

# Entwicklungsparameter Ostkreuz – An der Mole (Südostquadrant)

Erläuterungsbericht



**BSM - Beratungsgesellschaft für  
Stadterneuerung und Modernisierung mbH**



## **Entwicklungsparameter Ostkreuz – An der Mole**

### **Auftraggeber:**

Bezirksamt Lichtenberg von Berlin  
Amt für Planen und Vermessen  
Abteilung Stadtentwicklung, Bauen, Umwelt und Verkehr  
Alt-Friedrichsfelde 60  
Haus 2  
10315 Berlin

Herr Güttler-Lindemann  
Herr Nöske  
Herr Graff

### **Konzept, Koordination und Text:**

BSM  
Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH  
Katharinenstraße 19 – 20  
10711 Berlin

Herr Illiges  
Herr Lehmann



## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Einführung</b> .....	<b>8</b>
1.1.	Anlass .....	8
1.2.	Zielsetzung der Planung.....	8
<b>2.</b>	<b>Historische Entwicklung</b> .....	<b>9</b>
2.1.	Entwicklungsbereich Berlin - Rummelsburger Bucht .....	9
2.2.	Workshopverfahren Ostkreuz.....	10
<b>3.</b>	<b>Ausgangssituation</b> .....	<b>13</b>
3.1.	Abgrenzung des Gebiets sowie städtebauliche und naturräumliche Einbindung ....	13
3.2.	Verkehrliche Anbindung und Erschließung.....	13
3.2.1.	Straßenverkehr, MIV .....	13
3.2.2.	Öffentlicher Personenverkehr.....	14
3.2.3.	Fuß- und Radwege .....	14
3.3.	Ver- und Entsorgung .....	14
3.4.	Nutzung und Bebauung.....	14
3.5.	Natur und Landschaft.....	15
3.5.1.	Geologie/Böden .....	15
3.5.2.	Klima und Lufthygiene.....	15
3.5.3.	Wasser.....	15
3.5.4.	Arten und Biotope .....	15
3.5.5.	Siedlungs- und Landschaftsbild.....	16
3.6.	Kulturgüter und Denkmale.....	16
3.7.	Eigentumssituation.....	16
<b>4.</b>	<b>Vorhandene Planungen</b> .....	<b>18</b>
4.1.	Planungsrechtliche Situation .....	18
4.2.	Flächennutzungsplan 2004 .....	18
4.3.	Stadtentwicklungsplanung.....	19
4.3.1.	StEP Wohnen .....	19
4.3.2.	StEP Gewerbe .....	19
4.3.3.	StEP Verkehr .....	19
4.3.4.	StEP Ver- und Entsorgung .....	19
4.3.5.	StEP Zentren 2020.....	20
4.4.	Bereichsentwicklungsplanung .....	20
4.5.	Planfeststellung Bahnhof Ostkreuz/Kynaststraße.....	20

4.6.	Planfeststellung Hauptstraße .....	21
4.7.	Bisherige informelle Planungen und Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet .....	21
<b>5.</b>	<b>Stärken- und Schwächenanalyse .....</b>	<b>22</b>
5.1.	Restriktionen, Konflikte und Probleme.....	22
5.1.1.	Erschließung, verkehrliche Anbindung .....	22
5.1.2.	Freiraumplanung, Natur und Landschaft .....	23
5.1.3.	Städtebau/Stadtgestalt .....	23
5.1.4.	Nutzung.....	23
5.2.	Potenziale und Chancen .....	24
5.2.1.	Erschließung, verkehrliche Anbindung .....	24
5.2.2.	Freiraumplanung, Natur und Landschaft .....	24
5.2.3.	Städtebau/Stadtgestalt .....	24
5.2.4.	Nutzung.....	24
<b>6.</b>	<b>Nutzwertanalyse.....</b>	<b>26</b>
<b>7.</b>	<b>Planungsansätze und Entwicklungsparameter.....</b>	<b>31</b>
7.1.	Erschließung, verkehrliche Anbindung .....	31
7.1.1.	Fuß- und Radwege .....	31
7.1.2.	Straßenverkehr .....	31
7.1.3.	Öffentlicher Nahverkehr .....	32
7.2.	Stadtgestalt und Freiraum, Natur und Landschaft .....	32
7.2.1.	Stadtgestalt .....	32
7.2.2.	Grün- und Freiraum.....	33
7.3.	Nutzung.....	34
<b>8.</b>	<b>Weiteres Vorgehen, Empfehlungen zur Umsetzung .....</b>	<b>36</b>
8.1.	Städtebaulicher Wettbewerb / Gutachterverfahren .....	36
8.2.	Planungsrechtliche Umsetzung .....	37
	<b>Anhang .....</b>	<b>39</b>



## **1. Einführung**

### **1.1. Anlass**

Mit dem grundlegenden Um- und Ausbau des S-Bahnhofs Ostkreuz wird dieser zukünftig auch als Regionalbahnhof dienen. Die auch bisher schon sehr gute Verkehrsanbindung des Bahnhofs wird durch den Umbau weiter verbessert. Gleichzeitig soll der Bahnhof in sein städtebauliches Umfeld integriert werden. Mit neu gestalteten Zugängen wird er künftig besser wahrnehmbar und von den umliegenden Quartieren aus besser erreichbar sein. Auch die südlich und östlich des Bahnhofs verlaufenden Stadtstraßen werden im Zuge der Umgestaltung der Bahnanlagen neu gestaltet und den erwarteten Verkehrsströmen angepasst.

Durch den neu gestalteten Bahnhof und die neuen Straßen (Obere und Untere Kynaststraße, Hauptstraße) ergeben sich deutliche Verbesserungen für die Erschließung des südöstlich an das Ostkreuz anschließenden Areals zwischen Bahnanlagen und Rummelsburger See.

Das als Quartier „An der Mole“ bezeichnete Untersuchungsgebiet ist Teil des Entwicklungsbereichs Berlin-Rummelsburger Bucht und ist als einer der letzten Abschnitte noch nicht neu entwickelt. Seine verkehrliche und landschaftliche Lage macht das Quartier zu einem attraktiven innenstadtnahen Standort.

### **1.2. Zielsetzung der Planung**

In Hinblick auf die in Berlin noch stabile Nachfragesituation auf dem Immobilienmarkt und die geänderten bzw. konkretisierten Planungen für die Umgebung sind eine Überprüfung der Planungsparameter und ggf. eine Änderung der bisherigen Planung notwendig. Insbesondere Art und Maß zukünftiger Nutzungen sowie die Erschließung bedürfen einer den Marktverhältnissen und geänderten Rahmenbedingungen gerechten Anpassung.

Mit der vorliegenden Untersuchung sollen die entsprechenden Rahmenbedingungen, mögliche Restriktionen, Potenziale und Risiken dargestellt und analysiert sowie Hinweise für die weitere Planung, insbes. für die Fortsetzung des Bebauungsplanverfahrens XVII-4 gegeben werden.

Ziel der Entwicklung ist dabei die Schaffung eines hochwertigen Stadtquartiers, das der besonderen Lage am Ufer des Rummelsburger Sees ebenso gerecht wird wie der Lage an den stark befahrenen Verkehrsstraßen des Schienen- und des Straßenverkehrs.



## **2. Historische Entwicklung**

Die Siedlungsentwicklung der Uferbereiche am Rummelsburger See geht bis ins 14. Jahrhundert zurück. Die Halbinsel Stralau zwischen See und Spree, benannt nach dem ehemaligen Fischerdorf Stralow, wurde im 18. Jahrhundert ein beliebter Wohn- und Erholungsort für die Berliner Stadtbewohner. Der „Stralauer Fischerzug“ wurde zu einem der beliebtesten Volksfeste dieser Zeit.

Im 19. Jahrhundert siedelten sich an der Rummelsburger Bucht zahlreiche Industriebetriebe an. Die Halbinsel Stralau und das Nordufer wurden zu einem dicht bebauten Industriegebiet mit einer Brauerei, einer Glashütte, chemischer Industrie sowie Maschinen- und zahlreichen anderen Fabriken. 1925/26 wurde das Kraftwerk Klingenberg gebaut, das noch heute einen Großteil Berlins mit Elektrizität und Fernwärme versorgt.

Mit dem wirtschaftlichen Umbruch nach der Wiedervereinigung wurden zahlreiche Betriebe am Rummelsburger See aufgegeben. Die Flächen fielen brach und wurden zu einem städtebaulichen Missstand, verstärkt durch die erhebliche Belastung der Böden und Gewässer durch Altlasten der industriellen Nutzung.

### **2.1. Entwicklungsbereich Berlin - Rummelsburger Bucht**

Im Dezember 1991 wurde für den Untersuchungsbereich „Rummelsburger Bucht“ die Einleitung von Voruntersuchungen beschlossen, durch die die Beurteilungsgrundlagen für eine förmliche Festlegung als städtebaulicher Entwicklungsbereich gewonnen werden sollten.

Ende 1992 wurde für den gesamten geplanten Entwicklungsbereich ein international besetztes Bewerber- und Gutachterverfahren durchgeführt. Die daraus hervorgegangene städtebauliche Collage des Architekten Klaus Theo Brenner und des Landschaftsplaners Karl Thomanek bildete die Grundlage des städtebaulichen Konzeptes für die Rummelsburger Bucht. Der daraufhin im Juni 1993 erstellte Masterplan enthielt als städtebauliches Programm Wohnungen für ca. 12.000 bis 15.000 Einwohner, Arbeitsstätten für ca. 12.000 Beschäftigte sowie technische und soziale Infrastruktur.

Für das Umfeld des Bahnhofs „Berlin-Ostkreuz“ wird, begründet durch die hohe Verkehrsgunst des Standortes, von einer Entwicklung zu einem Dienstleistungszentrum ausgegangen, wobei sich die städtebauliche Ausformulierung dieser Zielstellung im Zeitverlauf änderte. Bedingt durch die verkehrlichen Flächenbedarfe und die bauliche Vorprägung des Bahnhofsumfeldes im Norden und Westen des Bahnhofs „Berlin-Ostkreuz“ beschränken sich die für eine bauliche Entwicklung verfügbaren Flächen auf das Untersuchungsgebiet südöstlich des Bahnhofs (sog. Süd-Ost-Quadrant „An der Mole“).

1992 wurde der Aufstellungsbeschluss des zunächst auf diese Fläche begrenzten Bebauungsplanes XVII-4 gefasst. Der Planentwurf sah die Ausweisung eines Kerngebietes vor und sollte damit Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen sowie Einrichtungen des Handels, der Gastronomie und Hotels ermöglichen. Bezüglich der Wohnnutzung in diesem Gebiet wurde ein Anteil von 25-30% und eine geschossbezogene Festsetzung angestrebt. Die vorhandenen Wohngebäude an der Hauptstraße sollten erhalten werden. Das Nutzungsmaß wurde auf eine GRZ von 0,8 und eine GFZ von 3,0 bei geschlossener Bauweise begrenzt.

Die Ausweisung von Parkanlagen sollte die öffentliche Durchwegung und die Erreichbarkeit des Seeufers sichern. Der Wasserbezug sollte durch einen Kanal mit einer vergrößerten

Wasserfläche und einer Renaturierung des Ruschegrabens intensiviert werden. Bezüglich der Verkehrserschließung galt es, den Ausbau der Hauptstraße und die Herstellung direkter Umsteigebeziehungen zwischen Bahn, Straßenbahn und Bus zu gewährleisten.

1993 wurde die Entwicklungsträgergesellschaft Rummelsburger Bucht mbH (ERB) als treuhänderischer Entwicklungsträger eingesetzt und mit der Durchführung der Entwicklungsmaßnahme betraut. Ein Jahr später wurde die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches „Berlin-Rummelsburger Bucht“ beschlossen.

Der Rahmenplan von 1994 diente als Grundlage für die weitere Planung im städtebaulichen Entwicklungsbereich „Berlin-Rummelsburger Bucht“ und sah begleitend zu den Bahntrassen und Straßen gemischte Bauflächen mit einer Dienstleistungsnutzung vor, die entlang der Kynaststraße und der Ringbahn zwischen 10 und 20 Geschosse und eine GFZ von 3,0 aufweisen sollte. Ein Baufeld mit gleicher Nutzungsintensität überspannte die Bahnanlagen im Bereich der bestehenden Fußgängerbrücke über die Bahnsteige. Entlang der Hauptstraße wurde die bauliche Dichte der gemischten Baufläche auf eine GFZ von 2,4 bei einer Höhe von 10 Geschossen reduziert. Im rückwärtigen seeorientierten Bereich dieser Bebauung sah die Rahmenplanung ein allgemeines Wohngebiet mit bis zu 10 Geschossen und einer GFZ von 2,0 vor. Das Grundstück Marktstraße 9-13 (FHTW) sollte weiterhin dem Gemeinbedarf mit Schul- und Verwaltungseinrichtungen dienen. Die in der Rahmenplanung vorgesehene Bruttogeschossfläche für die mit dem Geltungsbereich des Bebauungsplans XVII-4 weitgehend identischen Quartiere Ostkreuz und An der Mole betrug 222.850 m<sup>2</sup>, wovon 74.000 m<sup>2</sup> auf eine Wohnnutzung entfielen. Zur Anbindung der bereits berücksichtigten Trasse zur Verlängerung der Autobahn A 100 sollte die Hauptstraße unterhalb der Ringbahn in südlicher Richtung verschwenkt werden.

## **2.2. Workshopverfahren Ostkreuz**

Ein 1998 durch den Entwicklungsträger „Wasserstadt GmbH“ durchgeführtes Workshopverfahren mit fünf Teilnehmern verfolgte das Ziel, städtebauliche Konzepte und Leitideen sowie verkehrliche Lösungen für den Bereich rund um das Ostkreuz zu entwickeln, die stadtwirtschaftlich tragfähig und für eine Weiterentwicklung des Masterplans geeignet sind. Als städtebaulich zu verfolgende Ansätze ergaben sich dabei die notwendige Heranführung der angrenzenden Quartiere an den Bahnhof Ostkreuz, die Entwicklung des südöstlichen Areals als städtebaulich und funktional eigenständiger Ort mit Berücksichtigung des Wasserbezuges und der Verbindung zwischen Bahnhof und See sowie die städtebauliche und freiraumplanerische Anbindung in Richtung Rummelsburg und Stralau. Der Beitrag der Architekten Hentschel/Oestreich für die weitere Bearbeitung empfohlen. Die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Lichtenberg sprachen sich gegen den städtebaulichen Entwurf aus und betonten Überarbeitungsbedarf für den Süd-Ost-Quadranten.

