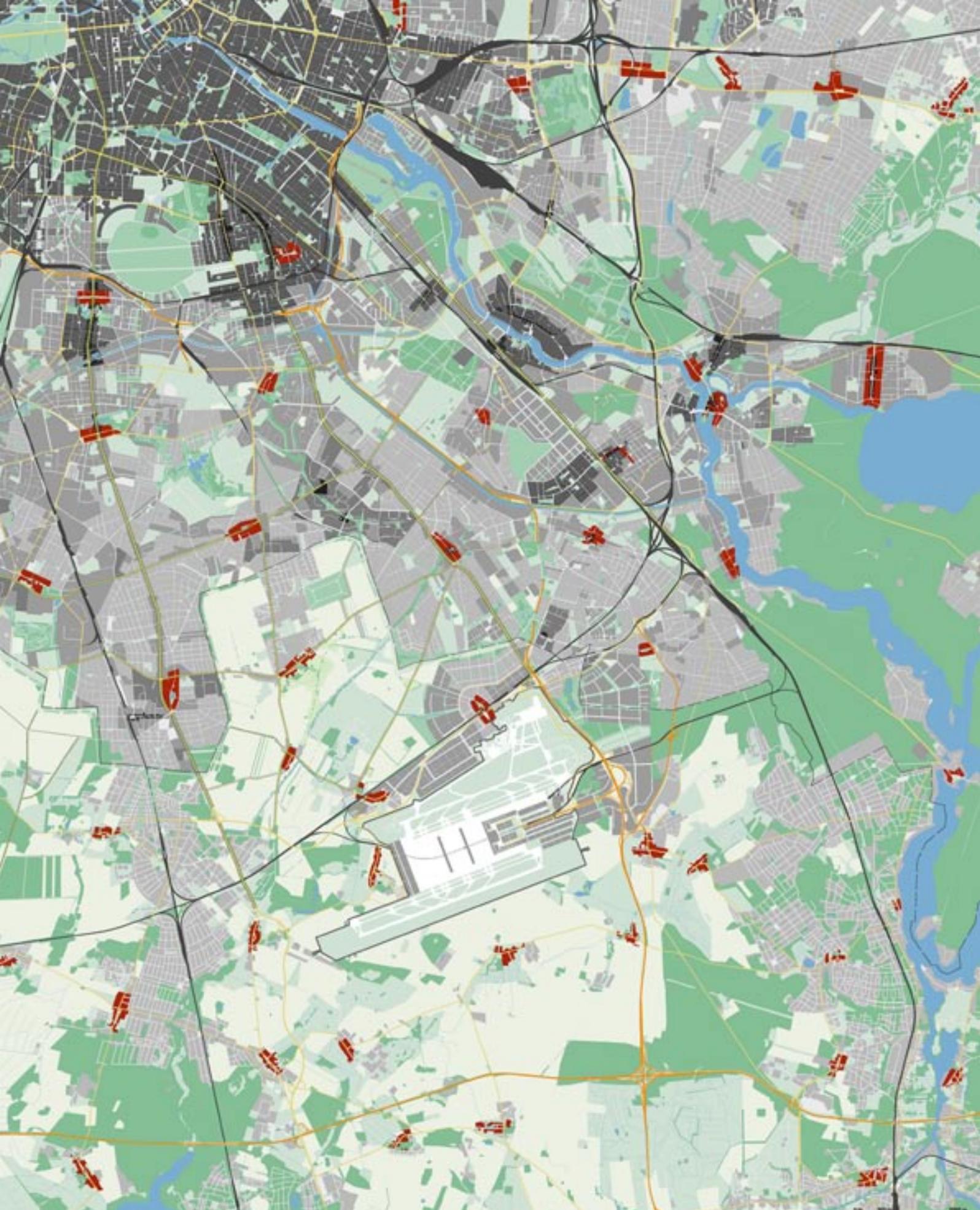


Planwerk Südostraum Berlin

Entwicklung zwischen Innenstadt und BBI



Siedlungsstruktur

-  Innenstadtraum Berlin, Städtische Kernräume
-  Eigenheim-Wohnsiedlungsbereiche
-  Vorstädtische Siedlungsbereiche, Misch- und Gewerbegebiete
-  Vorindustrielle Kerne, Dorfkerne, Altstadt Köpenick
-  Großsiedlungsbereiche
-  Einzelhandelskonzentration

Freiraum

-  öffentliche Parkanlagen
-  Felder, Wiesen
-  Raumprägende Gehölze, Wald
-  Wasserflächen
-  Zweckbestimmte Grünflächen

Verkehr

-  Autobahn und wichtige Hauptverkehrsstraßen
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Bahnhöfen

Planwerk Südostraum Berlin

Leitbilder, Konzepte, Strategien



**Senatsverwaltung
für Stadtentwicklung**

Herausgeber

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Kommunikation
Württembergische Straße 6
10707 Berlin
www.stadtentwicklung.berlin.de

Inhalte und Bearbeitung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung I: Stadt- und Freiraumplanung
Reiner Nagel

Referat I B
Flächennutzungsplanung und Stadtplanerische Konzepte
Michael Künzel
Frank Wolter
Sibylle Guthier-Burchard
Britta Roesrath

Referat I E
Naturschutz, Landschaftsplanung und Forstwesen
Holle Thierfelder

in Zusammenarbeit mit

Machleidt + Partner
Büro für Städtebau, Berlin
Juliane Schonauer
Benjamin Wille
www.machleidt.de

bgmr
Landschaftsarchitekten, Berlin
Dr. Carlo Becker,
Till Bacherer
www.bgmr.de

Computerkartographie

Benjamin Wille
Till Bacherer
bit-better Till Warmbold

Layout

Machleidt + Partner,
Büro für Städtebau, Berlin

Druck

Ratzlow Druck
Schlesische Straße 27, 10997 Berlin

Vertrieb

Kulturbuch-Verlag GmbH
Sprosserweg 3, 12351 Berlin
kbvinfo@kulturbuch-verlag.de

ISBN 978-3-88961-053-9

Schutzgebühr 8,00 €

Berlin, Juni 2009

4	Vorwort Senatorin
5	Vorwort Bezirksstadträte
6	Aufgabe des Planwerks
9	1 Strategieraum Berlin Südost
14	2 Raumstruktur und Entwicklungsaufgabe
18	3 Leitlinien
22	4 Teilräumliche Leitbilder und Entwicklungsstrategien
22	Spreeraum
25	Teltowkanal
26	Tempelhof Neukölln Treptow
32	Adlershof
36	Flughafenumfeld BBI
38	Stadt Land Flughafen
40	Schlussbetrachtung
40	Quellenangabe Bildnachweis

Planverzeichnis

Umschlag innen	Leitbildorientierung
8	Strukturbild mit Handlungsräumen und -schwerpunkten
Heftmitte	Leitbild
27	Teilräumliches Leitbild Tempelhof/Neukölln/Treptow
29	Nutzungsprofil Tempelhof/Neukölln/Treptow
30	Maßnahmen und Strategien Tempelhof/Neukölln/Treptow
33	Teilräumliches Leitbild Adlershof
34	Nutzungsprofil Adlershof
35	Maßnahmen und Strategien Adlershof
37	Masterplan Gateway BBI



Vorwort zum Planwerk Südostraum Berlin – Entwicklungsraum zwischen Innenstadt und Flughafen BBI

Berlin hat sich seit der Wiedervereinigung rasant verändert. Der Berliner Südostraum ist von diesem Wandel ganz besonders betroffen. Im Korridor zwischen Innenstadt und zukünftigem Flughafen entsteht aus Quartieren alter Industrie, ehemaligen Grenzgebieten und Brachflächen ein bedeutender Zukunftsraum der Stadt mit vielfältigen Entwicklungsperspektiven.

Wesentlicher Entwicklungsmotor ist der Ausbau des Flughafens Schönefeld zum Airport Berlin Brandenburg International BBI. Damit erhält Berlin einen modernen und leistungsfähigen Hauptstadtflughafen. Der BBI wird das neue Tor zur Welt und der Ort des ersten Kontakts mit der deutschen Bundeshauptstadt und der Hauptstadtregion.

Im Südostraum dokumentiert sich schon heute eine deutliche Schwerpunktsetzung der Stadtentwicklung: Mit dem östlichen Spree-raum, der Rummelsburger Bucht, der Aufwertung von Nieder- und Oberschöne-weide ist dies bereits sichtbar. Die Wissenschaftsstadt Adlershof steht beispielhaft für den Wandel des Südostraumes vom Industriestandort des 19. Jahrhunderts zum Technologie-Cluster des 21. Jahrhunderts. Das wiedergewonnene Tempelhofer Feld ist ein wichtiger Teil des Südostraumes.

Die neue Autobahn A 113 in Richtung Dresden schafft erstmals eine leistungsfähige Verkehrsverbindung von der Innenstadt in süd-östliche Richtung. Die Spree bildet als landschaftsräumliche Achse den Übergang zu den innerstädtischen Wald- und Parklagen von Königsheide, Köllnischer Heide, Wuhlheide, Plänterwald und Treptower Park. Die Altstadt Köpenick ist der historische und imageprägende städtische Kern des äußeren Spree-raums.

In Teilen ist der Berliner Südosten heute noch „terra incognita“, verfügt dabei allerdings über hervorragende Entwicklungspotenziale.

Bereits seit den 1990er Jahren hat sich die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung mit der Planung dieses Gebietes befasst und im Jahr 2000 das erste Leitbild veröffentlicht. Mit der vorliegenden Fortschreibung wird der Betrachtungsraum des Planwerks ausgedehnt und umfasst jetzt neben dem neuen Airport BBI auch den Innenstadtrand mit dem

Tempelhofer Feld. Damit werden im Planwerk die wesentlichen Impulsgeber und die Entwicklungsräume der nächsten Jahre in ihren städtischen Zusammenhängen aufgezeigt.

Ein besonders wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist die frühzeitige Zusammenarbeit mit den angrenzenden Gemeinden. So wurde gemeinsam mit Schönefeld, parallel zur Fortschreibung des Planwerks, der Masterplan Gateway BBI erarbeitet. In diesem Prozess konnten bisherige Planungs- und Abstimmungsdefizite aufgezeigt und korrigiert werden. Damit entstand erstmalig ein Plan, der die Vision des neuen Flughafenstandortes und seines Umfeldes für alle Beteiligten – aber auch für externe Entwickler, Investoren und Flächennutzer – sichtbar und verständlich macht und hinsichtlich der zukünftigen Entwicklungsschritte eine plausible Strategie aufzeigt.

Die mit der Fortschreibung des Planwerks formulierten Leitlinien zeigen die Ziele für den Südostraum auf und unterstützen den Veränderungsprozess.

Ingeborg Junge-Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung



Rathaus Köpenick



Rathaus Neukölln



Rathaus Tempelhof

Impulse des BBI nutzen – neue Qualitäten schaffen

Die Veränderung der Verkehrsinfrastruktur sowie die laufenden Baumaßnahmen mit dem Ziel, den neuen Flughafen 2011 in Betrieb zu nehmen, wirken sich bereits heute positiv auf die Entwicklungsdynamik der Berliner Süd- und Südostbezirke Tempelhof-Schöneberg, Neukölln und Treptow-Köpenick aus. Diese Dynamik zu nutzen und zu lenken, ist eine der Aufgaben, der wir uns gemeinsam mit dem Berliner Senat gerne stellen.

Zu den „Hot spots der Entwicklung“ zählen zum Beispiel das Umfeld des Umsteigebahnhofs Südkreuz, der als erster innerstädtischer Halt den Flughafenexpress mit der Ringbahn verknüpft, das Innovations- und Technologie-Cluster Adlershof-Schöneweide sowie das Gebiet rund um das Autobahndreieck Neukölln. Im Bezirk Treptow-Köpenick entsteht mit geplanter Erweiterung auf Schönefelder Gemeindegebiet der BBI Businesspark Berlin, der in unmittelbarer Nachbarschaft zum Flughafen ein zeitgemäßes Angebot für flughafenaffines Gewerbe schafft.

Die neuen Verkehrstrassen liegen meist in den Übergangsräumen benachbarter Bezirke bzw. auch Bundesländer, da ist bezirkliche sowie länderübergreifende Zusammenarbeit in der Ansiedlungspolitik gefragt.

Auch die Bestandsquartiere werden von den Impulsen durch den BBI und die großen Infra-

strukturprojekte Straße und Schiene profitieren können. Die „Großstadt“ Neukölln mit über 300.000 Einwohnern ist direkter Nachbar der Flughafengemeinde Schönefeld und zukünftig ein städtisches Tor nach Berlin. Die traditionellen Gewerbegebiete an der Dresdener Bahn in Tempelhof oder entlang des Teltowkanals werden besser an das übergeordnete Straßennetz angebunden, die dadurch entstehenden Logistikvorteile stärken ihre Zukunftschancen.

Die neue Autobahnverbindung A 113 entlastet auch die bisher stark befahrenen Stadtstraßen B 96, B 96 A und die ehemalige B 179. Diese kompensierenden Maßnahmen sind notwendig, da die Transitfunktion auch zu Beeinträchtigungen der Bezirke z.B. in den traditionellen Geschäftsstraßen Tempelhofer Damm und Karl-Marx-Straße führen würde. Funktionierende Bezirks- und Stadtteilzentren sind wichtig für das Gemeinwesen in den Bezirken, daher sind eine Stärkung und der zukunftsfähige Umbau erforderlich.

In unseren drei Bezirken lebt mehr als ein Viertel der Berliner Wohnbevölkerung. Die Zufriedenheit unserer Bürgerinnen und Bürger mit dem Umfeld, der Versorgung und der Ausstattung ihrer Wohnquartiere ist uns daher ein zentrales Anliegen. Es gilt, die Quartiere besser untereinander, mit den Versorgungszentren sowie auch mit den Erholungsräumen zu vernetzen.

Immer mehr rücken die landschaftsräumlichen Potenziale des Südostraumes in die öffentliche Wahrnehmung. Die Wasserräume von der Stadtspreewald bis zum Müggelsee, die gestalteten Parklandschaften wie der Britzer Garten, das Netz der Grünverbindungen vom Park auf dem Gleisdreieck bis zum Schöneberger Südgelände oder das wieder gewonnene Tempelhofer Feld gehören zu den einmaligen Qualitäten. Hinzu kommt der Freizeit- und Aufenthaltswert der Kanäle, der zunehmend entdeckt wird.

Das gemeinsam erarbeitete Planwerk zeigt all diese Potenziale in übergreifenden Zusammenhängen auf und unterstützt die Entwicklung in den Bezirken. Es ist als Leitbild für den Gesamttraum ein wichtiges Instrument für die planerische Diskussion und gibt wesentliche Hinweise für die weitere Konkretisierung.

Rainer Hölmer
Bezirksstadtrat Treptow-Köpenick

Thomas Blesing
Bezirksstadtrat Neukölln

Bernd Krömer
Bezirksstadtrat Tempelhof-Schöneberg



Blick vom Flughafen Schönefeld zur Berliner Innenstadt

chermaßen an Politik, Verwaltung, Investoren und Öffentlichkeit. Sie ergänzen als nicht gesetzlich vorgeschriebenes Instrument das System der gesamtstädtischen Planung und vermitteln mit der örtlichen, bezirklichen Planungsebene. Ihr Vorteil besteht darin, über Bezirks- und sogar Stadtgrenzen hinweg räumliche wie strukturelle Zusammenhänge abzubilden und daraus übergreifende Rahmenbedingungen für örtliche Entwicklungsprojekte ableiten zu können.

Planwerke werden zur Steuerung von Stadträumen mit besonderer Entwicklungsdynamik erarbeitet. Für den Südostraum wurde wegen seiner gesamtstädtisch bedeutsamen Entwicklungschancen aber auch aufgrund des umfassenden wirtschaftlichen Strukturwandels in den 1990er Jahren bereits im Jahr 2000 ein Planwerk erarbeitet. Im Hinblick auf die Fertigstellung des Flughafens BBI und die schon realisierten Infrastrukturmaßnahmen erfolgt nunmehr eine Aktualisierung und Fortschreibung für einen größeren Betrachtungsraum.

Neben den für die Entwicklung wichtigen Potenzialflächen gilt nunmehr auch den Bestandsquartieren eine besondere Aufmerksamkeit. Denn mit dem Ende des Flugbetriebs auf dem Tempelhofer Feld erhalten Stadträume wie Neukölln-Nord oder der Norden von Tempelhof eine neue Bedeutung und neue Perspektiven.

Der Südostraum wird auch zukünftig mit dem Cluster aus dem Flughafen BBI, den Wirtschafts- und Technologieparks und den großen bestehenden Gewerbearealen ein wichtiger Ort der Arbeit sein. Seit der Bestätigung der Flughafenentscheidung im Jahr 2007 und der partiell begonnenen Realisierung ist bereits eine stärkere Nachfrage nach Gewerbeflächen spürbar. Zugleich bietet der Südostraum vielfältige Möglichkeiten für attraktives Wohnen, für Freizeit und Erholung. Es gilt daher, die wirtschaftlichen Chancen für die Stadtentwicklung zu nutzen und die urbanen wie landschaftlichen Qualitäten weiter zu entwickeln sowie die städtischen Siedlungsräume besser mit den Gewässern, Parks und Wäldern zu vernetzen.

Das Planwerk fasst die Qualitäten und Potenziale des Südostraumes in einem Leitbild zusammen. Dabei ist die Differenzierung der Entwicklungspotenziale in den drei Kategorien „gesamtstädtisch“, „teilräumlich“ oder „örtlich bedeutsam“ erfolgt. Die Leitlinien fassen

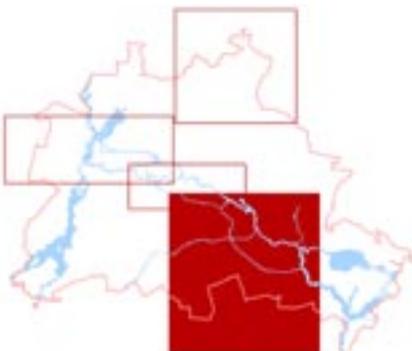
Entwicklungschancen aufzeigen – Qualitäten entwickeln

Ausgehend von dem neuen Flughafen BBI ist der Betrachtungsraum in der Fortschreibung des Planwerks Südostraum erweitert worden, um die Nähe und die Anbindung des Flughafens und seines Umfeldes im Zusammenhang mit den südöstlichen Berliner Bezirken und der Berliner Innenstadt zu verdeutlichen. In diesem Raum leben rd. 800.000 Menschen und er bietet über 250.000 Arbeitsplätze.

Der Südostraum ist einer der für die Entwicklung Berlins wesentlichen Strategieräume im Stadtentwicklungskonzept 2020. Das Planwerk optimiert die funktionalen Bezüge, konkretisiert die Entwicklungschancen in diesem Raum und stellt sie in einem kontinuierlichen räumlichen Zusammenhang dar.

Planwerke werden für Teilräume Berlins mit gesamtstädtisch bedeutsamen Entwicklungspotenzialen erarbeitet und richten sich gleich-

Berliner Planwerke



die gesamtstädtischen Zielsetzungen für den Südostraum zusammen und formulieren den Rahmen für die zukünftige Entwicklung. Im Leitbild sind diese Ziele räumlich konkretisiert und in plastisch-bildhafter Form dargestellt, um die Entwicklungsmöglichkeiten für alle Interessierten aufzuzeigen. Im Leitbildplan werden die bereits vorliegenden Planungen in den Zusammenhang gestellt und durch strukturelle Planungsvorschläge ergänzt.

Damit zeigt das Planwerk Chancen auf und gibt Orientierung für Konkretisierungen. Es stellt Ideen zur Diskussion und kann so animieren und aktivieren. Ein Beispiel für eine solche Vorgehensweise ist der mit der Gemeinde Schönefeld erarbeitete Masterplan Gateway BBI, der das Raumkontinuum des Berliner Flughafenkorridors konsequent auf den auf Schönefelder Gemeindeflächen liegenden Flughafen bezieht und ländergrenzübergreifend Funktions- und Raumzusammenhänge gliedert. Der Masterplan Gateway BBI wurde von Seiten des Senats, dem Bezirk Treptow-Köpenick, dem Flughafen und der Gemeinde Schönefeld unterzeichnet und ist in das Planwerk integriert worden.

