

# Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Berliner Stadtquartiere

Senate Department for Urban Development and Housing  
Urban neighbourhoods

**BERLIN**



# Vorwort



© Ben Gross

Berlin ist eine attraktive Stadt, deren Bevölkerung weiter wächst. Trotz der Pandemie gehen wir nach wie vor davon aus, dass Berlin bis 2030 um ca. 180.000 Menschen wächst. In unserer Stadt werden dann mehr als 3,8 Mio. Berlinerinnen und Berliner leben. Die Stadt braucht deshalb dringend neuen und insbesondere bezahlbaren Wohnraum – bis 2030 werden bis zu 200.000 neue Wohnungen benötigt, um einen ausgeglichenen Wohnungsmarkt zu erreichen. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, hat der Senat neben der ergänzenden Bebauung in bestehenden Quartieren und der Revitalisierung von Brachen die zügige Planung und Entwicklung von 16 Neuen Stadtquartieren beschlossen. In diesen sollen insgesamt ca. 52.000 neue Wohnungen entstehen. Hier werden mehr als 100.000 Bewohnerinnen und Bewohner leben und arbeiten können.

Durch den Bau neuer Schulen und Kindergärten sowie weiterer ergänzender sozialer Infrastruktureinrichtungen, die Entwicklung neuer Frei- und Grünflächen, die Schaffung von Arbeitsplätzen sowie den Bau neuer Straßen und eine Verbesserung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden auch für die bestehenden Nachbarschaften Mehrwerte und Angebote geschaffen. Dies fördert die Akzeptanz von neuen und den Austausch mit vorhandenen Quartieren und trägt zur Entwicklung lebendiger Kieze bei. Die städtebauliche und soziale Qualität sowie die Integration in die angrenzende Nachbarschaft sind entscheidend für das Lebensgefühl in den neuen Quartieren. Aufbauend auf den Erfahrungen des Siedlungsbaus der 1920er Jahre und unserem heutigen Leitbild der gemischten Stadt sollen attraktive Quartiere

des 21. Jahrhunderts entstehen. Die Neuen Stadtquartiere entsprechen dem Ziel der doppelten Innenentwicklung. Sie entstehen zu 86 % auf bereits vorgenutzten Flächen, werden konzentriert bebaut und dafür gut mit Freiräumen ausgestattet sein. Die Neuen Stadtquartiere werden sich veränderten Anforderungen anpassen können, sind somit den Prämissen der Nachhaltigkeit verpflichtet. Entscheidende Merkmale sind Klimaneutralität und –anpassung, hohe Speicherfähigkeit von Regenwasser, Arten- und Naturschutz sowie soziale Inklusion.

Um eine stabile Sozialstruktur zu erreichen, werden landeseigene Wohnungsbaugesellschaften, Genossenschaften, Baugruppen und private Unternehmen als Bauherren einbezogen. Der Anteil von mindestens 30 % geförderten Wohnungen trägt zur Berliner Mischung bei und folgt dem wohnungspolitischen Ziel, bezahlbaren Wohnraum in allen Teilen der Stadt zu schaffen. Die Mischung in den Quartieren generiert auch Arbeitsplätze. Neben dem Zugang zum gesamtstädtischen Arbeitsmarkt ist lokales Gewerbe wichtig. Nicht nur die örtliche Bäckerei, sondern auch Büros, Dienstleistungen, spezialisierte Werkstätten sowie Kunst und Kultur werden sich dort ansiedeln. Vor allem die Nutzungen der Erdgeschosses sollen einer breiten Öffentlichkeit möglich sein. Damit werden die Neuen Stadtquartiere den sozialen und klimatischen Herausforderungen gerecht und attraktive Lebensorte der Zukunft sein.

Sebastian Scheel  
Senator für Stadtentwicklung und Wohnen

# Inhalt

## **Räumliche Schwerpunkte des Wohnungsneubaus**

Plan der 16 Neuen Stadtquartiere

### **Neues Stadtquartier 1: Blankenburger Süden**

Pankow – Blankenburg/Heinersdorf

### **Neues Stadtquartier 2: Buch – Am Sandhaus**

Pankow – Buch

### **Neues Stadtquartier 3: Buckower Felder**

Neukölln – Buckow

### **Neues Stadtquartier 4: Europacity**

Mitte – Moabit

### **Neues Stadtquartier 5: Wasserstadt Berlin-Oberhavel**

Spandau – Haselhorst/Hakenfelde

### **Neues Stadtquartier 6: Das Neue Gartenfeld**

Spandau – Siemensstadt

### **Neues Stadtquartier 7: Johannisthal/Adlershof**

Treptow-Köpenick – Johannisthal/Adlershof

### **Neues Stadtquartier 8: Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick**

Treptow-Köpenick – Köpenick/Friedrichshagen

### **Neues Stadtquartier 9: Lichterfelde Süd**

Steglitz-Zehlendorf – Lichterfelde

### **Neues Stadtquartier 10: Michelangelostraße**

Pankow – Prenzlauer Berg

### **Neues Stadtquartier 11: Schumacher Quartier**

Reinickendorf – Tegel

### **Neues Stadtquartier 12: Ehemaliger Rangierbahnhof Pankow**

Pankow – Pankow

### **Neues Stadtquartier 13: Neue Mitte Tempelhof**

Tempelhof-Schöneberg – Tempelhof

### **Neues Stadtquartier 14: Schöneberger Linse**

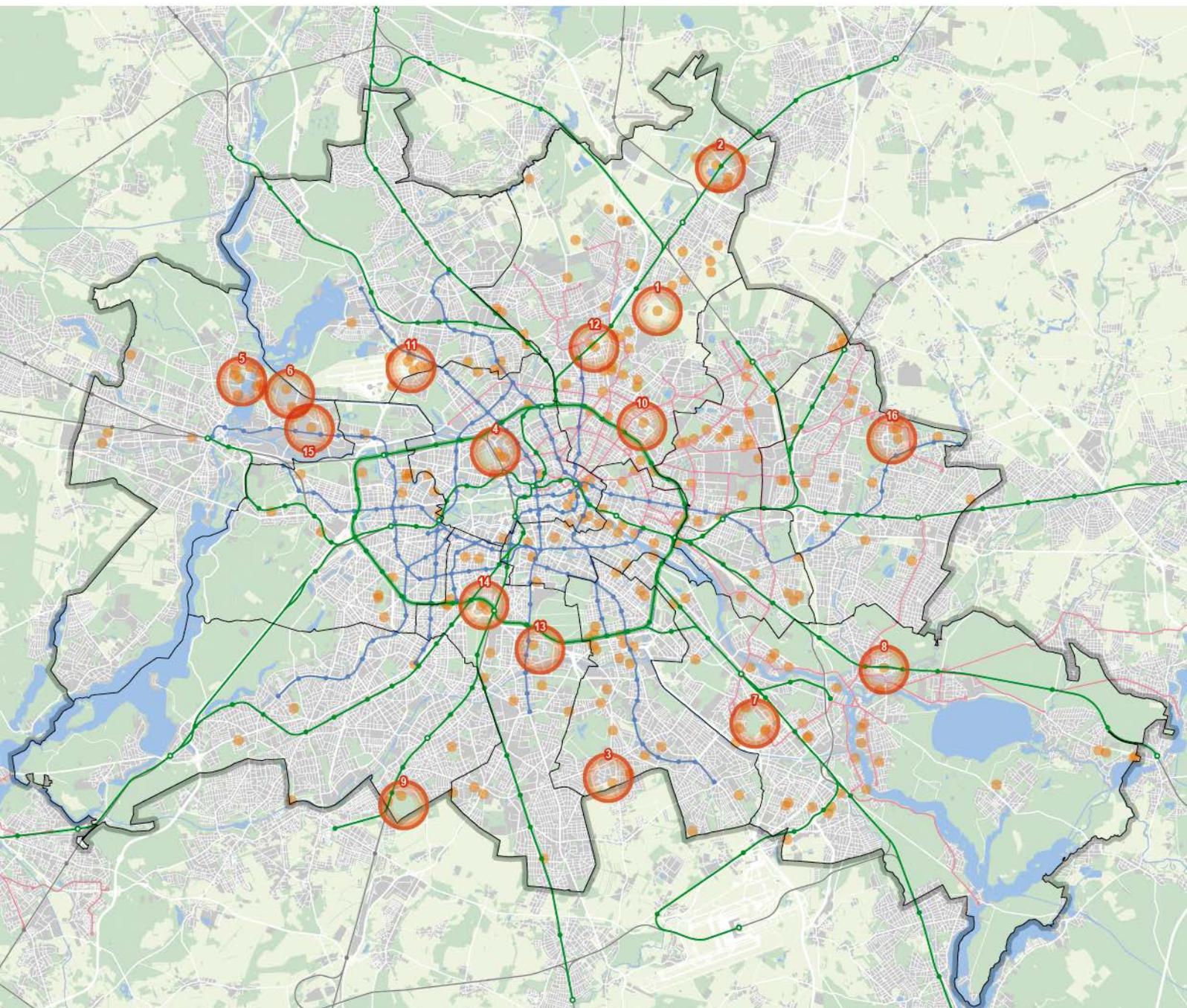
Tempelhof-Schöneberg – Schöneberg

### **Neues Stadtquartier 15: Siemensstadt2**

Spandau – Siemensstadt

### **Neues Stadtquartier 16: Stadtgut Hellersdorf**

Marzahn-Hellersdorf – Hellersdorf-Nord



- Neue Stadtquartiere**
- 1 Blankenburger Süden
  - 2 Buch / Am Sandhaus
  - 3 Buckower Felder
  - 4 Europacity
  - 5 Wasserstadt Berlin-Oberhavel
  - 6 Das neue Gartenfeld
  - 7 Johannisthal / Adlershof
  - 8 Ehem. Güterbahnhof Köpenick
  - 9 Lichterfelde Süd
  - 10 Michelangelostraße
  - 11 Schumacher Quartier
  - 12 Ehem. Rangierbahnhof Pankow
  - 13 Neue Mitte Tempelhof
  - 14 Schöneberger Linse
  - 15 Siemensstadt<sup>2</sup>
  - 16 Stadtgut Hellersdorf

● Wohnungsneubaustandorte  
ab 200 Wohneinheiten

- Landesgrenze
- Bezirksgrenze
- U-Bahn mit Bahnhof
- S-Bahn mit Bahnhof
- Regionalbahn mit Bahnhof
- Straßenbahn
- S-Bahn-Ring
- S- und Regionalbahnhof

0 5 km

Datenstand: 27.07.2021  
 Konzeption: SenStadtWohn I A 1  
 Kartengrafik: SenStadtWohn I A 35  
 Kartengrundlage: SBU (SenStadtWohn)

© Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen  
 Referat I A, Stadtentwicklungsplanung

# 1 | Blankenburger Süden

Pankow - Blankenburg / Heinersdorf



Luftbild Blankenburger Süden

© Dirk Laubner



Übersicht Neue Stadtquartiere

## 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 werden hauptsächlich durch einen mit Einfamilienhäusern bebauten Siedlungsrand gesäumt. 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 leer stehende 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 als Ergebnis eines kooperativen städtebaulichen Werkstattverfahrens einschließlich Öffentlichkeitsbeteiligung und Qualifizierungsphase seit April 2021 ein erster städtebaulicher Rahmenplan vor.

## 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, Motorisierter Individualverkehr und Wirtschaftsverkehr) im Fokus.

Das neue Stadtquartier soll unter dem Leitbild „Vielfalt und Gemeinschaft zwischen Blankenburg und Heinersdorf“ entwickelt werden. Das schließt die Umsetzung von unterschiedlichen Bautypologien, einer vielfältigen Nutzungs-

### Flächengröße

Fokusraum (blau): ca. 150 ha; Untersuchungsgebiet (rot): gemäß § 165 (4) BauGB ca. 430 ha

### Eigentumsverhältnisse (siehe Luftbild S. 2)

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

### Anzahl Wohneinheiten (WE)

Fokusraum (blau): ca. 5.000-6.000 WE

### Baubeginn

Wohnbebauung im Fokusraum: ca. ab 2030

### Flächennutzungsplan (FNP)

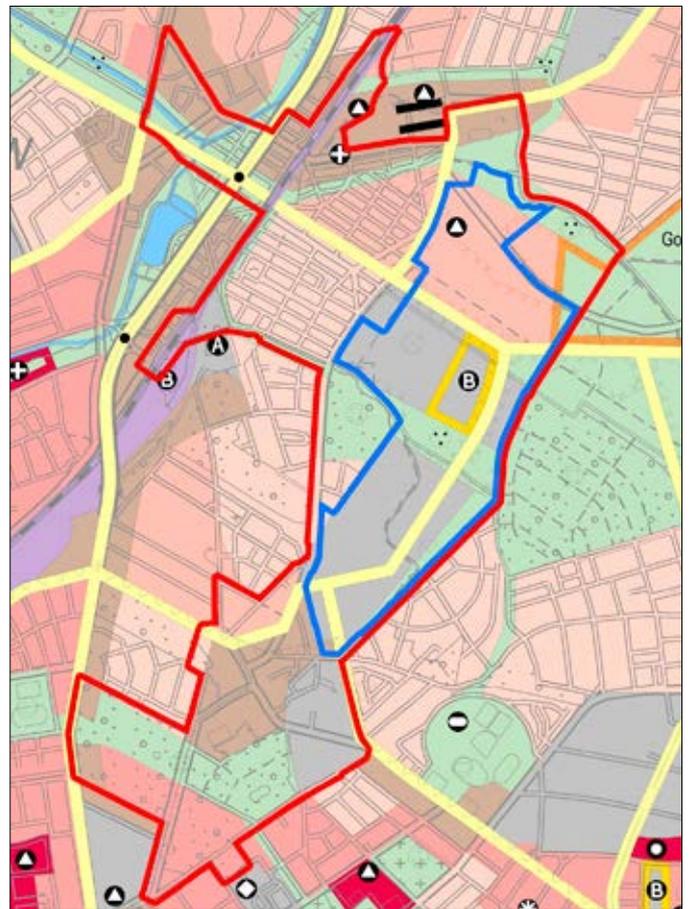
Fokusraum (blau): nördlich Wohnbaufläche W3, Grünfläche, übergeordnete Hauptverkehrsstraße; südlich gewerbliche Baufläche, Betriebshof Bahn und Bus, übergeordnete Hauptverkehrsstraße, Grünfläche. Ein FNP-Änderungsverfahren (lfd. Nr. 09/17 „Blankenburger Süden/Heinersdorf - Ortsumfahrung Malchow“) wurde 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



Lageplan Blankenburger Süden in Berlin-Pankow



FNP-Ausschnitt Blankenburger Süden

mischung (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:innen. Die neuen Angebote sollen funktional und strukturell mit den Nachbarschaften verknüpft werden 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 - 6.000 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

Aufgrund 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. Das geplante Stadtquartier Blankenburger Süden soll, zwischen Malchow im Osten und Heinersdorf im Südwesten, mit der Verkehrserschließung

Blankenburg an das übergeordnete Hauptstraßennetz (B2, A 114 und Pasewalker Straße) angebunden werden. Zusätzlich wurde 2020 eine Machbarkeitsuntersuchung durchgeführt, die eine Straßenverbindung zwischen Malchow und dem S-Bahnhof Blankenburg parallel zur geplanten Straßenbahn vorsieht, sodass der verkehrlich problematische Doppelknoten in Blankenburg aufgelöst und die heutige Bahnhofstraße vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Für die Entwicklung des Stadtquartiers ist die Verlängerung der Straßenbahnlinie M2 bis zum S-Bahnhof Blankenburg notwendig - inklusive der Verbesserung der Umsteigequalität am S-Bahnhof Blankenburg. Die Wirtschaftlichkeit für die planerisch zu bevorzugende Trasse ist bestätigt. Für die notwendigen Betriebskapazitäten der Straßenbahn wird ein neuer Standort im Gewerbegebiet Heinersdorf angestrebt. Mit der Deutschen Bahn laufen Gespräche zur Modernisierung, Ertüchtigung 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

Im NSQ „Blankenburger Süden“ ist die Realisierung von vier Schulen an zwei Standorten geplant: Im Südosten des ehemaligen Rieselfelds sollen eine Grundschule (B-Plan 3-65, in Aufstellung, Federführung SenStadtWohn) und eine weiterführende Schule (Integrierte Sekundarschule) entstehen. Ein weiterer Schulstandort mit Grund- und weiterführender Schule

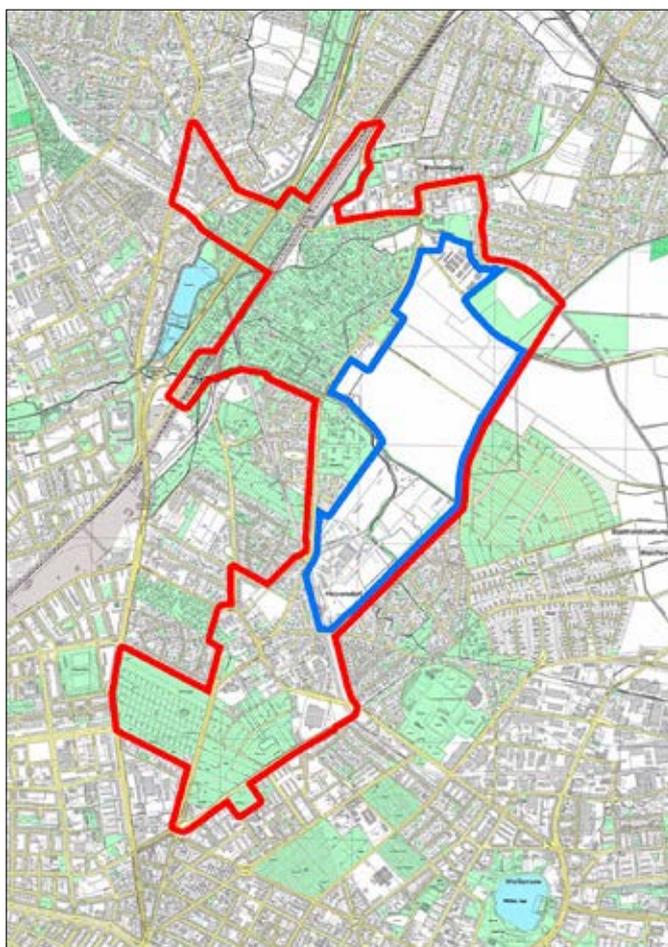
soll im Norden des Fokusraums, im Übergang zu Alt-Blankenburg, realisiert werden. Der Grundschulstandort an der Heinersdorfer Straße dient auch zur Reduzierung von Defiziten an Schulplätzen im Bestand. Daneben sollen im Fokusraum auch ausreichend Kindertagesstätten errichtet werden. In Nachbarschaft zum nördlichen Schulcampus sollen auch weitere Bildungs- und kulturelle Einrichtungen (Musikschule, Volkshochschule, Bibliothek) angesiedelt werden. Außerdem befindet sich für die Fläche der ehemaligen Gärtnerei im Ortskern Heinersdorf ein Bebauungsplan in Aufstellung. Ziel ist neben der Realisierung von Wohnungsbau 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 Regenwassermanagements sowie städtebauliche Antworten auf die Anforderungen des Klimawandels.

In Vorbereitung dazu wurden und 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 Gebietes der vorbereitenden Untersuchungen (VU) ausgeglichen werden können. Um einen naturschutzrechtlich erforderlichen Ausgleich zu ermöglichen, werden in enger Abstimmung zwischen der VU „Blankenburger Süden“ und der SenUVK/Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption (GAK) insbesondere innerhalb des unmittelbar östlich an das VU-Gebiet angrenzenden Ökokontos „Malchower Auenlandschaft“ Ausgleichspotenziale und -maßnahmen identifiziert und im Rahmen des bauleitplanerischen Ökokontos Eingriffen innerhalb des VU-Gebietes zugeordnet.



Lageplan Blankenburger Süden



Städtebaulicher Rahmenplan Blankenburger Süden

#### Legende

Gemischte Bauweise	Bau-Ordnung Baumstellen	Verlauf Tram
Wohnfläche	Flächen MV	Haltepunkt Tram
Gewerbe (amortisierend)	Gehweg	Einzugspunkt Haltepunkt Tram (300m)
Überbauter Fläche (Tandem)	Bepflanzung	
Gewerbe (sonst)	Mähdulden	
Bauzeit (Stellung)	Denkmalbereich, Platz	
Verkehrsfläche Straßen	EG-Kategorie 1, 2, 3, 4, 5	
ÖKO-KONTO (Ausgleichsmaßnahme im Rahmen der Biotopverbundplanung, Naturschutzfachliche Begründungserfordernisse u.a.)		

### 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 erfolgten dann 2018 u. a. die Konstituierung eines Projektbeirates, die Durchführung einer „Aufaktarena“ 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.

Von November 2019 bis September 2020 wurde für den Fokusraum ein kooperatives städtebauliches Werkstattverfahren unter Einbindung des Projektbeirates 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. Aus diesem Anlass wurde eine erste Planungszeitung erstellt und in der Nachbarschaft vor Ort zugestellt. Zum Abschluss des Werkstattverfahrens im Sommer 2020 wie auch zum Abschluss der Qualifizierungsphase im April 2021 wurde die Öffentlichkeit jeweils mittels Newsletter, Planungszeitung, [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) und aktualisierter Projektseite beteiligt. Zu den Verkehrsprojekten im Pankower Osten - und damit auch die den Blankenburger Süden betreffend - wurde im Juni 2020 die Projekt-Webseite [www.berlin.de/verkehr-pankower-osten](http://www.berlin.de/verkehr-pankower-osten) online geschaltet, die über alle dort relevanten Verkehrsprojekte informiert. Im März 2021 wurde die Öffentlichkeit mittels digitaler Verkehrsveranstaltung, [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) und aktualisierter Projektseite beteiligt.

### 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. Pandemiebedingt verschob sich die finale Öffentlichkeitsbeteiligung in den Sommer 2020 und der Abschluss des Werkstattverfahrens konnte damit erst im September 2020 erfolgen. Parallel erfolgte auf der Grundlage einer kriterienbasierten Bewertung die Entscheidung, im Gewerbegebiet Heinersdorf einen neuen Straßenbahnbetriebshof zu realisieren. Auf der Grundlage dieser Standortentscheidung wie auch der Ergebnisse des Werkstattverfahrens erfolgten bis April 2021 eine Qualifizierung der Städtebaulichen Rahmenplanung einschließlich der Generierung eines Struktur- und

Nutzungskonzeptes als Grundlagen für die Fortführung der Untersuchungen und Planungen. Der Abschluss der VU wie auch der darauf aufbauende Senatsbeschluss zur Realisierung des Neuen Stadtquartiers „Blankenburger Süden“ wird für 2022 angestrebt. Für die im VU-Gebiet planungsbefangenen Grundstücke gab es inzwischen mehrere Vorkaufsrechtsausübungen auf der Rechtsgrundlage der Vorkaufsrechtsverordnung vom Juli 2017.

Das Gelände der „Alten Gärtnerei“ in Heinersdorf soll im Sinne eines „Startprojektes“ sowohl für die „Verkehrslösung Heinersdorf“ (Netzelement 1) als auch den Wohnungsbau (ca. 500 Wohneinheiten) prioritär entwickelt werden (B-Plan 3-72). Parallel zum städtebaulichen Werkstattverfahren wurde ein Grundlagenkonzept für eine nachhaltige Mobilität im neuen Stadtquartier sowie eine Machbarkeitsstudie zur Qualifizierung des S-Bahnhofs Blankenburg erarbeitet.

### 1.9 Klärungsbedarf

Für die im Flächennutzungsplan seit den 1990er Jahren dargestellte und das Plangebiet von West nach Ost durchquerende Straßenverbindung muss eine Entscheidung über die inzwischen gefundenen Lösungsansätze der Verkehrserschließung Blankenburg einschließlich der Auflösung des Doppelknotens Blankenburg getroffen werden.

Die damit verbundenen unvermeidlichen Betroffenheiten bei Eigentümer:innen und Nutzer:innen in der Erholungsanlage Blankenburg sollen durch Angebote im Rahmen eines Sozialplanverfahrens nach § 180f BauGB wie z. B. Entschädigungszahlungen oder/und Ersatzstandorte so sozialverträglich wie möglich minimiert werden. Der Senat wird deswegen im Sommer 2021 das Struktur- und Nutzungskonzept als Grundlage für die Fortführung der VU wie auch des erforderlichen FNP-Änderungsverfahrens sowie den Städtebaulichen Rahmenplan als Grundlage für die Fortführung der Planungen zur Verlängerung der M2 bis zum S-Bahnhof Blankenburg beschließen, um die erforderliche Planungssicherheit für die weitere VU wie auch die darauf aufbauende Realisierung des NSQ „Blankenburger Süden“ zu geben.

Referat II W 22.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 2 | Buch - Am Sandhaus

Pankow - Buch



Luftbild Buch - Am Sandhaus

Übersicht  
Neue Stadtquartiere

## 1.1 Stadträumliche Einordnung

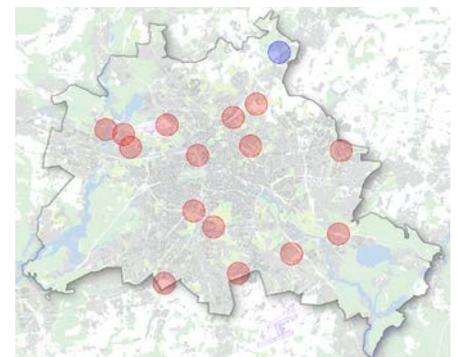
Das künftige Stadtquartier Buch soll im nördlichen Siedlungsraum des Bezirkes Pankow, östlich des Naturschutzgebietes Bogenseekette und Lietzengrabenniederung und unmittelbar angrenzend an das Landschaftsschutzgebiet Buch sowie westlich der Bahntrasse, in Nähe zum S-Bahnhof Buch, entwickelt werden. Es 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 Moorlinse mit einem Gewässer gebildet, die unter Landschaftsschutz steht. Entlang der Hobrechtsfelder Chaussee erstrecken sich die leer stehenden 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 vereinzeltm Wohnungsbestand sowie teilweise Waldflä-

chen, die auch alte Baumbestände und Waldbiotope aufweisen. Das Gebiet befindet sich darüber hinaus in der Bucher Förderkulisse des Programms Nachhaltige Erneuerung 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 Wohnungsbau 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. Durch die Realisierung eines neuen Stadtquartiers im Plangebiet zwischen S-Bahnhof, Straße am Sandhaus und dem ehemaligen Klinikkomplex an der Hobrechtsfelder Chaussee sollen städtebauliche Mängel behoben und ver-



### 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 (WE)

Ca. 2.400–3.000 WE entlang der 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. 2024 (1. Bauabschnitt); nordöstliche Wohnbauflächen im Umfeld z.T. in Realisierung

### Flächennutzungsplan (FNP)

Wohnbauflächen W2, gemischte Baufläche, M2 mit Einzelhandelskonzentration

### Bebauungsplanverfahren

Aufstellungsbeschluss in Vorbereitung

siegelte Flächen, ÖPNV- und Wohnbaupotenziale 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

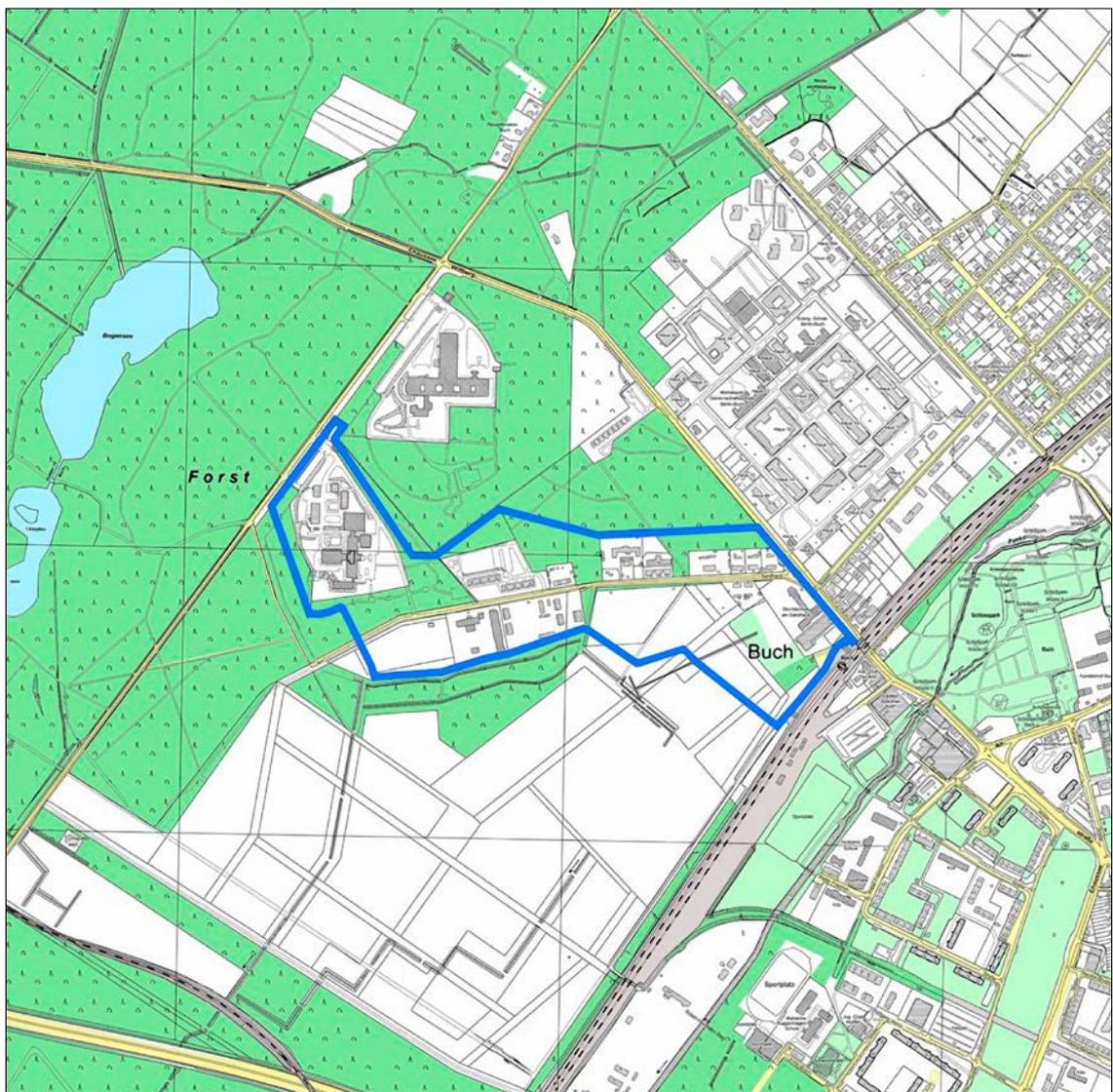
Der Bereich Buch – Am Sandhaus bietet gemäß FNP einen Entwicklungsspielraum für die Errichtung von ca. 2.400 bis zu 3.000 neuen Wohnungen. Neben landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften sollen auch andere Bauherrenschaften, wie z. B. Genossenschaften und private Bauträger:innen eine Mischung von verschiedenen 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 Wohnungsneubaupotenziale im Umfang von ca. 650 Wohneinheiten im Zuge einer vertiefenden städtebaulichen Studie geprüft. Etwa 550 weitere Wohneinheiten könnten durch Nachverdichtung in den benachbarten Bestandswohnanlagen realisiert werden.

### 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



Lageplan Buch – Am Sandhaus

zu unterstützen und bereits bestehende Verkehrsbelastungen im Ortsteil zu reduzieren (u. a. durch Qualifizierung des Bahnhofsumfeldes mit Fahrradparkhaus und 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 vsl. begleitende Maßnahmen notwendig.