Wesentliche Merkmale des Entwurfs der Architekten Hentschel/Oestreich waren:

- eine symmetrische städtebauliche Großfigur mit 20-geschossigen städtebaulichen Dominanten und einer in den Rummelsburger See vorgeschobenen Bebauung mit Marina für den Süd-Ost-Quadranten,
- eine drei- bis fünfgeschossige Bebauung südlich des Grundstücks Marktstraße 9-13 entlang der Bahntrasse,
- eine abgeschwächte Verschwenkung der Hauptstraße in südlicher Richtung und die Anlage einer Bahnhofsvorfahrt im Bereich der bestehenden Hauptstraße mit einem die unterirdische Autobahntrasse überdeckenden Park-and-ride-Parkplatz.

Den bezirklichen Empfehlungen aus dem Workshopverfahren zur Überarbeitung des Entwurfs auf Grund seiner übersteigerten städtebaulichen Ausprägung folgend, überarbeitete die BSM mbH im Auftrag der Wasserstadt GmbH 2005 den Entwurf für den Süd-Ost-Quadranten in Form einer Baumassenstudie. Im Ergebnis kam es zu einer Auflösung der bisherigen Großfigur in abschnittsweise realisierbare Baublöcke mit einer Geschossigkeit, die sich an den Höhen der angrenzenden Bebauungspläne orientiert. Im Kreuzungsbereich Untere Kynaststraße/ Hauptstraße erfolgte eine städtebauliche Akzentuierung durch zwei freistehende Baukörper mit bis zu 25 Geschossen, an die sich in südöstlicher Richtung eine axiale Straßen- und Freiraumverbindung zum See hin anschloss, dessen Ufer von einer Bebauung freigehalten werden sollte. Die realisierbare Geschossfläche für den Süd-Ost-Quadranten lag dabei bei rund 105.000 m<sup>2</sup>. Die Hauptstraße sollte auf vier Fahrspuren verbreitert im Bereich der bestehenden Trasse verlaufen und nicht in südlicher Richtung verschwenkt werden.



### **3. Ausgangssituation**

#### **3.1. Abgrenzung des Gebiets sowie städtebauliche und naturräumliche Einbindung**

Das Untersuchungsgebiet wird im Westen und Norden durch die Bahnanlagen der Ringbahn (in Nord-Süd-Richtung) und der Ostbahn (Richtung Lichtenberg) bzw. der Schlesischen Bahn (Richtung Erkner) begrenzt. Im Osten bildet die bis zum Ufer des Rummelsburger Sees verlängerte Karlshorster Straße die Grenze zum Plangebiet des bereits rechtskräftigen Bebauungsplans XVII-5a, im Süden endet das Untersuchungsgebiet an der Grenze zur Jugendfreizeitstätte (nördliche Grenze der Grundstücke Kynaststraße 16/17).

Als Teil des uferbegleitenden Grünzugs entlang der Spree und des Rummelsburger Sees spielt das Untersuchungsgebiet eine wichtige Rolle für die übergeordneten Grün- und Freiraumverbindungen. Der hier befindliche Abschnitt des Uferweges ist in Erinnerung an den gleichnamigen Kinofilm als „Paul-und-Paula-Ufer“ benannt worden. Auf den Freiflächen des Untersuchungsgebiets sind insbesondere in den Uferbereichen teilweise wertvolle Biotope und seltene Arten zu finden.

Das Untersuchungsgebiet schließt direkt an die weiter östlich zwischen Rummelsburger See und Hauptstraße gelegenen Neubauquartiere des Entwicklungsbereichs „Berlin – Rummelsburger Bucht“ an. Im Süden bildet das zurzeit noch brach liegende Gelände der ehemaligen Glashütte das Bindeglied zu den neuen Wohngebieten auf der Halbinsel Stralau.

Über den Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ und die umgebenden Straßen ist das Untersuchungsgebiet insbesondere an den öffentlichen Personennahverkehr optimal angebunden.

Trotz der attraktiven Wasserlage, der Nähe zu hochwertigen Wohnquartieren und der guten verkehrlichen Anbindung liegt das Areal weitgehend brach oder ist angesichts seiner Potenziale deutlich untergenutzt. Neben zwei Wohnhäusern aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts sowie einem Hochseilgarten („TeamVenture“) befindet sich noch ein Gebrauchtwagen- und Schrotthandel im Untersuchungsgebiet. Die Nutzung des Sportplatzes an der Kynaststraße wurde in Vorbereitung auf eine Umstrukturierung des Gebiets kürzlich aufgegeben und auf die neu errichteten Sportanlagen in der Fischerstraße verlagert.

#### **3.2. Verkehrliche Anbindung und Erschließung**

Das Untersuchungsgebiet verfügt über eine außergewöhnliche Lagegunst. Insbesondere die unmittelbare Nachbarschaft zum S- und zukünftigen Regionalbahnhof bietet unabhängig von der zukünftigen Nutzung ein hohes Entwicklungspotenzial.

##### **3.2.1. Straßenverkehr, MIV**

Die Anbindung an das übergeordnete Hauptverkehrsstraßennetz erfolgt in erster Linie über die beiden direkt angrenzenden Straßenzüge der Unteren Kynaststraße und der Hauptstraße. Die weitere Verteilung des Verkehrs in Richtung Westen erfolgt über die Untere Kynaststraße/Stralauer Allee, den Markgrafendamm oder die Karlshorster Straße/Marktstraße. Von Norden dient ebenfalls vorwiegend die Karlshorster Straße als Hauptzufahrt. In Richtung Osten ist das Gebiet über die Hauptstraße/Köpenicker Chaussee angebunden, während die Verbindung nach Süden durch die Untere Kynaststraße oder den Markgrafendamm sichergestellt ist.

Zurzeit läuft das Planfeststellungsverfahren zum Um- und vierspurigen Ausbau der Hauptstraße. Bisherige Probleme durch die unzureichende Leistungsfähigkeit der Hauptstraße sollen dadurch gelöst werden.

Mit der Verlängerung der Stadtautobahn BAB A 100 in Richtung Frankfurter Allee soll im Bereich Ostkreuz eine Anschlussstelle, mit Anschluss an die Hauptstraße/den Markgrafendamm entstehen. Die Anbindung des Untersuchungsgebiets an die westlichen Stadtteile und das Fernstraßennetz wird sich dadurch erheblich verbessern.

### **3.2.2. Öffentlicher Personenverkehr**

Der Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ ist der frequenzstärkste S-Bahnhof Berlins und damit einer der wichtigsten Knotenpunkte im Berliner Nahverkehr. Diese Stellung wird er weiter ausbauen, wenn nach Abschluss der Umbauarbeiten am Bahnhof „Berlin-Ostkreuz“ sowohl an der oben gelegenen Ringbahn als auch an der unten gelegenen Ostbahn/Schlesischen Bahn Regionalbahnsteige in Betrieb genommen werden.

Neben der S-Bahn ist das Ostkreuz zudem über die Straßenbahnlinie 21 sowie die Buslinien 194, 240 und N94 (Nachtlinie) an den ÖPNV angebunden.

### **3.2.3. Fuß- und Radwege**

Nach Fertigstellung der Umbauarbeiten des Bahnhofs „Berlin-Ostkreuz“ sowie der Hauptstraße wird das Untersuchungsgebiet über eine gute Anbindung an das Berliner Radwegenetz aufweisen. Neben dem uferbegleitenden Rad- und Fußweg als Teil der Radroute TR4 „Südspange“ um den Rummelsburger See wird es dann einen Radweg auf der Hauptstraße geben, der die Verbindung in Richtung Westen ebenfalls sicherstellt.

## **3.3. Ver- und Entsorgung**

Das Untersuchungsgebiet ist an alle wesentlichen Ver- und Entsorgungssysteme (elektrische Energie, Gas, Fernwärme, Wasser und Abwasser) angeschlossen bzw. mit geringem Aufwand anschließbar.

Im Bereich des Grundstückes Hauptstraße 3 verläuft zwischen Hauptstraße und Rummelsburger See der Ruschegraben. Der verrohrte Graben dient der Ableitung von Niederschlagswasser aus einem rund 560 ha großen Teilgebiet des Bezirkes Lichtenberg. Der Ruschegraben wurde einschließlich des Mündungsbauwerks in den Jahren 2004/2005 umfassend erneuert. Etwa 50 m vor Mündung in den Rummelsburger See mündet der ebenfalls der Niederschlagsableitung dienende verrohrte Kuhgraben aus nordwestlicher Richtung in den Ruschegraben. Die Einmündung des Kuhgrabens in den Ruschegraben soll perspektivisch im Bereich der zu erweiternden Hauptstraße erfolgen.

Durch den südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes verläuft eine 110 kV-Hochspannungsleitung der Vattenfall AG. Die Leitung wurde 1984 in Betrieb genommen und verbindet das Heizkraftwerk Klingenberg mit den Umspannwerken der Deutschen Bahn AG am Bahnhof Ostkreuz und in der Gürtelstraße. Die Freileitung soll 2009/ 2010, nachdem das Erdkabel im Bereich der Hauptstraße verlegt wurde, zurückgebaut werden.

## **3.4. Nutzung und Bebauung**

Weite Teile des Areals liegen brach oder sind nur mit einer provisorischen Zwischennutzung belegt. Die Bebauung konzentriert sich fast ausschließlich auf die Grundstücke entlang der

Hauptstraße. Lediglich ein ehemaliges Vereinsheim am Sportplatz sowie ein ehemaliges Pumphaus zur Versorgung des Wasserturms am Bahnhof Ostkreuz befinden sich im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets.

Die Bebauung an der Hauptstraße ist im Wesentlichen geprägt durch zwei Wohngebäude auf dem Grundstück Hauptstraße 1 (Flurstücksnummern 181 und 215), die im sachlich-schlichten Stil der 1920er Jahre gehalten sind. Sie sind, wie auch die anderen an der Hauptstraße befindlichen, gewerblich oder gar nicht mehr genutzten Gebäude, stark renovierungsbedürftig.

### **3.5. Natur und Landschaft**

#### **3.5.1. Geologie/Böden**

Das Untersuchungsgebiet befindet sich in der Spreeniederung des Warschau-Berliner Urstromtals. Es ist gekennzeichnet durch spätglaziale Talsande, im Untersuchungsgebiet teilweise überdeckt durch See- und Moorablagerungen (Sand mit Torf und Mudden). Der Umweltatlas Berlin verzeichnet Böden mit mittlerer Leistungsfähigkeit in Bezug auf Boden- und Archivfunktionen.

#### **3.5.2. Klima und Lufthygiene**

Der Umweltatlas Berlin verzeichnet im Untersuchungsgebiet geringe bis keine bioklimatischen Belastungen. Windgeschwindigkeit und Luftmassenstrom werden aufgrund der wasserseitigen Lage als günstig beurteilt. Die offene Lage am Wasser ist außerdem Ursache für eine im Vergleich zu Gesamt-Berlin niedrigere Durchschnittstemperatur von 9,5°-10°C.

Das Untersuchungsgebiet ist Teil einer großräumigen Luftleit- und Ventilationsbahn entlang des Spreetals. Die weitgehend unbebauten Flächen sind aufgrund ihrer Eigenschaften als Kalt- und Frischluftentstehungsgebiet von sehr hoher stadtklimatischer Bedeutung. Zudem besteht ein klimarelevanter Luftstrom von der Rummelsburger Bucht in Richtung Friedrichshain.

#### **3.5.3. Wasser**

Aufgrund der niedrigen Höhenlage des Untersuchungsgebiets und der unmittelbaren Nähe zum Rummelsburger See beträgt der Grundwasserflurabstand teilweise unter 1,0 m. Der sandige Boden und der geringe Grundwasserflurabstand machen das Grundwasser im Untersuchungsgebiet potenziell hoch empfindlich gegenüber Verunreinigungen. Die Grundwasserneubildungsrate liegt zwischen 30% und 70% (im ufernahen Bereich) des durchschnittlichen jährlichen Niederschlags von 540 mm.

Eine Seesanieung des zuvor hochgradig belasteten Rummelsburger Sees erfolgte in den Jahren 1999 bis 2001. Die Gewässergüte liegt seit Abschluss der Sanierung oberhalb der Qualität des Spreewassers.

#### **3.5.4. Arten und Biotope**

Im Rahmen des Eingriffsgutachtens zum Bebauungsplan XVII-4 wurden im Untersuchungsgebiet keine besonders oder streng geschützten Pflanzenarten festgestellt. Im Uferbereich finden sich jedoch geschützte Biotope gem. § 26a NatSchG Bln sowie weitere schützenswerte Biotope. Im übrigen Untersuchungsgebiet sind weitgehend typische, urbane, in Berlin häufig vorkommende Biotoptypen (v. a. ruderale Pionier-, Gras- und Staudenfluren, wassergebundene, halboffene, teil- und vollversiegelte Flächen sowie Zier-

und Parkrasen) zu finden, außerdem standorttypische Gehölzbestände. Ca. 90 % der kartierten Bäume mit einem Stammumfang ab 60 cm fallen unter die Berliner Baumschutzverordnung.

Im Untersuchungsgebiet wurden insgesamt 32 Vogelarten, davon 21 Brutvogelarten, 11 weitere als Durchzügler/Nahrungsgäste nachgewiesen. Von diesen Vogelarten ist eine i. S. d. BNatSchG u. d. BArtSchV, Anh. 1 streng, alle anderen besonders geschützt.

Außerdem wurden sechs Fledermausarten festgestellt, die alle i. S. d. BNatSchG streng geschützt sind.

Nach § 20f Abs. 1 BNatSchG ist es u. a. verboten, Nist-, Brut-, Wohn- oder Zufluchtstätten besonders geschützter Tiere der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. Standorte wildlebender und/oder vom Aussterben bedrohter Pflanzen dürfen zudem weder beeinträchtigt noch zerstört werden. Von diesen Verboten kann unter der Voraussetzung einer artenschutzrechtlichen Befreiung im Wege des Baugenehmigungsverfahrens abgesehen werden.

