

3. Stadträumliche Einbindung und geschichtliche Entwicklung

Ausgehend von der innerstädtischen Lage an der Behmstraßenbrücke führt der Untersuchungsraum als linearer, unbebauter Korridor bis in das Naherholungsgebiet Berliner Barnim, welches Teil des länderübergreifenden Naturparks Barnim im Berliner Nordosten ist.

Zwischen Behmstraßenbrücke und Nordgraben wird der Untersuchungsraum wesentlich durch die Bahnflächen und begleitenden Böschungen der Bahnanlagen der Deutschen Bahn (S- und Fernbahn) geprägt. Nach Nordosten hin folgt er dem alten, derzeit nicht genutzten Gleisbett der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB). In südlicher Richtung ist der Untersuchungsraum über den Schwedter Steg und die großflächigen, unzugänglichen Grünflächen zwischen den Bahnanlagen (Bereich Nordkreuz) mit dem Mauerpark verbunden.

Der Bau der ehemaligen Nordbahn, der S-Bahn und der Heidekrautbahn (NEB) haben wesentlich die stadträumliche Entwicklung des Untersuchungsraumes geprägt. Der ehemalige Güterbahnhof Schönholz war ein lokaler Güterbahnhof im Berliner Eisenbahnnetz. Entlang der Bahntrassen entstanden Wohngebiete und Kleingartenanlagen, die zum Teil bis an die Bahnböschung heranreichten.

Aufgrund der spezifischen Ortsgeschichte vor und nach der Mauerteilung, haben sich die an den ehemaligen Mauerstreifen angrenzenden Stadtbezirke sehr unterschiedlich entwickelt. Im süd-westlich angrenzenden Stadtbezirk Mitte (Ortsteil: Wedding) dominiert dichte Wohnbebauung mit einzelnen Freiflächeninseln (Friedhöfe, Stadtplätze, kleinere Parkanlagen) und punktuellen in die gründerzeitliche Stadtstruktur eingelagerten gewerblichen Standorten. Im nördlich angrenzenden Stadtbezirk Reinickendorf (OT Reinickendorf) ist die städtische Dichte ebenfalls hoch, wenngleich hier die für den Wedding noch typische „Mietskasernenbebauung“ weitestgehend fehlt.

Nach Norden wird das Stadtbild Reinickendorfs insgesamt deutlich heterogener. Der an den Untersuchungsraum angrenzende Stadtraum ist gekennzeichnet von stadträumlichen Segmenten mit großen Unterschieden im Maß und in der Art der baulichen Nutzung. Neben großflächigen Gewerbestandorten westlich der Bahnlinie, finden sich hier in enger Nachbarschaft Kleingartenareale, Einfamilienhausgebiete und die zwischen 1963-1974 entstandene Großwohnsiedlung ‚Märkisches Viertel‘. Die ehemals dörflichen, historischen Ortslagen von Reinickendorf und Wittenau blieben bis heute im Stadtgrundriß erkennbar. Neben diesen historischen Prägungen des Stadtgrundrisses haben heute Großprojekte der Gewerbe – und Wohnbauentwicklung als im Schwerpunkt monofunktional ausgerichtete Stadtareale prägenden Einfluss auf das Ortsbild. Der an den Bearbeitungsbereich unmittelbar angrenzende Bereich wird im Norden durch Gewerbeflächen und das Märkische Viertel dominiert.

Östlich der Bahnanlagen liegt der Stadtbezirk Pankow. Auch hier sind die dem südlichen Bearbeitungsbereich zuzuordnenden Wohngebiete dicht bebaut. Die bauliche Dichte nimmt nach Norden hin insgesamt ab. Die historischen Ortslagen von Niederschönhausen und Rosenthal sind deutlich in den Stadtgrundriß eingeschrieben. Großflächige Kleingartenareale bestimmen - teils mit Siedlungscharakter - den nördlichen Stadtrand.

