FREIFLÄCHEN-ENTWICKLUNGSKONZEPT
URBANSTRAßE

BEZIRKSAMT FRIEDRICHSHAIN-KREUZBERG

BERLIN

S·T·E·R·N
Behutsame Stadterneuerung

SWUP GmbH
Landschaftsarchitektur, Stadtplanung und Mediation

IMPRESSUM
Berlin, Juli 2021

HERAUSGEBER

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Abt. Bauen, Planen und Facility
Management, Stadtentwicklungsamt
Fachbereich Stadtplanung
Eckart Schwalm
Yorckstr. 4-11
10965 Berlin

MITWIRKUNG

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin
Straßen- und Grünflächenamt
Jens Blume
Alexandra Gaulke
Thomas Herbert
Olaf Rabe
Yorckstr. 4-11
10965 Berlin

S·T·E·R·N Gesellschaft der
behutsamen Stadterneuerung mbH
Theresa Günther Lamego
Victoria Hoedt
Benedikt Vos
Straßburger Straße 55
10405 Berlin

BEARBEITUNG

SWUP GmbH
Landschaftsarchitektur, Stadtplanung
und Mediation
Babelsberger Str. 40|41
10715 Berlin
swup.berlin@swup.de
www.swup.de

PROJEKTTEAM

Katharina Auffarth
Kai Giersberg
Nicolas Holt
Vanessa Junge
Christian Obermüller
Christoph Skarabis

FREIFLÄCHEN-ENTWICKLUNGSKONZEPT
URBANSTRAßE

INHALTSVERZEICHNIS

1. HINTERGRUND 6

1.1 Fördergebiet 8
1.2 Städtebauliche Einordnung 8
1.3 Projektrahmen 9
1.4 Projektziel 9
1.5 Vorgehensweise 10

2. FÖRDERGEBIET 12

2.1 Planungsprinzipien 12
2.2 Beteiligungsprinzipien 14
2.3 Fokusthemen 15

3. BESTANDSAUFNAHME 16

3.1 Acht Freiflächen 16
3.2 Fokus: Historische Spuren & Stadtgestalt 42
3.3 Fokus: Ökologie & Klima 62
3.4 Barrierefreiheit 70
3.5 Verkehr 78
3.6 Nutzer*innenspektrum 86

4. BETEILIGUNG 92

4.1 Expert*innenrundgänge 92
4.2 Einzelgespräche 93
4.3 Präsentationen 94
4.4 Digitale Beteiligung 94
4.5 Infoschreiben Landwehrkanal 96
4.6 Erkenntnisse aus der Beteiligung 97

5. LEITBILD 98

5.1 Herleitung 98
5.2 Leitsatz 99
5.3 Leitthemen 99
5.4 Leitlinien 100

6. KONZEPT 102

6.1 Teilbereich 1: Südstern 104
6.2 Teilbereich 2: Gneisenaustraße 110
6.3 Teilbereich 3: Fontanepromenade 116
6.4 Teilbereich 4: Baerwaldpromenade 122
6.5 Teilbereich 5: Urbanhafen 128
6.6 Teilbereich 6: Planufer 134
6.7 Teilbereich 7: Grimmpromenade 140
6.8 Teilbereich 8: Hohenstaufenplatz 146
6.9 Übergeordnete Konzeptpläne 150

7. MAßNAHMEN 154

8. KOSTEN - NICHT ÖFFENTLICH - **172**

9. HANDLUNGS-EMPFEHLUNGEN 188

10. VERZEICHNISSE 196

11. ANLAGEN 204

1. HINTERGRUND

Berlin wächst seit geraumer Zeit stetig – und damit steigt auch der Druck auf die urbanen Flächen. Die besondere Bedeutung der öffentlichen Freiflächen wird durch die multifunktionale grüne Infrastruktur für das urbane Leben sichtbar. Sie dienen der Erholung, versorgen die Quartiere mit frischer Luft und filtern diese, dienen der lokalen Klimaregulierung, sind wertvoll für die innerstädtische Biodiversität, weisen einen ästhetischen Wert auf und prägen das Stadtbild. Zudem sind sie wichtige Orte des Austausches, der Kommunikation, Aktiv- und Spielräume und verknüpfen die Stadträume miteinander. Der Nutzungsdruck auf die Grün- und Freiräume steigt kontinuierlich und damit steigen auch die unterschiedlichen Ansprüche an die öffentlichen Flächen. Unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit, Barrierefreiheit und der zur Verfügung stehenden Mittel sind weitere Anforderungen zu berücksichtigen, die bei dem Erhalt und der Entwicklung dieser wichtigen Räume in der Stadt eine Rolle spielen.

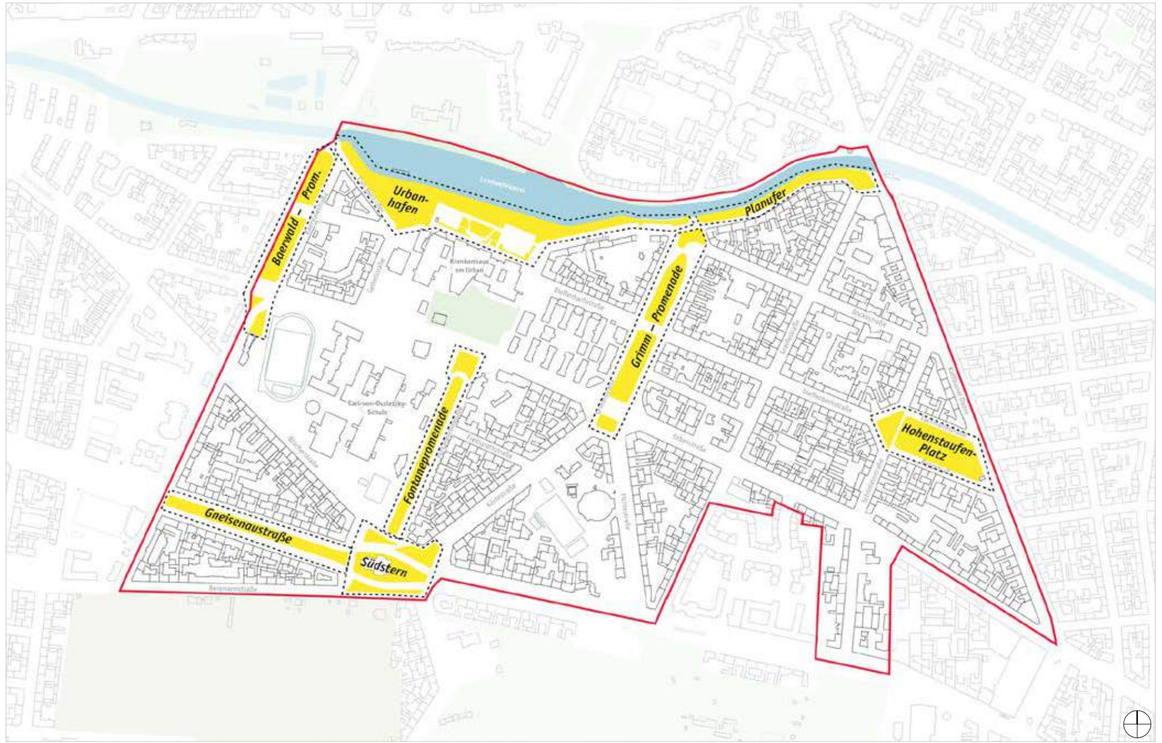
Mit ebendiesen Herausforderungen beschäftigt sich das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg im Rahmen der Erstellung des »Freiflächen-Entwicklungskonzept Urbanstraße«.

Mit dem Entwicklungskonzept wird auf Basis des Istzustandes und unter Beteiligung und Berücksichtigung vielfältiger Interessensgruppen eine zukünftige Perspektive für acht Grün- und Freiflächen im Fördergebiet »Urbanstraße« aufgezeigt.

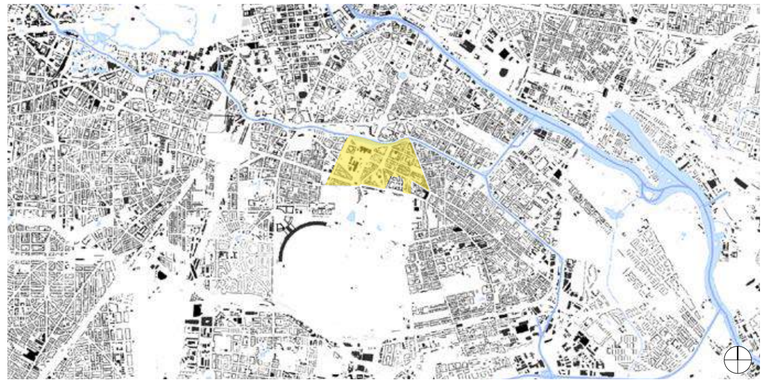
Das Projektgebiet umfasst folgende Teilbereiche:

- Freiflächen am **Südstern**
- Grünzug **Gneisenaustraße**
- **Fontanepromenade** inkl. Spielplatz
- **Baerwaldpromenade** inkl. Anschlussstelle zur Baerwaldbrücke und Spielplatz am Günter-König-Sportplatz
- **Urbanhafen** – Grünfläche am Landwehrkanal-Südufer zwischen Baerwald- und Admiralbrücke inkl. Anschluss und Durchgang zur Urbanstraße
- **Planufer** inkl. Anschlussstelle Kottbusser Brücke
- **Grimmpromenade** inkl. Spielplatz und Anschluss an die Admiralbrücke
- **Hohenstaufenplatz** inkl. angrenzendem Straßenraum

Bei den einzelnen Teilbereichen handelt es sich zum Großteil um historisch entstandene Promenaden und Schmuckplätze, die im Rahmen des Konzepts als Teilbereiche 1 bis 8 betitelt werden. Die Teilbereiche sind teilweise als öffentliche Grünfläche, teilweise als öffentliches Straßenland klassifiziert.



KREUZBERGER FREIFLÄCHEN (GELB) IM FÖRDERGEBIET URBANSTRASSE (ROT) (O.M.)



VERORTUNG IM STÄDTISCHEN KONTEXT (O.M.)

1.1 FÖRDERGEBIET

Die acht Freiflächen befinden sich im Fördergebiet »Urbanstraße« im südwestlichen Abschnitt des innerstädtischen Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg in Berlin, das Teil des Förderprogramms »Lebendige Zentren und Quartiere« ist. Das Fördergebiet wird im Westen von der Baerwaldstraße, im Norden vom Landwehrkanal, im Osten vom Kottbusser Damm sowie im Süden von der Bergmannstraße und Hasenheide eingegrenzt. Nicht im Fördergebiet inbegriffen sind der Karstadt-Block sowie die Düttmann-Siedlung, welche südlich an die Hasenheide angrenzen.

Während das Gebiet Graefestraße im Jahr 2009 bereits als Erhaltungsgebiet im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms »Städtebaulicher Denkmalschutz« festgesetzt wurde, wurde die Förderkulisse im Jahr 2011 um das Gebiet Urbanhafen-Südstern erweitert (vgl. SenSW o.J.a). Seit der Vereinigung der Städtebauprogramme »Städtebaulicher Denkmalschutz« und »Aktive Zentren« im Jahr 2020 trägt das Förderprogramm den Namen »Lebendige Zentren und Quartiere«. Die primäre Zielstellung ist dabei, die Attraktivität und den identitätsstiftenden Charakter der Erhaltungsgebiete zu stärken und weiterzuentwickeln (vgl. BA Fr.-Kr. o.J.b).

1.2 STÄDTEBAULICHE EINORDNUNG

Prägend für den Bereich sind neben der gründerzeitlichen Blockrandbebauung mit zahlreichen erhaltenen, repräsentativen Fassaden die stadtbildprägenden, in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Promenaden sowie diverse Schmuckplätze und Freiflächen. Der in wesentlichen Zügen bis heute erhaltene Stadtgrundriss geht zurück auf Planungen von Peter Joseph Lenné aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Nicht zuletzt aufgrund der hohen städtebaulichen Qualität dieser bemerkenswerten historischen Freiraumstrukturen erfolgte 2009 (Teilgebiet Graefestraße) bzw. 2011 (Bereich Urbanhafen-Südstern) die Aufnahme des Gebietes in das Bund-Länder-Programm.

Das Gebiet wird durch die U-Bahnlinie U7 mit der Station ‚Südstern' am gleichnamigen Teilbereich sowie mit der Station ‚Schönleinstraße' der U-Bahnlinie U8 am östlichen Rand des Fördergebiets angrenzend zur Freifläche Hohenstaufenplatz erschlossen. Zudem führen unterschiedliche Buslinien durch das Gebiet.

1.3 PROJEKTRAHMEN

Der Fachbereich Stadtplanung (Gruppe Infrastruktur und Städtebauförderung) des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg hat SWUP GmbH mit der Erarbeitung des Freiflächen-Entwicklungskonzepts im Sommer 2020 beauftragt. Im Zeitraum von August 2020 bis Juni 2021 wurde das Entwicklungskonzept in kontinuierlicher Abstimmung erstellt.

Der Erstellungsprozess wurde dabei durch einen Steuerungskreis begleitet, der sich aus folgenden Akteur*innen zusammensetzte:

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, **Fachbereich Stadtplanung**
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, **Fachbereich Grünflächen**
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, **Fachbereich Straßen**
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, **Referat Städtebauförderung/ Stadterneuerung**
- Gebietsbeauftragte **S.T.E.R.N. GmbH**
- Planungsteam **SWUP GmbH**

1.4 PROJEKTZIEL

Neben der Erneuerung der sozialen Infrastruktur ist die Qualifizierung und Instandsetzung der prägenden Plätze und Grünanlagen innerhalb der hochverdichteten Gebietskulisse ein wesentliches Ziel des Bund-Länder-Programms und damit des Freiflächen-Entwicklungskonzepts. Das Konzept soll im Speziellen zur Vorbereitung und Planung von Investitionsmaßnahmen dienen.

Auf Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme und Bewertung der Flächen sollen Leitlinien und -bilder sowie konkrete konzeptionelle Ansätze für künftige Aus- und Umbaumaßnahmen formuliert werden. Zudem sind Vorschläge zur Priorisierung von Sanierungsprojekten und Einzelmaßnahmen zu liefern. Dabei gilt es neben den Belangen der historischen Stadtgestalt auch die ökologischen und (mikro-)klimatischen Funktionen in den Blick zu nehmen sowie die vielfältigen Nutzungsarten und -ansprüche von Anwohner*innen und Besucher*innen zu berücksichtigen. Auch die Themen Barrierefreiheit und Verkehr stehen im Mittelpunkt der Konzeption.

Beitrag zur Debatte um eine **klimagerechte Stadtentwicklung**

Identifikation von **Potenzialen und Defiziten** der einzelnen Freiräume

Ermittlung von **Belangen und Bedarfen** der Nutzer*innengruppen

Qualifizierung und Instandsetzung der prägenden Plätze und Grünanlagen

Vorbereitung und Planung von **Investitionsmaßnahmen**

1.5 VORGEHENSWEISE

Der Prozess zur Erarbeitung des Freiflächen-Entwicklungskonzepts gliederte sich maßgeblich in sechs Abschnitte, die zu Beginn des Projekts vordefiniert wurden. Die Vorgehensweise wurde im Laufe des Projekts aufgrund entsprechender pandemiebedingter Rahmenbedingungen angepasst. So wurde die geplante Beteiligung der Anwohner*innen und weiteren Nutzer*innen aufgrund der geltenden Bestimmungen zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie umstrukturiert und in das Digitale überführt und die Erstellung von Fördersteckbriefen aufgrund veränderter Terminvorgaben der zuständigen Senatsverwaltung punktuell vorgezogen.

I. GRUNDLAGENERMITTLUNG – BESTANDSAUFNAHME UND QUELLENAUSWERTUNG

Mithilfe einer umfassenden Untersuchung der Bestandssituation wurden die bestehenden Funktionen, Strukturen, Qualitäten und Defizite der einzelnen Freiflächen beleuchtet und Möglichkeiten zur Stärkung der Räume analysiert. Als ersten Schritt der Auseinandersetzung mit dem Planungsgebiet erfolgte daher eine umfassende Grundlagenermittlung und Bestandsaufnahme zur Bewertung des Ist-Zustands auf Ebene der Teilbereiche. In diesem Zuge fand die Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Fokusthemen statt. Parallel dazu erfolgte eine differenzierte Auswertung von Planungsgrundlagen und anderen Quellen. Hierunter fallen Konzepte, Kartenmaterialien, Unterlagen zu baulichen Vorhaben mit räumlichem oder inhaltlichem Bezug zu den genannten Frei- bzw. Grünflächen sowie die aktuelle Potenzialanalyse für den Bezirk.

Einen wesentlichen Anteil im Rahmen der Bestandsanalyse haben zudem zwei Gebietsrundgänge mit Vertreter*innen der zuständigen Verwaltungen sowie eine Reihe an Einzelgesprächen mit Expert*innen eingenommen. Während einzelne Gespräche ebenfalls konzeptionelle Fragestellungen in den Fokus stellten, diente ein Großteil der Gespräche zur inhaltlichen Verdichtung der Bestandsaufnahme.

Zudem wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme eine digitale Beteiligung der Anwohner*innen und Nutzer*innen durchgeführt.

II. LEITBILDENTWICKLUNG

Unter Berücksichtigung der Resultate der Bestandsaufnahme und Quellenauswertung wurde ein Leitbild zur Qualifizierung der Grün- und Freiflächen mit dem Ziel entwickelt, den Untersuchungsbereich in seiner Vielfalt als hochverdichteten, urbanen Ballungsraum zu stärken.

III. FÖRDERMAßNAHMEN

Zur Beantragung von Fördermitteln für die Umsetzung konkreter Maßnahmen im Projektgebiet durch das Programm »Lebendige Zentren und Quartiere« ab 2022 wurden Projektvorschläge in Form von Steckbriefen erarbeitet.

IV. KONZEPTENTWICKLUNG

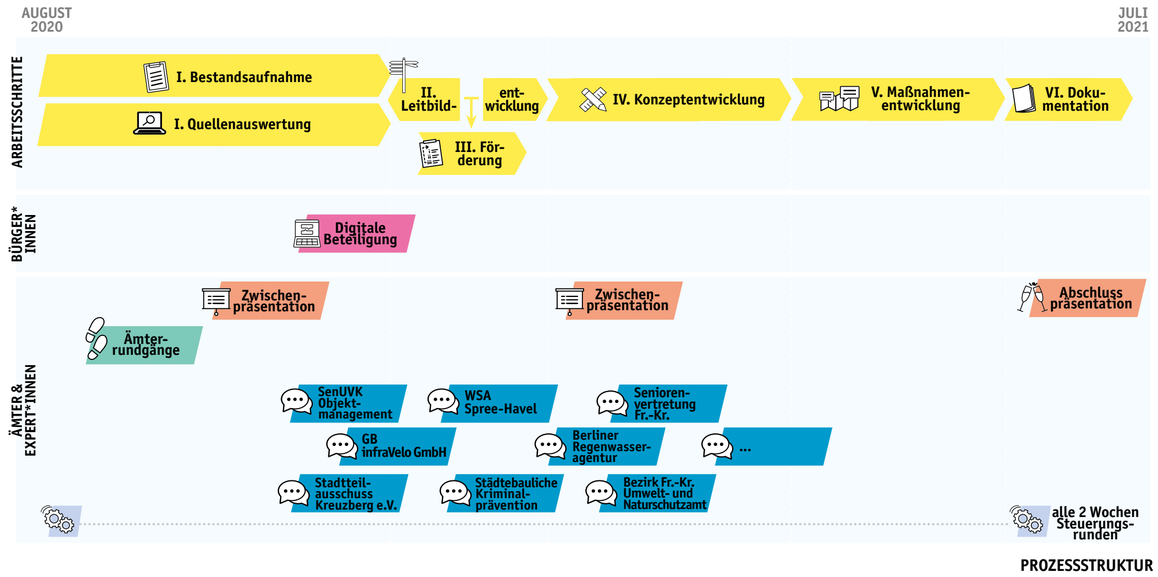
Unter Mitwirkung aller fachlich Beteiligten erfolgte nach Abstimmung des Leitbildes die Entwicklung individueller Konzepte in Varianten. Nach einem intensiven Abwägungsprozess wurde je Teilbereich eine Vorzugsvariante erstellt.

V. MAßNAHMENENTWICKLUNG

Aufbauend auf der Konzeption erfolgte die Übersetzung der konzeptionellen Festlegungen und Vorgaben in Maßnahmenbündeln inklusive Nennung von Einzelmaßnahmen.

VI. DOKUMENTATION

Um die Ergebnisse und den Prozess als Grundlage für weitere Planungsschritte festzuhalten, wurde der vorliegende Bericht angefertigt. Die zentralen Ergebnisse wurden mit dem Anspruch einer möglichst hohen Transparenz für Planungsbeteiligte und weitere Interessierte zusammengefasst.



2. ZIELSETZUNG

Dem vorliegenden Freiflächen-Entwicklungskonzept, das als Grundlage für die Entwicklung der acht Kreuzberger Grün- und Freiflächen dienen soll, liegt eine Reihe an grundlegenden thematischen Schwerpunkten und methodischen sowie planerischen Prinzipien zugrunde. Mithilfe des aufgestellten inhaltlichen und methodischen Rahmens, der bereits am Anfang des Arbeitsprozesses erarbeitet wurde, konnten die erzielten Erkenntnisse und konzeptionellen Ansätze stets rückgekoppelt werden.

Das Ziel einer stetig reflektierten Auseinandersetzung mit ebendiesen Prinzipien war es, eine inhaltlich stringente Herleitung und Umsetzung des Konzepts sicherzustellen. Im Rahmen der Bearbeitung des Freiflächen-Entwicklungskonzepts wurden die Prinzipien situations- und ortsspezifisch für die acht Teilbereiche als Planungsgegenstand angewendet. Die fokussierte Interpretation sowie eine integrierte Betrachtung der räumlichen, baulichen, ökologischen und sozialen Ausgangslage sowie eine interdisziplinäre und partizipative Prozessgestaltung ermöglichte schließlich die Erstellung einer zukunftsweisenden planerischen Grundlage.

2.1 PLANUNGSPRINZIPIEN

Zunächst beruht die Erstellung des Freiflächen-Entwicklungskonzepts auf maßgeblichen Planungsprinzipien, durch die eine relevante Grundlage für die Auseinandersetzung mit der Aufgabenstellung geschaffen wurde.

Referenzpunkte für jene planerischen Prinzipien bieten Fachbeiträge aus der Diskussion zur Freiraum- und Grünanlagengestaltung. Inhaltliche Anstöße bieten dabei die Publikationen des Bundesamts für Naturschutz (BfN) (2018a) mit dem Titel »Urbane Grüne Infrastruktur« und »Weißbuch Stadtgrün« des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB).

Grün- und Freiflächen verknüpfen

Grüne Infrastrukturangebote tragen im städtischen Raum einen hohen Stellenwert. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Lebensqualität der Anwohner*innen und Nutzer*innen. Um den Ansatz der Umweltgerechtigkeit zu erfüllen, ist eine angemessene Zugänglichkeit zu Grün- und Freiflächen – sowohl in qualitativer und quantitativer Hinsicht – sicherzustellen. Eine systematische Vernetzung von urbanen und naturnahen Grün- und Freiflächen kann dabei zu einer bedarfsgerechten Versorgung mit Angeboten der Naherholung führen. Außerdem fungieren grüne Infrastrukturanlagen als verknüpfendes Element zwischen den Lebensräumen von Fauna, Flora und Mensch.

Planung nachhaltig und standortgerecht ausrichten

Im Zuge der Entwicklung von Grün- und Freiräumen trägt die Nachhaltigkeit eine entscheidende Rolle. Neben einer standortgerechten Pflanzenwahl, bei der regionaltypische Boden- und Klimaeigenschaften zu berücksichtigen sind, ist etwa auf eine wassersensible Flächengestaltung zu achten. Zudem sollte ein begrenzter Pflegeaufwand und ein möglichst langfristiger und vitaler Erhalt der Pflanzen angestrebt werden. Im Sinne einer nachhaltigen, zukunftsorientierten Grün- und Freiraumplanung spielen darüber hinaus übergeordnete klimafreundliche Mobilitätskonzepte und die Einbindung von innovativen Verkehrsflächentypologien eine entscheidende Rolle.

Vorhandene Qualitäten sichern und stärken

Öffentliche Grün- und Freiräume weisen unterschiedliche Qualitäten auf. Sie tragen einen ökologischen, gesellschaftlichen wie auch kulturellen Wert, der im Zuge planerischer Vorhaben zu identifizieren und langfristig aufrechtzuerhalten ist. Außerdem stellen sie ein zentrales Naherholungsangebot für die Bevölkerung und den Lebensraum von Tier- und Pflanzenarten dar. Mithilfe einer Strukturierung von Grün- und Freiflächen sind demnach naturnahe und erlebnisorientierte Aufenthaltsqualitäten im städtischen Kontext zu sichern und weiterzuentwickeln.

Grün- und Freiflächen multicodieren

Mit der zunehmenden Verdichtung des urbanen Raums und den steigenden Nutzungsanforderungen verändert sich der Stellenwert von Frei- und Grünflächen. Da den gestalterischen und funktionalen Qualitäten von Frei- und Grünflächen insbesondere heterogen ausgeprägte Nutzungsansprüche gegenüberstehen, ist es erstrebenswert, die Grün- und Freiräume multicodiert auszurichten. Unter der Multicodierung ist dabei die Unterbringung verschiedener Funktionen zu verstehen. Auf diesem Wege sind parallele Nutzungen möglich, unterschiedliche Nutzungsintensitäten für die betroffenen Flächen tragbar und zudem weitere Veränderungen der Nutzungsmuster anpassbar. Vor dem Hintergrund, dass öffentliche Frei- und Grünflächen neben einer sozialen Funktion auch mit ökonomischen, ökologischen sowie technischen Aufgabenstellungen verbunden sind, gilt es, diese planerisch zu beachten und ebenfalls innovative Ansätze der Freiraumnutzung und Raumaneignung zu beachten.

Kooperative Grünplanung und -unterhaltung unterstützen

Im Rahmen der Planung und Weiterentwicklung von Grün- und Freiflächen ist zu berücksichtigen, dass die öffentlichen Ressourcen zur Grünpflege begrenzt sind. Gleichsam wandeln sich die Ansprüche seitens der Nutzer*innen. Vor diesem Hintergrund bergen kooperative Planungs- sowie Unterhaltungsansätze einen zukunftsorientiertes Handlungsfeld. Insbesondere der Einsatz von innovativen und integrativen Beteiligungsformaten zur Einbeziehung der Nutzer*innen erweist sich als geeignet, um eine bedarfsgerechte Gestaltung zu sichern. Nicht zuletzt wird durch partizipative Formate die Identifikation der Anwohner*innen und weiteren Nutzer*innen mit den Grün- und Freiräumen gestärkt. Ebendiese Identifikationsförderung kann weitere Positiveffekte zur Folge haben wie z.B. die Verringerung von Vandalismus und Verunreinigungen.

2.2 BETEILIGUNGSPRINZIPIEN

Die Entwicklung des städtischen Lebensraums, in dem sich eine Vielzahl an unterschiedlichen Nutzungsanforderungen ballt, erfordert eine integrierte Herangehensweise in der Bearbeitung von Aufgaben. Dies gilt angesichts der aufgeführten Planungsprinzipien insbesondere für die Entwicklung von Grün- und Freiräumen im urbanen Kontext.

Auf Grundlage fundierter Erfahrungswerte im Bereich Partizipation, Kommunikation und Moderation im Bau-, Planungs- und Umweltwesen hat SWUP GmbH unterschiedliche Prinzipien zur Einbindung von Bürger*innen gefestigt. Aus der Erfahrung der SWUP GmbH ist es entscheidend, die verschiedenen Zielgruppen zu identifizieren und individuell anzusprechen. Damit ist Raum für Dialoge und ein nachhaltiges Vertrauensverhältnis zwischen den planenden Akteur*innen und den Nutzer*innen zu schaffen.

Immer wieder wird in der Praxis deutlich, dass die Beteiligung von Anwohner*innen, Nutzern*innen und weiteren Akteur*innen zu einer Optimierung von Planungsprozessen führen kann. Letztlich kann jede/r eigene Kompetenzen und Wissen in den Planungsprozess einbringen, die zur Lösung zentraler Herausforderungen beitragen.

Folgende Beteiligungsprinzipien sind aufbauend auf zahlreichen Erfahrungen in Berlin und in anderen Städten definiert worden, die auch für das »Freiflächen-Entwicklungskonzept Urbanstraße« Anwendung gefunden haben:

Ziel und Gestaltungsrahmen festlegen

Zunächst sind die projekt- bzw. verfahrensspezifischen Ziele, Gestaltungsspielräume sowie Zeitplan und Zweck der vorgesehenen Beteiligung klar zu definieren. Dies sollte direkt zu Beginn des Projekts passieren. Der geltende Rahmen ist gegenüber den zu beteiligenden Akteur*innen frühzeitig und deutlich zu kommunizieren.

Orientierung ermöglichen

Durch eine transparente Prozessstruktur und eine kontinuierliche Dokumentation der erzielten Ergebnisse ist den Anwohner*innen, Nutzer*innen und weiteren Akteur*innen ein Einstieg in das Verfahren auch zu einem späteren Zeitpunkt im Projektverlauf zu ermöglichen.

Prozessqualität sichern

Die Projektinhalte und -ziele sind mit den Beteiligten stets transparent sowie allgemeinverständlich zu kommunizieren. Dabei ist ein Dialog auf Augenhöhe zu schaffen, der über den gesamten Projektzeitraum aufrechterhalten werden sollte. Nicht zuletzt soll es allen Anwohner*innen und Akteur*innen ermöglicht werden, sich im Planungsprozess einzubringen und gehört zu werden.

Vertrauen schaffen

Durch die konkrete Anwendung der Beteiligungsprinzipien und einem wahrhaftigen Beteiligungsinteresse gegenüber den Anwohner*innen und weiteren Akteur*innen ist von Beginn an ein Vertrauensverhältnis aufzubauen und zu pflegen. Den Beteiligten ist dabei zu vermitteln, dass jede/r ihre/seine Perspektive und Erfahrungen zum Planungsgegenstand einbringen kann und dies zu einer Optimierung der Planung führt.

Ergebnisse anschlussfähig machen

Die erzielten Erkenntnisse aus der Beteiligung sind für die weiteren Planungsschritte anschlussfähig aufzubereiten.

2.3 FOKUSTHEMEN

Für die Erstellung des Freiflächen-Entwicklungskonzepts wurden zu Beginn des Prozesses Fokusthemen identifiziert, die die Struktur des gesamten Konzepts maßgeblich prägen.

Die insgesamt fünf Fokusthemen wurden von SWUP GmbH zum einen aus der Aufgabenstellung des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg abgeleitet und zum anderen durch die Berücksichtigung weiterer relevanter Themen der Entwicklung von Grün- und Freiräumen verdichtet. In diesem Zusammenhang wurden bei der Festlegung der Fokusthemen die dargelegten Planungs- und Beteiligungsprinzipien einbezogen.

Die Fokusthemen stellten zunächst für die Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Freiräumen im Zuge der Bestandsaufnahme den zentralen Rahmen dar. Indem jedes Fokusthema konzentriert für jeden Freiraum als Teilbereich untersucht wurde, wurde eine stringente Herangehensweise sichergestellt. Zudem wurden die anfänglich definierten Fokusthemen in den an die Bestandsaufnahme anknüpfenden konzeptionellen Arbeitsschritten berücksichtigt und finden sich in der Ableitung des Leitbildes wieder.

Fokus
Historische Spuren & Stadtgestalt

- Formgebung
- Entstehungszeit
- Historische Raumstrukturen und Ausstattungselemente
- ...

Fokus
Ökologie & Klima

- Umwelt- und Naturschutz
- Biodiversität
- Wasserhaltung
- Klimaanpassung
- Klimaverträglichkeit
- ...

Fokus
Barrierefreiheit

- Orientierung
- Ausstattung
- Materialität
- Sicherheit
- ...

Fokus
Verkehr

- Wegeführung
- Verbindung
- Sicherheit
- Angebotsstruktur
- Mobilitätsformen
- ...

Fokus
Nutzer*innenspektrum

- Nutzer*innengruppen
- Verhaltensmuster
- Angebotsstruktur
- Initiativen und Engagement
- ...

3. BESTANDSAUFNAHME

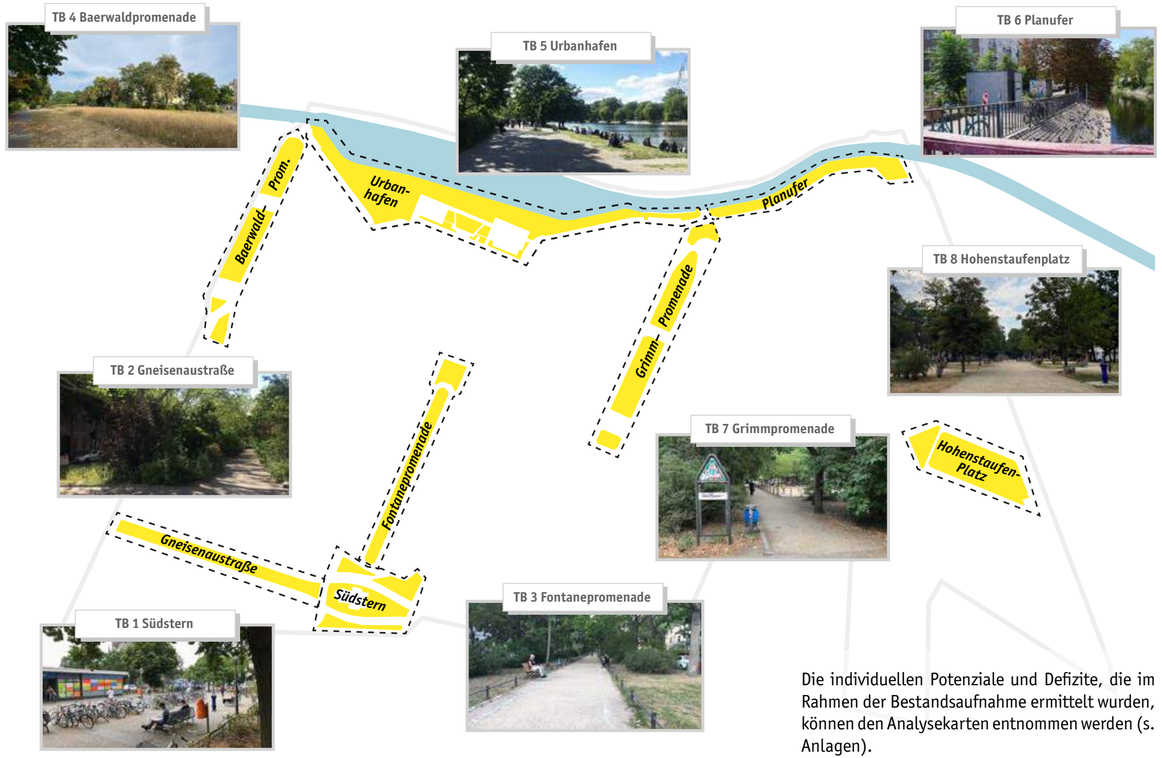
Im Fokus des Konzepts standen insgesamt acht Freiflächen. Im Rahmen des »Freiflächen-Entwicklungskonzepts Urbanstraße« wurde jeder Freiraum individuell als konzeptioneller Teilbereich betrachtet und dementsprechend analysiert. Dabei wurden die Teilbereiche (kurz »TB«) jedoch nicht isoliert voneinander, sondern stets in ihrem räumlichen Kontext im gesamten Projektgebiet fokussiert.

Wesentlicher Bestandteil der Analyse stellte die Auseinandersetzung mit den eingangs bestimmten Fokusthemen (s. Abschnitt 2.3) dar. Die zentralen Ergebnisse, die als Grundlage für die weiteren konzeptionellen Arbeitsschritte dienten, werden im Folgenden überblicksartig zusammengefasst.

3.1 ACHT FREIFLÄCHEN

Die Kreuzberger Freiräume, die sich in räumlicher Nähe zueinander im Fördergebiet Urbanstraße befinden, weisen unterschiedliche Ausgangslagen und Charakteristika auf. Die einzelnen Teilbereiche des Entwicklungskonzepts differenzieren sich insbesondere aufgrund ihrer unterschiedlichen Ausprägung hinsichtlich ihrer Raumstruktur, Nutzungsangebote sowie Aufenthaltsqualität und damit verbundenen Nutzungsintensität.

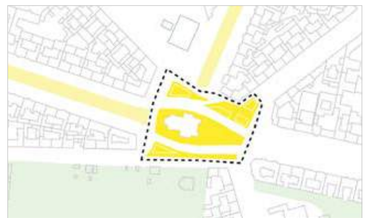
Während die Teilbereiche Südstern (TB1) und Gneisenaustraße (TB2) im Südwesten weniger Aufenthaltsqualität und Nutzungsdruck aufweisen, stellt die angrenzende Fontaneproemande (TB3) einen unterschiedlich genutzten und belebten Freiraum dar. Im Kontrast zueinander stehen zudem die aneinandergrenzenden Teilbereiche Baerwaldpromenade (TB4) und Urbanhafen (TB5). Der Urbanhafen besticht durch bereits attraktive Nutzungsmöglichkeiten unmittelbar am Wasser als beliebter Aufenthaltsort. Die Baerwaldpromenade erscheint im Gegensatz dazu als isolierter, zurückgenommener Rückzugsort. Ebenfalls intensiv genutzte Freiräume mit unterschiedlichen Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten stellen die Grimmpromenade (TB7) sowie der Hohenstaufenplatz (TB8) dar. Dabei unterscheiden sich die zwei Teilbereiche insbesondere durch ihre Raumstrukturen. Während sich die Grimmpromenade durch seine zusammenhängenden Freiräume und Grünstrukturen auszeichnet, weist der Hohenstaufenplatz einen städtischen Platzcharakter auf. Neben den restlichen Teilbereichen zeichnet sich der Teilbereich Planufer (TB6) im Nordosten des Planungsgebietes durch seine schmale Wegeführung sowie einer platzartigen Situation mit einem geringem Nutzungswert aus.



Die individuellen Potenziale und Defizite, die im Rahmen der Bestandsaufnahme ermittelt wurden, können den Analysekarten entnommen werden (s. Anlagen).

TB 1 Südstern

Rund um die Kirche am Südstern befinden sich diverse zu entwickelnde Freiräume. Im Fokus stehen insbesondere die an die Kirche angrenzenden Flächen, das südlich der Kirche gelegene Begleitgrün sowie der nördlich der Kirche gelegene Bereich rund um den gleichnamigen U-Bahnhof ‚Südstern' sowie der angrenzende Abschnitt südlich der Fontanepromenade, der für den Wochenmarkt genutzt wird. Auf dem Platz vor der U-Bahnstation sind neben einem Trinkbrunnen Sitzmöglichkeiten und Fahrradabstellmöglichkeiten vorzufinden. Die restlichen Flächen sind hingegen reine Verkehrs- oder Abstandsflächen und verfügen über keine weiteren Aufenthalts- oder Nutzungsangebote.



ÜBERBLICK DER FREIFLÄCHEN AM SÜDSTERN

DER TEILBEREICH SÜDSTERN IST TENDENZIELL ...

multifunktional	monofunktional
urban	natürlich
belebt	verlassen
initiativ bespielt	nicht initiativ bespielt
begrünt	kahl
vielfältig	einseitig
gepflegt	ungepflegt
pflegeintensiv	pflegeextensiv
repräsentativ	verwildert
versteckt	offen
weitläufig	eng
unversiegelt	versiegelt
zusammenhängend	kleinteilig
hektisch	ruhig
laut	leise
isoliert	zugänglich

FOTO-RUNDGANG AUF S. 20

TB 2 Gneisenaustraße

Der Teilbereich 2 umfasst die Mittelpromenade der gleichnamigen Verkehrsstraße ‚Gneisenaustraße', die den Bereich nördlich wie auch südlich begrenzt. Während die Kreuzung zur Baerwaldstraße den westlichen Endpunkt bildet, grenzt der Teilbereich im Osten an den Südstern.

In dem westlichen und östlichen Abschnitt sind neben bewachsenen Beeten einzelne Bänke verortet. Im mittigen Abschnitt des Teilbereichs ist hingegen vornehmlich Parkraum, der durch begrünte Beete eingefasst wird, wiederzufinden.

ÜBERBLICK ÜBER DEN GRÜNZUG GNEISENAUSTRAßE

DER TEILBEREICH GNEISENAUSTRAßE IST TENDENZIELL ...

multifunktional	monofunktional
urban	natürlich
belebt	verlassen
initiativ bespielt	nicht initiativ bespielt
begrünt	kahl
vielfältig	einseitig
gepflegt	ungepflegt
pflegeintensiv	pflegeextensiv
repräsentativ	verwildert
versteckt	offen
weitläufig	eng
unversiegelt	versiegelt
zusammenhängend	kleinteilig
hektisch	ruhig
laut	leise
isoliert	zugänglich

FOTO-RUNDGANG AUF S. 22

TB 1 Südstern

Verortung der Fotos

Freiflächen entlang der Kirche am Südstern
Blick Richtung Osten

Freifläche nordwestlich der Kirche am Südstern
Blick Richtung Norden

Zur Kirche am Südstern angrenzende Freifläche
Blick Richtung Südosten

Freifläche am Übergangsbereich zur Fontanepromenade
Blick Richtung Osten

Wegeführung vom Bahnhofsvorplatz zum Südstern
Blick Richtung Westen

Fahrradweg entlang der nördlichen Freifläche
Blick Richtung Westen

‚KiezKiosk' und Bücherkiste auf der nördlichen Freifläche
Blick Richtung Südosten

Überdachte Fahrradabstellanlage vor dem Bahnhofsvorplatz
Blick Richtung Osten

Nördlicher Übergangsbereich zur Fontanepromenade
Blick Richtung Norden

Zugeparkte Feuerwehrzufahrt am Bahnhofsvorplatz
Blick Richtung Südosten

Sitzmöglichkeiten und Trinkbrunnen auf dem Bahnhofsvorplatz | Blick Richtung Westen

Platz vor der U-Bahnstation ‚Südstern'
Blick Richtung Südwesten

Freiflächen südlich der Kirche am Südstern
Blick Richtung Nordwesten

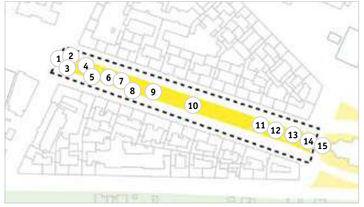
Übergang mit taktilen Belägen südlich der Kirche am Südstern | Blick Richtung Osten

Verkehrsführung an der Westseite der Kirche am Südstern
Blick Richtung Nordwesten

TB 2 Gneisenaustraße

Verkehrssituation angrenzend zum östlichen Eingang
Blick Richtung Süden

Östliche Eingangssituation der Freifläche entlang der Gneisenaustraße | Blick Richtung Westen



Verortung der Fotos

Dichte Grünstruktur im östlichen Eingangsbereich
Blick Richtung Westen

Sitzmöglichkeit im östlichen Abschnitt
Blick Richtung Nordwesten

Bewachsene Gitterwand
Blick Richtung Norden

Zugeparkter Übergang zum östlichen Abschnitt und Sichtachse zur Kirche am Südstern | Blick Richtung Osten

Parkmöglichkeiten im mittigen Bereich der Gneisenaustraße
Blick Richtung Osten

Übergangsbereich vom Mittelstreifen auf die Gneisenaustraße | Blick Richtung Süden

Ruhender Verkehr auf der Gneisenaustraße
Blick Richtung Westen

Fußgänger*innenübergang im Parkraum
Blick Richtung Südwesten

Zugeparkter Übergang zum westlichen Abschnitt
Blick Richtung Osten

Sitzmöglichkeiten im westlichen Abschnitt
Blick Richtung Nordwesten

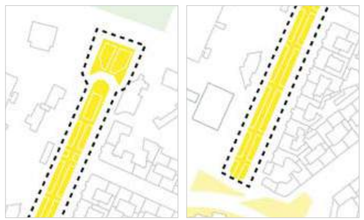
Wegeführung im westlichen Abschnitt
Blick Richtung Osten

Sitzmöglichkeiten am westlichen Endpunkt
Blick Richtung Westen

Westlicher Ausgang
Blick Richtung Westen

TB 3 Fontanepromenade

Der Teilbereich setzt sich aus der Fontanepromenade und dem nördlich daran angrenzenden Spielplatz zusammen. Räumliche Grenzen bilden im Norden die Urbanstraße, im Süden der Südstern sowie im Westen und Osten der Straßenraum der Fontanepromenade. Im mittleren Bereich der Promenade – auf der Höhe der Freiligrathstraße – weitet sich die Promenade zu einem kleinen Platz mit Tischtennisplatten auf. Weiter nördlich befindet sich außerdem ein Sandspielplatz. Den nördlichen Abschluss des Teilbereichs bildet ein weiterer Spielplatz, der durch einen kreuzenden Fußweg in zwei Abschnitte aufgeteilt ist. Im gesamten Teilbereich sind eine Reihe an Sitzmöglichkeiten wiederzufinden.



