RÄUMLICHE BEREICHSENTWICKLUNGSPLANUNG (BEP)

CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF
CITY WEST



BERLIN

Bezirksamt
Charlottenburg-
Wilmersdorf

Räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP)
Charlottenburg-Wilmersdorf
City West

Arbeitsbericht zur Abstimmung

Auftraggeber

Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
Abt. Stadtentwicklung, Liegenschaften und IT
FB Stadtplanung - Vorbereitende Planungen
Hohenzollerndamm 174-177, 10713 Berlin
Matthias Horth
Martina Zielke
stadtplanung@charlottenburg-wilmersdorf.de

Auftragnehmerinnen

Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG
Lietzenburger Straße 44, 10789 Berlin
Telefon (030) 885 914 -0
Fax (030) 885 914-99
www.planergemeinschaft.de

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH
Prager Platz 6
10779 Berlin
Telefon (030) 214 59 59-10
Fax (030) 214 59 59-59
www.bgmr.de

Bearbeitung/Mitarbeit/Layout - Planergemeinschaft

Udo Dittfurth, Kim von Appen, Winfried Pichierri, Annika Meyer, Anna Luxat, Annika Horz

Bearbeitung - bgmr

Bearbeitung der Kapitel 3.7 und 3.8
sowie Mitarbeit an weiteren Bestandteilen der BEP

Stand

Berlin, 12. März 2026

Die Planergemeinschaft ist zertifiziert nach DIN EN ISO 9001:2015.

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	Einleitung	9
1.1	Anlass, Ziele und Charakter der BEP	9
1.2	Die bezirklichen Entwicklungsleitlinien	14
1.3	Verfahren	21
1.3.1	Überblick	21
1.3.2	Beteiligungsschritte	22
	1.3.2.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)	22
	1.3.2.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit	22
	1.3.2.3 Überblick über die Stellungnahmen	23
1,3.3.	Verfahrensübersicht	24
1.4	Planerische Vorgaben und Datengrundlagen	25
2	Bevölkerungsentwicklung - Analyse und Prognose	27
2.1	Bestandssituation und -analyse	28
2.2	Ausblick	30
2.3	Handlungsempfehlungen - Bevölkerungsentwicklung	32
3	Teilkonzepte	33
3.1	Städtebau und Baukultur	33
3.1.1	Städtebau in den Entwicklungsleitlinien	34
3.1.2	Bestandssituation und -Analyse	35
	3.1.2.1 Baugeschichtliche Entwicklung	35
	3.1.2.2 Stadtstruktur und öffentlicher Raum	38
	3.1.2.3 Denkmale und städtebauliches Erhaltungsgebiet	40
	3.1.2.4 Bauliche Dichten und Höhen	43
	3.1.2.5 Planungsrecht und aktuelle Vorhaben	45
3.1.3	Ziele - teilräumlich differenziert	52
3.1.4	Handlungsempfehlungen - Städtebau	63
3.2	Wohnen	64
3.2.1	Wohnen in den Entwicklungsleitlinien	67
3.2.2	Überblick über die Planungskulisse	67
	3.2.2.1 Bestandssituation und -analyse	67
	3.2.2.2 Ziele und Handlungsempfehlungen	72
3.2.3	Teilräume	76
	3.2.3.1 Urbane Wohnquartiere	77
	3.2.3.2 Zentrum City West	80
	3.2.3.3 Spreestadt	82
	3.2.3.4 Westlicher Ernst-Reuter-Platz	85
3.2.4	Handlungsempfehlungen - Wohnen	87
3.3	Soziale Infrastruktur	88

3.3.1 Soziale Infrastruktur in den Entwicklungsleitlinien 89
3.3.2 Allgemeine Ziele und Handlungsempfehlungen für die soziale Infrastruktur 89
3.3.3 Einrichtungen der Kindertagesbetreuung 92
3.3.4 Handlungsempfehlungen - Kindertagesbetreuung 93
3.3.5 Schulen 93
3.3.6 Handlungsempfehlungen - Schulen 95
3.3.7 Gedeckte und ungedeckte Kernsportanlagen 95
3.3.8 Handlungsempfehlungen - Sportflächen 96
3.3.9 Öffentliche Spielplätze 97
3.3.10 Handlungsempfehlungen - Spielplätze 98
3.3.11 Einrichtungen für Jugend- und Seniorenarbeit 98
3.3.12 Handlungsempfehlungen - Jugend- und Seniorenangebote 99
3.3.13 Bezirkliche Einrichtungen der Weiterbildung und Kultur 99
3.3.14 Weitere infrastrukturelle Standorte 100
3.3.15 Religiöse Einrichtungen 101
3.3.16 Handlungsempfehlungen - religiöse Einrichtungen 102
3.3.17 Kultur als Teil der City West 102
3.3.18 Handlungsempfehlungen - Kultur 107

3.4 Wirtschaft - Einzelhandel/Dienstleistung, Gewerbe 109
3.4.1 Einzelhandel/Dienstleitung, Gewerbe in den Entwicklungsleitlinien 110
3.4.2 Bestandssituation und -analyse - Einzelhandel 110
3.4.3 Ziele und Handlungsempfehlungen - Einzelhandel 118
3.4.4 Bestandssituation und -analyse - Dienstleistungen/Büronutzung 120
3.4.5 Handlungsempfehlungen - Dienstleistungen/Büronutzung 122
3.4.6 Bestandssituation und -analyse - Gewerbe/Industrie 122
3.4.7 Ziele und Handlungsempfehlungen - Gewerbe/Industrie 123
3.4.8 Handlungsempfehlungen - Gewerbe/Industrie 124

3.5 Wissenschaft, Forschung und Hochschule 124
3.5.1 Wissenschaft, Forschung und Hochschule in den Entwicklungsleitlinien 125
3.5.2 Bestandssituation und -analyse 126
3.5.3 Ziele 130
3.5.4 Handlungsempfehlungen - Wissenschaft, Forschung und Hochschule 132

3.6 Tourismus 132
3.6.1 Tourismus in den Entwicklungsleitlinien 133
3.6.2 Bestandssituation und -analyse 134
3.6.3 Ziele und Handlungsempfehlungen 137
3.6.4 Handlungsempfehlungen - Tourismus 138

3.7 Freiraum/Erholung - „Freiraumkonzept“ 139
3.7.1 Freiraum/Erholung in den Entwicklungsleitlinien 140
3.7.2 Entwicklungsleitlinie 9 - Den öffentlichen Raum qualifizieren 140
3.7.3 Entwicklungsleitlinie 10 - Grün- und Freiflächen als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und als Qualitätsmerkmal der City West erweitern und qualifizieren 154
3.7.4 Vertiefungsbereiche Freiraum 160
3.7.4.1 Einsteinufer 160
3.7.4.2 Müller-Breslau-Straße 162
3.7.4.3 Straße des 17. Juni/Uni-Campus 163
3.7.4.4 Savignyplatz 164
3.7.4.5 „Kulturquartier Fasanenplatz“/Gerhart-Hauptmann-Anlage 165

3.7.5	Handlungsempfehlungen - Freiraum/Erholung	167
3.8	Klimaschutz und -anpassung, / Biodiversität, /Wärme- und Energieplanung	168
3.8.1	Klimaanpassung und Biodiversität	169
3.8.2	Klimaschutz/Wärme- und Energieplanung	182
3.8.3	Umweltgerechtigkeit	189
3.8.4	Handlungsempfehlungen - Klimaschutz und -anpassung/Biodiversität/Energie- und Wärmeplanung	191
3.9	Mobilitätskonzept für die City West	192
3.9.1	Mobilität in den Entwicklungsleitlinien	193
3.9.2	Fußverkehr	194
	3.9.2.1 Bestandssituation und -analyse	194
	3.9.2.2 Ziele und Handlungsempfehlungen	195
3.9.3	Radverkehr	198
	3.9.3.1 Bestandssituation und -analyse	198
	3.9.3.2 Ziele und Handlungsempfehlungen	199
3.9.4	Öffentlicher Personennahverkehr	205
	3.9.4.1 Bestandssituation und -analyse	205
	3.9.4.2 Ziele und Handlungsempfehlungen	206
3.9.5	Motorisierter Individualverkehr - fließender Verkehr	212
	3.9.5.1 Bestandssituation und -analyse	212
	3.9.5.2 Ziele und Handlungsempfehlungen	213
3.9.6	Motorisierter Individualverkehr - ruhender Verkehr	218
	3.9.6.1 Bestandssituation und -analyse	218
	3.9.6.2 Ziele und Handlungsempfehlungen	218
3.9.7	Vertiefung: Umgestaltung von öffentlichen Räumen	220
	3.9.7.1 Umgestaltung Hardenbergplatz	221
	3.9.7.2 Umgestaltung des Breitscheidplatzes	223
3.9.8	Wirtschaftsverkehr	230
3.9.9	Handlungsempfehlungen - Mobilität	233
4	Nutzungskonzept	236
4.1	Das Nutzungskonzept in den Entwicklungsleitlinien	237
4.2	Überblick über die BEP-Kulisse	237
4.3	Ziele und Handlungsempfehlungen	238
4.4	Handlungsempfehlungen - Nutzungskonzept	239
4.5	Erläuterungen zur zeichnerischen Darstellung des Nutzungskonzeptes	239
4.6	Dissens gemäß AV BEP	242
4.7	Teilbereiche	242
4.7.1	Zentrum City West	244
4.7.2	Urbane Wohnquartiere	248
4.7.3	Campusbereich Charlottenburg	251
4.7.4	Spreestadt	254
4.7.5	Westlicher Ernst-Reuter-Platz	257
5	Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen in den Kapiteln 2 bis 4	260

5.1 Einführung 260
5.2 Tabellarische Übersicht 261

6 Anhang Datenübersichten und Beispiele für Straßenraumumgestaltungen 278
6.1 Übersichten zur Bevölkerungsentwicklung und zum Wohnungsmarkt 278
6.2 Herleitung der Flächenpotenziale 280
6.3 Beispielhafte Umgestaltungsvorschläge für verschiedene Straßenräume 282

Abbildungsverzeichnis 298

1 Einleitung

1.1 Anlass, Ziele und Charakter der BEP

Anlass

Die City West steht vor vielfältigen Herausforderungen, auf die es auf bezirklicher Ebene zeitgemäße, konkrete Entwicklungsziele zu definieren gilt. Deutliche strukturelle Nachfrageveränderungen im Einzelhandel, wirtschaftliche Entwicklungen, Dynamiken auf dem Immobilienmarkt, die gebotene Einhaltung von Zielen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, die veränderten verkehrspolitischen Zielsetzungen, demografische Entwicklungen und nicht zuletzt die Pandemieerfahrungen erfordern eine Neudefinition der Entwicklungsziele.

Ein Anstoß für die öffentliche Diskussion zur Weiterentwicklung der City West waren u.a. die 2020 vom WerkStadtForum[1] vorgelegten 79 Leitsätze und das darauf bezogene Mobilitätskonzept. Mit den 79 Leitsätzen wurde ein breites Spektrum an städtebaulichen, verkehrlichen, technologischen, ökologischen und sozialen Aspekten angesprochen und mit Zielen unterlegt, darunter das Ziel, bis zum Jahr 2040 eine klimaneutrale City West zu erreichen. Das Bezirksamt betrachtet diese Vorschläge als wichtige Positionierung für die Weiterentwicklung der City West.

Für diese Leitsätze wurde zunächst durch Veröffentlichung auf der Website „mein.berlin.de“ ein öffentliches Beteiligungsverfahren durchgeführt. Als Ergebnis dieser Beteiligung kristallisierten sich durch die Zahl der Meinungsäußerungen sehr deutlich einzelne Themenbereiche heraus. Dies waren Positionen

- zu veränderten verkehrlichen Zielsetzungen und - damit eng verbunden - Forderungen nach einer Neustrukturierung des öffentlichen Raumes,
- zur Sicherstellung des spezifischen Nutzungsmixes der City West unter besonderer Berücksichtigung des für alle Bevölkerungsschichten finanzierbaren Wohnens,
- und zu ökologischen Zielen sowie zur klimaresilienten Stadtentwicklung.

Diese Themenbereiche wurden nachfolgend zum Gegenstand von insgesamt drei (pandemiebedingt) videogestützten, thematisch ausgerichteten Beteiligungsveranstaltungen, zu denen neben Vertreter:innen des WerkStadtforums jeweils auch ein:e („externe:r“) Expert:in eingeladen wurde. Diese Konferenzen stießen mit 50 - 80 Teilnehmer:innen auf überraschend große Resonanz.

Im Ergebnis der sehr konstruktiv geführten Diskussionen war festzustellen, dass nicht alle in der Charta City West formulierten Ziele auf uneingeschränkte Zustimmung stießen und manches kontrovers diskutiert wurde (z.B. die Hochhausthematik). Zugleich gab es einen breiten Konsens dahingehend, dass zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit eine Reihe von neuen Zielsetzungen zu definieren sind:

- neue verkehrliche Zielsetzungen und - damit verbunden - neuen Anforderungen und Chancen für den zukünftigen Umgang mit dem öffentlichen Raum,

[1] Das WerkStadtForum (WSF) entstand 2019 als eine zivilgesellschaftliche Plattform zur Entwicklung von stadtplanerischen Perspektiven für die City West und begleitet seitdem die Entwicklung. Getragen wurde es vom Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, der AG City e.V., der IHK, dem VBKI und dem Werkbund, die auch das Kuratorium des WSF bildeten. Weitere gesellschaftliche Gruppen sind im Forum vertreten.

- die Zielsetzungen für die klimaresiliente Stadt sowie zu ökologischen Bauweisen und Bewirtschaftungsformen, sowohl bezogen auf den öffentlichen Raum wie auch auf einzelne Bauprojekte,
- die Transformation des Bestandes zu einer klimaneutralen Stadt,
- die Sicherung des einzigartigen Nutzungsmixes der City West aus Einzelhandel, Bürodienstleistungen, Kultur, Wissenschaft und einem breiten, für unterschiedliche Einkommensgruppen bezahlbarem Wohnen,
- die Notwendigkeit und (durch die Vertreter:innen des WerkStadtForums auch bestätigte) Bereitschaft der Grundstückseigentümer:innen, durch Public-private-Partnership-Projekte (PPP-Projekte) oder „Business-Improvement-Districts“ an den für die Allgemeinheit relevanten Anliegen mitzuwirken.

Eine nähere Betrachtung, bei der die Leitsätze der Charta City West auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und bewertet wurden, zeigte zugleich zusammenfassend folgende Ergebnisse:

- Nur ein Teil der Leitsätze adressierte Verwaltung und Politik. Bei diesen Leitsätzen ist häufig eine eindeutige Zuordnung der Verantwortlichkeit aufgrund der zweistufigen Berliner Verwaltung und sich überschneidenden Zuständigkeiten nicht möglich und bedürfte der weiteren Klärung mit (z.T. mehreren) Senatsverwaltungen.
- Ein anderer Teil der Leitsätze richtete sich an private Akteur:innen (u.a. Bauherr:innen, Eigentümer:innen, Einzelhandel). Hier stellte sich in besonderer Weise die Frage der verbindlichen Umsetzbarkeit der Ziele, insbesondere soweit sie den baulichen Bestand (der „Bestandschutz“ genießt) betreffen.
- Während ein Teil der Leitsätze sehr konkrete Aussagen und Ziele benannte, beinhalten andere Leitsätze z.T. sehr generelle, im Einzelfall auch „interpretierbare“ oder sogar sich widersprechende Aussagen, die dann beim konkreten Vorhaben gegeneinander abgewogen werden müssen.
- Die Umsetzung einzelner Ziele wird erhebliche finanzielle Investitionen benötigen, die sowohl auf privater Seite wie auch im öffentlichen Sektor enorme finanzielle Anstrengungen bzw. Umschichtungen voraussetzen.
- Nur ein Teil der Leitsätze wäre für Festsetzungen in der verbindlichen Bauleitplanung zugänglich; ggf. können im Einzelfall aber erweiterte Regelungen über städtebauliche Verträge getroffen werden, sofern ein Sachzusammenhang besteht und das Koppelungsverbot nicht berührt wird. Eingriffsmöglichkeiten auf den baulichen Bestand wären damit aber regelmäßig nicht verbunden.
- Erfahrungen mit vorgeschlagenen Fondsmodellen, über die ökologische oder soziale Kompensationsmaßnahmen geregelt werden sollen, liegen nicht vor und unterliegen damit einer faktischen Rechtsunsicherheit.
- Eine Vielzahl von benannten neuen Flächenanforderungen zielte in der Mehrzahl auf den (aktuell fast vollständig mit Nutzungen belegten) öffentlichen Raum. Punktuell würden Vorschläge zur Finanzierung bestimmter Maßnahmen zum Beispiel über PPP-Projekte benannt. Für den Hardenbergplatz wurde vom Bezirk mit der „Urban Space GmbH“ ein zeitlich befristetes Pilotprojekt gegründet, dessen Erfahrungen ausgewertet werden können. Die BEP kann ein derartiges Betreibermodell allerdings nicht festlegen.[2]
- Trotz des sehr breiten Themenspektrums wurden einige für die weitere City-Entwicklung sehr wichtige Aspekte nicht ausreichend thematisiert, wie z.B. Zielsetzungen für den Umgang mit den gravierenden Versorgungsdefiziten der sozialen Infrastruktur oder auch die thematische Ausklammerung der Sicherung und ggf. Weiterentwicklung des Identifikationsmerkmals der bestehenden städtebaulich-architektonischen Qualitäten der City West sowie die Bedeutung der Bildungslandschaft.

[2] Vgl. Abg.Haus von Berlin, Drucksache 19/21 196; schriftliche Anfrage des Abgeordneten Stefan Häntsch vom 2. Januar 2025

Ziele

Sowohl von Seiten des Bezirksamtes wie auch des WerkStadtForums bestand und besteht ein großes Interesse, für die zukünftige City-Entwicklung konkrete und realistische Entwicklungsziele zu benennen, die sowohl für das Verwaltungshandeln verbindliche Vorgabe werden als auch für private Grundstückseigentümer:innen und Bauherr:innen einen verlässlichen Rahmen bieten - und gleichzeitig für sachbezogene Einzelfallentscheidungen einen gewissen Spielraum bieten. Darüber hinaus kann die BEP eine abgestimmte Grundlage für den Einsatz von Fördermitteln sein. Das Bezirksamt entschloss sich daher, zur Definition der bezirklichen Entwicklungsziele eine räumliche Bereichsentwicklungsplanung (BEP) für die City West erarbeiten zu lassen (BA-Beschluss Nr. 295 vom 16.12.2021).

Charakter

Die Bereichsentwicklungsplanung (§ 4 Abs. 2 AGBauGB) ist eine bezirkliche, teilräumliche Planungsebene zwischen der übergeordneten (gesamtstädtischen) Planung und der kleinräumigen verbindlichen Planung (B-Pläne, Landschaftspläne). Über dieses Planungsinstrument können sowohl städtebauliche und freiraumplanerische Ziele definiert werden als auch thematische Vertiefungen, z.B. zu ökologischen oder verkehrlichen Zielen und Maßnahmen, behandelt und beschlossen werden. Gleichzeitig erlangt die BEP durch einen Beschluss des Bezirksamtes und der Bezirksverordnetenversammlung eine verwaltungsinterne Verbindlichkeit und ist mit ihren Zielen Ausgangspunkt für die verbindliche Bauleitplanung für neue Bauprojekte. Dadurch wird nicht nur für das Land Berlin, sondern auch für die privaten Bauherr:innen und z.B. auch für den im Umbruch befindlichen Einzelhandel ein Rahmen geschaffen, dessen Fehlen von allen Seiten immer wieder beklagt wird.

Grundlage der BEP City West sind die gesamtstädtischen Vorgaben wie der Flächennutzungsplan, verschiedene Stadtentwicklungspläne (u.a. StEP Zentren 2040, StEP Klima 2.0, StEP MoVe 2030, Nahverkehrsplan), das Landschaftsprogramm (Lapro) das Hochhausleitbild oder das Modell zur Kooperativen Baulandentwicklung. Gesamtstädtische Ziele sind in dem bezirklichen Planungsinstrument der Bereichsentwicklungsplanung zu beachten, gleichzeitig ist in der AV BEP ausdrücklich das „Gegenstromprinzip“ vorgesehen, wonach eine Beeinflussung gesamtstädtischer Planung explizit möglich ist.

Neben dem bestehenden Planungsrecht bilden vorliegende bezirkliche Fachplanungen eine weitere wichtige Grundlage der BEP City West. Dazu zählen z.B. sektorale Fachpläne für die soziale Infrastruktur, das Soziale Infrastrukturkonzept für soziale und grüne Infrastruktur (SIKo)[3], das beschlossene bezirkliche Zentren- und Einzelhandelskonzept und das Bezirkliche Anpassungskonzept an die Folgen des Klimawandels (BAFOK).

In die Erarbeitung der BEP City West sind auch die vom WerkStadtForum unter Mitwirkung des Bezirksamtes erarbeitete Charta City West 2040 mit ihren 79 Leitsätzen und dem Mobilitätskonzept eingeflossen.

Als Rahmen und Korrektiv für die nachfolgende Erarbeitung der sektoralen Teilkonzepte und für das Nutzungskonzept wurden frühzeitig 13 programmatische Entwicklungsleitlinien erarbeitet und im Juni 2022 vom Bezirksamt beschlossen.

Um eine Konzentration auf die spezifischen Themenstellungen der City West zu ermöglichen und auch um eine vom Aufgabenspektrum mit den vorhandenen Ressourcen bewältigbare Gebietskulisse zu definieren, wurde als Bearbeitungsbereich ein engerer City-Bereich festgelegt, der wegen des hier bestehenden erhöhten planerischen Steuerungsbedarfs um den Bereich zwischen Landwehrkanal und Spree erweitert wurde.

[3] Mit Beginn der Erstellung der BEP befand sich das SIKo noch in Fortschreibung. Es wurde Ende 2024 durch die BVV beschlossen und ist nun Grundlage für die Berichtsüberarbeitung im Rahmen der TÖB.

Der Raum

Die nachfolgende Karte zeigt den gewählten Geltungsbereich der Bereichsentwicklungsplanung. Als Begriff wurde „BEP Charlottenburg-Wilmersdorf City West“ gewählt.

Mit der Bezeichnung ist - gerade für die öffentliche Diskussion - ein anschaulicher Name für den Geltungsbereich gewählt. Zugleich macht er deutlich:

- Die BEP behandelt die Flächen der City West innerhalb des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf. Dass auch der in Tempelhof-Schöneberg liegende Bereich rund um den Wittenbergplatz Teil der City West ist, wird im Folgenden angemessen betrachtet, ohne für diesen Raum aber planerische Ziele zu entwickeln.
- Die BEP fokussiert sich auf den Kernbereich der City West (östlich der Leibnizstraße), ohne - analog zum Wittenbergplatz - den „oberen Kurfürstendamm“ oder die Wilmersdorfer Straße unbeachtet zu lassen, soweit Bezüge notwendig erscheinen.
- Die Einbeziehung des Campus Charlottenburg mit Technischer Universität und Universität der Künste sowie des Charlottenburger Spreebogens nimmt zugleich Räume mit auf, die in räumlicher und funktionaler Hinsicht mit dem Kern der City verflochten sind oder in deren Kontext weiterentwickelt werden sollten.

Die Inhalte

Die Inhalte der BEP City West gehen über die klassischen - zumeist räumlich zu verortenden - Inhalte zu Nutzungsstruktur, sozialer Infrastruktur, Grün- und Freiflächen, Gewerbe, Zentren- und Einzelhandel und die verkehrliche Infrastruktur hinaus. Die insgesamt neun Teilkonzepte (vgl. Kapitel 3 der BEP) umfassen z.B. auch Zielsetzungen zur klimaresilienten Stadtentwicklung oder konkrete Vorschläge zum Umgang und zur Neugestaltung des öffentlichen Raumes. Jedes Kapitel umfasst Bestandsaufnahme und -analyse, einen Abgleich mit den bezirklichen Leitlinien, die Entwicklungsziele und enthält - farbig abgesetzt - Maßnahmenvorschläge/Handlungsempfehlungen.

Kapitel 4 enthält das integrierte Nutzungskonzept für den BEP-Raum und teilräumliche Vertiefungen.

In Kapitel 5 werden alle Handlungsempfehlungen nochmals tabellarisch zusammengefasst und in einem Plan wird ein Überblick über räumlich verortbare, besonders relevante Empfehlungen gegeben.

Die Erarbeitung des Entwurfes der BEP erfolgte unter enger Einbeziehung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie weiterer öffentlicher Träger, der bezirklichen Fachämter und der Nachbarbezirke sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit.

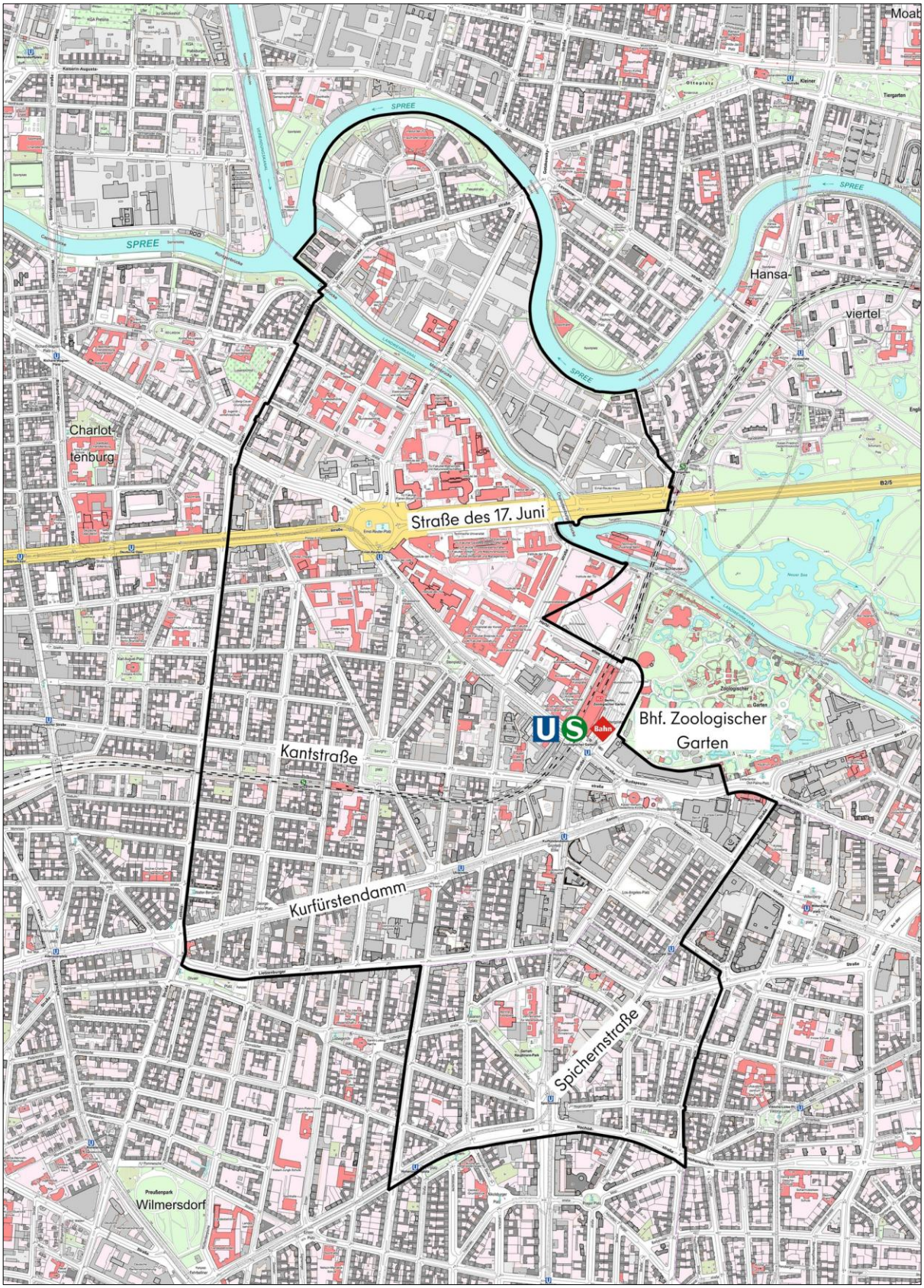


Abb. 1: Planungskulisse der Bereichsentwicklungsplanung, Quelle Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0

1.2 Die bezirklichen Entwicklungsleitlinien

Das Bezirksamt hat im Juni 2022 13 Entwicklungsleitlinien für die City West beschlossen.

Grundlagen für die Entwicklungsleitlinien waren der Flächennutzungsplan, gesamtstädtische Zielsetzungen wie Stadtentwicklungspläne, das seinerzeit aktuell bestehende Baurecht, die vorliegenden bzw. sich in Aufstellung befindlichen bezirklichen Fachplanungskonzepte, die vom WerkStadtForum erarbeiteten Leitsätze der Charta City West 2040 sowie die Ergebnisse aus der SWOT-Analyse und die daraus abgeleiteten Bedarfe. Der Entwurf des Entwicklungskonzeptes für die City West der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen enthielt analytische Grundlagen, die bei der Bearbeitung ebenfalls Berücksichtigung fanden.

Im Februar 2024 hat die BVV Charlottenburg- Wilmersdorf beschlossen, eine zusätzliche Leitlinie zu Wärmewende und Klimaschutz in die BEP aufzunehmen.[4] Sie wird nach der Leitlinie 11 eingefügt. Die nachfolgenden Leitlinien werden entsprechend neu nummeriert. Es gibt enge Verbindungen, z.T. Überschneidungen mit den Leitlinien 10 und 11, in geringerem Umfang auch mit der Leitlinie 8. Dies begründet sich damit, dass sich viele Strategien und Maßnahmen mehrfach auswirken und sich z.T. positiv bedingen.

Die schon beschlossenen Entwicklungsleitlinien einschließlich der in der BEP ergänzend formulierten zusätzlichen Leitlinie bilden den Rahmen und die Zielsetzung für die Erarbeitung der konkreten Teilkonzepte und des Nutzungskonzeptes.

Die Entwicklungsleitlinien sind:

- Programmatisch formulierte Ziele und Vorgaben für die BEP-Erarbeitung
- Korrektiv zur Abwägung zwischen den unterschiedlichen sektoralen Zielen und Handlungsempfehlungen, um einen integrierten räumlichen und sektoralen Gesamtansatz sicherzustellen
- Grundlage zur Beurteilung ggf. anstehender aktueller Einzelfallentscheidungen

Jedem Teilkonzept werden die für die relevante Thematik bedeutsamen Entwicklungsleitlinien (Überschriften) vorangestellt, um die jeweiligen Aussagen reflektieren zu können. Die Entwicklungsleitlinien können unterschiedliche Thematiken tangieren.
In den Leitsätzen 13 und 14 (aktualisierte Nummerierung) werden für die gesellschaftliche Teilhabe und Optimierung der städtischen Prozesse wichtige Ziele benannt, die jedoch nicht räumlich verortet sind und daher in keinem Teilkonzept direkt vertieft werden. Gleichwohl sind die Zielsetzungen dieser Entwicklungsleitlinien bei Umsetzungsstrategien zu planerischen Vorhaben bspw. stets mitzudenken.

In diesem Kapitel werden sie in vollem Umfang wiedergeben, in den nachfolgenden Kapiteln werden jeweils nur die Überschriften benannt.

[4] Beschluss BVV-028/6 über Wärmewende und Klimaschutz in der Bereichsentwicklungsplanung vom 22. Februar 2024

Entwicklungsleitlinien

1. Vorhandene Stadtstruktur und Stadtgestalt als Identifikationsfaktor und besondere Stärke sichern und weiterentwickeln
   - Einzigartige Stadtgestalt mit kompakten, nutzungsgemischten Quartieren sichern und unter Berücksichtigung funktionaler und klimatischer Anforderungen behutsam weiterentwickeln
   - Städtebauliche Qualitäten vor Überformungen schützen
   - Erhaltenswerte Bausubstanz sichern, insbesondere in den gründerzeitlich geprägten Quartieren; dabei sind der Erhalt, die Sanierung und die Umnutzung des baukulturellen Erbes (nicht nur unter Denkmalschutz stehende Gebäude) unter den gesetzlichen Gegebenheiten dem Abriss/Neubau vorzuziehen
   - Nutzungsintensivierung vorrangig durch vertikale Nachverdichtung an geeigneten Standorten vorantreiben, ohne die vorhandenen städtebaulichen Strukturen zu gefährden
   - Bei Entwicklung von Hochhäusern sind die Planungsgrundsätze des Hochhausleitbildes konsequent anzuwenden
   - Große Magistralen und Boulevards als lineare, homogene Straßenräume mit hoher Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität kultivieren
   - Breitscheid- und Hardenbergplatz aufgrund ihrer Bedeutung als „die“ zentralen Orte der City West trotz ihrer unterschiedlichen Funktionen in den Fokus setzen
   - Die Spreestadt als lebendiges innerstädtisches Quartier zu einem attraktiven, zukunftsweisenden Teil der City West mit Wasserlage entwickeln

2. Die bestehende einzigartige Nutzungsmischung der City West erhalten und weiterentwickeln
   - Die City West als Wohn-, Dienstleistungs-, Einzelhandels- und Wissenschaftsstandort mit Freizeit- und Kulturangeboten in seiner Vielfalt und einzigartigen Mischung sichern und entwickeln
   - Etablierung von Nutzungen mit unterschiedlichen Nutzungszeiten, um eine Belebung der öffentlichen Räume zu verschieden Uhrzeiten und Wochentagen zu fördern
   - Die Spreestadt als funktionale Ergänzung der City West mit eigenem Nutzungsprofil entwickeln (Gewerbe, Wissenschaft, universitätsnahe Nutzungen und Wohnen)
   - Sicherung der etablierten Kultureinrichtungen sowie Stärkung des breiten und dezentralen, zum Teil nicht kommerziellen Kulturangebots (u.a. Galerien, Off-Bühnen, Programmkinos)
   - Für den Erhalt der einzigartigen Nutzungsmischung geeignete Instrumente der Bestandssicherung einsetzen und Weiterentwicklung von weniger rentierlichen Nutzungen (z.B. Wohnen oder Kultur) ermöglichen

3. Neubauten in der City West müssen zukünftig einen Mehrwert für die Stadt („Stadtrendite“) bieten
   - Neubauten hinsichtlich ihrer Nutzungen mit Mehrwert für den Standort entwickeln (Nutzungsmischung inkl. Wohnen; Berücksichtigung gemeinwohlorientierter/kultureller Nutzungen und sozialer Infrastrukturen)
   - Bestandssanierungen im Sinne einer zirkulären Stadt Vorrang vor Neubau geben
   - Wenn Neubau, dann mit dem Ziel Klimaneutralität zu forcieren, um einen ökologischen Mehrwert zu schaffen, u.a. durch Photovoltaik, Dach- und Fassadenbegrünung sowie Verwendung ökologischer/recycelter Baustoffe
   - Bauliche Entwicklung auf der Grundlage der bestehenden (ggf. auch kleinteiligen) Parzellierung umsetzen
   - Hochwertige städtebauliche architektonische Qualitäten durch geeignete Verfahren sichern (z.B. Durchführung von städtebaulichen/architektonischen Wettbewerben und Anwendung des Hochhausleitbildes)
   - Das Prinzip der doppelten Innenentwicklung[5] stärken, d.h. bauliche Verdichtung gleichzeitig mit mehr Grünentwicklung am Gebäude, auf Freiflächen des Baugrundstückes oder in der Nachbarschaft verknüpfen

4. Die City West als bezahlbaren Wohnort für alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner qualifizieren
   - Den hohen Wohnanteil als herausragendes Merkmal der City West sichern und weiterentwickeln
   - Bezahlbares Wohnen für unterschiedliche Haushaltsgrößen, Einkommensschichten und Altersgruppen sichern und Diversität in Wohnungsgrundrissen fordern
   - Wohnungsbestand und Wohnumfeld an die Anforderungen von Klimaschutz und Klimawandel anpassen
   - Wohnfunktion in der City West sichern und stärken, insbesondere auch den Erhalt von preiswerten Mietwohnungen; bei Neubau kommunale Steuerungsinstrumente für die Schaffung von mietpreisgebundenem Wohnraum konsequent einsetzen (z.B. auch „Ersatzwohnraum“)

[5] Die Innenentwicklung hatte lange Zeit zunächst zwei Zielparameter. Zum einen ging es darum, Effizienzpotenziale auf bestehenden Flächen zu heben und Städte zu verdichten, um so Nutzungsinteressen im Bestand besser zu erfüllen. Zum anderen zielte die „zweifache Innenentwicklung“ darauf ab, urbane Freiräume zu sichern und vernetzte grüne Infrastrukturen zu schaffen. Mit dem Anspruch „Kompakter, grüner, mobiler“ wurde der Anspruch aktualisiert bzw. erweitert zur „dreifachen Innenentwicklung“, die auch den Umgang mit Verkehrsflächen und die Organisation einer raumverträglicheren Mobilität in den Blick nimmt. Vgl. hierzu: https://www.stadtvonmorgen.de/news/staedtebau/kompakter-gruener-mobiler; Zugriff am 13.2.2025.

5. Aktive Liegenschaftspolitik für soziale Wohnungspolitik nutzen. Soziales Miteinander und gesellschaftliche Teilhabe weiter fördern
   - Flächen und Angebote der öffentlichen Daseinsvorsorge langfristig sichern und bedarfsorientiert qualifizieren
   - Bestehende, erhebliche Defizite der sozialen und grünen Infrastruktur vorrangig durch Umstrukturierung des öffentlichen Raumes reduzieren, private Entwicklungsprojekte zum Abbau dieser Defizite einbeziehen
   - Geeignete öffentlich zugängliche Räume in Abstimmung mit privaten Eigentümern und der öffentlichen Hand für den Gemeinbedarf „kuratieren“, ggf. räumlich und zeitlich begrenzen sowie „störende“ Nutzungen ausschließen
   - Gemeinschaftseinrichtungen stärken und Stärkung von Mehrfachnutzungen
   - Aktive Liegenschaftspolitik zur Sicherung von öffentlichen Flächen konsequent verfolgen
   - Schaffung konsumarmer/-freier Räume bzw. Sicherung öffentlicher Räume für alle Nutzergruppen

6. Den Zentrumsbereichskern mit vielfältigem Waren- und Dienstleistungsangebot zukunftssicher aufstellen
   - Spezifisches Einzelhandelsprofil der City West qualifizieren und sichtbar machen
   - Lebendige Erdgeschosszonen erhalten und durch „Kuratierung“ bespielen, bei temporären Leerständen auch temporäre kostenfreie Nutzungen ermöglichen
   - Umstrukturierungsprozesse im Einzelhandel als Chance zur Neuansiedlung in den letzten Jahren zurückgedrängter Angebote/Nutzungen begreifen
   - Behutsames Wachstum der Verkaufsfläche im Bestand unter Berücksichtigung der aktuellen Leerstandsproblematik bei gleichzeitiger Stärkung von weniger rendite- orientierten Nutzungen
   - Kulturstandorte als weniger renditeorientierte, aber wichtige Nutzungen für eine hohe Zentrenqualität sichern und weiterentwickeln

7. Forschung und Entwicklung am Wirtschaftsstandort City West stärker verankern
   - Die City West als renommierten Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort (einer von „11 Zukunftsorte Berlins“) mit überregionaler Strahlkraft sichern und weiter qualifizieren
   - Bezahlbare Flächenangebote für
     - Start-Ups
     - Universitätsausgründungen schaffen
   - Flächenpotenziale für Forschung/Universitäten entwickeln (z.B. Hertzallee/Spreestadt)
   - Masterplan Campus Charlottenburg weiterentwickeln und umsetzen
   - Bessere räumliche Verknüpfung zwischen dem Kernbereich der City West, Uni-Campus und Spreestadt

8. Mobilität menschengerecht und stadtverträglich organisieren

- Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß-/Radverkehr/ÖPNV) als klimafreundliches Mobilitätsangebot in der gesamten City West deutlich stärken
- Beibehaltung der bestehenden Grundstruktur des öffentlichen Straßennetzes, Reduzierung von Durchgangsverkehren im Kernbereich der City West und Verhinderung von Schleichverkehren im nachgeordneten Straßennetz
- Vorhandene Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes und aufenthaltsorientierter Nutzungen umverteilen und - wo möglich - mehrfach nutzen; klimaresiliente und barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raumes
- Überregionale und gesamtstädtische Erreichbarkeit der City West durch Attraktivierung und Steigerung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV sowie des Regional- und Fernverkehrs stärken und weiterentwickeln
- Nahmobilität fördern, insbesondere durch Errichtung einer sicheren und attraktiven Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder
- Verkehrssicherheit durch Umbau der Unfallschwerpunkte und Geschwindigkeitsreduzierung erhöhen
- Flächendeckende Parkraumbewirtschaftung einführen und Parken aus dem öffentlichen Raum in bestehende Parkhäuser/Tiefgaragen verlagern
- Bei Neubauvorhaben im Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs: Verzicht auf Stellplatzneubau für den MIV
- Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs, u.a. durch Bündelung der Logistikverkehre; Einrichtung und Überwachung von Liefer- und Ladezonen; Logistik-Hubs und Feinverteilung mit emissionsfreien Fahrzeugen einrichten
- Anbindung des Planungsraums Spreestadt an die City West und an angrenzende Stadtquartiere verbessern (insbesondere Fuß- und Radverkehr, ÖPNV)

9. Den öffentlichen Raum qualifizieren

- Stärkung der unterschiedlichen aufenthaltsorientierten Nutzungen in der City West durch klimaresiliente Umgestaltung des öffentlichen Raums (z.B. durch „blue-green-streets“) und Steigerung der Aufenthaltsqualität mit besonderem Fokus auf den Bereich Breitscheidplatz/Kurfürstendamm/Tauentzienstraße/Hardenbergstraße/Hardenbergplatz und der Platzstrukturen der City West
- In dicht bebauten Wohnquartieren der Gründerzeit die Freiraumdefizite durch mehr Nutzungs- und Aufenthaltsqualität im Straßenraum kompensieren und Straßen als Freiraum sukzessive entsiegeln und umbauen
- Magistralen/Boulevards mit hoher Aufenthalts- und Gestaltungsqualität qualifizieren
- Verbesserung der räumlichen Verbindungen und Erreichbarkeit zwischen den Quartieren/Bereichen (Ku'damm - TU-Campus - Spreestadt) und Abbau/Durchbrechen von Barrieren

10. Grün- und Freiflächen als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und als Qualitätsmerkmal der City West erweitern und qualifizieren

- Die bestehenden Grünflächen sichern
- Vernetzung, Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Grünflächen und Stadtplätze verbessern, Platzfolgen wie Savignyplatz - Steinplatz erlebbar machen
- Bestehende Grünflächen und den öffentlichen Raum mit breiterer Nutzungsvielfalt und vielfältigen Angeboten ausstatten, Mittel für Sanierung, Umbau und Pflege bereitstellen
- Pflegestandards für die Grünflächen und Spielplätze erhöhen
- Abbau der dramatischen Spiel- und Bolzplatzdefizite
- Mehrfachnutzung und „Kuratierung“ von dafür geeigneten öffentlichen Räumen prüfen, aber räumlich und ggf. zeitlich begrenzen (z.B. Schulhöfe, Freiflächen der Universitäten)
- Durchgehende Begehbarkeit des Spreeufers schaffen und die zu erweiternden Freiflächen gestalten
- Ufer am Landwehrkanal zur grünen Promenade entwickeln (Überprüfung der Rück- und Umbaupotenziale der kanalbegleitenden Straßen zur Erweiterung der freiraum- bezogenen Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten, Qualifizierung des Wegenetzes der „20 Grünen Hauptwege Berlins“ entlang des Landwehrkanals)
- Städtische Wohnquartiere aus der „Tiefe des Stadtraumes“ an die Wasserlagen heranführen

11. Die City West klimaresilient und biodivers umbauen

- Bestandsgebäude sollen im Sinne der klimaresilienten Stadt weiterentwickelt und angepasst werden; Entsprechende Anpassungen sollen durch die öffentliche Hand aktiv unterstützt und gefördert werden
- Hitzevorsorge betreiben, Konzept der Schwammstadt schrittweise umsetzen
- Regenwasser als Ressource für Kühlung und Bewässerung nutzen
- Entlastung der Mischwasserkanalisation durch Abkoppelung von den Kanalnetzen: Flächenentsiegelung, abflusslose Neubebauung
- Überflutungsvorsorge verstärken, dezentrale Rückhaltung und grundstücksübergreifende Lösungen entwickeln
- Straßenbaumoffensive fördern
- Biodiversität bei der Gestaltung und Pflege von Freiflächen und Gebäuden integrieren
- Steigerung der biologischen Vielfalt durch Qualifizierung der Grün- und Freiflächen (Pflegekonzepte)
- Durch Flächenentsiegelung und intensive Dachbegrünung ökologische Funktion der Baugrundstücke verstärken

12. Die City West wird energiesparend und -effizient entwickelt und leistet so einen Beitrag zum Klimaschutz

- In allen Bereichen stadträumlicher Nutzung und Entwicklung sollen aktive Beiträge zur CO_2-Minderung geleistet werden - in Gewerbe, Wohnungsbestand und Verkehr, bei Prozesswärme wie Heizung.
- Für eine wirtschaftlich und sozial verträgliche Entwicklung sind geeignete teilräumliche Wärmeversorgungs- bzw. Energieeinsparungskonzepte und daraus abgeleitete Instrumente und Maßnahmen zu entwickeln; die jeweils geeignete Ebene - Grundstück, Block, Quartier - ist noch zu definieren.
- Eine klimaschützende Energie- bzw. Wärmeversorgung ist eine öffentliche wie gleichermaßen private Aufgabe der Gesellschaft.
- Grün- und Freiräume sind zu erhalten und zu entwickeln als wichtige Beiträge zur Bindung von CO_2 und damit zum Klimaschutz.
- Die Stadtentwicklung und geeignete Bau-, Nutzungs- und Mobilitätsstrukturen sind ein wichtiger Beitrag zur angestrebten „dreifachen“ Innenentwicklung.

13. Die smarte City West

- Förderung der Digitalisierung und neuer Technologien, um die City West effizienter, nachhaltiger und sozial verträglicher zu gestalten
- Einbeziehung digitaler Technologien für die Verbesserung von technischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Prozessen
- Privates Engagement zur Attraktivitätssteigerung der City West einfordern, ermöglichen, unterstützen und verbindlich regeln

14. Netzwerke in der City West ausbauen

- Tragfähige Kommunikationsstrukturen für alle Stakeholder der City West etablieren
- Bildung einer Interessenvertretung für die Bewohnerinnen und Bewohner der City West unterstützen
- Fest verankerte Bürgerbeteiligungsprozesse bei Planungen der öffentlichen Hand („Leitlinien Bürgerbeteiligung“) umsetzen

1.3 Verfahren

1.3.1 Überblick

Der durch die Ausführungsvorschriften des Landes Berlin für die BEP hinsichtlich angestrebter Inhalte und Verfahrensabläufe definierte Prozess gewährleistet eine sachgerechte Berücksichtigung der gesamtstädtischen Planungsziele durch Einwirkungsmöglichkeiten der relevanten Senatsverwaltungen sowie der bezirklichen Ziele durch Mitwirkung der Fachämter.

Für die Erarbeitung der BEP City West wurde dazu ein regelmäßig tagender verwaltungsinterner Steuerungskreis mit den berührten bezirklichen Abteilungsleitungen und den Fachämtern sowie Vertreter:innen insbesondere der Senatsverwaltungen für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt) sowie Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) etabliert. Die Nachbarbezirke Mitte und Tempelhof-Schöneberg wurden mit in diesen Steuerungskreis aufgenommen.

Auch die Öffentlichkeit ist entsprechend der AV BEP in den Erarbeitungsprozess der BEP einzubeziehen. Die Bedeutung der City West hat dazu geführt, mit einem begleitenden mehrgliedrigen Partizipations- und Beteiligungsprozess einen über die vorgeschriebenen Beteiligungsschritte hinausgehenden Weg zu wählen.

Durch verschiedene partizipatorische Elemente wurde Transparenz hergestellt und eine öffentliche Diskussion über die Ziele abgesichert. Parallel zum Steuerungskreis wurde deshalb ein beratendes Begleitgremium aus Vertreter:innen der Fachöffentlichkeit und Interessengruppen (u.a. WerkStadtForum, Verkehrs-, Umwelt- und Mieterverbände, Universitäten, IHK) eingerichtet.

Öffentliche Informationsveranstaltungen ergänzten das Mitwirkungskonzept für die Erarbeitungsphase der BEP. Weitere Schritte sind im Kontext der Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen.

Der Prozess der Erarbeitung der räumlichen Bereichsentwicklungsplanung begann Ende 2021

Erste Schritte waren:

- Erstellung einer Stärken-Schwächen-Schwächen-Analyse (SWOT)[6] als Einstieg in die fachliche Analyse und zum Aufzeigen voraussichtlicher Arbeitsschwerpunkte und Formulierungsbedarfe für Ziele und Handlungsempfehlungen. Die SWOT-Analyse wurde breit diskutiert und bildete die Grundlage für die 13 Entwicklungsleitlinien.
- Formulierung der 13 übergeordneten bezirklichen Entwicklungsleitlinien für die City West und deren Beschluss im Juni 2022 durch das Bezirksamt als Orientierung und Rahmen für den konkretisierenden Planungsprozess.

Nachfolgend wurden schrittweise die fachlichen Teilkonzepte erarbeitet und in den o.a. Gremien vorgestellt, beraten und mit schriftlichen Hinweisen versehen. Ein gleiches Vorgehen erfolgte zum Nutzungskonzept, das die unterschiedlichen Anforderungen bzw. Ziele integriert. Von Juni 2023 bis Ende 2024 war der Bearbeitungsprozess der BEP unterbrochen; er wurde zu Beginn des Jahre 2025 wieder aufgenommen. Als Ergebnis wurde bis Juni 2025 der Berichtsentwurf erstellt, um damit die formellen Beteiligungsschritte, beginnend mit der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB), durchzuführen. Nach der Trägerbeteiligung (die auch das Begleitgremium einschloss) wurde der Bericht und der Plan Nutzungskonzept auf der Grundlage der

[6] Hieran - wie auch an verschiedenen Teilkonzepten - waren, neben bgmr, beteiligt: Complan Kommunalberatung GmbH Potsdam und Büro Happold GmbH Berlin

eingegangenen Stellungnahmen bzw. Hinweise überarbeitet, um dann öffentlich ausgelegt zu werden (vgl. hierzu Kapitel 1.3.2).