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

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

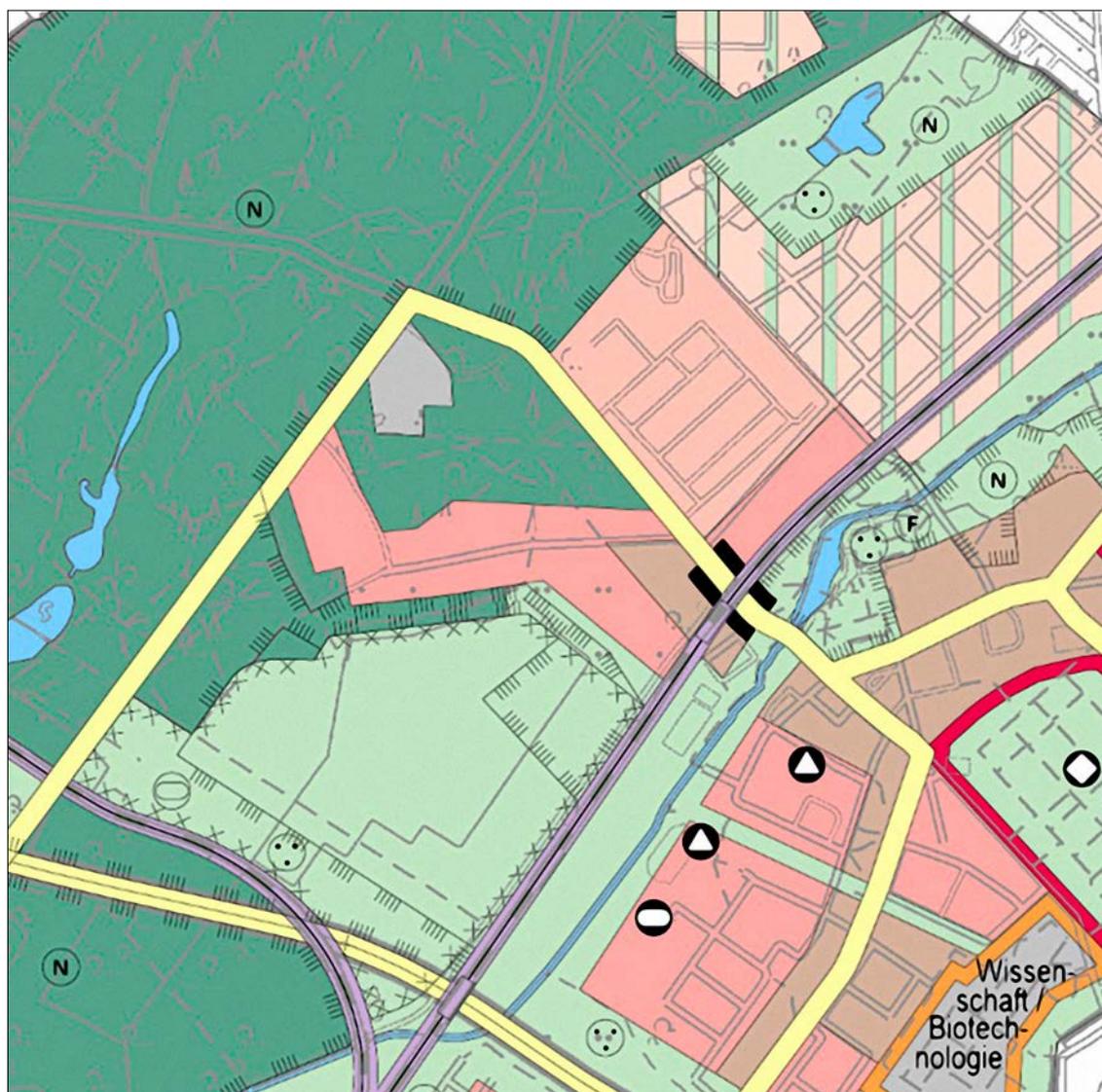
Mit der Änderung des Flächennutzungsplans im Jahr 2019 wurden sowohl die Voraussetzungen für den angestrebten Wohnungsbau geschaffen, als auch die angrenzenden hochwertigen Grün- und Naturräume gesichert. Der Ortsteil Buch

verfügt darüber hinaus über ein breites Angebot sozialer Infrastrukturen für Bildung, Kinder und Jugendliche sowie für Senior:innen. Im Stadtteilzentrum ist außerdem ein neues Bildungs- und Integrationszentrum projektiert, in dem verschiedene Bildungs- und Freizeitangebote gebündelt werden sollen.

Der Naturerfahrungsraum, unmittelbar angrenzend an den Abenteuerspielplatz „Moorwiese“ im südwestlichen Bereich des S-Bahnhofs, wurde mit Mitteln des Bundesamtes für Naturschutz angelegt. Im Plangebiet selbst befindet sich die Grundschule „Am Sandhaus“. Zur Deckung des bereits bestehenden sowie des zusätzlichen Bedarfs des neuen Stadtquartiers ist neben neuen Kindertagesstätten ein weiterer, voraussichtlich vierzügiger Grundschulstandort vorgesehen. Der konkrete Bedarf der neuen Infrastrukturangebote 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 brachlie-



FNP-Ausschnitt Buch - Am Sandhaus

gender Flächen erfolgen. So soll die Neuinanspruchnahme von Freiräumen möglichst gering gehalten werden. Für eine sinnvolle Siedlungsstruktur ist jedoch die anteilige Inanspruchnahme von Freiraum- und 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 Natur und Landschaft sowie 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 soweit möglich vermieden werden. Ziel ist es, das Regenwasser im Gebiet zurückzuhalten und für die Stärkung des Wasserhaushalts zum Beispiel der Moorlinse und der Niederungsrinne zu nutzen. Zur konkreten Planung der dezentralen Regenwasserbewirtschaftung und des Überflutungsschutzes wird dafür mit Start des Bebauungsplanverfahrens 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 wurde gemäß den „Leitlinien für Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an der Stadtentwicklung“ der Entwurf für ein Beteiligungskonzept erarbeitet und veröffentlicht, das die verschiedenen Partizipationsangebote darlegt. Das städtebauliche Gutachterverfahren in der ersten Jahreshälfte 2021 wird durch öffentliche, aufgrund der Pandemielage an die Kontaktbeschränkungen angepasste Beteiligungsangebote begleitet: durch digitale Werkstätten, die Möglichkeit der Online-Beteiligung über die Plattform [mein.berlin.de](https://mein.berlin.de) sowie analoge Ausstellungen vor Ort. Ziel ist es, allen Interessierten die städtebaulichen Entwürfe zu präsentieren und zur Diskussion zu stellen und die Ergebnisse in die weitere Bearbeitung einfließen zu lassen. Im Gutachter:innengremium, welches das städtebauliche Gutachter:innenverfahren begleitet, ist die Anwohnerschaft mit einer Stimme vertreten.

Die frühzeitige Beteiligung von Träger:innen öffentlicher Belange gem. § 4 (1) BauGB ist gemeinsam mit der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 (1) BauGB nach Fertigstellung der Rahmenplanung vorgesehen (vgl. Ende 2021).

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Die Zuständigkeit für die konkretisierende Planung des Projektes „Am Sandhaus“ liegt seit Jahresbeginn 2020 bei SenStadtWohn aufgrund des dringenden Gesamtinteresses Berlins gemäß § 7 AGBauGB. Seitdem werden im ersten Schritt ein informelles Rahmenplanverfahren und erforderliche Fachuntersuchungen durchgeführt, um die Grundlagen und

Entwicklungsperspektiven für das Gebiet zu ermitteln. In der ersten Jahreshälfte 2021 wurde die städtebauliche Vertiefung über ein diskursives Gutachter:innenverfahren mit drei beauftragten Planungsteams durchgeführt, deren städtebauliche Entwürfe mit der Öffentlichkeit diskutiert wurden. Die städtebauliche Vorzugsvariante, die durch das begleitende Gutachter:innengremium ausgewählt wurde, wird gemeinsam mit der Grundlagenermittlung, gestalterischen Leitlinien und einem Umsetzungskonzept in einem Masterplan zusammengeführt, als Grundlage für das weitere Bebauungsplanverfahren. Der Aufstellungsbeschluss ist in Vorbereitung und soll im III. Quartal 2021 gefasst werden.

Seit Anfang 2020 findet eine regelmäßige Abstimmung mit dem Bezirk Pankow, der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und der Stadterneuerung 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 Anbindung des Schienenpersonennahverkehrs sowie von KFZ, die soweit in der Untersuchung geprüft wird. Außerdem ist die Verfügbarkeit und Entwidmung brachliegender Flächen der Deutschen Bahn am S-Bahnhof für die Schaffung einer Mobilitätsstation / eines Fahrradparkhauses zu klären.

Zeitnah zu klären ist zudem die mögliche Verlängerung der Max-Burghardt-Straße. Je nach Verlauf sind Abhängigkeiten mit der künftigen Wohnbebauung des Neuen Stadtquartiers zu erwarten.

Im Zuge der Planungsumsetzung sind ab Sommer 2021 auf Grundlage des städtebaulichen Konzepts 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. Weiterer Klärungsbedarf besteht darin, wie der Abenteuerplatz und Naturerfahrungsraum Moorwiese in das neue Stadtquartier integriert werden kann.

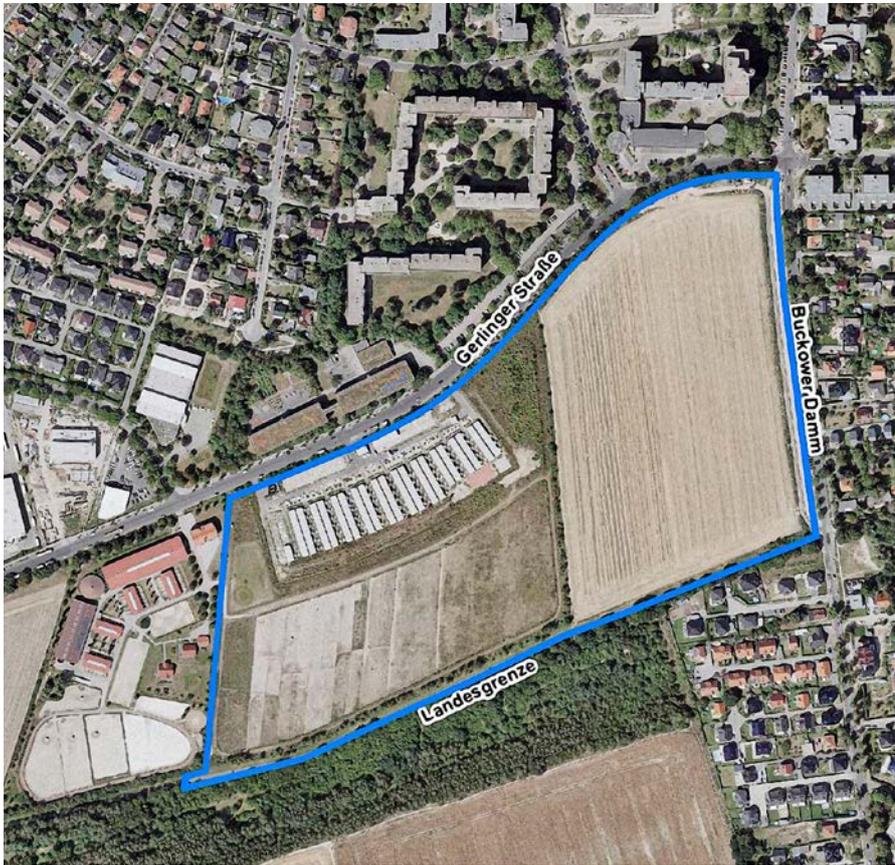
Darüber hinaus besteht für einen Teil der Flächen ein Moratoriumsvertrag (2004) über städtebauliche Verträge (1999/2000) mit der Stadtentwicklungsgesellschaft Buch mbH (Tochtergesellschaft der GSW, seit 2013 Deutsche Wohnen). Demzufolge ist für das weitere Vorgehen eine einvernehmliche Lösung herbeizuführen. Klärungsbedarf besteht außerdem in der Finanzierung der Abbruchkosten der Altgebäude des ehemaligen Krankenhauses der Staatssicherheit.

Referat II W 20.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 3 | Buckower Felder

Neukölln - Buckow



Luftbild Buckower Felder

**Flächengröße**  
Ca. 16 ha

**Eigentumsverhältnisse**  
Stadt und Land (landeseigen)  
Anzahl Wohneinheiten:  
ca. 900

**Baubeginn**  
2021

**Flächennutzungsplan (FNP)**  
Wohnbaufläche mit landschaftlicher Prägung

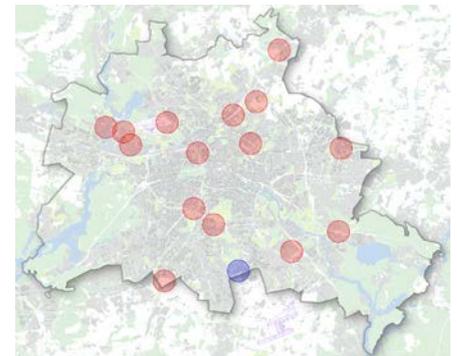
**Bebauungsplanverfahren**  
8-66 festgesetzt am 07.08.2019/SenStadtWohn

## 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 bis zum Ende des 3. Quartals 2020 beräumt wurde. Charakteristisch für das Umfeld ist der Wechsel von Einfamilienhausbebauung und großmaßstäblichen, in Grünflächen eingebetteten 8-15-geschossigen Wohnungsbauten. Westlich des Plangebietes befindet sich eine Reitanlage mit Stallungen, Longierhalle sowie Wohnhäusern.

## 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

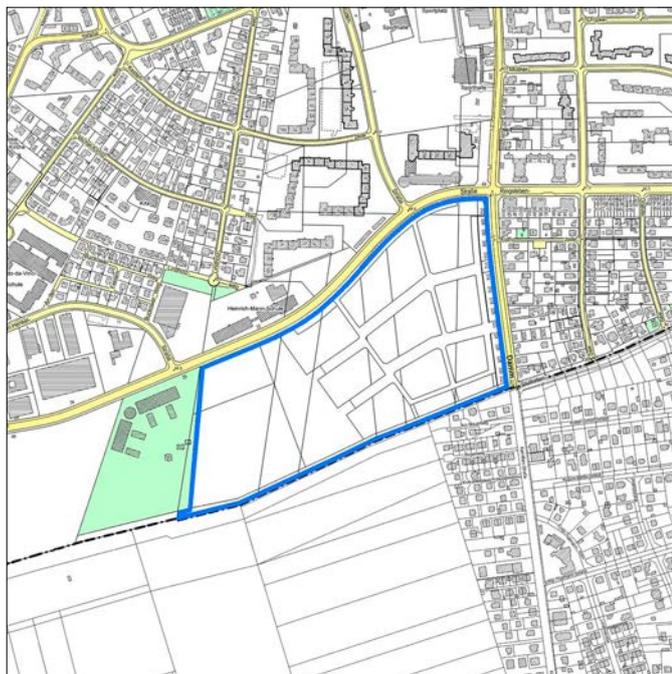


Übersicht Neue Stadtquartiere

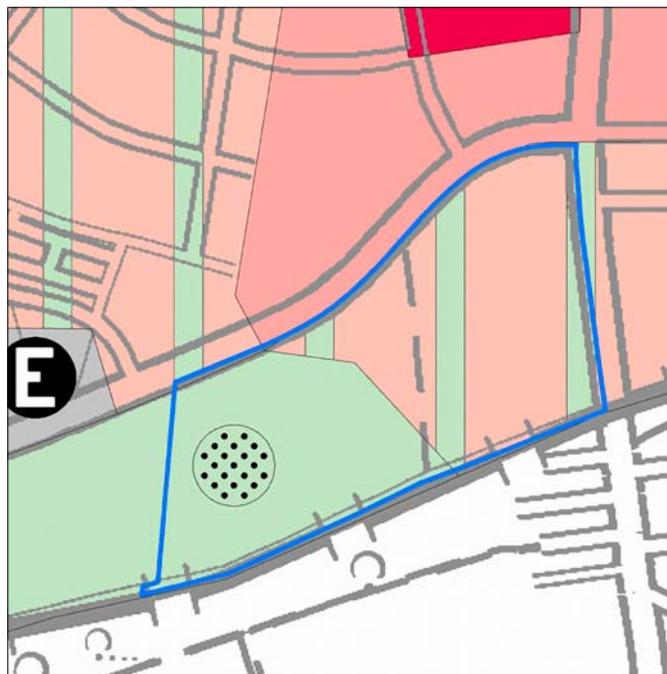
Geschosswohnungsbau – unter Berücksichtigung der Lage des Gebiets – arrondiert. Durch den Bebauungsplan 8-66 sind ein allgemeines Wohngebiet und eine große öffentliche Parkanlage mit einem Spielplatz festgesetzt. Eine 4-geschossige Bebauung schirmt das Gebiet im Norden und Osten (Übergang zur Bestandsbebauung) 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.

## 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit dem Stadtentwicklungsprojekt wird der Bau von rund 900 Wohnungen ermöglicht. Durch den Bebauungsplan ist gesichert, dass auf mindestens 30



Lageplan Buckower Felder in Berlin-Neukölln



FNP-Ausschnitt Buckower Felder

Prozent der Geschossfläche förderbare Wohnungen entstehen. Gemäß Senatsbeschluss vom 27.03.2018 ist auf der Fläche ein kleiner MUF-Standort (Modulare Unterbringung von Geflüchteten) vorgesehen. Die entsprechenden Wohnungen sollen in das Quartier integriert werden. Darüber hinaus wurden rund 20% der Geschossfläche geeigneten, dem Gemeinwohl verpflichteten Dritten, insbesondere Wohnungsbaugenossenschaften, in Erbpacht angeboten. Durch ein Konzeptverfahren sind Ende April 2020 zwei gemeinwohlorientierte Partner:innen ausgewählt worden. Im 2. Quartal 2021 sollen die Erbbaurechtsverträge notariell beurkundet worden sein.

#### 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 neuen Buswendeschleife im Bebauungsplan an der Gerlinger Straße werden die Voraussetzungen für eine Verbesserung der Buserschließung geschaffen. Die nächstgelegene U-Bahn-Station (U7) ist in etwa zehn Minuten mit dem Bus und dem Fahrrad erreichbar. Im Bedarfsplan zum Nahverkehrsplan 2019-2023 ist eine Straßenbahnstrecke mit weiterem Bedarf entlang des Buckower Damms (Johannisthaler Chaussee - Buckower Damm - Marienfelde Stadtrandsiedlung) sowie eine weitere vom S- und U-Bahnhof Hermannstraße bis nach Buckow Süd enthalten.

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. Darüber hinaus ermöglichen die Festsetzungen eine Anpassung des Knotens am Buckower Damm/Gerlinger Straße. Die Anpassung des Knotens fällt in die Zuständigkeit des Bezirksamtes Neukölln.

#### 1.5 Soziale Einrichtungen und Grünräume

Die Stadt und Land wird im Nordwesten des Plangebietes eine Kita für rd. 100 Kinder 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 ist durch den Bebauungsplan eine Multifunktionsfläche (naturnahe öffentliche Grünfläche) gesichert. Neben der wohnungsnahen Erholungsfunktion steht die Fläche für die Rückhaltung und Versickerung von Regenwasser zur Verfügung. Sie dient auch 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. Solarnergie) sind auch oberhalb der Gebäudeoberkante zulässig. Ergänzend ist über den städtebaulichen Vertrag die Erstellung eines innovativen Energiekonzeptes unter der Prämisse einer CO<sub>2</sub>-armen Wärmeversorgung auferlegt worden. 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 auf

diesen Grundstücken zurückgehalten und entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den natürlichen Wasserkreislauf eingebracht.

Dieser ganzheitliche Ansatz bei den Buckower Feldern, insbesondere mit seinen ökologischen Zielsetzungen, die durch den Bebauungsplan 8-66 geschaffen und gesichert wurden, hat maßgeblich zur Auszeichnung des Projekts mit dem Berliner Klimaschutzpreis 2021 beigetragen.

### 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 - Bürger:innenwerkstatt mit den direkten

Anwohner:innen sowie Vertreter:innen der Bürger:inneninitiative

- März 2016 - Informationsveranstaltung zum überarbeiteten Rahmenplan
- August 2017 - Information der Öffentlichkeit über die Behördenbeteiligung August 2017 - 1. Bürger:innenwerkstatt „Entwicklung der Buckower Felder zum Wohnstandort“ im Rahmen des Werkstattverfahrens für einen Entwicklungleitfaden (gemeinsam mit Stadt und Land)
- Oktober 2017 - 2. Bürger:innenwerkstatt „Entwicklung der Buckower Felder zum Wohnstandort“ im Rahmen des Werkstattverfahrens für einen Entwicklungleitfaden (gemeinsam mit Stadt und Land)
- Januar 2019 - Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch, öffentliche Informations- und Diskussionsveranstaltung vor Ort

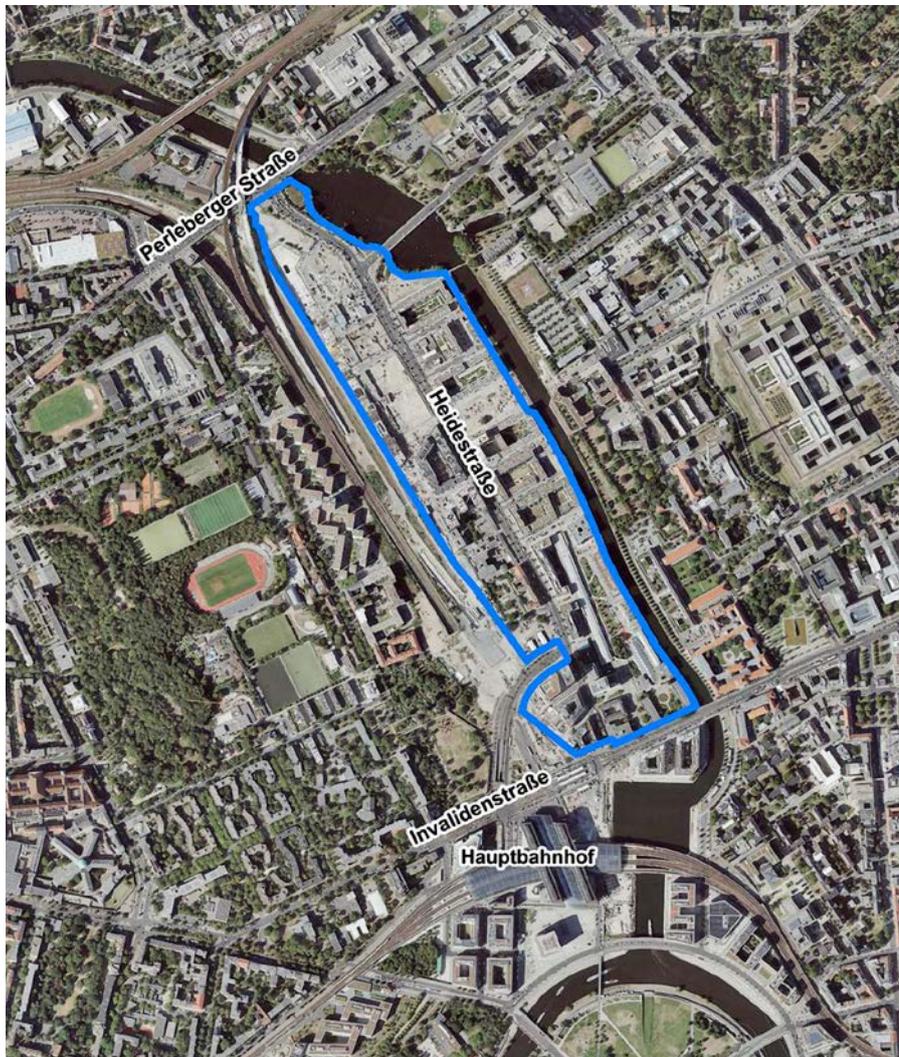
Rahmenplan Buckower Felder, Stand 06/2018





# 4 | Europacity

Mitte - Moabit



Luftbild Europacity

## Flächengröße

Ca. 40 ha

## Eigentumsverhältnisse

Überwiegend privat

## Anzahl Wohneinheiten (WE)

Ca. 3.000

## Baubeginn

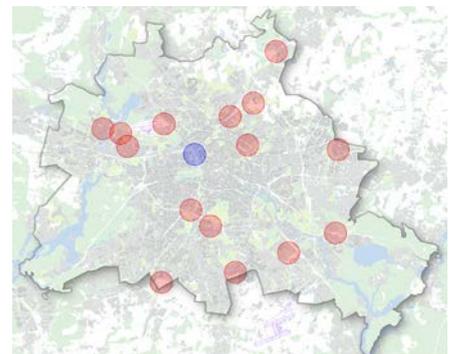
2015

## Flächennutzungsplan (FNP)

Gemischte Bauflächen

## Bebauungsplanverfahren

Im Zeitraum von 2010-2016 wurden sieben Bebauungspläne festgesetzt.



Übersicht Neue Stadtquartiere

## 1.1 Stadträumliche Einordnung

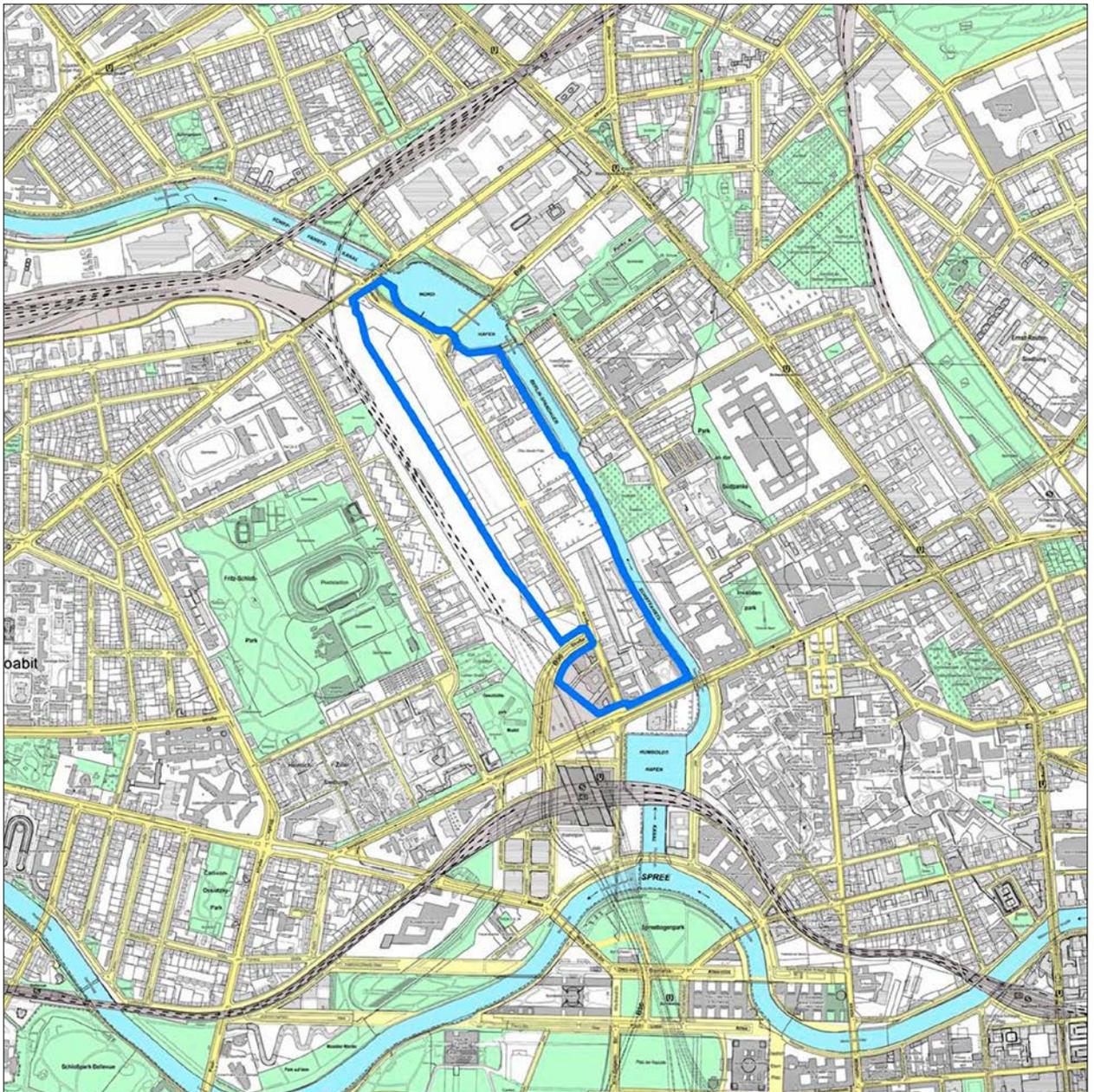
Die Europacity wird nach Westen durch die Gleisanlagen zu Moabit abgegrenzt. Im Norden findet sie ihren Abschluss zur Perleberger Brücke (Wedding) mit sehr heterogenen Nutzungsstrukturen. Nach Osten bildet der Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal eine Grenze zum Ortsteil Mitte. Sie befindet sich somit im unmittelbaren historischen Grenzgebiet. 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 m<sup>2</sup> Büro- und Gewerbeflächen. Nach Süden zum Berliner Hauptbahnhof entsteht die höchste



Lageplan Europacity in Berlin-Mitte

Verdichtung mit vier Hochhäusern. Nach Nordwesten zur Perleberger Brücke wird ebenfalls höher verdichtet. Um die Bedarfe an sozialer Infrastruktur abzudecken, werden drei Kindertagesstätten (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:innen realisieren Miet- wie auch Eigentumswohnungen. Der Mietwohnungsanteil überwiegt. Die Bebauungspläne (B-Pläne) wurden überwiegend vor Einführung des Berliner Modells zur kooperativen Baulandentwicklung festgesetzt.

### 1.4 Verkehrliche Erschließung

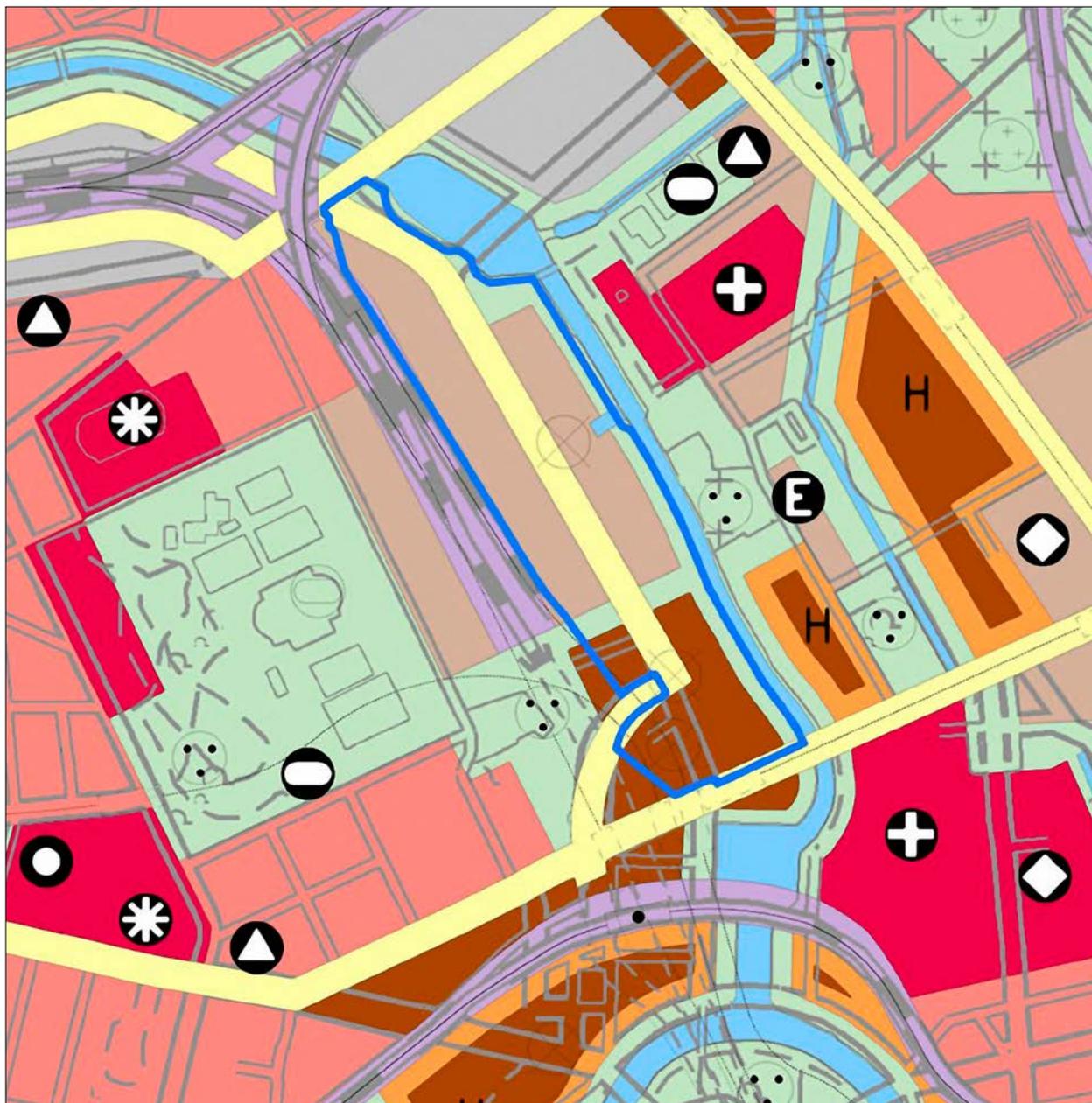
Durch die Nähe zum Berliner Hauptbahnhof ist das Neue Stadtquartier verkehrstechnisch gut erschlossen. Die Busfrequenz auf der Heidestraße kann perspektivisch im Takt verbessert werden. Ob weitere Anpassungen erforderlich sind, ist der weiteren Entwicklung vorbehalten.

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Um den Bedarf der sozialen Infrastruktur abzudecken, werden 243 Kitaplätze in drei 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



FNP-Ausschnitt Europacity

und Ersatz umfangreich untersucht und die Ergebnisse in die folgenden Planungen integriert.