ÜBERBLICK ÜBER DIE FONTANEPROMENADE

DER TEILBEREICH FONTANEPROMENADE IST TENDENZIELL ...

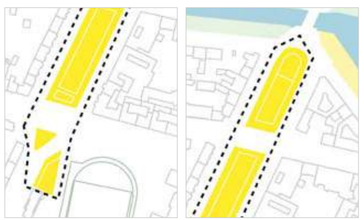
multifunktional	monofunktional
urban	natürlich
belebt	verlassen
initiativ bespielt	nicht initiativ bespielt
begrünt	kahl
vielfältig	einseitig
gepflegt	ungepflegt
pflegeintensiv	pflegeextensiv
repräsentativ	verwildert
versteckt	offen
weitläufig	eng
unversiegelt	versiegelt
zusammenhängend	kleinteilig
hektisch	ruhig
laut	leise
isoliert	zugänglich

FOTO-RUNDGANG AUF S. 26

TB 4 Baerwaldpromenade

Der Teilbereich 4 umfasst die Baerwaldpromenade sowie den südlich gelegenen Spielplatz am Günter-König-Sportplatz. Räumlich wird der Bereich durch die westlich und östlich parallel zur Promenade verlaufenden Baerwaldstraße begrenzt. Die Anschlussstelle zur Baerwaldbrücke bildet die räumliche Grenze im Norden. Durch die Wilmsstraße wird die Promenade in einen nördlichen und südlichen Abschnitt geteilt.

Neben einem von einer Initiative angelegten Garten im nördlichen Abschnitt und einer Wildblumenwiese befindet sich im südlichen Promenadenabschnitt – angrenzend zur Urbanstraße – ein Gefallenendenkmal. Auf dem südlich gelegenen Spielplatz befinden sich neben Spielgeräten in einem großen Sandbereich ebenfalls Tischtennisplatten.



ÜBERBLICK ÜBER DIE BAERWALDPROMENADE

DER TEILBEREICH BAERWALDPROMENADE IST TENDENZIELL ...

multifunktional	monofunktional
urban	natürlich
belebt	verlassen
initiativ bespielt	nicht initiativ bespielt
begrünt	kahl
vielfältig	einseitig
gepflegt	ungepflegt
pflegeintensiv	pflegeextensiv
repräsentativ	verwildert
versteckt	offen
weitläufig	eng
unversiegelt	versiegelt
zusammenhängend	kleinteilig
hektisch	ruhig
laut	leise
isoliert	zugänglich

FOTO-RUNDGANG AUF S. 28

TB 3 Fontanepromenade

Verortung der Fotos

Zugeparkter Übergang zu den Freiflächen am Südstern
Blick Richtung Westen

Zugang zum südlichen Promenadenabschnitt
Blick Richtung Nordwesten

Blick auf die Kirche am Südstern
Blick Richtung Süden

Südliche Eingangssituation
Blick Richtung Norden

Blick in den südlichen Promenadenabschnitt
Blick Richtung Norden

Fußgänger*innenüberweg durch Wegvorstreckung
Blick Richtung Osten

Sitzmöglichkeiten im südlichen Abschnitt
Blick Richtung Norden

Tischtennisplatten angrenzend zur Freiligrathstraße
Blick Richtung Nordwesten

Sandkastenspielplatz im nördlichen Abschnitt
Blick Richtung Norden

Schmale Durchgangssituation im Norden
Blick Richtung Norden

Zugeparkter Übergang zwischen den Promenadenabschnitten | Blick Richtung Norden

Sitzmöglichkeit und Müllcontainer im nördlichen Abschnitt | Blick Richtung Südwesten

Teil des nördlichen Spielplatzes mit öffentlicher Toilette im Hintergrund | Blick Richtung Nordwesten

Kinderspielplatz mit Durchgang als nördlicher Abschluss
Blick Richtung Nordwesten

Nördlicher Kinderspielplatz
Blick Richtung Südosten

TB 4 Baerwaldpromenade

Verortung der Fotos

Spielplatz am Günter-König-Sportplatz
Blick Richtung Südosten

Eingang zum Spielplatz im südlichen Abschnitt
Blick Richtung Osten

Südlicher Promenadeneingang mit Gefallenendenkmal
Blick Richtung Norden

Wildblumenwiese im südlichen Promenadenabschnitt
Blick Richtung Süden

Fehlender Übergang zwischen den Promenadenabschnitten
| Blick Richtung Süden

Übergang zum Baerwaldbad mit taktilem Belag
Blick Richtung Osten

Uneinheitlicher Bodenbelag
Blick Richtung Süden

Informationstafel zur Wildblumenwiese im nördlichen Abschnitt | Blick Richtung Norden

Wildblumenwiese auf dem nördlichen Promenadenabschnitt | Blick Richtung Norden

Uneinheitlicher, nicht barrierefreier Bodenbelag
Blick Richtung Norden

Wegeführung ohne Sitzbänke
Blick Richtung Norden

Wegeführung entlang des Initiativengartens
Blick Richtung Südwesten

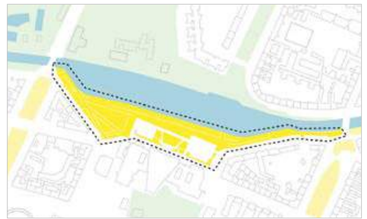
Einblick in die Wildwiese im nördlichen Abschnitt
Blick Richtung Süden

Anschlusspunkt zur Baerwaldbrücke
Blick Richtung Norden

Übergangsbereich vom Carl-Herz-Ufer zur Baerwaldpromenade | Blick Richtung Südwesten

TB 5 Urbanhafen

Beim Teilbereich 5 handelt es sich um die Grünflächen am Südufer des Landwehrkanals, die sich zwischen der Baerwaldbrücke im Westen und Admiralbrücke im Osten erstrecken. Zudem ist der Durchgang zwischen dem Grünzug am Urbanhafen und der Fontanepromenade Bestandteil des Untersuchungsbereichs. Dieser knüpft an der Urbanstraße an, führt über das Gelände des ehemaligen städtischen Krankenhauses am Urban und mündet in der Dieffenbachstraße. Im westlichen Abschnitt des Bereichs befindet sich eine große Freifläche, ein Restaurantschiff sowie ein Kinderspielplatz. Zwischen dem Gelände des Vivantes Klinikums Am Urban und dem Ufer des Landwehrkanals lädt eine zum Wasser hin abschüssige Wiese vor allem in den Sommermonaten zum Aufenthalt ein. Ein von Bäumen begleiteter Weg entlang des Planufers verbindet den Bereich am Urbanhafen mit der Admiralbrücke.



ÜBERBLICK DER FREIFLÄCHEN AM URBANHAFEN

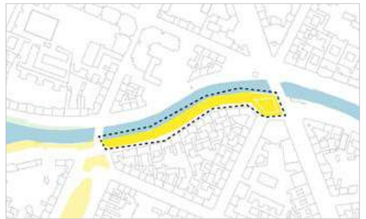
DER TEILBEREICH URBANHAFEN IST TENDENZIELL ...

multifunktional	monofunktional
urban	natürlich
belebt	verlassen
initiativ bespielt	nicht initiativ bespielt
begrünt	kahl
vielfältig	einseitig
gepflegt	ungepflegt
pflegeintensiv	pflegeextensiv
repräsentativ	verwildert
versteckt	offen
weitläufig	eng
unversiegelt	versiegelt
zusammenhängend	kleinteilig
hektisch	ruhig
laut	leise
isoliert	zugänglich

FOTO-RUNDGANG AUF S. 32

TB 6 Planufer

Der Teilbereich 6 ‚Planufer' erstreckt sich südlich des Landwehrkanals entlang der gleichnamigen Straße. Räumliche Endpunkte stellen im Westen die Admiralbrücke sowie im Osten der Kottbusser Damm bzw. die Kottbusser Brücke dar. Der schmale, schattige Weg entlang des Kanals mündet im Osten in einem platzartigen Übergangsbereich, auf dem ein Hochbeet mit darin eingelassenen Sitzgelegenheiten angelegt ist. An dieser Stelle sind ebenfalls eine öffentliche Toilette sowie ein Transformator als bauliches Element der Elektrotechnik wiederzufinden.



ÜBERBLICK DER FREIFLÄCHEN AM PLANUFER

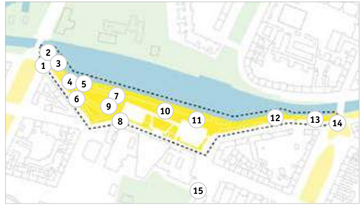
DER TEILBEREICH PLANUFER IST TENDENZIELL ...

multifunktional	monofunktional
urban	natürlich
belebt	verlassen
initiativ bespielt	nicht initiativ bespielt
begrünt	kahl
vielfältig	einseitig
gepflegt	ungepflegt
pflegeintensiv	pflegeextensiv
repräsentativ	verwildert
versteckt	offen
weitläufig	eng
unversiegelt	versiegelt
zusammenhängend	kleinteilig
hektisch	ruhig
laut	leise
isoliert	zugänglich

FOTO-RUNDGANG AUF S. 34

Westliche Eingangssituation zur Freifläche am Urbanhafen
Blick Richtung Südosten

Querungssituation an der Baerwaldstraße zum Urbanhafen
Blick Richtung Süden



Verortung der Fotos

Treppe zum abgelegenen Aufenthaltsort am Ufer im westlichen Abschnitt | Blick Richtung Norden

Wegeführung zur Baerwaldbrücke und zum Aufenthaltsort am Ufer | Blick Richtung Westen

Wegeführung und Grünfläche im westlichen Abschnitt
Blick Richtung Osten

Spielplatz im westlichen Abschnitt
Blick Richtung Südosten

Gastronomieangebot am Ufer
Blick Richtung Westen

Unebene Wegeführung von der Wilmstraße zum Ufer
Blick Richtung Norden

Grünflächen im westlichen Abschnitt
Blick Richtung Südwesten

Informationstafeln zum Krankenhaus und offene Mülkörbe | Blick Richtung Westen

Nutzung der Grünfläche am Ufer nördlich des Krankenhauses am Urban | Blick Richtung Nordwesten

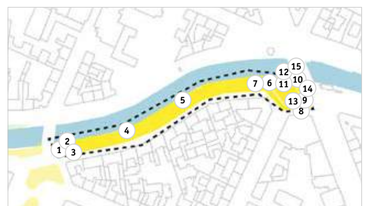
Informeller Aufenthaltsort an der Uferkante
Blick Richtung Westen

Östliche Eingangssituation zur Freifläche am Urban
Blick Richtung Westen

Müllcontainer im Übergangsbereich zur Grimmpromenade
Blick Richtung Südwesten

Durchgang über das Gelände des ehemaligen städtischen Krankenhauses am Urban | Blick Richtung Norden

TB 6 Planufer



Verortung der Fotos

Westliche Anschlussstelle zur Admiralbrücke
Blick Richtung Westen

Westlicher Endpunkt des Planufers an der Admiralbrücke
Blick Richtung Nordwesten

Übergangssituation zur Grimmstraße
Blick Richtung Süden

Wegeführung parallel zum Ufer
Blick Richtung Osten

Wegeführung parallel zum Ufer
Blick Richtung Westen

Verbindung zum Kottbusser Damm
Blick Richtung Osten

Verkehrsberuhigter Bereich am Planufer
Blick Richtung Westen

Einfahrt zum Planufer/Graefestraße
Blick Richtung Westen

Sitzmöglichkeiten am Kottbusser Damm
Blick Richtung Nordwesten

Hochbeet an der Anschlussstelle zur Kottbusser Brücke
Blick Richtung Südwesten

Eingangssituation zum Planufer
Blick Richtung Südwesten

Öffentliche Toilette und Informationsplan im östlichen Abschnitt | Blick Richtung Osten

Dicht bewachsenes Hochbeet
Blick Richtung Nordosten

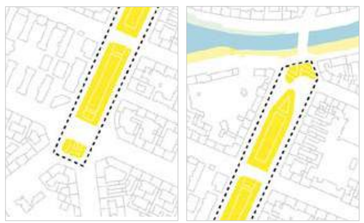
Nutzung der Mauer als Sitzmöglichkeit
Blick Richtung Südwesten

Blick auf das Planufer von der Kottbusser Brücke
Blick Richtung Westen

TB 7 Grimmpromenade

Zum Teilbereich 7 gehört neben der Grimmpromenade auch der nördliche Übergangsbereich zur Admiralbrücke. Während die Grimmstraße als Fahrradstraße den Raum westlich und östlich einfasst, bilden die Fichtestraße und Körtestraße die südliche Grenze. Die Promenade wird durch die Dieffenbachstraße und Urbanstraße in verschiedene Abschnitte geteilt.

Im nördlichen Promenadenbereich befindet sich ein Kinderspielplatz. Im südlichen Abschnitt ist angrenzend an eine Rasenfläche ein Platz angelegt, der vom Wrangelbrunnen dominiert wird. Südlich der Urbanstraße schließt eine Grünfläche mit Schmuckbeet. Im gesamten Teilbereich sind Sitzmöglichkeiten verteilt.



ÜBERBLICK ÜBER DIE GRIMMPROMENADE

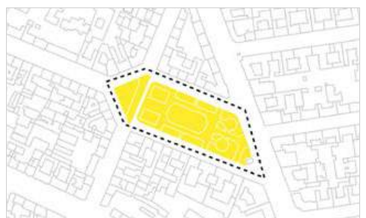
DER TEILBEREICH GRIMMPROMENADE IST TENDENZIELL ...

multifunktional	monofunktional
urban	natürlich
belebt	verlassen
initiativ bespielt	nicht initiativ bespielt
begrünt	kahl
vielfältig	einseitig
gepflegt	ungepflegt
pflegeintensiv	pflegeextensiv
repräsentativ	verwildert
versteckt	offen
weitläufig	eng
unversiegelt	versiegelt
zusammenhängend	kleinteilig
hektisch	ruhig
laut	leise
isoliert	zugänglich

FOTO-RUNDGANG AUF S. 38

TB 8 Hohenstaufenplatz

Der Teilbereich 8 umfasst den Hohenstaufenplatz, im Volksmund auch ‚Zickenplatz' genannt, sowie den angrenzenden Straßenraum. Er wird im Westen von der Schönleinstraße, im Norden von der Lachmannstraße, im Süden von der Boppstraße und im Osten vom Kottbusser Damm eingerahmt. Auf dem Hohenstaufenplatz sind neben Schmuckbeeten mit Sitzgelegenheiten ein großer Sandspielplatz sowie zwei eingezäunte Bolzplätze zu finden. Westlich angrenzend an den Hohenstaufenplatz befindet sich ein gepflasterter, dreieckiger Vorplatz. Zwischen den beiden Plätzen liegt eine Fläche, die vom fließenden Verkehr befreit ist und als Marktfläche genutzt wird.



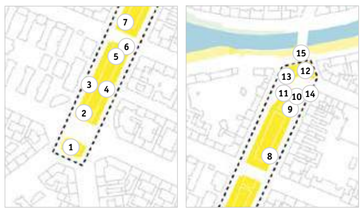
ÜBERBLICK ÜBER DEN HOHENSTAUFENPLATZ

DER TEILBEREICH HOHENSTAUFENPLATZ IST TENDENZIELL ...

multifunktional	monofunktional
urban	natürlich
belebt	verlassen
initiativ bespielt	nicht initiativ bespielt
begrünt	kahl
vielfältig	einseitig
gepflegt	ungepflegt
pflegeintensiv	pflegeextensiv
repräsentativ	verwildert
versteckt	offen
weitläufig	eng
unversiegelt	versiegelt
zusammenhängend	kleinteilig
hektisch	ruhig
laut	leise
isoliert	zugänglich

FOTO-RUNDGANG AUF S. 40

TB 7 Grimmpromenade



Verortung der Fotos

Nutzung als Boule-Spielfeld auf der südlichen Teilfläche
Blick Richtung Südosten

Wrangelbrunnen im südlichen Promenadenabschnitt
Blick Richtung Nordosten

Wegeführung und Grünfläche im südlichen Abschnitt
Blick Richtung Nordosten

Sitzmöglichkeiten im südlichen Abschnitt
Blick Richtung Nordosten

Sitzmöglichkeiten an der Nordseite des südlichen Promenadenabschnitts | Blick Richtung Südosten

Übergang zwischen den Promenadenabschnitte über die Dieffenbachstraße | Blick Richtung Nordosten

Südeingang zum nördlichen Promenadenabschnitt
Blick Richtung Nordosten

Spielplatz im nördlichen Promenadenabschnitt
Blick Richtung Nordosten

Sitzmöglichkeiten im nördlichen Eingang
Blick Richtung Südosten

Nördlicher Eingang der Promenade
Blick Richtung Südwesten

Übergangsbereich zur Admiralbrücke
Blick Richtung Nordosten

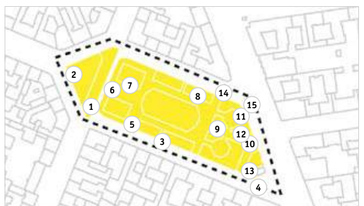
Bepflanzter Übergangsbereich zur Admiralbrücke
Blick Richtung Südosten

Fahrradverbindung im Übergangsbereich zur Admiralbrücke | Blick Richtung Nordosten

Fahrradstraße Grimmstraße
Blick Richtung Nordwesten

fehlender Übergang von der Admiralbrücke zur Grimmstraße | Blick Richtung Westen

TB 8 Hohenstaufenplatz



Verortung der Fotos

Westlich gelegene Platzsituation
Blick Richtung Nordwesten

Müllcontainer auf dem ‚Zickenplatz'
Blick Richtung Nordwesten

Fußgänger*innenüberweg in der Boppstraße
Blick Richtung Süden

Blick in die Boppstraße
Blick Richtung Nordwesten

wöchentliches Angebot des ‚Spielemobils'
Blick Richtung Nordwesten

Rampe als Westeingang des Hohenstaufenplatzes
Blick Richtung Südosten

Sportfeld im westlichen Abschnitt des Hohenstaufenplatzes | Blick Richtung Nordwesten

Sitzmöglichkeiten am Sandspielplatz
Blick Richtung Nordwesten

Kindersandspielplatz in der Mitte des Hohenstaufenplatzes
Blick Richtung Nordwesten

Blick auf den zentralen Sandspielplatz
Blick Richtung Nordwesten

Schmuckbeet mit Bronzefigur
Blick Richtung Nordwesten

Schmuckgarten mit Sitzmöglichkeiten und Trinkbrunnen im östlichen Abschnitt | Blick Richtung Norden

Trampelpfad vom südwestlichen Eingang zum Schmuckbeet Blick Richtung Nordwesten

Eingangsrampe auf der Nordseite des Hohenstaufenplatzes
Blick Richtung Südwesten

Östliche Anschlussstelle zum Kottbusser Damm
Blick Richtung Südosten

3.2 FOKUS: HISTORISCHE SPUREN & STADTGESTALT

Bei dem Fördergebiet »Urbanstraße« handelt es sich um ein historisch geprägtes Gebiet, in dem sowohl städtebauliche als auch freiraumstrukturelle historische Spuren wiederzufinden sind. Im Rahmen des Freiflächen-Entwicklungskonzeptes stellt das Thema »Historische Spuren & Stadtgestalt« einen relevanten Schwerpunkt im Rahmen der Bestandsanalyse und der darauf aufbauenden konzeptionellen Arbeitsschritte dar. Vor dem Hintergrund, dass mit der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes eine Berücksichtigung und Stärkung identitätsreicher Strukturen angestrebt wird, wurden die Ortshistorie sowie Entwicklungslinien der acht Kreuzberger Freiräume in den Fokus genommen.

Schlaglichter auf die Gebietshistorie

Die acht zu entwickelnden Freiflächen befinden sich auf dem Gebiet der ehemaligen »Schlächterwiesen«. Das historische Siedlungsgebiet in den Flussniederlassungen der Spree grenzte südlich an den ehemaligen Schafgraben, an dessen Stelle heute der Landwehrkanal nach Ausbau Mitte des 19. Jahrhunderts wiederzufinden ist. Die »Schlächterwiesen« als Feucht- und Nasswiesen wurden einst als Weideflächen für das Schlachtvieh genutzt. Das Gebiet grenzte zum damaligen Zeitpunkt an die Zollmauer aus dem Jahr 1734 (vgl. Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz 1986).

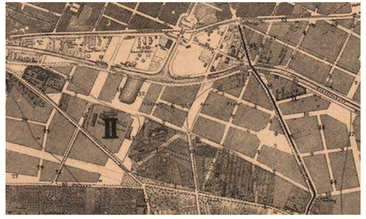
Mit der Entwicklung Berlins zum Verwaltungs-, Kultur- und Wirtschaftszentrum des preußischen Staates im 17. und 18. Jahrhundert konnte ein rapides Bevölkerungswachstum verzeichnet werden. Als Folge dessen wurde das Stadtgebiet nordwestlich der »Schlächterwiesen« über den mittelalterlichen Stadtkern hinaus auf den angrenzenden Landschaftsraum ausgeweitet. In diesem Zuge wurden unter anderem auch Teile der »Schlächterwiesen« als neues Siedlungsgebiet Anfang des 19. Jahrhunderts erschlossen. Grundlage für die Entwicklung stellte die Beauftragung von Bebauungsplänen aufgrund des Entwicklungsbedarfs von Wohnraum dar.

PLAN VON BERLIN NEBST UMLIEGENDEN GEMEINDEN (1802)

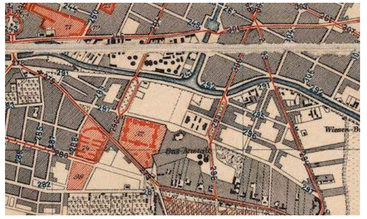
Über Jahrzehnte hinweg wurden unterschiedliche Bebauungsplanentwürfe erarbeitet, die sich zum Teil auf die heutige Stadtgestalt des Planungsgebiets auswirkten:

- **Bebauungsplanentwurf J. Schmid 1830**
  Mit dem großmaßstäblichen Entwurf für die Umgebung Berlins wurde das Gelände in große Baufelder entlang der heutigen Urbanstraße – ins nördliche Hütungsgelände Berlins und in die südliche Teltower Feldmark – unterteilt.

- **Bebauungsplanentwurf P. J. Lenné 1855**
  Der Entwurf als spezifischer Auftrag zur Entwicklung der »Schlächterwiesen« knüpfte an die Planungen der nördlich angrenzenden Luisenstadt an. Dabei wurde das Straßen- und Grünrasters der Luisenstadt als Nord-Süd-Verbindungen verlängert. Darauf aufbauend wurden grüne Promenaden und Schmuckplätze vorgesehen. Dies ist bis heute anhand der Achsen des Luisenstädtischen Kanals bis zum Südstern über den ehemaligen Melanchthonplatz und die Fontanepromenade, sowie die Achsen der Baerwald- und Grimmpromenade am Gebiet ablesbar.
  Zudem wurde in Anlehnung am Verlauf der historischen Feldwege und Chausseen (z.B. Kottbusser Damm, Urbanstraße und Hasenheide) sowie parallel zu Promenaden verlaufende Straßen (z.B. Graefestr., Tempelherrenstr.) geplant. Orthogonal zu den Nord-Süd-Achsen wurden Ost-West-Verbindungen vorgesehen (z.B. Dieffenbachstr., Böckhstraße).



PLAN VON BERLIN UND UMGEBUNG J. HOBRECHT (1862)



PLAN VON BERLIN (1888)

SITUATIONSPLAN VON BERLIN (1910)

- **Bebauungsplan J. Hobrecht 1862, Modifizierungen 1870er und 1880er Jahre**
  Der Bebauungsplan übernahm im Wesentlichen die Entwurfsinhalte P.J. Lennés und setzte diese inhaltlich fort. Unter anderem blieb so das Straßen- und Grünraster mit Schmuckplätzen und grünen Promenaden Bestandteil der Planung.
  Bestandteil des Bebauungsplanentwurfs war ein durchgehend grüner Wegeverlauf entlang des Landwehrkanals, der zunächst nicht umgesetzt wurde, jedoch durch spätere Planungen wiederaufgegriffen wurde. Ferner wurde ein Anschluss des Südsterns durch eine große Platzanlage an das Ringstraßensystem Lennés (1845) gefestigt.

Entgegen der Idee, einen durchgehenden Grünzug am Landwehrkanal zu schaffen, wurde die Unterbringung eines großen Hafenbeckens festgehalten. Einst wurde ein Becken vorgesehen, das sich südlich bis zur Urbanstraße, westlich bis zum Melanchthonplatz sowie bis zur Baerwaldstraße erstreckt. Umgesetzt wurde hingegen ein Hafenbecken entlang des Ufers zwischen Baerwald- und Admiralbrücke mit vorgelagerter Ladeinsel. Mit der Umsetzung des Beckens wurde schließlich die Nord-Süd-Gestaltungsachse Lennés unterbrochen (vgl. Bascón-Borgelt et al. 1983 / Hecker 1980).

LUFTBILD (1928)

NACHKRIEGSSCHÄDEN (ZERSTÖRTE GEBÄUDE IN DUNKELBLAU UND BESCHÄDIGTE, WIEDERAUFGEBAUTE GEBÄUDE IN HELLBLAU) (1945)

LUFTBILD (2019)

Veränderungen des Stadtgrundrisses

Bereits bis Ende der 1880er Jahre war das Gebiet bis zu einem Drittel bebaut (s. Situationsplan 1888). Wenige Jahre später – bis zum Anfang der 1890er Jahre – waren die Planungen zur Gebietsentwicklung nahezu vollständig baulich umgesetzt.

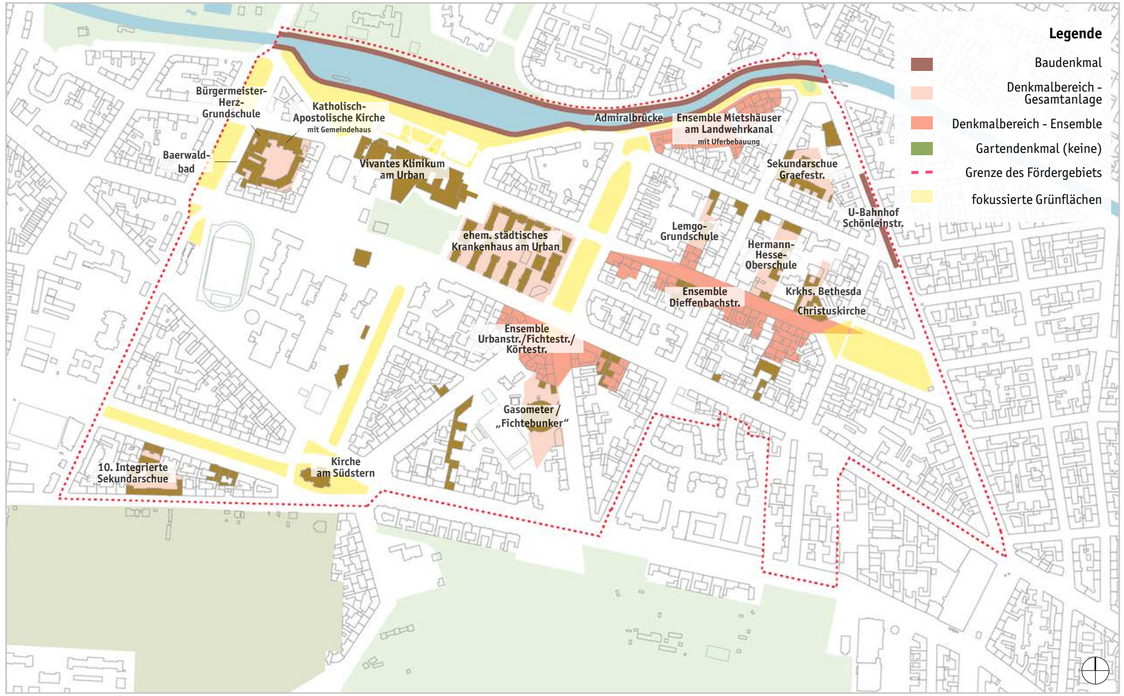
Im Vergleich zwischen der historischen und heutigen Bebauung wird erkenntlich, dass die gründerzeitliche Bebauungsstruktur weitgehend erhalten ist. Die Baustruktur wurde lediglich punktuell im 2. Weltkrieg beschädigt und zum Teil wiederaufgebaut (s. Plan Nachkriegsschäden 1945). Einen entscheidenden Unterschied angesichts der heutigen Stadtgestalt stellt das überformte Hafenbecken dar, das nach 1945 zugeschüttet wurde. Zudem wurde die ehemalige Melanchthonkirche nördlich der Fontanepromenade, die im Zuge des Krieges beschädigt wurde, nach 1945 abgerissen. Damit zusammenhängend wurde der Melanchthonplatz durch den Bau des neuen Krankenhauses am Urban in den 1970ern überplant. Abgerissen wurde zudem unter anderem der ehemalige Gasometer an der Fichtestraße.

Grundlegend sind die Strukturen der historischen Promenaden (Fontane-, Baerwald- und Grimmpromenade), des Freiraums an der Gneisenaustraße und am Planufer als Grünzüge sowie des Hohenstaufenplatzes als historischer Schmuckplatz aus der Entstehungszeit wiederzufinden.

Denkmalgeschützte Bausubstanz

Im Planungsgebiet befinden sich bis heute denkmalgeschützte Einzelgebäude und Ensembles aus der frühen Entstehungszeit, die einen hohen Zeugniswert hinsichtlich der Ortsgeschichte, Denkmal- und Stadtbildpflege aufweisen. Insgesamt existiert eine hohe Dichte an weitestgehend erhaltenen Gründerzeitbauten: Neben markanten Einzelgebäuden und Ensembles aus dem Ende des 19. Jahrhunderts (wie z.B. das Baerwaldbad und die Admiralbrücke) prägen dominante Bauwerke aus den 1970er Jahren das Gebiet (wie z.B. neues Krankenhaus Am Urban und die Carl-von-Ossietzky-Schule) das städtebauliche Gesamtbild (vgl. Landesdenkmalamt Berlin 2021).

Die historisch gewachsenen und zum Teil in ihren Grundstrukturen erhaltenen Promenaden und Schmuckplätze sind nicht als Gartendenkmäler eingetragen. Trotz alledem weisen diese einen historischen Wert auf. Welche historischen Spuren zum aktuellen Zeitpunkt noch sichtbar sind, wird in den folgenden Abschnitten anhand der einzelnen Teilbereiche aufgezeigt.



DENKMALKARTE

3 BESTANDSAUFNAHME

HISTORISCHE SPUREN
TB1 Südstern

Die Freiflächen am Südstern wurden als östlicher Abschluss des Generalzuges von P. J. Lenné in den 1840er bis 1950er Jahren geplant. Mit der Errichtung der ehemaligen Garnisonskirche wurden in den 1890er Jahren die Freiflächen angelegt, die allerdings anders als die heutigen Freiflächen strukturiert waren. Zu Entstehungszeiten stellte der umliegende Freiraum einen dominaten Kirchenvorplatz mit dem ehemaligen Namen »Kaiser-Friedrich-Platz« dar (vgl. Korfmann o.J.). Einst handelte es sich bei dem Vorplatz um eine großzügige, zusammenhängende versiegelte Freifläche, die an ihren Eckpunkten jeweils Grünflächen aufwies.

Die dargestellten Entwicklung der Situationspläne von 1910 bis 1991 verdeutlicht, dass Mitte der 1950er bis Anfang der 1960er Jahre eine flächenhafte Überformung stattgefunden hat. In diesem Zusammenhang wurde die Verkehrsfläche erweitert und der Straßen- und Freiraum neu geordnet. Zudem wurde Ende der 1990er Jahre bis Anfang der 2000er Jahre die Teilfäche westlich der U-Bahnstation durch neue Wegeverbindungen umgestaltet.

LUFTBILD (1928)

SITUATIONSPLAN (1910)

LUFTBILD (1953)

SITUATIONSPLAN (1958)

LUFTBILD (2019)

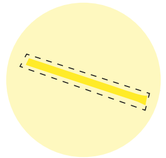
SITUATIONSPLAN (1991)

BLICK AUF DIE EHEMALIGE EV. GARNISONKIRCHE RICHTUNG NORDWESTEN (1919)

BLICK AUF DIE KIRCHE AM SÜDSTERN VOR DER UMGESTALTUNG RICHTUNG SÜD-WESTEN (1953)

BLICK VON SÜD-WESTEN AUF DIE NEUE-GARNISON-KIRCHE UND DIE FREIFLÄCHEN NACH DER UMGESTALTUNG (UM 1965)

HISTORISCHE SPUREN
TB2 Gneisenaustraße

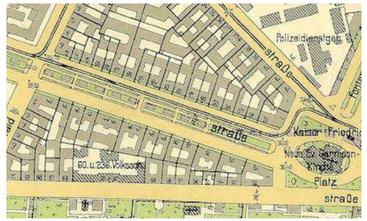


Der Grünzug Gneisenaustraße entstand Ende des 19. Jahrhunderts als Teil des Generalszuges als konzipiertes Ringstraßensystem nach P. J. Lenné (vgl. Bascón-Borgelt et al. 1983). Historische Unterlagen wie Pläne, Luftbilder sowie Fotos und Ansichtskarten zeigen, dass der Grünzug zunächst einseitig an der Nordseite der Mittelinsel verlief. Zudem führte entlang der Straßenbahntrasse an der Südseite ebenfalls eine räumlich markante Baumreihe entlang. In den 1920er Jahren kam es zu einer Erweiterung der Grünstrukturen im mittleren Abschnitt sowie auf der Ostseite des Teilbereichs. Bis zum Anfang der 1980er Jahre wurde der Grünzug stark überformt, indem ein Großteil des mittleren Abschnittes für den ruhenden Verkehr umfunktioniert wurde und eine Vielzahl an Parkplätzen geschaffen wurden. Der bis heute bestehende Parkraum ist weiterhin von historischen Bäumen eingefasst.

LUFTBILD (1928)

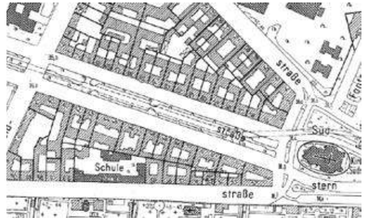
SITUATIONSPLAN (1910)

LUFTBILD (1953)



SITUATIONSPLAN (1934)

LUFTBILD (2019)



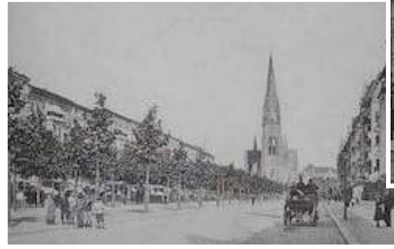
SITUATIONSPLAN (1984)

Historische, räumlich prägende Gestaltungselemente stellten – vor allem angesichts des übergeordneten Generalzuges für die Ortsteile Charlottenburg, Schöneberg und Kreuzberg – die klare Ost-West-Sichtachse sowie der Einsatz beidseitig und gleichförmig verlaufender Baumreihen dar. Zudem waren die ehemaligen, repräsentativen Grünstrukturen durch Rabattengeländer eingefasst.

Anhand des heutigen Bestandes wird deutlich, dass sowohl die ehemalige Parzellierung sowie die Ausstattung des Grünzuges nicht wiederzufinden ist. Gleichsam hat die Promenade angesichts des aktuellen Zustands der Bäume sowie des etablierten Parkraums ihren axialen Charakter mit Weitsicht verloren. Insgesamt sind dennoch die Grundstrukturen des Grünzugs aus der Entstehungszeit erhalten geblieben.

BLICK AUF DIE GNEISENAUSTRASSE RICHTUNG WESTEN (UM 1900)

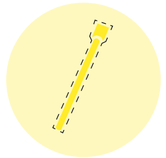
BLICK AUF DIE GNEISENAUSTRASSE RICHTUNG OSTEN (1908)



BLICK IN DIE GNEISENAUSTR. RICHTUNG OSTEN (O.J.)

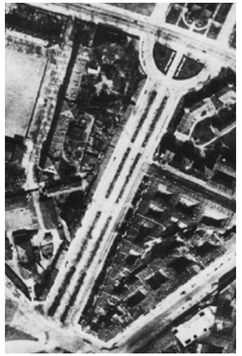
BLICK AUF DIE GNEISENAUSTRASSE RICHTUNG OSTEN (1924-1930)

HISTORISCHE SPUREN
TB3 Fontanepromenade



Die Fontanepromenade wurde bis zum Ende der 1900er Jahre fertiggestellt. Zu Entstehungszeiten stellte die Fontanepromenade einen Teil der Gestaltungs- und Sichtachse vom Südstern bis zum Luisenstädtischen Kanal dar. Die nördliche Teilfläche griff in diesem Zusammenhang ebenfalls durch eine mittige Wegeführung die Gestaltungsachse auf.

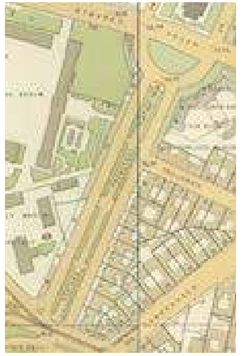
Nach dem 2. Weltkrieg und den damit verbundenen Kriegsschäden nach 1945 wurden die Grünstrukturen der Promenade überformt. Im Rahmen des Wiederaufbaus nach 1945 wurden die Grünflächen hingegen kleinteiliger aufgegliedert, indem mehr Ost-West-Wegeverbindungen zum umliegenden Straßenraum geschaffen wurden, und die Wegeführung verschmälert. Zudem wurden Wegematerialien, Bepflanzungen, Gestaltung der Pflanzflächen und Ausstattung neugestaltet. Anfang der 1970er Jahre wurde die Fontanepromenade bis zur nördlich angrenzenden Urbanstraße erweitert. Dabei wurde die nördlich angrenzende Teilfläche, auf der sich heute ein Kinderspielplatz befindet, durch die Auflösung der Straßenverbindung und den Einsatz einer Sackgasse aufgeweitet (vgl.Klünner 1998: 90).



LUFTBILD (1928)

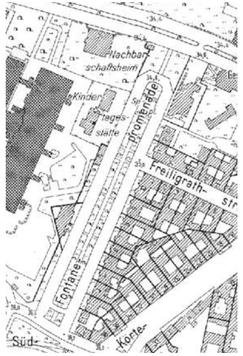
LUFTBILD (1953)

LUFTBILD (2019)



SITUATIONSPLAN (1910)

SITUATIONSPLAN (1962)



SITUATIONSPLAN (1971)

Historische Gestaltungselemente der Fontanepromenade stellten zum einen die klare Sichtachse zur Kirche am Südstern und ehemaligen Melanchthonkirche sowie die lineare und breite Wegeführung dar. Zum anderen wurden die Grünflächen durch Rabattengeländer und die gesamte Promenade durch einheitliche Baumreihen eingefasst.

Ebendiese Gestaltungselemente und Raumstrukturen sind bis heute nur zum Teil im Bestand wiederzufinden: Die Wege sind schmaler und es gibt räumliche Versprünge. Der nördliche Abschnitt wirkt durch die aktuelle Übergangssituation separiert und weiterführend ist die Sichtachse Richtung Norden durch den Bau des Vivantes Klinikums in den 1970er Jahren gänzlich versperrt. Nach den großflächigen Kriegsschäden wurde ein Großteil des Baumbestands in den vergangenen Jahrzehnten sukzessive nachgepflanzt, wodurch das Bild der historisch einheitlichen Allee heute nicht mehr besteht.

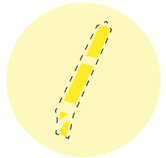
BLICK AUF DIE FONTANEPROMENADE RICHTUNG NORDEN (O.J.)

BLICK AUF DIE FONTANEPROMENADE RICHTUNG SÜDEN (O.J.)

BLICK VON SÜD-WESTEN AUF DIE NEUE-GARNISON-KIRCHE (UM 1965)

BLICK AUF DIE FONTANEPROMENADE RICHTUNG NORDEN (1911)

HISTORISCHE SPUREN
TB4 Baerwaldpromenade



Die Baerwaldpromenade wurde bis zum Ende des 19. Jahrhunderts angelegt. Einst wurde der nördliche wie auch südliche Abschnitt durch Ost-West-Verbindungen der zwei Promenadenwege aufgegliedert. Zum Teil waren dabei runde Flächenelemente wiederzufinden.

Die ursprünglich angelegten Raumstrukturen wurden erstmalig Ende der 1930er Jahre überformt. Im Wesentlichen wurde dabei die kleinteilige Parzellierung der Grünstrukturen aufgehoben und stattdessen durchgehende mittige Grünflächen geschaffen. (s. Situationsplan 1937). Neben der Umstrukturierung der Grünflächen an der West- und Ost-Seite wurde im südlichen Promenadenabschnitt – angrenzend zur Urbanstraße – ein Gefallenendenkmal aufgestellt, das von einer Platzsituation umschlossen wurde. Ebendieser Bereich um das Gefallenendenkmal wurde in den folgenden Jahrzehnten mehrfach umgestaltet. Bis Anfang der 1990er Jahre wurde der Spielplatz südlich der Kreuzung Baerwald- und Urbanstraße errichtet.

LUFTBILD (1928)

LUFTBILD (1953)

LUFTBILD (2019)

SITUATIONSPLAN (1910)

SITUATIONSPLAN (1937)

SITUATIONSPLAN (1958)

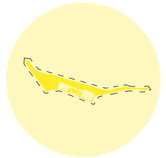
Historische Aufnahmen zeigen, dass sich die Baerwaldpromenade ehemals durch eine flächenhafte, dichte Bepflanzung der Grünflächen auszeichnete. Zudem wurden die Grünflächen von einem schmuckhaften Rabattengeländer eingefasst. Im südlichen Bereich der Promenade befand sich einst ein sogenanntes »Café Achteck« als öffentliche Bedürfnisanstalt.

Bereits seit der Umstrukturierung der Baerwaldpromenade Ende der 1930er Jahre sind die mittigen Grünflächen wie zu dem heutigen Zustand von Bäumen und Sträuchern befreit, sodass diese weitläufige Flächen darstellen. Insgesamt sind die Grundstrukturen aus der Entstehungszeit, jedoch keine weitgreifenden historischen Details erhalten geblieben.