Die tabellarische Übersicht in Kapitel 1.3.3 zeigt die erfolgten Arbeits- und Beteiligungsschritte inhaltlich und zeitlich differenziert:

Die Ergebnisse der BEP City West sollen vom Bezirksamt und der Bezirksverordnetenversammlung beschlossen werden. Beschlossene Inhalte entsprechen einer sonstigen städtebaulichen Planung i.S. des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB. Sie sind verwaltungsintern bindend und in der verbindlichen Bauleitplanung bei der Abwägung zu berücksichtigen.

1.3.2 Beteiligungsschritte

Die Erarbeitung des Entwurfes der BEP erfolgte unter Einbeziehung bezirklicher Gremien und Fachämter, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen sowie weiterer Verwaltungen und öffentlicher Träger sowie der Nachbarbezirke. Die Öffentlichkeit wurde im Rahmen des Begleitgremiums und allgemeinöffentlicher Veranstaltungen und der Offenlegung beteiligt.

1.3.2.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß AV BEP Abs. III. Nr. 11 und 12 wurden insgesamt 6 Stellungnahmen von Fachämtern des Bezirkes, 16 Stellungnahmen von Senatsverwaltungen bzw. unterschiedlichen Abteilungen sowie 24 Stellungnahmen weiterer Träger öffentlicher Belange abgegeben. Insgesamt sind 46 Stellungnahmen eingegangen. Die formelle Beteiligung erfolgte im Zeitraum vom 26. Juni bis einschließlich 31.7.2025.

Die Stellungnahmen wurden in einer Abwägungstabelle erfasst und dabei nach den jeweiligen thematisch-/räumlichen Aussagen gegliedert. Für die Abwägung erfolgte eine „Vorsortierung“ durch die Charakterisierung „wird gefolgt“ bis „wird nicht gefolgt“. Die Formulierung „Kenntnisnahme“ wurde dann verwendet, wenn die Stellungnahme nicht zu einer Überarbeitung der BEP führte, aber dennoch Hinweise für die weitere bezirkliche Arbeit geben kann.

Die Abwägung erfolgte textlich mit Herleitung der entsprechenden Argumente (insb. dort, wo dem Hinweis nicht gefolgt wurde).

Dem Begleitgremium wurde im Rahmen der Trägerbeteiligung ebenfalls die Möglichkeiten zur Abgabe von Stellungnahmen gegeben. Die Erfassung und Abwägung der drei Stellungnahmen erfolgte analog dem Umgang mit den Trägerstellungnahmen.

Nach Auswertung von Trägerbeteiligung und Mitwirkung der Öffentlichkeit wurde der Berichtsentwurf überarbeitet und gemäß Abs. III Nr. 14 AV BEP den für Flächennutzungsplan und Landschaftsprogramm zuständigen Senatsverwaltungen zur abschließenden Stellungnahme zugeleitet. Im Ergebnis gab es einen Dissens, der in das Nutzungskonzept als Nebenkarte eingefügt wurde. In Kapitel 4.6. erfolgt eine Beschreibung.

1.3.2.2 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Am 11.November 2025 fand eine Informationsveranstaltung für die Öffentlichkeit statt, in der Aufgabe, Aufbau und wesentliche Eckpunkte der BEP vorgestellt und Fragen des Publikums erörtert wurden. Die Zahl von 10

teilnehmenden Personen (neben Vertreter:innen des Bezirks und des beauftragten Büros) war zwar gering, erlaubte zugleich aber einen intensiven Gedankenaustausch im Dialog; ein Protokoll dazu wurde erstellt.

Vom 10. November bis einschließlich 11. Dezember 2025 waren neben der digitalen Präsentation zur Veranstaltung auch der Berichtsentwurf samt Plan (Stand November 2025) und eine vier Blätter umfassende Ausstellung auf der Beteiligungsplattform mein.berlin.de veröffentlicht. Es bestand die Möglichkeit zur Kommentierung; Im gleichen Zeitraum lag der Bericht und der Plan Nutzungskonzept im Stadtplanungsamt aus und es bestand die Möglichkeit, sich dort oder auf dem Postweg schriftlich zu äußern.

Vier schriftliche Hinweise von natürlichen oder juristischen Personen gingen ein und wurden analog dem Umgang mit Stellungnahmen aus der Trägerbeteiligung behandelt.

1.3.2.3 Überblick über die Stellungnahmen

Die Stellungnahmen und Hinweise von Trägern öffentlicher Belange (TÖB) sowie der Öffentlichkeit ließen sich überwiegend den nachfolgenden Kategorien zuordnen:

- Hinweise auf fehlende, unsystematische oder falsche Darstellungen bzw. notwendige Aktualisierungen

  Diese Hinweise wurden jeweils überprüft und wo notwendig bzw. angemessen, wurden Korrekturen/Aktualisierungen vorgenommen.

- Formelle Hinweise auf bestehende Rechtsgrundlagen

  Diese Stellungnahmen verwiesen auf die Wirkung von Fachplanungsrecht und leiteten daraus Anforderungen an textliche oder kartographische Veränderungen im Planbild bzw. im Begründungstext des Nutzungskonzeptes ab. Den Ansinnen wurde in der Regel in einem für die BEP angemessenen Rahmen nachgekommen, wenn Aussagen räumlich konkretisierbar und plausibel waren. Die Plandarstellung wurde angepasst.

- Vertiefungs-/Ergänzungsbedarfe

  Zu verschiedenen Bereichen wie Denkmalschutz, Einzelhandel, Tourismus, Kultur, Umwelt und Klima/Energie sowie Mobilität kamen Hinweise zu notwendigen bzw. gewünschten Vertiefungen oder konkreten städtebaulichen Zielformulierungen. Diese Hinweise wurden im Rahmen der Abwägung in der Regel dazu verwendet, die textlichen Entwürfe und das Planbild hinsichtlich Vollständigkeit oder Richtigkeit zu überprüfen und gegebenenfalls Änderungen und Ergänzungen sowie Verweise auf nachfolgenden Planungsebenen vorzunehmen.

  Zwei Aspekte sind in diesem Zusammenhang zu erwähnen:

  - die planerische Aussagetiefe der BEP und
  - die Betrachtung und Zielformulierung für Einzelgrundstücke.

  Beide Themenfelder berühren die Aufgaben und die Maßstabsebene der BEP. So gleicht die BEP viele Planungen unterschiedlicher Ebenen ab und integriert sie idealiter zu einem möglichst stimmigen Zielkatalog samt Maßnahmenvorschlägen. Die BEP stellt nach Abstimmung ein tragfähiges Gesamtkonzept für den Raum und das fachliche Handeln unterschiedlicher Akteure dar. Dies impliziert zugleich, dass die BEP fachliche Aussagen oder Konkretisierungsbedarfe zu anderen Zuständigkeitsbereichen weder vertiefen noch ersetzen kann. Die Erwartungshaltung, dass die BEP Planungsziele für Einzelgrundstücke (sofern sie nicht für Infrastruktureinrichtungen gesichert sind bzw. werden sollen) formuliert, verkennt ihren räumlich-planerischen Ansatz, der für derartige Aussagen allenfalls auf bereits abgestimmte konkretere Planungen (wie z.B. für den Bereich Hertzallee Nord) verweisen kann. Auch muss die BEP in erster Linie

öffentliche Planwerke (wie das SIKo), rechtliche Bindungen (wie B-Pläne, Denkmalschutz) oder entsprechende Beschlüsse für die Formulierung ihrer Aussagen zugrunde legen.

Beiden genannten Ansprüchen wird die BEP jedoch insofern gerecht, indem sie Handlungsbedarfe, z.B. für planerische Vertiefungen oder Fachgutachten formuliert (und die zuständigen Adressaten benennt), oder die Option einer Prüfung von Ansprüchen auf die dafür richtigen über- oder nachgeordneten Ebenen verweist (z.B. hinsichtlich städtebaulicher Hochpunkte).

1,3.3. Verfahrensübersicht

Tab. 1: Arbeits- und Beteiligungsschritte der BEP-Erarbeitung - Weitere Verfahrensschritte der BEP seit Anfang 2025

Zeitpunkt	Verfahrensschritt
02/2021	BA-Beschluss zur Aufstellung der BEP City West
03/2021	Abstimmung über Inhalte der Ausschreibung und Gebietsabgrenzung BEP
04-05/2021	Vorbereitung Ausschreibungsunterlagen, Angebotsabgaben
07/2021	Beauftragung BEP City West von Gutachterbüros zur Bearbeitung
29.10.2021	1. verwaltungsinterner Steuerungskreis per ViKo, Einladung mit Erläuterung zum geplanten dreigliedrigen Beteiligungskonzept
22.11.2021	1. beratendes Begleitgremium per ViKo
4.4.2022	2. verwaltungsinterner Steuerungskreis
7.4.2022	2. beratendes Begleitgremium
12.5.2022	3. verwaltungsinterner Steuerungskreis
17.5.2022	3. beratendes Begleitgremium
27.6.2022	4. verwaltungsinterner Steuerungskreis
06/22	BA-Beschluss der 13 bezirklichen Entwicklungsleitlinien für die City West
08/22	Vorstellung des Entwurfes zum Nutzungskonzept in den Nachbarbezirken T-S und Mitte
5.9.2022	5. verwaltungsinterner Steuerungskreis
13.9.2022	4. beratendes Begleitgremium
09/22	Vorstellung Zwischenstand im Ausschuss für Stadtentwicklung
11.11.2022	6. verwaltungsinterner Steuerungskreis
29.11.2022	1. Bürgerinformationsveranstaltung, parallel auf mein.berlin.de mit Möglichkeit zur Stellungnahme
26.1.2023	7. verwaltungsinterner Steuerungskreis
9.2.2023	5. beratendes Begleitgremium
6.3.2023	6. beratendes Begleitgremium
18.4.2023	2. Bürgerinformationsveranstaltung, parallel auf mein.berlin.de mit Möglichkeit zur Stellungnahme
24.4.2023	8. verwaltungsinterner Steuerungskreis
9.5.2023	7. beratendes Begleitgremium
06/23	Vorstellung im BA
Juni 2023 bis Ende 2024	Bearbeitungspause
3/25	Abstimmung zwischen den Abteilungen des BA über grundsätzliche Zielaussagen der BEP
04/25	Ankündigung im Ausschuss für Stadtentwicklung über Wiederaufnahme BEP

Zeitpunkt	Verfahrensschritt
06/25	Durchführung 9. verwaltungsinterner Steuerungskreis - Vorstellung Stand Planung
06/25	Durchführung des 8. beratenden Begleitgremiums - Vorstellung Stand Planung
07-08/25	Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TÖB) gem. AV BEP (ca. 6 Wochen, weil zeitlich zum Teil in den Sommerferien)
08/25-10/25	Anpassung BEP, inhaltliche Abwägung der Stellungnahmen aus TÖB
11/25	3. öffentliche Veranstaltung
11/25-12/25	Öffentliche Auslegung gem. AV BEP (1 Monat)
02/26	Abschließende Stellungnahmen der für den Flächennutzungsplan und das Landschaftsprogramm zuständigen Senatsverwaltungen
Nach Fertigstellung	BA-Beschluss und BVV-Beschluss

1.4 Planerische Vorgaben und Datengrundlagen

Vorgaben/Grundlagen

Die Erstellung des Entwurfs der räumlichen Bereichsentwicklungsplanung basiert auf

- der Auswertung umfassender Planungsgrundlagen (formelle und informelle Planwerke, städtebauliche Konzepte, Fachplanungen) sowie von Beschlüssen und Datengrundlagen,
- der Abfrage von Fachämtern und Fachverwaltungen bzw. weiteren öffentlichen Institutionen und vorgenommenen Abstimmungen im eingerichteten Steuerungskreis bzw. in bilateralen Gesprächen,
- fachöffentlichen und öffentlichen Informationsrunden bzw. Konsultationsrunden; insbesondere ist hier das Begleitgremium zu nennen.

Die rechtlich vorgeschriebenen Prozesse der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange komplettieren diese fachliche Fundierung.

In den nachfolgenden Teilkonzepten (vgl. Kapitel 2 und 3) sind jeweils die wesentlichen ausgewerteten Grundlagen vorangestellt. Fußnoten ergänzen den Nachweis.

Datenstand

Quantitative Beschreibungen und Analysen basieren auf einer Vielzahl von Grundlagen. Neben eigenen, im Rahmen des BEP-Bearbeitungsprozesses ermittelten Daten sind hier vor allem die Datenbestände des Amtes für Statistik (AfS) und der Senatsverwaltungen hervorzuheben. Für die BEP - wie für nahezu jede räumlich integrierende Planung - stellt sich dabei die Herausforderung des Umgangs mit unterschiedlichen Datenständen, Erhebungszyklen und/oder -räumen. Auf Datengrundlagen basierende Prognosen oder Konzepte wie das Soziale Infrastruktur-Konzept (SIKo) benötigen lange Vorläufe bis zu einem Beschluss, schauen dann aber länger in die Zukunft und haben zugleich einen verbindlichen Charakter.

Es gibt deshalb kein Stichtag für die BEP mit einem einheitlichen Datenstand. Darüber hinaus arbeitet die BEP wegen der beschriebenen Umstände in manchen Kapiteln mit älteren Daten als in anderen. Angesichts des Zielhorizonts von 10-15 Jahren ist ohnehin jede Zahl irgendwann veraltet. Insofern ist es für die Analyse des Raumes und die Ableitung von Zielen und Handlungsempfehlungen wichtig(er), grundsätzliche Bedin-

gungen und Entwicklungen zu erkennen. Dies unterstreicht zugleich die Aufgabe, bei kleinräumlicheren Planungsabsichten jeweils aktuelle Daten zu erfassen und in größeren räumlichen Zusammenhängen konsequent Monitoringverfahren durchzuführen und Datenbestände zu pflegen.

In den nachfolgenden Kapiteln wird deshalb auf die jeweiligen Datenstände hingewiesen. Wenn mit älteren (nicht veralteten!) Datengrundlagen gearbeitet wird bzw. gearbeitet werden muss, werden - soweit möglich - aktuelle Einschätzungen gegeben, um die Grundlagen besser einordnen zu können.

2 Bevölkerungsentwicklung - Analyse und Prognose

Einführung - Methodisches

Im Jahr 2022 wurde die Bevölkerungsprognose für Berlin aktualisiert und bis 2040 fortgeschrieben. Da keine aktuelleren Einschätzungen vorliegen, wird nachfolgend mit dieser Prognose gearbeitet.

Erstmalig werden die Daten damit auf der kleinteiligeren Maßstabsebene der Lebensweltlich orientierten Räume (LOR) - Bezirksregionen und nach Altersgruppen differenziert bereitgestellt. Frühere Bevölkerungsprognosen waren auf der großflächigeren Maßstabsebene der LOR - Prognoseräume bereitgestellt worden. Zeitgleich erfolgte eine Anpassung der Abgrenzungen der Prognoseräume sowie Bezirksregionen. Die aktualisierten und fortgeschriebenen Prognosen nehmen dementsprechend Bezug auf die veränderten Abgrenzungen.

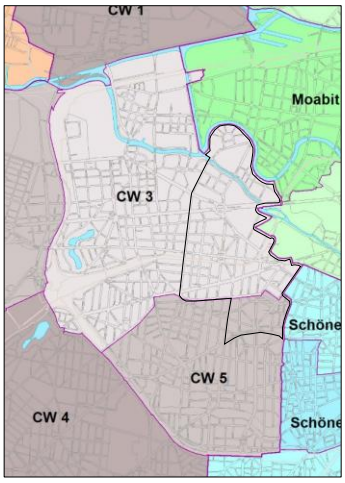


Abb. 2: Prognoseräume alt bis 2021

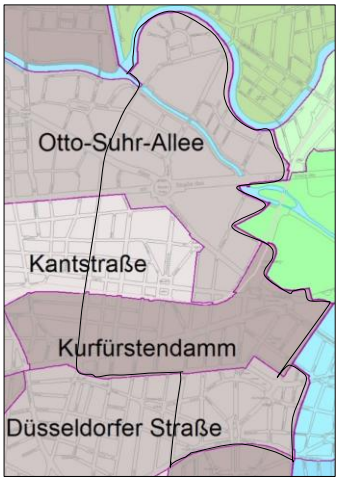


Abb. 3: Bezirksregionen alt bis 2021

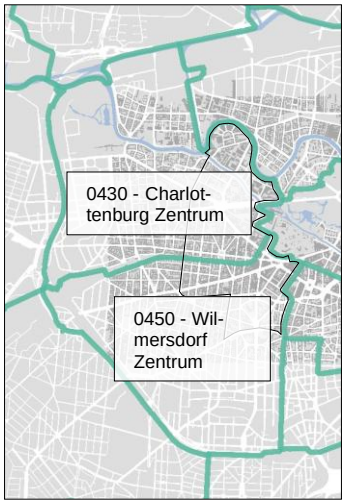


Abb. 4: Prognoseräume neu ab 2021

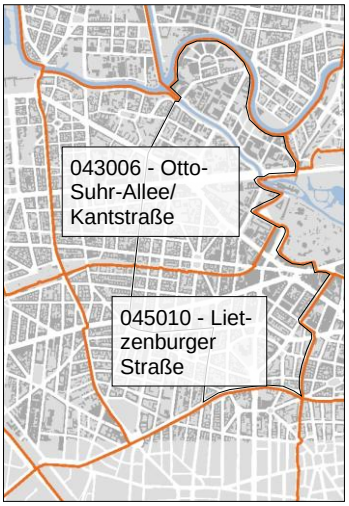


Abb. 5: Bezirksregionen neu ab 2021

Quelle Abb. 2-5: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg / Lebensweltlich orientierte Räume (LOR) (01.01.2021)

Da die Analysen hinsichtlich der Entwicklungen und die Versorgungsberechnungen des SIKo-Berichts auf Grundlage der vor 2021 geltenden LOR-Abgrenzungen sowie der Bevölkerungsprognose bis 2030 erarbeitet wurden, war dieser Datenstand als Basis für das Teilkonzept Soziale Infrastruktur beizubehalten, um eine Einheitlichkeit und ggf. Nachvollziehbarkeit der Aussagen sicherzustellen. Da die aktualisierte Bevölkerungsprognose bis 2040 gegenüber den älteren Annahmen nur vergleichsweise geringe Abweichungen verzeichnet, ist dieses Vorgehen vertretbar. Die Aussagen aus der kleinteiligen Bevölkerungsprognose für 2040 werden im Text kurz zusammengefasst und an geeigneter Stelle um Aussagen und Hinweise zu Abweichungen ergänzt.

2.1 Bestandssituation und -analyse

Bevölkerungsbestand 2022

Analog zur gesamtstädtischen Entwicklung hat der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf seit 2010 einen deutlichen Einwohnerzuwachs um ca. 9 % auf 341.155 Personen (Stand 31.12.2022) zu verzeichnen[7]. Bis 2019 ist ein stabiles Einwohnerwachstum erkennbar, danach schwankt die Zahl der Einwohnenden im Bezirk mit zuletzt seit 2022 wieder steigender Tendenz.

Die beiden Bezirksregionen, die seit dem veränderten Zuschnitt im Jahr 2021 die BEP-Kulisse mit umfassen (vgl. Tabelle in Kapitel 6.1), verfügten zum Stichtag 31.12.2021 über 48.744 Einwohner:innen in der Bezirksregion Otto-Suhr-Allee/Kantstraße sowie 39.665 Einwohner:innen in der Bezirksregion Lietzenburger Straße.

Die Bezirksregion Otto-Suhr-Allee/Kantstraße verfügt somit über die höchste Einwohneranzahl im bezirksweiten Vergleich. Die Bezirksregion Lietzenburger Straße liegt nur knapp darunter an vierter Stelle, von insgesamt elf Bezirksregionen.

Die Bezirksregion Otto-Suhr-Allee, die die BEP-Kulisse bis 2021 zu einem großen Bestandteil abbildete (vgl. Abb. 2), verzeichnete die zweithöchste Wachstumsrate mit 12,5 % der insgesamt 17 Bezirksregionen (bis 2021).[8] Hingegen wies die Bezirksregion Kurfürstendamm, die bis 2021 ebenfalls zu etwa zwei Dritteln Teil der BEP-Kulisse war, mit 4 % eine der geringsten Wachstumsraten im Bezirk auf.[9]

Entwicklung spezifischer Altersgruppen bisher

Informationen über die bisherige Entwicklung der relevanten Altersgruppen (Zeitraum von 2010 bis 2020), die eine Versorgung mit sozialer Infrastruktur in Anspruch nehmen, wurden auf der Ebene der Prognoseräume bereitgestellt. Bis 2021 verortete sich die BEP-Kulisse hier hauptsächlich im Prognoseraum CW 3. Ein kleiner Teil der südlichen Kulisse ist bereits Bestandteil des Prognoseraumes CW 5.[10]

In der Auswertung wird deutlich, dass die Entwicklung der jüngeren Bevölkerung bis unter 27 Jahren im Prognoseraum CW 3 (der die BEP-Kulisse bis 2021 zu etwa drei Vierteln abdeckte) im Vergleich mit den vier weiteren bezirklichen Prognoseräumen deutlich geringer ausfällt. Der Anteil der jüngeren Bevölkerung ist hier am geringsten gestiegen. Zugleich gab es in diesem Prognoseraum den prozentual höchsten Anstieg der

---

7 AfS Berlin-Brandenburg (2023): Einwohnerbestand in Berlin - Grunddaten

8 Anmerkung: Bis 2021 wurde die Planungskulisse durch die vier LOR - Bezirksregionen Otto-Suhr-Allee, Kantstraße, Kurfürstendamm und Düsseldorfer Straße abgebildet. Mit Neuzuschnitt dieser LOR-Ebene liegt die Planungskulisse seither in den zwei LOR - Bezirksregionen Otto-Suhr-Allee/Kantstraße und Lietzenburger Straße, s. Abbildung 2 und 4

9 Vgl. SIKo-Entwurf, Stand März 2023

10 Anmerkung: Seit 2021 werden die beiden LOR-Prognoseräume als Charlottenburg Zentrum (ehemals CW 3) und Wilmersdorf Zentrum (ehemals CW 5) bezeichnet. Ihre Abgrenzungen wurden leicht verändert, s. Abbildung 1 und 3

Bevölkerungsgruppe zwischen 65 bis unter 80 Jahren mit 21,4 %. Diese Altersgruppe ist in zunehmendem Maße mobil und fragt öffentliche Infrastrukturangebote wie z.B. Angebote der Weiterbildung und Kultur, Nachbarschafts-, Stadtteil- und Seniorenzentren nach.[11]

Für den Prognoseraum CW 5 liegt in allen Altersgruppen eine ähnliche Entwicklung vor. Lediglich in der Altersgruppe der 6- bis unter 12-Jährigen liegt der anteilige Zuwachs bei 20,7 % und damit an zweithöchster Stelle im bezirksweiten Vergleich. Der Anteil der über 80-jährigen Bevölkerung wuchs in allen fünf Prognoseräumen konstant, wobei diese Gruppe mit ca. 7 % einen geringen Anteil an der Gesamtbevölkerung des Bezirks stellt.

Bevölkerungsbestand 2024

Seit 2022 ist die Bevölkerungszahl in beiden Bezirksregionen und in allen sechs Planungsräumen weiter angestiegen. In der Bezirksregion Otto-Suhr-Allee/Kantstraße wohnten zum Stichtag 31.12.2024 50.836 Einwohner:innen, in der Region Lietzenburger Straße 40.669 Einwohner:innen. Die Einwohnerzahlen für die sechs Planungsräume zeigt die nachfolgende Tabelle, die noch weiter nach Altersgruppen und Ausländeranteil untergliedert ist.[12]

Tab. 2: Bevölkerungsstand 31.12.2024

PLR	Einwohner:innen insg.	unter 6 Jahren	6 bis unter 15 Jahre	15 bis unter18 Jahre	18 bis unter 27 Jahre	27 bis unter 45 Jahre	45 bis unter 55 Jahre	55 bis unter 65 Jahre	65 und mehr	darunter Ausländer:innen
04300620 Spreestadt	4.118	261	221	82	549	1.705	436	433	431	1.662
04300622 Ernst-Reuter-Platz	5.269	301	349	100	557	1.819	567	630	946	1.787
04300624 Savignyplatz	9.314	424	418	157	1.075	2.891	1.012	1.325	2012	2.706
04501041 George-Grosz-Platz	5.420	235	319	111	470	1.390	657	858	1380	1.536
04501042 Breitscheidplatz	3.664	184	255	90	389	1.070	430	489	757	1.365
04501045 Schaperstraße	9.363	388	568	184	874	2.605	1.141	1.327	2.276	3.068
	37.148	1.793	2.130	724	3.914	11.479	4.243	5.062	7.841	12.124

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg

[11] Vgl. SIKo-Entwurf Charlottenburg-Wilmersdorf, Stand März 2023, S. 9; das nunmehr (Ende 2024) beschlossene SIKo verwendet keine aktuelleren Zahlen

[12] AfS: Statistischer Bericht AI16-hj2/24: Einwohnerstatistik Berlin zum 31.12.2024, Bestand LOR

Alle Planungsräume weisen gegenüber dem Bevölkerungsstand 2022 Zuwächse auf - signifikant sind die Planungsräume Spreestadt (PLR 04300620) und Schaperstraße (PLR 04501045) mit rund 300 bzw. 800 neuen Einwohner:innen, vor allem durch fertiggestellte Neubauvorhaben. Diese Entwicklung fügt sich in die nachfolgende Entwicklungserwartung bis 2040 ein.

2.2 Ausblick

Allgemeine Bevölkerungsentwicklung bis 2040

Bezogen auf den Stichtag zum 31.12.2021 prognostiziert die aktuell geltende Bevölkerungsprognose für Berlin bis zum Jahr 2040 für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf im gesamtstädtischen Vergleich einen verhältnismäßig geringen Bevölkerungszuwachs um 2,6 % (absolut: 8.832 Personen). Damit liegt der Bezirk im unteren Drittel der Gesamtentwicklung Berlins, aber dennoch bei einer konstant positiven Bevölkerungsentwicklung. Zum Vergleich: Für Berlin zeigt die Prognose im Zeitraum von 2021 bis 2040 eine Wachstumsrate um 5 % (absolut: 187.400 Personen) auf.

In den beiden Bezirksregionen, in denen die BEP-Planungskulisse liegt, nimmt die Bevölkerung voraussichtlich ebenfalls konstant zu. In der Bezirksregion Otto-Suhr-Allee/Kantstraße um 4,47 % (absolut: 2.178 Personen) sowie in der Bezirksregion Lietzenburger Straße um 2,65 % (absolut: 1.051 Personen). Diese Annahmen basieren auf der Schätzung der Ergebnisse aus der Bevölkerungsprognose auf Ebene der BZR.

Entwicklung spezifischer Altersgruppen bis 2040

Der anhaltende demografische Wandel hat Auswirkung auf die soziale Infrastrukturplanung. Zum einen im Sinne eines bedarfsgerechten Wohnungs- und Pflegeangebotes im Seniorenbereich (das jedoch nicht konkret Verantwortung der bezirklichen Daseinsvorsorge ist), zum anderen werden insbesondere die Prognoseräume mit aktuell hohen Bevölkerungsanteilen über 65 Jahren in den kommenden Jahren einen altersstrukturell bedingten Wandel erfahren und somit perspektivisch einen verstärkten Familienzuzug, einhergehend mit einem steigenden Kita- und Schulplatzbedarf.

Im Bereich der Planungskulisse der BEP City West wird diese Entwicklung vermutlich erst verzögert einsetzen, da aktuell noch ein Wachstum in der zunehmend agileren Altersgruppe der über 65- bis unter 80-Jährigen besteht. Diese Annahme entspricht den aktualisierten Prognosen der Bevölkerungsentwicklung bis 2040, die ein anhaltendes Wachstum dieser Altersgruppen für beide Bezirksregionen, welche die BEP-Kulisse nach neuem Zuschnitt bilden, anzeigen (vgl. Tabelle 4). Dennoch ist dieser Wandel in der mittelfristigen Planungsperspektive zu berücksichtigen.[13]

Die folgende Tabelle differenziert die prognostizierte Entwicklung der Bevölkerung in den beiden Bezirksregionen nach relevanten Altersgruppen für die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur. Der Anstieg der Altersgruppen ab 65 Jahren wird gemäß der Prognose auch bis 2040 weiterhin am stärksten zunehmen. Insbesondere der Anteil der jüngeren Bevölkerung bis unter 7 Jahren wird hingegen stabil bleiben. Auch die Altersgruppe bis unter 12 Jahren wird nur marginal in der Bezirksregion Otto-Suhr-Allee/Kantstraße ansteigen.

[13] SIKo-Entwurf Charlottenburg-Wilmersdorf, Stand März 2023, S. 10; das nunmehr (Ende 2024) beschlossene SIKo verwendet keine aktuelleren Zahlen

Diese Entwicklung in den Bezirksregionen ist analog der prognostizierten Entwicklung für den Gesamtbezirk. So ist bis 2040 ein vergleichsweise geringer Anstieg der jüngeren Altersgruppen bis unter 12 Jahren prognostiziert. Hingegen nimmt der Anteil der Bevölkerung bis unter 21 Jahren deutlich zu. Diese Gruppe stellen vermutlich die Kleinkinder, die bereits heute im Bezirk leben. Ebenso steigt der Anteil der älteren Bevölkerung ab 65 Jahren und hierbei insbesondere der Anteil der älteren Menschen ab 80 Jahren.

Tab. 3: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung bis 2040, unterteilt nach bereitgestellten Altersgruppen, die besonders relevant für die soziale Infrastrukturversorgung sind (Stichtag 31.12.2021)

Bezirksregion (BZR)	0 - u. 7 Jahre	6 - u. 12 Jahre	10 - u. 21 Jahre	65 - u. 80 Jahre	80 Jahre +
Otto-Suhr-Allee/Kantstraße	stagniert	2,91 % Absolut: 54	7,47 % Absolut: 255	12,6 % Absolut: 1.205	45,30 % Absolut: 1.132
Lietzenburger Straße	stagniert	stagniert	9,14 % Absolut: 260	8,7 % Absolut: 849	33,86 % Absolut: 920
Entwicklung im Gesamtbezirk					
Charlottenburg-Wilmersdorf	1,95 % Absolut: 368	2,73 % Absolut: 402	9,10 % Absolut: 2.431	5,46 % Absolut: 4.270	18,23 % Absolut: 4.305

Quelle: Kleinteilige Schätzung der Bevölkerungsprognose 2021-2040 zum Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. SenStadt I A 34, 2022.

Hinweis: Die in der Tabelle abgebildeten Daten stellen eine Auswahl der Altersgruppen dar, die im Rahmen der kleinteiligen Schätzung der Bevölkerungsprognose durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen bereitgestellt wurden. Aus Gründen der vollständigen Abbildung aller Altersstufen, die für die Versorgung mit sozialen Infrastrukturangeboten relevant sind, sind die Gruppen der 6-, 10- und 11-Jährigen in der Tabelle mehrmals abgebildet.

Fazit zur Bevölkerungsanalyse

Obgleich die Bevölkerungsprognose 2040 für den Bezirk einen vergleichsweise geringfügigen weiteren Anstieg der bezirklichen Einwohnerzahl prognostiziert, gilt es zu berücksichtigen, dass aus dem vorangegangenen erheblichen Wachstum der bezirklichen Bevölkerung in der Zeitspanne von 2010 bis 2020 schon heute infrastrukturelle Versorgungsdefizite bestehen, die bislang nicht ausgleichbar waren. Dementsprechend werden zusätzliche Maßnahmen erforderlich sein, um der weiteren wachsenden Nachfrage nachzukommen. Die positive Bevölkerungsentwicklung 2022-2024 bestätigt die Entwicklungseinschätzung.

Darüber hinaus verursachen u.U. krisenhafte Situationen, wie der Krieg in der Ukraine oder globale Flüchtlingsströme und die damit verbundene starke Zunahme von Immigration, zusätzlichen Druck auf alle Bereiche der sozialen Infrastruktur - gegenwärtig und perspektivisch.

2.3 Handlungsempfehlungen - Bevölkerungsentwicklung

Tab. 4: Handlungsempfehlung - Bevölkerungsentwicklung

Nr.	Themenfeld 2. Bevölkerungsentwicklung (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
2.1	Kontinuierliches, möglichst kleinräumliches Monitoring der Bevölkerungsentwicklung	I, O	Stadtentwicklungsamt/ESPK	X	
2.2	Frühzeitige Abstimmung zwischen der Stadtentwicklung und den fachlich zuständigen Ämtern zur Sicherung bzw. Entwicklung von bestehenden Standorten sowie zur Schaffung zusätzlicher Angebote auf neuen Flächen	I, O	Fachämter des Bezirkes	X	

3 Teilkonzepte

Vorbemerkung

Im Abschnitt 3 werden alle räumlich relevanten Themenfelder der Stadtentwicklung bearbeitet. Diese als „Teilkonzepte“ bezeichneten Kapitel 3.1 bis 3.9 folgen im Grundsatz folgender Gliederung:

- Bestandsaufnahme und -analyse
- Zielaussagen der bezirklichen Leitlinien
- Formulierung von konkreten Zielen und Handlungsempfehlungen
- Tabelle der Handlungsempfehlungen für das jeweilige Kapitel (in Kapitel 5 werden alle Handlungsempfehlungen aus den Kapiteln 3.1 - 3.9 nochmals zusammengefasst)

Von dieser Grundgliederung kann es im Einzelfall Abweichungen geben. Inhaltlich sind aber alle Teilkonzepte im Sinne dieser Gliederung vollständig.

3.1 Städtebau und Baukultur

Einleitung

Die städtebauliche Struktur des gründerzeitlichen Stadtgrundrisses der Gebietskulisse der BEP City West weist eine differenzierte Stadtgestalt mit vielfältigen urbanen Qualitäten auf. Neben der großzügigen kompakten großbürgerlichen Gründerzeitstadt rund um den Kurfürstendamm und den Savignyplatz ist die City West geprägt durch die städtebauliche Moderne des 20. Jahrhunderts. Das große Campus-Gelände von TU Berlin, UdK und Physikalisch-Technische Bundesanstalt sowie die Spreestadt bilden zwei weitere charakteristische Teilräume. All das befindet sich auf verhältnismäßig engem Raum mit hybriden Übergangsbereichen, welche einer besonderen Betrachtung bedürfen und gleichzeitig Entwicklungspotenziale bieten können.

Die nachfolgenden Ausführungen im Teilkonzept Städtebau der BEP City West umfassen die Beschreibung der historischen Entwicklung und der aktuellen Situation. Daraus werden - teilräumlich differenziert - Ziele und Handlungsempfehlungen (vgl. Kapitel 3.1.3 und 3.1.4) für die weiter städtebauliche Entwicklung im Kontext baugeschichtlicher Epochen sowie aktueller Entwicklungen hergeleitet.

Das Teilkonzept Städtebau basiert auf festgesetzten oder in Aufstellung befindlichen Planungen sowie weiteren Konzepten. Dazu zählen:

- Flächennutzungsplan für Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, in der Fassung der Neubekanntmachung vom 7. Februar 2025 (ABl, S. 441))
- Baunutzungsplan (Der Senator für Bau- und Wohnungswesen, 1960)
- Planwerk Innere Stadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2010)
- Entwurf Entwicklungskonzept für die City West inkl. Hochhausentwicklungskonzept (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2021)
- Hochhausleitbild für Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2020) und dessen Evaluation im Frühjahr 2025[14]
- Rahmenplan Hertzallee (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, 2022)

[14] SenStadt: Hochhausleitbild für Berlin -Evaluation, Dokumentation Stand 12.03.2025

- Rahmenplan Kurfürstendamm/Rankestraße (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, 2024)
- Masterplan Uni Campus City West (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2009)
- Geltendes Bauplanungsrecht innerhalb der Planungskulisse (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf)
- Städtebauliche Erhaltungsverordnung für das Gebiet „Kurfürstendamm“ nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, 2001)[15]
- Charta City West 2040 (WerkStadtForum, 2020)
- Geschichtslandschaft Berlin, Charlottenburg, Der Neue Westen, Berlin 1985 (Historische Kommission zu Berlin)
- Geschichtslandschaft Berlin, Charlottenburg, Die Historische Stadt, Berlin 1986 (Historische Kommission zu Berlin)
- Lineares Regelwerk Kurfürstendamm (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, 1984)[16]
- Evaluierung Lineares Regelwerk Kurfürstendamm, sowie zehn Grundsätze zur städtebaulichen Entwicklung des Kurfürstendammbereichs (Drucksache 10/2532); Sachstandsbericht 1.12.2008 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung)

Die für das Teilkonzept wichtigen Bestandsdarstellungen und -analysen sowie die Ziele sind im nachfolgenden Teilkonzept wiedergegeben. Sie spiegeln sich in den ausgewählten, vom Bezirksamt im Juli 2022 beschlossenen, Entwicklungsleitlinien für die Bereichsentwicklungsplanung.

3.1.1 Städtebau in den Entwicklungsleitlinien

Die bezirklichen Entwicklungsleitlinien bilden die Eckpunkte für die Formulierung von Zielen und Handlungsgrundlagen der BEP. Folgende Leitlinien sind besonders relevant:

Leitlinie 1
„Vorhandene Stadtstruktur und Stadtgestalt als Identifikationsfaktor und besondere Stärke sichern und weiterentwickeln.“

Leitlinie 3
„Neubauten in der City West müssen zukünftig einen Mehrwert für die Stadt („Stadtrendite“) bieten“

Leitlinie 9
„Den öffentlichen Raum qualifizieren“

[15] Eine Aktualisierung ist vorgesehen
[16] Eine Aktualisierung ist vorgesehen

Leitlinie 10

„Grün- und Freiflächen als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und als Qualitätsmerkmal der City West erweitern und qualifizieren“

3.1.2 Bestandssituation und -Analyse

3.1.2.1 Baugeschichtliche Entwicklung

Hochbürgerliche Epoche (ca. 1850-1900) und spätbürgerliche Epoche (seit etwa 1900)

Der Name City West ist eng mit der aus dem Dorf Alt-Lietzow hervorgegangenen, bis 1920 selbständigen Stadt Charlottenburg verbunden. Zentrale Räume der BEP, namentlich die Teilräume südlich der Ost-West-Verbindung der Straße des 17. Juni und der Hardenbergstraße, sind jedoch eher ein Ergebnis der expansiven Entwicklung Berlins, von der Residenz zur Industriemetropole, in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Schon der lange verwendete Begriff des „Neuen Westen“ bezieht sich auf das alte Berlin bis 1920.

Der „Neue Westen“ nördlich und südlich der Achsen Kantstraße und Kurfürstendamm entwickelte sich zum Ende des 19. Jahrhunderts als Gegenstück zur „Historischen Mitte“ zu einem bedeutenden Geschäfts- und Vergnügungszentrum Berlins. Mit Ausdehnung Berlins nach Westen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann zugleich die Erschließung des Gebietes am Kurfürstendamm. Grundlage der städtebaulichen Entwicklung des „Neuen Westen“ war vor allem der Hobrecht-Plan (1862), der südliche Teilraum auch die Carstenn'schen Planungen für die Entwicklung bis Friedenau. Wesentliche Wachstums- und Entwicklungsimpulse waren die Verbindungachse von Berlin nach Spandau, die Eröffnung der Stadtbahn mit direkter Anbindung an das Berliner Zentrum (1862), die Eröffnungen der Bahnhöfe Zoologischer Garten (1882) und Savignyplatz (1896).

Es entstanden repräsentative Bauten wie z.B. die bedeutenden Bauwerke der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche (1891), das Theater des Westens (1896) und etwas später das Königlich Preußische Oberverwaltungsgericht (1907) an der Hardenbergstraße, heutiges Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg, sowie großbürgerliche Stadt- und Wohnquartiere. Bis in die 1920er Jahre blühte der „Neue Westen“ mit dem beutenden Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße zum herausragenden Hotspot für Kunst, Kultur, Einkauf und Vergnügen auf.

In die Zeit der spätbürgerlichen Epoche fällt der Bau der U-Bahn vom Wittenbergplatz bis zur Uhlandstraße. Ebenso entwickelte sich die flächendeckende Bebauung mit bürgerlichen Mietshäusern westlich der Knesebeckstraße mit den typischen Vorderhäusern, Seitenflügeln und rückwärtigem Quergebäude/Gartenhaus. Der Gebietscharakter glich eher der eines städtischen Villenviertels. Trotz zur Straße orientierten Ladeneinbauten, aber ohne Gewerbebetriebe in den Höfen, wurden die Gebäude ausschließlich zum Wohnen genutzt. Zusätzlich entstand der neue Bautypus des Geschäftshauses wie das Kaufhaus des Westens, das 1915 eröffnete. Das Marmorhaus wurde 1912/1913 nach Entwürfen des Architekten Hugo Pál als Kino errichtet.

Besonderheiten bildet die „Spreestadt“, das frühere „Industriegebiet“ der Stadt Charlottenburg mit der Königlich Preußischen Porzellanmanufaktur KPM als Nucleus (1714) im Übergang zum Berliner Gebiet Moabit sowie der großflächige Standort der Technischen Fachhochschule Charlottenburg (heute TU Berlin) ab 1878.

Nachkriegsepoche

Baubestand von 1945 bis 1974

Gebäude und Baublöcke der frühen Nachkriegsmoderne von 1945 bis 1974 finden sich in der Planungskulisse vorwiegend als Ersatzbauten in den kriegsbedingt umstrukturierten Bereichen und als vereinzelte Lückenschlüsse im Blockzusammenhang. Hierbei stechen die Bauten rund um den Breitscheidplatz (Bikini-Haus, Europa-Center), am Hardenbergplatz und an der Joachimsthaler Straße (Café Kranzler), besonders hervor. Des Weiteren sind vor allem Sonderbauten, wie die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche, die Berliner Bank oder Neubauten der beiden Universitäten gebietsprägend für diese Epoche.

Der Ernst-Reuter-Platz, u.a. mit Telefunken-Hochhaus und Architektur-Fakultät sind gleichermaßen Symbole für das West-Berlin der Nachkriegszeit, den modernen Städtebau und die autogerechte Stadt. Markante Einzelbauten finden sich entlang des Kurfürstendamms oder anderer Straßenzüge der BEP-Kulisse. Die neugestaltete Lietzenburger Straße als Kurfürstendamm-Umfahrung mit ihrem Anschluss An der Urania (in Tempelhof-Schöneberg) ist durch Anpassung des Stadtgrundrisses an großzügigere Straßenführungen ein Beispiel der autogerechten Stadt.

Überwiegend Baubestand von 1974 bis 1990

In der Planungskulisse befinden sich zwei Baublöcke, die überwiegend den Baubestand von 1974 bis 1991 aufweisen. Dazu zählen der Block südlich des Steinplatzes zwischen Uhlandstraße, Kantstraße und Fasanenstraße sowie der Block an der Ecke Franklinstraße/Salzufer in der Spreestadt. Sie fügen sich in die gründerzeitliche Baustruktur ein, weichen in ihrer Gestaltung, durch die Verwendung neuer Baumaterialien und Gliederungselemente, aber von ihr ab. Die Wohngebäude aus dieser Zeit weisen im Wesentlichen die Berliner Traufhöhe auf, bringen durch geringere Geschosshöhen jedoch mehr Stockwerke unter (z.B. Wohngebäude Ecke Uhlandstraße/Kantstraße, Bismarckstraße/Marie-Elisabeth-Lüders-Straße/Otto-Suhr-Allee).

Überwiegend Baubestand ab 1990 bis heute

Nach 1990 setzte in der City West eine umfangreiche Erneuerungs- und Neubautätigkeit ein. Zur zeitgenössischen Architektur werden hier alle Gebäude, die seitdem bis heute errichtet wurden, gezählt. Es handelt sich dabei um sehr unterschiedliche Architektur- und Formensprachen. Das Spektrum erstreckt sich von eher zurückhaltenden Gebäuden, die sich in die nähere Umgebung einfügen, bis hin zu markanten stadtbildprägenden Einzelbauten. So entstand in der Fasanenstraße für die IHK ein ikonischer Neubau. Insbesondere im Umfeld des Breitscheidplatzes (z.B. Neubau des Upper West, Erneuerung und Ergänzung des Bikini-Hauses) sowie in weiteren städtebaulich markanten Bereichen, wie der Kreuzung Joachimsthaler Straße/Kurfürstendamm (Neues Ku'damm-Eck, Neues Kranzler-Eck), führten die überwiegend privatwirtschaftlich initiierten Projekte zu einer signifikanten Weiterentwicklung des Raumes. Die Umprofilierung der Spreestadt führte dort zu neuen gewerblichen Investitionen, wie dem Mercedes-Benz-Haus am Salzufer oder einer völligen Neustrukturierung des KPM-Standortes. Einher ging diese Entwicklung mit Veränderungen des Stadtgrundgrundrisses und der Planung bzw. Realisierung umfangreicher Wohnbauprojekte.

Bis zum heutigen Zeitpunkt halten Planungs- und Entwicklungsabsichten an, die das Gesicht der City West auch in den kommenden Jahren nachhaltig weiter verändern werden. Die Blöcke nördlich und südlich der Hertzallee mit öffentlichen und privaten Investitionsabsichten sind dabei ein Schwerpunkt neben anderen, wie dem Europa-Center und dem Block Kurfürstendamm/Rankestraße.

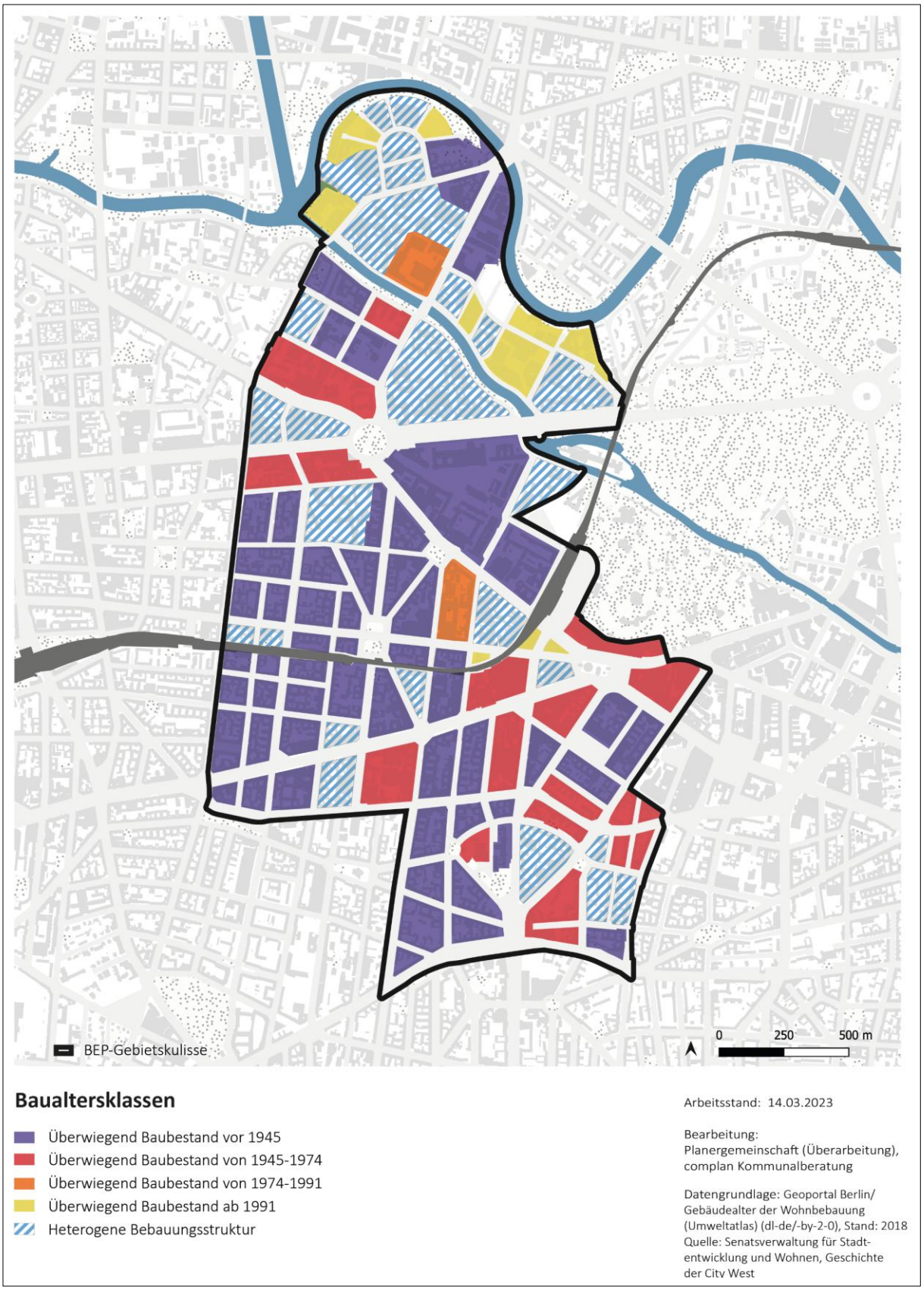


Abb. 6: Baualtersklassen, Quelle: siehe Karte

3.1.2.2 Stadtstruktur und öffentlicher Raum

Stadtstruktur

Die BEP-Kulisse ist vorwiegend durch das linear verlaufende System aus Verkehrsachsen des Hobrecht-Planes geprägt; im südlichen Teil durch die Planungen von Carstenn. Die wichtigsten übergeordneten Achsen verlaufen in West-Ost-Richtung (Kurfürstendamm/Tauentzienstraße, Otto-Suhr-Allee, Bismarckstraße/Straße des 17. Juni, Kantstraße und Lietzenburger Straße). Ergänzt wird das System durch die Nord-Süd-Ausrichtung mehrerer Haupterschließungsachsen (Marchstraße, Hardenbergstraße, Joachimsthaler Straße/Bundesallee sowie Uhlandstraße und angrenzende Leibnizstraße). Zudem sind der Landwehrkanal und die Spree als gebietsprägende Merkmale für die Spreestadt zu nennen.

Die viergleisige Stadtbahn mit ihrem Viadukt und stählernen Brücken verläuft als „Layer" über das bestehende Straßennetz, überwiegend in Ost-West-Richtung.

