

Stadtumbau West

Stadtumbaugebiet Mitte / Tiergarten – Nordring / Heidestraße

Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept (ISEK)

Fortschreibung 2016



Verfahrensstand März 2016

Stadtumbau – Gebietsbeauftragte:

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

S.T.E.R.N
Behutsame Stadterneuerung



IMPRESSUM

Bezirksamt Mitte von Berlin
Abteilung Stadtentwicklung
Stadtentwicklungsamt, FB 1- Stadtplanung
Müllerstraße 146, 13353 Berlin

Koordination:

Stephan Lange
Hartmut Schönknecht
Margaretha Seels

GRUPPE PLANWERK GbR
Pariser Straße 1, 10719 Berlin

Bearbeitung:

Heinz Tibbe
Antje Hendriks
Torsten Henning

und

S·T·E·R·N Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH
Prenzlauer Promenade 28, 13089 Berlin

Bearbeitung:

Heike Pfeiffer
Jan Brinkkötter
Sylvie Pfeifer

ISEK Stadtumbau-West-Gebiet Mitte / Tiergarten – Nordring / Heidestraße

1. Anlass, Ziel und Methodik	6
2. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen	7
2.1 Einbindung in die Gesamtstadt	9
2.2 Stadträumliche Entwicklung	10
2.3 Einbindung in übergeordnete Ziele, Strategien, Planungen, Konzepte und Umsetzungsinstrumente der Stadtentwicklung	11
2.4 Demografische und sozialräumliche Struktur und Entwicklung	15
2.4.1 Bevölkerungsentwicklung	15
2.4.2 Bevölkerungsprognose	16
2.4.3 Entwicklung der Altersstruktur	17
2.5 Sozialstruktur / sozialräumliche Struktur, Entwicklung der Sozialstruktur	19
2.6 Wirtschaftsstruktur und -entwicklung	19
3. Sektorale Handlungsfelder der Stadtteilentwicklung	20
3.1 Städttebauliche Handlungsfelder zur Bau-, Raum- und Nutzungsstruktur	20
3.2 Handlungsfelder der Wohnungsentwicklung	23
3.2.1 Wohnungswirtschaftliche Faktoren	23
3.2.2 Wohnungsneubau	23
3.2.3 Wohnungs-Bestandsentwicklung	24
3.2.4 Fazit zu den Handlungsfeldern der Wohnungsentwicklung	26
3.3 Handlungsfelder der sozialen und kulturellen Infrastrukturentwicklung	26
3.3.1 Kindertagesstätten	27
3.3.2 Schulen	29
3.3.3 Kinder-, Jugendfreizeit- und Familieneinrichtungen	32
3.3.4 Senioreneinrichtungen	34
3.3.5 Kultur-, Weiterbildungs-, Stadtteileinrichtungen	34
3.3.6 Sport- und Bewegungsinfrastruktur	37
3.3.7 Gesamtfazit der sozialen und kulturellen Infrastrukturentwicklung	38
3.4 Handlungsfelder der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung	39
3.4.1 ÖPNV	39
3.4.2 MIV	40
3.4.3 Fuß- und Fahrradverkehr	41
3.4.4 Fazit Handlungsfelder der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung	43
3.5 Handlungsfelder zur Entwicklung der öffentlichen Freiräume und der grünen Infrastruktur	44
3.5.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen	44
3.5.2 Spielplätze	45
3.5.3 Gesamtfazit zur Entwicklung der öffentlichen Freiräume und der grünen Infrastruktur	46
3.6 Handlungsfelder zur Entwicklung von Umwelt, Natur und Klima	47
4. Leitbilder und Ziele	50
4.1 Zielrahmen zum Stadtumbau	50
4.2 Perspektivische Leitbildorientierung zum Stadtumbau in Moabit	54
4.3 Strategische Handlungsziele im Rahmen des Stadtumbaus in Moabit	56
5. Handlungs- und Maßnahmenkonzept	60
5.1 Handlungsschwerpunkte	60
5.2 Projekte und Maßnahmen innerhalb des bisherigen Fördergebietes	61
5.3 Kosten- und Finanzierungsübersicht	78
5.4 Organisation der Umsetzung	83
5.5 Öffentlichkeitsarbeit, Information und Beteiligung	84
ANHANG I	86
ANHANG II	95
Potenzielle Projekte und Maßnahmen innerhalb der angestrebten Ergänzungsbereiche	103
ANHANG III	107

1. Anlass, Ziel und Methodik

Die Grundlage zum Einsatz des Stadtumbauprogramms West im Ortsteil Moabit des Bezirks Mitte von Berlin bildet der Senatsbeschluss vom 29.11.2005 (veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 62 am 16.12.2005) zur Festsetzung des Fördergebietes Mitte / Tiergarten – Nordring / Heidestraße gemäß § 171 b BauGB, begründet mit den im Frühjahr 2005 durchgeführten Voruntersuchungen (VU).

Ab 2006 wurden zwei verwaltungsexterne Planungsdienstleister mit Aufgaben des Stadtumbauprogramms innerhalb des Fördergebietes betraut; GRUPPE PLANWERK für die Teilbereich A und B (zwischen Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und Rathenower Straße), S.T.E.R.N. GmbH für die Teilbereiche C und D (nördlich der Siemens- / Quitzowstraße und westlich der Beusselstraße bis zum Charlottenburger Verbindungskanal).

In 2010 erstellten die beiden Büros in Zuständigkeit für Ihre Teilbereiche jeweils ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK 2010), das, aufbauend auf der VU 2005, nach fünf Jahren Programmmitteleinsatz einen ersten Zwischenstand mit mehreren realisierten Projekten markierte. Nach dem Jahr 2013, das mit dem Entwurf einer Fortschreibung des INSEK abschloss, erfolgte in den beiden Folgejahren eine gemeinsame Beauftragung der beiden Büros, die in 2016 in sektoral und teilräumlich übergreifender Arbeitsweise fortgesetzt wird.

Das vorliegende „Integrierte Stadtteilentwicklungskonzept“ (*nunmehr als ISEK bezeichnet*) richtet seine planerischen Ziele für das gesamte Fördergebiet schwerpunktmäßig auf die Entwicklung von Strategien und Konzepten zu folgenden Handlungsfeldern aus:

- Demografischer Wandel und sozialverträgliches Wohnen (mit der Schaffung der bedarfsgerechten sozialen und grünen Infrastruktur)
- Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel
- Wirtschaftlicher Strukturwandel

In diesem Kontext behandelt und konkretisiert das ISEK in seiner Fortschreibung folgende Aspekte:

- Aufgabenbezug zur Förderperiode 2014 – 2020 mit Zwischenbilanz der ersten zwei Programmjahre dieser Förderperiode.
- Operationalisierung der strategischen und programmatischen Neuausrichtungen des Stadtumbaues im Zeichen der wachsenden Stadt unter besonderer Berücksichtigung der Wohnungsentwicklung im Bestand und Neubau, der Entwicklung der sozialen und kulturellen Infrastruktur im Kontext der sozialräumlichen Entwicklung der Wohnbevölkerung einschließlich des Umgangs mit aktueller Flüchtlingsthematik.
- Konsolidierung und Verstetigung der bisher eingeleiteten Aktivitäten zur Bewältigung des wirtschaftlichen Strukturwandels und Profilierung des innerstädtischen Gewerbe- und Industriegebietes sowie der Aktivierung der Potenziale für Klimaanpassung und Klimaschutz innerhalb des Fördergebietes.
- Bilanzierung der bisher mit Hilfe des Stadtumbauprogramms realisierbaren baulichen Projekte sowie Impulsgebungen für anderweitig und damit zu

großen Teilen privat finanzierten baulichen und strukturverbessernden Investitionen.

- Begründungen für anzustrebende Nejustierungen und Ergänzungen der räumlichen Fördergebietskulisse im Rahmen dieses ISEK im Sinne einer ergänzenden und aktualisierenden Voruntersuchung für die aktualisierende Anwendung des § 171 b BauGB.
- Strategische Zusammenführung der Analysen, Ziele, Projekte und Maßnahmen zur Schaffung der inhaltlichen und formalen Voraussetzungen für den Einsatz weiterer Mittel des Städtebauförderungsprogramms Stadtumbau West.

2. Ausgangssituation und Rahmenbedingungen

Seit Beginn des Stadtumbau-Programmmiteinsatzes ist das Fördergebiet Mitte / Tiergarten – Nordring / Heidestraße von teilweise umfassenden strukturellen Veränderungen gekennzeichnet, die vor allem aus seiner Lagebeziehung und der Aktivierbarkeit zahlreicher baulich-räumlicher Potenziale resultiert.

Analog zu den gesamtstädtischen Entwicklungsprozessen hat sich, einhergehend mit der seit 2010 zu verzeichnenden Zunahme der Wohnbevölkerung Berlins und der gleichzeitigen Dynamik auf dem Immobilienmarkt, in diesem innerstädtischen Stadtumbau-Fördergebiet ein erheblicher Entwicklungs-, Wachstums- und Aufwertungsdruck eingestellt. Die ausgedehnten ehemaligen Bahnflächen zwischen Lehrter Straße und Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal werden seit zehn Jahren für die Entwicklung großer Nutzungsanteile des Wohnungsbaus vorbereitet, während in Nähe des 2006 eröffneten Hauptbahnhofes bereits ein hoch verdichteter Zentrumsbereich mit zahlreichen Dienstleistungsniederlassungen entsteht.

Mit der erwarteten und teilweise bereits im Stadtraum sichtbaren grundlegenden Neuentwicklung in den östlichen Teilen der Moabiter Insel geht ein zunehmender Entwicklungsdruck in den Bestandsquartieren einher, dem vor allem mit Hilfe bereits eingeleiteter mieterschützender Gesetz- und Verordnungsgebungen (Zweckentfremdungsverbotsverordnung, Milieuschutzverordnung, Mieterschutz bei Umwandlung von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen, Zweitwohnungssteuer etc.) in seinen sozialräumlich relevanten Auswirkungen gemindert werden soll und höchstens partiell durch die einzusetzenden Instrumente der Städtebauförderung flankiert werden kann.

Abseits des gesamtstädtisch bedeutsamen Stadtentwicklungsschwerpunktes um die Heidestraße konnte das Gebiet zwischen Lehrter Straße und Rathenower Straße, der „SportPark Poststadion“ mit maßgeblicher Hilfe des Stadtumbauprogramms zu einem attraktiven und stadtweit bedeutenden Zielort für Spiel, Sport und Bewegung entwickelt werden, der die Komponenten einer Sport- und Parkinfrastruktur sinnfällig verknüpft. Nunmehr gilt es, auch die mitunter kleinteiligen Potenziale der Ränder dieses Sport-Park-Areals im Kontext der Stadtteilentwicklung zu nutzen und Synergien zu den benachbarten Bestandssituationen und Entwicklungen herzustellen.

Die Teilbereiche westlich der Beusselstraße und nördlich der Siemens-/ Quitzowstraße waren und sind ebenfalls erheblich von Umstrukturierungen betroffen. Entlang der Bahntrasse ging es nach Aufgabe des Güterbahnhofs Moabit und der beabsichtigten Veräußerung des Areals durch die Bahn um eine stadtverträgli-

che Entwicklung, die Themen und Anforderungen aus den Bereichen Freizeit, Soziales, Wirtschaft, Verkehr und Ökologie berücksichtigt. Hier konnten im Rahmen einer Neuordnung die verkehrliche Erschließung verbessert, Gewerbebestand gesichert, neue Unternehmen angesiedelt sowie die Grünflächenversorgung des nördlichen Moabit verbessert werden.

Der Umgang mit aufgelassenen Industrie- aber auch Infrastrukturstandorten stellt jedoch nach wie vor eine besondere Herausforderung dar. Letztlich geht es im Rahmen der stadtentwicklungspolitischen Begleitung auch um neue Modelle des Stadtumbaumanagements, welche sich z. B. auf die Partizipation und Aktivierung von bürgerschaftlichen und privaten Akteuren, auf die Gewinnung und Einbindung privater Kooperationspartner und auf die Bündelung verschiedener Förderprogramme beziehen.

Mit der Gründung und Etablierung des Unternehmensnetzwerkes Moabit konnten zahlreiche standortsichernde und -aufwertende Maßnahmen der Unternehmensvertreter initiiert und unterstützt werden. So erfuhr das hiesige Gewerbe- und Industriegebiet im Moabiter Westen, das nach der Wende erheblichen Umstrukturierungsprozessen unterworfen war, eine Renaissance. Nachdem in den 1990er Jahren tausende Arbeitsplätze weggefallen waren und hunderttausende von Quadratmetern Gewerbeflächen leer standen, ist in den vergangenen Jahren eine positive Entwicklung auf dem Immobilienmarkt und im Hinblick auf den Vermietungsstand zu beobachten. Diese positive Entwicklung gilt es nunmehr fortzusetzen.

Im Zuge der gesamtstädtischen Entwicklungspolitik zur wachsenden Stadt und der anhaltenden Dynamik im Immobiliensektor kommt dem Handlungsfeld der Erhaltung und Neuentwicklung sozialverträglichen Wohnens insbesondere mit der Schaffung bedarfsgerechter sozialer und grüner Infrastruktur eine vorrangige Bedeutung zu. Dabei zeichnen sich in Nachbarbereichen des bisherigen Fördergebietes Situationen und Entwicklungen ab, die dessen künftige Einbeziehung in die Stadtbau-Förderkulisse sinnvoll und ratsam erscheinen lassen.

Demnach wird angestrebt, folgende Teilbereiche und Standorte in das bisherige Fördergebiet einzubeziehen:

- E Teilbereich Moabit-Nord
- F Teilbereich Friedrich-Krause-Ufer
- G Teilbereich Boyenstraße / Panke-Grünzug
- H Teilbereich Südliche Lehrter Straße West

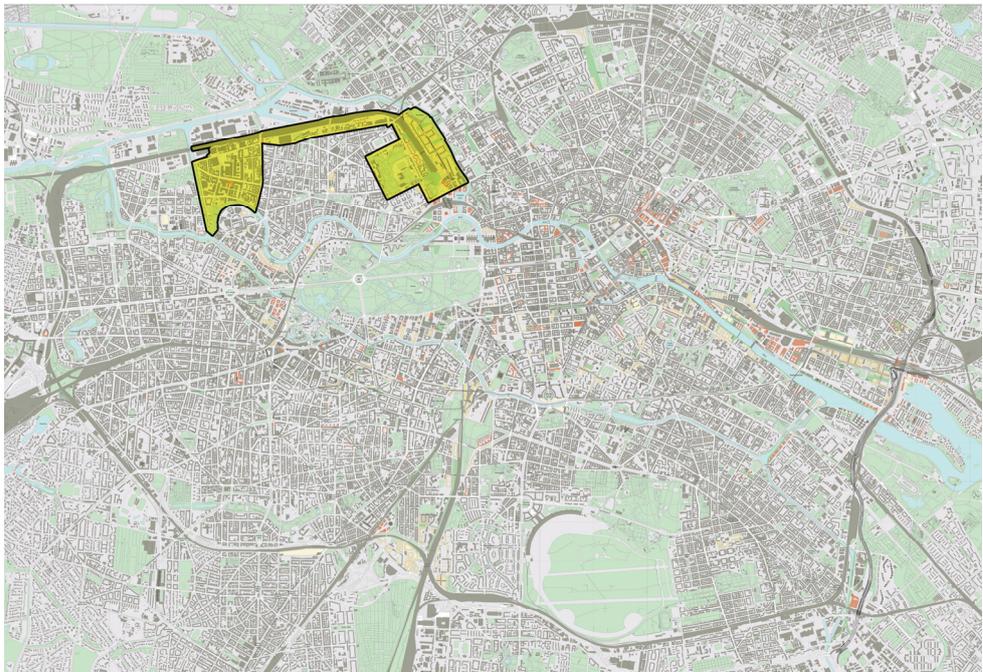
(Begründungen dazu siehe Anhang II: Angestrebte Ergänzungsbereiche zum Stadtbaugebiet Tiergarten - Nordring / Heidestraße)



Bestehendes Stadtumbau-Fördergebiet Mitte Tiergarten Nordring / Heidestraße mit den Teilbereiche A-D und den angestrebten Ergänzungsbereichen E-H

Im Sinne einer künftigen, ggf. auch räumlich zu interpretierenden, Konzentration des SUW-Mitteleinsatzes dürften sich die Förderaktivitäten im Teilbereich A (sog. Europacity) auf punktuelle, substituierende Teilfinanzierungen, wie im Bereich des Stadtplatzes sowie ggf. zur Realisierung der weiterhin angestrebten Fuß- und Radwegebrücke über die Bahntrasse, beschränken.

2.1 Einbindung in die Gesamtstadt



Bestehendes Stadtumbau-Fördergebiet Mitte Tiergarten Nordring / Heidestraße innerhalb der Inneren Stadt (Grundlage: Städtebauliches Leitbild Planwerk Innere Stadt 2010, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)

Das Fördergebiet einschließlich seiner potenziellen Ergänzungsbereiche bildet einen Teilraum der inneren Stadt mit zunehmender City-Orientierung. Die Entwicklungsbedingungen und -perspektiven des Fördergebietes werden durch unterschiedliche Strukturbezüge der benachbarten Räume mit gesamtstädtisch-metropolitanen, nationalen und teilweise internationalen Bedeutungen geprägt und beeinflusst.

Maßgeblich dafür ist im östlichen Teil die Ausstrahlung der Mitte Berlins, des Hauptbahnhofs, des Regierungsviertels sowie der Gesundheitsinfrastruktur und der Pharma-Industrie. Das Entwicklungsareal Europacity um die Heidestraße gehört zu den größten städtebaulichen Entwicklungsstandorten Berlin. Der westliche Teil mit dem größten innerstädtischen Gewerbe- und Industriegebiet Berlins, dem großen, traditionellen Kraftwerks-Turbinenproduktionsstandort mit weltweitem Exportmarkt und zahlreichen mittelständischen Unternehmen birgt Potenziale einer stärkeren Verflechtung mit den Wissenschafts- und Dienstleistungseinrichtungen der City West, südlich der Spree. Das Gewerbeband entlang des Bahn-Nordrings bildet eine lebendige Zwischenzone zwischen den Moabiter Wohngebieten und dem Westhafen sowie den benachbarten Weddingener Quartieren.

Der Bedeutungszuwachs der Moabiter Insel als innerstädtischer Wohnstandort löst schließlich auch einen hohen Druck auf die Entwicklung der bestehenden Wohnquartiere aus. Vor diesem Hintergrund gilt es, die diesbezüglich gleichwohl begrenzten Möglichkeiten im Rahmen des Stadtumbaus (wie z.B. technische und organisatorische Unterstützung des Wohnungsneubaus für sozioökonomisch schwache Zielgruppen) zu nutzen.

2.2 Stadträumliche Entwicklung

Seit dem 13. Jahrhundert war Moabit als „Große Stadtheide“ der Berliner Verwaltung unterstellt. Erste Ansiedlungen erfolgten im 17. Jahrhundert. Ab Beginn des 18. Jahrhunderts wurden große Teile des Gebietes militärisch genutzt (wie an der Krupp-, Lehrter und Rathenower Straße). Anfang des 19. Jahrhunderts begann die Ansiedlung von zahlreichen industriellen Betrieben. Während die westlich angrenzenden Bereiche Moabits sich zeitgleich zu dicht besiedelten Stadtteilen entwickelten (1861: ca. 6.500 Einwohner, 1880: ca. 30.000 Einwohner), entwickelte sich das Güterverkehrsgelände um die Heidestraße weiter zu einem bedeutsamen Industrie-, Gewerbe- und Versorgungsareal.

Mit dem Ende der Teilung Berlins vor über 25 Jahren haben sich die stadträumliche Lagebeziehung und damit die strukturellen Rahmenbedingungen der durch den Kanal- und Bahnanlagenbau im 19. Jahrhundert entstandenen sog. Moabiter Insel teilweise grundlegend verändert. Der neu entstandene Hauptbahnhof als zentraler Verkehrsknoten Berlins mit sich nach und nach verbessernder stadträumlicher und verkehrlicher Einbindung hat inzwischen erhebliche Ausstrahlungswirkungen, die bis weit nach Moabit hinein reichen. Ein Großteil der Moabiter Kieze wird mittlerweile als „aufstrebende Quartiere“ bezeichnet.

2.3 Einbindung in übergeordnete Ziele, Strategien, Planungen, Konzepte und Umsetzungsinstrumente der Stadtentwicklung

Die *Berlin Strategie* als Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030 nennt acht strategische Ziele, die einen übergeordneten, gesamtstädtisch angelegten Ziel- und Handlungsrahmen bilden, der auch für die Entwicklung des Stadtumbau-Fördergebietes relevant ist, u.a.:

- 1 Wirtschaft mit smartem Wissen stärken
- 4 Die Vielfalt der Quartiere stärken
- 6 Die Weichen zur klimagerechten Metropole stellen

Zu 1:

Das Unternehmensnetzwerk Moabit e.V. hat sich als Stakeholder-Forum etabliert und fungiert als Ansprechpartner für lokale Akteure, Verwaltung, Politik, Bildung und Wissenschaft. Es ist weit über die Grenzen Moabits hinaus bekannt und sehr gut vernetzt. Die Funktion als Informations- und Aktionsplattform hat sich bewährt und wird rege nachgefragt. Nach wie vor ist es wichtig, neue Mitglieder - und damit auch Beitragszahler - zu akquirieren und auf diesem Wege die ökonomische und organisatorische Basis für weitere Aktivitäten auf eine dauerhaft solide Basis zu stellen. Gleichwohl bringen sich viele Unternehmen eher punktuell oder phasenweise in Projekte ein, wollen oder können sich aber nicht auf institutioneller Ebene binden. Das Unternehmensnetzwerk Moabit wird den Stadtumbauprozess weiter begleiten und sich für den Standort einsetzen, ist aber darauf ausgerichtet, zukünftig auch ohne Einsatz des Stadtumbaus selbsttragend weitergeführt zu werden. Ein zunehmend wichtiger Aspekt seiner Arbeit ist die Vernetzung von Wirtschaft und Hochschulen z.B. zur Entwicklung und Verbreitung neuer Ansätze für Energieeffizienz und Mobilität. Hierzu tragen auch Maßnahmen wie das an der TU Berlin verortete Projekt Smart Sustainable District (SSD) Moabit bei.

zu 4:

Die Städtebauförderung verfolgt per se das Ziel, die Vielfalt der Quartiere zu stärken. Dazu gehört maßgeblich auch das Handlungsfeld der Weiterentwicklung und Anpassung der sozialen und kulturellen Infrastruktur unter Beteiligung der unterschiedlichen Akteure. In diesem Kontext konnte im SportPark Poststadion im Rahmen eines intensiven Moderations- und Kommunikationsprozesses, durch intensive Einbindung von Akteuren und Bildung von „Partnerschaften“ ein Betreibermodell entwickelt werden, deren Betreuung seit Ende 2015 vor Ort eingesetzt wird. Ziel ist es, die Vernetzung der Akteure innerhalb des Betreibermodells zu unterstützen, die Inhalte an die neuen Herausforderungen in enger Koordinierung bzw. Kooperation der am Prozess Beteiligten anzupassen und das Aufgabenspektrum auszuweiten.

Zu 6:

Eng verknüpft zu Ziel 1 ist die Entwicklung des Quartiers zu einem nachhaltigen, zukunftsfähigen Arbeits- und Wohnort auf der Basis der Ergebnisse des Stadtentwicklungskonzepts (StEK) Green Moabit. Die dort aufgegriffenen Handlungsfelder decken sich mit den strategischen Ansätzen aus der BerlinStrategie, bei denen es u.a. darum geht, Grün- und Freiflächen auf die Anforderungen des Klimawandels auszurichten, eine integrierte Verkehrsentwicklung fortzusetzen und quartiersbezogenes Handeln für Klimaschutz und -anpassung anzustoßen und zu fördern. Inso-

fern stellt die derzeitige Phase der Implementation des StEK die Umsetzung der Berliner Ziele auf lokaler Ebene dar.

Einbindung des Fördergebietes in die Strategie- und Transformationsräume des Stadtentwicklungskonzeptes Berlin 2030:

Mit Blick auf die wichtigen Strategieräume Berlins mit Veränderungs- und Entwicklungspotenzialen bildet sich im Stadtentwicklungskonzept Berlin 2030 mit der Europacity ein Transformationsraum im Ausstrahlungsbereich der impulsgebenden Standorte Hauptbahnhof südöstlich und Bayer-HealthCare nordöstlich des Fördergebietes ab.

Mit den Entwicklungen der Transformationsräume verbindet sich der Anspruch, sozialräumlich behutsam vorzugehen, sie bilden damit auch gleichsam „Kümmerräume“ (*Lütke Daldrup, 05/2015*), die einen höheren stadtentwicklungsplanerischen Koordinationsaufwand erfordern.

Ein besonderes, sich in den Berlin-Strategien noch nicht explizit abbildendes Augenmerk gilt zunehmend der Entwicklung des Wohnungsneubaus mit der damit verbundenen Anpassung und dem Ausbau der sozialen, kulturellen und grünen Infrastruktur. Dafür bietet das Berliner Baulandmodell eine der inzwischen praktizierten Bemessungs- und Umsetzungsgrundlagen. Indes sei der vorliegende Stadtentwicklungsplan Wohnen 2025 von 2014 noch nicht hinreichend auf ein ggf. zu erwartendes längerfristiges Bevölkerungswachstum ausgerichtet (*Lütke Daldrup, 06/2014*). Dessen Aktualisierung wird daher zu erwarten sein.

Unterdessen hat Berlin und der Bezirk Mitte vor allem in der Europacity und östlich der Lehrter Straße erhebliche Wohnungsneubaupotenziale aktiviert, aber auch kleinere Potenzialstandorte identifiziert, für die es nunmehr gilt, den Kontext zu einer angemessenen Versorgung mit sozialer, kultureller und grüner Infrastruktur herzustellen. Davon ausgehende Anforderungen wirken unmittelbar in den Aufgabenrahmen des Stadtumbaus im Fördergebiet hinein.

Zu den auf den Wohnungs- und Quartiersbestand gerichteten, sozialräumlich bedeutsamen Sicherungsinstrumenten zählen die restriktiven Rechtsgrundlagen zur Eindämmung der Umwandlung von Mietwohnungen in Eigentumswohnungen, zur Verhinderung von Zweckentfremdungen von Wohnungen (v.a. Umwandlungen in Ferienwohnungen) und zur angestrebten Festlegung eines sozialen Erhaltungsgebietes.

Die Schaffung und Sicherung von Wohnraum für Flüchtlinge / Asylbewerber stellt eine aktuelle und in ihrem erforderlichen Umfang noch nicht absehbare Herausforderung für die Stadtentwicklung dar. Hierzu gehört innerhalb des Fördergebietes neben den Aufenthalts-Einrichtungen der Erstaufnahme, u.a. im SportPark Poststadion mit einer Traglufthalle auf einem Jugendfußballfeld, vor allem die Steigerung des Anteils an mietpreisgünstigen, quartiersintegrierten Wohnungen, die auch für diese Zielgruppen adäquate Möglichkeiten bieten sollten.

Einbindung des Fördergebietes in die übergeordneten Ziele, Strategien, Planungen, Konzepte und Umsetzungsinstrumente zur Freiraumentwicklung:

Die Strategie Stadtlandschaft Berlin - natürlich urban produktiv der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt basiert auf den drei Leitbildern "Schöne Stadt", "Produktive Landschaft" und "Urbane Natur". Alle drei Leitbilder haben Anwendungs- und Aufforderungscharakter für das SUW-Fördergebiet Tiergarten - Nordring/Heidestraße.

Strategien zum Leitbild "Schöne Stadt - Berlin genießen"

- Die Stadt durch qualitätvolle Freiräume aufwerten und verschönern
- Grünräume verdichteter Stadtquartiere qualifizieren
- Die Infrastruktur der Stadt als Gestaltungsaufgabe verstehen und Synergien für das Grün nutzen
- Straßenraum nicht nur als Transportweg, sondern als Grün- und Freiraum mit Aufenthaltsqualitäten gestalten

Strategien zum Leitbild "Produktive Landschaft - Berlin selberrachen"

- Private Akteure einbinden
- Grünräume für das urban-ländliche Lebensgefühl ökologisch bewusster, urbaner Bevölkerungsschichten bereitstellen
- Grünräume als Ausgleichsfläche für sozial benachteiligte und als soziale Lernorte entwickeln
- Neue Pflegestrategien entwickeln

Strategien zum Leitbild "Urbane Natur - Berlin erleben"

- Biologische Vielfalt erhalten, stärken und gestalten, um auch neue Formen des Naturerlebens zu ermöglichen
- Natur im urbanen Kontext zuspitzen und überhöhen
- Mit innovativem Wassermanagement Ressourcen schützen und auf den Klimawandel reagieren

Zur Umsetzung werden verschiedene Pflegestrategien aufgezeigt. Dabei wird differenzierten bezirklichen Pflegekonzepten und der Städtebauförderung entsprechende Bedeutung beigemessen.

Einbindung des Fördergebietes in die übergeordneten Ziele, Strategien, Planungen, Konzepte und Umsetzungsinstrumente zur Entwicklung von Verkehr/Mobilität:

Ein nach dem StEP Verkehr von 2011 aktualisiertes gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für Berlin liegt noch nicht vor (unterdessen existieren Mobilitätskonzepte einzelner Bezirke).

Die S-Bahn 21 bringt für den schienengebunden schlecht erschlossenen Norden von Moabit Ost erst dann einen Gewinn, wenn ein Haltepunkt an der Perleberger Straße realisiert werden kann. Der weitere Ausbau des schienengebundenen ÖPNV in Form einer Verlängerung der Trambahnlinie vom Hauptbahnhof aus bis zur Turmstraße verbessert zwar die Erreichbarkeit der Arbeitsstandorte in Moabit West nicht wesentlich, bringt indes u.a. Vorteile auch für die Standorte an der Rathenower Straße.

Insbesondere die fortschreitende Zunahme des Radverkehrs erfordert künftig weitergehende Maßnahmen, neben einem feinmaschigen verkehrssicheren Wegenetz

die weitere Anlage auch dezentraler Abstellanlagen (Fahrradbügel) und überdachte zentrale Anlagen.

Das im StEP Verkehr 2011 formulierte Ziel einer Ausweitung innerstädtischer Parkraumbewirtschaftungsbereiche könnte für das Straßennetz um den Hauptbahnhof und die größeren Zielorte, wie dem SportPark Poststadion von Vorteil sein. Ggf. lassen sich dazu auch Carsharing-begünstigende Systeme integrieren.

Deutlich zunehmende Aufmerksamkeit wird der postfossilen, insbesondere der Elektromobilität auf vier und zwei Rädern zukommen, wodurch auch das Wohnen an den gegenwärtig noch hochgradig lärm- und schadstoffbelasteten Hauptstraßen langfristig wieder an Attraktivität gewinnen kann.

Einbindung des Fördergebietes in die übergeordneten Ziele, Strategien, Planungen, Konzepte und Umsetzungsinstrumente zu Klimaschutz und Klimaanpassung:

Der 2011 vom Senat beschlossene Stadtentwicklungsplan Klima, der beispielsweise als Abwägungsgrundlage der verbindlichen Bauleitplanung gilt, wird künftig (im Sommer 2016) durch den aktuellen StEP Klima KONKRET (gegenwärtig: Entwurf, Stand 03/2016) ergänzt und liefert Referenzen und Handreichungen für die Praxis, von denen zahlreiche im Rahmen des Stadtumbaus relevant sein können. Die Aufgabe der Stadtentwicklung besteht darin, das Wachsen der Stadt und damit weitere Verdichtungen von klimatisch negativen Folgen zu entkoppeln. Dabei sind Chancen zu nutzen "im Huckepack" baulicher Entwicklungen Klima-Anpassungsmaßnahmen in größerem Umfang zu realisieren. Sie verfolgen einen interdisziplinären Ansatz, der alle Fachbereiche von der Wohnungsbau- über die Verkehrs- bis hin zur Abwasserplanung. Ziel sind Anpassungen, die auch ohne den Klimawandel sozial, ökonomisch und ökologisch sinnvoll sind.

Eine der Kernaufgaben besteht darin, urbaner Hitze durch hitzeangepasste Stadt und urbaner Überflutungen durch wassersensible Stadtentwicklung entgegen zu wirken. StEP Klima KONKRET hat u.a. für verdichtete Blockbebauung und Geschosswohnungsneubau Maßnahmen und Strategiebündel entwickelt. Aufgezeigt wird, wie sich bekannte Anpassungsmaßnahmen in ihrer Wirkung verbessern und durch gezieltes, differenziertes Handeln optimieren lassen, u.a.

- Erhöhung der Speicherkapazitäten zur Aufnahme von belastetem Regenwasser bei Starkregenereignissen, zugleich Erhöhung des Umfangs dezentraler Rückhaltung und lokaler Versickerung (Beispiel Multicodierter Regenwasserparkplatz Bentheplein, Rotterdam).
- Optimierung der Stadt- und Gebäudeoberflächen (1.000 qm versiegelte Fläche erfordert ca. 200 qm Versickerungsfläche - ca. 1.800 € erspartes Niederschlagswasserentgelt). Zugleich Kühlleistung durch Verdunstung (Prinzip Schwammstadt: Regenwasserbewirtschaftung, Rückhaltung und Kühlung wirken systemisch zusammen).
- Potenziale der Dachgestaltung: Dachgärten, Wassergärten, Blaugrünes Dach, intensives und extensives Gründach, Blaues Dach, Albedodach (Referenzprojekt ufa-Fabrik).
- Potenziale der Fassadengestaltung: Bewässerung, Begrünung, Verschattung (Referenzprojekt Klimaquartier Klausener Platz, Gewerbegebiete Motzener Straße und Großbeerenstraße).

- Potenziale durch Erhöhung der Rückstrahlung von Gebäude- Straßen- und Platzoberflächen (Albedo: Grad der Strahlungsreflexion; Referenzprojekt: Treskow-Höfe in Lichtenberg, Gärtnerei in Friedrichshain-Kreuzberg).
- Potenziale durch Urban-Wetlands-Elemente: Pflanzenbestandene Wasserflächen, Verdunstungsbeete, wasserversorgtes Grün, etc. (Referenzprojekte: avisiertes Flussbad Berlin, Wasserspielplätze).
- Potenziale des Regenwassermanagements zur Überflutungsvorsorge: Versickern statt Entwässern (Referenzp. Abflussloses Siedlungsgebiet Adlershof).
- Auf den Tagesgang abgestimmte Kühlung.
- Abstimmung der Anpassungsmaßnahmen auf den Stadtstruktur- und Flächentyp (z.B. verdichtete Blockbebauung, Geschosswohnungsbau, Gewerbe- und Industrie, Schulstandorte, Straßen und Plätze, Grün- und Freiflächen). (Frühes Referenzprojekt verdichteter Blockbebauung: Block 103 in Berlin Kreuzberg, Referenzprojekt Geschossbau: Urbanes Gewässer am Potsdamer Platz, - Klimacheck für Schulstandorte, Referenzprojekt: Neubau der Clay-Schule in Neukölln, Referenzprojekt u.a. zu Gewerbe und Industrie: Green Moabit

Hinweis zum StEK Green Moabit: Das gemeinsam mit SenStadtUm beauftragte und erstellte Konzept umfasst die Handlungsfelder Abfall, Energie, Wasser, Mobilität, öffentliche und private Freiräume, Bildung und Soziales sowie Leben und Arbeiten / Corporate Citizenship und bildet somit einen Handlungsleitfaden für ganze Stadtquartiere, hier mit dem Schwerpunkt Weiterentwicklung eines Gewerbe- und Industriegebietes

- Rechtsgrundlagen und Planungsinstrumente der Klimaanpassung: Energiewendegesetz Berlin, Umweltatlas / Klimamodell Berlin, Bauleitplanung, Eingriffsregelung, LaPro Berlin, Biotopflächenfaktor, Musteranforderungen zur Klimaanpassung für Wettbewerbe und Gutachterverfahren.

2.4 Demografische und sozialräumliche Struktur und Entwicklung

2.4.1 Bevölkerungsentwicklung

Im Bezirk Mitte waren Ende 2015 363.236 Einwohner (EW) registriert, davon in ganz Moabit insgesamt 76.167 EW. Für die differenzierte Betrachtung der Entwicklung wird auf die Bezirksregionenprofile Moabit Ost und West Bezug genommen. Diese liegen jedoch nur für 2014 vor und gehen von einer Einwohnerzahl für Moabit von 77.511 aus.

Räumliche Ebene		Einwohner/-innen (EW)			Veränderung EW gesamt in %		Veränderung des Anteils ♀ in %	
		gesamt	absolut ♀	Anteil ♀ in %	Vorjahr	5 Jahre	Vorjahr	5 Jahre
2201	Stephankiez	10.000	4.714	47,1	1,6	2,4	2,1	2,4
2202	Heidestraße	1.492	770	51,6	2,5	5,7	2,3	3,1
2203	Lübecker Straße	6.751	3.327	49,3	4,6	8,7	3,1	8,3
2204	Thomasiusstraße	5.677	2.848	50,2	2,2	0,6	2,2	-0,9
2205	Zillesiedlung	3.063	1.525	49,8	1,2	1,8	0,5	-1,2
2206	Lüneburger Straße	3.016	1.426	47,3	0,9	1,8	0,9	2,0
2207	Hansaviertel	5.366	2.622	48,9	-3,1	-10,6	-2,9	-12,0
22	Bezirksregion Moabit Ost	35.365	17.232	48,7	1,4	1,0	1,3	0,1
01	Bezirk Mitte	339.974	164.883	48,5	2,0	5,2	1,8	4,9
	Berlin	3.469.621	1.770.614	51,0	1,2	3,5	1,1	3,2

Einwohnerentwicklung Moabit Ost (Bezirksamt Mitte von Berlin: Bezirksregionenprofil 2014 Teil 1 Moabit)

Räumliche Ebene		Einwohner/-innen (EW)			Veränderung EW gesamt in %		Veränderung des Anteils ♀ in %	
		gesamt	absolut ♀	Anteil ♀ in %	Vorjahr	5 Jahre	Vorjahr	5 Jahre
2101	Huttenkiez	3.142	1.375	43,8	2,0	8,4	2,2	6,5
2102	Beusselkiez	5.849	2.685	45,9	1,2	5,4	2,5	8,7
2103	Westhafen	220	100	45,5	14,6	27,9	22,0	51,5
2104	Emdener Straße	17.089	8.197	48,0	1,3	3,7	1,1	4,1
2105	Zwinglistraße	4.887	2.310	47,3	1,5	7,8	1,9	8,1
2106	Elberfelder Straße	10.959	5.609	51,2	1,1	1,1	1,3	1,6
21	Bezirksregion Moabit West	42.146	20.276	48,1	1,4	4,1	1,6	4,7
01	Bezirk Mitte	339.974	164.883	48,5	2,0	5,2	1,8	4,9
	Berlin	3.469.621	1.770.614	51,0	1,2	3,5	1,1	3,2

Einwohnerentwicklung Moabit **West** (Bezirksamt Mitte von Berlin: Bezirksregionenprofil 2014 Teil 1 Moabit)

Im bisherigen Stadtumbau-Fördergebiet wohnen 2014 ca. 11.500 EW, in den Teilbereichen A und B ca. 2.500 EW und im Teilbereich D westlich der Beusselstraße ca. 9.000 EW.