BLICK AUF DIE BAERWALDPROMENADE RICHTUNG NORDEN (UM 1910)

BLICK AUF DIE BAERWALDPROMENADE UND DIE BAUSTELLE KRANKENHAUS AM URBAN RICHTUNG SÜD-WESTEN (UM 1966)

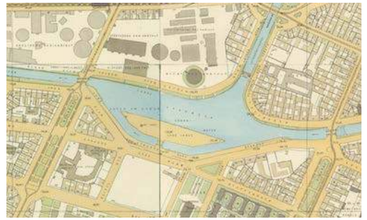
HISTORISCHE SPUREN
TB5 Urbanhafen



P. J. Lenné plante zur Weiterführung der Blickachse des Luisenstädtischen Kanals nach Süden einen Grünzug bis zur Hasenheide. Dabei sah er unter anderem den »Platz am Urban« zwischen Landwehrkanal und der Urbanstraße vor. Diese Planung wurde jedoch von dem Ansatz abgelöst, ein Hafenbecken samt Ladeinsel südlich des Landwehrkanals zu errichten, das sich von Ost nach West erstreckte. Die Planung des Urbanhafens auf Grundlage des modifizierten Hobrechtplans wirkte sich demnach auf die geplante Gestaltungsachse aus (vgl. Klünner 1998: 87).

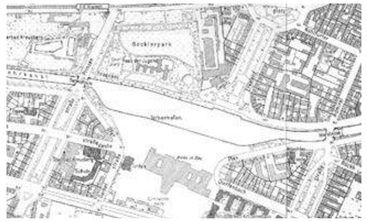
In den 1950er/1960er Jahren wurde das Hafenbecken zugeschüttet und somit die Uferkante verändert. Nach der Zuschüttung wurden der Standort sowie die umliegenden, vornehmlich unbebauten Lager- und Ladeflächen umgenutzt und zum Freiraum qualifiziert. Ende der 1960er Jahre wurde so das ehemalige Hafenareal als öffentliche Freifläche eröffnet. Der Freiraum bot zunächst einen Vorplatz und eine Wegeführung nördlich des neuen Krankenhauses am Urban.

LUFTBILD (1928)



SITUATIONSPLAN (1910)

LUFTBILD (1953)



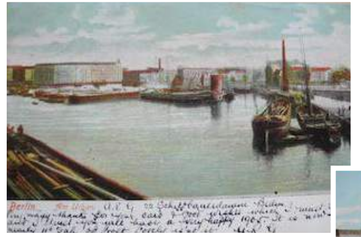
SITUATIONSPLAN (1967)

LUFTBILD (2019)

SITUATIONSPLAN (1975)

In den 1970er Jahren folgte schließlich die weiterführende Qualifizierung zur Freifläche durch die Etablierung eines öffentlichen Wegenetzes.

Anhand der historischen Aufnahmen und Plandarstellungen wird deutlich, dass der Teilbereich flächenhaft überformt wurde. Ein historisches Gestaltungselement, das sich bis heute im östlichen Abschnitt wiederfinden lässt, ist das historische Schmuckgeländer entlang des Planufers.



BLICK AUF DEN URBANHAFEN RICHTUNG SÜD-OSTEN (1903-1904)

BLICK AUF DEN URBANHAFEN RICHTUNG SÜD-OSTEN(1900)

BLICK AUF DEN URBANHAFEN RICHTUNG NORD-WESTEN (UM 1955)

BLICK AUF DEN URBANHAFEN RICHTUNG SÜD-OSTEN (UM 1900)

BLICK AUF DEN URBANHAFEN RICHTUNG BLICK GEN OSTEN (UM 1955)

HISTORISCHE SPUREN
TB6 Planufer

Die Grundstruktur des Freiraums am Planufer ist auf die Entstehungszeit Ende des 19. Jahrhunderts zurückzuführen. Die Freiraumstruktur entlang des Südufers des Landwehrkanals, das von einer regelmäßigen Baumreihe auf der Uferseite begleitet wird, ist bis heute weitestgehend erhalten. Die östliche Anschlussstelle zur Kottbusser Brücke wurde hingegen grundlegend überformt. Während einst eine Verkehrsinsel im Kreuzungsbereich des Planufers und der Graefestraße wiederzufinden war, wurde Ende der 1950er eine Platzsituation unmittelbar am Kottbusser Damm geschaffen, auf der im Laufe der Zeit das heutige Hochbeet etabliert wurde.

Als historisches Gestaltungselement lässt sich bis heute das historische Schmuckgeländer entlang des Ufers wiederfinden.

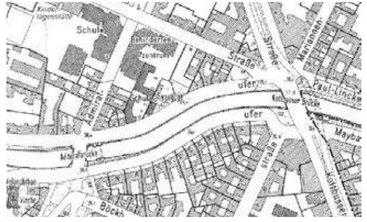
LUFTBILD (1928)

SITUATIONSPLAN (1910)

LUFTBILD (1953)

SITUATIONSPLAN (1962)

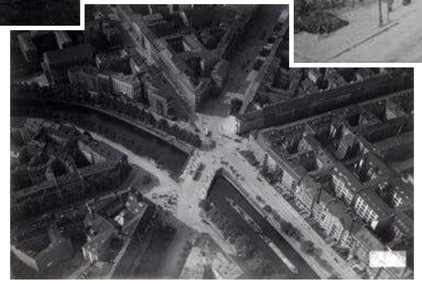
LUFTBILD (2019)



SITUATIONSPLAN (1991)

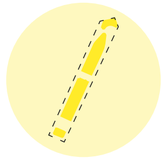
BLICK AUF DIE KOTTBUSSER BRÜCKE RICHTUNG SÜD-WESTEN (1907)

BLICK AUF DIE KOTTBUSSER BRÜCKE RICHTUNG NORDEN (1922)



HISTORISCHE LUFTBILDAUFNAHME AUF DIE KOTTBUSSER BRÜCKE | BLICK GEN NORDEN (1919)

HISTORISCHE SPUREN
TB7 Grimmpromenade



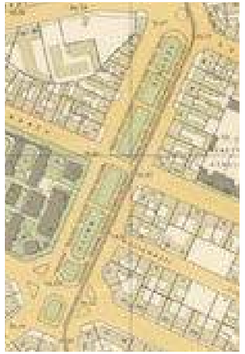
Die Grimmpromenade wurde als Freiraum Anfang der 1870er Jahre errichtet und gliedert sich seither in einen nördlichen und südlichen Abschnitt, der jeweils durch unterschiedliche Grün- und Wegeflächen in sich unterteilt ist. Zudem bildete eine kleinteilige Grünfläche südlich der Urbanstraße als Erweiterung den Abschluss der Promenade.

Die Raumstrukturen aus der Entstehungszeit (s. Situationsplan 1910) wurden bis Mitte der 1930er Jahre überformt. In diesem Zuge wurde jeweils eine Platzsituationen im nördlichen und südlichen Abschnitt untergebracht. Zudem wurde die Teilfläche südlich der Promenade überformt, die eine eingefasste, runde Rasenfläche mit Kandelaberuhr darstellte. In den 1950er Jahren erfolgte eine weitere Überformung der Grimmpromenade, indem unter anderem die mittigen Grünstrukturen neu gegliedert wurden und der nördliche Abschnitt strukturell angepasst wurde. Im nördlichen Bereich des südlichen Promenadenabschnittes wurde eine Platzsituation eröffnet sowie der südliche Promenadenabschnitt durch die Schaffung eines erweiterten Platzes um den Wrangelbrunnen überformt. Zudem wurde

LUFTBILD (1928)

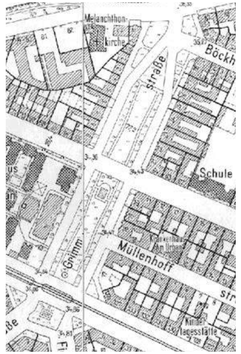
LUFTBILD (1953)

LUFTBILD (2019)



SITUATIONSPLAN (1910)

SITUATIONSPLAN (1934)



SITUATIONSPLAN (1958)

BLICK AUF DIE GRIMMPROMENADE RICHTUNG NORDEN (1900)

BLICK AUF DIE GRIMMPROMENADE RICHTUNG NORDEN (UM 1910)

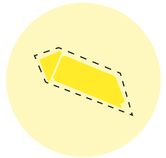
BLICK AUF DIE GRIMMPROMENADE RICHTUNG NORDEN (1907)

BLICK DIE GRIMMPROMENADE RICHTUNG NORDEN (UM 1965)

die Durchfahrungsmöglichkeit über die nördliche Grimmstraße durch Ergänzung der Freifläche im nördlichen Übergangsbereich zur Admiralbrücke geschlossen (vgl. Klünner 1998: 91). Anfang der 2000er Jahre wurde zudem im nördlichen Promenadenabschnitt ein Kinderspielplatz errichtet, der bis heute im Bestand wiederzufinden ist.

Historische, prägende Gestaltungselemente waren die Einfassung der Grünflächen durch Rabattengeländer sowie die markante Bepflanzung von Alleen begleitend zur Nord-Süd-Wegeführung. Diese sind in der heutigen Bestandssituation nicht mehr wiederzufinden. Grundlegend sind die Freiraumstrukturen aus der Entstehungszeit jedoch erkennbar.

HISTORISCHE SPUREN
TB8 Hohenstaufenplatz



Der Hohenstaufenplatz beruht ebenfalls auf die Planung von P. J. Lenné sowie auf seine modifizierte Übernahme in den Hobrecht-Plan und wurde Ende der 1890er Jahre nach einem Plan des Gartendirektors H. Mächtig fertiggestellt. Der Name »Zickenplatz« ist darauf zurückzuführen, dass 1930 in der Mitte des Platzes, auf dem heute der Spielplatz zu finden ist, eine Bronzegruppe platziert wurde, die kämpfende Ziegenböcke darstellt. Die Skulptur wurde dort platziert, um an die Historie zu erinnern. Auf dem Platz haben einst die Ziegen vor dem Kottbusser Tor geweidet.

Seit 1945 fanden mehrfach Umgestaltungen des Platzes statt (vgl. Klünner 1998: 93). Zu den Umgestaltungen gehörte etwa die Überformung der zentrierten Platzsituation bis Anfang der 1950er Jahre. Bis zu den 1960er Jahren wurden wiederum die westlichen Schmuckbeete und die mittige Grünfläche sowie zum Teil die Grünstrukturen im östlichen Abschnitt überformt. Seit Ende 1960er Jahre ist eine neue Ziegengruppe als Ersatz der ursprünglichen Bronzefigur im östlichen Abschnitt zu finden. Auf der westlichen Platzsituation befand sich zu Entstehungszeiten eine Anschlagsäule von 1890, eine zentral platzierte Kandelaberuhr von 1904, sowie eine Bedürfnisanstalt (vgl. ebd.: 92). Auch diese Platzsituation ist im heutigen Bestand nicht mehr wiederzufinden, sondern wurde die vergangenen Jahrzehnte überformt.

LUFTBILD (1928)

SITUATIONSPLAN (1910)

LUFTBILD (1953)

SITUATIONSPLAN (1935)

LUFTBILD (2019)

SITUATIONSPLAN (1963)

BLICK AUF DEN HOHENSTAUFENPLATZ RICHTUNG WESTEN (1907)

BLICK AUF DEN HOHENSTAUFENPLATZ RICHTUNG WESTEN (1907)

BLICK AUF DEN HOHENSTAUFENPLATZ RICHTUNG WESTEN (UM 1910)

BLICK AUF DEN HOHENSTAUFENPLATZ RICHTUNG NORD-WESTEN (O.J.)

BLICK AUF DEN HOHENSTAUFENPLATZ VOM KOTTBUSSER DAMM RICHTUNG WESTEN (UM 1930)

Historische Gestaltungselemente des Hohenstaufenplatzes waren neben der Gestaltung der westlichen Teilfläche zudem Rabattengeländern zur Einfassung der repräsentativen Grünflächen sowie die schmuckhafte Bepflanzung von Rosenbeeten.

3.3 FOKUS: ÖKOLOGIE & KLIMA

Ökologie

Die städtischen Grünflächen zählen zur grünen Infrastruktur und sind eine wichtige Grundlage zur Stärkung und zum Schutz der Biodiversität im städtischen Gefüge (vgl. BfN 2018b: 2). Der hohe Versiegelungsgrad des Bezirks Friedrichshain Kreuzberg wird mit einem Wert von 64,4 % im Vergleich zur Gesamtstadt Berlin mit 32,8 % deutlich (vgl. BA Fr.-Kr. 2019: 13). Der Druck auf die unversiegelten Flächen ist demnach im Projektgebiet besonders hoch. Das Grün wird als Erholungs-, Freizeit- und Ruheort genutzt, ist jedoch auch von hohem Wert als Lebensraum für Pflanzen und Tiere. In der Charta für das Stadtgrün Berlin wird diesbezüglich festgehalten, dass

ÖKOLOGIE

„Umweltgerechtigkeit (...) in hochverdichteten Stadtquartieren von besonderer Bedeutung [zu fördern ist]" (SenUVK 2020a: 4). Die vielfältige Berliner Stadtlandschaft ist eiszeitlich geprägt und weist zudem viele Flächen auf, die als grünes Kulturerbe betitelt werden (vgl. SenUVK 2020b). Einige der vorliegenden Teilbereiche weisen historische Gestaltstrukturen auf, die teils noch ablesbar sind (s. Abschnitt 3.2). Die Charta für das Berliner Stadtgrün dient als Handlungsprogramm mit Leitlinien und Zielen zur Entwicklung und nachhaltigen Sicherung des Stadtgrüns und damit als integraler Bestandteil der Stadtentwicklung. Zur nachhaltigen Förderung des Stadtgrüns sind Strategien zum Klimaschutz, zur Klimaanpassung und Biodiversitätssteigerung integriert zu planen. Das dazugehörige Handlungsprogramm Berliner Stadtgrün 2030 zeigt konkrete Projekte, Maßnahmen und Instrumente auf Basis der Charta auf, die bis zum Jahr 2030 umgesetzt werden können. Für die Teilbereiche im Projektgebiet sind folgende beispielhafte Maßnahmen zu nennen (vgl. ebd.):

- Park- und Grünanlagen: z.B. Ästhetische Dimension (Gartenkunst) erhalten, barrierefreie Gestaltung und Vernetzung.
- Biotopverbund: Weiterentwicklung von Kernflächen, Trittsteinbiotopen und linearen Strukturen.
- Blau-grüne Infrastruktur: Durchgängig begehbare Ufer, abschnittsweise naturnah.
- Sportflächen/Bewegungsräume: Allgemein zugängliche Sport- und Bewegungsangebote, multifunktionale Flächen, bedarfsgerechte Angebote, ausreichende Versorgung mit wohnortnahen Angeboten.
- Straßenbäume/Straßengrün: Ausrichtung der Regenwasserbewirtschaftung zur Bewässerung, Synergien zwischen Entwässerung und Entwicklung des Stadtgrüns.
- Gebäudegrün: Begrünung von Dächern, Fassaden und Freiflächen als Einheit.
- Straßenraum als Freiraum: Wassersensible Gestaltung, höhere Bedeutung der Nahmobilität, Flächenneuverteilung.
- Klimaanpassung: Regenwasser als wertvolle Ressource berücksichtigen, Grünflächen als Retentionsräume nutzen.
- Biodiversität: Brachflächen im Sinne des Biotopverbundes in der Vernetzung berücksichtigen, bestäuberfreundliche Stadt, strukturreiches Grün mit Nisthabitaten für heimischen Arten, höhere Bedeutung der Biodiversität im Rahmen der Pflege.
- Produktive Stadtlandschaft: Konzept essbare Stadt, Stärkung/Förderung von Initiativen.

KLIMAWANDEL

Klima

Für die Stadt Berlin hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt eine übergreifende Anpassungsstrategie an den Klimawandel verfasst. Neben einer Reihe von diversen Planwerken sind drei zentrale Instrumente der Strategie zu nennen (vgl. SenStadtUm/bgmr 2016: 14):

- StEP Klima KONKRET (Stadtentwicklungsplan Klima Berlin KONKRET)
- Klimaschutzteilkonzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels - AFOK
- Klimamodell Berlin

Der Schwerpunkt des StEP Klima KONKRET ist die Anpassung der Stadt an den Klimawandel mit dem Ziel einer nachhaltigen Sicherung der Lebensqualität. Dabei werden Leitthemen, Strategien und Maßnahmen zum Thema Wassersensibilität und Hitzeanpassung formuliert. Über das Klimamodell Berlin wird die aktuelle konkrete stadtklimatische Situation der Stadt abgebildet und mit Planungshinweisen versehen. Das AFOK modelliert und projiziert die zukünftige klimatische Situation der Stadt 2050 und 2100 und formuliert übergreifende Handlungsfelder (vgl. SenStadtUm 2016: 14f.).

Zudem ist laut Beschluss des Abgeordnetenhauses von 2017 in Berlin das Ziel verankert worden, zukünftig Grundstücks- und Gebäudeflächen, von denen Regenwasser in die Mischwasserkanalisation geleitet wird, jährlich um 1 % abzukoppeln. Das Projektgebiet des Freiflächen-Entwicklungskonzepts Urbanstraße befindet sich im Bereich der Mischwasserkanalisation. Die Potenziale der einzelnen Teilbereiche sind dabei jedoch von diversen Faktoren wie Flächenverfügbarkeit, technische Umsetzbarkeit sowie natürlichen Rahmenbedingungen abhängig. Die in diesem Konzept abgeleiteten Maßnahmen sind in den folgenden Planungsschritten mit einer Potenzialabschätzung zu konkretisieren.

Neben den übergeordneten Empfehlungen und Leitlinien wurde im Rahmen der Bestandsanalyse die Berliner Regenwasseragentur der Berliner Wasserbetriebe eingebunden. Die Regenwasseragentur ist dabei als Beraterin für das Thema dezentrale Regenwasserbewirtschaftung zuständig. Dabei wurden u.a. folgende mögliche Maßnahmen für das Projektgebiet ermittelt:

- Flächenversickerung: Flächengröße sollte > 50 % der zu entwässernden Fläche darstellen.
- Mulden: Platzbedarf ca. 20 % der angeschlossenen befestigen Fläche. Erhalt der Versickerungsfähigkeit der bewachsenden Oberbodenzone durch Freihalten und Pflegemaßnahmen der Vegetation.
- Rigolen: Einsatz nur bei gering belasteten Flächen, da eine Filterung durch die Oberbodenpassage entfällt. Pflege und Betrieb ca. 1x pro Jahr reinigen/warten.
- Abkopplung Regenwasser von Dächern.
- Einsatz wasserdurchlässiger Materialien.
- Speicherung von Regenwasser zur Bewässerung von Straßenbäumen.
- Entsiegelungspotenzial zur Umwandlung.

Im Sinne der wassersensiblen Stadt dienen die Maßnahmen idealerweise nach dem Prinzip der Schwammstadt, der Rückhaltung und Speicherung des Wassers sowie einer verzögerten Rückgabe in den Kreislauf. Neben den Maßnahmen zur Regenwasserbewirtschaftung sind Themen wie Kalt- und Frischluftproduktion, Schattenspende und Kronenbedeckung sowie Rückstrahleffekte bei z.B. hellen Materialien zu berücksichtigen (vgl. BBSR 2018: 19).

ÜBERSICHT PROJEKTGEBIET

Fokus Projektgebiet

Als eine wichtige Grundlage für die Grün- und Freiflächenentwicklung in Kreuzberg dient die Potenzialanalyse »Mehr Grün für Friedrichshain-Kreuzberg« des Büros bgmr aus dem Jahr 2019 (vgl. BA Fr.-Kr. 2019). Mit der Studie wird die Botschaft „aus Grau mach Grün“ als Leitthema der grünen Infrastruktur herausgestellt. Das Projektgebiet Urbanstraße befindet sich im flächenmäßig kleinsten und dichtesten Bezirk der Stadt.

Die Potenzialanalyse weist auf die drei zentralen Herausforderungen für den Bezirk hin:

- Klimawandel
- zunehmende Verdichtung
- hoher Nutzungsdruck

Die im Freiflächen-Entwicklungskonzept genannten Fokusthemen Ökologie und Klima umfassen ein breites Spektrum an Herausforderungen für die Gestaltung und Entwicklung von zukunftsfähigen Grün- und Freiflächen. Die Themen nehmen Bezug auf die grüne, blaue und graue Infrastruktur der Stadt. Sie sind einerseits als Fokusthemen mit kleinem Maßstab und andererseits als teilbereichsübergreifende, wie auch stadtweite Handlungsfelder zu verstehen.

Die acht Teilbereiche im Projektgebiet weisen sehr unterschiedliche Qualitäten und Schwerpunkte auf. Neben den enthaltenen grünen Promenaden, die als grüne Verbinder dienen, befinden sich zwei Teilbereiche an der Schnittstelle zwischen blauer und grüner Infrastruktur. Es handelt sich dabei um die Teilbereiche Urbanhafen und Planufer. Der Teilbereich Planufer weist jedoch derzeit keinen direkten Wasserbezug auf.

BLAU-GRÜNE INFRASTRUKTUR

URBANHAFEN

Im Teilbereich Südstern, der als verkehrlicher Knotenpunkt einen hohen Versiegelungsgrad aufweist und durch eine Vielzahl an Querungen und verkehrliche Anlagen geprägt ist, ist das Grün in Form von Begleitgrün vorhanden. Der Hohenstaufenplatz, als zentraler Stadtplatz im Quartier weist hingegen Entsiegelungspotenzial auf und Potenzial im Ausbau von vielfältigen Grünstrukturen.

GRÜNE PROMENADEN

DICHTES GRÜN GNEISENAUSTRAßE, BLÜHWIESE BAERWALDPROMENADE, GRÜNZUG FONTANEPROMENADE

POTENZIALE

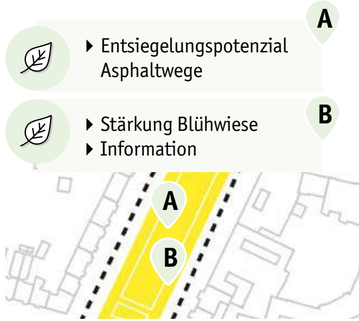
ZUGÄNGLICHKEIT PLANUFER, ENTSIEGELUNGSPOTENZIAL HOHENSTAUFENPLATZ

Analyserundgänge

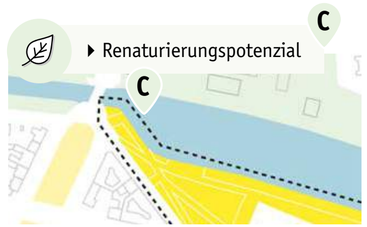
Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die acht Teilbereiche mit Hilfe der „Brille“ Ökologie und Klima kartiert. Die Erkenntnisse wurden in die Analysepläne übertragen. Die vor Ort aufgenommenen Schwachstellen, Handlungserfordernisse (kurz- und langfristig) sowie Potenziale wurden bei Rundgängen mit Expert*innen diskutiert und abgewogen (s. Abschnitt 4.1).

Aufbereitung der Erkenntnisse

Im Folgenden werden Auszüge aus der Kartierung und Analyse exemplarisch vorgestellt:



BEISPIEL - TB4 BAERWALDPROMENADE



BEISPIEL - TB5 URBANHAFEN WEST

BEISPIEL - TB7 GRIMMPROMENADE

BEISPIEL - TB8 HOHENSTAUFENPLATZ

Auf den folgenden Seiten werden die aus der Analyse generierten Potenziale der einzelnen Teilbereiche zusammengefasst.

Das Gesamtergebnis der Analyse inklusive der Erkenntnisse aus Rundgängen mit Expert*innen ist den Bestandsanalyseplänen (s. Anlagen) zu entnehmen. Diese bilden neben den Erkenntnissen der weiteren Beteiligungsformate die Grundlage für die Konzeption.

Im Folgenden werden die acht Teilbereiche mit Handlungserfordernissen und Potenzialen in Kurzform vorgestellt. Im Rahmen der Konzeption und durch Inputs in Einzelgesprächen konnten die Erkenntnisse in der später folgenden Konzeptphase weiter konkretisiert und ergänzt werden. Demnach ist die folgende Auflistung nicht als abschließend einzuordnen.

Teilbereich 1 - Südstern

- Versiegelungsgrad reduzieren
- hohe Nutzungsintensität - Grün schützen
- Aufenthalt im Schatten anbieten
- hohe Lärm- und Luftbelastung reduzieren
- stadtklimaverträgliche Gehölze einbringen
- Artenvielfalt fördern
- Straßengrün als Versickerungsflächen
- Aufenthaltsqualität stärken
- Vernetzung mit anliegenden Grünflächen
- vermehrt dezentrale Wasserrückhaltung
- kleinteilige Flächen und vielfältiges Grün erhalten
- artenreiche Mittelinsel (Kirche)

Teilbereich 2 - Gneisenaustraße

- vielfältige Strauchschicht erhalten
- Pflegemaßnahmen
- ergänzende Pflanzungen
- bessere Anbindung der Fläche schaffen
- schattige Bereiche erhalten
- Entsiegelung im mittleren Bereich
- Grünfläche als Retentionsraum
- Aufenthaltsqualität steigern
- Verbleib von Totholz in Randbereichen
- Straßengrün als Versickerungsflächen

Teilbereich 3 - Fontanepromenade

- Aufenthalt im Schatten erhalten
- Versickerung in Grünflächen anstreben
- alten Baumbestand schützen
- vielfältige Grünstruktur erhalten
- strukturelle Vielfalt für Nisthabitate fördern
- bessere Anbindung der Grünfläche schaffen
- Vernetzung mit angrenzenden Grünflächen
- Insektenschutz vor Beleuchtung erhalten
- Baumschutz im Bereich der Verkehrsflächen
- Entsiegelungspotenzial Verkehrsfläche
- Schutz der Strauchflächen vor Betreten
- Pflegeintensität gering (extensiv)

Teilbereich 4 - Baerwaldpromenade

- Erhalt/Ergänzung Wildblumenwiese
- Nutzungsintensität gering halten
- Leitbild der bestäuberfreundlichen Stadt
- Stellenwert der Biodiversität im Fokus
- Nicht-Betreten der Fläche (keine Hunde)
- verringerten Nährstoffeintrag erhalten
- Information zur Wildblumenwiese ausbauen
- Entsiegelungspotenzial (Asphaltwege)
- Einsatz versickerungsfähiger Materialien
- Pflegeintensität gering (extensiv)
- Artenreichtum durch angepasste Mahrdhäufigkeit

Teilbereich 5 - Urbanhafen

- Erholungsraum qualifizieren
- Aufenthalt am Wasser erhalten
- Schutz der Grünflächen vor Versiegelung
- Luftaustausch in angrenzende Quartiere
- Wassererlebnis am Wasserspiegel prüfen
- Pflanzung von Schattenspendern
- Einsatz versickerungsfähiger Materialien
- Pontons, Anleger für Tiere an Spundwand, schwimmende grüne Inseln
- keine weitere Versiegelung im Uferbereich
- Renaturierungspotenzial Uferbalkon an Baerwaldbrücke

Teilbereich 6 - Planufer

- Entsiegelungspotenzial Parkplätze Nord
- versickerungsfähige Beläge bei Stellplätzen
- Umgestaltung des Hochbeets (Grünfläche mit Versickerungspotenzial)
- Schutz alter Gehölze
- Aufenthaltsqualität stärken
- Wasserbezug stärken
- bessere Erreichbarkeit der Flächen
- Schattenspendende Gehölze
- Potenzialraum für Retentionsflächen

Teilbereich 7 - Grimmpromenade

- Initiativenflächen fördern
- alten Baumbestand schützen
- Aufenthaltsflächen im Schatten erhalten
- Qualifizierung von Böden
- Aufenthaltsqualität steigern
- Vernetzung mit angrenzenden Grünflächen
- Artenvielfalt bei Pflanzen/Gehölzen
- strukturelle Vielfalt für Nisthabitate
- Verbleib von Totholz in den Randbereichen
- Etablierung „essbare Stadt“
- bessere Erreichbarkeit der Flächen
- versickerungsfähige Materialien einsetzen

Teilbereich 8 - Hohenstaufenplatz

- Angebotsvielfalt erhalten und für alle Nutzer*innen barrierefrei herstellen
- verschattete Sitzplätze erhalten
- großflächige Entsiegelungspotenziale
- Potenzial für Retentionsräume
- Erweiterung Strukturvielfalt in den Randbereichen durch Ergänzungspflanzungen
- Neuanlage Rosengartenflächen mit stadtklimaresistenten Pflanzen
- offene Regenwasserableitung
- Rückhaltfläche bei Starkregen
- Pflegeintensität mittel-hoch
- Entsiegelung stillgelegter Straßenraum

3.4 FOKUS: BARRIEREFREIHEIT

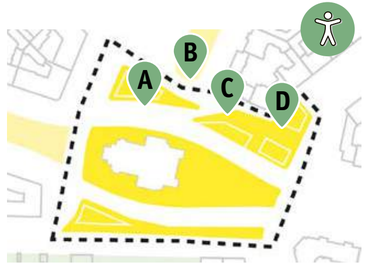
Berlin - Design for all

Für eine lebenswerte Stadt ist bei der vielfältigen und auch älter werdenden Bevölkerung von zentraler Bedeutung, dass Gebäude und Freiräume umfassend von allen Menschen nutzbar sind. Zur Sicherstellung bzw. Förderung dieses Ziels hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zwei Handbücher herausgegeben, die einheitliche Vorstellungen zum Thema »Design for all« (übersetzt: „Gestaltung für Alle“) formulieren. Neben dem Handbuch »Design for all – Öffentliche zugängliche Gebäude« wurde ein Handbuch speziell für öffentliche Freiräume veröffentlicht. Ziel ist es, im Rahmen aller Planungsphasen den Einbezug von potenziellen Nutzer*innen vorzusehen. Dieser Ansatz ist als Schlüsselrolle zur nachhaltigen Zukunftsentwicklung zu sehen, um Räume für Alle soweit wie möglich nutzbar zu machen, ohne dass es individueller Anpassungen oder besonderer Assistenz bedarf (vgl. SenUVK 2012: 15). Mithilfe dieser Handbücher werden Möglichkeiten aufgezeigt, um Qualitäten der Nutzung des öffentlichen Raumes zu erhöhen und keine Nutzer*innengruppen auszuschließen.

Das vorliegende Konzept sieht das Thema »Design for all« unter dem Begriff Barrierefreiheit als eines der wichtigen fünf Fokusthemen zur Analyse und Konzeption der Grün- und Freiflächen im Bereich Urbanstraße vor. Dabei wird das Thema Barrierefreiheit nicht mithilfe des gängigen Piktogramms mit einem Rollstuhl präsentiert, sondern bezieht auch weitere Faktoren wie Hör- und Seheinschränkungen, Vielfalt zwischen Männern, Frauen und Kindern sowie Einflüsse verschiedener kultureller Hintergründe mit in das Feld ein.

In der Analyse liegt der Fokus besonders auf dem Thema der Erschließung und Erreichbarkeit der Teilbereiche sowie bei baulichen Elementen wie z.B. Oberflächen und der Ausstattung. Auf den folgenden Seiten werden Einblicke in die Analyse der einzelnen Teilbereiche mit Beispielen für die Defizite gegeben, die sich zum Teil in allen Teilbereichen wiederfinden. Die Gesamtergebnisse sind den Analyseplänen im Anhang zu entnehmen.

TB 1 Südstern



ÜBERSICHT TB1

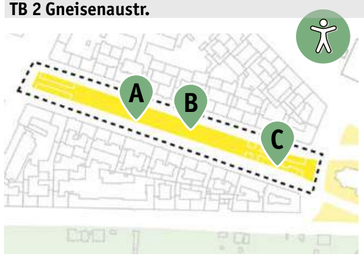
Auswahl Defizite mit Handlungserfordernissen

- leitende Funktion über Materialität ist nicht durchgängig erkennbar (A)
- fehlende Anknüpfung zur Fontanepromenade (B)
- Radfahrer*innern nutzen heute die Fußgängerzone als Abkürzung, Radfahrer*innen sind durch glatten Belag kaum hörbar (C)
- keine klare Wegeführung mit Wegekanten, geringe Orientierung auf Vorplatz zum U-Bahn-Eingang (D)
- Qualifizierung der Querungsbereiche

FEHLENDES LEITELEMENT

FEHLENDER ÜBERGANG

TB 2 Gneisenaustr.



ÜBERSICHT TB2

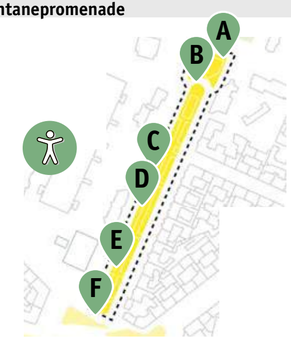
Auswahl Defizite mit Handlungserfordernissen

- fehlende barrierefreie und verkehrssichere Straßenübergänge zur Parkplatzfläche (A)
- Unterbrechung der Fußgängerpromenade durch Zufahrt Parkplätze, ohne sichere Querungssituation (B)
- dunkler Raum (dichte Vegetation) und fehlende barrierefreie Ausstattung (C)
- Qualifizierung der Querungsbereiche

FEHLENDE FUSSGÄNGERVERBINDUNG

NICHT BARRIEREFREIE ÜBERGANGS-SITUATION

TB 3 Fontanepromenade



ÜBERSICHT TB 3

Auswahl Defizite mit Handlungserfordernissen

- Spielplatz nicht barrierefrei erreichbar und ausgestattet (A)
- Übergang unzureichend gestaltet, Flaschencontainer als Barriere, Drängelgitter behindern barrierefreien Zugang (B)
- die Position einiger Abfalleimer ermöglicht keine barrierefreie Nutzung (C)
- wassergebundene Decke mit baulichen Barrieren und Senken (D)
- Anknüpfung Südstern fehlt (E)
- Qualifizierung der Querungssituationen

FEHLENDE ANKNÜPFUNG

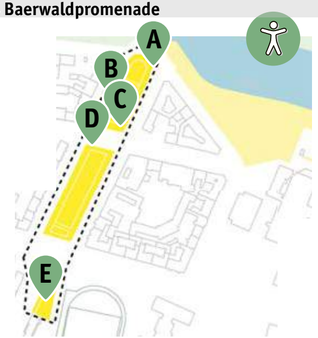
BARRIEREN

ANKNÜPFUNG SÜDSTERN FEHLT

FUNKTIONIERENDE ÜBERGÄNGE
(SIEHE KAPITEL 3.5 VERKEHR REGELPLÄNE)

RUHENDER VERKEHR ALS BARRIERE

TB 4 Baerwaldpromenade



ÜBERSICHT TB4

Auswahl Defizite mit Handlungserfordernissen

- fehlende Orientierung und gefährliche Querungssituation (A)
- Asphaltbelag durch Baumwurzeln nicht barrierefrei (B)
- fehlende barrierefreie Beschilderung (C)
- sichere Verbindung der Promenadenbereiche nicht vorhanden (D)
- Spielangebot und Zugang zur Fläche nicht barrierefrei (E)

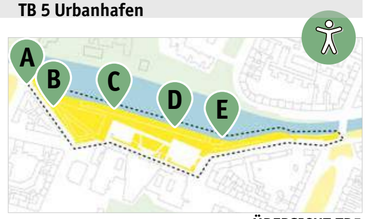
SPIELPLATZ

BARRIEREN DURCH BELAG

DIREKTER ZUGANG AUF FAHRBAHN

FEHLENDE VERKNÜPFUNG

TB 5 Urbanhafen

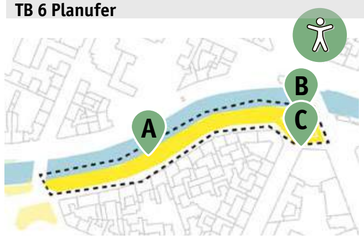


ÜBERSICHT TB5

Auswahl Defizite mit Handlungserfordernissen

- Eingangsbereich Gefälle > 6 % und Konflikt zwischen Rad- und Fußverkehr (A)
- Spielplatz nicht barrierefrei (B)
- wassergebundene Decke mit baulichen Barrieren und ausgeprägten Senken (C)
- Konflikt zwischen Fuß- und Radverkehr, auch im Übergangsbereich zwischen Ufer und Krankenhausvorfläche (D)
- fehlende barrierefreie Aufenthaltsmöglichkeiten am Ufer (E)

TB 6 Planufer



ÜBERSICHT TB6

QUERUNGEN

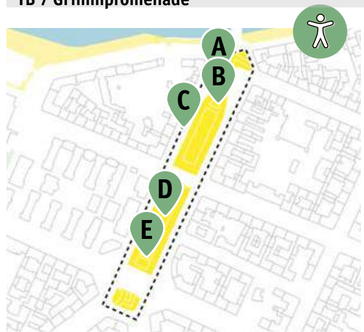
Auswahl Defizite mit Handlungserfordernissen

- fehlende Anknüpfungspunkte und Straßenquerungen (A)
- fehlende Orientierung durch diverse Einbauten und Barrieren, fehlende räumliche Struktur des Platzes (B)
- unsichere Querungsstellen im Kreuzungsbereich (C)

SITZELEMENTE

WEGEBREITEN UND BARRIEREN

TB 7 Grimmpromenade



ÜBERSICHT TB7

Auswahl Defizite mit Handlungserfordernissen

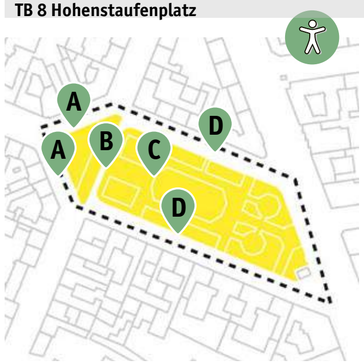
- Fußwegebreiten zu schmal (A)
- Übergangsbereich nicht barrierefrei (B)
- keine Freizeitangebote für unterschiedliche Altersgruppen und mangelnde Barrierefreiheit (C)
- Schwachstellen am Wegebelag wassergebundene Wegedecke (D)
- Übergangsbereiche teils ohne Anknüpfungspunkt auf gegenüberliegender Seite (E)
- Verkehrssichere und barrierefreie Übergänge fehlen entlang des gesamten Platzes

FEHLENDE BARRIEREFREIE ÜBERGÄNGE

BELAG NICHT BARRIEREFREI

FEHLENDE ANKNÜPFUNGSPUNKTE

TB 8 Hohenstaufenplatz



ÜBERSICHT TB8

Auswahl Defizite mit Handlungserfordernissen

- Zugang/Querung nicht vorhanden (A)
- Eingangsbereich Rampe > 6 % (B)
- Spielplatz ohne barrierefreies Angebot (C)
- verkehrssichere und barrierefreie Übergänge fehlen entlang des gesamten Platzes (D)

SPIELPLATZ NICHT BARRIEREFREI

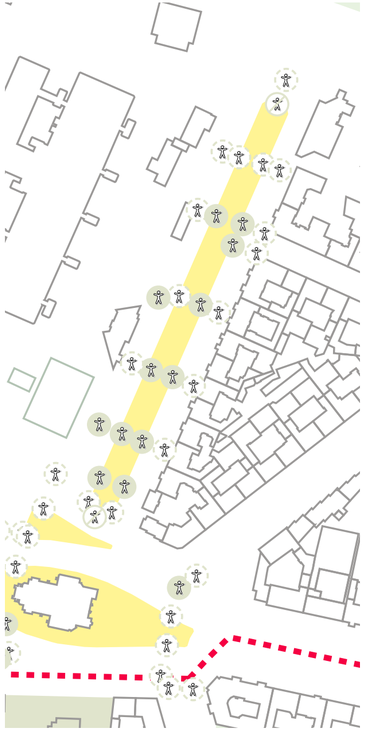
BAULICHE BARRIEREN

MATERIAL & GEFÄLLE (RAMPE)

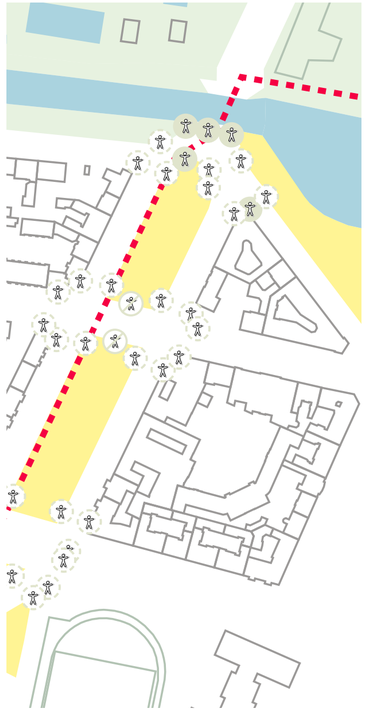
Querungsbereiche

Auf den folgenden Abbildungen sind Übergänge in den Teilbereichen kartiert und bewertet (Stand September 2020):

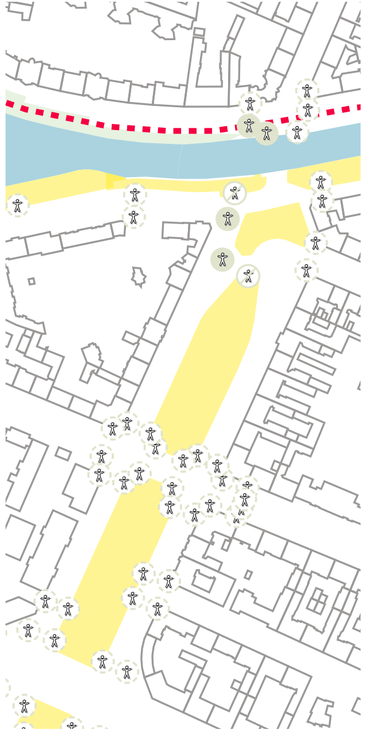
- funktionierender Übergang (z.B. mind. abgesenkter Bordstein < 2 cm, taktiler Bodenbelag, etc.)
- nicht funktionierender Übergang (enthält Barrieren, nicht nach Standard ausgebaut, etc.)
- fehlender Übergang (z.B. überbaut, zugeparkt, verstellt, etc.)



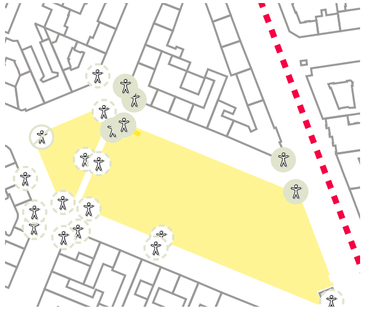
QUERUNGEN TB1-3



QUERUNGEN TB 4 UND 5



QUERUNGEN TB 5 UND 7



QUERUNGEN TB 8

Zentrale Planungshinweise

Für die weitere planerische Konkretisierung sind DIN-Normen, ISO-Normen, Ausführungsvorschriften sowie weitere Regelungen zu beachten. Eine Übersicht ist dem Handbuch »Design for all« (vgl. SenStadt 2011: 48ff) zu entnehmen. Zudem ist die »AV Geh- und Radwege« (Teil B-Straßenbautechnik I) an den Schnittstellen zum Verkehrsraum zu berücksichtigen. Alle Elemente sind zur Erreichung eines ‚Design for all' optisch und taktil sowie kontrastreich und selbsterklärend einzusetzen.

Für die im Rahmen der Bestandsanalyse ermittelten Schwachstellen und Potenziale sind folgende Themenfelder in den Kategorien Bauelemente und Ausstattung unter Berücksichtigung des Design for all-Ansatzes zu nennen:

Bauelemente

- Oberflächengestaltung
- geneigte Flächen und Rampen
- Elemente an Querungen
- erhöhte Pflanzflächen und Baumscheiben
- Mulden

Ausstattungen

- Orientierung und Leitsystem
- optische und taktile Gestaltung
- Aufenthaltsorte inkl. Ausstattung
- Beleuchtung (in Grünanlagen nur bedingt)
- Spiel- und Aktivangebote
- Bepflanzung
- Infrastruktur

3.5 FOKUS: VERKEHR

Das untersuchte Projektgebiet besteht im Schwerpunkt aus den Grünanlagen der acht Teilbereiche. Anliegende Verkehrsräume wurden im Rahmen der Erschließung und Anbindung der Grünanlagen mit betrachtet und beinhalten im Wesentlichen den begleitenden Straßenraum.

Um den in allen Teilbereichen beobachteten Radverkehr in den Parkanlagen zu reduzieren und ein attraktives Angebot – als Alternative zu den Routen durch die Grünanlagen selbst – zu schaffen, war zur Problemlösung eine räumlich übergeordnete Betrachtung notwendig. Eine Verkehrszählung der Radfahrer*innen in den Anlagen liegt nicht vor. Als problematisch stellt sich hier nicht nur der verkehrliche Konflikt mit Fußgänger*innen dar, sondern auch festgestellte Schäden an den ungebundenen Wegedecken.