Diese Genehmigung/Befreiung wurde dem jeweiligen Vorhabenträger durch die zuständige Behörde (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. I E 124) mit Schreiben vom 3. Jan. 2008 im Rahmen der Stellungnahme zum Bebauungsplan XVII-4 in Aussicht gestellt. Es wurde jedoch die Auflage erteilt, entfallende Lebensstätten in Form künstlicher Nisthilfen/Quartiere im Verhältnis 1:1 an den neu zu errichtenden Anlagen zu ersetzen

### **3.5.5. Siedlungs- und Landschaftsbild**

Das Eingriffsgutachten zum Bebauungsplan XVII-4 sieht die Qualitäten des Landschaftsbilds im Untersuchungsgebiet vor allem in der Wahrnehmung der Landschaft mit Blickrichtung aus dem Untersuchungsgebiet. Genannt werden der mit großen Blickweiten erfahrbare Horizont, der aus der Fußgängerperspektive in südöstlicher Richtung auf die Bucht wahrgenommen wird, die raumbildenden mehrschichtigen älteren Gehölzbestände entlang der Kynaststraße (die großteils im Rahmen des Neubaus der Unteren Kynaststraße gefällt wurden), der weitläufige Uferbereich mit seinem hohen Baumanteil, und die für verschiedene Freizeitnutzungen in Anspruch genommenen Flächen am Paul-und-Paula-Ufer.

Als großräumige visuelle Störung wird die noch im Jahr 2009 durch ein Erdkabel zu ersetzende Hochspannungsfreileitung genannt. Außerdem wird der nicht gefasste Straßenraum der Hauptstraße bemängelt.

### **3.6. Kulturgüter und Denkmale**

Im Untersuchungsgebiet sind weder Kulturdenkmale noch sonstige schützenswerte Kulturgüter vorhanden. In unmittelbarer Nachbarschaft befindet sich südlich des Bahnhofs „Berlin-Ostkreuz“ ein denkmalgeschützter stillgelegter Wasserturm, der als Wahrzeichen des Ostkreuzes gilt und weiter als stadtbildprägendes Merkzeichen erhalten bleiben soll.

Mit einer großen Platane an der Grenze zum Geltungsbereich des Bebauungsplans XVII-5a verfügt das Untersuchungsgebiet über ein Naturdenkmal, das in der weiteren Planung zu berücksichtigen ist.

### **3.7. Eigentumsituation**

Die Mehrheit der Grundstücke im Untersuchungsgebiet befindet sich inzwischen im Besitz des Landes Berlin, für das Grundstück Kynaststraße 18 am Südrand des Gebiets steht der



Grunderwerb durch das Land bevor. Lediglich im nördlichen Bereich entlang der Hauptstraße Hausnummer 1, 1F-I) befinden sich noch fünf Grundstücke in Privateigentum.



**Abb. 1: Nutzungen und Eignergruppen/Verfügbarkeit**

gelb: öffentliche Verkehrsflächen, Bestand und Planung; braun: Gewerbliche Nutzung einschl. brachliegenden, ehemals gewerblich genutzten Flächen; grün: Grün-, Sport- und sonstige Freiflächen (Brachen mit hohem Grünanteil); rosa: Wohnnutzung;

grün schraffiert: öffentlicher Grünzug (Planung, s. Teilplan 2); blau schraffiert: Eigentum der TLG (Grunderwerb durch Land Berlin in Vorbereitung); rot schraffiert: Privateigentum; rot: Privateigentum, Flächenerwerb für Verbreiterung des Grünzugs/Uferwegs notwendig

Alle übrigen Grundstücke befinden sich im Eigentum des Landes Berlin

## **4. Vorhandene Planungen**

### **4.1. Planungsrechtliche Situation**

Das Plangebiet ist Teil des Geltungsbereichs des zurzeit im Aufstellungsverfahren befindlichen Bebauungsplans XVII-4. Das Verfahren wird gemeinsam durch die betroffenen Bezirksämter Lichtenberg und Friedrichshain-Kreuzberg unter Federführung des Bezirksamts Lichtenberg durchgeführt. Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wird voraussichtlich im Mai 2009 abgeschlossen.

Der bisherige Entwurf zum Bebauungsplan basiert im Untersuchungsgebiet auf dem städtebaulichen Konzept für das Quartier „An der Mole“ des Entwicklungsbereichs Rummelsburger Bucht von 1998. Er beinhaltet außerdem das Umfeld des Bahnhofs in den restlichen Quadranten des Ostkreuzes.

Für das Untersuchungsgebiet (sog. Südostquadrant, Quartier „An der Mole“) sieht der Entwurf im Uferbereich einen gewässerbegleitenden Grünzug mit einem nördlich bzw. westlich angrenzenden Kerngebiet vor, das im Westen bis zur neu angelegten Unteren Kynaststraße und im Norden bis zur Hauptstraße reicht. Dieses Kerngebiet wird aufgeteilt in sechs verschiedene Teilbereiche, für die – bei gleichen Werten für die zulässige bauliche Dichte (GRZ 0,8 und GFZ 2,1) – unterschiedliche Festsetzungen bzgl. der zulässigen Gebäudehöhen getroffen werden. Ferner werden die Straßenbegrenzungslinien zur Kynaststraße und zur Hauptstraße festgesetzt, nachrichtlich werden Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind, dargestellt. Textliche Festsetzungen regeln weitere Einschränkungen der zulässigen Nutzung. Festsetzungen zur inneren Erschließung des Kerngebiets werden nicht getroffen.

Da der Bebauungsplan nicht rechtskräftig ist, ist die planungsrechtliche Zulässigkeit von Vorhaben im Untersuchungsgebiet zurzeit nach § 34 bzw. § 35 BauGB zu beurteilen. Zusätzlich gelten die besonderen Genehmigungsvorbehalte für Vorhaben und Maßnahmen in städtebaulichen Entwicklungsbereichen gem. § 169 i. V. m. § 144 BauGB.

### **4.2. Flächennutzungsplan 2004**

Der Flächennutzungsplan der Stadt Berlin sieht in seiner aktuellen Fassung (FNP Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 8. Januar 2004 (ABl. S. 95), zuletzt geändert am 23. und 25. September 2008 (ABl. S. 2330)) für das Untersuchungsgebiet eine gemischte Baufläche M1 vor, an die sich entlang des Ufers des Rummelsburger Sees eine Grünfläche anschließt. Außerdem ist eine weitere Grünfläche am Südrand des Untersuchungsgebiets dargestellt, die eine Verbindung zu den Grünflächen westlich der Ringbahn herstellt. Die im Flächennutzungsplan dargestellte Trassierung der Verbindung Hauptstraße-Markgrafendamm entspricht nicht mehr dem aktuellen Stand der Vorplanung zur Planfeststellung. Die Trassierung wird voraussichtlich weitgehend dem bisherigen Straßenverlauf folgen.

### 4.3. Stadtentwicklungsplanung

#### 4.3.1. StEP Wohnen

Der StEP Wohnen (Stand 6/99) stellt das Untersuchungsgebiet als Teil des Entwicklungsbereichs „Berlin-Rummelsburger Bucht“ und damit als „Prioritären Standort“ dar. Zudem ist das Untersuchungsgebiet Teil des „Prioritären Entwicklungsbereichs Innenstadt“.

#### 4.3.2. StEP Gewerbe

Im „Modell der räumlichen Entwicklung des gewerblichen Bereichs“ des StEP Gewerbe (Stand 6/2000) ist das Ostkreuz insgesamt als „Dienstleistungsstandort am Ring“ dargestellt. Im Gesamtplan sind die gewerblichen Bauflächen entlang der Bahntrasse westlich des Ostkreuzes sowie entlang der Ringbahn nördlich des Ostkreuzes dargestellt. Für das Untersuchungsgebiet selbst werden keine besonderen Planungen ausgewiesen oder Empfehlungen ausgesprochen.

#### 4.3.3. StEP Verkehr

Der StEP Verkehr (Stand 7/2002) verzeichnet als Bestand 2002 die Straßenzüge Hauptstraße-Markgrafendamm und Karlshorster Straße-Marktstraße als übergeordnete Straßenverbindung Stufe II, die Hauffstraße und die Türschmidtstraße als Ergänzungsstraße. In der Planung 2015 ist die Verbindung Karlshorster Straße-Marktstraße als örtliche Straßenverbindung Stufe III verzeichnet. Der Status der anderen vorgenannten Straße bleiben unverändert. Die Kynaststraße ist nicht Teil des übergeordneten Straßennetzes. Langfristig ist geplant, die Ringautobahn BAB A 100 über den Bereich Ostkreuz bis zur Frankfurter Allee zu verlängern (siehe Teilplan Übergeordnetes Straßennetz-verkehrliche Prioritäten 2030).

In der Planung 2015 wird die Stilllegung der Straßenbahntrasse durch die Marktstraße/Boxhagener Straße und ihr Ersatz durch eine neu zu bauende Strecke durch den Bereich des Bahnhofs Ostkreuz dargestellt.

Für das S-Bahnnetz wird in der Planung 2015 der Umbau des S-Bahnhofs Ostkreuz sowie die Grunderneuerung der anschließenden Strecke zum Ostbahnhof vorgesehen. Gleichzeitig soll der Bahnhof Ostkreuz zum Regionalbahnhof ausgebaut werden und eine neue Verbindung zwischen Ostbahnhof und Bhf. Lichtenberg eingerichtet werden.

#### 4.3.4. StEP Ver- und Entsorgung

Der StEP Ver- und Entsorgung (Stand 1998) zeigt einen Überblick über die Systeme der Ver- und Entsorgung. Die bestehenden Netze der Energie- und Wasserversorgung sowie der Abwasserentsorgung sind in sechs Teilplänen dargestellt:

- Der **Teilplan Elektroenergieversorgung** zeigt eine durch das Untersuchungsgebiet verlaufende 110 kV-Freileitung. Im Rahmen des Umbaus der Hauptstraße wird diese Freileitung jedoch noch im Jahr 2009 durch ein Erdkabel ersetzt.
- Der **Teilplan Gasversorgung** verzeichnet zwei unter der Hauptstraße bzw. der Kynaststraße verlaufende Hochdruck-Gasleitungen des Stadtnetzes.
- Der **Teilplan Wärmeversorgung** stellt das Untersuchungsgebiet als fernwärmeversorgten Bereich der Bewag (heute Vattenfall AG) und verbundener Betreiber dar. Außerdem ist eine das Untersuchungsgebiet durchquerende Fernwärmefreileitung dargestellt, die jedoch inzwischen nicht mehr existiert.

- Im **Teilplan Wasserversorgung** ist das Untersuchungsgebiet als Wasserschutzgebiet der weiteren Schutzzone (Zone III) dargestellt. Entlang der Hauptstraße ist zudem eine Wasser-Versorgungsleitung dargestellt.
- Der **Teilplan Abwasserentsorgung** stellt im Untersuchungsgebiet lediglich einen unter der Hauptstraße verlaufenden Schmutzwasserkanal mit Gefälle nach Osten dar.
- Der **Teilplan Regenwasserableitung** zeigt im Untersuchungsgebiet zwei von Norden kommende, in den Rummelsburger See einleitende Regenkanäle. Am östlichen Rand des Plangebiets ist zudem eine geplante Regenwasserbehandlungsanlage verzeichnet. Diese Planung wird von SenGUV nicht mehr weiterverfolgt.

#### 4.3.5. StEP Zentren 2020

Der StEP Zentren 2020 stellt im Untersuchungsgebiet keinen zentralen Versorgungsbereich dar und macht keine weiteren Aussagen zum Untersuchungsgebiet. Die nächstgelegenen Zentren sind das Hauptzentrum Frankfurter Allee/Ringcenter (Friedrichshain-Kreuzberg/Lichtenberg) sowie die Ortsteilzentren Weitlingstraße (Lichtenberg) und Eisenstraße (Treptow-Köpenick).

#### 4.4. Bereichsentwicklungsplanung

Die Bereichsentwicklungsplanung für den Bezirk Lichtenberg sieht für das Untersuchungsgebiet – entsprechend dem Entwicklungsplan für den städtebaulichen Entwicklungsbereich Berlin-Rummelsburger Bucht – ein Kerngebiet mit gewässerbegleitendem Grünzug vor. Dabei werden ca. 75 % der Baufläche für Wohnbaupotenziale veranschlagt. Die Ausweisung eines zentralen Versorgungsbereiches oder einer sonstigen Einzelhandelskonzentration erfolgt nicht.

#### 4.5. Planfeststellung Bahnhof Ostkreuz/Kynaststraße

Das Planfeststellungsverfahren zum Umbau des Bahnhofs Ostkreuz beinhaltet auch die Planungen für den Umbau der Kynaststraße bzw. den Neubau der Unteren Kynaststraße.

Im Bereich der Bahnanlagen ist eine umfassende Neuorganisation der Gleisanlagen, der Bahnsteige und der Zugänge geplant. Neben der Errichtung von Bahnsteigen für den Regionalverkehr auf beiden Ebenen des Turmbahnhofs ist der Umbau der S-Bahnanlagen von Linien- auf Richtungsbetrieb vorgesehen, was zu einer deutlichen Verbesserung der Fußgängerströme an diesem wichtigen Umsteigebahnhof führen soll. Außerdem soll der Zugang von den angrenzenden Stadtquartieren durch neue Zugänge auch von den beiden östlichen Quadranten verbessert und der Bahnhof so besser an sein Umfeld angebunden werden.

Im Zuge dieser Maßnahmen erfolgte auch eine Verlegung der Brücke der Kynaststraße um einige Meter nach Osten. Die Zufahrt zu dieser Brücke wurde dabei von einer Rampe entlang der Hauptstraße zu einem weiter südlich liegenden Anschluss verlegt. Hierzu war der Bau einer neuen „Unteren“ Kynaststraße erforderlich, die zugleich die Erschließung der angrenzenden Grundstücke übernimmt.

#### **4.6. Planfeststellung Hauptstraße**

Zurzeit befindet sich der Umbau der Hauptstraße in der Vorplanung zur Planfeststellung. Ziel des Umbaus ist die Bewältigung des deutlich gestiegenen Ost-West-Verkehrs über die Hauptstraße und den Markgrafendamm. Mit der geplanten Verlängerung der Stadtautobahn bis zur Frankfurter Allee und der geplanten Anschlussstelle am Markgrafendamm wird eine weitere Zunahme des Verkehrs auf der Hauptstraße erwartet.