Das Strukturbild (Abb. Seite 8) zeigt den Entwicklungskorridor BBI Schönefeld zur Berliner Innenstadt in seinen Grundzügen und mit den wichtigsten Entwicklungsschwerpunkten und Entwicklungsräumen. Es trägt damit zur Positionierung des Berliner Südostraumes und seiner Entwicklungschancen innerhalb der Hauptstadtregion bei. Gegenüber anderen Metropolen verfügt Berlin gerade auch im Südostraum über große innerstädtische Potenziale, die für eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung benötigt werden.

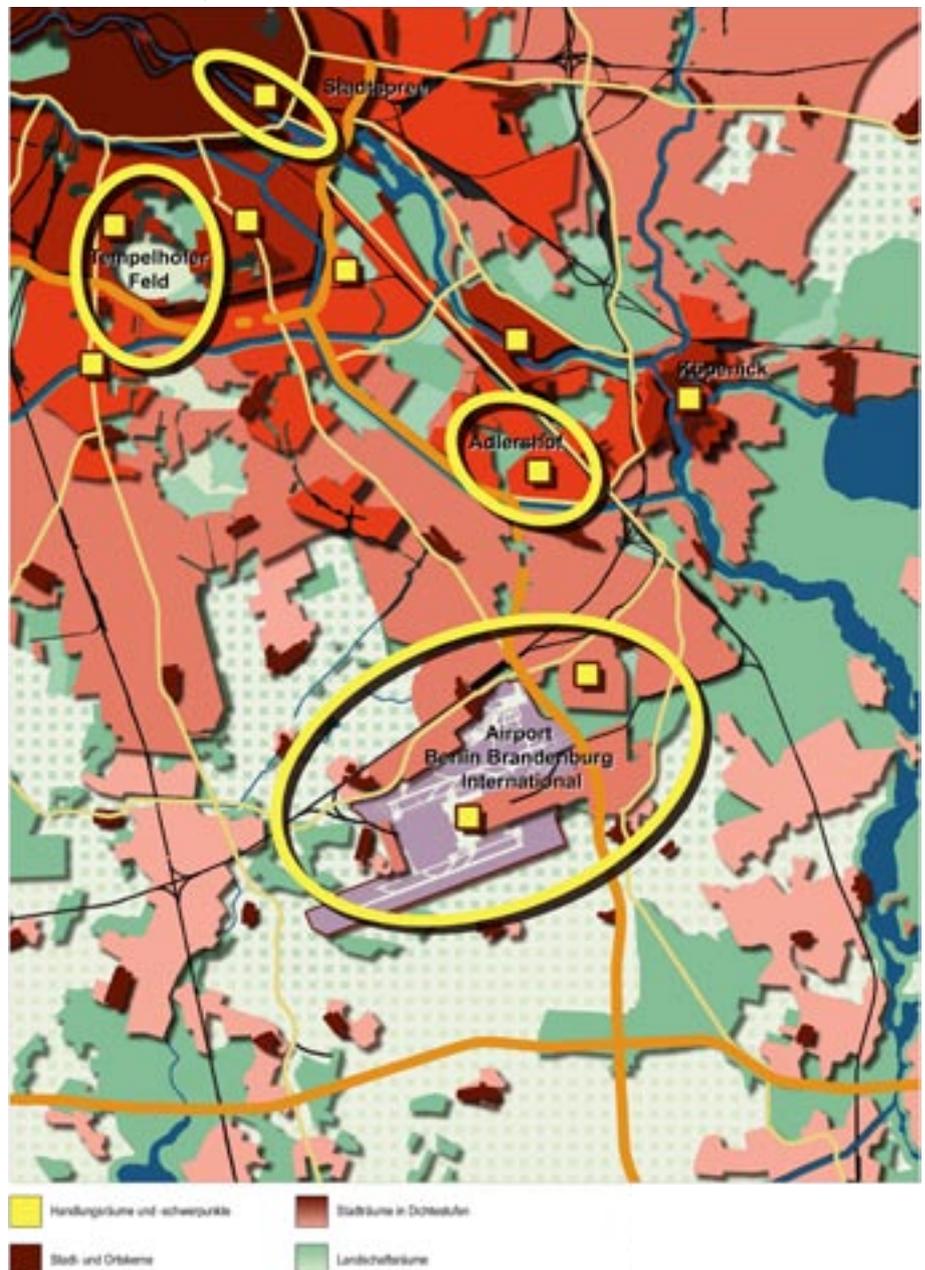
Mit dem Planwerk ist gemeinsam mit den beteiligten Bezirken und Gemeinden zum Teil über Ländergrenzen hinweg eine gute Grundlage entwickelt worden, um die Chancen zu nutzen, die sich mit der Modernisierung des Südostraumes bieten.

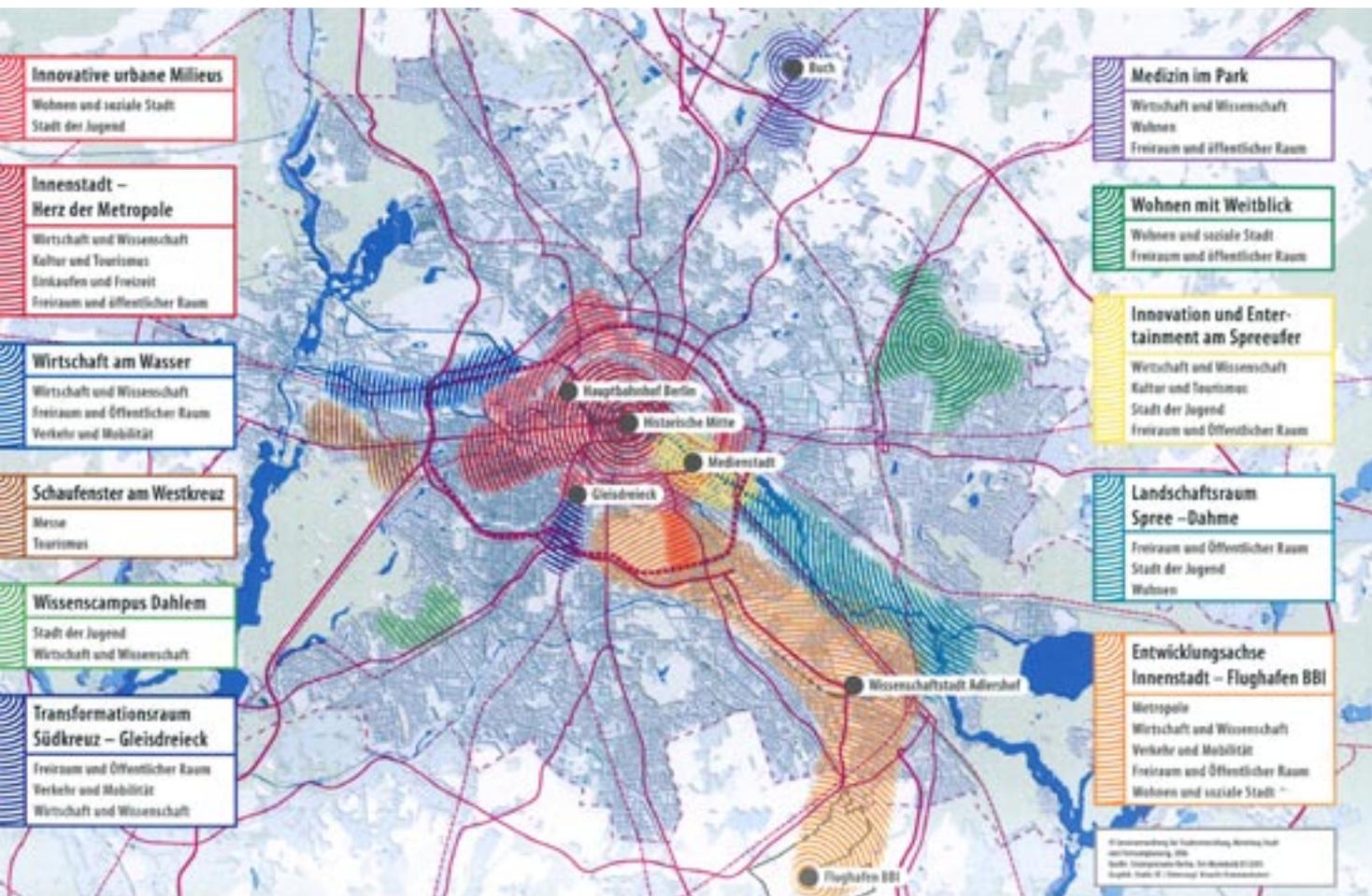
Reiner Nagel
Leiter der Abteilung I
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung



Terminal des neuen Flughafens BBI

Strukturbild mit Handlungsräumen und -schwerpunkten





Strategieräume im Stadtentwicklungskonzept StEK 2020

Stadtentwicklungskonzept 2020

Mit dem Stadtentwicklungskonzept (StEK) 2020 hat das Land Berlin ein Ziel- und Strategieprogramm für die Stadtentwicklung vorgestellt. Berlin tritt mit einer klaren Positionsanalyse „Wo steht Berlin“ und einem Bekenntnis zur strategischen Planung „Stadtentwicklungspolitik wird wieder wichtig“ an.

Es wird deutlich herausgearbeitet, dass nur über Prioritätensetzungen Effekte erzielt werden können. Die Aufmerksamkeit und die Ressourcen sollen auf strategische Räume konzentriert werden, um die Zukunft der Stadt vor dem Hintergrund des globalen Wettbewerbs, der wirtschaftlichen Transformation und des demografischen Wandels zu gestalten.

Als strategische Räume gelten solche Standortbereiche, die im Hinblick auf die innere Struktur der Stadt und die Außendarstellung

Berlins bedeutsam, das heißt für Wirtschaftsunternehmen und aufgrund ihrer zentralen Funktionen für die Bewohner der Stadt und ihrer Gäste gleichermaßen interessant sind. Die wesentlichen Strategieräume sind der Kernbereich der Innenstadt, die nördlich und südlich angrenzenden Innenstadtrandbereiche sowie der Korridor von der Innenstadt über die Wissenschaftsstadt Adlershof nach Südosten in Richtung Flughafen Berlin-Brandenburg International.

Neben der Entwicklungssachse Innenstadt - Flughafen BBI mit den Themen Metropole, Wirtschaft und Wissenschaft, Verkehr und Mobilität, Freiraum und öffentlicher Raum, Wohnen und soziale Stadt ist im Südosten auch der Landschaftsraum Spree-Dahme mit den Themen Freiraum, öffentlicher Raum, Stadt der Jugend und Wohnen als Strategieraum dargestellt.

Gateway Flughafen BBI

Mit der Eröffnung des Flughafens BBI wird Berlin ab 2011 zu einem internationalen Knotenpunkt für den Flugverkehr. Der Ausbau zum Single Airport ist ein wichtiger Impuls für die gesamte Metropolregion. Der Flughafen verfügt über eine einmalig gute Verkehrsanbindung an die Stadt. Hochwertige Infrastrukturen wie die Autobahn A 113, die S-Bahn und der Flughafen-Express bilden das Fundament für den weiteren Ausbau der Entwicklungsachse und verbinden die Innenstadt mit dem neuen Airport. Die Bahn wird in 20 Minuten von der City zum Flughafen fahren, womit der neue Hauptbahnhof einen weiter zunehmenden Zentralitätszuwachs erfährt.



BBI-Terminal und Airportcity

Strategieraum Spree-Dahme mit Altstadt Köpenick





A 113 - neue Verkehrsachse im Südostraum

Standortgunst durch Erschließung

Mit der neuen Autobahn A 113 wird aber nicht nur der Flughafen hervorragend ins Straßenverkehrsnetz eingebunden, sondern auch Standorte an den Anschlusspunkten der neuen Autobahn sowie am südlichen Stadtring erhalten eine neue Lagegunst durch die Anbindung an den Flughafen und den Berliner Ring. Profitieren werden vor allem die Anschlussstellen Adlershof, Späthstraße und Dreieck Neukölln. Gleichzeitig entlastet die Autobahn das Stadtstraßennetz und ermöglicht eine Aufwertung der Stadtstraßen Adlergestell, der B 96 und B 179.

Der Bau der Tangentialverbindung Ost (TVO) sowie der Südostverbindung (SOV) wird die Querbezüge verbessern und notwendige leistungsfähige Ergänzungen im Hauptstraßen-

netz über die Spree hinweg schaffen. Mit der veränderten Verkehrsinfrastruktur (neuer Flughafen, neue Autobahnverbindung, neue Bahnhöfe: Hauptbahnhof und Südkreuz) geht eine Neubewertung von Stadträumen einher. Es findet eine Urbanisierung in den bislang eher der inneren Peripherie zugerechneten Orte um den Bahnhof Südkreuz statt.

Gleichzeitig werden für die Standorte, deren Funktionen sich ändern (wie zum Beispiel der Flughafen Tempelhof), tragfähige Nachnutzungen vorbereitet. Mit den neuen Verkehrsinfrastrukturen erhält die Stadt Eingänge und Auftaktsituationen, auf deren Gestaltung entsprechend geachtet werden muss.

Entwicklungskorridor für Wirtschaft und Wissenschaft

Infolge der Bündelung der Flughafenstandorte sowie durch die positiven Beschäftigungseffekte des Flugverkehrs werden rund 40.000 flughafenbezogene, zum großen Teil neue Arbeitsplätze im Umfeld des BBI prognostiziert.

Mittel- bis langfristig wird für den Korridor zwischen dem künftigen Flughafen und der Innenstadt ein Entwicklungsschub erwartet. Diesen gilt es planerisch zu steuern und vorhandene Flächenpotenziale zu aktivieren. Im Südostraum gibt es quantitativ ausreichende Flächenpotenziale, die für eine gewerbliche Entwicklung zur Verfügung stehen. Sie haben aber sehr unterschiedliche Entwicklungsvoraussetzungen und Ausstrahlkraft. Daher sind neue Flächenaufschlüsse sorgsam zu prüfen.

Eine Ausnahme bildet die Gewerbebebietsentwicklung im unmittelbaren Flughafenumfeld. Um dort angebotsfähig zu sein, sind auf Flächen der Gemeinde Schönefeld und des Landes Berlin (Bohnsdorf West) hochwertige Gewerbebestände geplant. Mit dem Masterplan Gateway BBI wurde ein wirtschaftlich funktionierender sowie gestalterisch anspruchsvoller Gesamtplan für die Flächenentwicklung erarbeitet und interkommunal abgestimmt (vgl. Masterplan BBI).

Die internationale Profilierung der Entwicklungsachse ergibt sich nicht nur aus einer verbesserten Erreichbarkeit durch den Flughafen. Sie ist insbesondere das Ergebnis erfolgreicher Standortansiedlung in den Bereichen Wirtschaft und Forschung. Mit den Forschungsstandorten in Adlershof, der FHTW in Oberschöneeweide und dem Innovationspark Wuhlheide positioniert sich der Raum über die unmittelbare Region hinaus als Wissenszentrum.

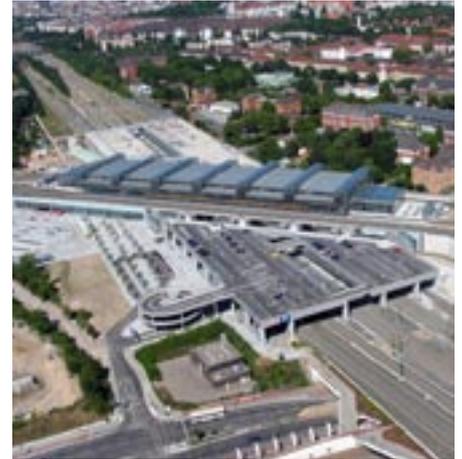
Erste Ausfahrt Adlershof

Die Wirtschafts- und Wissenschaftsstadt Berlin-Adlershof hat sich aufgrund einer gezielten und erfolgreichen Ansiedlungs- und Marketingstrategie zu einem bedeutsamen Forschungs- und Produktionsstandort entwickelt. Das breite Nutzungsspektrum aus Medien, naturwissenschaftlichen Forschungs- und Bildungseinrichtungen und der Produktion sowie die hohe städtebauliche Qualität haben die Wirtschafts- und Wissenschaftsstadt weit über Berlin hinaus bekannt gemacht und ihr ein äußerst positives Image verliehen. Der Standort bietet noch umfang-

reiche Entwicklungskapazitäten für neue Wohn- und Arbeitsstätten.

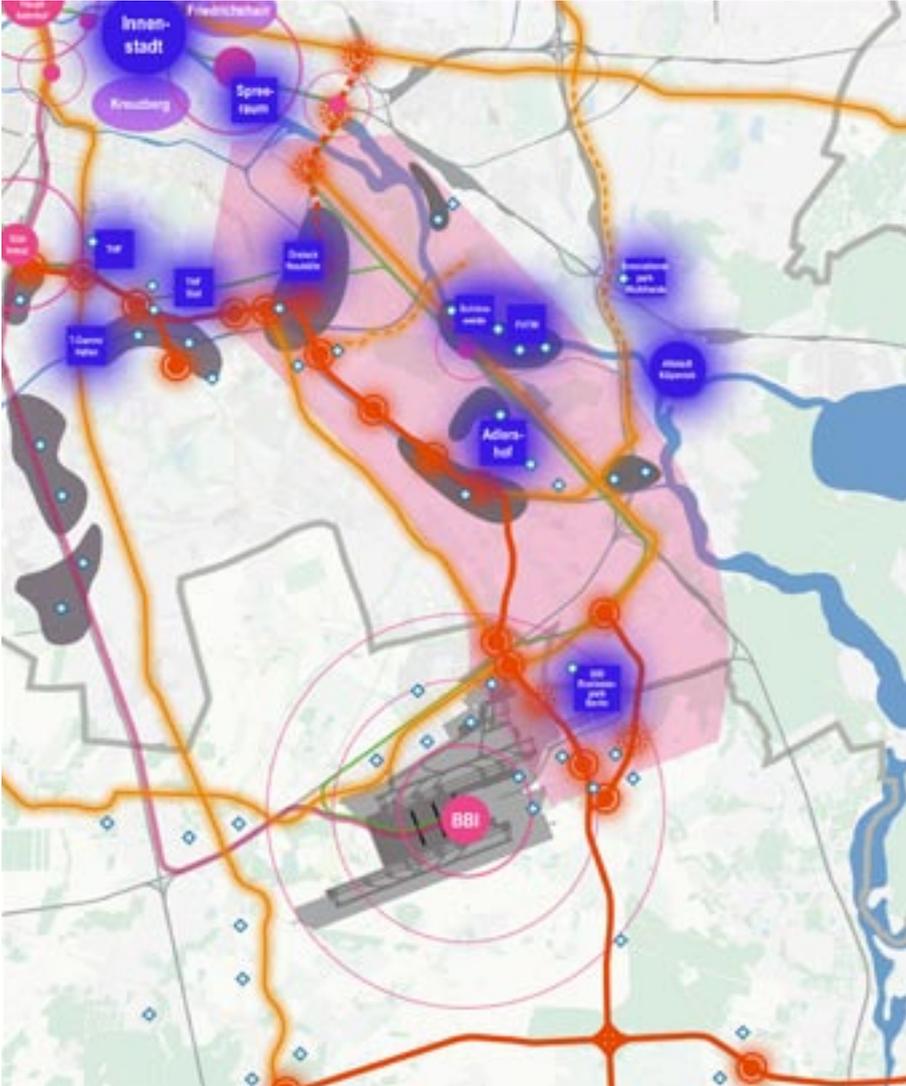
Industriekultur an der Spree

Das industrielle Erbe in Rummelsburg, Schöneeweide, Spindlersfeld und Köpenick prägt den Raum und stellt einen einmaligen architekturhistorischen Wert dar. Die Standorte der Altindustrie entlang der Spree und in Köpenick sind im Wandel. Es ist eine strukturpolitische Aufgabe, geeignete Nachnutzungen zu finden. Die Areale haben durch ihre Lage am Wasser und durch ihre Architekturqualität eine besondere Attraktivität für kreative Wirtschaftsfelder.