### 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

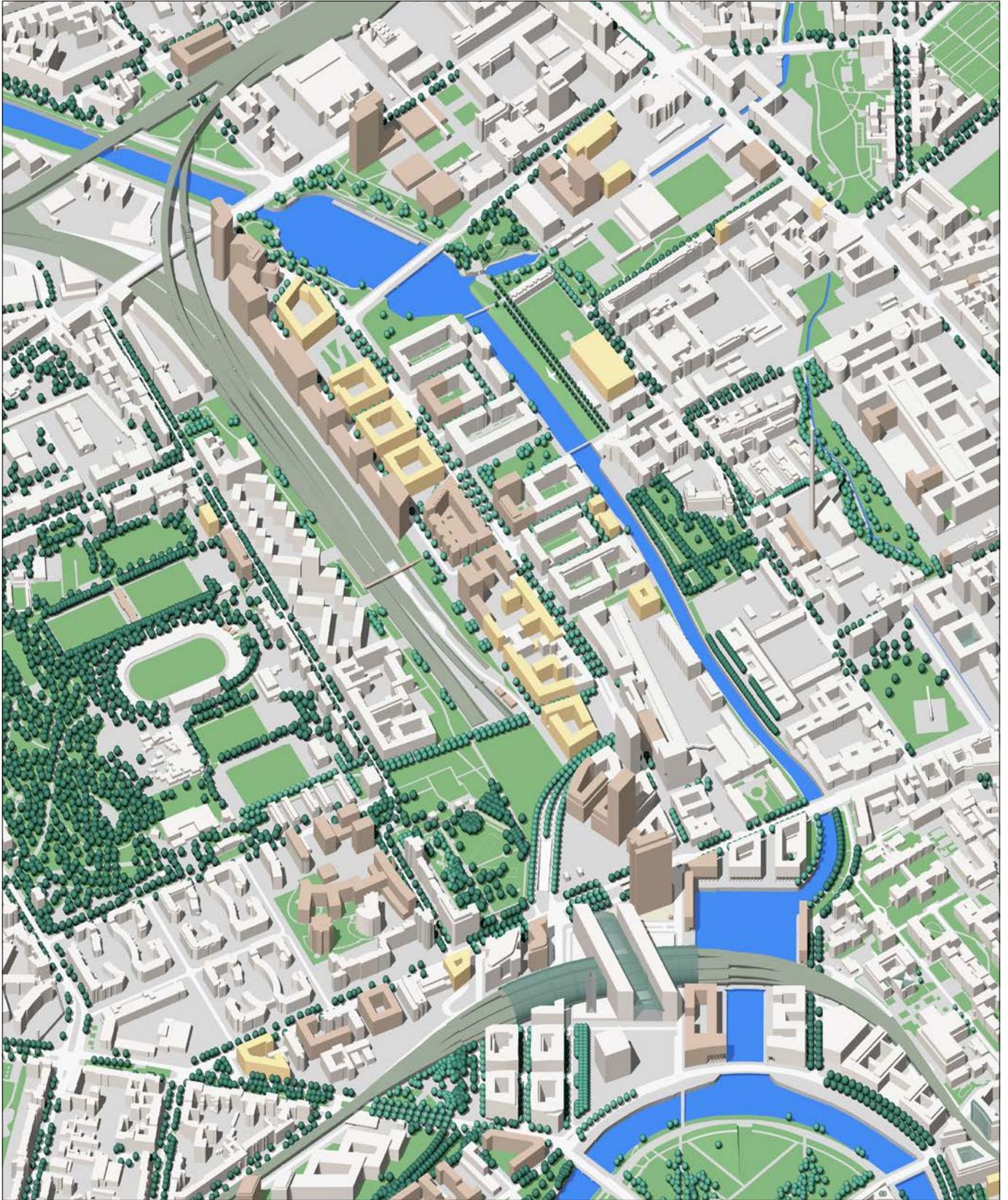
Alle im Rahmen dieses Stadtentwicklungsprojektes erforderlichen B-Pläne wurden bereits festgesetzt, mit Ausnahme des B-Plans 1-62c. Hierbei handelt es sich um die kleine Fläche nördlich der Minna-Cauer-Straße. Die Realisierung ist weit fortgeschritten. Für die anderen noch nicht in der Realisierung befindlichen Baufelder laufen die Genehmigungsverfahren

für die Bauanträge. Im Zeitraum vom 2019-2025 werden fast alle Bauvorhaben fertiggestellt sein. Für alle Baumaßnahmen wurden in enger Kooperation zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen und den Investor:innen 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 2021 fertiggestellt sein. Die Fußgänger:innenbrücke über die Bahngleise wird nach Aufhebung der temporären Planfeststellung errichtet, voraussichtlich im Jahr 2025.

### 1.9 Klärungsbedarf

Aktuell gibt es keine Klärungsbedarfe.

Referat II A 20.04.2021



© ASTOC, Köln

Städtebauliches Konzept Europacity, Stand 2018

# 5 | Wasserstadt Berlin-Oberhavel

Spandau - Haselhorst/Hakenfelde



Luftbild Wasserstadt Oberhavel

**Flächengröße**  
Ca. 206 ha

**Eigentumsverhältnisse**  
Privat und landeseigen  
(Gewobag und WBM)

**Anzahl Wohneinheiten (WE)**  
Bis 2016: ca. 4.250 WE,  
ab 2017: ca. 8.500  
(Gesamt ca. 12.750 WE)

**Baubeginn**  
Ab 1995 bzw. ab 2017

**Flächennutzungsplan (FNP)**  
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, im Einzugsbereich der Havel um die Insel Eiswerder, zu einem neuen Stadtquartier ist seit Beginn der 1990er Jahre eines der bedeutendsten Berliner Entwicklungsprojekte. Damaliges Ziel der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme Wasserstadt Berlin-Oberhavel (WOH) war es, auf brachliegenden und untergenutzten Gewerbe- und Industrieflächen ein lebendiges und hochverdichtetes neues Stadtquartier am Ufer des Spandauer Sees zu bauen. Bis Anfang der 2000er Jahre wurden bereits rd. 3.800 Wohnungen im Geschossbau errichtet, nach Abbruch dieser angefangenen Entwicklung wurden nachfolgend noch auf Teil-

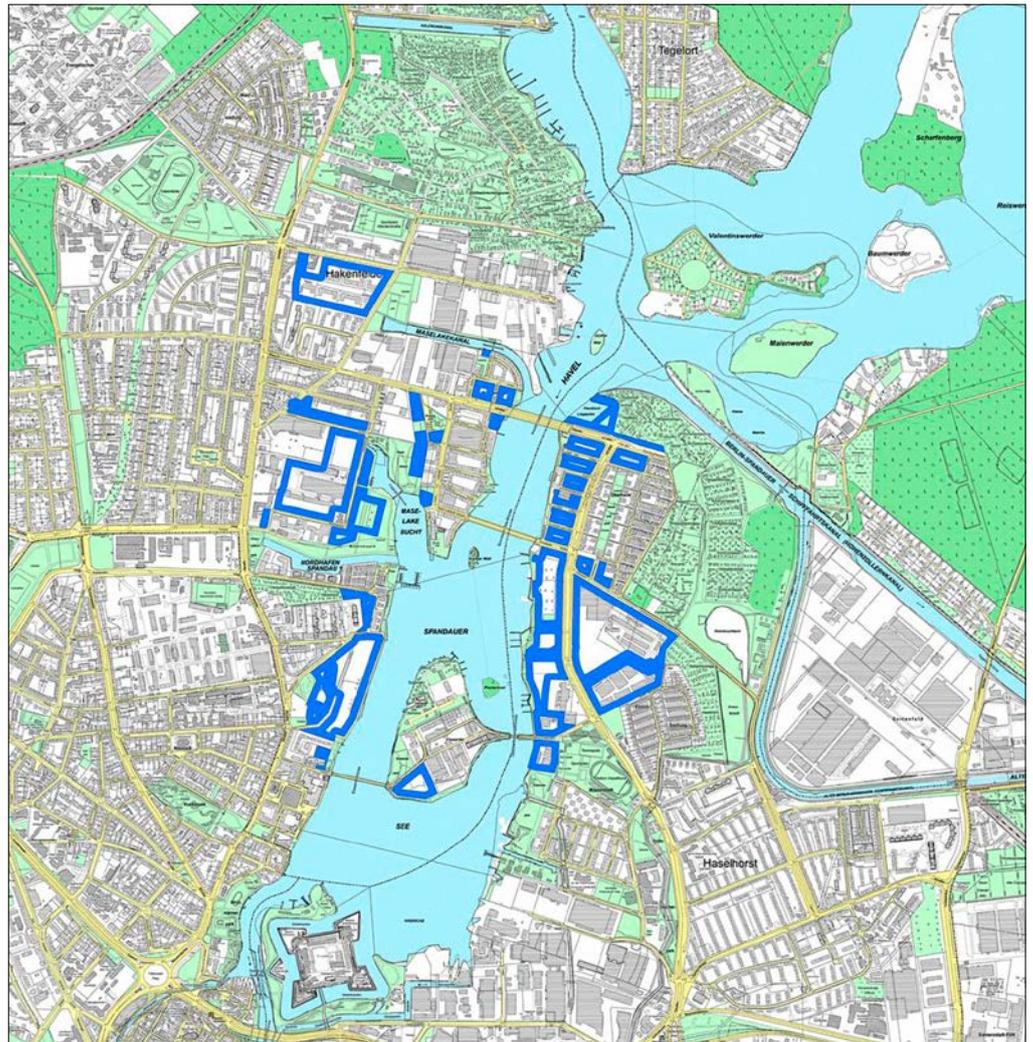
flächen in den Quartieren Haveleck und Nordhafen eigentumsfähige Reihenhäuser realisiert. Ein großer Teil der Flächen blieb jedoch zunächst noch unbebaut. Die Konversion dieses ehemals weitgehend abgeschotteten Stadtgebietes rund um die Insel Eiswerder hat für den Spandauer Norden und Haselhorst bereits eine wesentliche Verbesserung der gesamten Stadt- und Freiraumqualität bewirkt. Durch die Bebauung der noch verfügbaren Bau- und Infrastrukturf lächen wird diese Entwicklung jetzt fortgeführt und in den nächsten Jahren erfolgreich abgeschlossen. Der östliche Teil der WOH befindet sich von Norden aus bis zur Insel Eiswerder und im Verlauf der südlichen Fortführung der Daumstraße im Wasserschutzgebiet Tegel in der Schutzzone III B.



Übersicht Neue Stadtquartiere

## 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Durch die Konversion von (alt-)industriellen Standorten an der Spandauer Havel bietet sich die Chance, in unmittelbarer Wasserlage ein gemischt strukturiertes Stadtquartier mit hohem Wohnanteil,



Lageplan Wasserstadt Oberhavel in Berlin-Spandau

Dienstleistungen, Arbeitsplätzen, Einkaufsmöglichkeiten und sozialer Infrastruktur zu entwickeln.

Die geplante Mischung von Wohnen und Arbeiten ist in Korrespondenz zur Altstadt Spandau angelegt. Die Durchlässigkeit der städtebaulichen Strukturen und deren Orientierung zum Wasser schaffen neue Wohn- und Lebensqualitäten, die auch bestehende Quartiere in Haselhorst und der Spandauer Neustadt beleben und stärken.

Die seit 2014 wieder stark gestiegene Wohnungsnachfrage ist die zweite Chance, bei angepasstem Leitbild (Schaffung bezahlbaren Wohnraums und sozialer Infrastruktur in adäquater Siedlungsdichte) die Realisierung der Wasserstadt Berlin-Oberhavel weiter voranzutreiben und zeitnah abzuschließen. Dabei können die bereits getätigten Vorleistungen in Erschließung, Altlastensanierung, Brückenbau und Schaffung eines durchgehenden Uferwegs entlang der Havel nachhaltig genutzt und aufgewertet werden.

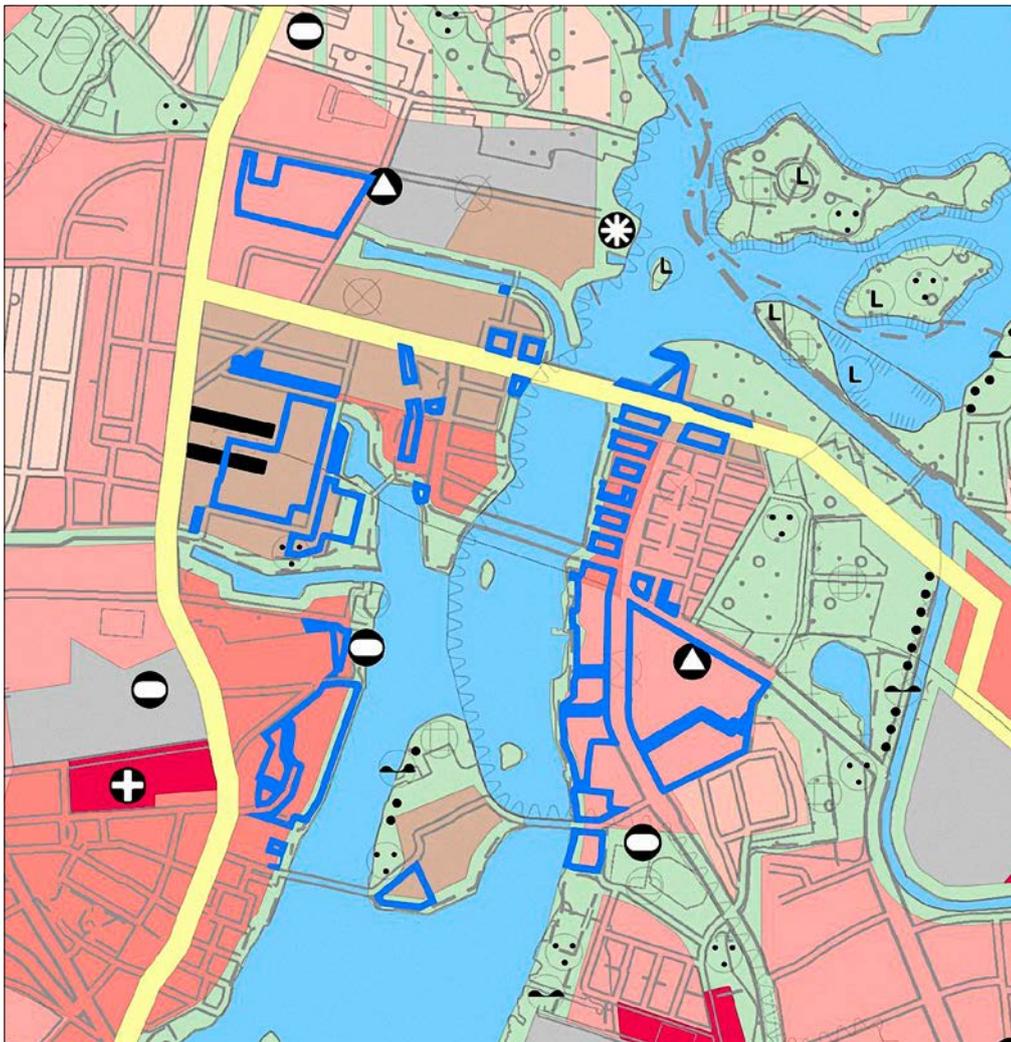
### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Mit dem Weiterbau der Wasserstadt Berlin-Oberhavel werden rund 8.500 weitere Wohnungen realisiert werden. Unter dem Label „Waterkant Berlin“ verfügen die landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften (WBG) in der Wasserstadt noch über ein Flächenpotenzial für ca. 4.250 Wohnungen. Daneben können ebenfalls ca. 4.250 Wohnungen durch

private Investor:innen entwickelt werden. Die landeseigenen WBG werden gemäß Kooperationsvereinbarung bis zu 50 % der Neubauwohnungen mietpreisreduziert anbieten. Bei der Aufstellung neuer Bebauungspläne wird das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung verbindlich angewandt. So ist gewährleistet, dass in der Wasserstadt Berlin-Oberhavel ein ausgewogenes Wohnungsangebot und damit eine sozial gemischte Bevölkerungsstruktur entstehen.

### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Das Entwicklungsgebiet ist straßenseitig gut erschlossen. Die ÖPNV-Erschließung erfolgt derzeit noch ausschließlich über den Bus und die 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 motorisierten Individualverkehr (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. Mit den Vorbereitungen für die Grundlagenuntersuchung der Straßenbahneubaustrecke im Korridor zwischen Urban Tech Republic und Rathaus Spandau wurde begonnen. Die bisherigen Überlegungen zur Ver-



FNP-Ausschnitt Wasserstadt Oberhavel

kehrerschließung bedürfen einer Weiterentwicklung bei der Ausgestaltung der Planungen zu den benachbarten neuen Stadtquartieren Insel Gartenfeld und Siemensstadt<sup>2</sup>.

Mit der vorgesehenen neuen Straßenverbindung über die Insel Gartenfeld, die das Rückgrat für das stark verbesserte Bus-system mit Anbindung an die S-Bahn wird, soll die Wasserstadt Berlin-Oberhavel mit den benachbarten Entwicklungsschwerpunkten im Osten eng verknüpft und über die reaktivierte Siemensbahn an die Gesamtstadt und andere Entwicklungsgebiete, wie z.B. die Urban Tech Republic und das Schumacher Quartier, angebunden werden. Im Rahmen der Machbarkeitsstudien zu Radschnellverbindungen werden die Trassen 2.0 (Mitte-Tegel-Spandau) und 8.0 (Nonnendammallee) geprüft. Das Wohnungsbauvorhaben „Waterkant Berlin“ der landeseigenen WBG (Gewobag und WBM) ist darüber hinaus Teil des praxisorientierten Forschungsprojektes Move Urban, das zeitnah zur Planung des Wohnungsbaus Vorschläge zur Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes im Quartier 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:

Im Quartier Haveleck ist bereits die zweite Kita realisiert worden, die Schaffung von weiteren Kita-Plätzen wurde vertrag-

lich mit den Investor:innen vereinbart. Die Grundschule „An der Pulvermühle“ wurde bereits mit einem Modularen Ergänzungsbau (MEB) um mehr als einen Zug verstärkt.

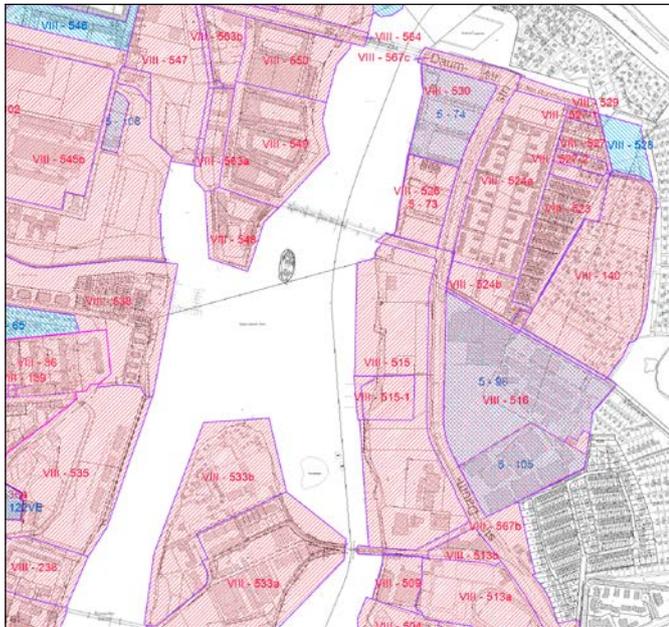
Darüber hinaus steht im Quartier Maselake-Nord (Goltzstraße/ Mertensstraße) der Neubau einer vierzügigen Grundschule mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt „Geistige Entwicklung“ und einer Sporthalle unmittelbar bevor. Die planungsrechtliche Sicherung eines erforderlichen Standorts für ein 4-züiges Gymnasium im Quartier Salzhof (Daumstraße/ Rhenaniastraße) wird im Bebauungsplan 5-98 vorangetrieben.

Die technische Infrastruktur für das Gesamtgebiet ist neu und ausreichend dimensioniert vorhanden.

Zur weiteren Versorgung der Bevölkerung mit Frei- und Grünflächen wird aktuell der Ankauf der Nordhälfte der Insel Eiswerder vorbereitet. Sie soll als öffentliche Parkanlage, Vereinsgelände und Kulturstandort gesichert werden.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Wegen der vorgefundenen Alflastensituation, der Berücksichtigung des Grundwasserschutzes aufgrund der Lage von erheblichen Teilflächen innerhalb eines Wasserschutzgebietes und deren Bewältigung, ist die Regenwasserbehandlung von den Vorgaben der Wasserbehörde bestimmt.



Übersicht Bebauungspläne Wasserstadt Berlin-Oberhavel, Stand 03/2021

Bei der Überplanung von bereits festgesetzten Bebauungsplänen werden in der Wasserstadt in der Regel keine weitreichenden Regelungen zu Eingriffen oder Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

Im Rahmen der verkehrlichen Verknüpfung der Wasserstadt Berlin-Oberhavel mit den östlich benachbarten Wohnungsneubauschwerpunkten gewinnt – in Bezug auf den Artenschutz – der Umgang mit Bibern zunehmend an Bedeutung.

### 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 die Bevölkerung sehr frühzeitig und noch vor der eigentlichen Sitzung des Preisgerichtes über die eingereichten Entwürfe zum städtebaulichen Wettbewerbsverfahren „Rhenaniastraße“ informiert und um Stellungnahme gebeten. Das daraus abgeleitete Meinungsbild ist anschließend in die Jursitzung eingebracht worden. Darüber hinaus rückt das Projekt Waterkant Berlin aufgrund der immensen Bautätigkeit zunehmend in die öffentliche Wahrnehmung und damit auch in die politische Diskussion.

### 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. Berlin brachte seit 2014 noch unbebaute landeseigene Grundstücke in die städtischen WBG Gewobag und WBM ein. In Hinblick auf die wohnungspolitischen Ziele erfolgen durch den Bezirk und den Senat kontinuierlich erforderliche Überarbeitungen bereits festgesetzter Bebauungspläne. Erste Projekte landeseigener Wohnungsbaugesellschaften sind im Haveleck in unmittelbarer Wasserlage bereits fertiggestellt und bezogen. Auch die privaten Investor:innen sind bereits überwiegend in der Bauphase und haben erste Wohnungsbauprojekte im Miet- und Eigentumbereich realisiert.

### 1.9 Klärungsbedarf

Es bedarf mittel- bis langfristig einer – schienengebundenen – leistungsfähigen ÖPNV-Anbindung der Wasserstadt in die Innenstadt sowie in das Spandauer Zentrum. Insbesondere bei der Trassenfindung bei einer Verlängerung der S-Bahn von Siemensstadt bis auf die Westseite der Oberhavel besteht noch erheblicher Klärungsbedarf. Dieses Ziel ist Voraussetzung für den Erfolg eines angestrebten autoarmen Stadtquartiers.

Kurz- bis mittelfristig ist die schnelle und unkomplizierte Erreichbarkeit des U-Bahnhofes Haselhorst mittels Bus und Rad zu gewährleisten. Dafür wird aktuell der Umsteigepunkt U-Bahnhof Haselhorst durch eine verbesserte Fuß- und Radwegeerreichbarkeit sowie durch den Bau eines Fahrradparkhauses baulich und räumlich aufgewertet. Zudem sind mehrere Jelbi-Stationen in der Wasserstadt Berlin-Oberhavel vorgesehen, die u.a. in der Daumstraße das Mobilitätsangebot wohnungsnah ergänzen.

Das von der BVG vorgelegte Beschleunigungskonzept sieht darüber hinaus für den Bus auch eine Anbindung über die Insel Gartenfeld an die Siemensbahn vor. Der hierfür erforderliche Brückenschlag über den Alten Berliner-Spandauer-Schiffahrtskanal und die Ertüchtigung der Rhenaniastraße sind hierfür eine entscheidende Voraussetzung.

Die im Weiteren langfristig erforderliche übergeordnete Hauptverkehrsstraße zwischen Wasserstadtbrücke (Daumstraße) und Gartenfelder Straße wurde mit dem FNP-Änderungsverfahren 08/15 in Darstellung der nördlichen Lage bestätigt. Je nach Festlegung des konkreten Trassenverlaufs für motorisierten Individualverkehr (MIV) und Tram in den weiteren Untersuchungen werden hier einige Kleingärten tangiert werden. Der notwendige Umfang des Eingriffs ist in den nachfolgenden Planverfahren zu ermitteln 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 aktueller Bearbeitung bei der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz befinden.

Referat II W 21.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 6 | Das Neue Gartenfeld

Spandau - Siemensstadt



Luftbild Das Neue Gartenfeld

## Flächengröße

Ca. 59 ha

## Eigentumsverhältnisse

Überwiegend privat,  
Gewobag Teil des Projektkonsortiums

## Anzahl Wohneinheiten (WE)

Ca. 3.700

## Baubeginn

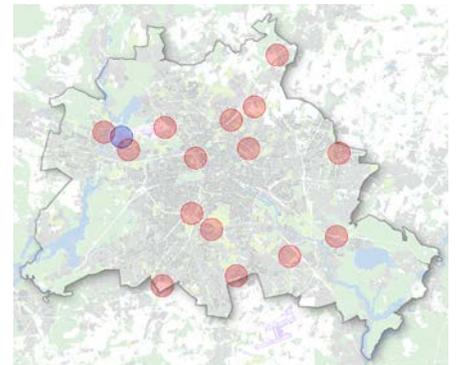
2022 geplant

## Flächennutzungsplan (FNP)

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



Übersicht Neue Stadtquartiere

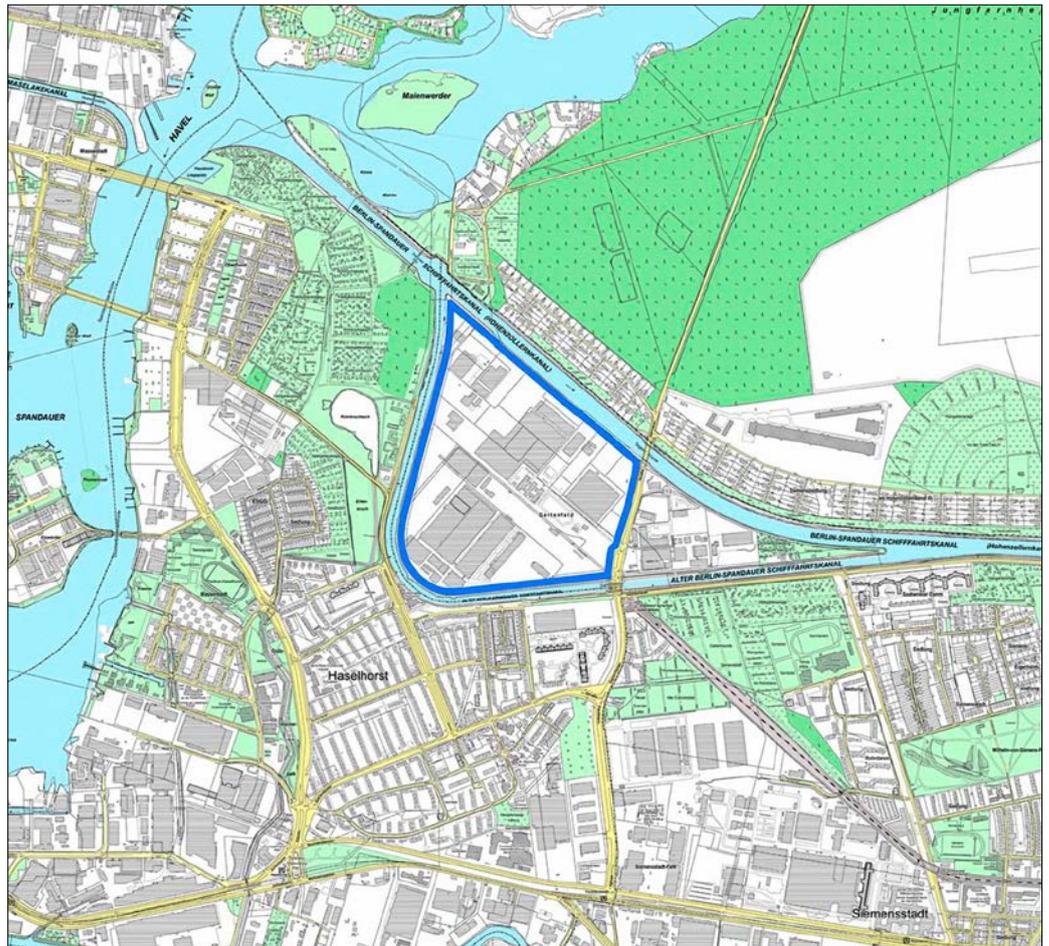
## 1.1 Stadträumliche Einordnung

Die Insel Gartenfeld ist umgeben vom Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal im Norden und Osten sowie dem Alten Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal im Süden und Westen. Nördlich und östlich der Kanäle befinden sich eine Kleinsiedlung bzw. Kleingartenanlage sowie die Jungfernhede und der ehemalige 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 Schiffahrtskanal an die inzwischen denkmalgeschützte ehemalige Reichsforschungssiedlung Haselhorst, eine Siedlung in Zeilenbauweise aus den 1930er Jahren. Unmittelbar südlich des

Alten Spandauer-Schiffahrtskanals 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-Habitats) sowie in etwas weiterer Entfernung einige Kleingartenanlagen (Rohrbruchwiesen I-III) und die Wasserstadt Oberhavel. Die Rohrbruchwiesen sind Teil einer Altablagerung bzw. einer ehemaligen Hausmülldeponie.

## 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Angesichts des Funktionsverlustes eines intensiv genutzten Industriestandortes der Firma Siemens ist das Potenzial



Lageplan Das Neue Gartenfeld in Berlin-Spandau

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 Radwegnetz 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 Wohnungsbaugesellschaft Gewobag beteiligt ist. Sie allein plant, etwa 1.200 Wohnungen in Gartenfeld zu realisieren. Südlich des Alten Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals befinden sich Wohnungsbau in der Realisierungsphase sowie überwiegend kurz- bis mittelfristig aktivierbare Wohnungsbau-potenziale 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. 7.000 Einwohner:innen, sozialen und kulturellen Einrichtungen sowie einem großflächigen Gewerbegebiet ist jedoch unabdingbar. Der nächstgelegene U-Bahnhof Paulsternstraße liegt, je nach Ausgangspunkt im Gebiet, 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 dem Planungsprozess zugrunde. Dies gilt es bei einer Ausgestaltung von Planungen zur Siemensstadt<sup>2</sup>

mit zu berücksichtigen. Zukünftig bietet die Reaktivierung der Siemensbahn inkl. des Bahnhofs Gartenfeld eine verbesserte ÖPNV-Anbindung. Ein möglicher Halt auf der Insel Gartenfeld ist über den FNP gesichert. Zudem haben die Vorbereitungen für die Grundlagenuntersuchung der Straßenbahnneubaustrecke im Korridor zwischen Urban Tech Republic und Rathaus Spandau begonnen. Die geplante übergeordnete Hauptverkehrsstraße verbindet das neue Wohngebiet mit der Wasserstadt Oberhavel, den Ortsteilen Hakenfelde und Spandau und dient der Erschließung der Entwicklungen auf der Insel Gartenfeld. Der geplante Verlauf der übergeordneten Hauptverkehrsstraße soll zwischen Gartenfelder Straße und Daumstraße - und damit im Bereich der Insel Gartenfeld und in der westlichen Verlängerung über die Rhenaniastraße - geführt werden. Ein Korridor von mindestens 29 m Breite als Verkehrsfläche bzw. nicht überbaubare Fläche wird im Bereich der

geplanten übergeordneten Hauptverkehrsstraße freigehalten, um langfristig die gemeinsame Führung von Straßenbahn, motorisiertem Individualverkehr (MIV) und Fahrradschnellweg zu ermöglichen.