Eine Entscheidung für eine verbindliche Planvariante ist noch nicht gefallen. In der Bearbeitung der vorliegenden Untersuchung wird von einem Konzept ausgegangen, das auf der Planvariante 2.3 basiert, die eine vierspurige Ausführung der Hauptstraße mit Mittelstreifen vorsieht. So wurde etwa die Südgrenze dieser Variante zur Abgrenzung des Untersuchungsgebiets bzw. zur Abgrenzung der Flächenberechnungen herangezogen. Im Unterschied zur Variante 2.3 wird jedoch die Notwendigkeit gesehen, Linksabbiegestreifen von Osten in Richtung Süden im Bereich des Mittelstreifens vorzusehen, um das Untersuchungsgebiet erschließen zu können. Die hierfür notwendige Fläche ließe sich durch die Verschiebung der Fahrbahnen in Richtung Westen um einen halben Meter nach Norden gewinnen, die durch Aufgabe der Brückrampe und den Umbau der Bahnanlagen zur Verfügung stehen.

#### **4.7. Bisherige informelle Planungen und Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet**

Im Rahmen der Planungen für den Entwicklungsbereich Berlin-Rummelsburger Bucht wurden zahlreiche Planungen und Wettbewerbsbeiträge vorgestellt, die die weitere Entwicklung des Untersuchungsgebiets zum Thema hatten. Das international besetzte Bewerber- und Gutachterverfahren von 1992 wurde zugunsten des städtebaulichen Entwurfs von Prof. Klaus Theo Brenner entschieden, der im Anschluss den Masterplan für den gesamten Entwicklungsbereich erarbeitet hat. Der auf dieser Grundlage erarbeitete Rahmenplan von 1994 diente als Grundlage für die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereichs.

1998 wurde aus fünf Beiträgen in einem Workshopverfahren der Entwurf des Architekturbüros Hentschel/Oestreich ausgewählt. Die zunächst vorgesehene Großstruktur wurde im Rahmen einer Überarbeitung durch die BSM mbH 2005 zugunsten einer kleinteiligeren und abschnittsweise realisierbaren Bebauung aufgegeben und diente als Grundlage für den südöstlichen Teil des Bebauungsplans XVII-4. Die Höhe der Bebauung orientierte sich nunmehr an der angrenzenden Bebauung bzw. den angrenzenden Bebauungsplänen. Lediglich am Kreuzungsbereich von Hauptstraße und Kynaststraße ist eine deutlich höhere Bebauung durch zwei freistehende Türme mit bis zu 25 Geschossen vorgesehen, um der wichtigen Lage am Bahnhof Ostkreuz gerecht zu werden.

Der Bebauungsplan erlaubt in seinem bisherigen Stand die Realisierung dieses städtebaulichen Bildes.

## **5. Stärken- und Schwächenanalyse**

Das Untersuchungsgebiet besitzt einige schon auf den ersten Blick erkennbare Qualitäten bzw. Standortvorteile. Zu diesen sind insbesondere die attraktive Wasserlage sowie die hervorragende Verkehrsanbindung insb. an den öffentlichen Personennahverkehr zu zählen. Aufgrund der Lage und angrenzender Nutzungen bestehen jedoch gleichzeitig zahlreiche Restriktionen und potenzielle Konflikte, die es in der weiteren Planung auszuräumen gilt.

Diese Restriktionen, Konflikte und Probleme einerseits und die Potenziale und Chancen für die weitere Entwicklung des Untersuchungsgebiets werden im Folgenden dargestellt. Empfehlungen und Vorschläge zum Umgang mit diesen Punkten folgen in Kapitel 8.

### **5.1. Restriktionen, Konflikte und Probleme**

#### **5.1.1. Erschließung, verkehrliche Anbindung**

Der durch das Untersuchungsgebiet verlaufende Uferweg als Teil des Berliner Fahrradrouthenetz kann seiner Funktion zurzeit nur bedingt gerecht werden. Zwar ist er gut an die weiterführenden Abschnitte angebunden, verfügt aber selbst über deutliche Mängel. So bestehen insb. zahlreiche Engstellen in der Wegeführung, die teilweise in Kombination mit engen Kurven zu Unfällen führen könnten.

Mit seiner Lage im Südosten des wichtigen Umsteigebahnhofs Ostkreuz befindet sich das Untersuchungsgebiets auf der bisherigen Rückseite des Bahnhofs. Mit dem Umbau der Bahnanlagen soll gleichzeitig die Zugänglichkeit zum Bahnhof von dieser Seite durch den Bau eines neuen Eingangs in diesem Quadranten verbessert werden. Die Verknüpfung der Fußwegebeziehungen über die Hauptstraße ist bisher jedoch nicht gelöst, so dass eine attraktive Querungsmöglichkeit im Einmündungsbereich Untere Kynaststraße/Hauptstraße als dringend erforderlich erachtet wird.

Auch hinsichtlich der Erschließung des Untersuchungsgebiets für den Straßenverkehr ergeben sich Restriktionen. Die Berücksichtigung von Linksabbiegerspuren aus Richtung Osten nach Süden ist bei der Weiterführung des Planfeststellungsverfahrens zum Umbau der Hauptstraße dringende Voraussetzung für eine funktionsfähige Erschließung des Untersuchungsgebiets. Dennoch erweist sich die Zufahrt von der Hauptstraße aufgrund der Nähe zum stark belasteten Knoten Hauptstraße/Karlshorster Straße als problematisch. Ein (Links-)Abbiegen aus Richtung Osten in das Untersuchungsgebiet ist im unmittelbaren Kreuzungsbereich nicht möglich. Die im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens bereits abgestimmte Zufahrt zur zukünftigen Kindertagesstätte östlich des Untersuchungsbereichs kann wegen ihrer Lage an der Kreuzung Hauptstraße/Karlshorster Straße nicht für die Erschließung des Gebiets genutzt werden.

Ähnliche Restriktionen gelten an den Kreuzungen bzw. Abzweigungen Hauptstraße/Untere Kynaststraße und Obere/Untere Kynatstraße. Für die Erschließung bleiben so in der Hauptstraße sowie in der Unteren Kynaststraße ein jeweils ca. 160 m langer Bereich für vollwertige Zufahrten in das Untersuchungsgebiet.

Die innere Erschließung des Untersuchungsgebiets ist nicht zuletzt vom umzusetzenden städtebaulichen Konzept abhängig. Restriktionen ergeben sich hier im Wesentlichen durch die inmitten des Gebiets befindlichen privaten Grundstücke, deren Erwerb durch das Land Berlin bisher nicht absehbar ist.

### **5.1.2. Freiraumplanung, Natur und Landschaft**

Bereits erwähnt wurden die durch die vorhandenen Grünstrukturen bestehenden Restriktionen für die weitere Planung. Der Uferbereich wird in allen übergeordneten Planwerken als Grünfläche dargestellt, so dass diese Zweckbestimmung auch weiterhin feststeht. Bei der Planung dieses Freiraums sind die unterschiedlichen Nutzungsanforderungen als Erholungsbereich, Habitat für teilweise seltene Tier- und Pflanzenarten, Ausgleichsfläche für bauliche Maßnahmen und Verkehrsweg (Fahrradroute) zu berücksichtigen. Restriktionen bei der Abgrenzung der öffentlichen Grünflächen ergeben sich zudem insbesondere durch die Lage des in Privateigentum befindlichen Grundstücks Hauptstraße 1 (Flurstücks-Nr. 423), die eine Verbreiterung der vorhandenen Freiflächen und des an dieser Stelle besonders schmalen Uferwegs verhindert.

### **5.1.3. Städtebau/Stadtgestalt**

Aus stadtgestalterischer Sicht ergeben sich nur wenige Restriktionen. Vorhandene Mängel stellen im Wesentlichen die baulich nicht begrenzten Straßenräume der Hauptstraße und der Kynaststraße dar.

Der Wasserturm des Bahnhofs Ostkreuz stellt ein weit über seine unmittelbare Umgebung sichtbares Merkzeichen dar und gilt als Symbol für das Ostkreuz. Die auch weiterhin zu erhaltende Erlebbarkeit dieser städtebaulichen Dominante insbesondere auch von der Uferpromenade am Rummelsburger See ist in der städtebaulichen Konzeption des Quartiers zu berücksichtigen.

Als weiteres Problem für die auch städtebaulich hochwertige Entwicklung des Gebiets könnten sich die Grundstücksverhältnisse im zentralen Bereich (Hauptstraße 1, 1F-I) erweisen. Diese, in privater Hand befindlichen Grundstücke zerschneiden das ansonsten weitgehend im Eigentum des Landes Berlin befindliche Untersuchungsgebiet und könnten eine einheitliche städtebauliche Konzeption zumindest erschweren.

### **5.1.4. Nutzung**

Eine Analyse infrage kommender Nutzungen für das Quartier „An der Mole“ erfolgt in Kapitel 6. Restriktionen ergeben sich unter Nutzungsaspekten in erster Linie durch die unmittelbare Nähe zu den intensiv genutzten Bahnstrecken und den stark befahrenen angrenzenden Stadtstraßen. Von diesen gehen erhebliche Lärmemissionen aus, die Art und Maß der Nutzung der angrenzenden Bereiche des Untersuchungsgebiets bestimmen. Hierdurch ergibt sich zudem eine Zonierung von Nordwesten (stark lärmbelastet) nach Südosten (schwächer belastet), die Einfluss auf die potenziellen Nutzungen haben wird.

Eine weitere Restriktion stellt das Vorhandensein von geschützten und schützenswerten Biotopen und Tierarten sowie hochwertigen Baum- und Gehölzbeständen insbesondere im Uferbereich dar. Diese gilt es weitgehend zu erhalten und in das Gesamtkonzept einzubinden.

Schließlich ergeben sich Restriktionen für die Nutzung am östlichen und am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets, wo teilweise sensible Nutzungen (geplante Kindertagesstätte, öffentliche Grünfläche im Osten, Jugendeinrichtung im Süden) bestehen oder geplant sind.

Auch unter Nutzungsaspekten ist die Tatsache als problematisch zu werten, dass sich inmitten des Untersuchungsgebiets mehrere Grundstücke in privater Hand besitzen, was eine integrierte Entwicklung des Gesamtquartiers und auch eine Vermarktung der landeseigenen Flächen zumindest erschwert.

## **5.2. Potenziale und Chancen**

### **5.2.1. Erschließung, verkehrliche Anbindung**

Eines der größten Potenziale des Untersuchungsgebiets ist seine überdurchschnittlich gute Anbindung an den ÖPNV. Mit den bereits vorhandenen Anschlüssen an S-Bahn, Straßenbahn und Bus ist das Ostkreuz insbesondere von der Innenstadt (Gebiete innerhalb des S-Bahnringes) aus schnell und bequem erreichbar. Auch der zukünftige Anschluss an das Netz der Regionalzüge sowie die Lage zwischen Innenstadt und dem zukünftigen Flughafen BBI tragen zu dieser besonderen Lagegunst bei. Es besteht daher schon aus diesem Grund das Potenzial, hochwertige Nutzer anzusiedeln.

Der Ausbau des bereits vorhandenen Fuß- und Radwegs entlang des Seeufers stellt ein weiteres Potenzial zur Aufwertung des Standortes dar. Ein attraktiver uferbegleitender Grünzug mit einem gut ausgebauten Uferweg würde das gesamte Quartier deutlich aufwerten und könnte bei der Ansiedlung hochwertiger Nutzungen helfen.

### **5.2.2. Freiraumplanung, Natur und Landschaft**

Die Lage am Ufer des Rummelsburger Sees, ergänzt durch den geplanten Grünzug, stellt neben der guten ÖPNV-Anbindung eines der größten Potenziale des Untersuchungsgebiets dar. Eine attraktiv gestaltete Grünfläche würde angrenzende Nutzungen erheblich aufwerten und insbesondere zur Steigerung der Wohnqualität in den umliegenden Quartieren und ggf. auch im Quartier „An der Mole“ beitragen.

### **5.2.3. Städtebau/Stadtgestalt**

Das Untersuchungsgebiet weist wenige eigene Potenziale zur weiteren Entwicklung auf. Die vorhandenen Gebäude sind zum größten Teil in schlechtem Zustand und die meisten Grundstücke sind angesichts ihrer Lagegunst untergenutzt. So besteht das größte Potenzial in der geringen Zahl von Restriktionen (s. Punkt 5.1.3), da die bauliche Entwicklung lediglich durch die Eigentumsverhältnisse im zentralen Bereich, nicht jedoch durch städtebauliche Vorgaben wie etwa den zwingenden Erhalt von Bestandsgebäuden o. ä. eingeschränkt wird.

Auch wenn die Berücksichtigung der Sichtbeziehungen zwischen dem Ufer des Rummelsburger Sees und des Wasserturms am Ostkreuz auch als Restriktion für die städtebauliche Entwicklung zu werten ist, stellt sie doch gleichzeitig ein Potenzial dar, das zur Identitätsbildung des neuen Quartiers einen wichtigen Beitrag leisten kann.

Die erforderliche Anbindung des Bahnhofs Ostkreuz an die Wohnquartiere des Entwicklungsbereichs eröffnet die Möglichkeit der Entwicklung eines hochwertigen Quartierszentrums im Untersuchungsgebiet und einer Verbindung zum Ufer des Rummelsburger Sees.

Nicht zuletzt bietet schließlich die Berücksichtigung eines nicht unbedeutenden Grünstreifens im städtebaulichen Konzept die Chance, ein auch stadtgestalterisch hochwertiges Quartier mit einem attraktiven Anteil öffentlicher Grün- und Freiflächen zu entwickeln.

### **5.2.4. Nutzung**

Eine wesentliche Qualität hinsichtlich möglicher Nutzungen im Untersuchungsgebiet besteht in seinen unterschiedlichen teilräumlichen Ausprägungen. So kann eine Mischung verschiedener, an den jeweiligen Mikrostandort angepasster, Nutzungen entwickelt werden, die zu einer Aufwertung nicht nur des Untersuchungsgebiets, sondern des gesamten Entwicklungsbereichs Berlin-Rummelsburger Bucht beitragen kann. Die weitgehend



monofunktionale Wohnnutzung entlang der Hauptstraße und auf der Stralauer Halbinsel kann hier eine funktionale Ergänzung erfahren. In Verbindung mit einer entsprechenden städtebaulichen Ausprägung kann damit an zentraler Stelle ein identitätsstiftendes Gravitationszentrum des Gesamtquartiers geschaffen werden.