Hierbei ist auf das Grünanlagengesetz Berlins (GrünanlG Berlin) hinzuweisen, das als rechtliche Grundlage mit § 7 festhält, dass die Grünanlagen der „Erholung der Bevölkerung“ dienen. In diesem Zusammenhang „ist das Radfahren nur auf den dafür besonders ausgewiesenen Flächen gestattet“. In keiner der acht untersuchten Freiräume ist eine Fahrradnutzung ausgewiesen; dennoch wird sie seitens des Bezirks geduldet.

Als weiteres Problem zeigte sich im Rahmen der Bestandsaufnahme, dass die Verkehrssicherheit der Fußgänger*innen, die den Park besuchen oder als Wegeverbindung nutzen, an vielen Eingängen und Querungen im Park nicht gegeben ist. Um diese Situation zu verbessern und Potentialflächen für den Umbau zu generieren, hat die Politik unterschiedliche Grundlagen geschaffen, die neue Maßstäbe setzen und neue Spielräume in der Umgestaltung des Straßenraumes bieten.

Mobilitätsgesetz Berlin

Das Berliner Mobilitätsgesetz wurde am 28. Juni 2018 durch das Abgeordnetenhaus von Berlin beschlossen. Es schreibt vor, künftig Fahrräder und öffentliche Verkehrsmittel sowie Fußgänger*innen in der Verkehrsplanung Berlins vorrangig vor dem Autoverkehr zu behandeln.

Zentrale Ziele des Mobilitätsgesetzes sind

- gleiche Mobilitätschancen für alle Verkehrsteilnehmer*innen zu erreichen
- eine Flächengerechtigkeit zu schaffen

„Zweck des Gesetzes ist die Bewahrung und Weiterentwicklung eines auf die Mobilitätsbedürfnisse in Stadt und Umland ausgerichteten und dabei stadt-, umwelt-, sozial- sowie klimaverträglich ausgestalteten, sicheren, barrierefreien Verkehrssystems“ (§1 Berliner Mobilitätsgesetz).

Folgende Inhalte und Grundlagen aus dem Mobilitätsgesetz sind für die Erarbeitung des Freiflächen-Entwicklungskonzeptes relevant ...

Fußverkehr

- Stärkung von Fußverkehr durch Verbesserung des Fußwegenetzes und der Fußverkehrsanlagen
- Verbesserung von Straßenquerung
- Trennung von Rad- und Gehwegen
- Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Verminderung von Nutzungskonflikten zwischen Fuß- und Radverkehr in Grünanlagen durch Separierung und ausreichend breite Wege
- Förderung von temporären Spielstraßen

Radverkehr

- Aufstellung eines Radverkehrsplanes (s. folgende Seiten)
- Stärkung von Radverkehr durch Verbesserung des Radwegenetzes und der Radverkehrsanlagen
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Möglichkeit der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Ausbau von Fahrradabstellanlagen

Mobilitätsprogramm 2016 des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Mobilität und Verkehr)

Im Mobilitätsprogramm, das am 18.03.2011 beschlossen wurde, sind folgende relevante, über das Mobilitätsgesetz hinausgehende Ziele formuliert:

- Senken von Lärm und Abgasen
- Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität
- Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums und Verkehrsaufkommens
- Berücksichtigung von Veränderungen im Verkehrsverhalten
- Förderung der Multimodalität beim Verkehr, Kombination verschiedener Verkehrsmittel
- Berücksichtigung der demographischen Entwicklung

Bezirklicher Radverkehrsplans

Der bezirkliche Radverkehrsplan wurde in der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Friedrichshain-Kreuzberg im Dezember 2017 beschlossen. Er dient als Unterstützung zur Umsetzung des Gesetzes zur Förderung des Radverkehrs in Berlin, welches Bestandteil des Berliner Mobilitätsgesetzes sein wird.

Unabhängig von den genannten großen Projekten müssen jedoch die vorhandenen Radverkehrsanlagen, die oft in einem sehr schlechten Zustand sind, verbreitert, begradigt und mit glattem Asphalt versehen werden. Priorität haben hierbei ebenfalls die wichtigen Verbindungsachsen.

Konkrete, projektrelevante Punkte sind dabei der Umbau der Urban- und Blücherstraße. Mit ebendiesem Vorhaben soll zukünftig eine Entlastung des Uferweges am Urbanhafen erzielt werden. Zudem sollen die bereits von der BVV beschlossenen, aber bisher nicht umgesetzten Fahrradstraßen realisiert werden. Die Umsetzung verläuft parallel zur Konzeptbearbeitung.

Folgende Forderungen können als Leitlinien für Konzeptentscheidungen dargestellt werden:

- mehr Fahrradbügel, vor allem auf der Fahrbahn, auf Kosten des ruhenden Kraftfahrzeug(Kfz)-Verkehrs
- Ausbau der Bike-Sharing-Angebote (wird vom Bezirksamt unterstützt);
  dabei muss beachtet werden, dass die Ausleihstationen nicht den wenigen Platz auf den Gehwegen weiter einschränken, sondern bevorzugt auf Auto-Parkflächen ausgewiesen werden
- Verbesserung der Kommunikation zwischen den Verbänden und dem Bezirksamt; über den bezirklichen FahrRat werden die Verbände über den aktuellen Stand der einzelnen Projekte informiert, Probleme besprochen und Ideen diskutiert

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) »Urbanstraße«

Die aktuelle Fortschreibung des ISEK aus dem Jahr 2017 zeigt Defizite auf und nennt positive und übertragbare Entwicklungsbeispiele im Planungsgebiet Urbanstraße.

Folgende Inhalte sind projektrelevant und entsprechend im Freiflächen-Entwicklungskonzept zu berücksichtigen:

- Geschwindigkeit im Gebietsinneres:
  partiell Tempo-30-Zone mit entsprechenden baulichen Vorkehrungen (Fahrbahnverengungen und -verschwenkungen,

Gehwegvorstreckungen, Geschwindigkeitsschwellen) mit teilweise zeitlicher Begrenzung an Schulen

- Sperrmaßnahmen Durchfahrt: Kreuzung Böckhstraße/Graefestraße, Verbindung Admiralbrücke-Grimmstraße

Bezogen auf die Radverkehrssituation beschreibt das ISEK strukturelle Defizite, die auch bei der Bestandsaufnahme des vorliegenden Konzepts im Gebiet deutlich wurden (vgl. BA Fr.-Kr. 2017: 82):

- im Fördergebiet Urbanstraße ist das Wegenetz für Radfahrer*innen generell nicht ausreichend gut ausgebaut
- auf den wichtigen Ost- West- und Nord Südverbindungen sind die Radwege nicht mehr benutzungspflichtig
- in Nord-Süd-Richtung sind Fahrradwege nur einseitig der Grimm- und Graefestraße vorhanden
- in Ost-West-Richtung sind Fahrradwege beidseitig der Gneisenaustraße sowie einseitig entlang der Hasenheide vorhanden

Als positive, verkehrliche Entwicklungen wird hervorgehoben:

- Die angrenzenden Böckhstraße, Körte- und Fichtestraße als beruhigte Tempo-30-Zonen
- in Nord-Süd-Richtung ist 2020 vom Südstern ausgehend über die Körtestraße, Grimmstraße, Fraenkelufer bis zum Mariannenplatz eine Fahrradstraßen-Strecke eingerichtet worden
- die Uferwege entlang des Landwehrkanals (nördlich zwischen Baerwaldbrücke und Wassertorplatz sowie südlich zwischen Baerwaldbrücke und Admiralbrücke) sind besonders für den Radfahrverkehr geeignet

Der letzte Punkt wird in diesem vorliegenden Konzept jedoch als kritisch gesehen. Im Rahmen der Konzeptphase wurden alternative Lösungsansätze erarbeitet.

Als verkehrlich defizitär und nicht verkehrssicher werden folgende Orte herausgestellt, die in der Bestandsaufnahme als kritisch bestätigt werden konnten:

- der Bereich der Baerwaldbrücke vom südlichen Uferweg zum Carl-Herz-Ufer ist nicht ausreichend gesichert; zudem ist der Eingangsbereich zum südlichen Ufer nicht einsehbar und zu klein
- die zu querende Fahrbahnfläche am Südufer ist sehr breit und unübersichtlich; die vorhandene Laterneninsel wird als Querungshilfe genutzt, ist dafür aber nicht geeignet
- die Verbindung der Baerwaldpromenade über die Wilmsstraße ist unzureichend
- es fehlen vor allem Gehwegvorstreckungen bzw. Mittelinseln und Bordsteinabsenkungen; z.B. sind an der Baerwald- und Prinzenstraße die Zugänge zu den Uferwegen unzureichend gestaltet und schlecht erkennbar.
- zu schneller Verkehrsfluss

Parkraumbewirtschaftung

Es ist beschlossen, dass der Projektbereich zukünftig in einer Zone der Parkraumbewirtschaftung liegt. Hierzu hat der Bezirk im Jahr 2020 eine Untersuchung in Auftrag gegeben. „Die Parkraumbewirtschaftung hat das Ziel, den Parkdruck zu senken und die Parkchancen der Bewohner, des Wirtschaftsverkehrs und der Besucher und Kunden zu erhöhen." (BA Fr.-Kr. 2020a: 59)

Es empfiehlt sich bei der weiteren Konkretisierung die untersuchten Parkräume mit den Zielen des vorliegenden Freiflächen-Entwicklungskonzeptes abzugleichen. Im Konzept wurden Parkplatzflächen umgewandelt und für andere Nutzungen wie Fahrradspuren und -ständer, Gehwegvorstreckungen und Retentionsflächen zur Verfügung gestellt.

„Die möglichen Standorte der erforderlichen Parkscheinautomaten werden auf konzeptioneller Ebene erarbeitet" (ebd.: 70). Bei der genauen Standortfindung der Automaten empfiehlt es sich die Ergebnisse des vorliegenden Entwicklungskonzeptes zu berücksichtigen. Das Konzept trifft hierzu keine Aussagen.

Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung

Bestandsstellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung wurden in der Regel in das Konzept integriert. Es lag keine Karte vor. Die Integration erfolgte im Wesentlichen über die Bestandsaufnahme. Grundlage für die zukünftige Ausgestaltung der Stellplätze ist die »AV Stellplätze« (vgl. SenSW 2020: 8).

Abstellplätze für Fahrräder

Im gesamten Projektgebiet zeigt sich ein Defizit an Fahrradstellplätzen, insbesondere bei vorhandenen und neu zu schaffenden Angeboten von Sport - und Freizeiteinrichtungen. Der U-Bahnhof Südstern stand hier im Fokus einer Untersuchung von infraVelo, die einen prognostizierten Bedarf bis 2030 von 257 Fahrradparkern festgestellte (vgl. infraVelo 2020).

Stärkung und Sicherung von Parkeingängen

Die räumliche Verteilung potentieller Fahrradabstellplätze in den Teilbereichen wird durch die »Vorgaben für die Radverkehrsplanung« aus dem Jahr 2021 ermöglicht. Durch die Anordnung an Eingangssituationen und dem Entfall von Parkplätzen kann die Einsehbarkeit und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Das Vorgabenwerk hält zudem fest:

- „dass Fahrradabstellanlagen in der Regel nicht zu Lasten der Zufußgehenden, der Parkmöglichkeiten von Menschen mit Schwerbehinderung und des Stadtgrüns errichtet werden. Beim Aufstellen der Abstellanlagen sollen ausreichende Gehwegbreiten beachtet werden und vorrangig Flächen bisheriger Kfz-Parkstände verwendet werden. Zudem sollen mögliche Synergieeffekte mit anderen Maßnahmen und Zielen, wie z. B. der Umgestaltung von und Schaffung von Sichtbeziehungen an Knotenpunkten, genutzt werden." (SenUVK 2021: 10)
- „Für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen sollen insbesondere Standorte an Kreuzungen und Einmündungen mit Gehwegvorstreckungen geprüft werden, damit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert wird. Eine regelmäßige Umnutzung von kreuzungsnahen Kfz- Parkständen in Fahrradabstellanlagen verbessert die Auffindbarkeit der Abstellmöglichkeiten für Fahrräder." (ebd.)

Die technische Grundlage von Abstellplätzen definiert die »AV Stellplätze von Juli 2020«:

- leichte Zugänglichkeit
- Anlehnbügel für einen sicherer Stand,
- Abstand von mind. 0,90 m bei beidseitiger Nutzung,

Im Bereich der Abstellanlage am Südstern ist Folgendes zusätzlich anzuwenden:

- Erschließungsgang mit einer Breite von 1,80 Metern
- 5 % der Abstellplätze sollten die Anforderungen von Sonderfahrrädern (z.B. Lastenräder) (Bügelabstand 1,80 m; Tiefe der Fläche: 2,50 m; Breite des Erschließungsgangs 2.30 m) erfordern
- Alternativ zu Anlehnbügeln sind Abstellanlagen in mehreren Ebenen (Doppelstockanlagen) zulässig (vgl. SenSW 2020)

Radverkehr

Im Fördergebiet ist das Wegenetz für Radfahrer*innen generell nicht ausreichend gut ausgebaut (vgl. BA Fr.-Kr. 2017: 82). Im Rahmen der Umbaumaßnahmen der letzten Jahre sind auf Grundlage

des Mobilitätsgesetzes und des »Leitfadens zur Umsetzung von Fahrradstraßen« bereits Fahrradstraßen entstanden. Das Projektgebiet wird begleitet von einer Fahrradstraße, die in Nord-Südrichtung über die Admiralbrücke, die Grimmpromenade und Körtestraße bis zum Südstern zieht und anschließend Richtung Westen über die Bergmannstraße verläuft.

Nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwVStVO) zu § 41 StVO kommen Fahrradstraßen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. (vgl. SenUVK 2020d: 8). Als potentielle Fahrradstraße ist hier die direkte Verbindung zwischen der Bergmannstraße und der Lilienthalstraße auf der Südseite des Südsterns gekennzeichnet. Es wurde beobachtet, das der heute als Parkplatzfläche gekennzeichneten Raum der direkten Radverbindung dient. Eine verkehrliche Zählung lag hierzu nicht vor.

Durch die Attraktivierung von gut ausgebauten Radverbindungen, die auch übergeordnet durch das Projektgebiet verlaufen, ist angestrebt, den Fahrradverkehr auf den Wegen von Parkanlagen in Zukunft deutlich zu reduzieren. Gleichsam sollen so damit verbundene Schäden an den ungebundenen Wegedecken sowie verkehrliche Konflikte minimiert werden. In diesem Zusammenhang wurde das Carl-Herz-Ufer als mögliche Entlastungsroute der Freifläche am Urbanhafen erkannt. Hier schafft der »Leitfaden zur Umsetzung von Fahrradstraßen« durch eine Einbahnstraßenregelung, die für den Radverkehr in beiden Richtungen geöffnet wird, eine planerische Grundlage.

In den Straßenräumen des Projektgebietes liegt zum Teil noch Kopfsteinpflaster, das für Fahrradfahrer aufgrund seiner Erschütterungen eine sehr unkomfortable Alternative zu den Parkwegen bietet. Zu nennen sind hier die Fontanepromenade und der Abschnitt Urbanhafen Ost. Der zuständige Fachbereich Straßen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg sieht den Umbau in radfreundliche Asphaltdecke als möglich an.

Fußverkehr

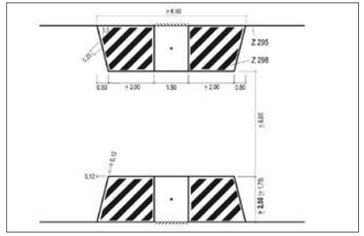
Ein Fußverkehrskonzept für Friedrichshain-Kreuzberg liegt derzeit noch nicht vor. Bisher wurde lediglich ein Antrag als Vorlage für die BVV formuliert und im Oktober 2019 eingereicht. Die Leitlinien stellen hier eine gute Orientierung dar, um die Verkehrssicherheit, den Komfort sowie die Barrierefreiheit für Fußgänger*innen zu gewährleisten.

Folgende Aspekte des Forderungskataloges für die Zugänglichkeit und Anbindung der Parkanlagen sind für das Entwicklungskonzept relevant:

- Vorrang für Fußgänger*innen auf Gehwegen
- Vermeidung vom Parken auf Gehwegen
- kein größeres Stellflächenangebot für PKW durch Parkraumbewirtschaftungskonzept
- vorgeschriebener Abstand von 5 m für parkende Autos im Kreuzungsbereich
- Konzentration von Fahrradparken außerhalb des Gehbereichs
- Verbreiterung schmaler und stark frequentierter Gehwege
- Gehwegvorstreckungen an Kreuzungen und Knotenpunkten
- Notwendigkeit von Gehwegüberfahrten (bei Umbau)
- Steigerung der Attraktivität der Fußwege
- Tempo-30-Zonen:
  Aufweitung von Fußgänger*inneninseln, Zebrastreifen und Gehwegvorstreckungen (insbesondere vor Kitas, Schulen, Behindertenwerkstätten, Pflegeeinrichtungen und Parks)
- verstärkte Einrichtung von (saisonalen) Fußgängerzonen- und verkehrsberuhigten Zonen
- Entwicklung weiterer temporärer Spielstraßen, mit Unterstützung von lokalen Initiativen
- Sanierung von Gehwegen und Barrierefreiheit; insbesondere an Kreuzungen und Überwegen sollen die Bordsteine flächendeckend abgesenkt, die Überwegbereiche markiert und zum Schutz vor Falschparken mit Pollern versehen werden (vgl. Bündnis 90/Die Grünen 2019: 3)

Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und dauerhaft zu sichern, bieten im Quartier verwendete Elemente zur Querung, wie Gehwegvorstreckung nach »Regelplänen der Verkehrslenkung Berlin« bereits eine Grundlage.

Im Quartier vorgefundenen temporäre Lösung um Durchgänge durch Längsparker zu schaffen.



RP200- KENNZEICHNUNG EINER QUERUNGSSTELLE

Eine Besonderheit stellt die im Teilbereich Hohenstaufenplatz liegende Boppstraße dar. Die Potenzialanalyse »Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg« hat in der Fläche eine mögliche Erweiterung als Stadtplatz erkannt. Im Zusammenhang mit den Forderungen des »Fußverkehrskonzeptes für Friedrichshain-Kreuzberg« ist die verkehrliche Umwidmung in eine Fußgängerzone möglich (vgl. BA Fr.-Kr. 2019: 51).

Feuerwehrzufahrten und Rettungswege

Der Fachbereich Straßen des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg hat folgende Auskunft getätigt:

„Die Straßenbaubehörde stellt sicher, dass Rettungsfahrzeuge an die zu erreichenden Orte gelangen können. Vor der Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde wird auch die Feuerwehr angehört und kann nötigenfalls Änderungen vorschlagen. Feuerwehrzufahrten im eigentlichen Sinne richtet ein Grundstückseigentümer ein, bzw. wird dazu im Zuge der Baugenehmigungen verpflichtet.“ (BA Fr.-Kr., Verkehr Schriftliche Auskunft am 13.11.2021)

TEMPORÄRE QUERUNGSHILFEN DER BSR

Parkplätze für Leihfahrräder und E-Tretroller

Die Konzentration von Leihangeboten und das unkontrollierte Abstellen wurde bei der Bestandsaufnahme als problematisch und nicht gelöst angesehen. Die vorgefunden Leihangebotsflächen für Fahrräder wurden integriert.

Eine Grundlage für zukünftige gezielte und gebündelte Anordnung wurde von SenUVK geschaffen, mit genannten Fördermitteln für die bauliche Umsetzung:

- „Leihfahrräder und E-Tretroller dürfen keine Behinderung für zu Fuß Gehende sein, sie dürfen kein Chaos auf Gehwegen und Plätzen verursachen und sollten deshalb nicht auf den Gehwegen stehen, sondern auf ausgewiesenen Plätzen im Straßenland“ (SenUVK 2020c: 1)
- „Priorisiert wurde dabei die Ausweisung von Parkflächen auf Fahrbahnen bzw. Seitenstreifen“ (ebd.)

Verkehrsdaten

Für das Projektgebiet liegen zu einem großen Teil keine relevanten Verkehrsdaten über Fahrradverkehre vor, da es sich bei den meisten Verkehrsflächen um Erschließungsstraßen handelt. In Grünanlage werden keine Daten erhoben. Im Bereich der Baerwaldpromenade – mit den Kreuzungspunkten Baerwaldbrücke und Urbanstraße – liegt trotz der verkehrlich ungenügenden Bestandssituation kein nachweisbarer Unfallschwerpunkt vor. Der Südstern und die Kreuzung Urbanstraße / Grimmstraße wurden aufgrund der vorhandenen verkehrlichen Lösung mit einer Ampelanlage in dem Entwicklungskonzept nicht weiter betrachtet. Die Kreuzung Baerwaldpromenade / Urbanstraße weist eine hohe Radnutzung auf. Dabei ist anzumerken, dass im Winter ein eingeschränkter Radverkehr zu verzeichnen ist (vgl. SenUVK 2018). Der Radweg entlang der Baerwaldpromenade wurde in der Bestandsaufnahme als unzureichend erkannt.

Beleuchtung

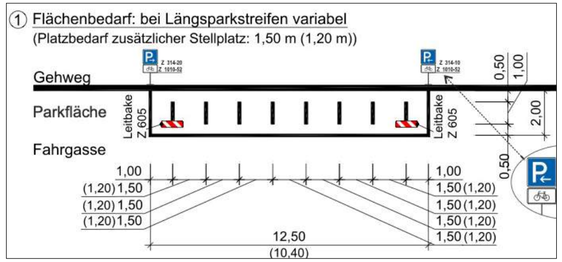
Eine Verpflichtung Berlins zur Beleuchtung der Grünanlagen besteht laut der Grünanlagenverordnung nicht. Im Zusammenhang mit der im Konzept vorgeschlagenen sicheren Radführung am Urbanhafen ist es ratsam, unter Abwägung mit anderen Aspekten eine abschnittweise Beleuchtung zu untersuchen.

Regelpläne als verwendete bauliche Elemente

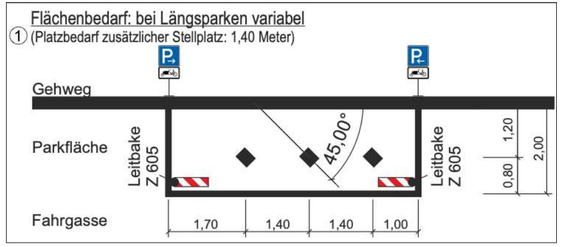
Die Zentrale Straßenverkehrsbehörde Berlin hat für die Umsetzung verkehrlicher Anlagen Regelpläne zur Einhaltung von übergeordneten bundeslandesweiten Standards entwickelt. Die Regelpläne beinhalten die Anordnung, Aufstellung, Ausgestaltung und Markierung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die aktuell vorliegende Form ist Grundlage für die Ausformulierung der im Konzept angenommen Anlagen. (vgl. Zentrale Straßenverkehrsbehörde 2019).

Die dargestellten Regelbeispiel sind als Orientierung für vergleichbare Situationen zu verstehen. Die einzelnen Anwendungsfälle werden hier nicht berücksichtigt.

Grundlage Anordnung Fahrradparker:
alle Teilbereich

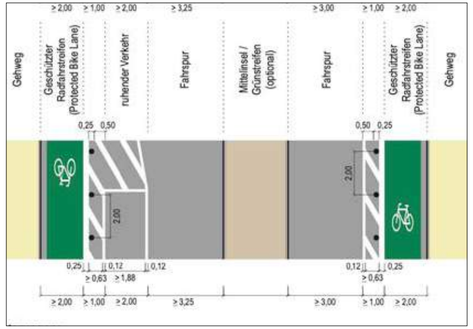


RP371- FAHRRADPARKEN AUF DER FAHRBAHN IN STRASSEN MIT ZUGELASSENER HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT BIS 30 KM/H



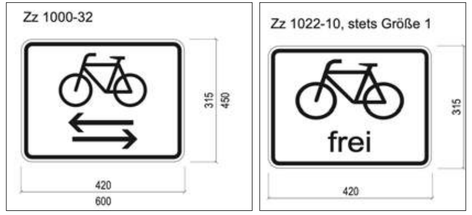
RP373- PARKEN VON LASTENFAHRRÄDERN AUF DER FAHRBAHN IN STRASSEN MIT ZUGELASSENER HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT BIS 30 KM/H

Grundlage Fahrradwege Neugestaltung:
Teilbereich Gneisenaustraße, Baerwaldstraße



RP317- GESCHÜTZTER RADFAHRSTREIFEN

Grundlage Fahrradnutzung Einbahnstraße
Teilbereich Fontanepromenade, Urbanhafen (Carl-Herz Ufer)



RP320- RADVERKEHR ENTGEGEN DER EINBAHNSTRASSENREGELUNG ZUSATZZEICHEN

*3.6 FOKUS: NUTZER*INNEN-SPEKTRUM*

Viele städtische Gebiete verzeichnen einen anhaltenden Bevölkerungswachstum, sind aber gleichzeitig von einer schrumpfenden Zahl an Freiflächen sowie von den Auswirkungen des Klimawandels betroffen. Auch der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg verzeichnet in den letzten Jahren einen anhaltenden Bevölkerungszuwachs und ist der am dichtesten besiedelte Bezirk Berlins (vgl. BA Fr.-Kr. 2020b).

Dem Druck, dem die urbanen Freiräume dadurch ausgesetzt sind, muss dementsprechend entgegengewirkt werden, um ein gesundes und nachhaltiges Lebensumfeld zu sichern (vgl. BfN 2018b: 2). Die städtischen Freiräume haben dabei einen hohen Stellenwert. Sie zählen zur grünen Infrastruktur, welche essentiell für eine hohe Lebensqualität in der Stadt ist (vgl. BBSR 2018: 8). Durch ausreichend Frei- und Grünflächen wird garantiert, dass alle Stadtbewohner*innen ausreichend Erholung in natürlichen Grünstrukturen erhalten können. Dadurch kann die psychische und physische Gesundheit sowie das Wohlbefinden der Bewohner*innen verbessert werden. Nicht zuletzt „[brauchen die] Bürgerinnen und Bürger (..) einen wohnungsnahen Zugang zum Stadtgrün, der ihnen Erholung, Begegnung und Bewegung ermöglicht“ (SenUVK 2020b: 4). Mit dem Bevölkerungszuwachs und einer vielfältigen Gesellschaft steigen auch die Nutzungsansprüche und Interessen an die urbanen Freiräume: „Nirgendwo sonst treffen so viele unterschiedliche Menschen aufeinander“ (ebd.: 15). Verschiedenste Sport und Bewegungsformen, gärtnerische und naturpädagogische Aktivitäten werden unter anderem in den Freiräumen ausgeführt. Dazu kommt auch in Kreuzberg die steigende Anzahl an Singlehaushalten, welche außerdem die Nutzung der öffentlichen Räume als Treff- & Begegnungsorte für soziale Kontakte verstärkt (vgl. BBSR 2018: 8).

NUTZER*INNENGRUPPEN

Eine hohe Vielfalt an Nutzer*innengruppen erfordert immer eine besonders behutsame Planung und Gestaltung, um auf die Bedürfnisse aller Gruppen einzugehen. Mit dem Fokusthema „Nutzer*innenspektrum“ wurden dafür die acht Teilbereiche behutsam kartiert. Gemeinsam mit den gewonnenen Informationen aus den Rundgängen wurden die Ergebnisse in den Analyseplänen der Bestandsaufnahme festgehalten.

KIEZCONTAINER AM SÜDSTERN

Initiativen

Insgesamt vier Grünflächen im Projektgebiet werden von verschiedenen Initiativen entwickelt, gepflegt und bespielt. Dabei stehen verschiedene Themen und Aufgaben im Vordergrund. Diese reichen von der urbanen Landwirtschaft und Produktion von Lebensmitteln über sozial-nachbarschaftliche Projekte bis hin zu naturpädagogischen Beiträgen. Die Initiativen zeigen das stadtgesellschaftliche Engagement und sind für eine nachhaltige und sozial verträgliche Entwicklung des Stadtgrüns zu sichern.

In den Teilbereichen sind unter anderem folgende Initiativen aktiv:

- BürgerGenossenschaft Südstern e.V.
- AK Rote Beete
- Initiative Planacker
- Imkerverein Kreuzberg e.V.
- Graefekiez-Forum
- Wildblumenwiese Berlin e.V.

Teilbereich 1 - Südstern

Der Bahnhofsvorplatz wird durch verschiedene Projekte der BürgerGenossenschaft Südstern e.V. bespielt. Projekte bzw. Angebote sind unter anderem der KiezKiosk, ein öffentlicher Treffpunkt für Bewohner*innen und die Bücherbox »Lesekiosk«.

Die Grünfläche »Grünstern« nördlich des U-Bahnhofes wird von der Initiative und Nachbarn*innen bepflanzt und gepflegt. Gegenüber des U-Bahnhofes befinden sich in der Erdgeschosszone verschiedene Restaurants und Cafés, welche hier ebenfalls den Platz für Außengastronomie nutzen. Jeden Samstag findet außerdem auf der nördlichen Seite des Südsterns, im Übergang auf die Fontanepromenade, ein Markt statt.

Trotz der verschiedenen Angebote wird der gesamte Südstern vornehmlich als Transitraum wahrgenommen und bietet wenig Raum für Aufenthalt.

GRÜNSTERN AM SÜDSTERN

Teilbereich 2 - Gneisenaustraße

Durch den zentralen Parkplatz und die ausladenden Promenadeneingänge wird der Grünzug an der Gneisenaustraße kaum genutzt. Im Gegensatz zu den anderen Promenadenabschnitten im Westen der Gneisenaustraße lädt dieser Teil nicht zum Flanieren oder zum Aufhalten ein. Die Eingangsbereiche sind sehr abgeschirmt und bewachsen und werden zeitweise von Wohnungslosen als Aufenthaltsfläche genutzt. Diese Bereiche neigen stark zu Vermüllung und Ungepflegtheit.

AUFENTHALTSBEREICH GNEISENAUSTRASSE

Teilbereich 3 - Fontanepromenade

Die Promenade zwischen der Urbanstraße und dem Südstern wird von den Anwohner*innen als Ort zum Flanieren und Verweilen genutzt. Die Tischtennisplatten in der Mitte der Promenade sind ein beliebter Treffpunkt und werden aktiv genutzt. Die Bänke auf der Promenade werden oft von den älteren Schüler*innen der Carl-von-Ossietzky Schule als Pausenraum und Treffpunkt vor und nach der Schulzeit genutzt. Zudem wurde im Rahmen der digitalen Beteiligung mehrfach darauf hingewiesen, dass der Teilbereich von Konsument*innen genutzt wird. In diesem Zusammenhang ist eine zunehmende Drogenproblematik in der öffentlichen Freifläche zu beobachten.

Die beiden Spielplatzflächen werden nur von den anwohnenden Familien genutzt. Der nördliche Spielplatz an der Urbanstraße weist hingegen eine geringe Nutzungsintensität auf, die mit dem schlechten Zustand der Spielgeräte und geringen Aufenthaltsqualität in Verbindung steht.

AUFENTHALTSBEREICH FONTANEPROMENADE

Teilbereich 4 - Baerwaldpromenade

Die Baerwaldpromenade ist eine wenig genutzte Fläche und ist nur einem geringen Nutzungsdruck ausgesetzt. Eine Initiative bepflanzt und pflegt die Blühwiese auf der nördlichen Spitze und weist mit Informationsschilder vor Ort auf das Projekt hin. Die verschiedenen wilden Blühwiesen werden oft von Hundebesitzer*innen als Auslauffläche genutzt.

Um das Gefallenendenkmal im mittleren Teil der Promenade wird der starke Strauchbewuchs von Obdachlosen als Rückzugsort genutzt. In diesem Bereich ist eine starke Verschmutzung zu beobachten. Der Spielplatz südlich der Urbanstraße leidet zudem unter der schwachen Nutzung der eigentlichen Zielgruppe. Die Spielflächen sind sehr von der Straße abgeschirmt und dienen deshalb vorrangig für Konsumierende (Drogen) als Rückzugsort.

INITIATIVENGARTEN IN DER BAERWALDPROMENADE

Teilbereich 5 - Urbanhafen

Der Urbanhafen ist der Teilbereich mit den meisten Nutzer*innengruppen und mit dem höchsten Nutzungsdruck. In erster Linie dient die Grünfläche als Erholungsraum am Wasser für Anwohner*innen und Besucher*innen Die Popularität der Flächen zeigt sich – besonders im Sommer – an der starken Übernutzung der Rasenfläche am Ufer.

ÜBERNUTZTE FREIFLÄCHEN AM URBANHAFEN

Am Übergang zur Baerwaldpromenade parkt in den Frühlings- und Sommermonaten außerdem der Transporter eines mobilen Bootverleihs und schränkt an dieser Stelle den Blick auf die Straße stark ein. Nördlich von diesem Eingang befindet sich eine zum Ufer führende Treppenanlage. Durch sehr starken Bewuchs ist hier die Einsicht stark eingeschränkt und macht den Ort zu einem Angstraum. Dieser Abschnitt wird neben weiteren Orten im Teilbereich Urbanhafen für den Drogenhandel und -konsum genutzt.

Durch die vielen verschiedenen Nutzer*innengruppen kommt es am Urbanhafen – vor allem auf den Wegen und an den Eingängen – häufig zu Nutzungskonflikten. Fußgänger*innen und Radfahrer*innen belasten durch Ausweichmanöver zusätzlich die anliegenden Rasenflächen.

Am östlichen Ende des Teilbereichs fügt sich die Admiralbrücke an. Sie ist ein beliebter Treffpunkt – insbesondere in den Abend- und Nachtstunden. Durch erhöhte Lautstärke kommt es auch hier immer wieder zu Nutzungskonflikten zwischen Besucher*innen und Anwohner*innen.

Der gesamte Teilbereich ist einer zunehmenden Abfallproblematik ausgesetzt. Durch die vergleichsweise sehr hohe Nutzungsintensität und die Problematik, dass ein Teil der Nutzer*innen respektlos und unachtsam mit den Freiflächen umgeht, ist das Erscheinungsbild durch Abfall geprägt.

Teilbereich 6 - Planufer

Das Planufer wird in erster Linie als Transitraum genutzt. Der uferseitige Gehweg bietet – im Gegensatz zum gegenüberliegenden Fraenkelufer – keine Aufenthaltsqualität. In einigen Erdgeschossen der Gebäude befinden sich gastronomische Angebote.

Der Platz an der Kottbusser Brücke steht durch seine kleine Fläche unter hohem Nutzungsdruck. Die kleine Aufenthaltsfläche am Kottbusser Damm wird meistens von der Trinkerszene besetzt. Die restlichen Flächen auf dem Platz haben durch ihre begrenzte Größe und nutzerunfreundliche Gestaltung wenig Aufenthaltsqualität, obwohl der Ort durch seine Lage am Eingang in den Grafekiez sowie der umliegenden Gastronomie ein beliebter Treffpunkt ist.

PLANUFER

Die Grünfläche, der Planacker, wird als Gemeinschaftsprojekt der AK Rote Beete der Linken in Kreuzberg, dem Fachbereich Grünflächen Kreuzberg, dem Imkerverein Kreuzberg e.V., der Lemgo Grundschule sowie dem „kannste auch e.V." umgesetzt. Die Wildblumenwiese soll Lebensraum für Insekten und Bienen bieten und einen Beitrag zur essbaren Stadt leisten.

Teilbereich 7 - Grimmpromenade

VIEL BESUCHTER SPIELPLATZ IM NORDEN DER GRIMMPROMENADE

Dieser Teilbereich wird vorrangig von jungen Familien genutzt. Der große Spielplatz im nördlichen Teil wird intensiv von Kindergartengruppen sowie von privaten Familien genutzt. Angrenzend zu diesem lebhaften Bereich besteht der ruhigere südliche Promenadenabschnitt, der sich durch die große Rasenfläche auszeichnet. Die Bänke am Rand und die Liegewiese werden gern als Pausenraum und zur Erholung genutzt.

An die eigentliche Promenade fügt sich ganz im Süden auf der anderen Seite der Urbanstraße ein kleiner Stadtplatz an. Dieser wird von der örtlichen Szene als informeller Bouleplatz genutzt und ist bei den Besuchenden sehr beliebt.

Teilbereich 8 - Hohenstaufenplatz

Prägend für den Teilbereich Hohenstaufenplatz ist vor allem der große zentrale Spielplatz. Neben privaten Besucher*innen nutzt auch die anliegende Islamische Grundschule in der Boppstraße die Spiel- und Platzfläche als Pausenhof, wodurch es in den Pausenzeiten und nach Schulschluss zu einer starken Nutzung kommt.

Ergänzend zu den Spielgeräten vor Ort kommt einmal wöchentlich ein Spielwagen auf den Hohenstaufenplatz. Die beiden Bolzplätze westlich des Spielplatzes werden aktiv von Jugendlichen

SANDSPIELPLATZ AUF DEM HOHENSTAUFENPLATZ

zum Fußball- und Basketballspielen genutzt. Allerdings mangelt es hier an angemessenen ergänzenden Aufenthaltsflächen.

Der östliche Teil ist geprägt durch die beiden Rosenbeete mit den umschließenden Aufenthaltsflächen. Die Bänke werden hier meistens von der Trinkerszene genutzt und es besteht zunehmend eine Abfallproblematik, da die aufgestellten Abfallcontainer nicht richtig genutzt werden.

Westlich angrenzend befindet sich eine weitere kleine Platzfläche, welche kaum Aufenthaltsqualität bietet. Die gesperrte Straße, welche sich zwischen den beiden Platzflächen befindet, wird einmal wöchentlich von einem Biomarkt bespielt und wird in diesem Zusammenhang zum Verweilen, Essen und Pausieren genutzt. Die schattige Platzfläche wird zu unterschiedlichen Wochentagen und Tageszeiten regelmäßig von der Trinkerszene genutzt.

Relevanz der nutzer*innenorientierten Ausgestaltung der Kreuzberger Freiräume

Mit dem Freiflächen-Entwicklungskonzept soll erreicht werden, dass die grüne Infrastruktur des Projektgebiets vielseitiger, offener und resilienter gegenüber dem steigenden Druck auf die Freiräume wird. Dabei ist es von Bedeutung, den Fokus auf Nutzungsqualitäten, anstatt auf Quantitäten zu setzen. Die verschiedene Teilräume haben verschiedene Charakteristika und Zielgruppen und nur unter Berücksichtigung dieser können qualitative Angebote für alle Nutzer*innen geschaffen werden. Zusätzlich kann dadurch eine Überanspruchung von stark genutzten Flächen minimiert werden.

Grünräume müssen für Alle zugänglich gestaltet sein, um allen Nutzer*innen gleichermaßen die naturnahe Erholung zu ermöglichen. Zusätzlich soll die Erkennbarkeit gefördert und Überformung verringert werden, um eine bessere und sichere Orientierung und Bewegung in den Freiflächen zu ermöglichen und Angsträume zu reduzieren. Des Weiteren sollen Angebote und Ideen von Initiativen, wie zum Beispiel die Wildblumenwiesen und Bücherkisten, gefördert werden, um das stadtgesellschaftliche Engagement und den sozialen Austausch zu stärken.

Gebietsspezifische Nutzer*innengruppen

Als zentrale Nutzer*innen wurden im Zuge der Bestandsanalyse folgende Personengruppen identifiziert, welche im Freiflächen-Entwicklungskonzept zu berücksichtigen sind:

- ***Kinder und Jugendliche***
- ***Familien***
- ***Senior*innen***
- ***Menschen mit Behinderung***
- ***Erholungssuchende***
- ***Spaziergänger*innen***
- ***Hundehalter*innen***
- ***Kunst- und Kulturinteressierte***
- ***Sportler*innen***
- ***Naturliebhaber*innen***
- ***Schulklassen und Kitagruppen***
- ***Radfahrer*innen***
- ***Gewerbetreibende***
- ***Tourist*innen***

4. BETEILIGUNG

Basierend auf den Planungs- und Beteiligungsprinzipien für die Erstellung des Freiflächen-Entwicklungskonzepts spielte die frühzeitige Einbindung unterschiedlicher Akteur*innen in den Planungsprozess eine wichtige Rolle.

Neben der Einbeziehung fachlicher Akteur*innen wurde im Rahmen der Konzeptentwicklung ebenfalls für (zivil-)gesellschaftliche Akteur*innen die Möglichkeit geschaffen, sich in den Planungsprozess einzubringen.

Die Erkenntnisse aus den verschiedenen Beteiligungsformaten trugen einen wesentlichen Teil zur Bestandsaufnahme bei und haben darüber hinaus inhaltliche Anknüpfungspunkte für die anschließenden konzeptionellen Arbeitsschritte sowie weitere Handlungserfordernisse aufgezeigt.

4.1 EXPERTENRUNDGÄNGE

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden am 16.09.2020 und 23.09.2020 jeweils Rundgänge im Planungsgebiet mit den fachlichen Vertreter*innen des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg, der Senatsentwicklung für Stadtentwicklung sowie der Gebietsbeauftragten S.T.E.R.N. GmbH durchgeführt.

Die Vertreter*innen des Bezirks repräsentierten die Interessen aus Sicht des bezirklichen Stadtplanungsamtes, des Straßen- und Grünflächenamts, des Umwelt- und Naturschutzamtes und die Belange für Menschen mit Behinderungen.

Die zwei Gebietsrundgänge unterlagen jeweils einem thematischen Schwerpunkt, wodurch sich der Teilnehmer*innenkreis unterschiedlich zusammensetzte. Während beim ersten Rundgang das Thema Grün im Fokus stand, ging es beim zweiten Rundgang inhaltlich primär um Verkehr, Barrierefreiheit sowie Naturschutz und Grün.

Die Gebietsrundgänge dienten dazu, die bis dahin erzielten Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme des Planungsteams der SWUP GmbH rück zu koppeln und weiter zu verdichten. So fand während der Rundgänge ein angeregter Austausch über die Belange der jeweiligen Fokusthemen statt. Die ortsbezogenen sowie übergeordneten Hinweise wurden entsprechend in die Ergebnissammlung der Bestandsaufnahme aufgenommen.

VOR-ORT-RUNDGÄNGE

4.2 EINZELGESPRÄCHE

Um das Entwicklungskonzept umfassend fundiert ausarbeiten zu können, wurde eine Reihe an Einzelgesprächen mit Akteur*innen geführt, dessen Expertise eine wichtige Rolle für die Entwicklung der acht Kreuzberger Flächen spielt. Die Einzelgespräche brachten im Zuge des Bearbeitungsprozess des Entwicklungskonzepts zentrale Erkenntnisse für die Bestandsaufnahme. In einzelnen Gesprächen – wie zum Beispiel mit der Regenwasseragentur – wurden hingegen auch erste Ansätze zu Lösungsvarianten thematisiert.

Mit Vertreter*innen folgender Institutionen fand ein Austausch über vielfältige, für das Konzept relevante Themenfelder im Zeitraum von Oktober 2020 bis März 2021 statt:

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Fachbereich Straßen
  Grundlagen Verkehrsplanung
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Fachbereich Straßen
  Parkraummanagement
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Objektmanagement
  Straßenbeleuchtung
- Städtebauliche Kriminalprävention
  Schwerpunktbereiche Kriminalprävention

RUNDGANG MIT DER REGENWASSER-AGENTUR

- Berliner Regenwasseragentur
  Wasserhaltung und Entwässerung
- Stadtteilausschuss Kreuzberg e.V.
  *Problemlagen und Akteur*innen*
- GB infraVelo GmbH
  Fahrradabstellanlagen Südstern
- WSA Spree-Havel
  Grundstücke und Maßnahmen
- Seniorenvertretung Friedrichshain-Kreuzberg
  *Belange von Senior*innen*
- Behindertenbeauftragte Friedrichshain-Kreuzberg
  Belange der Menschen mit Behinderungen

4.3 PRÄSENTATIONEN

Wichtige Meilensteine stellten die Zwischen- und die Endpräsentationen im Rahmen der Konzepterstellung dar. Diese dienten im Wesentlichen der Rückkopplung und gezielten Diskussion der Bearbeitungsstände mit den Vertreter*innen der beteiligten Verwaltungen und weiteren Expert*innen.