Der unmittelbar an den Untersuchungsraum angrenzende Stadtraum kann analog den westlich angelagerten Lagen als Stadtraumsequenz beschrieben werden. Diese Sequenz setzt sich von Süden nach Norden wie folgt zusammen: OT Prenzlauer Berg mit gründerzeitlicher Bebauung, Kleingartenanlagen und anschließender Zeilenbebauung - OT Pankow mit der dichten Wohnbebauung nördlich des Nassen Dreiecks - die Grünflächen Panke, Bürgerpark, Stadtfriedhof Pankow, und Schönholzer Heide - die vorgelagerten Kleingartenanlagen mit Kleinsiedlungscharakter - OT Wilhelmsruh, der über die Kopenhagener Straße Richtung Süd-Westen durch eine historische Wegeverbindung mit dem alten Ortskern Reinickendorfs verbunden ist - das Industriegelände der Asea Brown Boveri AG (ABB - ehemaliges Turbinen- und Generationenwerk VEB Bergmann-Borsig) - der Nordgraben, als landschaftsräumlich tiefer Geländeeinschnitt mit begrünten

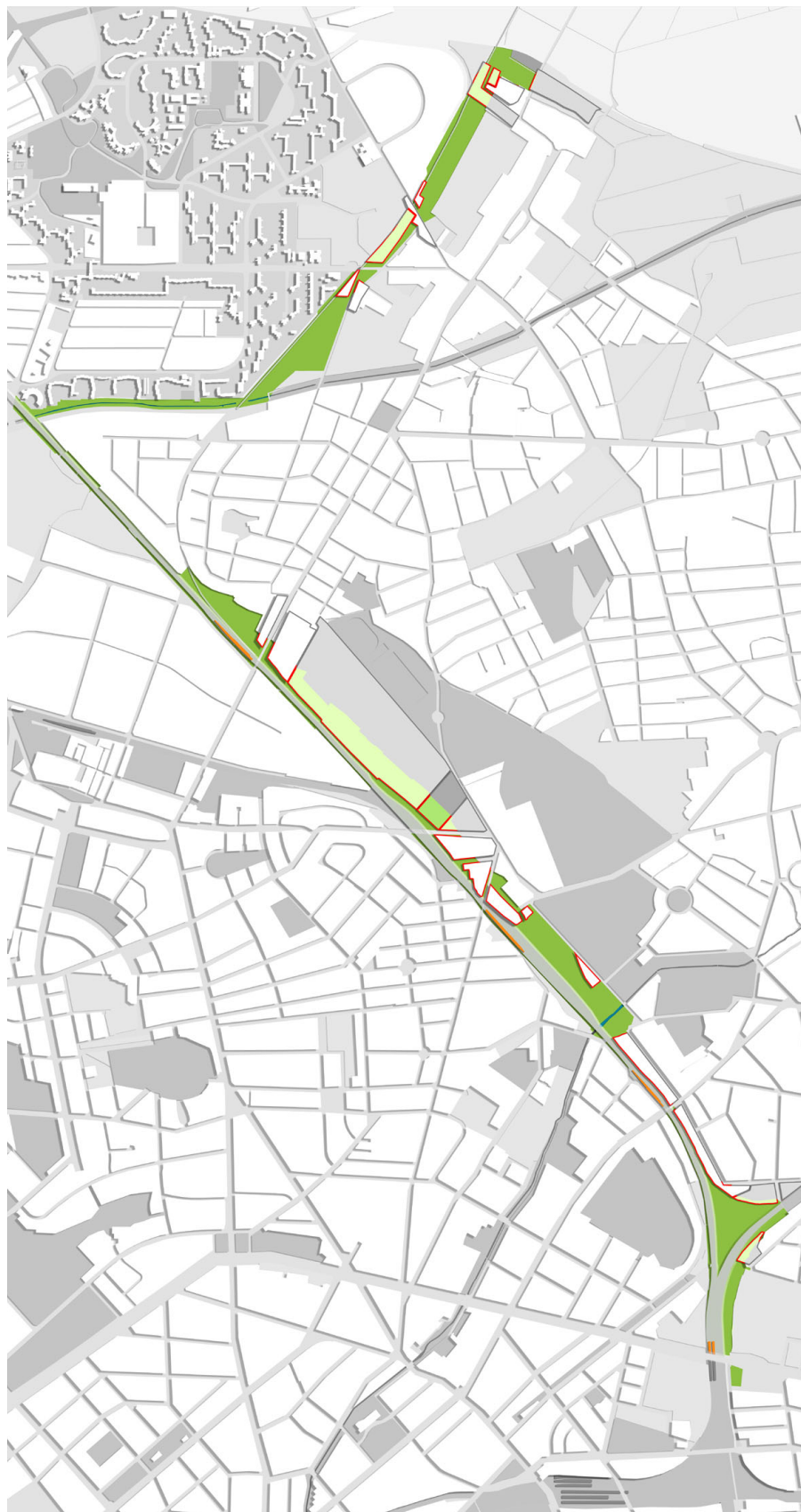


Abb. 3: Situation um 1938

Steilböschungen – die historische Ortslage Rosenthal mit vorgelagerten Kleingartenflächen – die randstädtische Feldflur im Naherholungsgebiet Berliner Barnim.




Die Stadtbereiche Mitte und Reinickendorf können aufgrund der zwischen Behmstraßenbrücke und Nordgraben meist in Hochlage geführten Bahnanlagen aus den bahnbegleitenden Grünflächen des Bearbeitungsraums kaum eingesehen werden. Erst nördlich des Nordgrabens bestehen auch in der Fläche Sichtbeziehungen zwischen Pankow und Reinickendorf.

Um so bedeutungsvoller erscheinen die linearen Straßenverbindungen zwischen den Stadtarealen westlich und östlich der Bahnanlagen. Die in Abb. 3 hervorgehobenen Ausschnitte des Schwarzplans unterstreichen die Besonderheiten der Übergangssituationen zwischen den stark unterschiedlich ausdifferenzierten Quartieren des ehemaligen Ost- und Westteils der Stadt.