### 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.

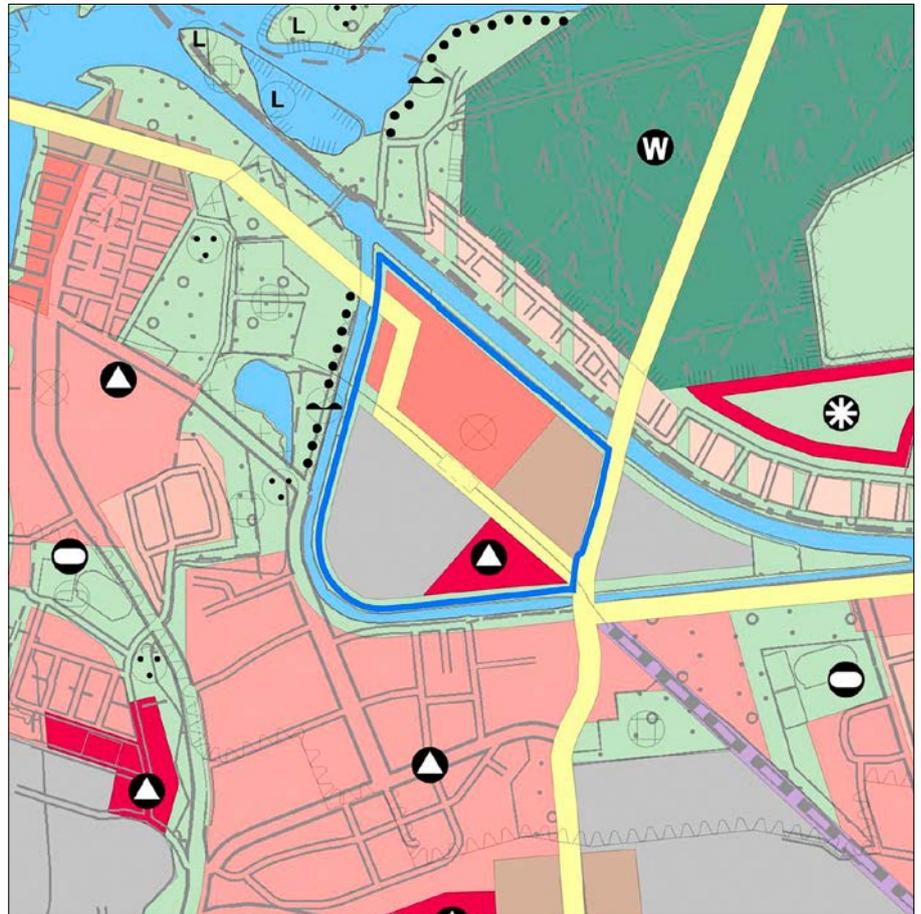
### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Die Auswirkungen der Planungen auf Erholung und Artenschutz, insbesondere auch im Zusammenhang mit der verkehrlichen Erschließung und der erforderlichen Anbindung



© Planungsgemeinschaft „Das Neue Gartenfeld GmbH“ und Co.KG / Studio Duplex GmbH

Masterplan Neues Gartenfeld, Berlin 2017



FNP-Ausschnitt Das Neue Gartenfeld

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. Der Schwerpunkt des erarbeiteten Konzepts zur Niederschlagswasserbewirtschaftung liegt u. a. wegen der Altlastensituation und der Lage innerhalb des Wasserschutzgebietes Tegel auf der Reinigung und Aufbereitung anfallenden Niederschlagswassers und dem anschließenden Einsatz als Brauchwasser im Gebiet.

### 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 Beteiligung von Träger:innen öffentlicher Belange (TöB) 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 2021 geplant. 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 sind abgestimmt.

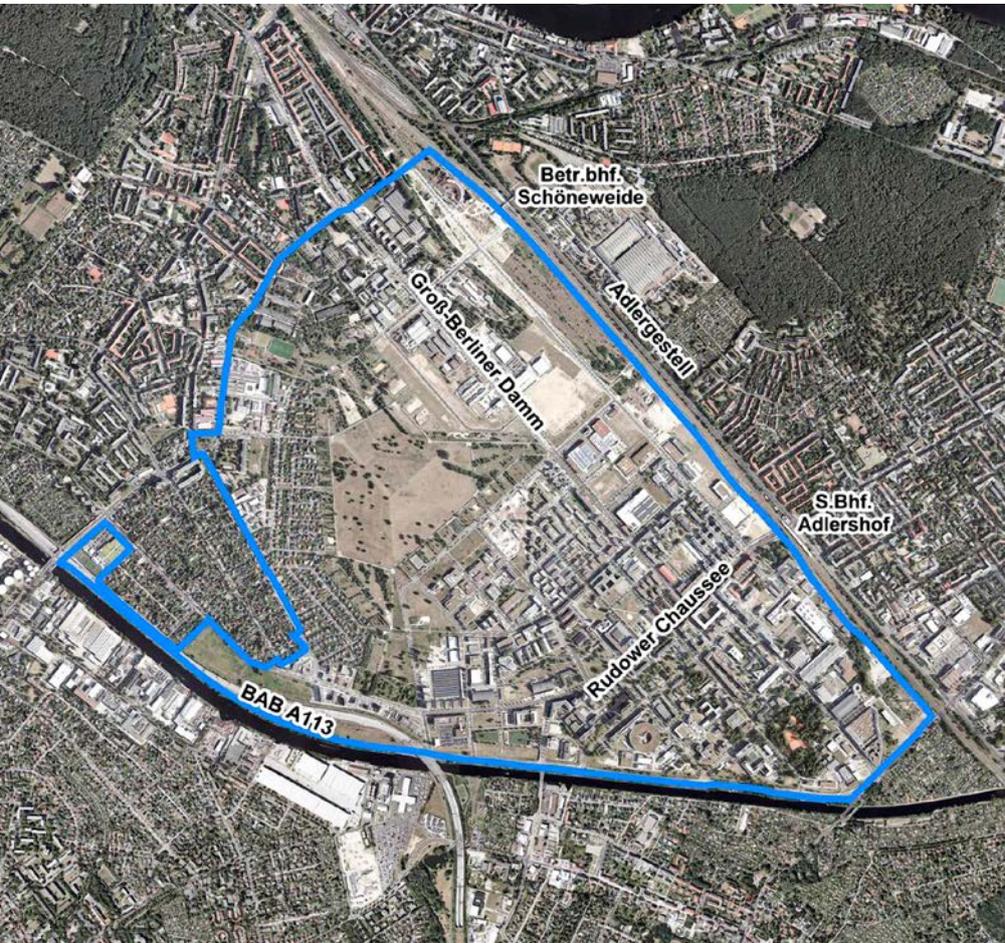
### 1.9 Klärungsbedarf

Die enge Verflechtung einer Vielzahl von Fachplanungen ist für den zeitnahen Beginn der Baumaßnahmen für den Wohnungsbau eine Herausforderung. Wesentlicher Klärungs- und Entscheidungsbedarf besteht weiterhin hinsichtlich der verkehrlichen Erschließung, insbesondere der Planung einer neuen Brücke über den Alten Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal für die erforderliche Anbindung an die Wasserstadt Oberhavel. In diesem Zusammenhang sind die Auswirkungen auf Erholung und Artenschutz zu prüfen. Die Durchführung der erneuerten Träger:innenbeteiligung hat sich durch den weitergehenden Abstimmungsbedarf der zentralen Erschließungsfragen um zwölf Monate verzögert. Die Verkehrsplanung für Gartenfeld ist sehr komplex (Bau einer Brücke, einer Tramlinie, einer ÜHVSt und voraussichtlich eines Radschnellwegs). Im Bebauungsplanverfahren sind die entsprechenden Trassen freizuhalten. Ziel ist ein sparsamer und gestalterisch ansprechender Umgang mit den Flächen im Gebiet.

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 7 | Johannisthal/Adlershof

## Treptow-Köpenick – Johannisthal/Adlershof



Luftbild Johannisthal/Adlershof

### 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 ha große Gebiet liegt im Südosten Berlins inmitten der Airport Region BER und des neuen Investitionskorridors, der sich vom BER bis zum Hauptbahnhof erstreckt. Mit 1.207 Unternehmen, der Humboldt Universität zu Berlin und acht außeruniversitären Forschungseinrichtungen bietet die Wissenschaftsstadt eine deutschlandweit einzigartige Dichte innovativer Unternehmen und Einrichtungen. Auf einem Gebiet von 420 ha sind derzeit

rund 23.500 Mitarbeiter:innen tätig, hinzu kommen ca. 6.500 Studierende. Inzwischen leben hier ca. 4.000 Menschen (Stand 01.01.2020).

### 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 07.12.1994 das 420 ha große Gelände gemäß §§ 165 ff. BauGB als städtebaulichen Entwicklungsbereich förmlich fest. Das Konzept wurde in den Folgejahren

#### Flächengröße

Ca. 40 ha Wohnbauflächen inklusive Wohnen am Landschaftspark bereits realisiert bzw. in Realisierung (3 ha WAC II), weitere 14 ha Potenzialflächen (Areal Müller Erben, VEP 9-17VE)

#### Eigentumsverhältnisse

Bereits an private bzw. städtische Wohnungsbaunternehmen veräußert, bzw. Erwerbsaktivitäten aus privatem Besitz

#### Anzahl Wohneinheiten (WE)

Ca. 2.500 WE realisiert, ca. 600 WE im Bau, ca. 2.400 WE in Planung

#### Baubeginn

Wohnen am Campus II ab Ende 2019, Fertigstellung 2022; Areal Müller Erben ab 2024/2025, vorab Maßnahmen der Beräumung, Altlastensanierung und Erschließung; Neues Wohnen am Eisenhutweg ab 2022

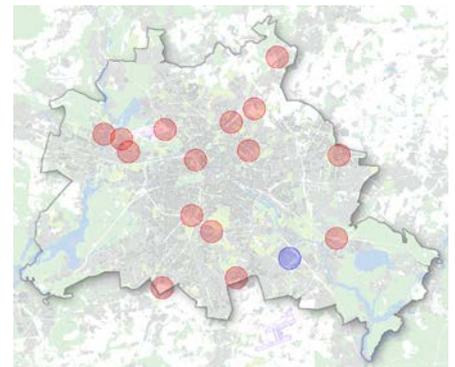
#### Flächennutzungsplan (FNP)

Wohnflächen, gewerbliche und gemischte Bauflächen, Grünflächen, Sondergebietsflächen

Bisher erforderliche FNP-Änderungsverfahren sind erfolgt.

#### 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) / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen



Übersicht Neue Stadtquartiere

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, dem Ernst-Ruska-Ufer 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 realisiert. Die Verlängerung der Straßenbahn nach Schöne-weide ist im Bau. Eine neue Fuß- und Radwegebrücke 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. Das Wohngebiet „Straße am Flugplatz“ wurde Ende 2020 fertiggestellt. Ein weiteres Wohnungsbauvorhaben „Wohnen am Campus I“ im Geschosswohnungsbau mit Dichten (GFZ) zwischen 1,2 bis 1,8 ist fertiggestellt. Darüber hinaus sind das Wohnungsbauvorhaben „Wohnen am Campus II“ im Bau bzw. in der Planung („Müller-Erben-Areal“ 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. 2.500 Wohnungen gebaut. Dabei ist ein hoher Anteil von Mietwohnungen entstanden. Bauherr:innen waren Privatinvestor:innen, mehrere Wohnungsgenossenschaften sowie städtische Wohnungsbaugesellschaften. Zudem sind über 500 Einheiten für studentisches Wohnen entstanden. Mittlerweile besteht Planungsrecht für etwa 600 weitere Wohnungen, die von der HOWOGE derzeit baulich realisiert werden. Für ca. 2.400 Wohnungen wird mit den Projekten „Müller-Erben-Areal“ und „Neues Wohnen am Eisenhutweg“ derzeit Planungsrecht geschaffen.

Schwerpunkte werden auf familienorientiertes und studentisches Wohnen sowie Sonderwohnformen gelegt.

### 1.4 Verkehrliche Erschließung

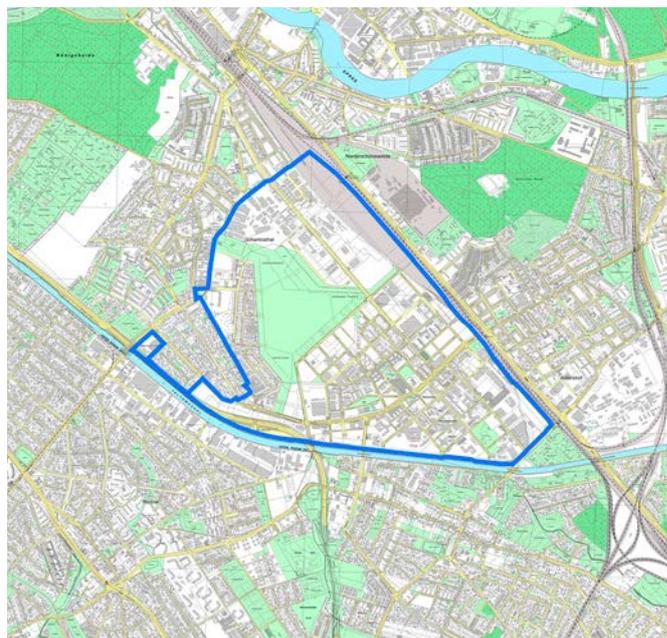
Innerhalb des Entwicklungsbereichs wurde ein umfangreiches Netz an Straßen errichtet, welches die verkehrliche Erschließung der Baufelder sichert und das Gebiet in das übergeordnete Straßen-, Wege- und Liniennetz des ÖPNV einbindet. Für die zusätzliche Wohnbebauung liefen umfangreiche verkehrliche Untersuchungen. 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 motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren und die Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden zu mindern. Für die Straßenbahnneubaustrecke Adlershof II nach Schöne-weide wurde der Planfeststellungsbeschluss gefasst. Mit der baulichen Umsetzung wurde 2020 begonnen. Der neue Streckenabschnitt wird im Herbst 2021 in Betrieb gehen.

Zur Erschließung des neuen Gewerbeareals „Gleislinse“ und des Ortsteils Johannisthal wird der vormalige Betriebsbahnhof Schöne-weide, im Dezember 2020 umbenannt in „Johannisthal“ voraussichtlich Ende 2021 zum Entwicklungsbereich hin geöffnet. Die Straßen im Areal der Gleislinse wurden im Oktober 2020 für den Verkehr freigegeben. Eine neue Fuß- und Radwegebrücke in der verlängerten Ostfuge wird über die Bahnanlagen und das Adlergestell führen. Sie schließt eine bedeutende Lücke im Teltower Dörferweg (Weg Nr. 15 der 20 grünen Hauptwege) und bietet künftig eine direkte Verbindung zur Köllnischen Heide und weiter zur Spree. Die Radschnellverbindung entlang der A 113 und des Teltowkanals (sog. Y-Trasse), die Adlershof noch komfortabler mit der Innenstadt verbindet als der bereits heute abschnittsweise vorhandene Weg, ist Gegenstand einer Machbarkeitsstudie des Senats. Derzeit befinden sich die Untersuchungen zur Y-Trasse in der Phase der Vorplanung (LHP 2 gemäß HOAT), in der Lösungsmöglichkeiten zu den Trassenvarianten weiter vertieft werden.

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Am Eisenhutweg/Hermann-Dorner-Allee wird der Bau einer Gemeinschaftsschule, die Teil der Berliner Schulbauoffensive



Lageplan Johannisthal/Adlershof in Berlin-Treptow-Köpenick

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 sieben Kitastandorte mit insgesamt 490 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 drei Kindertagesstätten bzw. Einrichtungen mit insgesamt 330 Plätzen. An der Merlitzstraße konnte 2004 mit Mitteln aus dem Treuhandvermögen eine Dreifeldsporthalle für Schul- und Vereinssport realisiert werden. Am Eisenhutweg wurde ein privat betriebenes Senior:innenpflegestift 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“, der Grünzug „Oktogon“ und mehrere Kinderspielplätze ergänzen die Grün- und Freiraumstruktur. 2022 wird der Bau des Oktogons Nordost starten. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des „Müller-Erben-Areals“ sollen weitere zwei Spielplätze und eine Grünverbindung entstehen.

### 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 Dach-

begrünung, eine Mindestanzahl von Bäumen auf den nicht überbaubaren Grundstücksflächen, die Begrenzung der Grundflächenzahl (GRZ), wasserdurchlässige Wegeaufbauten sowie die Versickerung des Oberflächenwassers. Hierbei sind für die noch erforderlichen Erschließungsstraßen die Klimaschutzziele des Landes Berlin und die daraus resultierenden neuen Anforderungen der Berliner Wasserbetriebe zur Regenentwässerung zu beachten.

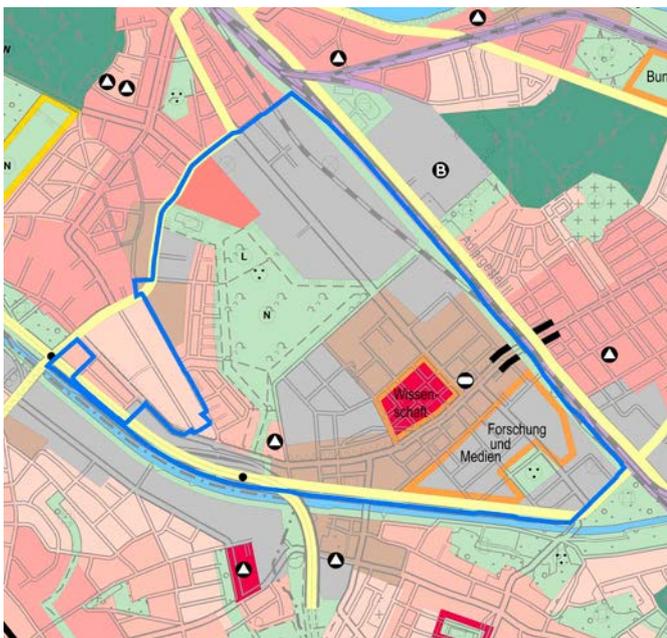
Die Bebauungspläne sehen in der Regel folgende umweltrelevante Festsetzungen vor:

- 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 jeweiligen 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 Anwohner:innen im November 2015 durch die Planungsbüros vorgestellt. Der Sieger:innenentwurf 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 der Vorhabenträgerin vor Ort statt.

Am 30.01.2020 fand eine erste Bürger:inneninformationsveranstaltung zum BVG-Betriebshof Adlershof statt. Weitere sind vorgesehen. Zum Bebauungsplan 9-15a kann coronabedingt keine Informationsveranstaltung durchgeführt werden. Im Rahmen der anstehenden öffentlichen Auslegung werden die Anlieger:innen mit einem Flyer zusätzlich über die Planungsziele und die Möglichkeiten zur Stellungnahme informiert. Des Weiteren stehen alle Informationen auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen zur Verfügung. Auf der Website [www.adlershof.de](http://www.adlershof.de) wird eine entsprechende Verlinkung zu diesen Unterlagen installiert. Zum Mobilitätsverhalten am Standort wurde eine Online-Umfrage gestartet. Aus den Ergebnissen sollen Maßnahmen hergeleitet werden, die eine Verbesserung der Verkehrssituation am Standort bewirken können und die Zufriedenheit für aller Verkehrsteilnehmer:innen stärken.



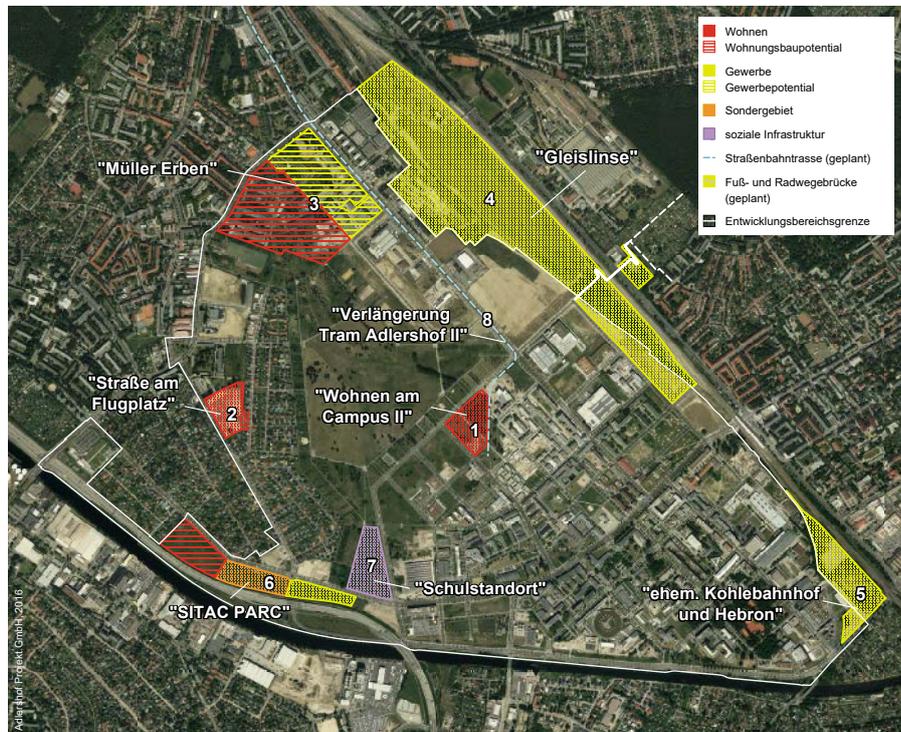
FNP-Änderung Johannisthal/Adlershof

## 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 drei bis fünf Jahren stehen Arbeiten auf den folgenden Handlungsfeldern an: Realisierung des Wohnquartiers „Wohnen am Campus II“ bis zum Herbst 2022; Planung und Entwicklung des „Müller-Erben-Areals“ als gemischt genutztes Quartier inklusive der erforderlichen verkehrlichen Infrastruktur; die Fertigstellung der Beräumung im Bereich der „Gleislise“ in 2021 einschließlich der Gestaltung des neuen südlichen Zugangsbereichs des S-Bahnhofs Johannisthal 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“ (585 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 weiteren baureifen Gewerbegrundstücke werden sukzessiv profilkonform per Erbbaurecht vermarktet. Die seit mehreren Jahren laufenden Verhandlungen mit den Eigentümer:innen zur Entwicklung des „Müller-Erben-Areals“ sollen 2021 mit der Unterzeichnung einer Abwendungsvereinbarung und eines Kaufvertrags zum Abschluss gebracht werden.

Die Maßnahmen der Beräumung, Altlastensanierung und Erschließung sind weitestgehend abgeschlossen. Eine wesentliche Herausforderung stellt diesbezüglich



Luftbild Johannisthal/Adlershof, Handlungsschwerpunkte

noch die Entwicklung des 20 ha großen „Müller-Erben-Areals“ dar. Diese Fläche ist durch die industrielle Vornutzung stark durch Schadstoffe im Boden, Grundwasser sowie in der Altgebäudesubstanz geprägt. Voraussetzung für eine bauliche Entwicklung ist daher eine umfangreiche Altlastensanierung in Boden und Grundwasser, verbunden mit dem Rückbau der Altgebäudesubstanz zur Sicherung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse und zum Schutz der öffentlichen Trinkwasserversorgung Berlins (WW Johannisthal). Dabei sollen auch die denkmalgeschützten Gebäude, soweit noch möglich, gesichert und erhalten werden.

Für die Umsetzung der SEM Berlin-Johannisthal/Adlershof hat das Land Berlin die landeseigene Gesellschaft, die WISTA.Plan, als treuhänderischen, Entwicklungsträger:in beauftragt. Der aktuelle Vertrag läuft bis zum 31.12.2023, bis zum 31.12.2021 sollen die operativen Aufgaben und bis zum 31.12.2023 die Abrechnung der Gesamtmaßnahme abgeschlossen sein. Basierend auf der fortgeschriebenen Zeit-Maßnahmen-Planung werden bauliche Maßnahmen durch die Entwicklungsträger:innen bis zum Jahr 2024 erforderlich sein, sodass vor diesem Hintergrund die SenStadtWohn den E-Trägervertrag bis zum Ende des Jahres 2026 verlängern wird (bis Ende 2024 für Aufgaben des operativen Geschäftes plus zwei Jahre für die Abrechnung der Gesamtmaßnahme bis Ende 2026).

Eine weitere Verlängerung des Vertrages mit der WISTA.Plan in der Funktion der treuhänderischen Entwicklungsträger:in ist davon abhängig, ob das Projekt „Entwicklung des gemischten Quartiers Müller Erben“ als letzte große Maßnahme in Adlershof umgesetzt werden kann (siehe Steckbrief). Sollte die avisierte Abwendungsvereinbarung mit den Eigentümer:innen des Areals zum Abschluss gebracht werden, ergeben sich weitere Aufgaben, die durch die WISTA.Plan, dann mit deutlich reduziertem Personal, über das Jahr 2026 hinaus umzusetzen sind. Auch nach Beendigung der Entwicklungsmaßnahme werden noch fortlaufende Aufgaben (u.a. Pflegemaßnahmen, Vertragsabwicklungen/Controlling etc.) erforderlich sein, ob und wie die WISTA.Plan für Teile dieser Aufgaben im Rahmen eines Dienstleister:innenvertrages beauftragt werden kann, wird durch das Referat II W rechtzeitig abgeprüft.

## 1.9 Klärungsbedarf

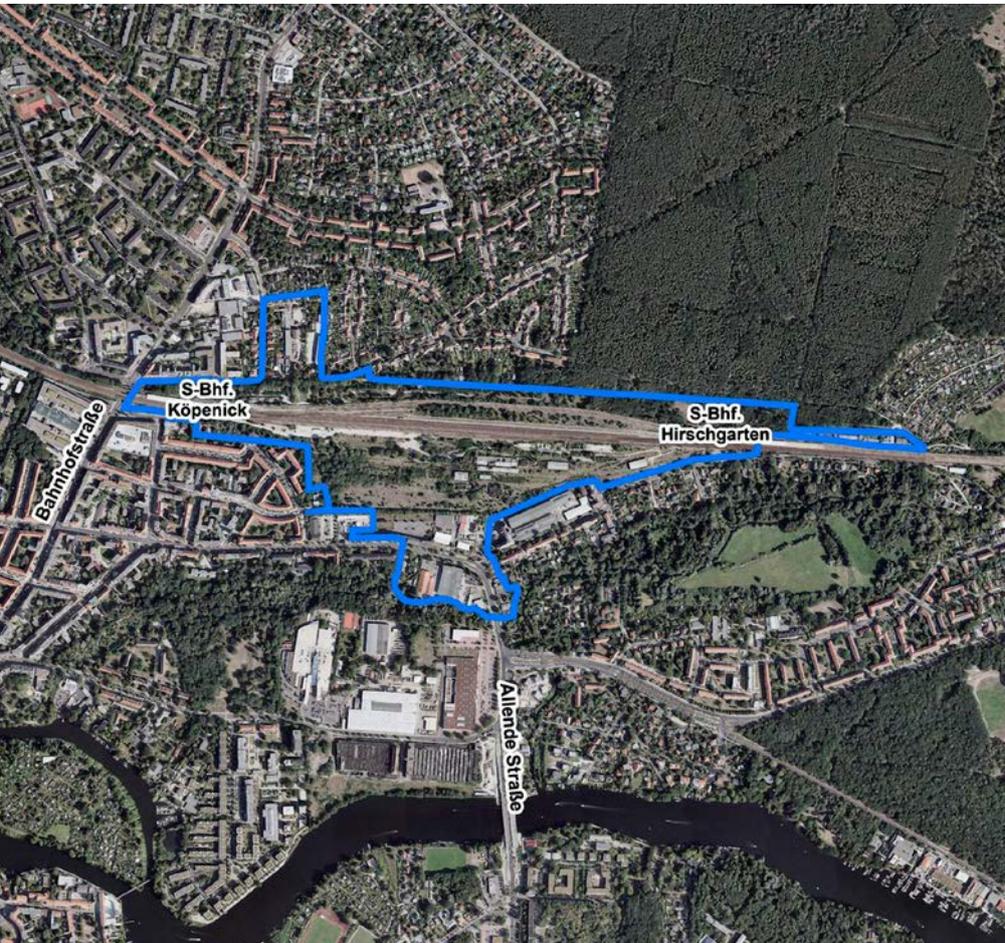
Aktuell gibt es keine Klärungsbedarfe.

Referat II W 22.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 8 | Ehem. Güterbahnhof Köpenick

Treptow-Köpenick, Köpenick/Friedrichshagen



Luftbild Ehem. Güterbahnhof Köpenick

**Flächengröße**  
Ca. 50 ha

**Eigentumsverhältnisse**  
Überwiegend Bundesseisenbahnvermögen (BEV) und private Einzeleigentümer:innen

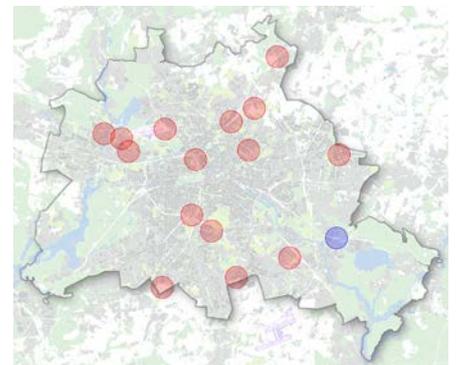
**Anzahl Wohneinheiten (WE)**  
Ca. 1.800

**Baubeginn**  
Ca. 2022 (Ordnungsmaßnahmen) bzw. Ende 2023 (Baubeginn Wohnungsbau im Süden, soziale Infrastruktur, Grundschule im Norden)

**Flächennutzungsplan (FNP)**  
Gemischte Baufläche, Wohnbaufläche, übergeordnete Hauptverkehrsstraße, Bahnfläche, Wald, schadstoffbelastete Böden

**Bebauungsplanverfahren**  
Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan 9-80 (ehemaliger Gaswerkstandort mit Grundschule, sozialer Infrastruktur, Bestandsicherung Wohnen und Kanalbetriebsstelle BWB) am 12. Dezember 2019, Durchführung der frühzeitigen Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung im September 2020

**Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme gemäß § 165 BauGB; § 9 AGBauGB Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung (Zuständigkeit Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen)**



Übersicht Neue Stadtquartiere

## 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 brachliegende 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 öffentli-

chen Räumen vor. Es knüpft damit an die im Westen angrenzende vorhandene dichte Bebauungsstruktur der Gründerzeit und des Reformwohnbaus 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 bzw. mit einer Gemeinschaftsschule geplant. Zu einem zweiten Infrastrukturstandort (Grundschule und quartiersbezogene soziale Einrichtungen) werden 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.

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 Quermöglichkeiten, den neuen Ostzugang des S-Bahnhofs und geplanten Regionalbahnhofs Köpenick für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, 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.

### 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 Eigentümer:innen erwerben, um die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum vorzubereiten und zu sichern und damit Bauspekulation zu vermeiden. Das Ziel ist, öffentlich geförderten Wohnungsbau sowie gemischte Eigentumsstrukturen zu realisieren, bestehend aus landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften (ca. 1.200 WE), Genossenschaften (ca. 400 WE) 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.

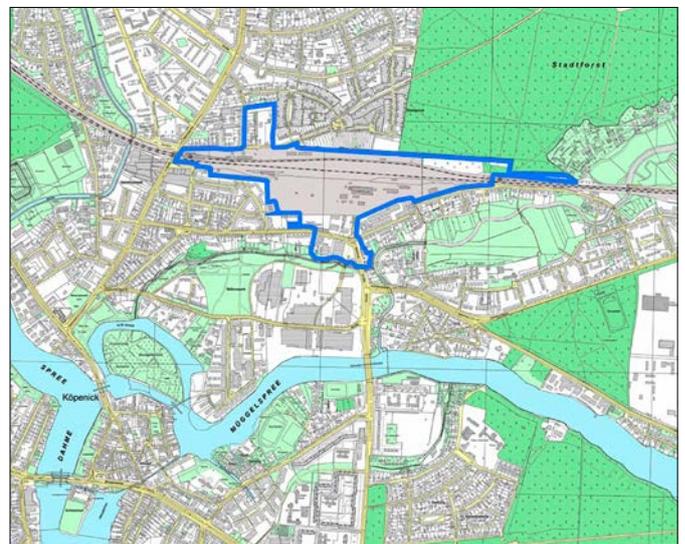
### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Zur nachhaltigen verkehrlichen Entlastung von übergeordnetem Verkehr und damit Bevorrechtigung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (ÖV, 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 werden neben der Erschließung des Entwicklungsbereiches 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. Ausbaubereich (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



Lageplan Ehem. Güterbahnhof Köpenick in Berlin-Treptow-Köpenick

(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 Kita-plätzen, 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 planungsrechtliche



FNP-Ausschnitt Ehem. Güterbahnhof Köpenick

Kompensation kann - bis auf die erforderliche Umsiedlung von Zauneidechsen (siehe 1.9) - 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 verbunden.

Durch die Bündelung des Verkehrslärms in der Planung (Trasierung 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 flossen in die Abwägung zur Festsetzung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ein.

Die Einbeziehung der interessierten Öffentlichkeit sowie von Akteur:innen und Initiativen vor Ort stellte einen ebenso wichtigen Bestandteil bis zum Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen dar.

Zukünftig ist im Rahmen der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme eine über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehende Betroffenen- und Öffentlichkeitsbeteiligung mit unterschiedlichen Formaten und Schwerpunkten geplant. Ein erster Konzeptentwurf für die Beteiligung wurde unter Einbezug der sozialraumorientierten Planungskoordination des Bezirkes Treptow-Köpenick erarbeitet und in dem im September 2020 auf dem ehemaligen Gaswerkstandort durchgeführten Info-Café mit den Bürger:innen erörtert. Hier wurde - neben der Vorstellung des Planungsstandes und des weiteren Vorgehens für das neue Stadtquartier - zu den Themen Mobilität/Verkehr, soziale Infrastruktur, öffentliches Grün informiert. Parallel fand die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan 9-80 statt. Die Hinweise aus dem Info-Café sind seit Anfang 2021 auf der Projektwebsite von SenStadtWohn ([www.berlin.de/gueterbahnhof-koepenick](http://www.berlin.de/gueterbahnhof-koepenick)) dokumentiert. Die Öffentlichkeitsbeteiligungen bzw. die Bürger:innenwerkstätten zu den weiteren Planungsschritten sollen einschließlich der umfassenden Information der Bürger:innen auch künftig so weit wie möglich parallel zu den formalen Beteiligungsschritten der Bauleitplanung stattfinden. In 2021/2022 ist in Verbindung mit dem städtebaulichen Gutachter:innenverfahren eine umfassende Öffentlichkeitsbeteiligung geplant. Die Leitlinien für die Beteiligung von Bürger:innen an der Stadtentwicklung finden im Beteiligungsprozess Anwendung.