Ankommen in Berlin am Bahnhof Südkreuz





Impulse der Wirtschaftsentwicklung

Vielfältiger Wohnstandort

Im Südostraum leben rund 800.000 Menschen. Das Angebot unterschiedlicher Wohnsegmente und Wohnlagen spiegelt die gesamte Breite des Berliner Wohnungsmarktes wider. Der Südosten Berlins ist ein begehrter Wohnstandort. So gewann der Bezirk Treptow-Köpenick in den vergangenen Jahren deutlich neue Einwohner hinzu. Diese positive Entwicklung findet aber nicht in allen Teilen des Südostens statt, es besteht ein Nebeneinander von prosperierenden und stagnierenden Räumen.

Einige innerstädtische Quartiere wie zum Beispiel Neukölln-Nord haben mit Einwohnerverlusten bzw. auch mit einer zunehmenden Segregation der Wohnbevölkerung zu kämpfen und versuchen mit integrierten Programmen diesen Prozess aufzuhalten.

Eine kontinuierliche Nachfrage besteht nach günstigen Einfamilienhausangeboten. Während die Siedlungsgebiete im ehemaligen Westteil der Stadt weitgehend nachverdichtet sind und sich nur durch Umstrukturierungen größere Flächenpotenziale erschließen lassen, liegen in den Siedlungsgebieten im Ostteil der Stadt noch große Entwicklungskapazitäten. Lagen mit spezieller Standortqualität, beispielsweise mit Bezug zum Wasser (innerstädtischer Spreerraum, Rummelsburger Bucht, Köpenick, Dahlemeraum) sind bei günstigen Erwerbskosten besonders beliebt.

Die Bauaktivitäten konzentrieren sich zunehmend auf kleinere Vorhaben, dementsprechend sind auch im Umfang überschaubare Entwicklungseinheiten gefragt. Standorte konkurrieren mit ihrer Infrastrukturqualität um Wohnbevölkerung. Um sich in diesem Wettbewerb auch mit dem Berliner Umland behaupten zu können, müssen Zentralität, Ausstattungs- und Versorgungsqualitäten als Vorzüge der städtischen Standorte hervorgehoben und gesichert werden.

Neue Funktion - Krancafé Schöneweide



Entwicklungshemmend sind die erheblichen Vorleistungen, die für eine Flächenentwicklung notwendig werden, daher lassen sich diese Standorte häufig nur mit staatlicher Förderung bewegen.

Die Gewerbegebiete, die zu Mauerzeiten im Westteil der Stadt (Tempelhof und Neukölln) entstanden sind, lagen bisher außerhalb des Augenmerks der Stadtgestaltung. Während die Flächen Motzener Straße/Marienfelde gut funktionieren und die Firmen am Standort expandieren, gibt es Flächen wie zum Beispiel am Teltowkanal, die brach gefallen sind. Bei einigen Standorten vollzieht sich eine Transformation; großflächige Handelseinrichtungen drängen in die Gewerbebezonen, die in ihrer Nutzung gesichert werden sollten. Hier wird eine Neuprofilierung der Standorte erforderlich.

Erholungs- und Erlebnisraum für die Stadt

Der Südosten hat seit jeher eine wichtige gesamtstädtische Bedeutung als Raum für Freizeitaktivitäten. Vor allem der Spreeraum bietet eine eigene besondere Attraktivität. Hier konzentrieren sich ausgedehnte Parkanlagen und Waldareale wie der Treptower Park und die Wuhlheide sowie Sport- und Freizeitanlagen. Abwechslungsreiche Freizeitangebote bieten nicht nur die Freiräume, sondern auch die Wasserlagen. Die Kanäle, die Spree und Dahme sowie die vielen Seen erhöhen den Freizeitwert im Südosten von Berlin erheblich und profilieren damit den Raum.

Ein gelungenes Beispiel für die Erschließung der Wohn- und Erholungspotenziale am Wasser ist die Wasserstadt Rummelsburger Bucht.



Spreegrünzug an der Rummelsburger Bucht

Durch den verstärkten Ausbau von Fuß- und Radwegeverbindungen wurden in den letzten Jahren die isolierten Insellagen einzelner Freizeitorte und Grünräume abgebaut und diese damit in das Raumgerüst der Stadt integriert.

Da Freizeit mobiler geworden ist, gewinnen übergeordnete Wegeverbindungen wie die Wege am Teltowkanal, am Britzer Zweigkanal oder der Mauerweg zunehmend an Bedeutung. Weitere Wege sind geplant, so dass über die großräumige Vernetzung die Freizeitlandschaft des Südostraums erlebbar wird.

Darüber hinaus haben sich vor allem an der östlichen Stadtspreewald neue, städtisch geprägte Freizeit- und Veranstaltungsorte von stadtweiter Bedeutung entwickelt. Gute Ansatzpunkte für Freizeitaktivitäten und kreative Impulse ergeben sich weiterhin durch das Standortpotenzial des ehemaligen Spreeparks und des ehemaligen Rundfunkgeländes an der Nalepastraße, das besondere bauliche Umfeld in Oberschöneweide sowie das historische Ambiente der Altstadt Köpenick.

Identitäts- und Freizeitorte



- | | | |
|---|--|---|
| urbane Freizeitch. Park | neue Adressen an alten Standorten | Aussichtspunkte |
| Landschaftlicher Transformationsraum - Neubestimmung | alter Dörkern/Altstadt | Städteingang Zwischenstadt - Stadt |
| Wald- und Seenlandschaft Miggelsee/Innerwald - Konsolidierung | Programm- und Veranstaltungsorte | Städteingang Landschaft - Zwischenstadt |
| Naherholungsraum - Qualifizierung | übergeordnete Wegeverbindungen Bestand & Planung | Herstellung Fährverbindung |
| Wasserlage - Spree, Dahme, Kanäle | Herstellung durchgängiger Wegeverbindungen (Achsen) zum Wasser | Anleger und Schleusen |
| Häfen | 'Lange Linien' - Raumfolgen | |



Ein Katzensprung vom Tempelhofer Feld zur Spree

Entwicklungsgeschichte Spreeniederung und Hochflächen

Die stark gegliederte, zum Teil inselartige Raumstruktur des Berliner Südostens wurde geprägt durch die naturräumlichen Ausgangsbedingungen. Bis Ende des 19. Jahrhunderts war der Spreeraum zwischen den Hochflächen des Barnim und Teltow ein gering erschlossener Landschaftsraum mit ausgedehnten feuchten Niederungen und Wäldern. Einige alte Eichen in der Wuhlheide und am S-Bahnhof Adlershof zeugen noch von dieser Zeit. Auf den wenigen erhöhten Sandlinsen lagen räumlich begrenzt Siedlungen wie die Altstadt Köpenick oder das Fischerdorf Stralau.

Erst mit der Spreebegradigung um 1880 und dem Bau des Teltowkanals (Eröffnung 1906) wurden die Überschwemmungen eingedämmt und die Niederungen trocken gelegt. Die Wasserbaumaßnahmen schufen erst die Voraussetzungen für die Besiedlung des Rau-

mes. Die sich schnell entwickelnde Industrie suchte Standorte an leistungsfähigen Transportwegen und fand diese an der Spree, der Dahme und den Kanälen.

Auf den durch die Trockenlegung des Spreerraums gewonnenen Gebieten wurden auch große öffentliche Grünflächen angelegt, wie Ende des 19. Jahrhunderts der Treptower Park. Die Spree, Dahme und sogar der Teltowkanal wurden mit vielen Badeanstalten zu einem wichtigen Naherholungsraum. Mit der zunehmenden Verschmutzung der Gewässer büßte der Raum diese Bedeutung allerdings schnell wieder ein. Teile der Wälder wurden bis heute gesichert. Die Innenwälder Plänterwald, Königs-, Köllnische und Wuhlheide liegen nun als große Waldinseln in direkter Nachbarschaft zum urbanen Siedlungsraum – eine einmalige Situation in Berlin.

Die historische Ausgangssituation auf den Hochflächen unterscheidet sich von der in der Spreeniederung. An der Hangkante beginnt das Dörfernetz. Die Dörfer bildeten die Siedlungskerne in dem landwirtschaftlich genutzten Raum. Noch heute sind sie Namensgeber, zwar häufig überformt, aber dennoch erkennbar.

Mit dem Bau der Eisenbahn nach Osten zum Ende des 19. Jahrhunderts setzten verstärkt Siedlungstätigkeiten ein. Es entstanden die Vorstadtkolonien in Adlershof, Grünau und Hirschgarten sowie vorstädtische Quartiere am Baumschulenweg, in Johannisthal und in Köpenick. Der Bau der U- und S-Bahnlinien zum Beginn des 20. Jahrhunderts löste das gleichgewichtige Dörfernetz auf. Die städtischen Entwicklungsachsen, die noch heute die Stadtstruktur bestimmen, wurden profiliert. Entlang der Straßen und S-Bahntrassen wurde die Siedlungsentwicklung in den 1920er Jahren vorangetrieben.

Wohn- und Arbeitsstätten wurden räumlich voneinander getrennt und über die neue Verkehrsinfrastruktur miteinander verbunden. Die Achszwischenräume blieben weitgehend von Besiedlung frei und dienten der Versorgung der Stadt durch landwirtschaftliche und gärtnerische Nutzungen.

Geteilte Stadt

Die Teilung der Stadt ließ die traditionell schwach ausgeprägten Querverbindungen zwischen der Hochebene und dem Spreetal gänzlich verkümmern. Der begrenzte Raum West-Berlins wurde in Anspruch genommen,

die Grünachsen bis auf Restflächen besiedelt, vorhandene Kleinsiedlungsgebiete nachverdichtet und Kleingartenanlagen als Freiraumersatz für das fehlende Umland geschaffen. An den Siedlungsrändern entstanden Großsiedlungen in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Kleinsiedlungen. Ohne Bezug zu ihrer Siedlungsumgebung verstärkten sie die bereits vorhandene Inselhaftigkeit der einzelnen Ortsteile. Ähnliche Entwicklungen vollzogen sich auch im Ostteil der Stadt. Ehemals ländliche Gebiete außerhalb des S-Bahnringes wurden für Großwohnsiedlungen (unter anderem Hans-Loch-Viertel, Friedrichsfelde/Tierpark, Altglienicke u.a.) erschlossen. Die Industrie entlang der Spree wurde weiter ausgebaut.

Vereinte Stadt

Nach der Wiedervereinigung konnten die übergeordneten Straßenverbindungen wieder problemlos geschlossen werden. An einigen Orten wie zum Beispiel Neukölln-Nord und Treptow setzen sich die Siedlungsstrukturen ohne erkennbare Brüche fort, so als ob keine Teilung stattgefunden hätte. An anderen Orten, wie zum Beispiel beiderseits des Teltowkanals ist die Teilung der Stadt auch heute nach zwanzig Jahren noch deutlich sichtbar.

Insgesamt prägen Wechsel und Brüche den Südostraum. Es besteht ein Nebeneinander städtischer und peripherer Strukturen, landschaftlicher und urbaner Elemente sowie prosperierender und stagnierender Räume.

Nach wie vor dominant im Raum sind die strahlenartig aus der Stadt führenden Verkehrsachsen der Straßen und Bahnen. Zusammen mit den Wasserstraßen Spree und Teltowkanal erschweren sie die Verknüpfung der Siedlungsräume untereinander. Dies unterstützt die inselhafte Struktur von Siedlung und Landschaft im Südosten. Zudem haben sich entlang der Verkehrsachsen bandartige, undurchdringbare Zonen mit Gewerbebetrieben, Kleingärten und Sportanlagen ausgedehnt, die wie weitere Barrieren bei der Vernetzung der Siedlungs- und Landschaftsräume wirken. Neue Verkehrsstrassen wie die A 113 haben großräumig wichtige Erschließungsvorteile, kleinräumig aber bilden sie neue Barrieren im Raum.

Der Südostraum ist vom wirtschaftlichen Strukturwandel besonders betroffen. Der nach der politischen Wende einsetzende beschleunigte Deindustrialisierungsprozess

traf in Berlin vor allem die traditionellen Industriestandorte in Schöneeweide und in Köpenick. Zahlreiche Betriebe gaben auf, die Gewerbeflächen fielen brach. Es ist seither ein großer Transformationsraum, in dem einige Standorte schon ihre neue Bestimmung gefunden haben, einige aber noch auf der Suche sind. Viele dieser Industriestandorte haben eine besondere städtebauliche und architektonische Qualität, deren Bewahrung eine große Aufgabe ist. Der Strukturwandel wirkt sich nicht nur auf Industrie und produzierendes Gewerbe aus, auch die Handelsstrukturen sind einem starken Wandel unterworfen. Die traditionellen Zentren erhalten Konkurrenz durch neue Standorte an den Ausfallstraßen, traditionelle Strukturen lösen sich auf, neue „Zwischenstadtstrukturen“ entstehen.

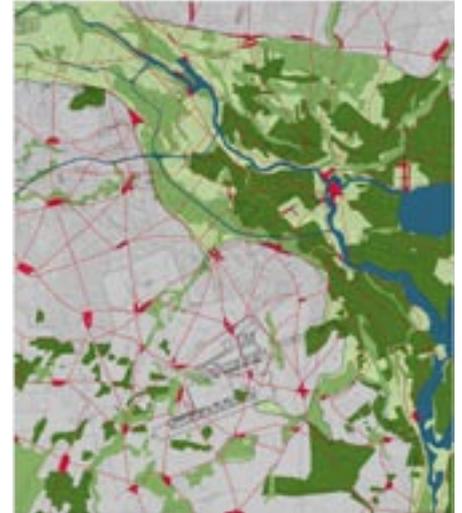
Entwicklungsaufgaben

Nachdem in den 1990er Jahren große Entwicklungsprojekte auf den Weg gebracht wurden (Adlershof, Wasserstädte), an denen heute noch gearbeitet wird, gilt es nun vor allem weniger spektakulär und mit vergleichsweise kleinen Maßnahmen das Vorhandene in Wert zu setzen.

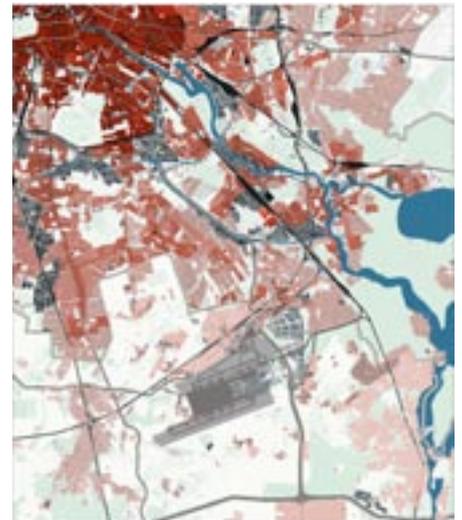
Eine wesentliche Aufgabe ist „Placemaking“, das heißt Orte über eine Verbesserung der Ausstattung und des Images so zu qualifizieren, dass die Bewohner und Unternehmen zufrieden sind und sich weiter am Ort engagieren. Darüber hinaus soll der Ort interessant für neue Wohnungssuchende, Bauinteressierte und Unternehmen gemacht werden. Dazu dienen die Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Raum. Über Wegeergänzungen lassen sich zum Beispiel Freizeit- und Erholungslandschaften komfortabler für Bewohner innerstädtischer Quartiere erreichen. Das Planwerk schafft einen räumlichen Überblick über diese Maßnahmen und Aktivitäten.

Vorhandenes in Wert setzen – Bestandsmanagement

Die Stadt ist im Wesentlichen gebaut, sie befindet sich aber in einem steten Wandel und Anpassungsprozess. Die Erfolge der Stadterneuerung, des Stadtumbaus und des Quartiersmanagements sind in den bisherigen Programmgebieten deutlich sichtbar, nun bedürfen neue Gebiete im Südosten einer konzentrierten Aufwertung. Die Stärkung der Stadtteilzentren ist dabei ein wesentlicher Bestandteil der Aufwertungsstrategie. Bislang weniger im Mittelpunkt der Aufmerksamkeit stand das öffentliche Management



Historische Raumstruktur



Heutige Siedlungsstruktur

Brüche und Barrieren im Stadtraum





Übergang der Stadtspreew in die Landschaftsspreew

von Gewerbestandorten. Wirtschaftliche Umstrukturierungen und Flächenüberangebote erzeugen aber zunehmend einen Steuerungs- und Managementbedarf. Gebiete lagegemäß zu nutzen und Entwicklungswünsche von Unternehmen am Standort zu kennen und zu berücksichtigen sowie Unternehmensnetzwerke zu stärken und ein gemeinsames Marketing abzustimmen, dies sind die Aufgaben eines Gebietsmanagements.

Profil zeigen – Kräfte sinnvoll verteilen

Ausgehend vom neuen internationalen Flughafen BBI werden Entwicklungsimpulse für bestehende und neue Gewerbestandorte im Umfeld erwartet, ebenfalls erwartet wird eine erhöhte Nachfrage nach Wohnungsangeboten in der Nähe des Flughafens. Die Vielzahl von Flächenangeboten in Berlin und Brandenburg erfordert eine sorgsame und abgestimmte Steuerung der Entwicklungsaktivitäten, um die Impulse auch nutzen zu können. Deutliche Standortprofile besitzen dabei im internationalen Wettbewerb eine wichtige Funktion.

Identitäten stärken und sichtbar machen

Markantes Merkmal des Südostens ist seine Vielfältigkeit. Diese ist in ihren Stärken noch deutlicher herauszuarbeiten.

Wichtige Orte der Identitätsstiftung sind die Areale der Industriekultur in Schöneweide, Köpenick, Adlershof und Tempelhof. Die Belebung bzw. Wiederinwertsetzung dieser Orte

besitzt nach wie vor eine hohe Priorität, da sie das Image stärken und über den Standort in die umgebenden Quartiere hinaus ausstrahlen.

Das Flair der „Weite“, verbunden mit den Orten der Luftfahrt im Südostrum, ist sinngebend sowohl für die weitgehend realisierte Nachnutzung als Landschaftspark auf dem ehemaligen Flugfeld Johannisthal als auch für das Entwicklungsmotiv einer „zentralen Freifläche“ auf dem Tempelhofer Flugfeld.

Die traditionellen Bezirks- und Stadtteilzentren sind durch ihre tägliche Frequentierung und durch das Zusammentreffen von unterschiedlichen Kulturen und Lebensentwürfen identitätsstiftend. Es ist eine gesellschaftliche Aufgabe, ihren Erhalt zu sichern und sie zukunftsfähig weiterzuentwickeln. Die alten Siedlungskerne und traditionellen Wegeverbindungen spielen eine wichtige Rolle in der Lesbarkeit des Raumes und der Orientierung.

Kennzeichnend für den Südosten sind die markanten Niveausprünge an den Übergängen von den Hochflächen zum Urstromtal sowie erhabene Blickpunkte über Stadt- und Landschaftsräume.

Mit den großen historischen und neueren Parkanlagen sowie den vier großen Stadtwäldern verfügt der Südostrum über besondere innere Landschaften. Der Bezug zwischen Siedlungs- und Landschaftsraum soll verbes-

sert werden, indem die Eingänge aufgewertet und Wegesysteme von Stadt und Landschaft stärker aufeinander bezogen werden.

Wasser erlebbar machen

Die Freiraumqualitäten von Spree und Dahme sind bekannt, die Gewässer sind die wesentlichen Imageträger des Südostraumes. Aber es bedarf noch vieler Anstrengungen, um den Wasserraum durchgängig auf Wegen und Promenaden erleben zu können. Dabei soll die Stadt auch aus der Tiefe des Raumes auf das Gewässer geführt werden. Der Teltowkanal führte bisher ein Schattendasein, er ist versteckt hinter dichten Abpflanzungen. Nun soll der Teltowkanal zwischen Spree und Havel in seiner Unterschiedlichkeit als neuer urbaner Landschaftsraum profiliert werden.