Südlich der Bismarckstraße und südwestlich der Hardenbergstraße/Budapester Straße besteht eine weitgehend dicht bebaute, konsistent gefasste Baustruktur aus gründerzeitlich geprägten Baublöcken mit fünf bis sechs Geschossen, einheitlicher Traufhöhe von 22 m und kleinteiliger Nutzungsmischung. Ein System aus öffentlichen Räumen, die zum Teil auf historische Schmuck- und Stadtplätze ausgerichtet sind, bietet gute Orientierung im Stadtraum. Eine Ausnahme stellt der Bereich am östlichen Teil der Lietzenburger Straße dar, der nach Kriegszerstörungen und den Veränderungen aufgrund des Straßendurchbruches durch Bauten der Nachkriegsmoderne geprägt wird.

Die Bereiche um den Ernst-Reuter-Platz sowie das Umfeld des Breitscheidplatzes sind durch großmaßstäbliche Straßenräume mit dominanten Solitärbauten der 1960er Jahre gekennzeichnet. Diese Orte, wie z.B. der Breitscheidplatz mit Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche, Europa-Center, Bikini-Haus, Zoofenster und Upper West, dem benachbarten Bahnhof Zoo und dem Beginn von Kurfürstendamm/Tauentzienstraße, stellen ein weiteres charakteristisches Merkmal der City West dar.

Der Campus Charlottenburg der Technischen Universität zu Berlin (TU Berlin) und der Universität der Künste (UDK Berlin) sowie der Teilbereich nördlich des Ernst-Reuter-Platzes bis zur Spree zeichnen sich durch aufgelockerte, überwiegend großmaßstäbliche Baustrukturen einer hohen Dichte mit besonderen Funktionen und Nutzungen unterschiedlicher Epochen aus.

Eine städtebauliche Besonderheit nimmt aufgrund der ausgeprägten baulichen und funktionalen Heterogenität der Teilbereich Spreestadt ein. Ein teilweise nachträglich eingefügtes Erschließungsnetz führte zu Orientierungs- und Gestaltungsdefiziten.

Während die Uferbereiche des Landwehrkanals beidseitig landschaftsgestalterisch gefasst und durchgängig für Fußgänger:innen nutzbar sind, ist das Spreeufer erst teilweise öffentlich erschlossen.

Öffentlicher Raum

Die beschriebenen Raumfolgen und Bauten sind der eine Aspekt der Stadtstruktur. Der andere ist der öffentliche Raum mit seiner Aufteilung, Gestaltung und Funktion aus Straßen, Plätzen, Freianlagen.

Zu Beginn der baulichen Entwicklung im 19. Jahrhundert gingen bauliche und Erschließungsplanung oft Hand in Hand. Zumeist waren Straßenräume bereits vor Beginn des Hochbaus angelegt.

Straßenbreiten und Raumaufteilung waren i.d.R. geprägt durch:

- Symmetrie des Straßenquerschnitts,
- ausgewogene Aufteilung der Flächen für die Fußgänger:innen und den (seinerzeit noch beschaulichen) Fahrzeugverkehr einschließlich der Straßenbahn,
- Bepflanzung mit alleeartigem Baumbestand; teilweise Vorgärten,
- gartenkünstlerische Gestaltung von Platzanlagen.

Dieses Grundgerüst ist heute noch zu finden, aber in vielen Straßenzügen und Platzanlagen überformt. Charakteristisch dafür ist die Veränderung der Straßenraumaufteilung durch Aufgabe von Vorgärten (ersetzt durch Fußgängerbereiche) zugunsten erweiterter Flächen für den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr mit Folgen für Gestaltqualität und Mikroklima sowie der Reduktion des öffentlichen Raumes zur Kfz-Verkehrsfläche (z.B. Meinekestraße oder Rankestraße).

Die größeren Straßenzüge wie Straße des 17. Juni, Kurfürstendamm, Kantstraße, Hardenbergstraße, Otto-Suhr-Allee und Joachimsthaler Straße sind (oft auf Kosten früherer Straßenbahngleise) zur Erweiterung der Flächen für den Kfz-Verkehr genutzt worden. Wo Mittelstreifen angelegt sind, erschweren Hochbeete oder Zaunanlagen das (gefährliche) Überqueren. Im Fall des Straßenzuges Bismarckstraße/Straße des 17. Juni dient der Mittelstreifen dem Parkverkehr.

Die Kreuzungsräume sind vielfach entsprechend den Anforderungen des Kfz-Verkehrs optimiert gestaltet. Beispiele sind Kantstraße/Joachimsthaler Straße und Joachimsthaler Straße/Hardenbergstraße. Bei neu angelegten Straßendurchbrüchen wie der Lietzenburger Straße und der Erweiterung des Hohenzollerndamms wurden darüber hinaus Gebäude abgerissen. Heute markieren z.T. Brandwände den aus der Proportion geratenen öffentlichen Raum.

Der Hardenbergplatz ist in seiner Gestaltung eher ein Hardenberg-Parkplatz ohne eigene Qualität in Hinsicht auf Freiraumplanung oder Aufenthalt.

Der öffentliche Raum in der City West ist nach 1945 insgesamt schrittweise zu einem typischen Beispiel für den ideologischen Planungsansatz der autogerechten Stadt geworden.

Ein Ergebnis dieser bereits in den 1970ern Jahren erkannten Fehlentwicklung ist die Erarbeitung des „Linearen Regelwerks Kurfürstendamm“, das Leitvorstellungen zur Gestaltung formuliert, die später als „10 Grundsätze“ für das Verwaltungshandeln formalisiert wurden.[17] Die Evaluierung 2008 zeigte den Erfolg dieses Vorgehens, forderte zugleich aber deren Weiterentwicklung ein.

Positive Beispiele für eine Rückgewinnung von öffentlichen Räumen mit Blick auf eine multifunktionale Nutzung und aufgewertete Gestaltung sind:

- der denkmalgerecht wiederhergestellte Savignyplatz und der neugestaltete Steinplatz,
- der nach dem maximierten autogerechten Ausbau in den 1960er Jahren schrittweise umgestaltete Breitscheidplatz (Schließung der beiden „Spangen“, Rückbau des Tunnels und Neugestaltung der Oberflächen),
- einzelne Maßnahmen zur Verbesserung der Nutzungsbedingungen des öffentlichen Raumes durch Gehwegvorstreckungen und Querungshilfen.

[17] Evaluierung Lineares Regelwerk Kurfürstendamm, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, 2008

Insgesamt weist der öffentliche Raum in der BEP-Kulisse noch erhebliche Handlungsbedarfe gestalterischer sowie funktionaler Art auf.

3.1.2.3 Denkmale und städtebauliches Erhaltungsgebiet

Bestandsaufnahme und -analyse

Die City West vereint auf engem Raum bedeutende städtebauliche und architektonische Epochen mit einer hohen Dichte an Einzeldenkmalen, denkmalgeschützten Ensembles und Gartendenkmalen. Das Spektrum reicht von gründerzeitlichen Wohn- und Geschäftshäusern über repräsentative öffentliche Gebäude bis hin zu Hochhausbauten jüngeren Datums. Die Denkmale sind nicht nur für das BEP-Gebiet, sondern teils auch für die Gesamtstadt identitätsprägend; hervorragendstes Beispiel ist sicherlich die Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche. Einen Eindruck über die Vielfalt des Bestandes vermittelt der Ausschnitt der Denkmalkarte.

Auch der Stadtgrundriss spiegelt die Entwicklungsgeschichte des Raumes, etwa durch das gründerzeitliche Straßenraster mit seinen Platzfolgen oder die alte Verbindung zwischen Berlin und Charlottenburg mit dem heutigen Erst-Reuter-Platz als „Knie“.

Ebenfalls betroffen sind an einzelnen Orten Belange der Bodendenkmalpflege.

Ziele und Handlungsempfehlungen

Grundsätzliches Ziel ist die Erhaltung und adäquate Nutzung aller Denkmalbestände. Aufgrund der Maßstabsebene und der Aussagentiefe der BEP sind keine konkreteren Hinweise zu einer eventuellen Beeinträchtigung einzelner Denkmale möglich.

Bei konkretisierenden Maßnahmen wie Bebauungsplanungen oder anderen städtebaulichen oder freiraumplanerischen Verfahren ist die Denkmalpflegbehörde als Träger öffentlicher Belange frühzeitig zu beteiligen. Dabei ist auch zu beachten, dass der Denkmalbestand fortgeschrieben wird und der jeweils aktuelle Bestand bei den Denkmalbehörden abgefragt werden sollte. Die nötige Abstimmung betrifft auch informelle Konzepte wie die bereits vergleichsweise detaillierten Umgestaltungsvorschläge von Straßenräumen.

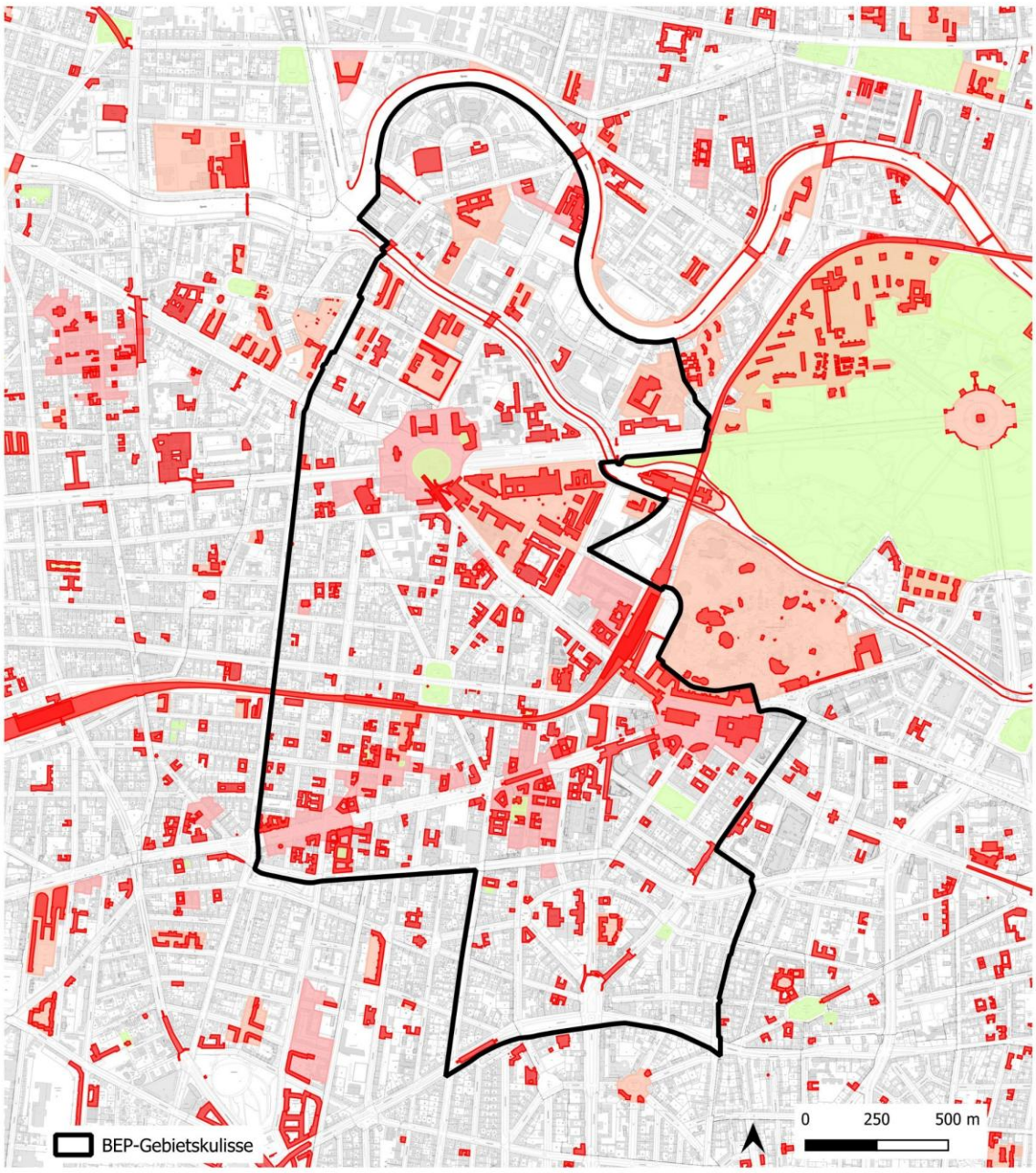
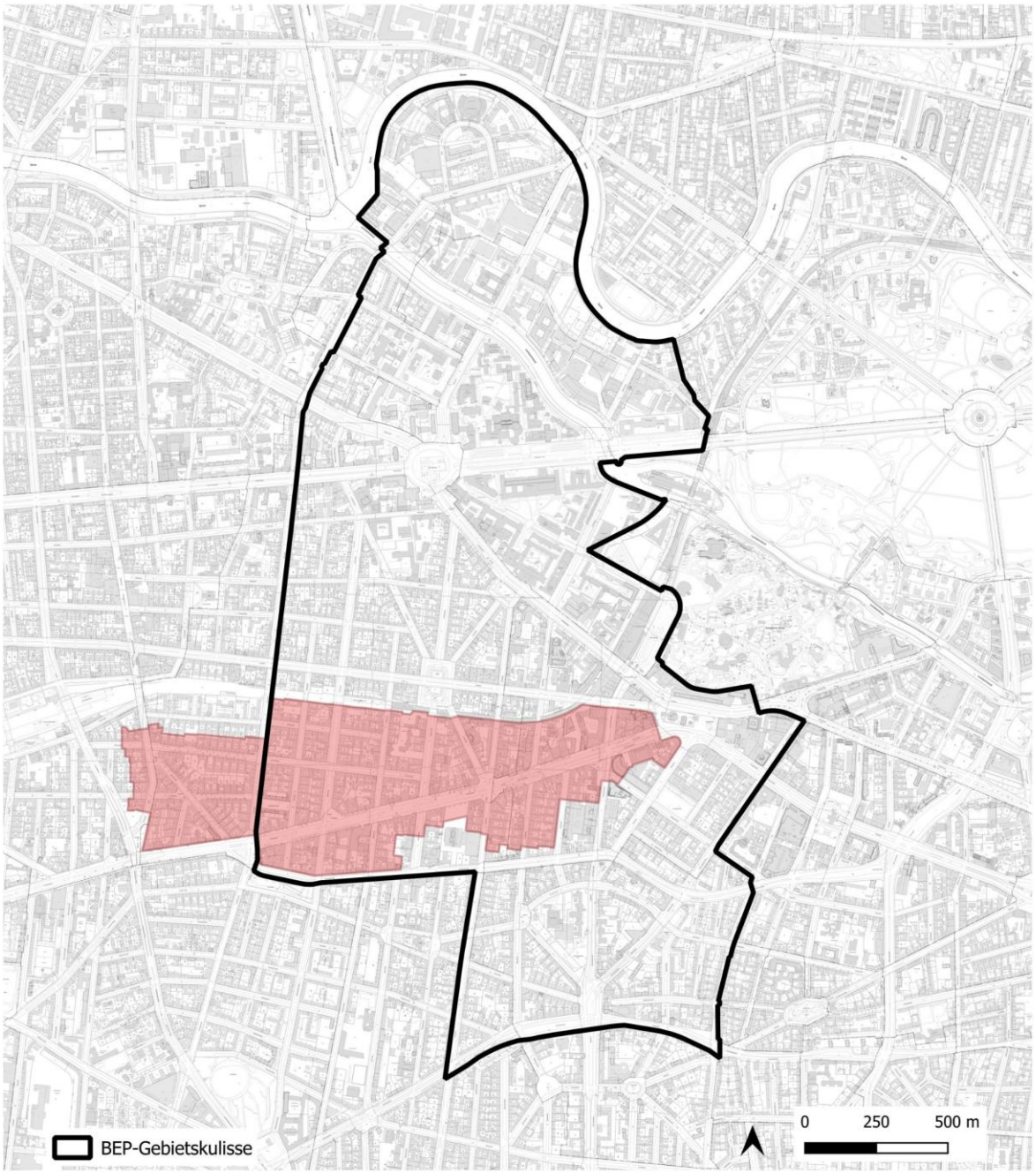


Abb. 7: Denkmalkarte Berlin. Einen Überblick über die Naturdenkmale gibt die Abbildung im Kapitel 3.7.3. Quelle siehe Karte



Erhaltungsverordnungsgebiete -
Erhaltung der städtebaulichen Eigenart

Städtebauliches Erhaltungsgebiet Kurfürstendamm

Quelle:
Geoportal Berlin / Erhaltungsverordnungsgebiete § 172 BauGB, dl-zero-de/2.0, Stand 2024
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin, dl-de/by-2-0, Stand 2024

Abb. 8: Kulisse Städtebauliche Erhaltungsverordnung nach § 172 BauGB, Quelle: siehe Karte

Eine Besonderheit stellt das Instrument der städtebaulichen Erhaltungsverordnung gem. § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB für das Gebiet „Kurfürstendamm“ dar (Gebiet zwischen Stadtbahn und den südlich angrenzenden Blöcken des Kurfürstendamms sowie zwischen Leibnizstraße und Breitscheidplatz). In dieser ist „die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt sicher zu stellen“. Als städtebauliche Qualität wird vor allem die „Konformität zwischen Bebauung, Block, Grundstück/Parzelle und Straßensystem mit Plätze(n)“ verstanden. Die Erhaltungsverordnung zielt vor allem darauf ab, den Bestand zu bewahren. Bei der Errichtung von Neubauten sind typische Merkmale des städtebaulichen Leitbildes der Gründerzeit und der Nachkriegsmoderne zu berücksichtigen (Höhe, Maßstab des Baukörpers, Parzellenstruktur, Anknüpfung in der architektonischen Gestaltung).

Bauliche Veränderungen wie auch Abriss von baulichen Anlagen unterliegen in dem Gebiet einem Genehmigungsvorbehalt innerhalb des bauaufsichtlichen Verfahrens oder als eigenständiges Genehmigungsverfahren nach § 172 BauGB für ansonsten genehmigungs- bzw. verfahrensfreie Vorhaben. Innerhalb der Verfahren ist im Einzelfall zu entscheiden, ob das beantragte Vorhaben vereinbar mit der „städtebaulichen Eigenart des Gebietes“ ist.

3.1.2.4 Bauliche Dichten und Höhen

Die Planungskulisse setzt sich aus unterschiedlichen Quartieren mit (bezogen auf das geltende Planungsrecht bzw. die Vorgaben der Baunutzungsverordnung) teilweise sehr hohen Bebauungsdichten und einer ausgeprägten Funktionsmischung zusammen. Auf der Grundlage des Maßes der baulichen Nutzung lassen sich folgende drei Kategorien bilden:

- Überwiegend mäßig verdichtete Wohngebiete der frühen Nachkriegsmoderne sowie Gemeinbedarfsflächen (vor allem Bildungs- und Forschungseinrichtungen)

  Hierzu zählen die Campusbereiche der Universitäten, der Bereich nordwestlich des Ernst-Reuter-Platzes sowie die östliche Umgebung der Lietzenburger Straße, Bereiche der Spreestadt mit teilweise weniger stark ausgenutzten Grundstücken. Die Grundflächenzahl (GRZ) liegt leicht unter 0,5 und die Geschossflächenzahl (GFZ) liegt zwischen 1,5 und 3,0.
- Überwiegend stark verdichtete gründerzeitliche Wohn- und gemischte Gebiete

  Sie zeichnen sich durch einen hohen Überbauungsgrad mit einer GRZ zwischen 0,5 und 0,7 aus. Es handelt sich vorrangig um die Gründerzeitblöcke um den Savignyplatz, südlich des Kurfürstendamms sowie einzelne Baublöcke in der Spreestadt. Durch die historisch bedingte Blockrand- und Hinterhofbebauung mit typischer Traufhöhe von 22 m liegen die Geschossflächenzahlen zwischen 3,0 und unter 4,0.
- Überwiegend stark verdichtete Misch- und Kerngebiete

  Das Umfeld entlang des Kurfürstendamms/Tauentzienstraße weist eine besonders hohe bauliche Dichte auf. Zurückzuführen ist dies auf die stärkere und höhere Überbauung einiger Baublöcke mit einer GRZ von 0,5 bis 0,7. Die Bereiche um den Breitscheidplatz und den Bahnhof Zoo umfassen mit den Höhepunkten Upper West (119 m), Zoofenster (119 m), Europa-Center (86 m) eine Geschossflächenzahl von über 5,0. Diese Werte liegen deutlich über den Orientierungswerten für die Geschossflächenzahl in Urbanen Gebieten und Kerngebieten (3,0).

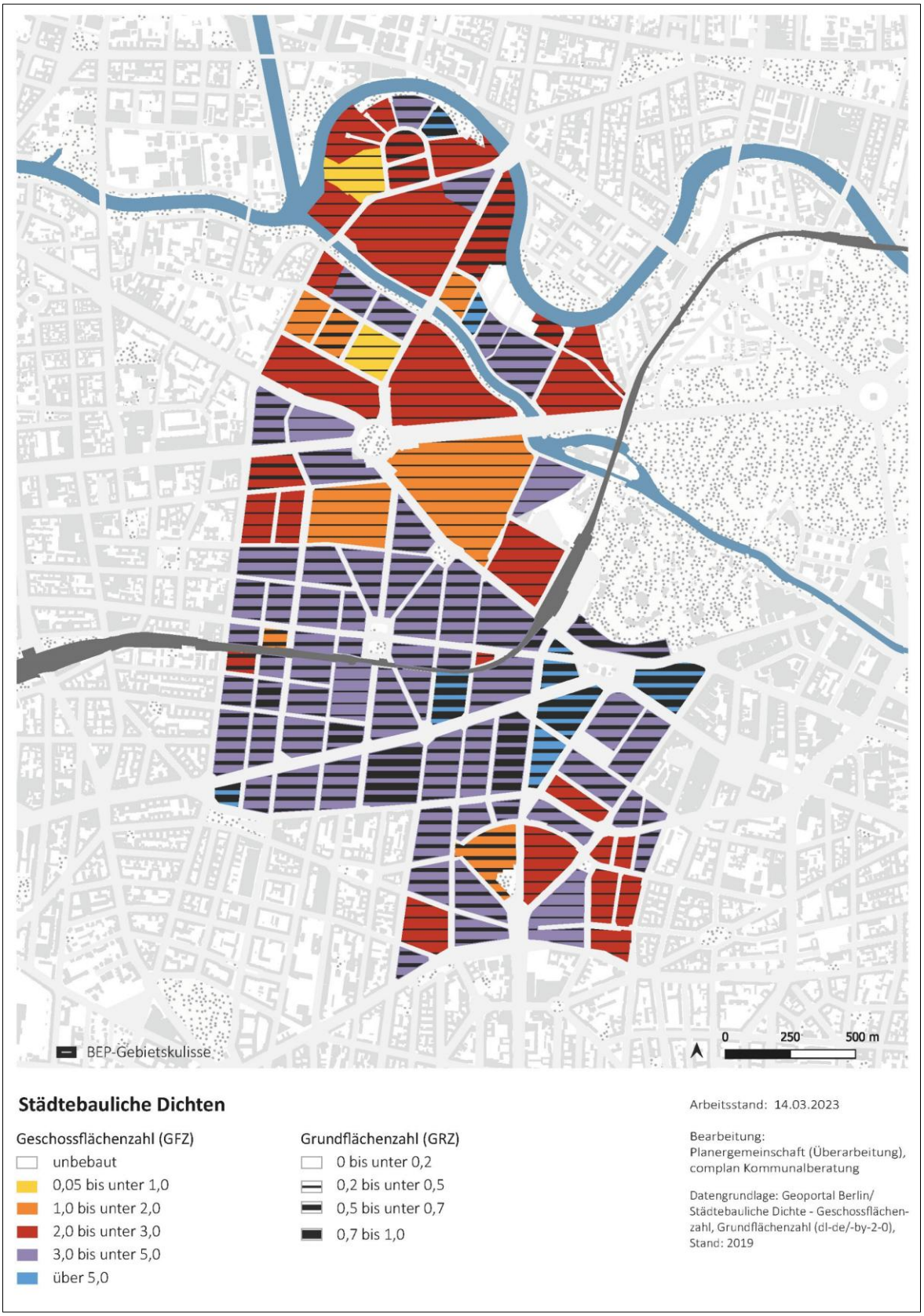


Abb. 9: Karte Städtebauliche Dichten, Quelle: siehe Karte

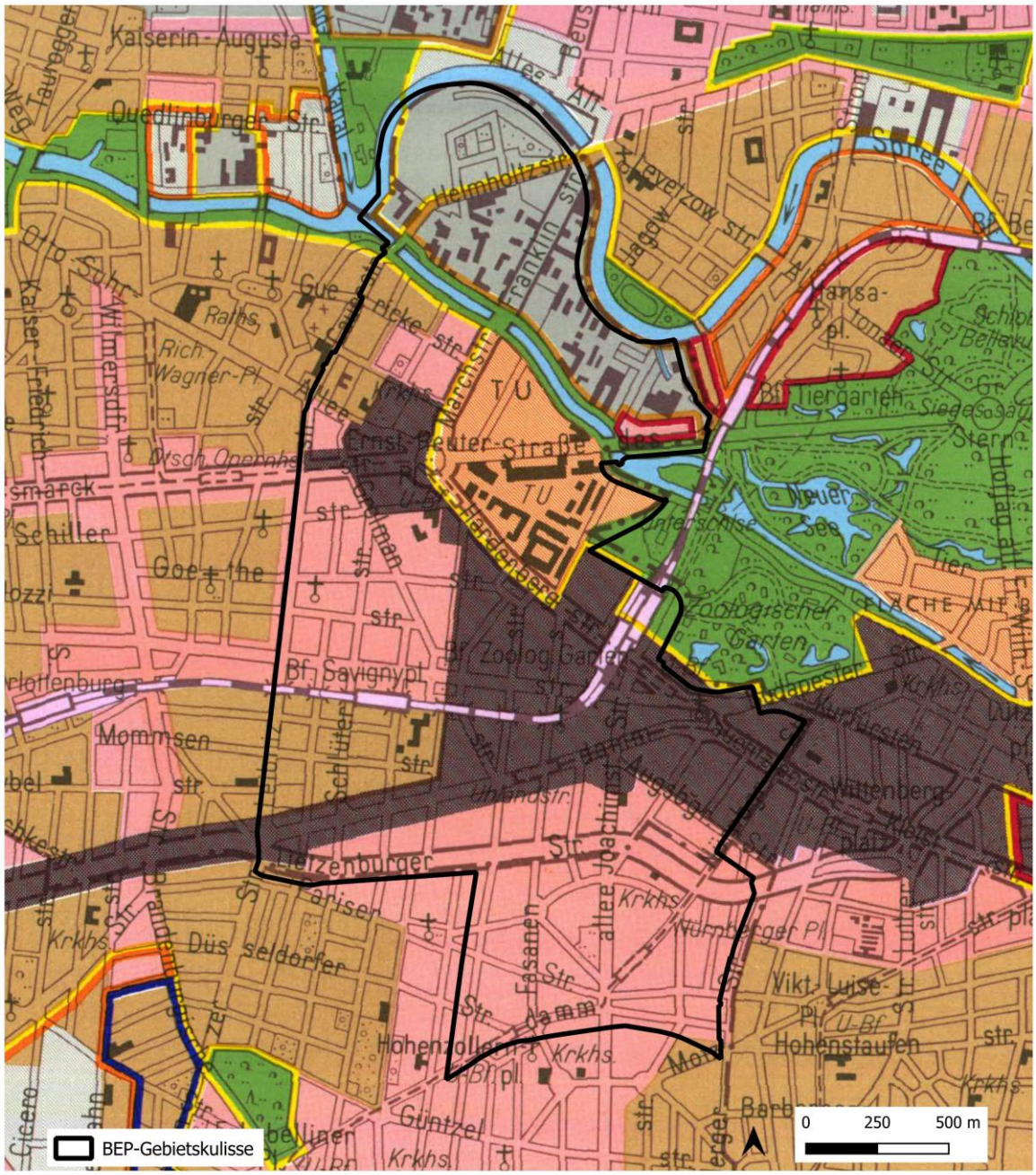
3.1.2.5 Planungsrecht und aktuelle Vorhaben

Verbindliche Bauleitplanung

Für erhebliche Teile der City West gilt nach wie vor der für den Westteil der Stadt aufgestellte Baunutzungsplan in der Fassung vom 28.12.1960 im Zusammenhang mit den Vorschriften der Bauordnung 1958 und mit den hier bestehenden förmlich festgestellten Fluchtlinien als übergeleiteter qualifizierter Bebauungsplan nach § 30 Abs. 1 BauGB.

Der Baunutzungsplan und die bis 1971 festgesetzten B-Pläne wurden flächendeckend für die Altbezirke Charlottenburg und Wilmersdorf durch die einfachen B-Pläne VII-A und IX-A hinsichtlich der Regelungen zur Berechnung des Nutzungsmaßes auf die Regelungen der BauNVO (Baunutzungsverordnung) 1968 umgestellt. Gleichzeitig wurden die förmlich festgelegten Baufluchtlinien auf die Regelungen des § 23 BauNVO von 1968 als Baugrenze übergeleitet.

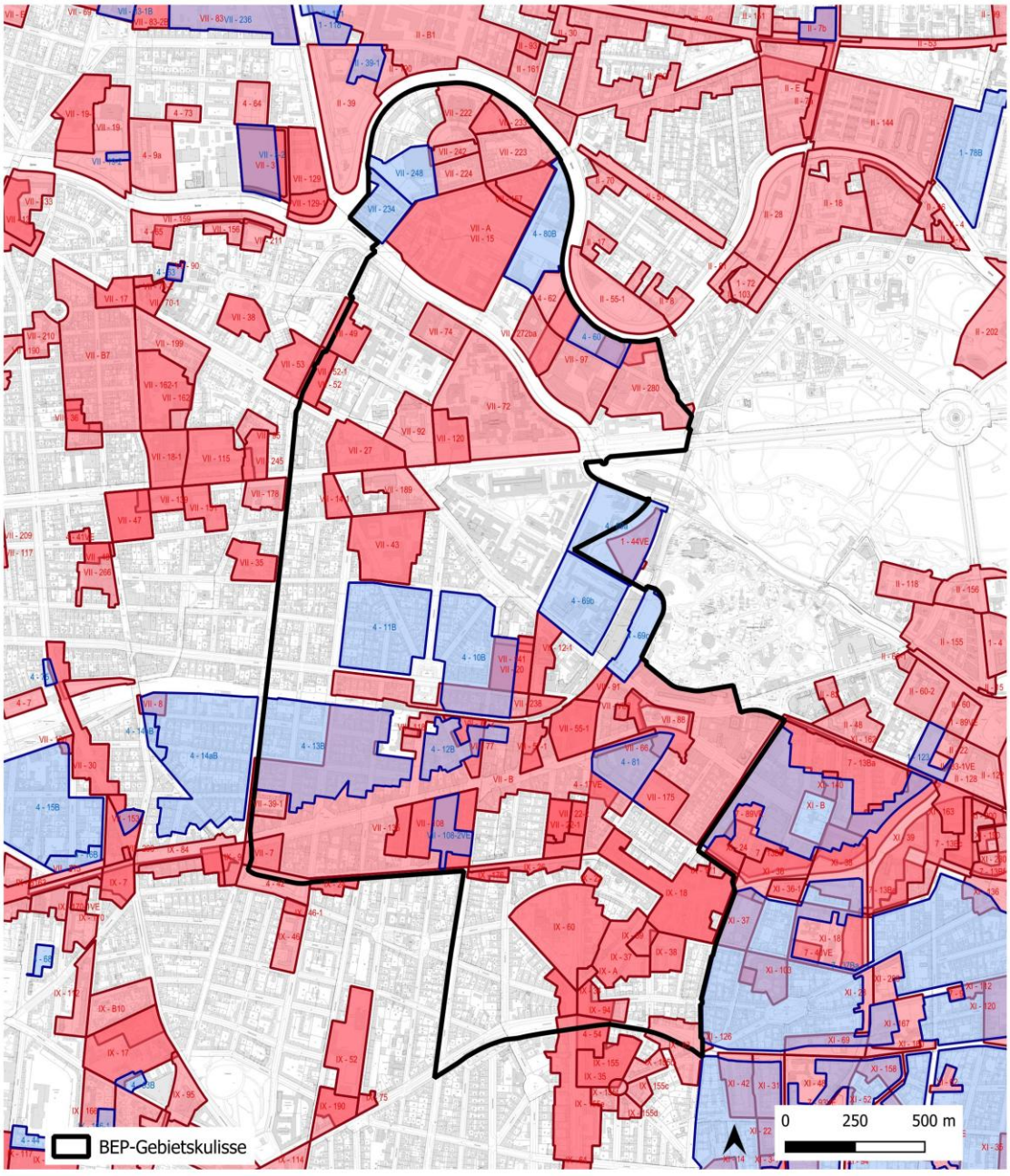
In großen Teilen der City West (zwischen Leibniz- bzw. Schlüterstraße, Lietzenburger Straße, Nürnberger Straße und Kantstraße) trifft der 1986 festgesetzte einfache B-Plan VII-B konkretisierende Festsetzungen zu den zulässigen Nutzungen im Kerngebiet, im Mischgebiet und im allgemeinen Wohngebiet und ersetzt hinsichtlich der Art der Nutzung den Baunutzungsplan. Er stellt auf die Zulässigkeitsregeln der BauNVO von 1977 um. Ziel des einfachen B-Planes VII-B war eine Stabilisierung der Nutzungsmischung zugunsten der Wohnnutzung und des durch zunehmende Schank- und Speisewirtschaften sowie Vergnügungsstätten von Verdrängung bedrohten Einzelhandels. Durch textliche Festsetzungen werden u.a. auch im Kerngebiet Wohnnutzungen allgemein zulässig bzw. in Teilgebieten mit mindestens 50 % der Geschossfläche sogar zwingend vorgeschrieben. Nach Festsetzung des B-Planes VII-B wurden weitere Teilflächen der City West durch qualifizierte B-Pläne überplant, in denen z.T. ebenfalls die Zielsetzungen zur Sicherung der oben beschriebenen Nutzungsmischung berücksichtigt wurden. Darüber hinaus befinden sich die B-Pläne 4-10 B, 4-11 B, 4-12 B, 4-13 B im Verfahren und zielen ebenfalls vornehmlich auf die Sicherung von Wohnnutzung ab. Mit den B-Plänen 4-60 (im Verfahren) und 4-62 (festgesetzt) zwischen südlichem Spreeufer und Gutenbergstraße sollen Wohnschwerpunkte in Wasserlage sowie bestehende und geplante Grünräume gesichert werden. Im Rahmen des B-Plan 4-62 ist zudem die Errichtung einer Kita vorgesehen. Durch die Festsetzung von Urbanen Gebieten und gegliederten Kerngebieten sollen zudem Bürogebäude ermöglicht werden. Generell sind qualifizierte Bebauungspläne (B-Pläne) nach § 30 BauGB das probate Instrument, um neue planerische Ziele zu sichern bzw. konkrete Vorhaben einzufügen.



Baunutzungsplan der Bezirke II - III - VI- VII - VIII - IX - X- XI - XII - XIII- XIV - XX
von Berlin

Quelle:
Geoportal Berlin / Baunutzungsplan, dl-zero-de/2.0, Stand 1961

Abb. 10: Ausschnitt aus dem Baunutzungsplan für die City West, Quelle: siehe Karte



Bebauungsplanverfahren

Bebauungspläne, festgesetzt

Bebauungspläne, im Verfahren

Quelle:
Geoportal Berlin / Bebauungsplanverfahren in Berlin, dl-zero-de/2.0, Stand 2025
Geoportal Berlin / ALKIS Berlin, dl-de/by-2-0, Stand 2024

Abb. 11: Festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne, Quelle: siehe Karte

Zentrale Räume wie der Breitscheidplatz und Teile des Kurfürstendamms sind als „Gebiete von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung“ gemäß § 9 AG BauGB definiert. Die Planungshoheit, d.h. die Aufstellung von B-Plänen, obliegt dort nicht dem Bezirk, sondern der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen. Darunter fallen auch die B-Pläne 4-69a-c Hertzallee/Hardenbergplatz und 4-81 Kurfürstendamm/Rankestraße. Die nachfolgende Abbildung stellt diese Pläne dar.

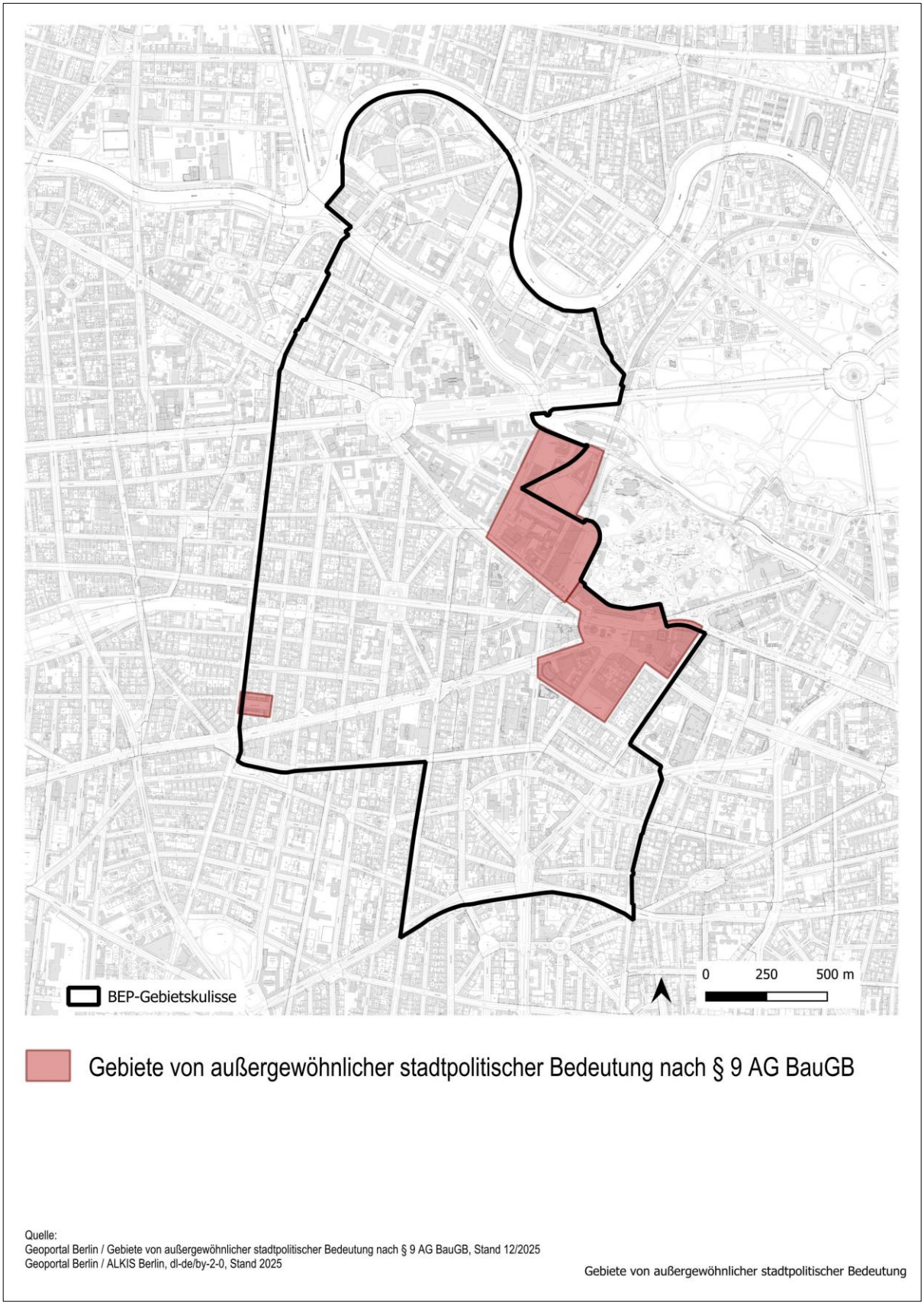


Abb. 12: Gebiete von außergewöhnlicher stadtpolitscher Bedeutung nach § 9 AG BauGB, Quelle: siehe Karte

Das nördlich an den Bahnhof Zoo angrenzende Gebiet Hertzallee besitzt aufgrund der hervorragenden öffentlichen Erschließung und den momentan in Teilen noch unterentwickelten Flächen ein hohes Entwicklungspotenzial. Der Entwurf zum Bebauungsplan 4-69 Hertzallee/Hardenbergplatz wurde im November 2022 aufgeteilt in die drei Verfahren 4-69a (Hertzallee Nord), 4-69b (Hertzallee Süd) und 4-69c (Hardenbergplatz). Gemäß dem Rahmenplan sollen die beiden Blöcke Hertzallee-Nord und Hertzallee-Süd mit mehreren Hochpunkten mit einer Höhe von bis zu 110 m, öffentlichen Blockinnenbereichen und publikumswirksamen Erdgeschosszonen mit einer Mischung aus universitären Nutzungen, Wohnen, sozialen Einrichtungen, gewerblichen Flächen (Bürodienstleistungen) und kleinteiligem Einzelhandel entstehen (Diskussionsstand Mai 2025).

Landschaftspläne

Der Landschaftsplan ist ein Instrument der Landschaftsplanung, der die Darstellungen des Landschaftsprogramms den näheren örtlichen Erfordernissen und Maßnahmen anpasst (vgl. § 9 NatSchG Bln). Ein Landschaftsplan verhindert nicht die nach der verbindlich festgelegten Bauleitplanung mögliche bauliche Ausnutzung von Baugrundstücken, da er bei seiner Festsetzung die Vorgaben der rechtsverbindlichen Bauleitplanung berücksichtigen muss. Im Rahmen der Festsetzung von Bebauungsplänen sind die Vorgaben der im geltenden und im Verfahren befindlichen Landschaftspläne zu berücksichtigen und in die Entscheidungen über Festlegungen von zukünftigen Flächennutzungen einzubeziehen.

Im Bearbeitungsgebiet der BEP gibt es zwei Landschaftspläne auf Grundlage des Berliner Naturschutzgesetzes (NatSchGBln). Sie decken den größten Teil des Geltungsbereiches der BEP ab. Mit ihnen wurden Festsetzungen zum Biotopflächenfaktor (BFF) getroffen, die Mindestanforderungen hinsichtlich der naturhaushaltswirksamen Gestaltung der Baugrundstücke vorgeben. Bei Bauvorhaben (Neubauten oder bauliche Veränderungen) müssen in Abhängigkeit von der Art der Grundstücksnutzung (Wohnungen, Gewerbe, Schulstandorte usw.) bestimmte Anteile naturhaushaltswirksamer Flächen auf dem gesamten Baugrundstück nachgewiesen werden.[18] Dies können z.B. Vegetationsflächen, Wand- und Dachbegrünungen und teilversiegelte Flächen sein.

VII-L-5 Charlottenburger Innenstadt vom 12. Dezember 2000

Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes VII-L-5 Charlottenburger Innenstadt umfasst den innerhalb des S-Bahn-Rings gelegenen südlichen Teil des Ortsteils Charlottenburg bis zum Spandauer Damm, der Spree bzw. dem Landwehrkanal und dem Gelände der Technischen Universität.

IX-L-5 Wilmersdorfer Innenstadt vom 24. Mai 2005

Der Geltungsbereich des Landschaftsplanes IX-L-5 Wilmersdorfer Innenstadt umfasst den innerhalb des S-Bahn-Rings gelegenen Teil des Ortsteils Wilmersdorf.

[18] Vgl. hierzu die VO über die Festsetzung des Landschaftsplanes VV-L-5 im Bezirk Charlottenburg von Berlin vom 12.12.2000 sowie die VO über die Festsetzung des Landschaftsplanes IX-L-5 im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf vom 24.Mai 2005 samt den jeweiligen dazugehörigen textlichen Festsetzungen

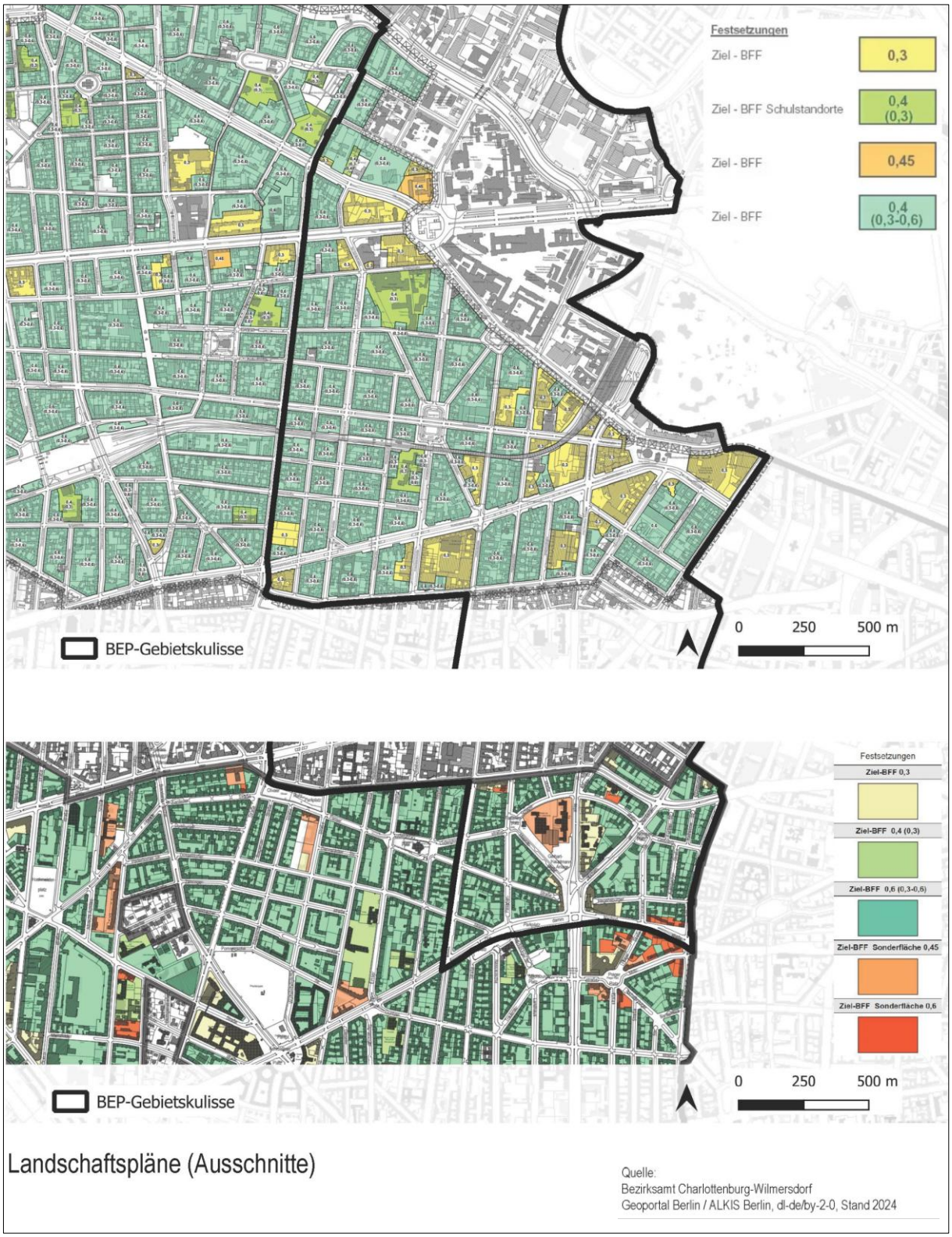


Abb. 13: Ausschnitte aus den Landschaftsplänen VII-L-5 Charlottenburger Innenstadt vom 12. Dezember 2000 (oben) und IX-L-5 Wilmersdorfer Innenstadt vom 24. Mai 2005 (unten), Quelle: siehe Karte

3.1.3 Ziele - teilräumlich differenziert

Ausgehend von der Betrachtung der städtebaulichen Situation werden im nächsten Schritt städtebauliche Ziele und Instrumente benannt.

In der City West treffen die besonderen städtebauliche Qualitäten und erhaltenswerten Baustrukturen, die es zu sichern und zu erhalten gilt, auf steigende Nachfragen und hohe Bedarfe. Grundsätzlich gilt, dass Flächen für verschiedene Nutzungen stets im Einklang mit den Belangen der Baukultur, des Denkmalschutzes und des prägenden Orts- und Landschaftsbildes sowie auch unter Berücksichtigung erhaltenswerter Straßen und Plätze von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung zu entwickeln sind. Die Sicherung und Qualifizierung der knappen öffentlichen und privaten Freiräume zur Sicherung der Spiel-Erholungs- bzw. klimatischen Bedeutung ist dabei stets einzubeziehen (Prinzip der dreifachen Innenentwicklung).

Folgende Rahmenfaktoren haben wesentlich zur Prägung des heutigen Stadtbildes geführt und sind auch künftig zu berücksichtigen:

- vorhandene naturräumliche Elemente (Spree, Landwehrkanal, Nähe zum Tiergarten),
- durch Hobrecht und Carstenn im 19. Jahrhundert vorgegebener Stadtgrundriss,
- verschiedene (städte-)baugeschichtliche Phasen und Entwicklungen,
- raumgliedernde und zum Verständnis der Stadtstruktur beitragende Elemente (Boulevard/Magistralen, Plätze, besondere Einzelgebäude etc.),
- teilräumlich verschiedene Planungs-, Gestaltungsgrundlagen (vorliegende Konzepte und Pläne) und
- damit verbundene Bedeutungszuweisungen hinsichtlich funktionaler und bedarfsorientierter Ansprüche/Entwicklungsziele auf lokaler wie regionaler Ebene.

Vor diesem Hintergrund erfolgten eine teilräumliche Betrachtung und Bewertung der städtebaulichen Situation in Bezug auf die städtebauliche Struktur und Morphologie (bebaubare Fläche, Bauhöhe, Bauweise, Baufluchten) jeweils auf Ebene des statistischen Blocks des Regionalen Bezugssystems (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg). Im Ergebnis werden folgende drei unterschiedliche Entwicklungs-Kategorien gebildet und mit konkreten Zielen und städtebaulichen Instrumenten untersetzt:

- „Maßstäblich bewahren“,
- „Maßstäblich weiterentwickeln“ und
- „Städtebauliche Neuordnung, teilweise mit Potenzial für Hochpunkte“.