Eine intensive Untersuchung potenzieller Nutzungen für das Untersuchungsgebiet erfolgt unter Punkt 6 (Nutzwertanalyse).

## 6. Nutzwertanalyse

Im bisherigen Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans XVII-4 wurde stets davon ausgegangen, dass das Quartier „An der Mole“ als klassisches Kerngebiet zu entwickeln und zu vermarkten sei. Das eher geringe Interesse von Seiten potenzieller Investoren zeigt jedoch, dass dieser bisher verfolgte Ansatz nicht den Bedürfnissen des Marktes entspricht.

Um für das Untersuchungsgebiet städtebaulich angemessene, verträgliche, und nicht zuletzt marktfähige Nutzungen zu finden wurde eine Bewertung verschiedener grundsätzlich geeigneter Nutzungen durchgeführt. Diese wird nachfolgend in einer Bewertungsmatrix dargestellt.

Bewertet wurden dabei zunächst die aktuelle und mittelfristige Marktrelevanz bzw. die Nachfrage nach entsprechenden Flächen sowie die Konkurrenzsituation. Bezüglich der Konkurrenzsituation wurde untersucht, ob und in welchem Maße im näheren Umfeld Konkurrenzstandorte vorhanden sind und wie weit diese ausgelastet sind.

Außerdem wurde die spezifische Eignung des Standorts für die jeweilige Nutzung untersucht und hinsichtlich der Verträglichkeit mit dem Umfeld/den Nachbarnutzungen, der städtebaulichen Integrationsfähigkeit, der besonderen Lagegunst und sich ergebender Synergieeffekte sowie der Erreichbarkeit/Anbindung und innerer bzw. äußerer Erschließung bewertet.

Für jedes Bewertungskriterium wird eine Bewertung von -2 bis +2 vergeben. Die Summe der Bewertungen ergibt ein Bewertungsergebnis für jede der untersuchten Nutzungen. Alle Nutzungen, die in dieser Bewertung mindestens einen Wert von 5 erreichen, werden für besonders geeignet befunden.

Im Ergebnis zeigt sich, dass der Standort „An der Mole“ für klassische gewerbliche Nutzungen (einschl. nicht störendes Gewerbe, Tankstellen, Logistik, Großhandel) ebenso wenig geeignet ist wie für Vergnügungsstätten oder Einrichtungen der Kultur, Forschung, Bildung, etc.

Insbesondere seine hochwertige Lage zwischen Rummelsburger See und Bahnhof Ostkreuz sowie die vorhandenen Nachbarnutzungen führten zu einer günstigen Bewertung der folgenden Nutzungsarten:

- **Wohnen (einschl. Sonderwohnformen wie betreutes Wohnen, Senioren- und Pflegeheime)**

Nach über einem Jahrzehnt sinkender bzw. stagnierender Einwohnerzahlen verzeichnet Berlin seit 2005 wieder einen Bevölkerungszuwachs. Zudem nimmt die Zahl der Einwohner je Haushalt weiter ab, so dass die Zahl der benötigten Wohnungen steigt.

Die seit Ende der 90er Jahre stark rückläufige Zahl neu fertig gestellter Wohnungen hat in Verbindung mit der steigenden Zahl der Einwohner und Haushalte zu einem Ansteigen der Mieten in den letzten Jahren geführt. Insbesondere in den Toplagen und gut angebundenen innenstadtnahen Lagen mit hoher Lagegunst besteht eine hohe Nachfrage nach Mietwohnungen und Wohneigentum.

Das Quartier „An der Mole“ lässt sich aufgrund seiner guten Verkehrsanbindung und seiner landschaftlich attraktiven Lage durchaus zu diesen besonderen Lagen zählen.

Die vorhandene und geplante Infrastruktur in den benachbarten Quartieren des Entwicklungsbereichs Berlin-Rummelsburger Bucht (insb. Kindertagesstätten, attraktive Freiräume) tragen weiter zu dieser Lagegunst bei. Weitere Angebote insbesondere im nahversorgungsrelevanten Einzelhandel sind jedoch notwendig, um die Attraktivität des Quartiers weiter zu steigern. Zudem sollte die immissionsempfindliche Nutzung Wohnen durch weniger empfindliche Nutzungen von den stark befahrenen Verkehrsstrassen im Westen und Norden des Untersuchungsgebiets abgeschirmt werden.

Trotz der anhaltenden Wirtschafts- und Finanzkrise rechnen verschiedene in der Immobilienbranche tätige Unternehmen weiterhin mittelfristig mit einer positiven Entwicklung im höherwertigen Wohnungsmarkt.<sup>1</sup> Die anhaltend hohe Nachfrage nach hochwertigen Wohnungen in den angrenzenden Quartieren in Rummelsburg und auf der Halbinsel Stralau bestätigt diese Einschätzung.

Die demografische Entwicklung lässt auch für Berlin einen erhöhten Bedarf an altengerechten Wohnformen entstehen. Die attraktive Lage des Quartiers „An der Mole“ am Rummelsburger See mit dem geplanten Ufergrünzug sowie der kurze Weg zum neu gestalteten S- und Regionalbahnhof Ostkreuz lassen den Standort besonders für Mobilitätsbehinderte und Senioren geeignet erscheinen. Dies gilt umso mehr, als in der Umgebung keine entsprechenden Angebote vorzufinden sind.

- **Einzelhandel und Gastronomie (Schank- und Speisewirtschaften)**

Die im November 2008 von BBE-Retail Experts durchgeführte Tragfähigkeits- und Auswirkungsanalyse zur Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen im Untersuchungsgebiet kommt zum Ergebnis, dass in den umliegenden Quartieren trotz einiger nicht weit entfernt liegender Angebote (z.B. Norma an der Hauptstraße, Kaufland/Victoria-Center, Ring Center) eine deutliche Unterversorgung vor allem im Bereich des kurzfristigen Bedarfs/der Nahversorgung besteht. Angesichts der im ehemaligen Entwicklungsgebiet lebenden Bevölkerung und der erwarteten Zuzüge in Rummelsburg und auf der Halbinsel Stralau wird die verträgliche und tragfähige Größe eines anzusiedelnden Nahversorgungszentrums mit ca. 5.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche angegeben. Dieses sollte in unmittelbarer Nähe des Kreuzungspunktes Hauptstraße/ Untere Kynaststraße verortet werden.

- **Hotels und andere Beherbergungsbetriebe**

Der Tourismus hat in den letzten Jahren in seiner Bedeutung als Wirtschaftsfaktor für Berlin stark zugenommen. Die Gäste- und Übernachtungszahlen sind stetig gestiegen und Berlin weist die meisten Übernachtungszahlen aller deutschen Großstädte auf.

Die Bettenauslastung bewegt sich zwischen ca. 34 % im Januar und knapp 60 % in den Monaten Juli bis Oktober.<sup>2</sup> Insbesondere in den innenstadtnahen Lagen sind in den stark nachgefragten Sommermonaten nur schwer Zimmer zu finden.

---

<sup>1</sup> Vgl. Marktreport Wohn- & Geschäftshäuser Berlin 2008/2009, Engel&Völkers Commercial ([http://www.engelvoelkers.de/de/images/marktberichte/gewerbe/de/0809/EV\\_MB-AIM-Berlin0809.pdf](http://www.engelvoelkers.de/de/images/marktberichte/gewerbe/de/0809/EV_MB-AIM-Berlin0809.pdf)) Studie „Der Markt für Projektentwicklungen in der Metropolregion Berlin/Potsdam 2008“, TLG Immobilien ([http://www.tlg.de/uploads/media/studie2008\\_metropolregion\\_021008.pdf](http://www.tlg.de/uploads/media/studie2008_metropolregion_021008.pdf))

<sup>2</sup> Zahlen, Daten und Fakten im Berlin-Tourismus November 2008, IHK Berlin,

Das Untersuchungsgebiet eignet sich aufgrund seiner verkehrlichen Anbindung, der attraktiven Lage zwischen Rummelsburger See und den Szenevierteln im Friedrichshain sowie des geringen Konfliktpotenzials mit bestehenden Nutzungen in besonderer Weise als Standort für Hotels, Hostels etc. Angesichts der knapp werdenden Flächenreserven innerhalb des S-Bahnring könnte sich am Ostkreuz so ein attraktiver Standort für Beherbergungsbetriebe entwickeln.

- **Büros/Dienstleistungen**

Nach dem Bauboom der 1990er Jahre bestand ein deutliches Überangebot an Büroimmobilien, das zu sinkenden Mieten und Immobilienpreisen führte. Nach der Jahrtausendwende erholte sich der Markt aufgrund des wachsenden Dienstleistungssektors jedoch wieder, so dass die Lage am Berliner Immobilienmarkt für Büros und ähnliche Dienstleistungsimmobilien heute wieder als entspannt gilt.<sup>3</sup>

Wie auch beim Wohnungsmarkt weisen insbesondere modern ausgestattete Objekte an gut erschlossenen und attraktiv gelegenen Standorten eine hohe Nachfrage auf und sind gut am Markt platzierbar.

Inwieweit die aktuelle Finanz- und Wirtschaftskrise Auswirkungen auf den Markt haben wird, ist zurzeit noch nicht absehbar.

Der Standort „An der Mole“ kann nicht mit den Toplagen der historischen Stadtmitte oder der City West verglichen werden, weist jedoch einige Lagevorteile auf, die ihn als Bürostandort attraktiv machen. Wie bereits dargestellt sind dies vor allem die gute Anbindung an den ÖPNV sowie die landschaftlich reizvolle Lage am Rummelsburger See. Hinzu kommen die Nähe zu den zahlreichen gastronomischen Angeboten in Friedrichshain und die Verfügbarkeit attraktiver Wohnungen in den umliegenden Quartieren des Entwicklungsbereichs Berlin-Rummelsburger Bucht.

- **Freizeit/Sport**

Die hochwertige Lage des Quartiers „An der Mole“ macht die Nutzung als herkömmliche Sport- und Freizeitstätte im Vergleich zu den vorgenannten Nutzungen unwirtschaftlich. Zudem ist eine baulich kompaktere Nutzung nicht nur aus immobilienwirtschaftlicher Sicht, sondern auch aus städtebaulichen Gründen vorzuziehen. Eine Nutzung etwa in Form einer Sport- und Veranstaltungshalle dagegen ist angesichts der bereits bestehenden Objekte in Berlin nicht zu

---

([http://de.sitestat.com/hk/berlin/s?servicemarken.branchen.tourismus.anlagen.\\_download.MBlatt&category=Internet&ns\\_type=pdf&ns\\_url=\[http://www.berlin.ihk24.de/servicemarken/branchen/tourismus/anlagen/\\_download/MBlatt.\\_Statistik-0512.pdf\]](http://de.sitestat.com/hk/berlin/s?servicemarken.branchen.tourismus.anlagen._download.MBlatt&category=Internet&ns_type=pdf&ns_url=[http://www.berlin.ihk24.de/servicemarken/branchen/tourismus/anlagen/_download/MBlatt._Statistik-0512.pdf]))

<sup>3</sup> Vgl. Trendguide Büroanmietungen Berlin – April 2008, Dr. Lübke Makler & Consultants

([http://www.dr-luebke.com/images/upload/images/Z%20Listen/D%20Studien/trendguide\\_berlin\\_2008.pdf](http://www.dr-luebke.com/images/upload/images/Z%20Listen/D%20Studien/trendguide_berlin_2008.pdf))

Büromarkt Berlin – 4. Quartal 2008, Dr. Lübke Makler & Consultants

([http://www.dr-luebke.com/images/upload/images/Z%20Listen/C%20Marktberichte/marktbericht\\_berlin\\_04\\_2008.pdf](http://www.dr-luebke.com/images/upload/images/Z%20Listen/C%20Marktberichte/marktbericht_berlin_04_2008.pdf))

City Report Berlin, Atisreal

([http://www.atisreal.de//pages/download.php?s\\_wbg\\_menu=0&s\\_document=http://www.atisreal.de/\\_protected/etudes\\_sectorielles/city\\_report\\_berlin\\_2008\\_final.pdf](http://www.atisreal.de//pages/download.php?s_wbg_menu=0&s_document=http://www.atisreal.de/_protected/etudes_sectorielles/city_report_berlin_2008_final.pdf))

Citynews 3rd quarter 2008, Atisreal

([http://www.atisreal.de//pages/download.php?s\\_wbg\\_menu=0&s\\_document=http://www.atisreal.de/\\_protected/etudes\\_sectorielles/1310\\_3\\_print\\_citynews\\_berlin.pdf](http://www.atisreal.de//pages/download.php?s_wbg_menu=0&s_document=http://www.atisreal.de/_protected/etudes_sectorielles/1310_3_print_citynews_berlin.pdf))

Marktreport Investment Berlin 2008/2009, Engel&Völkers Commercial

([http://www.engelvoelkers.de/de/images/marktberichte/gewerbe/de/0809/EV\\_MB-INV-Berlin0809.pdf](http://www.engelvoelkers.de/de/images/marktberichte/gewerbe/de/0809/EV_MB-INV-Berlin0809.pdf))

Marktreport Büroflächen Berlin 2008/2009, Engel&Völkers Commercial

(<http://www.engelvoelkers.de/de/images/marktberichte/gewerbe/de/0809/EV-BFV-Berlin0809.pdf>)

befürworten, zumal die neue O2-World nur wenige hundert Meter vom Ostkreuz entfernt ist. Hinzu kommen die für eine entsprechende Nutzung nötigen, aber im Untersuchungsgebiet nicht erfüllbaren Anforderungen hinsichtlich der Erschließung (erheblicher Veranstaltungsverkehr auch mit Pkw, Stellplatzbedarf etc.).

Aus diesen Gründen ist eine Nutzung aus dem Bereich Freizeit/Sport nur in untergeordnetem Maße im Zusammenhang mit der Wasserlage und dem uferbegleitenden Grünzug, etwa in Form von Bootsanlegern für Wassersport denkbar.