Barrieren überwinden

Die abgeschlossenen Nutzungen wie die ausgedehnten Kleingärten, Sportflächen, Friedhöfe wirken als Barrieren im Stadtraum und sollen durch öffentliche Wegenetze erschlossen und durchlässiger werden.

Aufgabe ist es, eindeutige öffentliche Wegenetze zu schaffen, die die städtischen Kerne besser verflechten und die Orientierung im Stadtgrundriss geben. Vergleichbares gilt auch für die Innenwälder und die stadtnahen Landschaftsräume im Süden von Berlin. Besonders wichtig ist es, die Landschaft um den neuen Flughafen zu profilieren, damit sie der neuen Aufgabe als Ankunftsort auch gerecht wird und unverwechselbar im Gedächtnis bleibt.

Vision Teltowkanal mit Uferweg und Aussichtsplattform



3 | Leitlinien

1. Gateway to Germany – Impulse des Hauptstadtflughafens BBI nutzen

Der neue Hauptstadtflughafen Berlin Brandenburg International BBI ist ein wichtiger wirtschaftlicher Impulsgeber für die Metropolregion Berlin-Brandenburg, besonders für die Bundeshauptstadt Berlin. Gerade der Berliner Südosten wird von dieser Entwicklung profitieren.

Über die neuen Verkehrswege, wie die Autobahn A 113 oder den Flughafenexpress, wird es schnelle Verbindungen vom BBI in die Berliner Innenstadt geben.

Der Südostraum wird zukünftig für viele BBI-Nutzer der erste Berührungspunkt mit Berlin sein. Damit wird er „Visitenkarte der Stadt“. Er bedarf daher einer besonderen städtebaulichen Aufmerksamkeit und Sorgfalt.

2. Entwicklungsachse zwischen BBI und Innenstadt profilieren – Strukturwandel zum modernen Wirtschaftsstandort fortsetzen

Durch die Lage und Nähe zum Flughafen BBI können besonders die Wirtschaftsstandorte im Berliner Südosten profitieren. Dieser gesamtstädtisch bedeutsame Entwicklungskorridor erstreckt sich von der Airport-City in Schönefeld über den BBI-Business Park Berlin, Adlershof, Altstadt Köpenick, Oberschöne-weide und den innerstädtischen Spreeraum bis zur Innenstadt und zum Hauptbahnhof. Er ist einer der Strategieräume der Berliner Stadtentwicklung.

Mit Adlershof, der Stadt für Wissenschaft, Wirtschaft und Medien verfügt er bereits heute über einen hochmodernen Forschungs- und Wirtschaftsstandort mit einer Ausstrahlung weit über Berlin hinaus. Innenstadtnahe Arbeitsstandorte wie im Gewerbegebiet zwischen Tempelhof und Köpenick erhalten neue Lagequalitäten, die deren Strukturveränderung und Profilbildung unterstützen. Dabei sollen die Standorte für Produktion, Dienstleistung, Forschung und Wissenschaft zukunftsfähig weiterentwickelt werden.

3. Imageraum Spree – vielfältige Potenziale aufgreifen, gestalten und verknüpfen -

Die Spree ist das prägende naturräumliche Gerüst des Südostraums. Entlang der Spree spannt sich ein vielfältiger Raum mit städtischen Kernen, Industriearealen, neuen Standorten der Kreativwirtschaft, unterschiedlichen Wohngebieten, aber auch mit alten Wäldern, großen Parkanlagen und attraktiven Sportflächen.

In der Vielfältigkeit des Raumes liegt die Chance zur Entwicklung und Imagebildung. Die Lage am Wasser soll noch besser zur Geltung gebracht werden. Daher sind die Stadträume auf den Fluss zu orientieren. Die Ufer sollen für Fußgänger und Radfahrer erreichbar und durchgängig erlebbar werden.

4. Unterschiedliche Stadtquartiere zukunftsfähig weiterentwickeln – Zentren stärken, Stadt vernetzen

Im Südostraum findet man sehr unterschiedliche Stadtquartiere; von dichter Innenstadtbauung über Siedlungen des Reformwohnbaus bis hin zu Großsiedlungen wie der Gropiusstadt.

Aufgrund naturräumlicher und verkehrlicher Barrieren und der Folgen der Teilung Berlins wirkt die Stadtstruktur in großen Teilen sehr fragmentarisch. In vielen Teilräumen besteht die Chance, sie durch Umstrukturierungen und Weiterentwicklungen der inneren Potenziale zu arrondieren und besser untereinander zu vernetzen. Dabei sollen Nutzungsbarrieren wie Gewerbeflächen, großflächige Kleingarten- und Sportareale und Friedhöfe durchlässig gestaltet werden.

Die Zentren des städtischen Lebens, wie Altstadt Köpenick, Bahnhofstraße, Karl-Marx-Straße, Tempelhofer Damm und Schöne-weide sind zu stärken und als wichtige Identifikationsorte in ihrem Profil weiterzuentwickeln. Die Inwertsetzung kultureller und stadträumlicher Potenziale wie das Kindlareal in Neukölln oder die Stadtumbaugebiete Südkreuz und Neukölln sind weitere zentrale Bausteine für die Entwicklung der Stadtquartiere, der Stadtteilzentren und der Arbeitsstandorte.

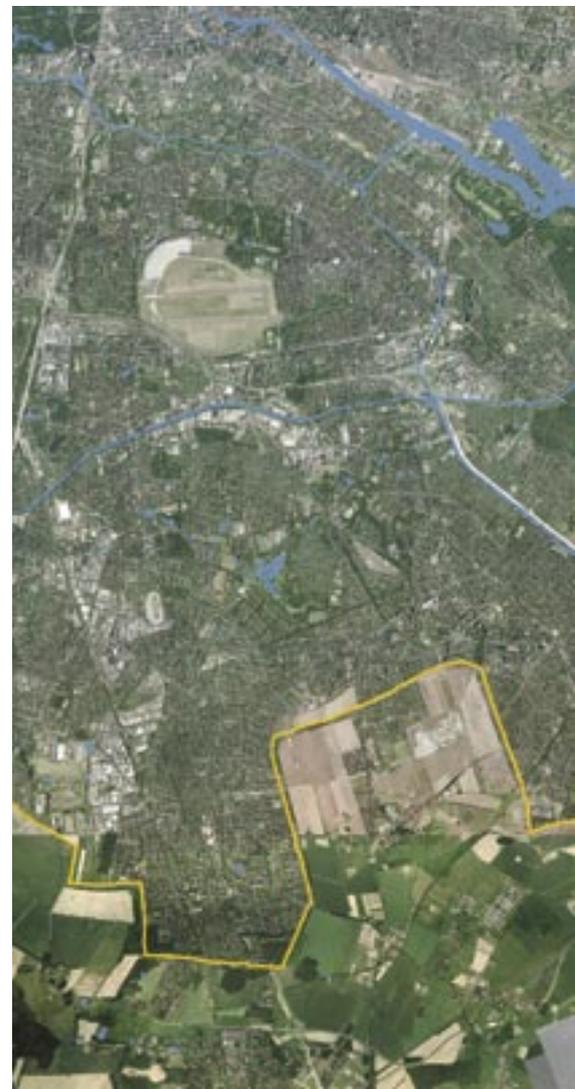
5. „Neukölln am Wasser“ – neue Qualitäten für die Quartiere zwischen Tempelhofer Feld und Spreeraum aufzeigen

Entlang des S-Bahn-Rings prägt die kompakte gründerzeitliche Baustruktur der innerstädtischen Wohnquartiere den Südosten. Die Qualitäten und Potenziale dieser urbanen Quartiere wie z.B. Neukölln-Nord werden zunehmend erkannt.

Maßnahmen des Stadtumbaus, des Quartiersmanagements sowie der Stadterneuerung unterstützen den Aufwertungsprozess und fördern bürgerschaftliches Engagement und Identifikation in den Gebieten.

Mit der Entwicklung des Tempelhofer Feldes zum Park erhalten die Quartiere zudem eine neue Lagegunst.

Ziel ist es daher, Wegeverbindungen aus den Wohnquartieren zum neuen Park und zu dem Natur- und Erholungsraum im Spreeraum zu schaffen und vorhandene weiter auszubauen. Die Ufer am Landwehr-, Neuköllner Schiffs-fahrts- und Teltowkanal sind ebenfalls besser zugänglich zu machen und in ihrer Aufenthaltsqualität zu entwickeln.

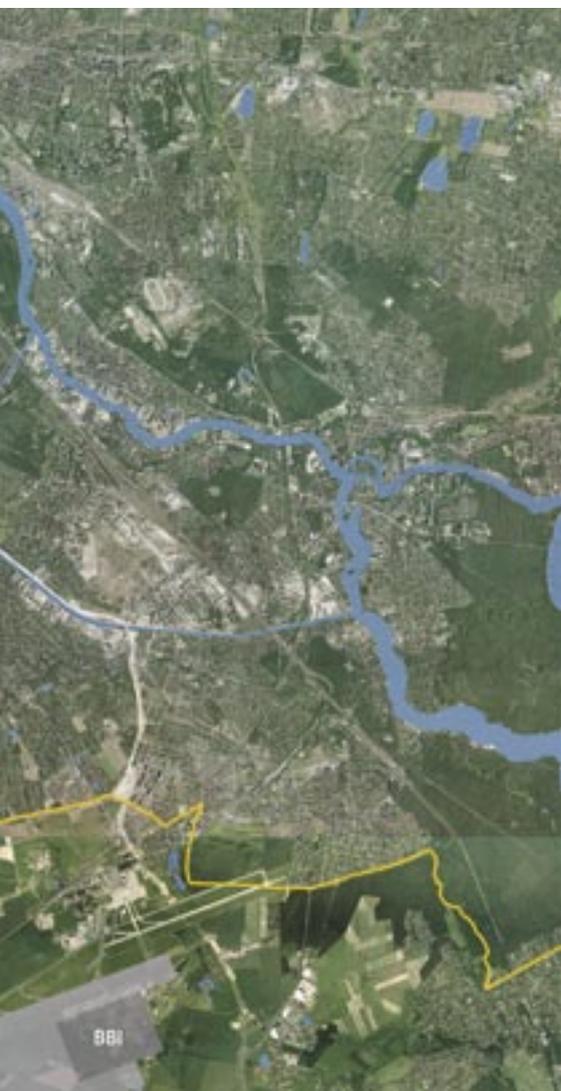


6. Attraktivität als gesamtstädtischen Freizeitort nutzen – Angebote für Erholung, Sport und Entspannung erweitern

Mit den Wäldern, Parkanlagen und Gewässern, mit Ausflugslokalen, Ausflugsdampfern, mit Beachvolleyball, Strandbars, Skaterbahnen, Wander- und Radrouten gibt es im Südostraum eine Mischung und Überlagerung von Spannung und Entspannung. Dieses Standortprofil soll weiter qualifiziert werden.

Mit dem Berliner Mauerweg wurde bereits eine beispielhafte überörtliche Verbindung für Fußgänger und Radfahrer realisiert. Zur besseren Vernetzung der attraktiven Orte sollen weitere An- und Verbindungen entlang der Spree und der Kanäle berücksichtigt und geschaffen werden. Direkt an der Spree bietet das Gelände des ehemaligen Spreeparks in einzigartiger Lage hervorragende Möglichkeiten für eine qualitätvolle Nachnutzung.

Für die Wuhlheide ist das vorliegende Entwicklungskonzept weiterzuverfolgen, das neben einem besseren Marketing auf die Stärkung der familienfreundlichen Freizeitangebote im Kontext mit dem umgebenden Naturraum zielt.



7. Wasserlagen als Reichtum des Südostens profilieren – Flüsse und Kanäle erlebbar machen

Der Südosten ist reich an Wasserlagen, jedoch sind die damit verbundenen Chancen bislang nur zum Teil genutzt. Nicht nur Spree und Dahme, sondern auch die bisher unbeachteten Uferabschnitte der Kanäle sollen entsprechend ihrer landschaftlichen und städtischen Unterschiedlichkeit differenziert gestaltet werden.

Erlebbar Flüsse und Kanäle sind Standortqualität und ein durchgängiges Entwicklungsmotiv für den Raum. Hierfür sollen die Wasserläufe sichtbar gemacht, die vorhandenen Wege am Wasser ausgebaut, Promenaden und Wegeverbindungen ergänzt werden. Die Wasserlagen sollen aber nicht nur in der ersten Reihe erlebbar sein, sondern bis in die benachbarten Stadtbereiche hineinwirken.

8. Erreichbarkeit der Landschaftsräume verbessern – die großen Parks und innerstädtischen Waldflächen integrieren, Landschaftsbezüge weiter qualifizieren

Die landschaftlichen Qualitäten sind wichtige Standortfaktoren für den Südostraum. Mit den alten und neuen Parkanlagen, wie der Hasenheide oder dem Britzer Garten, den großen Stadtwäldern des Plänterwaldes, der Wuhl-, Königs- und Köllnischen Heide, verfügt der Südostraum über Naherholungslandschaften, die in enger Nachbarschaft zu den Siedlungsräumen liegen. In Zukunft wird es darum gehen, Vorhandenes zu qualifizieren, Lücken im Freizeit- und Erholungsnetz zu beseitigen sowie punktuell besondere Lagen zu erschließen.

Mit wenigen Maßnahmen viel erreichen ist die Herausforderung. Neue Formen der Nutzung, wie interkulturelle Gärten oder Sportparks, aber auch kreative Zwischen- und Nischennutzungen können Brüche und Lücken im Stadtkontinuum temporär oder auch dauerhaft bespielen. Sie helfen der Profilierung des Raumes insgesamt.

9. Stadt-Umland-Zusammenarbeit fortsetzen – Flughafenumfeld BBI abgestimmt entwickeln

Im Rahmen des Planwerks Südostraum wurde für das direkte Flughafenumfeld gemeinsam mit Schönefeld und der Flughafengesellschaft ein zusammenhängender Masterplan Gateway BBI erarbeitet. Er formuliert ein klares städtebauliches und landschaftsplanerisches Entwicklungskonzept für die Flächen östlich und nordöstlich des BBI.

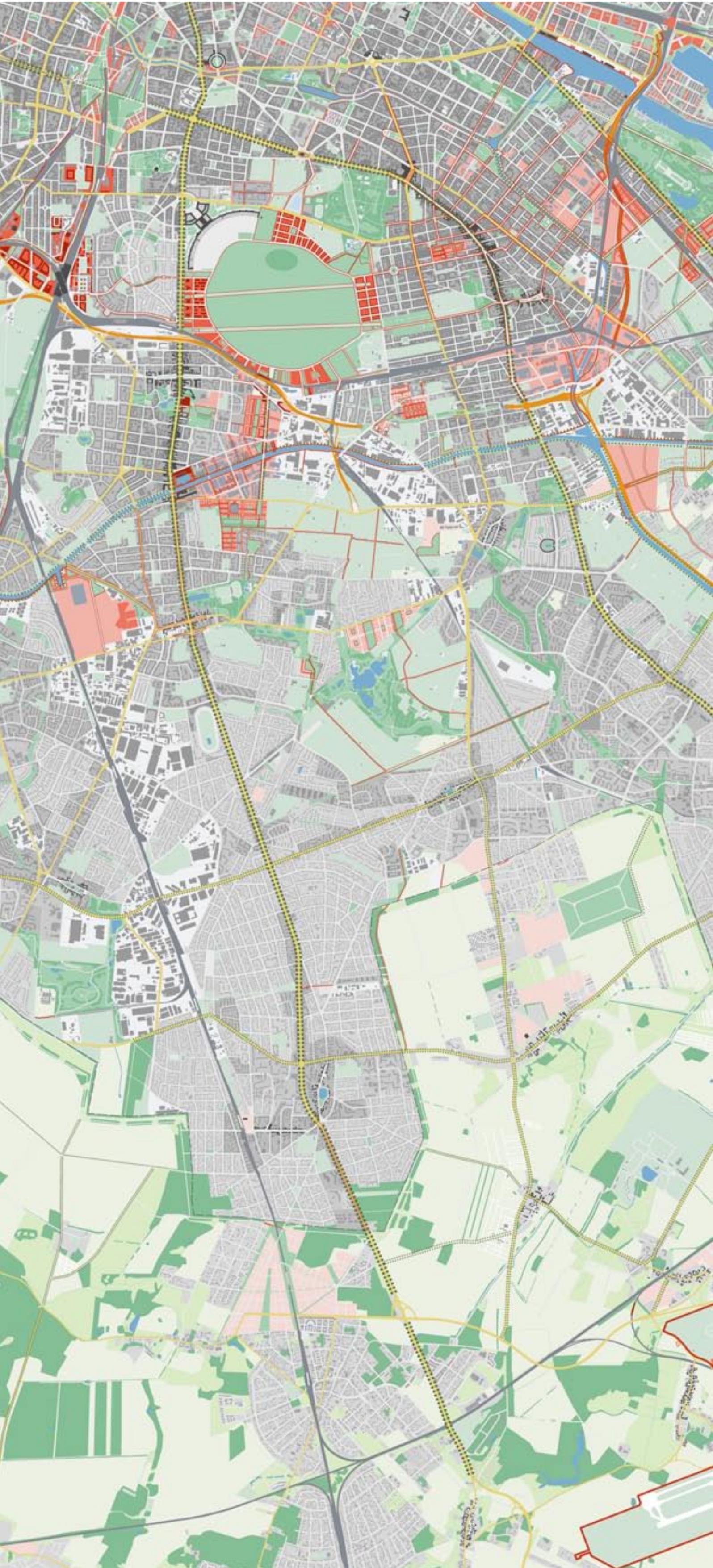
Damit soll sichergestellt werden, dass der gestalterisch hochwertige Flughafen ein adäquates Umfeld erhält und erkennbare Standortqualitäten geschaffen werden. Die Beteiligten haben sich auf eine stufenweise Realisierung ausgehend von drei Polen geeinigt. Diese Kernbereiche sind der BBI-Terminal mit der Airport-City sowie der BBI Business Park in Berlin und Waltersdorf-Nord / Kienberg in Schönefeld. Die gemeinsame übergreifende Rahmensetzung im Masterplan Gateway BBI gibt die Orientierung für die weitere Entwicklung des Flughafenumfeldes. Weitere Felder für eine übergreifende Zusammenarbeit sind die Abstimmung der gestalterischen Qualitäten im Flughafenumfeld sowie die Verknüpfung und Qualifizierung der Freiraumbezüge und Freiraumqualitäten im Stadt-Umland-Zusammenhang.

10. Akteure aktivieren – Kooperationen animieren

Stadtentwicklung braucht privates Engagement. Die Entwicklung neuer Wohn- und Arbeitsgebiete kann nur mit privaten Investoren und Nutzern funktionieren, die Belebung der Stadtteilzentren ist abhängig von Händlern, Kunden und weiteren privaten Aktivitäten. Das bürgerschaftliche Engagement trägt wesentlich zur Aufwertung der Stadtquartiere bei.

Bürgerschaftliches Engagement und Eigeninitiativen werden deshalb durch Programme wie Quartiersmanagement, Stadtbau oder die Zentreninitiativen „Mitten drin“ und „Aktive Zentren“ unterstützt. Durch Kombination dieser Maßnahmen untereinander oder mit Projekten wie der Umgestaltung des Rütli-Campus werden die Wirkungen verstärkt und Synergieeffekte entstehen. Im Hinblick auf die städtebauliche Verknüpfung ist zudem die Kooperation zwischen den Bezirken wichtig, gerade auch an der innerstädtischen Nahtstelle von Neukölln, Friedrichshain-Kreuzberg und Treptow-Köpenick. Für Investitionen und Kooperationen wird mit dem Planwerk ein stadtplanerischer Rahmen geschaffen.

