

Bezirksamtsvorlage Nr. **1065**
zur Beschlussfassung -
für die Sitzung am Dienstag, dem **05.05.2020**

1. Gegenstand der Vorlage:

„Bremer Straße 2030: Strategische Ansätze zur Entwicklung des Nahraums Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogisches Stadtgefüge“

2. Berichtersteller/in:

Bezirksstadtrat Gothe

3. Beschlussentwurf:

I. Das Bezirksamt beschließt:

- a) „Bremer Straße 2030: Strategische Ansätze zur Entwicklung des Nahraums Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogisches Stadtgefüge“, Februar 2020 (s. Anlage 1).

II. Bei der Bezirksverordnetenversammlung ist die beigefügte Vorlage zur Beschlussfassung einzubringen.

III. Mit der Durchführung des Beschlusses wird die Abteilung Stadtentwicklung, Soziales und Gesundheit beauftragt.

IV. Veröffentlichung: ja

V. Beteiligung der Beschäftigtenvertretungen: nein

- a) Personalrat:
b) Frauenvertretung:
c) Schwerbehindertenvertretung:
d) Jugend- und Auszubildendenvertretung:

4. Begründung, Rechtsgrundlage und Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung:

bitten wir, der beigefügten Vorlage an die Bezirksverordnetenversammlung zu entnehmen.

5. Gleichstellungsrelevante Auswirkungen:

Keine

6. Behindertenrelevante Auswirkungen:

Keine

7. Integrationsrelevante Auswirkungen:

Keine

8. Sozialraumrelevante Auswirkungen:

Siehe Begründung

9. Mitzeichnung(en):

BiKuUmL:

SchuSpoFM L:

JugFamBüDL:

Bezirksstadtrat Gothe

Vorlag -zur Beschlussfassung-
über

„Bremer Straße 2030: Strategische Ansätze zur Entwicklung des Nahraums Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogisches Stadtgefüge“

Die Bezirksverordnetenversammlung wolle beschließen:

- a) „Bremer Straße 2030: Strategische Ansätze zur Entwicklung des Nahraums Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogisches Stadtgefüge“ Februar 2020

A) Begründung:

1. Beschlussfassung politischer Gremien

Der Grundstein für die Einleitung eines Planungs- und Entwicklungsprozesses zur Nutzung der Potenziale im erstmals sogenannten Nahraum Bremer Straße wurde mit dem BVV-Beschluss zur Kenntnisnahme vom 25.11.2016 der BA- Vorlage von 06/2016 (Drucksache 2667/IV: „Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogischen Nahraum entwickeln“) gelegt.

2. Ausgangssituation, Untersuchungs- und Konzeptentwicklungsbedarf

Das Planungsgebiet des zunächst erarbeiteten integrierten Entwicklungskonzeptes (kurz IEK) für den Nahraum Bremer Straße, befindet sich in der Bezirksregion Moabit West (Gebietssumgriff s. Anlage 1, S. 6). Der Kiez, in dem sich das Planungsgebiet befindet, wird westlich von der Beusselstraße begrenzt und im östlichen Teil von der Stromstraße. Nördlich grenzt das Gebiet an den Berliner-S-Bahnring, den Industrie-, Handel- und Logistikschwerpunkt „Westhafen“ sowie die Umgehungsstraße Erna-Samuel-Straße. Im südlichen Teil verläuft die Turmstraße, die der Einzelhandelsschwerpunkt in Moabit ist.

In den 1980er Jahren war das heutige Untersuchungsgebiet Modellgebiet der flächenhaften Verkehrsberuhigung. Der Straßenraum wurde durch verschiedene kleinteilige Maßnahmen wie Sitznischen, Straßenbegleitgrün und Maßnahme zur Geschwindigkeitsreduzierung („Moabiter Kissen“) auch als Aufenthaltsort für die Bevölkerung qualifiziert. Der öffentliche Raum wird noch heute von diesem Modellvorhaben geprägt.