Zwischenpräsentation – *Bestandsaufnahme*

Nach der Durchführung der Gebietsrundgänge mit den Fachämtern wurden im Zuge der ersten Zwischenpräsentation am 21.10.2020 die gesammelten Interessen und Konflikte aus der Bestandsaufnahme vorgestellt. Hierzu wurden die wesentlichen Erkenntnisse der vorab getätigten Bestandsanalyse und die Kernaussagen aus den Rundgängen herausgearbeitet. Die bestehenden Interessengegensätze wurden im Anschluss gemeinsam diskutiert, abgewogen und Konsense festgehalten.

Zwischenpräsentation – *konzeptionelle Ansätze*

Im Fokus der zweiten Zwischenpräsentation am 10.03.2021 stand die Vorstellung der zentralen Analyseergebnisse sowie die Ableitung konzeptioneller Ansätze. Zum einen wurde das entwickelte Leitbild präsentiert, wobei insbesondere die Ausrichtung individueller Leitlinien für die verschiedenen Teilbereiche beleuchtet wurde. Zum anderen wurde die weitere konzeptionelle Herangehensweise mit den Vertreter*innen der zuständigen Verwaltungen abgestimmt.

Endpräsentation – *Projektabschluss*

Mit der Endpräsentation am 02.06.2021 wurde das Projekt final vorgestellt und abgeschlossen. Das Gesamtprojekt und insbesondere die im Steuerungskreis abgestimmten finalen Konzepte und Maßnahmen wurden von SWUP GmbH dargestellt. Abschließend wurden die relevanten Handlungserfordernisse und zentrale Handlungsempfehlungen thematisiert.

4.4 DIGITALE BETEILIGUNG

Aufgrund der herausfordernden Entwicklung der COVID-19-Pandemie und den damit verbundenen Auflagen und praktischen Einschränkungen musste von einer geplanten aufsuchenden Beteiligung in analoger Form im Planungsgebiet abgesehen werden. Ursprünglich war vorgesehen, an mehreren Informationsständen im Projektgebiet mit den Bürger*innen in den Austausch zu kommen. Dabei sollten einerseits über das Entwicklungsvorhaben informiert werden und andererseits Hinweise, Wünsche und Anregungen der Bürger*innen gesammelt werden.

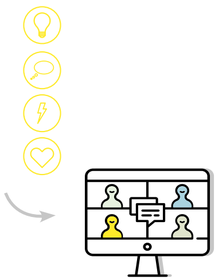
Situationsbedingt wurde das analoge Beteiligungsformat auf die landeseigene Beteiligungsplattform »meinBerlin« in digitaler Form verlagert.

Ziel der digitalen Beteiligung war es, die vielfältigen Nutzungsarten und -ansprüche der Anwohner*innen und Besucher*innen an die acht Teilbereiche in Erfahrung zu bringen. Nicht zuletzt sollte damit eine an den Interessen der Nutzer*innen und Anwohner*innen ausgerichtete Planung auf den Weg gebracht werden.

In einem Zeitraum von drei Wochen im November und Dezember 2020 wurden die Anwohner*innen und Nutzer*innen dazu eingeladen, ihre Hinweise, Anregungen und Wünsche auf meinBerlin einzureichen.

Folgende Kategorien wurden dabei in den Fokus der digitalen Beteiligung gestellt:

- Idee
- Wunsch
- Schwachstelle
- Lieblingsort



Nach Beendigung des Beteiligungszeitraums auf meinBerlin wurden insgesamt über 370 Beiträge einheitlich aufbereitet und ausgewertet. Sämtliche Hinweise, Anregungen und Ideen der Beteiligten wurden jeweils inhaltlich analysiert und diskutiert. Zur Auswertung der Beiträge wurden die Inhalte hinsichtlich ihrer Relevanz für das Freiflächen-Entwicklungskonzept eingestuft. Weitere Inhalte, die nicht in den Rahmen des Freiflächen-Entwicklungskonzepts fallen, wurden dennoch in der Auswertung als Hinweise für ergänzende Planungen festgehalten und zur Diskussion gestellt. Bestandteil der Auswertung war eine Rückkopplung mit den Vertreter*innen des bezirklichen Straßen- und Grünflächenamtes, des Fachbereichs Stadtplanung sowie der Gebietsbeauftragten S.T.E.R.N. GmbH.

Zudem wurden auf Grundlage der fachübergreifenden Diskussion und Einstufung der Beiträge aus der digitalen Beteiligung Maßnahmenvorschläge zur Konzeption entwickelt. Dabei handelte es sich um punktuelle Maßnahmen (z.B. Aufstellen von Abfalleimern), Um- oder Neubaumaßnahme (z.B. Sanierung der Wegefläche) sowie Pflege- und Instandhaltungsmaßnahmen (z.B. Rückschnitt von Sträuchern).

Um das planerische Vorgehen im Zusammenhang mit den erhalten Beiträgen aus der digitalen Bürger*innenbeteiligung möglichst transparent zu gestalten, wurde die Dokumentation und Auswertung als Lang- und Kurzfassung aufbereitet und öffentlich zur Verfügung gestellt.

AUSZÜGE DER DIGITALEN BETEILIGUNG ZUR GRIMMPROMENADE

TB 1 Südstern	62	**TB 5** Urbanhafen	74
TB 2 Gneisenaustraße	20	**TB 6** Planufer	23
TB 3 Fontanepromenade	38	**TB 7** Grimmpromenade	96
TB 4 Baerwaldpromenade	30	**TB 8** Hohenstaufenplatz	30

GESAMT **373** BEITRÄGE

Während die Langfassung der getätigten Auswertung eine ausführliche Darstellung aller eingereichten Beiträge sowie Einschätzung zur Relevanz für das Freiflächen-Entwicklungskonzept beinhaltet, ist in der Kurzfassung eine Übersicht der Hauptaussagen je Teilbereich dargestellt.

Die Kurz- und Langversion steht allen Interessierten auf der Projektseite des Stadtplanungsamtes des zuständigen Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg sowie auf der Plattform meinBerlin zum Download zur Verfügung.

Hauptaussagen
Grimmpromenade 96

AUSZUG AUS DER VERÖFFENTLICHTEN AUSWERTUNG DER DIGITALEN BETEILIGUNG ZUR GRIMMPROMENADE

4.5 INFOSCHREIBEN LANDWEHRKANAL

Zudem wurde der Expert*innenkreis Landwehrkanal durch ein Informationsschreiben über den aktuellen Stand des Freiflächen-Entwicklungskonzepts in Kenntnis gesetzt. Die bisherigen Ergebnisse wurden den lokalen Akteur*innen, die sich für einen nachhaltigen und zukunftsorientierten Umgang mit dem Landwehrkanal einsetzen, in zusammengefasster Form zur Verfügung gestellt.

Neben der Darstellung des allgemeinen Projektrahmens und der Ausgangslage aller im Fokus stehenden Freiräume des Konzepts, wurden insbesondere die bisherigen Analyseerkenntnisse und konzeptionellen Ansätze zu den Freiflächen Urbanhafen und Planufer, die sich unmittelbar am Landwehrkanal befinden, aufgezeigt.

4.6 ERKENNTNISSE UND AUSBLICK

Im Rahmen der Beteiligung wurde deutlich, dass seitens der Anwohner*innen und Nutzer*innen als (zivil-)gesellschaftliche Akteur*innen großes Interesse an der Einbeziehung in die Entwicklung der acht Kreuzberger Freiflächen besteht. Nicht nur die Quantität, sondern auch die Qualität der Beiträge auf der Plattform meinBerlin sind dabei herausgestochen. Zahlreiche Anwohner*innen und Nutzer*innen haben umfangreiche und konstruktive Hinweise für das Planungsvorhaben eingereicht.

Ebendieses hohe Engagement und die Fähigkeit, planungsrelevante Inhalte beitragen zu können, ist als lokales Potenzial einzuordnen und auch zukünftig in den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

Aufgrund des festgestellten hohen Bedarfs an der Mitgestaltung des urbanen Lebensumfelds und der Qualität der Beiträge gewinnen die Hinweise aus der Nutzer*innenperspektive zusätzlich an Bedeutung. Die erzielten Erkenntnisse aus der Beteiligung sind für den weiteren Planungsprozess eine wichtige Grundlage, um eine bedarfsgerechte Entwicklung sicherstellen zu können. In diesem Sinne ist zu empfehlen, dass auch die gesammelten Hinweise zu Planungsgegenständen und -themen außerhalb des Freiflächen-Entwicklungskonzepts von den Akteur*innen der zuständigen Verwaltungen zu berücksichtigen sind.

Darüber hinaus sind weitere Beteiligungsformate zur Einbeziehung der Bürger*innen aber auch Bürger*inneninitiativen und Stakeholdern aus dem lokalen Netzwerk, die sich im Einzelnen im Rahmen des Beteiligungsangebots eingebracht haben, anzustreben. Dies ist nicht alleine für die Entwicklung der acht Freiflächen, sondern auch für weitere räumlich und inhaltlich zusammenhängende Planungsvorhaben von Relevanz.

Entsprechende Informationen zum weiteren Umgang mit den bisher erzielten Beteiligungsergebnissen und möglichen neuen Beteiligungsformaten sind für Interessenten digital – und darüber hinaus auch in analoger Form – allgemeinzugänglich zu platzieren. Dafür sollten neben Anlaufstellen vor Ort u.a. folgende Websites vorgesehen werden:

- **Website des Bezirks** Friedrichshain-Kreuzberg – Fachamt Stadtplanung
  online unter:
  https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/grupe-infrastruktur-und-staedtebaufoerderung/sds-urbanstrasse
- **Plattform meinBerlin** – Projekte im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg
  online unter:
  https://mein.berlin.de/projekte/?district=Friedrichshain-Kreuzberg&topic=-1

Zudem wird vorgeschlagen, die Konzeptergebnisse auf der Website des zuständigen Straßen- und Grünflächenamts zu verlinken und eine Ansprechperson anzugeben.

- **Website des Bezirks** Friedrichshain-Kreuzberg – Straßen- und Grünflächenamt
  online unter:
  https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/

5. LEITBILD

Das Leitbild zum »Freiflächen-Entwicklungskonzept Urbanstraße« fungiert als Rahmen für die Weiterentwicklung der acht Kreuzberger Grün- und Freiräume. Das Leitbild setzt sich dabei aus verschiedenen Bestandteilen zusammen, die unterschiedliche Bezugsebenen aufweisen. Während der Erarbeitung des Konzeptes fand ein ständiger Abgleich der konzeptionellen Ansätze mit dem Leitbild statt, um eine zielgerichtete Freiflächenentwicklung sicherstellen zu können. Damit die weiteren Planungsschritte gleichermaßen stringent vollzogen werden können, stellt das Leitbild auch künftig ein Instrument mit richtungskorrigierender Wirkung dar. Das Leitbild fungiert demnach als Zielvorstellung für die Grün- und Freiflächen und beinhaltet Handlungsprinzipien für die bisherigen und ausstehenden Planungsschritte.

5.1 HERLEITUNG

Die verschiedenen Elemente des Leitbilds weisen unterschiedliche Funktionen und Bezugsebenen auf. Alle Bestandteile, worunter der Leitsatz, die Leitthemen und spezifischen Leitlinien fallen, beruhen dabei auf derselben Basis. Sämtliche Inhalte des Leitbildes wurden auf die ermittelten ortsspezifischen Potenziale und Stärken aus der Bestandsaufnahme aufgebaut. Zudem richtet sich das Leitbild maßgeblich an der übergeordneten Zielstellung des Projekts aus.

Die Elemente haben gemein, dass mit ihnen eine Steigerung der Attraktivität sowie Freizeit- und Erholungsqualitäten der Grün- und Freiflächen des Gebiets und die Sicherung der vorhandenen ökologischen, klimatischen und verkehrlichen Qualitäten und Potenziale erzielt werden.

Durch ebendiese Vorgehensweise sollte sichergestellt werden, dass alle Elemente des Leitbildes gleichermaßen

- bedarfsgerecht und umsetzungsorientiert ausgerichtet sind,
- eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen,
- eine integrierte Planung abzielen,
- eine richtungsweisende Wirkung haben,
- und eine richtungskorrigierende Funktion erfüllen.

5.2 LEITSATZ

Die gesamte Entwicklung der acht Kreuzberg Grün- und Freiflächen steht unter dem prägnanten Leittitel „URBANe Vielfalt“. Der damit verbundene Leitsatz, der für das Entwicklungsvorhaben formuliert wurde, verdeutlicht die übergreifende Ausrichtung des Leitbilds und zeigt den Anspruch an die Entwicklung des gesamten Planungsgebiets auf.

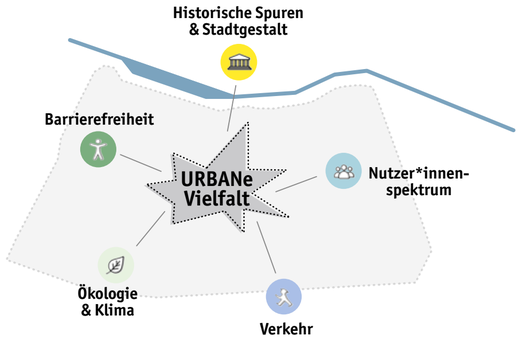
Wesentlicher Inhalt des Leitsatzes ist die Berücksichtigung der ortsprägenden Potenziale. Einerseits gilt es diese in ihrer Ausprägung zu unterstützen und andererseits weiter- bzw. neu zu entwickeln. Insgesamt ist eine identitätsfördernde und bedarfsgerechte Entwicklung zu fördern.

5.3 LEITTHEMEN

Zur Konkretisierung und Strukturierung der leitenden Handlungsprinzipien wurden Leitthemen festgelegt, die im Einzelnen für jede Freifläche Anwendung finden sollen. Die fünf Leitthemen lehnen sich dabei an die im Rahmen der Bestandsaufnahme fokussierten Analysethemen an. Auf diesem Wege soll eine direkte Verknüpfung zwischen den ermittelten Potenzialen und Qualitäten der acht Freiräume und der konzeptionellen Ausrichtung erzielt werden. Nicht zuletzt sind die vielfältigen Leitthemen gleichermaßen in der weiteren Konzeption zu berücksichtigen.

URBANe Vielfalt
Mehr Qualität für Kreuzberger Freiräume

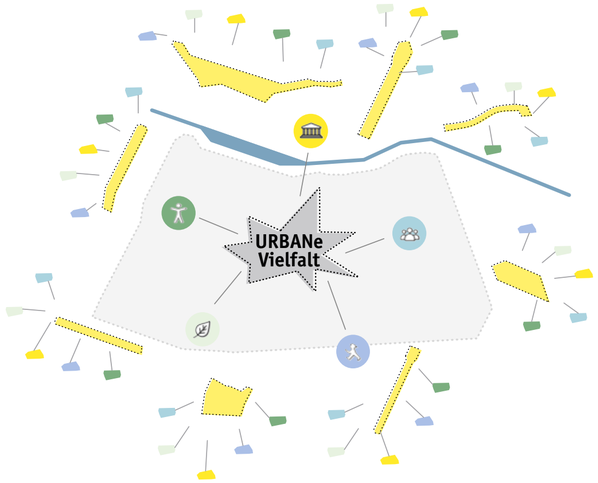
*Ein **Mehr an qualitätsvollem urbanem Freiraum** bedeutet nicht nur Flächen als öffentliche Freiräume zu sichern. Vielmehr sind vor allem die **Potenziale vorhandener Grün- und Straßenräume sowie Platzanlagen** zu **nutzen** und ihre **Qualitäten sichtbar zu machen**. In diesem Sinne sind die Freiräume **an die bestehenden Nutzungsansprüche und Anforderungen zum Klimaschutz anzupassen** und diese auch einmal – stets unter Berücksichtigung sozialer, ästhetischer sowie ökologischer Erfordernisse – **neu zu interpretieren**.*



5.4 LEITLINIEN

Da sich jeder Freiraum durch individuelle Potenziale auszeichnet, die durch konzeptionelle Ansätze zu unterstützen und zu verbessern sind, wurde die Notwendigkeit ermittelt, ortsspezifische Leitlinien je Teilbereich zu definieren.

Mithilfe der Formulierung von Leitlinien, die wiederum den übergeordneten Leitthemen zugeordnet werden können, wurden für jeden Freiraum individuelle Handlungsprinzipien festgelegt.



Individuelle Leitlinien der acht Freiflächen

Die einzelnen Leitlinien zu den acht Freiflächen, die im Weiteren eng mit den konzeptionellen Ansätzen verschränkt sind, sind in den jeweiligen Konzeptabschnitten im Kapitel 6 zu finden.

TB1 – Südstern *S. 105*
TB2 – Gneisenaustraße *S. 111*
TB3 – Fontanepromenade *S. 117*
TB4 – Baerwaldpromenade *S. 123*
TB5 – Urbanhafen *S. 129*
TB6 – Planufer *S. 135*
TB7 – Grimmpromenade *S.141*
TB8 – Hohenstaufenplatz *S.147*

5 LEITBILD

6. KONZEPT

In den folgenden Abschnitten werden die konzeptionellen Ansätze für die einzelnen Teilbereiche mithilfe einer einheitlichen Struktur dargestellt. Zunächst wird ein Bezug zur Ausgangslage hergestellt sowie das individuelle Leitbild aufgeführt. Es folgt eine schlaglichtartige Erläuterung der mit dem Steuerungskreis abgestimmten Konzepte. Dabei werden die Vorzugsvarianten vorgestellt und zum Teil weitere diskutierte Konzeptvarianten dargestellt, aus denen künftig ebenfalls Ansätze aufgegriffen werden könnten.

Abschließend werden gebietsübergreifende Themenkarten vorgestellt.

Zur Erläuterung sind in den folgenden Abschnitten verkleinerte Planausschnitte der Konzepte abgebildet. Die Pläne im Originalmaßstab sind der Anlage zu entnehmen.

Zur vereinfachten Lesbarkeit der Plandarstellungen dient die beigefügte Legende. Diese fasst die verwendeten Farben, Signaturen und Symbole zur einheitlichen Darstellung der konzeptionellen Ansätze zusammen.

KONZEPTE DER ACHT TEILBEREICHE AUF DEN FORTFOLGENDEN SEITEN

VERKEHRS- UND AUFENTHALTSFLÄCHEN

- **Aufenthaltsfläche**
  hochwertiger Belag und Ausstattung
- **wassergebundene Wegedecke**
- 8 **Radabstellanlage**
  Anzahl wird mit Ziffer angegeben
- **Aufplasterungen**
- **Asphalt**
- **‚protected Bikelane‘**
- **Fahrradweg**
- **Parkplatz**

GRÜNFLÄCHEN

- **Strauchfläche**
- **Blühwiese**
  bietet Lebensraum für Insekten
- **Rasenfläche**
- **Retentionsfläche**
  Sickermulden für Regenwasser
- **repräsentative Pflanzfläche**
  hochwertige Pflanzungen

AUSSTATTUNG

- **Bank**
- **Abfalleimer**
- **Infoschild**
- **Fahrradständer**
- **Poller**
- **Trinkbrunnen**

NUTZUNGSFLÄCHEN

- **Aktivplatz**
  sportorientiertes Angebot
- **Spielplatz**

BÄUME

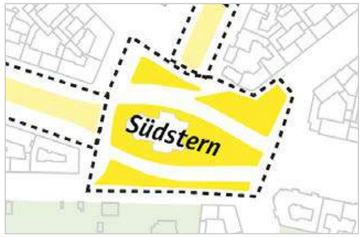
- **Baum Bestand**
- **Baum potenzieller Ersatzstandort**

FUß- UND RADWEGEFÜHRUNG

- **Radverkehr**
- **Fußverkehr**

KONZEPT PLANLEGENDE

6.1 TEILBEREICH 1 SÜDSTERN



VERORTUNG

SCHWERPUNKTTHEMEN AUS DIGITALER BETEILIGUNG

Herleitung

Die Ausgangslage am Südstern ist ein ungegliederter Stadtraum mit wenig Aufenthaltsqualität. Durch die kleinteilige Gliederung wird er kaum als zusammenhängender Ort betrachtet und dient vorrangig als Transitraum.

Die Rad- und Fußwegeführung ist im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der Anschlüsse unübersichtlich. Ziel ist es, die Orientierung und Sicherheit für die Nutzer*innen zu verbessern. Neben diesem Wunsch, der bei der Beteiligung im Vordergrund stand, ist die Verbesserung der Ausstattung wichtig. Eine Qualifizierung kann durch Neuordnung der bestehenden Elemente, aber auch durch Ergänzungen erreicht werden. Dabei soll vor allem das Problem der überlasteten Fahrradabstellplätze gelöst werden.

In der vorangegangenen Analyse wurden im südlichen Bereich Potentialflächen mit Handlungsspielräumen für die Erweiterung der Grünstrukturen sowie Steigerung der Aufenthaltsqualität identifiziert.

Übergeordnet betrachtet befindet sich Teilbereich Südstern in einem Fahrradverkehrsknotenpunkt. Die Fahrradstraße Bergmannstraße /Körtestraße und die ‚Protected Bikelane' der Hasenheide sollten hier funktional geschlossen werden.

Leitbild

- Titel:
  Mehr Klarheit – Neue Wege
- Schwerpunktthemen:
  Verkehr
  Nutzer*innen

Ökologie & Klima

- Grünräume vernetzen
- Versieglungsgrad reduzieren
- Verschattungsmöglichkeiten fördern
- bevorzugt heimische Arten und Sorte mit klimaresistenten Anforderungen stärken
- Voraussetzungen für die Entwicklung von Flora und Fauna schaffen
- nachhaltige Materialien einsetzen

Nutzer*innen

- Aufenthaltsflächen qualifizieren
- Ordnung und Orientierungen im multifunktionalen Raum verbessern
- Rückzugsräume sichern
- Angsträume verhindern
- Aufenthaltsangebote erweitern
- Möblierung und Ausstattung von Nutzungsangeboten verbessern
- Randnutzungen berücksichtigen
- Bürger*innenengagement integrieren

Barrierefreiheit

- Wegeführung verdeutlichen und sichern
- barrierefreie Materialien einsetzen
- taktile und/oder akustische Elemente einsetzen
- Zugänglichkeit und Nutzung für Alle fördern

Verkehr

- Querungs- und Verbindungssituationen verbessern
- Übergänge stärken
- Fuß- und Radverkehr stärken
- MIV-Raum reduzieren und umsortieren
- Trennung Fahrrad- und Fußverkehr stärken
- Radangebot ausbauen
- Fahrradabstellanlagen neusortieren und ausbauen
- Orientierung durch Gestaltung schaffen

Historische Spuren & Stadtgestalt

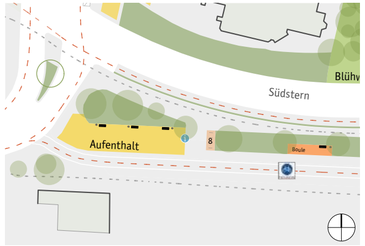
- historische Nord-Süd-Achse stärken
- Rolle als historischen Endpunkt des Generalszugs berücksichtigen
- Bewusstsein zur Ortsgeschichte schaffen

Konzeption Südstern

Das Konzept für den Südstern hat das Ziel, den Bereich als einen zusammenhängenden Ort mit funktionalen Verknüpfungen zu entwickeln. Erreicht wird dies im Wesentlichen durch:

- Entwicklung eines multifunktionalen und übersichtlichen Stadtplatzes vor dem Bahnhof durch Umstrukturierung
- Einbinden der Fläche vor der Kirche durch Qualifizierung und Aufwertung der historischen Sichtachse
- Entwicklung der südlichen Teilfläche zu einer neuen Promenade mit Aufenthalts- und Freizeitangeboten

Der Bahnhofsvorplatz wird übersichtlicher gestaltet, indem die Nutzungsangebote wie der ‚Kiezcontainer', die Bücherbox sowie Fahrradstellplätze auf dem Platz neu angeordnet werden. Der zukünftige Bedarf an Fahrradstellplätze wird durch eine zentrale Anlage seitlich des Bahnhofsgebäudes erfüllt. Die Bündelung des Angebotes und die gezielte Anordnung von Fahrradstellplätzen entlang der Körtestraße hat zum Ziel das Querfahren auf dem Platz als Fußgängerzone zu verringern.



AUSSCHNITT ANGEBOTE SÜD (O.M.)

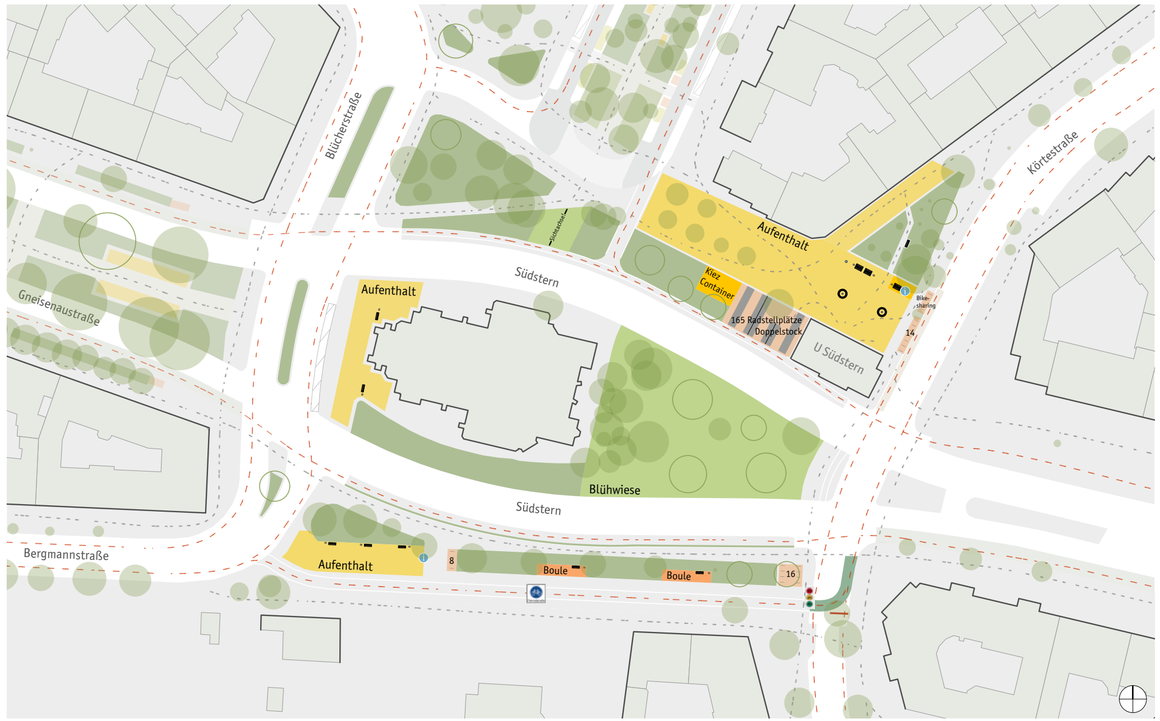
Eine klare Führung des Fahrradweges in die neue Radwegeführung der Fontanepromenade lenkt und vereinfacht den Fahrradverkehr und macht Querungen für Fußgänger sicherer. Der Fußgängerübergang in die Fontanepromenade wird mit einer großräumigen Aufpflasterung und Abpollerung sicherer und barrierefrei. Zusätzlich wird durch eine offengehaltene Beetfläche die Sichtachse zur Kirche gestärkt.

Zu den großräumigen Entsiegelungsmaßnahmen zählt der Rückbau der Stellplatzfläche im südlichen Teil des Südsterns. Durch die Entsiegelung kann eine neue Grünfläche – zum Teil beschattet – geschaffen werden. Zusätzlich werden neue Aufenthalts- und Aktivflächen geschaffen. Eine durchgängige Verbindung der Fahrradstraßen Bergmannstraße mit Lilienthalstraße / Körtestraße ist hier aus Gründen des kürzeren Weges und Verkehrssicherheit sinnvoll.

AUSSCHNITT LENKUNG RADVERKEHR (O.M.)

AUSSCHNITT ENTSIEGELTE FLÄCHEN (O.M.)

Um die Kirche am Südstern in den Gesamtraum einzubinden und auch die Blickbeziehung in Richtung des historischen Generalszug nach Westen zu stärken, erhält der vorgelagerte Raum mit dem Haupteingangsportal Aufenthaltsflächen.



KONZEPTPLAN TB1 (O.M.)

Als weitere großflächige Vegetationsmaßnahme ist die vollständige Entsiegelung und Entwicklung der Mittelinsel östlich der Kirche vorgesehen. Hier besteht Potenzial eine Blühwiese zur Steigerung des Anteils an extensiven Grünflächen sowie der Biodiversität zu entwickeln. Angesichts des angestrebten niedrigen Nutzungsdrucks kann die Fläche künftig als ökologische Insel fungieren. Darüber hinaus sind im gesamten Raum Gehölzneupflanzungen geplant.

6 KONZEPT

6.2 TEILBEREICH 2 GNEISENAUSTRAßE

VERORTUNG

SCHWERPUNKTTHEMEN AUS DIGITALER BETEILIGUNG

Herleitung

Aus der Beteiligung gingen in dem Teilbereich Gneisenaustraße zwei Themen mit besonderer Gewichtung hervor. Zum einen der Verkehr sowie die Flächengerechtigkeit im Straßenraum und zum anderen die geringe Qualität des Freiraums.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) dominiert in diesem Teilbereich, da neben den stark befahrenen Straßenzügen auch ein großer Teil der Promenade als Stellplatzfläche genutzt wird.

Die im Bestand beidseitig neben den Gehwegen angegliederten Fahrradwege entsprechen nicht den heutigen Anforderungen hinsichtlich der Breite und sicheren Radführung.

Der Teil der Promenade, der als Grün- und Aufenthaltsfläche wahrgenommen werden kann, ist in einem sehr schlechten Zustand und bedarf dringend einer Qualifizierung der Vegetation sowie der Ausstattung. Insgesamt wirkt der Teilbereich somit für die verschiedenen Nutzer*innengruppen unattraktiv.

Ein weiterer Mangel, der in der Analyse der historischen Spuren identifiziert wurde, ist die nicht vorhandene Sichtachse zur Kirche am Südstern. Durch die störende Anordnung des ruhenden Verkehrs auf der Promenade wird diese verstellt.

Leitbild

- Titel:
  Neuer Aufenthalt – Alte Spuren
- Schwerpunktthemen:
  Ökologie & Klima
  Historische Spuren & Stadtgestalt

Ökologie & Klima

- Verschattung sichern und fördern
- Begrünung sichern und fördern
- Retentionsräume schaffen
- Voraussetzungen für die Entwicklung von Flora und Fauna schaffen
- Nutzungsqualität steigern
- nachhaltige Materialien einsetzen

Historische Spuren & Stadtgestalt

- historische West-Ost-Achse stärken
- historische Baumstrukturen aufgreifen und in Szene setzen
- historische Grünstrukturen sowie Ausstattungselemente aufgreifen

Nutzer*innen

- Aufenthaltsbereiche fördern
- Rückzugsräume sichern
- Angsträume vermeiden
- Randnutzung integrieren
- Bürger*innenengagement integrieren

Barrierefreiheit

- Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen berücksichtigen
- Querungen sicher gestalten
- Standards der Barrierefreiheit sichern

Verkehr

- Querungsmöglichkeiten sichern und fördern
- Radverkehr stärken
- grüne multimodale Infrastruktur schaffen
- Stellplatzflächen MIV zurückbauen

Konzeption Gneisenaustraße

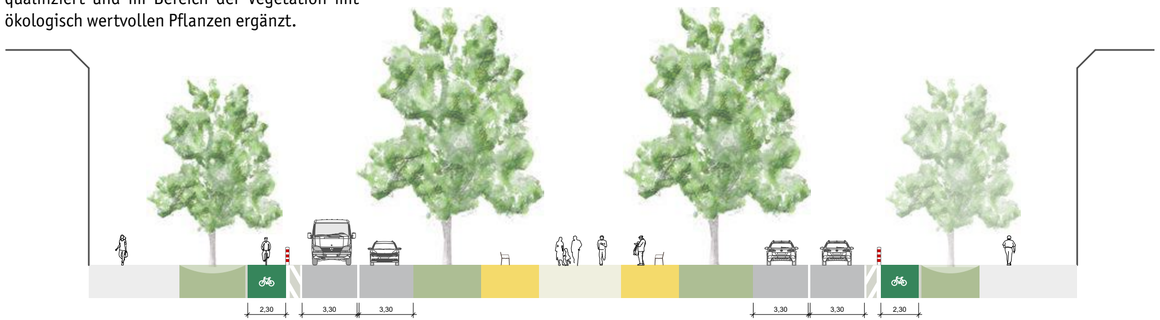
Ziel ist es, den Raum in eine Fußgänger*innenpromenade mit Sichtbeziehungen, zusammenhängenden vielfältigen Grünstrukturen und hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Zudem wird ein Bezug zur historischen Raumgebung und der unverstellte Blick auf die Kirche am Südstern hergestellt.

Durch intensive Entsiegelungsmaßnahmen im mittleren Bereich wird der bestehende Parkplatz in eine Grünfläche mit Aufenthaltsbereich umgewandelt. Durch einen einheitlichen niveaugleichen Bodenbelag wird das barrierefreie Bewegen auf der Promenade sichergestellt.

Die bestehenden Aufenthaltsflächen am östlichen und westlichen Ende der Promenade werden qualifiziert und im Bereich der Vegetation mit ökologisch wertvollen Pflanzen ergänzt.

Eine Schwerpunktmaßnahme ist die Neuordnung des Straßenraums zur Gewährleistung einer sicheren Radwegeverbindung. Um dem Radverkehr mehr Sicherheit zu bieten, orientiert sich die Konzeption an der bestehenden Verkehrsgestaltung entlang der Hasenheide. Im Bereich Gneisenaustraße sind auf beiden Straßenseiten ‚Protected Bikelanes' vorgesehen. Die Fahrspur für Kraftfahrzeuge (KFZ) verringert sich auf eine Fahrspur pro Richtung und einer Spur links von der Radspur für den Anlieferungsverkehr. Es wäre denkbar, barrierefreie Stellplätze ortsnah auch rechts vom Fahrradweg anzuordnen. Die Flächen des aktuell bestehenden Radweges können in großen Teilen entsiegelt und in Retentionsflächen für Oberflächenwasser der Gehwege umgewandelt werden. Durch die Umplanung kann das Oberflächenwasser im Bereich der mittleren Promenade zukünftig gebündelt seitlich in den Grünflächen versickern. Die Grünflächen werden entsprechend modelliert.

Nicht zuletzt ist es sinnvoll, die dargestellte Konzeption auch für den Freiraum der Gneisenaustraße Richtung Nordwesten aufzunehmen, der sich außerhalb des Planungsgebietes des vorliegenden Entwicklungskonzeptes befindet. Somit würde zusätzlicher qualitativer Freiraum geschaffen und der historische, weitläufige und zusammenhängende Charakter der Gneisenaustraße als Teil des Generalszugs gesichert werden.

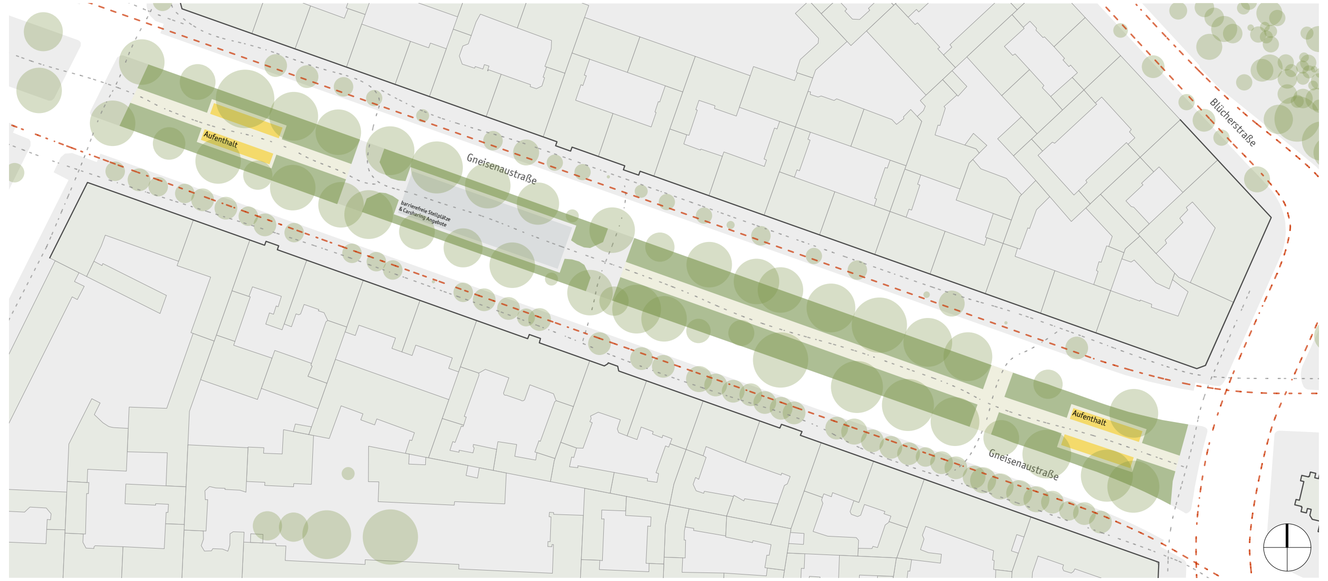


PRINZIPSCHNITT NEUORDNUNG STRAßENRAUM (O.M.)

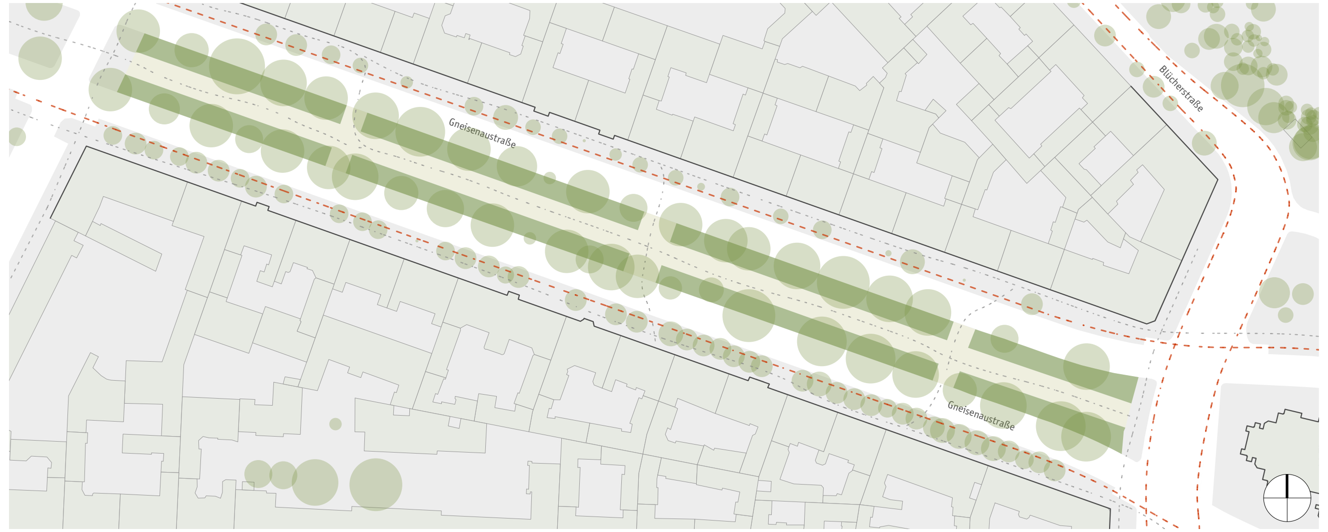
KONZEPTPLAN TB2 (O.M.)

6 KONZEPT

Weitere Varianten (nicht weiter verfolgt)



VARIANTE B: VERSIEGELTE FLÄCHE FÜR E-MOBILITÄT (O.M.)



VARIANTE C: STRUKTUR AUF HISTORISCHER GRUNDLAGE (O.M.)

Variante B

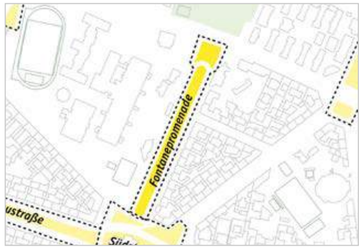
Die Variante B sieht ein Angebot für E-Mobilität und Sharing-Angebote (Mobilitätshub) auf einem Teil der Mittelinsel vor. Ein Nachteil bestünde darin, dass die Zufahrt wie heute bereits im Bestand eine Barriere für den Fußverkehr darstellt sowie lediglich eine geringere Entsiegelung möglich ist.

Variante C

Auf Basis historischer Karten und Luftbilder zeichnet Variante C die früheren Wegebreiten und Flächenzuschnitte (historische Straßenbahnführung) nach.

Die großflächige Versiegelung entspricht auf Basis der Analyseergebnisse nicht dem Nutzungsdruck für die Fläche, sodass potentieller Raum für ökologische Belange entfallen würde.

6.3 TEILBEREICH 3 FONTANEPROMENADE



VERORTUNG

SCHWERPUNKTTHEMEN AUS DIGITALER BETEILIGUNG

Herleitung

Im Vergleich zu der Promenade auf der Gneisenaustraße ist der historische Promenadencharakter auf der Fontanepromenade noch sichtbar ausgeprägt. Die doppelte Baumreihe unterstreicht die zentrale Wegeführung. Aufenthaltsflächen und Tischtennisplatten werden gern von den Anwohner*innen genutzt und dienen als Treffpunkte.

Es zeigt sich jedoch auch, dass die Flächen mit ihren Freizeitangeboten durch den steigenden Nutzungsdruck an ihre Grenzen stoßen. So wurde auch in der Bürger*innenbeteiligung eine gewünschte Erweiterung der Sportangebote häufig genannt. Eine Erhöhung der allgemeinen Aufenthaltsqualität sollte somit angestrebt werden.

Aus der Analyse ging deutlich hervor, dass die Erreichbarkeit der Promenade Mängel in Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit aufzeigt. Diese sind insbesondere an der nördlichen und südlichen Eingangssituation – in der Anknüpfung an den Südstern und die Urbanstraße – erkennbar. Eine Stärkung des räumlichen Zusammenhangs ist notwendig. Dabei sollte die historische Sichtachse von der ehemaligen Melanchthonkirche im Norden der Promenade hin zur Kirche am Südstern berücksichtigt werden.

Der Radverkehr sollte in der Promenade vermieden und komfortabel und sicher auf die Straße geleitet werden. Dies würde die wassergebundene Wegedecke in der Promenade langfristig schützen.