Der Teilbereich C ist ausschließlich gewerblich geprägt, sodass entlang der Erna-Samuel- und Ellen-Epstein-Straße – außer in einzelnen Hausmeisterwohnungen - keine Bevölkerung wohnhaft ist.

Durch den Wohnungsneubau in der Europacity und an der Lehrter Straße werden insgesamt ca. 6.000 Bewohner zusätzlich erwartet. Es wird davon ausgegangen, dass sich bis 2020 nicht nur die Einwohnerzahl, sondern im Hinblick auf die geplanten Eigentumsformen und Miethöhen vor allem die Zusammensetzung der Bewohnerschaft in den beiden Bezirksregionen verändert. Dies betrifft demnach nicht nur die Gebiete rund um den Fritz-Schloß-Park, sondern auch die Wohnviertel im Moabiter Westen.

Der Anteil der Deutschen ohne Migrationshintergrund liegt bei 56,1%. Über ein Viertel der Einwohner haben einen ausländischen Pass. Damit ist der Anteil der Bewohnerschaft nicht-deutscher Staatsangehörigkeit fast doppelt so hoch, wie im gesamtstädtischen Durchschnitt (BRP Moabit West 2014).

2.4.2 Bevölkerungsprognose

Nach den Ergebnissen der im Januar 2016 herausgegebenen Bevölkerungsprognose für Berlin und seine Bezirke 2015 - 2030 (SenStadtUm 2016, mittlere Variante) soll Berlins Bevölkerung, ausgehend von rund 3.562.000 Personen bis zum Jahr 2030 um 265.000 Personen auf dann 3.828.000 Personen wachsen. Dies entspricht stadtweit einer Bevölkerungszunahme von 7,5 %.

Für den gesamten Bezirk Mitte wird bis 2030 ein Bevölkerungsanstieg um rund 25.000 Personen, auf ca. 381.000 EW erwartet. Dies entspricht einer Bevölkerungszunahme von 6,8 %.

Im Prognoseraum Moabit soll lt. Bevölkerungsprognose 2025 die Anzahl der 2014 dort wohnenden 77.500 Personen bis 2030 auf rund 80.000 steigen. Dies entspricht gegenüber 2014 einem prozentualen Zuwachs von rund 1,5 %. Dies liegt deutlich unter dem prognostizierten Wert für die Gesamtstadt, was der hochverdichteten Bebauung und den relativ wenigen Flächenpotenzialen für Wohnungs-

neubau geschuldet sein dürfte. Die aktuelle Perspektive der Bevölkerungsentwicklung spricht indes für eine Korrektur der Prognosezahlen.

So ist davon auszugehen, dass auf Grund des Mietendrucks und der Engpässe im Segment mietpreisgünstiger Wohnungen eine Zunahme der Wohnungsbelegungsdichte erfolgen wird.

Einen weiteren Grund für einen vermutlich größeren Anstieg der Bevölkerungszahl gegenüber der bisherigen Bevölkerungsprognose stellt die verstärkte Aktivierung von Wohnungsneubaupotenzialen dar, zum einen in Folge von Umtestierungen bisher geplanter gewerblicher Nutzungsanteile zu Wohnungsbau in der Europacity und Lehrter Straße, Aktivierung von kleineren Baupotenzialen (s. Kap. 3.2.2) sowie Verdichtungen im Wohnbaubestand (Dachausbau, Aufstockungen, Lückenschließungen).

Inwieweit der dauerhafte Zuzug geflüchteter Personen Auswirkungen auf die Bevölkerungszahl und -entwicklung im Prognoseraum Moabit haben wird, ist noch nicht abzusehen.

2.4.3 Entwicklung der Altersstruktur

Das Durchschnittsalter der Bewohner in Moabit liegt bei 39,7 Jahren. Damit hat Moabit eine für Berlin vergleichsweise junge Bewohnerschaft. Dazu trägt weniger der Anteil der Kinder und Jugendlichen bei, vielmehr ist die Altersgruppe der über 65-Jährigen im Vergleich zum Berliner Durchschnitt weniger repräsentiert. In den einzelnen Teilbereichen stellt sich die Altersstruktur jedoch sehr unterschiedlich dar:

Räumliche Ebene		Anteil EW nach Altersgruppen in %							
		0 bis unter 6 Jahre	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 bis unter 80 Jahre	80 Jahre und älter
2101	Huttenkiez	4,2	5,5	1,8	13,5	58,5	7,8	7,2	1,5
2102	Beusselkiez	5,7	6,9	1,9	13,7	53,5	9,7	6,9	1,6
2103	Westhafen	10,0	15,5	1,4	9,5	46,8	14,1	2,7	–
2104	Emdener Straße	5,7	5,7	2,2	11,4	52,6	11,3	9,3	2,0
2105	Zwinglistraße	5,2	8,2	2,9	12,3	51,5	10,2	8,1	1,7
2106	Elberfelder Straße	5,0	6,3	2,4	7,9	49,8	13,1	12,1	3,4
21	Bezirksregion Moabit West	5,4	6,4	2,2	11,0	52,3	11,1	9,3	2,2
01	Bezirk Mitte	6,0	7,0	2,2	10,5	51,1	9,6	10,5	3,0
	Berlin	5,6	7,0	2,3	8,0	46,3	11,9	14,7	4,2

Altersstruktur Bezirksregion Moabit West

(Bezirksamt Mitte von Berlin: Bezirksregionenprofil 2014 Teil 1 Moabit West, S. 10, 2014)

Räumliche Ebene		Anteil EW nach Altersgruppen in %							
		0 bis unter 6 Jahre	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter 18 Jahre	18 bis unter 25 Jahre	25 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 bis unter 80 Jahre	80 Jahre und älter
2201	Stephankiez	5,2	6,6	2,3	13,3	55,4	8,6	7,3	1,4
2202	Heidestraße	8,7	11,3	4,0	13,1	45,2	7,6	9,6	0,6
2203	Lübecker Straße	7,1	9,0	2,7	12,0	44,9	10,0	11,2	3,2
2204	Thomasiusstraße	4,9	6,0	1,6	8,5	50,1	12,1	13,6	3,3
2205	Zillesiedlung	6,3	9,8	2,8	9,1	41,7	12,6	13,9	3,8
2206	Lüneburger Straße	6,0	6,8	1,4	8,1	53,3	10,7	10,9	2,7
2207	Hansaviertel	3,9	4,6	1,4	11,9	43,0	12,9	16,9	5,4
22	Bezirksregion Moabit Ost	5,6	7,1	2,2	11,2	48,9	10,6	11,5	2,9
01	Bezirk Mitte	6,0	7,0	2,2	10,5	51,1	9,6	10,5	3,0
	Berlin	5,6	7,0	2,3	8,0	46,3	11,9	14,7	4,2

Altersstruktur Bezirksregion Moabit Ost

(Bezirksamt Mitte von Berlin: Bezirksregionenprofil 2014 Teil 1 Moabit Ost, S. 10, 2014)

Der Anteil der unter 18-Jährigen liegt im SUW-Teilbereich A – Bezirksregion Moabit Ost, Planungsraum 2202 (Heidestraße inkl. Lehrter Straße Ost) bisher bei rd. 24 %, während der Anteil der über 65-Jährigen mit etwa 10 % noch deutlich geringer ist als in den benachbarten Planungsräumen. Der Bereich Heidestraße gehört aufgrund des hohen Anteils an Brachflächen noch zu den einwohnerschwächsten Planungsräumen, was sich mit der Entwicklung der Europacity jedoch stark verändern wird. Für den Bereich Lehrter Straße Ost wird ein Bevölkerungszuwachs um rd. 1.500 Einwohner prognostiziert, der sich auch auf die Altersstruktur auswirken wird.

Im SUW-Teilbereich B (Bezirksregion Moabit Ost, Teile von Planungsraum 2201 und 2205) liegt der Anteil der unter 18-Jährigen schätzungsweise bei rd. 19%, der Anteil der über 65-Jährigen bei rd. 18%. Der SUW-Teilbereich C, zwischen Quitzowstraße und Bahntareal, liegt im einwohnerschwächsten PLR Westhafen und hat aufgrund seiner ausschließlich gewerblichen Prägung keine Wohngebäude.

Im Hutten- und Beusselkiez (SUW-Teilbereich D) liegt der Anteil der unter 18-Jährigen bei rund 13 %; gut 9 % der Bewohnerschaft sind 65 Jahre alt oder älter. Vor allem die 25- bis 55-Jährigen sind stark vertreten. Prognostiziert wird eine Zunahme insbesondere der älteren Bevölkerung.

Da indes erwartet wird, dass insbesondere die Altersgruppe der über 80-jährigen beträchtlich zunehmen wird (vgl. BZRP Moabit West 2014), sind veränderte Ansprüche an die Wohnungs- und Infrastrukturausstattung z.B. hinsichtlich Barrierefreiheit, wohnungsnaher Versorgung etc. zu erwarten.

2.5 Sozialstruktur / sozialräumliche Struktur, Entwicklung der Sozialstruktur

Rund 40 % der Moabiter und Moabiterinnen sind sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Damit liegt Moabit leicht über dem bezirklichen, aber unter dem Berliner Durchschnitt. In diesem Zusammenhang ist zu bemerken, dass in den letzten fünf Jahren der Anteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten deutlich gesteigert werden konnte.

Der Arbeitslosenanteil liegt bei rund 10 %. Die soziale Situation zahlreicher in Moabit lebender Menschen ist gekennzeichnet von materieller Armut. Gut jeder Vierte ist von Transferleistungen nach SGB II abhängig. Der Anteil der Empfänger von Transferleistungen konnte jedoch in den vergangenen Jahren, mitunter durch die Steigerung der Rate sozialversicherungspflichtiger Beschäftigter, verringert werden. Der Anteil der über 65-Jährigen, die Grundsicherung nach SGB XII erhalten, ist mit rund 12 % mehr als doppelt so hoch wie der gesamtstädtische Durchschnitt. Auch die Kinderarmutsquote mit rd. 46 % stellt ein relevantes Problem dar.

Die Bezirksregion (BZR) Moabit West weist nach dem Entwicklungsindex der gesamtstädtischen Sozialberichterstattung eine insgesamt überdurchschnittliche Problematik auf. Die BZR liegt auf dem Rang 122 von 137 Rängen. Ähnlich stellt sich die Situation in der BZR Moabit Ost dar, sie liegt auf dem 109. Rang.

2.6 Wirtschaftsstruktur und -entwicklung

Die ehemaligen Bahnflächen im Teilbereich A entwickeln sich im nördlichen Umfeld des Hauptbahnhofes zu einem ausgeprägten Kerngebiet. Als bedeutende Leitinvestition gilt der 2012 in Betrieb genommene sog. Total-Tower. Weitere Hauptsitze international agierender Firmen folgen.

Während weiter nördlich der zwischen Heidestraße und Kanal gelegene Raum der Europacity weitgehend dem Wohnungsbau vorbehalten bleibt, sollen sich entlang des offenen Abschnittes der Bahntrasse vorwiegend gewerbliche Nutzungen ansiedeln. Indes sind Teilflächen westlich der Heidestraße nunmehr auch für den Wohnungsbau vorgesehen, was den Anteil gewerblicher Flächen in diesem Bereich entsprechend reduziert (und den Wohnfolgebefordernis entsprechend erhöht).

Die östliche Fläche im Teilbereich C zwischen der Perleberger Brücke und der Putzitzbrücke ist im Wesentlichen durch eine kleinteilige Handels- und Dienstleistungsstruktur geprägt. Ein Baumarkt sowie ein Lebensmitteldiscounter ergänzen die Liste der ansässigen Betriebe. Diese Struktur zieht sich auch über die Putzitzbrücke hinaus bis zum 2012 eröffneten Moabiter Stadtgarten fort. Im Herbst 2015 eröffnete westlich des Stadtgartens ein Großhandel für Gastronomiebedarf. Nördlich der Bahnflächen bietet das Westhafen-Areal weitere Standortpotenziale gewerblicher Entwicklung. Im Nordwesten der Moabiter Insel, auf dem Areal der Berliner Großmarkt GmbH mit dem Frische- und Logistikzentrum und diversen Gewerbetreibenden, sind ggf. noch begrenzte Verdichtungspotenziale auszumachen.

Im SUW-Teilbereich D befindet sich westlich der Beusselstraße mit 43 ha das größte innerstädtische Industriegebiet Berlins. Hier arbeiten mehr als 9.000 Beschäftigte in rd. 300 Unternehmen. Als bedeutender Arbeitgeber gilt das international agierende Siemens-Gasturbinenwerk. In 2009 hat sich mit dem aus einem SUW-Projekt gegründeten Unternehmensnetzwerk Moabit e.V. eine Interessens-

gemeinschaft etabliert, die insbesondere die gemeinsame Standortstabilisierung und -profilierung aktiv begleitet.

Seit den Jahren 2012/2013 zeichnet sich in den traditionellen Gewerbebereichen Moabits eine größere Dynamik auf dem Immobiliensektor ab, da vermehrt Gewerbegrundstücke, die hinsichtlich ihrer Vermarktbarkeit kritisch gesehen wurden, von investitionsinteressierten Unternehmen erworben wurden. Dies bezieht sich insbesondere auf das Areal Huttenstraße 50 (bis Juni 2014 BMW) und den Gewerbepark Central in der Sickingenstraße 20-28. Im Gewerbehof der Orco-GSG in der Reuchlinstraße zeigt sich überdies ein stetig steigender Vermietungsstand. Darüber hinaus verzeichneten viele Betriebe Auftragssteigerungen, die in der Regel auch zur Schaffung von neuen Arbeitsplätzen führten. Dies gilt insbesondere für Firmen wie Jonas & Redmann, Menzel, Ellinger, Siemens und Atotech.

3. Sektorale Handlungsfelder der Stadtteilentwicklung

3.1 Städtebauliche Handlungsfelder zur Bau-, Raum- und Nutzungsstruktur

Als wesentliche Faktoren für eine zukunftsfähige, urbane Stadtteilentwicklung und sozialräumliche Kohäsion in innerstädtischen Räumen gelten die städtebauliche Dichte / Quartiersdichte und die Nutzungsmischung, ergänzt durch Aspekte wie Erreichbarkeit / Zugänglichkeit, Barrierefreiheit, Klimaneutralität und bezahlbaren Wohnraum. Von Bedeutung dafür und für eine weitere Profilierung der Gebiete sind letztlich auch die Eigentumsverhältnisse der Grundstücke und Liegenschaften.

In dieser Hinsicht weisen die Teilbereiche sehr unterschiedliche Bestands- und Entwicklungsstrukturen auf. Weite Teile Moabits, im SUW-Fördergebiet insbesondere Teilbereich D und auch Teile der Lehrter Straße sind klassische Gründerzeitgebiete. Die durch Kriegseinwirkung entstandenen Baulücken wurden nach und nach durch Neubebauung geschlossen, teilweise sind aber noch unbebaute, nicht als Grünflächen genutzte Grundstücke vorhanden.

Der Teilbereich A, der die im Entstehen begriffene sog. Europacity umfasst, wird städtebaulich seit Beginn des vormaligen Masterplanverfahrens nicht mehr im Rahmen des Stadtumbauprogrammes koordiniert.

Mit dem Bedeutungszuwachses des Wohnungsneubaus in Berlin haben sich die Wohnungsbauzahlen auch in der Europacity sukzessive erhöht. Mit der Integration eines größeren Anteils an mietpreisbegünstigten Wohnungen ist in der Europacity jedoch voraussichtlich nicht mehr zu rechnen. Für das kleine Bestandsgebiet des Wohnens und Arbeitens westlich der Heidestraße und nördlich der Döberitzer Straße gilt es, in der Europacity seine vielfältige, sich über die vergangenen Jahre entwickelte Nutzungsstruktur als wichtige eigenidentische Standortprofilierung zu erhalten.

Ein bedeutendes künftiges Handlungsfeld im SUW-Teilbereich A wird nicht nur die erstmalige Herstellung und Fertigstellung der öffentlichen Räume haben, an dem das Stadtumbauprogramm mit der Erstellung des zentralen Stadtplatzes einen Finanzierungsanteil übernimmt. Eine große Herausforderung wird künftig indes vor allem die kontinuierliche Unterhaltung und Pflege der ambitioniert geplanten öffentlichen Freianlagen darstellen, die mit den herkömmlich verfügbaren Unterhaltungsmitteln voraussichtlich nicht hinreichend geleistet werden kann.

Der östliche, zwischen Lehrter Straße und Bahntrasse gelegene Teil des Teilbereich B besteht mit dem Förderwohnungsbau der 1990er Jahre im Nordabschnitt, den gründerzeitlichen Wohn- und Mischgebieten beiderseits des bisherigen Leer- raumes im Mittelabschnitt und der Hochhauszeile im Südabschnitt noch aus Quar- tiersfragmenten, die sich mit der geplanten Entwicklung des Wohnungsneubauge- bietes im Mittelabschnitt zu einem städtebaulichen Kontinuum zusammenfügen sol- len. Die Verknüpfung der beiden Teilbereiche A und B soll durch eine künftige Fuß- und Radwegebrücke über die Bahntrasse, die eine über den lokalen Ort hinausrei- chende Bedeutung hat, erreicht werden.

Die Entwicklung des in seiner städtebaulichen Struktur maßgeblich aus dem be- sonderen historischen Hintergrund erklärliche Westteil des Teilbereichs B mit der angestrebten Symbiose von Sport- und Parkanlage sowie den umgebenden öffent- lichen und privaten Liegenschaften erfordert sehr differenzierte, durch den Stad- tumbauprozess gestützte Strategien. Zu den vordringlichen städtebaulichen Aufga- ben gehört die zukunftsfähige Nachnutzung und teilweise Neuentwicklung einzel- ner Randgrundstücke an der nördlichen Rathenower Straße, der Kruppstraße und der Lehrter Straße sowie die dauerhafte Sicherung von noch nicht im Landeseigen- tum befindlichen Teilflächen des Fritz-Schloß-Parks, ferner die Wiederaufnahme des einstweilig ruhenden Projektes Stadtbad-Außenbecken.

Der SUW-Teilbereich C wird geprägt durch den ehemaligen Güterbahnhof Moabit, auf dem sich der mit SUW-Programmmitteln entwickelte Moabiter Stadtgarten und das ZK/U (Zentrum für Kunst und Urbanistik) befinden. Einen Großteil des Areals nimmt das Gewerbeband auf ehemaligen Reichsbahnvermögensflächen nördlich der Siemens- / Quitzowstraße ein. Dieser Bereich weist eine städtebaulich sehr he- terogene Struktur auf und wird nördlich angrenzend durch die neu gebauten Stra- ßenabschnitte der Erna-Samuel- sowie der Ellen-Epstein-Straße und den nördlich davon gelegenen Bahnflächen begrenzt. Das gesamte Areal wurde in den letzten Jahren räumlich-funktional neu aufgestellt. Gewerbe-, Verkehrs- und Infrastruktur- flächen für Freizeit und Kultur wurden neu geordnet. Lediglich die „Bahnlinse“ nörd- lich der Ellen-Epstein-Straße südlich der Bahntrasse liegt noch brach, bis sich ein gewerblicher Investor findet.

Eine besondere Beachtung gilt dem größten innerstädtischen Gewerbe- und Indust- riegebiet im SUW-Teilbereich D, welches eine lange, konstitutive Tradition an diesem Standort hat. Die über hundertjährige, teils denkmalgeschützte, Industriearchitektur zeugt davon. Die angrenzenden zwei Wohnquartiere (Beusselkiez im Osten, Hutten- insel im Nordwesten) beherbergten einst die dort tätigen Arbeiter und ihre Familien; heute ist der Bezug Arbeits- und Wohnort nur noch in Einzelfällen vorhanden. Nach mehrjährigem, massivem gewerblichem Leerstand kann festgestellt werden, dass sich in den letzten Jahren nicht nur der Vermietungsstand erheblich verbessert hat. Es fanden auch einige Eigentümerwechsel und damit einhergehend nutzungsstruk- turelle Veränderungen statt (Bsp. ehemaliges BMW-Areal, ehemaliges Jobcenter, Ge- werbehof Ebers etc.). Ausgehend von den Ergebnissen des StEK Green Moabit und den Auswirkungen der wachsenden Stadt rücken zunehmend klimarelevante Aufga- ben sowie wachsende Anforderungen an die grüne und soziale Infrastruktur in den Mittelpunkt. Hier geht es beispielsweise um den Ausbau der Verkehrswege für Zu Fuß-Gehende und Rad-Fahrende, um gebäude- und freiflächenbezogene Projekte zum Regenwassermanagement und den Ausbau des Schulstandortes Neues Ufer zu einem integrierten Bildungszentrum.

Fazit zu den städtebaulichen Handlungsfeldern

Sehr unterschiedliche städtebauliche Anforderungen in den bisherigen vier Teilbereichen bestimmen die jeweiligen stadumbaurelevanten Handlungsfelder.

- Im Teilbereich A kommt dem Stadtumbau West nicht die Aufgabe zu, den städtebaulichen Entwicklungsprozess steuernd zu begleiten. Der Input des Stadtumbauprogramms beschränkt sich hier auf finanzielle Unterstützungen zur Qualifizierung wichtiger öffentlicher Räume wie dem zentralen Stadtplatz und zur Schaffung des noch nicht gesicherten Brückenschlages über die Bahntrasse zur Anbindung der Europacity an die bedeutenden Freiräume um das Poststadion und den nördlichen Teil Moabits.
- Im Teilbereich B konzentriert sich das stadumbaurelevante Handeln, mit Blick auf die Erweiterung des Angebotes an sozialer Infrastruktur, auf die Randgrundstücke und öffentlichen Räume um den SportPark Poststadion herum. Insbesondere die Lehrter Straße nimmt im Kontext des Wohnungsneubaus auf der Ostseite eine zunehmende Funktion als bedeutende Quartiersachse ein, in der dem bisher übermäßigen Kfz-Durchgangsverkehr deutlichere Grenzen zu setzen sind. Zur Sicherung der grünen Infrastruktur des Fritz-Schloß-Parks wird zudem ein erheblicher finanzieller Mitteleinsatz aus dem Stadtumbauprogramm für den Erwerb bisheriger bundeseigener Grundstücksflächen erforderlich. Außerdem gilt es, das Zeitfenster der geplanten Sanierung des Stadtbades Tiergarten zu Gunsten Reaktivierung und Aktualisierung des Projektes Außenbecken zu nutzen.
- Im Teilbereich C geht es um die Sicherung und behutsame Weiterentwicklung des ZK/U sowie die stadtverträgliche Innutzungnahme der Brache nördlich der Ellen-Epstein-Straße
- Im Teilbereich D wird es zukünftige Aufgabe des Stadtumbaus sein, die oben beschriebenen Handlungsfelder in Projekte umzusetzen. Dies umfasst den Ausbau des Spreeuferwanderwegs, den Brückenschlag zwischen Moabit und Charlottenburg-Wilmersdorf für Fuß- und Radverkehr im Rahmen eines Kooperationsprojekts mit einem Energieversorger, die beispielhafte Umsetzung von Regenwasserrückhaltesystemen an Gebäuden und auf Freiflächen. Ein wichtiges und akutes Thema ist der Ausbau der Kapazitäten der Heinrich von Stephan-Schule. Diese benötigt schnellstmöglich Schulplätze für die Klassen 1-6, eine größere Sporthalle und eine neue Mensa. Darüber hinaus sollen für die dort ansässige Jugendfreizeiteinrichtung neue Räumlichkeiten geschaffen werden. Aufgabe des Stadtumbaus wird es sein, die verschiedenen Akteure zu moderieren und darauf hinzuwirken, dass das volle Potenzial des Areals zugunsten eines integrierten Bildungszentrums inkl. der Umsetzung klimarelevanter Ziele zur Geltung kommt.

3.2 Handlungsfelder der Wohnungsentwicklung

3.2.1 Wohnungswirtschaftliche Faktoren

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt erfasste in ihrer letzten gesamtstädtischen Erhebung 2012 rund 1.616.000 Mietwohnungen (rund 84 % des gesamten Wohnungsbestandes). Davon befanden sich 17 % im Eigentum kommunaler Gesellschaften, knapp 12 % im Eigentum von Genossenschaften. Beiden zusammen gehörten damit mehr als 450.000 WE. Lt. Zensus 2011 (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg) lagen rund 25% der Berliner Mietwohnungen in Hand von Privatpersonen, rund 21% in Hand von privatwirtschaftlichen Wohnungsunternehmen und rund 10% im Eigentum börsennotierter Unternehmen wie z. B. Deutsche Wohnen, Deutsche Annington, Akelius oder Gagfah.

Die ansteigende Einwohnerzahl wirkt sich auf den Wohnungsmarkt aus, was sich seit einigen Jahren in stark steigenden Mieten und Kaufpreisen niederschlägt. Die Preisentwicklung wird vor allem durch höhere Abschlüsse bei Neuvermietungen – gesamtstädtisch - vorangetrieben.

Nun sind lt. Aussage des Wohnmarktreports, Berlin 2015 in nahezu allen Quartieren, insbesondere innerhalb des Berliner S-Bahn-Rings Mietzuwächse zu verzeichnen. Dies wirkt sich insbesondere auf Gebiete mit einem sehr hohen Anteil an Mietwohnungen aus wie Moabit, wo rd. 91 % der Wohnungen, Mietwohnungen sind.

Im Bezirksregionenprofil Moabit Ost wurden anhand Zählungen Anzahl und Größe von Bestandswohnungen ermittelt. Demnach sind rd. 25 % der Wohnungen 2-Raum-Wohnungen und rd. 35% der Wohnungen 3-Raum-Wohnungen. Der Anteil von 1-Raum-Wohnungen liegt bei etwa 7 %. Für die Bezirksregion Moabit West liegen solche Daten nicht vor.

Im Hinblick auf die Nähe zu den Einrichtungen der TU Berlin sowie anderen Bildungsstätten werden kleinere Wohneinheiten verstärkt von Studierenden und Praktikanten sowie Volontären nachgefragt.

Im Rahmen der Wohnbaupotenzialstudie für Berlin Mitte aus 2014 (*Jahn, Mack und Partner*) wurden hinsichtlich der Wohnlagen und Wohndauer in der Bezirksregion Moabit Ost folgende Untersuchungsergebnisse dargestellt: „(...) Insgesamt 60,2 % der Einwohner (EW) leben in Nachbarschaften, die sozial problematisch sind. (...) Nach Wohnlagen entsprechend Mietspiegel (2012) leben 50% der EW in einfacher und knapp 40% in mittlerer Wohnlage (...) Der Anteil der EW mit einer Wohndauer mit mindestens 5 Jahren liegt bei ca. 56% (...) Einem allgemeinen Wanderungszuwachs (1,1%) entspricht ein positives Wanderungssaldo bei Familien mit Kindern unter 6 Jahren (...)“

3.2.2 Wohnungsneubau

Insgesamt sind die Wohnungsneubauzahlen in der Gesamtstadt Berlin seit 2012 angestiegen. Der Wohnungsmarktreport Berlin 2015 zählte 2014 rund 230 Bau- und Planungsprojekte mit mehr als 17.600 Wohnungen. Rd. 70% dieser erfassten Neubauwohnungen sind lt. Untersuchungsergebnissen als Eigentumswohnungen geplant, rd. 30% als Mietwohnungen. Jedoch soll auch ein Teil der Eigentumswohnungen später auf dem Mietmarkt zur Verfügung stehen. Hierbei ist jedoch nicht zu erwarten, dass dieses Mietangebot dem Niedrigpreissegment bereitstehen wird.

Von den gegenwärtig etwa 60 Grundstücken in Berlin, die mit (dauerhaften) modularen Wohnbauten für Flüchtlinge (MUF) mit teilweise ggf. späterer Verwendung als Wohnungen für Studierende etc. befinden sich keine in Moabit. Stattdessen gibt es in Moabit mehrere als Not- oder Gemeinschaftsunterkunft genutzte Einrichtungen u.a. in Sporthallen und auf Sportanlagen. Bisher sind in Moabit auch noch keine weiteren Wohnstandorte avisiert worden. Eine weitere Sondierung in Moabit im Rahmen der (kleinteiligen) Integration von Flüchtlingen in den Quartieren gehört zu den künftigen SUW-Handlungsfeldern.

Im Bezirk Mitte sind 14 größere Projekte mit 100 und mehr Wohnungen sind in Planung oder Umsetzung, wie die Europacity und Lehrter Straße Ost.

Nach der Wohnbaupotenzialstudie für Berlin Mitte (*Jahn, Mack und Partner*) aus 2014 für den Zeitraum bis 2020 entspricht der für den Bezirk Mitte lt. Bevölkerungsprognose in der mittleren Variante für 2020 erwartete Zuwachs von fast 25.000 bis 30.000 Einwohner, einem Wohnungsbedarf von 14.800 bis 17.400 WE. Davon sollten bis 2014 bereits ca. 7.000 WE realisiert worden sein. In der Studie wird für den Zeitraum 2014-2020 schließlich ein Wohnbaupotenzial von 11.500 WE ermittelt und dargestellt. Die Spanne ergibt sich aus den unterschiedlichen Richtwerten der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für die Belegung der Wohnungen (Hinweis aus Wohnbaupotenzialstudie für Berlin Mitte, *Jahn, Mack und Partner*).

Nach der Wohnungsbaupotenzialstudie ergeben sich aus der Korrelation mit der Einwohnerprognose für die beiden Bezirksregionen Moabit West und Ost, bezogen auf einen Belegungsschlüssel von 1,7 EW/WE eine Neubauerwartung im Umfang von 2.230 WE. Außerhalb der Großstandorte an der Lehrter Straße und Heidestraße mit einem Wohnungsneubaupotenzial von ca. 3.000 WE lassen sich nach bisheriger Betrachtung allerdings lediglich kleinere, überwiegend integrierte Standorte mit weniger als 100 WE ausmachen. Eine Ausnahme bildet der Standort Kaiserin-Augusta-Allee 4, wo auf einem ehemaligen Gewerbeareal 296 Mini-Apartments mit bis zu 24 qm vorrangig für Studierende errichtet werden.

In Moabit West identifizierte die Wohnungsbaupotenzialstudie auf 19 Flächen Potenziale für bis zu 450 Wohneinheiten, in kleineren Dimensionen auf dem ehemaligen Schulverkehrsgarten nördlich der Arminiusshalle, auf zwei Parkplatzflächen in Moabit West sowie in überwiegend kleineren Baulücken und auf teilbebauten Grundstücken. Die tatsächliche Bebaubarkeit wird jedoch im jeweiligen Einzelfall zu prüfen sein. Ferner werden kleinteilige Wohnungsbaupotenziale unterhalb der Schwelle der Wohnbaupotenzialstudie zu sondieren und deren Bedarfe für die Wohnfolgeversorgung (soziale, kulturelle und grüne Infrastruktur) zu ermitteln sein.

Eine große Herausforderung und auch Konflikte dürfte dabei das mitunter geäußerte Bestreben nach sich ziehen, den Dachausbau zu forcieren und bestehende einzelne Wohngebäude sogar bis zur Hochhausgrenze aufzustocken. Wichtig bei der Wohnungsneubauentwicklung ist die möglichst weitgehende Vermeidung von Gefährdungen von baulichen und sozialräumlichen Bestandsstrukturen im Umfeld der Neubaustandorte.

3.2.3 Wohnungs-Bestandsentwicklung

Anknüpfend an die Ausführungen des Kapitels 3.2.1 gibt der veröffentlichte Bericht zu „Vertiefenden Untersuchungen für den Erlass einer sozialen Erhaltungsverordnung in Berlin-Moabit“ Hinweise auf die lokale Wohnungsmarktsituation. In den un-

tersuchten Bereichen Moabit Ost und West sowie im potentiellen SUW-Ergänzungsgebiet zwischen AZ-Gebiet und Siemens-/ Quitzowstraße wurde ein mittleres Aufwertungspotenzial identifiziert. Ein hoher Aufwertungsdruck sowie ein mittleres Verdrängungspotential aufgrund der eher schwachen Einkommenssituation der Bevölkerung begründen, das Untersuchungsgebiet als soziales Erhaltungsgebiet auszuweisen. BA-Beschlüsse über die Festsetzung einer Erhaltungsordnung gemäß § 172 BauGB für die Gebiete „Birkenstraße“ und „Waldstraße“ sind am 16.02.2016 gefasst worden.

Vorgeschlagen wird von den Gutachtern der Vertiefenden Untersuchungen in diesem Zusammenhang

- Grundrissänderungen und Wohnungszusammenlegungen grundsätzlich auszuschließen, um die Wohnungsversorgung der zahlreichen kleineren Haushalte sicherzustellen,
- den Abriss von Wohnungen und die Nutzungsänderung von Wohnraum in Gewerbe grundsätzlich auszuschließen, um die Anzahl der bestehenden Wohneinheiten zu sichern,
- die Umwandlungen von Eigentumswohnungen grundsätzlich unter einen Genehmigungsvorbehalt zu stellen, um den Bedarf an preiswerten Mietwohnungen zu decken und
- durch die Anwendung eines gebietsspezifischen Mietspiegels die modernisierungsbedingten Mietsteigerungen zu begrenzen.

Aufgrund des Bevölkerungszuwachses in Berlin, des vermehrten internationalen Engagements auf dem Berliner Immobilienmarkt und nicht zuletzt durch den bereits erwähnten zunehmenden Zuzug in die innerstädtischen Wohnquartiere ist die durchschnittliche Nettokaltmiete in den letzten Jahren auch in Moabit stark gestiegen (vgl. Kap. 3.2.1). Analog dazu ist in Moabit ein kontinuierlicher Anstieg der Modernisierungstätigkeit und Aktivitäten der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen zu beobachten.

Dieser Umstand wird durch den großen Anteil an privatgewerblich renditeorientiert bewirtschafteten Wohngebäuden verstärkt. Demgegenüber befindet sich ein vergleichsweise kleiner Teil der Gebäude in langjährigem Eigentum von Genossenschaften oder kommunalen Wohnungsbaugesellschaften, bei denen in der Regel keine oder geringe aufwertungsrelevante Veränderungen zu erwarten sind. Damit nicht nur von den letztgenannten Eigentümergruppen die Aufgabe angenommen wird, energetische Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen an Wohngebäuden sozialverträglich zu gestalten, werden verstärkte Anstrengungen in dieser Hinsicht auf allen politischen und fachlichen Handlungsebenen notwendig.

Die prognostizierte Zunahme der älteren Bevölkerung lässt vermuten, dass sich auch in dieser Hinsicht das Angebot und die spezifische Nachfrage auf dem Wohnungsmarkt nicht immer decken dürften. Während mitunter alleinstehende Senioren in für ihren Bedarf zu großen Wohnungen leben, benötigen Mehrpersonenhaushalte vielfach größeren Wohnraum. Hier kann sowohl der Neubau von kleineren Wohneinheiten und Clusterwohnungen für Senioren und Studenten als auch ein Umzugsmanagement für ältere Bürger in für sie passende Bestandswohnungen vorteilhaft sein. Voraussetzung dafür ist allerdings die Vermeidung höherer Mietbelastungen für die Umziehenden. Da die Schaffung derartiger Rahmenbedingungen bisher jedoch in erster Linie mit landeseigenen Wohnungsunternehmen, die jedoch in Moabit nur (noch) über geringe Bestände verfügen, erreichbar ist, sind viel-

schichtige Maßnahmen erforderlich, um die Balance von Wohnungsbestand und Wohnraumbedarf zu verbessern. Dazu gehört der bereits praktizierte Aufkauf von privaten Wohnimmobilien durch landeseigene Unternehmen, wie auch die Schaffung von Anreizen für ein gezieltes Umzugsmanagement bei einzelnen Wohngebäuden.

Die Anwendung des im Mai 2014 in Kraft getretenen Zweckentfremdungsverbotessoll schließlich der Verknappung von Wohnraum durch Zweckentfremdung, insbesondere durch den Betrieb von Ferienwohnungen, entgegenwirken. Im Rahmen des Stadtumbaus werden zwar diesbezügliche Verdachtsfälle selten identifiziert werden können, strukturell begünstigende Faktoren an Wohnstandorten können jedoch ggf. aufgezeigt werden.

3.2.4 Fazit zu den Handlungsfeldern der Wohnungsentwicklung

Als Handlungs- und Aufgabenfelder des Stadtumbau West zur Wohnungsentwicklung innerhalb der rechtlichen, wohnungspolitischen und wohnungswirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind zu nennen:

- Differenzierte Sondierung und Quantifizierung der kleinteiligen Wohnungsneubau- und Verdichtungspotenziale des Ersatzneubaus, der Aufstockung, des Dachgeschossausbaus sowie horizontaler Verdichtungen
- Sondierung von Wohnungsbestandspotenzialen mit Kleinwohnungen, die sich bevorzugt für die Nutzung von ökonomisch schwachen Ein- oder Zweipersonenhaushalten (insbesondere Senioren) eignen. Mitwirkung an der Sicherung sozialverträglicher Mieten der größeren Auszugswohnungen zu Gunsten der Integration von Mehrpersonen-Familien mit geringem Haushaltseinkommen.
- Sondierung von Kapazitäten an und in Wohn- und sonstigen potenziell wohngeeigneten Gebäuden, die zur Integration von Flüchtlingen, in eher kleinteiligen, integrativen Strukturen genutzt werden können.
- Sondierung von potenziellen, nachbarschaftlich integrierbaren Standorten für den Bau von modularen Unterkünften für Flüchtlinge und ggf. späterer anderweitiger Nachnutzung für Studierende etc..
- Bei den o.g. Kapazitäten in Bestandsgebäuden und auf Neubaupotenzialflächen ist zu prüfen, ob sie sich für die Entwicklung eines integrierten Standorts von Unterkünften für Flüchtlinge in Zusammenhang mit Wohnungen/Ateliers für Künstler, Studierende, o.a. gesellschaftliche Gruppen eignen.

3.3 Handlungsfelder der sozialen und kulturellen Infrastrukturentwicklung

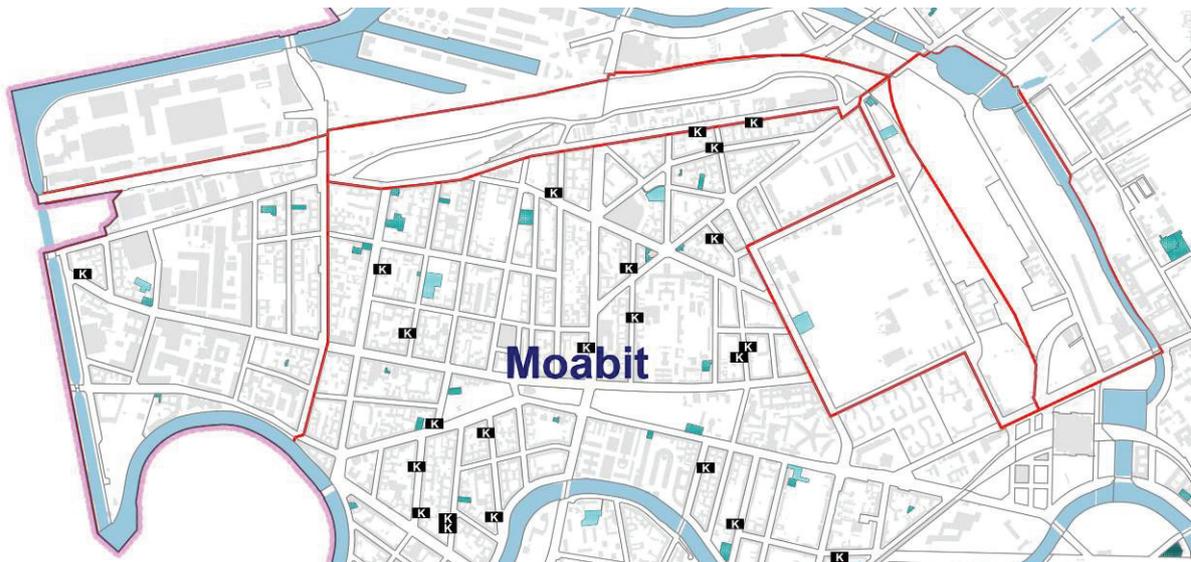
Nicht nur mit dem umfassenden Wohnungsneubau im Ostteil Moabits geht ein erheblicher Zusatzbedarf an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur einher. Die Bevölkerungsentwicklungstrends im Bestand lassen ebenfalls zusätzliche Bedarfe erwarten. Die Bezirke lassen deshalb derzeit Soziale Infrastrukturkonzepte (SIKos) erarbeiten. Deren Ergebnisse liegen jedoch noch nicht vor.