## 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Die Rechtsverordnung für die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme hat der Senat am 12.05.2020 beschlossen; die Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme trat mit Veröffentlichung im GVBl. am 27.05.2020 in Kraft. Nach Beauftragung des Planungsdienstleisters und des treuhänderischen Entwicklungsträgers sowie des Aufbaus der Projektstruktur im Jahr 2020 laufen die Planungen und Vorbereitungen für die integrierten Bausteine der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Zu allen sektoralen Themen wurden mit den entsprechenden zuständigen Fachbereichen der Haupt- und der Bezirksverwaltung regelmäßig tagende Facharbeitsgruppen gebildet, dazu gehören Mobilität/Verkehr, soziale Infrastruktur Grün/Freiraum/Ausgleich, Wald, Städtebau, Gewerbe, Bodenmanagement, Öffentlichkeitsbeteiligung. Neben der Vorbereitung von vorgezogenen Ordnungsmaßnahmen (1. Stufe Zauneidechsenumsiedlung, Stützbauwerk Stellingdamm) sind in 2021/2022 die Aufstellungsbeschlüsse und ersten Verfahrensschritte für die Bebauungspläne, insbesondere für den planfeststellungsersetzenden Bebauungsplan 9-84 (Ostumfahrung Bahnhofstraße), die Durchführung eines städtebaulichen Gutachterverfahrens (Qualifizierung Rahmenplan), der Ankauf der Grundstücke, Machbarkeitsstudien für die Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich der Querung der Bahntrasse, die Neutrassierung 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, siehe 1.9), Erarbeitung eines gebietsübergreifenden Mobilitätskonzeptes (um die Zielstellung eines autoarmen Quartiers zu erreichen) sowie die Konzeption der erforderlichen Grundstücksfreilegung, Boden- und Altlastensanierung sowie der freiraumplanerischen Belange und der Konkretisierung der Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung geplant.

## 1.9 Klärungsbedarf

### a) Integrierter Fahrplan/zeitliche Dimension/Schlüsselentscheidungen/Abhängigkeiten

- Zentral für die weitere Planung und Umsetzung ist der Erwerb der Schlüsselgrundstücke (insbesondere BEV, Grundstücke für Ausgleichmaßnahmen) bzw. die Erlangung über die Grundstücksverfügbarkeit bis Ende 2021 / Anfang 2022. Für eine Einigung mit dem BEV ist voraussichtlich politische Unterstützung erforderlich.
- Die Schlüsselentscheidungen für die Ostumfahrung Bahnhofstraße (siehe 1.8) sind bis Ende des 2. Quartals 2021 erforderlich, um im Zeitplan für die Planung bzw. die Plangenehmigung bis Mitte des Jahres 2026 zu bleiben. Die Zeitschiene und die Meilensteine für die Ostumfahrung Bahnhofstraße sind grundsätzlich mit SenUVK (hier Abt. IV sowie Abt. V, zuständig für Planung und Realisierung) abgestimmt. Ggf. ist für die Entscheidung zur Querung eine politische Klärung erforderlich, derzeit finden Abstimmungen auf Fachebene statt.
- Dabei sind die räumlichen und zeitlichen Schnittstellen mit Ausbau von Regionalbahnhof und ABS Frankfurt/Oder, Ostumfahrung Bahnhofstraße einschließlich Querung der Bahntrasse (unter Beachtung zeitlicher Zwänge und Sperrpausen) zu berücksichtigen.



Strukturkonzept Ehemaliger Güterbahnhof Köpenick

- Die Plangenehmigung für die Ostumfahrung Bahnhofstraße mit nachfolgendem Baubeginn ist ausschlaggebend für den Wohnungsbau, da erst mit Fertigstellung/Inbetriebnahme der Ostumfahrung Bahnhofstraße die geplanten 1.500 Wohnungen auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände bezogen werden können. Die Fertigstellung der Ostumfahrung Bahnhofstraße ist bis Ende 2029 avisiert.
- Grundlage für den Baubeginn der Ostumfahrung Bahnhofstraße, der geplanten Wohnungen, der Schule sowie der öffentlichen Erschließungsräume und Grünflächen ist die Beringung der ehemaligen Güterbahnhofsflächen einschließlich des Abtrags des gesamten Aufschüttungshorizontes. Diese mit einem erheblichen logistischen Aufwand verbundenen Maßnahmen können nur sukzessive in einem Zeitraum von drei bis vier Jahren ab 2023 durchgeführt werden. Dafür wiederum müssen die dort vorhandenen Zauneidechsen vorgezogen in geeignete Ersatzhabitate umgesiedelt werden. Die Verfügbarkeit von entsprechenden Ersatzhabitaten, die ab Herbst 2021 artenschutzgerecht vorzubereiten sind, wird derzeit geprüft. Für den Großteil von ca. 6-7 ha benötigter Flächen besteht noch fachlicher Klärungsbedarf, insbesondere mit SenUVK Abt. III B, den Naturschutzverbänden und den Verfügungsberechtigten.

### b) Rechtliche Risiken

Bislang haben zwei Eigentümerinnen Normenkontrollanträge beim OVG gestellt. Mit dem Erlass der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme als Rechtsverordnung ist das Land Berlin von einer rechtlich begründeten Festlegung ausgegangen, dennoch bestehen rechtliche Risiken bei Normenkontrollklagen.

### c) Aktueller Klärungsbedarf mit der DB AG

Für die noch bahnbetrieblich gewidmeten, aber nicht mehr bahnbetriebsnotwendigen Flächen südlich der Gleistrasse im Eigentum des BEV hat SenStadtWohn bereits im Jahr 2018 und nach umfassenden Abstimmungen mit der DB AG im Juni 2020 einen Freistellungsantrag beim Eisenbahnbundesamt (EBA) eingereicht. Anfang März 2021 hat die DB AG über das EBA zum ersten Mal nach einer fast fünfjährigen Abstimmungsphase bahnbetriebliche Belange für Güterbahngleise bzw. Güterbahnaufstellflächen angemeldet und eine Freistellung abgelehnt. Hier besteht erheblicher Klärungsbedarf.

Referat II W 21.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 9 | Lichterfelde Süd

## Steglitz-Zehlendorf - Lichterfelde



Luftbild Lichterfelde Süd

### Flächengröße

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

### Eigentumsverhältnisse

Privat

### Anzahl Wohneinheiten (WE)

ca. 2.500

### Baubeginn

Ca. 2021

### Flächennutzungsplan (FNP)

Wohnbaufläche, Grünfläche

### Bebauungsplanverfahren

6-30 / Bezirk Steglitz-Zehlendorf

### 1.1 Stadträumliche Einordnung

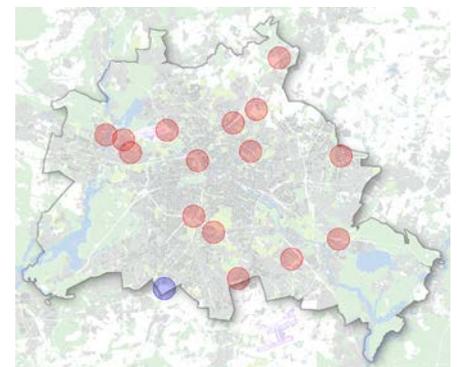
Das Stadtentwicklungsprojekt Lichterfelde Süd befindet sich am südlichen Berliner Stadtrand im Bezirk Steglitz-Zehlendorf, an der Grenze zu Brandenburg. Nördlich befindet sich die Thermometersiedlung, eine in den 1970er-Jahren entstandene Stadtrandbebauung mit bis zu 22-geschossigen Hochhäusern. Im Planungsgebiet befinden sich neben weiten Brachflächen auch extensive gewerbliche Nutzungen, die ein städtebaulich ungeordnetes Bild abgeben.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

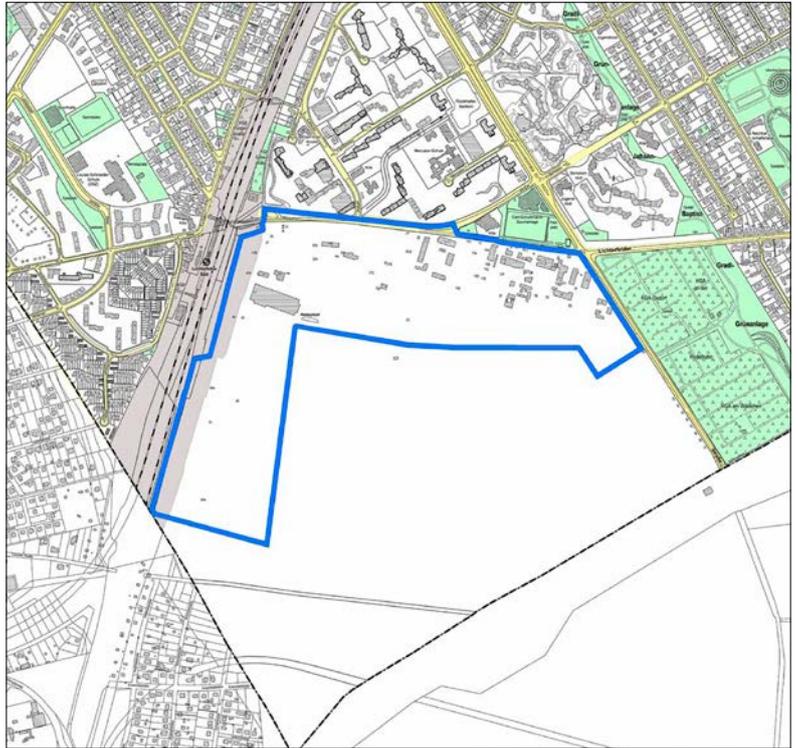
Der Funktionsverlust des Truppenübungsplatzes „Parks Range“ und angrenzender

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.



Übersicht Neue Stadtquartiere



Lageplan Lichterfelde Süd in Berlin Steglitz-Zehlendorf

Hierfür ist eine dauerhafte Beweidung mit Pferden vorgesehen unter gleichzeitiger weitgehender Bewahrung und Weiterentwicklung der vorhandenen Biotope 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 miteinander verbunden und öffnen sich räumlich durch Grünverbindungen zur „Lichterfelder Weidelandschaft“ hin.

Ein Grundschulstandort mit Sportanlage, drei Kindertagesstätten und eine Kinder- und Jugendfreizeitanstalt sowie mehrere Quartiersplätze und ein Stadtplatz mit Nahversorgungseinrichtungen 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 dem S-Bahnhof 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 landeseigene Wohnungsbaugesellschaft degewo wird in die Projektentwicklung

der ca. 540 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-Bahnhof 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 sowie 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 Mehrverkehre auf Berliner Gebiet entstünden. Die Anbindung des Quartiers über die Osdorfer Straße nach Süden und nach Norden ist Teil einer vertiefenden verkehrlichen Untersuchung. Zum Knoten Osdorfer Straße/Landweg finden derzeit Detailabstimmungen zur Wahrung der Anforderungen des Berliner Mobilitätsgesetzes für die Stärkung der Verkehre des Umweltverbundes statt.

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Durch das Bauvorhaben Lichterfelde Süd 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 Plan-



FNP-Ausschnitt Lichterfelde Süd

gebiet vorgesehen. Ein Standort für eine frei stehende 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. 6.000 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 Weide-

landschaft und auf Flächen der Berliner Stadtgüter (abgeschlossener Vertrag über 14-20 ha, Beginn der Umsetzung der vorgezogenen CEF-Maßnahme seit Januar 2021). 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 kaum verringert werden.

### 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 Bürger:innen 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.



© Groth-Gruppe

Masterplan Lichterfeld Süd

Die Behördenbeteiligung gemäß § 4 (2) BauBG erfolgte im 1. Quartal 2019, der Masterplan wurde an eine Vielzahl von Forderungen aus der Behördenbeteiligung angepasst. Gutachten und der städtebauliche Vertrag werden fortgeschrieben. Der nächste formale Schritt ist die öffentliche Auslegung gemäß § 3 (2) BauGB.

### 1.9 Klärungsbedarf

Das Stadtentwicklungsprojekt löst Bedarfe an die wohnungsnahen Grünflächenversorgung aus, die im B-Plangebiet erfüllt werden. Durch die Nutzung des Mauerstreifens und die Einbindung der Ausgleichsfläche in Brandenburg durch einen Feldweg werden die übergeordneten Anforderungen an die siedlungsnahen Erholung gedeckt. Im Rahmen der Erstellung eines Pflege- und Entwicklungskonzepts zur Unterschutzstellung der Lichterfelder Weidelandschaft wird versucht, die Belange des Arten- und Naturschutzes mit einer sanften Erholungsnutzung unter Beachtung der Einschränkungen durch die Altlasten im Gelände zu vereinbaren und ansprechende gestalterische Lösungen zu finden. Art und Umfang notwendiger Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden fortlaufend besprochen und konkretisiert und werden im Rahmen der Fortschreibung des Bebauungsplans (siehe Umweltbericht) vertieft und in einer vertraglichen Vereinbarung (s. Städtebaulicher Vertrag von 2018) zwischen den Naturschutzbehörden und dem Vorhabenträger festgelegt. Die Artenschutzbeiträge werden zur Zeit aktualisiert und konkretisiert, um daraus Maßnahmenpläne entwickeln und vertraglich sichern zu können.

Auch sind das Thema Verkehr und die daraus resultierenden Emissionen wie Lärm und Feinstaub Diskussionsgegenstand. Nach der Behördenbeteiligung wurden hierzu aufgrund der Anforderungen der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz umfangreiche Nachuntersuchungen, insbesondere für das nähere und weitere Umfeld, ausgelöst, die sich durch immer neue Anpassungswünsche, wie z. B. Einbindung des Mo-

bilitätsgesetzes, in die Länge zogen und bis heute nicht völlig abgeschlossen sind.

Die Rahmenbedingungen für den Vertrag zum Waldausgleich waren gemeinsam zwischen den Senatsverwaltungen Umwelt, Verkehr und Klimaschutz und Stadtentwicklung und Wohnen im Sommer 2019 abgestimmt worden. Nachdem die Überarbeitung des waldfachlichen Gutachtens 2020 vorgelegt wurde, wird an der konkreten Ausgestaltung des Vertrages zwischen Investor und Berliner Forsten gearbeitet. Die Belange des Denkmalschutzes, die erst nach der Behördenbeteiligung in das Verfahren eingebracht wurden, sind inzwischen durch einen Vertrag zwischen den Denkmalschutzbehörden und dem Vorhabenträger berücksichtigt und einvernehmlich vereinbart. Es zeichnet sich ab, dass auch für die Belange des Bodenschutzes eine vertragliche Regelung erforderlich sein wird. Dies betrifft die Sicherung von Bodenqualitäten und die Sanierung von Altlasten. Ein Sanierungsplan wird aktuell erstellt. Eine heute anspruchsvolle Aufgabe ist es, die richtige Regenwasserkonzeption für ein neues Stadtquartier zu finden. Dazu wurden Konzepte erarbeitet, die aktuell auf ihre Machbarkeit und Effizienz überprüft werden. Hieran sind viele Akteur:innen beteiligt, die das Thema aufwändig gestalten.

Fast alle Themen des neuen Quartiers am Stadtrand berühren die Verantwortungsbereiche vieler Stellen im Land Berlin und benötigen neben umfangreicher gutachterlicher Unterstützung auch ein hohes Potenzial an Abstimmungskraft.

WBL 22.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 10 | Michelangelostraße

Pankow - Prenzlauer Berg



Luftbild Michelangelostraße

**Flächengröße**  
Ca. 30 ha

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

**Anzahl Wohneinheiten (WE)**  
1.200

**Baubeginn**  
Noch nicht endgültig terminiert

**Flächennutzungsplan (FNP)**  
Wohnbaufläche W2, gemischte  
Bauflächen, übergeordnete  
Hauptverkehrsstraße

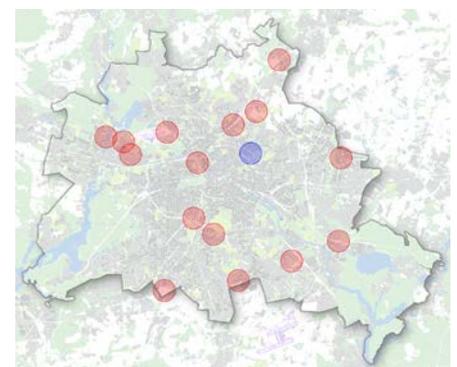
**Bebauungsplanverfahren**  
Bezirk Pankow

## 1.1 Stadträumliche Einordnung

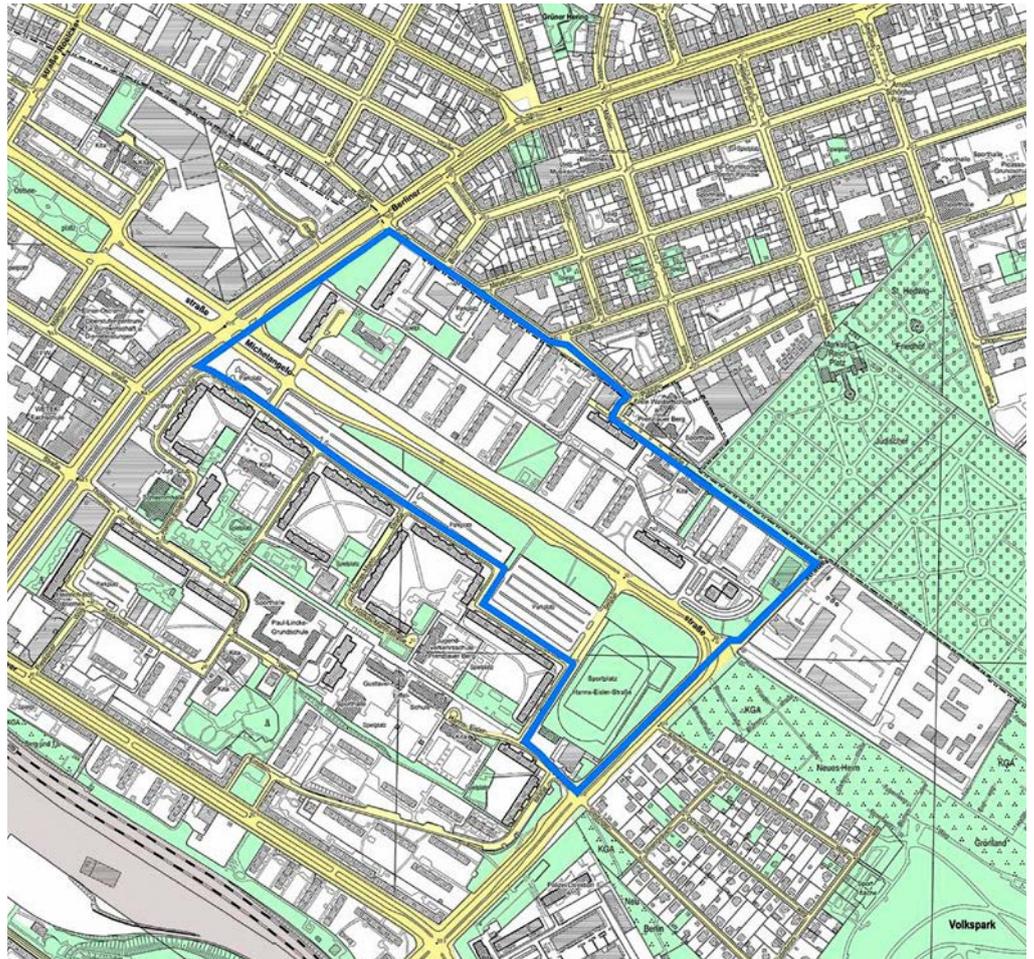
Das Projektgebiet Michelangelostraße liegt im Osten Berlins im Bezirk Pankow, Ortsteil Prenzlauer Berg, nordöstlich des S-Bahnringes. Die Michelangelostraße kreuzt die Greifswalder Straße und wird westlich davon als Ostseestraße fortgeführt. Frühere Planungen sahen vor, den heutigen provisorisch hergerichteten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

Die weitere Umgebung des Areal ist städtebaulich heterogen. Nördlich der Gürtelstraße schließt das sogenannte Komponistenviertel im Ortsteil 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 „Mühlentiez“: Im Süden eine Großwohnsiedlung in Plattenbauweise aus den 1970er-Jahren, deren meist elfgeschossige Bebau-



Übersicht Neue Stadtquartiere



Lageplan Michelangelostraße in Berlin-Pankow

ung 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 zwei 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 Fahrbahnteilern eine Zäsur zwischen den bestehenden Siedlungsteilen darstellen.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Der „Mühlenkiez“ ist Förderkulisse des Programms Nachhaltige Erneuerung (bis 2019: Stadtumbau) „Fördergebiet 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 Fördergebietes und bietet das Potenzial zur Nachverdichtung und Ergänzung des bestehenden Gebietes. Zudem soll das neue Stadtquartier die bestehenden südlich

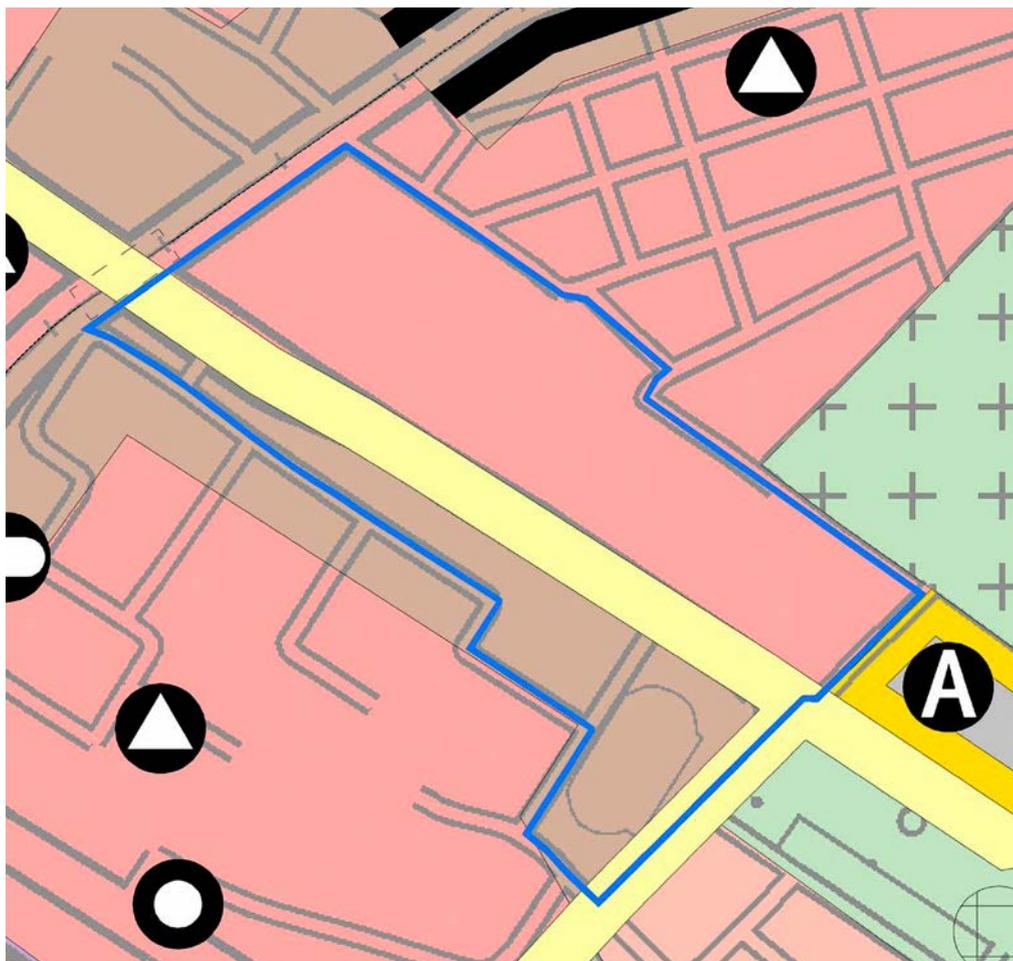
und nördlich der Michelangelostraße gelegenen Siedlungsteile besser miteinander verknüpfen und Begegnungsräume schaffen. Geplant ist, das Projektgebiet im Zusammenhang mit dem Wohnungsneubau, einer stärkeren Nutzungsmischung und Maßnahmen innovativer Mobilitätskonzepte als ein ökologisch-soziales Modellquartier 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. Die Straßenbahnstrecke ist im NVP 2019-2023 mit weiterem



FNP-Ausschnitt Michelangelostraße

Bedarf enthalten. Bereits vorhanden ist die Straßenbahntrasse entlang der Greifswalder Straße (M4).

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Folgende soziale Infrastrukturen sollen im Quartier ausgebaut bzw. ergänzt werden: der Bau einer neuen (Gemeinschafts-) Schule an der Michelangelostraße, die Erneuerung und teilweise bauliche Erweiterung der bestehenden Kindertagesstätten, darunter die Erneuerung und Erweiterung einer Kita als ökologisches Modellprojekt (Baubeginn 2020), die Teil-Sanierung der Paul-Lincke-Grundschule sowie die Komplett-sanierung der Gustave-Eiffel-Oberschule. Darüber hinaus sollen bestehende Bolz- und Spielplätze sowie Grün- und Platzflächen entsprechend den 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 (Fertigstellung 2021), Erneuerung des Platzes „An den drei Grazien“ zum Mehrgenerationenplatz (Baubeginn 2021).

Gegenwärtig werden eine Grün- und Freiflächenkonzeption, ein Verkehrs- und Mobilitätskonzept und ein Regenwasserbe-

wirtschaftungskonzept 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 Forschungsprojekt KURAS (Konzepte für urbane Regenwasserbewirtschaftung und Abwassersysteme) in die Praxis überführt und weiterentwickelt. Hierzu erfolgt eine enge Kooperation der netWORKS4 Partner (difu, SenStadt-Wohn, Berliner Wasserbetriebe und Kompetenzzentrum Wasser Berlin) mit den Fachämtern des Bezirksamtes Pankow und den Eigentümer:innen bzw. Nutzer:innen. In Machbarkeitsstudien wurden potenzielle 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. Für ausgewählte Fokusgebiete z. B. der sozialen Infrastruktur (Kita, Schule) wurden planerische Machbarkeitsstudien zur Umsetzung blau-grün-grau gekoppelter Infrastrukturen erarbeitet. Die Erkenntnisse aus dem Forschungsvorhaben konnten direkt in die Fördermaßnahme „Erneuerung der Kita Bewegungsreich“ integriert werden und werden derzeit baulich umgesetzt. Das Forschungsvorhaben hat für 2021 eine Anschlussförderung erhalten. In dieser zweiten Phase soll es darum gehen, die zentralen netWORKS-4-Ergebnisse in die planerische Praxis in Bezug auf das Thema der Regenwasserbewirtschaftung zu überführen. Hierfür dient auch das Projekt Michelangelostraße.

### 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 Vertreter:innen der lokalen Wohnungswirtschaft sowie Fachämtern/externen Expert:innen 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 inklusive der Durchführung einer Podiumsdiskussion präsentiert. Im Ergebnis steht eine Annäherung an eine Vorzugsvariante, die im Prozess der Baurechtsschaffung durchgearbeitet werden soll. Für die weitere Verfahrensbegleitung ist die Gründung eines Planungsbeirates vorgesehen.

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Die Realisierung des Projektes „Wohnen an der Michelangelostraße“ ist im aktuellen Planungsstand in einzelnen Abschnitten vorgesehen. Der bisherige Phasenplan sieht vor, bis 2029 den Straßenbaukörper der Michelangelostraße zu verlegen und gleichzeitig die technische Infrastruktur anzupassen. Parallel soll bis 2027 der erforderliche Neubau einer Gemeinschaftsschule realisiert werden. Für die Einschätzung der Realisierung eines neuen Schulstandortes, welcher möglichst flexibel auf die Bedarfe sowohl im Grundschul- als auch im Oberschulbereich reagieren kann, konnte eine qualifizierte städtebauliche Machbarkeitsuntersuchung im Februar 2021 abgeschlossen werden. Auf dieser Grundlage wird ein erster Bebauungsplan für den Gemeinbedarfsstandort im Frühjahr 2021 aufgestellt. Während der Herstellung der verkehrlichen und technischen Erschließung werden die planerischen Schritte (Bebauungsplanverfahren, Realisierungswettbewerbe etc. einschließlich einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit) parallel verfolgt, so dass in einer dritten Phase ab 2029 die Umsetzung des straßenbegleitenden Wohnungsneubaus vorgesehen ist.

### 1.9 Klärungsbedarf

Der geplante Wohnungsneubau flankiert die Michelangelostraße und ist somit unmittelbar durch die Straßenplanung berührt. Erst mit Vorliegen der konkreten Trassenlage und Tras-

senbreite, d.h. einer vertiefenden Verkehrsanlagenplanung, kann die städtebauliche Planung präzisiert werden. Somit sind für die Umsetzung der gesamtheitlichen Projektplanung die Verlegung und der Neubau der Michelangelostraße mit der Anbindung an die angrenzenden Knotenpunkte Voraussetzung. Noch offen ist die Realisierung der im FNP dargestellten Verlängerung der Michelangelostraße zum Weißenseer Weg. Hieraus ergeben sich vollumfängliche Veränderungen der verkehrlichen Rahmenbedingungen, sowohl hinsichtlich des Knotenpunktausbaus Michelangelostraße/Kniprodestraße, sowie nachhaltiger Veränderungen des prognostizierten Verkehrsaufkommens und der Strömungsrelationen im großräumigen Straßenverkehrsnetz. Die Haupt- und Nebenverkehrsstraßen sind im Zuge des Wohnungsneubaus zu einem neuen Straßennetz unter Anlage neuer Erschließungswege und zum Teil erforderlichen Rückbau bestehender Erschließungsabschnitte zu entwickeln. Einige diesbezügliche Vorschläge werden im Verkehrs- und Mobilitätskonzept Greifswalder Straße unterbreitet. Da die technische Infrastruktur im Bestand dringend sanierungsbedürftig ist, soll mit den Verkehrsanlagen auch die Raumverteilung mit Neuordnung und Neuanlage aller Leitungstrassen zusammen geplant werden. Diese Planung muss Lösungswege für eine schrittweise Realisierung des Gesamtprojektes vorhalten (Schule, Neubau Michelangelostraße, Wohnungsneubau).

Aus Untersuchungen im Rahmen der Vertiefung des städtebaulichen Wettbewerbsverfahren geht hervor, dass sich in den der Michelangelostraße begleitenden Rasenflächen sog. „Ökowiesen“ ausgebildet haben. Diese können im Zuge der städtebaulichen Neuordnung nicht erhalten werden. Aufgrund der hohen Flächenkonkurrenzen und -bedarfe der geplanten Nutzungen werden unter Umständen zusätzliche Ausgleichsflächen erforderlich. Eine weitergehende Klärung erfolgt im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens.

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

Erst nach Klärung der Restitutionsansprüche kann die Gesamtentwicklung für den Wohnungsneubau mit Konkretisierung der unterschiedlichen Projektträger und der Neustrukturierung der Grundstücke fortgeführt werden.

WBL 22.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 11 | Schumacher Quartier

Reinickendorf – Tegel



Luftbild Schumacher Quartier

**Flächengröße**  
Ca. 48 ha

**Eigentumsverhältnisse**  
Überwiegend landeseigene Flächen (80 %), restliche Flächen Bund und privat

**Anzahl Wohneinheiten (WE)**  
Mehr als 5.000

**Baubeginn**  
Ab 2022 (in Abhängigkeit der Aufhebung der Planfeststellung des Autobahnzubringers A 111)

**Flächennutzungsplan (FNP)**  
Wohnbaufläche, gemischte Baufläche, Grünfläche/Sport

FNP-Änderungsverfahren „Kurt-Schumacher Quartier“, Lfd. Nr. 09/15, Stand 27.09.2019 Bekanntmachung 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 / Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

## 1.1 Stadträumliche Einordnung

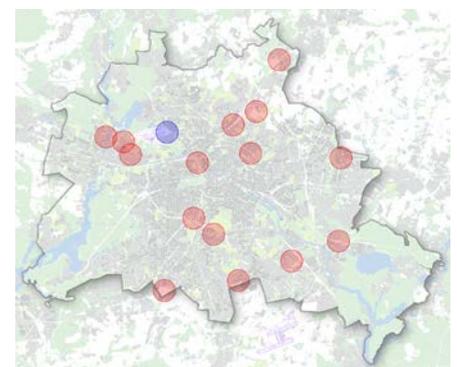
Der das Schumacher Quartier angrenzende Siedlungsraum ist durch die über Jahrzehnte währende Flughafenutzung und daraus resultierenden planerischen Restriktionen brüchig und heterogen. Eine Folge ist u.a., dass das Areal um den Kurt-Schumacher-Platz in seiner Funktion als Stadtteilzentrum und Einzelhandelsstandort stark geschwächt ist. Nach Westen über das Flugfeld schließen sich direkt die zukünftige Tegeler Stadttheide, der Forst Jungfernheide und der Tegeler See an.