Der Nahraum Bremer Straße wird im Norden durch den Teilraum C des Stadtumbaugebiets Tiergarten-Nordring/Heidestraße und im Süden durch das Aktive Zentrum und Sanierungsgebiet Turmstraße begrenzt. Westlich zum mittleren Bereich des Nahraums Bremer Straße grenzt gegenwärtig das Programmgebiet Quartiersmanagement (QM) Moabit West an. Dieser räumliche Bezug wird jedoch mit einer künftig nach Westen zur Beusselstraße sich verschiebender Kulisse des QM-Gebiets nicht mehr gegeben sein. Mit der Birkenstraße grenzt östlich des Nahraums Bremer Straße das QM-Gebiet Moabit Ost an. In der Programmstruktur und den –zielen begründet, ist das Städtebauförderprogramm Quartiersmanagement jedoch nicht geeignet, eine begleitende Prozesssteuerung für Maßnahmen/Projekte im Nahraum Bremer Straße anzugliedern. Somit ist der Nahraum Bremer Straße mit seinen Qualifizierungs- und Entwicklungserfordernissen unmittelbar und mittelbar mit den Fördergebieten Stadtumbau Tiergarten-Nordring/Heidestraße und Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Turmstraße verbunden.

Durch die hohe Dichte an Freiflächen und sozialer Infrastruktur spielt der Nahraum eine maßgebliche und zentrale Rolle als Angebotsraum für die gesamte Bezirksregion Moabit West. Die teilweise dringenden Handlungs- und Entwicklungsbedarfe im Hinblick auf Verkehr und Straßenraum, Grün- und Freiflächen, klimatische und energetische Optimierungen sowie soziale und kulturelle Infrastruktur wurden im IEK sondiert und konzeptionell aufbereitet.

3. Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes erfolgte in einem umfassenden partizipativen Rahmen und vor dem Leitgedanken der Umsetzung des o.g. BVV-Beschlusses „Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogischen Nahraum entwickeln“.

Der Erarbeitungsprozess wurde vom Auftraggeber, dem Stadtentwicklungsamt, von Anfang an in enger Abstimmung mit den beteiligten Fachämtern, den AkteurInnen vor Ort und der interessierten Öffentlichkeit angelegt und fortlaufend rückgekoppelt. In einer festen Terminkette von insgesamt fünf Steuerungsrunden, flankiert von drei öffentlichen Werkstattformaten, wurden die Analyse- und Konzeptergebnisse erarbeitet, überprüft und gemeinsam weiterentwickelt. An der Steuerungsrunde nahmen neben den Fachämtern ebenfalls die Gebietsbetreuung der angrenzenden Förderkulissen und die hierfür Zuständigen im Senat und Bezirk teil.

Während des Prozesses wurden Gespräche mit verschiedenen AkteurInnen geführt, um gezielt Informationen zum Bestand sowie dem Bedarf zu erhalten. Neben der Abstimmung mit dem Stadtentwicklungsamt wurden Gespräche mit Fachämtern geführt, die entweder Eigentümer von Liegenschaften im Gebiet sind, (Straßen- und Grünflächenamt, Schul- und Sportamt, Jugendamt) oder fachliche Belange vertreten (Umwelt- und Naturschutzamt). Des Weiteren gab es einen Austausch mit den AkteurInnen vor Ort und den Einrichtungen der sozialen Infrastruktur.

Nicht alle Bedenken konnten ausgeräumt werden.

4. Strategische Ansätze zur Entwicklung des Nahraums Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogisches Stadtgefüge