Planwerk Südostraum Berlin -



Bestand

-  Siedlungsflächen mit Baustruktur in Dichtestufen
-  Industrie- und Gewerbeflächen
-  Bahnflächen mit Stationen

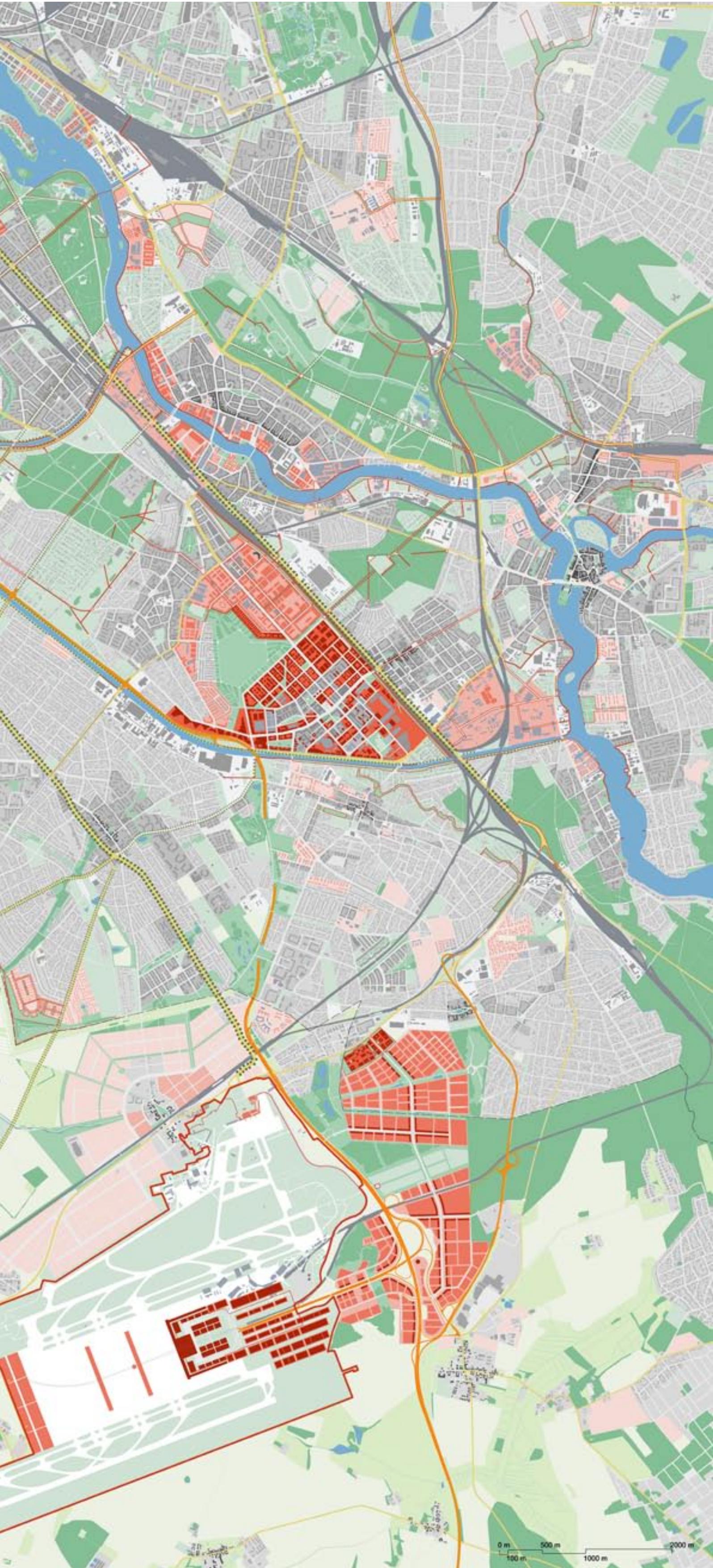
-  Autobahnen
-  Hauptverkehrsstraßen
-  Raumprägende Verbindungen

-  Wald / Raumprägende Gehölze
-  Öffentliche Parkanlagen und Plätze
-  Zweckbestimmte Grünflächen (Kleingärten, Friedhof, Sport)

-  Feldflur/Wiesen
-  Wasserflächen
-  Stadtbildprägende Strukturen

Planung

-  Planung über Bauflächen/
-  Planung ges. Bauflächen/
-  Planung teilw. Bauflächen/

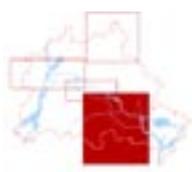


geordnet
Bastruktur

amräumlich
Bastruktur

äumlich
Bastruktur

-  Planung bzw. Aufwertung Freiflächen
-  Planung bzw. Aufwertung Straßen und Wege
-  Planung bzw. Aufwertung Raumprägende Verbindungen





Industriekultur und Parkanlagen an der Spree

Das Spreetal – Raum für Kultur, Wirtschaft, Wohnen und Natur

Der Spreeraum ist der naturräumliche Image-träger des Südostraumes. Das Planwerk setzt auf die Potenziale der Wasserlandschaft der Spree. Bereits im Planwerk 2000 wurden die besondere Attraktivität dieses Raumes und dessen Potenziale herausgestellt. Im Rahmen vertiefender Konzepte für den Spree-Dahme-Raum 2001 konnten Vorschläge für die Aktivierung einiger Wasserlagen erarbeitet werden. Konzepte für spreebegleitende Uferwege, Promenaden und städtebauliche Schlüsselprojekte wurden entwickelt. Einige Projekte wie z.B. die Wasserstadt an der Rumselburger Bucht, Promenaden, Plätze und Hochbauten in Ober- und Niederschöneweide sind bereits realisiert. Der Spreeraum besitzt aber noch erhebliche weitere Entwicklungsspielräume für Wohnen, Wirtschaft, Kultur und Naturerlebnis.

Spree als Erholungsraum profilieren

Die Erlebbarkeit der Wasserlandschaft zu Lande und zu Wasser soll weiter qualifiziert werden. Die Spree soll von der Innenstadt bis zu den Wald- und Seengebieten von Dahme und Müggelsee über Uferwege und Promenaden durchgängig erlebbar sein. Die Abschnitte werden entsprechend der örtlichen Situation verschieden ausgestaltet sein und somit unterschiedliche Charaktere haben. Naturnahe Landschaften, breite Promenaden oder schmale Uferwege werden sich abwechseln und in der Gesamtheit auf über 40 Flussuferkilometer eine differenzierte und spannende Raumsequenz mit Gebäuden der gründerzeitlichen Industriekultur, verdichteten Wohnquartieren oder durchgrüneten Siedlungsgebieten sowie Wäldern und Parkanlagen ergeben. Voraussetzung ist die frühzeitige Sicherung der Durchgängigkeit der Wege, die schrittweise realisiert wird.

Freizeitwert der Spree stärken

Die Spree bietet nicht nur Attraktivität auf, sondern auch am Wasser. Erholung, Wassersport, Freizeit zu Lande und zu Wasser benötigen Orte des Ankommens, des Abfahrens und des Aufenthalts. Diese Ansprüche sollen bei der Weiterentwicklung der notwendigen Infrastruktur sowie der Wegenetze berücksichtigt und integriert werden.

Öffentliche Räume verknüpfen

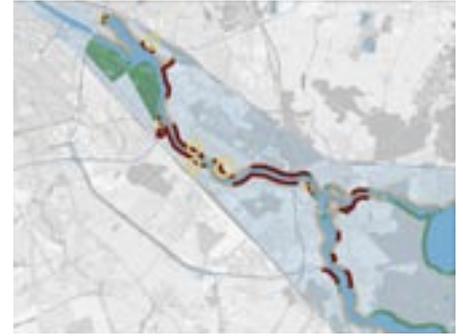
Die Spree hat auf langen Abschnitten noch den Charakter von Rückseiten. Es reicht aber nicht aus, die Spree nur in der ersten Reihe am Wasser sichtbar zu machen. Die Spree muss aus der Tiefe des Raumes erlebbar werden. Hierzu sind Städtebau und Freiraumgestaltung aufeinander zu beziehen und zum Wasser hin zu öffnen. Die Spree muss an das Grundgerüst der öffentlichen Straßen und Wege angebunden werden, um Barrieren aufzubrechen. So können durchlässige Landschafts- und Stadträume mit Bezug zur Spree hergestellt werden. Hierfür werden abschnittsweise integrierte Konzepte benötigt, die aus der Tiefe des Raumes wirken. Daher bedarf es einer aktiven und programmatischen Strategie, um in Zusammenarbeit mit den Grundstückseigentümern und Projektentwicklern das Grundgerüst der öffentlichen Räume und die städtebaulichen Potenziale an der Spree zu entwickeln.



Öffentliche Netze ohne Bezug zur Spree



Barrieren – Stadt ohne Bezug zur Spree



Transformationsräume

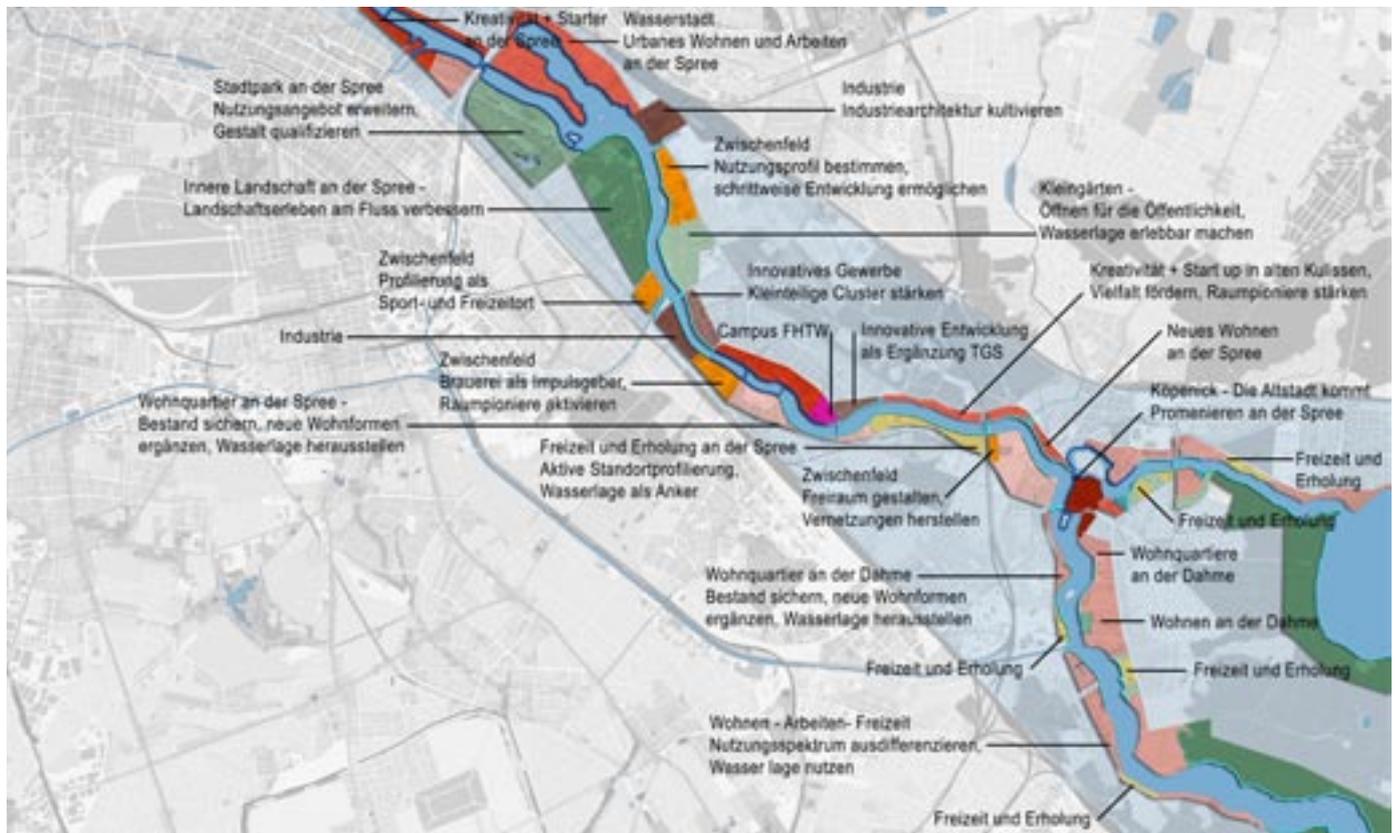
Differenziert weiterentwickeln

Die Spree ist ein Transformationsraum mit erheblicher Ausdehnung und großem Entwicklungspotenzial. Nur an wenigen Orten wie z.B. im Plänterwald oder in der Altstadt Köpenick geht es allein um die Sicherung und Qualifizierung des Bestandes. Die Hinwendung der Stadt zum Fluss bedeutet eine umfassende Transformation, wie z.B. in Nieder- oder Oberschöneweide, in Spindlersfeld oder Marienhain an der Dahme. Die Konzepte zur Weiterentwicklung werden dabei unterschiedlich sein und sich jeweils auf den Ort beziehen müssen.

Atmosphäre erzeugen

Für die Transformation des Spreerraumes bedarf es einer aktivierenden Strategie, die Atmosphäre und Identitäten schafft. Die Spree als „Markenzeichen“ für den Raum muss noch entdeckt werden. Projekte der prozessualen Entwicklungsstrategie mit Zwischennutzern, Raumpionieren und Strategien der kulturellen, freizeitsportlichen und künstlerischen Bespielung können ein wichtiger Baustein dieser Entwicklung sein. Diese Strategien sind umso wichtiger, je größer die Standorte sind. Erfolgsaussichten bestehen am ehesten dann, wenn Bausubstanz mit Ausstrahlung nachgenutzt werden kann.

Atmosphären und Profile an Spree und Dahme



4 | Teilräumliche Leitbilder und Entwicklungsstrategien Spreeraum

Chance zur Vielfalt

Die Entwicklungspotenziale entlang der Spree und der Dahme sind in ihren Bestandsstrukturen, Nutzungsmöglichkeiten und Chancen sehr differenziert und vielfältig. Daraus ergibt sich ein heterogenes Nebeneinander der Räume. Ziel ist es, auf dieser Heterogenität und Vielfalt aufzubauen und differenzierte, auf einzelne Flussabschnitte bezogene Strategien zu entwickeln.

So kann in Niederschöneide entlang des Bruno-Bürgel-Wegs Freizeit, Sport- und Erholung als Standortimage weiter profiliert werden, Kreativität in die Industriearchitektur von Oberschöneide einziehen oder gartenbezogenes Wohnen in Marienhain sich ansiedeln.

Zusammenschlüsse von Standortgemeinschaften zu den unterschiedlichen Profilierungen könnten ein erster Schritt sein, um eine gemeinsame Strategie zu konkretisieren.



Der Kaisersteg - eine neue Verbindung zwischen Ober- und Niederschöneide

Die Altstadt Köpenick entdeckt ihre Ufer



Teltowkanal – einmal quer durch den Süden Berlins

Die Herstellung einer durchgängigen Erlebarkeit des Teltowkanals von der Havel bis an die Spree ist ein Vorschlag für eine Verbindung von übergeordneter Bedeutung. Die Stadtquartiere und Landschaftsräume sollen auf den Kanalraum orientiert und somit die Lagegunst des Wassers genutzt werden. Es gilt, die Ufer des Teltowkanals auf seiner Gesamtstrecke von 22 Kilometer Länge mit ihren unterschiedlichen Charakteren zu öffnen. Diese reichen von der landschaftlichen, städtischen bis zur industriellen Prägung und bieten damit einen abwechslungsreichen Erlebnisraum in der Stadt.

Angestrebtes Ziel sind durchgängige Uferwege. Wenn möglich sollen diese beidseitig des Kanals angelegt werden, um unterschiedliche Raumerlebnisse zu bieten. Da kanalbegleitende Wege auf vielen Abschnitten bereits vorhanden sind, wird die Hauptaufgabe in der Ergänzung und Ertüchtigung der Wege und Pflege der begleitenden Grünflächen bestehen.

Die ehemaligen Treidelwege können – gefördert durch Bundesprogramme – gewässernah als Radrouten ausgebaut werden. Es wird empfohlen, die vom Kanal abgerückten Wege an die Böschungskrone zu verlegen, damit die Wasserlage erlebbar wird. Solitärbäume und Baumgruppen können erhalten, Gebüsche gelichtet und dafür offene Rasenböschungen angelegt werden. Kleine Bastionen und Balkone sollen Orte mit Ausblick am Wasser schaffen.



Neue Nutzung für den Tempelhofer Hafen



Neue Wege am Teltowkanal: Bestand – Vision

Unterschiedliche Ufersequenzen am Teltowkanal





Vom Tempelhofer Hafen zum Tempelhofer Feld

Den Park zur Stadt führen – das Tempelhofer Feld an die Stadt anbinden

Im 19. Jahrhundert als Militärbereich und seit den 20er Jahren als Flughafen genutzt, war das Tempelhofer Feld jahrzehntlang der Stadtentwicklung entzogen. Während sich an seinem westlichen und östlichen Rand die städtischen Achsen entlang Tempelhofer Damm sowie Hermannstraße, Karl-Marx-Straße und Sonnenallee weiter fortsetzten, entwickelte sich der Zwischenraum erst mit dem Bau der Stadtautobahn zu einem durchgehenden Industrie- und Gewerbeband bis zum Teltowkanal.

Die Einstellung des Flugbetriebs eröffnet die einmalige Chance, die Lücke im Stadtkontext zu schließen und die Stadtquartiere und Freiräume in neue Beziehungen zu setzen. Es ergeben sich dadurch nicht nur neue Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Feld, sondern auch für die Stadträume, die sich südlich

und östlich des Flugfeldes anschließen. Die Nähe und Anbindung zum Tempelhofer Feld sind ein wesentlicher Standortvorteil für die Aufwertung der angrenzenden Bereiche von Tempelhof, Kreuzberg und Neukölln.

Für die Integration des Tempelhofer Feldes ist es erforderlich, die Siedlungs- und Freiräume großräumig miteinander zu vernetzen. Durch neue attraktive Zugänge sollen die umliegenden Quartiere mit der neuen, zentralen Parklandschaft Tempelhof verbunden werden. Gerade im Süden des Feldes ist es dazu notwendig, die Barriere der Autobahn und der Bahn zu überwinden. Zur Querung werden eine Straßenanbindung östlich der Anschlussstelle Oberlandstraße sowie weitere Querungen für Fuß- und Radverkehr von der Ringbahnstraße bzw. der Oberlandstraße vorgeschlagen. Die Entwicklung des Umfeldes soll mit einem zusätzlichen S-Bahnhof am südlichen Rand des Tempelhofer Feldes unterstützt werden.

Stärkung des Bezirkszentrums Tempelhofer Damm

Der neue Park auf dem Tempelhofer Feld, die Nachnutzung am Tempelhofer Hafen und der geplante Neubau der Rathauspassagen sind zentrale Entwicklungsimpulse, die auf den umgebenden Raum ausstrahlen werden. Aus Sicht der gesamtstädtischen Stadtplanung wird es für die dauerhafte Stärkung des Tempelhofer Zentrums allerdings wichtig sein, darüber hinaus weitere Entwicklungsmöglichkeiten zu untersuchen.

Das traditionelle Stadtteilzentrum entlang des Tempelhofer Damms verfügt nur über einen eingeschränkten Nahbereich: während sich westlich des Zentrums eine kompakte städtische Struktur anschließt, ist auf der Ostseite dieses Hinterland schwächer ausgeprägt. Die gute Lage sowie die Versorgungs- und Infrastrukturausstattung im Umfeld bilden allerdings geeignete Voraussetzungen für städtisches Wohnen und verträgliches Arbeiten. Damit könnte das östliche Umfeld des Tempelhofer Damms entwickelt und als unmittelbarer Einzugsbereich für das Zentrum gestärkt werden. Mit dieser Entwicklung würde auch der südliche Anschluss an den neuen Park auf dem Tempelhofer Feld in ein städtisches Umfeld eingebunden sein.

