der Bau von ca. 1.450 Wohnungen ermöglicht. Durch die Bebauungspläne wird ein Anteil förderfähiger Wohnungen planungsrechtlich gesichert. Entsprechende Mietpreis- und Belegungsbindungen sind in städtebaulichen Verträgen mit der GESOBAU AG vereinbart. In die entstehende Wohnbebauung wird eine Unterkunft für geflüchtete Menschen integriert.

## 1.4 Verkehrliche Erschließung

Über die in der Zossener Straße verlaufenden Tramlinien M6 und 18 ist das Quartier an die U-Bahnlinie 5 und S-Bahnlinien 5, 7 und 75 mittelbar angebunden. Die U-Bahnhöfe Hellersdorf und Cottbusser Platz liegen ca. 500 m südlich. Durch bestehende Buslinien ist der Anschluss Richtung Marzahn, Hohenschönhausen, Kaulsdorf und Mahlsdorf gegeben.

Das Stadtquartier ist mit der Hellersdorfer Straße im Süden, Alter Hellersdorfer Straße im Westen, der Kastanienallee im Osten sowie der Zossener Straße im Norden an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden. Im südlichen Teil des Quartiers wird eine öffentliche Verkehrsfläche zwischen dem Gut und der Kastanienallee hergestellt. Um die Attraktivität des geplanten Wohngebietes an der Kastanienallee zu erhöhen sowie große Bereiche vom Durchgangsverkehr freizuhalten, werden Teile der Straßenflächen als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet. Damit kann das Mischprinzip, bei dem sich Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr den Straßenraum teilen, angewendet werden. Durch zwei Quartiersgaragen sollen der Park-Suchverkehr vermieden und der individuelle Erschließungsverkehr in den neuen Wohngebieten gebündelt werden.

## 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Im Rahmen der Entwicklung des neuen Stadtquartiers wird auf dem Grundstück Havelländer Ring 46 eine Kindertagesstätte errichtet. Bereits vorhandene soziale Einrichtungen werden in das Quartier integriert. Hierzu zählen bspw. eine Jugendfreizeit-

einrichtung des Trägers Kids & Co, das „Haus an der Kastanienallee“ mit familienfördernden und unterstützenden Projekten, einer Tagesgruppe, dem Stadtteilzentrum der AWO sowie dem SOS-Familienzentrum. Als weiterer sozialer Baustein bietet das Kinderforschungszentrum Helleum als innovativer Lernort naturwissenschaftliche Bildung für Kinder und Erwachsene. Eine bestehende Kiezsporthalle wird durch Vereine und die angrenzende Grundschule genutzt.

Innerhalb der Großsiedlung dienen die Grünflächen des historischen Gutes als Verbindungselemente zum Landschaftsraum der Wuhle und zur Hönower Weierkette. Dieses Grünpotential soll als prägendes Gestaltungselement erhalten werden. Eine übergeordnete grüne Durchwegung sichert die Erschließung der KGA „Alt-Hellersdorf“ in Nord-Süd-Richtung. Die vorhandenen Kleingartenanlagen sollen erweitert werden. Als ein weiteres räumlich prägendes Element innerhalb des historischen Gutsensembles ist der öffentliche Stadtplatz vorgesehen.

## 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Im nördlichen Teil des Quartiers wird eine zentrale öffentliche Grünfläche mit integriertem Spielplatz die Aufenthaltsqualität erhöhen und die Freiraumstruktur verbessern. Für ihre Anlage werden ehemals bebaute Flächen begrünt. Durch die Ausweisung einer Grünfläche entlang des Beerenpfehlgrabens werden Grün- und Freiflächen vernetzt und ein Grünzug ausgebildet. Gleiches gilt für die Kleingartenanlagen im Quartier. Mit übergeordneten Grün- und Landschaftsräumen verbunden dienen sie als umschließende Freiflächen der Siedlung und des Guts Hofes Hellersdorf. In beiden Bebauungsplänen werden Festsetzungen zur Begrünung von Stellplatzanlagen getroffen.