Im Gegensatz zum auf Basis des § 34 BauGB zu genehmigenden Wohnungsneubau besteht für die Wohnungsneubauten, deren Baurecht mittels verbindlicher Bauleitplanung erlangt werden muss, die Verpflichtung, das Berliner Baulandmo-

dell zu Grunde zu legen, was vor allem dem Ausbau der sozialen, aber auch der grünen Infrastruktur unter Einsparung öffentlicher Finanzmittel zu Gute kommt.

3.3.1 Kindertagesstätten

In der BZR Moabit Ost befinden sich 5 Kitas in Eigenbetrieb, 15 Kitas in freier Trägerschaft sowie 11 Eltern-Initiativ-Kitas sowie zusätzlich 21 Tagespflegestellen. Innerhalb des SUW-Teilbereiches A gibt es (noch) keinerlei Infrastruktur für Kinder, im Teilbereich B befinden sich drei Kitas (Rathenower Straße 15 und Lehrter Straße 39 und 46).



Kindertagesstätten
(Bezirksamt Mitte von Berlin)

- Eigenbetrieb
- freier Träger
- K Elterninitiativ-Kita (EKT)
- privat/betrieblich

Im Rahmen der BZRP wurden 1.987 Kinder unter 6 Jahren in der BZR Moabit Ost gezählt. Die Anzahl der betreuten Kinder in öffentlich geförderten Kitas (unter 6 Jahren) lag bei 1.233, dies sind 62 % der Kinder in der BZR Moabit Ost.

Bei 37,4% der Einschulungskinder wurden erhebliche Sprachdefizite festgestellt. Wie hoch der Anteil der Kinder mit Sprachdefizit ist, die nicht in öffentlichen Kitas betreut werden, kann daraus nicht abgeleitet werden; dies steht jedoch erfahrungsgemäß in einem engen Zusammenhang, so dass von einem erhöhten Förderbedarf auszugehen ist.

Der Kita-Bedarfsatlas der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft 2014 weist die BZR Moabit Ost in der Kategorie 3 aus. Es sind somit gegenwärtig noch Platzreserven vorhanden, ein steigender Bedarf wird jedoch prognostiziert. Der aktuell erschienene Bedarfsatlas 2016 verdeutlicht mit der Ausweisung Moabit Ost in der Kategorie 3+ eine zunehmende Knappheit vorhandener Platzreserven.

Die Betreuungsquote lag im Jahr 2012 bei den 1- bis unter 3-Jährigen bei 60,6 % und bei den 3- bis unter 6-Jährigen bei 90,4 % (bis 2016 sind rechnerisch zusätzlich 93 Plätze notwendig). Da die Bevölkerungsprognosezahlen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt in den letzten Jahren allein aufgrund erheblich höherer Zuwanderungen übertroffen wurden, wird empfohlen, die notwendige Bedarfszahl jährlich anzupassen.

Die Versorgung der 0- bis 6-Jährigen mit Kita-Plätzen ist, insbesondere angesichts auf den höheren Integrations-Förderbedarfs bei Kindern nicht deutscher Herkunft u.a. im Hinblick auf die großen Sprachdefizite im Grundschulalter auszubauen. Dabei ist nicht allein der bereits für 2016 errechnete Fehlbedarf zu berücksichtigen, sondern auch der durch die Wohnstandortentwicklung (Europacity, Lehrter Straße Ost) zusätzlich erwartete Bedarf. Hierfür werden Maßnahmen erforderlich, die sowohl das bestehende Angebot qualifizieren, stärken und ggf. ausbauen, als auch im Kontext des Wohnungsneubaus neue Einrichtungen schaffen.

In der BZR Moabit West befinden sich insgesamt 26 Kindertageseinrichtungen. 3 Kitas gehören dem Eigenbetrieb Kindergärten City, 12 befinden sich in freier Trägerschaft und 11 werden als Eltern-Initiativ-Kitas geführt. Davon befinden sich 6 Kitas innerhalb des SUW-Teilbereiches D. Im Teilbereich C befindet sich keine Kita.

Das Angebot in der BZR Moabit West ist nach den Ausführungen des Kita-Bedarfsatlas, den Bevölkerungsprognosezahlen und anderer Befunde als nicht ausreichend zu bewerten. Die Betreuungsquoten bei den 1- bis unter 3-Jährigen mit rund 60% sowie gut 91% bei den 3- bis unter 6-Jährigen sind denen in der BZR Moabit Ost ähnlich.

Der Kita-Bedarfsatlas der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Wissenschaft 2014 weist die BZR Moabit West noch in der Kategorie 1 aus. Demnach sind keine Platzreserven vorhanden, ein prognostisch steigender Bedarf liegt vor. Eine positivere Situation kann auch im Kita-Bedarfsatlas 2016 nicht dargestellt werden. Insgesamt besteht mit 54 Plätzen pro 100 Kindern unter 6 Jahren eine deutliche Unterversorgung bei der Kitabetreuung (Richtwert: 75 Plätze pro 100 Kinder).

Für Moabit Ost und West ist, wie für andere Bereiche des Bezirks Mitte auch, ferner zu beachten, dass durch den hohen Kitaplatzbedarf der angrenzenden Bezirke mehr Plätze von diesen belegt werden als Mitte bei ihnen in Anspruch nimmt. Dadurch ist der Platzbedarf deutlich höher anzusetzen. Die wachsende Zahl der zu betreuenden Kinder infolge der aktuellen Bevölkerungsdynamik sowie des Integrationsbedarfes der geflüchteten Menschen machen darüber hinaus einen Ausbau der Betreuungskapazitäten erforderlich. Zusätzlich sind gerade kleinere Kitas in Wohngebäuden von Schließungen / Kündigungen bedroht, aufgrund der steigenden Mieten, wie das Beispiel Kita Sonnenstern in der Stendaler Straße zeigt.

Mit der aktuellen Einordnung der BZRP in die Kategorien 3+ (BZR Moabit Ost) und 1 (BZR Moabit West) im Kita-Bedarfsatlas 2016 sind zudem die Voraussetzungen gegeben, um Fördermittel aus der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zum bedarfsgerechten Ausbau der Kindertagesbetreuung in Berlin“ in Anspruch zu nehmen. Beide Ausweisungen verdeutlichen einen besonderen Handlungsbedarf aufgrund steigender Kinderzahlen im Bezug auf die Betreuungskapazitäten. Um der erhöhten Nachfrage gerecht werden zu können, hatte das Quartiersmanagement Moabit West beispielsweise den Träger "Haus der Weisheit e.V." unterstützt, einen weiteren Standort in 2015 zu eröffnen. Weiterhin wird die Reformations-Community bei der Neueröffnung einer Kita in der Wicléfstraße 32 unterstützt.

Insgesamt wird deutlich, dass es sinnvoll sein kann, SUW-Mittel auch in einem Ergänzungsbereich südlich der Siemens- / Quitzowstraße einzusetzen, um die Kapazitäten bei den Kitaplätzen wirksam erhöhen zu können.

Fazit zum Handlungsfeld Kindertagesstätten

Das Handlungsfeld Kindertagesstätten erfordert strukturelle, operative und investive Maßnahmen:

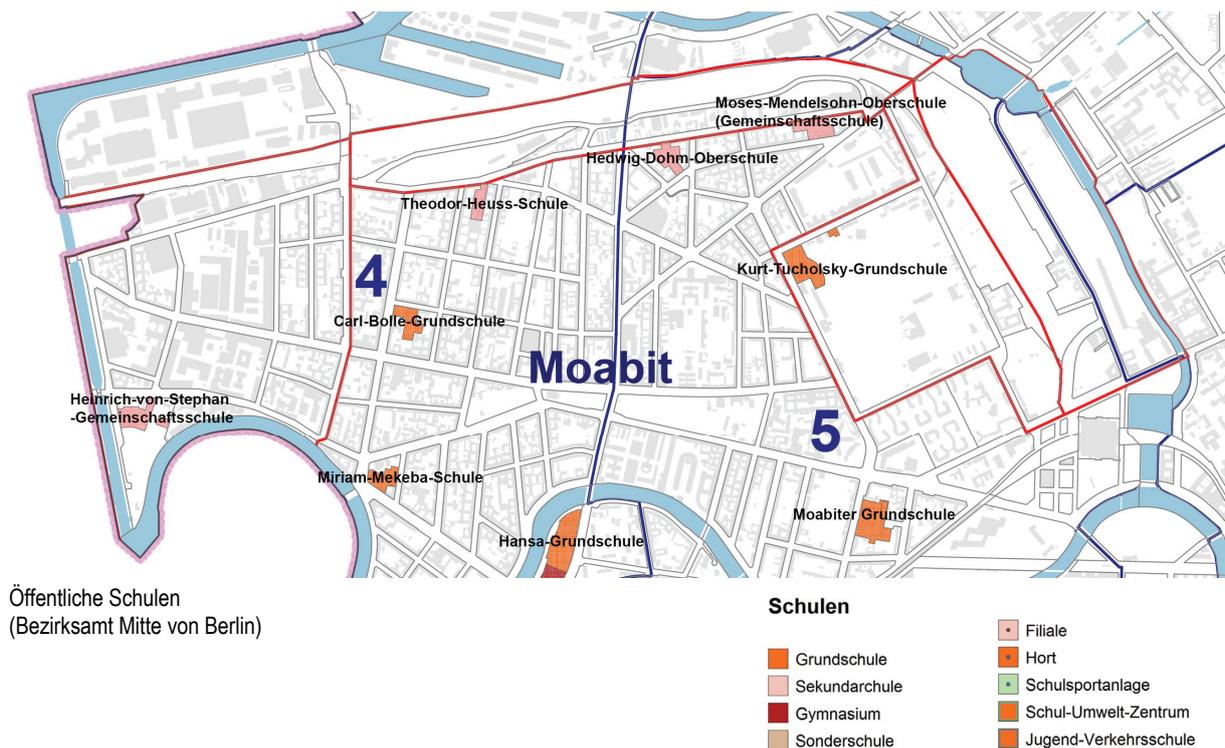
- Struktureller Handlungsbedarf besteht hinsichtlich einer nachhaltigen Sicherung kleiner, in Wohngebäudebeständen integrierter Kita-Einrichtungen.
- Innerhalb der BZR Moabit Ost besteht bereits ein Bedarfsdefizit an Kindertagesstätten-Plätzen, das in den kommenden Jahren vor allem durch den Bezug des Wohnungsbaus in der Europacity und an der Lehrter Straße erhöht wird. Dafür sind innerhalb des SUW-Fördergebietes u.a. mit Unterstützung des Stadtumbau West auch neue Standorte zu entwickeln.
- In den Einrichtungen der BZR Moabit West sind ebenfalls keine Platzreserven mehr vorhanden, prognostisch steigt auch dort der Bedarf. Es wird zu prüfen sein, ob dafür die Sicherung und ggf. der Ausbau der vorhandenen Einrichtungen ausreicht.

3.3.2 Schulen

Die Prognose der Bevölkerungsentwicklung und daraus abgeleitet des Bedarfs an Schulplätzen in allen Schularten im Bezirk Mitte ist durch erhebliche Unsicherheiten gekennzeichnet. Zum einen verzeichnet der Bezirk erhebliche Wanderungsbewegungen bei Familien mit schulpflichtigen Kindern. Dies betrifft sowohl Gebiete mit niedrigen Sozialraumindikatoren als auch Gegenden in guten und sehr guten Wohnlagen. Zum anderen ist die Entwicklung der Flüchtlingszahlen und damit einhergehend der Versorgungsbedarf der Kinder und Jugendlichen mit Schulplätzen nicht abzusehen.

Des Weiteren werden im räumlichen Bezug zu den gehobeneren Wohnlagen des Bezirkes verstärkt privatschulische Angebote nachgefragt. Dies führte schon in den vergangenen Jahren zu vermehrten Gründungen von privaten Schulen verschiedener Schularten mit unterschiedlichen pädagogischen Konzepten. Der Trend zu Privatschulen scheint jedoch langsam wieder etwas abzuflachen. Auch in diesem Angebotssegment gibt es indes Grenzen bei Kapazitätserweiterungen oder der Findung neuer geeigneter Standorte.

In der BZR Moabit Ost befinden sich 4 Grundschulen, 1 integrierte Sekundarschule (ISS), 1 Gemeinschaftsschule (nur Oberschulenteil), 1 Gymnasium und 1 berufliche Schule. In der BZR Moabit West befinden sich 3 Grundschulen (davon eine private Grundschule), 2 Gemeinschaftsschulen (davon ist eine der Grundschulteil einer Gemeinschaftsschule) sowie 4 berufliche Schulen.



Öffentliche Schulen
(Bezirksamt Mitte von Berlin)

Die beiden Bezirksregionen gliedern sich bei der Grundschulversorgung in die sog. Einschulungsbereiche (ESB) 4 und 5 auf. Nach Aussage des Schulentwicklungsplanes 2014 (Stand April 2016) des Bezirksamtes Mitte für die Schuljahre 2014/15 bis 2019/20 verfügt der ESB 4 bis 2020 über ausreichend Grundschulplätze. Im ESB 5 wird bereits ab 2018 mit einem Defizit an Grundschulplätzen gerechnet. Bis 2021 soll sich das Defizit auf rund 400 Schulplätze erhöhen. Anzumerken ist, dass bei den Berechnungen der Kapazitäten an Grundschulplätzen von einer durchschnittlichen Frequenz von 25 Kindern pro Klasse ausgegangen wird. Aufgrund der sozialen Struktur der Schülerschaft wäre aber eine Absenkung der Klassenfrequenzen auf bis zu 21 Kinder geboten (vgl. Grundschulverordnung § 4 Abs. 8).

Um dieser Bedarfsentwicklung gerecht zu werden, wird im ESB 4 die Erweiterung der Heinrich-von-Stephan-Schule zu einem Bildungszentrum Neues Ufer geplant. Im ESB 5 bestehen für die Anne-Frank- sowie die Moabiter Grundschule keine Erweiterungsmöglichkeiten. Hier ist vorgesehen, die Kurt-Tucholsky-Grundschule zu erweitern und einen neuen Schulstandort an der Chausseestraße / Boyenstraße zu schaffen, der auch Moabit Ost – insbesondere die Kinder aus dem zukünftigen Wohngebiet in der Europacity an der Heidestraße - versorgen kann.

79 % (BZR Moabit West) bzw. 68,0% (BZR Moabit Ost) der Grundschüler und Grundschülerinnen in Moabit haben eine nichtdeutsche Herkunftssprache. Bei über einem Drittel der Einschulungskinder werden Sprachdefizite konstatiert (BZR Moabit West: 42 % / Ost: 37 %). Es besteht somit für viele Kinder ein erhöhter Förderbedarf. Vorwiegend geht es hierbei jedoch nicht um die Verbesserung der Deutschkenntnisse, sondern um das einfache Nachsprechen von Sätzen, was umso mehr die Notwendigkeit zusätzlicher Förderungen verdeutlicht.

Die Einschulung von Flüchtlingskindern erfolgt in dem Bezirk, in dem sie wohnen bzw. untergebracht sind. Im Bezirk Mitte betrifft dies neben dem Prognoseraum Wedding vor allem Moabit mit seinen mehreren als Flüchtlingsunterkünften genutzten Einrichtungen. Neben den Notunterkünften in der Kruppstraße (in einer Trag-

lufthalle auf dem Jugendplatz) und Alt-Moabit sowie in einigen Sporthallen spielt besonders die Gemeinschaftsunterkunft in der Lehrter Straße für Schutzbedürftige eine große Rolle. Der SEP weist auch aus diesen Gründen auf einen Ausbau der vorhandenen Schulkapazitäten hin. Derzeit werden 511 Kinder an Grundschulen und 476 Jugendliche an Oberschulen in sog. Willkommensklassen unterrichtet (Stand 18.03.2016).

Auch an den weiterführenden allgemein bildenden Schulen wird das Schulplatzangebot knapp werden. Für 2020/21 wird, bezogen auf den Gesamtbezirk Mitte, bei den Integrierten Sekundarschulen ein Defizit von rund 8,3 Zügen und bei den Gymnasien von rund 1,6 Zügen erwartet.

In der Versorgung der Schulkinder sind nicht nur quantitative Aspekte sondern auch die Qualität bzw. der Zustand der Schulgebäude einschließlich ihrer Freianlagen zu betrachten. In den Freianlagen verschiedener Schulstandorte wurden in den letzten Jahren Teilmaßnahmen realisiert, die jedoch den Sanierungs- und Neugestaltungsbedarf nicht in Gänze decken konnten. Umgestaltet wurde beispielsweise der Schulhof der Carl-Bolle-Grundschule; hier konnte jedoch trotz der Bereitstellung von finanziellen Mitteln aus dem Programm „Aktive Zentren“ die notwendige Fassaden- und Toilettensanierung bisher noch nicht umgesetzt werden.

Auch andere Schulen im Gebiet haben einen Erneuerungsbedarf. Für den Grundschulbereich der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule (an der ehemaligen James-Krüß-Grundschule in der Siemensstraße) ist zudem eine auch klimawirksame Erneuerung des Schulhofs sinnvoll.

Großer Handlungsbedarf besteht am Schulstandort Neues Ufer. Neben der Kapazitätserweiterung für die Heinrich-von-Stephan-Gemeinschaftsschule um mehrere Grundschulzüge gibt es hier weiteren Raum- bzw. Instandsetzungsbedarf für die Mensa, für gedeckte Sportflächen (Sporthalle) und die Jugendfreizeiteinrichtung. Im Einzelfall ist hier zu prüfen, ob Instandsetzung und Erweiterung oder Abriss und Neubau die vorteilhaftere Variante darstellt. Neben der kurzfristigen Behebung von Kapazitätsengpässen durch Modulare Ergänzungsbauten (MEB, ebenfalls dauerhafte Gebäude) ist hier insgesamt die Neustrukturierung des Standorts im Sinne eines nachhaltigen Bildungsareals als „Campus“ in Betracht zu ziehen. Damit könnten gleichzeitig Ziele des StEK Green Moabit umgesetzt werden.

Der Kurt-Tucholsky-Grundschule im Stadtumbaugebiet wird im Kontext des Wohnungsneubaus eine umfängliche Erweiterung (um mindestens einen Grundschulzug) zugemessen. Dafür wurden drei Varianten sondiert: 1. Ausbau vorhandener Bausubstanz am benachbarten Standort Kruppstraße 14A und 14B; 2. Erweiterungsbau auf der Schulgrundstücksfläche an der Rathenower Straße, 3. Aufstockung des vorhandenen Schulgebäudes an der Rathenower Straße. Gegenwärtig wird die Variante 1 favorisiert.

Mit dem Schulumweltzentrum (SUZ) am Unionplatz (im potenziellen SUW-Ergänzungsbereich E) verfügt Moabit über eine bedeutende schulische Ergänzungseinrichtung mit zusätzlichem außerschulischem Nachmittagsangebot. Sie erfüllt bereits heute vielfältige Aufgaben für 8 Moabiter Schulen sowie im Kinder-, Jugend- und Familienbildungsbereich. Hierfür sind jedoch die Kapazität und der bauliche Zustand der Baulichkeiten nicht mehr adäquat. Das SUZ sollte gestärkt und ggf. auch im Sinne eines Klima-Bildungszentrums weiterentwickelt werden. So ist neben der bisherigen Funktion - eine weitere Profilierung als umweltpädagogisches Zentrum /"Klimabüro" zu prüfen. Die vorhandenen, nicht nachhaltigen Komponen-

ten Gebäude, Energieversorgung und Wasserhaushalt sollten dafür möglichst durch einen nachhaltigen Ersatzneubau ersetzt werden.

Fazit zum Handlungsfeld Schulen / schulische Einrichtungen

Trotz des gegenwärtigen Anstiegs wird das Schulplatzangebot in Moabit im Großen und Ganzen noch als gesichert und bedarfsdeckend bewertet. Bereits jetzt zeichnet sich jedoch ab, dass am Standort Heinrich von Stephan-Schule kurzfristig zum Schuljahr 2017/2018 zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden müssen, die ab 2021 sogar um weitere Kapazitäten ergänzt werden müssen. Aber auch in den anderen Teilbereichen ist spätestens ab 2020 mit einem deutlichen Anstieg der Schülerzahlen zu rechnen, insbesondere durch die Nachfrage aus den neuen Wohnungsneubauquartieren an der Lehrter Straße und Heidestraße, ggf. zusätzlich aufgrund jüngster Flüchtlings-Zuwanderungen.

Innerhalb des bestehenden SUW-Fördergebietes sind die Kapazitäten zweier Schulstandorte folglich ab diesem Zeitpunkt deutlich zu erhöhen:

- die Kurt-Tucholsky-Grundschule im Teilbereich B
- (Ergänzung des Bestandes durch Ertüchtigung des Gebäudes Kruppstraße 14A und ggf. spätere Aufstockung des Bestandsgebäudes)
- Ausbau der Schulplätze am Standort Heinrich von Stephan-Schule in zwei Stufen. Erste Stufe Errichtung eines MEB, zweite Stufe: Bau eines integrierten Bildungszentrums an der Kaiserin-Augusta-Allee / Neues Ufer in Teilbereich D
- Bei den anderen Schulen im Teilbereich D ist zu prüfen, inwieweit über SUW-Mittel die Instandsetzung und klimagerechte Bestandsentwicklung der Gebäude und Außenanlagen unterstützt werden können.

Für den Grundschulbedarf aus der Europacity soll auf dem geplanten Neustandort Müllerstraße / Boyenstraße eine erste Grundschuleinheit errichtet werden, der Anbindung an die Europacity verbessert werden sollte.

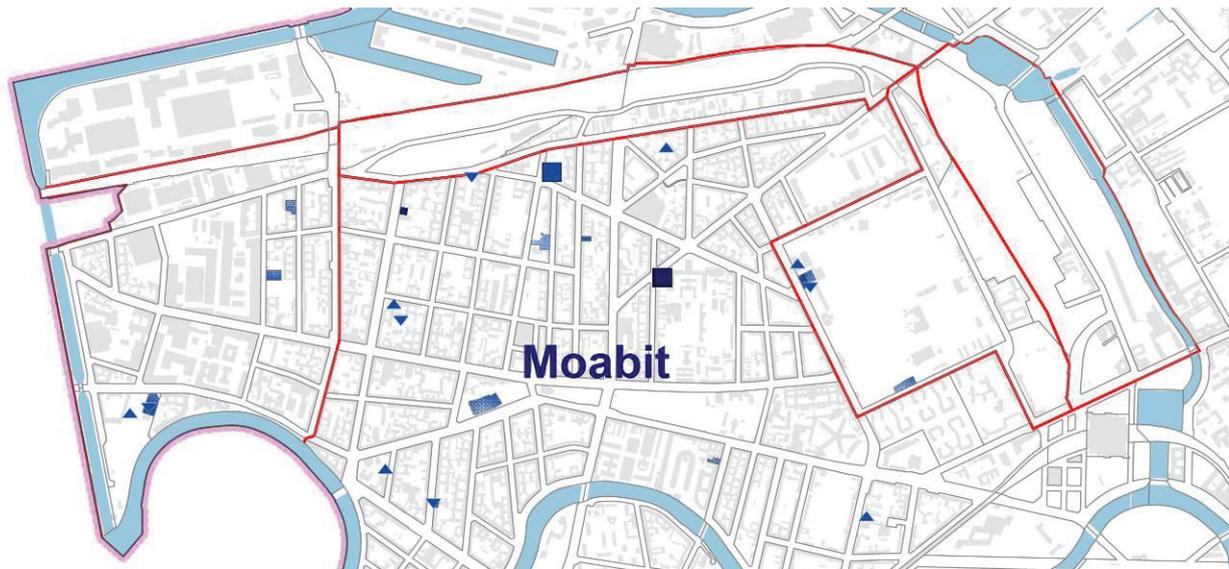
Im Umfeld des bisherigen SUW-Fördergebietes (im potenziellen SUW-Ergänzungsbereich E) sind weitere Schuleinrichtungen energetisch zu ertüchtigen und in der Freiraumqualität zu verbessern.

Schulbezogene Handlungsschwerpunkte an der Bremer Straße im potenziellen SUW-Ergänzungsbereich E: Zu einer der vordringlichen Aufgaben gehört die grundlegende Erneuerung des SUZ am Unionplatz sowie die Schaffung eines adäquaten strukturellen Ersatzes für den Schulverkehrsgarten an der Bremer Straße im Falle einer wohnungsbaubedingten Aufgabe der Einrichtung.

3.3.3 Kinder-, Jugendfreizeit- und Familieneinrichtungen

In Moabit Ost gibt es 3 Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen mit insgesamt 615 Plätzen. Nach Einschätzung der Fachabteilungen fehlen 367 Plätze. Für einen Ausbau stehen keine Mittel zur Verfügung (BZRP Moabit Ost 2014).

Im SUW-Teilbereich B befinden sich zwei Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen (Rathenower Straße 17, Lehrter Straße Blaues Haus) sowie der Kinderhof in der Seydlitzstraße und Räumlichkeiten am Schleicher-Gelände in der Lehrter Straße.



Familien- und Jugendeinrichtungen
(Bezirksamt Mitte von Berlin)

- | | |
|---|----------------------------|
| Jugendfreizeiteinrichtungen,
Hilfen zur Erziehung (HZE) und
Schulsozialarbeit (Land) | ◆ HZE Beratungsstelle |
| ■ kommunal | ◆ HZE ambulantes Angebot |
| ■ freier Träger | ◆ HZE teilstat. Angebot |
| ■ Schulstationen | ◆ HZE stationäres Angebot |
| | ▲ Schulsozialarbeit (Land) |

In der BZR Moabit West gibt es lt. BRZP 8 Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen mit insgesamt 653 Plätzen und eine Familieneinrichtung, gegenwärtig fehlen rechnerisch 284 Plätze. Aufgrund der Bebauungsstruktur ist das Quartier nur unzureichend mit Spielflächen (Sportflächen/Sportanlagen werden im Kapitel 3.3.6 dargestellt) ausgestattet.

Durch fehlende Treffpunkte im öffentlichen Raum sind die Jugendfreizeiteinrichtungen vielfach die einzigen Orte für Kinder und Jugendliche, die zur Freizeitgestaltung aufgesucht werden können. In Moabit West ist eine Erhöhung der Sollwerte mit den bisher zur Verfügung stehenden Mitteln nicht möglich. Im Zuge einer möglichen Umstrukturierung des Schul-, Sport- und Freizeitareals am Neuen Ufer ist auch eine Kapazitätserweiterung in der Jugendfreizeiteinrichtung anzustreben.

Fazit zu Kinder-, Jugend- und Familieneinrichtungen

Es besteht Bedarf an weiteren Plätzen für Kinder und Jugendliche (Moabit Ost: 367, Moabit West: 284). Eine Familieneinrichtung in Moabit allein deckt den Bedarf nicht.

Ein wesentliches - allerdings mit Stadtbaumitteln nicht abzudeckendes - Handlungsfeld bildet die notwendige Verbesserung der Personalausstattung in den Kinder-, Jugend- und Familieneinrichtungen in Moabit. In Moabit West sind nach Aussage des Jugendamtes (BZRP 2014) die existierenden Institutionen nach den Ausstattungsstandards des Landes Berlin als personell unzureichend ausgestattet zu bezeichnen. In Moabit fehlen – gemessen an der notwendigen personellen Ausstattung für die jeweilige Einrichtungsgröße – mindestens 7 pädagogische Stellen. Solange das Land Berlin die rechnerisch erforderlichen personellen Kapazitäten nicht sicherstellen kann, ist eine Ausweitung der räumlichen Kapazitäten nicht allein dazu geeignet, die Bedarfe abzudecken.

3.3.4 Senioreneinrichtungen

Seit 2007 wurden sukzessive bezirkseigene Seniorenwohnhäuser verkauft und z.T. für andere Nutzergruppen geöffnet. Die in diesen Häusern ehemals vorhandenen Begegnungsstätten werden größtenteils nicht mehr betrieben. Nunmehr besteht in der BZR Moabit Ost nur noch eine Einrichtung. Lt. Aussage der Fachabteilungen im BZRP wurde ein bezirkseigenes Seniorenheim bereits 1998 veräußert und kurze Zeit später geschlossen.

In der BZR Moabit West existiert neben der AWO-Seniorenbegegnungsstätte in der Turmstraße, die von der Arbeiterwohlfahrt betrieben wird, das Seniorenwohn- und Pflegeheim Christophorus am Eike-von Repkow-Platz, in privater Trägerschaft.

Darüber hinaus ergänzen die in den angrenzenden Bereichen liegenden Einrichtungen „Stadtschloss Moabit – Nachbarschaftshaus Rostocker Straße“ und das Mehrgenerationenhaus SOS-Kinderdorf Moabit in der Waldstraße das Angebot. Sie beziehen den Personenkreis der älteren Menschen aktiv in ihre Angebote mit ein und bieten dieser Zielgruppe ein Forum für ihre spezifischen Belange. Aufgrund der relativen Entfernungen sind die genannten Einrichtungen jedoch nicht von allen älteren Moabitern kurzerhand zu erreichen.

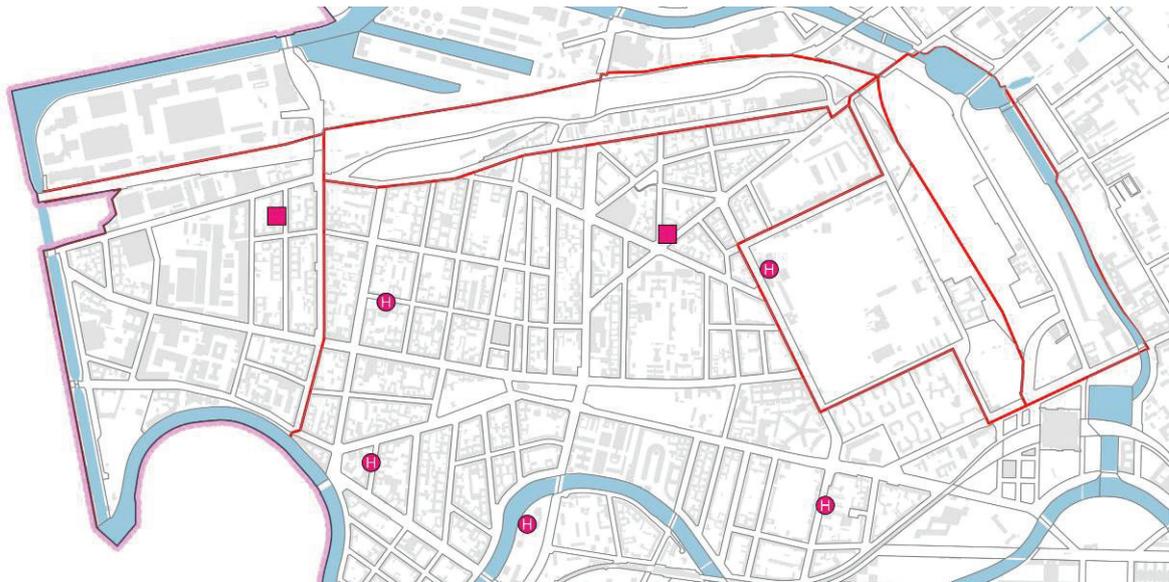
Fazit zum Handlungsfeld Senioreneinrichtungen

Es gibt zwar an verschiedenen Standorten Angebote für Seniorinnen und Senioren. Auf Grund der oft vorliegenden eingeschränkten Mobilität dieser Gruppe sind diese jedoch nicht von allen nutzbar. Es ist zu prüfen, wie auch an nicht spezifisch auf die alten Menschen ausgerichteten sozialen, kulturellen und Freizeiteinrichtungen Angebote für diese Zielgruppe aufgebaut werden können. Vorbild sind das Stadtschloss und das SOS-Familienzentrum. Aber auch Bibliotheken, Galerien, Sporteinrichtungen usw. sollten dazu angehalten werden, den speziellen Bedürfnissen alter Menschen Rechnung zu tragen. Seniorenspezifische Angebote in der Region Moabit Ost müssen lt. der Fachabteilung Bürgerdienste und Soziales (BZRP Moabit Ost 2014) grundsätzlich überdacht und neu konzipiert werden. Letztendlich geht es jedoch nicht um die flächendeckende Versorgung spezifischer Gruppen mit spezifischen Angeboten, sondern um multifunktionale Einrichtungen mit dem design for all, welches ein größtmögliches Nutzungsspektrum entsprechend der Nachfrage ermöglicht.

3.3.5 Kultur-, Weiterbildungs-, Stadtteileinrichtungen

Nach Aussage der Fachabteilungen im BZRP bestehen in der BZR Moabit Ost keine niederschweligen soziokulturellen Angebote wie z.B. ein Stadtteilzentrum mit vielfältigen Angeboten. In diesem Sinne wird empfohlen, im Rahmen des Prozesses der Entwicklung des Standortes Rathenower Str. 16 die Verortung eines Nachbarschaftsbereiches mit zu berücksichtigen.

In der BZR Moabit West befinden sich hingegen zwei Stadtteileinrichtungen. Das Stadtschloss Moabit in der Rostocker Straße und das Mehrgenerationenhaus des SOS-Kinderdorfs in der Waldstraße. Beide haben ein breites Spektrum an soziokulturellen Angeboten.



Bibliotheken
(Bezirksamt Mitte von Berlin)

Kultureinrichtungen

- Kultureinrichtungen
- Bibliotheken
- Fahrbibliotheken

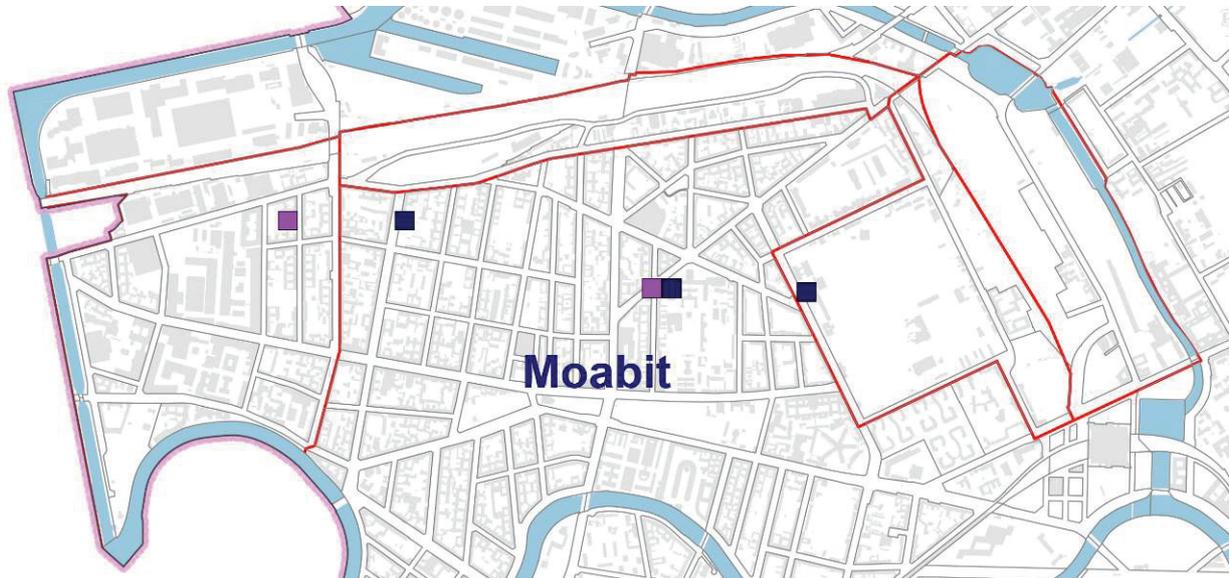
In der BZR Moabit Ost sind keine gesonderten Standorte von klassischen Weiterbildungseinrichtungen (z.B. VHS), keine Musikschulen oder öffentlichen Einrichtungen für Kunst- und Kultur vorhanden. Kurse und Angebote finden in Schulen oder Freizeiteinrichtungen statt. Ähnlich stellt sich die Situation in Moabit West dar. So werden auch hier Kurse der VHS aufgrund eines fehlenden Standortes in anderen Einrichtungen angeboten. In Moabit West bietet das Stadtteilzentrum „Stadtschloss Moabit“ Beratung, kreative Freizeitbeschäftigung, Lernangebote, eine öffentliche Bibliothek und kulturelle sowie nachbarschaftliche Veranstaltungen. Ergänzt wird das Angebot durch eine Ehrenamtsbörse.

Neben der Musikschulen-Zweigstelle Tiergarten und der VHS Mitte - Standort Tiergarten in der Turmstraße 75 finden musikalische Weiterbildungsangebote auch in der Kita Huttenstraße statt. Die Kurt-Tucholsky-Bibliothek am Standort Rostocker Straße (in Trägerschaft eines Stadtteilvereins), die Bruno-Lösche-Bibliothek in der Perleberger Straße sowie zwei Fahrbibliothekstandorte ergänzen das Kultur- und Weiterbildungsangebot in Moabit. Durch die Etablierung des kulturell-naturwissenschaftlichen Bildungsverbundes Moabit Ost und West konnte das Angebot im Bereich der kulturellen Bildung weiter ausgebaut werden. Insbesondere die Bruno-Lösche-Bibliothek ist mit ihrem Gebäude aus den 60er Jahren neuen Nutzungs- und baulich-technischen Anforderungen anzupassen. Die Kurt-Tucholsky-Bibliothek im 1. OG des Moabiter Stadtschlusses soll barrierefrei umgebaut werden.

Die kommunale Galerie Nord befindet sich zwar außerhalb des Stadtumbau-Gebiets in der Turmstraße 75. Ihr Einzugsgebiet reicht jedoch über ganz Moabit und sogar darüber hinaus.

Als über den Ort hinaus bedeutsame freie Kultureinrichtungen sind zu nennen:

- die Kulturfabrik in der Lehrter Straße, die ein breites Spektrum kultureller Stadtteil-, Jugend- und Nachbarschaftsarbeit leistet und bietet. Nach Jahren baulichen Stillstandes kann die Kulturfabrik nunmehr mit dem Einsatz von Sanierungsmitteln rechnen, um dadurch zusätzlich auch Übernachtungsmöglichkeiten innerhalb des Gebäudes zu schaffen.