Ein erstes Ergebnis dieses Erarbeitungsprozesses ist der Bericht des integrierten Entwicklungskonzeptes mit einem empfohlenen Maßnahmenkatalog in Form von Konzeptblättern. Die Bearbeitung des Konzeptes unter den Gesichtspunkten der Klimaresilienz, der Multicodierung und der Vernetzung erfolgte durch ein interdisziplinäres Bearbeitungsteam: STATTBAU als Auftragnehmerin kooperierte für das Handlungsfeld Verkehr mit der Freien Planungsgruppe Berlin, die Freiraumplanung wurde durch das Büro Gehrke Landschaftsarchitektur bearbeitet, das Konzept zur Regenwasserbewirtschaftung erstellte Nolde & Partner, BLS Energieplan erarbeitete die energetischen Aspekte. Dieses IEK wurde vom Stadtentwicklungsamt im IV. Quartal 2019 als BA-Vorlage Nr. 904/2019 eingebracht. Die Nicht-Mitzeichnung von BiKuUmL v. 05.09.2019 aufgrund verschiedener inhaltlicher Differenzen beendete diesen Prozess der Beschlussfassung.

Im Nachgang erfolgte ein Sondierungstermin zwischen Stapl, UmNat und SGA, in welchem die Inhalte bestimmt wurden, die aus Sicht BiKuUmL nicht mitzeichnungsfähig eingeschätzt wurden. Dies machte die Herstellung einer deutlich reduzierten Konzeptversion erforderlich, die anschließend vom Stadtentwicklungsamt an den Auftragnehmer Stattbau vergeben wurde. Das Ergebnis nennt sich: „Bremer Straße 2030: Strategische Ansätze zur Entwicklung des Nahraums Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogisches Stadtgefüge“, Februar 2020 und ist Gegenstand dieser BA-Vorlage.

Im Folgenden werden die **zentralen Handlungsschwerpunkte** des Nahraums dargestellt.

Der vorliegende Bericht beschreibt in den Kapiteln Analyse und Konzeptentwicklung die erarbeiteten, integrierten, möglichen strategischen Ansätze für den Nahraum Bremer Straße. Die modellhaften Konzeptideen sind als „lebendes“ System gedacht, welches in weiteren Schritten zu konkretisieren und zu betreuen ist.

Straßenraum Bremer Straße

Die Bremer Straße ist das Rückgrat des Nahraums. Empfohlen ist die Nachjustierung einzelner Elemente der flächenhaften Verkehrsberuhigung in der Bremer Straße. Dazu gehört die Verbesserung des Radfahrkomforts auf den Flächen seitlich der Moabiter Kissen, die Herstellung barrierefreier Querbarkeit an den ursprünglich dafür vorgesehenen Querungsstellen (u.a. Absenkung der Hochborde), Anlage von Fahrradstellplätzen auf bisherigen Kfz-Stellplatzflächen, Neupflanzung von standortgerechten Bäumen in den seitlich zu den Moabiter Kissen angeordneten Baumscheiben. Ob die Baumscheiben auch mit Rigolen versehen werden können, um u.a. dem lokalen Niederschlagswassermanagement zu dienen, wird ggfs. im Rahmen der Objektplanung zu prüfen sein.

Die Maßnahmenvorschläge zielen nicht nur auf die Verbesserung der Bedingungen des Radverkehrs sowie Fußverkehrs, sondern bilden zugleich einen Bestandteil nachhaltiger Freiraumentwicklung. Das Ziel der Verbesserung der Grünverbindung über die Bremer Straße nach Norden ist bereits Bestandteil des Konzeptes im ISEK des Aktiven Zentrums und Sanierungsgebiets Turmstraße.

Bereich Jugendverkehrsschule und angrenzende Flächen

Mit einem BVV-Beschluss vom 16.12.2017 erfolgte eine Standortgarantie für den Erhalt und Betrieb der Jugendverkehrsschule Bremer Straße. Dem folgend soll die Jugendverkehrsschule mit bereits in der bezirklichen Schulverwaltung avisierten Finanzmitteln saniert werden. Im Rahmen und Ergebnis des Konzepts für den Nahraum Bremer Straße wurden weitere Maßnahmen empfohlen, die Jugendverkehrsschule westseitig bis zur Bremer Straße zu erweitern und südseitig eine Teilfläche als öffentlichen Aufenthaltsraum freizugeben, an den neben dem Ersatzneubau des Funktionsgebäudes der Jugendverkehrsschule weitere bauliche Angebote im Kontext umweltfreundlicher Mobilität, u.a. für eine Fahrradwerkstatt, anschließen könnten. Mit diesem Maßnahmenverbund ließen sich u.a. mehrere unmittelbar und mittelbar klimarelevante Effekte erzielen: Regenwassermanagement auf dem Grundstück der Jugendverkehrsschule sowie auf der südseitigen neu zu schaffenden Platzfläche, Verknüpfung von umweltgerechter Mobilitätserziehung und umweltbezogener Mobilität im Alltagsgeschehen.