Als Maßnahme wird daher vorgeschlagen, Möglichkeiten einer Vitalisierung und Ergänzung dieser Bereiche zu untersuchen und dabei auch Potenziale für neue Entwicklungs-

formen wie z.B. Baugruppen, Mehrgenerationsmodelle oder Familienwohnen einzubeziehen.

Entwicklung der Wasserlage am Teltowkanal

Der Teltowkanal könnte bei besserer Erschließung und Nutzung seiner Uferzonen eine wahrnehmbare Lagequalität für den umgebenden Raum ausstrahlen. Den Wert der Lage und der Hafenzenerie hat bereits vor einigen Jahren das Modezentrum erkannt und seinen Standort am Ullsteinhaus gewählt. Die Umnutzung der Hafenspeicher sowie die Gestaltung eines Uferabschnitts sind bereits die ersten Schritte einer Wiederentdeckung der Teltowkanallage zwischen den Bezirken Tempelhof und Neukölln.

Innerhalb des Gewerbebandes sind Umstrukturierungen erkennbar, leider gehen sie in der Tendenz einerseits in Richtung Unternutzung und Verwahrlosung der Grundstücke sowie andererseits in Richtung Nutzungswandel zu Handel. Beides wird der Funktionsbestimmung dieses Raumes nicht gerecht: funktio-

nierende Gewerbebetriebe sollen am Standort bleiben und auch die Möglichkeiten für betriebliche Entwicklungen erhalten.

Es wird daher empfohlen, ein örtliches Gebietsmanagement einzusetzen, das die Entwicklungswünsche der Eigentümer und Nutzer aufnimmt und eine abgestimmte gemeinsame Strategie für den Standort erarbeitet. Gleichzeitig sollten aber auch Umstrukturierungs- und Veränderungsanlässe genutzt werden, die öffentliche Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Uferzone zu verbessern. Exemplarisch stellt das Planwerk Vorschläge für eine mögliche Gliederung und Durchwegung dar. Eignung und Umsetzungsbedingungen dieser Öffnungen sind weiter zu vertiefen. An den Orten, an denen sich eine Umstrukturierung durch Brachen und Leerstände bereits ankündigt, bietet sich die Möglichkeit, eine Öffnung zum Wasser planerisch vorzubereiten. Angestrebt wird eine wohnumfeldverträgliche Mischung aus Büro, Dienstleistung, Freizeit und Wohnen zwischen Tempelhofer Feld und Teltowkanal.



Entwicklungsüberlegung östlich des Tempelhofer Damms

Entwicklung der Quartiere am Teltowkanal und im Dreieck Neukölln - Treptow



Bestand				Planung								



Wege qualifizieren und Stadträume vernetzen

Urbane Qualitäten weiterentwickeln



Neukölln-Nord Vorhandenes in Wert setzen

Der Norden Neuköllns ist geprägt durch die charakteristische Struktur der Gründerzeitquartiere und besitzt viele Vorzüge, die einen attraktiven Stadtteil in der inneren Stadt ausmachen. Das Image und der Ruf des multikulturellen Stadtteils werden hingegen oft negativ beurteilt und überlagern die positiven Merkmale.

Das Planwerk stellt die urbane Qualität von Neukölln-Nord in seinen stadträumlichen Zusammenhängen dar. Aufgabe in Neukölln-Nord ist nicht vorrangig die Entwicklung neuer Bau- und Freiflächen, sondern insbesondere die Stabilisierung, Aufwertung und Vernetzung der Bestandsquartiere. Es gilt, Vorhandenes in Wert zu setzen, die Angebote zu vernetzen und durch viele Maßnahmen, wie die Aufwertung der Karl-Marx-Straße, die Umnutzung des Kindl-Areals oder den Umbau der Rütli-Schule zu einem Bildungscampus, die Lebensbedingungen im Stadtteil zu verbessern.

Durch Kombination unterschiedlicher Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtbildes, der Qualifizierung von sozialer Infrastruktur und Bildungseinrichtungen lässt sich Neukölln zukunftsfähig weiter entwickeln. Zum Einsatz kommen die verschiedenen Instrumente der Stadtentwicklung wie Quartiersmanagement, Stadtumbau, Stadterneuerung oder Initiativen wie Aktive Zentren oder Mittdrin.

Die integrierten Ansätze ermöglichen es, adäquat auf die vielschichtigen Probleme und Anforderungen in den Bestandsquartieren reagieren zu können. Die verschiedenen Maßnahmen vor Ort unterstützen Projektideen, bringen Standorte mit Akteuren zusammen und helfen bei der Umsetzung. Es sind die vielen kleinen Maßnahmen, die Schritt für Schritt die Lebensbedingungen in dem Stadtteil verbessern. „Vorhandenes in Wert setzen“ bedeutet auf die vielfältigen Qualitäten des Stadtteils aufmerksam zu machen, die Angebote zu vernetzen und die Akteure zu unterstützen.

Neukölln am Wasser – Kanalufer und Wege zu den Parkanlagen aufwerten

Die Wahrnehmung der Nähe zum Wasser lässt den Norden Neuköllns in einem anderen Licht erscheinen. Durch eine Aufwertung der Wegeverbindungen zum Spreeraum, zu den Kanälen und entlang der Kanäle (Landwehr-

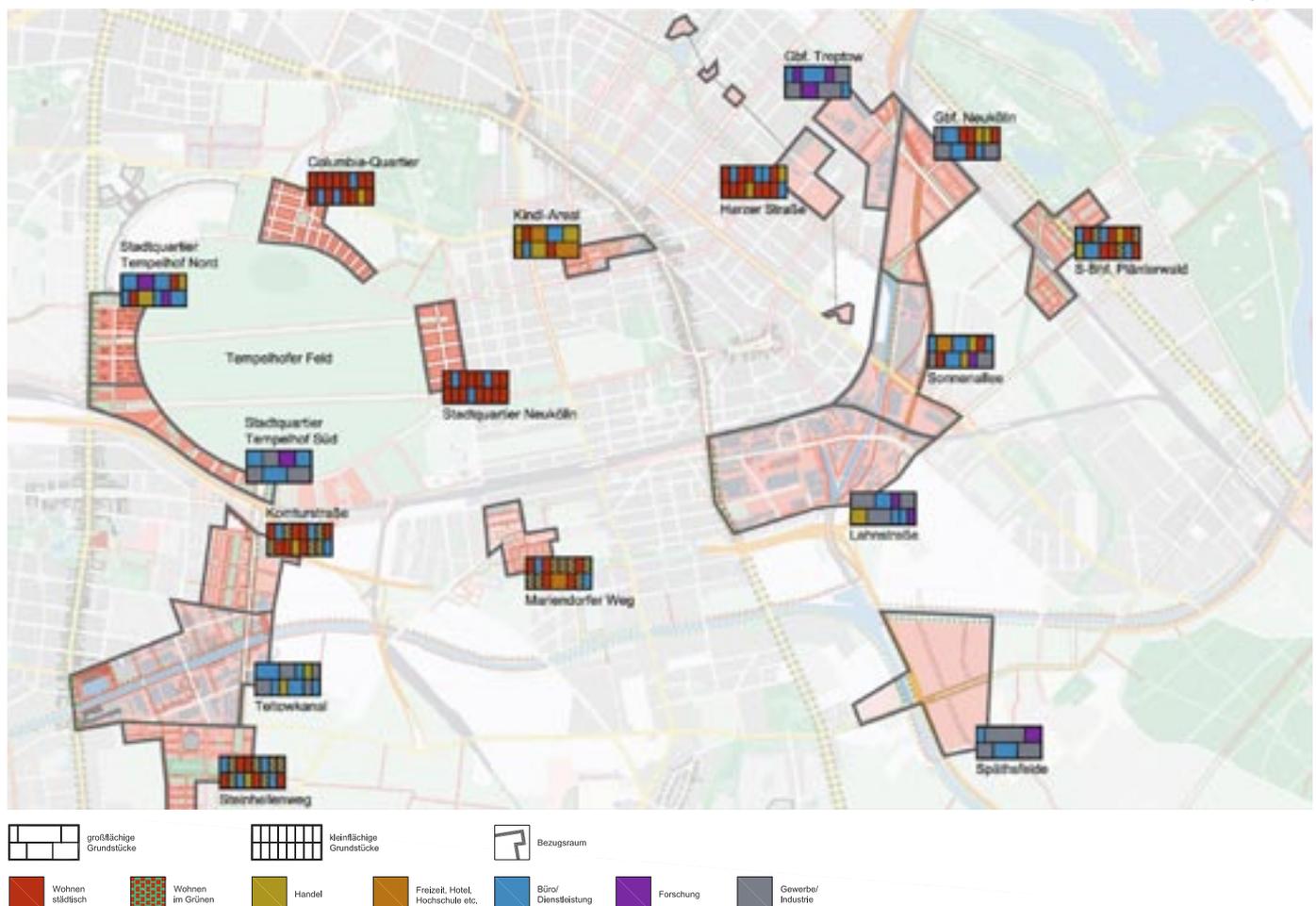
kanal, Neuköllner Schiffahrtskanal, Teltowkanal) soll diese Lagequalität mehr ins Bewusstsein rücken und sich fördernd auf die Quartiersentwicklung auswirken. Häufig reicht schon ein Ausdünnen des kanalbegleitenden Buschwerks, um so den Kanal im Stadtraum sichtbar zu machen. Entlang der Kanäle kann so mit vielen kleinen Schritten ein durchgängiger Weg für Fußgänger und Radfahrer bis nach Adlershof und Köpenick geschaffen werden.

Durch eine Aufwertung der Querverbindungen vom Tempelhofer Feld über den Landwehrkanal zur Spree, lässt sich ein dichtes Naherholungsnetz knüpfen. So kann in Neukölln die Nähe zu gesamtstädtischen Erholungsräumen wie Treptower Park, Plänterwald und Spree über eine Qualifizierung der Wegeverbindungen erlebbar gemacht werden. Die Umsetzung der Maßnahmen kann abschnittsweise in den Programmgebieten der Stadterneuerung und der sozialen Stadt erfolgen. Auf dem Tempelhofer Feld entsteht mit dem

geplanten Park ein großer Naherholungsraum in unmittelbarer Nachbarschaft zu Neukölln-Nord. Ziel ist es, dieses künftige Freiraumpotenzial sowie die noch „ungehobenen“ Lagevorteile zu erschließen, um diese Qualitäten für die Stadtquartiere besser erreichbar und somit nutzbar zu machen.

Auch hier geht es darum, einen attraktiven Zugang vom Quartier Schillerpromenade in den neuen Park zu gestalten und die Wege aus und ins Bezirkszentrum Karl-Marx-Straße so zu führen, dass sie einladen. Es werden zwei Hauptverbindungen vorgeschlagen, eine nördliche Verbindung über die Herrfurthstraße und das Gelände der Kindlbrauerei und eine südliche Verbindung entlang der Friedhöfe an der Leinestraße zum Richardplatz. Zudem soll die Verbindung von der Hasenheide zum Park verbessert werden.

Stadträume im Wandel – Nutzungsprofile



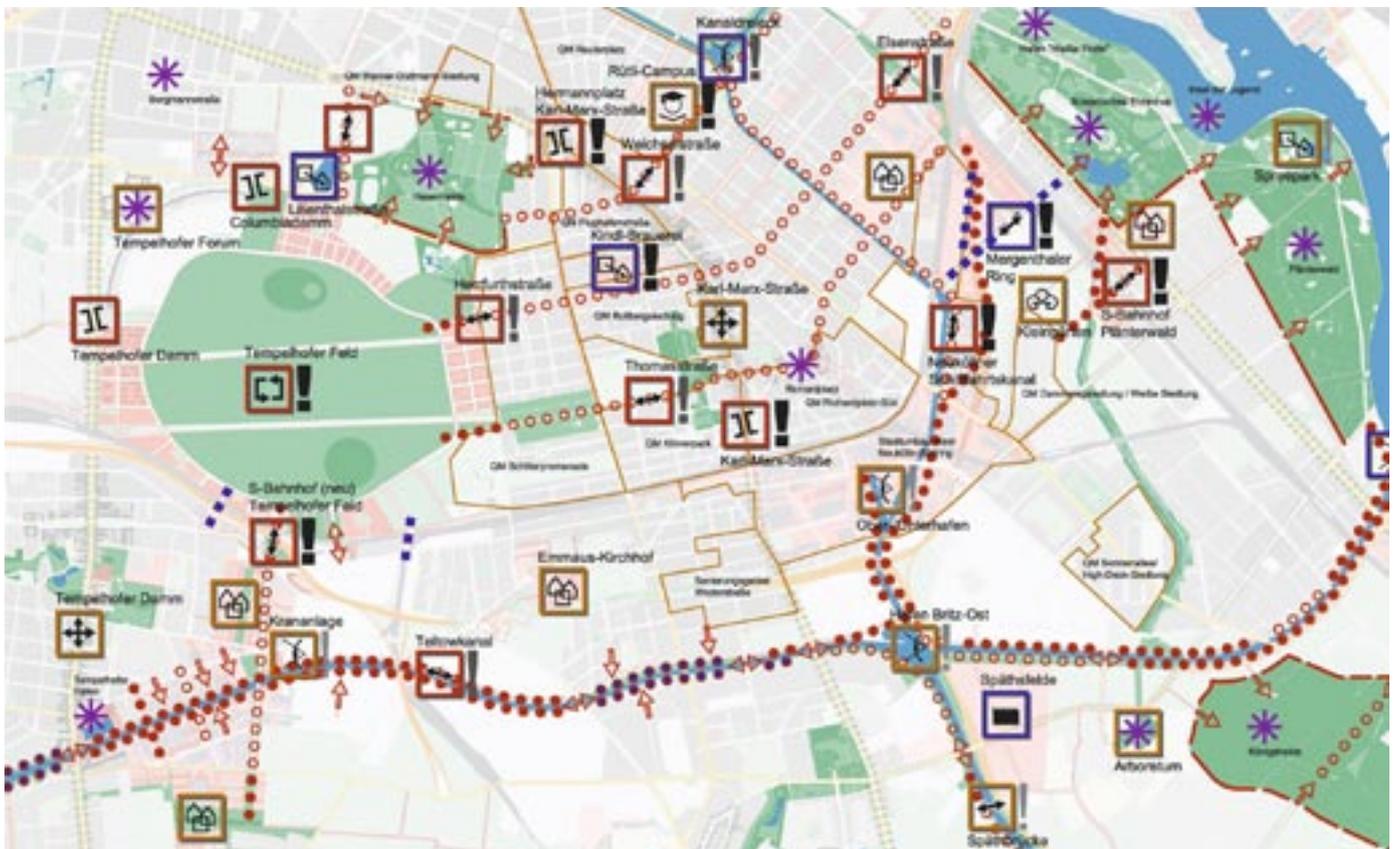
Zwischenräume qualifizieren – den Stadtübergang Neukölln/Treptow gestalten

Mit dem Anschluss an die Stadtautobahn A 100, der Inbetriebnahme der Autobahn A 113 und der direkten Verbindung zum zukünftigen einzigen Berliner Flughafen genießen die Standorte in der Nähe des Autobahndreiecks Neukölln eine besondere Lagegunst. Dies wird Umstrukturierungsprozesse beeinflussen, allerdings ist zu verhindern, dass Handlungsnutzungen in den Bereich zwischen den beiden Bezirksmagistralen Karl-Marx-Straße und Sonnenallee drängen und so die Funktion des Bezirkszentrums Karl-Marx-Straße/Hermannplatz gefährden. Eine wesentliche Maßnahme zur Stärkung des Bezirkszentrums ist die Aufwertung der Aufenthaltsqualität in der Karl-Marx-Straße im Rahmen der Stadterneuerung. Diese erfolgt in enger Abstimmung mit den Einzelhändlern und ist Teil der Erneuerungsstrategie.

Während der ehemalige Grenzverlauf innerhalb des S-Bahnringes nahezu nicht mehr zu erkennen ist, lassen sich die Unterbrechungen in der Stadtstruktur außerhalb des Rings noch deutlich ablesen. Trotz einer guten Verkehrserschließung und drei S-Bahnhöfen gibt es bisher keine stärkere Siedlungstätigkeit, obwohl für die bestehenden Siedlungseinseln (Wohngebiet Aronsstraße/Dieselstraße) und für die Infrastruktur eine Stärkung sinnvoll wäre.

Mit dem Treptower Park, dem Plänterwald und der Königsheide bestehen drei große Naherholungsgebiete, deren Attraktivität insbesondere durch eine verbesserte Zugänglichkeit von außen und Wegführung innerhalb noch gesteigert werden kann. Das bedeutet auch die Überwindung von Verkehrsbarrieren und die Verbesserung der Durchlässigkeit einzelner Flächen wie zum Beispiel von Kleingartenarealen und Sportanlagen.

Maßnahmen und Strategien im Stadtzusammenhang Tempelhof, Neukölln, Treptow



- | | | | | | | | | |
|---------------------------------|-----------------------------|---|----------------|-------------------------------|---|----------------------------|------------------------------------|-------------------------------|
| Moderation Marketing Management | Planung Konzept | Baulche/investive Maßnahme (öffentlich) | Prioritäten | Bedeutende Orte / Impulsgeber | Verbindung aufwerten + Treidalgang herstellen Verbindung herstellen | Verbindung: Rechte sichern | Räumliche Kante / Zugang aufwerten | Straßenraum aufwerten |
| Verbindung | Wohnungsbau z.B. Baugruppen | Lagegunst/ Blickbeziehungen | Zwischenutzung | Stärkung des Zentrums | Umnutzung | Partizipation | Gewerbliche Nutzung | Bildungseinrichtung aufwerten |

Stadträume vernetzen – Freiräume gewinnen

Ziel ist es, die kleinen Siedlungseinseln besser untereinander zu vernetzen und ihnen neue Entwicklungsspielräume zu eröffnen. Optional wird in einzelnen Entwicklungsstufen eine bauliche Ergänzung bestehender Quartiere (zwischen Heidekampgraben und Dammweg, um die Köpenicker Landstraße zwischen S-Bahnhof Plänterwald und Pappelallee) vorgeschlagen.

Die Erreichbarkeit der benachbarten Landschaftsräume ist zu verbessern und attraktiv zu gestalten. Folgende Verbindungen werden präferiert: Ergänzung des Heidekampgrabens zu einem großzügigen Fuß- und Radweg zwischen Kiefholzstraße und Treptower Park, Durchwegung der Kleingärten, um eine direkte Anbindung vom S-Bahnhof Plänterwald zur Kiefholzstraße herzustellen.

Sinnvoll sind Verbindungen zwischen dem Neuköllner Schifffahrtskanal und der Kiefholzstraße. So sollte eine Straße auf dem ehemaligen Güterbahnhofsgelände Treptow, die parallel zur Autobahn verläuft, durchgebunden und die Karpfenteichstraße nach Süden bis zur Dieselstraße verlängert werden.

Für den gesamten Übergangsraum wird vorgeschlagen, eine gemeinsame Entwicklungsstrategie der Bezirke Neukölln und Treptow-Köpenick zu erarbeiten und hierbei auch den nördlich angrenzenden Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg einzubeziehen

Die Stadt ans Wasser führen





Berlin Adlershof – Stadt für Wissenschaft, Wirtschaft und Medien

Auf Qualitäten bauen – die Stadt für Wissenschaft, Wirtschaft und Medien weiter entwickeln

Die Wirtschafts- und Wissenschaftsstadt Berlin Adlershof ist eine Erfolgsgeschichte des Landes Berlin. Es ist gelungen, eine lebendige Mischung aus Medien, wissenschaftlichen Institutionen und privaten Zukunftsunternehmen zu schaffen, die über Berlin hinaus bekannt ist und weitere Unternehmen anzieht. Zusammen mit den Bildungs- und Wissenschaftseinrichtungen in Oberschöne-weide und dem Innovationspark Wuhlheide bildet Adlershof ein Forschungs- und Entwicklungs-Cluster, welches in unmittelbarer Nähe zum Flughafen BBI ein wesentlicher Baustein für die weitere wirtschaftliche Entwicklung im Südostraum ist.