Der Bruch im Stadtraumgefüge ist nicht allein auf die Phase der Teilung zurückzuführen. Die Stadtentwicklung vor dem Mauerbau war entscheidende Voraussetzung für die nach dem Mauerbau getrennte Weiterentwicklung der Ost- und Westbezirke. Sie war wesentlich von der Entwicklung ländlicher Ortskerne am Stadtrand, deren sukzessive Erweiterung, dem gründerzeitlichen Verstärkerprozess aus Richtung Mitte, dem Bau der Eisenbahntrasse und der Nutzung großflächiger begleitender Bahnhofs- und Industrieareale bestimmt.

Die Ausdifferenzierungsspielräume beschränkten sich in den zentraler gelegenen gründerzeitlichen Quartieren - in West und Ost - nach 1961 vor allem auf der Flächenkulisse kriegszerstörungsbedingter Neubaufächen.

In den randstädtischen Lagen bestanden deutlich schwächere Flächenbindungen. Zusammen mit den in Folge des Mauerbaus

-  ehemalige Bauflächen
-  ehemalige Kleingärten
-  ehemalige sonst. Grünflächen

aufgegebenen großflächigen Bahnarealen und der Nachnutzung ehemaliger Industriestätten verliefen die Ausdifferenzierungsprozesse von Stadt- und Landschaftsraum hier deutlich stärker.

Der Untersuchungsbereich dokumentiert als nahezu flächendeckend extensive Landschaftsfuge den städtebaulichen Bruch nach 1961 in besonderer Weise. Der Einfluss der Errichtung der ehemaligen Grenzanlagen auf die bis dahin bestehenden Nutzungen kann auf der Grundlage von historischen Karten nachvollzogen werden.

Folgende Bereiche des heutigen Grünzugs waren bis 1961 bebaut oder durch Kleingärten genutzt:

- Flächen hinter der Brehme- und der Schulzestraße
- Wohnbauflächen zwischen Provinzstraße und Klemkestraße
- Kleinsiedlungsgebiet Schönholz (Stegeviertel) bis an die Bahngleise
- Bebauung beidseitig der Kopenhagener Straße
- Wohnbebauung südlich des Wilhelmsruher Damms
- Kleingärten zwischen Wilhelmsruher Damm und Quickborner Straße
- Kleingärten südlich des Friedhofs Rosenthal
- Ehemaliger Bahnhof Rosenthal nördlich der Quickborner Straße

Die bis heute erhaltenen Friedhöfe und Parkanlagen westlich und östlich des Untersuchungsbereichs stellen wertvolle historische Freiflächenbindungen dar.