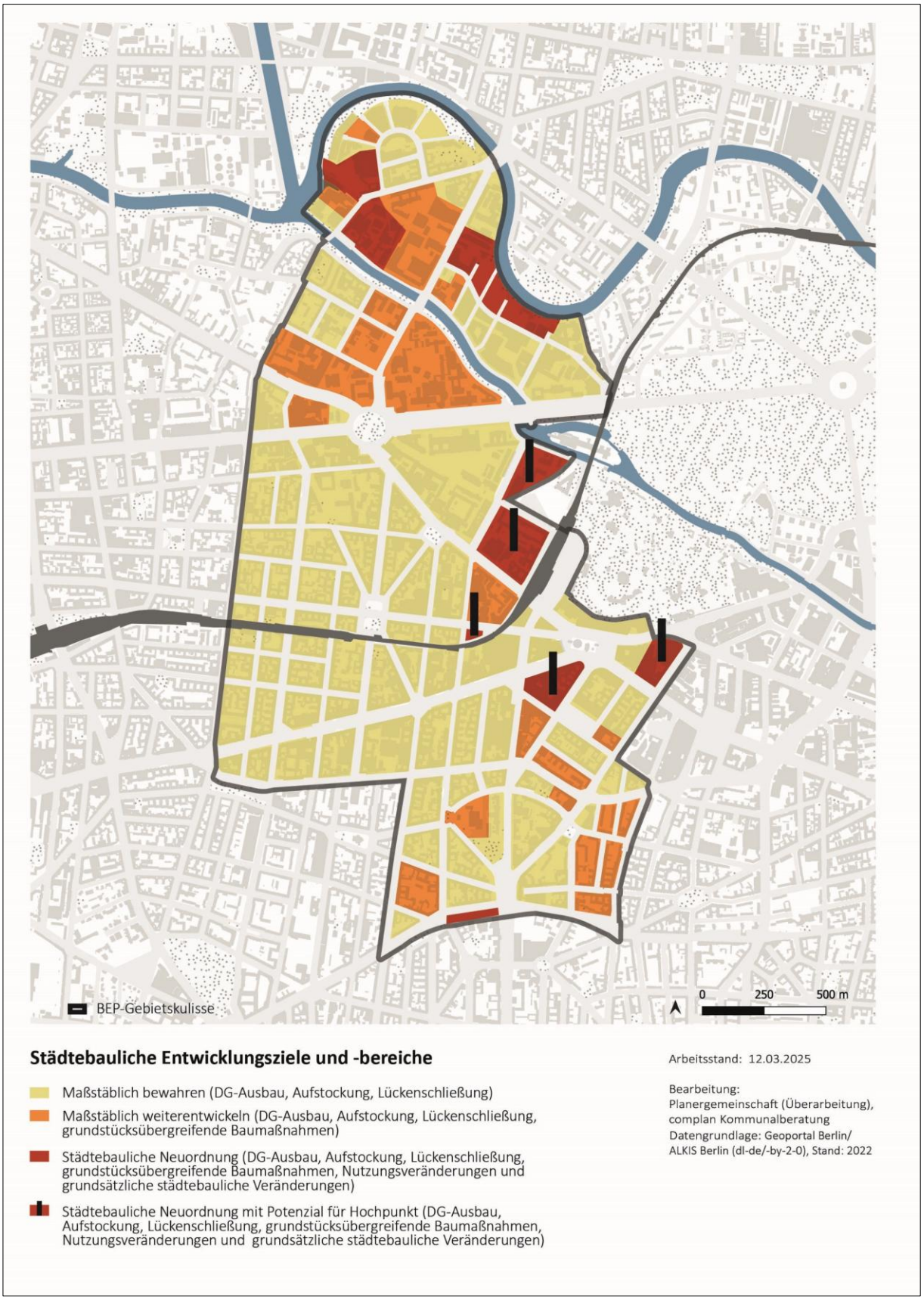


Abb. 14: Karte Städtebauliche Entwicklungsziele und -bereiche, Quelle: siehe Karte

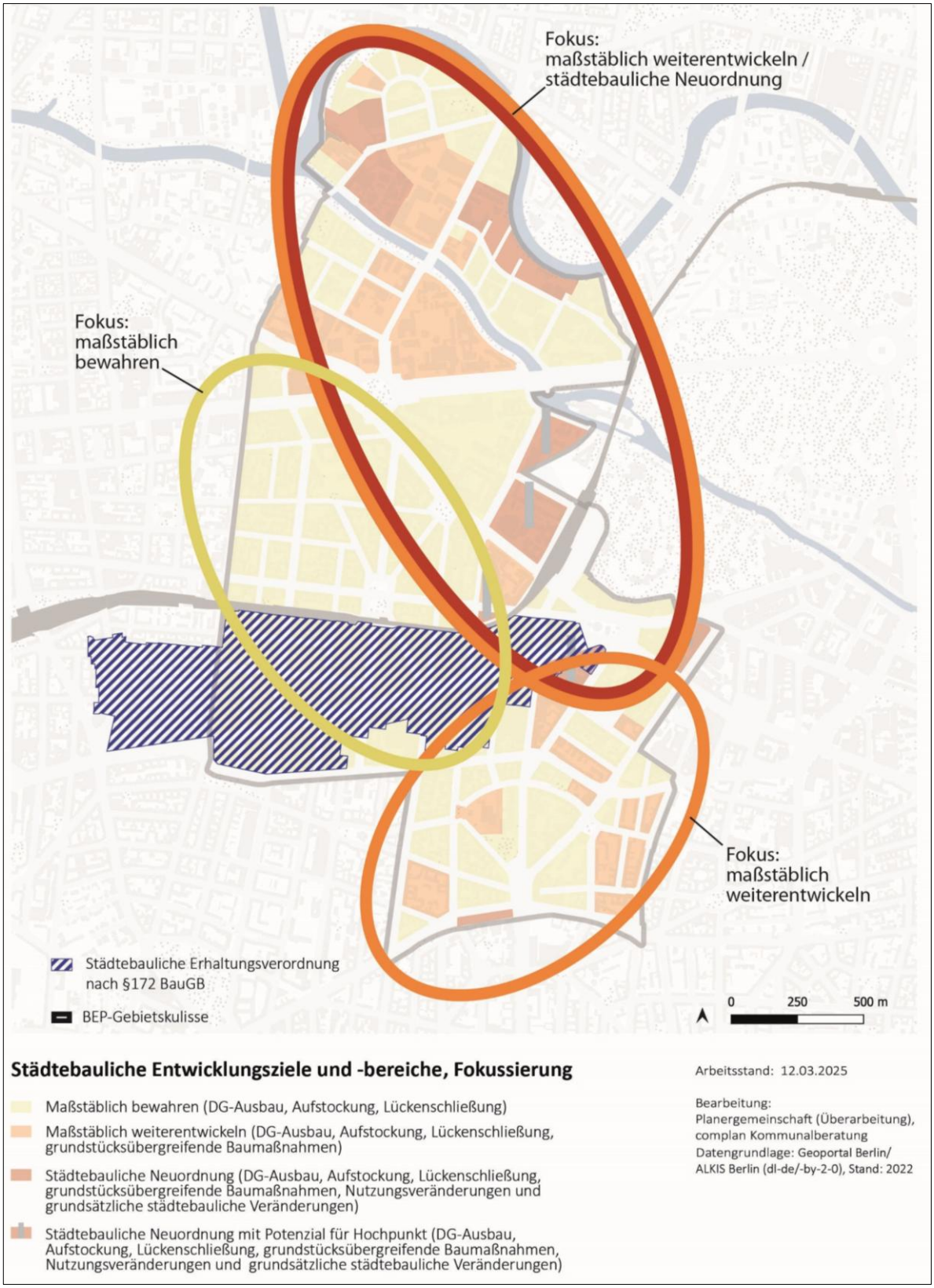


Abb. 15: Karte Städtebauliche Entwicklungsziele und -bereiche, Fokussierung[19], Quelle: siehe Karte

[19] Die Kreise deuten den jeweiligen Schwerpunkt der Ziele und des damit verbundenen Handelns in den Räumen an. Einzelne, inhaltlich wie räumlich begründete Abweichungen davon sind, wie die blockweise farbliche Differenzierung zeigt, möglich.

Maßstäblich bewahren

In diese Kategorie fallen Baublöcke, die eine prägende Eigenart aufgrund ihrer städtebaulichen Gestalt aufweisen, die als typisch für das Gebiet gelten und damit die Planungskulisse in ihrer städtebaulichen Einzigartigkeit auszeichnen. Sie weisen in der Regel eine intakte, kohärente städtebauliche Struktur auf und sind in den meisten Fällen bereits weitgehend bzw. vollständig bebaut.

Prägend ist hier die gründerzeitliche Blockrandbebauung mit einzelnen Ergänzungen/"Reparaturen" aufgrund von Kriegsverlusten oder nachträglichen Abrissen im Gebiet südlich Bismarckstraße/Ernst-Reuter-Platz bis zur Lietzenburger Straße und westlich der Bundesallee. Neben Wohnen prägt hier vielfach eine Mischung aus gewerblichen, sozialen oder kulturellen Angeboten die Nutzung.

Übergeordnetes Ziel für diese Kategorie ist der Erhalt und der Schutz, insbesondere der historischen Bausubstanz sowie der besonderen städtebaulichen Eigenart, vor Abriss und Überformung. Die vorherrschenden städtebaulichen Strukturen sollen in Bezug auf Baufluchten, Traufhöhen und Bauweise erhalten bleiben.

In Ausnahmefällen sind Veränderungen oder Anpassungen wie Aufstockung einzelner Baukörper bis zur Berliner Traufhöhe, punktuelle Bebauung von Blockinnenbereichen oder Bebauung am Blockrand im Maßstab des umgebenden Bestandes grundsätzlich möglich. Es gilt dabei, mit Hilfe geeigneter Planungsinstrumente wie bspw. über Bebauungspläne und der Anwendung der städtebaulichen Erhaltungsverordnung die hier bestehenden Bau- und Nutzungsstrukturen zu erhalten. Dabei ist besonders darauf zu achten, dass ausreichend Flächen für die Verbesserung des Mikroklimas, für den Aufenthalt und das notwendige Regenwassermanagement zur Verfügung stehen. Als Obergrenze für die GRZ soll deshalb - auch dort, wo eine Mischung als „Urbanes Quartier" (vgl. § 6a Baunutzungsverordnung) angestrebt wird - bei Neubauten eine 0,6 nicht überschritten werden.

Bereich Spreebogen/südlicher Bereich Salzufer

Der Bereich setzt sich aus gründerzeitlichen Wohngebäuden und Gewerbehöfen zusammen, wie es für Berlin während der Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts charakteristisch war. Ortsbildprägend ist die Blockrandbebauung mit einheitlichen Baufluchten sowie das Aufeinandertreffen von Wohngebäuden mit einheitlicher Berliner Traufhöhe und Gewerbebauten mit leicht darüber liegender Traufhöhe. Die Baublöcke befinden sich in unmittelbarer Nähe zum Landwehrkanal und zur Spree.

Einzelne Bauten der industriellen Nutzung mit variierendem Städtebau sind ebenfalls noch vorhanden (z.B. KPM, Siemens-Gebäude am Salzufer 11-14).

Neben den beiden gründerzeitlichen Gewerbehöfen in der Helmholtzstraße stehen einige Gebäude, wie das Ende der 1930er Jahre errichtete Ernst-Reuter-Haus oder das in den 1920er Jahren errichtete Verwaltungsgebäude am Salzufer 6-8, unter Denkmalschutz.

Ziel ist die Sicherung der städtebaulichen Strukturen. Bestehende Bausubstanz gilt es i.d.R. vor Abriss zu schützen. Bei Neubauten ist auf die Einhaltung der Baufluchten sowie auf die Orientierung an der jeweils für Wohn- und Gewerbebauten ortstypischen Traufhöhe und Fassadengestaltung zu achten. Dachgeschossausbauten, soweit sie nicht die historische Dachlandschaft wesentlich überformen, sollen möglich sein.

Bereich des Ernst-Reuter-Platzes

Der Ernst-Reuter-Platz befindet sich an einer sehr exponierten Lage. Hier lässt sich der Städtebau der Nachkriegsmoderne in besonderem Maße ablesen. Ein Großteil der Gebäude um den Ernst-Reuter-Platz wie das Osram-, Pepper- und Telefunken-Haus stehen unter Denkmalschutz. Zudem ist der Platz als Gartendenkmal

und gemeinsam mit den umgebenen Gebäuden als Gesamtensemble festgesetzt. Die Physikalisch-technische Bundesanstalt (PtB) steht als Denkmalbereich Gesamtanlage unter Schutz. Ziel ist es, Gebäude vor Abriss und Überformung zu sichern. Zur Umsetzung dieser Ziele sind keine weiteren Instrumente notwendig, da der bestehende Denkmalschutz diese bereits gewährleistet. Zugleich ergeben sich im öffentlichen Straßenraum am Ernst-Reuter-Platz Potenziale für eine Verbesserung der verkehrlichen Erschließung für den Fuß- und Radverkehr sowie zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität.

Universitäts-Campus südlich der Straße des 17. Juni

Dieser Bereich stellt eine bautypologische Sonderform dar. Er wurde bereits seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts als Hochschulstandort entwickelt und seitdem kontinuierlich erweitert und umgebaut. Vorherrschend sind Universitätsgebäude aus der Gründerzeit und der Nachkriegszeit. Die meisten Gebäude von TU und UdK stehen unter Denkmalschutz, der Teilbereich des Campus der TU Berlin ist als Denkmalbereich Gesamtanlage geschützt.

Dies ist bei der städtebaulich-funktionalen Weiterentwicklung zu beachten. Jedoch ist dabei auch die Sicherung und die Weiterentwicklungsfähigkeit der Hochschulen im Blick zu behalten. Weitere konzeptionelle Aussagen sind im Masterplan Uni Campus City West (2009) bzw. seiner planerischen Weiterentwicklung benannt.

Bereich Savignyplatz/nördliche Fasanenstraße[20]

Beide Teilbereiche zeichnen sich größtenteils durch die typischen gründerzeitlichen Raumfolgen der Straßenstruktur, Platzfolgen und einem hohen Anteil an epochentypischer Bausubstanz aus. Die Bebauung ist weitestgehend durch einheitliche Traufhöhen charakterisiert.

Ziel ist es, hier die städtebauliche Eigenart, die sich aus den gründerzeitlichen Strukturen ergibt, zu sichern. Bei Neu- und Umbauten ist auf die Einhaltung der Baufluchten sowie der Berliner Traufhöhe zu achten. Dachgeschossausbauten, soweit sie nicht die historische Dachlandschaft wesentlich überformen, sollen weiterhin möglich sein. Ebenso sollen Nachverdichtungen durch Lückenschluss und Aufstockung zulässig sein.

Bereich Kurfürstendamm/südliche Fasanenstraße

Der Bereich zeichnet sich durch einen hohen Anteil an Gründerzeit- und Nachkriegsbebauung in Verbindung mit der charakteristischen einheitlichen Traufhöhe sowie der gründerzeitlichen Straßenstruktur und seinen Platzfolgen aus. Die Gründerzeitbauten und einzelne Bauten der Nachkriegsmoderne fallen hier besonders prächtig aus. Das Gebiet ist weitestgehend deckungsgleich mit dem der städtebaulichen Erhaltungsverordnung „Kurfürstendamm“. Innerhalb dieser Kulisse gilt es, die besondere Qualität und die städtebauliche Eigenart zu sichern und Rückbau der bestehenden Bausubstanz zu verhindern. Dachgeschossausbauten, soweit sie nicht die historische Dachlandschaft wesentlich überformen, sind möglich, ebenso eine Nachverdichtung durch Lückenschluss und Aufstockung. Die Erhaltungsverordnung zum Erhalt der städtebaulichen Eigenart (gemäß § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB) ist eine wichtige Grundlage hierfür, wenn die Voraussetzungen dafür vorliegen.

[20] Die Entwicklungsleitlinie 1 passt in hohem Maße für diesen - wie auch den südlich angrenzenden Bereich Kurfürstendamm/Fasanenstraße

Bereich rund um den Breitscheidplatz

Der Bereich rund um den Breitscheidplatz ist neben dem Alexanderplatz der wohl wichtigste Stadtplatz in Berlin mit einer hohen Konzentration wirtschaftlichen und kulturellen Lebens. Mit Europa-Center, der Gedächtniskirche, dem Bikini-Haus und dem DEFAKA-Gebäude bildet der Raum eines der wesentlichen städtebaulichen Adressen des alten West-Berlins. Er weist eine hervorragende Anbindung sowohl an den ÖPNV als auch an das übergeordnete Straßennetz auf.

Ziel ist es hier, sowohl die historisch wertvolle Gebäudesubstanz vor Rückbau und Überformung zu schützen. Neu-, Um- und Rückbauten sind nicht zugelassen, um die Erscheinung sowie den städtebaulichen und freiraumplanerischen Zusammenhang des denkmalgeschützten Ensembles und der Einzelobjekte nicht zu beeinträchtigen (weitere Aussagen dazu vgl. Teilkonzept Freiraum). Ein Großteil des Bereichs ist als Denkmalensemble und der überwiegende Teil der Gebäude denkmalgeschützt, sodass zur Erreichung dieser Ziele keine weiteren Instrumente erforderlich sind.

Maßstäblich weiterentwickeln

In dieser Kategorie sind Baublöcke zusammengefasst, die entweder im Hinblick auf die Baualtersklassen heterogen sind oder im Wesentlichen nach 1945 bebaut wurden, jedoch eine weitgehend kohärente städtebauliche Struktur durch eine offene oder geschlossene Bauweise oder eine einheitliche Höhenentwicklung aufweisen. Einzig Teile der Spreestadt und des nördlichen Campus der TU Berlin bilden hier städtebauliche Sonderformen und verfügen vereinzelt über Hochpunkte.

Die grundsätzliche Zielstellung für diese Kategorie ist der Erhalt der vorherrschenden städtebaulichen Struktur in Bezug auf Baufluchten, Traufhöhen und Bauweise sowie deren behutsame Weiterentwicklung. Dazu zählen u.a. die Nachverdichtung im Bestand (Schließung von bestehenden Baulücken, Anbau an Brandwände, Schließung von offenen Blockecken), die Aufstockung von geringgeschossigen (Wohn-)Gebäuden bis zur allgemein vorherrschenden Berliner Traufhöhe von 22 m. In begründeten Ausnahmefällen ist auch der Abriss von (nicht durch Wohnen genutzten) Gebäuden unter Beachtung der Anforderungen im Sinne des Klimaschutzes oder städtebaulicher Ansprüche möglich. Es gilt - wie in der vorangegangenen Kategorie das Ziel einer GRZ von 0,6 als grundsätzliche Obergrenze der baulichen Flächenausnutzung.

In städtebaulich begrünbaren Einzelflächen ist auch eine höhere Bauhöhe auf der Grundlage eines qualifizierten städtebaulichen Planungsverfahrens möglich. Das Berliner Hochhausleitbild bildet hierfür den planerischen Rahmen.

Grundsätzlich gilt für diesen Bereich, dass jedes Baufeld bzw. Bauvorhaben individuell hinsichtlich seiner städtebaulichen Qualitäten und der Potenziale einer behutsamen Weiterentwicklung betrachtet und bewertet werden muss. Es ist davon auszugehen, dass für diese bauliche Weiterentwicklung i.d.R. ein Erfordernis für einen Bebauungsplan entsteht.

Bereich Franklinstraße/Helmholtzstraße

Der Bereich liegt zentral in der Spreestadt. Hier treffen unter Berücksichtigung der angrenzenden Bereiche alle Nutzungen der Spreestadt wie Gewerbe, Büro, Forschung und Bildung sowie Wohnen aufeinander. Der Bereich ist weitestgehend durch eine geschlossene Blockrandbebauung geprägt, wobei insbesondere im südwestlichen Teil die Bebauung immer wieder zurückspringt. Des Weiteren handelt es sich um einen sehr großflächigen Baublock mit entsprechend hohen Grundstückstiefen, die privat erschlossen sind. Eine öffentliche Wegeverbindung sowohl in Nord-Süd-, als auch in Ost-West-Richtung ist nicht vorhanden.

Ziel ist es, eine öffentliche Durchwegung herzustellen und in Verbindung damit auch den Blockinnenbereich städtebaulich und freiraumplanerisch zu entwickeln. Sofern neues Bauplanungsrecht geschaffen wird, soll das Ziel einer Durchwegung zwingend berücksichtigt werden.

Bereich nördlicher TU-Campus

Der nördliche Campusbereich zeichnet sich durch seine offene und vergleichsweise lockere Bebauung mit hohem Durchgrünungsgrad aus. Die Bebauung entspricht zum Großteil dem Städtebau der Nachkriegsmoderne. Der angrenzende Ernst-Reuter-Platz und seine umliegenden Bereiche befinden sich unter Ensembleschutz, im östlichen Teil des Baublocks stehen mehrere Gebäude der TU Berlin unter Denkmalschutz. Im Süden grenzt der Campus an die Straße des 17. Juni, die den Bereich auch vom südlichen Campus trennt. Die Anbindung an den schienengebundenen ÖPNV ist gut.

Im Zusammenhang mit der besonderen Stellung des Ernst-Reuter-Platzes im verkehrlichen wie im städtebaulichen Sinne greift der Masterplan Uni Campus City West (2009) die Flächen- und Verdichtungsbedarfe der TU Berlin auf. Vorgesehen ist eine straßenbegleitende Bebauung entlang der Marchstraße sowie eine weitere Verdichtung entlang der Straße des 17. Juni.

Neu-, Um- und Rückbauten können im Grundsatz zugelassen werden, wenn dadurch die Erscheinung sowie der städtebauliche und freiraumplanerische Zusammenhang des Ernst-Reuter-Platzes sowie des Campus nicht beeinträchtigt und die Hochschulfunktion stabilisiert wird. Bei einer weiteren Entwicklung sind mögliche ökologisch-klimatische Auswirkungen zu minimieren bzw. auszugleichen.

Block mit dem Yva-Bogen

Der Block zwischen Yva-Bogen/Stadtbahn und Fasanenstraße ist im Osten durch ein über fünf Etagen reichendes Parkhaus geprägt, das von der Hardenbergstraße bis zur Kantstraße durchgeht und mit seiner Ausfahrt zur Kantstraße den Blockinnenbereich stört. Die anliegenden Kultureinrichtungen melden seit langem erhebliche Erweiterungsnotwendigkeiten an. Die Einzeldenkmäler (z.B. Amerikahaus, Theater des Westens) stehen einer Neuentwicklung dieses Teilraumes nicht im Wege, sondern müssen dabei angemessen berücksichtigt werden. Eine Entwicklung bzw. städtebaulich-funktional weitere Aufwertung des Blockes würde ggf. auch eine Stärkung der Wohnnutzung in der City West ermöglichen. Eine bessere Anbindung des Blockes nach Norden für den Fuß- und Radverkehr (über Jebensstraße bzw. Hardenbergplatz) wäre wünschenswert.

Ob sich bei der weiteren Entwicklung des Blockes ein Hochpunkt integrieren lässt, bedarf einer konkreteren städtebaulichen Untersuchung, die auch den umfassenden benachbarten Denkmalbestand im Block und die baurechtlichen Abstandsflächen beachten muss.

Kulturquartier Fasanenplatz und Bundesallee/Spichernstraße

Der Block zwischen Meierottostraße, Schaperstraße und Bundesallee (Kulturquartier Fasanenplatz) hebt sich vom eher kleinteiligen, durch gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägten Umfeld durch größere, solitäre Baukörper mit öffentlichen Nutzungen sowie größere öffentliche Grünflächen ab. Ziel ist es - unter Beachtung des Denkmalschutzes und der bestehenden Grünräume (Gerhart-Hauptmann-Anlage) - diesen Block städtebaulich verträglich zu verdichten, in seiner kulturellen und wissenschaftlichen Ausstrahlungskraft zu stärken und die Freiräume besser zu vernetzen. Dabei sind das Haus der Berliner Festspiele, die UdK und die Bar jeder Vernunft zu sichern und ggf. weitere Angebote zu schaffen. Die Fußwegevernetzung im Quartier und insbesondere zum Kurfürstendamm (durch die Meinekestraße) ist zu verbessern. Der Raum erfordert einen

Planungsprozess, der die Belange der betroffenen Institutionen bzw. Eigentümer:innen zu einem integrierten städtebaulich-funktionalen Gesamtkonzept zusammenführt.[21]

Südlich angrenzend befindet sich der wichtige Straßenknoten Bundesallee - Hohenzollerndamm/Nachodstraße, gestalterisch noch an die Zielsetzung der autogerechten Stadt erinnernd. Da frühere Straßenverkehrsplanungen für den Raum nicht mehr aktuell sind, besteht die Möglichkeit, den Südteil der Verkehrsfläche Hohenzollerndamm als Bauland aufzuwerten und eine der südlichen Eingangssituation und der City West angemessenere städtische Gestaltung des öffentlichen Raumes vorzunehmen. So würde der Block geschlossen und zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden können. Gegenüber der jetzigen Situation soll keine zusätzliche Versiegelung erfolgen. Ein Zugang zum Spielplatz im Blockinnenbereich sollte gesichert werden. Westlich der Nikolsburger Straße könnte im Zuge der Reduktion der Verkehrsflächen im Bereich des Hohenzollernplatzes das öffentliche Grün erweitert werden, Entsprechende Untersuchungsergebnisse liegen im Rahmen eines Innenentwicklungskonzeptes (IEK) vor.

Städtebauliche Neuordnung/teilweise mit Potenzial für Hochpunkte

Einzelne Blöcke der BEP-Kulisse eignen sich aufgrund ihrer relativen Unternutzung oder nicht mehr zeitgemäßen Nutzungen für eine städtebauliche Neuordnung. Stets dabei zu beachten sind

- der städtebaulich-funktionale Mehrwert für die Stadt,
- die Vermeidung zusätzlicher Konflikte bzw. der Abbau von bestehenden Mängeln bzw. Defiziten,
- die Einfügung in das Umfeld und die Einordnung in den Stadtraum, insbesondere hinsichtlich möglicher Hochpunkte.

Die vertikale Verdichtung ist an einigen ausgewählten Orten vorgesehen, die sich aufgrund ihrer zentralen Lage und dem städtebaulichen Kontext für den Bau von Hochpunkten eignen.

Die Eignungskriterien für diese Kategorie leiten sich vor allem aus dem Hochhausleitbild für Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2020) ab. Dazu zählen unter anderem der Zentrenbezug, die Entwickelbarkeit aus dem FNP oder auch die Anbindung an den schienengebundenen ÖPNV und das übergeordnete Straßennetz. Qualifizierte städtebauliche Planungsverfahren bilden die Grundlage für den anzustrebenden Entwurf.

Bei der Entwicklung möglicher Hochpunkte gilt für Bauten oberhalb 100 m über Grund eine Zustimmungsvorbehalt der Luftfahrtbehörde; Insbesondere im Bereich der nördlichen Spreestadt mit einer Ab-/Anflugroute zum Regierungsviertel könnte dies zum Tragen kommen. Da das BEP-Gebiet auch im Erfassungsbereich der Radar-Anlage Tempelhof liegt, gilt für Bauten über 108 m.ü. NHN ein Zustimmungsvorbehalt der Bundeswehr.

Dieser Hinweis gilt selbstverständlich auch für die beiden anderen Entwicklungs-Kategorien.

Bereich Gutenbergstraße (Spreestadt)

Der westliche Bereich ist gewerblich und bis dato durch Auto- und Lagerhäuser geprägt sowie durch eine straßenseitig geschlossene Fassadenstruktur gekennzeichnet. Auf den weiteren Baublöcken Richtung Osten befinden sich größtenteils durch Stellplatzanlagen geringwertig genutzte Flächen, die sowohl die vorhandene städtebauliche Situation negativ beeinflussen als auch Neuordnungs- und Verdichtungspotenzial bieten.

Ziel ist es, den Bereich vor dem Hintergrund des städtebaulichen und freiraumplanerischen Zusammenhangs qualitativ aufzuwerten. Der Lagebedeutung angemessen gilt es, für den südöstlichen Teilblock durch Neu-

[21] Zum Freiraum im Speziellen vgl. Kapitel 3.7.4.5

und Umbau die enorme Flächenversiegelung zu verringern, die Bebauung besser in das städtebauliche Umfeld zu integrieren sowie die Verbindung zum Landschaftsraum Spree durch verbesserte Blockdurchlässigkeit zu schaffen.

Weitere Wohnnutzung soll nur in exponierter Lage entlang der Spree ermöglicht werden. Für diese Blöcke gilt es, eine straßenseitig geschlossene Blockrandbebauung zu entwickeln und wasserseitig eine offene Bebauung herzustellen. Zur Umsetzung dieser Ziele wurde bereits der Bebauungsplan 4-62 festgesetzt. Der Bebauungsplan 4-60 befindet sich unmittelbar vor der Festsetzung.

Bereich Carnotstraße/Helmholtzstraße (Spreestadt)

Der Bereich grenzt direkt an die Spree. Die Bebauung umfasst unterschiedliche Typologien mit Wohn- und Gewerbenutzungen, darunter auch eine denkmalgeschützte ehemalige Müllverladestation und einen denkmalgeschützten, ehemaligen Betriebshof der BVG aus den 1920er Jahren. Des Weiteren befinden sich in diesem Bereich die große versiegelte Freifläche des Betriebshofes mit Entwicklungspotenzial zur Umgestaltung und Aufwertung. Die Flächen sollen insbesondere Wissenschaft und forschungsnahem Gewerbe zugeführt werden. Zur Erschließung der Potenziale wird die Durchführung städtebaulich-architektonischer Wettbewerbe zur Sicherung und Herstellung baukultureller und freiräumlicher Qualitäten sowie die Schaffung von Planungsrecht durch einen Bebauungsplan empfohlen.

Bereich Hertzallee Nord

Der Teilbereich Hertzallee Nord liegt nordöstlich der Hertzallee. Neben einigen zum Teil denkmalgeschützten Universitätsgebäuden ist dieser Bereich vor allem von ungenutzten Flächen, wie der Endhaltestelle der BVG, geprägt. Dadurch fügt sich der Bereich nicht in die Umgebung ein und ist in Bezug auf die niedrige bauliche Dichte in dieser exponierten Lage nicht angemessen.

Um der zentralen, innerstädtischen Lage im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Zoo Rechnung zu tragen, wird hier eine deutliche städtebauliche Nachverdichtung angestrebt. Das Gebiet soll als „Urbanes Gebiet mit hohem Wohnanteil“ entwickelt werden. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf die Gestaltung des öffentlichen Raums sowie der privaten Freiflächen zu legen, die im Zusammenhang mit der Umgebung, insbesondere mit dem Campusbereich, zu entwickeln sind. Zur Umsetzung wurde der Bebauungsplan 4-69 Hertzallee/Hardenbergplatz unter Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen im November 2022 aufgeteilt in drei gesonderte Verfahren 4-69a (Hertzallee Nord), 4-69b (Hertzallee Süd) und 4-69c (Hardenbergplatz). Grundlage ist der im Mai 2022 durch den Senat beschlossene städtebauliche Rahmenplan.

Das Teilgebiet Hertzallee Nord stellt dabei einen der letzten verbliebenen, untergenutzten Bereiche der City West dar, der einer besonderen städtebaulichen Entwicklung bedarf. Ziel ist es, ein urbanes und dichtes Stadtquartier zu entwickeln, welches insbesondere Potenziale im Bereich einer vertikalen Nachverdichtung bietet. Im o.a. Rahmenplan sind insgesamt vier Hochpunkte vorgesehen, von denen sich drei im südlichen Bereich um einen neu geschaffenen Quartiersplatz orientieren.

Das neue Quartier soll insgesamt von unterschiedlichen Nutzungen geprägt sein. Wissenschaft und Forschung werden einen umfangreichen Anteil an der Flächenentwicklung einnehmen. Mit einer maximalen Höhe von 110 m ordnen sich die neuen Hochpunkte den Höhendominanten am Breitscheidplatz unter und orientieren sich an der neu zu schaffenden öffentlichen Platzfläche und der zentralen Grünverbindung in Nord-Süd-Ausrichtung. Der Umfang und die Funktionsfähigkeit der zentralen Busendhaltestelle der BVG sind zu gewährleisten. Neben gewerblichen Nutzungen ist die Schaffung von Wohnfläche im Gebiet seit 2019

beschlossen. Mit Stand 2023 sollen 33.000 m² Wohnfläche für insgesamt 710 Wohneinheiten planungsrechtlich gesichert werden, hiervon 500 Studierendenapartments.[22] Es ist eine Kindertagesstätte vorgesehen. Für die Grundschulversorgung ist eine Entscheidung zwischen den Bezirken herbeizuführen.

Neben einem größeren öffentlichen Raum an der Hertzallee sind Fußwegeverbindungen nach Norden zum Landwehrkanal und nach Süden durch den angrenzenden Block geplant.

Bereich Hertzallee Süd

Der Bereich Hertzallee Süd grenzt im Osten unmittelbar an den Bahnhof Zoo und im Westen an den südlichen Uni-Campus von TU Berlin und UdK. Er übernimmt damit eine wichtige Brückenfunktion. Der Bereich ist vor allem durch großmaßstäbliche Sonderbauten geprägt, die keine städtebauliche und freiraumplanerische Einheit ergeben. Der nördliche Bereich des Baufeldes wird durch den unter Ensembleschutz stehenden Baukörper verschiedener Landes- und Bundesbehörden geprägt. Im südwestlichen Bereich befinden sich mit dem Oberverwaltungsgericht, dem Museum für Fotografie und dem Gebäude des Evangelischen Oberkirchenrates mehrere denkmalgeschützte Gebäude. Ziel ist es, die Brückenfunktion des Gebiets zu stärken, indem auf die sehr heterogenen Sonderbauten in der Umgebung städtebaulich und freiraumplanerisch eingegangen wird. Im Hinblick auf die hohe Anzahl an Denkmalen ist hier besonders darauf zu achten, dass Wirkung und Erscheinung dieser Denkmale nicht beeinträchtigt werden.

Zur Umsetzung ist bereits der Bebauungsplan 4-69 b Hertzallee Süd unter Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen seit 2022 im Verfahren. Ziel des Rahmenplans (s.o.) sind eine behutsame Weiterentwicklung der vorhandenen Flächen, eine städtebauliche Arrondierung und Nachverdichtung sowie die Verknüpfung mit dem Umfeld. Der denkmalgeschützte Bestand soll dabei besondere Berücksichtigung finden. Neben einer horizontalen Entwicklung ist der Block zudem für eine vertikale Verdichtung mit ergänzenden Hochpunkten geeignet. Im Blockinneren ist eine Höhenentwicklung bis 60 m vorstellbar. Der im südwestlichen Bereich befindliche Baukörper wird im Rahmenplan als „hochbaulicher Gestaltungsschwerpunkt“ definiert. Die städte- und hochbauliche Gestaltung dieser prominenten und publikumswirksamen Stelle wird im weiteren Qualifizierungsverfahren näher betrachtet.

Um das Areal zu einem vitalen und erlebbaren Stadtquartier zu entwickeln, welches seiner prominenten Lage inmitten der City West gerecht wird, sollen zudem publikumswirksame Erdgeschosszonen etabliert werden. Schließlich ist eine übergeordnete Wegebeziehung durch den zentralen Bereich des Baufelds vorgesehen, die den nördlichen Bereich der Hertzallee mit der Hardenbergstraße verbinden soll. Verschiedene begrünte Freiräume sollen das Mikroklima verbessern und Aufenthaltsmöglichkeiten bieten.

Ergänzend wird die Integration von Wohnnutzungen geprüft, um ein durchmischtes Quartier zu entwickeln. Neben der Erweiterung des Verwaltungsstandorts sind ca. 14.000 m² Bruttogeschossfläche für Wohnen angedacht.

Bereich Kurfürstendamm/Rankestraße

Das südlich des Breitscheidplatzes gelegene Baufeld ist von einer geschlossenen Blockrandbebauung mit Traufhöhen teilweise oberhalb der Berliner Traufe (22 m) geprägt. Die vorhandene Bebauung bildet insgesamt eine geschlossene Raumkante aus (bis auf eine Ausnahme zum Kurfürstendamm hin), die maßgeblich für die umgebenden Blöcke und den öffentlichen Raum ist. Im südöstlichen Teil des Blocks grenzt das Gebiet

[22] Hinweis im Rahmen der TÖB von Referat II A Städtebau und Projekte, Innere Stadt und Hauptstadtangelegenheiten

an den Los-Angeles-Platz (Gartendenkmal), der ebenfalls komplett von einer geschlossenen Blockrandbebauung mit einheitlicher Traufhöhe gefasst wird. Markantestes Bauwerk ist das bisherige Wertheim- bzw. Karstadt-Kaufhaus.

Ziel ist es, den Bereich entsprechend seiner stadtweit besonderen Lage und Funktion kerngebietstypisch mit höchsten Gestaltungsansprüchen zu entwickeln, wobei auch die Entwicklung eines Hochpunktes im Zuge der Planungen denkbar ist. Dabei ist jedoch auf den hohen Anteil an denkmalgeschützter Gebäudesubstanz Rücksicht zu nehmen. Des Weiteren ist die Berliner Traufhöhe u.a. am Los-Angeles-Platz zu respektieren. Die noch bestehende Wohnnutzung soll gesichert werden. Eine öffentlich nutzbare Freifläche im Blockinnenbereich soll von allen den Block umgrenzenden Straßen zugänglich sein. Einrichtungen der sozialen/kulturellen Infrastruktur wie auch die Aufwertung der angrenzenden Straßenräume sowie Maßnahmen der Klimaanapassung an den Gebäuden sind als gesellschaftlicher Mehrwert der städtebaulichen Neuordnung mit zu realisieren. Wegen der hervorragenden ÖPNV-Erschließung und zur Vermeidung weiteren Kfz-Verkehrs sind private Stellplätze auf das rechtlich notwendige Minimum zu begrenzen.

Um eine hohe städtebauliche und architektonische Qualität sicherzustellen, ist ein Gutachterverfahren für diesen Teil des Kernbereiches der City West durchzuführen. Die komplexen Zielstellungen sollen im Rahmen eines bereits angelaufenen Bebauungsplanverfahren (4-81 Kurfürstendamm/Rankestraße), welches bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen liegt, betrachtet werden.

Die Grundlage für die weitere Entwicklung bildet außerdem der im Mai 2024 durch den Senat beschlossene Rahmenplan Kurfürstendamm/Rankestraße. Der Rahmenplan definiert die städtebaulichen, freiraumplanerischen und nutzungsspezifischen Ziele und Qualitäten für den gesamten Block. Für das Warenhaus-Grundstück wird eine tragfähige Nutzungsmischung bestehend aus Einzelhandel, Wohnen, Gastronomie sowie gewerblichen und gemeinwohlorientierten Nutzungen angestrebt. Für die weiteren Teile des Blockes sieht der Rahmenplan eine bestandsorientierte Entwicklung vor.

Östlicher Teilbereich des Europa-Centers

Der Bereich östlich des Breitscheidplatzes ist durch eine sehr vielgestaltige Baustruktur gekennzeichnet, welche in unterschiedlichen Epochen entstand. Auch die Gebäudehöhen sind auf dem gesamten Baufeld unterschiedlich ausgeprägt, wobei das unter Denkmalschutz stehende Europa-Center mit seinem Hochhaus und dessen Traufhöhe von 86 m eine Sonderstellung einnimmt und den Bereich östlich des Breitscheidplatzes städtebaulich klar dominiert.

Im Rahmen eines Werkstattverfahrens, welches den gesamten Block betrachtet, muss geklärt werden, inwieweit insbesondere der rückwärtige Teilbereich des Baufeldes mit Orientierung zur Budapester und Nürnberger Straße, städtebaulich (neu-)geordnet und aufgewertet werden kann. Hier besteht zudem die Möglichkeit einer vertikalen Nachverdichtung. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen verweist hier auch auf die besondere Bedeutung des Denkmalschutzes.

Der Bezirk vertritt die Position, dass die genaue städtebauliche Dimension bzw. Verträglichkeit im Rahmen der konkreteren städtebaulichen Untersuchung zu ermitteln ist. Eine Nutzungsmischung und der gesellschaftliche Mehrwert durch entsprechende Angebote sind zu beachten und in das Konzept zu integrieren.

3.1.4 Handlungsempfehlungen - Städtebau

Tab. 5: Handlungsempfehlungen - Städtebau

Nr.	Themenfeld 3.1 Städtebau (Art der Empfehlung räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.1.1	Einsatz des Instrumentenkataloges, insbesondere des Städtebau- und des Denkmalrechts zur Bewahrung schützenswerter Bausubstanz und städtebaulicher Strukturen, vor allem von Gründerzeit und Nachkriegsmoderne	I	Stadtentwicklungsamt		
3.1.2	Bedarfsweise inhaltliche Fortschreibung der städtebaulichen Erhaltungsverordnung	R, I	Stadtentwicklungsamt	X	
3.1.3	Durchführung von Wettbewerbsverfahren zur Entwicklung städtebaulich-funktionaler Qualität, Schaffung einer hohen Planungskultur sowie zur Sicherung der stadträumlichen Tragfähigkeit bei gemischt genutzten Immobilien; Regelverfahren für alle Hochpunkte	R, I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt		
3.1.4	Erarbeitung von Begründungs- und Entscheidungsgrundlagen, etwa durch - teilräumliche städtebaulich-funktionale Vertiefungen auf der Ebene einzelner oder mehrerer Blöcke, z.B. hinsichtlich der Einfügbarkeit von Baumassen und -höhen und ihrer Auswirkungen auf Raum, Funktion und Infrastruktur, - sektorale Vertiefungen (z.B. zu Verkehr, Klima, Entwicklung von Einzelhandel, Dienstleistungen), - Gutachten/Planungen zur Gestaltung des öffentlichen Raums und Ableitung von konkreten umsetzungsfähigen Maßnahmen und Projekten daraus (hier sei z.B. auf das lineare Regelwerk Kurfürstendamm verwiesen, das mit seinen Prinzipien und Vorschlägen auch auf andere Straßen- und Platzräume Anwendung finden könnte), - Sammlung und Auswertung von Informationen zu städtebaulich-funktionalen Veränderungen (Monitoring)	R, O	Stadtentwicklungsamt und andere Fachämter	X	
3.1.5	Änderung bzw. Neuaufstellung von B-Plänen zur Umsetzung von gemeinwohlorientierten Zielen	I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt		
3.1.6	Einforderung des gesellschaftlichen Mehrwertes bei der wirtschaftlichen (Neu-)Entwicklung von Immobilien, i.d.R. durch städtebauliche Verträge	I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt		
3.1.7	Gestaltung des öffentlichen Raumes für mehr Aufenthaltsqualität sowie vermehrt zur Anpassung an den Klimawandel, Beachtung von Kriminalprävention und Barrierefreiheit. Beachtung weiterer gesellschaftlicher Belange wie Barrierefreiheit, Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum	R	Straßen und Grünflächenamt		
3.1.8	Folgende Räume sind besonders durch geeignete planerische Verfahren in geordneter Form städtebaulich und funktional zu entwickeln: - westliche Spreestadt/Block zwischen Franklin- und Helmholzstraße, - Campusbereiche, - Hertzallee Nord und Süd, - Hardenbergplatz mit Umfeld	R	Stadtentwicklungsamt/SenStadt, Straßen und Grünflächenamt/ SenMVKU	X X X X	

Nr.	Themenfeld 3.1 Städtebau (Art der Empfehlung räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
	- Breitscheidplatz-Umfeld einschließlich des Blockes zwischen Kurfürstendamm und Rankestraße (vormals Karstadt) und des Europa-Center-Blockes, - Kulturquartier Fasanenplatz, - Straßenraum Spichernstraße/Hohenzollerndamm				

3.2 Wohnen

Einführung

In der City West treffen traditionell bedeutende Zentrums- und Metropolenfunktionen auf zum Teil bürgerlich geprägte Wohnlagen. Der hohe Wohnanteil ist im Vergleich mit anderen europäischen Metropolen ein Alleinstellungsmerkmal für eine solche Zentrumslage.[23] Insbesondere vor dem Hintergrund eines hohen Flächen- und Nutzungsdrucks und eines hohen Verdichtungsgrades ist dieses herausragende Merkmal zu schützen und den weiter steigenden Bedarfen an bezahlbarem Wohnraum und einem lebenswerten Wohnumfeld nachzukommen.

Mit dem vorliegenden Teilkonzept Wohnen der BEP City West werden Aussagen zu den Schlussfolgerungen und Handlungsempfehlungen zum Thema Wohnen getroffen. Diese basieren auf den Erkenntnissen der Grundlagen- und SWOT-Analyse, in denen Rahmenbedingungen und aktuelle Herausforderungen identifiziert und daraus die bezirklichen Entwicklungsleitlinien (vgl. Kap. 1.2. Bezirkliche Entwicklungsleitlinien) abgeleitet wurden.

Mit Blick auf die große Bedeutung des Themas Wohnen für die BEP-Kulisse und die teilräumlich differenzierten Ausgangsbedingungen und Aufgaben bzw. Herausforderungen erfolgt nach einer Darstellung der Gesamtkulisse eine weitergehende teilräumliche Aufschlüsselung. Vor der eigentlichen BEP-Bearbeitung erfolgte deshalb auch eine detaillierte, auf Blockebene vorgenommene soziodemografische und wohnraumstrukturelle Analyse. Grundlage waren Datenreihen des Amtes für Statistik aus den Jahren 2020 und 2021 und die Aussagen des Wohnungsmarktberichts 2021 der Investitionsbank Berlin (IBB). Ergänzend wurden Daten des Geoportals der Stadt Berlin einbezogen. Auf der gleichen Ebene wurde durch Auswertung von Luftbildern und Kartenwerken sowie einer örtlichen Begehung eine Potenzialeinschätzung für zusätzlichen Wohnungsbau erarbeitet. Setzungen für die Einschätzungen bildeten die Leitlinien mit ihren stadtstrukturellen, stadtökologischen und sozialen Rahmensetzungen (vor allem die Leitlinien 1-4).

Folgende festgesetzte oder in Aufstellung befindliche Planungen und weitere Konzepte sind zugrunde gelegt:

- Flächennutzungsplan für Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, jeweils aktuelle Fassung)
- Baunutzungsplan (Der Senator für Bau- und Wohnungswesen 1960)
- Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030 und 2040 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2020 bzw. 2024)
- Hochhausleitbild für Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2020)

[23] Vgl. SenStadt (2021): Entwurf Entwicklungskonzept City West

- Wohnraumbedarfsbericht Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2019)
- Monitoring Soziale Stadtentwicklung Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2021)
- Grobscreening für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, 2020)
- Charta City West 2040 (WerkStadtForum, 2020)
- Entwurf Entwicklungskonzept City West (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2021)
- Entwurf Nutzungsstrukturanalyse für die westliche Innenstadt in Berlin Charlottenburg-Wilmersdorf (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, 2022)
- Geltendes Bauplanungsrecht innerhalb der Planungskulisse (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf)
- Städtebauliche Erhaltungsverordnung für das Gebiet „Kurfürstendamm“ (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, 2001)

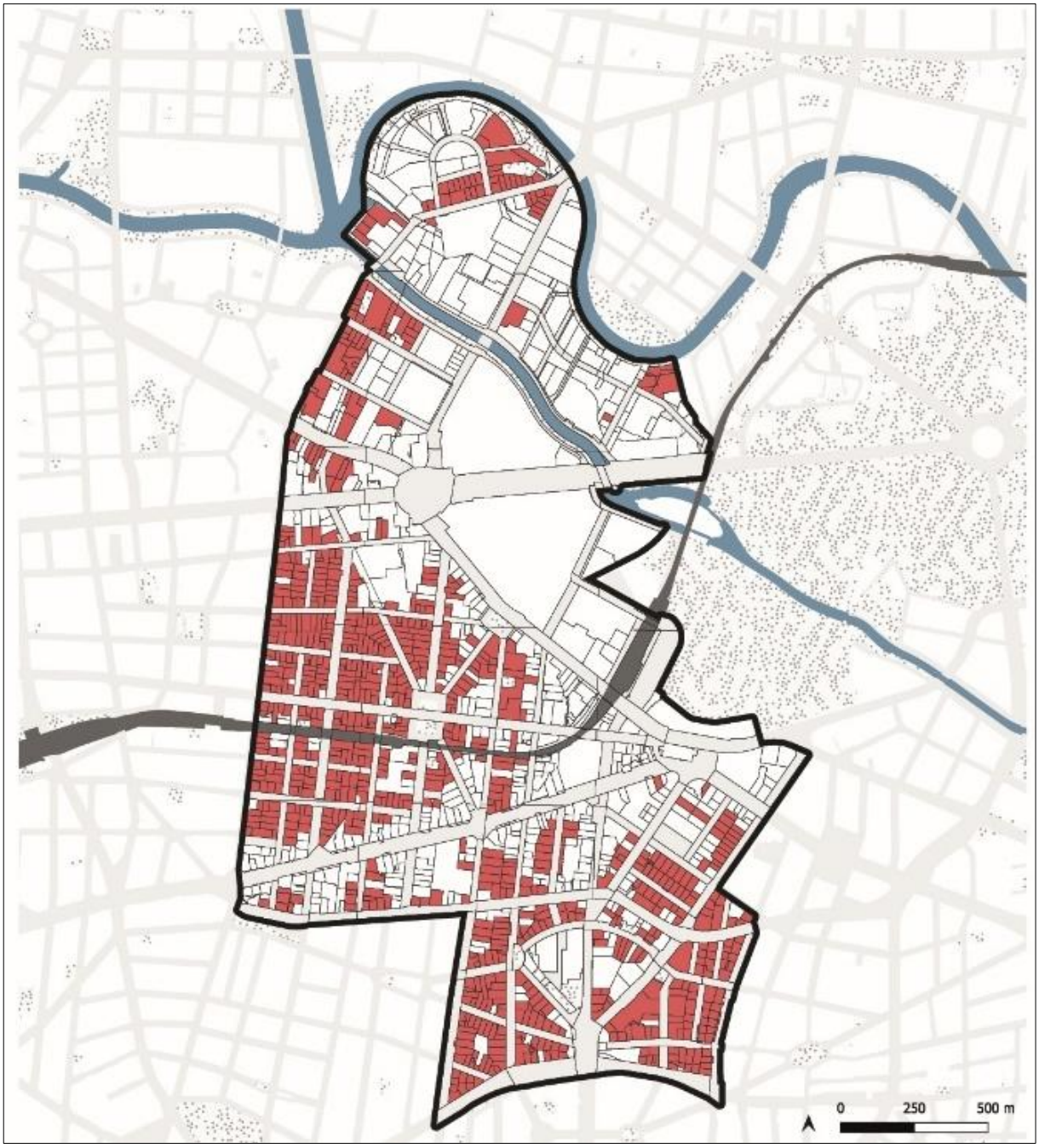


Abb. 16: Überwiegende Wohnnutzung auf Grundstücksebene, Quelle: siehe Abb. 17

3.2.1 Wohnen in den Entwicklungsleitlinien

Leitlinie 2

„Die bestehende einzigartige Nutzungsmischung der City West erhalten und weiterentwickeln."