Stadteleinrichtungen
(Bezirksamt Mitte von Berlin)

Stadteilarbeit

- Stadtteilzentrum
- Begegnungsstätte
- Nachbarschaftseinrichtung
- Selbsthilfeeinrichtung
- Familienzentren

- Das Zentrum für Kunst und Urbanistik (ZK/U) ist seit 2012 an der Siemensstr. 27 ansässig und wird von einem gemeinnützigen Verein betrieben. Es bietet 13 temporäre Atelierwohnungen für Artists in Residence sowie Veranstaltungsräume für Konzerte, Ausstellungen, Tagungen und Events.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass es in Moabit nur wenige klassische kulturelle Einrichtungen gibt. Gleichwohl gibt es ein vielfältiges Angebot an Kulturveranstaltungen, Kursen etc. für verschiedene Gruppen und Bedarfe. Diese Angebote werden teilweise durch ehrenamtlich tätige Initiativen (z.B. Theatergruppen), aber u.a. auch durch im Rahmen der Sozialen Stadt entwickelten und finanzierten Projekte realisiert (z.B. Lange Nacht des Buches). Viele der Träger und Engagierten sind sehr gut vernetzt im Stadtteil. Trotzdem muss erwähnt werden, dass es sich nicht um gesicherte Angebote, sondern immer nur um temporäre Projekte handelt.

Fazit zum Handlungsfeld Kultur-, Weiterbildungs-, Stadteleinrichtungen

In Moabit Ost wird empfohlen, im Rahmen der Entwicklung des Standortes Rathenower Str. 16 die Verortung eines Nachbarschaftsbereiches mit zu berücksichtigen. Mit der künftigen Sanierung der Kulturfabrik wird ein wichtiger Baustein kultureller Infrastruktur in Moabit gefestigt. Die beiden Bibliotheksstandorte sind baulich zu erneuern und aktuellen Bedarfen anzupassen.

3.3.6 Sport- und Bewegungsinfrastruktur

SportPark Poststadion

Mit dem SportPark Poststadion verfügt Moabit über ein überlokal bedeutsames gedecktes und ungedecktes Sportraumangebot, was in den vergangenen Jahren nicht zuletzt mit Stadtbaumitteln erheblich ergänzt, angereichert und erneuert wurde. Zu nennen ist die Überdachung der Rollsportanlage, die Errichtung einer Familien-Sportanlage und weiterer Outdoor-Angebote, die Ergänzung und Qualifizierung der Zugänge, im Fritz-Schloß-Park die Schaffung einer Laufstrecke, eines Minigolfplatzes mit Pavillon und die Grunderneuerung der Spielplätze, sowie die Unterstützung des Baus eines Kletterzentrums des Deutschen Alpenvereins. Parallel dazu konnten mit Sport-Investitionsmitteln zwei Fußball-Trainingsspielfelder errichtet sowie die Sportanlagen und das Tribünengebäude im Poststadion erneuert werden. Im Rahmen des Stadtumbauprogrammes gilt es, in den nächsten Jahren den Erneuerungsprozess des Gesamtareals abzuschließen. Dazu gehört u.a. die Umgestaltung des gegenwärtigen Kfz-Parkplatzes an der Gefängnismauer unter Schaffung weiterer Sportraumangebote, die Qualifizierung des Haupteinganges von der Lehrter Straße sowie der Wegebeziehungen durch das Areal und noch zu ertüchtigende Abschnitte der Döberitzer Verbindung.

Die entwickelte Betreiberkonzeption für den vielgestaltigen SportPark Poststadion soll längerfristig auf die Anlagen ausgedehnt werden, die sich im Fritz-Schloß-Park befinden, um damit ein komplexes Standortgemeinschaftsprojekt umzusetzen.

Stadtbad Tiergarten

In fast allen sportwissenschaftlich bekannten Bevölkerungsbefragungen zum Sport- und Bewegungsverhalten sowie favorisierter Sportraumnachfrage nimmt das Schwimmen eine unangefochtene Spitzenposition ein. Demgegenüber sind im Bereich des Schulschwimmens in Berlin größere Defizite zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund hat das Stadtbad Tiergarten eine herausragende Bedeutung als soziales Infrastrukturangebot im Stadtteil und innerstädtischen Einzugsbereich.

Das nach Aufgabe des Sommerbades 2011 verbliebene, in den 1970er Jahren errichtete Hallenbad sollte nach bisherigem Stand nach nunmehr ca. 40 Betriebsjahren in 2017 saniert werden. Damit könnte die Wiederaufnahme des Projektes zur Schaffung eines Außenschwimbeckens verknüpft werden. Daher gilt es, zur Finanzierung dieses Projektes, wie bereits vor fünf Jahren geschehen, aber aus organisatorischen Gründen nicht realisiert, entsprechende Stadtbaumittel bereit zu stellen. Nach heutiger Einschätzung sollte das damalige Konzept allerdings zu Gunsten einer Ganzjahresnutzung des Außenbeckens (mit Durchschwimmkanal vom Hallenbad aus) modifiziert werden, was einen höheren Kostenaufwand erfordern dürfte.

“Sportpark” am Neuen Ufer

Die Sport- und Freizeitanlagen am Neuen Ufer wurden in den letzten Jahren mittels verschiedener Förderprogramme umstrukturiert und aufgewertet. Die vorläufig letzte Investition in die Bewegungsinfrastruktur erfolgte durch den Stadtumbau beim neu angelegten Outdoor-Fitness-Platz.

Fazit zum Handlungsfeld Sport- und Bewegungsinfrastruktur

- Neben den klassischen Kernsportanlagen der Schul- und Vereinsnutzung gilt es, den Anteil der Sport- und Bewegungsangebots für die nicht vereinsorganisierte Bevölkerung im Sinne des "Sports für Alle" weiter auszubauen. Dazu gehört sowohl die Attraktivierung der Grün- und Freiflächen für Sport und Bewegung als auch die weitere Qualifizierung und Ergänzung der linearen Bewegungsräume des Wegenetzes.
- Zu einer der weiterhin relevanten Aufgaben zählt die Erweiterung des Angebotes im Stadtbad Tiergarten in Form der Schaffung eines Außenbeckens auf der bereits vor einigen Jahren dafür erweiterten Grundstücksfläche.

3.3.7 Gesamtfazit der sozialen und kulturellen Infrastrukturentwicklung

Aufgrund der überdurchschnittlichen Anzahl in Moabit lebender Menschen, die Leistungen nach dem SGB und Grundsicherung im Alter beziehen, ist die Nachfrage nach preisgünstigen Freizeitaktivitäten in allen Bereichen in Moabit überdurchschnittlich hoch.

Wesentliches Ziel ist, in den Teilbereichen A und B - im Hinblick auf die zu erwartenden neuen Wohngebiete - eine bedarfsgerechte quantitative und qualitative Weiterentwicklung der sozialen und kulturellen Infrastruktur. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Erweiterung und Aufwertung der Kurt-Tucholsky-Grundschule und der Sanierung der Kulturfabrik in der Lehrter Straße.

Südlich des SUW-Teilgebietes C und westlich des Teilgebietes B sowie nördlich der Turmstraße befinden sich die BZR-Planungsräume Stephankiez, Emdener Straße, Lübecker Straße und Stephankiez (*siehe Anhang II: Angestrebte Ergänzungsbereiche zum Stadtumbaugebiet Tiergarten - Nordring / Heidestraße*), die hinsichtlich der Infrastrukturversorgung und der Zielstellungen des Stadtumbaus wichtige Funktionen für den Prognoseraum Moabit übernehmen. Dies bezieht sich insbesondere auf die Schulversorgung mit ihren unterschiedlichen Standorten, wie zum Beispiel der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule, die ihren Grundschulteil in der Siemensstraße 20, ihren Ober- und Mittelschulteil in der ca. 800 m entfernten Quitzowstraße 141 und den Hort in der Wiciefstr. 6 hat.

Die Schulgebäude unterscheiden sich hinsichtlich der Baustruktur, da die Gebäude der Mittel- und Oberstufe sowie des Hortes aus den 1980er Jahren stammen und das Gebäude der Grundstufe in Jahr 1896 errichtet wurde. Ähnlich sieht die Situation bei der Kitaversorgung und der jeweiligen Gebäudestruktur aus.

Insbesondere bezogen auf die energetischen Zustand hat sich in den letzten Jahren trotz unterschiedlicher Konjunkturprogramme der Zustand der öffentlichen Gebäude nicht maßgeblich verbessert, was u.a. darauf zurückzuführen ist, dass sie außerhalb von Städtebauförderungskulissen liegen, über die Baumaßnahmen im größerem Umfang gefördert werden. Hierzu zählen neben den genannten Schulen auch Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen wie das Wolfgang-Scheunemann-Haus in der Bredowstraße 31-32. Eine Ausnahme stellt die Kita Havelberger Straße in der Nähe des Stephanplatzes dar, die über Mittel aus dem Programm Aktive Zentren energetisch saniert wird.

Zur Deckung des erhöhten Bedarfs an Kitaplätzen werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Bestehende Angebote qualifizieren, stärken und ausbauen,
- Brachliegende Standorte baulich nutzen (z.B. Seydlitzstraße 11) auch südlich der Siemens-/ Quitzowstraße (ggf. Neubaumentwicklung) und
- Fördermittel aus der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zum bedarfsgerechten Ausbau der Kinderbetreuung“ lt. Kita-Bedarfsatlas 2016 nutzen.

Der Schulkapazitätsbedarf steigt bis zum Jahr 2031 an. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, muss bereits jetzt im Einschulungsbereich (ESB) 4 eine Erweiterung der Heinrich-von-Stephan-Schule angestrebt werden. Im ESB 5 bestehen für die Anne-Frank- sowie die Moabiter Grundschule keine Erweiterungsmöglichkeiten. Deshalb ist vorgesehen, die Kurt-Tucholsky-Grundschule in größerem Umfang auszubauen.

Als herausragendes Schwerpunktprojekt mit besonderem Koordinationsaufwand zur Standortentwicklung gilt das geplante Bildungszentrum am neuen Ufer (D 7).

In Moabit fehlen – gemessen an der notwendigen personellen Ausstattung für die jeweilige Einrichtungsgröße – pädagogische Stellen für Jugend- und Familieneinrichtungen. Nach Einschätzung der Fachabteilungen fehlen in Moabit insgesamt 651 Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungsplätze auch bedingt durch die unzureichende Anzahl an Spiel- und Sportstätten.

Nur eine Senioreneinrichtung in Moabit Ost ist unzureichend. Kurze Wege zum Erreichen von Freizeitstätten sind in Moabit Ost wie West zu empfehlen und daher ggf. neue Einrichtungen an den Bedarf anzupassen.

3.4 Handlungsfelder der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung

3.4.1 ÖPNV

Mit dem Hauptbahnhof und den Ost-West-S-Bahnen, der Ringbahn mit den S-Bahnstationen Westhafen und Beusselstraße, den vorhandenen U-Bahnstationen Turmstraße, Birkenstraße (und Westhafen) sowie der neuen Trambahn-Anbindung in der Invalidenstraße, die künftig zum U-Bahnhof Turmstraße verlängert werden soll, verfügt die Moabiter Insel über wichtige Elemente des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs. Mittelfristig gilt es, die Trambahnlinie bis zum U-Bahnhof Turmstraße fortzusetzen. Das Planfeststellungsverfahren hierzu soll in 2017/18 erfolgen, der Bau ist für 2019/20 geplant. Im Zuge der im Bau befindlichen S-Bahnlinie 21 wird die Schaffung eines Haltepunktes an der Perleberger Straße im Kontext entsprechender städtebaulicher Entwicklung des Umfeldes angestrebt. Für den Raum westlich der Beusselstraße steht eine schienengebundene ÖPNV-Anbindung hingegen noch nicht in Aussicht.

Die SUW-Teilgebiete A und B sind mit 8 durchquerenden Buslinien gut erschlossen und über das Straßennetz angebunden.

Demgegenüber stellt sich die Situation im Moabiter Westen anders dar. Entlang der Turm- sowie der Beusselstraße, östlich des Gewerbe- und Industriegebietes ist die Anbindung an den Busverkehr noch gut organisiert. Hier verkehren 7 Buslinien. Das Gebiet zwischen Beussel- und Huttenkiez ist jedoch lediglich durch die Busli-

nie M27 angebunden. Für die Erschließung des Wohn- und Arbeitsgebiets mit mehreren tausend Pendlern ist die (fußläufige) Anbindung mit nur einer eher unregelmäßig verkehrenden Buslinie als unzureichend zu betrachten.

Verbesserungen hinsichtlich der inneren ÖPNV-Erschließung ließen sich bisher nur punktuell erreichen, da die BVG innerhalb ihres Dienstleistungsvertrages mit dem Land Berlin ihre Angebotsstruktur nur ausbaut, wenn an anderer Stelle des Bezirkes ein Abbau erfolgt. Im Rahmen des SUW-Projekts „Stadtteilentwicklungskonzept (StEK) Green Moabit“ wurden hierzu neue Konzeptansätze entwickelt, deren Umsetzung angegangen werden sollten (z.B. das Projekt GreenCard Moabit). Zudem gibt es den Wunsch der ansässigen Unternehmen, dass spätestens bei Schließung des Flughafens Tegel der vom Hauptbahnhof kommende Bus TXL durch Moabit West geführt werden soll, um die Ost-West-Verbindungen zu verstärken.

3.4.2 MIV

Hinsichtlich des (motorisierten) Individualverkehrs sind die Teilbereiche gut in das überörtliche Straßennetz eingebunden, wobei vor allem die Beusselstraße eine wichtige, für die Anrainer allerdings belastende Funktion als Autobahnzubringer erfüllt. Das hohe Kfz-Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstraßen bringt insgesamt eine starke Lärm- und Schadstoffbelastung für die angrenzenden Wohngebiete mit sich, der vor allem im Bestand gegenwärtig trotz strategischer Instrumente (u.a. Lärmaktionsplan 2013 / 2018, Schallschutzfensterprogramm) noch nicht ausreichend begegnet werden kann. Ggf. sind umfangreichere T 30-Zonen unter weiterer Einbeziehung von Hauptverkehrsstraßen angezeigt.

Im Teilbereich A (Europacity) werden die Anforderungen für und an den MIV durch die verbindliche Bauleitplanung und die Objektplanung der Verkehrsanlagen geregelt. In der Heidestraße wird der Durchgangsverkehr von zunehmendem Ziel- und Quellverkehr überlagert werden, was einer typischen Berliner-Innenstadt-Hauptstraße entspricht.

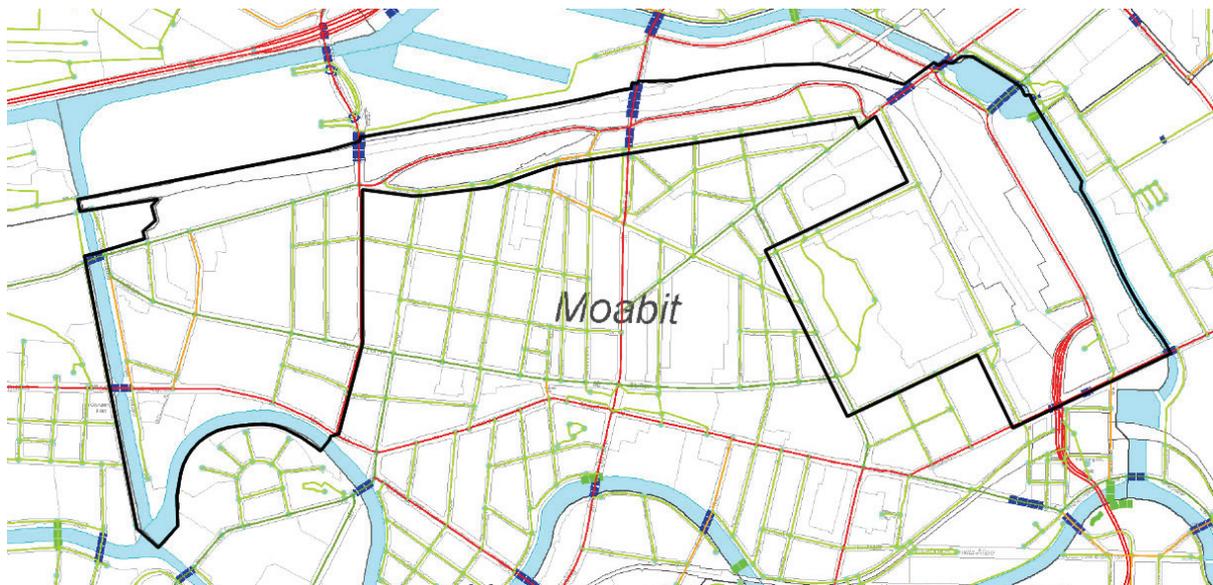
Das Friedrich-Krause-Ufer im gleichnamigen potenziellen Ergänzungsgebiet sowie die Siemens-/Quitowstraße haben durch die Realisierung der Umgehungsstraße (Ellen-Eppstein-/ Erna-Samuel-Straße) eine gewisse Entlastung vom MIV erfahren, was im Hinblick auf die künftige Strukturierung dieses Gebietes genutzt werden kann.

In der stark durchgangsverkehrsbelasteten Lehrter Straße reichen die bisher durchgeführten Maßnahmen bei weitem noch nicht aus, um eine spürbare Minderung der Kfz-Verkehrsströme und der durchweg überhöhten Fahrgeschwindigkeiten zu erreichen. Deshalb werden künftig weitere durchgreifende, verkehrsberuhigende Maßnahmen zu ergreifen sein, ohne die Anbindungsqualität der durch die Straße verlaufende Buslinie zu beeinträchtigen.

Einhergehend mit der städtebaulichen Verdichtung in den Teilbereichen A und B sowie mit der erfreulicherweise wachsenden Nutzungsintensität am Standort des SportPark Poststadion nimmt allerdings auch der ruhende Kfz-Verkehr in den Straßenräumen erheblich zu. Hier gilt es, die Bedingungen für den nichtmotorisierten Verkehr zu verbessern und zugleich den ruhenden Verkehr strukturell, räumlich und organisatorisch zu ordnen. Zu den Bereichen räumlicher Ordnung gehört das Parken im SportPark-Gelände, insbesondere nördlich der Sporthalle, sowie in der Seydlitzstraße. Organisatorisch ist es angezeigt, das Instrument der Parkraumbewirtschaftung für diesen Raum erneut in Betracht zu ziehen.

Im Teilbereich C ist es gelungen, durch den Neubau der beiden Straßenabschnitte nördlich der Blöcke 9 und 902 zu einer Entlastung der südlich angrenzenden Wohngebiete mittels Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Siemens- und Quitzowstraße beizutragen. Gleichzeitig wurden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung dieser bisherigen Hauptverkehrsstraße umgesetzt. Mit der parallel zur Siemens- / Quitzowstraße verlaufenden Trasse konnte das Verkehrsaufkommen in den südlich angrenzenden Wohngebieten erheblich reduziert werden. Noch nicht gelöst ist der im Zusammenhang mit Verkehrsberuhigung der Siemensstraße entstandene Bedeutungszuwachs der Verkehrsbeziehung zur Bremer und Birkenstraße mit fehlenden sicheren Querungsmöglichkeiten am Knoten Bremer-/ Birkenstraße.

Da in den letzten Jahren nicht nur bei größeren ansässigen Firmen im SUW-Teilbereich D einige hundert neue Arbeitsplätze geschaffen wurden und der Gewerbeleerstand deutlich reduziert werden konnte, ist es nachvollziehbar, dass nach Aussagen von Unternehmen und Vermietern die verkehrlichen Auswirkungen spürbar sind. So hat insbesondere die Konkurrenz um die vorhandenen Stellplätze und damit auch der Park- / Suchverkehr deutlich zugenommen.



Straßeninfrastruktur, Straßennetzhierarchie (fisbroker)

Straßenabschnitte	
—	STEP 0 - kontinentale Straßenverbindung
—	STEP I - großräumige Straßenverbindung
—	STEP II - übergeordnete Straßenverbindung
—	STEP III - örtliche Straßenverbindung
—	STEP IV - Ergänzungstraßen
—	Keine STEP Stufe

3.4.3 Fuß- und Fahrradverkehr

In einer 2011 erarbeiteten Studie „Radverkehr im Bezirk Mitte - Verkehrliche Maßnahmen, QM Moabit / Bezirk Tiergarten“ wurde eine „generelle Zielsetzung des Bezirkes zur Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs“ aufgezeigt. Dazu gehören die Aufwertung des öffentlichen Raumes, die Qualifizierung von Plätzen, Platzräumen und Aufenthaltsflächen, die Vernetzung von Fußgänger- und Fahrradnetzen sowie das Management des Kfz-Verkehrs (Parkraumbewirtschaftung, Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsbegrenzungen). Maßnahmenswerpunkte

sollen vor allem in der Einrichtung von Tempo-30-Zonen, der Markierung von Fahrradstreifen und Angebotsstreifen, der Einführung von sicheren Querungshilfen und anderen Verkehrsberuhigungsmaßnahmen liegen.

Im Teilbereich A bestimmt das abgestimmte und im Teilraum zwischen Heidestraße und Bahntrasse noch zu konkretisierende städtebaulich-verkehrlich-freiräumliche Entwicklungskonzept die Maßnahmen zu Gunsten des Fuß- und Fahrradverkehrs.

Im Teilbereich B, in der Lehrter Straße, wurden bereits seit 2009 erste verkehrsberuhigende Maßnahmen baulich umgesetzt. Durch den jedoch stetig ansteigenden Verkehr in der Lehrter Straße, insbesondere durch Taxiverkehre, Reisebusse, Schleichverkehre sowie Verkehre, die durch den Polizeistandort Kruppstraße erzeugt werden, und den zusätzlich durch das künftige Wohnbauareal Lehrter Straße Ost zu erwartenden MIV bedarf es dringend weiterer Maßnahmen.

Der stark frequentierte Kreuzungsbereich Lehrter Straße / Seydlitzstraße ist durch seine kurvenartigen Verschwenkung der platzähnlichen Grünfläche und den Bushalte- und Busaufstellflächen unübersichtlich und bietet für Fußgänger in der Wegebeziehung Hauptbahnhof-SportPark keine klare Orientierung und Fahrbahn-Querungsstelle.

In der Seydlitzstraße werden durch die vielen neuen Anrainer wie dem Wellnessresort vabali spa, dem SOS-Kinderdorf, der DAV Kletterhalle, dem erfolgten Wohnungsneubau und dem Ausbau der Stadtmission mit Gästehaus zusätzliche Verkehre erzeugt.

Die besondere Nutzungsmischung in Moabit West (SUW-Teilbereich D), aber auch im Teilbereich C mit ihrem jeweils hohen gewerblich-industriellen Anteil ergibt eine Verkehrssituation, die sich von der üblichen Quartierszusammensetzung unterscheidet. Ziel war und ist es, den daraus entstehenden Konflikt zu entschärfen.

Im 2009 mit SUW-Mitteln finanzierten Verkehrs- und Logistikkonzept wurden dazu u.a. zahlreiche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Förderung des Rad- und Fußverkehrs vorgeschlagen. Eine Umgestaltung von Verkehrsflächen konnte bereits in der Hutten-, Siemens- sowie der Quitzowstraße erreicht werden. In 2016 beginnen erste Baumaßnahmen am nördlichen Ende der Straße Neues Ufer sowie in der Sickingenstraße, auch hier mit dem Ziel der Förderung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens.

Durch die neuen Umgehungsstraßen Ellen-Epstein- sowie Erna-Samuel-Straße, die entlang der Bahntrasse als nördliche Grenze des Teilbereich C verlaufen, sind große Teile der Siemens- und der Quitzowstraße mit ihrer Wohnbebauung vom Durchgangsverkehr entlastet worden. Beide Verkehrswege wurden verkehrsberuhigend umgestaltet. So konnten in der Siemens- und der Quitzowstraße bereits die Radwege vom Gehweg auf die Straße verlegt werden. Anknüpfend an diese bereits umgesetzten Maßnahmen sind weitere Modifikationen des öffentlichen Raumes hier denkbar.

Gerade entlang der Wasserstraßen ist eine durchgängige Begehung der Uferbereiche oftmals nicht möglich. Zur Verbesserung der Erschließung und Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs ist die Realisierung eines durchgängigen Spreeuferweges unerlässlich. Der projektierte Brückenschlag über die Spree bietet die einmalige Chance, Wirtschaft und Wissenschaft, Wohnen und Arbeiten in zwei Bezirken miteinander zu verbinden.

Durch das Markieren von Radfahrstreifen im Straßenraum, der Bau von Mittelinseln auf der Huttenstraße, Gehwegaufpflasterungen im Bereich von Einmündungen und -fahrten sowie die Verlegung von Bushaldebuchten konnte bereits eine nachhaltige Förderung des Rad- und Fußverkehrs und nicht zuletzt eine Steigerung der Aufenthaltsqualität erzielt werden. Die nun beginnende Umgestaltung der Sickingenstraße, in der ebenfalls der Radverkehr vom Gehweg auf die Fahrbahn verlagert wird, erweitert das Radwegenetz von der Siemens- über die Beusselstraße bis zum Neuen Ufer und hat bereits in der Gaußstraße zu einer Verlängerung auf Charlottenburger Seite hin zur Lise-Meitner-Straße geführt.

Um die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu stärken, sind auch passende Infrastrukturen notwendig. Neben den Radwegen bzw. besser Fahrradstreifen auf Fahrbahnen der Hauptstraßen zählen hierzu auch die Abstellvorrichtungen. Zahlreiche Fahrradbügel wurden bereits in den Straßen des Gebietes installiert, um dem steigenden Bedarf gerecht zu werden. Ergänzend ist u.a. eine Fahrradabstellanlage am S-Bhf. Beusselstraße/Beusselbrücke vorzusehen.

3.4.4 Fazit Handlungsfelder der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung

Die Teilbereiche A und B sind durch acht Buslinien gut erschlossen. Auch entlang der Turm- sowie der Beusselstraße, östlich des Gewerbe- und Industriegebietes ist die Anbindung an den Busverkehr mit sieben Linien gut organisiert. Trotz der guten überörtlichen Anbindung durch die S-Bahn im Norden (Haltepunkt Beusselstraße) ist die innere Erschließung des innerstädtischen Gewerbe- und Industriegebietes in Teilbereich D zu bemängeln. Lediglich eine Buslinie (M27 S+U Pankow – S+U Jungfernheide) führt durch das Areal. Diese genügt zwar den nominalen Standards der BVG-Versorgung (400m Radius), aufgrund ihrer Unzuverlässigkeit (der 6-7 Minuten-Takt tagsüber wird nur sehr unregelmäßig eingehalten) ist sie als alleiniges Angebot für Tausende von pendelnden Arbeitnehmern plus Anwohnern aus dem Huttenkiez allerdings unzureichend.

Einen Handlungsschwerpunkt im Hinblick auf klimatische Verbesserungen und den Schallschutz stellt seit Jahren das durch den motorisierten Verkehr hochbelastete Wohnen an der Beusselstraße dar.

In der Lehrter Straße (TB B) bedarf es dringend weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Fahrradverkehr sowie einer Reduzierung und Geschwindigkeitsdämpfung des MIV-Durchgangsverkehrs.

Am Knoten Seydlitzstraße / Lehrter Straße mit der S-Kurvenführung der historisch vorgeprägt im Stadtgrundriss verspringenden Lehrter Straße ist zusätzlich eine regulative und gestalterische Neuordnung erforderlich. Hierzu soll 2016 ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, von dem u.a. Vorschläge zur Verbesserung der fußläufigen Querungsmöglichkeiten, zur Aufwertung der platzähnlichen Grünfläche unter Integration der weiterhin erforderlichen Bushalte- und Busaufstellflächen erwartet werden. Vor allem soll der stark angestiegene Fuß- und Radverkehr beachtet werden, der vom Hauptbahnhof durch den Geschichtspark und entlang des Geschichtsparks zur Lehrter Straße und Seydlitzstraße bzw. zum Süd-Ost-Eingang des SportPark Poststadion sowie der Döberitzer Verbindung führt. In diesem Zuge soll auch der sog. „Stadtplatz“, der den Eingangsbereich Poststadion und das neue Quartier Lehrter Straße Ost über den Straßenraum hinweg verbinden wird, im Straßenbereich als verkehrssichernde Maßnahme gestaltet werden.

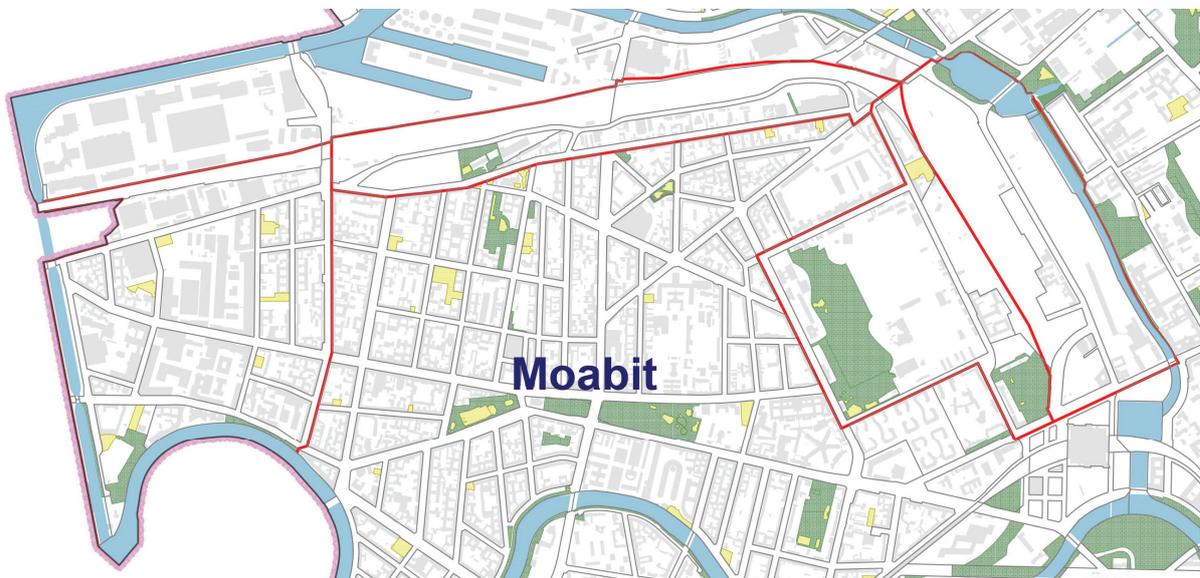
Die sinnvolle Entlastung der Siemens-/Quitowstraße im Teilbereich C durch die neuen Umfahrungen Ellen-Epstein - und Erna-Samuel-Straße erfordert am Knoten Bremer Straße sowie v.a. Bremer Straße / Birkenstraße noch eine Nachjustierung, um die dortigen Querungsbedingungen (u.a. für Kinder des SUZ) deutlich zu verbessern.

Zur Schaffung durchgängiger Wegebeziehungen entlang des Spreeufers in Teilbereich D sollte vehement der Lückenschluss zwischen verschiedenen Abschnitten verfolgt werden. Der projektierte Brückenschlag über die Spree in Kooperation mit einem Versorger kann zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Wegenetzes führen. Um Lücken bei den Radwegenetzen zu schließen und um die Verkehrssicherheit für diese Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, sind Verbesserungen insbesondere in den Straßen Sickingenstraße, Kaiserin-Augusta-Allee sowie am Neuen Ufer erforderlich.

3.5 Handlungsfelder zur Entwicklung der öffentlichen Freiräume und der grünen Infrastruktur

3.5.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen

Das Angebot an öffentlichen Grün- und Freiflächen verteilt sich in den einzelnen statistischen Planungsräumen sehr ungleich. In der BZR Moabit Ost sind 28 öffentliche Grünflächen vorhanden, die rechnerische Versorgung liegt angesichts des Fritz-Schloß-Parks, des Kleinen Tiergartens und des Stadtgartens bei 11,3 m² / EW. Der Versorgungsgrad bewegt sich damit aber noch unterhalb des bezirklichen Durchschnitts von 15,9 m²/ EW, der allerdings auch den Große Tiergarten mit einbezieht. In der BZR Moabit West gibt es 21 öffentliche Grünanlagen mit rund 133.000 m², wobei die Versorgung hier bei nur 3 m² / EW liegt.



Öffentliche Grünflächen (grün) und Spielplätze (gelb)
(Bezirksamt Mitte von Berlin)

Im SUW-Teilbereich A gibt es bisher lediglich im Bereich Nordhafen Ortsteil Tiergarten und im Geschichtspark Grünflächen mit einer Gesamtgröße von rund 37.300m².

Der SUW-Teilbereich B (SportPark Poststadion) versorgt durch den Fritz-Schloß-Park mit rd. 105.000m² große Teile von Moabit Ost, wie den Stephankiez und die Zillesiedlung oder den Bereich um die Lübecker Straße, der keine Grün- und Freiflächen aufzuweisen hat. Erst südlich der Straße Alt-Moabit gibt es größere, zusammenhängende Grünflächen, wie den Kleinen Tiergarten oder den Carl-von-Ossietzky-Park.

Die in Moabit West relevanten Grünanlagen befinden sich am Neuen Ufer, an der Kaiserin-Augusta-Allee 114-120, am Unionsplatz sowie im Ottopark. Der Moabiter Stadtgarten, mit einer Fläche von etwa 10.300 m² sowie der Bürgergarten mit einer Fläche von rund 1.200 m² sind im Jahr 2012 als neue Grünflächen entstanden und stellen insbesondere nach der Fertigstellung der Erna-Samuel-Straße und der damit verbundenen Verkehrsberuhigung der Siemensstraße eine Bereicherung für den Norden Moabits dar.

Eine entscheidende Rolle zur weiteren Qualifizierung und Vernetzung der vorhandenen Grünflächen stellt der Bereich südlich des neuen Stadtgartens dar. Der in Teilen deutlich zu verbessernde Grünzug Bremer Straße bedarf insbesondere im Nordbereich einer Aufwertung, was sich in erster Linie auf den Schulgarten in der Birkenstraße und das Umfeld der Sporthalle rund um den Unionplatz bezieht. Insbesondere im Moabiter Norden bietet das Schulumweltzentrum (SUZ) Moabit in der Birkenstraße 35 einen wichtigen Ausgleich zur stark verdichteten Bebauungsstruktur. Die auf dem Gelände befindlichen Gebäude sind nach den heutigen pädagogischen Anforderungen jedoch wenig für ihren Zweck geeignet und bedürfen einer Neugestaltung bzw. eines Neubaus, der den neuen pädagogischen Konzepten Rechnung trägt. Der im Süden gelegene Bereich rund um den Sportpark Neues Ufer mit seiner Lage direkt an der Spree und einer dort speziell für den Wassertourismus eingerichteten Anlegestelle stellt eine besondere Qualität dar.

Der Gewässerbezug der sprichwörtlichen Moabiter Insel ist in Moabit West zwar als südliche und westliche Gebietsbegrenzung erfahrbar, allerdings werden die Potenziale lediglich im Bereich des Spreeuferwegs südlich der Kaiserin-Augusta-Allee ausgeschöpft. Der Sport- und Freizeitpark Neues Ufer ist zwar ansprechend gestaltet, aber die räumliche Vernetzung in den umgebenden Stadtteil ist bislang sehr schwach ausgeprägt. Durch eine geplante Brückenverbindung zum südlich angrenzenden Charlottenburg mit Anschluss an die „20 grünen Hauptwege Berlins“ kann eine wichtige Wegebeziehung und Verbindungsfunktion für Fußgänger und Fahrradfahrer entstehen. Eine wichtige Voraussetzung ist es, die bestehenden Lücken beim Uferweg zu schließen, da aufgrund fehlender Zugänglichkeit der Uferweg nach wie vor nicht als geschlossener Erlebnisraum wahrgenommen werden kann.

3.5.2 Spielplätze

In der BZR Moabit Ost gibt es 23 öffentliche Spielplätze, davon 14 allgemeine Spielplätze, 2 Spielplätze für ältere Kinder / Jugendliche, 6 Kleinkinderspielplätze und 1 Spielplatz mit zeitlich begrenzter Nutzung, das sind 0,6m² / EW. Der Flächenbedarf entsprechend der Leitlinie „Berliner Modell für kooperative Baulandentwicklung“ und gemäß § 4 Kinderspielplatzgesetz liegt bei 1 m² / EW. Im Hinblick auf den zu erwartenden Bevölkerungsanstieg alleine durch die Europacity und Lehrter Straße Ost würde sich die derzeit verfügbaren Flächen auf 0,5 m² / EW reduzieren.

Der Klara-Franke-Spielplatz auf dem ehemaligen Schleicher-Gelände konnte erneuert und erweitert werden, daneben entstand ein Gemeinschaftsgarten und es wurde der nördliche Auftakt der geplanten bahnbegleitenden Nord-Süd-Verbindung gebaut. Zu den dortigen Handlungsfeldern und Aufgaben gehört zum einen die Unterstützung der vollständigen Herstellung dieser Grün- und Wegeverbindung sowie des nördlichen Abschlusses der Freianlage im Zuge der Sanierung der Kulturfabrik.

In der BZR Moabit West befinden sich 24 Spielplätze. 17 davon können als allgemeine Spielorte deklariert werden, 6 sind Kleinkinderspielplätze. Des Weiteren gibt es einen pädagogisch betreuten Spielplatz auf dem Ottoplatz, der mit Hilfe von Mitteln aus dem Programm Soziale Stadt neu gestaltet wurde und erst kürzlich eröffnete. Durch die seit 2010 realisierte Moabiter Bewegungslandschaft konnten sieben Spielplätze zielgruppengerecht sowie bewegungsfördernd umgestaltet und aufgewertet werden. In 2015 wurde die Maßnahme mit der Fertiggestaltung des Spielplatzes in der Waldenser Straße und den Vernetzungen der einzelnen Flächen beendet. Mit einer Gesamtspielplatzfläche von rund 28.500 m² liegt Moabit West bezogen auf den Versorgungsgrad pro Einwohner im Berliner Durchschnitt.

Auf dem Gelände des ehemaligen Güterbahnhofs an der Siemensstraße wurde begleitet durch ein mehrstufiges Beteiligungsverfahren ein Konzept für einen Stadtpark entwickelt, welcher viele verschiedene Aspekte von Freizeit, Bewegung, Erholung und Klima berücksichtigt. So entstanden Spiel- und Liegeflächen, eine Streuobstwiese und Bürgerbeete für Urban Gardening.

3.5.3 Gesamtfazit zur Entwicklung der öffentlichen Freiräume und der grünen Infrastruktur

In den Teilbereichen A und B (Europacity, Lehrter Straße Ost) werden mit dem Wohnungsneubau bis zu über 6.000 weitere Bewohner und Bewohnerinnen erwartet. Der Raum profitiert zwar von den großen Freianlagen westlich der Lehrter Straße und den Kanalraum. Gleichwohl ist die weitere Schaffung gerade von wohnungsnahen Grünflächen erforderlich.

Da die Grün- und Freiflächen in der sich weiter verdichtenden Stadt eine nur an wenigen Stellen vermehrbare Ressource darstellt, stehen vor allem qualitative Verbesserungen im Vordergrund.

Bei Neuprofilierung von Grünanlagen oder gar der Schaffung neuer Grünanlagen kommt es nicht nur auf eine hohe Gestalt- und Biotopqualität an, sondern gleichermaßen auf den Gebrauchswert bezüglich vielfältiger öffentlicher Nutzungsansprüche. In dieser Hinsicht gilt den Spielplätzen außerhalb der größeren Grünanlagen eine besondere Beachtung.