Adlershof ist heute einer der modernsten Technologieparks Europas und beherbergt den naturwissenschaftlichen Campus der Humboldt-Universität zu Berlin mit sechs

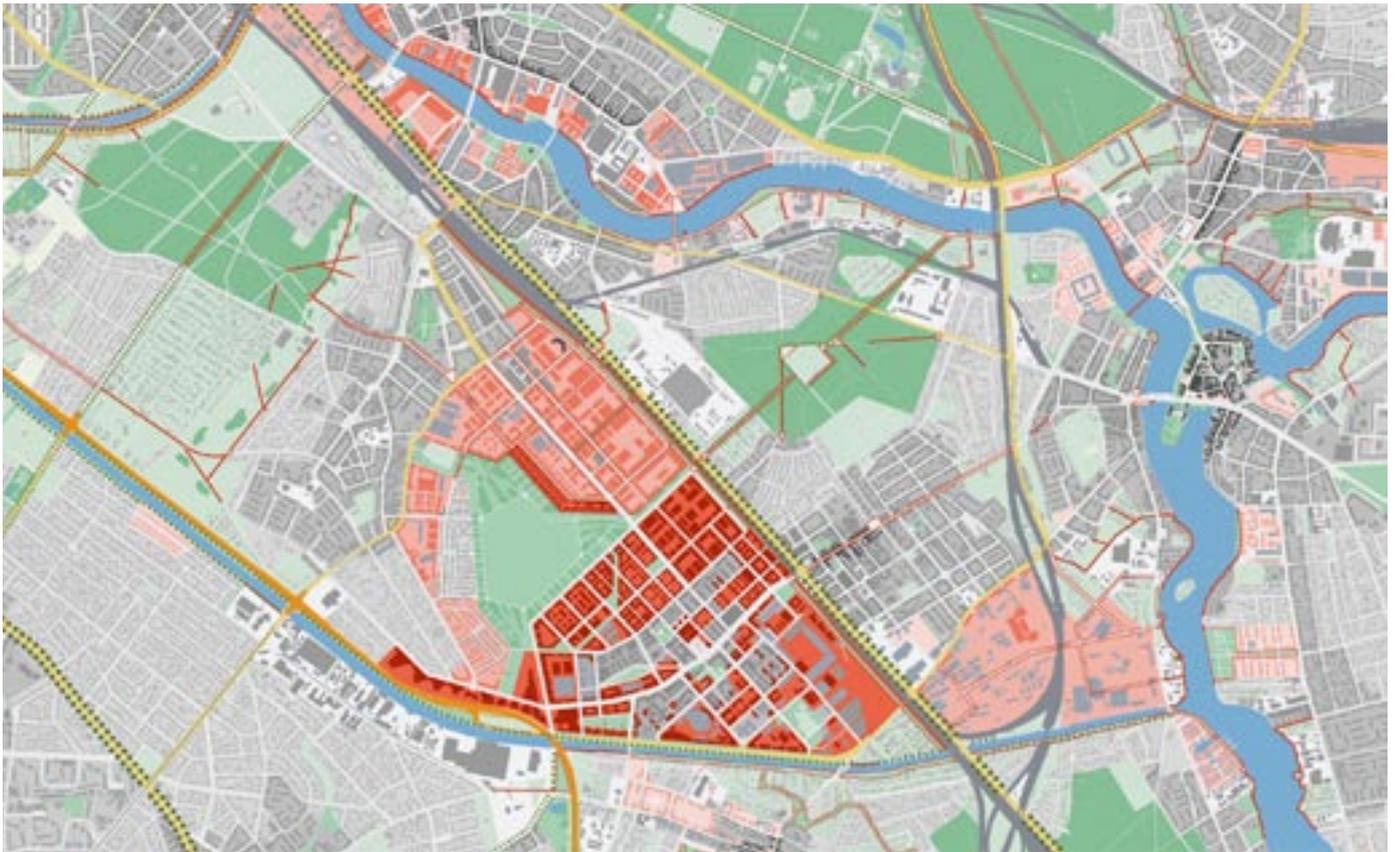
naturwissenschaftlichen Instituten und ca. 6.600 Studierenden. Auf einer Fläche von 4,2 Quadratkilometern haben sich seit 1991 rund 800 Firmen mit 13.500 Mitarbeitern angesiedelt.

Das städtebauliche Leitbild für die Gebietsentwicklung steht in der Tradition der europäischen Stadt. Merkmale sind das klare städtebauliche Grundgerüst, die Nutzungsmischung sowie die hohe Gestalt- und Ausstattungsqualität der öffentlichen Räume. Der Landschaftspark auf dem ehemaligen Flugfeld ist in seiner Grundstruktur fertig gestellt. In den letzten Jahren ist es gelungen, südwestlich des Parks den Einfamilienhausbau anzukurbeln. Das Wohnen auch östlich des Parks, im Zentrum der Wissenschaftsstadt anzusiedeln, ist eine weiterhin sinnvolle Planungsalternative.

Die bisher erreichte Standortqualität ist auch der Erfolg eines kontinuierlichen Gebietsmanagements des vom Land eingesetzten Entwicklungsträgers. Die Bündelung von Planungsbegleitung, Entscheidung, Marketing, Investoren- und Nutzerakquise in einer Hand hat sich bei der Standortentwicklung sichtbar bewährt.

Der neue Stadtteil ist noch im Werden; wichtig ist daher, eine städtebauliche Grundordnung, die einen Gestaltrahmen vorgibt, und eine flexible Binnenstruktur, die auf sich ändernde Nachfragen flexibel reagieren kann. Auch wenn zwischenzeitlich konjunkturelle Schwächen zu verkraften sind, ist es Ziel, eine lebendige Nutzungsmischung von Wohnen, Arbeiten und Forschen am Standort zu fördern und den ehemals eher abgeschlossenen Ort mit der umgebenden Stadt weiter zu vernetzen.

Insgesamt bestehen auf dem Areal noch Flächenpotenziale für weitere Ansiedlungen. Die Aufgabe nicht mehr betriebsnotwendiger Bahnflächen führt langfristig zu einer Verschlinkung des Bahnkorridors zwischen den S-Bahnstationen Schöneweide und Adlershof und zu weiteren Flächenangeboten und Vernetzungsmöglichkeiten.



Bestand					Planung						
	Städtische Flächen mit Baustruktur in Dichtestufen		Bahnflächen mit Stationen		Hauptverkehrsstraßen		Wald / Raumpprägende Gehölze		Zweckbestimmte Grünflächen (Pflanzgrün, Sport, Friedhof)		Wasserflächen
	Industrie- und Gewerbeflächen		Autobahnen		Raumpprägende Verbindungen		Öffentliche Parkanlagen und Plätze		Feldflur/Wiesen		Stadthildprägende Strukturen
	Planung übergeordnet Bauflächen/ Baustruktur		Planung teilsräumlich Bauflächen/ Baustruktur		Planung bzw. Aufwertung Straßen und Wege		Planung gesamtstädtlich Bauflächen/ Baustruktur		Planung bzw. Aufwertung Freiflächen		Planung bzw. Aufwertung Raumpprägende Verbindungen

Landschaftspark Johannisthal



Forum Adlershof



Informatikzentrum



Profil sichern – Gestalt- und Nutzungsqualität fortsetzen

Der öffentliche Raum gliedert die Stadt für Wissenschaft, Wirtschaft und Medien spannungsreich und schafft erkennbare Adressen. Das Erschließungsnetz schafft dabei eine hohe Entwicklungsflexibilität und Transformationsmöglichkeit der Parzellennutzung. Gleichzeitig fördert es die Transparenz und Durchlässigkeit im Stadtkörper, es entstehen keine unüberwindbaren Areale. Dieses Erschließungs- und Gliederungsprinzip sowie der Gestaltungsanspruch sollten daher auch bei weiteren Flächenaufschlüssen, z.B. zwischen Groß-Berliner Damm und Bahngelände, umgesetzt werden.

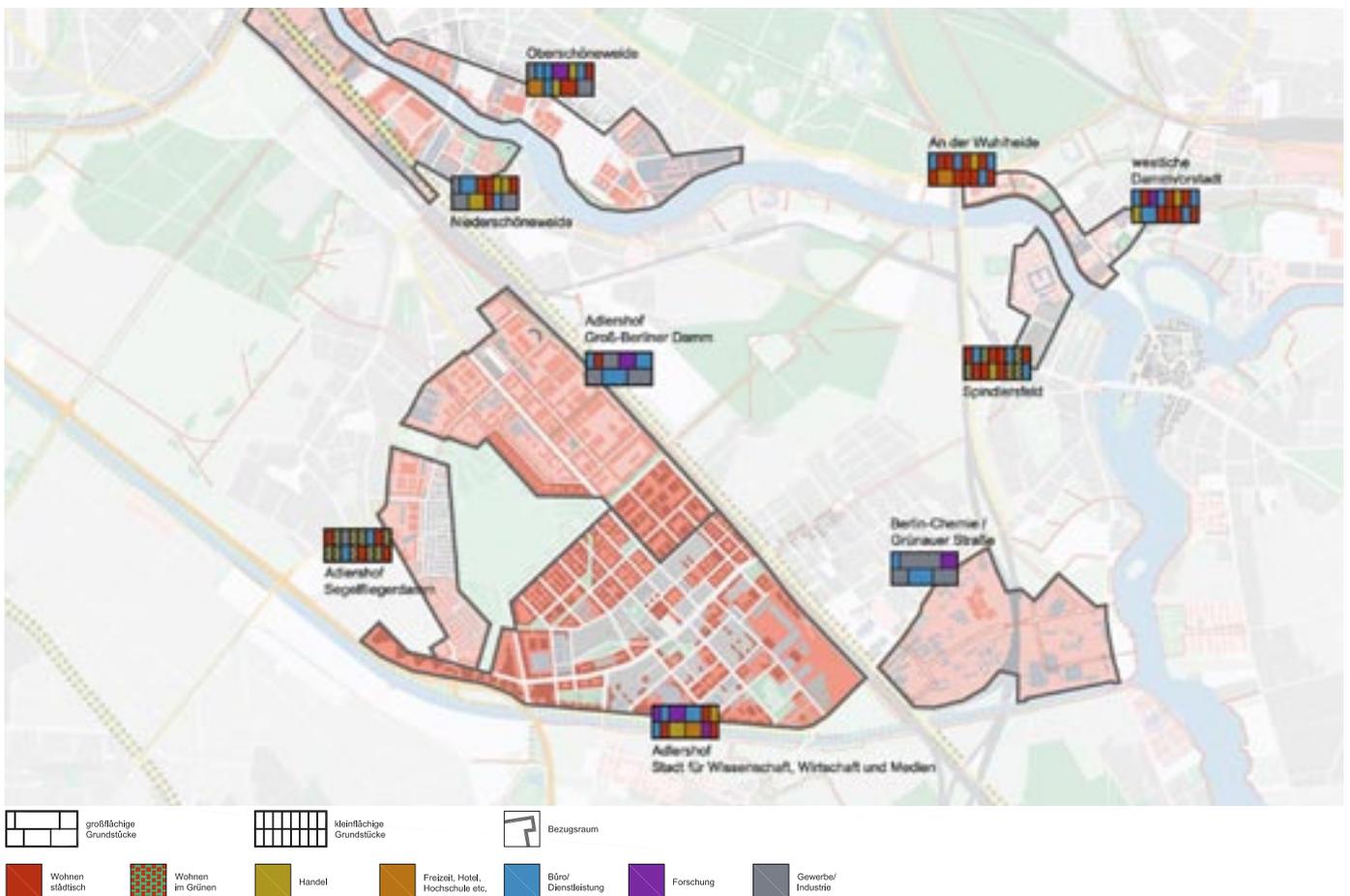
Die Stadt für Wissenschaft, Wirtschaft und Medien hat viele Gesichter und eignet sich auch für unterschiedliche Nutzungsprofile. Mit dem Standort werden eine hohe Qualität von Unternehmen und Forschungseinrichtungen sowie moderne Technologien assoziiert – diese Profilierung genießen nur wenige Standorte in Berlin. Bei der Ansiedlung weiterer Nutzer sollte dies berücksichtigt werden.

Stadtraum vernetzen – Wegeverbindungen herstellen und für die Zukunft sichern

Während das Zusammenwachsen mit dem Stadtteil Johannisthal voranschreitet und beide Gebiete bereichert, sind die Barrieren nach Nordosten (Bahn) und nach Südwesten (Teltowkanal/Autobahn) nahezu unüberwindbar. Hier lassen sich nur wenige und überörtlich wirksame Wegeverbinden knüpfen. So bietet die Verschlankung des Bahnkörpers zwischen den S-Bahnhöfen Schöneweide und Adlershof die Möglichkeit, in Verlängerung der Ostfuge des Parks eine überörtliche Wegebeziehung über die Köllnische Heide bis an die Spree herzustellen. Dadurch lassen sich zwei attraktive Landschaftsräume miteinander verbinden und die Wissenschaftsstadt erhält einen Zugang zur Spree.

Zwar ist eine Straßenanbindung vom Groß-Berliner Damm an das Adlergestell ferne Zukunftsmusik, doch soll eine Verbindungsoption zumindest gesichert werden. Bahnbegleitende Grünflächen unterstützen den Biotopverbund und bieten Raum für eine

Nutzungsprofile für die einzelnen Potenzialräume



attraktive Wegeverbindung, über die man auch den Bahnhof Adlershof erreichen kann. Des Weiteren wird eine Wegeführung über das aufgelassene Wasserwerkgelände Johannisthal vorgeschlagen, um von Späthsfelde nach Johannisthal abseits der Verkehrsstraßen zu gelangen.

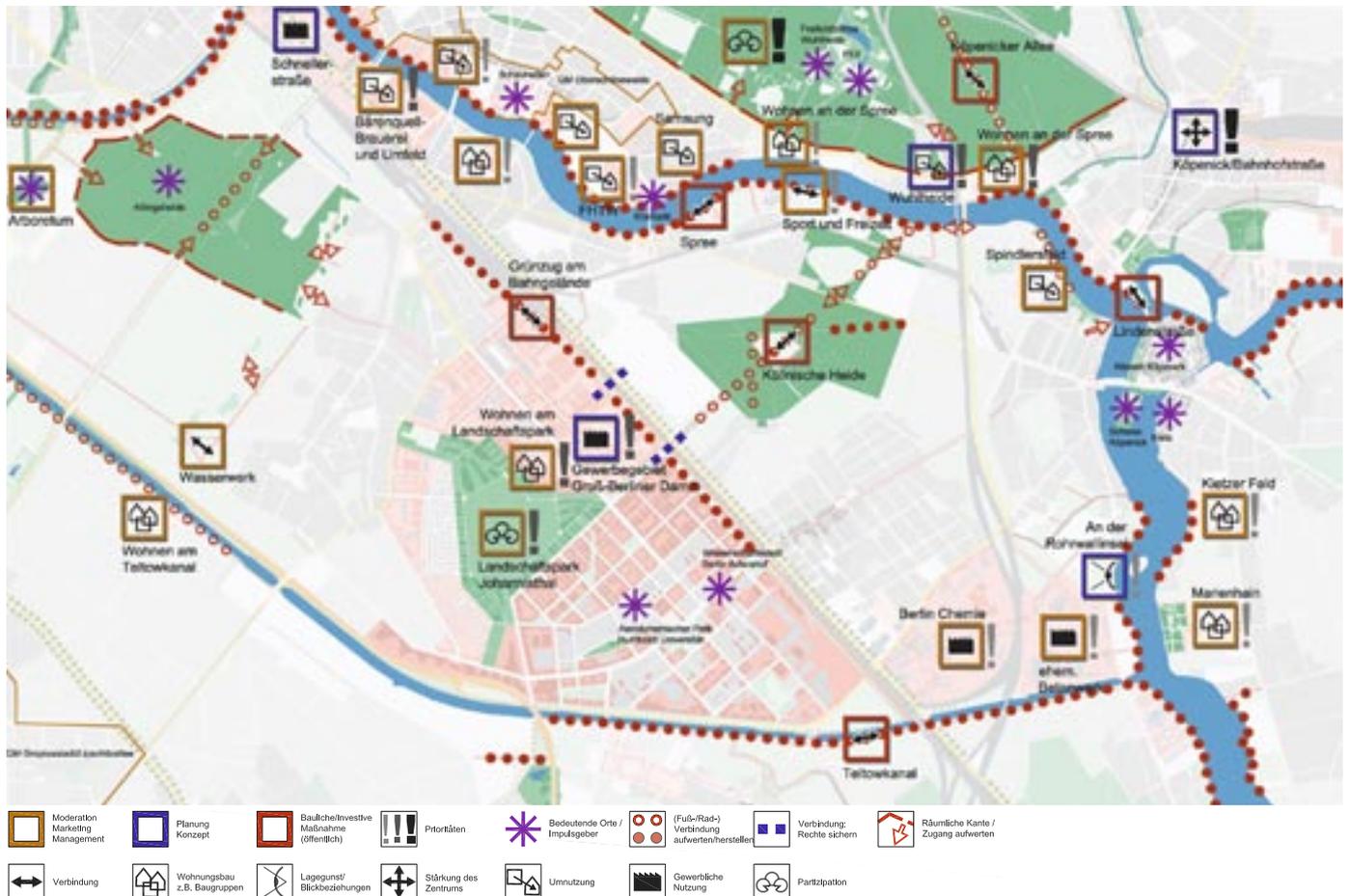
Eine lebendige Mischung schaffen – Erhöhung des Wohnanteils

Während der Einfamilienhausbau südwestlich des Parks binnen weniger Jahren weit vorangeschritten ist, warten die Wohnstandorte im Zentrum der Wissenschaftsstadt noch auf ihre Investoren und Nutzer. Der Standort bietet hohe Infrastrukturqualitäten, so dass das Ziel Wohnnutzung zu akquirieren weiter besteht, auch wenn dies eine längere Entwicklungszeit braucht. Die Lage am Park ist attraktiv für neue Wohnstandorte in der Wissenschaftsstadt. Daher soll der Anteil an Wohnen in Parknähe deutlich erhöht werden. Im Planwerk wird eine kleinteilige Blockbildung und ergänzende Erschließung südlich des Groß-Berliner Damms vorgeschlagen.



Landschaftspark Johannisthal

Maßnahmen und Strategien im Stadtraum Adlershof, Schönevide und Köpenick





Gateway to Berlin – Terminal BBI mit Midfield (Simulation)

Masterplan Gateway BBI – gemeinsame Planung für das Flughafenumfeld

Der Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg International BBI ist die größte und wichtigste Infrastrukturmaßnahme in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Er ist zentraler Entwicklungsimpuls für den Raum und wird erhebliche Strukturveränderungen bewirken. Ziel ist, dieses herausragende Projekt mit dem 1.470 ha umfassenden Flughafengelände bestmöglich in die Siedlungs- und Freiraumstruktur zu integrieren und die Chancen für den Raum zu nutzen.

Berlin und die Gemeinde Schönefeld haben sich daher auf eine enge Zusammenarbeit verständigt und mit der Flughafengesellschaft für das direkte Vorfeld des BBI entlang der zentralen Zufahrtsachse zwischen Berlin und dem Terminalbereich den Masterplan Gateway BBI erarbeitet. Diese gemeinsame Rahmenplanung wurde im Zuge der Fort-

schreibung des Planwerks Südostraum erarbeitet. Der Entwicklungsraum des BBI und seines Umfeldes werden im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Entwicklungskorridor Südostraum Berlin und der Anbindung an die Berliner Innenstadt betrachtet.

Dabei wurden die bereits vorliegenden Planungen, das Konzept für den Flughafen, die Entwicklungsplanungen der Gemeinde Schönefeld, der Bebauungsplan für das Baufeld-Ost/BBI Business Park Berlin, die Verkehrs- und Erschließungskonzepte und die bisherige Freiraumkonzeption mit Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu einem technisch und wirtschaftlich funktionierenden und gestalterisch überzeugenden Gesamtplan zusammengeführt.