- **Synergien und Grenzen verschiedener Nutzungen**

Allen genannten und für das Quartier „An der Mole“ infrage kommenden Nutzungen ist gemeinsam, dass sie nicht für eine „exklusive“ Nutzung im Untersuchungsgebiet geeignet sind. Für jede der Nutzungen bestehen Restriktionen, die sie in Teilgebieten ausschließen oder die das Vorhandensein einer oder mehrerer anderer Nutzungen erfordern. So ist aufgrund der erheblichen Emissionen durch die angrenzenden, teilweise in Hochlage verlaufenden Straßen und Bahnanlagen etwa eine Wohnnutzung nur im zum Ufer ausgerichteten Teil des Untersuchungsgebiets umzusetzen. Der im Untersuchungsbereich anzusiedelnde Einzelhandel und konsumnahe Dienstleistungen sowie Gastronomie sind insbesondere auf die Versorgung der im Untersuchungsgebiet anzusiedelnden und der in der näheren Umgebung schon vorhandenen Bevölkerung auszurichten. Ein darüber hinausgehendes Angebot an Einzelhandel ist nicht mit der Zentrenstruktur des Bezirks zu vereinbaren.

Eine Berücksichtigung von Angeboten der Nahversorgung und konsumnaher Dienstleistungen in angemessener Größenordnung jedoch kann die Attraktivität von Wohnungen deutlich erhöhen. Umgekehrt ist das Vorhandensein der Wohnnutzung ein wichtiges Kriterium für die Ansiedlung interessanter Einzelhandelsangebote.

Beherbergungsbetriebe unterschiedlicher Art und Bürostandorte sind zwar vergleichsweise unabhängig von solchen Synergieeffekten am Standort „An der Mole“. Beide können jedoch von einem attraktiv gestalteten Uferstreifen profitieren. Außerdem wäre eine monostrukturelle Nutzung als Großstandort für Hotels oder Büros nicht mit dem Planungsziel vereinbar, ein lebendiges, alle Potenziale ausnutzendes Quartier zu schaffen.

Sowohl aus stadtwirtschaftlichen als auch aus stadtstrukturellen und städtebaulichen Gründen ist daher eine Mischung der genannten Nutzungen anzustreben, die die Vorteile des Untersuchungsgebiets für jede der Teilnutzungen erschließt und Synergien ausnutzt.

	Büro/Dienstleistung	Einzelhandel, Schank- und Speisewirtschaften	Beherbergungsbetriebe	Vergnügungsstätten	Großhandel	Logistik	sonstiges nicht störendes Gewerbe/Werkstätten etc.
<b>Marktnachfrage</b>							
zurzeit	0	1	2	1	0	0	-1
mittelfristiger Trend	1	1	1	1	0	0	-1
Konkurrenz im Umfeld	1	1	2	0	0	1	0
<b>Eignung des Standorts</b>							
Verträglichkeit mit Nachbarnutzungen	1	1**	1	-2	-1	-1	-2
Städtebauliche Integration	2	2	2	0	-1	-1	-2
Lagegunst/Synergien im Umfeld	1	1**	1	-1	-1	-1	0
Anbindung/Erschließung/ Erreichbarkeit	1	1**	1	1	0	0	0
<b>Ergebnis</b>	7	8	10	0	-3	-2	-6

	Freizeit/Sport	Kultur/Unterhaltung	Forschung/Bildung/ Erziehung	sonstige Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke	Tankstellen im Zusammenhang mit Parkhäusern und Großgaragen	Wohnen	Sonderwohnformen (betreutes Wohnen, Senioren- und Pflegeheime)
<b>Marktnachfrage</b>							
zurzeit	0	-1	1	-1	-1	1	1
mittelfristiger Trend	1	-1	1	-1	-1	2	2
Konkurrenz im Umfeld	0	-1	-1	0	0	0	1
<b>Eignung des Standorts</b>							
Verträglichkeit mit Nachbarnutzungen	1***	0	0	0	-1	1*	1*
Städtebauliche Integration	2***	1	1	0	-1	2*	2*
Lagegunst/Synergien im Umfeld	1***	1	0	-1	-1	1*	1*
Anbindung/Erschließung/ Erreichbarkeit	1	1	1	0	0	2	2
<b>Ergebnis</b>	6	0	3	-3	-5	9	10

Abb. 2: Bewertung potenzieller Nutzungen

## **7. Planungsansätze und Entwicklungsparameter**

Aufgrund der Analyse der Bestandssituation und unter Berücksichtigung der im vorangegangenen Kapitel als für den Standort geeignet nachgewiesenen Nutzungen werden im Folgenden Ansätze für die weitere Planung und Vorschläge für den Umgang mit den entstehenden Konflikten herausgearbeitet. Außerdem werden die Entwurfselemente aufgezeigt, die einer weiteren städtebaulichen Konkretisierung bedürfen, um ein tragfähiges Entwicklungs- und Vermarktungskonzept für das Quartier „An der Mole“ zu erhalten.

### **7.1. Erschließung, verkehrliche Anbindung**

#### **7.1.1. Fuß- und Radwege**

Das Untersuchungsgebiet spielt eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen unterschiedlichen Verkehrszielen. Die Bedeutung der in der Bestandsanalyse dargestellten Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Seeufers sollte durch einen den Anforderungen entsprechenden Ausbau des Uferweges gestärkt werden. Insbesondere die Engstellen und Barrieren der Wegeführung im Untersuchungsgebiet sollten beseitigt und die Oberfläche des Weges befestigt werden. Zur Umsetzung dieser Maßnahmen ist jedoch teilweise der Erwerb von bisher privaten Grundstücken (oder Teilen davon) erforderlich. Hierauf wird im nächsten Kapitel nochmals eingegangen.

Der bisher wenig bekannte und „versteckt“ liegende Weg entlang des Paul-und-Paula-Ufers leidet u. a. an seiner schlechten Zugänglichkeit vom Bahnhof Ostkreuz, und damit auch vom gesamten Stadtteil Friedrichshain. Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Ufers von Nordwesten sollte daher in der weiteren Planung eine fußläufige Verbindung zwischen dem Bahnhof Ostkreuz und dem Uferbereich im Untersuchungsgebiet vorgesehen werden. Neben der Berücksichtigung dieser Verbindung im Rahmen städtebaulicher Planungen für das Plangebiet ist außerdem die Schaffung bequemer Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer im Bereich der Kreuzung Hauptstraße/Untere Kynaststraße notwendig. Dies kann im Rahmen der Planfeststellung für den Ausbau der Hauptstraße durch Berücksichtigung entsprechender Querungshilfen erfolgen.

#### **7.1.2. Straßenverkehr**

Trotz der guten Anbindung an das übergeordnete Straßennetz durch die Lage an der Hauptstraße ergeben sich für die Erschließung des Untersuchungsgebiets die in Kapitel 5.1 genannten Restriktionen. Insbesondere die Anlage von Linksabbiegerspuren und die Erschließung des östlichen Teils des Untersuchungsgebiets erscheinen angesichts der Belastung der Kreuzungen Hauptstraße/Karlshorster Straße und Hauptstraße/Kynaststraße als problematisch.

Für die Erschließung verbleiben in der Hauptstraße und in der Unteren Kynaststraße jeweils nur ein ca. 160 m langer Bereich für vollwertige Erschließungen (d.h. Ein- und Ausfahrten aus/in jede(r) Richtung) in das Untersuchungsgebiet. Für den Teilbereich unmittelbar westlich der Kreuzung Hauptstraße/Karlshorster Straße ist zwar eine Erschließung durch Rechtsabbieger denkbar. Diese ist jedoch – im Vergleich zu einer im Untersuchungsgebiet verlaufenden Erschließungsstraße – insofern ungünstig, als sie die Erreichbarkeit der betroffenen Grundstücke, und damit deren Vermarktbarkeit, stark einschränkt.

Eine Erschließung direkt an die Hauptstraße grenzender Grundstücke über Grundstückseinfahrten ist auch in den genannten Kreuzungsbereichen eingeschränkt (d.h. nur für Rechtsabbieger) möglich.

Der potenzielle Bereich für die Gebietserschließung ist dem Teilplan 1 – Verkehr und Erschließung zu entnehmen.

Die innere Erschließung des Untersuchungsgebiets ist nicht zuletzt vom umzusetzenden städtebaulichen Konzept abhängig. Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden drei Erschließungsvarianten dargestellt. Diese dienen für die spätere stadtwirtschaftliche Berechnung als Grundlage. Sie alle berücksichtigen die genannten verkehrlichen Vorgaben und Restriktionen, unterscheiden sich jedoch in ihrer Struktur. Variante 3 berücksichtigt außerdem den ungeklärten Umgang mit den Flurstücken 181, 214, 215, 216 und 423 (Hauptstraße 1, 1F-I), die sich in privatem Besitz befinden und das Untersuchungsgebiet in zwei Hälften teilen. Während der westlich dieser Grundstücke gelegene Teil vergleichsweise gut erschlossen werden kann, liegt der östliche vollständig im Kreuzungsbereich der Karlshorster Straße. Eine Erschließung ist hier daher nur bedingt möglich, Zu- und Abfahrten können ausschließlich durch Rechtsabbiegen erfolgen.

### **7.1.3. Öffentlicher Nahverkehr**

Die geringe Größe des Untersuchungsgebiets bedingt, dass Einrichtungen des öffentlichen Nahverkehrs nicht direkt von baulichen Entwicklungen im Gebiet betroffen sind. Dennoch gilt es, die Belange der ÖPNV-Nutzer bei der Planung zu berücksichtigen. Dies geschieht insbesondere durch die Einrichtung von attraktiven Fußwegeverbindungen durch das Untersuchungsgebiet. Zudem sollte im Rahmen des Umbaus der Hauptstraße eine bequeme und ohne Umwege zu erreichende Querungsmöglichkeit im Eingangsbereich des Bahnhofs Ostkreuz vorgesehen werden, um den sicheren und schnellen Zugang zum Bahnhof zu ermöglichen.

## **7.2. Stadtgestalt und Freiraum, Natur und Landschaft**

### **7.2.1. Stadtgestalt**

Aus stadtgestalterischer Sicht sind aufgrund der geringen Baudichte und der nicht erhaltenswerten Bausubstanz nur wenige Restriktionen oder Empfehlungen zu beachten.

Der zu den Bahnanlagen des Bahnhofs Ostkreuz gehörende Wasserturm prägt das weitere Umfeld des Ostkreuzes und wirkt besonders im Bereich der Rummelsburger Bucht identitätsstiftend. Insbesondere von der Uferpromenade am Nordufer der Bucht ist er deutlich erkennbar und sollte auch weiterhin wahrnehmbar bleiben. Die Sichtbeziehung zwischen der Promenade und dem Wasserturm ist daher im weiteren Entwurf zu berücksichtigen und die Bebauung im Untersuchungsgebiet entsprechend anzupassen.

Das Untersuchungsgebiet besitzt zurzeit keine klare räumliche Struktur. Im Gegensatz zum östlich der Karlshorster Straße befindlichen Abschnitt der Hauptstraße sind die Straßenräume der im Untersuchungsgebiet liegenden Abschnitte der Hauptstraße und der Kynaststraße räumlich nicht gefasst und „zerfließen“ im ungeordneten Quartier „An der Mole“. Es wird daher empfohlen, den Straßenraum der genannten Straßen durch eine Bebauung in angemessener Höhe entsprechend den bereits fertig gestellten Baugebieten des Entwicklungsbereichs zu begrenzen und dem Straßenraum auf diese Weise eine stadtgerechte Begrenzung zu geben. Dabei sollte die Unterbrechung der Bebauung durch die öffentlichen Grünflächen im Bereich der Einmündung Karlshorster Straße im Osten und



an der Grenze zum Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg im Süden durch eine entsprechende bauliche Begrenzung (etwa vergleichbar mit der Bebauung Hauptstraße 4) hervorgehoben werden.

Die städtebaulich bedeutendste Stelle des Untersuchungsgebiets ist aufgrund ihrer exponierten Lage und aufgrund der Nähe zum stark frequentierten Bahnhof Ostkreuz der Einmündungsbereich Untere Kynaststraße/Hauptstraße. Hier sollte in der Ausarbeitung eines städtebaulichen Entwurf ein angemessenes Entree für das neue Quartier „An der Mole“ geschaffen werden. Dies kann geschehen durch einen Stadtplatz, eine sonstige Öffnung der Bebauung an dieser Stelle oder eine besonders markante und/oder hohe Bebauung. Auch eine Kombination verschiedener Gestaltungselemente ist denkbar.

### 7.2.2. Grün- und Freiraum

Das Untersuchungsgebiet wird stark durch seine Wasserlage geprägt. Bereits heute verläuft entlang des Ufers ein weitgehend naturnaher Grünstreifen, dem als Teil des Landschaftsraums Spreetal eine besondere Bedeutung zukommt.

Beim weiteren Ausbau dieses in allen übergeordneten Planungen vorgesehenen Grünzugs entlang des Seeufers sind zahlreiche sich zum Teil widersprechende Nutzungsanforderungen zu berücksichtigen:

- Die im unmittelbaren Uferbereich befindlichen **Biotope** (v.a. Wasserschwadenröhricht und Laubgebüsche) sind zu erhalten und vor Einflüssen u.a. durch verschiedene Freizeitnutzungen und den geplanten Schiffsanleger zu schützen.
- Gleichzeitig soll der Grünzug, insbesondere angesichts der knappen öffentlichen Grünflächen in der Umgebung, das Bedürfnis der Anwohner nach öffentlichen Grün- und Freiräumen decken und als **Naherholungsgebiet** dienen.
- Als Teil des **Uferwegs** entlang der Spree und der Radroute TR 4 („Südspange“ Dahlem-Biesdorf) erfüllt der Uferbereich zudem eine wichtige Funktion im Berliner Fuß- und Radwegenetz.
- Nicht zuletzt sollen die zu erweiternden Grünflächen als **Ausgleichsflächen** für die auf dem übrigen Untersuchungsgebiet zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft dienen. Am südlichen Rand des Untersuchungsgebiets ist schließlich noch eine Frischluftschneise zu berücksichtigen, die die jenseits der Ringbahn gelegenen Quartiere des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg mit Frisch- und Kaltluft aus dem Bereich der Rummelsburger Bucht versorgen soll.