Durch eine geplante Brückenverbindung zum südlich angrenzenden Charlottenburg mit Anschluss an die „20 grünen Hauptwege Berlins“ kann eine wichtige Wegebeziehung und Verbindungsfunktion für Zu-Fuß-Gehende und Fahrradfahrende entstehen. Eine wichtige Voraussetzung ist es, die bestehenden Lücken beim Uferweg zu schließen, da aufgrund fehlender Zugänglichkeit der Uferweg nach wie vor nicht als geschlossener Erlebnisraum wahrgenommen werden kann.

Mit einer Gesamtspielplatzfläche von rund 28.500 m² liegt Moabit West bezogen auf den Versorgungsgrad pro Einwohnerin / Einwohner im Berliner Durchschnitt. In Moabit Ost entspricht der eigentliche Flächenverbrauch von 0,6 m² / EW nicht dem Flächenbedarf entsprechend der Leitlinie „Berliner Modell für kooperative Bauland-

entwicklung“ und gemäß § 4 Kinderspielplatzgesetz von 1 m² / EW. Im Hinblick auf den zu erwartenden Bevölkerungsanstieg alleine durch die Europacity und Lehrter Straße Ost würde sich die derzeit verfügbaren Flächen auf 0,5 m² / EW reduzieren.

Ein besonderes Augenmerk gilt der Freiraumentwicklung am Neuen Ufer im Rahmen der Campusentwicklung. Im Zuge der Neubebauung, die u.a. eine Mensa und eine Jugendeinrichtungen integrieren soll, sind die Freianlagen hinsichtlich der unterschiedlichen Anforderungen von Schulbetreiber und Freizeitnutzung sorgfältig abzustimmen und in das vorhandene Geflecht von Grün- und Sportflächen einzufügen.

Die Schaffung und Qualifizierung bestehender quartiersübergreifender Grün- und Wegeverbindungen gehört weiterhin zu den zentralen Handlungsfeldern des Stadtbbaus in Moabit. Im Einzelnen sind zu nennen:

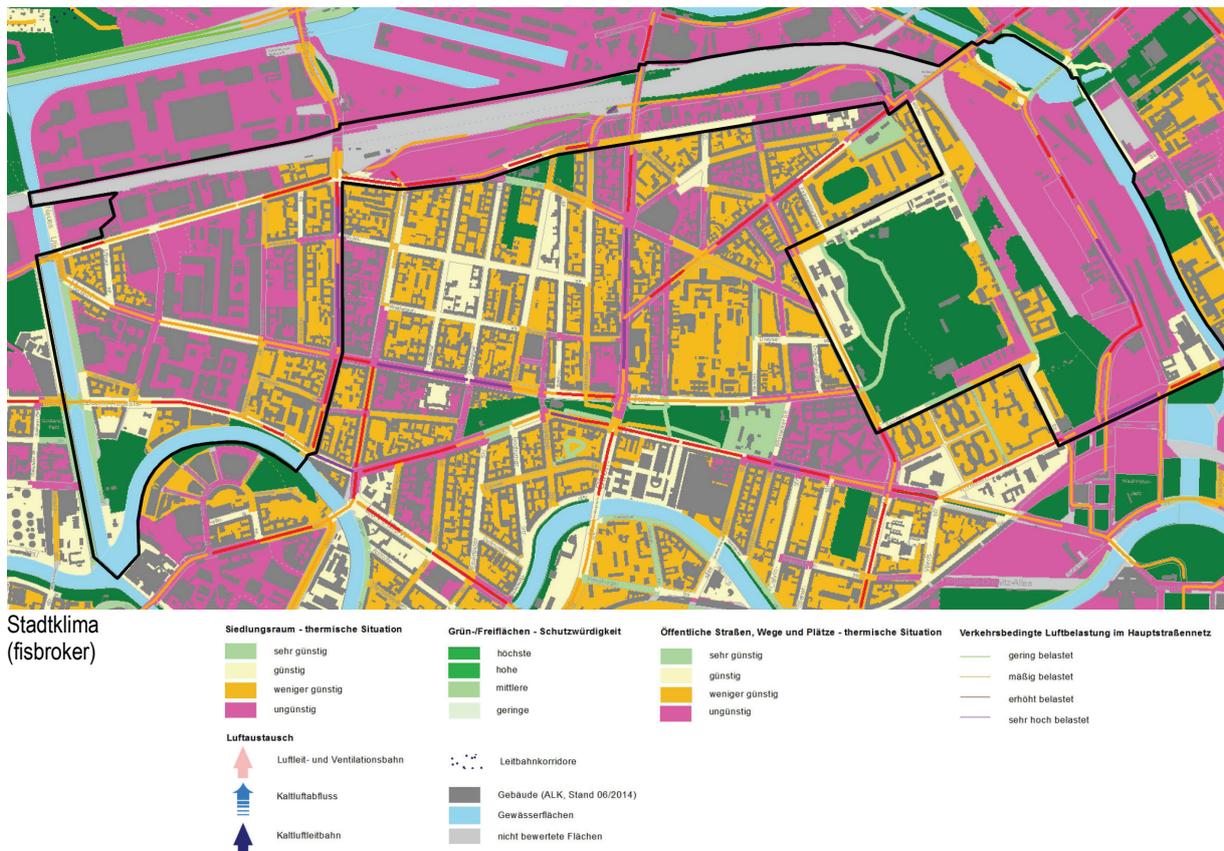
- Schaffung neuer Brückenverbindungen über die Gewässer und über die Bahntrasse an der Europacity
- Durchgängige Herstellung der Döberitzer Verbindung zwischen Turmstraße und Heidestraße mit Fortführung bis an den Kanal sowie des bahnbegleitenden Grünzuges östlich der Lehrter Straße
- Lückenschlüsse von Wegen entlang der Gewässerufer
- Neuschaffung des Eingangsbereiches in den Fritz-Schloß-Park am Ende der Birkenstraße und Verbesserung der Ost-West-Wegebeziehungen durch den SportPark Poststadion

3.6 Handlungsfelder zur Entwicklung von Umwelt, Natur und Klima

Das Berliner Energie- und Klimaschutzprogramm 2030 (BEK 2030) wurde in 2016 vom Senat beschlossen. Es enthält Strategien und Maßnahmen zur Erreichung des Ziels, aus Berlin bis 2050 eine klimaneutrale Stadt zu machen. Betroffen sind verschiedene Handlungsfelder wie bspw. Energie, Verkehr, Gebäude, Wirtschaft und private Haushalte.

Viele dieser Maßnahmen richten sich an Unternehmen, Immobilieneigentümer, Bewohnerinnen und Bewohner. Für die Umsetzung müssen mehrere Voraussetzungen erfüllt sein. Vorhaben, die sich nicht innerhalb kurzer Zeit, also in einem Zeithorizont von 1-3 Jahren rechnen, sind für private Akteure oft uninteressant. Hierfür müssen Fördermöglichkeiten aufgezeigt werden, die das Delta von Investition und Einsparung schließen. Viele Akteure sind verunsichert, welche Technologien angewendet werden können und sinnvoll sind. Hier bedarf es neutraler Beratungsstrukturen, welche unabhängig von Produkten die beste Lösung für den jeweiligen Einzelfall erarbeiten. Ein sehr wichtiger Aspekt bei der Umsetzung von Strategien und Maßnahmen ist die positive Vorbildwirkung durch Best Practice-Beispiele. Erfolgreich umgesetzte Vorhaben im Energie- und Klimaschutzbereich motivieren andere Akteure. Gerade vor dem Hintergrund, dass die Privaten sich oft noch in Zurückhaltung üben, sollte die öffentliche Hand mit gutem Beispiel vorangehen und anschauliche Projekte z.B. im Bereich Gebäudesanierung, erneuerbare Energien, Regenwassermanagement, Entsiegelung und Begrünung, usw. schaffen. *(siehe auch die in Kap. 2.3 erwähnten Beispiele in StEP Klima KONKRET, wozu auch das StEK Green Moabit gehört)* Essentiell sind zudem eine gute Kommunikation und der lokale Bezug zu Akteuren, Maßnahmen und Projekten.

Seiner Zeit einen Schritt voraus war das in Moabit West über den Stadtumbau finanzierte Stadtteilentwicklungskonzept (StEK) Green Moabit. Im Sinne der gemeinsamen, mit den lokalen Akteuren getragenen Vision vom nachhaltigen, klimaschützenden und an den Klimawandel angepassten Stadtteil wurde es fachgebietsübergreifend und in enger Kooperation mit dem Unternehmensnetzwerk Moabit e.V. entwickelt. Ziel des war es, Moabit West bei der Entwicklung zu einem zukunftsfähigen innerstädtischen Gewerbe- und Industriegebiet mit dem Label „Green Moabit“ zu unterstützen. In diesem Zusammenhang gab es eine umfassende Analyse der klimarelevanten Umweltbedingungen des Standorts. Im Rahmen der ersten Konzeptphase wurden die Potenziale für nachhaltigen Klimaschutz untersucht, in der 2. Phase die Maßnahmen detailliert aufgearbeitet und ein Aktionsplan entwickelt. Zur Erstellung einer umfassenden Klimabilanz wurde der gesamte Stadtraum Moabit West und nicht nur die einzelnen Gebäude betrachtet.



Im Sinne einer ressourcenschonenden Kreislaufwirtschaft wurden dabei die Themen Energie, Wasser, Abfall, Verkehr, öffentliche und private Freiflächen, Umweltmanagement sowie Bildung und Soziales auf mögliche ökologische und wirtschaftliche Synergien analysiert und Potenziale ermittelt. Hieraus wurden unmittelbar konkrete, umsetzbare, innovative und zukunftsfähige Maßnahmenvorschläge zur Klimaanpassung entwickelt, die sowohl von privaten als auch von öffentlichen Eigentümern oder in Kooperation miteinander umgesetzt werden können.

Dieses gemeinsam von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und dem Bezirksamt Mitte Ende 2011 beauftragte Projekt wurde durch eine anfänglich monatlich tagende Steuerungsrunde aktiv begleitet. In der ersten Projektphase 2012 war das Projektteam vorwiegend analytisch tätig und untersuchte bzw. erfasste sowohl die Lokalität als auch die vor Ort agierenden großen Stake-

holder. Im Rahmen von zwei Werkstattgesprächen wurde das Vorhaben interessierten Unternehmen sowie Vertretern von Anwohnerinitiativen vorgestellt. Außerdem wurde in Kooperation mit der TU Berlin eine internationale studentische Sommerakademie mit Teilnehmer/-innen aus 10 Ländern durchgeführt. In der zweiten Projektphase ab 2013 wurden modellhaft Maßnahmen entwickelt, die auch auf andere Quartiere mit überwiegend industrieller- bzw. gewerblicher Nutzung übertragbar sind.

Für die Ausarbeitung der detaillierten Projektsteckbriefe bzw. einer Projektkonzeption wurden zunächst folgende Maßnahmen ausgewählt:

- Solarkraftwerk Moabit West,
- Energieeffizienzmaßnahmen im Gewerbe,
- Ausbau der Fernwärmeversorgung,
- Abwasser als Ressource,
- integratives Wasserkonzept / Kühlen mit Regenwasser,
- Rückgewinnung von Freiraum mit Aufenthaltsqualität und
- Green Card Moabit.

Fazit zur Entwicklung von Natur, Umwelt und Klima

Ziel des StEK Green Moabit war es, ein Konzept mit einem Maßnahmen- und Aktionsplan zum klimagerechten Umbau eines gesamten innerstädtischen Quartiers, hier Moabit West, zu entwickeln. Damit soll der Stadtteil zum Modellgebiet eines innovativen, zukunftsfähigen, städtischen Industrie- und Gewerbegebietes im Zentrum Berlins werden, welches sich auf die abzusehenden Auswirkungen des Klimawandels vorbereitet hat. Der Abschluss der Studie erfolgte 2014, am 26. Mai 2015 wurde das Konzept vom Bezirksamt beschlossen. Rückblickend lässt sich feststellen, dass das Projekt sich zu einem wichtigen Impulsgeber mit überregionaler Strahlkraft entwickelt hat. Moabit gilt bereits jetzt als Schaufenster einer ökologischen Stadtentwicklung. Dieses „Branding“ muss in den nächsten Jahren mit Leben, also konkret umgesetzten Projekten gefüllt werden. Es stellen sich nun die Herausforderungen der Umsetzungsphase. Diese Aufgabe wird eines der zentralen Handlungsfelder des Stadtumbaus in Moabit West für die nächsten Jahre sein. Das schließt auch ein, die Ergebnisse der Studie auf andere Stadträume Moabits zu übertragen und die vorgeschlagenen Maßnahmen dort ebenfalls zur Anwendung zu bringen.

Erste Schritte zur Umsetzung in Moabit West wurden in die Wege geleitet, so z. B. eine Studie zu Optionen des Regenwassermanagements bei privaten und öffentlichen Liegenschaften, die Beantragung eines KfW-Klimamangers oder die Recherche und teilweise Beantragung von Fördermitteln zur Umsetzung einzelner Projektvorschläge (z.B. Bürgerakademie). Neben der Initiierung von klimarelevanten Projekten ist es jedoch ebenso wichtig, bei der Erneuerung der sozialen und grünen Infrastruktur die Erkenntnisse und Maßnahmenvorschläge aus dem StEK einzubeziehen. Stadtumbaumittel und andere Förderprogramme sollten dafür eingesetzt werden, ökologische Standards anzuheben, um eine Vorbildwirkung für andere Akteure zu erzielen. Neben dem konkreten Nutzen für die Umwelt ist dabei auch der Faktor Imageverbesserung nicht zu unterschätzen.

4. Leitbilder und Ziele

4.1 Zielrahmen zum Stadtumbau

Die Leitbilder und Ziele des Stadtumbaus im Stadtumbaugebiet Mitte / Tiergarten – Nordring / Heidestraße binden sich in einen europäischen, bundes-, landes- und bezirkspolitischen Zielrahmen ein.

Europäische Zielebene

Die europapolitischen Ziele stützen sich generell auf die im Jahr 2000 vereinbarte und 2004/05 weiterentwickelte Lissabon-Strategie, die v. a. auf die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit Europas gegenüber anderen Wirtschaftsräumen im globalen Kontext, auf die „Wissensgesellschaft“ sowie auf soziale Kohäsion in den EU-Mitgliedsländern und Umweltschutz abzielt. Als Kern dieser Strategie gelten wirtschaftliche, beschäftigungs-, energie-, innovations- und bildungspolitische Handlungsfelder.

Die Handlungsstrategien der 2007 entwickelten Leipzig-Charta, „Herstellung und Sicherung qualitätsvoller öffentlicher Räume, Modernisierung der Infrastrukturnetze, Steigerung der Energieeffizienz und aktive Innovations- und Bildungspolitik“ deckten sich im Grundsatz mit betreffenden Zielausrichtungen und Aufgabenfeldern des deutschen Programms Stadtumbau West.

Vor der Fortführung der europäischen Strukturförderung (Strukturfonds EFRE, ESF), in der Förderperiode ab 2014-2020, das u. a. auch das Programm Stadtumbau West stützt, befand sich die Lissabon-Strategie, vor dem Hintergrund der weltweiten Finanzkrise und der nicht in allen Teilen erreichten Ziele, in einem umfassenden Diskussionsprozess, der angesichts gegenwärtiger Entsolidarisierungstendenzen an Schärfe zunehmen dürfte.

Bundespolitische Zielebene

Bereits 2007 wurde seitens des Bundes eine „Nationale Stadtentwicklungspolitik“ eingeleitet und auch aktuell fortgeführt, die sich eine nachhaltige Stadt-, Stadtteil- und Quartiersentwicklung zum Ziel setzt. Ferner wurden Aktions- und Konjunkturprogramme aufgelegt, die z. T. auch für die Umsetzung von Stadtumbauzielen verwendet werden bzw. deren Projekte mit Stadtumbauprojekten verknüpft werden konnten. Die Schwerpunktsetzungen der 2009 folgenden Bundesregierung führte zu Reduzierungen und Umstrukturierungen der Städtebauförderung, die durch Zusatzfinanzierungen in Berlin partiell aufgefangen werden konnten.

Die strategische Ausrichtung des Bundesprogramms Stadtumbau West und damit auch der ISEKs bettet sich ein in die Entwicklungsziele, wie sie auf EU- und nationaler Ebene festgelegt wurden. Untersuchungen der Bundestransferstelle Stadtumbau West unterstreichen den breiten Förderansatz dieses Programms und bestätigen die Ausrichtung und Vorgehensweise der im Fördergebiet Mitte / Tiergarten – Nordring / Heidestraße angewandten Praxis der Programmumsetzung.

Landespolitische Zielebene

In dem im August 2004 von den beiden Bundesländern Berlin und Brandenburg (Hauptstadtregion) beschlossenen Gemeinsamen Landesentwicklungsplan ist das Stadtumbaugebiet Teil des Siedlungsbereichs, des städtischen Kernbereichs sowie der Metropole. Gemäß Grundsatz G 2.6 sollen über die Oberzentralen Funktionen hinaus die Infrastruktur und die Standorte von metropolitanen Funktionen wie Entscheidungs- und Kontrollfunktionen, Innovations- und Wettbewerbsfunktionen, Zugänglichkeit und Symbolfunktionen gesichert werden. Der Plan enthält ferner für das Stadtumbau-Fördergebiet relevante (zu beachtende bzw. zu berücksichtigende) Zielpositionen u.a. zur räumlichen Entwicklung in Beziehung zur Qualität der ÖPNV-Anbindung, zu zentrenrelevantem Einzelhandel und zur Zugänglichkeit von Uferstreifen.

Seit dem Senatsbeschluss vom 29.11.2005 und dessen Veröffentlichung am 16.12.2005 ist das Land Berlin am Stadtumbau-West-Programm beteiligt. Seit 2007 bindet sich das Stadtumbauprogramm in die Strategie bzw. Programmfamilie „Zukunft im Stadtteil“ (ZIS) ein und wird dadurch auf der Ziel- und z. T. auch auf der Handlungsebene mit dem Programm „Soziale Stadt“ verknüpft. Mit der Strategie der Aktionsräume plus sollte der Mitteleinsatz aus unterschiedlichen Programmen noch stärker als bisher strategisch vernetzt und gebündelt werden. Inzwischen haben sich zumindest im Bezirk Mitte die Verfahrensweisen einer sozialraumorientierten Stadtentwicklungsplanung weiter qualifiziert und verstetigt.

Mit den aktuellen Wohnungsbaustrategien innerhalb der breiten Handlungsfelder zur wachsenden Stadt gewinnt der Wohnungsneubau und Ausbau entsprechender Infrastruktur wieder eine zentrale Bedeutung.

Bezirkspolitische Zielebene

Die Ausführungen zu den Bezirksregionenprofilen der Lebensweltlich orientierten Räume (LOR) des Bezirks Mitte und Integrierte Stadtteilentwicklungsplanungen zu den QM- und AZ-Gebieten haben wesentliche Aussagen der Bezirksentwicklungsplanung von 2004 fortgeführt und einstweilig bis 2013/14 aktualisiert. Die stadumbaurelevanten Kerninhalte werden im Folgenden benannt.

Grundsätzlich gilt, dass die Bezirksregion Moabit einer besonders genauen und sensiblen Beobachtung des externen Entwicklungsdrucks bedarf, um darauf mit einem Bündel von Strategien und Maßnahmen im Sinne der übergeordneten Zielstellung des Bezirks koordinierend, justierend und kompensierend zu antworten. Alle Bewohner und Bewohnerinnen sollen in die Lage versetzt werden, von der positiven wirtschaftlichen Entwicklung zu profitieren und vor Verdrängung weitestgehend bewahrt zu bleiben.

Für die BZR Moabit Ost, bezogen auf den betreffenden Teil des SUW-Fördergebietes sind folgende stadumbaurelevante Ziele, Strategien und beispielhafte Maßnahmen zu nennen:

Ziel 1

- Europacity zukunftsfähig gestalten

Strategien zu Ziel 1

- Deckung des infrastrukturellen Bedarfes mit Blick auf mindestens ca. 3.000 neue Wohnungen innerhalb der Europacity und an der Lehrter Straße
Beispielhafte Maßnahmen: Qualifizierung der Kurt-Tucholsky-Grundschule und Flächenbereitstellung für weitere Kitas

- Räumliche Verbindungen zur besseren Anbindung an den bestehenden Stadtteil schaffen
Beispielhafte Maßnahmen: Döberitzer Grünverbindung, Ost-West-Verbindung nördlich Poststadion

Ziel 2

- Freizeit, Erholung und Sport zusammenführen

Strategien zu Ziel 2

- Aufbau eines BetreiberNetzwerkes Sportpark Poststadion mit den vor Ort ansässigen Akteuren (Sportvereine, Schule, Kitas, Jugendeinrichtungen, HU etc.)
Beispielhafte Maßnahme: Koordination zum Aufbau des BetreiberNetzwerkes

Ziel 3

- Begegnungszentrum und öffentlicher Begegnungsraum Rathenower Straße
- Strategien zu Ziel 3
- Perspektivische Entwicklung eines soziokulturellen Zentrums am Standort Rathenower Straße 16
- Qualifizierung des Familienzentrums mit nachbarschaftlicher Ausrichtung am Standort Rathenower Straße 17
- Schaffen eines neuen Parkzugangs zum Fritz-Schloß-Park / SportPark Poststadion einschließlich eines öffentlichen Platzes / Begegnungsortes an der Rathenower Straße

Inzwischen wird für Teilflächen des Grundstückes Rathenower Straße 16 ein Wohnungsbauprojekt des besonderen Wohnens auf den Weg gebracht, in das - auf dem nordseitigen Baufeld - ggf. ein öffentliches Begegnungszentrum integriert werden kann

Ziel 6

- Eine Aufwertung von Moabit Ost wird positiv gesehen, solange die Bewohnerschaft von dieser Entwicklung überwiegend profitiert und jeder, der wohnen bleiben will, auch hier wohnen bleiben kann

Strategien zu Ziel 6

- Prüfung von Wohnbausicherungsstrategien
- Beispielhafte Maßnahme: Erlass der Erhaltungsverordnung nach § 172 Abs. 4 BauGB in den hauptsächlich betroffenen Planungsräumen
- Umsetzung des Zweckentfremdungsverbots
- Unterstützung von Genossenschaftsmodellen

Für die BZR Moabit West, bezogen auf den betreffenden Teil des SUW-Fördergebietes, sind folgende stadumbaurelevante Ziele, Strategien und beispielhafte Maßnahmen zu nennen:

Ziel 1

- Ausgleich des Nord-Süd-Gefälles durch Profilierung im sozialen Bereich mit Schwerpunkt auf den Planungsräumen Huttenkiez, Beusselkiez, Zwinglistraße und Emdener Straße

Strategien zu Ziel 1 (u.a.)

- (...) neben niedrigschwelligen Angeboten der Familien- und Elternbildung sollen auch Anstrengungen unternommen werden, junge Familien mit sozialer Aufstiegsperspektive im Gebiet zu halten. Essentiell für diese Gruppe ist die Qualität der vorhandenen Bildungseinrichtungen. Auch über den Stadtbau sollten deshalb Kitas und Schulen qualifiziert werden. Zu prüfen ist, inwieweit ein Bei-

trag zur Stärkung der bestehenden Stadtteileinrichtungen geleistet werden kann.

Ziel 2

- Gefahr der Gentrifizierung vorbeugen

Strategien zu Ziel 2

- Prüfung / Beispielhafte Maßnahme: Erlass der Erhaltungsverordnung nach § 172 Absatz 4 BauGB in den hauptsächlich betroffenen Planungsräumen
- Umsetzung des Zweckentfremdungsverbots
- Unterstützung von Genossenschaftsmodellen

Ziel 4

- Attraktive Aufenthalts- und Bewegungsräume, besonders für Jugendliche und ältere Menschen

Strategien zu Ziel 4

- Bewegungsmöglichkeiten und Anlässe schaffen z.B. am Neuen Ufer, im Moabiter Stadtgarten, in an das Fördergebiet angrenzenden Orten, z.B. Schulumweltzentrum, Grünzug Bremer Straße

Ziel 5

- Den stadtweit bedeutenden innerstädtischen Gewerbestandort Moabit West im Rahmen von Green Moabit zu einem Produktionsstandort mit verträglichem Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe gestalten

Strategien zu Ziel 5

- Technologische Innovationen anregen und fördern
- Beispielhafte Maßnahme: Green Moabit
- Potenziale zur Vernetzung von Industrie und KMU ausschöpfen
- Beispielhafte Maßnahme: Unternehmensnetzwerk Moabit
- Die Wirtschaftskraft in der Bezirksregion stärken und für den lokalen Arbeitsmarkt nutzen (gilt auch für Moabit Ost)
- Schulabgänger und –abgängerinnen in Ausbildungsverhältnisse bei lokalen Unternehmen bringen
- Beispielhafte Maßnahme: Ausbildungsbroschüre und Ausbildungsprojekte

Generelle klimapolitische Ziele werden in den vornehmlich sozialräumlich orientierten Bezirksregionenprofilen noch nicht explizit benannt.

4.2 Perspektivische Leitbildorientierung zum Stadtumbau in Moabit

Der Senat von Berlin hat das Stadtumbaugebiet Mitte / Tiergarten – Nordring / Heidestraße vor allem deshalb als solches festgelegt, weil es aufgrund seiner zentralen Lage in der Stadt und im Bezirk Mitte ein sehr großes Potenzial für eine zukünftige Entwicklung innerstädtischer Arbeitsplätze und Wohnstandorte bietet.

A „Europacity“ mit attraktiven öffentlichen Räumen, Vernetzungen mit den umgebenden Stadtbereichen

Der fortgeschrittene Entwicklungsstand der Europacity auf Basis des Masterplans von 2009 verdeutlicht eindrucksvoll das städtebauliche Entwicklungsziel für diesen Raum. Aus dem Verständnis des Stadtumbau-Zielrahmens kommt es darauf an, im Ergebnis des voraussichtlich einige weitere Jahre in Anspruch nehmenden städtebaulichen Entwicklungsprozesses künftig einen Ort vorzufinden, der erheblich besser als heute mit seiner Umgebung vernetzt ist und dessen öffentliche Räume eine Qualität entfalten, die der Lagebeziehung des Ortes angemessen ist.

Die Attraktivität der öffentlichen Räume soll zum einen aus der städtebaulichen Konstitution der Quartiere, der Qualität der sie umgebenden Architektur und ihrer (Freiraum-)Gestaltungsqualität selbst entwickelt werden. Zum anderen kann diese Attraktivität zu großen Teilen aus bereits vorhandenen Qualitätspotentialen, z. B. der Gewässer, des Kunstcampus, angrenzender Grünanlagen und des Hauptbahnhofes generiert werden.

Das Ziel der Vernetzung bezieht sich nicht allein auf ein funktionierendes, gebietsübergreifendes Wege- und Erreichbarkeitssystem. Es geht auch um die strukturelle Vernetzung und Integration dieses neuen Stadtbereiches in die gebaute und soziale Umgebung. Dazu gehört die urbane Verflechtung von Wohnen, Arbeiten und Kultur ebenso wie die Einbindung des Ortes in den sozialräumlichen Kontext der umgebenden Quartiere, wie auch die Nutzung und Aufwertung des Angebotes vorhandener und die Schaffung ergänzender sozialer Infrastrukturangebote (auch außerhalb des Stadtumbau-Fördergebietes).

B Neues Wohnen im Quartierskontext der Lehrter Straße

Der Name des teilweise in Personaleinheit mit dem Betroffenenrat Lehrter Straße stehenden „Verein(s) für eine Billige Prachtstraße – Lehrter Straße e.V.“ bringt einen besonderen Anspruch örtlicher Akteure an die Perspektive und Weiterentwicklung dieses Raumes zum Ausdruck, ein qualitativvolles Quartier, dessen lokale Nutzungsökonomie zugleich sozial tragfähig ist und in dem vorhandene, nachbarliche städtebauliche Nutzungen nicht ausgegrenzt bzw. verdrängt werden, entwickelt zu bekommen. Damit verbunden ist das Ziel einer spürbaren Minderung der Verkehrsbelastungen der Lehrter Straße, die sich zunehmend zu einer Durchgangsverkehrsstraße entwickelt hat, der uneingeschränkten öffentlichen Nutzbarkeit des angestrebten bahnbegleitenden Grünzuges und der Überwindung der ostseitigen Bahnbarriere.

B „SportPark Poststadion“ mit alten und neuen Zielortqualitäten sowie vielfältigen Nutzungsangeboten

Das im Zuge des bisherigen Stadtumbauprozesses im Interesse der Entwicklung des Raumes Vereinbarte und z. T. inzwischen Erreichte bildet eine gute Basis, das perspektivische Ziel eines als Gesamtheit wahrgenommenen hochattraktiven Infra-

strukturstandortes mitten in der Stadt weiterzuverfolgen und auch gegenüber äußeren sektoralen Hemmnisfaktoren zu verteidigen. Insbesondere kommt es darauf an, dass auch die Randbereiche außerhalb der Sportparkflächen nicht nur in eine qualitätvolle Wirkungsbeziehung zum SportPark hineingebracht werden können, sondern auch eigene, positiv auf ihr jeweiliges Umfeld ausstrahlende Standortqualitäten entfalten.

C Sicherung des Gewerbestandes, Verbesserung des Wohnumfeldes mit Unterstützung klimarelevanter Maßnahmen

Primäres Ziel der SUW-Aktivitäten war es, nicht mehr genutzte Bahnbetriebsflächen neuen Nutzungen zuzuführen sowie durch den Neubau einer Umgehungsstraße die bestehenden Gewerbeflächen und die neuen Areale gebiets- und umfeldverträglicher zu erschließen. Große Teile hiervon konnten in den letzten Jahren bereits erreicht werden, so dass nun in diesem Teilbereich die Orientierung auch auf das Handlungsfeld Klimaschutz / Anpassung an den Klimawandel gelegt werden kann.

Mit der Revitalisierung brachgefallener Flächen ging eine städtebauliche Neuordnung sowie eine Modernisierung und Neubestimmung vorhandener (Frei-)Räume zur defizitären Grünflächenversorgung Moabits einher. Gleichzeitig wurden die Wohnquartiere vom Verkehr entlastet.

Im weiteren Prozess sind die umgesetzten Maßnahmen wie der Stadtgarten inkl. Bürgergarten und das Z/KU zu stabilisieren. Dazu gehört auch eine zukunftsfähige Instandsetzung des Güterbahnhofgebäudes, um eine umfassende Nutzbarkeit im Sinne der kulturellen Aktivitäten zu sichern.

D Moabit West als klimaorientiertes, nachhaltiges, innerstädtisches Gewerbe- und Wohngebiet

Grundsätzlicher Leitgedanke in diesem Teilbereich war und ist es das Gewerbe- und Industriegebiet zu sichern und weiterzuentwickeln. Die Entwicklungen der letzten Jahre zeigen eine positive Tendenz. Der Leerstand ist erheblich dezimiert. Eine wichtige Aufgabe ist nun, das Gebiet als zukunftsfähigen Arbeitsort zu sichern. Hier sind gleichermaßen Unternehmer wie auch Grundstückseigentümer angesprochen. Nur wer seine Immobilie und sein Unternehmen für die Herausforderungen der nächsten Jahre fit macht, wird am Markt bestehen können. Dazu gehört auch die Orientierung an Ressourceneffizienz, Nachhaltigkeit und Vernetzung. Eine Vielzahl der im StEK Green Moabit erarbeiteten Projekte und Maßnahmen unterstützen diesen Prozess. In der nächsten Phase heißt es nun Akteure zu vernetzen und zu motivieren, sich im Sinne dieser Ziele zu engagieren.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Anpassung der Infrastruktur an neue Herausforderungen. Dazu gehören die Neustrukturierung des Bildungs-, Sport- und Freizeitareal Neues Ufer. Die Heinrich-von Stephanschule erweitert sich zu einer Gemeinschaftsschule mit Grundschulzügen, es gibt darüber hinausreichende Raumbedarfe der Schule inkl. Sporthalle. Der Standort der JFE bedarf ebenfalls der Erneuerung und Raumerweiterung. Zu einer guten Infrastrukturausstattung gehört aber auch ein funktionierendes Verkehrsnetz für Radfahrer und Fußgänger, weshalb z.B. die Schließung von Lücken bei den Spreeuferwegen oder ein Brückenschlag über die Spree wichtige Bausteine zur Verbesserung des Angebots darstellen.

4.3 Strategische Handlungsziele im Rahmen des Stadtumbaus in Moabit

Die von der City, dem Regierungsviertel und dem neuen Hauptbahnhof ausgehende Dynamisierung der Entwicklung stellt weiterhin eine Herausforderung und Chance zugleich für das Stadtumbaugebiet dar. Die Aktivitäten des Stadtumbaus sollen diese Prozesse unterstützen, ergänzen und begleiten. In Teilbereich A befinden sich die 2005 formulierten strategischen Oberziele: "Überwindung stadt-räumlicher Brüche, Erschließung der Potenzialen auf nicht mehr genutzten, ehemaligen Bahnbetriebsflächen" längst in der Umsetzung, wenngleich noch einige Projekte (wie der Brückenschlag über die Bahntrasse) weiterhin Unterstützung benötigen.

Im Kontext des Wohnungsneubaus im östlichen Bereich der Moabiter Insel erlangt das strategische Ziel einer analogen Bereitstellung sozialer und auch grüner Infrastruktur eine zentrale Bedeutung. Dafür wurden im Rahmen des Stadtumbaus bereits erhebliche Vorarbeiten geleistet. Ferner werden auch die Integrationsanforderungen der fluchtbedingt zugezogenen Quartiersbewohner sowie die Folgebedarfe der kleinteiligen Nachverdichtungen vermehrt zu berücksichtigen sein.

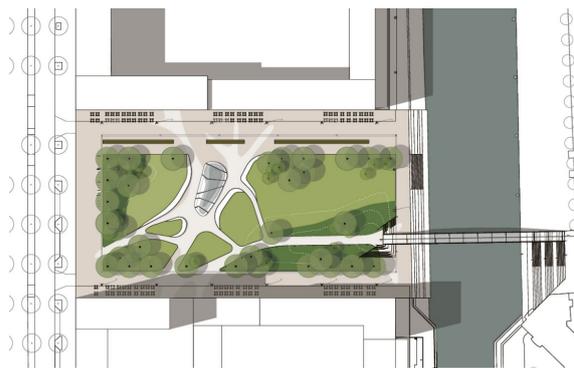
Im Teilbereich C sind die ursprünglichen Ziele weitgehend umgesetzt worden, nun gilt es, die neuen Herausforderungen anzugehen. Die Umstrukturierungen bezogen auf die gewerbliche Nutzung, die Anlage eines neuen Parks mit kultur- und nachbarschaftsorientierten Einrichtungen sowie den Bau der Umgehungsstraße mit Umbau der Quitzowstraße als Quartiersstraße sind vollzogen. Nun geht es um die energetische Ertüchtigung von Gebäuden und nachhaltiges Mobilitätsverhalten bei Gewerbeunternehmen, aber auch um die Übertragung weiterer Ansätze von Green Moabit auf das Gewerbegebiet.

Im Teilbereich D ist der durch das StEK Green Moabit angestoßene Prozess der zukunftsfähigen Ausrichtung des Gewebe- und Wohngebiets auf die Herausforderungen des Klimawandels fortzuführen. Die Vielzahl vorgeschlagener Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern ist Schritt für Schritt in Kooperation mit dem beantragten KfW-Sanierungsmanager sowie vielen lokalen Akteuren abzuarbeiten. Zudem tritt auch hier die Erfordernis der Aufwertung und Instandsetzung der Infrastruktur deutlich in den Vordergrund. Außerdem ist eine engere Verflechtung mit dem Gewerbeareal der Mierendorff-Insel geplant.

Ein Schlüsselprojekt der nächsten Jahre wird die Entwicklung des Schul- und Freizeitareals Neues Ufer zu einem integrierten und klimaorientierten Bildungscampus sein. Dabei sind die Prozesse zum Bau von neuen Gebäuden und Freiflächen, aber auch die Entwicklung einer Konzeption im Sinne einer Klima-Schule zu befördern. Angesichts der Fokussierung des Stadtumbauprogramms auf die Aufgaben, die mit der wachsenden Stadt und dem Klimaschutz bzw. -wandel verbunden sind, ist es sinnvoll, das Augenmerk auch auf die benachbarten Quartiere zu legen. Hier sind deutliche quantitative und qualitative Defizite in der Bildungs- und grünen Infrastruktur festzustellen, deren Beseitigung auch auf die Versorgung des Stadtumbau-Kerngebiets Auswirkungen zeigen wird.

zu A

Qualifizierung der Wasserfronten und Schaffung neuer Brückenschläge



Stadtplatz (relais Landschaftsarchitekten BDL)

Mittels GRW-Tourismusförderung von Projekten und Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, die Wasserfronten entlang des Kanals zu qualifizieren und Brückenschläge zu schaffen, werden wesentliche Qualifizierungen der öffentlichen Räume in der Europacity erwartet. Außerdem soll das Stadtquartier Europacity mit einem zentralen Stadtplatz eine

öffentliche Mitte erhalten, zu deren Finanzierung auch das Programm Stadtumbau West beitragen wird.

Während mit der Fußgängerbrücke zwischen zentralem Stadtplatz und Kieker Straße einer der beiden avisierten neuen Brückenschläge über den Berlin-Spandauer-Schiffahrts-Kanal projektiert wird, gibt es für eine Realisie-



Stadtplatz (Visualisierung: relais Landschaftsarchitekten BDL)

rung des gleichermaßen wichtigen Brückenschlages über die Bahntrasse zwischen der Europacity und dem Bereich an der Lehrter Straße bisher keine gesicherte Finanzierung. Hierfür wird letztlich nur eine Mischfinanzierung aus Städtebauförder- und Anliegermitteln in Betracht zu ziehen sein.

Beiträge zur Funktionalität und Bewirtschaftung urbaner öffentlicher Räume

Zur Vermeidung suboptimaler Zwischenzustände in der baulichen Startphase des Quartiers kommt es auf eine gezielte Platzierung der Anrainer-Nutzer in den Erdgeschoss an. Ferner wird für eine nachhaltige Bewirtschaftung und Pflege der öffentlichen Freiflächen ein weit über die Pflegesätze für Straßenbegleitgrün hinausgehender Mitteleinsatz erforderlich, der vorzugsweise von den Anrainern aufzubringen sein wird.

Weiterentwicklung einer konstitutiven Freiraum- und Wegestruktur

Sobald die S-21-Trasse entlang der Europacity fertig gestellt sein wird, sollten der Weiterführung der Döberitzer Wegeverbindung bis zur Heidestraße keine Hindernisse mehr im Wege stehen. Die ebenfalls zum Eingriffs-Kompensationspaket "Döberitzer Grünzug" gehörende bahnbegleitende Grün- und Wegeverbindung sollte zeitgleich bzw. zeitnah im Zuge der Fertigstellung des Wohnungsbaugesbietes Lehrter Straße Ost hergestellt werden.

zu B

Weitere Maßnahmen zur Schaffung einer aufenthaltsfreundlichen Lehrter Straße



Fehlende Querung Lehrter Straße am Straßenversatz
(Foto: GRUPPE PLANWERK)

Mit der räumlichen und gestalterischen Verzahnung des zum Wohngebiet Lehrter Straße Ost gehörenden kleinen Stadtplatzes mit dem Haupt-Eingangsbereich des Sport-Park Poststadion in Kombination mit einer dort sinnvollen Aufpflasterung bzw. Aufhöhung der Fahrbahn der Lehrter Straße werden sowohl städtebauliche Integrations- als auch Verkehrsberuhigungseffekte erwartet. Als weitere Maßnahme zur Verbesserung der Auf-

enthaltsqualität in der Lehrter Straße gilt die partielle Neustrukturierung des Straßenabschnittes am Knoten mit der Seydlitzstraße und dem zu Teilbereich B gehörenden platzartigen Vorfeld südlich des SOS-Kinderdorf-Neubaus.