Die Planung zur Jugendverkehrsschule ist weit vorangeschritten und bedarf im folgenden Prozess mit erster Priorität dringend weiterer Klärung und Absprachen mit den Fachämtern und weiteren Verfahrensbeteiligten.

Bisheriger Hort an der Wiciefstraße

Vorgeschlagen wird, das Gebäude (sowie die Außenflächen) zu sanieren und durch Aufstockung weiter auszubauen. Planerisches Ziel sollte hierbei eine städtebauliche Verbesserung der Grundstückssituation sein. Dies kann auch einen Abriss und Neubau an dem Standort mit einer besseren städtebaulichen Lösung beinhalten.

Wolfgang-Scheunemann-Haus und Umfeld

Vorgeschlagen wird, entweder eine Sanierung des Bestandsgebäudes vorzunehmen oder für die Jugendfreizeiteinrichtung und ergänzenden Nutzungen einen größeren, städtebaulich besser konfigurierten Neubau zu errichten, in den auch Angebote inklusiven / therapeutischen Wohnens integriert werden können. Insbesondere die Neubauvariante lässt neben einer deutlichen Verbesserung der sozial-infrastrukturellen Situation im Nahraum Bremer Straße

auch äußerst positive städtebaulich-räumliche Effekte erwarten. Sie gehört damit ebenfalls zu den Projekten die einer ressortübergreifenden Prozesssteuerung bedürfen. Neben der offenen Finanzierungsfrage ist die Entwicklung eines Standortkonzeptes zusammen mit den Fachämtern zwingend erforderlich.

Grün- und Freiräume entlang der Bremer Straße

Hierzu gehören der Unionpark, der Spielplatz Bremer Straße 50, der Bolzplatz am Fritz-Scheunemann-Haus in räumlicher Zuordnung zum AZ-Programm und die kleine Freianlage an der Ecke Bremer Straße / Birkenstraße (Arbeitstitel „Kap Union“) im räumlichen und funktionalen Zusammenhang zum Stadtumbau-Programm. Für die Freiräume kann ein Handlungsverbund geschaffen werden, um in einem ersten Schritt mit intensiver Partizipation der dortigen Nachbarschaften zu Konkretisierungen von Maßnahmen im Rahmen objektplanerischer Vertiefungen zu kommen.

Für den Unionpark wird eine klarere Nutzungszonierung und verbesserte Ausstattung vorgeschlagen. Als zentrale Maßnahme gilt ein Regenwasser-Management (was einen umfassenderen Umbauansatz erfordern würde); möglichst unter Einbeziehung der benachbarten Genossenschaftsliegenschaft MUTeG (Mietergenossenschaft Unionplatz Tiergarten eG).

Für den Spielplatz Bremer Straße 50, der auch als Bestandteil der Moabiter Bewegungslandschaft verstanden werden kann, werden kleinteilige Erneuerungs- und Ergänzungsmaßnahmen vorgeschlagen. Diese Maßnahme kann nach Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt und zeitgleich zur benachbarten Stadtumbau-Maßnahme „Kap Union“ ein Start-Projekt für das Förderprogramm AZ sein.

Für den u.a. mit Drogenproblematik behafteten Freiraum Ecke Bremer Straße / Birkenstraße („Kap Union“) sind Maßnahmen empfohlen, die auf eine deutliche Steigerung der sozialen Aufmerksamkeit durch aktive Aneignung seitens der Anwohner*innen ausgerichtet sind, um den Brennpunktkonflikten entgegen zu wirken. Diese Fläche ist bei den BürgerInnen als Ort mit dringendem Handlungsbedarf wahrgenommen worden.