Leitlinie 3

„Neubauten in der City West müssen zukünftig einen Mehrwert für die Stadt („Stadtrendite") bieten."

Leitlinie 4

„Die City West als bezahlbaren Wohnort für alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner qualifizieren."

Leitlinie 5

„Aktive Liegenschaftspolitik für soziale Wohnungspolitik nutzen. Soziales Miteinander und gesellschaftliche Teilhabe weiter fördern."

3.2.2 Überblick über die Planungskulisse

3.2.2.1 Bestandssituation und -analyse

Große Teile der City West sind wesentlich durch Wohnnutzung[24] geprägt. Die City West ist ein beliebter und lebendiger Wohnstandort. Sie wird charakterisiert durch Bebauungsstrukturen unterschiedlicher Entstehungszeiten, die das Erscheinungsbild einzelner Teilbereiche maßgeblich bestimmen.

Prägend in der City West ist der gründerzeitliche Block, durch Nachkriegsbebauung teilweise geöffnet bzw. überschrieben. Dennoch gibt es Unterschiede. Die BEP-Kulisse lässt sich generalisierend in vier Teilräume gliedern, die sich hinsichtlich ihrer Indikatoren unterscheiden. Dies bedeutet zugleich unterschiedliche Herausforderungen sowie Ziele und Handlungsempfehlungen. Im Kapitel 3.2.2 werden die Teilräume differenziert dargestellt.

[24] Hinweis: Unter überwiegender Nutzung wird ein Wert von mind. 50 % ebenjener Nutzung gegenüber den übrigen verstanden

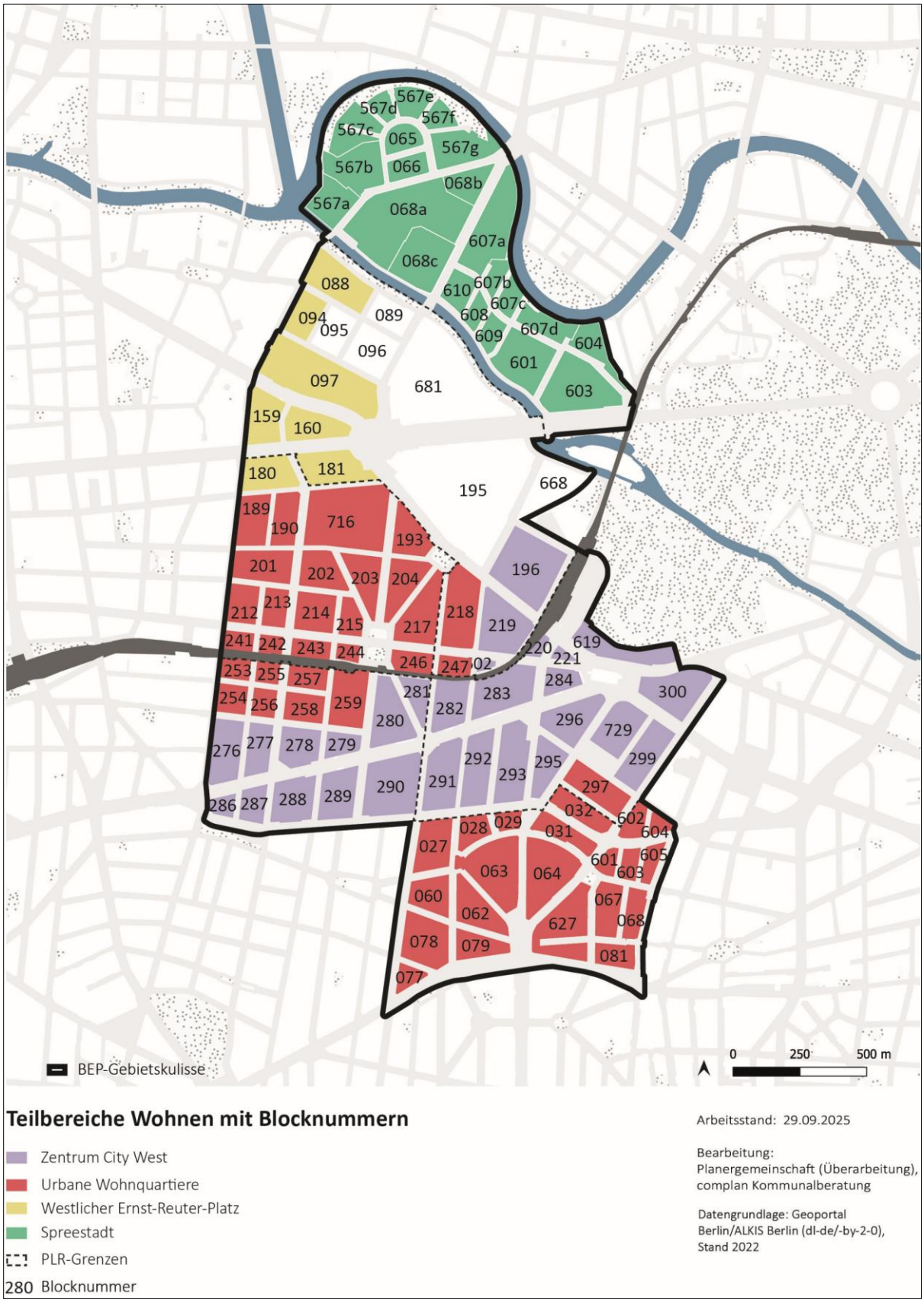


Abb. 17: Karte Teilbereiche Wohnen mit Blocknummern, Quelle: siehe Karte

Das Wohnumfeld ist attraktiv, Stadt- und Schmuckplätze bilden wichtige Bezugspunkte mit hohem Aufenthalts- und Identifikationswert.

Insgesamt leben rund 37.200 Einwohner:innen (EW) (Ende 2024) in der Planungskulisse der BEP City West. Die gründerzeitlich geprägten Quartiere (PLR Savignyplatz, George-Grosz-Platz, Schaperstraße) weisen die höchste EW-Anzahl und -Dichte in der Planungskulisse auf. Die wohngeprägten Teilbereiche (PLR Ernst-Reuter-Platz, Spreestadt) hingegen verzeichnen das höchste Bevölkerungswachstum in der Planungskulisse.

In den Jahren seit 2007 wurde ein stetes Bevölkerungswachstum (+5,8 % zwischen 2007 und 2021) beobachtet.[25] Bis 2040 wird in der Bevölkerungsprognose von 2022 für beide Bezirksregionen, in denen die BEP-Kulisse liegt (Otto-Suhr-Allee/Kantstraße und Lietzenburger Straße), von einem weiteren Wachstum von 4,47 % bzw. 2,65 % ausgegangen.

Wohnungsstruktur und -entwicklung

In den Kapiteln 6.1 und 6.2 werden in tabellarischer Form unterschiedliche Informationen zum Wohnungsbestand dargestellt. Diese Informationen ergänzen die nachfolgend dargestellten wichtigsten Aspekte.

Die Zahl der Wohnungen liegt in der Planungskulisse im Jahr 2021 bei über 21.400 Wohneinheiten (WE). Die Wohnungsanzahl war in den Vorjahren um fast 12 % gestiegen. Dieser Anstieg liegt deutlich über dem des Gesamtbezirkes (+6,5 %) und der Gesamtstadt (+7,6 %).[26] In diesem Zusammenhang ist z.B. auf erste Neubauten in der Spreestadt zu verweisen.

Das Wohnraumangebot in der Gebietskulisse ist vielfältig. Etwa ein Fünftel aller Wohnungen in der Planungskulisse sind Ein- bis Zweizimmerwohnungen, wobei der PLR Spreestadt mit einem Anteil von 40 % besonders hervorsticht. 44 % der Wohnungen in der Planungskulisse verfügen über drei bis vier Zimmer, in den Planungsräumen Spreestadt und Ernst-Reuter-Platz sind es über die Hälfte aller Wohnungen. Mehr als ein Drittel der Wohnungen haben fünf oder mehr Räume. Hierbei sind insbesondere die PLR George-Grosz-Platz und Breitscheidplatz mit knapp 50 % zu nennen. 6 % des Wohnungsbestandes befinden sich in Nichtwohngebäuden.[27]

Wohnungsbaupotenziale ergeben sich aus geplanten Neubauvorhaben wie in der Spreestadt, am Breitscheidplatz oder an der Hertzallee[28] durch Nachverdichtung, Aufstockungen oder Dachgeschossausbauten.

Insgesamt wurde bei der gründlichen Analyse zu Anfang der BEP-Bearbeitungsphase ein zusätzliches Potenzial von 10 % des damaligen Bestandes geschätzt, der rund 21.400 WE (Stand 2020) betrug. Der Fokus lag dabei auf den größeren Neubauprojekten (z.B. in der Spreestadt). Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick. Bei genauerer Prüfung und weiterer Durchplanung könnten sich weitere kleinteilige Potenziale (weiterer DG-Ausbau, Nachverdichtung auf untergenutzten Flächen) auftun und diesen Ansatz noch begrenzt erhöhen.

---

[25] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021): Entwicklung Einwohnerbestand nach Wohnlage und Planungsräumen seit 2007

[26] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020): Wohngebäude nach Planungsräumen

[27] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020): Wohnungsbestand - Wohn- und Nichtwohngebäude nach Planungsräumen

[28] Ein größeres Potenzial befindet sich an der Hertzallee. Beim derzeitigen Stand des B-Planverfahrens liegen die Potenziale aber eher in der zum Bezirk Mitte gehörenden Blockhälfte (rund 48.700 BGF m² Wohnen einschl. 14.700 BGF m² studentischem Wohnen - Städtebauliches Gutachterverfahren yellow Z bgmr, Stand 2020). Diese Wohnungsbaupotenziale werden - bei Realisierung - aber Auswirkungen auf Charlottenburg-Wilmersdorf haben, weil sie mindestens die dortige Verkehrs-, Freiraum- und Einzelhandelsstruktur nachfragen werden. Deshalb sind sie hier benannt. Vgl. hierzu auch Kapitel 6.2.

Tab. 6: Übersicht Wohnungsbaupotenziale

Planungskulisse	Neubau		Aufstockung		Dachgeschoss-ausbau		Gesamtergebnis	
	BGF (m²)	WE	BGF (m²)	WE	BGF (m²)	WE	BGF (m²)	WE
Urbane Wohngebiete	4.822	48	6.007	60	20.994	210	31.822	318
Zentrum	113.700	1.137	1.065	11	7.874	79	122.639	1.226
Campusbereich Charlottenburg	-	-	-	-	-	-	-	-
Spreestadt	53.200	532	-	-	2.237	22	55.437	554
Westlicher Ernst-Reuter-Platz	4.075	41	513	5	3.085	31	7.672	77
BEP City West	175.796	1.758	7.584	76	34.190	342	217.570	2.176

Die Wohnungsbaupotenziale wurden 2021 im Rahmen der SWOT-Analyse und Bestandsaufnahme durch eine Block- bzw. z.T. grundstücksweise Einschätzung kleinteiliger Potenziale und Auswertung vorliegender Masterpläne bzw. Bebauungsplanentwürfe (einschließlich Hertzallee Nord, z.T. im Bezirk Mitte gelegen) ermittelt. Da sich seit 2021 die Rahmensetzungen (bestehende Stadtstruktur einerseits und politisch beschlossene Leitlinien sowie Planungsziele für größere städtebauliche Projekte andererseits) nicht verändert haben, hat sich das Potenzial auch nicht vergrößert, sondern durch zwischenzeitliche Realisierungen, z.B. in der Spreestadt verringert. Schwerpunkt der bestehenden Potenziale ist die Spreestadt mit den dortigen Bebauungsplänen. Eine Neuauflage der Potenzialanalyse war deshalb nicht notwendig. Allerdings wurden zur Kontrolle die aktuelleren Potenziale des Wohnungsinformationssystems WoFIS[29] des Landes Berlin ausgewertet, das ein Potenzial von 435 Wohnungen benennt. Kleinteilige (und zugleich schwer steuerbare) Maßnahmen, wie DG-Ausbauten, sind darin allerdings nicht enthalten. Die Benennung eines Wohnungsbaupotenziales ist deshalb eine Annäherung, die sich in einem Korridor von rund 1.000 bis 1.500 WE bewegt.[30]

Angesichts der schon jetzt hohen Verdichtung, den damit verbundenen Herausforderungen und den bestehenden Defiziten bei der öffentlichen Infrastruktur einschließlich der Pflichtaufgaben Schul- und Kita-Versorgung (vgl. unten Kapitel 3.3) bestehen für eine weitere Verdichtung ohnehin Grenzen der funktionalen und sozialen Tragfähigkeit. Zudem können kleinteiligere, nicht unter das Modell der kooperativen Baulandentwicklung fallende Projekte auch nicht zur Schaffung von Infrastruktur herangezogen werden. Auch die bestehende Baustruktur und ihr städtebauliches Bild als charakteristische, zu erhaltende Qualität des Raumes (vgl. Entwicklungsleitlinien) begrenzen größeren quantitativen Zuwachs.

[29] WoFIS: Wohnbauflächen-Informationssystem

[30] Möglicherweise unterschiedliche Erhebungs- bzw. Bewertungsmethoden kann die BEP nicht überprüfen bzw. harmonisieren. Es wird deshalb als Potenzial eine aus den unterschiedlichen Ansätzen abgeleitete Größenordnung angegeben

In der gesamten BEP-Kulisse wurde seit 2007 ein stark steigendes Bodenpreisniveau festgestellt, das allerdings seit 2023 je nach Lage und Nutzungsstruktur leicht zurückgegangen ist. Zudem wurden im Vergleich zum Gesamtbezirk und zur Gesamtstadt überdurchschnittliche Angebotsmieten und Steigerungen bei Miet- und Kaufpreisentwicklungen beobachtet. Überdurchschnittlich war außerdem die Umwandlungsquote bis zur Einführung der Umwandlungsverordnung nach § 250 BauGB im Jahr 2021. Während in der City West 112 Umschreibungen pro 1.000 Bestandswohnungen festgestellt wurden, waren es im Gesamtbezirk Charlottenburg-Wilmersdorf 79 und in der Gesamtstadt 48 Umschreibungen pro 1.000 Bestandswohnungen. Bei gleichzeitig geringer Anzahl von Potenzialflächen für den kurzfristig erschließbaren Wohnungsneubau ist davon auszugehen, dass die Situation am (Miet-)Wohnungsmarkt durch gesamtstädtisch hohe Wohnraumnachfrage auch in der Planungskulisse angespannter wird.

Der überwiegende Teil des Wohnungsbestandes liegt in privater Hand (Hauseigentümer:innen, private Wohnungsunternehmen, Wohnungseigentumsgemeinschaften etc.). Nur wenige Flächen befinden sich im Besitz der öffentlichen Hand. Wenngleich der kommunale Wohnungsbestand in der Planungskulisse zwischen 2015 und 2020 anstieg (+23,8 %), liegt der Anteil von 6 % unter dem bezirklichen (8,3 %) und wesentlich unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt (16,8 %). Lediglich der PLR Ernst-Reuter-Platz sticht mit 678 städtischen Wohneinheiten (22 %) heraus, der PLR Breitscheidplatz verzeichnet keinen städtischen Wohnraumbestand.[31]

Der Anteil sozialgeförderten Wohnraums liegt mit 4,6 % am Wohnungsbestand auf dem Niveau des Gesamtbezirks und der Gesamtstadt, ist jedoch von 2015 bis 2020 um 24 % geschrumpft. Der Rückgang an Sozialmietwohnungen ist besonders im PLR Ernst-Reuter-Platz (-57 %) und Savignyplatz (-29 %) zu beobachten. Dies ist in der Regel auf auslaufende Bindungsfristen für Sozialmietwohnungen zurückzuführen.[32] Die Verteilung der Sozialmietwohnungen im Jahr 2020 stellt sich innerhalb der Planungskulisse heterogen dar. Der größte Bestand befindet sich in den PLR Ernst-Reuter-Platz (202 WE) und Spreestadt (211 WE). In der Planungskulisse sind keine sozialen Erhaltungsgebiete (Milieuschutzgebiet) gemäß §172 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BauGB festgesetzt. Das Gebiet „Richard-Wagner-Straße“, westlich des Ernst-Reuter-Platzes, überschneidet sich nur geringfügig mit der BEP-Kulisse, womit nur wenig Einfluss auf die besondere Eigenart und soziale Zusammensetzung in der Planungskulisse verbunden ist.

Mit Blick auf die Lebensqualität und Gesundheit spielen auch das Wohnumfeld und die Wohnumfeldqualitäten eine wesentliche Rolle. Die Gebietskulisse weist einen hohen Versiegelungsgrad und einen deutlichen quantitativen Fehlbedarf (vgl. Freiraumkonzept, Kap.3.7) an wohnortnahen Grünanlagen und Erholungsflächen auf. Es lässt sich somit für den Innenstadtbereich ein hoher bioklimatischer Belastungsfaktor (z.B. Hitzeinseln, tropische Nächte, Überschwemmungen) ableiten. Potenziale für Spielplatz-, Frei- und Grünraum sind in der Planungskulisse kaum vorhanden (vgl. Freiraumkonzept, Kap. 3.7). Ebenso wirkt sich Lärm in einigen Bereichen der Gebietskulisse wohnqualitätsmindernd aus (vgl. Teilkonzepte Freiraum und Klima, Kap. 3.7 und 3.8). Die Qualifizierung des öffentlichen und wohnortnahen Umfeldes sollte auch aufgrund der Ziele zur Wahrung der städtebaulich-prägenden Identifikationsfaktoren und Ästhetik, zum Erhalt und der Schaffung von Erholungs- und Begegnungsräumen sowie zur Anpassung an den Klimawandel verstärkt forciert werden.

[31] Vgl. SenStadt (2020): Wohnatlas Berlin
[32] Vgl. LPG Landesweite Planungsgesellschaft mbH (2020): Grobscreening im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

3.2.2.2 Ziele und Handlungsempfehlungen

Sicherung des bestehenden Wohnraums

Aufgrund ihrer Attraktivität und stadtweiten Bedeutung ist die City West ein Raum mit hohen Nutzungs- und Flächenkonkurrenzen. Angesichts des weiter anhaltenden Bevölkerungswachstums in allen Planungsräumen der Planungskulisse und den eingeschränkten Handlungsspielräumen des Bezirks und Landes ist es primäres Ziel, den vorhandenen Wohnungsbestand und dessen hohen Anteil an der Nutzung des Raumes langfristig zu sichern und behutsam an die steigenden Bedarfe und Qualitätsansprüche an das Wohnen und Wohnumfeld anzupassen. Nutzungsänderungen von Wohnungen in andere Nutzungen sind zu vermeiden und die dafür zur Verfügung stehenden Instrumente und Verordnungen sind konsequent anzuwenden.

Durch Flächenkonkurrenzen verursachte Verdrängungsprozesse, wie Umnutzung und Zweckentfremdung von Wohnraum zugunsten von Nutzungen mit höheren Renditeerwartungen, gilt es zu verhindern und so drohender Segregation sowie einer Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung und der Gefährdung der einzigartigen Nutzungsmischung vorzubeugen. Bestandsentwicklung soll unter der Prämisse stattfinden, Abriss und Beeinträchtigungen städtebaulicher, nutzungs- und bevölkerungsstruktureller Gegebenheiten möglichst zu vermeiden. Geeigneter (zusätzlicher) Gewerberaum kann den Umnutzungsdruck auf den Wohnungsbestand mindern helfen.

Mit dem Gesetz über das Verbot der Zweckentfremdung[33] wird Wohnraum vor Zweckentfremdung durch Leerstand, Abriss oder Umwandlung in Gewerberaum oder Ferienwohnungen geschützt und stellt es unter Genehmigungsvorbehalt. Die Verantwortung der Umsetzung des Verbots liegt bei den Bezirksämtern. Zum Erhalt der vorhandenen Wohnnutzung gilt es, die im Gesetz enthaltenen Regelungen gemäß Ausführungsvorschriften (2. Änderung AV-ZwVb) zu vollziehen und Nichteinhaltung konsequent zu verfolgen.

Mit der städtebaulichen Erhaltungsverordnung gemäß §172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB besteht ein rechtliches Instrument, um wirksam die städtebauliche Eigenart des Gebietes zu erhalten. Bauliche Veränderungen unterliegen in dem Gebiet einem Genehmigungsvorbehalt innerhalb des bauaufsichtlichen Verfahrens oder als eigenständiges Genehmigungsverfahren nach §172 BauGB für ansonsten genehmigungsfreie Vorhaben. Innerhalb der Verfahren ist im Einzelfall zu entscheiden, ob das beantragte Vorhaben mit der „städtebaulichen Eigenart des Gebietes“ konformgeht (vgl. Teilkonzept Städtebau). Der Genehmigungsvorbehalt kann sich ebenso auf nutzungsstrukturelle Änderungen beziehen, wenn sie städtebauliche Folgen nach sich ziehen. Darunter kann bspw. die Umwandlung von Wohnraum in Gewerbe- oder Büroräume fallen.

Die Ziele der städtebaulichen Erhaltungsverordnung stehen insofern nicht in Widerspruch mit den Zielen des Teilkonzeptes Wohnen. Bei konsequenter Anwendung der Erhaltungsverordnung kann mit dem Ziel, die städtebauliche Eigenart des festgesetzten Gebietes zu schützen, die Wohnfunktion vor baulicher oder nutzungsstruktureller Änderung bewahrt werden.

Schutz der bestehenden sozialen Zusammensetzung

Die Planungskulisse der BEP City West ist ein heterogenes Gebiet, was insbesondere auch in der Zusammensetzung der Bewohnerschaft deutlich wird. Veränderungen in der Verfügbarkeit und im Angebot von Wohnraum ziehen Veränderungen in der sozialen Zusammensetzung von Quartieren nach sich. Maßnahmen zur Begrenzung des Anstiegs von Angebotsmieten spielen daher in der City West eine bedeutende Rolle.

[33] Vgl. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/zweckentfremdung_wohnraum/de/vorschriften_vordrucke.shtml, Zugriff am 7.5.2022

Nach der Umwandlungsverordnung nach § 250 Abs. 1 S. 1 BauGB[34] gilt für Gebiete mit angespanntem Wohnungsmarkt - das Land Berlin ist als solches ausgewiesen - für Gebäude mit mehr als fünf Wohneinheiten eine Genehmigungspflicht für die Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen und macht die Umwandlung unzulässig. Die Genehmigungspflicht zielt darauf ab, die Verdrängung von Bestandsmieter:innen aus ihren Wohnungen durch den Verkauf an Dritte und ggf. damit verbundener Entmietung, Modernisierung und Eigenbedarfsankündigung zu erschweren. Die Verordnung gibt vor, dass mindestens zwei Drittel der aktuellen Mieter:innen kaufwillig sind.

Vor dem Hintergrund der sehr hohen Umwandlungsdynamik in der Planungskulisse bedarf es für die Regulierung der Umwandlung von Miet- in Eigentumswohnungen der konsequenten Umsetzung der Verordnung und Nachverfolgung bei Nichteinhaltung. Die Verantwortung liegt hier bei den einzelnen Bezirken. Der Bezirk kann im Rahmen der Genehmigung zur Umwandlung außerdem bestimmen, dass auch der Verkauf der einzelnen Wohnung bezirklich genehmigt werden muss und sollte dies grundsätzlich prüfen.

Ein weiteres Instrument, um den Belangen der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung Rechnung zu tragen, ist die soziale Erhaltungsverordnung (Milieuschutz) gemäß §172 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BauGB. Der Erhalt der sozialen Zusammensetzung ist in Milieuschutzgebieten zentrales Erhaltungsziel, sodass Gebäuderückbau, Änderung und Nutzungsänderung genehmigungspflichtig sind.

Im Rahmen des Grobscreening für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (2020) wurden Aussagen über Aufwertungspotenzial, Aufwertungsdruck, Verdrängungspotenzial und Veränderungsbewegung über die Jahre 2015-2020 getroffen und anhand der Indizien Gebiete als Verdachts- oder Beobachtungsgebiete[35] eingeordnet. In der Planungskulisse wurde für den überwiegenden Teil jedoch kein Handlungsdruck ermittelt, lediglich der PLR Schaperstraße wird als Beobachtungsgebiet eingestuft. Für diesen Raum wird die Wiederholung der Analyse der untersuchten Indikatoren innerhalb eines Beobachtungszeitraums empfohlen.

Der Bezirk setzt sich das Ziel, das laut dieser Einschätzung eingeteilte Gebiete fortlaufend hinsichtlich der Indizien zu beobachten und, wenn nötig, entsprechende Schritte zum Erlass von sozialen Erhaltungsverordnungen einzuleiten.

Erhaltung und Schaffung eines vielfältigen Wohnraumangebotes für breite Bevölkerungsschichten

Anknüpfend daran gilt es, Maßnahmen zur Sicherung und Schaffung eines vielfältigen Wohnraumangebots für unterschiedliche Haushaltsgrößen, Einkommensschichten und Altersgruppen sowie zur Bereitstellung sozialer Infrastrukturbedarfe umzusetzen. Die Sicherung bezahlbaren Wohnraums ist mit vorhandenen Rechtsinstrumenten derzeit sowohl im Neubau wie auch im Bestand stets auf Fristigkeiten festgesetzt und nicht dauerhaft möglich.

Die im Gebiet festgesetzten und im Verfahren befindlichen Bebauungspläne sind hinsichtlich ihrer Funktion zur Sicherung und Schaffung von Wohnnutzung und Gemeinbedarfseinrichtungen zu prüfen und ggf. anzupassen. Auf diese Weise können die planungsrechtlichen Voraussetzungen für gezielte und passfähige Neubau- und Nachverdichtungsmaßnahmen geschaffen und durchgeführt werden. Weitere Ausführungen vgl. Kapitel Teilbereiche.

---

[34] Vgl. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnraum/um_verordnung_p250/, Zugriff am 7.5.2022
Das Instrument ist befristet und tritt zum 31.12.2025 außer Kraft. Es zeichnet sich ab, dass die Voraussetzungen für die Gesetzgebung darüber hinaus bestehen bleiben. Die Verantwortung liegt beim Bundesgesetzgeber

[35] In den als Verdachtsgebieten klassifizierten Gebieten im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ist das Zusammenspiel zwischen Aufwertungspotenzial, Aufwertungsdruck, Verdrängungspotenzial und Veränderungsbewegung am stärksten ausgeprägt, sodass der Handlungsdruck in diesen Gebieten als sehr hoch eingestuft wird. Als Beobachtungsgebiet sind Gebiete eingestuft, bei denen einige Indikatoren der vier untersuchten Analyseebenen auffällige Ausprägungen aufweisen

Eine weitere Möglichkeit zur Einflussnahme auf Flächennutzungen liegt in der aktiven Liegenschaftspolitik bspw. durch Kauf oder Anmietung von Liegenschaften durch das Land oder den Bezirk (vgl. Teilkonzept Nutzungskonzept). Den Einsatz der aktiven Liegenschaftspolitik gilt es stets im Sinne einer strategischen Flächensicherung und -vorsorge zu prüfen.

Zur Sicherung bezahlbaren Mietwohnraums ist es von besonderer Bedeutung, den bestehenden kommunalen und sozialgeförderten Wohnraum zu erhalten und neuen Wohnraum zu schaffen. Mit der 2014 wieder aufgenommenen Förderung des Neubaus von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum[36] lässt sich zeitweilig (auf die Dauer von 30 Jahren Bindungsfrist) preisgünstiger Wohnraum im Geschosswohnungsbau schaffen. Im Rahmen des sozialen Miet- und Genossenschaftswohnungsbaus durch Neu-, Aus- und Umbau von Bestandsgebäuden wird dieser gefördert. Das Programm richtet sich an Eigentümer:innen. Zur Durchführung der Förderentscheidung ist die IBB beauftragt.

Darüber hinaus ist es Ziel, Instrumente zur Schaffung gemeinwohlorientierter Nutzungen (darunter bezahlbarer Wohnraum, soziale und technische Infrastrukturen sowie Kultur) bei Neubauvorhaben konsequent zu prüfen und anzuwenden. Dazu gehört das Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung[37], welches den Abschluss von städtebaulichen Verträgen im Land Berlin einheitlich und transparent regelt. Kernthema der Leitlinie zum Berliner Modell ist u.a. die Aufnahme der Quote für förderfähigen mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum von einer Mietpreis- und Bindungsfrist von 30 Jahren.[38] Prämisse für die Anwendung des Modells ist ein Bebauungsplanverfahren mit mehr als 5.000 m² Geschossfläche für Wohnnutzung. Das Modell kann in der Planungskulisse aufgrund geringer Potenzialflächen nur eingeschränkt zum Einsatz kommen. Dennoch sollte es grundsätzlich und in Verbindung mit dem Hochhausleitbild geprüft werden, soweit neues Planungsrecht Grundlage für die Herbeiführung der Genehmigungsfähigkeit von Vorhaben mit Wohnnutzung ist.

Darüber hinaus kann im Einzelfall im Kontext von Befreiungen vom geltenden Planungsrecht der Abschluss eines Dispensvertrages zwischen Bezirksamt und Bauherrn in Betracht gezogen werden. Grundsätzlich besteht hierdurch die Möglichkeit mit Bauherren im angemessenen Umfang eine Kostenübernahme für Wohnfolgeeinrichtungen und zugunsten der Schaffung von gefördertem Wohnraum zu vereinbaren.

Auch für Menschen mit mittleren Einkommen oberhalb der Berechtigungsgrenze des sozialen Wohnungsbaus muss bei der weiteren Entwicklung in angemessenem Umfang Wohnraum berücksichtigt werden.

Das Hochhausleitbild formuliert Anforderungen und Maßnahmen für im städtebaulichen Kontext verträgliche, architektonisch qualitätsvolle und funktional zukunftsfähige Hochhausvorhaben. Hochhäuser können einen Beitrag dazu leisten, der anhaltend hohen Nachfrage nach gut angebundenen Wohnungen und attraktiven Büros zu begegnen und Flächen für den Handel und wichtige kulturelle und soziale Angebote zu schaffen, auch vor dem Hintergrund der Bevölkerungszunahme und des Wirtschaftswachstums. Mit dem Anspruch, vitale und lebenswerte Quartiere zu fördern, liegt die Prämisse des Hochhausleitbildes auf einer angemessenen Nutzungsmischung in Hochhäusern.[39] Wohnnutzung spielt hierbei eine zentrale Rolle bei der Entwicklung von Hochhausvorhaben.

---

[36] Vgl. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/foerderung/ und https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/download/foerderung/wfb_2019_uebersichtsblatt.pdf, Zugriff am 7.5.2022

[37] Vgl. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/wohnen/wohnungsbau/de/vertraege/index.shtml, Zugriff am 7.5.2022

[38] Aktuell liegt die Quote für förderfähigen mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum bei 30 %. Dies entspräche einem Wohnneubaupotenzial von etwa 400 mietpreisgebundenen WE im Gebiet der City West.

[39] Es wird in zwei Nutzungskategorien unterschieden (Nutzungskategorie 1: Büro, Handel, Hotel, Verwaltung (öffentlich/privat), Gastronomie, Praxen/Räume für freie Berufe, sonstiges Gewerbe; Nutzungskategorie 2: Wohnen, kulturelle Einrichtungen, soziale Infrastruktur, Bildungseinrichtungen sowie sonstige nicht gewerbliche oder nicht kommerzielle Nutzungen). Die Nutzungsmischung wird zugesichert, indem die jeweilige Hauptnutzung aus einer Kategorie höchstens 70 % der Geschossfläche beansprucht, während die verbleibende Geschossfläche mit Nutzungen aus der jeweils anderen Kategorie zu belegen ist.

Zur Schaffung eines vielfältigen Wohnraumangebotes in der Planungskulisse ist es Aufgabe des Bezirks, sich für die konsequente Anwendung des Hochhausleitbildes einzusetzen. Mit Festsetzungen zur Art der Nutzung im Bebauungsplan und städtebaulichen Vertragsinhalten kann die multifunktionale Nutzung langfristig abgesichert werden.[40] Weitere Ausführungen vgl. Kapitel Teilbereiche.

Begrenzung des Anstiegs von Angebotsmieten

Erhöhte Nachfrage bei stagnierendem oder nicht gleichermaßen mitwachsendem Angebot führt zu steigenden Mietpreisen. Es ist zu erwarten, dass diese Entwicklung zur weiteren Erhöhung des bereits in den vergangenen Jahren stark angestiegenen Mietniveaus in der Gebietskulisse führen wird. Auf Landesebene wurden daher Rechtsverordnungen zu mietpreisdämpfenden Maßnahmen erlassen.

Zum Schutz bestehender Mietverhältnisse gilt es, diese bestehenden bzw. mögliche zukünftige Verordnungen zu mietpreisdämpfenden Maßnahmen konsequent durchzusetzen und Nichteinhaltung zu verfolgen. Der Bezirk setzt sich daher dafür ein, Indizien für die Festsetzung der Verordnungen fortwährend zu beobachten und, wenn nötig, entsprechende Schritte zur Verlängerung einzuleiten. Weitere Ausführungen vgl. Kapitel Teilräume, Kap. 3.2.3.

Zeitgemäße Entwicklung des Wohnens und Stärkung des Wohnumfeldes

Mit Blick auf die Wohnraum- und Wohnumfeldgestaltung sind fortwährend Maßnahmen zur Angebotserweiterung, Qualitätssteigerung sowie zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels erforderlich, um das Wohnen zeitgemäß und zukunftssicher zu entwickeln, die demografische Entwicklung und den Generationenwechsel aktiv zu gestalten sowie gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse zu sichern.

Dazu zählen:

- die Modernisierung von Gebäudesubstanz und damit Anpassung an zeitgemäße Sanierungsstandards (z.B. durch die Wahrnehmung von Förderprogrammen zur Wohnraummodernisierung),
- der Abbau von Mängeln der Bausubstanz und des Wohnumfeldes,
- die Erprobung vielfältiger Ansätze zur Schaffung unterschiedlicher Wohnraumtypologien und Formen des Zusammenlebens (z.B. Wohnen für unterschiedliche Zielgruppen wie Wohnen für Studierende und Auszubildende, Mehrgenerationen- und gemeinschaftliches Wohnen, Seniorenwohnen usw.), die das eigenständige Leben im gewohnten Umfeld in allen Lebenslagen und neue Wohnqualitäten sichern. Eine wichtige Rolle spielen Aspekte wie Barrierearmut und -freiheit. Konzeptionelle Vorüberlegungen seitens des Bezirks sind dabei sinnvoll, sodass im Anwendungsfall effektiv reagiert und entsprechende Initiativen (z.B. über Modellprojekte, Förderprogramme) genutzt werden können,
- Gestaltung von sicherem Wohnraum und Wohnumfeld unter Berücksichtigung von Belangen wie guter Übersichtlichkeit, Orientierung, Beleuchtung, Attraktivität des öffentlichen Raumes für unterschiedliche Nutzergruppen, klare Zonierungen und Funktionszuweisungen sowie Gepflegtheit und gute Orientierungssysteme (Kriminalprävention),
- Lärmschutzvorsorge entlang viel befahrener Straßen (z.B. über das Berliner Schallschutzfensterprogramm),
- der Ausgleich der hohen Verdichtung durch die Schaffung von grüner und klimaresilienter Infrastruktur (Aufenthaltsflächen, Spielplätze, Bewegungsräume) im, am und auf Gebäuden sowie im jeweiligen Gebäudeumfeld (vgl. Teilkonzept Freiraum),

[40] Vgl. SenStadt (2020): Hochhausleitbild für Berlin

- kleinräumige Begrünungs- und Verschattungsmaßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Hitzevorsorge (vgl. Teilkonzept Klimaanpassung),
- die Abkoppelung der Bauflächen und Straßen von der Kanalisation - Nutzung des Regenwassers als Ressource für die Bewässerung und Kühlung der Stadtquartiere,
- teilräumliche Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes (vgl. Teilkonzept Verkehr).

Die Benachteiligung bestehender städtebaulicher, nutzungs- und bevölkerungsstruktureller Verhältnisse ist dabei stets zu vermeiden. Zur erfolgreichen Umsetzung bedarf es ggf.

- der Voraussetzung nachbarlicher Vereinbarungen,
- eines Klimachecks und Klimaschutzfestsetzungen im Rahmen von Bebauungsplänen und städtebaulichen Verträgen oder
- Maßnahmen zur stärkeren Vernetzung städtebaulicher, wohnungs-, sozialpolitischer und kultureller Aspekte und Entwicklungen (z.B. in Form eines „Kümmerers“).

Schaffung von mehr Markttransparenz und Beteiligung

Der Wohnungsmarkt ist aufgrund zunehmender demografischer und struktureller Veränderungen konstant im Wandel. Aufgabe des Bezirks und Landes ist es deshalb, auch in Zukunft den Wohnungsmarkt aktiv zu beobachten, um auf Veränderungen entsprechend reagieren zu können. Die Wissensbasis für die kommunale Wohnungspolitik erfolgt durch Wohnungsmarkt-Monitorings (z.B. Datenreihen des Amts für Statistik Berlin-Brandenburg).

Damit eine angemessene und bedarfsgerechte Wohnraumentwicklung für alle Zielgruppen gelingen kann, ist eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Politik, Verwaltung, Wohnungs- und Immobilienwirtschaft und Mieterschaft unabdingbar. Ziel ist es, kooperative Strukturen und eine vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen den Akteur:innen zu fördern, um Herausforderungen in der Wohnraumversorgung gemeinsam zu lösen.

3.2.3 Teilräume

Aus der gesamträumlichen Betrachtung heraus ergeben sich im nächsten Schritt vier Teilbereiche, die sich hinsichtlich ihrer Wohnraum-Indikatoren voneinander unterscheiden. Dies bedeutet unterschiedliche Herausforderungen sowie Ziele und Anforderungen an den entsprechenden Instrumenteneinsatz. Die Teilbereiche orientieren sich an der Darstellung im Nutzungskonzept (vgl. Kapitel 4).

Die Teilbereiche Urbane Wohnquartiere, Zentrum City West, Westlicher Ernst-Reuter-Platz und Spreestadt werden im Folgenden kurz charakterisiert und anschließend darauf aufbauend raumspezifische konzeptionelle Ziele und Maßnahmen formuliert. Die Teilbereiche unterscheiden sich von den Kulissen der Planungsräume (PLR). Die Übergänge zwischen den Teilbereichen sind z.T. fließend und überlagernd.

Der Campusbereich Charlottenburg wird nicht betrachtet, da die Nutzungen Wissenschaft, Forschung und Entwicklung im Fokus stehen.

In der Übersichtstabelle zu den Wohnungsbaupotenzialen (vgl. Anhang, Kap. 6) sind die Angaben zu BGF und WE-Zahlen aber dargestellt; der Block ist dem Teilbereich „Zentrum“ zugeordnet.

3.2.3.1 Urbane Wohnquartiere

Bestandssituation und -analyse

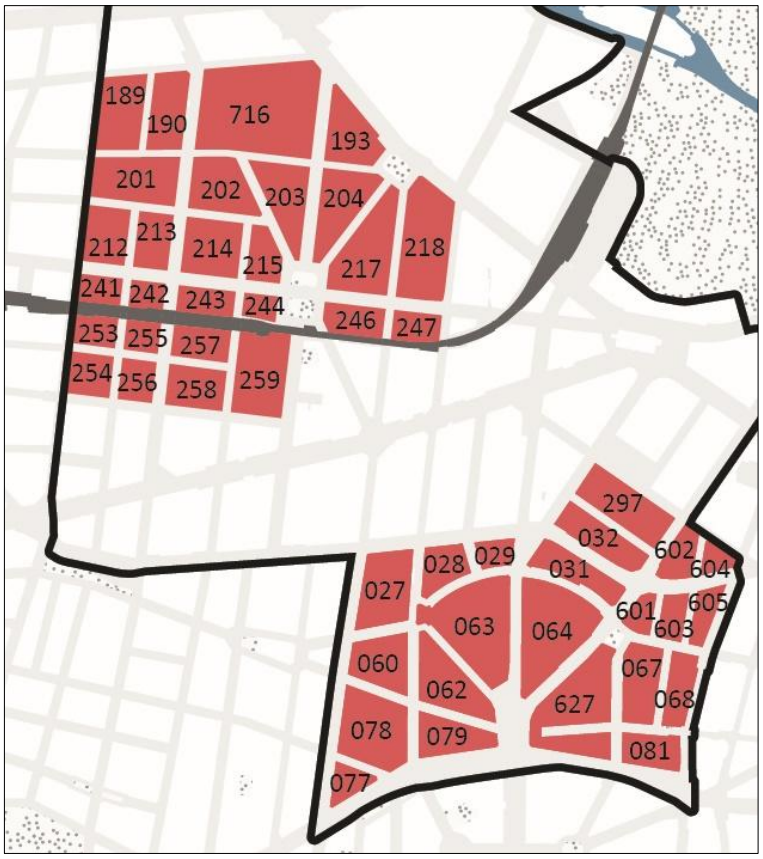


Abb. 18: Teilbereich Urbane Wohnquartiere, Quelle: siehe Abb. 17

Dieser Teilbereich bildet große Teile der PLR Savignyplatz, George-Grosz-Platz und Schaperstraße ab und ist wesentlich durch deren geschlossene, gründerzeitliche Blockrandbebauung geprägt. Vereinzelt, insbesondere im PLR Schaperstraße, ergänzen bzw. differenzieren Bauten der Nachkriegszeit die Stadtstruktur.

Der gesamte Teilbereich ist neben hauptsächlicher Wohnnutzung, auch häufiger durch Büronutzung in den Obergeschossen und diverse EH-/DL-Nutzungen in den Erdgeschosszonen geprägt. Der Teilbereich ist überwiegend als gute Wohnlage[41] klassifiziert. Eine besonders hohe Dichte an Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung und Handwerksbetrieben sowie gesundheitlichen, kulturellen und sozialen Einrichtungen findet sich im Umfeld des Savignyplatzes und bildet so die einzigartige Nutzungsmischung gründerzeitlicher Quartiere aus.

Die gründerzeitlichen Wohnquartiere sind bürgerlich geprägte Traditionslagen[42] mit einer hohen EW-Anzahl und -dichte. Die dynamische Entwicklung des Wohnungsmarktes im Teilbereich zeigt sich flächendeckend

[41] Vgl. Berliner Mietspiegel (2021): Gute Wohnlage „Gebiete des inneren Stadtbereichs mit überwiegend geschlossener, stark verdichteter Bebauung, mit Frei- und Grünflächen, gepflegtem Straßenbild (guter Gebäudezustand), mit sehr gutem Verkehrsanschluss und guten bis sehr guten Einkaufsmöglichkeiten und gutem Image. Gebiete mit überwiegend offener Bauweise, starker Durchgrünung, gepflegtem Wohnumfeld mit gutem Gebäudezustand und ruhiger Wohnsituation, mit normaler Verkehrsanbindung und normalen Einkaufsmöglichkeiten und gutem Image“

[42] Vgl. Investitionsbank Berlin (2022): Wohnungsmarktbericht 2021

durch überdurchschnittliche Angebotsmieten, Kaufpreisentwicklungen und hohe Umwandlungs- und Verkaufsquoten. Dies sind Indizien für eine hohe Nachfrage und Attraktivität von Gebäuden und Umfeld. Es bedeutet zugleich, dass hoher Aufwertungs- und Handlungsdruck sowie große Gefahr für schleichende Transformationsprozesse durch kleinteilige Veränderungen bestehen.

Unter der Maßgabe der grundsätzlichen Erhaltung der städtebaulichen Struktur und des Baubestandes ergeben sich Wohnbauflächenpotenziale nahezu nur durch einzelne Nachverdichtungen, Aufstockungen oder Dachgeschossausbauten. Für einkommensschwache Bevölkerungsgruppen ist bezahlbarer Wohnraum knapp, der Teilraum weist die geringsten Zahlen von Sozialmietwohnungen in der gesamten Planungskulisse auf. Dies birgt die Gefahr der Segregation und Verdrängung der bestehenden Bewohnerzusammensetzung.

Parallel dazu verändern sich fortlaufend die Anforderungen an das Wohnen und das Wohnumfeld. Mit Blick auf demografische, soziale, ökonomische, infrastrukturelle und/oder klimatische Veränderungen steigt neben der Sicherung des (bezahlbaren) Wohnens auch der Bedarf an qualitative Anpassungen bei der Wohnraum- und Wohnumfeldgestaltung. Die hoch verdichtete Bebauung stellt jedoch auch eine Herausforderung dar, dringend benötigte Grün- und Freiflächen zu schaffen. Zudem wird das Gebiet durch lärmbelastete Verkehrsachsen (Lietzenburger Straße, Nürnberger Straße, Spichernstraße, Bundesallee, Hohenzollerndamm, Nachodstraße, Uhlandstraße, Kantstraße, Hardenbergstraße, Leibnizstraße)[43] durchzogen, die sich ebenfalls negativ auf Wohn- und Aufenthaltsqualität und Gesundheit auswirken.

Ziele und Handlungsempfehlungen

Schutz des hohen Wohnanteils durch behutsame Bestandsentwicklung

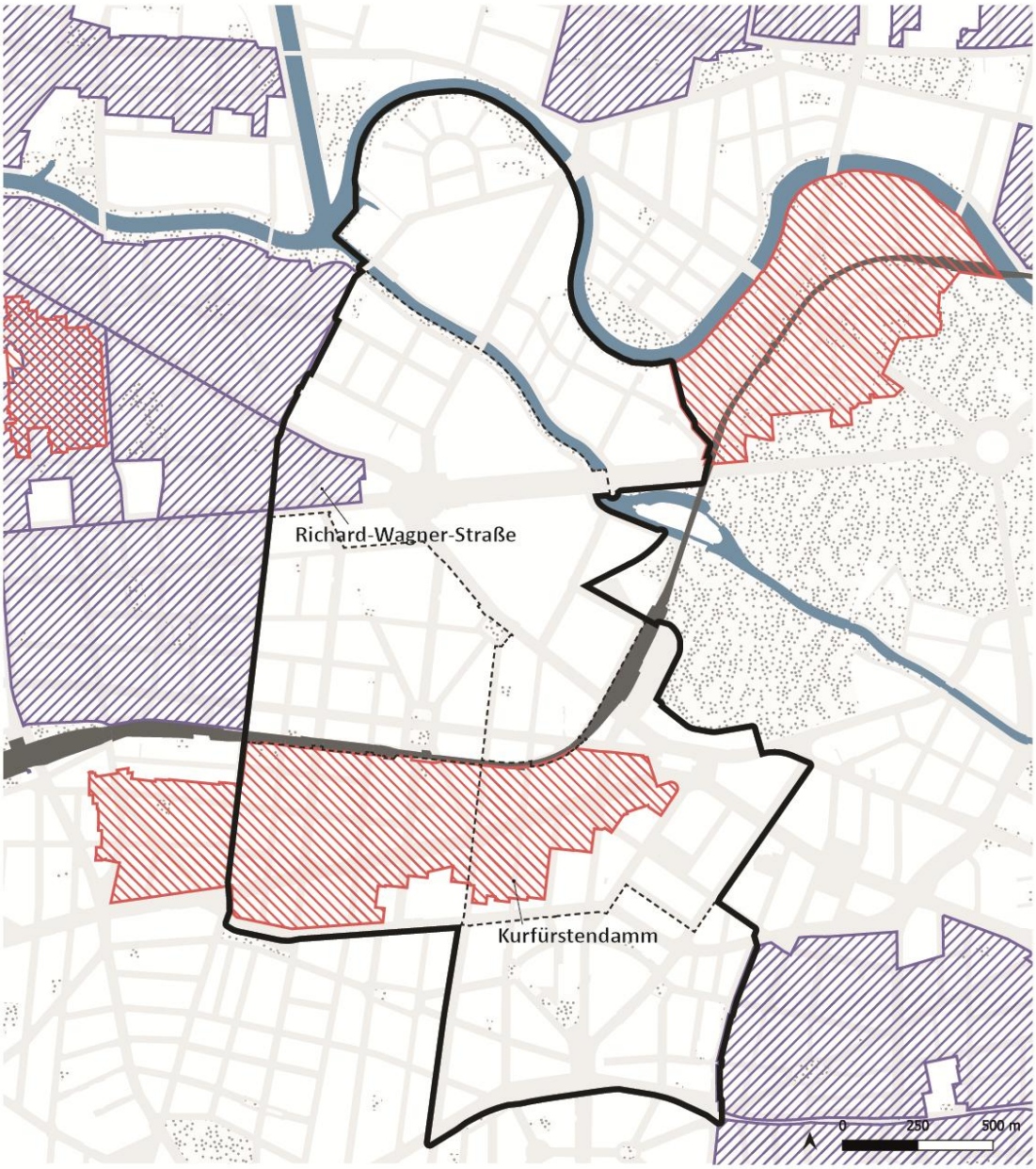
Der Teilbereich ist bestimmt von einem hohen Wohnungsanteil; dieser trägt wesentlich zu seiner urbanen und sozialräumlichen Mischung bei. Aufgrund der guten Lage und der Nähe zum Zentrum City West kam es in der Vergangenheit vermehrt zu Nutzungsänderungen von Wohnraum. Zentrales Ziel ist es daher, den bestehenden Wohnungsanteil durch Einsatz von Instrumenten des allgemeinen und besonderen Städtebaurechtes langfristig zu sichern und unter der Maßgabe des Erhalts konsistenter, städtebaulicher Strukturen (Orientierung am Blockrand, Traufhöhe, Fassadenstrukturierung) sowie der vorhandenen Nutzungsmischung behutsam weiterzuentwickeln (vgl. Teilkonzept Städtebau).