Qualifizierung und Ergänzung der Sport- und Freizeitangebote

Die Angebote für den Vereinsfußball und für die Leichtathletik konnten bereits mit Sportstätten-Investitionsmitteln verbessert werden. Stadtbaumittel wurden darauf verwandt, das Sport- und Bewegungsraumangebot zu diversifizieren, die Angebotsmöglichkeiten zusätzlicher Sportarten zu befördern und die Sportraumangebote für den vereinsunabhängigen Sport zu vergrößern (Familien-Sportplatz, Streetworkout-Park etc.). Diese Aktivitäten leiten sich aus dem Ziel ab, den Sportpark seiner Lage mitten in der Stadt entsprechend als Infrastrukturangebot sowohl für die umliegenden Quartiere und Stadtteile weiter zu entwickeln, als auch gesamtstädtische und regionale Nutzungsnachfragen im Sport- und Freizeitbereich zu bedienen.



Streetworkout-Park (Foto: GRUPPE PLANWERK)



Familien-sportplatz (Foto: GRUPPE PLANWERK)

Räumlich-funktionale Integration der vielfältigen Angebote u. Nutzungen

Im Rahmen des Stadtumbaus wird weiterhin beharrlich das Ziel verfolgt, die räumliche und funktionale Trennung zwischen den Sportanlagen (Poststadion) und Parkanlagen (Fritz-Schloß-Park) zu verringern. In baulich-räumlicher Hinsicht dient dazu die Aufhebung der bisher strikten Dualität von Sportanlagen im Ostteil und Grün- sowie Freizeitanlagen im Westteil des Geländes, der Ausbau des Wegesystems, die Erhaltung und Qualifizierung einheitlich wiedererkennbarer Eingangselemente an den äußeren Zugängen in den Sportpark und die Verknüpfung einzelner Sport- und Freizeitnutzungen miteinander.

Betreibernetzwerk für den SportPark als wegweisendes Modell für komplexe Anlagen der Sport- und Freiraum-Infrastruktur

Die unterschiedlichen Akteure der vielfältigen öffentlichen und z. T. privaten Sport- und Freizeitanlagen verfolgen einerseits jeweilige berechnete Eigeninteressen, andererseits sind sie als „Nachbarn“ am Standort aneinander gebunden und können dabei gegenseitig voneinander profitieren.

zu C

Nachhaltige Weiterentwicklung des Stadtgarten- und Gewerbeareals zwischen Siemens-/Quitow- und Erna-Samuel-Straße



ZK/U (Foto: S.T.E.R.N. GmbH)

Der Moabiter Stadtgarten hat sich in Moabit und darüber hinaus zusammen mit dem ZK/U (Zentrum für Kunst und Urbanistik) als kultureller Einrichtung fest als Anlaufadresse für kulturelle und Freizeitnutzungen etabliert. Für eine zukunftsfähige Nutzung ist das Gebäude des ehemaligen Güterbahnhofs energetisch zu sanieren und ggf. an neue Nutzungsanforderungen anzupassen. Die Übertragbarkeit der für den Teilbereich D entwickelten Strategien und Maßnahmen im StEK Green Moabit sollte auch für das Gewerbeareal zwischen Siemens-/Quitow- und Erna-Samuel-Straße geprüft werden. Dazu gehören insbesondere die Handlungsfelder Energie und Mobilität.

zu D

Umsetzung der Ergebnisse des Stadtentwicklungskonzepts Green Moabit im Sinne der klimaorientierten Entwicklung eines Modellgebiets Moabit

Initiierung und Umsetzung von Maßnahmen in den Handlungsfeldern Energie, Wasser, Mobilität, Freiräume und Bildung, Einsetzung eines KfW-Sanierungsmanagers, ggf. auch eines Klimamanagers (gefördert durch das Forschungszentrum Jülich) und Initiierung eines Klimabüros.

Qualifizierung der sozialen und grünen Infrastruktur an vorhandene und neue Anforderungen

Entwicklung des Standorts Neues Ufer zu einem Green Campus, Ausbau der umweltverträglichen Mobilität inkl. Fuß- und Radwegverbindungen entlang der und über die Spree, Weiterentwicklung der Heinrich-von-Stephan-Oberschule zu einem Bildungscampus.

Sicherung und Weiterentwicklung des Standortnetzwerks mit Unternehmen und Eigentümern sowie Vernetzung mit dem Gewerbeareal Mierendorff-Insel

Die Umsetzung der Strategien und Maßnahmen des StEK Green Moabit erfordert eine enge Kooperation mit den Unternehmen und Grundstückseigentümern vor Ort. Ein wichtiger Passepartout zu dieser Zielgruppe ist das Unternehmensnetzwerk Moabit. Dieses unterstützt und begleitet die im Stadtumbauegebiet geplanten Maßnahmen zur Standortentwicklung. Erfolgreiche Ansätze wie die AG Green Moabit und der in 2016 zum 5. Mal stattfindende Moabiter Energietag sollten weitergeführt und weiterentwickelt werden. Hierfür bedarf es strategischer und teilweise organisatorischer Unterstützung, die über den Gebietsbeauftragten und den noch einzusetzenden KfW-Klimamanager geleistet werden sollte. Zunehmend an Bedeutung gewinnen auch überregionale Kooperationen z.B. mit dem WDM-Projekt „Green Island“ Mierendorff-Insel im benachbarten Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, mit dem Ziel der gemeinsamen Projektentwicklung und des Erfahrungsaustausches.

5. Handlungs- und Maßnahmenkonzept

5.1 Handlungsschwerpunkte

Im Sinne der erforderlichen thematischen und räumlichen Schwerpunktsetzung im weiteren Stadtumbauprozess sind die finanziellen und zeitlichen Ressourcen auf folgende Aufgaben zu fokussieren:

Sektorale Handlungsschwerpunkte

Hier geht es vorrangig um die Anpassung der sozialen und grünen Infrastruktur an die Herausforderungen der wachsenden Stadt. Des Weiteren sind entsprechend den Ergebnissen des StEK Green Moabit in verschiedenen Handlungsfeldern wie Energie, Wasser, Freiräume, Mobilität und Bildung Projekte zu initiieren und umzusetzen, um den Stadtteil zu einem klimaschützenden, an den Klimawandel angepassten Modellgebiet zu entwickeln.

Räumliche Handlungsschwerpunkte

Die Mehrzahl der zu betrachtenden Maßnahmen orientiert sich an bestehenden Infrastrukturstandorten, die qualifiziert, saniert und ausgebaut werden sollen. Größere Schwerpunkte sind das Areal am Neuen Ufer und an der Rathenower Straße.

Weitere Handlungsschwerpunkte werden innerhalb der angestrebten Ergänzungsbereiche verortet (*siehe Anlage II*).

5.2 Projekte und Maßnahmen innerhalb des bisherigen Fördergebietes

Einige der hier beschriebenen Projekte und Maßnahmen können mehr als nur einem sektoralen Handlungsfeld zugeordnet werden, werden aber immer nur beim Hauptthema beschrieben. Die Nummerierung der Teilbereiche entstammt der Stadtumbau-West-Programmplanung, jeweils gefolgt von der SUW-Projektnummer.

Zeichenerklärung zu den Projektleisten:

Kurztitel des Projektes	Projektnummer	Projektstand (bei abgeschlossenen Projekte Fertigstellungsjahr, bei laufenden Projekten das Programmjahr)
-------------------------	---------------	--

Farbgebungen zum Projektstand:

- grau** = Projekt abgeschlossen
 - rot** = Projekt in Durchführung (bis einschließlich Programmjahr 2016)
 - orange** = Projekt in Vorbereitung
- + kurzer Erläuterungstext

Projekte: Öffentlicher Raum und Grüne Infrastruktur, Freiraumentwicklung

Teilbereich A

<i>Europacity Stadtplatz - Anteilsfinanzierung</i>	A 2.2	
--	-------	--

Erstellung des Zentralen Stadtplatzes in der Europacity unter Mitfinanzierung durch SUW-Programmmittel.

<i>Fuß- und Radwegeverbindungen Döberitzer Grünzug</i>	A 5	
--	-----	--

Weiterführung der Döberitzer West-Ost-Wegeverbindung zwischen Bahntrasse und Heidestraße, finanziert aus Mitteln zur Eingriffskompensation der Projekte "Zentraler Bereich" (stadtumbau-flankierende Maßnahmen)

<i>Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Bahntrasse</i>	A neu	
---	-------	--

Das Projekt, für das bisher noch keine Finanzierungsbasis geschaffen werden konnte, hat eine große Bedeutung für die Stärkung der Ost-West-Verbindung zwischen den Wohnquartieren Moabits, dem SportPark Poststadion, dem Neubaugebiet Lehrter Straße und der Europacity in Weiterführung über den Kanal bis hin zur Chausseestraße.

<i>"Kunsthof" am Hamburger Bahnhof, Anlage und Erschließung, Planung und Umsetzung</i>	A 7a b	2009
--	--------	------

Die mit SUW- und privaten Investitionsmitteln erfolgte Herrichtung des Freiraumes nördlich des Hamburger Bahnhofs hat deutlich zur Impulsgebung, Adressbildung und Verbesserung des Standortimages beigetragen. Inzwischen sind diese Maßnahmen durch den dortigen Büro- und Wohnungsneubau obsolet geworden.

Teilbereich B

<i>Planungsleistungen bis zur BPU-Reife für div. Projekte u.a. im Fritz-Schloß-Park, Platzgestaltung / Wege, Fachgutachten</i>	B 1.1	2008 - 2009
--	-------	-------------

Bereits im Juni 2005, parallel zur Voruntersuchung für das geplante Stadtumbau-Fördergebiet, wurde im Bezirksauftrag ein umfängliches landschaftsplanerisches Gutachten für den Fritz-Schloß-Park erstellt, aus dem ab 2006 mehrere Stadtumbau-Projekte generiert werden konnten. Des Weiteren wurden in 2008/09 mehrere Objektplanungen für Einzelprojekte, wie der Minigolfanlage, des Pavillons und einen weiteren Abschnitt der Döberitzer Verbindung erstellt.

<i>Moderations-, Kommunikationsprozess zum weiteren Aufbau eines Betreiber-Netzwerkzeptes für den SportPark Poststadion</i>	B 2.01	2012 - 2014
---	--------	-------------

In Veranstaltungen verschiedener Teilnehmungsformate wurde das Thema Betreiber-Kooperation im SportPark Poststadion vorab mehrfach behandelt. Im Nachgang eines am 24.11.2011 mit Eigentümern, Betreibern und Nutzern durchgeführten Workshops unterzeichneten maßgebliche Akteure einen Letter of Intent zur Bildung einer Interessengemeinschaft. Ferner wurde eine Fachfrau mit der weiteren Betreuung des den Kommunikations- und Kooperationsprozesses beauftragt. Innerhalb dieses Prozesses wurden zwei Sportparkfeste veranstaltet. Im Ergebnis einer zweijährigen Teilnehmungs- und Koordinierungsarbeit konnten zahlreiche Anregungen und Vorschläge zur Weiterentwicklung des Sportparks aufgenommen und werden. Daraus wurden 2014 Grundlagen für ein erstes Betreiberkonzept sowie ein Internet-Auftritt geschaffen.

<i>Betreiber Netzwerk SportPark Poststadion</i>	B 2.02	2012 - 2015
---	--------	-------------

2015 wurde das sich aus mehreren Sportfachleuten zusammensetzende *sportbüro* mit der Weiterführung der Konzeptionsphase beauftragt und erstellte im Ergebnis neben dem Entwurf eines Betreibermodells zur eigenverantwortlichen Netzwerkarbeit der Akteure den Entwurf eines Betreibervertrages zwischen dem Bezirksamt Mitte und einer zu konstituierenden Betreiber-gesellschaft für den im Fachvermögen des bezirklichen Sportamtes befindlichen Teil des SportPark Poststadion.

<i>Fritz-Schloß-Park, Grünflächensicherung / Neuordnung mit Teilflächenankauf</i>	B 2.1	2015 - 2016
---	-------	-------------

Sicherung von bezirksgenutzten Grünflächen des Fritz-Schloß-Parks durch Flächenankauf.

<i>SportPark Poststadion, Bau der Rundlaufstrecke</i>	B 2.21a	2008
---	---------	------

Die neu geschaffene Laufstrecke durch den Fritz-Schloß-Park, zur Kompensation der früheren Rundlaufbahn des vereinsunabhängig nutzbar gewesenen Seydlitz-Sportplatzes, bietet Joggern, Walkern und Nutzern der wege-

begleitenden Sportstationen ein neues Bewegungsangebot und trägt zur Integration der beiden Teilräume Poststadion und Fritz-Schloß-Park bei.

<i>SportPark Poststadion, Skater-Hockey-Anlage, Überdachung, Außenanlagen</i>	<i>B 2.22a B 2.22b</i>	<i>2009 2010</i>
---	----------------------------	----------------------

Die vormals nicht gedeckte Rollsportanlage an der Lehrter Straße wurde für den Vereins- und nicht vereinsorganisierten Sport sowie zu Gunsten verschiedenster Sportformen mit einer Bedachung versehen, um eine ganzjährige Nutzung, unabhängig von Niederschlägen und Frost zu ermöglichen (was zu intensivster Frequentierung geführt hat). Ferner wurde die Spielfeldumrandung inkl. unterer Tribünenränge, sowie eine für Übungen geeignete Vorfläche erneuert.

<i>SportPark Poststadion, Bau von Sportanlagen im Süd-Ost-Bereich</i>	<i>B 2.23a</i>	<i>2013</i>
---	----------------	-------------

Die Entwicklung der Freiflächen steht in engem Zusammenhang mit den Standorten der DAV-Kletterhalle, der geplanten DAV-Geschäftsstelle, der "Botschaft für Kinder" des SOS-Kinderdorfs und des Tribünengebäudes des Poststadions. Neben einer Wegeverbindung zwischen neuem Süd-Ost-Eingang und SportPark-Areal wurden hier verschiedene offene Sportangebote geschaffen (Boulderwand, Bouleplatz, Aufenthaltsflächen) siehe auch B 2.23b

<i>SportPark Poststadion, Bau neuer Sportanlagen, ehem. Werferplatz</i>	<i>B 2.23b</i>	<i>2014</i>
---	----------------	-------------

Die Entwicklung der vormals brachliegenden Flächen des sog. ehemaligen Werferplatzes steht in engem räumlichen Zusammenhang mit den Standorten der DAV-Kletterhalle, des SOS-Kinderdorfs und des Tribünengebäudes des Poststadions. Neben einer Wegeverbindung vom Süd-Ost-Eingang zum Poststadion wurden in Rahmen eines Gender-Workshops verschiedene Sport-, Bewegungs- und Aufenthaltsangebote ermittelt und baulich umgesetzt.

<i>Fritz-Schloß-Park, Umbau der Spielplätze</i>	<i>B 2.24</i>	<i>2008 - 2012</i>
---	---------------	------------------------

Für die drei veralteten Spielplätze im Fritz-Schloß-Park (Rathenower Straße / Seydlitzstraße / "Bergspielplatz") wurden im Rahmen eines Kinder- und Jugendworkshops altersübergreifende Spiel- und Sportmöglichkeiten ermittelt und umgesetzt; der sog. Bergspielplatz wurde für kleinere Kinder neu gestaltet.

<i>SportPark Poststadion, Eingänge, Bereich Nord-West, 2. BA</i>	<i>B 2.26a B 2.26b</i>	<i>2011 - 2013</i>
--	----------------------------	------------------------

Das Projekt zielt auf die Sichtbarmachung jeden der 14 Eingänge in den SportPark Poststadion als eine *corporate identity* ab und ermöglicht zugleich die Platzierung von Informationen zu den einzelnen Einrichtungen und Angeboten.

<i>Ost-West-Wegeverbindung nördlich Poststadion - Machbarkeitsstudie und Planungsleistungen</i>	<i>B 2.3a</i>	<i>2014</i>
---	---------------	-------------

<i>Ost-West-Wegeverbindung nördlich Poststadion - Bau</i>	<i>B 2.3c</i>	
---	---------------	--

Entlang des nördlichen Randes des Poststadions sollte eine neue, möglichst barrierefreie Wegeverbindung entstehen, um eine umwegarme Verbindung zwischen Lehrter Straße und Kurt-Tucholsky-Grundschule (künftiger Schulweg), sowie künftigen Parkeingang in Höhe Birkenstraße, anbieten zu können. Aufgrund des topografisch bedingten hohen technischen Aufwandes musste eine Realisierung des ursprünglich intendierten Projektes aufgegeben werden. Im Hinblick auf die Erreichbarkeit Kurt-Tucholsky-Grundschule gewinnt somit die Kruppstraße an Bedeutung (s. *Projekt 2.71*). Die Sicherung einer öffentlichen Wegeverbindung nördlich entlang des Stadions bleibt weiterhin erforderlich.

<i>Fritz-Schloß-Park, Neuanlage Südost-Eingang</i>	<i>B 2.25</i>	<i>2009</i>
--	---------------	-------------

Der Ankauf von Bundesflächen durch das Land Berlin ermöglichte die Schaffung eines neuen Zuganges in den SportPark Poststadion, der u.a. die Wegestrecke zum Hauptbahnhof verkürzt.

<i>Fritz-Schloß-Park, Komplettierung der Hauptwege</i>	<i>B 2.27a</i>	
--	----------------	--

Vorgesehen ist die Komplettierung und bessere Nutzbarkeit der vorhandenen Hauptwege zu einem übersichtlichen und klaren Wegenetz im SportPark Poststadion.

<i>Fritz-Schloß-Park, Wasserspielplatz</i>	<i>B 2.28</i>	
--	---------------	--

Einer der Spielplätze soll um eine Wasserspielanlage ergänzt werden.

<i>Fritz-Schloß-Park, Parkeingang Rathenower Str. 16</i>	<i>B 2.31a</i>	
<i>Planung</i>	<i>B 2.31b</i>	
<i>Bau</i>		

Im Kontext der Neuentwicklung des Grundstückes unter Erhaltung und Nachnutzung des Hochhauses sowie Neubebauung auf zwei Baufeldern (im Rahmen des Sonderprojektes Experimenteller Geschosswohnungsbau) soll dazwischen ein neuer Eingangsplatz in den Fritz-Schloß-Park geschaffen werden.

<i>Fritz-Schloß-Park, Aufwertung Süd-Plateau</i>	<i>B 2.4</i>	<i>2014</i>
--	--------------	-------------

Der Südkuppe des Trümmerhügels wurde mit Sitz- und Liegegelegenheiten auf terrassierten Rasenflächen eine neue Aufenthaltsqualität gegeben. Das Plateau kann zusätzlich über einen Kletterpfad von der Turmstraße aus erreicht werden.

<i>Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Turmstraße und Stadtbad Tiergarten (Döberitzer Verbindung)</i>	<i>B 2.51</i>	<i>2005</i>
---	---------------	-------------

Der Westabschnitt der Döberitzer Verbindung wurde zwischen dem Eingangsbereich Turmstraße / Rathenower Straße und dem Stadtbad Tiergarten auf der Fläche eines vormals bereits vorhandenen Parkweges durch ein neues Wegeprofil mit gelblicher Asphaltfläche und einseitigem roten Klinkerband neu angelegt.

<i>Fritz-Schloß-Park, Gestaltung des Eingangsbereiches Turmstraße, Platz, Wege, Minigolfanlage</i>	<i>B 2.52</i>	<i>2007</i>
--	---------------	-------------

<i>Fritz-Schloß-Park, Eingang Pavillon Minigolf</i>	<i>B 2.53</i>	<i>2010</i>
---	---------------	-------------

Der Zugang in den Fritz-Schloß-Park wurde als platzartiger Eingangsbereich neugestaltet und südseitig ergänzt mit einer neuen Minigolfanlage und einem Café-Pavillon ergänzt. Die Anlage wird vom Bildungsmarkt betrieben und durch Kräfte des Job-Centers betreut. Mit den Einnahmen werden die laufenden Kosten gedeckt, Überschüsse werden für etwaige Instandhaltungen genutzt.

<i>Döberitzer Verbindung, Abschnitt südlich Hallenbad (Stadtbad Tiergarten)</i>	<i>B 2.54</i>	
---	---------------	--

Der Abschnitt der Döberitzer Verbindung zwischen dem Parkplatz der SPA-Wellness-Anlage und der Lehrter Straße wurde im Sommer 2010 fertig gestellt. In Höhe dieses Parkplatzes wurde der Weg nach Erstellung der Tiefgarage mit privaten Mitteln ein zweites Mal neu angelegt. Die Neugestaltung des Abschnitts zwischen Fritz-Schloß-Park und Parkplatz der Wellness-Anlage steht in Abhängigkeit der Nachnutzung und ggf. Erweiterung des Grundstücks Seydlitzstraße 11 westlich des Hallenbades (B 4.2).

<i>SportPark Poststadion Eingangsbereich Poststadion</i>	<i>B 2.6a</i>	<i>2016</i>
--	---------------	-------------

Nach Fertigstellungen des Vorplatzes am Tribünengebäude und des ehemaligen Werferplatzes soll nunmehr der Eingangsbereich Poststadion aufgewertet werden. Die Fläche schließt an den Vorplatzes und die Fläche des ehem. Werferplatzes an.

<i>SportPark Poststadion, Eingangsbereich Poststadion bis zum Stadionwall</i>	<i>B 2.6b</i>	
---	---------------	--

Der Fläche umfasst den Eingangsbereich Lehrter Straße, von den Kassenhäuschen bis zum Stadionwall.

<i>SportPark Poststadion, Aufwertung Vorfeld Tribünengebäude</i>	<i>B 2.83</i>	<i>2015</i>
--	---------------	-------------

Nach fertig gestellter Erneuerung des Tribünengebäudes wurden die südlich angrenzenden Außenanlagen unter Berücksichtigung der erhaltenswerten(Vegetations-)Bestände, die zum Umgebungsschutz des denkmalge-

schützten Poststadions gehören, neugestaltet und u.a. durch Sportgeräte für Calisthenics / Street Workout ergänzt. Diese Outdoor-Krafttrainingsanlage hat sich zu einem berlinweiten Anziehungspunkt entwickelt.

<i>Eckgrundstück Lehrter Straße / Seydlitzstraße</i>	SOS	bis 2014
--	-----	-------------

Nach fachlicher Unterstützung einer nutzungsverträglichen Bebaubarkeit des Eckgrundstückes durch SUW baut das SOS-Kinderdorf dort seit 2014 die Bildungseinrichtung "Botschaft für Kinder", die 2016 eröffnet werden soll.

<i>Stadtbad Tiergarten, Außenbecken</i>	B 2.9	
---	-------	--

<i>Stadtbad Tiergarten, Außenbecken Planungsleistungen</i>	B 2.9a	2009
--	--------	------

Die BVV Mitte fasste im Jahr 2013 den Beschluss, das BA zu ersuchen, sich gegenüber dem Senat von Berlin und den Berliner Bäder Betrieben weiterhin für den Bau eines Außenbeckens am Seydlitzbad / Stadtbad Tiergarten einzusetzen. Im Zuge der voraussichtlich für 2017/18 geplanten Sanierung des Stadtbades soll die Möglichkeit sondiert werden, damit eine Wiederaufnahme dieses Projektes mit dem Ziel einer Ganzjahresnutzung (beheizt, mit Durchschwimmkanal von der Halle aus) zu ermöglichen.

<i>Bahnbegleitender Grünzug (stadtumbau-flankierend)</i>	B 3.11	
--	--------	--

Der bahnbegleitende Grünzug ist komplementärer Teil einer A+E-Maßnahme und steht i.V. mit dem Wohnungsbau an der Lehrter Straße Ost. Ein Teilabschnitt wurde mit der Fertigstellung des Quartiersplatzes B 3.2 (ehem. Schleicherareal) umgesetzt.

<i>Areal ehem. Schleicherfabrik, Neugestaltung der öffentlichen Grünfläche inkl. Spielplatz</i>	B 3.12	2013
---	--------	------

Auf den Freiflächen der ehemaligen Schleicher-Fabrik wurde ein Teilabschnitt einer Wegeverbindung (*komplementär zur A+E-Maßnahme, siehe ehemals B 3.11*) in das Konzept des Quartiersplatzes integriert. Neben der Neugestaltung einer Spiellandschaft mit Wasserspielplatz, Tischtennis und der Erneuerung des Bolzplatzes wurden Aufenthalts- und Picknickflächen sowie ein Gemeinschaftsgarten für umliegende Anwohner gebaut. Für den Betrieb des Gemeinschaftsgartens wurde ein Verein ("moabeet") gegründet.

<i>Döberitzer Verbindung: Lehrter Straße - Kleingärten</i>	B 3.4	
--	-------	--

Der Abschnitt der Döberitzer Verbindung östlich der Lehrter Straße bis zur Bahntrasse steht in Abhängigkeit zu der Realisierung des bahnbegleitenden Grünzuges (A+E-Maßnahme ehemals B 3.11 "Döberitzer Grünzug")

<i>Eingang Kruppstraße 14A einschließlich der Schulhofgestaltung</i>	B 4.6a	
--	--------	--

Aufwertung des Schulhofes der Filiale der Kurt-Tucholsky Grundschule einschließlich Neugestaltung / Verlegung des Eingangs Kruppstr. 14a.

Teilbereich C

<i>Stadtteilpark Moabit, Phase 1 - Entwicklung Nachnutzungs- und Betreiberkonzept</i>	C 1a	2007-08
---	------	---------

- Machbarkeitsstudie zur Nachnutzung des Bestandsgebäudes
- historische Studie über die geschichtliche und nutzungsspezifische Entwicklung des Areals
- Durchführung einer Ideenbörse im Partizipationsverfahren
- Vorbereitung und Durchführung des Interessenbekundungsverfahrens zur Auswahl eines Betreibers
- Durchführung eines konkurrierenden Werkstattverfahrens zur Ideenfindung und Vorentwurfsplanung mit drei ausgewählten Landschaftsplanungsbüros
- Vorbereitung und Durchführung des konkurrierenden landschaftsplanerischen Werkstattverfahrens mit intensiver Partizipation
- Erstellung eines Gutachtens zur Bewertung der straßenbegleitenden Pappeln

<i>Stadtteilpark Phase 2 (Erstellung von Planungsleistungen)</i>	C 1b	2009
--	------	------

Erstellung der Bauplanungsunterlagen zum Bau des Stadtgartens.

<i>Stadtteilpark Phase 3 (Abriss von Gebäuden)</i>	C 1c	2008-09
--	------	---------

Steuerung und Teilkostenübernahme von Abrissmaßnahmen östlich und westlich des Güterschuppens sowie Beräumung von Teilen des Areals.

<i>Stadtteilpark Phase 4 (Neubau einer öffentlichen Grünanlage)</i>	C 1d	2010-14
---	------	---------

Bau des Stadtgartens Moabit

<i>Beteiligung KMU am StEK Green Moabit</i>	C 2	
---	-----	--

Konzepterstellung / -übertragung und Umsetzung

Teilbereich D

<i>Entwicklung von Konzepten zur Standortprofilierung Teilprojekt 2- Konzeption Outdoor-Fitness-Platz und Pflegekonzzept öffentl. Grün</i>	<i>D 10a</i>	<i>2008- 09</i>
--	--------------	---------------------

Überlegungen zu einem Pflegekonzzept für die öffentlichen Grünflächen führten zu der Projektidee eines "Kiezgärtners" auf der Basis einer Public-Private-Partnership-Maßnahme. Konzeption und Vorplanungen für den Bau eines Outdoor-Fitness-Platzes im Sportpark Neues Ufer. Das Projekt wurde in 2010 realisiert (s. SUW-Projekt D 10b_1).

<i>Umsetzung von Konzepten zur Standortprofilierung Teilprojekt 1- Outdoor-Fitness-Platz - Bau</i>	<i>D 10b</i>	<i>2010</i>
--	--------------	-------------

Ergänzung des Sport- und Freizeitareals Neuen Ufers durch weitere Outdoor-Fitnessgeräte. Die Maßnahme wurde 2010 fertiggestellt.

<i>Stadtteilentwicklungskonzept StEK Green Moabit</i>	<i>D 6</i>	<i>2011- 14</i>
---	------------	---------------------

Erstellung eines integrierten Stadtteilentwicklungskonzeptes für ein bestehendes Gewebegebiet zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel inkl. Beteiligungsverfahren.

<i>Smart Sustainable District Green Moabit</i>		<i>ab 2015</i>
--	--	--------------------

Fachliche Begleitung und Unterstützung des (TU-) Projektes.

Projekte: Städtebau / Standortentwicklung Soziale und kulturelle Infrastruktur

Teilbereich B

<i>Moabiter Kinderhof, Seydlitzstraße 12 Umgestaltung</i>	<i>B 2.5</i>	
---	--------------	--

Neubau / Sanierung des Gebäudes des Moabiter Kinderhofes und Umgestaltung der Freiflächen.

<i>SportPark Poststadion, Teilbetriebnahme Tribünengebäude</i>	<i>B 2.81</i>	<i>2010</i>
--	---------------	-------------

Nach jahrzehntelanger Vernachlässigung erfuhr das 1929 errichtete, denkmalgeschützte Poststadion eine zeit- und standortgemäße Erneuerung mit einer Wiederherstellung der Fassaden, der unteren Tribünenränge und eine umfassende Innensanierung (im OG des Westtraktes mit Mitteln der Humboldt-Universität).

<i>SportPark Poststadion, Funktionsgebäude Gegentri- büne Planungsleistungen bis zur BPU</i>	<i>B 2.82a</i>	<i>2015</i>
--	----------------	-------------

Für die Errichtung eines dringend benötigten Sportfunktionsgebäudes mit Standort zwischen den beiden Trainingsplätzen nördlich des Stadions wurde ein Teil der Planungsleistungen durch SUW-Mittel finanziert.

<i>Wohnungsbau Lehrter Str. –Stadtplatz</i>	<i>B 3.1</i>	
---	--------------	--

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Bereiches Lehrter Straße Ost soll in Höhe des Haupteinganges in den SportPark Poststadion ein straßenübergreifender Stadtplatz entstehen.

<i>Kulturfabrik Gebäudesanierung</i>	<i>B 3.3</i>	<i>PJ 2016</i>
--	--------------	--------------------

Die Sanierung und Ertüchtigung des Kulturfabrik-Gebäudes in der Lehrter Straße einschließlic Projektsteuerung soll u.a. aus Mitteln des Stadtumbau-
programms finanziert werden.

<i>Rathenower Straße 16 Standortmanagement</i>	<i>B 4.1</i>	
--	--------------	--

Fachliche Begleitung des Entwicklungsprozesses zur Neustrukturierung des Grundstückes Rathenower Straße 16 und zur Campuserwicklung zusammen mit den Grundstückes Rathenower Straße 17 und 18.

<i>Seydlitzstraße 11 Avisierter Kita-Standort</i>	<i>B 4.2</i>	
---	--------------	--

Fachliche Begleitung des Entwicklungsprozesses zur Entwicklung des zu erweiternden Grundstückes Seydlitzstraße 11 mit dem Primärziel der Errichtung einer Kita.

<i>Lehrter Straße 60, 61 Nachnutzung Gerichtsgebäude und ehem. Gefängnis</i>	<i>B 4.3</i>	
--	--------------	--

Fachliche Begleitung des Entwicklungsprozesses zur Nachnutzung der Liegenschaften.

<i>Kruppstraße 15, 17, 18</i>	<i>B 4.4</i>	
-------------------------------	--------------	--

Fachliche Begleitung des Entwicklungsprozesses zur Nachnutzung der un-
bebauten Grundstücksflächen im Falle einer Entlassung betreffender Lie-
genschaften aus der Zuständigkeit der Polizei.

<i>Kurt-Tucholsky-Grundschule, Rathenower Str. 18 Sanierungsmaßnahmen</i>	<i>B 4.5</i>	
---	--------------	--

Finanzierung von Sanierungsmaßnahmen an der Kurt-Tucholsky-
Grundschule

<i>Kruppstraße 14A und B</i>	<i>B 4.6 bc</i>	
------------------------------	-----------------	--

Fachliche Begleitung des Entwicklungsprozesses zur Weiterentwicklung der Liegenschaften..

Teilbereich C

<i>Energetische Maßnahmen ZK/U</i>	<i>C4</i>	
------------------------------------	-----------	--

Aufwertung des ehemaligen Güterbahnhofgebäudes durch energetische Maßnahmen und damit langfristige Sicherung des Standorts durch Erweiterung der Nutzungsoptionen

Teilbereich D

<i>Sickingenplatz</i>	<i>D 3</i>	<i>2007</i>
-----------------------	------------	-------------

Grundstückstausch des landeseigenen Sickingenplatzes mit dem Siemensgrundstücke Berlichingenstraße 9-11 zum Bau des Jugendhauses

<i>Entwicklung von Konzepten zur Standortprofilierung Teilprojekt 1 – Studie zur Entwicklung des Blocks 076</i>	<i>D 10a TP 1</i>	<i>2008- 09</i>
---	-----------------------	---------------------

Erstellung eines Nutzungskonzeptes für eine Nachnutzung der BMW-Niederlassung.

<i>Entwicklung von Konzepten zur Standortprofilierung Teilprojekt 4- Ausstellungspavillon Neues Ufer / Konzeption Teilprojekt 5- Studie zur Entwicklung des Blocks 074</i>	<i>D 10a TP 4/5</i>	<i>2008- 09</i>
--	-------------------------	---------------------

Erstellung eines Blockkonzeptes sowie eines Konzeptes für einen Ausstellungspavillon am Neuen Ufer, um Moabiter Produkte (z.B. Gasturbinenproduktion, Maßnahmen aus Green Moabit) einer breiten Öffentlichkeit vorzustellen.

<i>Bildungszentrum Neues Ufer</i>	<i>D 7</i>	
-----------------------------------	------------	--

Durch die Erweiterung der Heinrich-von-Stephan-Oberschule um zwei Grundschulzüge ist die Bereitstellung von MEB erforderlich. Darüber hinaus gehende Raumbedarfe im Bereich Mensa, Sporthalle und Jugendfreizeiteinrichtung sollen ermittelt, in einem Gesamtmaßnahmenkonzept im Sinne eines auf den Zielen des StEK Green Moabit basierenden nachhaltigen Campusgedankens entwickelt und zeitnah umgesetzt werden. Fachliche Begleitung des Entwicklungs- und Umsetzungsprozesses.

Projekte: Verkehr

Teilbereich B

<i>Lehrter Straße: Bau von Querungshilfen</i>	<i>B 2.71</i>	<i>2013</i>
---	---------------	-------------

Ein Teil geplanter Querungshilfen wurde 2013 aus SUW-Mitteln finanziert, weitere und weitergehende / umfassendere Maßnahmen, z. B. in den Kreuzungsbereichen, in Höhe des Eingangsbereiches in das Poststadion-Areal und der platzähnliche Bereich Lehrter Str. / Seydlitzstraße, zur Verbesserung der Querbarkeit, Reduzierung des Durchgangsverkehrs und der Fahrgeschwindigkeiten wurden noch nicht umgesetzt und müssen ggf. anderweitig finanziert werden (weiteres Projekt B 2.72).

<i>Lehrter Straße, weitergehende verkehrsberuhigende Maßnahmen</i>	<i>B 2.72</i>	
--	---------------	--

Im Anschluss an den Bau von Querungshilfen wurde ein bestehende FGÜ (Zebrastreifen) in Höhe des Spielplatzes an der Kulturfabrik erneuert und ein weiterer in Höhe der Döberitzer Grünverbindung neu gebaut. Weitergehende verkehrsberuhigende Maßnahmen sind notwendig, um die Querungsbedingungen für Fußgänger auch im Bereiche der S-Kurve / T-Knoten Seydlitzstraße zu verbessern, die Kfz-Fahrgeschwindigkeiten und das Durchgangsverkehrsaufkommen zu reduzieren.

<i>Kruppstraße, Straßenraum</i>	<i>B 2.73</i>	
---------------------------------	---------------	--

Die Kruppstraße benötigt aufgrund der suboptimalen, durchweg zugeparkten Gehwegbereiche und des künftigen Bedeutungszuwachses als Schulweg zwischen der Lehrter Straße und der Kurt-Tucholsky-Grundschule eine behutsame Aufwertung und ggf. Neugestaltung.

<i>Seydlitzstraße, Aufwertung Straßenraum, Verkehrskonzept</i>	<i>B 2.74a</i>	<i>PJ 2016</i>
--	----------------	--------------------

<i>Seydlitzstraße, Aufwertung Straßenraum, Bau</i>	<i>B 2.74b</i>	
--	----------------	--

Das Verkehrsaufkommen in der Seydlitzstraße ist durch die neuen anliegenden Nutzungen (Erweiterung Stadtmission, Wellness-Anlage, DAV Kletterhalle, SOS-Kinderdorf, Wohnanlage) erheblich angestiegen. Insbesondere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr ist es in vielen Bereichen unübersichtlich und ungesichert, insbesondere in den Bereichen zwischen Geschichtspark / Lehrter Straße / Bushaltestellen Seydlitzstraße. Deshalb soll zunächst ein Verkehrskonzept in 2017 erstellt werden.
Baumaßnahmen in Abhängigkeit der Ergebnisse des Verkehrskonzeptes.

Teilbereich C

<i>Verkehrsberuhigende bauliche Maßnahme in der Siemens-/ Quitzowstraße</i>	C 3.1a	2012 – 14
---	--------	-----------

Im östlichen Bereich des Blocks 9 wurde im Sommer 2009 nördlich des Block 9 bis Höhe Wilhemshavener Straße die Ellen-Epstein-Straße zur Entlastung der Quitzowstraße fertig gestellt und der Öffentlichkeit übergeben. 2012-14 folgte die Verlängerung bis zur Beusselstraße (Erna-Samuel-Straße). Vor diesem Hintergrund wurden ab Herbst 2009 Planungsvorschläge für Rückbaumaßnahmen in der Siemens-/ Quitzowstraße erstellt und mit den bezirklichen Fachämtern diskutiert (s. SUW-Projekte D 2a und D 10b_2). Die Umsetzung erfolgte in insg. 3 Bauabschnitten von 2012-2016. Damit wurde u.a eine Verkehrs- und Geschwindigkeitsreduzierung sowie eine bessere Anbindung des Moabiter Stadtgartens (C 1) an das südlich angrenzende Moabiter Wohnquartier erreicht.

<i>Verkehrsberuhigende bauliche Maßnahme in der Siemens-/ Quitzowstraße</i>	C 3.1b+c	2015
---	----------	------

Verkehrsberuhigende Maßnahmen, 2. und 3. Bauabschnitt

<i>Entwicklung gewerblich nutzbarer Flächen für Neuan-siedlungen u./o. Erweiterung von Bestandsbetrie-ben</i>		
---	--	--

In Zusammenhang mit den geplanten Straßenbauprojekten ist es gelungen, mehrere Ansiedlungsprojekte, u.a. am östlichen Ende einen Baumarkt und auf dem Gelände des ehem. Güterbahnhofs Moabit einen Gastronomiegroßhandel planerisch (u.a. B-Pläne) zu begleiten. Die privaten Baumaßnahmen wurden zeitlich in Abstimmung mit den Straßenbaumaßnahmen fertig gestellt. Die Arbeit wurde von den SUW-Gebietsbeauftragten im Rahmen ihrer Tätigkeit erbracht, so dass das ursprünglich geplante SUW-Projekt C 4 bislang nicht aufgelegt werden musste.