Unionplatz mit Sportinfrastruktur und SGA-Werkhof

Zusätzliche Bewegungsangebote auf dem östlichen Teil entlang der Bremer Straße sollen den Platz im Hinblick auf das Thema Sport und Jugend im Kiez stärken und die soziale Aufmerksamkeit erhöhen. In diesem Zuge ist die Zwischennutzung durch z.B. einen Café-Kiosk, betrieben von einem sozialen Träger der Jugendarbeit, einer Bürger*inneninitiative oder eines „Kümmerers“ am Platz empfohlen.

Die Möglichkeit einer klimaverträglichen, baulichen Verdichtung mit sozialer Ausrichtung könnte fachamtsübergreifend als Option für die Zukunft weiter diskutiert werden. In Anbetracht der Bedeutung des Unionplatzes als stadträumlicher Dreh- und Angelpunkt zwischen dem Wohngebiet im Süden und dem Moabiter Stadtgarten im Norden als auch der Achse zwischen Fritz-Schloss-Park und der Beusselstraße bedarf es hier besondere fachamtsübergreifende Anstrengung und gemeinsame Strategie.

Schul-Umwelt-Zentrum / Gartenarbeitsschule Moabit (JVS)

Das auf dem Standort der JVS an der Ecke Birkenstraße/Bremer Straße befindliche Gebäude wird den räumlichen Nutzungsansprüchen als lokal übergreifend bedeutsamer außerschulischer Lernort sowie betreffenden Nachhaltigkeitsanforderungen in keiner Weise mehr gerecht. Deshalb genießt die Variante eines ökologisch anspruchsvollen und nutzungsgeeigneten Ersatzneubaus als Schul-Umweltzentrum eine besonders hohe Priorität.

Mit der Ergänzung externer Nutzungsangebote zu den originär außerschulischen Nutzungen **(z.B. durch Angebote des Amtes für Weiterbildung und Kultur)** stellt sich die Anforderung einer ressortübergreifenden Projektvorbereitung. So wird ein spezifisches Raumfunktionsprogramm zu entwickeln und innovative gebäudetechnische Ausstattung vorzubereiten sein. Ein derartiges Sonderprojekt dürfte mit dem alltäglich notwendigen Verwaltungshandeln des Fachvermögensträgers und der Hochbauverwaltung allein nicht umsetzbar sein und bedarf deshalb von vorherein einer kompetenten fachübergreifenden Koordination.

Straßenraum Birkenstraße

Die im Konzept offerierten verkehrstechnischen Lösungen im Verlauf der Birkenstraße, u.a. zur Herstellung einer verkehrssicheren Zugänglichkeit des Schul-Umwelt-Zentrums, haben noch keinen Ergebnisstand erreicht, der in eine Objektplanung zu überführen wäre. Insbesondere die Funktion der Straßenverbindung im Kfz-Netz des Stadtentwicklungsplans Verkehr schränkt die Gestaltungsspielräume für diesen verkehrlichen Konfliktpunkt erheblich ein. Um hier zu befriedigenden Lösungen zu kommen, bedarf es einer grundsätzlichen Herangehensweise und nicht allein sektoraler Abstimmung. Der Straßenraum steht in engem funktionalen und räumlichen Zusammenhang zu den Maßnahmen Schul-Umwelt-Zentrum, Unionplatz und Außenflächen des ZK/U.

Moabiter Stadtgarten und Außenflächen des ZK/U

Die mit Mitteln des Stadtumbau-Programms realisierte Anlage bedarf in ihrer Funktion und Ausstattung dringend einer partiellen Nachjustierung.

5. Weiteres Verfahren

Die modellhaften, nicht abschließenden Konzeptideen bzw. Entwicklungsvarianten sind als „lebendes“ System gedacht, welches es innerbezirklich sowie mit den AkteurInnen und AnwohnerInnen vor Ort schrittweise zu konkretisieren und zu betreuen gilt.