Darüber hinaus besteht für das Gebiet „Kurfürstendamm“ zwischen Stadtbahnviadukt und Lietzenburger Straße, Leibnizstraße und Augsburger Straße mit der städtebaulichen Erhaltungsverordnung gemäß §172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB ein rechtliches Instrument zum Erhalt der städtebaulichen Eigenart. In dem Gebiet bedarf es bei (Teil-)Abriss einer erhaltungsrechtlichen Genehmigung, was auch unter dem Gesichtspunkt des Erhalts der Wohnnutzung von hoher Bedeutung ist. Es gilt daher, die in der Verordnung enthaltenen Regelungen konsequent zu vollziehen und Nichteinhaltung zu verfolgen.

Innerhalb der urbanen Wohnquartiere gibt es weitere Blöcke mit städtebaulich vergleichbaren Strukturen und entsprechend vergleichbaren Herausforderungen.

Mit dem geringem Flächen- bzw. Umstrukturierungspotenzial kann die Sicherung und Stärkung des Wohnanteils vor allem durch Nachverdichtungspotenziale im Bestand erfolgen. Hierbei kommen vereinzelte Aufstockungen und Dachgeschossausbauten in Frage. Für die im Gebiet festgesetzten und im Verfahren befindlichen Bebauungspläne besteht somit ein Prüfauftrag hinsichtlich ihrer Funktion zur Sicherung und Schaffung von Wohnnutzung. Dabei ist dem Bestandserhalt vor Neubaumaßnahmen stets Vorrang einzuräumen.

[43] Lärmbelastete Verkehrsräume mit über 65 dB(A) (24h-Mittelwert)



Erhaltungsverordnungsgebiete §172 BauGB

- Erhaltung der städtebaulichen Eigenart (§172 Abs. 1. S. 1 Nr. 1 BauGB)
- Erhaltung der Zusammensetzung der Wohnbevölkerung (§172 Abs. 1. S. 1 Nr. 2 BauGB)
- BEP-Gebietskulisse

Arbeitsstand: Juni 2022

Bearbeitung: complan Kommunalberatung

Geobasis: Geoportal Berlin/Erhaltungsverordnungsgebiete §172 BauGB (dl-de/-by-2-0), Stand: 2020

Abb. 19: Karte Erhaltungsverordnungsgebiete §172 BauGB, Quelle: siehe Bild

Schutz und Stabilisierung der Bestandsbevölkerung

Laut Monitoring Soziale Stadtentwicklung weist die Planungskulisse grundsätzlich eine stabile sozialräumliche Entwicklung auf. Der Bezirk prüft aber die zentralen Indikatoren des Gebietes wiederholt bzw. fortlaufend, um ggf. weitere Maßnahmen einleiten zu können.[44]

3.2.3.2 Zentrum City West

Bestandssituation und -analyse

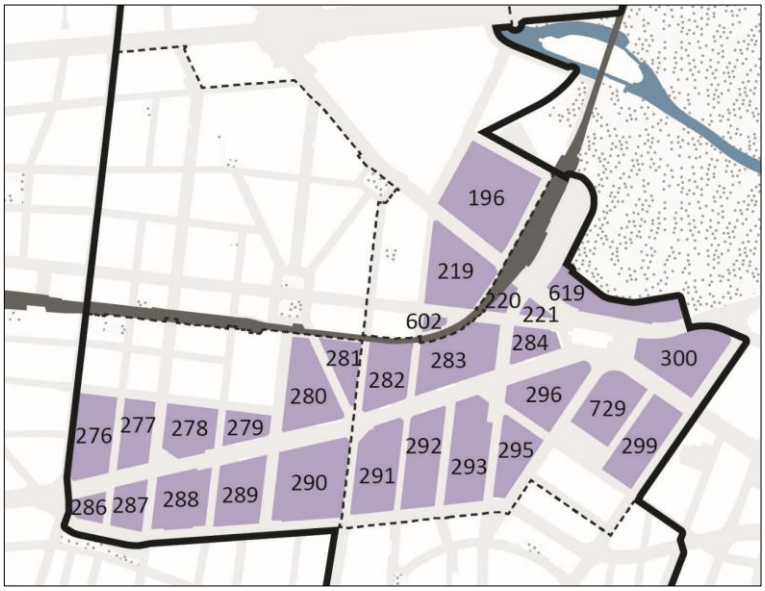


Abb. 20: Teilbereich Zentrum City West, Quelle: siehe Abb. 17

Der Teilbereich umfasst die direkt angrenzenden Blockbereiche nördlich und südlich des Kurfürstendamms in den PLR George-Grosz-Platz und Breitscheidplatz. Sie sind weitestgehend durch gründerzeitliche Blockrandbebauung und sehr hohe städtebauliche Dichten geprägt. Der Bereich um den Breitscheidplatz und Hardenbergplatz ist hingegen durch heterogene Baustrukturen und Bebauungshöhen, u.a. großmaßstäbliche Büro- und Geschäftsbauten der Nachkriegsjahrzehnte, gekennzeichnet.

Entlang des Kurfürstendamms dominieren in den Erdgeschosszonen Zentrumsfunktionen wie Einzelhandel, Gewerbe, Dienstleistung, Gastronomie und Kultureinrichtungen. In den dem Boulevard abgewandten Seiten sowie in den oberen Geschossen überwiegt die Wohnnutzung. Der Teilbereich ist mehrheitlich als gute Wohnlage[45] klassifiziert. Es zeigt sich jedoch, dass der Nutzungsschwerpunkt in dem Teilbereich vermehrt auf Zentrumsfunktionen, denn auf der Wohnfunktion liegt durch

- die leicht negative Tendenz bei der Entwicklung der Anzahl von Wohneinheiten,[46]
- eine vergleichsweise hohe Anzahl an Wohnungen in Nicht-Wohngebäuden[47] und
- das Fehlen von städtischem oder geringem Bestand von sozialem Wohnraum.

[44] Vgl. LPG Landesweite Planungsgesellschaft mbH (2020): Grobscreening im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf
[45] Vgl. Berliner Mietspiegel (2021)
[46] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020): Baufertigstellungen
[47] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2020): Wohnbestand - Wohn- und Nicht-Wohngebäude nach Planungsräumen

Die bestehende Wohnnutzung wirkt sich positiv auf die Zentrumsfunktion und den Bürostandort aus und ist daher zu sichern.

Der Wohnungsbestand befindet sich zum größten Teil im Eigentum privater Akteure der Wohnungswirtschaft. Bei den Verkaufs- und Umwandlungsquoten von Miet- in Eigentumswohnungen weist der Teilbereich in der Planungskulisse Spitzenwerte auf, ebenso wie bei den Angebotsmieten und deren Entwicklung.[48]

Wohnbauflächenpotenziale ergeben sich in diesem Teilbereich größtenteils durch Neubau- und Hochhausvorhaben am Breitscheidplatz und in der Hertzallee (Teilfläche des Bezirkes Mitte) sowie vereinzelt durch Aufstockungen und Dachgeschossaufbauten.

Ziele und Handlungsempfehlungen

Erhalt des bestehenden Wohnanteils

Aufgrund der herausragenden Bedeutung des Wohnens für die City West ist es zentrales Ziel, den hohen Wohnanteil langfristig zu sichern und behutsam weiterzuentwickeln und dafür die zur Verfügung stehenden o.g. Instrumente und Verordnungen (u.a. Zweckentfremdungsverbot) anzuwenden (vgl. Ziele und Handlungsempfehlungen Wohnen).

Gemäß dem „einfachen“ Bebauungsplan VII-B, festgesetzt 1986, ist im Kerngebiet für einige Grundstücke (Grundstücke Uhlandstraße 181-183, Uhlandstraße 177-178/Ecke Kurfürstendamm 31, Knesebeckstraße 66-67/Ecke Kurfürstendamm 38-39 und Tauentzienstraße 15/Ecke Marburger Straße 1) „in Gebäuden mind. 50 % der zulässigen Geschossfläche für Wohnungen zu verwenden“. Die Regelung sichert das städtebauliche Ziel „Wohnen im Citybereich“ für Grundstücke, die bei Verfahrenseinleitung noch nicht einer Bebauung bzw. nur einer Teilbebauung zugeführt waren. Die vorhandene Wohnnutzung auf den übrigen Grundstücken unterliegt dem Bestandsschutz.

Die Darstellungen des B-Plans stehen in keinem Widerspruch zu den Zielsetzungen der BEP. Der generelle B-Plan VII-B ist entsprechend den festgesetzten Kulissen konsequent anzuwenden. Aufgrund der durchgehenden Bestandsbebauung kann er seine Wirkfähigkeit jedoch nur noch eingeschränkt entfalten. Es wird empfohlen, die bestehende Wohnnutzung im Kerngebiet planungsrechtlich abzusichern (vgl. Teilkonzept Nutzungskonzept).

Parallel dazu gilt in diesem Bereich auch die städtebauliche Erhaltungsverordnung gemäß § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB. Analog den Ausführungen im Kapitel Teilbereich Urbane Wohnquartiere sind die in der Verordnung enthaltenen Regelungen konsequent zu vollziehen und Nichteinhaltung zu verfolgen, um die besondere städtebauliche Eigenart des Gebietes vor (Teil)-Abriss zu schützen und in dem Zusammenhang den Erhalt vorhandener Wohnnutzung zu sichern.

Nutzung großer Neubau- und Entwicklungsvorhaben zur Integration und Stärkung des Wohnens

Der Teilbereich weist einen sehr hohen Veränderungsdruck durch dynamische Entwicklungen im Zuge zahlreicher Wohnungsumwandlungen und -verkäufe auf. Als Kompensation ist in angemessenem Umfang Wohnraum im Rahmen von geeigneten Neubaumaßnahmen zu schaffen und die urbane sozialräumliche Mischung zu erhalten. Grundsätzlich gilt es dabei,

[48] Vgl. SenStadt (2020): Wohnatlas Berlin

- die Flächenpotenziale im Rahmen einer behutsamen Verdichtung im bestehenden städtebaulichen und funktionalen Kontext unter Wahrung der einzigartigen Stadtstruktur und der identitätsstiftenden Gebäude sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen an Klimaschutz und -anpassung zu aktivieren und zu entwickeln,
- bei Neubau typologisch differenzierte Angebote zu schaffen,
- einen angemessenen Anteil an mietpreisgebundenen Wohnungen sicherzustellen, indem für die Baurechtschaffung von Neubaumaßnahmen die Bedingungen des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung aufgegriffen oder nach § 9 Abs. 1 Nr. 7 BauGB textlich festgesetzt werden,[49] auch für Menschen mit mittlerem Einkommen ist Vorsorge zu treffen.
- konsequent die Anforderungen an die grüne und soziale Infrastruktur, den ruhenden Verkehr und Lärmschutz (insb. entlang Lietzenburger Straße, Kantstraße, Hardenbergstraße, Leibnizstraße) sowie Klimaschutz in der Umgebung einzubeziehen, um negative Auswirkungen auf Wohn- und Aufenthaltsqualität und Gesundheit zu minimieren.

Die im Teilbereich verorteten Eignungsbereiche für Hochhausentwicklungen bieten Potenziale zur Schaffung von Wohnraum. Für den Erhalt der einzigartigen Nutzungsmischung in der City West sind bei den Neubau- und Hochhausentwicklungen konsequent das Hochhausleitbild anzuwenden (vgl. Teilkonzept Nutzungskonzept) sowie die Leitlinien der kooperativen Baulandentwicklung mit Einsatz städtebaulicher Verträge zu befolgen, um bezahlbaren Wohnraum zu schaffen. Das bedeutet, dass bei einem grob ermittelten Wohnbaupotenzial durch Neubauvorhaben ca. 340 bezahlbare WE geschaffen werden könnten, wenn 30 % des gesamten Wohnungsneubaus mitpreisgebunden ist. Bei 50 % beliefe sich die Zahl auf über 560 WE mit Mietpreisbindung.

3.2.3.3 Spreestadt

Bestandssituation und -analyse

Der Teilbereich Spreestadt ist historisch lange durch gewerblich-industrielle Nutzung geprägt gewesen. Auch heute ist er kein primärer Wohnstandort, sondern vielmehr durch eine heterogene Bau- und Nutzungsstruktur gekennzeichnet: Unterschiedliche Bauepochen von gründerzeitlichen Wohnblöcken, Wohngebäuden der Nachkriegszeit sowie Wohnungsneubau finden sich hier in unmittelbarer Nähe zu Gewerbeeinheiten, universitären Einrichtungen und den Wasserlagen der Spree und des Landwehrkanals. Die Spreestadt ist überwiegend als einfache Wohnlage[50] klassifiziert.

[49] Vgl. SenSW (2021): Anhang Hochhausentwicklungskonzept des *Entwurfs* Entwicklungskonzept für die City West

[50] Vgl. Berliner Mietspiegel (2021): Einfache Wohnlage „Gebiete des inneren Stadtbereichs mit überwiegend geschlossener, stark verdichteter Bebauung mit sehr wenigen Grün- und Freiflächen, überwiegend ungepflegtem Straßenbild und/oder schlechtem Gebäudezustand (z.B. Fassadenschäden, unsanierte Wohngebiete), auch bei starker Beeinträchtigung durch Geräusch-/Geruchsbelästigungen von Industrie und Gewerbe. In Stadtrandlagen Gebiete mit überwiegend offener Bauweise, oft schlechtem Gebäudezustand (z.B. Fassadenschäden, unsanierte Wohngebiete), mit ungepflegtem Straßenbild (z.B. unbefestigte Straßen), ungünstigen Verkehrsverbindungen und wenigen Einkaufsmöglichkeiten sowie Gebiete mit erheblich verdichteter Bauweise“

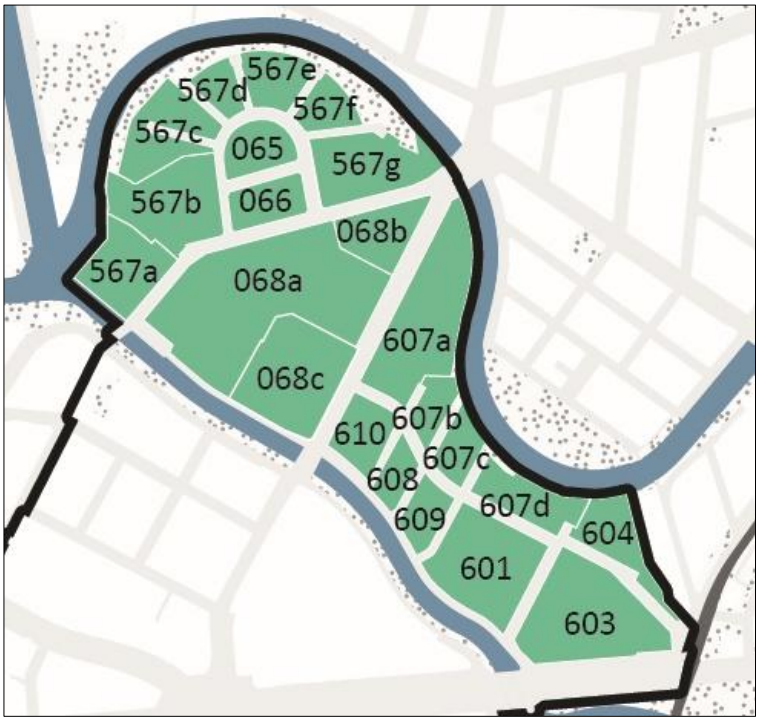


Abb. 21: Teilbereich Spreestadt, Quelle: siehe Abb. 17

Das Gebiet wird von lärmbelasteten Verkehrsachsen (Helmholtzstraße, Franklinstraße) durchzogen, die sich negativ auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Gesundheit auswirken.

In der Spreestadt wurden seit 2015 etwa fast 40 % der in der gesamten Planungskulisse fertiggestellten Wohneinheiten errichtet[51]. Dies zeigt sich im Teilbereich auch in der positiven Entwicklung der Bevölkerungszahlen von 25 % zwischen 2007 und 2021 [52].

Außerdem zählt die Spreestadt den größten Anteil an Sozialmietwohnungen in der Planungskulisse. Die 211 Sozialmietwohnungen entsprechen einem Zehntel des gesamten Wohnungsbestandes der Spreestadt (2020).

Der Teilbereich verzeichnete zwischen 2015 und 2020 in der Gebietskulisse die höchsten Verkaufs- (99 WE/1.000 WE) und zweithöchsten Umwandlungsquoten (130 WE/1.000 WE) und zeigt somit einen deutlichen Aufwertungsdruck auf. Das größte Wohnungsbaupotenzial in diesem Teilstück besteht auf ehemaligen gewerblichen Flächen an der Spree. Diese Flächen werden derzeit bebaut oder planungsrechtlich für eine Wohnnutzung entwickelt. Stand Anfang 2025 wird (laut WOFIS) hier noch ein noch nicht begonnenes Potenzial von rund 300 WE an der Spree in exponierter Lage gesehen.

[51] Vgl. AfS Berlin-Brandenburg (2020): Baufertigstellungen
[52] Vgl. AfS Berlin-Brandenburg (2020): Einwohnerregisterstatistik

Ziele und Handlungsempfehlungen

Gezielte Entwicklung im Neubausegment

Laut StEP Wohnen 2040 können im Teilbereich überwiegend Wohnungsbaupotenziale durch Neubau- und Umstrukturierungsprozesse in kurz- bis mittelfristigen Realisierungszeiträumen erschlossen werden.[53] Die Spreestadt ist aufgrund der stadträumlichen Situation und der dauerhaft nicht abbaubaren Defizite in der sozialen Infrastruktur nur eingeschränkt als Standort für weiteres Wohnen geeignet. Die Integration von planerisch bereits weit vorangeschrittenen Neubaumaßnahmen in der vergleichsweise attraktiven Wasserlage sollte im Rahmen von grundstücksübergreifenden Gesamtkonzepten hinsichtlich ihrer Verträglich- und Nachhaltigkeit mit Blick auf die bestehenden Nachbarschaften geprüft werden.

Bei den Neubau- und Entwicklungsmaßnahmen gilt es, bedeutende städtebauliche Strukturen (Orientierung am Blockrand, Traufhöhe, Fassadenstrukturierung) zu beachten und zu stärken (vgl. Teilkonzept Städtebau). Zur Qualifizierung der vorhandenen Wohnstandorte und bei der Weiterentwicklung des Wohnbestandes sind integrierte Strategien erforderlich, um die Funktionsfähigkeit und Attraktivität des Teilbereichs Spreestadt umfassend zu sichern. Dazu zählen:

- Die Schaffung von typologisch differenzierten Wohnungsangeboten bei Neubau, die entsprechende Anpassung von sozialer und technischer Infrastruktur an aktuelle und künftige Bedarfe sowie die Quote für mietpreis- und belegungsgebundenen Wohnraum nach dem Berliner Modell der kooperativen Baulandentwicklung,
- Die Qualifizierung und Gestaltung des öffentlichen Freiraums, insbesondere Zugang zu und Verbindung zwischen den Wasserlagen (vgl. Teilkonzept Freiraum),
- Die Anpassung des Angebots an Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs an die zunehmende Profilierung als Forschungs-, Büro- und auch Wohnstandort,
- Die konsequente Anpassung an Anforderungen des Lärm- und Klimaschutzes,
- Die verbesserte räumliche Verknüpfung und Unterstützung des lokalen ÖPNV- und Fußverkehrs (vgl. Mobilitätskonzept).

[53] Vgl. SenSW: Stadtentwicklungsplan Wohnen 2040

3.2.3.4 Westlicher Ernst-Reuter-Platz

Bestandssituation und -analyse

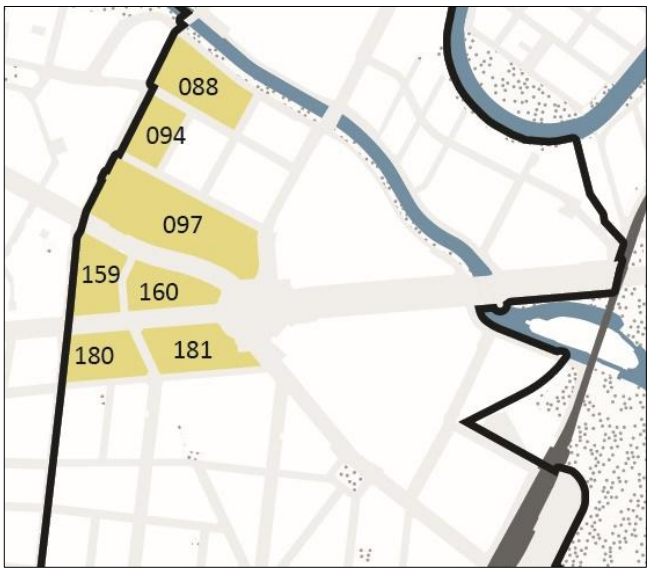


Abb. 22: Teilbereich Westlicher Ernst-Reuter-Platz, Quelle: siehe Abb. 17

Die Wohnnutzung im Teilbereich konzentriert sich westlich des Platzes zwischen Leibnizstraße und Ernst-Reuter-Platz und zeichnet sich durch heterogene Bebauungsstrukturen unterschiedlicher Wohnbauepochen aus. Die Nutzungsstruktur aus Wohnen, Gewerbe- und Büronutzungen mit engem räumlichem Bezug zum Campus der TU und UdK ist vielfältig. Die Nutzungsmischung ist in dem Bereich jedoch weniger stark ausgeprägt.

Das Gebiet wird von lärmbelasteten Verkehrsachsen (Cauerstraße, Otto-Suhr-Allee, Bismarckstraße, Leibnizstraße) durchzogen, die sich negativ auf Wohn- und Aufenthaltsqualität und Gesundheit auswirken können.

Der Teilbereich ist als mittlere Wohnlage[54] klassifiziert. Im Teilraum besteht im Vergleich zur gesamten Planungskulisse hoher Anteil an kommunalen und sozialgeförderten Wohnungen. Zugleich ist die Anzahl sozialgeförderter Wohnungen hier in den letzten Jahren deutlich zurückgegangen[55]. Im Teilbereich gibt es eine geringe Überschneidung mit dem sozialen Erhaltungsgebiet (Milieuschutzgebiet) „Richard-Wagner-Straße“ (vgl. Abb. 17). Veränderungsdynamiken mit unterdurchschnittlichen Verkaufs- und Umwandlungsquoten werden laut Grobscreening für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf aktuell als mittel eingeschätzt. Es besteht ein, im Vergleich zur restlichen Planungskulisse der BEP City West, höherer Anteil an Langzeitarbeitslosen, nicht arbeitslosen Beziehenden von Existenzleistungen sowie Grundsicherungsbeziehenden und demnach ein wachsendes Verdrängungspotenzial.[56] Im Gebiet sind Flächenpotenziale für rund 80 WE vorhanden.

[54] Vgl. Berliner Mietspiegel (2021): Mittlere Wohnlage „Gebiete des inneren Stadtbereichs mit überwiegend geschlossener, stark verdichteter Bebauung mit normalem Straßenbild (nicht von Gebäudeschäden geprägt), gutem Gebäudezustand (z.B. sanierte Wohngebiete, Neubaugebiete), mit wenigen Grün- und Freiflächen. Gebiete mit überwiegend offener Bauweise, durchschnittlichen Einkaufsmöglichkeiten und normalem Verkehrsanschluss, ohne Beeinträchtigung durch Industrie und Gewerbe“

[55] Vgl. SenSW (2020): Wohnatlas Berlin

[56] Vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (2020): Grobscreening für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

Ziele und Handlungsempfehlungen

Sicherung bezahlbaren Wohnraums für verschiedene Bevölkerungsgruppen

Der vergleichsweise hohe Anteil an sozialgeförderten Wohnungen kann in Verbindung mit sukzessiv auslaufenden Sozialbindungen künftig zu einem Risiko für den Teilbereich werden. Angesichts der bestehenden Bevölkerungszusammensetzung und einem sehr hohen preislichen Niveau auf dem Wohnungsmarkt ist es in dem Bereich von besonderer Bedeutung, weiterhin bezahlbaren Wohnraum zu sichern und zur Verfügung zu stellen, um auch einkommensschwache Haushalte schützen zu können.

Laut Grobscreening für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wird empfohlen, die am Milieuschutzgebiet „Richard-Wagner-Straße“ angrenzenden Baublöcke, östlich der Cauerstraße und nördlich der Otto-Suhr-Allee, angesichts vorhandener baulicher Aufwertungspotenziale, des stark ausgeprägten Aufwertungsdrucks und des bestehenden Verdrängungspotenzials als Verdachtsgebiete für ein Milieuschutzgebiet nach § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BauGB[57] fortlaufend zu beobachten und ggf. weitere planerische Schritte einzuleiten.

Schaffung von bezahlbarem Wohnraum durch behutsame Umsetzung von Neubau- und Verdichtungsmaßnahmen

Zur Erschließung der identifizierten Potenziale gilt es, im Teilbereich folgende Prämissen zu beachten und damit geeignete Rechtsinstrumente konsequent anzuwenden:

- Der Erhalt bestehender baulicher Strukturen und der damit verbundene Wohnraum haben Vorrang vor Abriss und Neubau.
- Bei Neubau sind Möglichkeiten städtebaulicher Verträge zur Sicherung einer Mindestquote für mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum konsequent zu prüfen und anzuwenden. Es ist auf die Wohnungsneubauförderung hinzuweisen.

Bei Schaffung von Wohnraum ist es von zentraler Bedeutung, die entsprechende Anpassung von sozialer und technischer Infrastruktur an aktuelle und künftige Bedarfe mitzudenken. Dies kann über städtebauliche Verträge erfolgen.

[57] Mit der sozialen Erhaltungsverordnung obliegt die Zuständigkeit bzw. Einwirkungsmöglichkeit auf die Mietentwicklung bei den Bezirken. Ziel der Verordnung ist es, Quartiere soziostrukturell und städtebaulich bedarfsgerecht und behutsam weiterzuentwickeln und soziale Verdrängung zu verhindern. Um dem Ziel zu entsprechen, bedürfen in sozialen Erhaltungsgebieten alle baulichen und Nutzungsänderungen sowie sämtliche Rückbaumaßnahmen auf einem Grundstück einer erhaltungsrechtlichen Genehmigung. Sofern die Maßnahmen nicht mit dem Schutzziel der Erhaltungsverordnung vereinbar sind, werden sie versagt. Der Bezirk kann dann von seinem bestehendem Vorkaufsrecht Gebrauch machen

3.2.4 Handlungsempfehlungen - Wohnen

Tab. 7: Handlungsempfehlung - Wohnen (zusammenfassend aus den Kapiteln 3.2.2. und 3.2.3)

Nr.	Themenfeld 3.2 Wohnen (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.2.1	Anwendung der Zweckentfremdungsverbots-Verordnung zur Vermeidung weiterer Fehlentwicklungen	I	Wohnungsamt	X	
3.2.2	Anwendung der städtebaulichen Erhaltungsverordnung gemäß § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB	I	Stadtentwicklungsamt	X	
3.2.3	Nutzung der Umwandlungsverordnung nach § 250 Abs. 1 S. 1 BauGB	I	Stadtentwicklungsamt		
3.2.4	Anwendung der Kündigungsschutzklausel-Verordnung	I	Wohnungsamt bzw. Private Eigentümer:innen		
3.2.6	Monitoring der sozialen Entwicklung in ausgewählten Blöcken, um ggf. weitere Schritte zum Schutz der angestammten Bevölkerung einzuleiten.	R, I	Stadtentwicklungsamt		
3.2.7	Anwendung von rechtlichen Möglichkeiten zu mietpreisdämpfende Maßnahmen	I	Wohnungsamt		
3.2.8	Nutzung von Bebauungsplänen zur Sicherung und Schaffung von Wohnnutzung und Gemeinbedarfseinrichtungen sowie von Grünflächen/Spielflächen	R, I	Stadtentwicklungsamt und Straßen und Grünflächenamt		
3.2.9	Förderung des Neubaus von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum	I, O	SenStadt		
3.2.10	Anwendung des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung	I	Stadtentwicklungsamt	X	
3.2.11	Anwendung des Hochhausleitbildes und der Prämisse einer angemessenen Nutzungsmischung, insbesondere von Wohnnutzung	I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt	X	
3.2.12	Aktive Liegenschaftspolitik betreiben	O	SenFin		
3.2.13	Flankierende Maßnahmen zur Unterstützung der Wohnungswirtschaft bei Instandsetzung und Modernisierung von Gebäudesubstanz und damit Anpassung an zeitgemäße Standards, z.B.: - durch die Wahrnehmung von Förderprogrammen zur Wohnraummodernisierung, - durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm, - durch Schaffung von grüner und klimaresilienter Infrastruktur (Aufenthaltsflächen, Spielplätze, Bewegungsräume) im, am und auf Gebäuden sowie im jeweiligen Gebäudeumfeld. - Maßnahmen zur stärkeren Vernetzung städtebaulicher, wohnungs-, sozialpolitischer und kultureller Aspekte und Entwicklungen (z.B. in Form eines „Kümmerers“). - Beachtung kriminalpräventiver Aspekte	I, O	Wohnungswirtschaft/Stadtentwicklungsamt/ Straßen und Grünflächenamt sowie weitere Fachämter/Behörden	X	

Nr.	Themenfeld 3.2 Wohnen (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.2.14	Umsetzung kleinräumiger Begrünungs- und Verschattungsmaßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Hitzevorsorge	R	Eigentümer:innen/Straßen und Grünflächenamt		
3.2.15	Abkoppelung der Bauflächen und Straßen von der Kanalisation - Nutzung des Regenwassers als Ressource für die Bewässerung und Kühlung der Stadtquartiere	R	Berliner Wasserbetriebe		
3.2.15	Teilräumliche Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes	O	BVG		
3.2.16	Monitoring der Wohnungsmarkt-Entwicklung	O	Stadtentwicklungsamt/ESPK/Sen Stadt	X	

3.3 Soziale Infrastruktur

Einleitung

Methodisches

Parallel zur Erarbeitung der BEP City West wurde für den Gesamtbezirk Charlottenburg-Wilmersdorf das „Soziale Infrastruktur-Konzept“ (SIKo) 2022 erarbeitet.[58]

SIKos werden als Instrument zur planerischen Flächenvorsorge für die öffentliche soziale und grüne Infrastruktur erarbeitet und abgestimmt. Im Interesse der überbezirklichen Vergleichbarkeit werden sie von den Bezirken auf der Grundlage einheitlicher Vorgaben erstellt. Das vorliegende SIKo für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf stellt auf der Grundlage gesamtbezirklicher und teilräumlicher Analysen und Versorgungsberechnungen deshalb die zentrale Grundlage für die konzeptionellen Aussagen zur sozialen Infrastruktur für die Planungskulisse der BEP City West dar.

Für die BEP-Kulisse werden nachfolgend lediglich eine Aktualisierung von Bestandsdaten und nur vereinfachte qualitative Aussagen zur Versorgungssituation in den einzelnen sektoralen Infrastrukturbereichen vorgenommen. Der teilweise ältere Datenstand wird wegen der Verwendung der allgemein anerkannten Grundlage SIKo und der Vergleichbarkeit mit dem Gesamtbezirk akzeptiert.

Inhaltliches

Wie in Berlin insgesamt hat sich im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf die Einwohnerzahl in den vergangenen Jahren stetig erhöht. Dies ging einher mit einer steigenden Nachfrage nach Wohnraum und damit verbunden nach Angeboten der sozialen Infrastruktur. Demnach besteht eine hohe Konkurrenz um die wenigen noch verfügbaren (kommunalen) Flächen im Bezirk, um dem Bedarf an sozialen Infrastruktureinrichtungen nachkommen zu können.

[58] Das SIKo - Soziale Infrastruktur-Konzept (SIKo 2022) für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Fortschreibung 2020-2022 wurde Ende 2024 durch den Bezirk beschlossen. Die dort verwendeten Datenstände und Einschätzungen sind maßgeblich für die Aussagen der BEP

Ausgewertet für das Teilkonzept wurden insbesondere:

- Kindertagesstätten-Entwicklungsplanung (KEP) Charlottenburg-Wilmersdorf des Jugendamtes, Stand und Jahresplanung 2023/24, Stand November 2023,
- SIKo Charlottenburg-Wilmersdorf, Stand Mai 2023, beschlossen Ende 2024,
- Bevölkerungsprognose für das Land Berlin 2040, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (I A 34),
- Daten aus dem Statistischen Informationssystem Berlin-Brandenburg.

3.3.1 Soziale Infrastruktur in den Entwicklungsleitlinien

Mehrere Entwicklungsleitlinien adressieren direkt oder indirekt den Aspekt soziale Infrastruktur, die Leitlinie 5 ist dabei die umfassendste:

Leitlinie 2

„Die bestehende einzigartige Nutzungsmischung der City West erhalten und weiterentwickeln."

Leitlinie 3

„Neubauten in der City West müssen zukünftig einen Mehrwert für die Stadt („Stadtrendite") bieten."

Leitlinie 4

„Die City West als bezahlbaren Wohnort für alle Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner qualifizieren."

Leitlinie 5

„Soziales Miteinander und gesellschaftliche Teilhabe weiter fördern"

Leitlinie 10

„Grün- und Freiflächen als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und als Qualitätsmerkmal der City West erweitern und qualifizieren."

3.3.2 Allgemeine Ziele und Handlungsempfehlungen für die soziale Infrastruktur

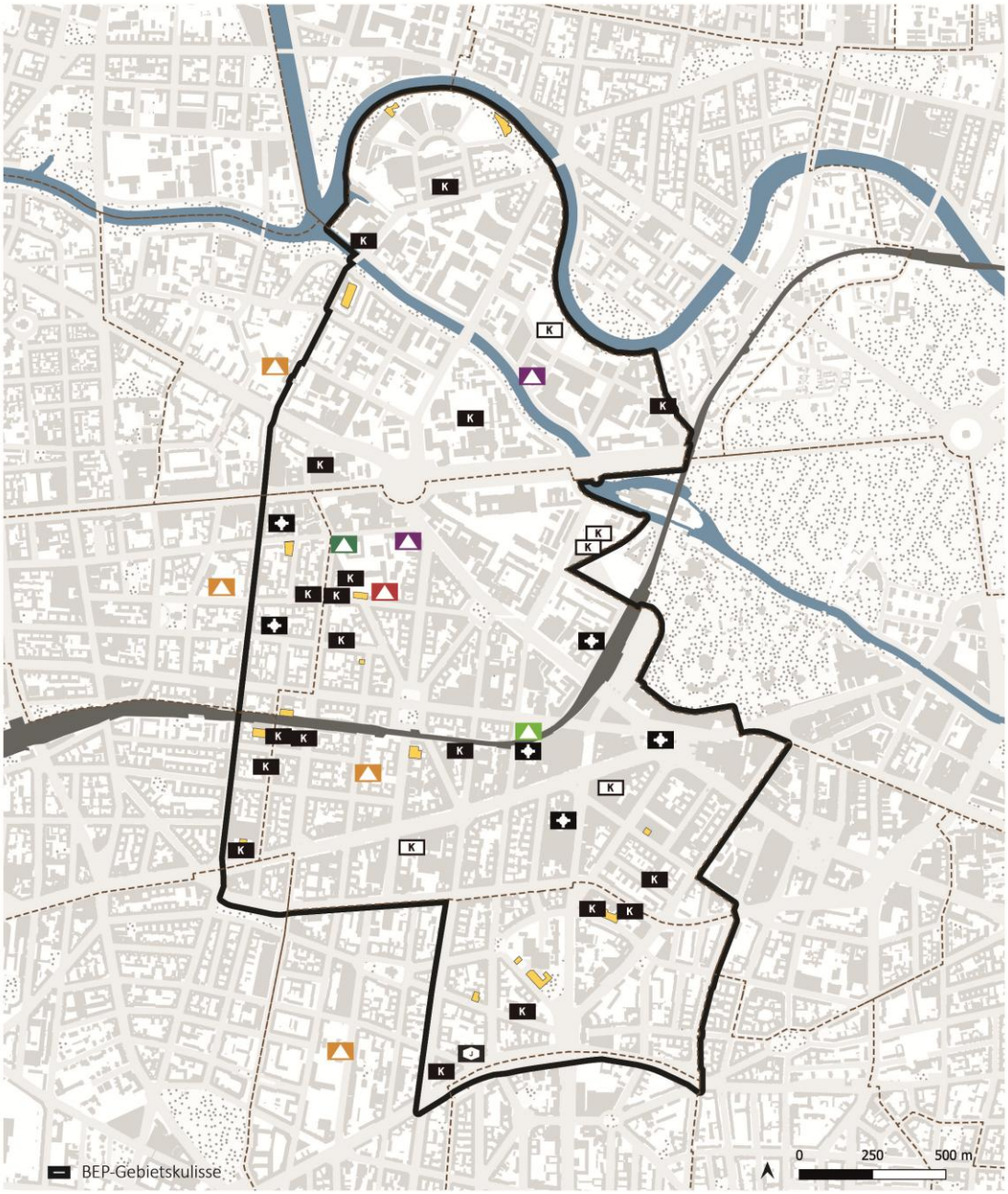
In der hochverdichteten Charlottenburg-Wilmersdorfer Innenstadt mit einem hohen Wohnanteil, der auch zukünftig bestehen bleiben soll, ist die Bereitstellung von Angeboten der sozialen Infrastruktur eine zentrale Aufgabe kommunaler Daseinsvorsorge. Dies stellt den Bezirk vor große Herausforderungen. Die Erhaltung und Qualifizierung der bestehenden Standorte in jeglichen Bereichen sozialer Infrastruktur ist deshalb ein

vorrangiges Ziel. Da innerhalb der Planungskulisse jedoch grundsätzlich keine öffentlichen Grundstücke zur Verfügung stehen, gilt es, die vorhandenen Standorte sowie Potenzialflächen effizient für verschiedene Infrastrukturangebote zu nutzen (Mehrfachnutzung). Sollten sich im Zuge von städtebaulichen Entwicklungen Flächenpotenziale auftun, sind diese zu sichern, um die schon heute bestehenden Defizite abbauen zu können.

Bei der städtebaulichen Weiterentwicklung der City West, insbesondere in den Bereichen Hertzallee und Spreestadt, werden z.T. weitere Wohnungen realisiert. Dies wird die Nachfrage nach Infrastrukturangeboten weiter erhöhen. Neubauprojekte sollen deshalb stets einen gesellschaftlichen Mehrwert zur Stadtentwicklung beitragen. Bei der Vergabe von neuem Baurecht sind deshalb Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (z.B. Kitas, kulturelle Angebote) durch städtebauliche Verträge (entsprechend oder analog dem Modell der kooperativen Baulandentwicklung) mit zu vereinbaren.

Tab. 8: 3.3 Handlungsempfehlung - Soziale Infrastruktur

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Allgemein für die Soziale Infrastruktur					
3.3.1	Sicherung und Erhaltung aller Standorte der sozialen Infrastruktur - auch im Fall ggf. auftretender zeitweiser Unterauslastung	O	Fachämter des Bezirkes	X	
3.3.2	Erarbeitung von Mehrfachnutzungskonzepten und -vereinbarungen	O	Fachämter des Bezirkes/Sen-Stadt	X	
3.3.3	Nutzungsintensivierung, z.B. durch Mehrfachnutzung von geeigneten Flächen und Standorten/Bauten	R	Fachämter des Bezirkes	X	
3.3.4.	Multicodierung städtischer Frei- und Straßenräume, beispielsweise über Integration von Spielgeräten bei (aufenthaltsorientierter) Umnutzung von Straßenraum	R	Fachämter des Bezirkes	X	
3.3.5	Sicherung von zusätzlichen Flächenangeboten, z.B. im Zuge von städtebaulichen Entwicklungen öffentlicher Institutionen oder privater Dritter	I	Stadtentwicklungsamt	X	
3.3.6	Enge periodische Abstimmung zwischen den Fachämtern, um Angebote den sich ändernden Bedarfen anzupassen und vereinbarte Projekte auch umsetzen zu können	O	Fachämter	X	



Gemeinbedarf / soziale Infrastruktur

- Kindertagesstätte Bestand
- Kindertagesstätte Planung
- Grundschule
- Integrierte Sekundarschule
- Gymnasium
- Privatschule
- Berufsschule
- Jugendfreizeiteinrichtung
- Religiösen Zwecken dienende Einrichtung
- Spielplatz
- Einschulbereiche- Schuljahr 2023/2024 (Planung)

Arbeitsstand: 26.04.2023

Bearbeitung:
Planergemeinschaft (Überarbeitung),
complan Kommunalberatung

Datengrundlage: Geoportal Berlin/ALKIS Berlin/Schulstandorte/Kindertagesstätten/Jugendfreizeiteinrichtungen (dl-de/-by-2-0)

Abb. 23: Karte Gemeinbedarf/soziale Infrastruktur, Quelle: siehe Karte

3.3.3 Einrichtungen der Kindertagesbetreuung

Das SIKo weist in der BEP-Kulisse 18 öffentlich geförderte Kindertagesstätten auf. Davon bieten elf mehr als 40 Kitaplätze an. Die sieben weiteren Einrichtungen sind kleinteilige Angebote (Eltern-Initiativ-Kindertagesstätten; i.d.R. in angemieteten Ladenflächen), die die Zahl der Plätze zwar erhöhen, aber wegen der Mietsituation nicht dauerhaft sichern können. Die Einrichtungen sind überwiegend in freier Trägerschaft, im Einzelfall in Kita-Eigenbetrieben organisiert oder in kirchlicher Hand.

Die Kitaentwicklungsplanung des KEP kommt für den Stand Juni 2023 und den Bedarf im Sommer 2028 für die beiden Bezirksregionen 06 Otto-Suhr-Allee/Kantstraße und 10 Lietzenburger Straße, in denen der BEP-Raum liegt zu folgenden Aussagen:

BZR 06: Angebotene Plätze: 12/2023: 1.899, Prognose Sommer 2028: 2.034, Fehlbestand: - 213 Plätze

BZR 10: Angebotene Plätze 12/2023: 1.018, Prognose Sommer 2028: 1.439, Fehlbestand: - 463 Plätze

Eine Ausgleichsmöglichkeit des Fehlbestandes wird für die BZR 10 durch Überschüsse in anderen BZR gesehen. Insgesamt ist im BEP-Raum für die kommenden Jahre aber prognostisch mit einem wachsenden Fehlbedarf zu rechnen.

Ziel der Fachplanung ist deshalb die Schaffung eines gesamtbezirklichen Ausgleichs an Betreuungsplätzen, begründet in den in unterschiedlichem Maße verfügbaren räumlichen Flächenressourcen in den einzelnen Bezirksregionen. Zugleich gilt es - soweit vorhanden - Ausbau- bzw. Neupotenziale zu nutzen.

Hinsichtlich kleinräumlicherer bzw. detaillierterer Aussagen wird auf das SIKo, das in dichterem Takt als die BEP durch den Bezirk fortgeschrieben wird und den KEP hingewiesen.

Tab. 9: Standorte der öffentlich geförderten Berliner Kindertagesstätten

Nr.	Name	Anschrift	Maximales Platzangebot	Trägerschaft
1	Villa Luna Berlin	Helmholtzstraße 34	70, davon unter 3 Jahren: 26	Sonstiger freier Träger
2	Kita Aurorafalter	Dovestraße 1	47, davon unter 3 Jahren: 18	Sonstiger freier Träger
3	Evangelische Kita St. Ursula	Wegelystraße 10	55	Diakonisches Werk
4	Kita Wunderinsel	Marie-Elisabeth-Lüders-Straße 8	54, davon unter 3 Jahren: 22	Sonstiger freier Träger
5	Kita an der TU Berlin	Marchstraße 8	112, davon unter 3 Jahren: 48	
6	Kita Goethestraße	Goethestraße 12	176, davon unter 3 Jahren: 56	Eigenbetrieb
7	Kinderladen Goethestraße	Goethestraße 13	10, davon unter 3 Jahren: 3	Elterninitiativ-Kinderladen
8	EKT - Yoyo	Goethestraße 14	27, davon unter 3 Jahren: 7	Elterninitiativ-Kinderladen
9	Kindergarten Schlumpfenland	Wielandstraße 40	61, davon unter 3 Jahren: 23	Elterninitiativ-Kinderladen
10	Kita Schlüterstraße	Schlüterstraße 25	145, davon unter 3 Jahren: 40	Eigenbetrieb
11	Kita el caracol bilingualer Kindergarten	Wielandstraße 13	41, davon unter 3 Jahren: 16	Sonstiger freier Träger
12	Kita Walter-Benjamin-Platz	Walter-Benjamin-Platz 7	128, davon unter 3 Jahren: 20	Eigenbetrieb
13	Kenntnisreich Kindertagesstätte	Uhlandstraße 19	18, davon unter 3 Jahren: 6	Sonstiger freier Träger
14	Kita Masorti	Eislebener Straße 4	31, davon unter 3 Jahren: 10	Sonstiger freier Träger

Nr.	Name	Anschrift	Maximales Platzangebot	Trägerschaft
15	Ev. Kita Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis	Lietzenburger Straße 39	60	Diakonisches Werk
16	Bärenbande	Uhlandstraße 141	25	Sonstiger freier Träger
17	EKT - Finowkids	Pariser Straße 3	25, davon unter 3 Jahren: 5	Elterninitiativ-Kinderladen
18	EKT - Nezabudki e.V.	Schaperstraße 10	25, davon unter 3 Jahren: 10	Elterninitiativ-Kinderladen

Quelle: Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie

3.3.4 Handlungsempfehlungen - Kindertagesbetreuung

Tab. 10: Handlungsempfehlungen - Kindertagesbetreuung

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Kindertagesbetreuung					
3.3.7	Sicherung und Erhaltung aller Standorte	I	Jugendamt	X	
3.3.8	Umsetzung neuer Standorte über städtebauliche Verträge - Kurfürstendamm 207 und 231 (vertragliche Regelung liegt vor), - an der Hertzallee Nord (ebenfalls zwei Standorte) sowie - im Rahmen des B-Planes 4-62 an der Otto-Dibelius-Straße in der Spreestadt (vertragliche Regelung liegt vor)	R	Jugendamt/Stadtentwicklungsamt	X	
3.3.9	Vereinbarung weiterer Standorte bei zukünftigen städtebaulichen Projekten/Verträgen		Jugendamt/Stadtentwicklungsamt		
3.3.10	Ausschöpfen ggf. bestehender Ausbau-/Verdichtungspotenziale an vorhandenen Standorten	R, I	Jugendamt		
3.3.11	Unterstützung der Einrichtung und des Betriebes von Eltern-Initiativ-Kindertagesstätten	O	Jugendamt		

3.3.5 Schulen

Mit Blick auf das gesamtstädtische Angebot bietet der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf berlinweit die meisten Schulplätze im Rahmen der sogenannten Staatlichen Europa-Schulen Berlin (SESB). Diese SESB-Züge haben eine berlinweite Versorgungsfunktion und stehen somit der im Bezirk lebenden Wohnbevölkerung nur in eingeschränktem Maße zur Verfügung. In der Erstellung des bezirklichen SIKos wurden sie daher nur zu 50 % bei der Ermittlung des Versorgungsgrades mit Grund- und Oberschulen angerechnet.

Grundschulen

Die BEP-Kulisse deckt einen Einschulungsbereich ganz ab und berührt zwei weitere großflächig. Innerhalb der Kulisse befindet sich die staatliche Europa-Schule Joan-Miró-Grundschule (Bleibtreustraße 43, 10623 Berlin). Unmittelbar angrenzend an die Kulisse liegt die Ludwig-Cauer-Grundschule (Loschmidtstraße 10,

10587 Berlin). Sie deckt den Einschulbereich 0407 im nördlichen Teilgebiet der BEP-Planungskulisse ab. Die Eichendorff-Grundschule (Goethestraße 19, 10625 Berlin) deckt den westlichen Bereich der BEP-Kulisse zwischen Leibniz- und Schlüterstraße ab. Der südliche Teilbereich zwischen Uhlandstraße und Ettaler Straße liegt im Einschulbereich der an die Planungskulisse angrenzenden Johann-Peter-Hebel-Grundschule (Emser Straße 50, 10719 Berlin).

Die Analyse der Versorgungssituation bezieht sich auf die Altersgruppe der Sechs- bis unter Zwölfjährigen. Zum Schuljahr 2019/20 bestand ein Defizit von -3,5 Grundschulzügen im Bezirk (144 Schüler:innen pro Zug). Diese Situation wird sich künftig weiter verschlechtern. Sofern kein gezielter Ausbau von Schulplätzen erfolgt, wird sich das Defizit bis zum Schuljahr 2025 auf -10,5 Züge erhöhen.[59]

Zum Abbau der Grundschulversorgungsdefizite ist bei den für die Versorgung in der Planungskulisse relevanten Grundschulen eine Erweiterung der Kapazität an der Johann-Peter-Hebel-Grundschule in Realisierung und am Standort der Ludwig-Cauer-Schule beabsichtigt.

Für neue Schulstandorte stehen keine Flächen im Bereich der BEP-Kulisse zur Verfügung.

Oberschulen

Innerhalb der Planungskulisse befinden sich die Integrierte Sekundarschule Friedensburg-Oberschule (Goethestraße 8, 10623 Berlin), das öffentliche Schiller-Gymnasium (Schillerstraße 125-127, 10625 Berlin) sowie das private Mentora-Gymnasium (Salzufer 6, 10587 Berlin). Außerdem befinden sich ein Oberstufenzentrum (Berufsschule) und eine private kombinierte berufliche Schule im Betrachtungsraum der BEP.

Südwestlich der Planungskulisse grenzen zudem noch die beiden Integrierten Sekundarschulen Robert-Jungk-Oberschule (Sächsische Straße 58, 10707 Berlin) und die (durch die Senatsverwaltung für Bildung) verwaltete Nelson-Mandela-Schule (Pfalzburger Straße 23, 10719 Berlin) an.