Die in Teilplan 2 – Stadtgestalt und Freiraum (Planungsansätze) dargestellte Form der Grünfläche wurde dem bisherigen Entwurf zum Bebauungsplan XVII-4 entnommen. Gegenüber der dem Bebauungsplan entsprechenden Abgrenzung (in den Nebenzeichnungen des Teilplan 2 als Grünzug - Variante 1 bezeichnet) wurden jedoch an drei Stellen Änderungen vorgenommen:

- Die im Süden des Untersuchungsgebiets an der Grenze zum Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg gelegene Erweiterung des Uferstreifens bis zur Unteren Kynaststraße wurde deutlich verschmälert, da eine – über die Funktion als Luftleitbahn hinausgehende – Vernetzung mit Grünflächen jenseits der Kynaststraße und der Ringbahn nicht realistisch ist.
- Ebenso wurde auf die als Verbindung des Uferbereichs zur Zufahrt der geplanten Kita dienende Grünfläche am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets verzichtet.

Die Verbindung zur Hauptstraße in diesem Bereich kann über die bestehenden Grünflächen und Wegeverbindungen, der Zugang zum Auslaufbauwerk des Ruschegrabens auch durch andere Maßnahmen als die Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche, etwa die Eintragung eines Geh-, Fahr- und Leitungsrechtes, sichergestellt werden.

- Schließlich wird im Vergleich zur B-Plan-Variante auf weite Teile der bisher im Bereich des Grundstücks Hauptstraße 1 vorgesehenen Grünfläche verzichtet, da eine Einigung mit dem Eigentümer zurzeit nicht absehbar erscheint. Um die erkennbaren Mängel in der Wegeführung in diesem Bereich abzustellen, wird empfohlen, dennoch einen kleinen Teil dieses Grundstücks für den Grünzug vorzusehen. Hierfür ist jedoch der Erwerb des hierfür benötigten Grundstücksteils notwendig. Auf diese Weise kann die bestehende Engstelle des Uferstreifens und des Uferwegs am Südrand des Grundstücks beseitigt werden, ohne die Besitzverhältnisse zu sehr zu verändern.

Die diese Änderungen berücksichtigende und im Teilplan 2 dargestellte Vorzugsvariante wird in den Nebenzeichnungen als Variante 2a bezeichnet. Als Variante 2b dagegen wird eine für die Ausprägung des Grünzugs und des Uferwegs problematische Variante bezeichnet, die auf jeglichen Grunderwerb im Bereich des Grundstücks Hauptstraße 1 verzichtet. Aufgrund der Nachteile für die Funktionsfähigkeit des Uferstreifens kann diese Variante jedoch nicht empfohlen werden.

Ein Großteil der im Untersuchungsgebiet vorhandenen Bäume befindet sich gem. dem Eingriffsgutachten zum Bebauungsplan XVII-4 im Bereich der vorgeschlagenen Grünfläche. Diese Bäume sollten, sofern dies nach ökologischen Kriterien sinnvoll ist, bzw. soweit sie durch die Berliner Baumschutzverordnung geschützt sind, bei der (Neu-)Gestaltung der Grünfläche weitgehend erhalten und in diese integriert werden. Dies gilt grundsätzlich auch für die vor allem im Bereich rund um den ehemaligen Sportplatz (Kynaststraße 25) vorhandenen Bäume des übrigen Untersuchungsgebiets. Ob sie bei einer baulichen Entwicklung erhalten werden können, ist jedoch abhängig vom städtebaulichen Konzept der Neuplanung. Eine Besonderheit stellt die als Naturdenkmal geschützte Platane am östlichen Rand des Untersuchungsgebiets dar. Sie ist zu erhalten und in die weiteren Planungen zu integrieren.

### **7.3. Nutzung**

Bereits im Kapitel 6 wurden die infrage kommenden Nutzungen für das Quartier An der Mole untersucht und einzelne Nutzungen für das Quartier empfohlen. Die Verortung dieser Nutzungen erfolgt im Teilplan 3 – Nutzungskonzept.

Grundsätzlich wird eine konzentrische Nutzungszonierung empfohlen, die entlang des Ufers des Rummelsburger Sees einen Grünzug als öffentliche Grünfläche mit vielfältiger Ausrichtung (s. Kapitel 7.2.2 Grün- und Freiraum) vorsieht. Um die attraktive Lage an diesem innenstadtnahen Grünzug zu nutzen, schließt sich an diesen ein (Viertel-)Ring mit Flächen für hochwertige Wohnformen an. Von den erheblichen Lärmquellen entlang der Bahntrassen bzw. der angrenzenden Straßen wird diese Wohnnutzung abgeschirmt durch einen Riegel von Dienstleistungs- und Bürobauten, die bzgl. der Immissionen nicht so sensibel wie die Wohnnutzung sind und zudem in besonderem Maße von der guten Verkehrsanbindung in direkter Nachbarschaft zum S- und zukünftigen Regionalbahnhof Ostkreuz profitieren. Zudem kann in diesem Bereich ein Nahversorgungszentrum für die umliegenden Wohnquartiere in Rummelsburg und Stralau entstehen. Angesichts der prominenten Lage

der Straßenecke Kynaststraße/Hauptstraße bietet sich dieser Bereich für die Ansiedlung entsprechender Angebote an.

Ein Gutachten der BBE-Retail Experts hat nachgewiesen, dass in der Umgebung insgesamt eine deutliche Unterversorgung vor allem im Bereich der Nahversorgung besteht. Um die bestehende Zentrenstruktur nicht zu gefährden, empfiehlt das Gutachten die Begrenzung der im Untersuchungsgebiet anzusiedelnden Verkaufsfläche auf insgesamt ca. 5.000 m<sup>2</sup>.

Zur Verteilung und zu den jeweiligen Flächenanteilen (sowohl Grundfläche als auch Geschossfläche) der verschiedenen Nutzungen am Gesamtkonzept kann im Rahmen dieser Untersuchung keine konkrete Empfehlung bzw. Vorgabe gemacht werden. Vielmehr sollte dies im Rahmen eines integrierten städtebaulichen Entwurfs erfolgen, der die hier dargestellten Planungsparameter berücksichtigen und integrieren sollte.

Die im Teilplan 3 dargestellten Nutzungskonzepte 1 bis 3 sind vor diesem Hintergrund **nicht als städtebauliches Konzept** zu verstehen, sondern dienen lediglich zur beispielhaften Darstellung möglicher Nutzungsverteilungen. Sie basieren auf den bereits in Kapitel 7.1.2 erläuterten und in Teilplan 1 – Verkehr und Erschließung dargestellten Erschließungsvarianten 1 bis 3. Die Nutzungskonzepte dienen im folgenden Kapitel als Berechnungsgrundlage für beispielhafte stadtwirtschaftliche Berechnungen.

## **8. Weiteres Vorgehen, Empfehlungen zur Umsetzung**

Die vorliegenden Planungsparameter bilden lediglich die Grundlage für eine Weiterführung der städtebaulichen Planungen im Bereich Ostkreuz – An der Mole. Sie stellen planerische Ziele, Festpunkte und Restriktionen dar und zeigen Chancen einer städtebaulichen Entwicklung auf. Sie sind jedoch kein städtebauliches Konzept, das für sich als Grundlage eines Bebauungsplanentwurfs dienen könnte. Vielmehr ist eine Umsetzung der Parameter in eine konkrete städtebauliche Planung notwendig, die als Grundlage für eine Überarbeitung des vorhandenen Bebauungsplanentwurfs dienen kann.

Für die Erstellung eines solchen städtebaulichen Konzeptes sprechen neben der Notwendigkeit, eine belastbare Grundlage für einen Bebauungsplan zu erhalten insbesondere:

- die Gewährleistung einer ansprechenden städtebaulichen Qualität des Entwurfs, insb. im Kontext der hochwertigen Wohnquartiere in den bereits fertig gestellten Teilen des Entwicklungsbereichs
- die Erzeugung eines Leitbildes, das als Grundlage für die erfolgreiche Vermarktung des Quartiers An der Mole dienen kann

### **8.1. Städtebaulicher Wettbewerb / Gutachterverfahren**

Um die für das prominent gelegene Quartier An der Mole erforderliche städtebauliche Qualität zu erreichen bedarf es eines hochwertigen planerischen Konzeptes. Zwar wurden in der Vergangenheit bereits verschiedene städtebauliche Entwürfe erarbeitet, teilweise als Ergebnis von Wettbewerbsverfahren. Diese Entwürfe scheiterten jedoch letztendlich an der fehlenden wirtschaftlichen Umsetzbarkeit und generierten daher bisher noch keine Nachfrage nach entsprechenden Nutzungskonzepten am Standort.

Ein neu zu erarbeitendes planerisches Konzept muss zwar wie die bisherigen Entwürfe ein anspruchsvolles städtebauliches Bild ergeben. Gleichzeitig müssen jedoch die Ansprüche an ein wirtschaftlich umsetzbares Konzept erfüllt sein. Bei der Erarbeitung eines städtebaulichen Entwurfes sollten daher Vertreter der Immobilienwirtschaft in geeigneter Form mitwirken, um die Vermarktungschancen zu verbessern.

Für das Ziel, einen hochwertigen städtebaulichen Entwurf zu erhalten, bietet sich die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs an. Um der Absicht, ein ebenso hochwertiges wie auch vermarktbare Quartier zu entwickeln, gerecht werden zu können, sollten in einen solchen Wettbewerbsprozess entsprechende wirtschaftliche Bewertungskriterien integriert sowie Vertreter der Immobilienwirtschaft als Berater und ggf. als Jurymitglieder beteiligt werden.

Neben dem klassischen offenen oder halboffenen Wettbewerb ist insbesondere auch die Durchführung eines Gutachterverfahrens mit einer begrenzten Anzahl geladener Teilnehmer denkbar. Die beauftragten Teilnehmer können dabei nach ihrer besonderen Erfahrung in entsprechenden Bauaufgaben ausgewählt werden. Zudem kann ein solches Gutachterverfahren auch als kooperatives Verfahren durchgeführt werden, was es ermöglicht, externe Experten in den Entwurfsprozess einzubinden und so ein breit aufgestelltes und politisch konsensfähiges Ergebnis zu erreichen.

Eine Alternative zum Gutachterverfahren wäre die Durchführung eines Investorenwettbewerbs. Aufgrund der Größe des Gebietes kommen jedoch nur wenige

Projektentwickler für ein solches Verfahren infrage. Ob diese angesichts der unsicheren Marktentwicklung zu einer Beteiligung in diesem Maße bereit sind, erscheint daher fraglich.

Zusammenfassend wird demnach die Durchführung eines Gutachterverfahrens als kooperatives Verfahren empfohlen, was die Vorteile eines Wettbewerbs mit denen einer ständigen engen Abstimmung zwischen Auslober/Auftraggeber und Teilnehmern/Auftragnehmern vereint und gleichzeitig Expertenwissen unterschiedlicher Art integrieren kann.

## **8.2. Planungsrechtliche Umsetzung**

Voraussetzung für die Entlassung aus dem Entwicklungsrecht ist der Abschluss des Bebauungsplanverfahrens für den betreffenden Entwicklungsbereich. Durch den Bebauungsplan wird zudem eine den Entwicklungszielen entsprechende Bebauung planungsrechtlich zulässig, was den Marktwert der Grundstücke in der Regel erheblich steigert. Vor allem aus wirtschaftlicher Sicht besteht daher ein Interesse, möglichst bald einen Bebauungsplan festzusetzen, der die bauliche Entwicklung des Untersuchungsgebiets ermöglicht.

Im Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans XVII-4 wurde die Behördenbeteiligung nach § 4 BauGB am 6. Dezember 2007 abgeschlossen. Ein Beschluss zur Abwägung der eingebrachten Stellungnahmen durch die Bezirksamter Lichtenberg und Friedrichshain-Kreuzberg steht noch aus und wird noch im ersten Halbjahr 2009 erwartet.

Die unmittelbare Fortsetzung des Aufstellungsverfahrens kann derzeit jedoch nicht empfohlen werden. Aufgrund der vergleichsweise einfachen Festsetzungen des bisherigen Entwurfs zum Bebauungsplan ist kein eindeutiges städtebauliches Bild erkennbar, das durch den Bebauungsplan verwirklicht werden soll. Eine Vermarktung der Grundstücke auf dieser Grundlage wird sich daher ebenso schwierig erweisen wie die politische Zustimmung durch eine Beschlussfassung der BVV.

Aus diesem Grund sollte die Fortführung des Verfahrens erst nach einer weiteren Konkretisierung der städtebaulichen Planungen für den Bereich Ostkreuz, d. h. nach Vorliegen der Ergebnisse des im vorigen Kapitel empfohlenen Gutachterverfahrens, erfolgen. Diese sollten dann als detaillierte Grundlage für die Fortsetzung des Bauleitplanverfahrens dienen.

Um die Vermarktungsfähigkeit der Grundstücke zu optimieren sollte die Festsetzungssystematik des Bebauungsplans nach Abschluss des Gutachterverfahrens zwischen dem Bezirksamt als Plangeber, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Träger der Entwicklungsmaßnahme und dem Liegenschaftsfonds als zukünftigem Vermarkter des Standorts abgestimmt werden.



## **Anhang – Immobilienwirtschaftliche Analyse**

Bereits im Rahmen der Nutzwertanalyse wurde die Wirtschaftlichkeit bzw. Marktrelevanz der untersuchten Nutzungen dargestellt und bewertet. Diese Analyse beinhaltet jedoch nur grundsätzliche Aussagen und erlaubt keine Beurteilung der zu erwartenden Grundstückswerte.

Aufbauend auf den vom Gutachterbüro Noormann-Wachs (ÖbVI) erstellten Eckwerten (d.h. vorläufigen Endwerten) für die unterschiedlichen Nutzungsarten und –dichten wurde auf Grundlage der in den Kapiteln 7.1 und 7.3 erläuterten Erschließungs- und Nutzungsvarianten die durch die Entwicklung der jeweiligen Varianten zu erwartenden Einnahmen des Landes Berlin ermittelt. Zusätzlich wurden die entsprechenden Werte für den Fall der Realisierung des bisherigen Entwurfs für den Bebauungsplan XVII-4 ermittelt.

Dabei wurden zunächst die auf die verschiedenen Nutzungsarten fallenden Grundstücksanteile ermittelt. Anschließend wurde mit Hilfe der Eckwerte der zukünftige Wert der Grundstücke errechnet. Von der Summe der Grundstückswerte wurden die auf private Flächen fallenden Grundstückswerte abgezogen, ebenso die erwarteten Kosten für die Erstellung und den Erwerb der Grünflächen. Das Ergebnis ist der durch den Verkauf der landeseigenen Grundstücke durch das Land Berlin erzielbare Ertrag.