Was allen Entwicklungsansätzen- und -varianten inne wohnt, ist zum Einen der Anspruch, den Nahraum im Hinblick auf das sich verändernde (Stadt-)klima für Berlin modellhaft zu qualifizieren und zum Anderen die Überzeugung, dass der Mehrwert von Kooperation und damit einhergehender Mehrfachnutzung von Infrastrukturen den BewohnerInnen im Sinne ihres Rechts auf Teilhabe an Stadt, des Rechts auf Bildung, des Rechts auf Grün und auf Sicherheit in einer wachsenden Stadt zugutekommt.

Das Konzept baut auf den Stärken des Quartiers als Anker in der Bezirksregion Moabit West und seinen stadträumlichen und freiraumplanerischen Qualitäten auf. Die gutachterlich vorgeschlagenen Maßnahmen wurden aus der Analysephase mit intensiver Öffentlichkeitsbeteiligung und dem Austausch mit Fachämtern abgewogen und abgeleitet. Das Konzept beinhaltet sowohl eine behutsame Weiterentwicklung als auch Setzungen durch gestalterische Ausrufezeichen und ökologische Pilotvorhaben und bezieht den Aspekt der Verantwortlichkeiten und des Kümmerns mit ein.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt das Stadtentwicklungsamt in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen die Installierung einer externen **Prozesssteuerung** für den Nahraum Bremer Straße bis 2025, angegliedert an die Fördergebiete Aktives Zentrum Turmstraße und Stadtumbau Tiergarten-Nordring/Heidestraße.

Ein unkoordiniertes Nebeneinander aus verschiedenen Einzelprojekten würde einer integrativen Entwicklung des funktionalen und räumlichen Zusammenhangs des Nahraumes Bremer Straße im Kontext der beiden Städtebaufördergebiete diametral entgegenstehen. Bereits und gerade in der gegenwärtigen objektplanungsvorbereitenden Phase zeigen die Stellungnahmen aus den einzelnen Fachverwaltungen und auch aus der Öffentlichkeit (z.B. im

Stadtteilplenum) die dringende Notwendigkeit eines Vorgehens, das zum einen von Stringenz und zum anderen von professioneller Konzilianz gekennzeichnet sein muss.

Eine Prozesssteuerung in dieser Phase bedeutet indes nicht, dass etwa die Kernmaßnahmen aus Mitteln des AZ-Programms bzw. Fördermitteln des Stadtumbaus finanziert werden müssen. Vielmehr gilt es, im Rahmen der Koordinierung hierfür Projektmittel vor allem aus anderen Programmen und Aktionsfeldern (SIWANA, SSP, Zukunft Stadtgrün, BSO, oder weiteren Städtebauförderprogrammen, etc.) zu akquirieren und zu aktivieren. Für die Prozesssteuerung im Nahraum Bremer Straße sind ab 2020, in jährlicher Nachprüfung der Notwendigkeit, je Fördergebiet Stadtumbau und Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Turmstraße 400 Leistungsstunden zu kalkulieren.

Anlagen:

1) „Bremer Straße 2030: Strategische Ansätze zur Entwicklung des Nahraums Bremer Straße als sozial-ökologisch-pädagogisches Stadtgefüge“, Februar 2020

B) Rechtsgrundlage:

Bezirksverwaltungsgesetz (BezVG)
Baugesetzbuch (BauGB)
Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB)
Berliner Straßengesetz
StVO

C) Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben:

s. Begründung

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen:

Angliederung und Finanzierung Prozesssteuerung gemäß A) Begründung:

- **Aktives Zentrum und Sanierungsgebiet Turmstraße: Kapitel 1240, Titel 89372 und Kapitel 4610, Titel 89331**
- **Stadtumbau Tiergarten-Nordring/Heidestraße: Kapitel 1240, Titel 893 61**

Berlin, den

Bezirksbürgermeister von Dassel

Bezirksstadtrat Gothe