Teilbereich D

<i>Verkehrs- und Logistikkonzeption Moabit West, Phase 1- Planung</i>	D 2a	2009
---	------	------

Die Aufgabenstellung für das Verkehrs- und Logistikkonzept für die SUW-TB C+D beinhaltete u.a.:

- Rückbauvorschläge für die Siemens- / Quitzowstraße
- die straßenräumlichen Potenziale in der Huttenstraße (u.a. Förderung des Fahrradverkehrs)
- eine mögliche Führung der Tram durch die Beusselstraße
- die Auswirkungen einer RoRo-Anlage am Neuen Ufer auf das Verkehrsnetz für Kfz-, Rad- und Fußverkehr
- Erarbeitung einer Fahrradabstellkonzeption für die SUW-Teilbereiche B, C und D

Auf der Basis der Ergebnisse aus dem Jahr 2009 wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt und in weiteren SUW-Projekten (C 3.1a-c, D 2b) zur Durchführung gebracht.

<i>Verkehrs- und Logistikkonzeption Moabit West, Phase 2- Umsetzung Huttenstraße</i>	<i>D 2b</i>	<i>2012-14</i>
--	-------------	----------------

Auf der Basis des Logistikkonzeptes (D 2a) und verkehrlichen Planungen (D 10b_2) wurden in 2012-14 Maßnahmen zur Umgestaltung der Huttenstraße (zwischen Reuchlinstraße und Neues Ufer) umgesetzt. Die Umgestaltungsmaßnahmen konzentrierten sich vornehmlich auf die Markierung von Fahrradangebotsstreifen und die Neugestaltung der Bushaltecups sowie einige Gehwegüberfahrten. Die Maßnahmen wurden von der BVG und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt im Rahmen des Radwege-Investitionsprogramms kofinanziert.

<i>Sickingenstraße</i>	<i>D 2c+d</i>	<i>2016</i>
------------------------	---------------	-------------

Förderung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens, 1. Bauabschnitt seit 2015, 2. Bauabschnitt seit 2016

<i>Sickingenstraße</i>	<i>D 2e</i>	
------------------------	-------------	--

Förderung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens, 3. Bauabschnitt

<i>Spreebrücke Moabit West</i>	<i>D 4a + b</i>	
--------------------------------	-----------------	--

Bereits im Herbst 2008 wurden dem Bezirksamt Mitte Überlegungen der Fa. Vattenfall zur Erweiterung ihres Fernwärmenetzes von Moabit West in den Charlottenburger bekannt. Seitens des BA Mitte kann aber dem Bau einer Brücke über die Spree nur zugestimmt werden, wenn diese auch für Fuß- und Radverkehr nutzbar ist. In Folge noch ausstehender Vertragsabschlüsse hatte Vattenfall das Vorhaben vorübergehend zurückgestellt. Im SUW-Projekt D 12a (2014/15) wurden auch Vorschläge zur städtebaulichen Einbindung der Brücke erarbeitet, die nun die Grundlage für die weitere Umsetzung bilden.

<i>Kaiserin-Augusta-Allee / Neues Ufer</i>	<i>D 5a+b</i>	
--	---------------	--

Erneuerung der Radwege-Infrastruktur, Planung und Umsetzung

<i>Machbarkeitsstudie Spreeuferweg</i>	<i>D 12a</i>	<i>2014</i>
--	--------------	-------------

Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den nördlichen Spreeuferbereich sowie eine Brücke für den Fuß- und Radverkehr

<i>Spreeuferweg Moabit West</i>	<i>D12b</i>	
---------------------------------	-------------	--

Auf der Basis der in 2014/15 erstellten Machbarkeitsstudie (D 12a) zum möglichen Lückenschluss beim Uferweg entlang der Spree südlich der Kaiserin-Augusta-Allee soll nun die Umsetzung erfolgen. Hierzu ist allerdings eine Grundsatzentscheidung von SenStadtUm erforderlich, die bislang noch nicht vorliegt. Fachliche Begleitung des Umsetzungsprozesses.

<i>Schwerlastumschlag Gasturbinen Charlottenburger Verbindungskanal (RoRo-Anlage)</i>		
---	--	--

Aufgrund der Weiterentwicklung der Gasturbinen der Fa. Siemens am Standort Moabit West musste der Abtransport neu organisiert werden, da die neue Generation wegen des Gewichts nicht mehr über die Brücken in den Westhafen transportiert werden konnte. Nach Prüfung mehrerer Optionen durch die BEHALA und in intensiver Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Wirtschaft und des Bezirksamt Mitte wurde der Bau einer Roll on-Roll off-Anlage am Charlottenburger Verbindungskanal beschlossen. Der Bau dieser Anlage in 2012 durch die Behala dient der Sicherung des Gasturbinenstandorts in der Huttenstraße.

<i>Betriebliche Straßenquerung Sickingenstr.</i>		
--	--	--

2008 stellte die Fa. Siemens einen Antrag auf Errichtung einer Bedarfsampel zur gefahrlosen Überquerung der Sickingenstraße, der seitens der Verkehrslenkung Berlin (VLB) trotz der angekündigten Kostenübernahme durch die Fa. Siemens in einer ersten Prüfung zunächst abgelehnt wurde. Erst nach einem Widerspruch und erneuter Prüfung konnte die Zustimmung jedoch erteilt werden, so dass die Lichtsignalanlage in 2013 errichtet werden konnte.

<i>Parkplätze Berlichingenstraße</i>		
--------------------------------------	--	--

In Verhandlungen mit der Firma Siemens konnte erreicht werden, dass die Parkplätze Berlichingenstraße 9-11 sowie 20 aufgegeben wurden. Im Gegenzug hat Siemens den Sickingenplatz erhalten (s. D 3). Auf dem Grundstück Berlichingenstraße 9 konnte daher ein Jugendhaus errichtet werden.

<i>Unternehmensbefragung zu Verkehrsthemen</i>		
--	--	--

Das Thema Verkehr wurde von vielen Unternehmen in persönlichen Interviews, den Mentorenrunden und in Vereinssitzungen als wichtig eingestuft, so dass sich 2008 eine Arbeitsgruppe damit befasst hat. Doch die Umsetzung der drei Aufgabenbereiche BVG-Angebot, Umweltzone, Errichtung eines Parkhauses für Beschäftigte konnten trotz aller Bemühungen der Unternehmen, der Mitarbeiter der Bezirksverwaltung und des Gebietsbeauftragten bislang nicht umgesetzt werden, da hierzu höchste politische Entscheidungen erforderlich sind.

Projekte: Wirtschaft und Klima

Teilbereich D

<i>Standortnetzwerk Moabit</i>	<i>D 1a+b</i>	<i>2007-2010</i>
--------------------------------	---------------	------------------

- TP 1: Akteursvernetzung (2007-10) – Mentorenrunden, Info-Veranstaltungen / get together, Planungs-WS, Networking, Aufbau und Unterstützung bei Arbeitsgruppen / AG-Arbeit
- TP 2: Standortmarketing (2008-10) – Konzeption, Umsetzung corporate design, Imagekampagnen
- TP 3: Werbematerialien Print (2007-10) – Werbeflyer, Plakate, Standort-broschüre
- TP 4: Internet (2007-10) – web-Auftritt des Unternehmensnetzwerkes, Aktualisierung Internetseite BLC
- TP 5: Imagefilm (2008-09) – Erstellung und CD-Produktion (dt./engl.)
- TP 6: Wissenschaft vor Ort (2009) – Veranstaltung mit FH / Universitäten
- TP 7: Unternehmensbefragungen (2007) – schriftliche und aufsuchende Befragung
- TP 8: Soziokulturelle Projekte (2008) – Erstellung einer CSR-Konzeption (corporate social responsibility / soziale Unternehmensverantwortung)
- TP 9: Tag der offenen Tür / Lange Nacht der Industrie (2010) – Ideensammlung
- TP 10: IKA-Plattform auf WIKI-Basis (2010, s. TP 4)
- TP 11: Präsentationsmöglichkeiten für Firmen mit Produkten aus Moabit West (2009-10) – Erstellung einer Ausstellungskonzeption
- TP 12: Gewerbemanager (gestrichen)
- TP 13: Info-Points / Eingangsbereiche (2009-10) – Konzeption, Erstellung und Aufbau von Info-Tafeln im Gebiet
- TP 14: Unterstützung für Beschäftigte, Anwohner und Tourismus (2009) – Erstellung eines Restaurantsführers

<i>Regenwassermanagement</i>	<i>D 6.1a</i>	<i>2014-15</i>
------------------------------	---------------	----------------

Konzepterstellung zur Umsetzung eines nachhaltigen Regenwassermanagements

<i>Regenwassermanagement</i>	<i>D 6.1b</i>	
------------------------------	---------------	--

2014/15 wurde ein Konzept für ein nachhaltiges Wassermanagement in Moabit West erstellt. Die Vorschläge sollen nun auf öffentlichen und privaten Grundstücken umgesetzt werden. Fachliche Begleitung des Umsetzungsprozesses.

<i>Umsetzung StEK Green Moabit II</i>	<i>D 6.2</i>	
---------------------------------------	--------------	--

Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

<i>Sanierungsmanager</i>	<i>D 6.3</i>	<i>seit 2016</i>
--------------------------	--------------	------------------

In Folge des StEK Green Moabit (D 6) soll ab Herbst 2016 ein KfW-Klimamanager die Umsetzung der Maßnahmen betreuen und begleiten.

<i>Umsetzung StEK Green Moabit III</i>	<i>D 6.4</i>	
--	--------------	--

Projektmittel für Sanierungsmanager

<i>Gründerzentrum Moabit Phasen 1-3</i>	<i>D 9</i>	<i>2009-10</i>
---	------------	----------------

In Moabit West gibt es seit längerem das Interesse für ein industrienahes Gründerzentrum. In mehreren Phasen wurden die Potenziale, das Erfordernis und die Realisierungsmöglichkeiten untersucht:

- Phase 1: Erstellung einer Machbarkeitsstudie (2009)
- Phase 2: Bewertung und Auswahl der potenziellen Standorte (2010)
- Phase 3: Vorbereitung der Umsetzung in baulich-räumlicher und organisatorischer Hinsicht (2010)

Das Projekt musste trotz positiver Ergebnisse der Phasen 1-3 im Jahr 2010 vorerst beendet werden, da die Anschubfinanzierung nicht gesichert werden konnte. Auf Druck der BVV Mitte wurde das Projekt in 2013 erneut aufgegriffen und in Folge einer Kooperation mit dem Fraunhofer Institut zu einem Innovationszentrum Elektromobilität weiterentwickelt. Doch die Umsetzung scheiterte im Frühjahr 2016, nachdem sich das Fraunhofer Institut aus dem Vorhaben zurückzogen hatte.

<i>Gründerzentrum Moabit Phase 4</i>	<i>D 9.1</i>	<i>2013</i>
--------------------------------------	--------------	-------------

- Phase 4: Neue Standortfindung

<i>Gründerzentrum Moabit Phase 5a</i>	<i>D 9.2a</i>	<i>2014</i>
---------------------------------------	---------------	-------------

- Phase 5a: Innovationszentrum Elektromobilität, Projektmanagement

<i>Gründerzentrum Moabit Phase 5b</i>	<i>D 9.2b</i>	<i>2015</i>
---------------------------------------	---------------	-------------

- Phase 5b: Innovationszentrum Elektromobilität, Projektmanagement

<i>Entwicklung von Konzepten zur Standortprofilierung Teilprojekt 3- Leerstandsbörse (Begleitung WiFo-Projekt) Teilprojekt 6- Bildungsk Kooperationen (s. D 1a+b, TP 6) Teilprojekt 7- ethnische Gewerbe (Begleitung WiFö-Projekt)</i>	<i>D 10a, TP 3, 6+7</i>	2008-09
---	-----------------------------------	---------

Diese Teilprojekte (TP 2: Leerstandsbörse; TP 6: Bildungsk Kooperation; TP 7: ethnische Gewerbe) wurde nicht weiter verfolgt, da sie im Rahmen anderer Projekte z.T. durch die bezirkliche Wirtschaftsförderung bzw. im Rahmen des Quartiersmanagements umgesetzt bzw. angegangen wurden.

<i>Pavillon Neues Ufer</i>	<i>D 11a+b</i>	
----------------------------	----------------	--

Zur Präsentation der Produkte aus Moabit sowie der Ergebnisse und zukünftigen Maßnahmen aus dem StEK Green Moabit soll am Neuen Ufer ein Ausstellungspavillon gebaut werden.

5.3 Kosten- und Finanzierungsübersicht (nachrichtlich übernommen vom Bezirksamt Mitte von Berlin)

Gemeinbedarf und öffentlicher Raum (KGr 331, 332, 333)

eingereicht BA am: 31.03.2016

Bezirk: **Mitte**

Gesamtmaßnahme: **Tiergarten - Nordring Heidestraße SW0101**

Berichtsjahr: **2015**

alle Projekte ab PJ 2005

Angaben in T€

Anlage 33 Legende:

Spalte 9	Darstellung getätigter Ausgaben und bestehende Verpflichtungen bis PJ 2015	nicht im ISEK (nl)
Spalte 10	Spalte 8 minus Spalte 9	Änderungen
Spalten 11 - 13	Verteilung der Restkosten nach Programmjahren	
	* nähere Erläuterungen als Kommentar	

Kapitel/Titel	Neubau	Erneuerung	KGR	Investition/Baumaßnahme	a b c	Gesamt- kosten	finanziert bis PJ 2015	Restkosten ab PJ 2016	Finanz-/ Programmplanung Stadtbau				Priorität / Reihenfolge	Differenz zu Restkosten Finanzierung nicht aus Stadtbau	PJ
									PJ 2016	ggf. PJ 2017	ggf. PJ 2018	ggf. ab PJ 2019 ff			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
KGR 331 - soziale und kulturelle Infrastruktur						8.653	3.291	5.352	3.257	1.480	240	0	375		
Summe Kostengruppe 3311 / Gesundheit *						0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe Kostengruppe 3312 / Jugend und Familie *						240	0	240	0	0	240	0	0	0	
B2.5			3312	Umgestaltung des Moabiter Kinderhofes, Seydlitzstr. 12	c	240		240				240			
Summe Kostengruppe 3313 / Kultur *						3.130	0	3.130	2.817	0	0	0	313		
B 3.3			3313	Kulturfabrik, Lehrter Str. 35	c	3.130		3.130	2.817						FM + EA
Summe Kostengruppe 3314 / Schule, Berufswesen *						1.000	0	1.000	0	1.000	0	0	0		
B 4.5			3314	Kurt-Tucholski-Schule (GS, Rathenowerstr. 18): Umsetzung Inklusion, Einbau Aufzug	c	1.000		1.000		1.000					EFRE
Summe Kostengruppe 3315 / Sport *						4.283	3.291	982	440	480	0	0	62		
SportPark Poststadion, Lehrter Str. 59															
B2.21a			3315	SportPark Poststadion, Bau der Rundlaufstrecke	a	594	594	0						0	2007
B2.22a			3315	SportPark Poststadion, Skater-Hockey-Anlage, Überdachung	a	294	294	0						0	2007
B2.22b			3315	SportPark Poststadion, Skater-Hockey-Anlage, Außenanlagen	a	226	226	0						0	2009
B2.8.1			3315	SportPark Poststadion, (Teil-) Inbetriebnahme Tribünengebäude	a	847	847	0						0	2008
B2.23a			3315	SportPark Poststadion, Bau von Sportanlagen im Süd- Ostbereich	a	292	292	0						0	2011
B2.23b			3315	SportPark Poststadion, Bau neuer Sportanlagen, ehem. Werferplatz	a	480	480	0						0	2012
B2.82a			3315	SportPark Poststadion, Funktionsgebäude Gegentribüne, Planungsleistungen bis zur BPU	a	90	88	2						2	2013
B2.82b			3315	SportPark Poststadion, Eingangsbereich, Planungsleistungen bis zur BPU	c	35		35						35	2013
B2.82c			3315	SportPark Poststadion, Sanierung Kassenhäuschen, Planungsleistungen bis zur BPU	c	25		25						25	2013
B2.83			3315	SportPark Poststadion, Aufwertung Vorfeld Tribünengebäude	a	469	469	0						0	2014
B 2.6a			3315	SportPark Poststadion, Eingangsbereich Poststadion - 1. BA	c	450		440	440					0	2016
B 2.6b			3315	SportPark Poststadion, Eingangsbereich Poststadion - 2. BA	c	480		480		480				0	2017
Summe Kostengruppe 3316 / Soziales *						0	0	0	0	0	0	0	0	0	
Summe Kostengruppe 3319 / Sonstige Hochbaumaßnahmen						0	0	0	0	0	0	0	0	0	

Kapitel/Titel		Neubau Erneuerung	KGR	Investition/Baumaßnahme	a b c	Gesamt- kosten	finanziert bis PJ 2015	Restkosten ab PJ 2016	Finanz-/ Programmplanung Stadtbau				Priorität / Reihenfolge	Differenz zu Restkosten Finanzierung nicht aus Stadtbau	PJ
1	2								3	4	5	6			
KGR 332 / Grün- und Parkanlagen, Spielplätze						7.275	5.531	1.685	450	210	1.025	0	0		
Div. Planungen															
B1.1			332	Planungsleistungen bis zur BPU-Reife für div. Projekte u.a. im Fritz-Schloß-Park, Platzgestaltung / Wege, Fachgutachten	a	158	158	0						0	2008
Areal ehem. Schleicherfabrik															
B3			332	Areal ehem. Schleicherfabrik, Beprobung	a	17	17	0						0	2005
B3.12			332	Areal ehem. Schleicherfabrik, Neugestaltung der öffentlichen Grünfläche inkl. Spielplatz	a	638	579	0						59	2011
Stadtgarten Moabit															
C1b			332	Stadtgarten Moabit, Erstellung von Planungsleistungen (Stadtteilpark Moabit Nord)	a	57	57	0						0	2008
C1d			332	Stadtgarten Moabit, Neubau öffentliche Grünanlage	a	1.946	1.946	0						0	2010
Fritz-Schloß-Park															
B 2.25			332	Fritz-Schloß-Park, Neuanlage Süd-Ost-Eingang	a	508	508	0						0	2009
B 2.26a			332	Fritz-Schloß-Park, Eingänge Bereich Nord - West	a	270	270	0						0	2009
B 2.26b			332	Fritz-Schloß-Park, Eingänge 2. BA	a	87	87	0						0	2008
B 2.27a			332	Fritz-Schloß-Park, Komplettierung der Hauptwege	c	150		150		150				0	
B 2.52			332	Fritz-Schloß-Park, Gestaltung des Eingangsbereiches Turmstr. (Platz, Wege, Minigolf)	a	423	423	0						0	2008
B 2.53			332	Fritz-Schloß-Park, Eingang, Pavillion-Minigolf	a	140	140	0						0	2009
B2.24			332	Fritz-Schloß-Park, Umbau der Spielplätze	a	346	346	0						0	2009
B2.28			332	Fritz-Schloß-Park, Wasserspielplatz	c	35	0	35			35			0	2013
B2.4			332	Fritz-Schloß-Park, Aufwertung Süd-Plateau	a	250	250	0						0	2012
B2.31a			332	Fritz-Schloß-Park, Parkeingang Rathenower Str. 16 - Planung	a	60		60		60				0	2013
B2.31b			332	Fritz-Schloß-Park, Parkeingang Rathenower Str. 16, Phase 2 - Bau	c	400		400			400			0	
B 4.6a			332	Eingangsbereich Kruppstr. 14a inkl. Schulhofgestaltung	c	450		450	450					0	
Sonstige Projekte															
A2.2			332	EuropaCity Stadtplatz - Anteilsfinanzierung	a	750	750	0						0	2014 vorgemerkt
D12b			332	Uferwanderweg Spree, Phase 2 - Bau*	c	350		350			350			0	
B 3.4			332	Döberitzer Verbindung: Lehrter Straße - Kleingärten	c	240		240			240			0	

Kapitel/Titel	Neubau	Erneuerung	KGR	Investition/Baumaßnahme	a b c	Gesamt- kosten	finanziert bis PJ 2015	Restkosten ab PJ 2016	Finanz-/ Programmplanung Stadtbau				Priorität / Reihenfolge	Differenz zu Restkosten Finanzierung nicht aus Stadtbau	PJ
									PJ 2016	ggf. PJ 2017	ggf. PJ 2018	ggf. ab PJ 2019 ff			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
KGR 333 / Verkehrsanlagen, öffentlicher Straßenraum *						8.525	1.808	7.017	1.000	3.676	1.070	0	1.271		
B2.51			333	Fuß- und Radwegeverbindung zw. Turmstraße und Seydlitzbad	a	37	37	0						0	2005
A7ab			333	"Kunsthof" am Hamburger Bahnhof, Anlage und Erschließung, Planung und Umsetzung	a	161	160	1						1	2007
D2b			333	Verkehrskonzept Moabit, Umsetzung / Baumaßnahmen Huttenstr.	a	423	423	0						0	2011
				Siemens-/ Quietzowstraße, Verkehrsberuhigung											
C3.1a			333	Siemens-/ Quietzowstraße: verkehrsberuhigenden Maßnahmen - 1. BA	a	238	238	0						0	2011
C3.1bc			333	Siemens-/ Quietzowstraße: verkehrsberuhigenden Maßnahmen - 2.+3. BA	c	400	400	0						0	2015
				Lehrter Straße, Verkehrsberuhigung											
B2.71			333	Lehrter Straße, Bau von Querungshilfen mit Gehwegvorstreckungen	a	55	55	0						0	2012
B 2.72			333	Lehrter Straße: weitergehende verkehrsberuhigende Maßnahmen	c	250		250			250			0	
				Verbesserung der Radwegeinfrastruktur											
D2c			333	Sickingenstr.: Verbesserung der Radwegeinfrastruktur - 1. BA	c	585	495	90						90	2015
D2d			333	Sickingenstr.: Verbesserung der Radwegeinfrastruktur - 2. BA	c	640	0	640	550					90	2016
D 2e			333	Sickingenstr.: Verbesserung der Radwegeinfrastruktur (3. BA)	c	580	0	580		490				90	2017
D 5a			333	Kaiserin-Augusta-Allee / Neues Ufer: Erneuerung Radwege (HOAI-Planungen)	c	200		200		200				0	
D 5b			333	Kaiserin-Augusta-Allee / Neues Ufer: Erneuerung Radwege (Umsetzung)	c	1.000		1.000		1.000				0	
				Sprebrücke Moabit West											
D 4a			333	Sprebrücke Moabit West, Planung	c	450		450	450					0	
D 4b			333	Sprebrücke Moabit West, Umsetzung	c	2.500		2.500		1.500				1.000	
				Seydlitzstr. - Aufwertung Straßenraum											
B2.74a			333	Seydlitzstr. - Aufwertung Straßenraum, Verkehrskonzept	c	50		50		50				0	
B 2.74b			333	Seydlitzstr. - Aufwertung Straßenraum	c	150		150			150			0	
				Sonstige Projekte											
D6.1b			333	Umsetzung nachhaltiges Regenwassermanagement* Planung + Umsetzung	c	470		470		100	370			0	
B2.54			333	Döberitzer Verbindung: südlich Hallenbad	c	336		336		336				0	
B 2.3c			333	Ost-West-Wegeverbindung nördlich Poststadion - Bau	c			300			300			0	
				ausfinanziert	a	9.857	9.735	63	0	60	0	0	0	3	
				in I-Planung geplant	b	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
				geplante Investition	c	14.596	895	13.991	4.707	5.306	2.335	0	1.643		
Maßnahmen nicht Bestandteil ISEK					nl	3.000	0	3.000	0	0	0	0	0	3.000	
D 7			3314	Heinrich-von-Stephan-Schule, Neues Ufer: Energet. Ertüchtigung (Reformpäd. Gemeinschaftsschule)	c	1.000		1.000						1.000	
C 5			3314	Theodor-Heuss-Schule, Siemensstr. 20 (Gym): Brandschutz, Sicherheitsmaßnahmen, Rettungswege	c	1.000		1.000						1.000	
C 6			3314	Hedwig-Dohm-Schule, Stephanstr. 27 (OS): Dachsanierung, Umbau Remise	c	1.000		1.000						1.000	
								0						0	

Kapitel/Titel	Neubau Erneuerung	KGR	Investition/Baumaßnahme	a b c	Gesamt- kosten	finanziert bis PJ 2015	Restkosten ab PJ 2016	Finanz-/ Programmplanung Stadtbau				Priorität / Reihenfolge	Differenz zu Restkosten Finanzierung nicht aus Stadtbau	PJ		
								PJ 2016	ggf. PJ 2017	ggf. PJ 2018	ggf. ab PJ 2019 ff					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
Sonstige Kostengruppen																
KGR 12 / Weitere Vorbereitungen (ab Festlegung des Fördergebietes)					515	515	0	0	0	0	0	0	0	0		
B2.21b			12	Prozessbegleitende Partizipation von Kindern, Jugendlichen, Familien	a	13	13	0							0	2007
B2.9a			12	Aufwertung Bäderstandort, Planungsleistungen	a	92	92	0							0	2009
C1a			12	Entwicklung eines Nachnutzungs- und Betreiber-konzepts für den Stadtteilpark auf dem ehem. Güterbahnhof Moabit	a	116	116	0							0	2007
D10a			12	Entwicklung von Konzepten zur Standortprofilierung	a	56	56	0							0	2008
D6.1a			12	Konzept zur Umsetzung eines nachhaltigen Wassermanagement in Moabit West	a	50	50	0							0	2014
D2a			12	Logistikkonzept Moabit West: Phase 1 - Planung	a	34	34	0							0	2009
D9			12	Machbarkeitsstudie für das Gründerzentrum Moabit-West	a	74	74	0							0	2008
D12a			12	Machbarkeitsstudie Spreeuferwege	a	38	38	0							0	2014
B2.3a			12	Ost-West-Wegeverbindung nördlich Poststadion - Machbarkeitsstudie und Planungsleistungen	a	43	43	0							0	2014
KGR 21 / Erwerb von Grundstücken einschl. Bodenordnung					1.622	722	0	0	0	0	0	0	0	0		
X2			21	Ankauf Grundstücke Döberitzer Grünzug - Süd/Ost-Zugang Poststadion		704	704	0							0	2006
X2			21	Ankauf Grundstücke Döberitzer Grünzug - Süd/Ost-Zugang Poststadion		17	17	0							0	2006
B2			332	Fritz-Schloß-Park, Grünflächensicherung / Neuordnung mit Teilflächenankauf		900	*900	0							0	2015 vorgemerkt
KGR 23 / Freilegung von Grundstücken					496	496	0	0	0	0	0	0	0	0		
D3			23	Sickingenplatz Geländefreimachung	a	28	28	0							0	2005
C1c			23	Stadtteilpark Moabit: Abriss von Gebäuden (Ordnungsmaßnahmen - Teilfinanzierung)	a	468	468	0							0	2008
KGR 31 / Modernisierung und Instandsetzung Gebäude					0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
KGR 42 / Maßnahmen zur Standortstärkung, Aktivierung, ...					2.251	971	1.240	120	0	900	0	220				
Standortnetzwerk Moabit																
D1a			42	Standortnetzwerk Moabit: Projektphase 1 (2007-2008)	a	119	119	0							0	2007
D1b			42	Standortnetzwerk Moabit: Projektphase 2 (2009-2010)	a	234	234	0							0	2007
D10b-1			42	Standortprofilierung: Phase 2 - Umsetzung der Maßnahmen*-Teilprojekt 1 Outdoor-Fitness-Platz im Sportpark Neues Ufer	a	75	75	0							0	2009
D10b-2			42	Standortprofilierung: Phase 2 - Umsetzung der Maßnahmen*-Teilprojekt 2 Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen	a	94	94	0							0	2009
D10b-3			42	Standortprofilierung: Phase 2 - Umsetzung der Maßnahmen*-Teilprojekt 3 Ausbau Gründerzentrum	a	0	0	0							0	2009
Gründerzentrum Moabit																
D9.1			42	Gründerzentrum Moabit: Überprüfung Standort	a	20	20	0							0	2013
D9.2a			42	Gründerzentrum Moabit: Phase 5, Projektsteuerung und Planungsleistungen	a	12	12	0							0	2013
D9.2b			42	Gründerzentrum Moabit: Projektsteuerung	c	70		70							70	2015
Betreiberzentrum SportPark Poststadion																
B2.01			42	Moderations-, Kommunikationsprozess zum weiteren Aufbau eines Betreiber-Netzwerkkonzeptes für den Sportpark Moabit	a	113	113	0							0	2012
B2.02			42	Betreiberzentrum SportPark Poststadion	c	115	75	0							40	2012 + 2015

Kapitel/Titel		Neubau	Erneuerung	KGR	Investition/Baumaßnahme	a b c	Gesamt- kosten	finanziert bis PJ 2015	Restkosten ab PJ 2016	Finanz-/ Programmplanung Stadtbau				Priorität / Reihenfolge	Differenz zu Restkosten Finanzierung nicht aus Stadtbau	PJ	
										PJ 2016	ggf. PJ 2017	ggf. PJ 2018	ggf. ab PJ 2019 ff				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14				
					Green Moabit												
D6				42	Green Moabit , Erarbeitung Stadtteilentwicklungskonzept, Handlungsempfehlungen zum nachhaltigen Klimaschutz für das Gebiet Moabit West	a	230	230	0							0	2011
D6.3				42	Umsetzung STEK Green Moabit I - Sanierungsmanager, Anpassung Konzept	c	270	0	270	120						150	2016
					Pavillon Neues Ufer												
D11a				42	Pavillon Neues Ufer, Phase 1-Planung + Betreiberkonzeption	c	150		150			150				0	
D11b				42	Pavillon Neues Ufer, Phase 2-Bau	c	750		750			750				0	
KGR 43 / Sozio-integrative Maßnahmen							0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
KGR 52 / Vergütung von Gebietsbeauftragten							1.334	1.049	465	105	90	90	180	0			
X1				52	Programmsteuerung PJ 2005-2014	a	942	942	0							0	2005-2014
X1				52	Programmsteuerung / Gebietsbeauftragter PJ 2015	a	107	107	0							0	2015
X1				52	Programmsteuerung / Gebietsbeauftragter PJ 2016	c	105		105	105						0	2016
X1				52	Programmsteuerung / Gebietsbeauftragter PJ 2017-2018	c	180		360		90	90	180			0	

5.4 Organisation der Umsetzung

Für die Entwicklung von Förderprojekten und dessen Umsetzung ist eine Zusammenarbeit der Akteure im Stadtumbaugebiet notwendig. Das fachübergreifende Arbeiten mit dem Fokus auf ein Quartier erfordert bei allen die Bereitschaft, die außerhalb des eigenen Faches liegenden, aber für den Raum relevanten Aspekte in den Blick zu nehmen. So können im Wege von Aushandlungsprozessen Ergebnisse erzielt werden, die möglichst für alle Beteiligten eine Verbesserung darstellen.



Quelle: BA-Mitte

5.5 Öffentlichkeitsarbeit, Information und Beteiligung

Die Information der Öffentlichkeit und die Durchführung von Teilnahmeverfahren sind wichtige Grundlagen und Bausteine bei der Umsetzung des Stadtumbauprozesses.

Neben der Berichterstattung auf der Stadtumbau-Website von SenStadtUm und des Bezirks Mitte erfolgt eine projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit auch auf der Website des Unternehmensnetzwerks oder dem im TB D regelmäßig tagenden Stadtteilplenum. Zur Entwicklung des SportPark Poststadion wurden bisher regelmäßig Newsletter veröffentlicht.

Bei umfassenden Vorhaben werden in der Regel begleitende Teilnahmeverfahren durchgeführt. Die Teilnahmen können sich an alle Interessierten oder auch spezielle Zielgruppen z.B. Jugendliche oder Unternehmer richten. Als Beispiele sind die Verfahren zur Planung des Stadtgartens, zu den zahlreichen Einzelprojekten und zum Betreiberprojekt im SportPark Poststadion und die Berichterstattungen in den Sitzungen des Betroffenenrates Lehrter Straße zu nennen. Gegenwärtig wird in Betracht gezogen, das 2008 konstituierte Teilnahmeformat Zukunftswerkstatt Lehrter Straße / Kruppstraße angesichts mehrerer avisierten Maßnahmen, Projekte und Entwicklungsprozesse zu reaktivieren. Im Falle einer künftigen Einbeziehung der im Anhang II dargestellten Ergänzungsbereiche werden betreffende Öffentlichkeitsbeteiligungen, z.B. zur Entwicklung des Nahraumes Bremer Straße, in Aussicht zu stellen sein.

Beim Projekt Moabiter Stadtgarten wurden von der Idee bis zur Planung alle Schritte gemeinsam mit Bewohnern und Bewohnerinnen diskutiert und mit ihnen Lösungen entwickelt. In einer ersten Phase wurde eine Ideenbörse durchgeführt, bei denen sich Interessierte mittels Postkarten und persönlicher Befragung äußern konnten. Auch die Entwurfsplanung, die in einem konkurrierenden Verfahren an drei Büros vergeben wurde, entstand im engen Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern und weiteren lokalen Akteuren und Akteurinnen. Nach einem Planning for Real-Verfahren wurden erste Entwürfe gefertigt und der interessierten Öffentlichkeit präsentiert. Nach Diskussion und Bewertung durch die Anwesenden wurden die Entwürfe überarbeitet. Eine Kommission wählte dann die Vorzugsvariante aus und nach deren Überarbeitung wurde die Planung erneut der Öffentlichkeit vorgestellt. Mittlerweile ist ein Stadteilpark entstanden, der 2012 eröffnet wurde und eine hohe Akzeptanz erreicht hat. Neben Angeboten für Spiel und Sport bietet er auch Flächen für Erholung und Engagement bei gemeinschaftlichem Gärtnern in einem „Bürgergarten“.

Ein weiteres umfassendes Teilnahmeverfahren begleitete den Prozess des StEK Green Moabit. So wurden hier z.B. mehrere Workshops als World Café-Verfahren mit den Unternehmen und Immobilieneigentümern des Gebiets zu verschiedenen Aspekten des Konzepts durchgeführt. Die Ergebnisse flossen in das Stadteilentwicklungskonzept mit ein.

Eher schwierig gestaltet sich das Anliegen, über den Stadtteil Moabit hinausreichende Medien wie z.B. Tageszeitungen für eine Berichterstattung zu interessieren. Dazu bietet indes der bundesweite Tag der Städtebauförderung, der in 2015 zum ersten Mal stattfand und nun jedes Jahr im Mai durchgeführt wird, ein praktikables Format. Alle Fördergebiete der Städtebauförderung sind aufgerufen, an diesem Tag eine besondere Aktion (z.B. Führungen, Rundfahrten, Feste, Wettbewer-

be, Ausstellungen etc.) zu organisieren, die den im Gebiet lebenden oder auch von außerhalb kommenden Interessierten die Ziele, Verfahren und Erfolge des jeweiligen Programms aufzeigen sollen.

An Printpublikationen in höherer Auflage liegen gegenwärtig die zum Tag der Städtebauförderung 2015 erstellte und aufgelegte Taschenfoldersammlung sowie die im Dezember 2015 herausgegebene 40-seitige Broschüre "10 Jahre Stadtumbau in Berlin Moabit" vor.