## 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

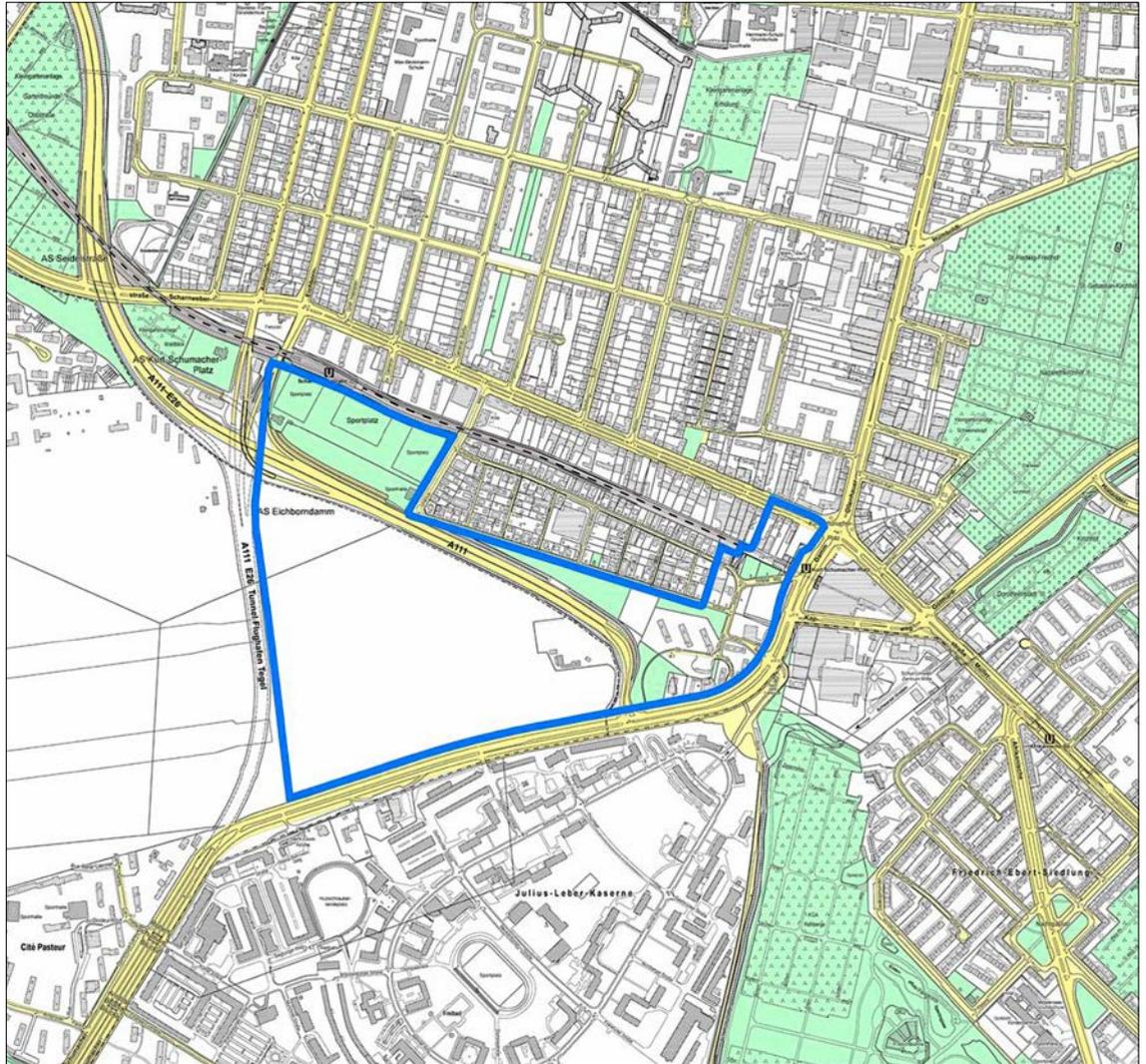
Das Schumacher Quartier ist Teil der

Nachnutzungsplanung für den Flughafen Tegel und soll in städtebaulich integrierter Lage die gründerzeitlichen Baustrukturen nördlich der Scharnweberstraße (nordöstlich) mit den Wohnsiedlungen der 50er Jahre, die Cité Guynemer (nordwestlich) und die Cité Pasteur (südwestlich) städtebaulich miteinander verbinden.

Das Nachnutzungspotenzial des Flughafengeländes Tegel soll nach erfolgter Betriebsschließung ausgeschöpft werden. 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.



Übersicht Neue Stadtquartiere



Lageplan Schumacher Quartier in Berlin-Reinickendorf

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 angeordnet ist. Die Quartiersränder bestehen aus geschlossenen Blockstrukturen, die zum Kurt-Schumacher-Platz hin höher verdichtet sind. Es bilden sich klare städtebaulich raumbildende Kanten zu den umgebenden Hauptverkehrsstraßen Kurt-Schumacher-Damm und der geplanten Neuen 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 Eigentümer:innen (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). Auf der Grundlage der abgestimmten Verkehrsprognose 2030 wurde mit einer aktuellen Verkehrssimulation die Leistungsfähigkeit



FNP-Änderung (Lfd. Nr. 09/15) Schumacher Quartier

der Neuen Meteorstraße nachgewiesen. Dieser Nachweis gilt als Grundvoraussetzung für die Zustimmung des BMVI für den Rückbau der Anschlussstelle Kurt-Schumacher Platz (A 111). Aktuell liegt das Ergebnis der Verkehrssimulation dem Bund zur Beurteilung vor.

Das Schumacher Quartier soll als stellplatzreduziertes und autoarmes Wohnquartier entwickelt werden. Damit verbunden ist eine optimale Gestaltung des öffentlichen Raums innerhalb des Quartiers für Fußgänger:innen sowie Radfahrer:innen. 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. Mit der Grundlagenermittlung für die Straßenbahnneubaustrecke Jungfernhede UTR-KSQ wurde begonnen.

### 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 Jugendfreizeitanstalt an einem Standort zusammenfasst. Für die Umsetzung des Bildungscampus konnte durch Beschluss der Taskforce Schulneubau Ende 2019 die HOWOGE zuständige Baudienstleisterin werden. Die Bedarfsträgerschaft aller Einrichtungen auf dem Bildungscampus übernimmt der Bezirk Reinickendorf.

Weitere Kindertagesstätten sind in die Blockstrukturen bzw. Wohngebäude integriert, sodass 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 Nachbar-

schaft 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 Realisierungswettbewerb 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 dezentraler 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 untersucht, 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 Biotop gem. § 28 NatSchG Bln; Offenlandbiotop) 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 Bürger:innen 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



Städtebaulicher Rahmenplan Schumacher Quartier, Stand 10/2019

Ausgestaltung des Quartiersparks Elemente der Bürger:innen beteiligung integriert. Mit Geländeübername ist eine Vor-Ort-Präsenz auf dem Flughafengelände eingerichtet, in dem durchgängig über alle Planungen zur Nachnutzung öffentlich informiert wird.

Im Rahmen der Bebauungsplanverfahren wird die Öffentlichkeit eingeladen, sich über die Planungen zu informieren und Stellungnahmen abzugeben, die in das weitere Verfahren einfließen werden.

### 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 Planerfordernis 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. Im November 2020 wurde das Quartiershandbuch für das Schumacher Quartier veröffentlicht. Das Handbuch stellt alle Anforderungen an die Quartiersentwicklung zusammenfassend dar und soll allen bauenden Akteur:innen 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 12-62 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 Träger- und parallele Öffentlichkeitsbeteiligung im Herbst 2021 vorbereitet.

In 2021 sollen die Grundstücksvergabeverfahren für den 1. Bauabschnitt der Wohnbauflächen erarbeitet und die Planungen der technischen und verkehrlichen Erschließungsanlagen (Entwurfsplanung) weiter vorangebracht werden.

### 1.9 Klärungsbedarf

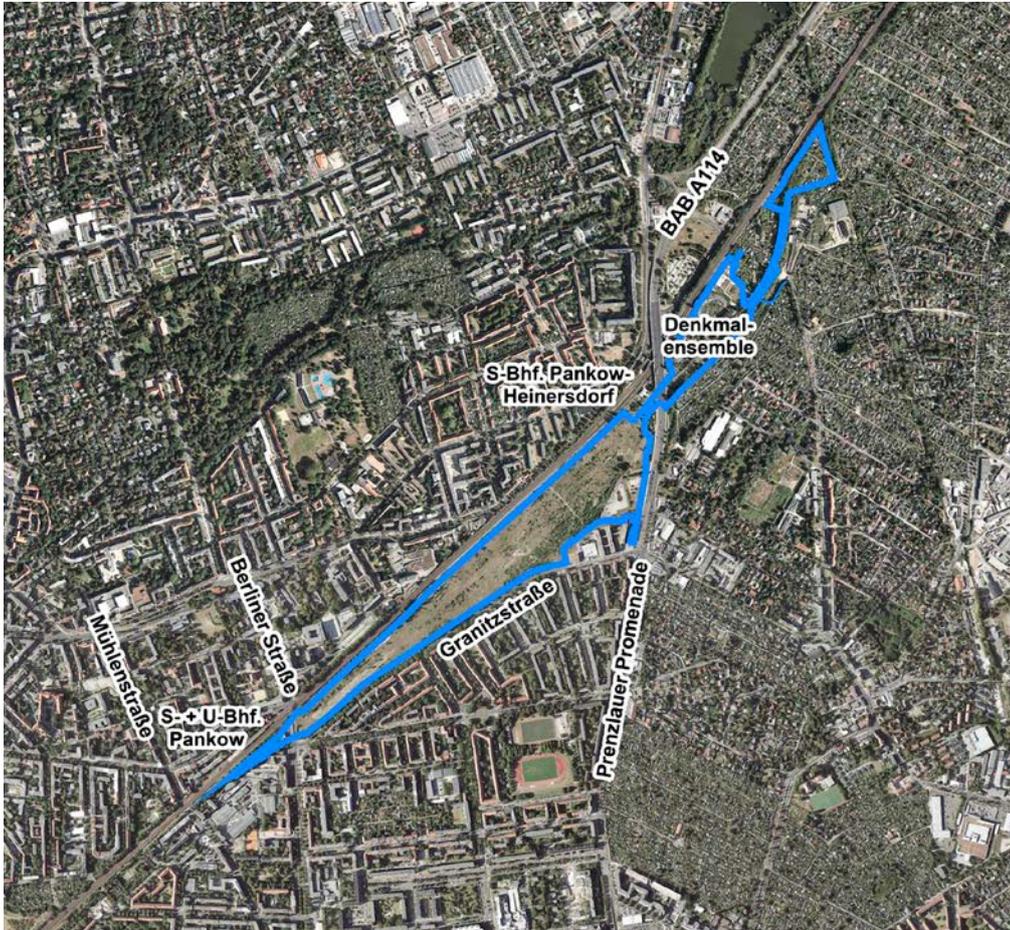
Die Zustimmung des BMVI zur Entwidmung und zum Rückbau des Autobahnzubringers A 111 ist wesentliche Voraussetzung für die Schaffung neuen Planungsrechts und damit für eine Quartiersentwicklung. Darüber hinaus bedarf es der Zustimmung der Autobahn GmbH des Bundes hinsichtlich des Bauens innerhalb der 40-m-Bauverbotszone jenseits des Autobahntunnels A 111.

Referat II B 20.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 12 | Ehem. Rangierbahnhof Pankow

Pankow - Pankow



Luftbild Ehem. Rangierbahnhof Pankow

**Flächengröße**  
Ca. 38 ha

**Eigentumsverhältnisse**  
Privat, Deutsche Bahn

**Anzahl Wohneinheiten (WE)**  
Ca. 2.000

**Baubeginn**  
Ca. 2025

**Flächennutzungsplan (FNP)**  
Bahnfläche; FNP-Änderungsverfahren  
„Nachnutzung Ehem. Rangierbahnhof  
Pankow, Lfd. Nr. 05/16, Stand 10.16  
frühzeitige Beteiligung - Weiterführung  
des Verfahrens frühestens ab Frühjahr  
2022

**Bebauungsplanverfahren**  
Bezirk Pankow

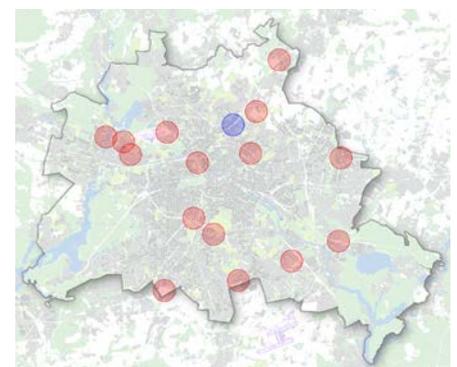
## 1.1 Stadträumliche Einordnung

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 Mühlentstraße und der ehem. Industriebahntrasse der Niederbarnimer Eisenbahn im Bereich Heinersdorf. Östlich der Heinersdorfer Brücke stehen einige denkmalgeschützte Bahnbetriebsgebäude. Die Fläche zeichnet sich durch ihre zentrale Lage

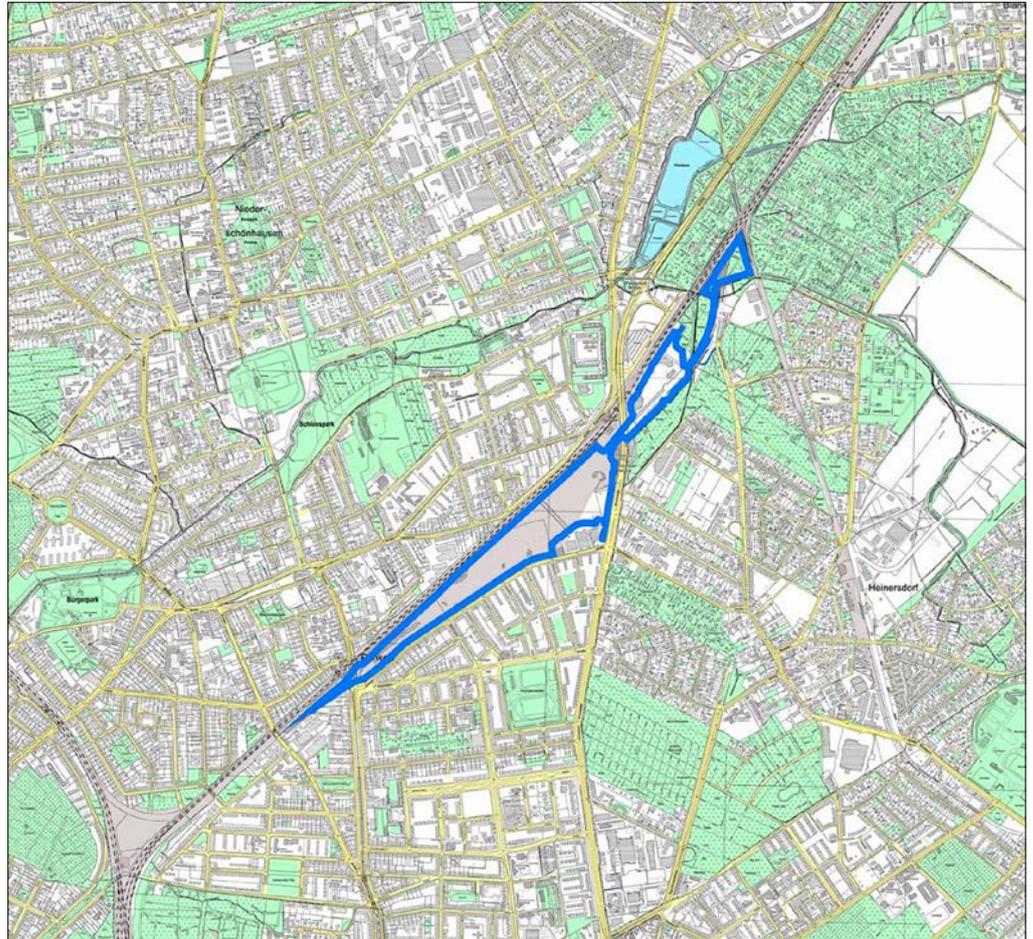
in Pankow, im Anschluss an das Wohngebiet Kissingenviertel und in direkter Nähe zum Hauptzentrum Pankow, aus. Mit den Bahnhöfen S+U Pankow und S Pankow-Heinersdorf sowie mehreren Straßenbahn- und Buslinien ist sie mit dem ÖPNV hervorragend erschlossen.

## 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



Übersicht Neue Stadtquartiere



Lageplan Ehem. Rangierbahnhof Pankow in Berlin-Pankow

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 ehemalige Bahngelände ist aufgrund 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.

### 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 Wohnungsbau-potenziale des Rangierbahnhofs Pankow werden im Rahmen des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung entwickelt.

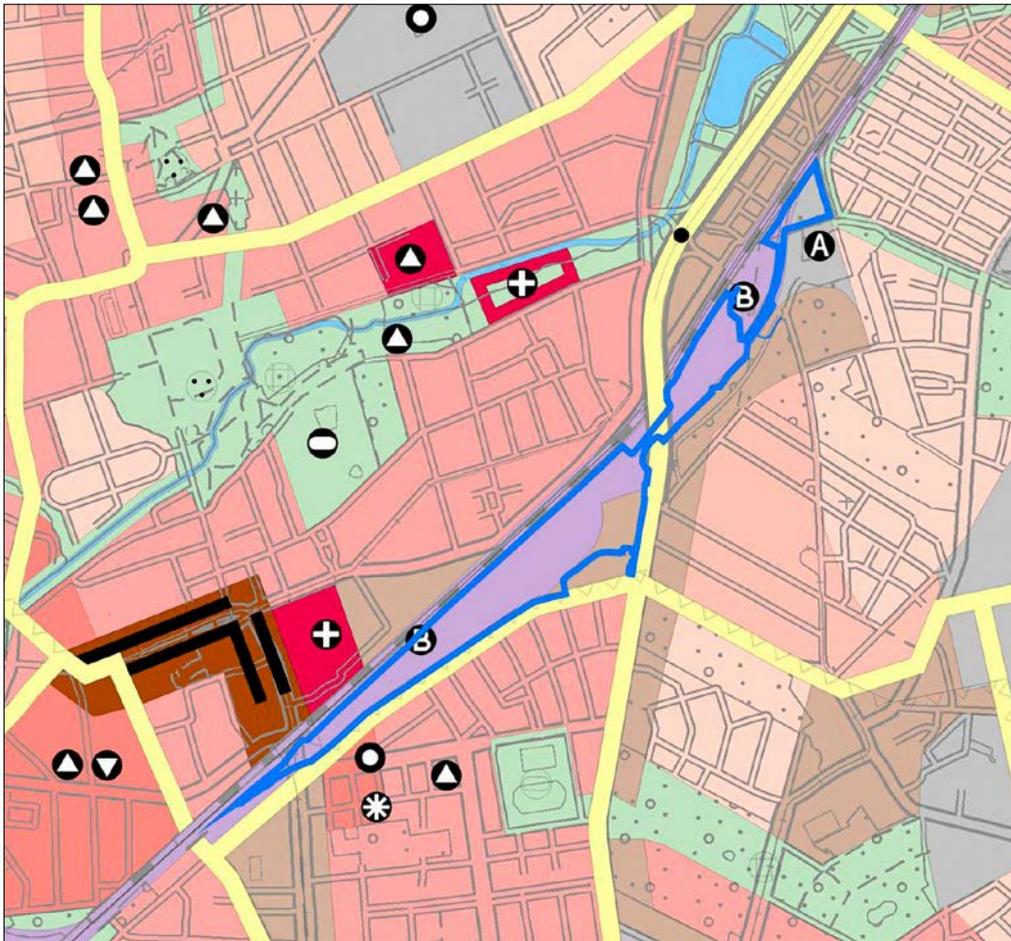
### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Vor dem Hintergrund der im Kfz-Verkehr hoch belasteten Situ-

ation 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 Mühlenstraße und Prenzlauer Promenade) muss durch eine Verkehrsunter-suchung erbracht werden. Zur Förderung des Umweltverbundes soll das neue Stadtquartier fußgängerfreundlich erschlossen und mit den umliegenden Bestandsgebieten durch Wegever-bindungen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen vernetzt werden. Zwischen Neumannstraße und Hadlichstraße ist eine Tunnelverbindung für zu Fuß Gehende und Radfahrende ge-plant. In unmittelbarer Nähe zur U-Bahn soll ein Fahrradpark-haus für mindestens 1.000 Fahrräder mit der Möglichkeit der Erweiterung vorgesehen werden. Grundlage für die Bestimmung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen und Verkehrsflächen ist ein abgestimmtes Mobilitätskonzept. Das neue Quartier soll zusätzlich direkt an die Radschnellverbindung „Panke-Trail“ und eine zukünftige Straßenbahn-Tangentiallinie Pankow-Heiners-dorf-Weißensee angebunden werden. Die Machbarkeitsstudien für beide Maßnahmen wurden fertiggestellt, die Realisier-barkeit bzw. Wirtschaftlichkeit wurde nachgewiesen. Der Senats-beschluss zur Weiterplanung der Strecke in der Vorplanung der Straßenbahntangentiallinie erfolgte am 13.04.2021.

### 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.



FNP-Ausschnitt Ehem. Rangierbahnhof Pankow

Auch auf der zentralen Fläche sind wohnungsnahe Parkanlagen und Spielplätze zur Versorgung des geplanten Stadtquartiers vorgesehen. Zudem soll die Biotopverbundfunktion entlang der Bahntrasse gestärkt werden. An der Granitzstraße zwischen dem geplanten urbanen Wohnquartier und dem Fachmarktstandort ist ein Standort für eine 3-zügige Grundschule mit einer Grundstücksgröße von ca. 12.000 m<sup>2</sup> vorgesehen. Östlich der Prenzlauer Promenade am S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf wird derzeit die Umsetzbarkeit eines Oberschulstandortes geprüft. Das Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung einschließlich flankierender Untersuchungen (Erschließung, Altlasten/Baugrund, Immissionsschutz, Biotop-typen/Artenschutz) soll bis Ende 2021 vorliegen.

Im Rahmen städtebaulicher Verträge gemäß Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung wird die Anzahl an Kitaplätzen vereinbart. Geplant sind 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 Gesamtwassermanagement erarbeitet werden. Die Entwässerung des Projektgebiets ist ein integraler Bestandteil der Aufgabenstellung des Workshopverfahrens. Im Allgemeinen sollen bei der Entwicklung des neuen Stadtquar-

tiers die neuen ökologischen Kriterien für Wettbewerbe/Projekte/Bauvorhaben der SenStadtWohn 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 der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung sowie von artenschutzfachlichen Konzepten umzugehen. Erforderliche Maßnahmen sind im Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen. Diese Belange sollen bereits bei der Erarbeitung des Masterplans im Rahmen des Workshopverfahrens Berücksichtigung finden, da dieser die Grundlage für die künftigen Festsetzungen im Bebauungsplan bilden soll. Mit den zuständigen Behörden werden bereits Maßnahmen zum Umgang mit geschützten Arten abgestimmt, insbesondere zur streng geschützten Kreuzkröte und zur Zauneidechse. 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. Dies soll bereits bei der

Erarbeitung des städtebaulichen Konzepts im Rahmen des Workshopverfahrens berücksichtigt werden. Die Erarbeitung einer schalltechnischen Prognose zum Verkehrs- und Gewerbelärm und eines Lärmschutzkonzeptes sollen aufbauend auf die Verkehrsuntersuchung erfolgen. Dabei wird sowohl der im Plangebiet neu entstehende als auch der von außen auf das Plangebiet einwirkende Gewerbelärm außerhalb bestehender Anlagen berücksichtigt. Lärmsanierungsmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden im Bereich des ehemaligen Rangierbahnhofes Pankow durch die Deutsche Bahn sind bereits fertiggestellt. 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 die Öffentlichkeit mit unterschiedlichen Beteiligungsformaten (digitale Bürgerwerkstatt, Online-Dialog) transparent und kontinuierlich in den Planungsprozess eingebunden. Analoge Beteiligungsformate (Kiez-Tour) konnten pandemiebedingt leider nicht stattfinden. 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 wurde im Dezember 2020 für das geplante urbane Stadtquartier ein konkurrierendes Workshopverfahren ausgelobt. Die finale Entscheidung sollte am 12. August 2021 getroffen werden.

Ein Nachweis der städtebaulichen Verträglichkeit der Verkaufsf lächen für zentrenrelevante Sortimente im Bebauungsplanverfahren liegt vor. Die vorgegebene Größenordnung der Einzelhandelsflächen im Rahmen des konkurrierenden Workshopverfahrens wurde als verträglich eingestuft.

Aufbauend auf den Ergebnissen des Mobilitätskonzeptes und des Workshopverfahrens wird eine Verkehrsuntersuchung beauftragt, welche die Weiterführung der FNP-Änderung bereits vorbereitet. Die Beauftragung und die Durchführung vorbereitender Arbeitsschritte sollte bereits im 2. Quartal 2021 vor dem Abschluss des Workshopverfahrens erfolgen. Mit abgestimmten Ergebnissen ist frühestens im September 2021 zu rechnen.

Die öffentliche Auslegung des Verfahrens zur Änderung des FNP (frühzeitige Beteiligung 26.09.-28.10.16) ist vor dem Hintergrund der noch fehlenden Untersuchungen somit frühestens in der ersten Hälfte 2022 möglich. 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.

### 1.9 Klärungsbedarf

Die verkehrstechnische Untersuchung für das gesamte Plangebiet „Pankower Tor“ benötigt ab dem Vorliegen der Ergebnisse des Workshopverfahrens eine reine Bearbeitungszeit von mindestens drei Monaten, sodass ein von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz geprüftes Ergebnis frühestens im September 2021 vorliegen kann. Die Weiterführung des FNP-Änderungsverfahrens ab Frühjahr 2022 ist abhängig vom rechtzeitigen Vorliegen des bestätigten Ergebnisses (spätestens im Oktober 2021).

Zu den Themen des Natur- und Artenschutzes erörtern derzeit die Vorhabenträgerin, die Oberste Naturschutzbehörde und bezirkliche Untere Naturschutzbehörde des Landes Berlin Möglichkeiten zum Umgang u. a. mit der auf dem ehemaligen Rangierbahnhof ansässigen, streng geschützten Kreuzkröten-Population.

Dazu werden zur Vorbereitung von Maßnahmen zur Sicherung des Erhaltungszustands (FCS) geeignete externe Ersatzflächen mit den zuständigen Behörden in Brandenburg eruiert. Zu den fachlichen und rechtlichen Voraussetzungen für die vorgesehene Umsiedlung der Population werden auch die anerkannten Naturschutzverbände einbezogen. Nach der erfolgten Sicherung der Flächen sowie fachlicher Bestätigung der vorgesehenen FCS-Maßnahmen ist von einem mehrjährigen Abfang- und Umsetzungsprozess vor Baubeginn auszugehen. Gemäß den Ergebnissen der 2019 durchgeführten Kartierung sämtlicher geschützter Tierarten im Plangebiet besteht neben der Kreuzkröte auch für diverse andere Tierarten ein flächenmäßiger Ausgleichs- und Ersatzbedarf, darunter für die Zauneidechse und mehrere Brutvogelarten. Entsprechende Ersatzflächen müssen noch identifiziert und gesichert sowie die entsprechenden Maßnahmen abgestimmt werden. Für die Zauneidechse soll eine Bilanzierung der Flächen östlich der Prenzlauer Promenade aufzeigen, ob neben dem untersuchten Oberschulstandort eine Aufwertung als Zauneidechsen-Habitat möglich ist, oder ob auch hier externe Ersatzflächen benötigt werden. Im Rahmen des Workshopverfahrens wird zudem bereits eine überschlägige Eingriffsfolgenabschätzung im Hinblick auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarf getroffen. Es ist mit einem erheblichen Bedarf an externen Ausgleichsmaßnahmen zu rechnen. Hinsichtlich der Maßnahmen zur Bewältigung des Artenschutzes und der Eingriffsregelung mit den noch zu eruiierenden Ausgleichs- und Ersatzflächen bestehen Risiken für eine zügige Durchführung des B-Planverfahrens.

Referat I B / WBL 21.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 13 | Neue Mitte Tempelhof

## Tempelhof-Schöneberg - Tempelhof



Luftbild Neue Mitte Tempelhof

### Flächengröße

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

### Eigentumsverhältnisse

Landeseigen (Kernbereich)

### Anzahl Wohneinheiten (WE)

Ca. 500

### Baubeginn

Ca. 2028

### Flächennutzungsplan (FNP)

Gewerbliche und gemischte Bauflächen,  
Wohnbaufläche, Grünflächen

### Bebauungsplanverfahren

Bebauungspläne 7-82a (Wohnungsbau/  
Kultur/Bildung/Verwaltung) und 7-82b  
(Polizeidienststelle Götzstraße);

§ 9 AGBauGB Gebiet von außerge-  
wöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung  
(Zuständigkeit SenStadtWohn)

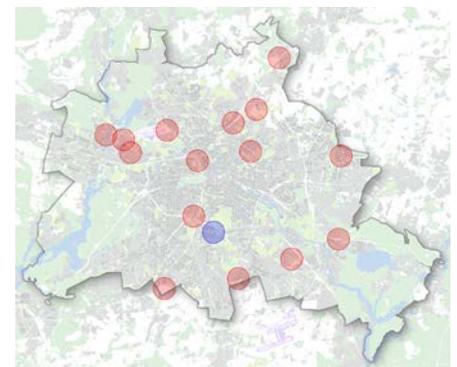
### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Die Plangebiete sind Teil des rund 62 Hektar großen, am Rand der Berliner Innenstadt südlich der Ringbahn gelegenen Stadtumbaugebietes. Dieses 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-gunst 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 Dorf-kern sind für diesen Bereich prägend.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

Die Zentralität des Bereichs wird aufgrund seiner Bedeutung für den Ortsteil Tempelhof gestärkt. Durch eine städtebauliche Neuordnung werden der öffentliche Gebäudebestand erneuert bzw. erweitert und Flächen 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 Wegeverbin-



Übersicht Neue Stadtquartiere

dungen 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 (heute: Programm Nachhaltige Erneuerung) nach §171b BauGB festgelegt. Das Entwicklungskonzept beinhaltet 20 Umsetzungsprojekte, die teilweise aus Städtebaufördermitteln (ko-)finanziert werden sollen.

Im Ergebnis eines kooperativen Werkstattverfahrens liegt seit September 2020 ein städtebaulicher Entwurf für das Gebiet vor, der als Grundlage für das Bebauungsplanverfahren und für Hochbauplanungen der öffentlichen Einrichtungen dient. Mit dem Konzept „Grüne Mitte Tempelhof“ werden die Qualitäten des Ortes weiterentwickelt: Kompakte, vielseitige Wohnblöcke lassen Freiraum für einen großzügigen, zentralen Grünraum.

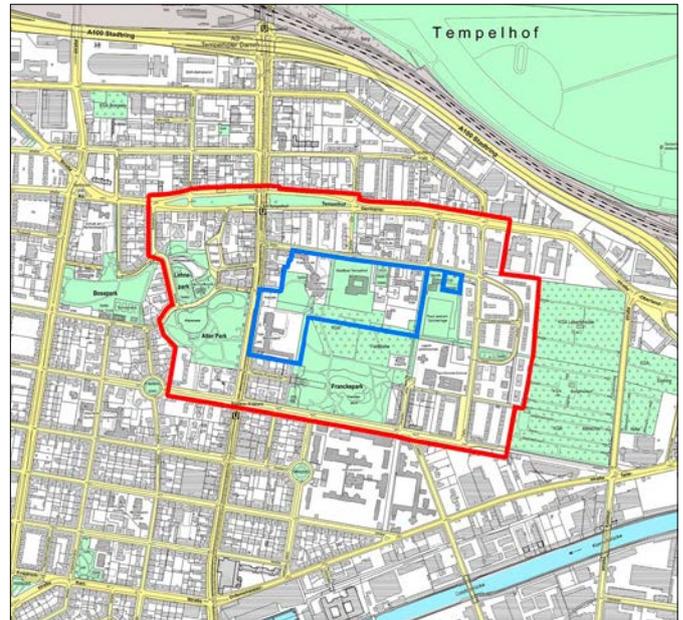
### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Das Ziel, auf den frei werdenden landeseigenen Flächen rd. 500 neue Wohneinheiten (ca. 50.000 m<sup>2</sup> Geschossfläche brutto) zu realisieren, kann mit dem im Ergebnis des kooperativen Werkstattverfahrens ausgewählten städtebaulichen Entwurf „Grüne Mitte Tempelhof“ umgesetzt werden. Auf den landeseigenen Flächen sollen bezahlbare Wohnungen durch den Einsatz von sozialer Wohnraumförderung im Zusammenhang mit dem „Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung“ entstehen. Um gemeinwohlorientierten Wohnraum zu schaffen, sollen bei der Grundstücksvergabe primär 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 Hermannstraße 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 Verkehrsflächen die zusätzlichen durch den Wohnungsneubau bzw. die Neuerrichtung der öffentlichen Einrichtungen entstehenden Verkehre grundsätzlich aufnehmen können.