Zusätzlich sind Einnahmen durch die Abschöpfung des entwicklungsbedingten Wertzuwachses der in Privateigentum befindlichen Grundstücke zu erwarten. Hierzu wird der erwartete Wertzuwachs dokumentiert.

Als Grundlage der Berechnung dienten die in Teilplan 1 und 3 dargestellten Erschließungs- und Nutzungsvarianten. Für die Abgrenzung von dem geplanten öffentlichen Grünzug entlang des Ufers wurde bei allen Planvarianten die Begrenzung gem. Variante 2a des Teilplans 2 – Stadtgestalt und Freiraum herangezogen. Dies gilt auch für die Berechnung der Werte für die Planvariante Bebauungsplanentwurf.

Für jede Planvariante wurden zwei unterschiedliche Dichtevarianten untersucht, die im ersten Fall an einer noch städtischen, jedoch eher lockeren Bebauung orientiert ist und sich im zweiten Fall an der in den letzten Jahren im Entwicklungsbereich entstandenen Wohnbebauung entlang der Hauptstraße und den dienstleistungsorientierten Quartieren am ehemaligen Osthafen orientiert.

Die Werte je m<sup>2</sup> basieren auf denen der gutachterlichen Stellungnahme des Büros Noormann-Wachs (ÖbVI). Sie stellen lediglich eine Augenblickaufnahme dar und können sich abhängig von der Marktentwicklung ändern.



Im Ergebnis der Berechnungen ergeben sich die folgenden Werte:

*Für die **Planvariante Bebauungsplanentwurf XVII-4** (durchgehend Kerngebiet MK 2,1, Grünflächen reduziert entsprechend den andern Planvarianten)*

Gesamtfläche MK 2,1:	51.114,0 m <sup>2</sup>	
Wert MK 2,1 (€ 345,- / m <sup>2</sup> ):		17.634.330,-
Gesamt:		17.634.330,-
<b>Davon in Privateigentum:</b>		<b>-3.917.475,-</b>
<b>Ertrag Land Berlin durch Grundstücksverkauf:</b>		<b>13.716.855,-</b>
<b>Kosten Grunderwerb Grünzug (€ 80,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-9.440,-</b>
<b>Erstellungskosten Grünzug (€ 75,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-1.058.2888,-</b>
<b>Saldo Einnahmen Land Berlin</b>		<b>12.649.127,-</b>

Hinzu kommen die abschöpfbaren **entwicklungsbedingten Wertsteigerungen** der Grundstücke in Privateigentum, die sich im Untersuchungsgebiet im Falle der Festsetzung als MK 2,1 auf **bis zu € 2.525.135,-** belaufen (End-Eckwert 3.917.475,- abzüglich Anfangs - Eckwert 1.392.340,-).

Für die **Planvariante 1** (Wohnen und Büros/Dienstleistung Handel; **Dichtewerte: W 1,0; DL 1,8**)

Gesamtfläche W 1,0:	15.150,5 m <sup>2</sup>	
Wert W 1,0 (€ 310,- / m <sup>2</sup> ):		4.969.655,-
Gesamtfläche DL 1,8:	24.631,5 m <sup>2</sup>	
Wert DL 1,8 (€ 310,- / m <sup>2</sup> ):		7.635.765,-
Gesamtfläche private Erschließung: 11.332,0 m <sup>2</sup>		
Wert private Erschließungsflächen (anteilig W/DL):		3.512.920,-
Gesamt:		15.845.340,-
<b>Davon in Privateigentum:</b>		<b>-3.520.050,-</b>
<b>Ertrag Land Berlin durch Grundstücksverkauf:</b>		<b>12.325.390,-</b>
<b>Kosten Grunderwerb Grünzug (€ 80,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-9.440,-</b>
<b>Erstellungskosten Grünzug (€ 75,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-1.058.2888,-</b>
<b>Saldo Einnahmen Land Berlin</b>		<b>11.257.562,-</b>

Hinzu kommen die abschöpfbaren **entwicklungsbedingten Wertsteigerungen** der Grundstücke in Privateigentum, die sich im Untersuchungsgebiet im Falle der Planvariante 1 auf **bis zu € 2.127.710,-** belaufen (End-Eckwert 3.520.050,- abzüglich Anfangs-Eckwert 1.392.340,-).

Für die **Planvariante 1** (Wohnen und Büros/Dienstleistung Handel; **Dichtewerte: W 2,0; DL 3,0**)

Gesamtfläche W 2,0:	15.150,5 m <sup>2</sup>	
Wert W 2,0 (€ 400,- / m <sup>2</sup> ):		6.060.200,-
Gesamtfläche DL 3,0:	24.631,5 m <sup>2</sup>	
Wert DL 3,0 (€ 450,- / m <sup>2</sup> ):		11.084.175,-
Gesamtfläche private Erschließung: 11.332,0 m <sup>2</sup>		
Wert private Erschließungsflächen (anteilig W/DL):		4.880.753,-
Gesamt:		22.025.128,-
<b>Davon in Privateigentum:</b>		<b>-4.861.494,-</b>
<b>Ertrag Land Berlin durch Grundstücksverkauf:</b>		<b>17.163.634,-</b>
<b>Kosten Grunderwerb Grünzug (€ 80,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-9.440,-</b>
<b>Erstellungskosten Grünzug (€ 75,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-1.058.2888,-</b>
<b>Saldo Einnahmen Land Berlin</b>		<b>16.095.906,-</b>

Hinzu kommen die abschöpfbaren **entwicklungsbedingten Wertsteigerungen** der Grundstücke in Privateigentum, die sich im Untersuchungsgebiet im Falle der Planvariante 2 auf **bis zu € 3.469.154,-** belaufen (End-Eckwert 4.861.494,- abzüglich Anfangs-Eckwert 1.392.340,-).

Für die **Planvariante 2** (Wohnen und Büros/Dienstleistung Handel; **Dichtewerte: W 1,0; DL 1,8**)

Gesamtfläche W 1,0:	19.071,0 m <sup>2</sup>	
Wert W 1,0 (€ 310,- / m <sup>2</sup> ):		5.912.010,-
Gesamtfläche DL 1,8:	24.170,0 m <sup>2</sup>	
Wert DL 1,8 (€ 310,- / m <sup>2</sup> ):		7.492.700,-
Gesamtfläche private Erschließung: 7.873,0 m <sup>2</sup>		
Wert private Erschließungsflächen (anteilig W/DL):		2.440.630,-
Gesamt:		15.845.340,-
<b>Davon in Privateigentum:</b>		<b>-3.520.050,-</b>
<b>Ertrag Land Berlin durch Grundstücksverkauf:</b>		<b>12.325.390,-</b>
<b>Kosten Grunderwerb Grünzug (€ 80,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-9.440,-</b>
<b>Erstellungskosten Grünzug (€ 75,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-1.058.2888,-</b>
<b>Saldo Einnahmen Land Berlin</b>		<b>11.257.562,-</b>

Hinzu kommen die abschöpfbaren **entwicklungsbedingten Wertsteigerungen** der Grundstücke in Privateigentum, die sich im Untersuchungsgebiet im Falle der Planvariante 2 auf **bis zu € 2.127.710,-** belaufen (End-Eckwert 3.520.050,- abzüglich Anfangs-Eckwert 1.392.340,-).

Für die **Planvariante 2** (Wohnen und Büros/Dienstleistung Handel; **Dichtewerte: W 2,0; DL 3,0**)

Gesamtfläche W 2,0:	19.071,0 m <sup>2</sup>	
Wert W 2,0 (€ 400,- / m <sup>2</sup> ):		7.628.400,-
Gesamtfläche DL 3,0:	24.170,0 m <sup>2</sup>	
Wert DL 3,0 (€ 450,- / m <sup>2</sup> ):		10.876.500,-
Gesamtfläche private Erschließung: 7.873,0 m <sup>2</sup>		
Wert private Erschließungsflächen (anteilig W/DL):		3.379.587,-
Gesamt:		21.884.487,-
<b>Davon in Privateigentum:</b>		<b>-4.865.124,-</b>
<b>Ertrag Land Berlin durch Grundstücksverkauf:</b>		<b>17.019.363,-</b>
<b>Kosten Grunderwerb Grünzug (€ 80,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-9.440,-</b>
<b>Erstellungskosten Grünzug (€ 75,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-1.058.2888,-</b>
<b>Saldo Einnahmen Land Berlin</b>		<b>15.951.635,-</b>

Hinzu kommen die abschöpfbaren **entwicklungsbedingten Wertsteigerungen** der Grundstücke in Privateigentum, die sich im Untersuchungsgebiet im Falle der Planvariante 2 auf **bis zu € 3.472.784,-** belaufen (End-Eckwert 4.865.124,- abzüglich Anfangs-Eckwert 1.392.340,-).

Für die **Planvariante 3** (Wohnen und Büros/Dienstleistung Handel; **Dichtewerte: W 1,0; DL 1,8**)

Gesamtfläche W 1,0:	18.961,5 m <sup>2</sup>	
Wert W 1,0 (€ 310,- / m <sup>2</sup> ):		5.878.065,-
Gesamtfläche DL 1,8:	25.276,0 m <sup>2</sup>	
Wert DL 1,8 (€ 310,- / m <sup>2</sup> ):		7.835.560,-
Gesamtfläche private Erschließung: 6.876,5 m <sup>2</sup>		
Wert private Erschließungsflächen (anteilig W/DL):		2.131.715,-
Gesamt:		15.845.340,-
<b>Davon in Privateigentum:</b>		<b>-3.520.050,-</b>
<b>Ertrag Land Berlin durch Grundstücksverkauf:</b>		<b>12.325.390,-</b>
<b>Kosten Grunderwerb Grünzug (€ 80,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-9.440,-</b>
<b>Erstellungskosten Grünzug (€ 75,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-1.058.2888,-</b>
<b>Saldo Einnahmen Land Berlin</b>		<b>11.257.562,-</b>

Hinzu kommen die abschöpfbaren **entwicklungsbedingten Wertsteigerungen** der Grundstücke in Privateigentum, die sich im Untersuchungsgebiet im Falle der Planvariante 3 auf **bis zu € 2.127.710,-** belaufen (End-Eckwert 3.520.050,- abzüglich Anfangs-Eckwert 1.392.340,-).

Für die **Planvariante 3** (Wohnen und Büros/Dienstleistung Handel; **Dichtewerte: W 2,0; DL 3,0**)

Gesamtfläche W 2,0:	18.961,5 m <sup>2</sup>	
Wert W 2,0 (€ 400,- / m <sup>2</sup> ):		7.584.600,-
Gesamtfläche DL 3,0:	25.276,0 m <sup>2</sup>	
Wert DL 3,0 (€ 450,- / m <sup>2</sup> ):		11.374.200,-
Gesamtfläche private Erschließung: 6.876,5 m <sup>2</sup>		
Wert private Erschließungsflächen (anteilig W/DL):		2.954.075,-
Gesamt:		21.912.875,-
<b>Davon in Privateigentum:</b>		<b>-4.896.525,-</b>
<b>Ertrag Land Berlin durch Grundstücksverkauf:</b>		<b>17.016.350,-</b>
<b>Kosten Grunderwerb Grünzug (€ 80,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-9.440,-</b>
<b>Erstellungskosten Grünzug (€ 75,- / m<sup>2</sup>):</b>		<b>-1.058.2888,-</b>
<b>Saldo Einnahmen Land Berlin</b>		<b>15.948.622,-</b>

Hinzu kommen die abschöpfbaren **entwicklungsbedingten Wertsteigerungen** der Grundstücke in Privateigentum, die sich im Untersuchungsgebiet im Falle der Planvariante 2 auf **bis zu € 3.504.185,-** belaufen (End-Eckwert 4.896.525,- abzüglich Anfangs-Eckwert 1.392.340,-).

Ein Vergleich der Ergebnisse für die unterschiedlichen Planvarianten zeigt, dass bei Annahme der Bodenwerte aus der gutachterlichen Stellungnahme vom Büro Noormann-Wachs (ÖbVI) mit Einnahmen für das Land Berlin zwischen rund € 11,26 Mio. und € 16,1 Mio. gerechnet werden kann (zzgl. Ausgleichsbeiträge für die entwicklungsbedingten Wertsteigerungen der Grundstücke in Privateigentum). Dabei zeigen sich Unterschiede

vorwiegend durch die unterschiedlichen Dichtewerte. Die Nutzungsart ist dagegen zweitrangig.

Aufgrund der gleichen angenommenen Bodenwerte von € 310,- / m<sup>2</sup> für die Geschossflächenzahl bei Wohnnutzung von 1,0 und für Dienstleistungs-/Büronutzung von 1,8 unterscheiden sich die Werte bei den Varianten 1-3 nicht. In allen Varianten ist mit Einnahmen von ca. € 11.260.000,- (zzgl. Ausgleichsbeiträge) zu rechnen.

Bei der Annahme der höheren Dichtewerte von GFZ 2,0 für Wohnen und 3,0 für Dienstleistungs-/Büronutzung ergeben sich, wenn auch vergleichsweise geringe, Unterschiede. So reicht die Spanne der zu erwartenden Einnahmen von ca. € 15.950.000,- für die Varianten 2 und 3 bis ca. € 16.100.000,- für die Variante 1, was auf den etwas höheren Dienstleistungsanteil dieser Variante zurückzuführen ist.

Für die Variante Bebauungsplanentwurf ergibt sich ein Wert von ca. € 12.650.000,-, der leicht über den Werten der anderen Varianten bei geringer baulicher Dichte, jedoch deutlich unter den Werten dieser Planvarianten bei höherer baulicher Dichte liegt. Bei einer Ausweisung von Teilgebieten des Untersuchungsgebiets als Mischgebiet statt als Kerngebiet sind anhand der vergleichbaren Bodenwerte in der Umgebung keine signifikanten Unterschiede zu erwarten.

Eine genaue Wertermittlung ist erst zu dem Zeitpunkt möglich, wenn der Bebauungsplan festgesetzt und das Untersuchungsgebiet aus dem Entwicklungsrecht entlassen wird. Erst dann lässt sich auch die planungsrechtlich mögliche Bebauung endgültig beurteilen.