Leitbild

- Titel:
  Höhere Vernetzung – qualifizierte Nutzungsangebote
- Schwerpunktthemen:
  Nutzer*innen
  Verkehr

Ökologie & Klima

- Ableitung des Niederschlagswassers berücksichtigen
- Versickerungsflächen sichern und erweitern
- entsiegelte Flächen erhalten
- Baumbestand erhalten und schützen
- strukturelle Vielfalt erhöhen und Nisthabitate sichern
- Insektenfreundlichkeit erhöhen
- nachhaltige Materialien einsetzen

Historische Spuren & Stadtgestalt

- historische Nord-Süd-Achse stärken
- Zugänge und Eingangsräume qualifizieren
- historische Ausstattungselemente aufgreifen
- historische Gehölzstrukturen aufgreifen
- historische Strukturen integrieren
- Bewusstsein zur Ortsgeschichte schaffen

Nutzer*innen

- Wohnumfeldversorgung mit Grün sichern
- Aktivnutzungen sichern
- Rückzugsräume sichern
- Angsträume vermeiden
- Aufenthaltsbereiche fördern
- Bürger*innenengagement integrieren
- Vermüllung reduzieren

Barrierefreiheit

- barrierefreie Materialien einsetzen
- barrierefreie Zugänge und Querungen sichern

Verkehr

- Erholungsflächen sichern
- Fußläufigkeit der Mittelpromenade stärken
- Radverkehr in dernStraßen sichern und stärken
- Fahrradabstellanlagen schaffen
- Nutzungsqualität der Wegeoberflächen erhöhen
- Übergänge stärken
- Querungen stärken

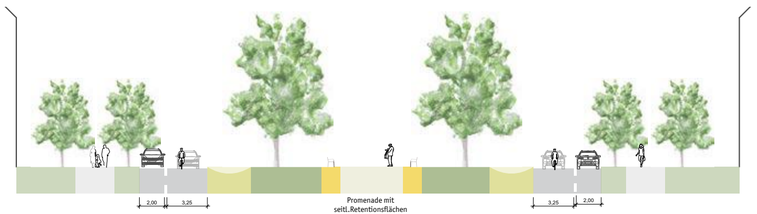
Konzeption Fontanepromenade

Um die Haupteingänge der Promenade an der Urbanstraße und am Südstern zu stärken und anzubinden, werden Sichtbeziehungen hergestellt sowie die Laufverbindung aufgewertet. Die zentrale Wegeachse ist durchgehend geplant.

Die nördliche Spielplatzfläche an der Urbanstraße wird für eine bessere Nutzbarkeit und in Anlehnung an den historischen Raum zusammengelegt. Der Spielplatz wird in Aktivzonen inklusive Spielplatz umgewandelt und kann neben Tischtennisplatten auch andere Angebote beinhalten. Um die konkrete Nachfrage an Tischtennisplatten im Bereich zu bedienen, ist die Ergänzung der Bestandstischplatten weiter südlich eine Maßnahme. Die straßennahe Lage, ohne direkte Anwohner*innen ist angesichts der zu erwartenden Lärmentwicklung besonders geeignet.

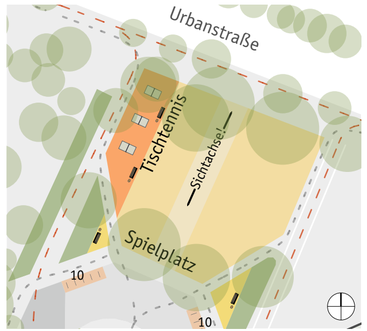
Bei der zukünftigen Anordnung von Spiel- und Aktivgeräten sollte die historische Sichtachse zum Südstern erhalten bleiben. Auf den historischen Baumbestand ist bei Bodeneingriffen Rücksicht zu nehmen.

Um die freigestellte Sichtachse in Richtung der ehemaligen Melanchtonkirche zu stärken und die durch das neue Urbankrankenhaus veränderte räumliche Situation zu erläutern, ist angedacht, ein Informationsschild aufzustellen. In diesem Zusammenhang sollte auch die heutige, versteckt liegende Gehwegverbindung zur Dieffenbachstraße in Richtung Urbanhafen durch eine gut sichtbare Ausschilderung gestärkt werden.



PRINZIPSCHNITT (0.M.)

MODUL QUERUNGEN (0.M.)



AUSSCHNITT SPIEL- UND AKTIVPLATZ NORD (0.M.)

KONZEPTPLAN TB3 AUSSCHNITT NORD (0.M.)

KONZEPTPLAN TB3 AUSSCHNITT SÜD (0.M.)

Um den Hauptteil der Promenade zu verbinden und barrierefrei zu erschließen, werden die Übergangsbereiche im Straßenraum am südlichen und nördlichen Eingang großräumig schwellenfrei aufgepflastert und zur Vermeidung parkender KFZ abgepollert. Die Aufpflasterung bewirkt eine reduzierte Geschwindigkeit beim KFZ-Verkehr, während ein Materialwechsel zu einer Erhöhung der Aufmerksamkeit – auch bei Radfahrer*innen, – führt.

Die seitlich liegenden Eingänge und Übergänge (Ost und West) der Promenade werden gestärkt, dazu werden Gehwegvorstreckungen aus Bodenmarkierung und Pollern vereinheitlicht und auf den Stand der Regelpläne gebracht. Besonders ist hier der Übergang der Freiligrathstraße als Verbindung zur Carl-von-Ossietzky-Schule zu stärken, der eine sichere Querung von Schüler*innen gewährleisten sollte. Für das Projekt wurden sogenannte ‚Querungsmodule' entwickelt, die zusätzlich zu den Gehwegvorstreckungen Fahrradstellplätze und Retentionsflächen beinhalten. Die Querungsmodule stellen einen übergreifenden Lösungsansatz dar. Die Fahrradstellplätze werden somit in den umgewandelten Parkraum der Straße gelegt und spiegeln den Bedarf in der gut besuchten Anlage wider.

Die Retentionsflächen können aufgrund ihrer Höhenlage anteilig Regenwasser aus dem versiegelten Straßenraum aufnehmen und vor Ort versickern. Durch notwendige Umbaumaßnahmen der Belagsoberfläche (Radverkehr) kann zusätzlich auf Entwässerungsrichtungen Einfluss genommen werden. Bestandshöhen zur weiteren Einschätzung lagen in diesem Bereich nicht vor.

Die Promenadenflächen entwässern weiterhin in die seitlichen Beetflächen. Hierzu sollten entsprechende Dachgefälle der wassergebundenen Wegedecke ausgebildet werden und die Fließrichtung überprüft werden. Die Erneuerung der stark ausgetretenen Wegedecke ist aus Gründen der Sicherheit, des Komforts und der Barrierefreiheit auf der Promenade notwendig.

Die Aufenthaltsfläche im Zentrum der Promenade wird vergrößert und mit Ausstattungsgegenständen wie Bänken und Abfalleimern ergänzt. Die beliebten Tischtennisplatten an dieser Stelle bleiben erhalten. Bankstellplätze erhalten durchgehend eine Unterpflasterung aus Natursteinpflaster (wie zum Teil vorgefunden).

Die Neuordnung des Radverkehrs hat zum Ziel den Radverkehr sicher auf der Straße zu führen und aus der Promenade rauszuhalten. Durch eine angedachte Asphaltierung (erschütterungsfreier Belag) wird die Nutzung der Straße für den Radverkehr attraktiv gemacht. Durch die geplante direktere Anbindung an den Südsternradweg sowie die Schaffung einer Anbindung an die Urbanstraße wird der Radverkehr in Zukunft sicher und komfortabel geleitet. Auf der Straße herrscht vorwiegend Parkraum-Suchverkehr, Aufpflasterungen verringern die Geschwindigkeit. Fahrräder und Autos fahren gleichberechtigt auf einer Spur. Überholmanöver sind dabei aufgrund der Breite nicht möglich.

Weitere Varianten (nicht weiter verfolgt)

VARIANTE B: FAHRRADSPUR ZWEISPURIG, SPIELPLATZ NORD QUALIFIZIERUNG (O.M.)

VARIANTE C: FAHRRADSPUR EINSPURIG, TISCHTENNISPROMENADE MITTE (O.M.)

Variante B

Die Variante B sieht neben der beidseitigen Fahrradspur entlang der gesamten Promenade im Bereich des nördlichen Spielplatzes der Fahrspuren lediglich minimale Qualifizierungsmaßnahmen für den Radverkehr vor. Zudem werden Bankstandorte erneuert. Dabei fehlen ergänzende Angebote für weitere Zielgruppen und die Nachfrage nach weiteren Aktivstandorten.

Variante C

Die Fahrradlenkung erfolgt in Variante C nur einseitig, östlich der Promenade. Aufgrund der begrenzten Wegebreiten spricht die Gefahr durch Begegnungsverkehr im Straßenraum gegen diese Radwegeführung. Zudem wird aufgrund von Lärmproblematik eine Ausweitung des Tischtennisangebotes im mittleren Bereich der Promenade als schwer umsetzbar eingeschätzt. Eine Verlagerung nach Norden ist für die Vorzugsvariante vorgesehen.

6.4 TEILBEREICH 4 BAERWALDPROMENADE

VERORTUNG

SCHWERPUNKTTHEMEN AUS DIGITALER BETEILIGUNG

Herleitung

Die Baerwaldpromenade weist einen sehr natürlichen und wilden Charakter auf. Diese Eigenart der Promenade soll erhalten werden, um die Grünflächen als Lebensraum für Tiere und Pflanzen zu sichern und den Naturkontakt für die Anwohner*innen in den Freiräumen zu sichern. Eine wesentliche Rolle sollten auch Maßnahmen zur Klimaanpassung spielen.

Kooperationen mit Initiativen sollen gefestigt und ausgeweitet werden, um das gesellschaftliche Engagement zu fördern und die Flächen verantwortungsvoll zu bespielen.

Außerdem sollen die Flächen für alle Nutzer*innen leicht zugänglich gemacht werden, indem die Übergänge vereinfacht sowie die innenliegenden Wegeführungen barrierefrei gestaltet werden. In diesem Zusammenhang ist insgesamt eine notwendige Verkehrssicherung herzustellen.

Aus der Beteiligung und Analyse ging außerdem hervor, dass einige Flächen von Drogenkonsumenten als Rückzugsort genutzt werden. Insbesondere auf dem Spielplatz im Süden müssen Maßnahmen erfolgen, um diese Räume wieder für die verschiedenen Zielgruppen attraktiv und sicher zu machen. In diesem Zusammenhang wird besonders ein Bedarf für Nutzungsangebote für Jugendliche gesehen.

Leitbild

- Titel:
  Sichere Wege und Anbindung – höhere Aufenthaltsqualität
- Schwerpunktthemen:
  Verkehr
  Barrierefreiheit
  Nutzer*innen

Ökologie & Klima

- extensive Grünflächen erhalten
- naturnahe Gestaltung fördern
- Nutzungsintensität geringhalten
- Bestäuberfreundliche Stadt fördern
- Artenreichtum fördern
- Versickerungsfähigkeit erhöhen
- Wegefläche entsiegeln
- nachhaltige Materialien einsetzen

Historische Spuren & Stadtgestalt

- axialen Promenadencharakter sichern
- Bezug zur historischen Freiraumstruktur herstellen
- historische Gestaltungselemente aufgreifen
- Übergang zur Promenade am Landwehrkanal stärken

Nutzer*innen

- Aufenthaltsbereiche und Aktivnutzung schaffen
- unzureichend genutzte Flächen aktivieren
- Rückzugsräume sichern
- Angsträume vermeiden
- bedarfsgerechte Möblierung und Ausstattung einsetzen
- Bürger*innenengagement integrieren

Barrierefreiheit

- Barrierefreie Materialität fördern
- Barrierefreiheit der Zugänge und Querungen sichern
- Wegeführung verdeutlichen und sichern

Verkehr

- klare Ein- und Übergänge schaffen
- fußläufige Querungen verbessern
- Durchschneidungen minimieren
- Nutzungsqualität der Wegeoberflächen erhöhen
- Geschwindigkeitsregulierung MIV fördern
- Trennung Fahrrad- und Fußverkehr stärken
- Übergänge stärken
- Orientierung durch Gestaltung schaffen
- Sicherheit für Fahrradverkehr stärken

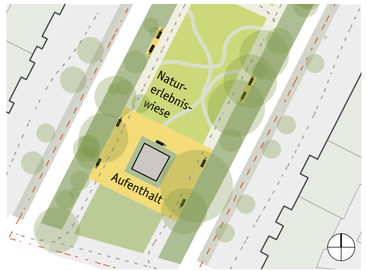
Konzeption Baerwaldpromenade

Im Teilbereich ist eine durchgängige Verbesserung der Promenadenwegeflächen sowie der Aufenthaltsbereiche vorgesehen. Die Wegeflächen werden in wassergebundene Wegedecken umgewandelt. Die Teilung der Promenade in zwei Abschnitte wird durch barrierefreie und verkehrssichere Übergänge überwunden. Stellplätze werden hierzu auf der schneidenden Wilmsstraße zurückgebaut, teilweise entsiegelt und Retentionsflächen angelegt sowie durch Radstellplätze ersetzt. Der verkehrliche Anschluss und Zugang der Promenade im Norden an der Baerwaldbrücke wird durch eine Erweiterung inklusive des kleinen Kreisels gelöst. Zusätzlich kann hier entsiegelt werden. Die Verkehrs- und Querungssituation wird vereinfacht.

Die Vegetationsflächen werden in ihrer Form und Ausprägung als Blühwiesen erhalten. Vor allem die Initiativenfläche im Norden sollte weiterhin gefördert werden. Ergänzend zu diesem Angebot kann im südlichen Teilstück – angrenzend an den Aufenthaltsbereich – eine begehbare Naturerlebniswiese geschaffen werden, die durch gelenkte Betretung den Besucher*innen den Hintergrund der ökologisch wertvollen Maßnahmen nahbringt.

Der räumlich abgelegene Aktivplatz (‚Sport- und Spielfläche‘) im Süden wird durch neue, zielgruppenorientierte Angebote gestärkt und qualifiziert. Um die Einsehbarkeit und Sicherheit auf dem Platz zu erhöhen werden die Eingänge offener und der Platz einsehbarer gestaltet. Als Zielgruppe sind Kinder und Jugendliche vorgesehen. Aufgrund der Lage stellt eine potentielle Geräuschentwicklung lediglich ein geringes Problem dar.

PRINZIPSCHNITT (O.M.)



AUSSCHNITT AUFENTHALT UND GRÜNERLEBNIS (O.M.)

QUERUNGEN, VERKNÜPFUNG PROMENADENTEILE (O.M.)

KONZEPTPLAN TB4 AUSSCHNITT NORD (O.M.)

KONZEPTPLAN TB4 AUSSCHNITT SÜD (O.M.)

Die Promenadenflächen entwässern weiterhin in die seitlichen Beetflächen. Hierzu sollten entsprechende Dachgefälle der wassergebundenen Wegedecke ausgebildet werden und die Fließrichtung überprüft werden. Die Erneuerung der stark ausgetretenen Wegedecke ist aus Gründen der Sicherheit, des Komforts und der Barrierefreiheit auf der Promenade notwendig.

Zusätzliche Potenziale zur Entwässerung des Straßenraumes stellen die erwähnten Retentionsflächen an der Wilmsstraße sowie die entsiegelte Fläche an der nördlichen Spitze der Promenade dar. Diese Flächen könnten auf Straßenniveau ausgebildet sein.

Die Baerwaldstraße ist eine wichtige Nord-Süd-Radwegeverbindung. Radverkehr in der Grünanlage stellt hier kein Problem dar. Die schmalen, an die Gehwegflächen angelagerten Radwege können zugunsten von komfortabler Gehwegbreite und Entsiegelungsmaßnahmen (Schaffung von Retentionsflächen) zurückgebaut werden. Um den Fahrradverkehr auf der Baerwaldstraße sicher zu gestalten und zu stärken, werden hier in beide Fahrtrichtungen ‚Protected Bikelanes' eingerichtet. Dafür werden die Stellplätze beidseitig zurückgebaut.

Weitere Variante (nicht weiter verfolgt)

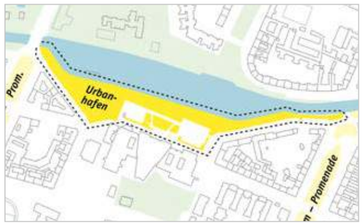
VARIANTE B: INTEGRATION HUNDEAUSLAUF, ERHALT VERKEHRSFÜHRUNG NORD (O.M.)

Variante B

Die Variante B sieht einen Hundeauslauf nördlich der Urbanstraße vor. Der Nutzungsdruck ist derzeit deutlich im Teilbereich sichtbar, es sind keine Hundekotbeutelstationen vorhanden. Aufgrund der hohen Bedeutung der Promenade für verschiedene Nutzer*innengruppen wird die Variante mit einer Flächeninanspruchnahme durch einen Hundeauslauf aufgrund des geringen ökologischen Nutzens und der Erholungsfunktion für Mensch und Umwelt verworfen.

Zudem ist in Variante B die Verkehrsführung im Norden im Bereich der Baerwaldbrücke nicht entschärft. Die Querungssituation für den Fußverkehr ist nicht gelöst.

6.5 TEILBEREICH 5 URBANHAFEN



VERORTUNG

SCHWERPUNKTTHEMEN AUS DIGITALER BETEILIGUNG

Herleitung

Durch seine Popularität und Größe kamen am Urbanhafen in der Bürger*innenbeteiligung diverse Aussagen und Wünsche zusammen. Auch in den Ortsbegehungen konnte hier eine hohe Vielfalt an Nutzer*innengruppen identifizieren werden.

Um allen Nutzer*innen Raum und entsprechende Angebote zu bieten, muss zum einen die allgemeine Aufenthaltsqualität in allen Teilen der Grünfläche gesteigert werden sowie die Flächen abseits des Ufers attraktiviert werden, um die Übernutzung an dieser Stelle zu minimieren.

Zum anderen stellt die Verbesserung des Rad- und Fußverkehrs ein essentielles Thema dar. Zur Minimierung von Nutzungskonflikten ist eine klare und gesteuerte Wegeführung für den Rad- und Fußverkehr an den Eingängen sowie innerhalb der Grünfläche mit ihren Haupt- und Nebenwegen notwendig.

Der Ost-West-Radverkehr sollte in den schnellen Radverkehr und in den Verkehr der Erholungssuchenden, die den Park als Ziel und nicht als Durchgangsort ansteuern, unterschieden werden. Eine Alternative für die erste Gruppe könnte in Zukunft die Urbanstraße sein, die derzeit jedoch keinen zeitgemäßen Radweg bietet. Der sicherlich kürzere Weg vor dem Urbankrankenhaus steht alternativ nicht zur Verfügung. Daher ist anzunehmen, dass die Verbindung durch die Parkanlage, die derzeit lediglich seitens des Bezirks geduldet wird, auf absehbare Zeit unattraktiv und alternativlos für die schnelle Verbindung ist.

Zudem weist der Teilbereich wertvolle ökologische Rückzugsräume sowie Potenziale für Maßnahmen zur Klimaanpassung auf.

Leitbild

- Titel:
  Mehr Klarheit –
  qualifizierte Nutzungsangebote –
  Mehr Grün
- Schwerpunktthemen:
  Verkehr
  Nutzer*innen
  Ökologie & Klima

Ökologie & Klima

- Versiegelung minimieren
- Versickerung fördern
- Uferbereiche bepflanzen
- Rückzugsräume für Fauna sichern
- Verschattungsmöglichkeiten integrieren
- nachhaltige Materialien einsetzen
- Verschattungsmöglichkeiten fördern

Historische Spuren & Stadtgestalt

- historische Nord-Süd-Achse des ehemaligen Luisenstädtischen Kanals berücksichtigen
- Promenade stärken
- Verbindungen zum Krankenhaus stärken
- Bewusstsein zur Ortsgeschichte schaffen

Nutzer*innen

- Aufenthaltsbereiche qualitativ gestalten
- Nutzungskonflikte vermeiden
- Überbeanspruchung verringern
- Angsträume vermeiden
- Randnutzungen steuern
- Wahrnehmbarkeit des Wassers sichern
- Bürger*innenengagement integrieren
- bedarfsgerechte Möblierung und Ausstattung einsetzen

Barrierefreiheit

- barrierefreie Materialien einsetzen
- Barrierefreiheit der Zugänge und Querungen sichern
- Wegeführung verdeutlichen und sichern

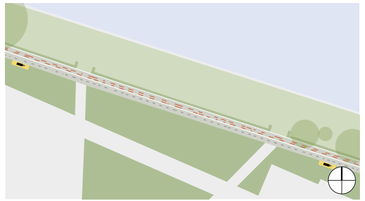
Verkehr

- Fahrrad- und Fußverkehr auf der Promenade lenken
- Wegeflächen und Aufenthaltsflächen funktional abstimmen
- Nutzungsqualität der Wegeoberflächen erhöhen
- Fahrradangebot in den begleitenden Straßen attraktivieren
- Fahrradabstellanlagen an Bedarf anpassen

Konzeption Urbanhafen

Der Fokus der Konzeption für den Urbanhafen liegt auf der Umgestaltung des westlichen Parkbereiches sowie einer verbesserten Fahrrad- und Fußwegeführung.

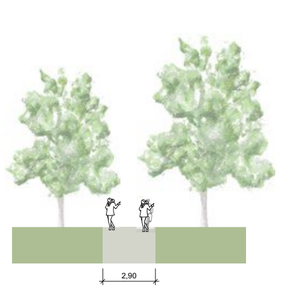
Parkeingang Ost Dieffenbachtraße: Der Radverkehr (Ost-West-Verkehr) wird – aus östlicher Richtung kommend – auf der in Zukunft asphaltierten Straße ‚Planufer' geführt. Ab dem Parkeingang, östlich des Krankenhauses, wird er gemeinsam mit dem Fußgänger*innenverkehr auf der Promenade durch den Park geführt. Um die gemeinsame Strecke zu minimieren, wird der Radverkehr nach dem Urban-Krankenhaus wieder von dem Fußverkehr getrennt und aus dem Park heraus in das Carl-Herz-Ufer geleitet. Von dort besteht Anschluss an die ‚Protected-Bikelane' auf der Baerwaldstraße und das Carl-Herz-Ufer wird als asphaltierte Einbahnstraße attraktiv für eine schnelle Nutzung. Ein Wegweiser der die ‚schnelle Radverbindung' ausweist, wäre dabei anzudenken. Um den Verlauf des Fahrradwegs noch sichtbarer zu machen, wird dieser Abschnitt in der Grünfläche asphaltiert. Dies sichert in diesem Abschnitt dauerhaft den Laufkomfort und die Barrierefreiheit. Die Wege, die nur als Parkwege für den Fußverkehr vorgesehen sind, werden als wassergebundene Wegedecke saniert.



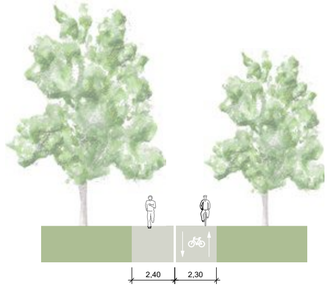
AUSSCHNITT SITUATION MITTE (O.M.)

AUSSCHNITT SPIELPLATZ UND WEGEFÜHRUNG (O.M.)

PRINZIPSCHNITT PROMENADE MITTE (O.M.)



EINGANG WEST (O.M.)



EINGANG OST (O.M.)

Um dem aktuellen Problem der übernutzten Rasenflächen – insbesondere in Wegenähe – entgegenzuwirken, wird der asphaltierte Fuß- und Radweg durch ein geschnittenes Heckenelement, mit Zugängen im Bereich von Querungen von der Rasenfläche getrennt. Die Hecke sollte zusätzlich zur Stärkung gegen ungewünschtes Passieren einen Zaun auf der Rückseite erhalten.

Eine Beleuchtung der Promenade im Abschnitt der Radnutzung ist nicht vorgesehen, sollte jedoch aus Gründen der Sicherheit geprüft werden. Verpflichtend sind Beleuchtungsanlagen in Grünanlagen nicht. Im Rahmen der Abwägung sollten die Aspekte der Lichtemission und des Insektenschutzes berücksichtigt werden.

Parkeingang West Baerwaldstraße: Ein großer Vorteil der frühzeitigen Radwegeumlenkung ist, dass die räumliche Engstelle an der Baerwaldstraße entlastet wird. Die heutige Breite und Bestandsgehölze bleiben erhalten. Der Zugang wird für Fußgänger*innen durch eine Gehwegvorstreckung mit Bodenmarkierung und Pollern sowie einer Radparkeranlage im Parkhafen gestärkt und gesichert.

Der Promenadenabschnitt Richtung Westen wird als rein fußläufige Erholungspromenade gestärkt. Dabei werden der Erhalt des Blickes auf den Landwehrkanal sowie die Sanierung der Absturzsicherung und Verdichtung der zum Planufer begleitenden Vegetation vorgesehen.

KONZEPTPLAN TB5 (O.M.)

Um qualifiziertere Angebote für die jüngeren Generationen und Familien im Park zu schaffen, wird die kleine Spielfläche am Carl-Herz-Ufer zurückgebaut. Im Gegenzug wird eine große, vielseitige und naturnahe Spielfläche innerhalb der Grünfläche geschaffen.

Die Promenadenflächen entwässern weiterhin in die seitlichen Beetflächen. Hierzu sollten entsprechende Dachgefälle der wassergebundenen Wegedecke ausgebildet werden und die Fließrichtung überprüft werden.

Um am Urbanhafen die Biodiversität zu unterstützen, wird der heutige ‚Uferbalkon' auf Höhe der Baerwaldbrücke zurückgebaut und renaturiert. Der heute aufgrund seiner niedrigen Aufenthaltsqualität wenig genutzte Ort kann so zum Lebensraum für Tiere und Pflanzen werden. Ergänzt wird diese Maßnahme durch im Landwehrkanal liegende, schwimmende Vegetation, um hier ein Ökosystem für wassernahe Tiere und Pflanzen zu schaffen.

Zudem werden die promenadenbegleitenden Strauchflächen verdichtet. Insbesondere an den Wegerandbereichen führt dies zu einem gewünschten Lenkungseffekt. Die Randbereiche werden somit nicht überschritten. Nicht zuletzt sind Gehölzneupflanzungen an geeigneten Stellen im Park geplant.

Weitere Variante (nicht weiter verfolgt)

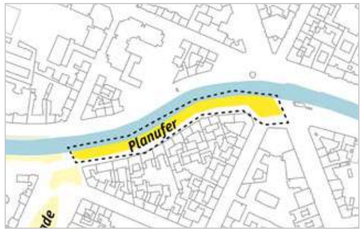
VARIANTE B: RADVERKEHRFÜHRUNG AM UFER, QUALIFIZIERUNG UFERBALKON (O.M.)

Variante B

Variante B sieht die Führung von Radfahrer*innen entlang der gesamten Promenade vor. Aufgrund der Flächenverfügbarkeiten im Bestand wird die parallele Führung von Fuß- und Radverkehr im westlichen Abschnitt nicht weiterverfolgt, da sich der Eingangsbereich zu einem Nadelöhr entwickelt.

Zudem ist die Qualifizierung des Uferbalkons westlich der Restaurantschiffe, aufgrund der aktuellen Problematiken und der fehlenden sozialen Kontrolle, nicht gewünscht. Die Fläche wird in der Vorzugsvariante mit Renaturierungspotenzial weiterverfolgt.

6.6 TEILBEREICH 6 PLANUFER



VERORTUNG

SCHWERPUNKTTHEMEN AUS DIGITALER BETEILIGUNG

Herleitung

Ziel der Konzeption für den Teilbereich Planufer ist es, die Flächengerechtigkeit im Straßenraum zu stärken sowie eine angemessene Gestaltung des Eingangsplatzes am Kottbusser Damm zu erreichen.

Trotz der Ausweisung des Planufers als verkehrsberuhigten Bereich, bietet die Straße häufig keinen Raum für sicheres Radfahren. Hinzu kommt der uferseitige Fußgänger*innenweg, der mit seiner geringen Breite weder ein Entgegenkommen zweier Passant*innen ermöglich, noch barrierefrei gestaltet ist.

Die Platzsituation am Kottbusser Damm wurde innerhalb der Bürger*innenbeteiligung sowie der Analyse als Ort mit viel Qualifizierungspotenzial identifiziert.

Durch eine räumliche Umgestaltung kann erreicht werden, dass der Platz als städtebaulicher Trittstein in den Graefekiez fungiert. Gleichzeitig soll die Fläche als Aktionsraum für die aktiven Initiativen nutzbar bleiben.

Leitbild

- Titel:
  Sichere Anbindungen - Qualifizierung bespielbarer Flächen
- Schwerpunktthemen:
  Verkehr
  Nutzer*innen

Ökologie & Klima

- Eingangssituation verbessern
- Zugänglichkeit verbessern
- qualitätsvolles Grün sichern und fördern
- Versickerungsfähigkeit erhöhen
- nachhaltige Materialien einsetzen

Barrierefreiheit

- barrierefreie Materialität fördern
- Barrierefreiheit der Zugänge und Querungen sichern
- Wegeführung verdeutlichen und sichern

Historische Spuren & Stadtgestalt

- Überformung des Eingangsbereiches minimieren
- Flanierstrecke stärken
- historische Ausstattungselemente aufgreifen
- historische Gehölzstruktur berücksichtigen
- Qualität historischer Straßenraum am Kanalufer stärken

Nutzer*innen

- Aufenthaltsbereiche fördern
- Randnutzungen fördern und integrieren
- Wahrnehmbarkeit des Wassers fördern
- Nutzungskonflikte vermeiden
- Bürger*innenengagement integrieren
- Admiralbrücke beruhigen

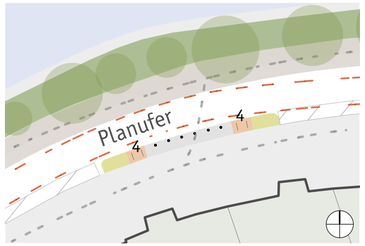
Verkehr

- Radverbindung sichern
- Fahrradangebot in der Straße stärken
- Geschwindigkeitsreduzierung in der Straße fördern
- Nutzungsqualität der Wegeoberflächen erhöhen
- Übergänge stärken
- Querungen stärken
- Orientierung durch Gestaltung schaffen
- Fahrradabstellanlagen ausbauen

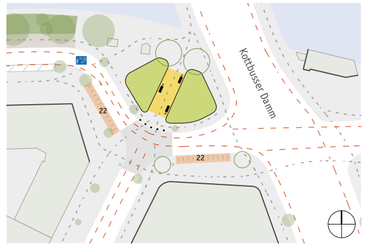
Konzeption Planufer

Damit der Fuß- und Radverkehr am Planufer gestärkt werden kann, werden die uferseitigen Längs-Parkplätze zurückgebaut. Das fördert zum einen das sichere Radfahren auf der Fahrbahn und zum anderen kann der uferseitige Gehweg damit vergrößert und barrierefrei gestaltet werden. Dadurch wird ein starker Bezug der neu angelegten Erholungspromenade zum Kanalufer hergestellt. Eine vergleichbare Situation findet sich im sanierten Zustand am Fraenkelufer wieder. Gestärkt werden kann die Situation durch eine Wiederherstellung des historischen Geländers. Die Ufermauer selbst seht unter Denkmalschutz.

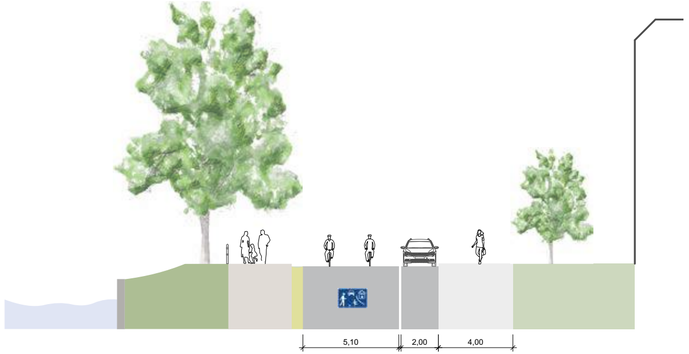
Die Straße ist bereits asphaltiert und durch die Widmung als Spielstraße fußgänger- und radfahrer*innenfreundlich. Ein Anschluss an das Fahrradstraßennetz und eine attraktive Anbindung an den Kottbusser Damm sind erstrebenswert. Auf der Straße befindet sich im östlichen Bereich bereits eine großzügige Gehwegaufweitung zur einfachen und sicheren Querung. Berliner Kissen mit Aufpflasterung aus Großsteinpflaster reduzieren die Geschwindigkeit. Die Anlage ist mit Pollern großzügig gegen Parkverkehr gesichert. Diese Bauart wird östlich durch eine Weitere ergänzt. Um diese noch sichtbarer zu gestalten und die natürliche Regenwasserversickerung zu ermöglichen, werden die neue und bestehende Querung auf beiden Seiten durch Retentionsflächen vergrößert.



AUSSCHNITT MODULE QUERUNGEN (0.M.)



AUSSCHNITT PLATZSITUATION OST (0.M.)



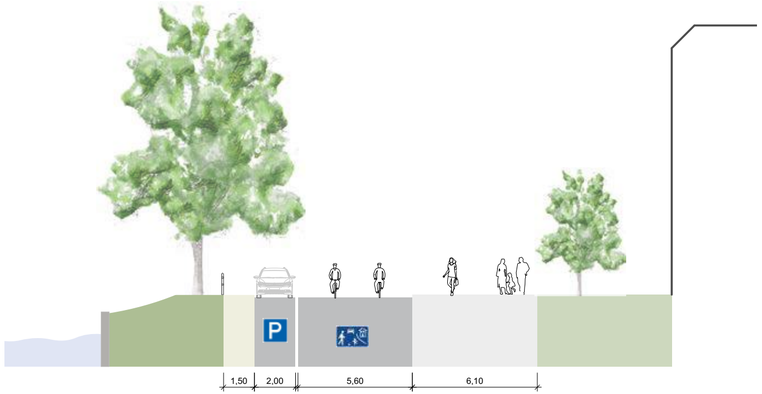
PRINZIPSCHNITT NEUORDNUNG STRASSENRAUM (0.M.)

Die Eingangssituation Planufer und Graefestraße an der Kottbusser Brücke wird wie folgt in ihrer städtebaulichen Bedeutung gestärkt: Der heutige Platz wird in Zukunft in zwei getrennte Beetflächen gegliedert, die eine Aufenthaltsfläche einspannen. Diese Fläche ist vom Verkehr des Kottbusser Damms abgepuffert. Die zusätzlich entstehende direkte Laufbeziehung stärkt den räumlichen Bezug und die Laufbeziehung zur Graefestraße. Ergänzend werden die Stellplätze – zugunsten der schmalen Gehwege – rund um eine neu geplante aufgepflasterte Querungsfläche zurückgebaut. Die großzügige Querung löst die heutigen verkehrlichen Konflikte: Sie erhöht die Sicherheit für Fußgänger*innen, reduziert die Geschwindigkeit des KFZ-Verkehrs und erhöht die Aufmerksamkeit bei allen Verkehrsteilnehmer*innen. Poller und Radparkanlegen sichern die Sichtbeziehungen nachhaltig. Zudem wird vorgesehen, die Grünflächen weiterhin durch die sich heute verantwortlich zeigende Initiative pflegen zu lassen.

Der Zugang zur neuen Promenade am Planufer wird durch die geplante räumliche Ordnung großzügiger und einladend.

KONZEPTPLAN TB6 (0.M.)

Weitere Variante (nicht weiter verfolgt)

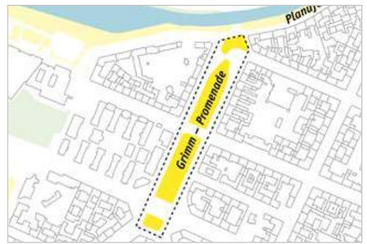


VARIANTE B: PROMENADENVERLAUF MIT SCHWERPUNKT AN HÄUSERZEILE (O.M.)

Variante B

Die Variante B sieht die Hauptwegeführung als Promenade entlang der Gebäude vor. Aufgrund des dadurch nicht genutzten Potenzials der Nähe zum Wasser und zum Schutz von Anwohner*innen, wird in der Vorzugsvariante der Verlauf entlang des Landwehrkanals bevorzugt.

6.7 TEILBEREICH 7 GRIMMPROMENADE



VERORTUNG

SCHWERPUNKTTHEMEN AUS DIGITALER BETEILIGUNG

Herleitung

Die Grimmpromenade mit ihren Aktivitätszonen funktioniert mit der großen Spielplatzanlage im Norden sowie der Liege- und Erholungswiese im Süden sehr gut und wird von den Anwohner*innen rege genutzt. Dieser Teilbereich erfordert daher nur wenig räumliche Umstrukturierung.

Bei den gewünschten Maßnahmen aus der Bürger*innenbeteiligung handelt es sich vorrangig um qualifizierende Eingriffe, die die Aufenthaltsqualität sichern und steigern sollen.

Einzig der Übergangsbereich Dieffenbachstraße zwischen den beiden Promenadenabschnitten sollte umstrukturiert werden, um den Zusammenhang der beiden Teilflächen zu stärken und die Querung zu vereinfachen.

Leitbild

- Titel:
  Neue Verbindungen –
  neue Nutzungsangebote
- Schwerpunktthemen:
  Nutzer*innen
  Verkehr

Ökologie & Klima

- essbare Stadt fördern
- Vernetzung mit angrenzenden Grünflächen
- Baumbestand schützen
- verschattete Aufenthaltsbereiche stärken und schaffen
- Böden durch Initialpflanzungen qualifizieren
- nachhaltige Materialien einsetzen

Barrierefreiheit

- barrierefreie Materialien einsetzten
- Barrierefreiheit der Zugänge und Querungen verbessern
- Querungen verdeutlichen und sichern

Historische Spuren & Stadtgestalt

- Bezug zur historischen Freiraumstruktur herstellen
- historische Nord-Süd-Achse sichern
- Neupflanzungen an historischen Gehölzen orientieren
- historische Gestaltungselemente aufgreifen

Nutzer*innen

- Aufenthaltsbereiche und Aktivnutzungen fördern
- Bürger*innenengagement integrieren
- Angsträume vermeiden
- Rückzugsräume sichern
- bedarfsgerechte Möblierung und Ausstattung einsetzen
- Beleuchtung z.T. erweitern

Verkehr

- Radstellplätze schaffen und ausbauen
- Verbindung der Promenadenabschnitte schaffen
- Übergänge schaffen und stärken
- Zugangssituationen verbessern
- Nutzungsqualität der Wegeoberflächen erhöhen
- Fahrradangebot in der Straße weiter stärken
- Verbindungselement zur Fahrradstraßen herstellen
- Querungen stärken
- Orientierung durch Gestaltung schaffen

Konzeption Grimmpromenade

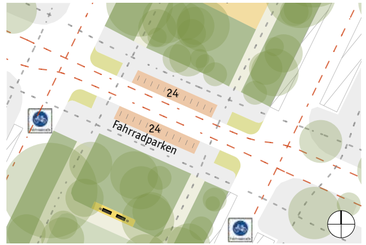
Um den stark genutzten Spielplatz im Norden der Promenade zu qualifizieren und auf die Wünsche der Bürger*innen einzugehen, sollen zusätzliche Spielangebote für verschiedene Altersgruppen geschaffen werden. Durch eine Aufteilung der Spielplatzfläche ist es zum einen besser möglich die Promenadenseite zu wechseln und zum anderen können so verschiedene altersgerechte Spielzonen geschaffen werden.

Nördlich der Spielfläche ist hier auch eine Qualifizierung der Vegetationsfläche mit einem Fokus auf das Thema ‚essbare Stadt' vorgesehen, um neben den Spielflächen auch erlebbaren Naturraum zu bieten. Ein im Kiez erprobter Vorschlag wäre Obstgehölze zu verwenden.

Um den Zusammenhang der Promenadenabschnitte zu stärken und einen sicheren, barrierefreien, fußläufigen Übergang zwischen beiden zu gewährleisten, wird – vergleichbar zur Baerwaldpromenade – ein Übergangsbereich geschaffen. Dazu werden Stellplatzflächen in dem Bereich zurückgebaut und durch Gehwegvorstreckungen sowie Radstellplätze und Retentionsflächen gesichert und ergänzt.

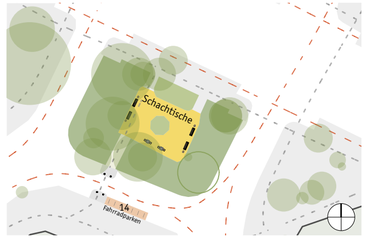
Die seitlichen Querungen sollten mit Gehwegvorstreckungen und Bodenmarkierungen sowie Pollern, Radstellplätzen und Retentionsflächen gesichert werden. Der nördliche Zugang in Richtung Müllenhoffstraße ist zu stärken.

QUERUNGSBEREICHE (O.M.)



VERBINDUNGSBEREICH UMSTRUKTURIERT (O.M.)

ABSCHNITT BRUNNEN MIT AKTIVANGEBOT (O.M.)



PLATZ SÜD MIT NEUER AUSRICHTUNG (O.M.)

Die informelle Boulespielfläche auf der Platzfläche südlich der Urbanstraße soll für eine bessere Nutzbarkeit offiziell eingerichtet werden. Dafür wird dieses Aktivangebot auf die Fläche nördlich des Wrangelbrunnens verlagert. Durch eine geplante Qualifizierung der Aufenthaltsqualität der dortigen Platzfläche mit der Ergänzung der Boulebahn wird hier ein Stadtplatz mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Durch die Verlagerung entsteht somit zusätzlich Potenzial auf der südlichen Platzfläche die gewünschten Schachtische zu installieren. Wassergebundene Wegeflächen

KONZEPTPLAN TB7 ABSCHNITT NORD (O.M.)

KONZEPTPLAN TB7 ABSCHNITT SÜD (O.M.)

werden repariert und damit wieder komfortabel und barrierefrei. Die Entwässerung in die anliegenden Beetflächen wird beibehalten und in ihrer Funktion gesichert.

Der Radverkehr wird im Bestand in einer Fahrradstraße geführt und ist als sicher einzuschätzen. Lediglich der nicht direkt erkennbare Anschluss an die Admiralbrücke sollte für den Radverkehr durch eine farbliche Bodenmarkierung mit lenkender Wirkung und starker Signalwirkung gestärkt werden.

Die historische Verbindung, die in mehreren Fußwegen durch Initiativenflächen führt, sollte dauerhaft auch als Sichtbeziehung gesichert und durch angepasste Gehwegbreiten gestärkt und barrierefrei werden.

6 KONZEPT

6.8 TEILBEREICH 8 HOHENSTAUFENPLATZ

VERORTUNG

SCHWERPUNKTTHEMEN AUS DIGITALER BETEILIGUNG

Herleitung

Vergleichbar mit der Grimmpromenade wird der Hohenstaufenplatz durch das vielfältige Spiel- und Freizeitangebot sehr gut angenommen. Neben dem Spielangebot wird hier eine verbesserte Ausstattung mit Stadtmobiliar gewünscht. Vor allem an den Ballspielflächen sind Aufenthaltsmöglichkeiten für junge Erwachsene angemessen.

In der Analyse wurde festgestellt, dass die ehemalige Straße zwischen den Teilflächen an der Westseite ein hohes Entwicklungspotential für Entsiegelung und Nutzung darstellt. Durch Alternativstandorte für die Marktwägen könnte hier die Fläche erweitert und weiter qualifiziert werden. Darüber hinaus weist der Teilbereich Potenziale für Maßnahmen zur Klimaanpassung auf.