Zu nennen sind u. a. in Pankow der ‚Bürgerpark‘, der ‚Volkspark Schönholzer Heide‘, die städtischen Friedhöfe (Friedhof II' - Gaillardstr., ‚Friedhof III - Am Bürgerpark, Friedhof V - Germanenstr., Friedhof VII - Uhlandstraße) oder die Anlagen der Kirchengemeinde Rosenthal. In den westlichen Bezirken Mitte (Wedding) und Reinickendorf können u. a. die Friedhöfe St.-Elisabeth-Kirchhof II / Sophienkirchhof II, aber auch die weiter westlich gelegenen Grünflächen Schillerpark, Kienhorstpark, die Friedhöfe (Reinickendorf, Golgatha, Gnaden, St.-Johannes) sowie der Schäfersee hervorgehoben werden. Die teils hochwertigen, öffentlichen Grünflächen sind als Freirauminseln in den Stadtraum eingeschrieben.

Außer dem Untersuchungsbereich bestehen landschaftsräumliche, übergeordnete Verbindungsstrukturen über den West-Ost gerichteten Nordgraben und die Panke mit ihren jeweils begleitenden Grünflächen.

In Bezug auf die stadträumliche Einbindung und geschichtliche Entwicklung sind im Rahmen der Erarbeitung des Entwicklungskonzeptes folgende Lagebeziehungen von besonderer Bedeutung:

- heterogenes städtebauliches Umfeld entlang den westlich und östlich angrenzenden Stadtquartieren
- öffentliche Grünanlagen als Freirauminseln in benachbarten Quartieren
- Barrierewirkung der Bahnanlagen in Ost-West-Richtung
- Übergeordnete landschaftsräumliche Verbindungsstruktur als Querung des Untersuchungsbereichs: Nordgraben (Ausrichtung West-Ost), Panke (Ausrichtung Südwest / Nordost)
- Übergeordnete stadträumliche Verbindungsstraßen und -wege als Querung des Untersuchungsbereichs: Bornholmer Straße, Esplanade – Grüntaler Promenade, Wollankstraße, Provinzstraße, Klemkestraße, Kopenhagener Straße, Fußwege am Nordgraben, Wilhelmsruher Damm, Quickborner Straße
- Übergeordnete Erschließung über S-Bahnhaltestellen entlang des Untersuchungsbereichs: S-Bahnhaltestellen Bornholmer Straße, Wollankstraße, Schönholz, Wilhelmsruh.

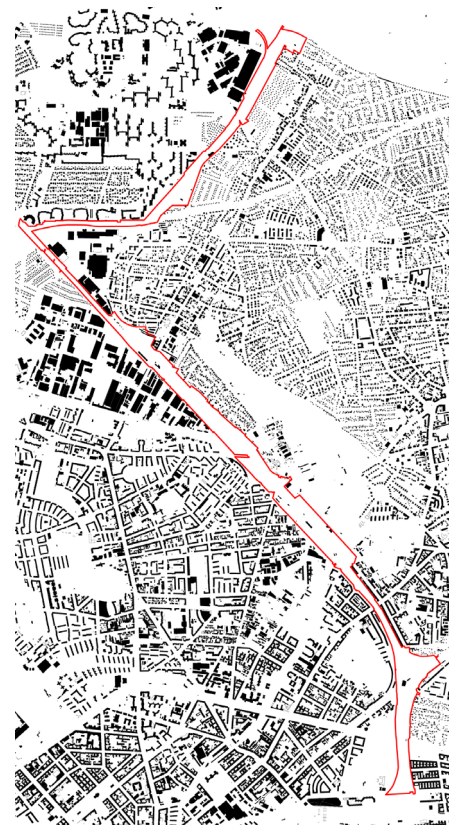


Abb. 4: Schwarzplan mit Untersuchungsraum



Abb. 5: Ost-West Verbindungen

Auftraggeber

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Abt. 1
Am Köllnischen Park 3
10179 Berlin

Ingrid Cloos
Christoph Funk
Ralph Brinkmeier

Auftragnehmer

Becker Giseke Mohren Richard
Landschaftsarchitekten
Prager Platz 6
10779 Berlin

Beatrix Mohren
Dirk Christiansen
Till Bacherer
Jörg Putkunz
Hardy Buhl

Berlin, Dezember 2006