Zwischen dem bezirklichen Schulamt und der Senatsverwaltung für Bildung, Jugend und Familie gibt es unterschiedliche Bewertungen der Versorgungssituation, die im Rahmen des SIKo-Prozesses nicht zur Übereinstimmung gebracht werden konnten. Die Senatsverwaltung sieht im bezirklichen Versorgungsangebot für die Sekundarstufen I und II einen Überschuss an Klassen. Das bezirkliche Schulamt hat dazu folgende Stellungnahme abgegeben:

„Grundsätzlich gilt sowohl für die Grund- wie für die Oberschulen, dass maximal 50 % ihrer Schüler:innen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf wohnen. In der Folge stellt hier der Bezirk an diesen Schulen 50 % der Schulplatzkapazitäten für Schüler:innen aus anderen Bezirken zur Verfügung. Diese Kapazitäten stehen also nicht für die Wohnbevölkerung zur Verfügung und können daher- aus Sicht des Bezirks - auch nicht vollumfänglich als zur Verfügung stehende Schulplatzkapazität, sondern nur mit 50 % in die entsprechenden Bedarfsrechnungen einfließen.“[60]

Aus bezirklicher Sicht besteht auch im Bereich der Oberschulen deshalb ein Defizit an Schulkapazitäten und der Bedarf nach einer weiteren ISS im Bezirk.[61]

Weiterhin sei an dieser Stelle auf die zusätzlichen Herausforderungen durch die Beschulung von Geflüchteten und auf die aktualisierte Bevölkerungsprognose hingewiesen, die bis 2040 einen Anstieg der für diese Schulzüge relevanten Altersgruppen von 10 bis unter 21 Jahren aufzeigt. Somit wird der Bedarf entsprechend künftig weiter zunehmen.

[59] Vgl. SIKo Charlottenburg-Wilmersdorf 2024, S. 50 ff.
[60] Vgl. SIKo Charlottenburg-Wilmersdorf 2024, S. 48
[61] Vgl. SIKo Charlottenburg-Wilmersdorf 2024, S. 55

Fazit zur Schulversorgung

Die Grundschulversorgung stellt sich ausgesprochen defizitär dar durch fehlende Schulstandorte und teilweise sehr weite Wegstrecken innerhalb der Einzugsbereiche. Die Untersuchung hat gezeigt, dass keine neuen Flächenpotenziale und damit geeignete Schulstandorte in der Planungskulisse und den daran angrenzenden Stadträumen zur Verfügung stehen. Die Defizite in der räumlichen wohnortnahen Versorgung mit Grundschulplätzen ist daher auf absehbare Zeit nicht zu beheben und kann durch die Kapazitätserweiterung auf bestehenden Grundschulstandorten nur bedingt ausgeglichen werden. Besonders kritisch stellt sich die Situation für die Spreestadt dar.

Die Oberschulversorgung erscheint rechnerisch deutlich besser, wird hier doch eine teilweise Überversorgung von rund fünf Zügen dargestellt. Da jedoch die Schulen in der Planungskulisse in erheblichem Umfang auch Schüler:innen anderer Stadträume aufnehmen und der Bedarf entsprechend der Bevölkerungsprognose bis 2040 stetig zunehmen wird, ist auch die Versorgung mit Oberschulangeboten weiterhin genau zu beobachten.

Insgesamt weist die BEP-Kulisse also einen dringenden und großen Handlungsbedarf für die Schulversorgung auf.

3.3.6 Handlungsempfehlungen - Schulen

Tab. 11: Handlungsempfehlung - Schulen

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Schulen insgesamt					
3.3.12	Erhaltung aller Standorte, inkl. den OSZ-Standorten innerhalb des Planungsgebiets sowie unmittelbar angrenzend	I	Schulamt/Sen-Bildung, Jugend und Familie		
3.3.13	Ausschöpfen ggf. bestehender Verdichtungspotenziale an den Standorten Johann-Peter-Hebel- und Ludwig-Cauer-Grundschule	R	Schulamt	X	
3.3.14	Prüfung, ob Raumpotenziale an Oberschulstandorten (zeitweise) für die Grundschulversorgung mitgenutzt werden können, da die Wohnortnähe für Grundschüler:innen wichtiger als für ältere Kinder ist.	O	Schulamt/Sen-Bildung, Jugend und Familie		

3.3.7 Gedeckte und ungedeckte Kernsportanlagen

In der Versorgung mit gedeckten und ungedeckten Sportflächen gibt es, entsprechend den vorgegebenen Richtwerten von 0,2 m²/EW (gedeckte Nettosportfläche) bzw. 1,47 m²/EW (ungedeckte Nettosportfläche), in der bezirksweiten Betrachtung deutliche Unterschiede innerhalb und außerhalb des S-Bahnrings.

Während die Betrachtungsräume außerhalb des Rings ausreichend bis überversorgt sind, werden die Richtwerte für die Versorgung mit gedeckten und ungedeckten Kernsportanlagen innerhalb des S-Bahnrings

(Prognoseräume 3 und 5) und somit im Betrachtungsraum der BEP im Bestand wie in der künftigen Prognose unterschritten. Bis 2030 wird hier ein anhaltend hohes Versorgungsdefizit bestehen bleiben.

Der Prognoseraum 3 (Charlottenburg) weist mit 0,13 m²/EW (entspricht einem Defizit von 9.551 m², Stand 31.12.2020) die schlechteste Versorgung mit gedeckten Kernsportanlagen auf. Ebenso ist er am schlechtesten mit ungedeckten Kernsportanlagen ausgestattet: Es fehlen 165.968,6 m², was einem Versorgungsgrad von 0,33 m²/EW entspricht (Stand 31.12.2020). In diesem Stadtraum überlagern sich die hoch verdichteten Bebauungsstrukturen der Innenstadtlage mit einer hohen Einwohnerdichte und dem daraus resultierenden hohen Bedarf.[62] prognostisch sind hier keine Verbesserungen zu erwarten.

Der Prognoseraum 5 (Wilmersdorf) ist im Bestand mit der Versorgung mit gedeckten Kernsportanlagen mit einem Versorgungsgrad von 0,14 m²/EW und einem entsprechenden Flächendefizit von 4.712,2 m² ebenfalls deutlich unterversorgt (Stand 31.12.2020). Durch die Maßnahmen an den Standorten Otto-von-Guericke-Schule und Johann-Peter-Hebel-Grundschule wird das Defizit bis 2030 aber deutlich verringert und mit 0,19 m²/EW nahezu den Richtwert erreicht haben. Analog stellt sich die Versorgung mit ungedeckten Kernsportanlagen dar: Der Versorgungsgrad liegt im Bestand bei 0,41 m²/EW (entspricht einem Defizit von 86.578,5 m², Stand 31.12.2020). Der Richtwert von 1,47 m²/EW wird somit im betreffenden Prognoseraum deutlich unterschritten. Dies ändert sich auch in der Prognose bis 2030 nicht.

Aufgrund der gering verfügbaren Flächenpotenziale forciert das bezirkliche Sportamt den Ausbau der großflächigen Sportanlagen außerhalb des S-Bahn-Rings mit dem Ziel, das gesamtbezirkliche Defizit auszugleichen.[63]

Gemäß dem Landessportbund kann dies jedoch die bestehenden Defizite im Innenstadtbereich nicht kompensieren. Ergänzend sollten in hochverdichteten Gebieten auch die Errichtung alternativer Sport- und Bewegungsflächen, z.B. auf Dächern, geprüft werden. Dies kann in vertraglich zu regelnden Fällen auch in Kooperation mit privaten Eigentümern erfolgen.

Zugleich ist ein steigender Bedarf an nicht normierten Sportflächen festzustellen, welche sich für die Integration von Sport- und Bewegungsgruppen anbieten. Beides sollte insbesondere im Rahmen geplanter Neubauvorhaben oder auch bei der Umgestaltung öffentlicher Flächen berücksichtigt werden.

3.3.8 Handlungsempfehlungen - Sportflächen

Tab. 12: Handlungsempfehlungen Sportflächen

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung **r**äumlich/baulich, **i**nstrumentell, **o**rganisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Sportflächen					
3.3.15	Möglichst umfangreiche Mitnutzung von schulischen Angeboten durch Vereinssport	O	Schulamt/Sen-Bildung, Jugend und Familie		
3.3.16	Schaffung von Sportangeboten (z.B. auf Dächern) und nicht normierten Sportflächen im Rahmen von städtebaulichen Verträgen oder in umgestalteten Straßenräumen	I	Stadtentwicklungsamt/Schulamt/Sportamt/SGA		

[62] Vgl. SIKo Charlottenburg-Wilmersdorf 2024
[63] Vgl. SIKo Charlottenburg-Wilmersdorf 2024

3.3.9 Öffentliche Spielplätze

Im bezirksweiten Vergleich ist die Versorgung mit öffentlichen Spielplätzen innerhalb der Planungskulisse defizitär. Insgesamt gibt es hier zwölf öffentliche Spielplätze:

- Spreebogen - Clara-von-Simson-Straße 7
- Spreebogen - Heisenbergstraße 15
- Cauerstraße 19 B
- Schillerstraße 108/Herderstraße
- Goethestraße 11 a
- Schlüterstraße 24/Wielandstraße 42
- Wielandstraße 10 (Jim-Knopf-Spielplatz)
- Knesebeckstraße 78/79 (Robin Hood-Spielplatz)
- Pariser Straße 10 (Spielplatz Pariser Straße)
- Gerhart-Hauptmann-Anlage
- Schaperstraße 6-8 (Kleinkinderspielplatz)

Auf privaten Flächen:

- Los-Angeles-Platz
- Walter-Benjamin-Platz (südlicher Blockinnenbereich)

Im nördlichen Teilbereich der Planungskulisse (ehemals Bezirksregionen Otto-Suhr-Allee und Kantstraße, seit 2021 als eine gleichnamige Bezirksregion zusammengefasst) stellt sich die Versorgungssituation mit einem Defizit von rund 17.000 m² bereits sehr deutlich dar (Versorgungsgrad von 0,41 bzw. 0,53 m²/EW). Die beiden Bezirksregionen Kurfürstendamm und Düsseldorfer Straße, die bis 2021 den südlichen Teilbereich der Planungskulisse stellten (seit 2021 zusammengefasst als Bezirksregion Lietzenburger Straße), sind noch schlechter versorgt und mit einem Versorgungsgrad von 0,27 bzw. 0,34 m²/EW dem prioritären Handlungsbedarf zugeordnet. Alle Angaben sind für 2019 und prognostisch bezogen auf 2025 und 2030.[64]

Insgesamt liegt das Defizit in den genannten Bezirksregionen, in denen sich die BEP-Kulisse befindet, bei rund 50.000 m². Zudem ist das vorhandene Angebot wenig differenziert und bezieht sich tendenziell eher auf Kleinkinder. Demnach stellen sich die Defizite in Angeboten für ältere Kinder und Jugendliche, beispielsweise in Form von Bolzplätzen, noch höher dar. Obgleich sich die Bevölkerungszahl im Bezirk erhöht hat, konnten mangels öffentlicher Flächen in den vergangenen Jahren keine neuen Spielplätze geschaffen werden. Somit hat sich die Versorgungssituation auch bezirksweit grundsätzlich verschlechtert.

[64] Vgl. SIKo Charlottenburg-Wilmersdorf 2024, S. 78

3.3.10 Handlungsempfehlungen - Spielplätze

Tab. 13: Handlungsempfehlung - Spielplätze

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Spielplätze					
3.3.17	Sicherung der vorhandenen öffentlichen und auf privaten Flächen vereinbarten Spielplatzflächen, insbesondere des geringen Angebotes für ältere Kinder/Jugendliche	I	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.3.18	Ausschöpfen ggf. bestehender Qualifizierungspotenziale an öffentlichen Standorten	R	Straßen- und Grünflächenamt		
3.3.19	Prüfung der Öffnung von Schulfreiflächen zu geeigneten Zeiten für das Spielen	O	Schulamt		
3.3.20	Schaffung von neuen Standorten über städtebauliche Verträge	I	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt		
3.3.21	Schaffung von Spielmöglichkeiten durch Rückbau von Verkehrsflächen	R	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.3.22	Durchsetzung der baurechtlichen Anforderung zur Schaffung von privaten Spielflächen bei Neubaumaßnahmen	I	Bauaufsicht		

3.3.11 Einrichtungen für Jugend- und Seniorenarbeit

Jugendarbeit

Die Versorgung mit Angeboten der öffentlichen und öffentlich geförderten standortgebundenen Jugendarbeit bezieht sich auf die Altersgruppe der 6- bis unter 27-Jährigen. Innerhalb der Planungskulisse ist eine Jugendfreizeiteinrichtung in der Düsseldorfer Straße verortet, nahe dem Hohenzollerndamm (südliche Bezirksregion Schaperstraße).

Die 19 im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf befindlichen Jugendfreizeiteinrichtungen sowie zwei pädagogisch betreute Spielplätze konzentrieren sich vorwiegend auf Standorte innerhalb des S-Bahnrings (Stand 2019). Insofern stellt sich die Versorgungssituation innerhalb und angrenzend der Planungskulisse gegenüber der gesamtbezirklichen (noch) als vergleichsweise gut dar. Aufgrund des starken Anstiegs der betreffenden Altersgruppen im Zeitraum von 2010 bis 2020 hat sich der Bedarf und das bereits jetzt bestehende Defizit aber noch erhöht. Zu berücksichtigen ist hierbei außerdem die Richtwertvorgabe von 2,5 m² pro Betreuungsplatz zuzüglich 1.000 m² Freifläche je Jugendfreizeiteinrichtung, die den damit einhergehenden Flächenbedarf zusätzlich unterstreicht.

Öffentliche Flächen für neue Standorte der Jugendarbeit stehen nicht zur Verfügung. Über Mehrfachnutzungen oder im Kontext von städtebaulichen Verträgen im Rahmen von privaten Projekten könnten hier zusätzliche Angebote geschaffen werden.

Einrichtungen für Senioren

Öffentliche oder öffentlich geförderte Standorte für Seniorenfreizeit bestehen in der BEP-Kulisse nicht und auch nicht im unmittelbaren Umfeld.

Öffentliche Flächen für (neue) Standorte stehen nicht zur Verfügung

Aufgrund der beschriebenen demografischen Entwicklung - wie auch eine mögliche Zunahme der Bevölkerungszahl aufgrund von weiteren Bauprojekten - wird die Nachfrage nach Angeboten für die Jugend, ebenso wie für die Seniorenfreizeit, weiter zunehmen und dies bei bereits heute bestehenden Defiziten und keinen öffentlich verfügbaren Standortpotenzialen. Über Mehrfachnutzungen oder im Kontext von städtebaulichen Verträgen im Rahmen von privaten Projekten könnten hier zusätzliche Angebote geschaffen werden.

3.3.12 Handlungsempfehlungen - Jugend- und Seniorenangebote

Tab. 14: Handlungsempfehlungen - Jugend- und Seniorenangebote

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Jugend- und Seniorenangebote					
3.3.23	Ausschöpfen ggf. bestehender Verdichtungs-/Qualifizierungspotenziale an öffentlichen Standorten/Schaffung von Mehrfachnutzungen	R	Fachämter	X	
3.3.24	Kooperation mit/Unterstützung von sozialen, kirchlichen Trägern bei Vorhaben	O	Fachämter		
3.3.25	Schaffung von Standorten über städtebauliche Verträge	I	Fachämter/Stadtentwicklungsamt		

3.3.13 Bezirkliche Einrichtungen der Weiterbildung und Kultur

Die Kulturinfrastruktur im Planungsgebiet ist einerseits wichtiger Bestandteil der bezirklichen Daseinsvorsorge für die City West und angrenzende Bereiche als Wohnort und zugleich wesentliches Qualitätsmerkmal der City West mit gesamtstädtischer und teilweise über Berlin hinausstrahlender Bedeutung. Nachfolgend werden die wichtigsten Aussagen aus dem SIKo hinsichtlich der Bestandsanalyse bezirklicher Kulturangebote in der Planungskulisse zusammengefasst. Auf die Gesamtsituation der kulturellen Infrastruktur in der City West wird im Kapitel 3.3.17 gesondert eingegangen.

Bibliotheken

Innerhalb der Planungskulisse befindet sich kein Bibliotheksstandort. Grundsätzlich ist die Versorgung mit Bibliotheksflächen sowie -standorten im gesamten Bezirk und im berlinweiten Vergleich sehr defizitär und die Zielsetzung, eine Stadtteilbibliothek je Bezirksregion auszuweisen, nicht erfüllt.

Für den BEP-Betrachtungsraum gibt es keine diesbezügliche Planung. Eine Ansiedlung, ggf. auch als Bestandteil eines städtebaulichen Vertrages, auf privatem Grundstück wäre wünschenswert.

Musikschulen

Im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf gibt es drei Hauptstandorte der Musikschule, die jedoch außerhalb der BEP-Kulisse liegen. Insbesondere im Prognoseraum CW 3 (s. Kapitel 2 des Berichtes), der dem BEP - Betrachtungsraum hauptsächlich zugrunde liegt, besteht verstärkter Bedarf aufgrund der höheren Einwohnerdichte. Von dem verantwortlichen Fachamt wird daher im Prognoseraum CW 3 ein Ausbau der Angebote, nach Möglichkeit in kommunalen Räumlichkeiten, angestrebt. Auf den gesamten Bezirk bezogen wird der geltende Richtwert aktuell und in der Prognose nur zu etwa 80 % erfüllt.

Volkshochschulen

Für die Einrichtungen der Volkshochschulen gibt es im Bezirk ebenfalls drei Standorte, die außerhalb der Planungskulisse im südöstlich angrenzenden Umfeld verortet sind. Daher wird zunächst Handlungsbedarf im Ausbau von weiteren Standorten im nördlichen sowie westlichen Bereich des Bezirks als wichtig erachtet. Für den Gesamtbezirk besteht ein Bedarf an 30 Unterrichtsräumen (à 60 m²), der sich in der Prognose nur geringfügig verändert.

Tab. 15: Handlungsempfehlungen - Bezirkliche Einrichtungen der Weiterbildung und Kultur

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Bezirkliche Einrichtungen der Weiterbildung und Kultur					
3.3.26	Sicherung aller bestehenden Einrichtungen	I, O	Fachämter	X	
3.3.27	Prüfung, inwieweit in öffentlichen Räumen und insbesondere bei privatwirtschaftlichen Investitionen Angebote mit gesellschaftlichem Mehrwert geschaffen werden können, ggf. Sicherung im Rahmen von städtebaulichen Verträgen	R, I; O	Fachämter	X	

Weitere Handlungsempfehlungen, die den Themenkomplex der Kulturinfrastruktur berühren, werden unter 3.3.18 aufgeführt.

3.3.14 Weitere infrastrukturelle Standorte

Standorte der Feuerwehr und Polizei

Innerhalb der Planungskulisse befindet sich südlich in der Rankestraße eine Feuerwache.

Weiterhin verortet sich in der Bismarckstraße der Polizeiabschnitt 25 (Zuordnung zur Polizeidirektion 2) sowie ein Standort der Bundespolizei am Bahnhof Zoologischer Garten.

Neue Standorte sind nicht vorgesehen.

Umgang mit Obdachlosigkeit

Die Obdachlosigkeit hat in den letzten Jahren im öffentlichen Raum eine deutliche Zunahme erfahren. Sie erfordert Anstrengungen vorrangig der öffentlichen Hand bzw. sozialer oder kirchlicher Träger, Unterstützungsangebote unterschiedlicher Art wie Übernachtungsmöglichkeiten bzw. geeignete Wohnangebote sowie

gesundheitliche und soziale Betreuung bereitzustellen. Bestehende Angebote müssen erhalten und neue Angebote geschaffen werden. Hierzu bedarf es gemeinsamer Anstrengungen von Behörden und Trägern zur Sicherung bzw. Bereitstellung geeigneter räumlicher, personeller und materieller Angebote.

Handlungsempfehlungen - Weitere infrastrukturelle Standorte

Tab. 16: Handlungsempfehlungen - Religiöse Einrichtungen

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Weitere infrastrukturelle Standorte					
3.3.28	Sicherung von bestehenden Raum- und Betreuungsangeboten für obdachlose Menschen	I, O	Fachämter-/-verwaltungen und soziale/kirchliche Träger	X	
3.3.29	Prüfung und Umsetzung möglicher zusätzlicher Angebote räumlicher und/organisatorischer Art auf der Grundlage einer Abschätzung der gegenwärtigen bzw. der erwarteten zukünftigen Situation	R, I, O	Fachämter-/-verwaltungen und soziale/kirchliche Träger		

3.3.15 Religiöse Einrichtungen

Religiöse Einrichtungen unterschiedlicher Konfessionen befinden sich in der BEP-Kulisse an folgenden Standorten:

Tab. 17: Standorte der religiösen Einrichtungen

Name	Adresse
Evangelische Gemeinden und Einrichtungen	
Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche	Breitscheidplatz
Synagogen und Einrichtungen der jüdischen Gemeinde	
Jüdisches Gemeindehaus	Fasanenstraße 79-80
Liberale Synagoge	Pestalozzistraße 14/15
Orthodoxe Synagoge	Joachimsthaler Straße 13
Sonstige Religionsgemeinschaften	
Dritte Kirche Christi Wissenschaftler, Third Church of Christ	Schillerstraße 16
Union Evangelischer Kirchen in der EKD, Kirchenkanzlei (ehem. Evangelische Kirche der Union EKU)	Jebensstraße 3
Shaolin-Tempel	Bundesallee 215 (Ladenlokal)

Weitere Angebote, wie z.B. die katholische Kirche am Ludwigkirchplatz, befinden sich in der räumlichen Nähe der BEP-Kulisse. Neben seelsorgerischen Aufgaben werden auch vielfältige soziale und kulturelle Angebote gemacht.

Mit der von der evangelischen Stadtmission im Bf. Zoologischer Garten betriebenen Bahnhofsmission besteht ein wichtiges Betreuungsangebot für Menschen in Not, wie Flüchtlinge oder Obdachlose.

3.3.16 Handlungsempfehlungen - religiöse Einrichtungen

Tab. 18: Handlungsempfehlungen - Religiöse Einrichtungen

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Religiöse Einrichtungen					
3.3.30	Respektvoller Umgang mit anerkannten seelsorgerischen Institutionen und ihren bestehenden räumlichen Angeboten	O	Fachämter		
3.3.31	Kooperation mit/Unterstützung von kirchlichen Trägern bei Vorhaben, insbesondere im caritativen Bereich, bei Jugend- und/oder Seniorenarbeit oder bei gesundheitlichen Angeboten	R, I, O	Fachämter	X	

3.3.17 Kultur als Teil der City West

Einleitung

Die City West ist ein zentraler Standort der Kultur in Berlin:

- Sie ist Anziehungspunkt für die Stadtgesellschaft und ein touristischer Faktor für Unterhaltung/Freizeit/Kulturgenuss.
- Sie ist Teil des Wirtschaftsstandortes durch vielfältige Angebote der Kultur- und Kreativwirtschaft - von der Kunstgalerie bis zum Architekturbüro[65].
- Kultur mit ihren bezirklichen Einrichtungen wie Bibliotheken oder VHS übernimmt zugleich Funktionen der Daseinsfürsorge (vgl. hierzu Kapitel 3.3.13).
- Das Stadtbild mit seinen Denkmalen und der Vielfalt erhaltenswerter Bausubstanz ist gebaute Stadtgeschichte, kulturelle Überlieferung von Nutzungen und städtebaulich-architektonischen Ausdrucksformen.

Kultur in ihrer weiten Begriffsfassung ist somit Teil der Identität und Ausstrahlung der City West mit Wirkung weit über das Land Berlin hinaus. Die Bewahrung bestehender Strukturen und zukunftsfähige Weiterentwicklung des Standortes ist deshalb - soweit eine räumlich-planerische Aufgabe - Bestandteil der Bereichsentwicklungsplanung. Ausdrücklich wird jedoch darauf hingewiesen, dass die BEP nicht die Aufgabe detaillierter

[65] Zur Definition von Kultur- und Kreativwirtschaft vgl. House of research GmbH: Kultur- und Kreativwirtschaftsindex Berlin-Brandenburg 2015

quantitativer und qualitativer Erfassungen von Kulturangeboten vornimmt oder deren zukunftsfähige Weiterentwicklung zur Aufgabe hat.

Ausgangspunkt für die Formulierung des nachfolgenden Teilkonzepts für den Themenbereich Kultur sind - neben den stadtplanerischen Zielen der allgemein vorhandenen und verbindlichen Bauleitplanung (FNP und Bebauungspläne) - insbesondere folgende Planwerke, Planungen und weitere Dokumente:

- Bericht Kulturwirtschaft in Berlin - Entwicklung und Potenziale Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung, Senatskanzlei - kulturelle Angelegenheiten, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2008
- Kultur- und Kreativindex Berlin-Brandenburg 2014, House of Research Gewerbe, Berlin 2021
- Bedarfserhebung „Berlin needs art and art needs space!“, Kulturraum Berlin gGmbH 2022
- Auswertung von OpenStreetMap
- SIKo Charlottenburg-Wilmersdorf, inhaltlicher Bearbeitungsstand Mai 2023, beschlossen Ende 2024

Auf Städtebau und baukulturelles Erbe wird hier nicht weiter eingegangen (s. dazu Teilkonzept Städtebau, Kapitel 3.1).

Kultur in den Entwicklungsleitlinien

Folgende Leitlinien sind für die Beurteilung des Entwicklungsstandes und die Formulierung von Entwicklungszielen sowie Darstellung von Flächen bzw. Standorten im Nutzungskonzept von besonderer Relevanz. Die Mehrfachnennung, wie auch die Hinweise auf Instrumente/Verfahren unterstreichen die Bedeutung der Kultur als vitales und zugleich gefährdetes Element der City West.

Leitlinie 1

„Vorhandene Stadtstruktur und Stadtgestalt als Identifikationsfaktor und besondere Stärke sichern und weiterentwickeln“

Leitlinie 2

„Die bestehende einzigartige Nutzungsmischung der City West erhalten und weiterentwickeln“

Leitlinie 3

„Neubauten in der City West müssen zukünftig einen Mehrwert für die Stadt („Stadtrendite“) bieten“

Leitlinie 6

„Den Zentrumsbereichskern mit vielfältigem Waren- und Dienstleistungsangebot zukunftssicher aufstellen“

Bestandssituation und -analyse

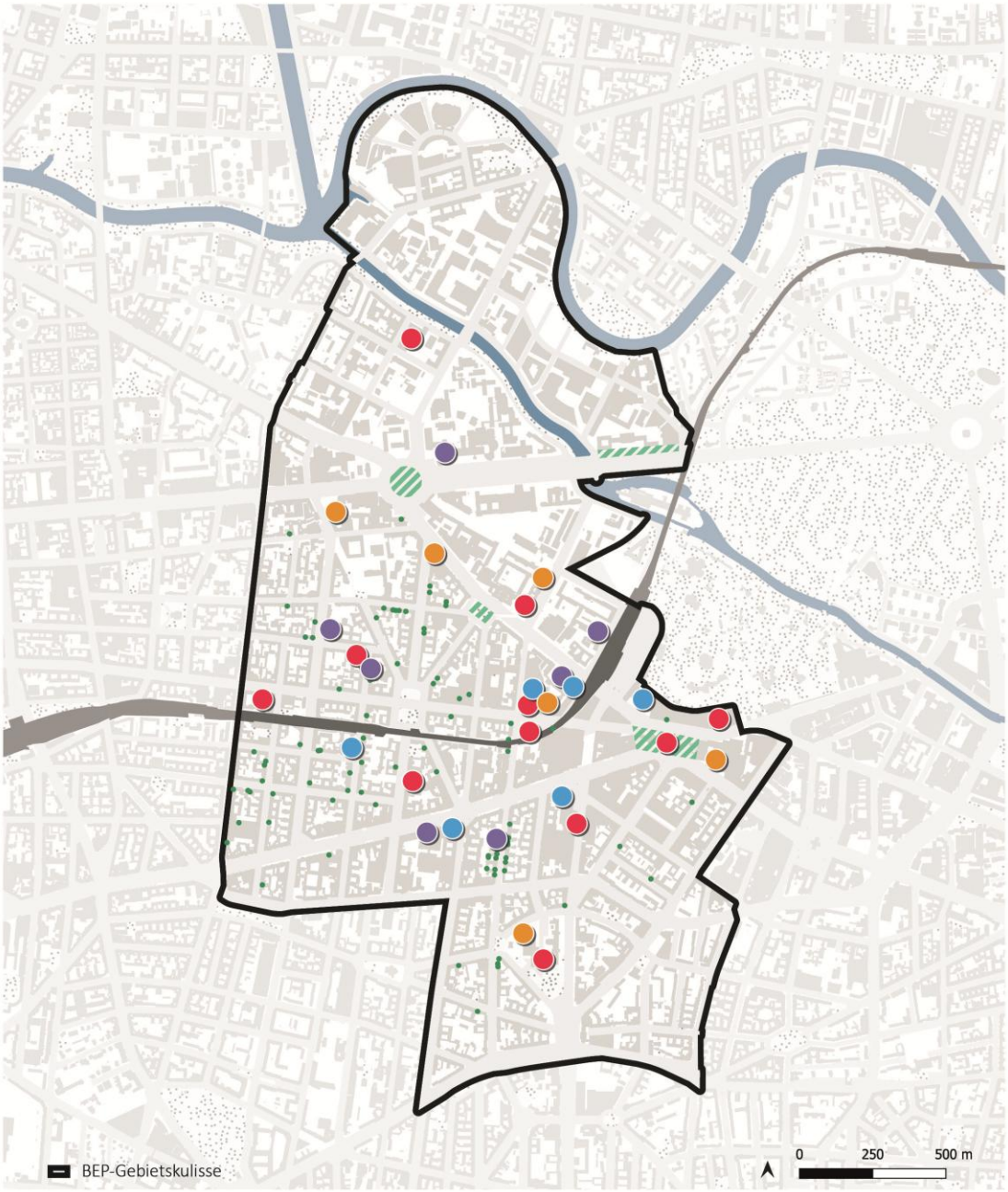
Die Kultur ist ein wesentliches eigenständiges Nutzungsmerkmal der City West, sie stellt zugleich eine Brücke zu den Themen Einzelhandel, (Büro-)Dienstleistungen und Tourismus dar. Der Begriff der Kultur ist dabei ausgesprochen vielfältig.[66] Nach dem klassischen Verständnis umfasst er vor allem Theater/Oper und Kinos, Museen und vergleichbare (auch temporäre) Ausstellungsangebote. Veranstaltungsorte, etwa für Lesungen/Vorträge, Galerien und Buchläden sowie Clubs, Cafés, Bars über kreative Berufe bis hin zu Einzelhandelsangeboten und Gastronomie erweitern den Bereich. Gleichermaßen war und ist die Akteurslandschaft vielfältig, von öffentlichen über gemeinnützige und religiöse Träger bis hin zu rein privatwirtschaftlichen Angeboten.

Traditionell war und ist die City West eines der beiden gesamtstädtisch bedeutenden Berliner Zentren. So besaß schon die noch bis 1920 selbstständige, bürgerlich geprägte Stadt Charlottenburg mit verschiedenen Theatern und der heutigen Deutschen Oper kulturelle Magnete. Diese Bedeutung überlagerte sich durch das Zusammenwachsen mit Berlin im Begriff des „Neuen Westens“, der in den 1910er und 1920er Jahren einer der zentralen Begriffe für Kultur und Unterhaltung wurde. Die Kinos rund um den heutigen Breitscheidplatz und das Romanische Café prägten Literatur, Fotografie und Filmschaffen der „Goldenen Zwanziger Jahre“. Auch außerhalb des BEP-Geltungsbereiches besaß und besitzt die City West, z.B. mit der Schaubühne am Lehniner Platz, eine Spielstätte mit großer Ausstrahlungskraft. Durch die enge Symbiose mit den bürgerlichen Wohngegenden strahlte die kulturelle Bedeutung schon damals in die Seitenstraßen nördlich und südlich des Kurfürstendamms aus.

Nach 1945 wurde an diese frühere Bedeutung angeknüpft. Neue Kinobauten, die Wiederherstellung des Opernhauses als „Deutsche Oper“ und des Schillertheaters, das Haus der Berliner Festspiele in der Schaperstraße, das architekturikonische Café Kranzler belegen dies beispielhaft. West-Berlin wurde als „Schaufenster der Freien Welt“ inszeniert, der Kurfürstendamm mit dem Breitscheidplatz war die strahlende Auslage und durch die international bedeutsamen Filmfestspiele alljährlich mit weiterem Glanz versehen. Die City West war (und ist) auch ein Ort des musikalischen Nachtlebens mit einer bedeutenden Clubszene.

Der jüdische Anteil an der Geschichte der City West geriet dabei weitgehend in Vergessenheit, obwohl er im Einzelhandel, in der Kultur und teilweise auch in der Architektur der Zwischenkriegszeit prägend war.

[66] Nünning, Ansgar, Bundeszentrale für politische Bildung: Vielfalt der Kulturbegriffe – Dossier Kulturelle Bildung, Juli 2009



Kultureinrichtungen

Kulturstätten
- Theater, Kabarett
- Musikspielstätte
- Kino
- Museum/Sammlung
- Galerie
- Fläche mit temporärer Veranstaltung

Arbeitsstand: 11.9.2025

Bearbeitung:
Planergemeinschaft (Überarbeitung),
complan Kommunalberatung

Datengrundlage:
Geoportal Berlin/ALKIS Berlin
(dl-de/-by-2-0);
© OpenStreetMap-Mitwirkende
(CC BY-SA 2.0)
Stand der Erfassung: Ende 2021

Abb. 24: Karte Kultureinrichtungen, Quelle: siehe Karte

Die Seitenstraßen des Kurfürstendammes sowie Kantstraße und Savignyplatz waren und sind Teil dieses Geflechtes aus kulturellen wie kommerziellen Angeboten, z.B. durch Galerien und Buchläden wie beispielsweise in der Fasanenstraße oder der Knesebeckstraße. Plätze wie der Breitscheidplatz, der Ernst-Reuter-Platz und der Steinplatz bieten darüber hinaus die Bühne für temporäre Veranstaltungen (Märkte, Public Viewing.); auch der untere Kurfürstendamm wird hierzu genutzt.

Öffentliche Kulturstandorte (im Eigentum des Landes) sind das Schillertheater und das Theater des Westens, aber auch die kleine Vagantenbühne als Einrichtung der freien Szene. Der Bezirk selbst hat keine kulturellen Einrichtungen in der BEP-Kulisse.

Die Entwicklung nach 1989 stellte eine große Herausforderung dar. Neue bzw. wiedergewonnene Angebote in der City Ost und in weiteren Stadtteilen oder die wirtschaftliche Lage des Landes Berlin führten zu Einbußen wie der Schließung von Schillertheater und der Tribüne. Verluste bei bisherigen kommerziellen Kinoformaten (Gloriapalast, Marmorhaus, Kinos im Europa-Center und Ku'damm-Eck, Abwanderung der Filmfestspiele zum Potsdamer Platz) oder die Konkurrenz durch eine neue Clubszene in anderen Teilen der Stadt ergänzen diese Beschreibung. Dennoch ist das oben mit dem Begriff Kultur beschriebene Angebot in der City West weiterhin räumlich und inhaltlich breit gestreut, groß und durch neue Anziehungspunkte wie die Galerie C/O Berlin, das Museum für Fotografie/Helmut-Newton-Sammlung oder das Kino Delphi Lux auch wieder gestärkt worden. Mit der Komödie am Kurfürstendamm wird das Projekt „Fürst“ am Standort des früheren Ku’damm-Karrees eine traditionsreiche Theaterbühne zurückerhalten.

Neben den oben beschriebenen kulturellen Angeboten, die sich im Stadtbild manifestieren, wie das Theater des Westens oder das Renaissance-Theater, hat die City West eine weitere kulturelle Dimension, die mit dem Begriff der Kultur- und Kreativwirtschaft zu beschreiben ist. Dazu gehören Unternehmen aus den Bereichen der Designwirtschaft, der Film- und Musikwirtschaft, Verlage, Architektur- und Planungsbüros, die Werbebranche sowie die Softwareentwicklung. Sie sind wichtige Nachfrager nach Büroflächen und zugleich eine attraktive Adresse (für Kund:innen wie auch für ihre Mitarbeitenden). Im Vergleich zu den drei anderen Ballungszentren kreativer Unternehmen in Berlin (Mitte und Prenzlauer Berg; Historische Mitte zwischen Alexanderplatz und Brandenburger Tor; SO 36 und Heine-Viertel) erscheint die City West mit den LORs Breitscheidplatz und George-Grosz-Platz vergleichsweise „etabliert“ und muss sich für neue Ansiedlungen attraktiv halten. In diesem Image liegt zugleich eine Robustheit gegen allzu rasche Veränderungen. Die Nähe zur Universität der Künste und zur TU Berlin sowie zur IHK bieten gute Ansatzpunkte für eine enge Verbindung von Kultur und Wirtschaft sowie insgesamt zur Stadtgesellschaft. Die genannten Institutionen leisten selbst einen Beitrag zum kulturellen Glanz der City West, etwa durch musikalische Angebote, Ausstellungen oder Veranstaltungen.

Einrichtungen wie das „Stilwerk“/“Living Berlin“, mit dem der Kantstraße ein neues Image als „Designmeile“ verliehen wurde, agieren an der Schnittstelle zwischen Kultur und gewerblicher Nutzung. Im Übrigen sei auf die Wechselwirkung kultureller Angebote mit Einzelhandel und Dienstleistung/Gastronomie hingewiesen. Gerade für letztere ist die attraktive kulturelle Ausstattung der City West eine wichtige Grundlage, um Gäste zu gewinnen.

Insgesamt hat sich die City West nach einem zeitweisen relativen Bedeutungsverlust nach 1989 weiterentwickelt und sich attraktiv als Standort für Kultur- und Kreativwirtschaft behauptet. Dabei war und ist stärker als zuvor privatwirtschaftliches Engagement gefragt. Dabei muss es auch gelingen, „weniger rentierlichen“ Nutzungen - Raum zu geben und damit die charakteristische Nutzungsvielfalt zu halten. Dies umfasst auch Auftritts- bzw. Arbeitsräume für Künstler:innen wie Ateliers, Übungsräume für die Darstellenden Künste und die

Sparte Tanz oder für Musiker:innen. Angesichts laufender Verdrängungsprozesse steigt der Raumbedarf für die Kunstproduktion kontinuierlich. Es gilt, die Entwicklung weiter im Blick zu behalten und - soweit im Rahmen öffentlicher Möglichkeiten liegend - im Sinne der kulturellen Anziehungskraft zu stärken. Dabei wird es darauf ankommen:

- für unterschiedliche Alters- und Einkommensgruppen Angebote bereitzuhalten,
- bestehendes, die Ausstrahlungskraft Prägendes für Berlin wie für Gäste aus dem In- und Ausland zu erhalten bzw. Umstrukturierungsprozesse zu begleiten,
- Infrastruktur für die künstlerische Produktion bereitzustellen und langfristig zu sichern (z.B. über Förderung wie das „Arbeitsraumprogramm“ des Landes Berlin),
- an frühere Bedeutungen anzuknüpfen und die Ansiedlung von Veranstaltungsorten, insbesondere der Clubszene, konstruktiv zu begleiten,
- Neuentwicklungen, die die Zukunftsfähigkeit sichern, konstruktiv zu begleiten. Dies gilt für öffentliche wie private Initiativen gleichermaßen.

3.3.18 Handlungsempfehlungen - Kultur

Tab. 19: Handlungsempfehlungen - Kultur

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Kultur					
3.3.32	Analyse des Raumes hinsichtlich seiner kulturellen Strahlkraft in unterschiedlichen Dimensionen und gegenwärtiger und zukünftig zu erwartender Entwicklungstrends sowie der Beachtung unterschiedlicher Zielgruppen - als Grundlage für eine Konzeption zur Erhaltung und Stärkung der kulturellen Bedeutung der City West, ihrer weiteren Profilierung und der dazu geeigneten Maßnahmen wie der Sicherung, Sanierung oder Schaffung von Räumen für unterschiedliche Kulturangebote	I	Amt für Weiterbildung und Kultur/Sen-KultGZ	X	
3.3.33	Sicherung bzw. Weiterentwicklung von bezirklichen Kultur- und Bildungsangeboten bzw. -standorten, z.B. durch bedarfsweise Erneuerung bestehender Angebote und/oder neue Einrichtungen. Dabei sind Aspekte der Mehrfachnutzung, aber auch öffentlich-privater Vereinbarungen einzubeziehen	R, I, O	Amt für Weiterbildung und Kultur/Stadtentwicklungsamt sowie ggf. Immobilienwirtschaft und gemeinnützige Träger der Kulturarbeit	X	
3.3.34	Bei privatwirtschaftlichen städtebaulichen Entwicklungen den „Mehrwert für die Stadt“ auch im kulturellen Bereich suchen und in städtebaulichen Verträgen fixieren (Ausstellungsflächen, Ateliernutzungen, private Museen)	I	Amt für Weiterbildung und Kultur/Sen-KultGZ/Stadtentwicklungsamt/SenStadt, Wirtschaftsförderung		

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Kultur					
3.3.35	Entwicklung von gezielten Maßnahmen (Kuratierung) zur Nachnutzung von leerstehenden Ladeneinheiten, z.B. auch für Zwischennutzungen als Kulturräume (Prüfung der Etablierung und finanziellen Ausstattung eines Trägers als zentrale Koordinationsstelle; aber keine Mietsubventionen für private Eigentümer:innen)	O	Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen	X	
3.3.36	Unterstützung bei der Erhaltung oder Ansiedlung von privatwirtschaftlichen Kulturprojekten bzw. kulturnahen gewerblichen Nutzungen bei Vereinbarkeit mit den öffentlichen Zielen	O	Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen		
3.3.37	Auch bei öffentlichen städtebaulichen Projekten (soweit nicht ohnehin mit kulturpolitischen Zielen verbunden) gibt es Ansatzpunkte zur Stärkung des Kulturstandortes, z.B. durch kulturelle „Mitnutzung“ geeigneter Raumangebote (Veranstaltungen, Ausstellungen) oder die Erschließung „verborgener Schätze“ wie die umfangreichen Sammlungen der TU Berlin für technisch und zeitgeschichtlich Interessierte („Wissenschaftstourismus“)	O	Fachämter und Fachverwaltungen		
3.3.38	Gesteuerter Entwicklungsprozess für das Kulturquartier Fasanenplatz unter Berücksichtigung der öffentlichen Belange (Hochschulerweiterung, kulturelle Angebote sichern und erweitern, Freiraumversorgung und -vernetzung); städtebauliche Planung und B-Plan-Verfahren	R, O, I	Amt für Weiterbildung und Kultur/SenKultGZ/Stadtentwicklungsamt, Straßen- und Grünflächenamt, UdK, priv. Eigentümer:innen	X	
3.3.39	Herausarbeiten der Bedeutung von Kultur- und Kreativwirtschaft als Standortcharakteristik und -qualität, Unterstützung im Rahmen von Netzwerken, Fördermaßnahmen etc.	O	Stadtentwicklungsamt, Wirtschaftsförderung, Amt für Weiterbildung und Kultur,	X	
3.3.40	Nutzung (bzw. ggf. Schaffung) von Möglichkeiten der kulturellen Bildung sowie für eine erweiterte konsumfreie temporäre oder dauerhafte „Bespielung“ mit Kultur durch Veranstaltungen, Ausstellungen und Werken der Bildenden Kunst von Plätzen bzw. anderen geeigneten öffentlichen Räumen	R, O, I	Amt für Weiterbildung und Kultur, Straßen- und Grünflächenamt, Universitäten, Kulturinstitutionen, Wirtschaftsförderung, private Wirtschaft (z.B. durch ein BID)		

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Kultur					
3.3.41	Erinnern bzw. Sichtbarmachen jüdischer Spuren in der Geschichte des kulturellen Lebens der City West	R, O	Fachämter-/-verwaltungen, Zivilgesell-schaft, priv. Ei-gentümer:innen		

3.4 Wirtschaft - Einzelhandel/Dienstleistung, Gewerbe

Einleitung

Die City West mit Kurfürstendamm/Tauentzienstraße, Kantstraße, Wittenbergplatz bzw. Wilmersdorfer Straße ist einer der zwei wichtigen gesamtstädtisch bedeutsamen Zentrumsbereiche von Berlin. Hier werden Wohnen und Arbeiten, Einzelhandel in unterschiedlichen Qualitäten, gesellschaftlicher wie technologischer Fortschritt, Wissenschaft und Kultur vereint. Das weitgefächerte Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen sowie Flächen für den Büromarkt bietet nicht nur die Möglichkeit der Versorgung der hier lebenden Menschen, sondern zieht Berliner:innen sowie auch viele Gäste in die City West.

Das Teilkonzept Einzelhandel/Dienstleitung, Gewerbe basiert, neben den Planwerken der Bauleitplanung, auf folgenden festgesetzten oder in Bearbeitung befindlichen Planungen:

- StEP Zentren 2030
- StEP Wirtschaft 2040
- Zentren- und Einzelhandelskonzept Charlottenburg-Wilmersdorf, 2021
- Ergebnisbericht Nutzungsstrukturanalyse für die westliche Innenstadt im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Stand Juni 2022
- Tourismuskonzept Charlottenburg-Wilmersdorf, Berlin 2021
- RE-START BERLIN. 7-Punkte-Plan zur Konsolidierung und Weiterentwicklung des Tourismus 2021/2022 ff., Stand März 2021
- Studie „Vitale Innenstädte 2024“ des IFH - Deutschlands größte Passantenbefragung, Köln 2025, Auswertungsergebnisse für die City West; Lokaler Partner: AG City e.V.
- Ergebnisbericht zum 2. Zentrengipfel 4. Juli 2025 samt 10-Punkte-Plan 2026/27[67]

Die für das Teilkonzept wichtigen Bestandsdarstellungen und -analysen sowie die Ziele sind im nachfolgenden Papier wiedergegeben. Sie spiegeln sich zugleich in ausgewählten, vom Bezirksamt im Juli 2022 beschlossenen Entwicklungsleitlinien für die Bereichsentwicklungsplanung wider.

[67] Der 2. Berliner Zentrengipfel wurde durchgeführt durch die Senatsverwaltungen für Wirtschaft, Energie und Betriebe sowie Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen und allen Berliner Bezirken

3.4.1 Einzelhandel/Dienstleitung, Gewerbe in den Entwicklungsleitlinien

Die Zielsetzung der einzigartigen Nutzungsmischung, der vielfältigen Waren- und Dienstleistungsangebote und der Weiterentwicklung wichtiger Gewerbestandorte wurde in insgesamt vier Entwicklungsleitlinien für die City West festgehalten, die wiederum in weiteren Unterpunkten genauer definiert wurden.

Leitlinie 1
„Vorhandene Stadtstruktur und Stadtgestalt als Identifikationsfaktor und besondere Stärke sichern und weiterentwickeln“

Leitlinie 2
„Die bestehende einzigartige Nutzungsmischung der City West erhalten und weiterentwickeln“

Leitlinie 6
„Den Zentrumsbereichskern mit vielfältigem Waren- und Dienstleistungsangebot zukunftssicher aufstellen“

Leitlinie 7
„Forschung und Entwicklung am Wirtschaftsstandort City West stärker verankern“

3.4.2 Bestandssituation und -analyse - Einzelhandel

Grundlage der folgenden Darstellung der Bestandssituation der Einzelhandels-/Dienstleistungsnutzung (folgend EH/DL) ist das Zentren- und Einzelhandelskonzept für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, die aktuelle Studie des IFH Köln aus dem Jahre 2024 sowie die Beschreibung der von außen wahrnehmbaren Situation.

Der Zentrumbereich City West, der aus den Zentrumbereichskernen Kurfürstendamm/Tauentzienstraße und Wilmersdorfer Straße gebildet wird, ist Teil des Prognoseraums Charlottenburg. Er erstreckt sich darüber hinaus bis in den angrenzenden Bezirk Tempelhof-Schöneberg mit dem Wittenbergplatz als Zentrum. Dies bedingt grundsätzlich die Notwendigkeit einer integrierten Betrachtung bzw. engen bezirksübergreifenden Zusammenarbeit und Abstimmung sowohl bei Fragen der Stadtentwicklung, Stadtgestaltung wie bei wirtschaftlichen Fragestellungen. Dies wird bei planerischen Maßnahmen und konkreten Projekten der unterschiedlichen Fachämter wie auch der privaten Wirtschaft zu beachten sein. Innerhalb des Prognoseraumes liegen außerdem weitere Stadtteil-, Ortsteil und auch Nahversorgungszentren.

Insgesamt ergibt sich durch die Zentrumsfunktion zugleich eine räumlich überwiegend gute bis sehr gute Versorgungssituation für die Wohnbevölkerung. Eine Ausnahme bildet die Spreestadt, die vergleichsweise schlecht mit wohnortnahen Angeboten des täglichen Bedarfs versorgt ist.