- Titel:
  **Mehr Grün –
  erweiterte Nutzungen**
- Schwerpunktthemen:
  Ökologie & Klima
  Nutzer*innen

Ökologie & Klima

- Funktion als Erholungs- und Freizeitort
- Entsiegelungspotenzial nutzen
- kleinteilige Retentionsräume fördern
- Grünstrukturen und -vielfalt erhalten
- verschattete Sitzplätze erhalten
- nachhaltige Materialien einsetzen

Barrierefreiheit

- barrierefreie Übergange schaffen
- barrierefreie Materialität fördern
- Barrierefreiheit der Zugänge und Querungen sichern

Historische Spuren & Stadtgestalt

- historische Strukturen integrieren und sichtbar machen
- historische Gestaltungselemente aufgreifen
- Bewusstsein zur Ortsgeschichte schaffen

Nutzer*innen

- Qualitative Spiel- und Sportnutzungen sichern
- junge Nutzer*innengruppen beachten
- Rückzugsräume sichern
- Angsträume vermeiden
- Randnutzungen integrieren
- Lichtgestaltung aufwerten
- Bürger*innenengagement integrieren

Verkehr

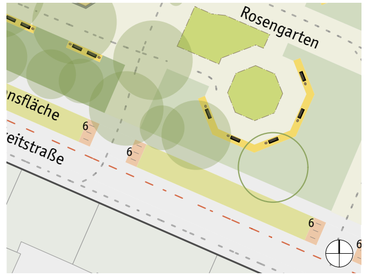
- sichere Querungen für Fuß- und Radverkehr
- Übergänge stärken
- Fahrradangebot in der Straße stärken
- Nutzungsqualität der Wegeoberflächen erhöhen
- Fahrradabstellanlagen ausbauen

Konzeption Hohenstaufenplatz

Die Verbindung der zwei Platzteile des Hohenstaufenplatzes ist ein Kernelement des Konzeptes für diesen Teilbereich. Der gesperrte Straßenabschnitt der Schönleinstraße, der zwischen beiden Teilstücken verläuft, wird entsiegelt und bietet viel Platz für Grün- und Retentionsflächen. Die Stände des Biomarkts, der wöchentlich auf dieser Fläche stattfindet, können auf die platzseitigen Stellplätze in den Straßenraum verlagert werden und sich in Richtung des Platzes öffnen. Durch eine Aufwertung der Platzfläche und Ergänzung von Ausstattungselementen kann hier die Aufenthaltsqualität für alle Nutzer*innen gesteigert werden. Es war Wunsch aller am Planungsprozess Beteiligten, einen Raum für Alle zu schaffen und heute präsente, soziale Randgruppen nicht zu verdrängen. Die Eingangssituation des westlichen Platzes sollte durch Umbau in eine barrierefreie Rampe eine verbesserte Zugänglichkeit für alle Nutzer*innengruppen erhalten.

Auf der gesamten Platzfläche wird die wassergebundene Wegedecke erneuert und die Aufenthaltsbereiche werden konsequent aufgewertet sowie barrierefreie Sitzmöglichkeiten installiert. Um auch den Nutzer*innen der Sportflächen ergänzenden Sitz- und Verweilmöglichkeiten zu bieten, werden in den vorgelagerten Bereichen Sitzplateaus für Jugendliche geschaffen.

VERBINDUNG PLATZHÄLFTEN (O.M.)



AUFWERTUNG VEGETATIONSFLÄCHEN (O.M.)

Die Vegetationsflächen auf der gesamten Platzfläche werden verdichtet und qualifiziert. Im Bereich des östlichen Einganges ist das Ziel, die Eingangssituation aufzuwerten und repräsentativ zu gestalten. Hierzu werden die historischen Schmuckbeete des Rosengartens wiederhergestellt und mit neuen Ausstattungselementen versehen, die die Anforderungen an Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität erfüllen.

Die seitlichen nördlichen und südlichen Eingänge des Hohenstaufenplatzes werden mit Querungsmodulen ergänzt, die auch in den anderen Teilbereichen zum Einsatz kommen. Die über die Stellplätze reichende Aufpflasterung mit Radstellplätzen ermöglicht das sichere Queren der Straße. Retentionsflächen ermöglichen das Versickern von Regenwasser des Straßenraumes. Die südliche gelegene Boppstraße wird – nach Vorschlag der Potenzialanalyse „Mehr Grün in Kreuzberg“ (vgl. BA Fr.-Kr 2019: 51) – in eine Fußgänger*innenzone umgewandelt und kann somit als Erweiterung und Entlastung des Hohenstaufenplatzes dienen. Die ehemaligen Stellplatzflächen stellen Potenziale für Entsiegelungs- und Retentionsflächen dar. Die Straße sollte weiterhin durch eine Fahrgasse für Lieferverkehr, Feuerwehr und Rettungswagen erreichbar sein.

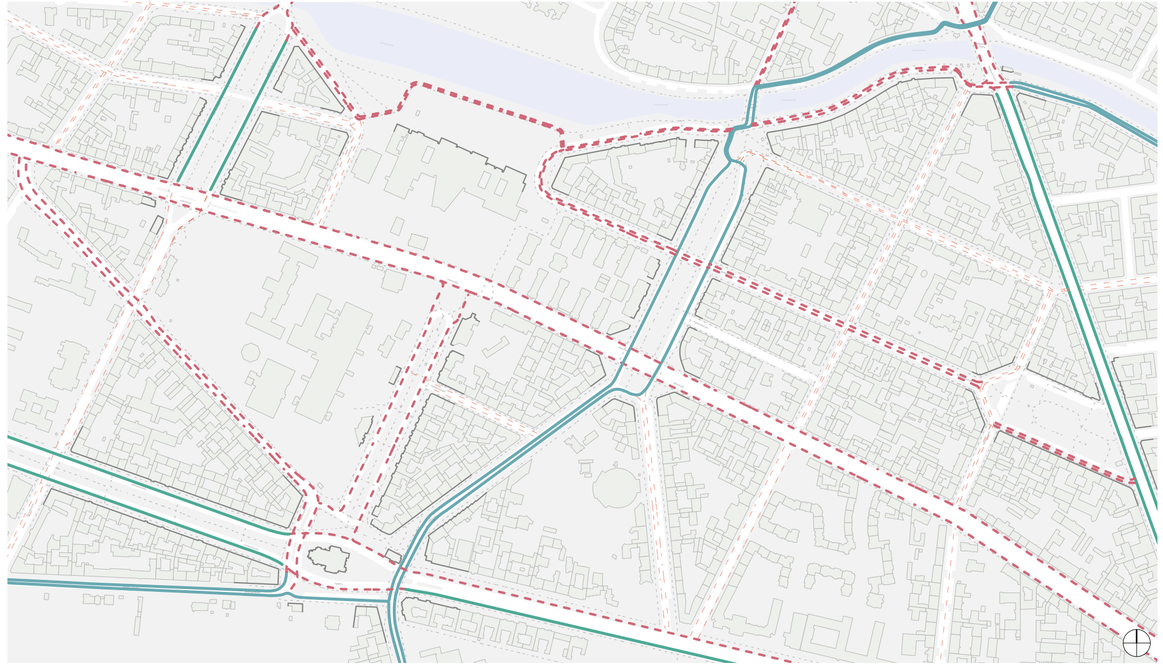
Der Raum stellt insgesamt einen Potenzialraum dar, der in weiteren Schritten nach Bedarfsermittlung qualifiziert und ausgestaltet werden sollte.

KONZEPTPLAN TB8 (O.M.)

6.9 ÜBERGEORDNETE KONZEPTPLÄNE

ÜBERSICHTSPLAN TEILBEREICHE 1-8 GESAMT (O.M.)

ÜBERSICHTSPLAN GRÜNSTUKTUREN TEILBEREICHE 1-8 GESAMT (O.M.)



ÜBERSICHTSPLAN RADVERKEHRSNETZ TEILBEREICHE 1-8 GESAMT (O.M.)

ÜBERSICHTSPLAN SPIEL- UND AKTIVANGEBOTE TEILBEREICHE 1-8 GESAMT (O.M.)

7. MAßNAHMEN

Auf Basis der Konzeption zu den einzelnen Teilbereichen wurden Maßnahmenbündel ermittelt. Die Maßnahmenbündel sind als Kategorien zu verstehen. Beim Maßnahmenbündel „Barrierefreie Erschließung“ sind beispielsweise Maßnahmen wie die Sanierung von wassergebundenen Wegedecken, Aufpflasterung zur sicheren Querung von Straßenräumen und barrierearme Pflasterung enthalten.

Der jeweilige Konzeptplan bildet die Grundlage für eine grobe Ermittlung der Massen für die jeweiligen Maßnahmen. Es folgt eine Grobkostenannahme für jeden Teilbereich.

Auf den folgenden Seiten werden die Steckbriefe der einzelnen Teilbereiche 1 bis 8 dargestellt.

MAßNAHMEN-STECKBRIEFE AUF DEN FORTFOLGENDEN SEITEN

TB 1 Südstern

VERORTUNG TB 1

BEDARF UND ANGEBOTE

FEHLENDE AUFENTHALTSQUALITÄT

Mängellage

- Barrierefreier Anschluss sowie der historische Sichtbezug zwischen Kirche und Fontanepromenade fehlen.
- Platzsituation an U-Bahnhof ohne Aufenthaltsqualität.
- Erhöhter Bedarf an Radabstellmöglichkeiten mit gleichzeitiger hoher Anzahl an „Fahrradleichen".
- Öffentliche Toilette fehlt.
- Integration von Leihangeboten ausbaubar.
- Grünflächen im nördlichen Bereich kleinteilig und teils mit Trampelpfaden.
- Wenig Aufenthaltsangebote im Schatten.
- Grünfläche um Kirche ohne Nutzung, aber gleichzeitig ohne ökologischen Wert.
- Konflikte zwischen Fuß- und Fahrradverkehr im nördlichen Bereich.
- Flächen im südlichen Bereich derzeit ohne Aufenthaltsqualität.
- Müllproblematik sowie Gefahren durch Utensilien vom Drogenkonsum.

Bedarf & Potenziale

Auszüge aus digitaler Beteiligung:

„Die Gegend rund um den Südstern ist eine belebte Gegend und hat in den letzten Jahren an Beliebtheit, z.B. durch den Markt am Sonntag gewonnen […] mehr Sitzmöglichkeiten rund um den Platz, eine bessere Nutzung und Pflege der Grünflächen, mehr Mülleimer …" – Beitrag TB 1.

„Mehr Grün (Kühlungsfunktion und Schattenspender) auf den Platz vor dem U-Bahnhof." –Beitrag TB 1.

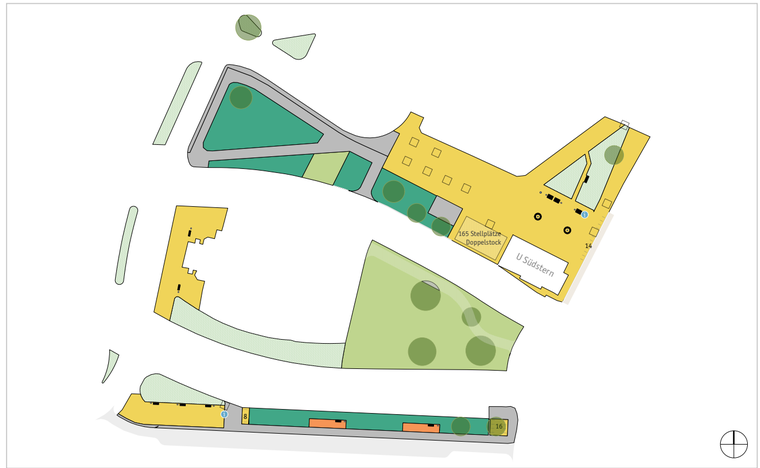
„Der Markt sollte sich ein Mehrweg-System überlegen." – Beitrag TB 1.

Hinweise Fachämter/Behörden/Expert*innen:

„Der Kiez-Treff am Südstern trägt zur Belebung des öffentlichen Raums bei, unterstützt das soziale Miteinander" (SKP)

„Insgesamt ist der nördliche Bereich gut einsehbar, bietet jedoch wenig Aufenthaltsqualität und wirkt als Transitort" (SKP)

„Der Fokus kann auf der Versickerung anstatt auf der Wasserhaltung liegen" (Regenwasseragentur)



MAßNAHMENPLAN TB1 (O.M.)

Maßnahmenbündel

- Entsiegelungsmaßnahmen
- Barrierefreie Erschließung
- Vegetationsmaßnahmen
- Umwandlung Verkehrsraum in Aktivzone
- Barrierefreie Ausstattung

Abschließende Empfehlung

- Umsetzung: mittel bis langfristig.
- Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität (Fahrradstraße, Unterbringung Radstellplätze) sind in Zusammenarbeit und auf Basis von Untersuchungen von infraVelo empfehlenswert.
- Auf Basis der Konzeptideen sind weitere Beteiligungsformate, u.a. der Initiativen vor Ort erforderlich.
- Bestätigung der Maßnahmenschwerpunkte im Rahmen der öffentlichen Beteiligung durch Nutzer*innen der Flächen.
- Entwicklungsziele: Maßnahmen dienen Qualifizierung der öffentlichen Grün- und Freiflächen zur Entsiegelung und Herstellung von Aufenthaltsflächen, zur Verbesserung der nachhaltigen Mobilität und zur Herstellung von Barrierefreiheit sowie dem Erhalt und dem Ausbau von vielfältigen Grünflächen und Maßnahmen zum Regenwassermanagement.

Städtebauförderprogramm

„Lebendige Zentren und Quartiere"

Betrachtete Fläche:

ca. 10.500 qm

Grobkostenannahme:

Siehe Anlage (nicht öffentlich)

TB 2 Gneisenaustraße

VERORTUNG TB 2

ENTSIEGELUNGSPOTENZIAL

FEHLENDE AUFENTHALTSQUALITÄT

Mängellage

- Historische Gestaltung größtenteils nicht mehr ablesbar.
- Flächen für den ruhenden Verkehr auf der Mittelinsel unterbrechen die fußläufige Verbindung und stellen einen Großteil an versiegelter Fläche dar.
- Sichere Übergänge sind nur an den Kreuzungsbereichen vorhanden.
- Vegetation ist teils ungepflegt und dicht.
- Es ist keine Aufenthaltsqualität vorhanden.
- Historische Sichtbeziehung zur Kirche am Südstern ist teils nicht erlebbar.
- Fahrradwege sind sehr schmal und befinden sich zwischen Parkflächen und Fußweg.
- Die Grünfläche wird kaum genutzt.
- Derzeit keine Regenwasserversickerungsmaßnahmen im versiegelten Bereich.

Bedarf & Potenziale

Auszüge aus digitaler Beteiligung:

„breitere und ebene Radwege aus Asphalt“ – Beitrag TB 2.

„Links und rechts von den Fußgängerwegen sind die Bänke marode oder teilweise kaputt und es gibt keine ordentliche Pflege der Grünanlagen“ – Beitrag TB 2.

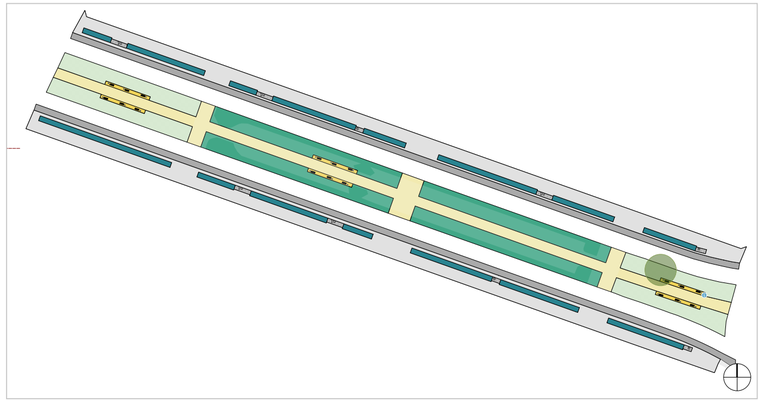
„Dem Auto wird zu viel Raum zugemessen. Ich würde die Parkplätze entfernen, eine Fahrbahnseite schließen und den Autoverkehr in beide Richtungen auf eine Fahrbahnseite legen“ – Beitrag TB 2.

Hinweise Fachämter/Behörden/Expert*innen:

„Der hohe, bepflanzte Zaun hinter den Bänken und in Abgrenzung zum Straßenraum ist zu überprüfen. Aktuell bietet er ungewollt Versteckmöglichkeiten und verringert die Aufenthaltsqualität“ (SKP).

„Die vorhandenen Bänke und das wenige Grün wirken ungepflegt und bieten kaum Aufenthaltsqualität“ (SKP).

„Es ist zu prüfen, ob von dem Regenwasser, das auf dem Mittelstreifen anfällt, möglichst viel dort verbleiben kann - und zwar auch bei Starkregenereignissen“ (Regenwasseragentur).



MAßNAHMENPLAN TB2 (O.M.)

Maßnahmenbündel

- Entsiegelungsmaßnahmen
- Barrierefreie Erschließung
- Vegetationsmaßnahmen
- Errichtung Protected Bikelane
- Barrierefreie Ausstattung

Abschließende Empfehlung

- Umsetzung: langfristig
- Abhängigkeit der weiteren Konkretisierung der Konzeptidee aufgrund von Baumaßnahmen der BVG.
- Auf Basis der Konzeptideen sind weitere Beteiligungsformate zwingend erforderlich.
- Bestätigung der Maßnahmenschwerpunkte im Rahmen der öffentlichen Beteiligung durch Nutzer*innen der Flächen.

- Maßnahmen dienen Qualifizierung der öffentlichen Grünfläche zur Entsiegelung und Herstellung von Aufenthaltsflächen und vielfältigen Grünflächen.
- Eine übergeordnete Planung des gesamten Straßenzuges vom Südstern bis zu den Yorckbrücken ist zu prüfen.
- Entwicklungsziel: Verbesserung der grünen Infrastruktur mit positivem Einfluss auf das Klima und die Biodiversität sowie die Stärkung der Aufenthaltsqualität zur Freizeit und Naherholung in öffentlichen Grünflächen. Zudem Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit.

Städtebauförderprogramm

„Lebendige Zentren und Quartiere“

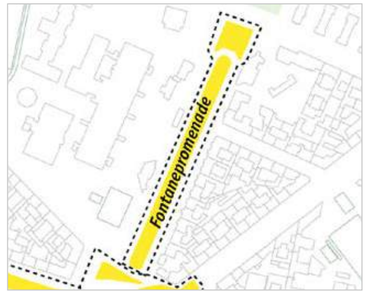
Betrachtete Fläche:

ca. 21.000 qm

Grobkostenannahme:

Siehe Anlage (nicht öffentlich)

TB 3 Fontanepromenade



VERORTUNG TB 3

ENTWICKLUNGSPOTENZIAL

FEHLENDE ANKNÜPFUNG

Mängellage

- Inneres Parkwegesystem ist in Bereichen mit wassergebundener Wegedecke teils sanierungsbedürftig, da nicht mehr barrierefrei.
- Anknüpfung fußläufig zum Südstern fehlt.
- Verbindung der Promenadenfläche mit Spielplatz Nord durch ruhenden Verkehr unterbrochen. Zudem ist keine barrierefreie Übergangsmöglichkeit vorhanden.
- Ein erhöhtes Aufkommen von gebrauchten Drogenkonsumutensilien ist vorzufinden.
- Spielplatz Nord ist ohne Spielqualität.
- Ausstattung ist teils nicht barrierefrei.
- Fahrradverkehr läuft über Promenade oder Fußwege. Die Fahrbahn wird aufgrund des Kopfsteinpflasters nicht genutzt.
- Derzeit keine Regenwasserversickerungsmaßnahmen im versiegelten Bereich.

Bedarf & Potenziale

Auszüge aus digitaler Beteiligung:

„Die Wege sind mehrere Monate, manchmal fast ein halbes Jahr, sehr matschig und teils unbegehbar“ – Beitrag TB 3.

„Das bisherigen „Straßenbegleitgrün“ zu einer guten Bepflanzung einer „Promenade“ qualifizieren“ – Beitrag TB 3.

„Pflastersteine durch mehr Asphaltfüllung der Zwischenräume oder durch einen wenigstens schmalen, ungenormten Asphaltstreifen glatter gemacht werden. Dann würde ich auch viel lieber auf der Fahrbahn fahren“ – Beitrag TB 3.

Hinweise Fachämter/Behörden/Expert*innen:

„Die Promenade bietet durch eine Vielzahl von Bänken, die jedoch wenig altersgerecht sind, Verweilmöglichkeiten“ (SKP).

„Bzgl. der Drogenproblematik im südlichen Bereich der Fontanepromenade empfehlen wir eine integrierte Herangehensweise inkl. der umliegende Nutzungen und Bebauungen, da sich das Drogenproblem auch auf die Schulen und zunehmend die umliegenden Wohnhäuser und -höfe ausweitet“ (SKP).

„Verbesserung des Zustands von Gehwegen und Verkehrsübergängen (Vermeidung von Stolperfallen)“ (Seniorenbeauftragter).

MAßNAHMENPLAN TB3 (O.M.)

Maßnahmenbündel

- Entsiegelungsmaßnahmen
- Barrierefreie Erschließung
- Vegetationsmaßnahmen
- Qualifizierung Spielplatzfläche Nord
- Barrierefreie Ausstattung
- Einrichtung Fahrradspuren

Abschließende Empfehlung

- Umsetzung: kurzfristig
- Sanierungs- oder Pflegemaßnahmen kurzfristig: Gefahrenstelle Fußweg Übergangsbereich zur Schule.
- Bestätigung der Maßnahmenschwerpunkte im Rahmen der öffentlichen Beteiligung durch Nutzer*innen der Flächen.
- Problematik mit Drogenkonsum in der Fläche kann durch Information der direkten Anwohner*innen und Nutzer*innen der Flächen präventiv angegangen werden (siehe Hinweise zur Flyern des LKA).
- Maßnahmen dienen Qualifizierung des vielfältigen Bestandspotenzials.
- In den nächsten Schritten ist die Initiative der nördlichen Grünfläche in den Prozess einzubeziehen.
- Entwicklungsziel: Verbesserung der grünen Infrastruktur mit positivem Einfluss auf das Klima und die Biodiversität sowie die Stärkung der Aufenthaltsqualität zur Freizeit und Naherholung in öffentlichen Grünflächen. Zudem Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit sowie die Ergänzung von Angeboten zur Ansprache weiterer Nutzergruppen.

Städtebauförderprogramm

„Lebendige Zentren und Quartiere“

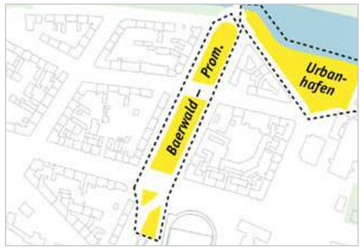
Betrachtete Fläche:

ca. 11.000 qm

Grobkostenannahme:

Siehe Anlage (nicht öffentlich)

TB 4 Baerwaldpromenade



VERORTUNG TB 4

ENTSIEGELUNGSPOTENZAIL

SPIELPLATZ

Mängellage

- Versiegelte Asphaltwege durch Wurzeldruck mit Gefahrenstellen.
- Fehlende barrierefreie Ausstattung.
- Fehlende barrierefreie Informationen zur artenreichen Wiese und Nutzungshinweisen.
- Hohes Aufkommen von Hundekot.
- Uneinsehbarkeit durch Eibenpflanzung im Bereich des Denkmals. Fehlende Aufenthaltsqualität.
- Fehlende Vernetzung zu nahen Grünflächen durch unübersichtliche Querungssituationen (Bereich Nord).
- Fehlende Verbindung der Promenaden-Teilstücke durch ruhenden Verkehr und fehlende barrierefreie Übergänge (Bereich Mitte).
- Spielplatzangebot in südlicher Fläche für Kleinkinder aufgrund der uneinsichtigen Lage und fehlender Aufenthaltsqualität ungenutzt, Angebot für junge Erwachsene fehlt in der Umgebung.
- Derzeit keine Regenwasserversickerungsmaßnahmen im versiegelten Bereich.

Bedarf & Potenziale

Auszüge aus digitaler Beteiligung:

„Die Fußgänger brauchen eine sichere Überquerungsmöglichkeit der Straße (...)“ – Beitrag TB 4.

„Die Baerwaldstraße ist in beiden Richtungen radwegtechnisch völlig sanierungsbedürftig“ – Beitrag TB 4.

„Die Wiese ist toll!“ – Beitrag TB 4.

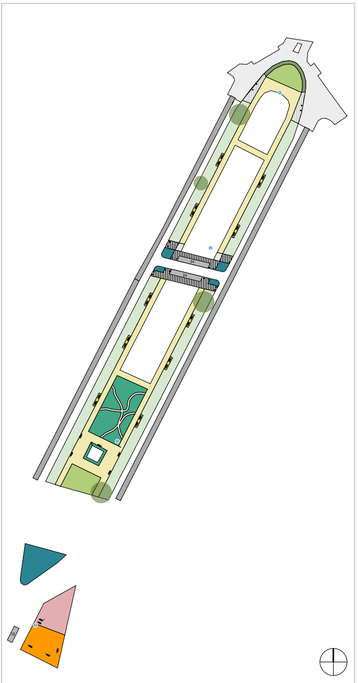
Hinweise Fachämter/Behörden/Expert*innen:

Derzeitige Wegedecken für mobilitätseingeschränkte Menschen schwer nutzbar.

Entsiegelungspotential der Promenade (Qualität: Ökologischer Schwerpunkt).

Etablierung von Ruheorten im äußeren Bereich der extensiv gepflegten Fläche zu empfehlen.

Querungssituation zwischen den Parkteilen sowie im nördlichen Bereich in Verbindung zum Urbanhafen derzeit unsicher und nicht barrierefrei. Zudem sind die Schulwegsicherung (Grundschule in der Wilmsstr.) sowie die Sicherung wegen häufiger Feuerwehrfahrzeuge (aus der Wilmsstr.) zu berücksichtigen.



MAßNAHMENPLAN TB4 (O.M.)

Maßnahmenbündel

- Entsiegelungsmaßnahmen
- Barrierefreie Erschließung
- Vegetationsmaßnahmen
- Qualifizierung Spiel- und Aktivplatz
- Barrierefreie Ausstattung
- Einrichtung Protected Bikelane

Abschließende Empfehlung

- Umsetzung: kurzfristig
- Bestätigung der Maßnahmenschwerpunkte im Rahmen der öffentlichen Beteiligung durch Nutzer*innen der Flächen.
- Maßnahmen dienen Qualifizierung des vielfältigen Bestandspotenzials.
- In den nächsten Schritten ist die Initiative der nördlichen Grünfläche in den Prozess einzubeziehen.
- Entwicklungsziel: Verbesserung der grünen Infrastruktur mit positivem Einfluss auf das Klima und die Biodiversität sowie die Stärkung der Aufenthaltsqualität zur Freizeit und Naherholung in öffentlichen Grünflächen. Zudem Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit.

Städtebauförderprogramm

„Lebendige Zentren und Quartiere“

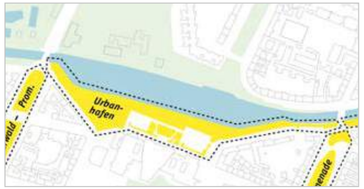
Betrachtete Fläche:

ca. 9.700 qm

Grobkostenannahme:

Siehe Anlage (nicht öffentlich)

TB 5 Urbanhafen



VERORTUNG TB 5

UFERBALKON

SPIELPLATZ

NUTZUNGSDRUCK

BELAG

Mängellage

- Angsträume und Drogenproblematik im Eingangsbereich Baerwaldpromenade.
- Hohe Konfliktlage Fuß- und Radverkehr.
- Fehlende Fuß- und Radwegeverknüpfung an Parkzugängen.
- Wege bei Regenfall z.T. nicht mehr barrierefrei nutzbar, großflächige Pfützenbildung.
- Stolperstellen und weitere Gefahrenstellen durch beschädigte Wegebeläge.
- Vermüllungsproblem.
- Unzureichende Ausstattung.
- Fehlende WC-Anlage.
- Schlechte Beschilderung.
- Spielplatz in schlechtem Zustand.
- Denkmalgeschützte Absturzsicherung in schlechtem Zustand.
- Übernutzte Wiesenbereiche und Beetflächen, Kahlstellenbildung, zu wenig Gehölze, fehlende Schattenplätze zum Aufenthalt.
- nicht Klimawandel-angepasste Gestaltung (zu wenig Regenwasserrückhaltung und Schatten)

Bedarf & Potenziale

Auszüge aus digitaler Beteiligung:

„Die krasse Übernutzung hat dazu geführt, dass einstige Grünanlagen völlig zertrampelt und erodiert (...) sind“ – Beitrag TB 5.

„Der vorhandene Spielplatz hat die Bezeichnung nicht wirklich verdient (...)“ – Beitrag TB 5.

„Die Spielplätze in der Umgebung sind immer überfüllt, ein zusätzlicher Spielplatz würde diese Grünfläche sofort beleben und damit einem tollen Nutzen zuführen“ – Beitrag TB 5.

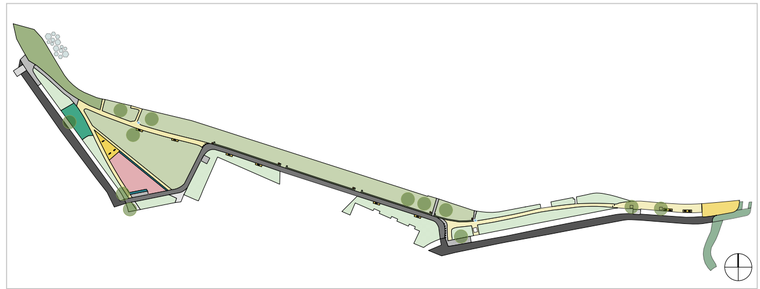
Hinweise Fachämter/Behörden/Expert*innen:

Aus SKP-Sicht (Städtebauliche Kriminalprävention) werden Befestigung und Beleuchtung des Weges sowie die Anlage eines gesonderten Radweges empfohlen (Vorortbegehung am 05.01.2021).

Wassergebundene Wegedecke aufgrund hoher Nutzungsintensität und Radverkehr in schlechtem Zustand (Beauftragte für Barrierefreiheit).

Extensiv genutzte Bereiche mit artenreichen Pflanzungen schaffen (Naturschutzamt)

„Sanierungsmaßnahmen Landwehrkanal sind zu berücksichtigen“ (WSV, 13.01.21)



MAßNAHMENPLAN TB5 (O.M.)

- Bestätigung der Maßnahmenschwerpunkte im Rahmen der öffentlichen Beteiligung durch Anwohner*innen und Nutzer*innen der Flächen.
- Entwicklungsziel: Verbesserung der grünen Infrastruktur sowie Verbesserung der städtischen klimafreundlichen Mobilität. Verbesserung der Wege zur nachhaltigen Pflege. Zudem Stärkung der Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung des hohen Nutzungsdruckes und Integration von barrierearmen Angeboten.

Maßnahmenbündel

- Entsiegelungsmaßnahmen
- Barrierefreie Erschließung
- Vegetationsmaßnahmen
- Umbau Spielplatz
- Barrierefreie Ausstattung
- ggf. teilw. Beleuchtung zur Verkehrssicherheit (Prüfung erforderlich)

Abschließende Empfehlung

- Umsetzung: kurzfristig
- Abstimmung mit geplanten Bautätigkeiten das WNA erforderlich.
- Abstimmung im Rahmen der weiteren Planung mit anliegenden Klinikum Urban. Durch die Gestaltungsmaßnahmen soll die Verbindung zu den anliegenden Krankenhausflächen gestärkt werden.
- Überprüfen der Bauwerkssubstanz und Standsicherheit am Uferbalkon sowie Zustand der historischen Absturzsicherung.

Städtebauförderprogramm

„Lebendige Zentren und Quartiere“

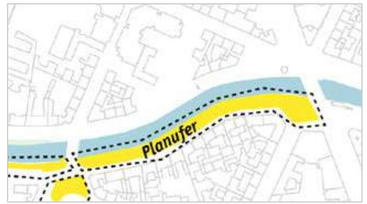
Betrachtete Fläche:

ca. 25.000 qm

Grobkostenannahme:

Siehe Anlage (nicht öffentlich)

TB 6 Planufer



VERORTUNG TB 6

FEHLENDE AUFENTHALTSQUALITÄT

POTENZIAL

Mängellage

- Fehlende Aufenthaltsqualität im Platzbereich an der Kottbusser Brücke.
- Initiative zur Betreuung der Grünflächen am Platz ist durch erhöhtes Müllaufkommen, Drogenkonsumutensilien und Sperrmüll an der Arbeit gehindert.
- Sichere Querungen fehlen.
- Nutzung von Regenwasser auf der Platzfläche durch Hochbeete derzeit nicht möglich.
- Uneinsichtige Ecken als Angsträume und Orte zur illegalen Müllablagerung.
- Wegeverbindung entlang des Ufers durch ruhenden Verkehr eingeschränkt.
- Keine barrierefreie Verbindung zwischen Wegeverlauf am Ufer und Fußweg an Häuserzeile.
- Derzeit keine Regenwasserversickerungsmaßnahmen im versiegelten Bereich.

Bedarf & Potenziale

Auszüge aus digitaler Beteiligung:

„Schaffung von Helligkeit, Öffnung, Aufenthaltsqualität und deren Pflege“ – Beitrag TB 6.

„Schön wäre eine Verlängerung der Promenade auf Uferseite. Richtig schön wäre, wenn die Parkbuchten am Uferweg kämen und parken nur auf einer Straßenseite möglich ist“ – Beitrag TB 6.

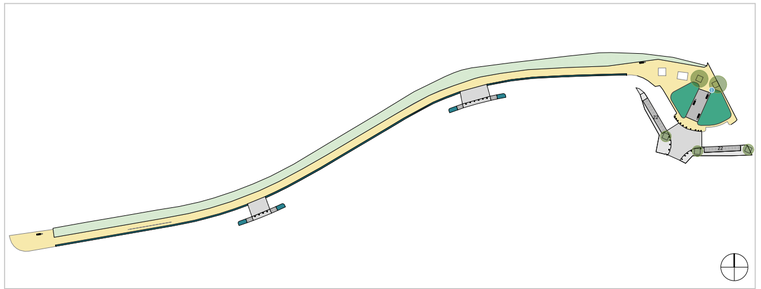
„Hinweis auf Ruhezeiten bzw. lärmarme Zeiten in der Umgebung der Admiralbrücke anbringen“ – Beitrag TB 6.

„Die Parkenden Autos schaffen eine starke Barriere zum Wasser“ – Beitrag TB 6.

Hinweise Fachämter/Behörden/Expert*innen:

„Die Installation der Walltoilette ist standortgerecht richtig. Jedoch ist das Umfeld im Zusammenspiel mit dem Trafohäuschen erheblich vermüllt sowie ungepflegt und wirkt sich negativ auf das Sicherheitsgefühl und die Benutzbarkeit aus“ (SKP).

„Verbesserung des Pflegezustands der Freiräume (Vermüllungsproblematik etc.)“ (Seniorenbeauftragter).



MAßNAHMENPLAN TB6 (O.M.)

Maßnahmenbündel

- Entsiegelungsmaßnahmen
- Barrierefreie Erschließung
- Vegetationsmaßnahmen
- Information
- Barrierefreie Ausstattung

Abschließende Empfehlung

- Umsetzung: mittelfristig bis langfristig.
- Bestätigung der Maßnahmenschwerpunkte im Rahmen der öffentlichen Beteiligung durch Anwohner*innen und Nutzer*innen der Flächen mit über das Konzept hinausgehenden Themen und Hinweisen wie z.B. Müllproblematik etc.
- In den nächsten Schritten ist die Initiative der nördlichen Grünfläche in den Prozess einzubeziehen.
- Maßnahmen dienen der Qualifizierung der straßenbegleitenden Wegefläche sowie der Platzfläche am Kottbusser Damm.
- Entwicklungsziel: Verbesserung der grünen Infrastruktur mit positivem Einfluss auf das Klima und die Stärkung der Aufenthaltsqualität auf öffentlichen Plätzen und Promenaden. Zudem Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit, Vorbereitung von Flächen zur Nutzung durch Initiativen und Herstellung von barrierefreien Aufenthaltsangeboten sowie dem Abbau von Angsträumen.

Städtebauförderprogramm

„Lebendige Zentren und Quartiere“

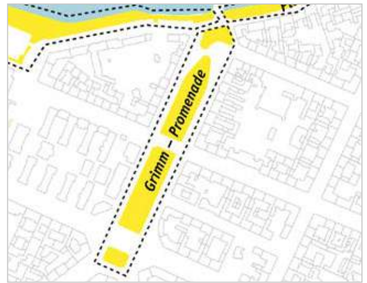
Betrachtete Fläche:

ca. 4.300 qm

Grobkostenannahme:

Siehe Anlage (nicht öffentlich)

TB 7 Grimmpromenade



VERORTUNG TB 7

AKTIVANGEBOTE

SPIELPLATZ

Mängellage

- Fehlende barrierefreie Übergänge.
- Spielplatzangebot gut, jedoch nur für eine begrenzte Zielgruppe vorhanden.
- Anzahl Fahrradständer zu gering.
- Wegeflächen sind sanierungsbedürftig.
- Flächen Nord werden größtenteils durch Initiativen vor Ort bepflanzt/gepflegt. Historische Anbindung der Promenade zur Admiralbrücke ist durch Grünflächenanordnung nicht ablesbar.
- Aktivangebote z.B. offizielle Flächen für Boules fehlen.
- Aufenthaltsqualität im Bereich Brunnen ist ausbaufähig.
- Vegetationsflächen an den Rändern der Fläche können vielfältiger sein.
- Es fehlen Stationen für Hundekotbeutel.
- Derzeit keine Regenwasserversickerungsmaßnahmen im versiegelten Bereich.

Bedarf & Potenziale

Auszüge aus digitaler Beteiligung:

„Hier ist die unübersichtliche Kurve wirklich immer zugeparkt und der Übergang schwierig“ – Beitrag TB 7.

„Der Spielplatz ist zur Zeit fast nur für sehr kleine Kinder geeignet. Es wäre schön, wenn die Kinder (ca. 3-6. Klasse) auch eine Möglichkeit bekämen“ – Beitrag TB 7.

„Ein bis zwei Bouleplätze am nördlichen Ende der Grimmpromenade“ – Beitrag TB 7.

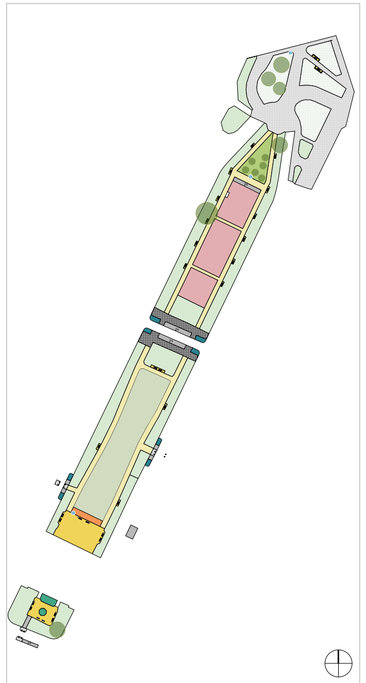
„Die Wege auf im Grimmpark sind bei Regen unpassierbar“ – Beitrag TB 7.

Hinweise Fachämter/Behörden/Expert*innen:

„Der Wegebelag ist desolat und bei schlechtem Wetter kaum begehbar“ (SKP).

„Die Nutzbarkeit des Bürgersteiges ist durch die Poller – wahrscheinlich zur Vermeidung von parkendem Verkehr – erheblich eingeschränkt. Ein Ausweichen auf die (Fahrrad-)Straße ist unausweichlich und bietet Konfliktpotenzial“ (SKP).

„Die Realisierung von Mulden oder Mulden-Rigolen prüfen“ (Regenwasseragentur).



MAßNAHMENPLAN TB7 (O.M.)

Maßnahmenbündel

- Entsiegelungsmaßnahmen
- Barrierefreie Erschließung
- Vegetationsmaßnahmen
- Qualifizierung Aktivzonen
- Barrierefreie Ausstattung

Abschließende Empfehlung

- Umsetzung: kurzfristig bis mittelfristig
- Bestätigung der Maßnahmenschwerpunkte im Rahmen der öffentlichen Beteiligung durch Anwohner*innen und Nutzer*innen der Flächen mit über das Konzept hinausgehenden Themen und Hinweisen wie z.B. Müllproblematik, Lärmbelästigung, etc.
- Maßnahmen dienen der Qualifizierung und minimalen Ergänzung von Angeboten der derzeit bereits gut angenommenen Grünfläche.
- Zur Sicherstellung der Bespielung der Flächen Nord durch eine Initiative vor Ort sind Ansprechpartner*innen seitens des Bezirks zu nennen und ein regelmäßiger Austausch empfehlenswert.
- Umsetzung der Maßnahme zur Neuerrichtung einer Boulefläche in Zusammenarbeit mit der aktiven Gruppe vor Ort empfehlenswert.
- Umsetzung der ergänzenden Maßnahmen im Spielplatzbereich auf Basis der Hinweise aus der digitalen Beteiligung zu empfehlen.
- Entwicklungsziel: Verbesserung der grünen Infrastruktur mit positivem Einfluss auf das Klima und die Stärkung der Aufenthaltsqualität zur Freizeit in öffentlichen Grünflächen. Zudem Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit und Ergänzung der Angebote für weitere Zielgruppen.

Städtebauförderprogramm

„Lebendige Zentren und Quartiere“

Betrachtete Fläche:

ca. 13.300 qm

Grobkostenannahme:

Siehe Anlage (nicht öffentlich)

TB 8 Hohenstaufenplatz

VERORTUNG TB 8

ENTSIEGELUNGSPOTENZAIL

FEHLENDE AUFENTHALTSQUALITÄT

Mängellage

- Verbindung der beiden Platzteile fehlt. Hoher Anteil an versiegelter Fläche im Zwischenbereich.
- Derzeit keine Regenwasserversickerungsmaßnahmen im versiegelten Bereich.
- Aufenthaltsqualität an Rosenbeeten fehlt.
- Rosenpflanzung kaum vorhanden.
- Zurückgedrängte Vegetationsflächen in den Seitenbereichen durch Übernutzung bzw. fehlende Abgrenzung der Grünflächen.
- Rampenanlage an Aktivplätzen nicht barrierefrei.
- Fehlende Sitzelemente im Bereich der Aktivplätze.
- Anliegender Straßenraum Boppstraße mit Entwicklungspotenzial, da derzeit geprägt von ruhendem Verkehr und fehlenden barrierefreien Übergängen.
- Interesse der Baumbewässerung durch Initiativen durch fehlende Infrastruktur gehemmt.

Bedarf & Potenziale

Auszüge aus digitaler Beteiligung:

„An warmen Tagen sitzen die Anwohner hier oft mangels Alternative auf dem Bordstein. Ein paar gut gestaltete Sitzgelegenheiten an den Rändern würden den Platz aufwerten.“ – Beitrag TB 8.

Hinweise Fachämter/Behörden/Expert*innen:

Entsiegelungspotential der Dreiecksfläche nutzen, ggf. Regenwasserrückhalt prüfen.

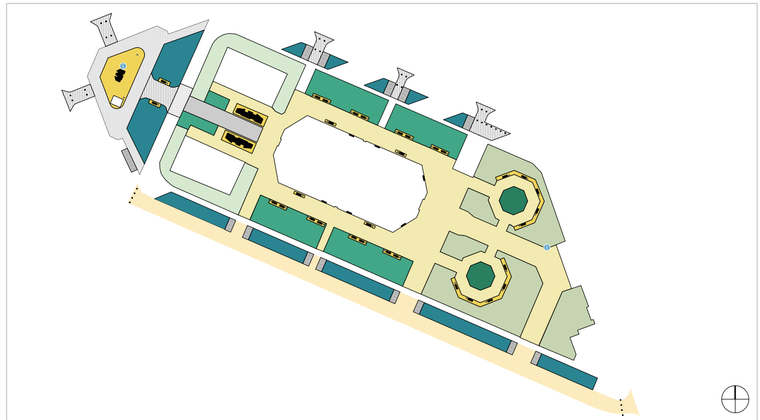
Einrichtung eines generationsübergreifenden Treffpunktes.

Querungssituation zwischen den Parkteilen sind derzeit unsicher, für mobilitätseingeschränkte Besucher*innen nicht barrierefrei.

Aus historischer und städtebaulicher Sicht ist die Formgebung prägend.

Die Bestandsgehölze sind erhaltenswert.

Ein Nutzungskonzept für den gewonnenen Straßenraum wertet mit Angeboten wie z.B. dem Markt den Ort zur Nahversorgung auf.



MAßNAHMENPLAN TB8 (O.M.)