ANHANG I

- Plankarte 1: Übersicht abgeschlossener Maßnahmen nach Themenbereichen
- Plankarte 2: Perspektivische Leitbildorientierung zum Stadtumbau (DIN A3)
- Plankarte 3: Handlungsziele im Rahmen des Stadtumbaus (DIN A3)
- Plankarte 4: Übersicht der bisherigen Teilbereiche und der angestrebten Ergänzungsbereiche (DIN A3)
- Plankarte 5: Gesamtübersicht der Projekte und Maßnahmen (incl. potenzieller Projekte und Maßnahmen innerhalb der angestrebten Ergänzungsbereiche)

Plankarte 1: Übersicht abgeschlossener Maßnahmen nach Themenbereichen

Plankarte 2: Perspektivische Leitbildorientierung zum Stadtumbau (DIN A3)

Plankarte 3: Handlungsziele im Rahmen des Stadtumbaus (DIN A3)

Plankarte 4: Übersicht der bisherigen Teilbereiche und der angestrebten Ergänzungsbereiche (DIN A3)

Plankarte 5: Gesamtübersicht der Projekte und Maßnahmen (incl. potenzieller Projekte und Maßnahmen innerhalb der angestrebten Ergänzungsbereiche)

Plankarte 5: Gesamtübersicht der Projekte und Maßnahmen - Legende

Teilbereich A

Heidestraße

Abgeschlossene Projekte

A 7a, b "Kunsthof" am Hamburger Bahnhof, Anlage und Erschließung, Planung und Umsetzung
Fertiggestellt 2009

Projekte in Vorbereitung

A5 Fuß- und Radwegeverbindung Döberitzer Grünzug

A2.2 Stadtplatz "Europacity" - Anteilsfinanzierung

A neu Fußgänger- und Fahrradbrücke über die Bahntrasse

Tourismusrelevante Projekte im Teilbereich A GRW-Finanzierung angestrebt

1.1 Uferpark südlich der Nordhafenbrücke

1.2 Uferpark nördlich der Nordhafenbrücke

1.3 Nordhafenplatz

3.1 Promenade am Kunstcampus

3.2 Promenade südlich des geplanten Stadthafens

3.3 Promenade nördlich des geplanten Stadthafens

3.4 Ostabschnitt der Döberitzer Verbindung zw. Heidestraße und Kanalufer

4.1 Kanalbrücke am Kunst-Campus

4.2 Kanalbrücke am geplanten Stadthafen

Teilbereich B

„SportPark Poststadion“/Lehrter Straße

Abgeschlossene Projekte

B 1.1 Planungsleistungen bis zur BPU-Reife für Projekte der folgenden Programmjahre
2008 - 2009 fertiggestellt

B 2.01 Moderations- und Kommunikationsprozess zum weiteren Aufbau eines BetreiberNetzwerkes
2012 - 2014

B 2.21a Bau der Rundlaufstrecke
2008 fertiggestellt

B 2.21b Prozessbegleitende Partizipation von Kinder, Jugendlichen, Familien
2007 durchgeführt

B 2.22a,b Skater-Hockey-Anlage
a Überdachung 2009 fertiggestellt
b Außenanlagen 2010 fertiggestellt

B 2.23a Bau von Sportanlagen im Süd-Ost-Bereich
2013 fertiggestellt

B 2.23b Bau neuer Sportanlagen, ehem. Werferplatz
2014 fertiggestellt

B 2.24 Umbau der Spielplätze
2008 - 2012 fertiggestellt

B 2.25 Neuanlage Südost-Eingang
2010 fertiggestellt

B 2.26 Eingänge SportPark Poststadion (a) Bereich Nord-West (b) 2.BA
2011 - 2013 fertiggestellt

B 2.3a Ost-West-Verbindung nördl. Poststadion Machbarkeitsstudie und Planungsleistungen
2014 fertiggestellt

B 2.4 Aufwertung Süd-Plateau
2014 fertiggestellt

B 2.51 Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Turmstraße und Stadtbad Tiergarten (Döberitzer Verbindung)
2005 fertiggestellt

B 2.52 Gestaltung des Eingangsbereiches Turmstraße, Platz, Wege, Minigolfanlage
2007 fertiggestellt

B 2.53 Eingang, Pavillon Minigolf
2010 fertiggestellt

B 2.71 Lehrter Straße: Bau von Querungshilfen
2013 fertiggestellt

B 2.81 Teilbetriebnahme Tribünengebäude
2010 fertiggestellt

B 2.82a Funktionsgebäude Gegentribüne Planungsleistungen bis zur BPU
2015 fertiggestellt

B 2.83 Aufwertung Vorfeld Tribünengebäude
2015 fertiggestellt

B 2.9a Stadtbad Tiergarten, Außenbecken Planungsleistungen
2009 fertiggestellt

Laufende Projekte

B 2.02 BetreiberNetzwerk SportPark Poststadion
2012 - 2015

B 2.1 Grünflächensicherung/ Neuordnung mit Teilflächenankauf
Programmjahr 2015

B 2.6a Eingangsbereich Poststadion
Programmjahr 2016

B 2.74a Seydlitzstr, Aufwertung Straßenraum Verkehrskonzept
Programmjahr 2016

B 3 Zukunftswerkstatt Lehrter Straße / Kruppstraße
Beteiligungsverfahren seit 2009

B 3.3 Kulturfabrik Gebäudesanierung
Programmjahr 2016

B 3.12 Areal ehem. Schleicherfabrik, Neugestaltung der öffentlichen Grünfläche inkl. Spielplatz
2013 fertiggestellt

SOS Eckgrundstück Lehrter Str. / Seydlitzstr.
bis 2014

Projekte in Vorbereitung

B 2.27a Komplettierung der Hauptwege

B 2.28 Wasserspielplatz

B 2.31 Parkeingang Rathenower Straße 16 (a) Planung (b) Bau

B 2.3c Ost-West-Verbindung nördl. Poststadion Bau

B 2.5 Moabiter Kinderhof, Seydlitzstr. 12 Umgestaltung

B 2.54 Döberitzer Verbindung, Abschnitt südlich Hallenbad (Stadtbad Tiergarten)

B 2.6b Eingangsbereich Poststadion bis zum Stadionwall

B 2.72 Lehrter Straße: weitergehende verkehrsberuhigende Maßnahmen

B 2.73 Kruppstraße, Straßenraum

B 2.74b Seydlitzstr, Aufwertung Straßenraum Bau

B 2.9 Stadtbad Tiergarten, Außenbecken

B 3.1 Wohnungsbau Lehrter Straße Stadtplatz

B 3.4 Döberitzer Verbindung: Lehrter Straße - Kleingärten

B 3.11 Bahnbegleitender Grünzug (stadtbau-flankierend)

B 4.1 Rathenower Straße 16 Standortmanagement

B 4.2 Seydlitzstraße 11 Avisierter Kita-Standort

B 4.3 Lehrter Straße 60, 61 Nachnutzung Gerichtsgebäude und ehem.. Gefängnis

B 4.4 Kruppstraße 15, 17, 18

B 4.5 Kurt-Tucholsky-Grundschule Rathenower Str. 18, Sanierungsmaßnahmen

B 4.6a Eingang Kruppstraße 14A einschließlich der Schulhofgestaltung

B 4.6 b,c Kruppstraße 14A und B

Plankarte 5: Gesamtübersicht der Projekte und Maßnahmen - Legende

Teilbereich C Siemens-/ Quitzowstraße

Teilbereich D Moabit West

Abgeschlossene Projekte

- C 1a-d Stadtteilpark Moabit**
 Phase 1 (2007-08)
 Entwicklung Nachnutzung- und Betreiberkonzept
 Phase 2 (2009)
 Erstellung von Planungsleistungen
 Phase 3 (2008-09)
 Abriss von Gebäuden
 Phase 4 (2010-14)
 Neubau einer öffentlichen Grünanlage
- C 3.1a Siemes-/Quitzowstraße**
 Verkehrsberuhigende Maßnahmen, 1.BA (2012-14)

Laufende Projekte (einschl. PJ 2016)

- C 3.1b+c Siemes-/Quitzowstraße**
 Verkehrsberuhigende Maßnahmen, 2.+3. BA (seit 2015)

Projekte in Vorbereitung

- C 2 Beteiligung KMU an STEK Green Moabit**
 Konzepterstellung / -übertragung und Umsetzung
- C 4 Energetische Maßnahmen ZK/U**
 Planung und Umsetzung

Begleitende Maßnahmen über GRW

- GRW a Umgehungsstraße**
 Ellen-Epstein-Straße
- GRW b Umgehungsstraße**
 Erna-Samuel-Straße

Abgeschlossene Projekte

- D 1a+b Standortnetzwerk Moabit**
 Phase 1+2,
 TP 1: Akteursvernetzung (2007-10)
 TP 2: Standortmarketing (2008-10)
 TP 3: Werbematerialien Print (2007-10)
 TP 4: Internet (2007-10)
 TP 5: Imagefilm (2008-09)
 TP 6: Wissenschaft vor Ort (2009)*
 TP 7: Unternehmensbefragungen (2007)
 TP 8: Soziokulturelle Projekte (2008)
 TP 9: Tag der offenen Tür / Lange Nacht der Industrie (2010)*
 TP 10: IKA-Plattform auf WIKI-Basis (2010, s. TP 4)*
 TP 11: Präsentationsmöglichkeiten für Firmen mit Produktion aus Moabit West (2009-10)*
 TP 12: Gewerbermanager (gestrichen)*
 TP 13: Info-Points / Eingangsbereiche (2009-10)
 TP 14: Unterstützung für Beschäftigte, Anwohner und Tourismus (2009)

- D 2a+b Verkehrs- und Logistik-Konzeption Moabit West**
 Phase 1 (2009)
 Planung
 Phase 2 (2012-14)
 Umsetzung Huttenstraße

- D 3 Sickingenplatz**
 Geländefreimachung (2007)

- D 6 Stadtteilentwicklungskonzept (StEK) Green Moabit**
 Konzepterstellung (2011-14)

- D 6.1a Konzept zur Umsetzung eines nachhaltigen Regenwassermanagements**
 Konzepterstellung (2014-15)

- D 9 Gründerzentrum Moabit**
 Phasen 1-3 (2009-10)
 Machbarkeitsstudie, Auswahl Standort, Finanzierung

- D 9.1 Gründerzentrum Moabit**
 Phase 4 (2013)
 Überprüfung Standort

- D 9.2a Gründerzentrum Moabit**
 Phase 5a (2014)
 Innovationszentrum Elektromobilität, Projektmanagement

- D 10a Entwicklung von Konzepten zur Standortprofilierung**
 TP 1: Studie zur Entwicklung des Blocks 076
 TP 2: Konzeption Outdoor-Fitness-Platz und Pflegekonzept öffentl. Grün
 TP 3: Leerstandsborse (Begleitung WiFö-Projekt)*
 TP 4: Ausstellungspavillon Neues Ufer / Konzeption
 TP 5: Studie zur Entwicklung des Blocks 074
 TP 6: Bildungsk Kooperationen (s. D 1a+b, TP 6)*
 TP 7: ethnisches Gewerbe (Begleitung WiFö-Projekt)*

- D 10b Umsetzung von Konzepten zur Standortprofilierung**
 TP 1: Outdoor-Fitness-Platz - Bau (2010)
 TP 2: Verkehrliche Maßnahmen - Vermessung / BPU (2011)*

- D 12a Machbarkeitsstudie Spreeuferweg**
 Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den nördlichen Spreeuferbereich sowie eine Brücke für Fuß-/Radverkehr (2014)

Laufende Projekte (einschl. PJ 2016)

- D 2c+d Sickingenstraße**
 Förderung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens 1. BA (seit 2015), 2. BA (seit 2016)

- D 6.3 Umsetzung STEK Green Moabit I**
 Sanierungsmanager (seit 2016)

- D 9.2b Gründerzentrum Moabit**
 Phase 5b (seit 2015)
 Innovationszentrum Elektromobilität, Projektmanagement

Projekte in Vorbereitung

- D 2e Sickingenstraße**
 Förderung nachhaltigen Mobilitätsverhaltens 3. BA

- D 4a+b Spreebrücke Moabit West**
 Planung und Umsetzung

- D 5a+b Kaiserin-Augusta-Allee / Neues Ufer**
 Erneuerung Radwege-Infrastruktur, Planung und Umsetzung

- D 6.1b Umsetzung eines nachhaltigen Regenwassermanagements**
 Planung und Umsetzung

- D 6.2 Umsetzung STEK Green Moabit II**
 Öffentlichkeitsarbeit und Vernetzung

- D 6.4 Umsetzung STEK Green Moabit III**
 Projektmittel für Sanierungsmanager

- D 7 Bildungszentrum Neues Ufer**
 Neustrukturierung des Schul-, Sport- und Jugendfreizeitareals Neues Ufer

- D 11a+b Pavillon Neues Ufer**
 Phase 1 Betreiberkonzept und Planung
 Phase 2 Bau

- D 12b Spreeuferweg Moabit West**
 Planung und Bau

Begleitende Maßnahmen über GRW

- GRW c Regionalmanagement Moabit West (2011-14)**

* Projekte ohne Stadtumbau-Fördermittel, nicht in der Karte verortet

Plankarte 5: Gesamtübersicht der Projekte und Maßnahmen - Legende

Ergänzungsbereich E

Moabit-Nord

E 1 Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule
Energetische Sanierung und Aufwertung

E 2 Hedwig-Dohm-Schule
Energetische Sanierung und Aufwertung

E 3.1 Nahraum Bremer Straße
Weiterentwicklung Schul-Umwelt-Zentrum

E 3.2 Nahraum Bremer Straße
Weiterentwicklung Sportinfrastruktur Unionplatz

E 3.3 Nahraum Bremer Straße
Soziale Infrastruktur im Wohnungsneubau

E 3.4 Nahraum Bremer Straße
Angebotsraum integrierter Mobilitätserziehung

E 3.5 Nahraum Bremer Straße
Weiterentwicklung Verkehrs- und Freianlagen

E 3.6 Nahraum Bremer Straße
Ehemaliges Feuerwehrhaus Ecke Wiciefstr.

E4 Bruno-Lösche-Bibliothek
Aufwertung und bauliche Weiterentwicklung

E5 Gemeindehaus Beussel- / Wiciefstraße
Qualifizierung als Kita- und Kulturstandort

E6 Ausbau von Kitakapazitäten
und energetische Sanierung

E7 Freiräume östlich Putlitzbrücke
Aufwertung / Qualifizierung

E8 Baulücke Perleberger Straße 41
Freiräumliche Neuentwicklung d

E9.1 Aufwertung von Straßenräumen
Birkenstraße

E9.2 Partielle Aufwertung von Straßen-
räumen Perleberger Str., Quitzowstr.,
Wilsnacker Str., Havelberger Str.

Ergänzungsbereich F

Friedrich-Krause-Ufer

F1 Kanaluferbereich, ehemalige Kaianlage
Freiräumliche und städtebauliche Qualifizierung

F2 Friedrich-Krause-Ufer
Aufwertung des Straßenraumes

F3 Liegenschaften Friedrich-Krause-Ufer
Zukunftsfähige Strukturierung von Grundstücksteilen

Ergänzungsbereich G

Boyenstraße/Panke-Grünzug

G1 Panke-Grünzug
Vollendung / Durchbindung des Pankegrünzuges

G2 Öffentlicher Raum Boyenstraße - Europacity
Aufwertung der Grünverbindung Boyenstraße / Schulweg

G3 Grundschul-Neustandort Müller-/Boyenstr.
Einbindung der Gebäude und Sportanlagen

Ergänzungsbereich H

Lehrter Straße West

H1 Grundstücksteile entlang Lehrter Straße
und Lesser-Ury-Weg
Steuerung potenzieller Verdichtungsoptionen

H2 Straßenraum Lesser-Ury-Weg
Unterbindung des bahnhofsbezogenen Kfz-Parkens

ANHANG II

Begründung zur räumlichen Ergänzung des Stadtumbaugebietes "Tiergarten - Nordring / Heidestraße"

Anlass und Einordnung

Die Grundlage zum Einsatz des Stadtumbauprogramms West im Ortsteil Moabit des Bezirks Mitte von Berlin bildet der Senatsbeschluss vom 29.11.2005 (veröffentlicht im Amtsblatt Nr. 62 am 16.12.2005) zur Festsetzung des Fördergebietes Tiergarten – Nordring / Heidestraße gemäß § 171 b BauGB, begründet mit den im Frühjahr 2005 durchgeführten Vorbereitenden Untersuchungen.

Ab 2006 wurden als verwaltungsexterne Planungsdienstleister mit Aufgaben des Stadtumbauprogramms innerhalb des Fördergebietes die folgenden Büros / Institutionen betraut: die GRUPPE PLANWERK für die Teilbereiche A und B sowie zunächst eine Arbeitsgemeinschaft aus TFH Berlin und S.T.E.R.N. GmbH (2007-08), ab 2008 die S.T.E.R.N. GmbH für die Teilbereiche C und D (zu den Teilbereichen siehe angefügte Karte). In 2010 erstellten beide Büros in Zuständigkeit für Ihre Teilbereiche jeweils ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK), das, aufbauend auf den Vorbereitenden Untersuchungen von 2005, nach fünf Jahren Programmmitteleinsatz einen ersten Zwischenstand mit mehreren realisierten Projekten markierte. Nach dem Jahr 2013, das mit dem Entwurf einer Fortschreibung des INSEK abschloss, erfolgte ab 2014 eine gemeinsame Beauftragung der beiden Büros im Rahmen einer Bietergemeinschaft.

Mit der Fortschreibung des ISEK 2016 wird die Arbeit in sektoral und teilträumlich übergreifender Arbeitsweise fortgesetzt. Die nunmehr vorgenommene Aktualisierung und Ergänzung des ISEK richtet seine planerischen Ziele für das gesamte Fördergebiet schwerpunktmäßig auf die Entwicklung von Strategien und Konzepten zu folgenden Handlungsfeldern aus:

- Demografischer Wandel und sozialverträgliches Wohnen (mit der Schaffung bedarfsgerechter sozialer und grüner Infrastruktur),
- Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel,
- wirtschaftlicher Strukturwandel.

In den kommenden Jahren stehen wir vor der Herausforderung der wachsenden Stadt und den Folgen des Klimawandels. Nicht nur Wohnraum muss geschaffen werden, sondern es bedarf auch einer Aufwertung der sozialen und grünen Infrastruktur und der Entwicklung von Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel. Dazu ist eine Erweiterung der Förderkulisse in Moabit notwendig, da bezirkliche Mittel in einem solchen Umfang nicht zur Verfügung stehen. Die Fördergebietskulisse Stadtumbau West soll bis zur Nordgrenze des Förderprogramm Aktives Zentrum Turmstraße erweitert werden und auch die anderen von uns vorgeschlagenen Ergänzungsbereiche stehen in Kontext zur bisherigen Kulisse.

Zugleich wird davon ausgegangen, dass der Mitteleinsatz des Stadtumbauprogrammes auf wenige, anderweitig nicht ausreichend finanzierbare Projekte und Maßnahmen der äußeren Gebietsverflechtung beschränkt bleibt.

Ergänzende Teilbereiche und Standorte

Infolgedessen wird angestrebt, folgende Teilbereiche und Standorte in das bisherige Fördergebiet mit einzubeziehen:

- E** Teilbereich Moabit-Nord (zwischen der Siemens- / Quitzowstraße und der Nordgrenze der Förderkulisse des Programms Aktives Zentrum Turmstraße),
- F** Teilbereich Friedrich-Krause-Ufer,
- G** Teilbereich Boyenstraße und südlicher Panke-Grünzug
- H** Teilbereich Südliche Lehrter Straße West

Begründungen für die angestrebten Ergänzungen der Stadtumbau-Gebietskulisse

Teilbereich E - Moabit-Nord ((zwischen der Siemens- / Quitzowstraße und der Nordgrenze der Förderkulisse des Programms Aktives Zentrum Turmstraße),)

Im Teilbereich E ist ein besonderes Augenmerk auf die Entwicklung der sozialen und grünen Infrastruktur zu richten. Dies betrifft die Schul- und Kitastandorte, den Schulgarten sowie mehrere öffentliche Spiel- und Freiflächen. Die Standorte zeichnen sich durch eine in hohem Maße integrierte Lage im Stadtteil aus. Durch den Einsatz von Stadtumbau-Mitteln sollen folgende Schwerpunkte gesetzt und Projekte unterstützt sowie realisiert werden:

- Städtebaulich-infrastrukturelle Weiterentwicklung der Bremer Straße und dessen Umgebung als „sozial-ökologisch-pädagogischen Nahraum“ (BVV-Beschluss 17.03.2016) mit den stadtumbaurelevanten Komponenten:
- Weiterentwicklung des Gartens des Schul-Umwelt-Zentrums Mitte (SUZ Mitte), Birken-, Ecke Birkenstraße 35, als wichtige umweltpädagogische Kerneinrichtung des Bezirks, unter Ertüchtigung, ggf. Erweiterung bzw. Ersatzneubau der vorhandenen baulichen Anlagen



Garten des SUZ Mitte (Foto: GRUPPE PLANWERK)



Gebäude des SUZ Mitte (Foto: S.T.E.R.N. GmbH)

- Weiterentwicklung der vorhandenen und potenziellen Sportinfrastruktur auf dem Unionplatz, energetische Erneuerung der Sporthalle, Attraktivierung der Freianlagen für Sport und Bewegung im unmittelbaren räumlichen Umfeld der Sporthalle



Sporthalle (Foto: S.T.E.R.N. GmbH)

- Integration sozialer Infrastrukturangebote im Kontext des angestrebten Wohnungsneubaus am Standort des bisherigen Schulverkehrsgartens Bremer-/ Ecke Bugenhagenstraße, Kompensation der aufzugebenden Bestandsnutzung im Sinne einer generationenübergreifenden Erziehung im Umgang mit dem Mobilitäts- und Verkehrsgeschehen, ggf. innerhalb des umgebenden öffentlichen Raumes
- Nutzung einer Neuprofilierung des ehemaligen Seniorenwohnhauses Ecke Wiciefstraße im Kontext der sozialräumlichen Quartiersentwicklung
- Weiterentwicklung der Mitte der 1980er Jahre partiell neu gestalteten Verkehrsanlagen der Bremer Straße und angrenzender Freianlagen im Sinne einer integrierten Freiraumentwicklung dieser stadtteilstrukturell bedeutsamen Quartiersachse



Freianlagen an der Bremer Straße (Fotos S.T.E.R.N. GmbH)



- Energetische Sanierung der Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule (Standorte Siemens- und Quitzowstraße) sowie weitere Aufwertung, z. B. durch eine Schulhofsanierung; der Hedwig-Dohm-Schule mit weiterer Aufwertung der Gebäude sowie der Freiflächen;



Theodor-Heuss-Gemeinschaftsschule (Fotos S.T.E.R.N. GmbH)

- Aufwertung und ggf. bauliche Erweiterung der Bruno-Lösche-Bibliothek an der Perleberger Straße



Bruno-Lösche-Bibliothek (Foto S.T.E.R.N. GmbH)

- Aufwertung und Qualifizierung der Freiräume östlich der Putlitzbrücke, südlich der Quitzowstraße
- Aufwertung und Qualifizierung der Straßenräume in der Birkenstraße zwischen Unionplatz und Fritz-Schloß-Park, der Perleberger Straße, der Quitzowstraße (ggf. Erhöhung des Grünanteils im Seitenraum der Straße), der Wilsnacker Straße sowie der Havelberger Straße und ggf. Waldstraße



Straßenraum (Foto: S.T.E.R.N. GmbH)

- Qualifizierung des Infrastrukturstandortes der ehemaligen Reformationsgemeinde in der Beussel- / Wiciefstraße als Kita- und Kulturstandort



Reformations-Campus, evangelische Kita (Foto: S.T.E.R.N. GmbH)

Der Bedeutungszuwachs der Moabiter Insel als innerstädtischer Wohnstandort löst nicht zuletzt einen hohen Druck auf die Entwicklung der bestehenden Wohnquartiere aus, der seit einiger Zeit auch die nördlichen Quartiersbereiche entlang der Siemens-/Quitowstraße erfasst. Insofern sollen innerhalb des Handlungsspektrums des Programms Stadtumbau West, soweit innerhalb der rechtlichen und instrumentellen Rahmenbedingungen möglich, auch strukturierende Impulse zur sozialverträglichen Entwicklung des Wohnungsbestandes gegeben werden.

Durch den Einsatz von Stadtumbaumitteln sollen indes primär die für den Stadtteil essentiellen sozialen Einrichtungen gesichert bzw. weiter hergerichtet werden. Hierzu müssen u. a. – auch im Hinblick auf die Berliner Klimastrategie sowie dem StEK Green Moabit – mit einem hohem Kostenaufwand Gebäude energetisch saniert werden. Diese Maßnahmen sind nicht allein aus dem bezirklichen Haushalt zu finanzieren. Ohne eine Kofinanzierung aus Städtebaufördermitteln könnte eine nachhaltige Sicherung der Standorte gefährdet sein. Die Ergänzung der Stadtumbau-Gebietskulisse um den Teilbereich E ist überdies notwendig, da auch die Grünzüge sowie die öffentlichen Straßenräume und Freianlagen im Fokus der weiteren bewohnerfreundlichen Ortsentwicklung stehen und dazu weiterführende Maßnahmen ergriffen werden sollten.

Teilbereich F - Friedrich-Krause-Ufer

Dieser Teilbereich war bereits in der Kulisse der Vorbereitenden Untersuchungen von 2005 enthalten. Nach der Erstellung der Fly-Over-Bauwerke der Deutschen Bahn, die gegenwärtig durch weitere Rampen und Brücken für die projektierte S-Bahnstrecke ergänzt werden, zeichnet sich nunmehr noch deutlicher ab, welche weiteren Veränderungserwartungen und Entwicklungspotenziale der Raum in sich birgt. Maßgeblich dafür ist die Ausstrahlung des Entwicklungsareals Europacity um die Heidestraße, das zu den größten städtebaulichen Entwicklungsschwerpunkten Berlins gehört und damit längerfristig auch den Raum nördlich der Perleberger Straße beeinflussen wird.



Kanaluferbereich, ehemalige Kaianlage
(Foto: GRUPPE PLANWERK)

Westlich des Teilbereichs F liegt das größte Berliner innerstädtische Gewerbe- und Industriegebiet. Das Gewerbeband entlang des Bahn-Nordrings bildet eine lebendige Zwischenzone zwischen den Moabiter Wohngebieten und dem Westhafen-Areal sowie den benachbarten Weddinger Quartieren. Hier konnten im Rahmen einer Neuordnung die verkehrliche Erschließung verbessert, der Gewerbebestand gesichert und neue Unternehmen angesiedelt sowie die Grünflächenversorgung des nördlichen Moabit verbessert werden.



Liegenschaften (Foto: GRUPPE PLANWERK)

Entlang der nördlichen Kanalufenseite haben die angrenzenden Weddinger Wohnquartiere eine Entwicklung genommen, die eines qualifizierten Gegenübers entlang der Südseite des Kanals bedürfen. Der vor einigen Jahren errichtete Brückenschlag über den Kanal findet südseitig bisher lediglich einen strukturell bedeutsamen Anknüpfungspunkt in der dort ansässigen Ausländerbehörde.

Im Ergänzungsbereich Friedrich-Krause-Ufer ist das Augenmerk somit auf die Entwicklungspotenziale entlang des Kanalufers in städtebaulich-freiräumlicher Hinsicht, auf den Freiraum sowie auf die städtebauliche Entwicklung der gewerblichen und technisch-infrastrukturellen Bestände zu richten. Im Einzelnen geht es um

- die Qualifizierung der Uferbereiche mit den Kaianlagen entlang des Kanals unter Berücksichtigung möglicher Nutzbarmachungen und Aneignungen im Spektrum zwischen Bebauung und Freiraumentwicklung, sowie unter Bezugnahme der Wegebeziehung in den Ortsteil Wedding über den Föhler Steg.
- die Aufwertung des Straßenraumes entlang des Friedrich-Krause-Ufers zugunsten des Fuß- und Fahrradverkehrs,
- die Strukturierung und ggf. Umnutzung von Liegenschaften und Grundstücksteilen

Zur Integration dieses veränderungsrelevanten Stadtwischenraumes in den räumlichen und strukturellen Kontext der Nachbarschaften sowie zur Fortführung der bisherigen Bestrebungen und positiv abgeschlossenen Projekte in den angrenzenden Teilbereichen wird eine Ergänzung der Stadtbaukulisse um den Teilbereich F für dringend erforderlich gehalten.



Straßenraum (Foto: GRUPPE PLANWERK)

Teilbereich G - Boyenstraße und Panke-Grünzug



Fehlende Wegeverbindung von Boyenstraße zum Kanalufer (Foto: GRUPPE PLANWERK)

Mit der Entwicklung des geplanten Grundschulstandortes an der Boyenstraße als anfängliche Filiale mit späterer Erweiterung stellt sich zum Einen die Anforderung, den öffentlichen Raum zwischen dem Schulstandort und der Europacity mit der bestehenden Kieler Brücke sowie der künftigen Kanalbrücke zu qualifizieren. Zum Anderen gilt es, den Pankegrünzug mit durchgängiger Wegebeziehung

um seinen noch fehlenden südlichen Abschnitt zwischen der Müllerstraße und dem Vorbecken des Nordhafens, der auch für die Umgebung ortsbildprägend ist und eine wichtige Grünachse darstellt, zu komplettieren. Dabei vermittelt die bisherige Qualität dieses Raumes einen entsprechenden Anpassungs- und Gestaltungsbedarf. Die stadtbaurelevanten Handlungserfordernisse werden in diesem Teilbereich darin gesehen,



Süd-Panke, fehlender begleitender Uferweg (Foto: GRUPPE PLANWERK)

- an der Entwicklung des geplanten Grundschulstandortes unter Einbeziehung und partieller Neustrukturierung der vorhandenen Sportanlagen sowie des Pankegrünzuges konzeptionell und ggf. operativ mitzuwirken, sowie ggf. den Einsatz von Projektmitteln zu unterstützen.

H Teilbereich Südliche Lehrter Straße West

Im Bereich westlich des Südabschnittes der Lehrter Straße zwischen Seydlitz- und Invalidenstraße weisen einige der Grundstücke in dieser zentralen Lage gewisse Verdichtungsmöglichkeiten auf, die am Standort der Berliner Stadtmission um 2010 bereits einmal mit Hilfe eines die Wohnbebauung Ecke Seydlitz- / Lehrter Straße ersetzenden Konzeptes zur Neubebauung sondiert wurden. Für eine geordnete Strukturierung dieses Teilbereiches bietet sich das Stadtumbauprogramm als Begleitinstrument an.

Umgang mit Teilbereich A (Europacity) im Zeichen der Konzentration des Stadtumbaueinsatzes

Im Sinne einer künftigen, strukturell aber auch räumlich zu interpretierenden Konzentration des Stadtumbau-Mitteinsatzes dürften sich die Förderaktivitäten im Teilbereich A auf punktuelle, substituierende Teilfinanzierungen, wie für den Stadtplatz am Kanal (mit einer hohen sechsstelligen Summe) sowie ggf. zur Realisierung der weiterhin angestrebten Fuß- und Radwegebrücke über die Bahntrasse (ebenfalls erhebliche Finanzmittel erforderlich) beschränken. Aus diesem Grunde wird davon ausgegangen, dass der Teilbereich A einstweilig in der Stadtumbaukulisse verbleibt.

Fazit

Der Umgang mit Industrie- und Infrastrukturstandorten, mit der Entwicklung des Wohnungsbestandes vor dem Hintergrund der wachsenden Stadt, mit der Anpassung an den Klimawandel sowie der damit im Zusammenhang stehenden Qualifizierung von Grünräumen stellt nach wie vor eine besondere Herausforderung dar. Der Bezirk Mitte hat neben anderen Berliner Bezirken auch innerhalb der Stadtumbaukulisse erhebliche Wohnungsneubaupotenziale (Heidestraße / Lehrter Straße Ost) identifiziert, für die es nunmehr gilt, den Kontext zu einer angemessenen Versorgung vor allem mit sozialer, kultureller und grüner Infrastruktur herzustellen. Davon ausgehende Anforderungen wirken unmittelbar in den Aufgabenrahmen des Stadtumbaus im Fördergebiet hinein. In diesem Zusammenhang gilt es, die positiven Entwicklungen weiter fortzuführen. Durch die angestrebten räumlichen Ergänzungen unter zugleich struktureller Konzentration auf wesentliche stadtumbaurelevante Handlungsfelder kann und soll aus bezirklicher Sicht, wie auch bereits in einem Gespräch zwischen den bezirklichen Baustadtrat und dem Leiter der Abteilung IV SenStadtUm angesprochen, die rechtliche Voraussetzung zum Einsatz von Fördermitteln geschaffen werden.

Eine Beschlussfassung des Bezirksamtes zu den Ergänzungsbereichen ist in Vorbereitung.

Potenzielle Projekte und Maßnahmen innerhalb der angestrebten Ergänzungsbereiche

Teilbereich E - Moabit-Nord

(zwischen AZ-Gebiet Turmstraße und Siemens-/ Quitzowstraße)

Schulstandorte

<i>Theodor-Heuss-Gemeinschafts-schule (ehem. James-Krüss-GS)</i>	E1	
--	----	--

Energetische Maßnahmen und weitere Aufwertung der Standorte z.B. durch Schulhofsanierung, etc.

<i>Hedwig-Dohm-Schule Integrierte Sekundarschule, Stephanstraße</i>	E2	
---	----	--

Energetische Sanierung und ggf. weitere Aufwertung von Gebäuden und Freiflächen.

Nahraum Bremer Straße

<i>Weiterentwicklung des Schul-Umwelt-Zentrums</i>	E3.1	
--	------	--

Weitere Öffnung der Einrichtung durch zusätzliche Angebote außerhalb der Schulstunden im Bereich Klima, Grün, gesunde Ernährung, Bewegung, Erweiterung der Zielgruppen, energieeffizienter Ausbau bzw. Neubau der Schulungs- und Veranstaltungsräume, Barrierefreiheit.

<i>Weiterentwicklung der Sportinfrastruktur am Unionplatz</i>	E3.2	
---	------	--

Energetische Erneuerung der Sporthalle, Attraktivierung der Freianlagen im Umgriff der Sporthalle für Sport und Bewegung.

<i>Integration sozialer Infrastrukturangebote zum Wohnungsneubau</i>	E3.3	
--	------	--

Berücksichtigung sozialer Infrastrukturangebote im Kontext des angestrebten Wohnungsneubaus am Standort des bisherigen Schulverkehrsgartens.

<i>Angebotsraum integrierter Mobilitätserziehung</i>	E3.4	
--	------	--

Kompensation der aufzugebenden Bestandsnutzung im Sinne einer Generationen übergreifenden Anleitung und Übung im Umgang mit dem Mobilitäts- und Verkehrsgeschehen, ggf. innerhalb des umgebenden öffentlichen Raumes.

<i>Weiterentwicklung der Verkehrs- und Freianlagen</i>	<i>E3.5</i>	
--	-------------	--

Weiterentwicklung der Mitte der 1980er Jahre partiell neu gestalteten Verkehrsanlagen der Bremer Straße und angrenzender Freianlagen im Sinne einer integrierten Freiraumentwicklung dieser stadtteilstrukturell bedeutsamen Quartiersachse.

<i>Ehemaliges Seniorenwohnhaus Ecke Wiciefstraße</i>	<i>E3.6</i>	
--	-------------	--

Nutzung einer Neuprofilierung des ehemaligen Seniorenwohnhauses Ecke Wiciefstraße im Kontext einer sozialräumlichen Quartiersentwicklung.

Sonstige soziale und kulturelle Infrastruktur in Teilbereich E

<i>Aufwertung der Bruno-Lösche-Bibliothek, Perleberger Straße</i>	<i>E4</i>	
---	-----------	--

Energetische Sanierung und ggf. bauliche Erweiterung der Stadtteilbibliothek. (*Machbarkeitsstudie in Planung?*)

<i>Gemeindehaus Beussel-/ Wiciefstraße</i>	<i>E5</i>	
--	-----------	--

Qualifizierung des Infrastrukturstandortes / Gemeindehauses der ehemaligen Reformationsgemeinde in der Beussel- / Wiciefstraße als Kita- und Kulturstandort.

<i>Ausbau von Kitakapazitäten und energetische Sanierungen</i>	<i>E6</i>	
--	-----------	--

Zur Präzisierung der Bedarfe, Potenziale und durchzuführenden Maßnahmen ist hier zunächst eine Voruntersuchung im Rahmen einer Studie durchzuführen.

Sonstige öffentliche Räume und Begleitflächen in Teilbereich E

<i>Freiräume östlich der Putlitzbrücke, südlich der Quitzowstraße</i>	<i>E7</i>	
---	-----------	--

Qualifizierung und Aufwertung der Freiräume im Bereich östlich der Putlitzbrücke / südlich der Quitzowstraße einschließlich des dortigen Spielplatzes Ecke Salzwedeler Straße.

<i>Baulücke Perleberger Straße 41</i>	<i>E8</i>	
---------------------------------------	-----------	--

Freiräumliche Neuentwicklung, ggf. geeignet für ein Projekt des "Vertical Gardening".

<i>Aufwertung von Straßenräumen, Birkenstraße</i>	<i>E9.1</i>	
---	-------------	--

Weitere Qualifizierung der Birkenstraße als wichtige grüne, aufenthaltsgeeignete Stadtachse zwischen dem Unionplatz und dem Fritz-Schloß-Park.

<i>Partielle Aufwertung von Straßenräumen</i>	<i>E9.2</i>	
---	-------------	--

Einzelmaßnahmen zur weiteren partiellen Aufwertung von Straßenräumen, der Perleberger Straße, Quitzowstraße, Wilsnacker Straße, Havelberger Straße (z.T. weitere Begrünung / Baumpflanzung / Flächenentsiegelung).

Teilbereich F - Friedrich-Krause-Ufer

<i>Kanaluferbereich, ehemalige Kaianlage</i>	<i>F1</i>	
--	-----------	--

Städtebauliche und freiräumliche Qualifizierung der Flächen zwischen dem Kanalufer und dem Straßenraum des Friedrich-Krause-Ufers
Erstellung von grundsätzlichen Entwicklungsszenarien für die Nutzbarmachung und Aneignung, im Spektrum zwischen Bebauung und Freiraumentwicklung.

<i>Friedrich-Krause-Ufer Straßenraum</i>	<i>F2</i>	
--	-----------	--

Aufwertung / Neugestaltung des Straßenraumes des Friedrich-Krause-Ufers zu Gunsten des Fuß- und Fahrradverkehrs im Kontext mit dem Uferbereich und dem Torfstraßensteg über den Kanal.

<i>Liegenschaften entlang des Ludwig-Krauses-Ufers</i>	<i>F3</i>	
--	-----------	--

Zukunftsfähige Strukturierung suboptimal genutzter Grundstücksteile, u.a. Eckgrundstück Perleberger Straße / F.-K.-Ufer (nach Abzug der Baustelleneinrichtung), zwischen Thyssen-Grundstück und Heizkraftwerk. Sondierung und Mitwirkung bei der Vorbereitung der Möglichkeiten einer Transformation des Kraftwerksstandortes unter Berücksichtigung des Einsatzes klimaschonender Technologien

Teilbereich G - Boyenstraße bzw. geplanter Grundschulstandort,

<i>Pankegrünzug Vollendung des Südabschnittes</i>	G1	
---	----	--

Durchbindung eines Uferbegleitweges entlang des rechten Ufers der Panke ab Höhe Erika-Hess-Stadion bis zum Vorbecken des Nordhafens

<i>Aufwertung Grünverbindung Boyenstraße</i>	G2	
--	----	--

Aufwertung der Grünanlagen Boyenstraße als wichtige Schulwegeverbindung dem geplanten Grundschulstandort und der Europacity (zur Kieler Brücke und künftigen Brücke an der Kieler Straße).

<i>Grundschul-Neustandort Müllerstraße / Boyenstraße</i>	G3	
--	----	--

Integration der langfristigen, zweiten Realisierungsstufe des Grundschulstandortes unter Anpassung der vorhandenen Sportanlagen.

Teilbereich H - Südliche Lehrter Straße West

(Zwischen Lehrter Straße und Lesser-Ury-Weg)

<i>Grundstücksteile entlang Lehrter Straße und Lesser-Ury-Weg</i>	H1	
---	----	--

Mitwirkung bei der Steuerung von Verdichtungsbestrebungen (Lehrter Straße Ecke Seydlitzstraße) sowie potenzieller Verdichtungsmöglichkeiten (Lesser-Ury-Weg).

<i>Straßenraum Lesser-Ury-Weg</i>	H2	
-----------------------------------	----	--

Durchführung von Maßnahmen zur Unterbindung des vom nahegelegenen Hauptbahnhof ausgehenden Kfz-Parkens.

ANHANG III

Quellenverzeichnis

- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN & SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Hrsg.) (2015): "10 Jahre Stadtumbau in Berlin Moabit". Berlin.
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2010a): Sozialstudie Quartiersmanagementgebiet. Moabit West 2009. Kurzfassung. Berlin.
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2010b): Sozialstudie Quartiersmanagementgebiet. Moabit West 2009. Berlin.
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2011): Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept (INSEK). Stadtumbau West Stadtumbaugebiet Tiergarten – Nordring / Heidestraße. Berlin.
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2014a): Bezirksregionenprofil 2014. Moabit West Teil I. Berlin.
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2014b): Bezirksregionenprofil 2014. Moabit West Teil II. Berlin.
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2014c): Bezirksregionenprofil 2014. Moabit Ost Teil I. Berlin.
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2014d): Bezirksregionenprofil 2014. Moabit Ost Teil II. Berlin.
- BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2014e): Wohnbaupotenzialstudie für Berlin Mitte. Berlin.
- SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Hrsg.) (2010): Vorbereitende Untersuchungen Turmstraße. Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch im Untersuchungsgebiet Turmstraße, Berlin-Mitte. Berlin.
- SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT & BEZIRKSAMT MITTE VON BERLIN (Hrsg.) (2013): Stadtteilentwicklungskonzept. GREEN MOABIT – Bericht. Berlin.
- SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (Hrsg.) (2013-2015): BerlinStrategie, Stadtentwicklungskonzept 2030 – Bericht. Berlin.
- GRUPPE PLANWERK (2013): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) für das Stadtumbau West-Gebiet Tiergarten-Nordring/Heidestraße Teilbereiche A (Heidestraße) und B (Lehrter Straße, SportPark Poststadion). Entwurf. Berlin.
- S.T.E.R.N. GmbH (2013): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) für das Stadtumbau West-Gebiet Tiergarten-Nordring/Heidestraße Teilbereiche C (Siemens-/Quitowstraße) und D (Moabit West). Entwurf. Berlin.
- S.T.E.R.N. GmbH (Hrsg.) (2015): Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept für 2015/2016. Quartiersmanagement Moabit West (Beusselstraße). Berlin.
- UrbanPlan GmbH (Hrsg.) (2015) Integriertes Handlungs- und Entwicklungskonzept für 2015/2016. Quartiersmanagement Moabit Ost, Berlin.