Aufgrund der guten Anbindung an den ÖPNV ist die Entwicklung eines autoarmen Wohnquartiers mit einem reduzierten Stellplatzschlüssel vorgesehen. Insgesamt soll die Vernetzung innerhalb des Gebiets in Bezug auf Durchwegungen für den Fuß- und Radverkehr sowie Quermöglichkeiten des



Lageplan Neue Mitte Tempelhof in Tempelhof-Schöneberg

Tempelhofer Damms, der eine Barrierewirkung zwischen den östlich und westlich gelegenen Grünräumen darstellt, verbessert werden.

Durch den Verkehrsversuch Tempelhofer Damm (Federführung Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg) werden neue Möglichkeiten zur Verbesserung des Radverkehrs auf dem Tempelhofer Damm getestet. Durch das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg wird derzeit die Ausschreibung eines integrierten Mobilitätskonzepts für das Gesamtgebiet vorbereitet.

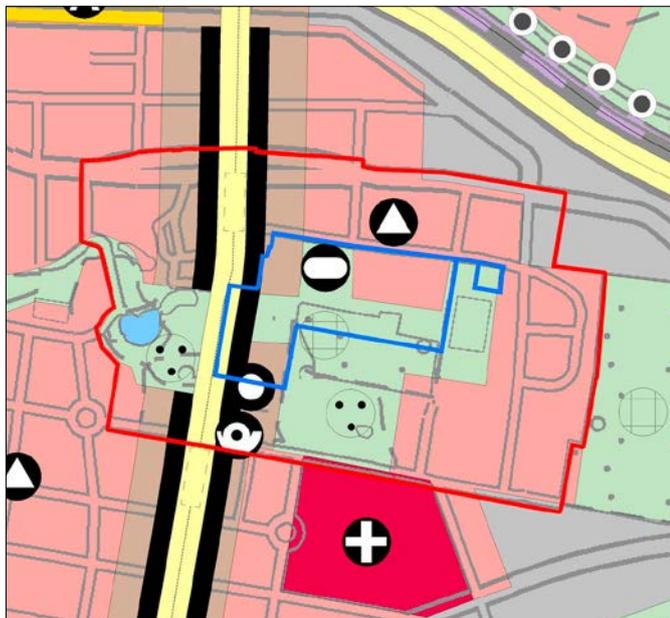
### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

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

Das Gebäude der 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. Die Polizei erhält einen Ersatzbau in der Götzestraße 36. Das Stadtbad wird in das neue Wohnquartier integriert. Dadurch werden die Flächenpotenziale für den Bau von Wohnungen an der Götzestraße geschaffen.

Mit der Rathuserweiterung 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. Im Zuge der Gebietsentwicklung sollen rund 130 neue Kitaplätze im Gebiet entstehen, um die aus dem Wohnungsneubau resultierenden Bedarfe zu decken und vorhandene Defizite zu beheben. Die



FNP-Ausschnitt Neue Mitte Tempelhof

Kitaplätze sollen wohnortnah, dezentral und nach Möglichkeit integriert in den Wohnungsneubau oder in bestehenden Einrichtungen untergebracht werden. Vorgesehen ist darüber hinaus die Errichtung einer neuen Jugend- und Freizeiteinrichtung. Neben dem Pfadfinderheim, das im Gebiet erhalten bleibt, wird damit das Angebot an sozialer Jugendarbeit für den Bezirk und das Quartier gestärkt.

Die denkmalgeschützten Parkanlagen werden aus Mitteln des BENE-Programms bzw. des Programms Nachhaltige Erneuerung saniert. Der städtebauliche Entwurf „Grüne Mitte Tempelhof“ sieht die Erweiterung des zentral gelegenen Grünraums vor.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Auf der Grundlage von ersten Fachkonzepten zu den Themen Landschaftsökologie, Energie und Regenwasserbewirtschaftung werden im Zuge der Bebauungsplanung vertiefende Untersuchungen durchgeführt. Ggf. notwendige Kompensationsmaßnahmen werden im Rahmen der Bebauungsplanverfahren ermittelt. Mit den Planungen zur Neuen Mitte Tempelhof werden unter anderem derzeit unbebaute Flächen in Anspruch genommen, deren Böden größtenteils eine mittlere Schutzwürdigkeit aufweisen. Die vielfältigen Parkanlagen sowie die Kleingartenanlage „Feldblume“, deren Böden eine sehr hohe Schutzwürdigkeit haben, bleiben erhalten und werden im Rahmen der Gebietsentwicklung verbessert. Zudem soll die akustische Qualität der Ruhe- und Erholungsräume gesichert beziehungsweise aufgewertet und für die Anwohnenden komfortabel zugänglich gemacht werden.

Die Regenwasserbewirtschaftung im Gebiet soll dezentral erfolgen. Ergebnis der Erstuntersuchung ist, dass dies grundsätzlich durchführbar ist. Die Umsetzungsmöglichkeiten werden im Zusammenhang mit den weiteren Planungen vertieft.

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 bereitet das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg die Ausschreibung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes für das Quartier vor. Die Entwicklung eines klimafreundlichen Stadtquartiers ist auch Ziel des Bebauungsplanverfahrens.

### 1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation

Bereits seit den vorbereitenden Untersuchungen findet eine intensive Beteiligung und laufende Information der Öffentlichkeit und vor Ort ansässiger Akteur:innen statt.

Auf der Grundlage wurde für die Erarbeitung eines städtebaulichen Konzepts das Format eines städtebaulichen kooperativen Werkstattverfahrens entwickelt, das zwischen Oktober 2019 und September 2020 – zuletzt mit Unterstützung digitaler Techniken – stattfand. Beim kooperativen Werkstattverfahren haben vier unterschiedliche Planungsteams parallel jeweils ein städtebauliches Konzept für das Gebiet erarbeitet. Die Öffentlichkeit erhielt 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. In insgesamt vier öffentlichen Werkstätten und begleitenden Ausstellungen hatten die Bürger:innen die Möglichkeit, ihre Anregungen einzubringen. Darüber hinaus haben interessierte Bürger:innen außerdem als Sprecher:innen der Öffentlichkeit auch die internen Sitzungen des Beratungsgremiums begleitet. Im Rahmen einer öffentlichen Gremiensitzung wurde im September 2020 der Entwurf des Teams Teleinternetcafe mit Treibhaus Landschaftsarchitektur durch ein unabhängiges Beratungsgremium ausgewählt. Der Entwurf dient als Grundlage für das Bebauungsplanverfahren sowie die weiteren hochbaulichen Planungen.

Für den Bebauungsplan 7-82b (Polizeidienststelle Götzstraße) wurde Anfang 2020 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 Baugesetzbuch durchgeführt. Die öffentliche Auslegung ist für Herbst/Winter 2021 vorgesehen. Im Rahmen des Städtebauförderprogramms Nachhaltige Erneuerung (bisher: Stadtumbau) wird jährlich in einer öffentlichen Informationsveranstaltung über anstehende und abgeschlossene Projekte berichtet. Aufgrund der Pandemie wurde im Jahr 2020 stattdessen eine Freiluftausstellung mit Informationen zum aktuellen Projektstand erarbeitet, die seit Dezember 2020 an verschiedenen Orten im Gebiet bzw. der Umgebung öffentlich im Außenraum zugänglich ist. 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 ein Informationsstand in der Bezirkszentralbibliothek. Auf der Projektwebseite wird umfassend informiert und aktuelle Informationen zusätzlich über einen Newsletter verschickt.

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Mit dem Abschluss des kooperativen Werkstattverfahrens ist ein weiterer Meilenstein für die Umsetzung der Neuen Mitte



Siegerentwurf von Teleinternetcafe Architektur und Urbanismus / Treibhaus Landschaftsarchitektur

Tempelhof erreicht. Auf der Grundlage des städtebaulichen Entwurfs von Teleinternetcafe und Treibhaus Landschaftsarchitektur werden im Bebauungsplanverfahren 7-82a verschiedene fachliche Fragestellungen, unter anderem hinsichtlich der Erschließung und der Unterbringung des ruhenden Verkehrs, der Freiräume, der Umwelt- und Naturschutzbelange bzw. Kompensationserfordernisse für die weitere Umsetzung geklärt. In diesem Zusammenhang wird auch die Sicherung der städtebaulichen und freiräumlichen Qualitäten thematisiert. Im Bebauungsplanverfahren 7-82a sind die frühzeitigen Beteiligungsschritte für das 2. Quartal 2021 vorgesehen. Der Abschluss des Bebauungsplanverfahrens soll Ende 2023/Anfang 2024 erfolgen.

Das durch Teilung des Bebauungsplans 7-82 seit 2019 separat geführte Bebauungsplanverfahren 7-82b für die Polizeidienststelle in der Götzstraße 36 wurde parallel zum kooperativen Werkstattverfahren begonnen, um für die Umsetzung der Maßnahme frühzeitig Planungsrecht zu schaffen und insgesamt eine zügige Gesamtentwicklung zu gewährleisten. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB soll im April 2021 stattfinden; die öffentliche Auslegung ist für Herbst/Winter 2021 vorgesehen, damit eine Festsetzung in 2022 erfolgen kann.

Das Polizeigebäude für den Abschnitt 44 und die bezirklichen Hochbauten (Kultur- und Bildungshaus sowie Rathuserweiterung) wurden im Jahr 2019 in die Investitionsplanung 2020-23 aufgenommen. Die Anforderungen an die Hochbauten werden gegenwärtig konkretisiert. Die Raum- und Bedarfsprogramme sollen im 2. Quartal 2021 zur Prüfung eingereicht werden. Der Beginn der baulichen Umsetzung der Hochbauten ist für die Jahre 2024/25 vorgesehen. Im Rahmen des Programms Nachhaltige Erneuerung wurden in 2020 das erste Projekt, die Sanierung des Spielplatzes im Franckepark, eröffnet und die Machbarkeitsstudie zur Nutzungsmischung des Stadtbads abgeschlossen bzw. weitere Projekte, wie die Erarbeitung eines Parkpflegewerks für die denkmalgeschützten Parkanlagen, auf den Weg gebracht. In 2021 wird die Errichtung eines Pavillons als Informations- und Beteiligungsmodul vor dem Rathaus Tempelhof vorbereitet.

### 1.9 Klärungsbedarf

Wesentliche Voraussetzung für die Realisierung des Wohnungsneubaus ab 2028 an der Götzstraße ist die Verlagerung der öffentlichen Hochbauten und demnach insbesondere eine zügige Hochbauplanung bzw. die Realisierung der öffentlichen Einrichtungen. Durch ein abgestimmtes, zügiges Bebauungsplanverfahren 7-82a werden hierfür erste Grundlagen gelegt. Im Hinblick auf den komplexen Planungsprozess und das anspruchsvolle Nutzungsprogramm mit einer Vielzahl an beteiligten Akteur:innen besteht ein hoher Abstimmungsaufwand. Dies betrifft neben den Vorhabenträger:innen der öffentlichen Einrichtungen auch die Integration der sozialen Infrastrukturen wie Kita und Senior:innen-Wohnen. Insbesondere die Integration des Stadtbads in den Wohnungsbau wird einen erhöhten Abstimmungs- und Planungsaufwand erfordern. Der Bebauungsplan 7-82a wird zudem die Grundlage für die künftige Grundstücksbildung und Vergabe der Grundstücke des Wohnungsneubaus bilden.

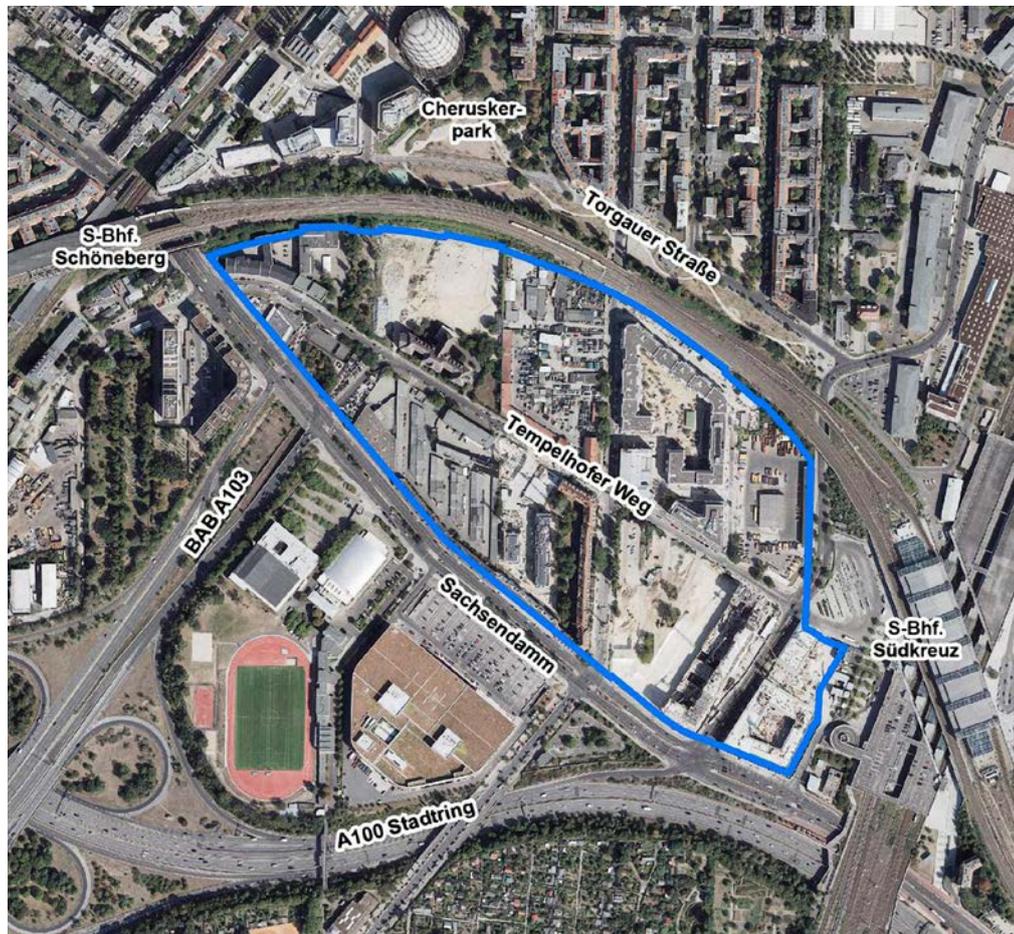
Um mit der Verlagerung der Polizeidienststelle den ersten Baustein der städtebaulichen Neuordnung umzusetzen, werden die Bebauungs- und Hochbauplanung intensiv betrieben. Eine zügige Festsetzung des Bebauungsplans 7-82b ist die Voraussetzung für die erforderliche Inanspruchnahme der bestehenden Kleingartenanlage Germania (insgesamt zehn Parzellen). Parallel sind die weiteren Schritte zwischen den beteiligten Akteur:innen zu klären. Dazu gehören insbesondere die Bereitstellung von Ersatzflächen sowie Entschädigungszahlungen für die betroffenen Kleingärtner:innen. Aufgrund der Pandemie haben sich Verzögerungen von einem halben Jahr bis ganzem Jahr ergeben, die in den oben genannten Zeitrahmen berücksichtigt sind.

Referat II W 22.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 14 | Schöneberger Linse

## Tempelhof-Schöneberg - Schöneberg



Luftbild Schöneberger Linse

**Flächengröße**  
22 ha

**Eigentumsverhältnisse**  
Gemischt (privat und landeseigen)

**Anzahl Wohneinheiten (WE)**  
Ca. 1.900

**Baubeginn**  
2018

**Flächennutzungsplan (FNP)**  
Gemischte Baufläche, gewerbliche Baufläche, Grünfläche

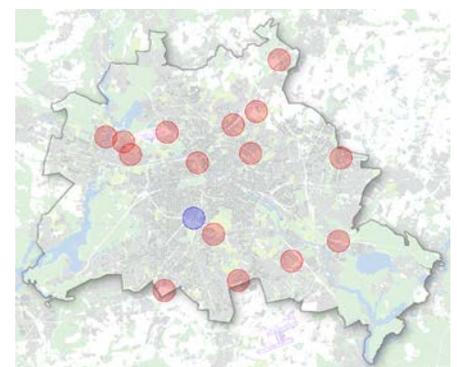
**Bebauungsplanverfahren**  
7-73 VE, 7-74, 7-75, 7-47, 7-81 VE (festgesetzt; Bezirk Tempelhof-Schöneberg), XI-231abc, XI-231 abb, XI-231 aba (im Verfahren; Bezirk Tempelhof-Schöneberg)

### 1.1 Stadträumliche Einordnung

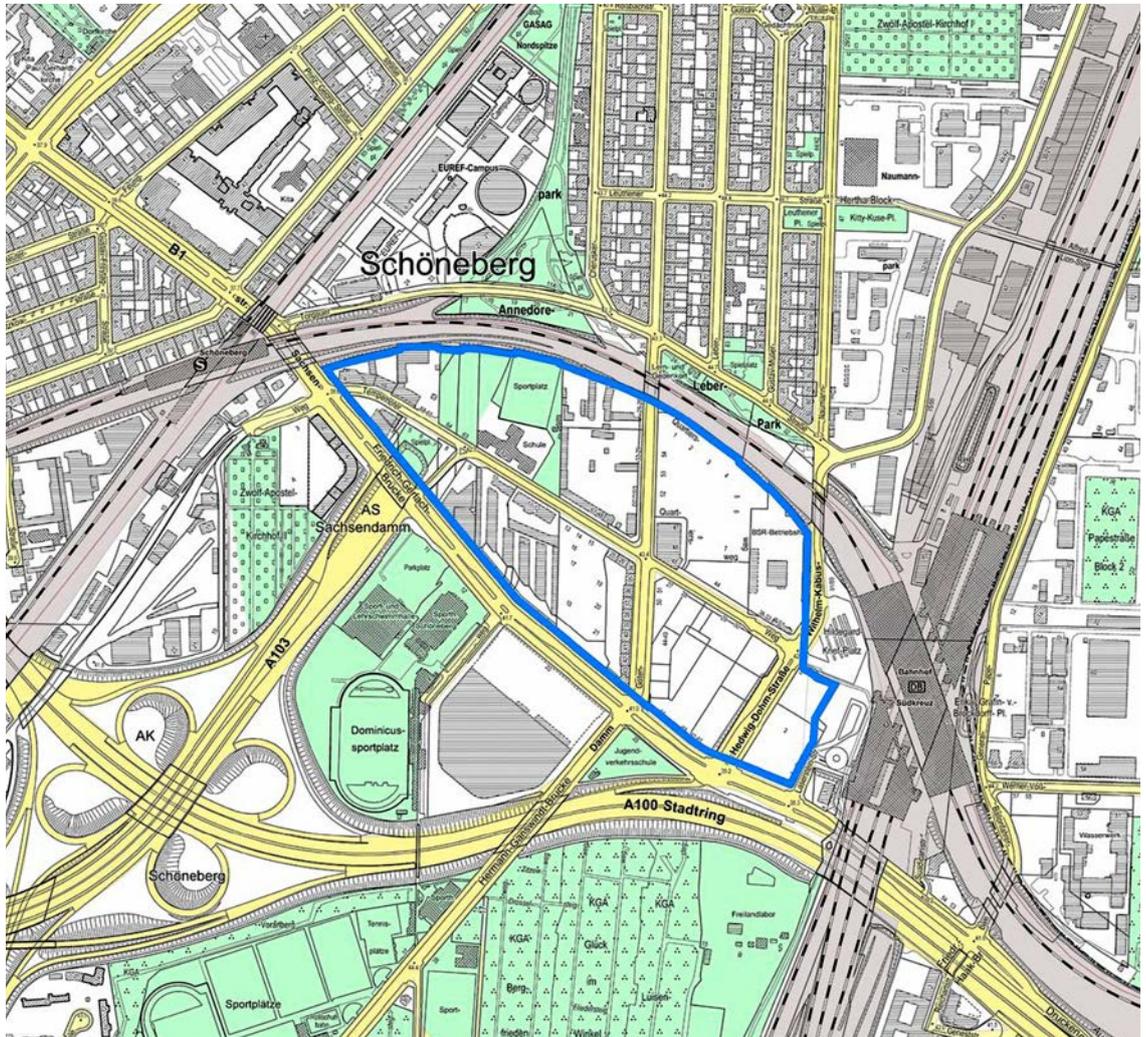
Das 22 ha große Gebiet befindet sich zwischen dem Bahnhof Südkreuz und dem S-Bahnhof Schöneberg und wird nordöstlich und südwestlich jeweils durch die Verkehrsstrassen der Ringbahn/Anhalter und Dresdener Bahn und des Sachsendamms städtebaulich als Quartier eingegrenzt. Es ist durch eine verkehrlich privilegierte Lage am Bahnknoten Südkreuz und die direkte Autobahnanbindung an den Stadtring A 100 und die A 103 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 der Ella-Barowsky-Straße (bis Februar 2021 unter dem Namen Tempelhofer Weg bekannt) 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



Übersicht Neue Stadtquartiere



Lageplan Schöneberger Linse in Berlin Tempelhof-Schöneberg

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, weitere 340 Wohneinheiten sind seit 2020 im Bau oder bereits fertiggestellt. Darüber hinaus besteht ein weiteres Potenzial von ca. 560 Wohneinheiten.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

Wohnungspolitische Ziele werden in den Bebauungsplanverfahren abgesichert und in den zahlreichen Wohnungsbauprojekten vor Ort realisiert. Eine besondere Rolle kommt dem landeseigenen Baufeld 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:innen 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, sodass ein Anteil mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraums abgesichert wird.

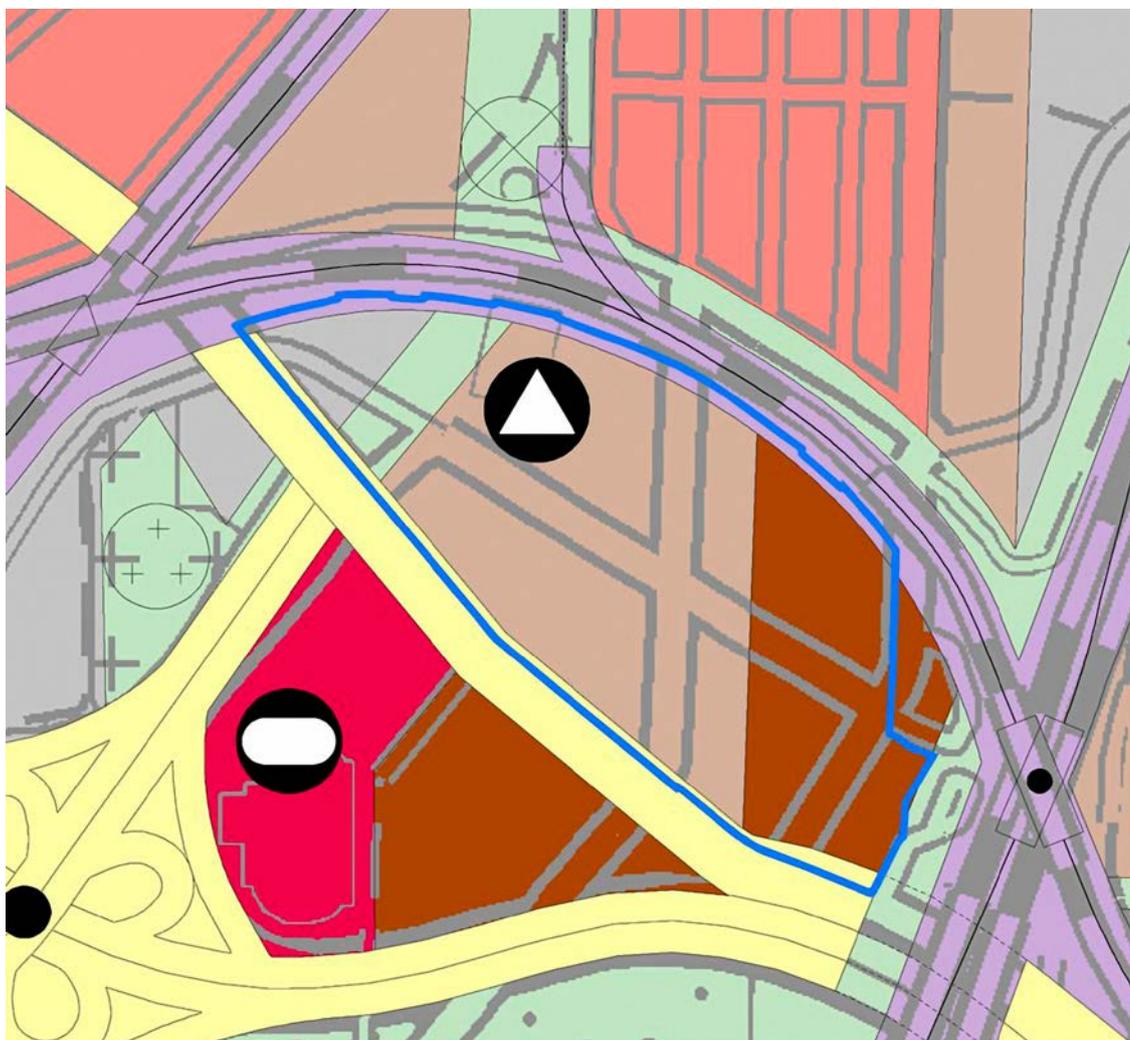
### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Das neue Stadtquartier ist über den Bahnhof Südkreuz an den Fern- und Regionalverkehr und über die S-Bahnhöfe Südkreuz und Schöneberg an die S-Bahn angebunden. Straßenseitig ist die Erschließung über den Sachsendamm und die A 100/ A 103 sichergestellt. Des Weiteren ist das Gebiet an den Radfernweg Berlin-Leipzig sowie an das ÖPNV-Busliniennetz angeschlossen.

Mit dem Ausbau der Ella-Barowsky-Straße zu einer als Allee angelegten fußgängerfreundlichen Stadtstraße mit angelagerten Stadtplätzen und neuen Radverkehrsanlagen sowie die Ergänzung des öffentlichen Wegenetzes durch blockinterne öffentlich nutzbare Räume erfolgt eine Stärkung der fuß- und radverkehrsmäßigen Erschließung und Aufenthaltsqualität im Gebiet.

### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Im Zuge der Quartiersentwicklung wird die Teske-Grundschule reaktiviert und erweitert sowie durch Sport- und Spielflächen ergänzt. In den Baufeldern 2/3 sowie 5 wurden mit den Wohnungsbauvorhaben Kindertagesstätten errichtet (im städtebaulichen Vertrag gesichert). Aufgrund der aktuellen Pandemie sind hier andere Nutzungen wie Büroflächen und Praxen derzeit untergebracht. Im Baufeld 5 sind im Erdgeschoss Flächen für Einzelhandel vorgesehen (im städtebaulichen Vertrag gesichert). Im Baufeld 2/3 sind Flächen für öffentlich-



FNP-Ausschnitt Schöneberger Linse

keitswirksame Nutzungen und soziale Einrichtungen in den dem Platz zugewandten Erdgeschosszonen vorgesehen und über die Konzeptverfahren gesichert.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

Die Klärung der erforderlichen Eingriffs- und Ausgleichsregelungen und der immissionsschutzrechtlichen sowie wasserwirtschaftlichen Anforderungen erfolgt bzw. erfolgte im Zuge der Bebauungsplanverfahren. Durch ein Energie- und Mobilitätskonzept sollen die Potenziale für eine baufeldübergreifende gemeinsame Energie-, Wärme-, und ggf. auch Kälterzeugung sowie neue Mobilitätsangebote im Quartier ermittelt werden. Für das Regenwassermanagement wurde für das gesamte Stadtquartier ein alle B-Planflächen umfassendes Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung erarbeitet.

### 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. Im Zuge der Bebauungsplanverfahren fanden und finden die gesetzlich verankerten Öffentlichkeitsbeteiligungen gemäß § 3 (1) und § 3 (2) BauGB statt.

### 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.

Die Bebauungspläne der 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) sind festgesetzt. Die Bauvorhaben sind weit fortgeschritten bzw. bereits realisiert. Für das Baufeld 4 (BSR Standort) erfolgt die planungsrechtliche Sicherung eines Kerngebietes über den B-Plan XI-231abb.

### 1.9 Klärungsbedarf

Für das Baufeld 6 sind weitergehende Gespräche mit dem Eigentümer zu einer konkreten Entwicklungsabsicht fortgeschritten. Hier soll eine Entwicklung in Anlehnung an die Nachbarbebauung entstehen (VE-Plan). Mit der Entwicklung der bisherigen und verbleibenden Potenzialflächen wurde bestehendes Kleingewerbe verdrängt. Es fehlen adäquate Verlagerungsstandorte für Kleingewerbe als wichtiger Belang WiFö an Erhaltung günstiger Gewerbeflächen.



Rahmenplan Schöneberger Linse, Stand 06/2018

Für die Aktivierung des weiteren Wohnungsbaupotenzials auf der Teilfläche des Baufeldes 8 bestehen weiterhin keine Entwicklungsabsichten seitens der Eigentümer.

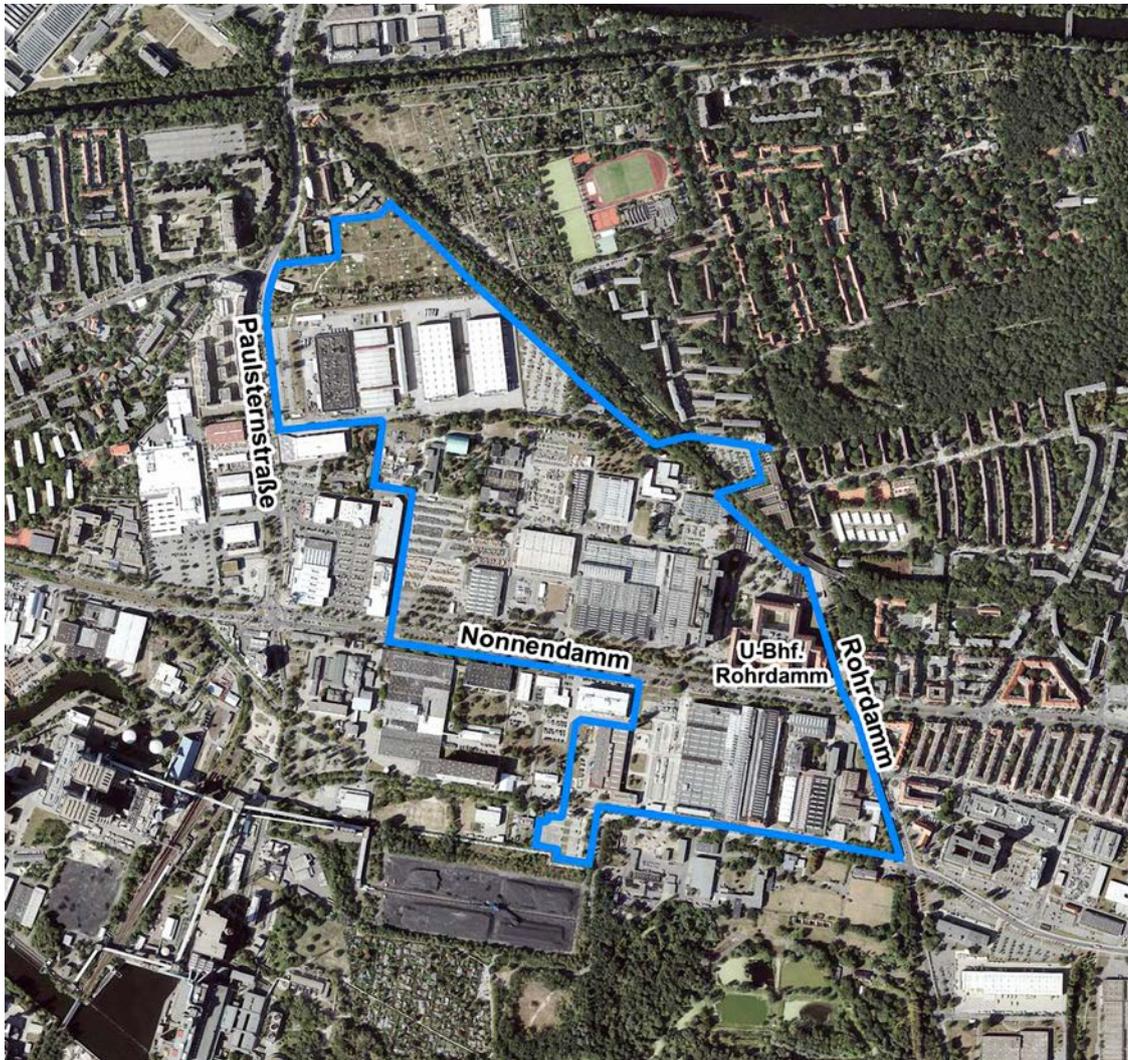
Klärungsbedarf besteht auch hinsichtlich der Grunderwerbskosten zum Ausbau der Ella-Barowsky-Straße (südlich für den Bereich des Bebauungsplans XI-231abc), da die Eigentümer der betreffenden Teilgrundstücke nicht an der Umgestaltung der Straße interessiert sind.