Maßnahmenbündel

- Entsiegelungsmaßnahmen
- Barrierefreie Erschließung
- Vegetationsmaßnahmen
- Umbau Straßenraum Boppstraße
- Barrierefreie Ausstattung

Abschließende Empfehlung

- Umsetzung: kurzfristig bis mittelfristig
- Bestätigung der Maßnahmenschwerpunkte im Rahmen der öffentlichen Beteiligung durch Anwohner*innen und Nutzer*innen der Flächen.
- Maßnahmen dienen der Qualifizierung der historischen Platzstruktur, die im Zusammenspiel mit den angrenzenden historischen Gebäuden von städtebaulicher Bedeutung ist.
- Umsetzung der Umgestaltung Boppstraße als ergänzende Maßnahme prüfen.
- Schließung der Fläche bedingt ein neues Marktkonzept (Standorte/Aufstellflächen entlang des Platzes) und ist zu erarbeiten.
- Entwicklungsziel: Verbesserung der grünen Infrastruktur mit positivem Einfluss auf das Klima und die Stärkung der Aufenthaltsqualität zur Freizeit in öffentlichen Grünflächen. Zudem Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit.

Städtebauförderprogramm

„Lebendige Zentren und Quartiere“

Betrachtete Fläche:

ca.14.000 qm

Grobkostenannahme:

Siehe Anlage (nicht öffentlich)

9. HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Das vorliegende »Freiflächen-Entwicklungskonzept Urbanstraße« soll als Grundlage für die angestrebte Instandsetzung und Qualifizierung der Freiräume im Fördergebiet »Urbanstraße« in Kreuzberg dienen. Um eine zielorientierte Entwicklung der ortsprägenden Plätze und Grünanlagen sicherzustellen, sind unterschiedliche Handlungsempfehlungen zu berücksichtigen.

Basierend auf Erfahrungen aus anderen Projekten und auf Erkenntnissen im Rahmen der Erarbeitung des vorliegenden Konzepts lässt sich eine Reihe an Handlungsempfehlungen ableiten. Die Berücksichtigung dieser Handlungsempfehlungen soll dazu beitragen, potenzielle Um- und Ausbaumaßnahmen in den Freiflächen nachhaltig und erfolgreich umzusetzen.

Zukunftsgerichtete Entwicklung

Angelehnt an das übergeordnete Ziel, mit dem Freiflächen-Entwicklungskonzept einen Beitrag zur Debatte um eine klimagerechte Stadtentwicklung zu leisten, sollte auch im Zuge der weiteren Planungsschritte eine allumfassende zukunftsgerichtete Entwicklung der Freiflächen angestrebt werden. Neben dem Themenfeld der Klimaanpassung sollten so auch die Barrierefreiheit und nachhaltige Mobilität eine zentrale Rolle spielen.

Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung

Im Rahmen des Konzepts wurden zukünftige Mobilitätstrends und der zunehmende Bedarf nach potenziellen Freiflächen berücksichtigt. Aufbauend darauf wurde für einige Teilbereiche nach fachlicher Abwägung die Reduzierung bzw. Umwandlung von Parkraum festgehalten. Vor diesem Hintergrund wird empfohlen, die Einführung einer lokalen Parkraumbewirtschaftung räumlich weiter auszudehnen. Mithilfe einer Parkraumbewirtschaftung soll der aufkommende Verkehr von Parkplatzsuchenden sowie Nutzungskonflikte in ausgewiesenen Gebieten zielgerichtet gesteuert werden. Positive Effekte wären das Zurückdrängen von Falschparken und die Erleichterung der Parkplatzversorgung für Anwohner*innen sowie Gewerbetreibende.

Weiterführen der Beteiligung

Bei der Konzeptentwicklung wurde ein hohes Interesse von Anwohner*innen, Nutzer*innen und weiteren Akteur*innen festgestellt, sich konstruktiv in den Planungsprozess einzubringen und bereits Hinweise und Anregungen zu geben (s. Abschnitt 4.2). Ebendiese Beiträge wurden als entscheidende Erkenntnisse der Bestandsaufnahme bei der Erarbeitung der Konzepte für die Teilbereiche berücksichtigt. Auch in den weiteren Planungsschritten sollte der Anspruch einer nutzer*innenorientierten Entwicklung der Freiflächen aufrechterhalten werden. In diesem Sinne sind vielfältige, möglichst niedrigschwellige Beteiligungsformate kontinuierlich einzusetzen.

Zudem ist es ratsam, eine zentrale Anlaufstelle für interessierte und engagierte Bürger*innen zu schaffen. Diese sollte fachübergreifend beim zuständigen Straßen- und Grünflächenamt (SGA) des Bezirks angesiedelt sein. Denn nicht zuletzt führt ein Dialog über Planungsvorhaben zwischen planenden und (zivil)gesellschaftlichen Akteur*innen, in dem unterschiedliche Erfahrungswerte und (Fach-)Kompetenzen einfließen, zu bedarfsorientierten und zukunftsfähigen Lösungen. Im direkten Zusammenhang mit der Einbindung der (zivil)gesellschaftlichen Akteur*innen in die Planungs- und Entscheidungsprozesse stehen dabei die Qualität der Ergebnisse sowie die Akzeptanz der Anwohner- und Nutzer*innen.

Berücksichtigung gebietsübergreifender Anforderungen aus der Beteiligung

Im Rahmen des Freiflächen-Entwicklungskonzepts standen die acht Teilbereiche im Fokus. Während die räumlichen Verknüpfungen und andere Themen der Freiflächen konzeptionell berücksichtigt wurden, waren einige Themenfelder nicht Gegenstand des Konzepts. Im Zuge der Beteiligung der Anwohner- und Nutzer*innen auf meinBerlin wurden zahlreiche Hinweise zu Themenfeldern gegeben, die über den Projektinhalt und die Zielstellung hinausgingen. Beispiele dafür sind etwa die gebietsübergreifende Verbesserung der verkehrlichen Situation oder der Umgang mit Drogenkonsum, der über freiraumgestalterische Ansätze hinausgeht.

Ebendiese Themenfelder, die in der Dokumentation der Online-Beteiligung festgehalten wurden, sollten seitens des Bezirks aufgegriffen werden. Dabei sollte das Bezirksamt die entsprechenden Hinweise in einem geeigneten, ressortübergreifenden Gremium thematisieren. Nicht zuletzt wirkt sich die gesamte Gebietsentwicklung des Fördergebiets »Urbanstraße« auf die Qualität der fokussierten Freiflächen aus.

Etablierung eines fachübergreifenden Steuerungsgremiums

Zur inhaltlichen Begleitung des Erarbeitungsprozesses des Freiflächen-Entwicklungskonzepts wurde ein Steuerungskreis konstituiert, der sich aus fachlich unterschiedlich ausgerichteten Planungsbeteiligten (der verschiedenen Fachbereiche des Bezirks, der zuständigen Senatsverwaltung, der Gebietsbeauftragten und des beauftragten Planungsbüros) zusammensetzte (s. Abschnitt 1.3). Im Rahmen des Projektes wurde deutlich, welche Positiveffekte solch ein fachübergreifendes Steuerungsgremium auf die Planungsinhalte haben kann. Die kontinuierliche interdisziplinäre Abstimmung der Projekterkenntnisse und Planungsansätze führte zur frühzeitigen Aufdeckung von Interessenkonflikten und Abwägung von Lösungsansätzen. Insgesamt wurde damit eine fachlich breit abgestimmte Konzeptplanung ermöglicht. Beruhend auf diesen Erfahrungswerten wird empfohlen, für die weitere Entwicklung der acht Kreuzberger Freiflächen einen interdisziplinär zusammengesetzten Steuerungskreis beizubehalten, um fortlaufend die Planung dadurch zu bereichern und die Kooperation und Vernetzung im Bezirk zu stärken.

Schließlich kann es damit auch zu weiterführenden Synergieeffekten führen, indem sich die verschiedenen Institutionen vernetzen und sich etwa gemeinsam bestehenden Ansätze annehmen. Ein Beispiel dafür wäre das Anknüpfen an das bezirkliche Zero-Waste-Konzept sowie bezirksübergreifenden Erfahrungswerten.

Sicherung der Pflege und Unterhaltung

Mit der Umsetzung von Um- und Ausbaumaßnahmen in den potenzialreichen Freiflächen sollte dringend ein langfristiger Erhalt der geschaffenen Freiraumqualitäten angestrebt werden. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sind

somit die entsprechenden Mittel zur Pflege und Unterhaltung langfristig zu sichern. In diesem Sinne ist es wichtig, dass sich die politisch Verantwortlichen um eine Verstärkung der Haushaltsmittel für die Unterhaltung und Pflege der öffentlichen Grünflächen einsetzen. Dabei sollte die Möglichkeit genutzt werden, für verschiedene Maßnahmen aus unterschiedlichen, passenden Förderprogrammen öffentliche finanzielle Mittel zu beziehen.

Entwicklung eines fachübergreifenden Handlungsrahmens in Form eines Baukastens

Für die Entwicklung der acht Kreuzberger Freiflächen ist die Zusammenstellung eines konkreten Handlungsrahmens für die Planungsbeteiligten sinnvoll. Als geeignete Form für einen zielführenden Handlungsrahmen wird ein Baukasten vorgeschlagen. Dieser Baukasten sollte die wesentlichen Anforderungskataloge und -inhalte der unterschiedlichen bezirklichen Fachbereiche beinhalten und auf relevante Grundlagen, Details und Vorgaben hinweisen. Grundlegend soll der Baukasten als Planungswerkzeug dienen, das einen allgemeinen, systematischen Überblick über die wesentlichen Planungsvorgaben und -hinweise zur Entwicklung von städtischen Grün- und Freiräumen schafft.

Für den Baukasten, der anknüpfend an das vorliegende Freiflächen-Entwicklungskonzept ausgearbeitet werden sollte, wurden bereits erste mögliche Inhalte zusammengestellt, um eine Grundlage für die Handlungsempfehlung zu schaffen und um den Ansatz zu veranschaulichen. Basierend auf den Projektstrukturen und -erfahrungen des vorliegenden Konzepts lässt sich so eine schematische Darstellung möglicher Inhalte ableiten, die sich in zentrale Kategorien gliedert (s. folgende Seiten). Die dargestellte Zusammenstellung erfüllt dabei keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Die detaillierte Ausarbeitung des Baukastens würde künftig zu einem fundierten Handlungsrahmen für die Entwicklung von Grün- und Freiräumen im städtischen Kontext führen. Der Baukasten hätte dabei keinen abschließenden Charakter, sondern sollte mit den sich ändernden Rahmenbedingungen und Herausforderungen wachsen. Nicht zuletzt könnte das vorgeschlagene Baukastensystem als pauschaler Ansatz weiterführend auch für weitere Planungsvorhaben im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg oder in anderen Berliner Bezirken aufgenommen werden. Somit könnten die projektspezifischen Erfahrungen einen Mehrwert für weitere Entwicklungsvorhaben städtischer Freiflächen bieten.

BAUKASTEN ALS KONZEPTIONELLER ANSATZ AUF DEN FORTFOLGENDEN SEITEN

9 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Baukasten (Ansatz)

Stand Juli 2021
Hinweis: Ohne Anspruch auf Vollständigkeit und keine Gewähr auf die Aktualität der Quellen

VERLINKUNGEN ZU PLANUNGSUNTERLAGEN
(VERWEISE S. 194-195)

Neupflanzung & Pflege

- trockenheitsverträgliche Pflanzungen
- Pflege- und Wartungskonzept für Entwässerungsanlagen
- *Tiefbrunnenplan des Bezirks*

Grünraumversorgung

- Erhalt verschiedener/vielfältiger Grünraumtypen und Flächengrößen
- Kronenbedeckung von min. 30 % zur Förderung des Vogelbestands
- *bezirklichen Baumlisten, Empfehlung Baumarten (2020)*
- *Arbeitshilfe zur Erstellung kommunaler Biodiversitätsstrategien - Mehr Biologische Vielfalt (2020)*

Regenwasserversickerung

- Einhaltung des 1 %-Zieles des Berliner Abgeordnetenhauses 2017 zur Abkopplung von Flächen vom zentralen Abwassernetz
- *Inhaltlichen und konzeptionelle Hilfestellungen der Regenwasseragentur (div.)*

Orientierung

- einheitliche barrierefreie Information
- Einsatz wiederkehrender Elemente
- Beleuchtung
- *DIN 32975 - Kontraste im öffentlichen Raum, Barrierefreie Beschilderung (2016)*
- *DIN 32975 - Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung (2009)*
- *Erhaltungsbereiche Gasbeleuchtung (2015)*

Barrierefreiheit

- Integration barrierefreier Spielgeräte
- Herstellung sicherer Übergänge
- *DIN 18040-1 Ausstattung (2010)*
- DIN 33942 - Barrierefreie Spielplatzgeräte (2002)
- *AV Geh- und Radwege (2008)*

Angebotsstruktur

- Spiel- und Sportangebote für breites Zielgruppenspektrum
- Nutzungsvielfalt
- *Handbuch »Design for all« für öffentliche Räume (2012)*

Bestand & historische Stadtstruktur

- Identifikation mit Freiräumen
- Beachtung des Akteursnetzwerks

Nachhaltigkeit & Klima

- Einsatz von klimaangepassten Pflanzen/Gehölzen
- Etablierung von Bienennährgehölze
- Entsiegelungsmaßnahmen
- *Zero Waste Konzept für den öffentlichen Raum - Friedrichshain-Kreuzberg (2020)*

- *GALK-Straßenbaumlisten (2012)*
- *StEP Klima KONKRET (2016)*
- *Klimaschutzteilkonzept zur AFOK (2016)*
- *Charta für das Berliner Stadtgrün (2020)*

Austattung

- barrierefreie Ausstattungselemente
- wartungsarme Elemente
- *Handbuch »Design for all« für öffentliche Räume (2012)*
- *Ausstattungskatalog des Bezirks*
- *Anforderungen für die Bauvorbereitung, Planung und Durchführung von Landschaftsbaumaßnahmen in öffentlichen Anlagen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg (2020)*

Nachhaltige Mobilität

- Verkehrssicherung
- Berücksichtigung der Ziele des Mobilitätsgesetztes
- *Berliner Mobilitätsgesetz zum Ausbau eines effizienten Verkehrssystems (2018)*

Akteur- & Nutzer*innen

- Einbindung von Initiativen
- Herstellung sicherer Übergänge
- *Regelpläne Verkehrslenkung Berlin (div.)*

Materialien

- Fallschutzbereiche vorrangig Fallschutzsand oder Holzhackschnitzel
- Holz statt Kunststoff bei Ausstattung

Sicherheit

- Vandalismusprävention
- Förderung sozialer Kontrolle
- *Hinweise zur Suchtprävention und Umgang mit Drogenkonsum im öffentlichen Raum (div.)*

...

9 HANDLUNGSEMPFEHLUNGEN

Verweise zum Baukasten (Ansatz)

(Stand Juli 2021)

Hinweis: Ohne Anspruch auf Vollständigkeit und keine Gewähr auf die Aktualität der Quellen

- Anforderungen für die Bauvorbereitung, Planung und Durchführung von Landschaftsbaumaßnahmen in öffentlichen Anlagen des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg (2020). *Ausgabe durch den Bezirk zur internen Verwendung.*
- Arbeitshilfe zur Erstellung kommunaler Biodiversitätsstrategien - Mehr Biologische Vielfalt (2020). O*nline verfügbar unter: https://www.researchgate.net/profile/Peter-Werner-7/publication/344310437_Mehr_biologische_Vielfalt_in_Stadten_und_Gemeinden_Eine_Arbeitshilfe_zur_Erstellung_kommunaler_Biodiversitatsstrategien/links/5f65fcdf458515b7cf3eeec8/Mehr-biologische-Vielfalt-in-Staedten-und-Gemeinden-Eine-Arbeitshilfe-zur-Erstellung-kommunaler-Biodiversitaetsstrategien.pdf?origin=publication_detail (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- Ausstattungskatalog des Bezirks. *Ausgabe durch den Bezirk zur internen Verwendung.*
- AV Geh- und Radwege: und weitere diverse Vorschriften. *Online verfügbar unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/service/rechtsvorschriften/verkehr/bautechnik-strassen-und-ingenieurbau/ (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- Berliner Mobilitätsgesetzes zum Ausbau eines effizienten Verkehrssystems (2018). *Online verfügbar unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrspolitik/mobilitaetsgesetz/ (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- Charta für das Berliner Stadtgrün (2020). *Online verfügbar unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/charta-stadtgruen/ (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- DIN 18040-1 Ausstattung (Januar 2010)
- DIN 32975 - Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung; November 2009
- DIN 32975 - Kontraste im öffentlichen Raum, Barrierefreie Beschilderung: Deutscher Blinden- und Sehbehindertenverband e. V. (DBSV), Stand 12.2016
- DIN 33942 -Barrierefreie Spielplatzgeräte – Sicherheitstechnische Anforderungen und Prüfverfahren; August 2002
- Erhaltungsbereiche Gasbeleuchtung (2015). *Online unter: Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- GALK-Straßenbaumlisten (2012). *Online verfügbar unter: https://strassenbaumliste.galk.de/ (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- Handbuch »Design for all« für öffentliche Räume (2012). *Online verfügbar unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/designforall/Handbuch-Design_for_all_2011_broschure.pdf (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- *Hinweise zur Suchtprävention und Umgang mit Drogenkonsum im öffentlichen Raum (div.). Fixpunkt e.V.. Online verfügbar unter: https://www.fixpunkt.org/infomaterial/ (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- Inhaltlichen und konzeptionelle Hilfestellungen der Regenwasseragentur (div.). *Online verfügbar unter: https://www.regenwasseragentur.berlin/ (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- Klimaschutzteilkonzept zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels in Berlin – AFOK (2016). *Online verfügbar unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/anpassung-an-den-klimawandel/programm-zur-anpassung-an-die-folgen-des-klimawandels/ (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- Regelpläne Verkehrslenkung Berlin (div.). *Ausgabe durch den Bezirk zur internen Verwendung.*
- Stadtentwicklungsplan (StEP) Klima KONKRET. Klimaanpassung in der Wachsenden Stadt (2016). *Online verfügbar unter: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/klima/step_klima_konkret.pdf (letzter Aufruf 08.07.2021).*
- Tiefbrunnenplan des Bezirks (o.J.). *Ausgabe durch den Bezirk zur internen Verwendung.*
- Zero Waste Konzept für den öffentlichen Raum - Friedrichshain-Kreuzberg (2020). *Online verfügbar unter: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/aktuelles/artikel.881207.php (letzter Aufruf 08.07.2021).*

10. VERZEICHNISSE

10.1 LITERATUR

Bascón-Borgelt, Christiane; Debold-Kritter, Astrid; Ganssauge, Karin; Hartmann, Kristina (1983): In der Luisenstadt. Studien zur Geschichte von Berlin Kreuzberg, Internationale Bauausstellung Berlin GmbH. Berlin.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (BA Fr.-Kr.) (2011): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) für das Fördergebiet im Programm Städtebaulicher Denkmalschutz Urbanstraße. Berlin.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (BA Fr.-Kr.) (2017): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) „Urbanstraße". Fortschreibung 2017. URL: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/gruppe-infrastruktur-und-staedtebaufoerderung/sds-urbanstrasse/ (letzter Aufruf am 22.06.2021).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (BA Fr.-Kr.) (2019): Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg. Potenzialanalyse. URL: http://www.bgmr.de/system/publications/files/000/000/071/original/200220_Gruen_FK_Dokumentation_web.pdf?1594303374 (letzter Aufruf am 03.05.2021).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (BA Fr.-Kr.) (2020a): Bericht Radverkehrsanlagen und Parkraumbewirtschaftung. Abteilung Bauen, Planen und Facility Management. Berlin.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (BA Fr.-Kr.) (2020b): Sozialraumorientierte Planungskoordination. Friedrichshain Kreuzberg in Zahlen. URL: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/ueber-den-bezirk/zahlen-und-fakten/ (letzter Aufruf am 14.06.2020).

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin (BA Fr.-Kr.) (o.J.a): Fördergebiet Urbanstraße. URL: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/gruppe-infrastruktur-und-staedtebaufoerderung/sds-urbanstrasse/ (letzter Aufruf am 11.05.2021).

Bundesamt für Naturschutz (BfN) (2018a): Grüne Infrastruktur im urbanen Raum: Grundlagen, Planung und Umsetzung in der integrierten Stadtentwicklung. BfN-Skripten 503. URL: https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/service/Dokumente/skripten/Skript503.pdf (letzter Aufruf am 11.05.2021).

Bundesamt für Naturschutz (BfN) (2018b): Städtische Grünflächen. Eine Handlungsanleitung. URL:https://www.bfn.de/fileadmin/BfN/klimawandel/Dokumente/Staedtische_Gruenflaechen_D_WHO_final.pdf (letzter Aufruf am 06.06.2021).

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018): Urbane Freiräume. Qualifizierung, Rückgewinnung und Sicherung urbaner Frei- und Grünräume. Handlungsempfehlungen für die Praxis. URL: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/sonderveroeffentlichungen/2019/urbane-freiraeume.html (letzter Aufruf am 08.06.2021).

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) (2017): Weißbuch Stadtgrün Weißbuch Stadtgrün. Grün in der Stadt – Für eine lebenswerte Zukunft. URL: https://www.bmi.bund.de/SharedDocs/downloads/DE/publikationen/themen/bauen/wohnen/weissbuch-stadtgruen.pdf?__blob=publicationFile&v=3 (letzter Aufruf am 11.05.2021).

Bündnis 90/Die Grünen Berlin (2019): Fußverkehrskonzept für Friedrichshain-Kreuzberg, Antrag BVV. Berlin.

Hecker, Manfred (1980): Die Bauwerke und Kunstdenkmäler von Berlin, Bezirk Kreuzberg, Karten und Pläne. Berlin.

Klünner, Hans W. (1998): Berliner Plätze. 2. Auflage. Argon Verlag, Berlin.

Korfmann, Hans W. (Hrsg.) (o.J.): Rund um den Südstern. URL: https://www.kreuzberger-chronik.de/chroniken/2005/juni/geschichte.html (letzter Aufruf am 11.06.2021).

Landesdenkmalamt Berlin (2021): Denkmalliste Berlin – Stand: 5. Mai 2021. URL: https://www.berlin.de/landesdenkmalamt/denkmale/liste-karte-datenbank/denkmalliste/ (letzter Aufruf am 08.06.2021).

National Disability Authority (NDA) (2020): The 7 Principles. URL: http://universaldesign.ie/what-is-universal-design/the-7-principles/the-7-principles.html (letzter Aufruf am 15.06.2021).

Senator für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Abt. III. Landschaftsprogramm (1986): Artenschutzprogramm. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadt) (2011): Berlin - Design for all. Öffentliche Freiräume. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/designforall/Handbuch-Design_for_all_2011_broschure.pdf (letzter Aufruf am 14.06.2021).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadtUm) (2016): Stadtentwicklungsplan Klima KONKRET. Klimaanpassung in der Wachsenden Stadt. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/download/klima/step_klima_konkret.pdf (letzter Aufruf am 08.06.2021).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadt) (24. November 1997), Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen, Gesetz. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadt) (2011): Mobilitätsprogramm 2016 des Stadtentwicklungsplans Verkehr. Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (SenStadt) (05.Juli 2018): Berliner Mobilitätsgesetz.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (SenSW) (2020): Ausführungsvorschriften zu § 49 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für Menschen mit schwerer Gehbehinderung und Rollstuhlnutzende sowie für Abstellplätze für

Fahrräder (AV Stellplätze). Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (SenSW) (o.J.a): Lebendige Zentren und Quartiere. Urbanstraße – Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/lebendige_zentren/de/gebiete/fri_kre/urbanstrasse/ (letzter Aufruf am 11.05.2021).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (SenUVK) (2012): Berlin - Design for all. Öffentlich zugängliche Gebäude. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/barrierefreies_bauen/download/handbuch/BarrierefreiesBauen2012.pdf (letzter Aufruf am 14.06.2021).

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (SenUVK) (2020a): Handlungsprogramm Berliner Stadtgrün 2030. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/charta-stadtgruen/ (letzter Aufruf am 08.06.2021).

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (SenUVK) (2020b): Charta für das Berliner Stadtgrün. URL: https://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/charta-stadtgruen/ Literaturquellen – Kurzverweise (letzter Aufruf am 08.06.2021).

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (SenUVK) (2020c): Parkplätze für Leihfahrräder und E-Tretroller, Rundschreiben Bezirke. Berlin.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (SenUVK) (2020d): Umsetzung von Fahrradstraßen (Leitfaden). Berlin.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) (2020): Vorgaben für die Radverkehrsplanung« aus dem Jahr 2021. Berlin.

Zentrale Straßenverkehrsbehörde Berlin (2019): Regelpläne für die Anordnung, Aufstellung, Ausgestaltung und Markierung von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen nach der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Berlin.

10.2 ABBILDUNGEN

Alle Abbildungen, die nicht im folgenden Verzeichnis vermerkt sind, wurden von SWUP GmbH erstellt.

Seite 7

Kreuzberger Freiflächen im Fördergebiet Urbanstraße. Eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap. Grundlage Grenze Fördergebiet: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (o.J.a): Lebendige Zentren und Quartiere. Urbanstraße – Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. URL: https://www.stadtentwicklung.berlin.de/staedtebau/foerderprogramme/lebendige_zentren/de/gebiete/fri_kre/urbanstrasse/ (letzter Aufruf am 11.05.2021).

Seite 8

Stadträumliche Verortung. Eigene Darstellung. Kartengrundlage: OpenStreetMap.

Seite 42

Plan von Berlin nebst umliegenden Gemeinden (1802). J.F. Schneider | Fundort: Biblioteka Cyfrowa Uniwersytetu Wroclawskiego, 3132-IV.C. URL: https://www.bibliotekacyfrowa.pl/dlibra/show-content/publication/edition/41292?id=41292 (letzter Aufruf am am 04.11.2020).

Seite 43

Plan von Berlin und Umgebung J. Hobrecht (1862). F. Boehm: Plan vom Berlin und Umgegend bis Charlottenburg | Fundort: Zentral- und Landesbibliothek Berlin (ZLB), B 54/1862/1. URL: https://digital.zlb.de/viewer/image/15453751/1/LOG_0000/ (letzter Aufruf am am 04.11.2020).

Plan von Berlin (1888). Eisenschmidt | Fundort: Zentral- und Landesbibliothek Berlin (ZLB), B 102/91. URL: https://digital.zlb.de/viewer/image/15453751/1/LOG_0000/ (letzter Aufruf am am 04.11.2020).

Situationsplan von Berlin (1910). J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2. URL: http://histomapberlin.de/histomap/de/index.html (letzter Aufruf am am 04.11.2020).

Seite 44

Luftbild (1928). Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Luftbild 1928. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Nachkriegsschäden (zerstörte Gebäude in Dunkelblau und Beschädigte, wiederaufgebaute Gebäude in Hellblau) (1945). Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Gebäudeschäden 1945. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Luftbild (2019). Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Digitale farbige Orthophotos 2019 (DOP20RGB). URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Seite 45

Denkmalkarte. Eigene Darstellung (Basiskarte und Daten von OpenStreetMap und OpenStreetMap Foundation) | Grundlage: Bezirksamt Friedrichhain-Kreuzberg, FB Vermessung (2014/020).

Seite 46

Luftbild (1928), TB1 Südstern. Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Luftbild 1928. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Luftbild (1953), TB1 Südstern. Google Earth © 2020 GeoContant.

Luftbild (2019), TB1 Südstern. Google Earth © 2020 GeoContant.

Situationsplan (1910), TB1 Südstern. J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2.

Situationsplan (1958), TB1 Südstern. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4136_1958.

Situationsplan (1991), TB1 Südstern. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4136_1991.

Seite 47

Blick auf die ehemalige Ev. Garnisonkirche Richtung Nordwesten (1919). Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz | Fundort: F.-R. Wünsch (1998): Kreuzberg. Alte Bilder erzählen. Sutton Verlag, Erfurt. S. 11.

Blick auf die Kirche am Südstern vor der Umgestaltung Richtung Süd-Westen (1953). B. Sass | Landesarchiv Berlin, 0027717.

Blick von Süd-Westen auf die Neue-Garnison-Kirche und die Freiflächen nach der Umgestaltung (um 1965). O. Borutta | Fundort: Berlinische Galerie, BG-AS 42/2016,414b.

Seite 48

Luftbild (1928), TB2 Gneisenaustraße. Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Luftbild 1928. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Luftbild (1953), TB2 Gneisenaustraße. Google Earth © 2020 GeoContant.

Luftbild (2019), TB2 Gneisenaustraße. Google Earth © 2020 GeoContant.

Situationsplan (1910), TB2 Gneisenaustraße. J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2

Situationsplan (1934), TB2 Gneisenaustraße. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4136_1934

Situationsplan (1984), TB2 Gneisenaustraße. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4136_1984

Seite 49

Blick auf die Gneisenaustraße Richtung Westen (um 1900). Verlag J. Goldiner | Fundort: FHXB, 014861.tif.

Blick auf die Gneisenaustraße Richtung Osten (1908). o.A. | Fundort: akpool GmbH, a935092.

Blick auf die Gneisenaustraße Richtung Osten (1924-1930). o.A. | Fundort: FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum, Gneisenau_00003.tif.

Blick in die Gneisenaustr. Richtung Osten (o.J.). k.A. | Fundort: M.T. Röblitz (2009): Berlin-Kreuzberg. Impressionen aus alter Zeit. Sutton Verlag, Erfurt. S. 49.

Seite 50

Luftbild (1928), TB3 Fontanepromenade. Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Luftbild 1928. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Luftbild (1953), TB3 Fontanepromenade. Google Earth © 2020 GeoContant.

Luftbild (2019), TB3 Fontaepromenade. Google Earth © 2020 GeoContant.

Situationsplan (1910), TB3 Fontanepromenade. J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2.

Situationsplan (1962), TB3 Fontanepromenade. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4136_1962.

Situationsplan (1971), TB3 Fontanepromenade. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4136_1971.

Seite 51

Blick auf die Fontanepromenade Richtung Norden (o.J.). k.A. | Fundort: oldthing R.Pröhm & M.Schrottmeyer GbR, 7813552.

Blick auf die Fontanepromenade Richtung Norden (1911). M. Missmann | Fundort: H.-W. Klünner (1998): Berliner Plätze. 2. Auflage. Argon Verlag, Berlin. S. 90.

Blick von Süd-Westen auf die Neue-Garnison-Kirche (um 1965). O. Borutta | Fundort: Berlinische Galerie, BG-AS 42/2016,414b.

Blick auf die Fontanepromenade Richtung Süden (o.J.). Kunstverlag J. Godliner | Fundort: FHXB, FontaneProm_00001.tif

Seite 52

Luftbild (1928), TB4 Baerwaldpromenade. Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Luftbild 1928. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Luftbild (1953), TB4 Baerwaldpromenade. Google Earth © 2020 GeoContant.

Luftbild (2019), TB4 Baerwaldpromenade. Google Earth © 2020 GeoContant.

Situationsplan (1910), TB4 Baerwaldpromenade. J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2.

Situationsplan (1937), TB4 Baerwaldpromenade. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4136_1937.

Situationsplan (1958), TB4 Baerwaldpromenade. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4136_1958.

Seite 53

Blick auf die Baerwaldpromenade Richtung Norden (um 1910). k.A. | Fundort: M.T. Röblitz (2009): Berlin-Kreuzberg. Impressionen aus alter Zeit. Sutton Verlag, Erfurt. S. 41.

Blick auf die Baerwaldpromenade und die Baustelle Krankenhaus Am Urban Richtung Süd-Westen (um 1966). O. Borutta | Fundort: Berlinische Galerie, BG-AS 42/2016,411b.

Seite 54

Luftbild (1928), TB5 Urbanhafen. Geoportal Berlin / Luftbild 1928

Luftbild (1953), TB5 Urbanhafen. Google Earth © 2020 GeoContant.

Luftbild (2019), TB5 Urbanhafen. Google Earth © 2020 GeoContant.

Situationsplan (1910), TB5 Urbanhafen. J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2.

Situationsplan (1967), TB5 Urbanhafen. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4135/4136_1967.

Situationsplan (1975), TB5 Urbanhafen. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4135/4136_1975.

Seite 55

Blick auf den Urbanhafen Richtung Süd-Osten

(1903-1904). Weltpostverein | Fundort: FHXB, 2006/282.

Blick auf den Urbanhafen Richtung Süd-Osten (1900). Weltpostverein | Fundort: FHXB, 1993/31.

Blick auf den Urbanhafen Richtung Nord-Westen (um 1955). k.A. | Fundort: wandern-in-brandenburg.de.

Blick auf den Urbanhafen Richtung Süd-Osten (um 1900). k.A. | Fundort: Pinterest (letzter Aufruf am 02.11.2020).

Blick auf den Urbanhafen Richtung Blick gen Osten (um 1955). k.A. | Fundort: wandern-in-brandenburg.de.

Seite 56

Luftbild (1928), TB6 Planufer. Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Luftbild 1928. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Luftbild (1953), TB6 Planufer. Google Earth © 2020 GeoContant.

Luftbild (2019), TB6 Planufer. Google Earth © 2020 GeoContant.

Situationsplan (1910), TB6 Planufer. J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2.

Situationsplan (1962), TB6 Planufer. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4135_1962.

Situationsplan (1991), TB6 Planufer. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4135_1991.

Seite 57

Blick auf die Kottbusser Brücke Richtung Süd-Westen (1907). Weltpostverein | Fundort: akpool GmbH, 10.057.425.

Historische Luftbildaufnahme auf die Kottbusser Brücke | Blick gen Norden (1919). Bildarchiv Preussischer Kulturbesitz | Fundort: F.-R. Wünsch (1998): Kreuzberg. Alte Bilder erzählen. Sutton Verlag, Erfurt. S. 11.

Blick auf die Kottbusser Brücke Richtung Norden (1922). k.A. | Fundort: M.T. Röblitz (2009): Berlin-Kreuzberg. Impressionen aus alter Zeit. Sutton Verlag, Erfurt. S. 47.

Seite 58

Luftbild (1928), TB7 Grimmpromenade. Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Luftbild 1928. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Luftbild (1953), TB7 Grimmpromenade. Google Earth © 2020 GeoContant.

Luftbild (2019), TB7 Grimmpromenade. Google Earth © 2020 GeoContant.

Situationsplan (1910), TB7 Grimmpromenade: .J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2.

Situationsplan (1934), TB7 Grimmpromenade. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4135/4136_1934.

Situationsplan (1958), TB7 Grimmpromenade. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4

4135/4136_1958.

Seite 59

Blick auf die Grimmpromenade Richtung Norden (1900). Kunstverlag J. Goldiner | Fundort: Contumax GmbH & Co. KG. URL: http://www.zeno.org/nid/20000571903 letzter Aufruf am am 02.11.2020).

Blick auf die Grimmpromenade Richtung Norden (um 1910). M.T. Röblitz (2009): Berlin-Kreuzberg. Impressionen aus alter Zeit. Sutton Verlag, Erfurt. S. 43.

Blick auf die Grimmpromenade Richtung Norden (1907). M. Missmann | Fundort: H.-W. Klünner (1998): Berliner Plätze. 2. Auflage. Argon Verlag, Berlin. S. 91.

Blick die Grimmpromenade Richtung Norden (um 1965). O. Borutta | Fundort: Berlinische Galerie,BG-AS 42/2016,412b.

Seite 60

Luftbild (1928), TB8 Hohenstaufenplatz. Geoportal Berlin der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) (2021): Luftbild 1928. URL: https://fbinter.stadt-berlin.de/fb/index.jsp (Export am 03.03.2021).

Luftbild (1953), TB8 Hohenstaufenplatz. Google Earth © 2020 GeoContant.

Luftbild (2019), TB8 Hohenstaufenplatz. Google Earth © 2020 GeoContant.

Situationsplan (1910), TB8 Hohenstaufenplatz. J. Straube | Fundort: HistoMap Berlin, A 2012/2.

Situationsplan (1935), TB8 Hohenstaufenplatz. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4135_1935.

Situationsplan (1963), TB8 Hohenstaufenplatz. k.A. | Fundort: HistoMap Berlin, K4 4135_1963.

Seite 61

Blick auf den Hohenstaufenplatz Richtung Westen (1907). M. Missmann | Fundort: H.-W. Klünner (1998): Berliner Plätze. 2. Auflage. Argon Verlag, Berlin. S. 93.

Blick auf den Hohenstaufenplatz Richtung Westen (1907). M. Missmann | Fundort: H.-W. Klünner (1998): Berliner Plätze. 2. Auflage. Argon Verlag, Berlin. S. 92.

Blick auf den Hohenstaufenplatz Richtung Westen (um 1910). Kunstverlag J. Goldiner | Fundort: akpool GmbH, 2.831.975.

Blick auf den Hohenstaufenplatz Richtung Nord-Westen (o.J.). Kunstverlag J. Goldiner | Fundort: Flickr. URL: ttps://www.flickr.com/photos/lautenschlag/23025134242 (letzter Aufruf am 02.11.2020).

Blick auf den Hohenstaufenplatz vom Kottbusser Damm Richtung Westen (um 1930). k.A. | Fundort: FHXB, 1998/74 .

Seite 62

Ökologie. Bela Geletneky auf Pixabay. URL: https://pixabay.com/de/photos/umwelt-schutz-umwelt-atmosph%C3%A4re-683437/. (letzter Aufruf am 08.06.2021).

Seite 63

Klimawandel. Andreas160578 auf Pixabay. URL: https://pixabay.com/de/users/andreas160578-2383079/ (letzter Aufruf am 08.06.2021).

Seite 83

RP200 - Kennzeichnung einer Querungsstelle. Verkehrslenkung Berlin (VLB) (2019): RP200.

Seite 84

RP371 - Fahrradparken auf der Fahrbahn in Straßen mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h. Verkehrslenkung Berlin (VLB) (2019): RP371.

RP373 - Parken von Lastenfahrrädern auf der Fahrbahn in Straßen mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h. Verkehrslenkung Berlin (VLB) (2019): RP373.

RP317 - Geschützter Radfahrstreifen. Verkehrslenkung Berlin (VLB) (2019): RP317.

RP320 - Radverkehr entgegen der Einbahnstraßenregelung Zusatzzeichen. Verkehrslenkung Berlin (VLB) (2019): RP320.

Seite 86

Nutzer*innengruppen. Menno de Jong auf Pixabay. URL: https://pixabay.com/de/users/joenomias-2512814/?utm_source=link-attribution&utm_medium=referral&utm_campaign=image&utm_content=3378329 (letzter Aufruf am 14.06.2021).

Kiezcontainer am Südstern. Nachbarschaftshaus Urbanstraße e. V.. URL: http://graefe-kiez.de/buergergenossenschaft-suedstern/(letzter ufbruf am 14.06.2021).

Seite 87

Grünstern am Südstern. Nachbarschaftshaus Urbanstraße e. V.. URL: http://graefe-kiez.de/buergergenossenschaft-suedstern/(letzter ufbruf am 14.06.2021).

10 VERZEICHNISSE

11. ANLAGEN

VERZEICHNIS

(*) *nicht-öffentlich; nur für den bezirksinternen Gebrauch*

1. Teilbereich 1 – Südstern

- Analyseplan (Plannr. 2.001)
- Konzeptplan (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.001.3)
- Maßnahmenplan (Plannr. 6.001)
- Grobkostenermittlung (*)

2. Teilbereich 2 – Gneisenaustraße

- Analyseplan (Plannr. 2.002)
- Konzeptplan (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.002.4)
- Konzeptioneller Prinzipschnitt (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.002.5)
- Maßnahmenplan (Plannr. 6.002)
- Grobkostenermittlung (*)

3. Teilbereich 3 – Fontanepromenade

- Analyseplan (Nord) (Plannr. 2.003a)
- Analyseplan (Süd) (Plannr. 2.003b)
- Konzeptplan (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.003.6)
- Konzeptioneller Prinzipschnitt (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.003.5)
- Maßnahmenplan (Plannr. 6.003)
- Grobkostenermittlung (*)

4. Teilbereich 4 – Baerwaldpromenade

- Analyseplan (Nord) (Plannr. 2.004a)
- Analyseplan (Süd) (Plannr. 2.004b)
- Konzeptplan (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.004.6)
- Konzeptioneller Prinzipschnitt (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.004.5)
- Maßnahmenplan (Plannr. 6.004)
- Grobkostenermittlung (*)

5. Teilbereich 5 – Urbanhafen

- Analyseplan (West) (Plannr. 2.005a)
- Analyseplan (Ost) (Plannr. 2.005b)
- Konzeptplan (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.005.5)
- Konzeptioneller Prinzipschnitt (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.005.3.1)
- Konzeptionelle Prinzipschnitte (Vorzugsvariante / Eingänge) (Plannr. 3.005.3.2)
- Maßnahmenplan (Plannr. 6.005)
- Grobkostenermittlung (*)

6. Teilbereich 6 – Planufer

- Analyseplan (Plannr. 2.006)
- Konzeptplan (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.006.1)
- Konzeptioneller Prinzipschnitt (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.006.1.2)
- Maßnahmenplan (Plannr. 6.006)
- Grobkostenermittlung (*)

7. Teilbereich 7 – Grimmpromenade

- Analyseplan (Plannr. 2.007)
- Konzeptplan (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.007.2)
- Maßnahmenplan (Plannr. 6.007)
- Grobkostenermittlung (*)

8. Teilbereich 8 – Hohenstaufenplatz

- Analyseplan (Plannr. 2.008)
- Konzeptplan (Vorzugsvariante) (Plannr. 3.008.2)
- Maßnahmenplan (Plannr. 6.008)
- Grobkostenermittlung (*)

9. Konzeptionelle Übersichtspläne

- Übersichtsplan Gesamtkonzept (Plannr. 7.001)
- Übersichtsplan Fahrrad- und Fußverkehr (Plannr. 5.001)
- Übersichtsplan Spiel- und Aktivplätze (Plannr. 5.002)
- Übersichtsplan Bäume – Identifizierung möglicher Standorte für Ersatzpflanzungen (Plannr. 5.003)
- Übersichtsplan Grünstrukturen (Plannr. 5.004)

10. Protokolle Einzelgespräche (*)

- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Fachbereich Straßen
  Grundlagen Verkehrsplanung, 15.10.2020
- Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg – Fachbereich Straßen
  Parkraummanagement, 24.11.2020
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz – Objektmanagement
  Straßenbeleuchtung, 24.11.2020
- Stadtteilausschuss Kreuzberg e.V.
  *Problemlagen und Akteur*innen, 02.12.2020*
- GB infraVelo GmbH
  Fahrradabstellanlagen Südstern, 17.12.2020
- *Städtebauliche Kriminalprävention Schwerpunktbereiche Kriminalprävention, 15.01.2021*
- WSA Spree-Havel
  Grundstücke und Maßnahmen, 13.01.2021
- Berliner Regenwasseragentur
  Wasserhaltung und Entwässerung, 23.02.2021
- Seniorenvertretung Friedrichshain-Kreuzberg
  *Belange von Senior*innen, 23.03.2021*

11. Dokumentation & Auswertung der digitalen Beteiligung

- Dokumentation & Auswertung der digitalen Beteiligung auf „meinBerlin“ – Langfassung
- Dokumentation & Auswertung der digitalen Beteiligung auf „meinBerlin“ – Kurzfassung

IMPRESSUM

Berlin, Juli 2021

SWUP GmbH
Landschaftsarchitektur, Stadtplanung und Mediation
Babelsberger Str. 40|41
10715 Berlin
Mail: swup.berlin@swup.de
Internet: www.swup.de

Sämtliche von SWUP GmbH erarbeiteten Inhalte, Konzepte und sonstige Werke bleiben geistiges Eigentum von SWUP GmbH. Sämtliche Nutzungsrechte erbrachter Leistungen verbleiben ebenfalls bei SWUP GmbH, soweit vertraglich nicht anders geregelt. Weitergabe und Vervielfältigung (auch auszugsweise) sind lediglich mit schriftlicher Einwilligung von SWUP GmbH zulässig.

Soweit Fotos, Grafiken u.a. Abbildungen zur Illustration oder zur Verdeutlichung von Planungsgedanken oder als Platzhalter verwendet wurden, für die keine Nutzungsrechte für einen öffentlichen Gebrauch vorliegen, kann jede Wiedergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.
Wer diese Unterlage - ganz oder teilweise - in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt die SWUP GmbH von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch die SWUP GmbH.

© SWUP 2021