Für das weitere Flughafenumfeld haben sich die Kommunen und die Flughafengesellschaft auf das gemeinsame Strukturkonzept GSK FU BBI geeinigt. (siehe Abb. Dreiklang der Planungen)

Nutzungsprofil ausbilden – flughafenaffine Nutzungen ansiedeln

Vor allem für die flughafenaffinen Dienstleistungs-, Gewerbe- und Logistikflächennachfrager, die auf die Nähe des Flughafens angewiesen sind oder für die die Flughafennähe ein wichtiger Imagefaktor ist, sollen adäquate Angebote im unmittelbaren Umfeld des Flughafens geschaffen werden. Ziel ist es, die Flächen so zu entwickeln, dass auf lange Sicht ein Optimum an Synergie und Wirtschaftskraft entsteht.

Gestaltqualität sichern – Leitlinien für die Gewerbe- und Landschaftsentwicklung

Ausgehend von den anspruchsvollen funktionalen und gestalterischen Grundsätzen für den BBI wird auch für das Umfeld eine spezifische BBI-Charakteristik angestrebt, die sich positiv von Standorten anderer internationaler Flughäfen unterscheidet. Als informelle städtebauliche Planung mit klaren Strukturen und Grundsätzen bildet der Masterplan einen Orientierungsrahmen für einen langfristigen Realisierungszeitraum und soll damit nachhaltige Entwicklungschancen und ein unverwechselbares Image sichern.

Das dem Flughafen räumlich zugeordnete und wirtschaftsgeprägte Umfeld soll eine klar organisierte und lesbare städtebauliche und landschaftliche Gestalt erhalten, die auch bei

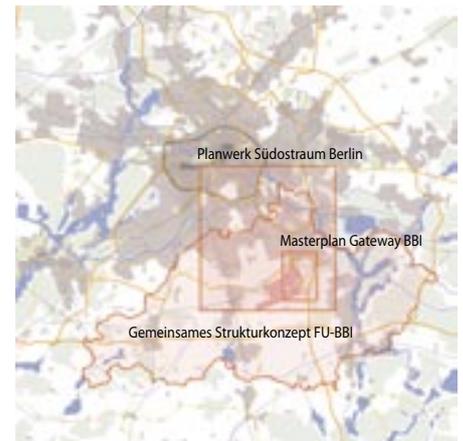
der Realisierung der Erschließungsanlagen zugrunde gelegt wird. Baufelder und Landschaftsräume werden durch auch aus der Luft ablesbare Raumkanten gegliedert, die je nach Ort und Situation durch Gebäude und/oder Bepflanzungen definiert werden.

Die öffentlichen Räume sind als Organisationsgerüst einprägsam gestaltet und von den privaten Bau- und Nutzflächen bewusst abgesetzt. Für die zwischen Gemeinde und Flughafen bestehenden öffentlichen Straßenräume sowie Grün- und Freiflächen werden Gestaltungsregeln vereinbart, um räumliche Qualität zu sichern und ein abgestimmtes Gesamtbild zu erzeugen. Dabei kommt der neuen Nord-Süd-Straße eine wichtige Funktion zu, sie soll als Allee repräsentativ gestaltet und zu einer attraktiven Adresse werden.

Tripolare Entwicklung – Flächenentwicklung an drei Schwerpunkten

Die primären Funktionen sowie die technischen, logistischen und wirtschaftlichen Dienstleistungen des Flugbetriebes werden sich auf dem planfestgestellten Gelände des Flughafens ansiedeln. Andere flughafenaffine Dienstleistungs-, Gewerbe- und Logistikunternehmen sollen Raum in den Gewerbegebieten in der näheren oder weiteren Umgebung finden. Die Entwicklung der Flächen des Flughafenumfeldes wird in Schritten und nach Möglichkeit im baulichen Zusammenhang erfolgen. Gleichwohl soll für die unterschiedlichen Ansiedlungswünsche ein breites und attraktives Angebot an Flächen bereitgehalten werden, welches ermöglicht, den jeweils geeigneten Standort zur Verfügung zu stellen.

Die drei Entwicklungsschwerpunkte sind der Flughafen BBI (Terminal und Midfield mit Airport City), der BBI Business Park Berlin im Norden und in Schönefeld der Bereich Kienberg/Waltersdorf-Nord.



Dreiklang der Planungen

Masterplan Gateway BBI – tripolare Entwicklung





Stadt-Land-Übergang

Stadt-Land-Bezüge gemeinsam qualifizieren – Perspektiven für den Landschaftsraum Großziethen

Ein wichtiger Aspekt des Planwerks ist die konzeptionelle Arbeit in übergreifenden Zusammenhängen. Beispielhaft ist das in der Abstimmung des Masterplans Gateway BBI gelungen. Freiraumbezüge aufzugreifen und zu qualifizieren, ist eine wichtige Aufgabe für die weitere Stadt-Umland-Kooperation und den interkommunalen Dialog. Die Planungen für den Verflechtungsraum von Berlin und Schönefeld sollen verstärkt aus einem gemeinsamen Raumverständnis entwickelt werden.

Während in der Stadt die Grünräume wie Inseln im Stadtkörper liegen, dreht sich dieses räumliche Prinzip am Stadtrand um: Die Dörfer und Siedlungen liegen als Inseln in der Landschaft. Damit ergibt sich eine Kette von grünen Inseln vom Tempelhofer Flugfeld, über Kleingartenareale und den Britzer Garten bis zum Landschaftsraum Großziethen. Im Landschaftsraum liegen die Siedlungsinseln Groß- und Kleinziethen sowie Waßmannsdorf mit ihren Dorfkernen. Aufgabe wird es sein, das Prinzip der Inseln in der Landschaft zu stärken und diese mit dem Umfeld zu vernetzen. Die Stadtgrenze sollte dabei ablesbar bleiben.

Profilierung als Chance

Mit der Entwicklung des Flughafens BBI und seinen umfangreichen Verkehrs- und Infrastrukturbauten sowie nachfolgenden Gewerbe- und Wohnsiedlungen setzt eine grundlegende Transformation des Raumes ein. Die Landschaft am Stadtrand mit den dörflichen Strukturen von Groß- und Kleinziethen soll aber nicht nur als ein Zwischenzustand einer sukzessiven Verstädterung verstanden werden. Landschaft und Dorfkern stellen eine besondere Qualität dar, die diesem Raum ein eigenständiges Profil gibt.

Mit dieser Profilierung kann auch die lokale Ökonomie, die auf Synergien mit der Landschaft setzt, gestärkt werden. Hierzu gehören Reitangebote für Städter, Verkauf lokaler Produkte der Landwirtschaft oder die Landgastonomie. Landschaft bietet Service und Produkte für die Städter und generiert damit Einkommen. Landschaft wird zum Katalysator einer lokalen Ökonomie.

Transformation der Landschaft

Das Ziel der Transformation dieser Landschaft zwischen Stadt und BBI kann weder die Idylle einer historischen Agrarlandschaft noch das einer Eventlandschaft wie ein städtischer Park sein. Daher wird es wichtig sein, ein Leitbild für diesen Raum zu bestimmen, damit die Potenziale genutzt werden.

Wegenetze knüpfen

Um die Erlebbarkeit eines Landschaftsraumes zu verbessern, sind durchgängige Wegenetze von besonderer Bedeutung.

Der 160 Kilometer lange Mauerweg ermöglicht die Spurensuche der jüngsten Stadtgeschichte. Bestimmte Abschnitte des Mauerweges sind in dem ehemaligen „Niemandland“ bereits hergestellt, im Bereich des Rudower Dörferblickes sollen Lücken noch geschlossen werden.

Ein besonderes Potenzial für eine übergeordnete Wegeverbindung zwischen Stadt und Land stellt die Trasse der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn dar. Die der Stadt entrückte Streckenführung der Bahn zwischen dem Tempelhofer Feld und der Großziethener Feldflur wird von wechselnden Kulissenräumen begleitet, die diesen Weg besonders attraktiv machen würden.

Landschaftscharakter stärken

Im Kontrast zur Stadt hat die offene Landschaft von Großziethen eine besondere Qualität, in ihr können Weite und die Geschlossenheit erlebt werden. Weiterhin wird der Mauerweg zur Attraktivitätssteigerung des Raumes beitragen. Aber auch die Deponie Großziethen kann als weit sichtbare Landmarke gestaltet werden und zu einem neuen Zielort in der Landschaft werden. Ein flughafennaher Viewpoint für die startenden und landenden Flugzeuge könnte wie bereits der Info-Turm der BBI-Baustelle ein weiterer Zielort in der Landschaft werden.

Ausgleichsmaßnahmen mit Profil

Die zahlreichen Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur und Landschaft werden von vielen unterschiedlichen Akteuren in diesem Raum umgesetzt werden. Wenn es gelingt, mit den einzelnen Maßnahmen neue Zielorte in der Landschaft zu entwickeln, dann profitiert der gesamte Raum. Zum Beispiel werden erlebbare Wildnislandschaften als Ausgleich für den BBI entstehen. So können stadtnah Kontrastlandschaften und Naturerlebnisräume entstehen, die eine hohe Attraktivität haben und Besucher in den Raum locken.

Landschaft verhandeln

Die Neubestimmung des Raumes wird keine klassische Planung sein, sondern ein Prozess, der im Spannungsfeld übergeordneter Visionen und konkreter Maßnahmen zu entwickeln sein wird. Dieser Prozess muss zwischen den Kommunen und den zahlreichen Akteuren intensiv erarbeitet und abgestimmt werden. Wesentlich wird dabei das Aushandeln der Zukunftsperspektive des Raumes im Sinne des Vorteil-Nachteil-Ausgleichs sein, die weder Agrarlandschaft oder Park noch städtischer Raum oder Ausgleichslandschaft allein sein wird.

Das Aushandeln einer qualitätvollen Perspektive für diesen großstadtnahen Landschaftsraum ist eine große Herausforderung und gemeinsame Aufgabe für die Gemeinde Schönefeld, Berlin und die angrenzenden Bezirke sowie die Flughafengesellschaft. Die zwischengemeindliche Zusammenarbeit sowie die Zusammenarbeit im Dialogforum zur Flughafenumfeldentwicklung bieten Anknüpfungspunkte für die notwendige prozessorientierte Projektarbeit.

Zukünftig werden nicht nur BBI, sondern auch ein landschaftliches Umfeld ganz wesentlich das Erscheinungsbild von Metropole und Hauptstadtregion prägen.

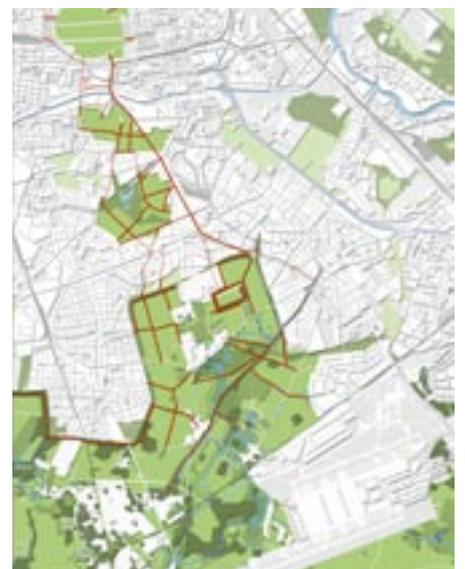


Landschaft und Grüninseln



Stadt und Siedlungsinseln / Dörfer

Wegenetze ergänzen



Schlussbetrachtung -

Schlussbetrachtung zum gemeinsamen Planungsprozess

Das Planwerk Südostraum ist Ergebnis intensiver Zusammenarbeit. Es ist ein gemeinsames Werk der beteiligten Senatsverwaltungen, Bezirke und Nachbargemeinden. Für diese Mitarbeit, die konstruktiven Hinweise und Anregungen sowie die kritischen Reflexionen sei an dieser Stelle ausdrücklich gedankt.

Das Planwerk umfasst etwa ein Viertel des Berliner Stadtgebietes und stellt einen Zusammenhang mit wesentlichen Teilflächen von vier an Berlin angrenzenden Brandenburger Gemeinden her.

Sehr umfassend war die Abstimmung, Information und Diskussion mit den im Schwerpunkt des Planwerks liegenden Bezirken Treptow-Köpenick, Neukölln und Tempelhof-Schöneberg.

Die interkommunale Zusammenarbeit war besonders intensiv mit der Gemeinde Schönefeld. Mit dem Masterplan Gateway BBI konnte aus unterschiedlichen bereits vorhandenen Planungen sowie den verschiedenen Raumansprüchen gemeinsam mit der Flughafengesellschaft FBS ein zukunftsweisender Entwicklungsrahmen erarbeitet und abgestimmt werden. Der Masterplan ist ein wesentlicher Baustein des Planwerks.

Bedanken möchten wir uns auch bei den Gemeinden Großbeeren, Mahlow-Blankenfelde und Schulzendorf und den Bezirken Marzahn-Hellersdorf, Lichtenberg, Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte, die mit Teilen im Blattschnitt des Planwerks erfasst sind und das Planwerk mit diskutiert und wichtige Hinweise gegeben haben.

Mit der Veröffentlichung des Planwerks ist die Entwicklung des Südostraumes nicht abgeschlossen. Der Planungsprozess hat aber gezeigt, wie Planungsaufgaben übergreifend und ergebnisorientiert bearbeitet werden können. Es ist eine gute Basis für die weitere teilräumliche Zusammenarbeit.

Quellenangabe | Bildnachweis -

Alle Pläne und Abbildungen: Machleidt + Partner mit bgmr,

ausgenommen:

- Titelbild, Collage Wasserlagen:
Schrägluftbild Tempelhof,
Dirk Laubner;
Airport Berlin Brandenburg International,
Dirk Laubner, Visualisierung: buenck+fehse gmbh /
Berliner Flughäfen Digitale Medien GmbH;
Osthafen,
Sibylle Guthier Burchard;
Treptowers,
Michael Kirsten;
Schrägluftbild Adlershof,
Dirk Laubner;
Rummelsburger Bucht,
Louis Back
- Seite 5, Rathaus Tempelhof,
Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg
- Seite 5, Rathaus Neukölln,
Bezirksamt Neukölln
- Seite 5, Rathaus Köpenick,
Tourismusverein - Diehl / PIXELIO
- Seite 6, Blick vom Flughafen Schönefeld zur Berliner
Innenstadt,
Sibylle Guthier-Burchard
- Seite 7, Terminal des neuen Flughafens BBI,
Zeidler Partnership Architekten / Berliner Flughäfen
- Seite 8, Strategieräume im Stadtentwicklungskonzept
Stek 2020,
Till Warmbold, Studio UC
- Seite 9, BBI-Terminal und Airportcity,
gmp Architekten, JSK International, Visualisierung: Archi-
mation / Berliner Flughäfen
- Seite 9, Strategieraum Spree-Dahme mit Altstadt Köpe-
nick,
Dirk Laubner
- Seite 10, A 113 - neue Verkehrsachse im Südostraum,
Dirk Laubner
- Seite 11, Ankommen in Berlin am Bahnhof Südkreuz,
Dirk Laubner
- Seite 13, Spreegrünzug an der Rummelsburger Bucht,
Petra Nickel
- Seite 14, Ein Katzensprung vom Tempelhofer Feld zur
Spree,
Dirk Laubner
- Seite 16, Übergang der Stadtsprees in die Landschafts-
spree,
Dirk Laubner
- Seite 18/19,
Luftbild SenStadt Geoinformation / Landesvermessung
Brandenburg (LGB) / Bearb.: Till Warmbold
- Heftmitte:
Schrägluftbild Tempelhofer Feld,
[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedte-
bau-projekte/tempelhof/de/freiraum/system.shtml](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/staedte-
bau-projekte/tempelhof/de/freiraum/system.shtml);
„Treptowers“ mit Blick zur Stadt,
Michael Kirsten;
Photonikzentrum Adlershof,
Adlershof Projekt GmbH;
Karl-Marx-Straße,
Christian Spath;
BBI Airport City Plaza,
Zeidler Partnership Architekten / Berliner Flughäfen;
Wuhlheide,
Michael Kirsten
- Seite 22, Industriekultur und Parkanlagen an der Spree,
Dirk Laubner
- Seite 24, Der Kaisersteg – eine neue Verbindung zwischen
Ober- und Niederschöneweide,
Carlo Becker
- Seite 24, Die Altstadt Köpenick entdeckt ihre Ufer,
Carlo Becker
- Seite 25, Neue Nutzung für den Tempelhofer Hafen,
Dirk Laubner
- Seite 26, Vom Tempelhofer Hafen zum Tempelhofer Feld,
Dirk Laubner
- Seite 28, Urbane Qualitäten weiterentwickeln,
Roland Heicke
- Seite 31, Die Stadt ans Wasser führen:
Landwehrkanal,
Michael Kirsten;
Heidekampgraben,
Rudi Schröder;
Plänterwald,
Michael Kirsten
- Seite 32, Berlin Adlershof – Stadt für Wissenschaft, Wirt-
schaft und Medien,
Dirk Laubner
- Seite 33, Landschaftspark Johannisthal,
Steffi Homuth
- Seite 33, Forum Adlershof,
Steffi Homuth
- Seite 33, Informatikzentrum,
Adlershof Projekt GmbH
- Seite 35, Landschaftspark Johannisthal,
Holger Brandt
- Seite 36, Gateway to Berlin – Terminal BBI mit Midfield
(Simulation),
gmp Architekten, JSK International, Visualisierung: Archi-
mation / Berliner Flughäfen
- Seite 37, Dreiklang der Planungen,
Till Warmbold
- Seite 37, Masterplan Gateway Berlin – tripolare Entwick-
lung,
SenStadt, Gemeinde Schönefeld, Machleidt + Partner,
Jansen Ortsplanung
- Seite 38, Stadt-Land-Übergang,
Dirk Laubner

Planwerk Südostraum Berlin

Der Südostraum ist ein wichtiger Zukunftsraum der Berliner Stadtentwicklung und seit der Entscheidung für den Flughafenbau BBI ein Stadtraum mit neuen Entwicklungsmöglichkeiten.

Es gilt, die durch den Ausbau des Flughafens eröffneten wirtschaftlichen Perspektiven und Chancen für die Stadtentwicklung zu nutzen und die urbanen und landschaftlichen Qualitäten des Südostraums weiterzuentwickeln.

Das Planwerk Südostraum stellt die wichtigen Qualitäten und Potenziale des Südostraums in einem Leitbild in ihrem Gesamtzusammenhang dar.

In zehn Leitlinien sind wichtige gesamtstädtisch wie teilsräumlich bedeutsame Ziele für den Südostraum formuliert.

Wegen der besonderen gesamtstädtischen Bedeutung hat der Senat die Leitlinien als Rahmen für die zukünftigen Planungen beschlossen.

Leitlinien für die zukünftige Entwicklung

1. - Gateway to Germany Impulse des Hauptstadtflughafens BBI nutzen
2. - Entwicklungsachse zwischen BBI und Innenstadt profilieren
Strukturwandel zum modernen Wirtschaftsstandort fortsetzen
3. - Imageraum Spree vielfältige Potenziale aufgreifen, gestalten und verknüpfen
4. - Die unterschiedlichen Stadtquartiere zukunftsfähig weiterentwickeln
Zentren stärken, Stadt vernetzen
5. - Neukölln am Wasser neue Qualitäten für die Quartiere zwischen Tempelhofer Feld und Spreeraum aufzeigen
6. - Attraktivität als gesamtstädtischen Freizeitort nutzen Angebote für Erholung, Sport und Entspannung erweitern
7. - Wasserlagen als Reichtum des Südostens profilieren Flüsse und Kanäle erlebbar machen
8. - Erreichbarkeit der Landschaftsräume verbessern die großen Parks und innerstädtischen Waldflächen integrieren und die Landschaftsbezüge weiter qualifizieren
9. - Stadt Umland Zusammenarbeit fortsetzen Umfeld des Flughafens BBI abgestimmt entwickeln
10. Akteure aktivieren - Kooperationen animieren