Aufgrund bereits bestehender Baurechte verursacht die Bebauung nur geringe Eingriffe in Natur und Landschaft. Um diese zu vermeiden bzw. auszugleichen, sind die erstmalige Herstellung einer Grünverbindung entlang des Beerenpfehlgrabens sowie Baumpflanzungen im Quartier vorgesehen. Zudem werden durch die Festsetzungen der Bebauungspläne



das Maß der baulichen Nutzung und die Gebäudehöhen beschränkt. In den Baufeldern werden Anlagen zur dezentralen Regenwasserbewirtschaftung wie z.B. Mulden und Rigolen integriert.

Das Entwässerungskonzept für die Baufelder sieht eine weitestgehend dezentrale Versickerung des anfallenden Regenwassers durch entsprechende Anlagen wie etwa Mulden-Rigolen-Systeme, Gründächer oder Rückstaukanäle vor. Vollständig ist die Versickerung des Regenwassers aufgrund der Beschaffenheit des Untergrundes jedoch nicht ohne weiteres möglich. Deshalb werden die Niederschläge darüber hinaus zwischengespeichert und verdunstet, verbleibende Restmengen können schrittweise an das Regenwasserkanalnetz abgegeben werden. Auch die öffentlichen Flächen sollen weitestgehend dezentral entwässert werden. Die für die Maßnahmen des Konzeptes erforderlichen Flächen wurden frühzeitig bei der Planung berücksichtigt. Als Reaktion auf die vermehrt zu erwartenden Starkregenereignisse infolge des Klimawandels muss außerdem durch geeignete Maßnahmen, wie beispielsweise Geländemodellierungen, das Schadenspotential durch Starkregen weitestgehend reduziert werden.

Wo erforderlich, werden die Wohngebäude entlang der bestehenden Straßen so angeordnet, dass trotz Lärmbelastung ruhige, schallabgeschirmte Gebäudeseiten und Freiräume entstehen. Weiterhin werden die Grundrisse zum Schutz vor Lärmemissionen des Straßenverkehrs durchgesteckt gestaltet. Kleinere Wohnungen werden grundsätzlich zur ruhigen Seite ausgerichtet oder verfügen über von der Straße abgewandte Fenster. Zusätzlich werden bauliche Schallschutzmaßnahmen vorgenommen. Um die Auswirkungen der Quartiersgaragen auf die angrenzende Wohnbebauung zu reduzieren, erhalten die Garagegebäude lärmabschirmende Fassaden und schallmindernde Decken.

In den im Süden des Quartiers vorgesehenen Gewerbegebieten werden nur Betriebe und Anlagen zulässig sein, die das Wohnen nicht wesentlich stören und damit nicht beeinträchtigen, etwa kleinere Handwerksbetriebe oder Cafés. Mit der Verlagerung der bestehenden Skateanlage wird dem ansonsten durch die geplante Wohnbebauung entstehenden Konflikt Rechnung getragen. Da am neuen Standort potentielle Konflikte mit den Gewerbebenutzungen entstehen könnten, werden im Gewerbegebiet bauliche Schallschutzmaßnahmen geplant.

### **1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation**

Die Öffentlichkeit wurde in den bisherigen Prozess u.a. durch folgende Veranstaltungen einbezogen:

\* 14. April 2018 - Informationsveranstaltung für Anwohnerinnen und Anwohner anlässlich der Offenlage des Bebauungsplans 10-44

Die Ergebnisse der Diskussionen in der Informationsveranstaltung wurden in drei nachfolgenden Workshops vertieft:

\* 19. April 2018 Workshop 1: (Öffentliche) Räume gestalten

\* 23. April 2018 Workshop 2: Nachbarschaft gestalten

\* 25. April 2018 Workshop 3: Historisches Gut (Gewerbe) / Stadt Gut Leben

\* 16. Februar 2019 - Informationsveranstaltung für Anwohnerinnen und Anwohner anlässlich der Offenlage des Bebauungsplans 10-45

\* 7. November 2019 - Quartiersinfoabend für Anwohnerinnen und Anwohner

Der Beteiligungsprozess wird projektbezogen fortgesetzt.

### **1.8 Arbeitsstand und Zeitplan**

Der Bebauungsplan 10-44 ist seit September 2019 festgesetzt. Für den Bebauungsplan 10-45 wird mit der zeitnahen Festsetzung gerechnet. Der Baubeginn ist für das Jahr 2020 vorgesehen.

### **1.9 Klärungsbedarf**

Derzeit besteht kein weiterer Klärungsbedarf.