WBL 20.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 15 | Siemensstadt<sup>2</sup>

## Spandau - Siemensstadt



Luftbild Siemensstadt

### Flächengröße

Ca. 76 ha

### Eigentumsverhältnisse

Überwiegend privat (hauptsächlich Siemens) und geringe Anteile landeseigener Flächen

### Anzahl Wohneinheiten (WE)

Ca. 2.750

### Baubeginn

Voraussichtlich 2022

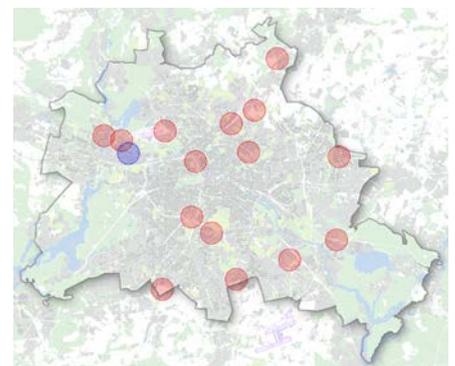
### Flächennutzungsplan (FNP)

Für Teilbereiche des Projektareals läuft seit September 2019 die Flächennutzungsplanänderung „Nonnendammallee - Rohrdamm - Paulsternstraße / Siemens Innovations-Campus (08/19): Ein Teilbereich der bisher gewerblichen Baufläche soll zukünftig als gemischte Bauflächen (M2) und die Fläche der ehemaligen Arbeitnehnergärten der Firma Siemens (bisher Grünfläche) soll als Wohnbaufläche (W2) dargestellt werden. Die weiteren Teilbereiche des traditionsrei-

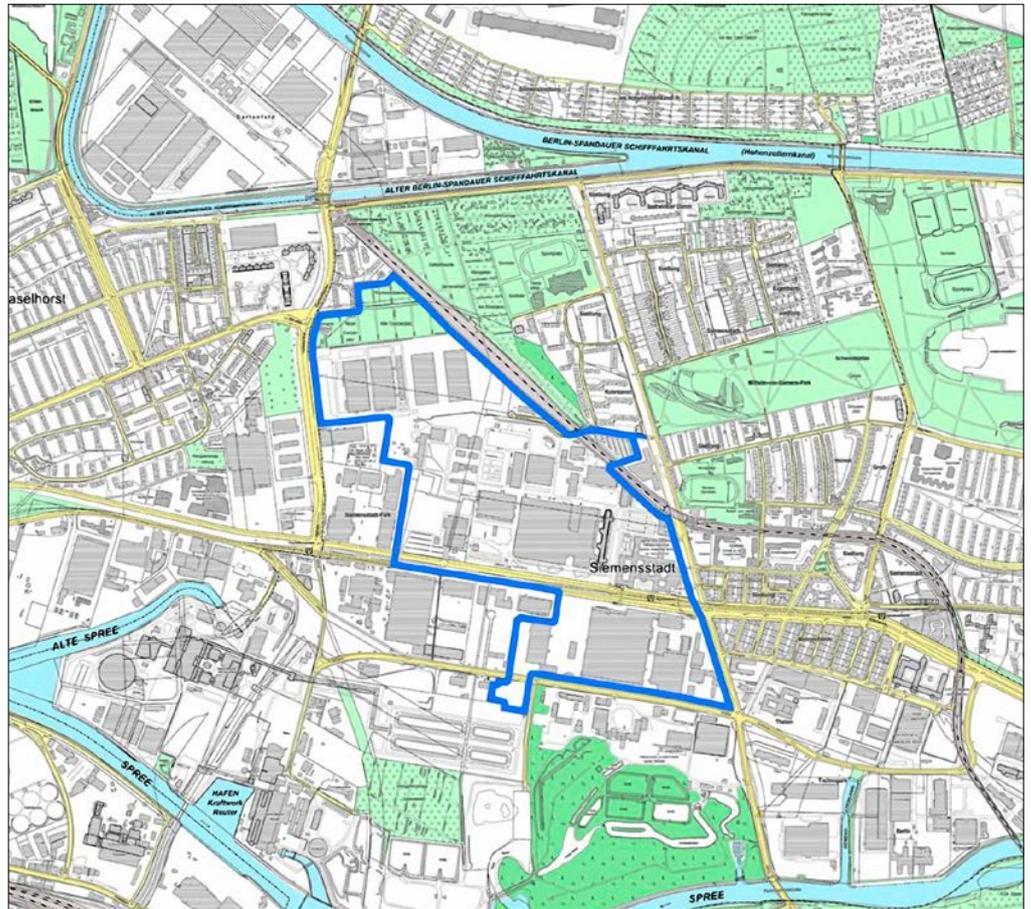
chen Produktionsstandortes bleiben als gewerbliche Baufläche erhalten. Die Auslegung der Flächennutzungsplanänderung erfolgte im November 2020. Der Senat von Berlin hat die Änderung „Nonnendammallee - Rohrdamm - Paulsternstraße / Siemens Innovations-Campus (08/19) im Bezirk Spandau“ am 23.03.2021 beschlossen.

### 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 (Siemensstadt<sup>2</sup>) wurde am 20.12.2019 gefasst und im Oktober 2020 fand die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und Träger öffentlicher Belange statt. Für einen ersten Teilbebauungsplan zur Umsetzung der ersten Hochbauvorhaben von Siemens ist der Teilungsbeschluss für das 2. Quartal 2021 vorbereitet.



Übersicht Neue Stadtquartiere



Lageplan Siemensstadt<sup>2</sup>

### 1.1 Stadträumliche Einordnung

Das Plangebiet liegt im Bezirk Spandau und bildet historisch 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 bis in die 1930er-Jahre realisierte Werksiedlungen im Umfeld. Der nördliche Teil des Plangebietes befindet sich bis zur „Straße am Schaltwerk“ in der Schutzzone III B des Wasserschutzgebietes Tegel. Südlich des Geländes der Siemensstadt befindet sich das Wasserwerk Jungfernheide sowie das Kraftwerk Reuter im Südwesten.

Die Siemensstadt befindet sich heute in einem Schwerpunkt- raum, 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<sup>2</sup>. Darüber hinaus wird derzeit eine Vielzahl weiterer Wohnungsbauprojekte in Spandau realisiert.

### 1.2 Städtebauliche Zielsetzungen und Qualitäten

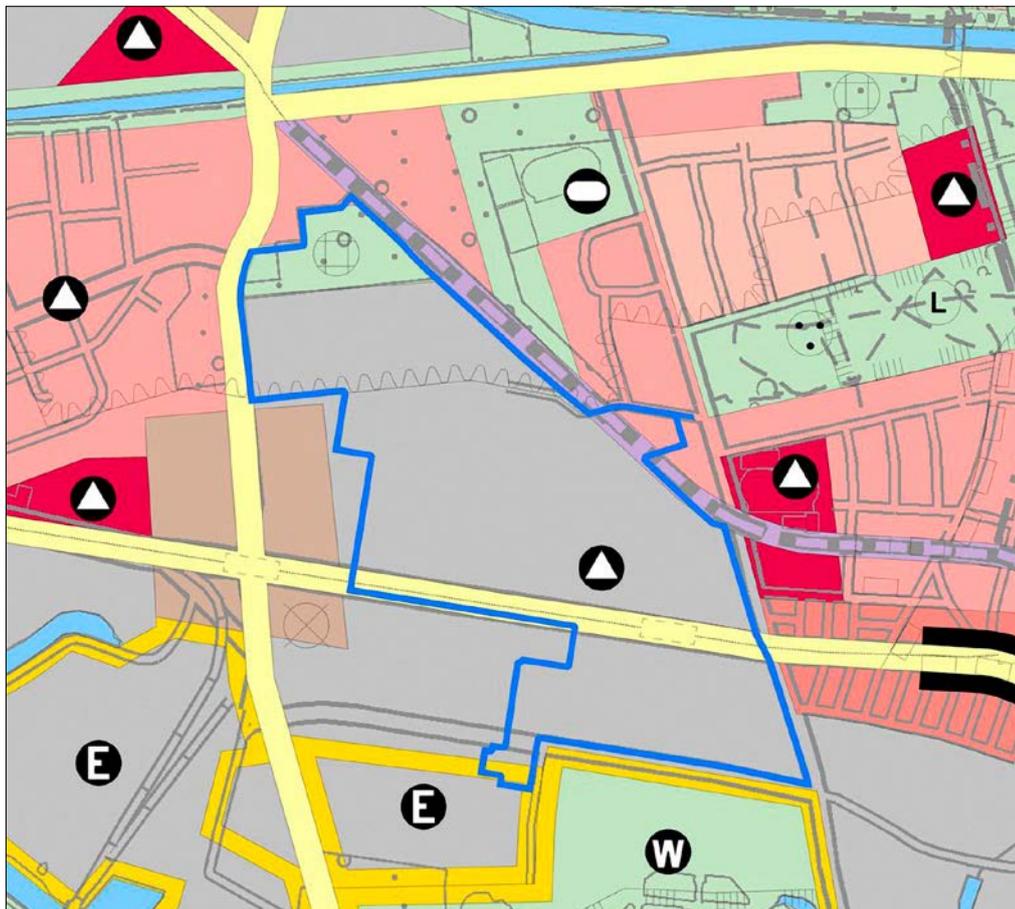
Der derzeit noch mit einem Zaun abgegrenzte Produktionsstandort der Firma Siemens soll zukünftig mit der umgebenden Stadt vernetzt und für die Stadtgesellschaft zugänglich werden. Ziel ist die Entwicklung eines gemischt genutzten Quartiers der kurzen Wege, in dem gewohnt, geforscht und

gearbeitet werden soll. Neben Büroarbeitsplätzen wird hier auch zukünftig Produktion stattfinden. Ebenfalls vorgesehen in der Programmierung des Quartiers sind soziale Infrastrukturen und Nahversorgungseinrichtungen. Der im Januar 2020 gekürzte Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs wurde zu einem städtebaulichen Strukturkonzept weiterentwickelt. Dieses wurde in einen städtebaulichen Rahmenplan übersetzt, in dem unter anderem die räumliche Verteilung und die Arten der baulichen Nutzung, Freiräume, die Erschließung sowie städtebauliche Anforderungen beschrieben werden. Die Belange des Denkmalschutzes werden bei der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt.

Durch den geplanten Bau des neuen Stadtquartiers Siemensstadt<sup>2</sup> wird im Nordwesten Berlins ein Beitrag zur Deckung des Bedarfs an neuen Wohnungen geleistet. Bei der Errichtung von Wohnbauten sind Maßnahmen zum Lärmschutz insbesondere entlang von Verkehrslärm erzeugenden Trassen sowie gegenüber Gewerbelärm 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<sup>2</sup> soll der Bau von rund 2.750 Wohnungen ermöglicht werden. Zur Herstellung der planungsrechtlichen Genehmigungsfähigkeit ist die Änderung des bestehenden Planungsrechts notwendig, das je nach Projektanforderungen voraussichtlich in Teilbebauungsplänen umgesetzt werden wird. Durch den Bebauungsplan



FNP-Ausschnitt Siemensstadt<sup>2</sup>

5-123, dessen Aufstellung im Dezember 2019 beschlossen wurde, soll unter anderem sichergestellt werden, dass auf 30 % der Geschossfläche förderfähige 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 Arealen dienen die Paulsternstraße bzw. weiter im Norden dann die Gartenfelder Straße der Erschließung durch den Kfz-Verkehr. Die Paulsternstraße soll nach Süden zum Spandauer Damm verlängert werden, um die Anbindung an die südlich der Spree liegenden Ortsteile zu verbessern. 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 Bewohner:innen aus den Wohnungsbauprojekten in der Umgebung und durch die Siemensstadt<sup>2</sup> 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 Hakenfelde 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.

Zudem wird die Grundlagenuntersuchung der Straßenbahnneubaustrecke im Korridor zwischen Urban Tech Republic und Rathaus Spandau vorbereitet.

#### 1.5 Soziale Infrastruktur und Grünräume

Im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs waren Flächen für eine Vielzahl sozialer Infrastruktureinrichtungen in den Entwürfen nachzuweisen, die nunmehr auch im Strukturkonzept von Ortner & Ortner verortet sind. 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 rund 300 Plätze in Kindertagesstätten vorzusehen. In Ergänzung zu den Anforderungen nach Baulandmodell sind eine Jugendfreizeitstätte, ein Standort für den regionalen sozialpädagogischen Dienst des Jugendamtes, ein Senior:innen-Club, 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 soll 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 wohnungsnahen Grünflächen in einer Größe von rund 3,3 ha (das entspricht 6 m<sup>2</sup>/pro Einwohner:in) sowie drei öffentliche Spielplätze mit insgesamt rund 6.000 m<sup>2</sup> (das entspricht 1 m<sup>2</sup>/pro Einwohner:in) für die Wohnbauflächen nachzuweisen.

### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

In der Auslobung des städtebaulichen Wettbewerbs wurden Aussagen zu ökologischen Zielen definiert, die im Rahmenplan Siemensstadt<sup>2</sup> fortgeschrieben und im Zuge der 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 unter Berücksichtigung des Grundwasserschutzes), 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 – Bürger:innen-Information 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 bis 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
- Oktober 2020 – Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
- Oktober 2020 – Online-Beteiligung auf [mein.berlin.de](http://mein.berlin.de) in Verbindung mit einer Online-Veranstaltung am 27.10.2020 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

- November 2020 – Auslegung der Änderung des Flächennutzungsplans durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen
- März 2021 – Im Rahmen eines von Siemens ausgelobten Namenswettbewerbes wird das Projekt in Siemensstadt<sup>2</sup> umbenannt.
- Der Beteiligungsprozess wird qualifiziert 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 in einen Rahmenplan Siemensstadt<sup>2</sup> überführt, der als Grundlage und Leitlinie für die weitere verbindliche Bauleitplanung dienen soll. Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan 5-123 wurde im Dezember 2019 gefasst. Die frühzeitige Beteiligung von Öffentlichkeit und Behörden zum Bebauungsplanverfahren hat auf Grundlage des genannten Rahmenplans im Oktober 2020 stattgefunden.

Bis zur Sommerpause 2021 und vor Ende der Legislaturperiode soll der Rahmenplan durch den Senat beschlossen und ein Rahmenvertrag zwischen dem Land Berlin und Siemens unterzeichnet werden. Beide Instrumente dienen jeweils der langfristigen Sicherung von städtebaulichen und planerischen Zielen, die das Gesamtgebiet betreffen. Die weitere Baurechtschaffung wird in Teilbebauungsplänen erfolgen, für die jeweils städtebauliche Verträge bis zum Zeitpunkt der öffentlichen Auslegung zur Unterschrift gebracht werden. Für einen ersten Teilbebauungsplan zur Realisierung der ersten Büroneubauten von Siemens sollte im Mai 2021 der Teilungsbeschluss gefasst werden und im 1. Quartal 2022 die öffentliche Auslegung erfolgen. Für den nördlichen Projektbereich soll ebenfalls noch in 2021 der Teilbebauungsplan weitergeführt werden. Ziel für die gesamte Maßnahme ist ein Projektabschluss in Teilschritten bis 2035.

### 1.9 Klärungsbedarf

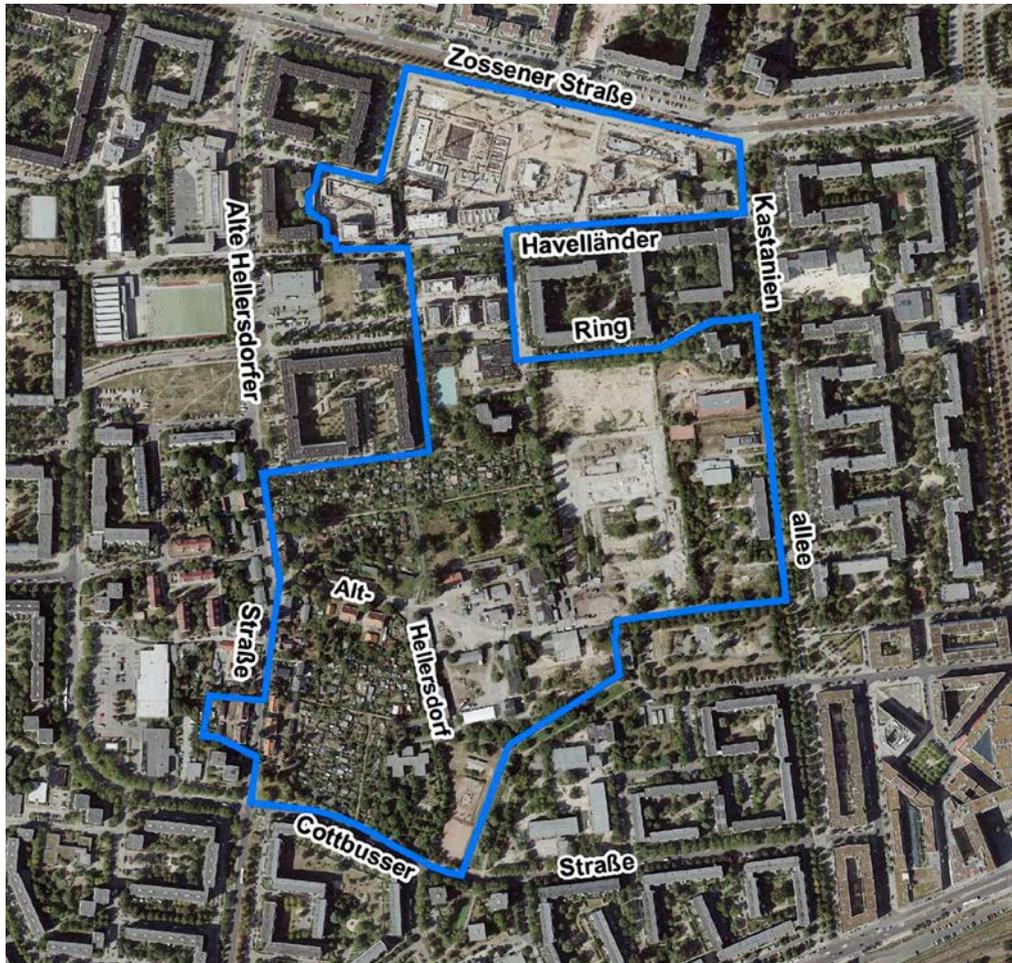
Seit der Entscheidung des städtebaulichen Wettbewerbs im Januar 2020 wurden die weiteren Schritte zur Umsetzung in Abstimmung mit Siemens definiert. Derzeit befindet sich eine Vielzahl komplexer Klärungen zwischen den Fachverwaltungen und dem Vorhabenträger in Arbeit. Im Zuge der Verhandlung des Rahmenvertrages, der bis Juli 2021 zur Unterschrift gebracht wurde, werden wesentliche Konfliktpunkte zwischen den Vertragsparteien Siemens und dem Land Berlin geklärt.

Referat II A 20.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn

# 16 | Stadtgut Hellersdorf

Marzahn-Hellersdorf - Hellersdorf-Nord



Luftbild Stadtgut Hellersdorf

**Flächengröße**  
Ca. 30 ha

**Eigentumsverhältnisse**  
Größtenteils GESOBAU AG (landes-eigen), Land Berlin, Privateigentümer

**Anzahl Wohneinheiten (WE)**  
Ca. 1.500

**Baubeginn**  
2020

**Flächennutzungsplan (FNP)**  
Wohnbaufläche W2, Gemischte Bau-fläche M2, Grünfläche

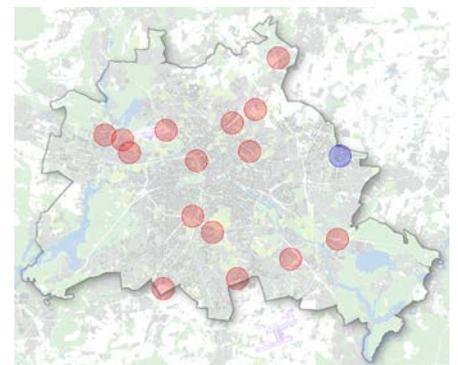
**Bebauungsplanverfahren**  
10-44 und 10-45 / Bezirk Marzahn-Hellersdorf

## 1.1 Stadträumliche Einordnung

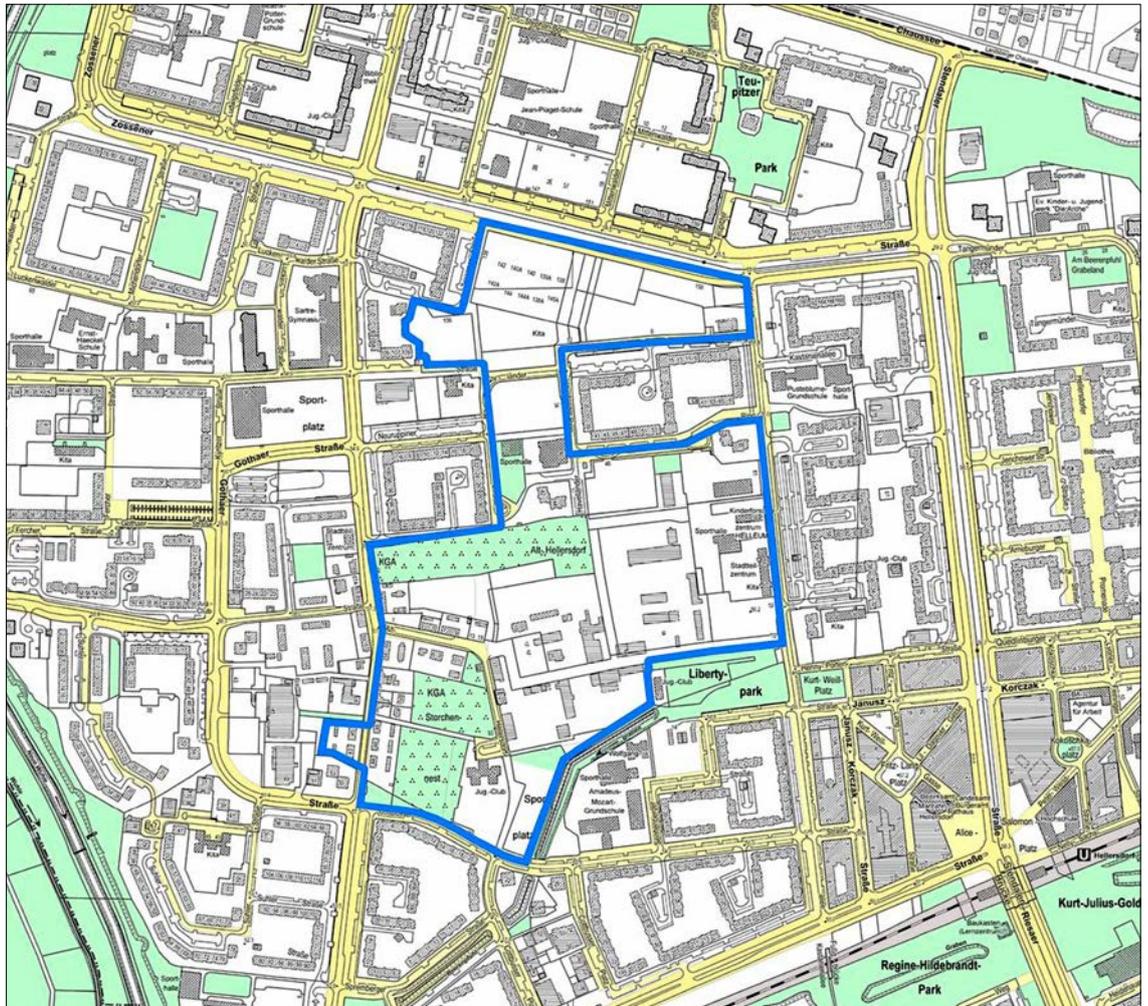
Das Areal des ehemaligen Rieselfeldgutes liegt im Norden des Bezirks Marzahn-Hellersdorf im Stadtteil Hellersdorf-Nord, unmittelbar nordwestlich des Zentrums „Helle Mitte“. In den 1980er-Jahren wurde die Gutsanlage zusammen mit der Siedlung Alt-Hellersdorf durch die Großsiedlung mit rund 44.000 Wohnungen 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.



Übersicht Neue Stadtquartiere



Lageplan Stadtgut Hellersdorf

Die Struktur des Gutes Hellersdorf und das historisch gewachsene Ensemble prägen den städtebaulichen Charakter des Gebiets und tragen wesentlich zur Identifikation der Einwohner:innen 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 Entwicklungsziele werden eine Nord-Süd-Gründurchwegung und eine Grünverbindung zum Landschaftsraum Wuhletal gesichert.

### 1.3 Wohnungspolitische Ziele

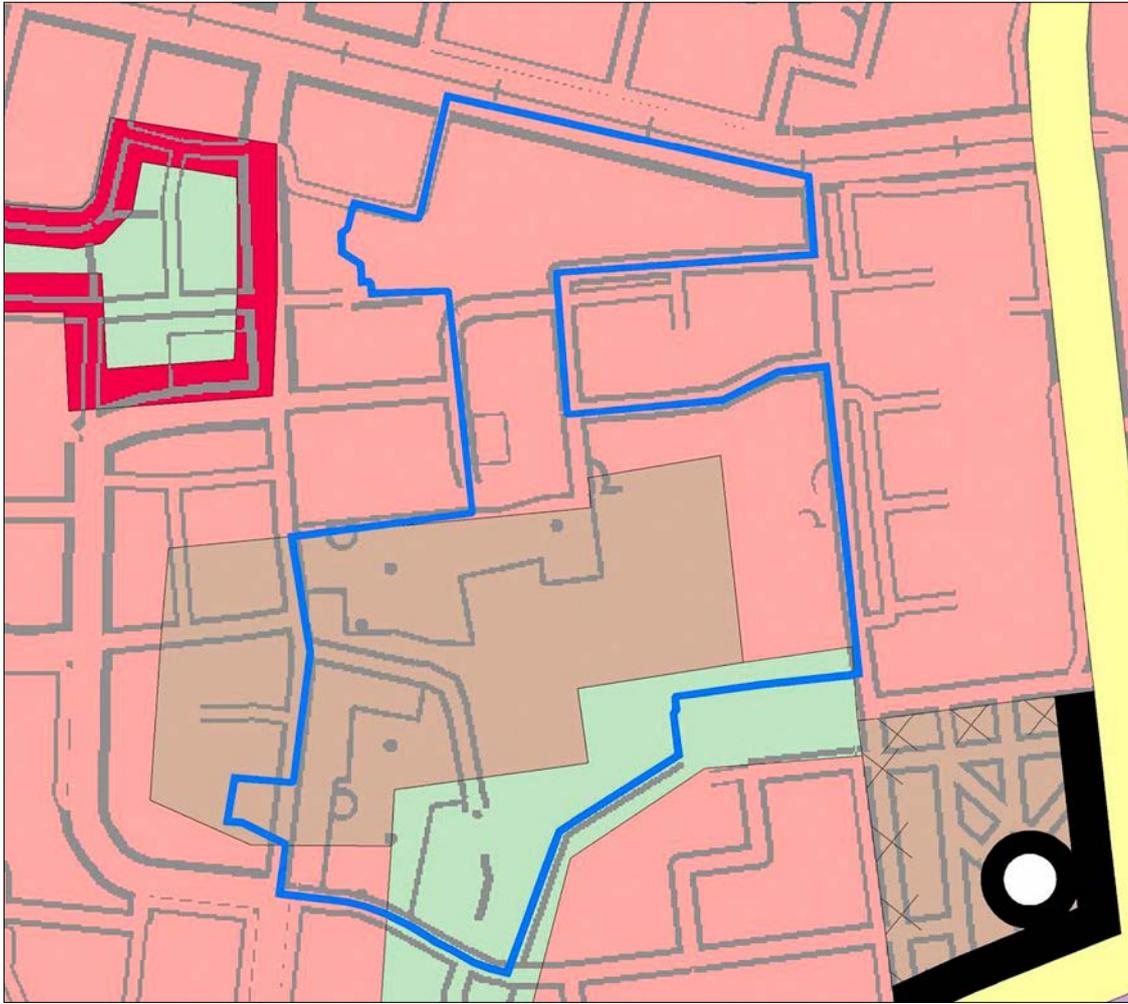
Mit dem Vorhaben wird der Bau von ca. 1.500 Wohnungen ermöglicht. Durch die Bebauungspläne wird ein Anteil förderfähiger Wohnungen planungsrechtlich gesichert. Entsprechende Mietpreis- und Belegungsbindungen sind in städtebaulichen Verträgen mit der GESOBAU AG vereinbart. In die entstehende Wohnbebauung wird eine Unterkunft für geflüchtete Menschen integriert.

### 1.4 Verkehrliche Erschließung

Über die in der Zossener Straße verlaufenden Straßenbahnlinien 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 Parksuchverkehr 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



FNP-Ausschnitt Stadtgut Hellersdorf

in das Quartier integriert. Hierzu zählen bspw. eine Jugendfreizeiteinrichtung des Trägers Kids & Co, das „Haus an der Kastanienallee“ mit familienfördernden und unterstützenden Projekten, einer Tagesgruppe, dem Stadtteilzentrum der AWO sowie dem SOS-Familienzentrum. Einen weiteren sozialen Baustein bietet das Kinderforschungszentrum Helleum als innovativer Lernort naturwissenschaftlicher 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 Grünpotenzial 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.

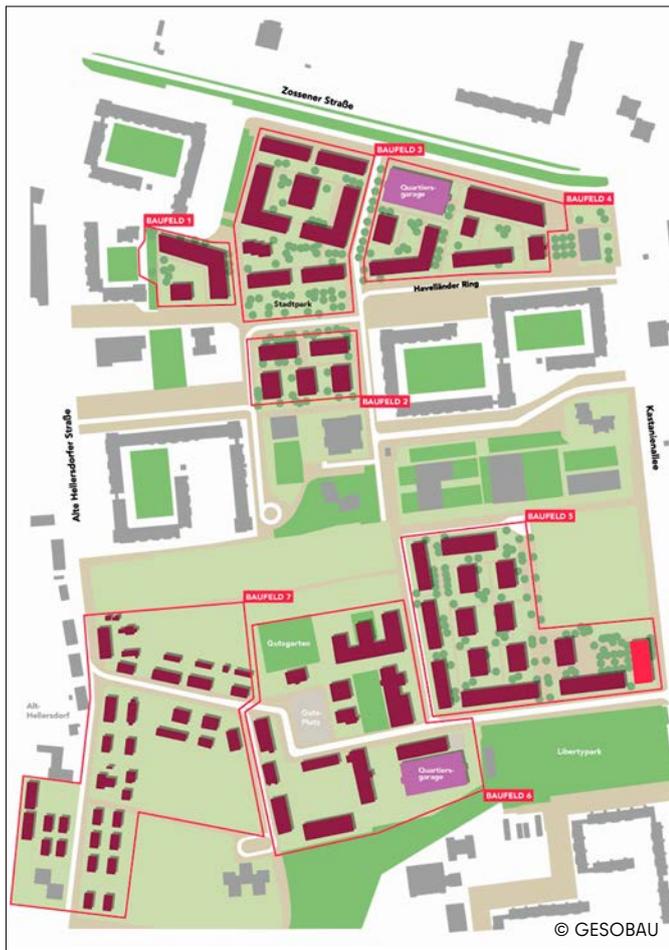
### 1.6 Ökologische Zielsetzungen und Qualitäten

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 Gutes 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 Regenwassernetz abgegeben werden. Auch die öffentlichen Flächen



Baufelder Stadtgut Hellersdorf

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 das Schadenspotenzial 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. Zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung vor den Lärmemissionen der Quartiersgaragen werden die lärmbelasteten Fassaden sowie die Garagenteile schallabsorbierend ausgeführt.

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. Im Quartier erfolgt die Errichtung einer Skateanlage innerhalb

einer öffentlichen Grünfläche. Bei Planung dieser Anlage am neuen Standort werden bauliche Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt.

### 1.7 Öffentlichkeitsbeteiligung / Partizipation

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

- 14. April 2018 - Informationsveranstaltung für Anwohner:innen 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 Anwohner:innen anlässlich der Offenlage des Bebauungsplans 10-45
- 7. November 2019 - Quartiersinfoabend für Anwohner:innen
- Der Beteiligungsprozess wird projektbezogen fortgesetzt.

### 1.8 Arbeitsstand und Zeitplan

Der Bebauungsplan 10-44 ist seit September 2019, der Bebauungsplan 10-45 seit Juli 2020 festgesetzt. Der Baubeginn erfolgte im Jahr 2020.

### 1.9 Klärungsbedarf

Derzeit besteht kein weiterer Klärungsbedarf.

WBL 20.04.2021

Alle Karten, Luftbilder und Pläne, soweit nicht anders angegeben: © SenStadtWohn