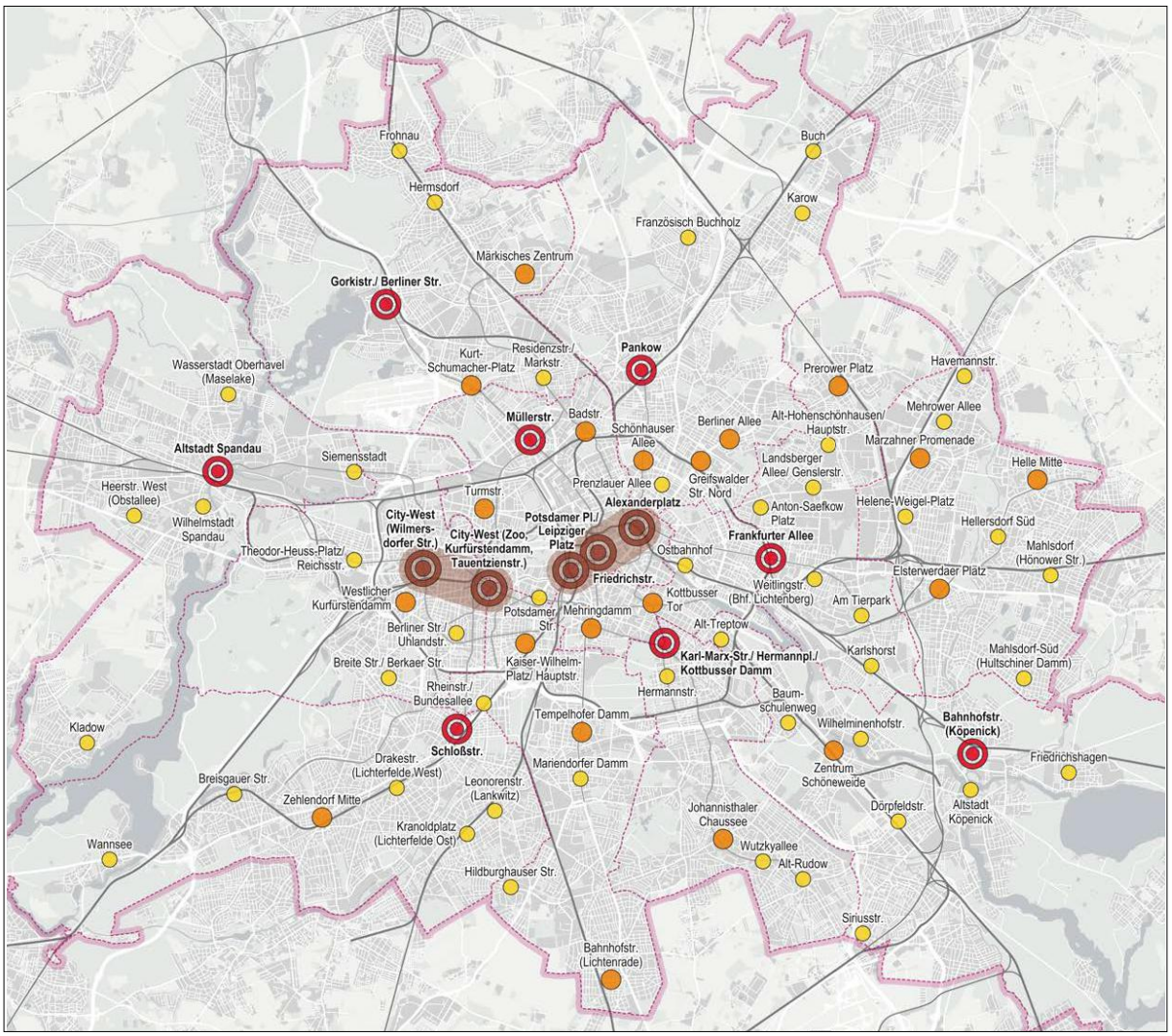


Abb. 25: Stadtentwicklungsplan Zentren 2030: Zentrenhierarchie, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Referat I A, Stadtentwicklungsplanung, Datenstand: 12.3.2019[68]

Wichtigster Teilraum der City West war und ist der Kurfürstendamm einschließlich der Tauentzienstraße mit seinen großen Magneten wie Europa-Center, Karstadt/Galeria-Kaufhaus, Bikini-Berlin, Flagshipstores sowie einer breiten Palette an kleinteiligen Fachgeschäften.

Sie bilden eine für Berlin einzigartige EH/DL-Mischung unterschiedlicher Angebots- und Preissegmente für unterschiedliche Zielgruppen. Die Seitenstraßen des Kurfürstendamms komplettieren bzw. ergänzen diese Angebotsvielfalt durch weitere Sortimente in kleinteiligeren Ladeneinheiten und z.T. durch „Angebotscluster“ (z.B. Buchläden in der Knesebeckstraße, Galerien, Mode). Weitere ergänzende Warenangebote finden sich in der Kantstraße sowie in den Seitenstraßen nördlich und südlich der beiden aufgeführten Straßen. Die

[68] Vgl.https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/zentren/download/StEP%20Zentren%202030_Zentrenhierarchie.pdf Zugriff am 16.1.2023

Kantstraße hat einen eigenen Charakter, der in den letzten Jahren z.T. durch hochwertiges und individuelles Design (z.B. Living Berlin und Stilwerk in den Kant-Garagen, unmittelbar angrenzend an die Gebietskulisse), aber auch durch einfachere Ladenangebote, die z.T. die Versorgung des täglichen Bedarfs für die ansässige Wohnbevölkerung sichern, geprägt ist. Hier hat sich auch ein vielfältiges Gastronomieangebot angesiedelt.

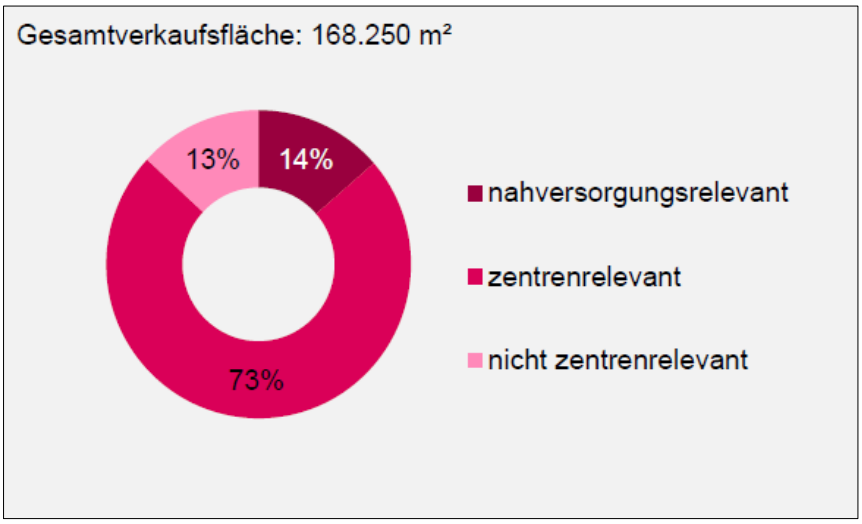
Ein besonderes Marktsegment am Kurfürstendamm und ausgewählten Seitenstraßen, wie der Fasanenstraße, stellen Läden mit Luxusgütern (vor allem Mode und Accessoires, Schmuck, Uhren) dar, die gezielt einkommensstarke in- und ausländische Käuferschichten ansprechen und in diesem Umfang für Berlin einmalig sind. Dieses Marktsegment prägt in besonderer Weise die „Adresse Kurfürstendamm“ und stellt so zugleich gestalterische Anforderungen an einen adäquaten hochwertigen öffentlichen Raum sowie weitere Dienstleistungen, etwa in Form gehobener Gastronomie.

Die städtebauliche Qualität mit Gebäuden aus verschiedenen Epochen, identitätsstiftende Architektur und Orientierungspunkte wie Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche und Breitscheidplatz unterstützen die Strahlkraft der City West.

Wenn auch nicht in der Planungskulisse der BEP City West gelegen, sei an dieser Stelle auch an den mittleren und oberen Kurfürstendamm westlich der Leibnizstraße bis nach Halensee, die Wilmersdorfer Straße sowie der Schöneberger Teil der Tauentzienstraße mit dem Wittenbergplatz (KaDeWe) erinnert. Diese Bereiche ergänzen das Zentrumsangebot und werden - insbesondere der westliche Kurfürstendamm und Tauentzienstraße/Wittenbergplatz - wegen der angebotsseitig wie räumlich inhaltlich unmittelbaren Fortführung der City West als Einheit wahrgenommen.

Der mittlere und obere Kurfürstendamm hält weitere Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote bereit und hat z.B. mit der Schaubühne am Lehniner Platz einen wichtigen kulturellen Anziehungspunkt der City West. Der Zentrumbereichskern des Zentrums Wilmersdorfer Straße mit einem überbezirklichen Einzugsbereich erstreckt sich im Wesentlichen linear entlang der Wilmersdorfer Straße mit einer zusätzlichen Ausdehnung im Bereich der Kantstraße. Die teilweise als Fußgängerzone ausgebaute Wilmersdorfer Straße bietet - mit einem gegenüber dem Kurfürstendamm i.d.R. niedrigeren Preissegment - zwar grundsätzlich die Möglichkeit zum Flanieren, sie ist jedoch von deutlichen Gestaltungs- und Funktionsmängeln im öffentlichen Raum geprägt, es gibt auch größeren Leerstand von Einzelhandelsflächen. All dies macht eine Intervention über das städtebauliche Förderprogramm LZQ notwendig. Der Schöneberger Teil der Tauentzienstraße mit dem KaDeWe am Wittenbergplatz als einem wichtigen Magneten setzt dagegen ohne Unterbrechung den Charakter des Kurfürstendammes hinsichtlich des besonderen Einzelhandelssegments und auch den besonderen gestalterischem Charakter fort.

Die City West ist durch U-Bahn, S-Bahn/Regionalbahn und mehrere Buslinien in alle Richtungen sehr gut angebunden. Eine wichtige Rolle für die überregionale Erreichbarkeit spielt der Bahnhof Zoologischer Garten als Haltepunkt des Regional- und Fernverkehrs unweit des Kurfürstendamms.



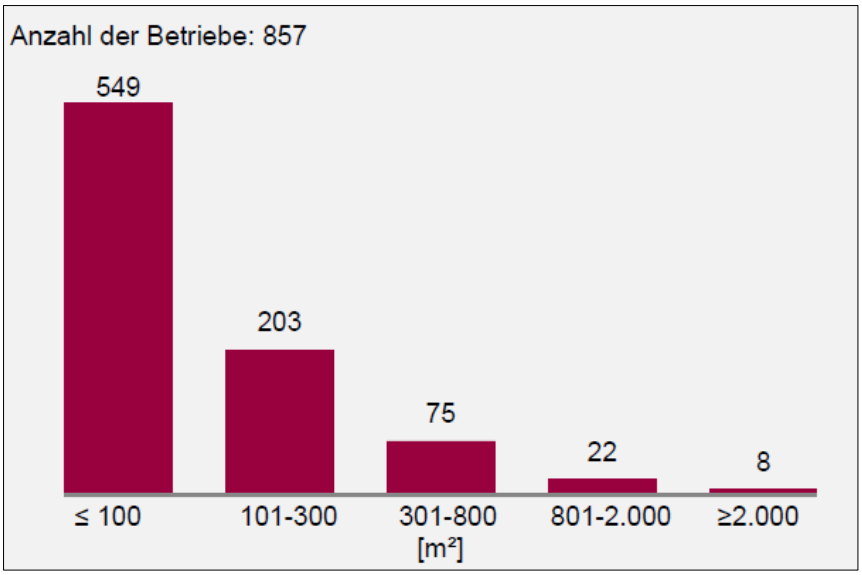


Abb. 26: Sortimentsstruktur und Betriebe nach Größenklassen, Quelle: Spath+Nagel und Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung GmbH[69]

[69]. Quelle: Spath+Nagel und Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung GmbH: Gutachten als Grundlage für das Zentren- und Einzelhandelskonzept für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und Prüfung von Potenzialflächen für eine Mehrfachnutzung von eingeschossigen Einzelhandelsstandorten, Lörrach/Dortmund/Nürnberg, 26.2.2021. Erläuterung der Begriffe:
Nahversorgungsrelevante Sortimente:
- sind zentrenrelevante Sortimente, die täglich bzw. häufig und periodisch nachgefragt werden,
- dienen der fußläufigen, wohnungsnahen Grundversorgung,
- sind immer auch zentrenrelevant.

Zentrenrelevante Sortimente teilen sich auf in:
- zentrenrelevante Sortimente f. d. Nahversorgung wie Nahrungsmittel, Getränke u. Tabakwaren, medizinische u. kosmetische Artikel, Bücher, Zeitschriften, Zeitungen, Schreibwaren etc.
- übrige zentrenrelevante Sortimente wie Textilien, Bekleidung, Schuhe und Lederwaren, Haushaltsgegenstände, elektrische Haushaltsgeräte, Unterhaltungselektronik, Heimtextilien etc.

Zu den nicht zentrenrelevanten Sortimenten zählen Kraftwagen, Kraftwagenteile und Zubehör, Kraftstoffe, Bau- und Heimwerkerbedarf, Blumen, Pflanzen etc.

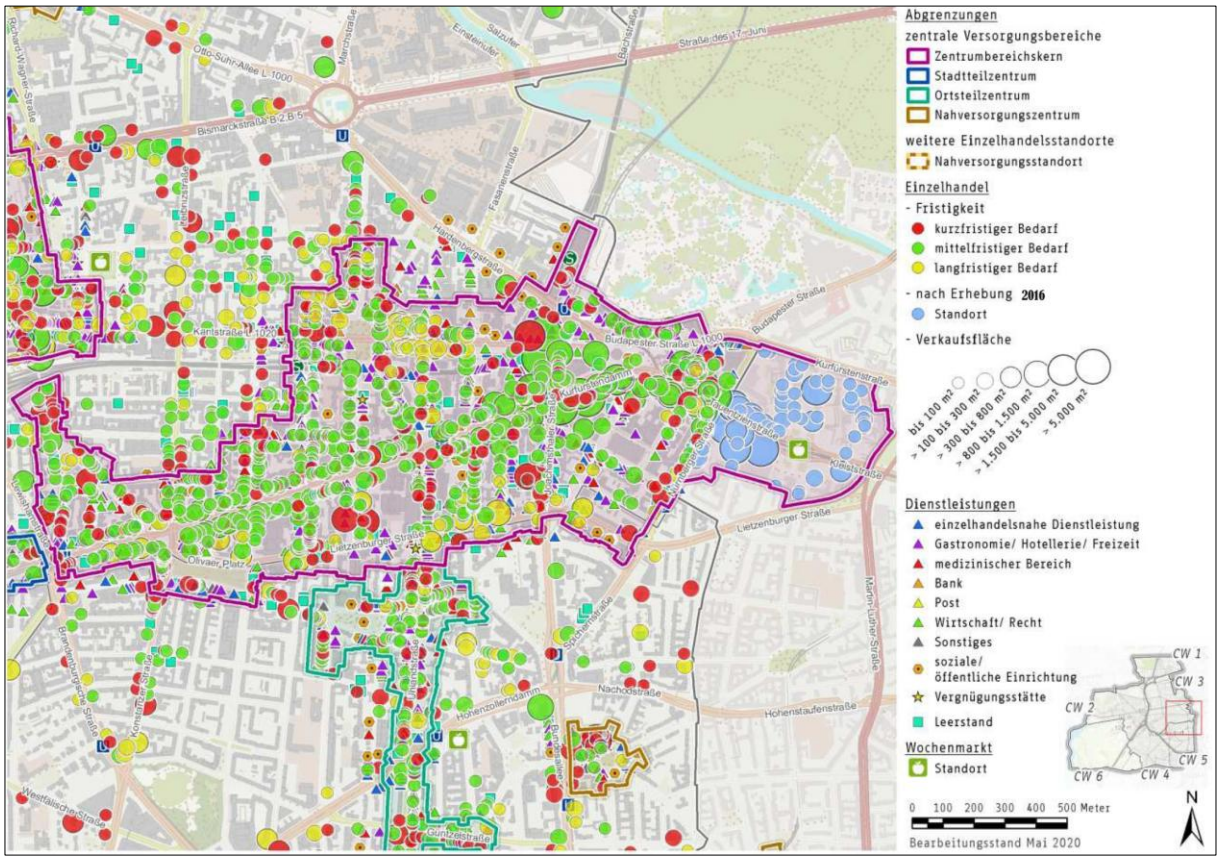


Abb. 27: Zentrumsbereichskern City West (Zoo, Kurfürstendamm, Tauentzienstraße), Quelle: Spath + Nagel, Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung GmbH[70]

Grundlage für die quantitative/qualitative Beschreibung der Situation der City sind vor allem:

- Das schon ältere bezirkliche Einzelhandels- und Zentrenkonzept (fertiggestellt 2021)[71],
- Die aktuellere Studie des IFH aus Köln (vorgelegt 2025).

Die im Gutachten des bezirklichen Zentren- und Einzelhandelskonzept für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf dargestellten Daten zum Bestand der Verkaufsflächen wurden anhand der Prognoseräume aufgeführt. Demnach befinden sich allein innerhalb des Prognoseraums Charlottenburg mit den Zentrumsbereichskernen „City West (Zoo, Kurfürstendamm, Tauentzienstraße)“ und „City West (Wilmersdorfer Straße)“ knapp 2.000 Einzelhandelsbetriebe mit einer Gesamtverkaufsfläche von rd. 340.000 m². [72] Dies entspricht einem Anteil von rd. 75 % an der Gesamtverkaufsfläche im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Davon sind mit rd. 52 % ein Großteil der Betriebe in den beiden Zentrumsbereichskernen City West verortet. Bezogen auf die Verkaufsfläche liegt der Anteil in den Zentrumsbereichskernen mit rd. 68 % noch etwas höher.

Trotz der hohen Gesamtverkaufsfläche innerhalb des Prognoseraums Charlottenburg zeigte sich gegenüber der Einzelhandelserhebung von 2016 für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf ein Rückgang sowohl bei

[70] Einzelhandelserhebung 2019, Spath + Nagel, Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung GmbH; Kartengrundlage SenStadt, © OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA , Vgl. https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/de/zentren/download/StEP%20Zentren%202030_Zentrenhierarchie.pdf Zugriff am 16.1.2023

[71] Gutachten als Grundlage für das Zentren- und Einzelhandelskonzept für den Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und Prüfung von Potenzialflächen für eine Mehrfachnutzung von eingeschossigen Einzelhandelsstandorten, Stand 26.2.2021

[72] Eine getrennte Darstellung der Daten und eine Einbeziehung des Schöneberger Anteiles erfolgte leider nicht. Beides wäre bei einer Aktualisierung bzw. Neuaufstellung des Einzelhandelsgutachtens zu beachten

der Anzahl der Betriebe (rd. 4 %) als auch der Verkaufsfläche (rd. 11 %).[73] Somit zeichnete sich innerhalb des Bezirks eine ähnliche Entwicklung ab, wie sie in der Vergangenheit auch in zahlreichen anderen Städten festgestellt werden konnte. Davon betroffen ist insbesondere auch der Zentrumsbereichskern City West (Zoo, Kurfürstendamm, Tauentzienstraße). Dort lag zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung 2020/21 die Leerstandsquote mit rd. 16 % sogar darüber.[74] Bei den Leerständen handelte es sich überwiegend (rd. 78 %) um Verkaufsflächen von bis zu 100 m². Die Darstellungen des Leerstandes sind allerdings Momentaufnahmen

Es bestehen aber auch nach Überwindung der Corona-Pandemie vielfältige Herausforderungen für die City-Nutzung wie steigende Miet- und Energiepreise für den Handel und für die Kundschaft („Reale Kaufkraftminderung"), die Konkurrenz durch den Online-Handel oder Schwierigkeiten bei der Betreibernachfolge. Die politisch-wirtschaftliche Lage infolge des Ukraine-Krieges führt zu einer allgemeinen gesellschaftlichen Verunsicherung. Unattraktive, monofunktional gestaltete öffentliche Räume, die nicht zum Bummeln bzw. Verweilen einladen, sind weitere mögliche Gründe für einen ausbleibenden Besuch.[75]. Ein mögliches Gegensteuern durch öffentliches wie privatwirtschaftliches Handeln sind deshalb notwendig.

Zugleich ist das beschriebene Angebot der City West aufgrund seiner Vielfalt in Art und Größe als Ausgangslage grundsätzlich robust und anpassungsfähig für zukünftige Entwicklungen zu bezeichnen. Der 2. Berliner Zentrengipfel vom Juli 2025 hat die grundsätzlich gute Ausgangslage für die zukünftige Weiterentwicklung der City West bestätigt.[76] Gerade das breit gefächerte Angebot, die Mischung von Einzelhandel und Dienstleistung, Gastronomie, Hotellerie und Wohnnutzung sichert (wenn auch z.T. nicht ganz konfliktfrei aufgrund von Flächenkonkurrenzen oder Emissionen) die Nachfrage, die die City West so lebendig macht. Die private Wirtschaft hat sich mit dem Business Improvement District (BID) rund um den Breitscheidplatz, z.B. durch Engagement bei der Aufwertung des öffentlichen Raums, aktiv in die Entwicklung der City West eingebracht und zu deren Stabilisierung bzw. Weiterentwicklung beigetragen. Mit der AG City e.V. besteht ein langjährig tätiger privatwirtschaftlicher Partner für die weitere Entwicklung der City West.

Neben diesen Ergebnissen ergibt die Auswertung der aktuellen Passantenbefragung der IFH-Studie 2024 wichtige Erkenntnisse zu Herkunft, zu Beweggründen und Art des Besuches in der City West.:

- Rund die Hälfte der Besucher:innen der City West kommt werktags von außerhalb Berlins, am Wochenende sind es gut 2/3. Dies unterstreicht die überregionale Bedeutung.
- Die Altersgruppen der Besucher:innen sind breit gefächert, rund die Hälfte ist in der Altersgruppe 26 bis 50 Jahre, jüngere Menschen sind mit knapp 10 % eher unterrepräsentiert.
- Die stärksten Beweggründe für einen Besuch sind einkaufen bzw. Gastronomie, gefolgt von „Sightseeing und Freizeit-/Kultur, am Wochenende nimmt die Bedeutung der letzten beiden Beweggründe zu; auch hierin spiegelt sich die überregionale Bedeutung.
- Dass die wegen des Einkaufens in die City West Besuchenden überwiegend selten kommen, unterstreicht die Besonderheit des Angebotes, dabei werden überwiegend mehrere Geschäfte aufgesucht und überwiegend wird länger verweilt.
- Hauptverkehrsmittel ist mit Abstand der ÖPNV (einschließlich P+R)

---

[73] ebda.

[74] ebda.

[75] Die Studie „Vitale Innenstädte 2024" „der IFH Köln von Anfang 2025, die auf einer Untersuchung von mehr als 100 Städten und rund 60.000 Interviews beruht, zeigt, dass neben dem Angebot die Aufenthaltsqualität eine höhere Bedeutung für die Befragten genießt als die verkehrliche Erreichbarkeit; und bei letzterer gleichen sich der Wunsch nach (mehr) Parkplätzen und besserer Rad- und ÖPNV-Erschließung aus

[76] 2. Zentrengipfel, ebda.

Wichtige Erkenntnisse aus der Passantenbefragung der IFH-Studie zur Bewertung der City West sind u.a.:

- Gute Bewertungen der Angebote von Einzelhandel und Dienstleistungen, Kultur und Veranstaltungen; nur durchschnittlich werden Sport- und Freizeitangebote bewertet (das spiegelt sich auch in der Bewertung des Ladenangebotes wider).
- Bei der gestalterischen Qualität sind am negativsten Sauberkeit und Sicherheit bewertet worden.
- Die Erreichbarkeit mit dem Auto wird negativer als das ÖPNV-Angebot eingestuft (vor allem hinsichtlich der Parkmöglichkeiten). Für eine verkehrsärmere Innenstadt spricht sich nur rund ein 1/3 der befragten aus. Zugleich wünscht sich mehr als die Hälfte der Befragten ein (noch) besseres Nahverkehrsangebot. Rund 80% halten eine Aufwertung des öffentlichen Raumes für unbedingt notwendig oder zumindest sinnvoll.
- Als Herausforderungen insbesondere gesehen: Leerstände von Läden und als deutlich weniger gravierend: zu wenige Angebote für Kinder und zu wenige Veranstaltungen.

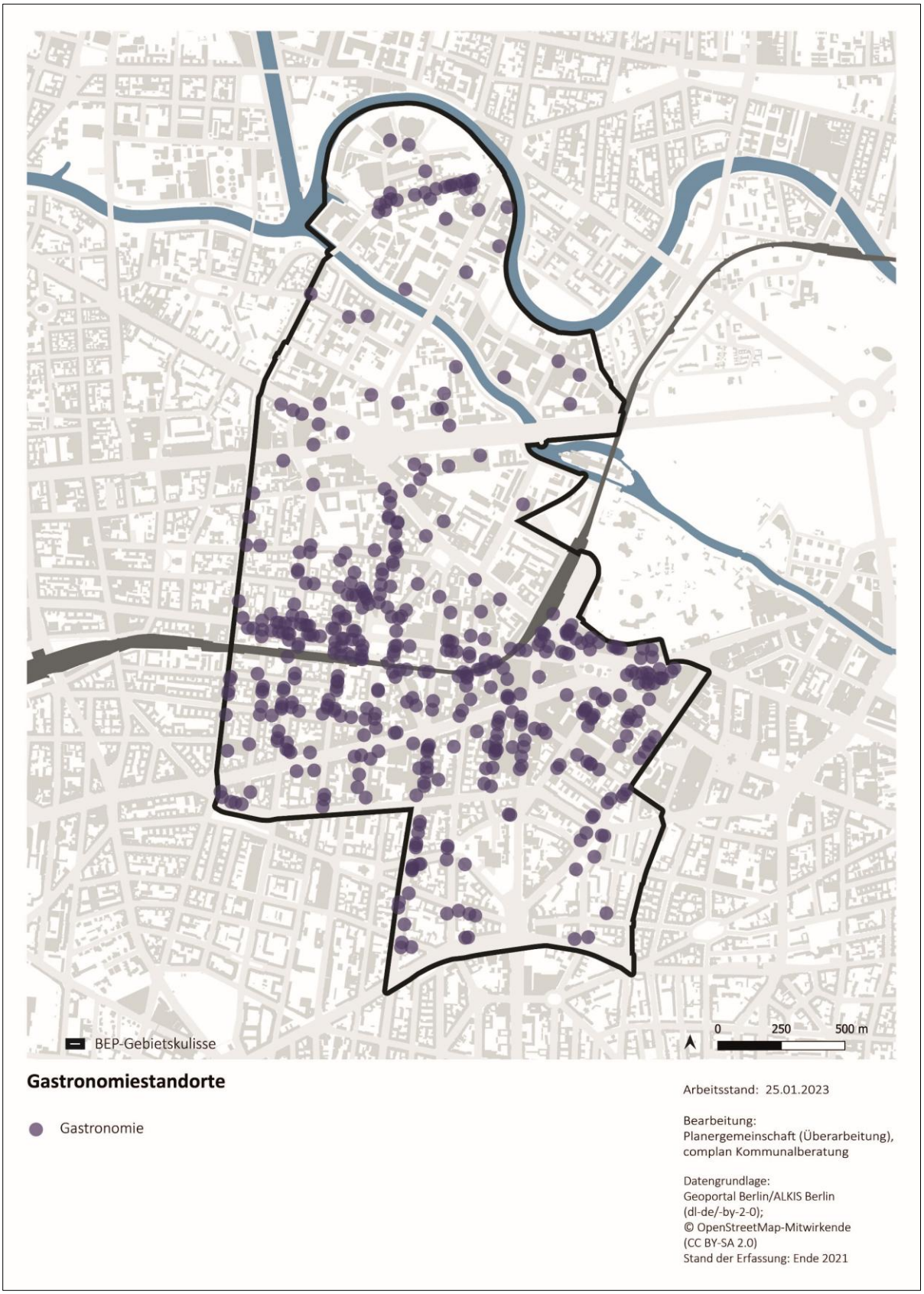


Abb. 28: Karte Gastronomiestandorte, Quelle: siehe Karte

3.4.3 Ziele und Handlungsempfehlungen - Einzelhandel

Ziele

Auf der Ebene der übergeordneten Planung werden bereits in den Entwicklungsleitlinien Ziele genannt. Hierbei spielt der Erhalt der Vielzahl der einzigartigen Mischung in den oben genannten Zentren auch für die Zukunft eine wichtige Rolle. Ergänzend hierzu werden im Zentren- und Einzelhandelskonzept weitere Handlungsempfehlungen benannt, die die Sicherung und Zukunftsfähigkeit des Einzelhandels und der Dienstleistungsangebote durch öffentliche und privatwirtschaftlich initiierte Maßnahmen (wie die Neuauflage eines BID auf gesetzlicher Grundlage) unterstützen. Die Auswertung des 2. Zentrengipfels und der Passantenbefragung für die IFH-Studie 2024 ergeben weitere wichtige Hinweise für die Zielformulierung.

Städtebaulich-räumlich werden als Ziele formuliert:

- Bewahrung und sensible Weiterentwicklung des Identitätsbildenden Stadtbildes,
- Aufwertung von öffentlichen Räumen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität für „Bummeln“, „Verweilen“, auch durch begrenzte Erweiterung der Bereich für den Fuß- und Radverkehr; soweit integrierbar auch Schaffung von Angeboten für Kinder bzw. für Sport
- Verbesserung des ÖPNV - Gestaltung/Erkennbarkeit von Zugangspunkten und verbesserte betriebliche Angebote, (über)regional bessere Anbindung durch Aufwertung des Bhf. Zoologischer Garten,
- Im Bereich des Autoverkehrs könnte durch bessere Aktivierung von bestehenden Parkhäusern das Angebot verbessert werden.

Die Schaffung von Planungsrecht auf der Grundlage städtebaulicher Verfahren bei Sicherung eines gesellschaftlichen Mehrwertes und (neben allgemeinen Haushaltsmitteln) der Einsatz von Fördermitteln, z.B. des besonderen Städtebaurechtes oder der regionalen Wirtschaftsförderung können Projekte anstoßen oder unterstützen, die in öffentlichem und privatem Interesse liegen.

Hinsichtlich öffentlicher Möglichkeiten werden vor allem kulturelle und sportliche Angebote gesehen. Das Ziel der Erhaltung und zukunftsfähigen Weiterentwicklung der inhaltlichen und qualitativen Vielfalt von Einzelhandel und Dienstleistungen adressiert vorrangig die private Immobilienwirtschaft als Nutzerin, Vermieterin bzw. Investorin.

Schnittstellen zwischen öffentlichem und privatem Handeln ergeben sich dabei beim Auf- bzw. Ausbau von Kommunikationsformaten, Netzwerken, Standortgemeinschaften bzw. „Kümmererstrukturen“ zur Sicherung von erzielten Ergebnissen.[77] Die Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit der AG City e.V. und dem BID Kurfürstendamm/Tauentzienstraße und das Gesetz zur Neuregelung von Immobilien- und Standortgemeinschaften (verkündet am 18. Januar 2025) bieten hierzu gute Ansatzpunkte.

Auf Seiten des Bezirkes bedarf es eines kontinuierlichen Monitorings der Entwicklung und einer starken Wirtschaftsförderung als Partnerin bei der weiteren Entwicklung der City West.

[77] 2. Zentrengipfel, ebda.

Handlungsempfehlungen - Einzelhandel

Tab. 20: Handlungsempfehlungen - Einzelhandel

Nr.	Themenfeld 3.4 Wirtschaft (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Einzelhandel					
3.4.1	Planungsrechtliche Sicherung von EH/DL-Standorten	I	Stadtentwicklungsamt		
3.4.2	Vermeidung einer weiteren Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches, der Fokus soll vielmehr auf Stabilisierung und ggf. Nachverdichtung im Bestand gerichtet werden	I, O	Stadtentwicklungsamt, Wirtschaftsförderung		
3.4.3	Begleitung von Standortentwicklungen, Analyse der Stärken und Schwächen des Raumes (städtebaulich, funktional, Nutzungsmix) mit Handlungsempfehlungen für öffentliche Interventionen wie für die private Immobilienwirtschaft, Sicherung von Mindestanteilen eines attraktiven EH/DL-Angebotes	I	Stadtentwicklungsamt, Wirtschaftsförderung, private Wirtschaft (z.B. durch ein BID)	X	
3.4.4	Gestalterische Veränderungen des öffentlichen Raumes - für mehr Aufenthaltsqualität (Material, Funktionalität), für Außengastronomie und angrenzenden Einzelhandel/ - (an geeigneten Stellen) für die Durchführung von Veranstaltungen, für konsumfrei nutzbare Attraktionen (Kultur, soziale/gesellschaftliche Angebote), zur Anpassung an den Klimawandel durch Schatten spendende Bäume, Entsiegelung, Wasser im öffentlichen Raum	R	Straßen- und Grünflächenamt, Wirtschaftsförderung, private Wirtschaft (z.B. durch ein BID)		
3.4.5	Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Anforderungen älterer Menschen, wichtig hierbei ist u.a. das Angebot von barrierefreien und sicheren bzw. gesicherten Querungsmöglichkeiten von Straßen mit höherer Kfz-Frequenz. Analog gehört hierzu die Anordnung von Parkständen für mobilitätseingeschränkten Menschen	R	Straßen- und Grünflächenamt		
3.4.6	Stärkung von Netzwerken wie Immobilien- und Standortgemeinschaften sowie weiteren Aktivitäten (Regionalmanagement, Wiederauflage eines BID, etc.) zur Werterhaltung und Aufwertung von Geschäftsstraßen und Quartieren: Umsetzung qualitätssteigernder Maßnahmen, die außerhalb der Pflichtaufgaben der öffentlichen Hand liegen	R, O	Private Wirtschaft, Wirtschaftsförderung	X	
3.4.7	Entwicklung von gezielten Maßnahmen (Kuratierung) zur Nachnutzung von leerstehenden Ladeneinheiten, z.B. auch für Zwischennutzungen als Kulturräume (Prüfung der Etablierung und finanziellen Ausstattung eines Trägers als zentrale Koordinationsstelle; aber keine Mietsubventionen)	O	Wirtschaftsförderung, weitere Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen	X	
3.4.8	Sicherung der verkehrlichen Erreichbarkeit bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes	O	BVG, Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		

3.4.4 Bestandssituation und -analyse - Dienstleistungen/Büronutzung

Generell lässt sich die Büronutzung in zwei Arten einteilen, die im Folgenden ausgeführt werden.

Nutzung innerhalb der durch Wohnen geprägten Strukturen (überwiegend gründerzeitlich geprägte Räume)

Häufig befinden sich diese Büronutzungen in den Obergeschossen der überwiegend gründerzeitlichen Bebauung - dies vor allem entlang des Kurfürstendamms und in den Seitenstraßen, im Süden vor allem bis zur Lietzenburger Straße und bis zur Hardenbergstraße und der Straße des 17. Juni im Norden.

Freie Berufe, Rechtsanwaltspraxen/Notarkanzleien, Arztpraxen, Immobilien- und Finanzwirtschaft, Kultur- und Kreativwirtschaft, Einzelhandel, auch kleinere Pensionen/Hotels prägen so das vielfältige Bild. Die Entscheidung der Standortwahl ist, ebenso wie beim gehobenen Einzelhandel, oft die „Adresse“, das attraktive Angebot im Umfeld, die Nähe zu Partnern wie auch die gute Erreichbarkeit mit ÖPNV und Pkw. Der Kernbereich der City West stellt nach wie vor eine attraktive Lage für Bürodienstleistungen dar.

Gegenüber der i.d.R. ursprünglichen Nutzung als Wohnungen stellen viele dieser im gründerzeitlichen Bestand angesiedelten Einrichtungen nach heutigen Maßstäben eine „Zweckentfremdung“ dar. Mit Blick auf die z.T. jahrzehntelange Entwicklung und die damit für Berlin gewachsene Bedeutung als vielfältig genutzter City-Bereich sowie die Steuerung durch das Planungsrecht (FNP, frühere BEPs, B-Pläne) ist diese Situation aber zu einer akzeptierten Nutzung geworden, die auch den spezifischen Nutzungsmix der City West ausmacht. Eine weitere Ausweitung ist jedoch zu vermeiden. Eine partielle „Rückentwicklung“ zum Wohnen ist, soweit die gewerbliche Nutzung planungsrechtlich zulässig bzw. genehmigt wurde (Bestandsschutz), rechtlich nicht durchsetzbar. Neue, attraktive und moderne Ansprüche an Ausstattung, besser entsprechende Büroflächen könnten aber eine Entlastung der Nachfrage bewirken.

Nutzung innerhalb der weniger durch Wohnen geprägten Strukturen

Großmaßstäbliche Büronutzungen (d.h. Nutzung ganzer Gebäude) für Bürodienstleistungen finden sich insbesondere in Bauten der (Nachkriegs-) Moderne, die für diesen Zweck errichtet wurden. Hier ist weniger der gründerzeitliche Kern als vielmehr der Raum entlang der Hardenbergstraße, des Ernst-Reuter-Platzes und der Straße des 17. Juni als Schwerpunkt zu nennen. Durch Neubauten der Nachkriegsjahrzehnte, aber auch nach 1989, sind in den gründerzeitlich geprägten Teilräumen größere Bauten für Büronutzung entstanden. Beispiele sind das IBB-Hochhaus an der Spichernstraße, verschiedene Bauten an der Lietzenburger Straße, Europa-Center, Kudamm-Karree, Schimmelpfeng-Haus (welches bereits wieder abgerissen wurde) und DOB-Haus (heute: Huthmacher-Haus) oder die Bebauung hinter dem Neuen Kranzler-Eck. Die Spreestadt ist ein vergleichsweiser junger Standort für Dienstleistungsbauten.

Generell ist festzuhalten, dass der Schwerpunkt in der City West i.d.R. auf privatwirtschaftlichen Entwicklungen lag und liegt. Das war schon in der Nachkriegszeit so (Telefunken-Hochhaus, IBM-Gebäude, DOB-Haus, Europa-Center). Erst bei wirtschaftlichen Schwierigkeiten traten oft öffentliche Nutzer in Aktion, z.B. die TU Berlin.

Nach 1989 wechselte der Charakter von der Entwicklung für den eigenen Bedarf zum Renditeobjekt. Prägnanter und möglichst hoher und dichter Städtebau, attraktiver Verkehrsanschluss (weiterhin bevorzugt mit dem Pkw), öffentlich nutzbarer, aber privater Raum an und zwischen den Bauten, moderne Bürogrundrisse und technische Ausstattung nach modernen energetischen Standards gehören zu den Eckpunkten, die für

die Planung im jeweiligen Umfeld selbst häufig eine Herausforderung darstellen. Das hat zugleich Auswirkungen auf den Bestand durch neue, konkurrierende Flächenangebote (Im Einzelhandels- wie Dienstleistungsbereich), die Tragfähigkeit der Erschließung, das Stadtbild oder durch direkte Eingriffe infolge von Abrissen. Diese Entwicklung ist sowohl Chance durch eine notwendige Anpassung und Weiterentwicklung des Stadtraumes als weiterhin attraktiver und moderner Standort wie auch Herausforderung durch Bedrohung bestehender Qualitäten und Überforderung des Stadtraums.

Die Entwicklungsabsichten halten an, wie z.B. die Planungsabsichten für die Bereiche Hertzallee Nord und Süd zeigen. Die Entwicklungsdynamik geht weiterhin vor allem von privaten Eigentürmer:innen und Entwicklern aus. Öffentliche Akteure, wie die IHK Berlin oder die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, waren bzw. sind in der City West eher die Ausnahme.

Im StEP Wirtschaft 2030 wurde für Berlin eine Steigerung der Bürobeschäftigung bis 2030 um 120.000 bis 175.000 Personen prognostiziert. Aktuell weist Berlin rund 800.000 Bürobeschäftigte auf. Seit 2010 kamen ca. 180.000 Bürobeschäftigte hinzu. Die 2020-22 herrschende Pandemie schwächte das Wachstum der vorangegangenen Jahre ab. Die damit verbundene und weiteranhaltende Zunahme von Homeoffice war ein Effekt, der sich dämpfend auf die Nachfrage ausgewirkt hat. Der Ukrainekrieg und unsichere Erwartungen hinsichtlich der konjunkturellen und auch langfristigen wirtschaftlichen Entwicklung sind weitere Aspekte, die das Investitionsklima eintrüben. Auch in der City West ist in der Zwischenzeit Büroflächenleerstand zu verzeichnen.

Auch wenn - so der aktuelle StEP Wirtschaft 2040 - die Büroflächennachfrage, u.a. wegen der oben beschriebenen Rahmenbedingungen - etwas schwächer ist und quantitative Voraussagen mit Unsicherheiten zu versehen sind, gehen andererseits von Bauvorhaben wichtige Impulse für die gewerbliche Entwicklung und das Vertrauen in einen Standort aus, die es zu nutzen gilt. Die City West ist einer der Orte, in denen sich aufgrund der Lagequalitäten aus gesamtstädtischer Sicht weiterhin eine Entwicklung vollziehen soll und wird. Dabei ist auch zu bedenken, dass sich die Ansprüche an Büroraum verändern und Leerstand auch andere Ursachen als mangelnde Nachfrage hat. Insofern sind Weiterentwicklungen des Angebotes durch zeitgemäße Neubauten kein Widerspruch zu Leerständen.

Die City West bietet gute Voraussetzungen weiterhin ein attraktiver und nachgefragter Standort zu bleiben und entsprechend Entwicklungspotenziale bereitzustellen:

- „Gute Adresse“ mit repräsentativer Architektur und hoher nationaler und internationaler Strahlkraft,
- unterschiedliche Flächenangebote in Größe und Charakter,
- Synergien mit anderen am Ort bestehenden Dienstleistungsangeboten und Einrichtungen (z.B. Hochschulnähe),
- attraktives Umfeld für die Mitarbeitenden (Gastronomie, Einzelhandel),
- hoher Anteil an innerstädtischem Wohnen in der näheren Umgebung,
- gute Verkehrsanbindung.

Wichtig für die Entwicklung von Projekten sind mithin die Qualität eines Projektes, seine zukunftsfähigen Raumangebote und die Einfügung in die städtebauliche und funktionale Struktur des betreffenden Quartiers.

Hinsichtlich organisatorischer bzw. institutioneller Kooperationsformen zwischen öffentlicher Hand und privater Wirtschaft wird auf das vorangegangene Kapitel 3.4.3 verwiesen, da es hier viele Schnittstellen gibt.

3.4.5 Handlungsempfehlungen - Dienstleistungen/Büronutzung

Tab. 21: Handlungsempfehlungen - Dienstleistungen/Büronutzung

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Dienstleitungen/Büronutzungen					
3.4.9	Intensivierung der Beobachtung der Entwicklung des Büroflächenangebotes (Monitoring), um Beratung bzw. Steuerung der immobilienwirtschaftlichen Entwicklung begleiten zu können.	I, O	Stadtentwicklungsamt (SenStadt, Wirtschaftsförderung	X	
3.4.10	Begleitung und Steuerung von öffentlichen und privaten Neubauvorhaben durch B-Pläne, städtebauliche Konzepte, wettbewerbliche Verfahren zur Sicherung der stadträumlichen und funktionalen Tragfähigkeit; Sicherstellung des „gesellschaftlichen Mehrwertes“ bei privaten Investitionen	I	Stadtentwicklungsamt (SenStadt)	X	
3.4.11	Verbesserung der Ansiedlungsbedingungen durch flankierende Maßnahmen wie Qualifizierung des öffentlichen Raumes, Verbesserung der Verkehrsanbindung, Einsatz des Planungsrechts, -Einsatz von Fördermitteln	R, I	Stadtentwicklungsamt (SenStadt und SenMVKU, Wirtschaftsförderung)	X	
3.4.12	(Mitwirkung am) Aufbau bzw. Ausbau von Netzwerken privater und öffentlicher Akteure, von Standortgemeinschaften bzw. von „Kümmererstrukturen“ für die Nachhaltigkeit von Projekten	O	Wirtschaftsförderung	X	
3.4.13	Nutzung vorhandener Instrumente, wie B-Pläne, städtebauliche Erhaltungsverordnung oder Denkmalrecht, um restriktiv mit dem Ansinnen umzugehen, Wohnraum, vor allem preiswerten, durch Neubau (vor allem für Bürodienstleistungen) zu ersetzen	I, O	Stadtentwicklungsamt	X	
3.4.14	Ladenflächen, insbesondere in den für den Einzelhandel weniger attraktiven Lagen, auch für andere Nutzungen wie Büronutzungen, wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen, kulturelle Nutzungen aktivieren	O	Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen		

3.4.6 Bestandssituation und -analyse - Gewerbe/Industrie

Der engere Bereich der City West war nie ein Standort für Gewerbe im Sinne handwerklich-industrieller Produktion.

Die Ausnahme im Betrachtungsraum der BEP war bzw. ist die „Spreestadt“ zwischen Landwehrkanal und Spree. Sie war historisch der Charlottenburger Stadtrand und Übergang zum wirtschaftlich expandierenden Berlin. Das 18. und 19. Jahrhundert führte hier dementsprechend zur Ansiedlung von Produktionsstandorten, zu deren ältester die Königliche Porzellan-Manufaktur (KPM) am S-Bf. Tiergarten gehört.

Bereits in der Nachkriegszeit, verstärkt nach 1989, fand dort Deindustrialisierung statt - zunächst durch Ansiedlung von Dienstleistungen und kleinteiligeren Handwerksbetrieben. In den letzten Jahren ist ein deutlicher Anteil an Wohnnutzung dazugekommen - bereits realisiert oder in der verbindlichen Bauleitplanung am

Spreeufer zumindest vorbereitet. Die Expansion der TU Berlin und mit ihr verbundener Forschungseinrichtungen und forschungsnaher Produktion waren und sind weitere wichtige Bausteine dieser Entwicklung. Die Entwicklung ist noch nicht komplett abgeschlossen, aber weit vorangeschritten. Die KPM hat Flächen für die städtebauliche Entwicklung abgegeben und sich am Standort verkleinert und „neu erfunden". (Büro-)Dienstleistungen und Verkauf prägen weitgehend das Bild. Die bisherigen Darstellungen des Flächennutzungsplanes, überwiegend geprägt durch gemischte Bauflächen M1 und M2 haben diese Entwicklung abgebildet und zugleich befördert.

Lediglich im Bereich westlich und östlich der Franklin- und der Helmholtzstraße sind noch einzelne gewerbliche Produktionsnutzungen anzutreffen. Gewerberäume, wie etwa die Helmholtz-Höfe, dienen sowohl Handwerksbetrieben als auch Büro-Dienstleistungen. Der Nivea-Standort erinnert sowohl als Produktionsstandort sowie in seiner Architektur der 1950er Jahre an die Vergangenheit des Industriestandortes.

Insbesondere der Spreebogen nördlich der Helmholtzstraße hat sich in den letzten Jahrzehnten rund um das Fraunhofer-Institut zu einem wissenschaftsbasierten Standort für Fertigung und Produktion gewandelt. Die seit 2012 bestehende Marke „Campus Charlottenburg" als Netzwerk aus Universitäten und Forschungseinrichtungen, Unternehmen, Bezirk und kulturellen Einrichtungen und das Charlottenburger Innovation Centrum (CHIC) nahe dem Ernst-Reuter-Platz stehen sinnbildlich für die „Zukunftsstadt Charlottenburg", die in den letzten Jahren herausgebildete Kooperation von Wissenschaft/Forschung, Start-ups, Produktion und produktionsnahen Dienstleistungen sowie Kultur unterschiedlicher Art.

Diese - durch öffentliche wie privatwirtschaftliche - Initiativen und Investitionen angestoßene Entwicklung zur Qualifizierung der Arbeitswelt („Industrie 2.0") wird angesichts der Nähe zu den Hochschuleinrichtungen weitergehen. Grenzen liegen vor allem in nur noch in geringem Umfang bereitstehenden Flächen im Bereich des Spreebogens. Dies kann zugleich bedeuten, dass noch verbliebene, eher klassische industrielle/handwerkliche Angebote zunehmend verdrängt werden. Da diese Tendenz auch generell für alle kleineren Handwerks- und Dienstleistungsangebote in innerstädtischen Lagen gilt, bedeutet dies zugleich, dass Angebote für das „alltägliche Funktionieren der Stadt" verschwinden.

3.4.7 Ziele und Handlungsempfehlungen - Gewerbe/Industrie

Ziele

Der Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2040 formuliert als ein Ziel die enge Kooperation von Wirtschaft und Wissenschaft. Die Senatsverwaltung für Wirtschaft, Energie und Betriebe hat Zukunftsorte definiert, an denen Netzwerkstrukturen zwischen Wirtschaft, Forschung und Technologieeinrichtungen aufgebaut oder gestärkt und ausgebaut werden sollen. Das räumliche Leitbild Wirtschaft 2040 stellt elf Zukunftsorte dar, die für die weitere Entwicklung der Berliner Wirtschaft wichtig sind."[78] Einer der elf Zukunftsorte ist der Campus Charlottenburg. Die Chancen für eine weitere Entwicklung innovativer und forschungsnaher Unternehmen im Bereich der City West (Spreestadt) sind grundsätzlich gegeben. Grenzen liegen aber in der Verfügbarkeit von Flächen/Bauten und der Konkurrenz durch andere potenzielle Nutzungen, insbesondere das Wohnen.

Die Bedeutung von Wirtschaft/Forschung und Arbeiten einschließlich der Sicherung von noch bestehenden handwerklichen Angeboten lässt es notwendig erscheinen, das Planungsrecht als Sicherungs- wie Entwicklungsgrundlage einzusetzen. Die geplante Entwicklung des Severin-Geländes durch die TU Berlin und die Nachnutzung des früheren Busbetriebshofes Helmholtzstraße sind dafür Schlüsselprojekte.

[78] Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen: Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2040, S.26 und 33

3.4.8 Handlungsempfehlungen - Gewerbe/Industrie

Tab. 22: Handlungsempfehlungen - Gewerbe/Industrie

Nr.	Themenfeld 3.3 Gewerbe/Industrie (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Gewerbe/Industrie					
3.4.15	Entwicklung einer geeigneten Nutzungskategorie in der BEP mit nachfolgend weiterer Ausdifferenzierung in B-Plänen; Prüfung Änderungsbedarf im FNP	I	Stadtentwicklungsamt (SenStadt		
3.4.16	Integriertes Konzept und B-Planverfahren für die westliche Spreestadt	I, O	Stadtentwicklungsamt (SenStadt, Wirtschaftsförderung	X	
3.4.17	Aktive Steuerung bei den noch vorhandenen Potenzialen Severin-Gelände (in Kooperation mit der TU Berlin), Busbetriebshof und östlich der Franklinstraße	I, O	Stadtentwicklungsamt (TU Berlin), Wirtschaftsförderung	X	
3.4.18	Verbesserung der Anbindung/Vernetzung innerhalb der Blöcke, in der Spreestadt und zum Kern der City West (Fuß- und Radwegeverbindung, Bus-Takt)	R, O	Straßen- und Grünflächenamt		

3.5 Wissenschaft, Forschung und Hochschule

Einleitung

Für die City West sind die Wissenschafts-, Forschungs- und Hochschuleinrichtungen in mehrfacher Hinsicht von großer Bedeutung:

- Sie sind flächenmäßig und städtebaulich ein signifikanter Teilraum des Bezirkes und der City West.
- Sie sind Arbeits- bzw. Forschungs- und Bildungsstandort für rund 50.000 Menschen (Studierende/Angestellte).[79]
- Sie fragen das Angebot an Einzelhandel und Dienstleistungen im Umfeld nach und sind Verkehrsziel und -quelle.
- Sie sind Bestandteil der Identität und Ausstrahlung der City West mit Wirkung weit über das Land Berlin hinaus.

Die Sicherung und zukunftsfähige Weiterentwicklung der Bedeutung des Wissenschafts- und Hochschulstandortes und den damit verbundenen räumlich-funktionalen Anforderungen sind deshalb eine wichtige Aufgabe für die Bereichsentwicklungsplanung.

[79] rheform - EntwicklungsManagement GmbH: HSEP TU Berlin und UdK, 2022

Ausgangspunkt für die Formulierung des nachfolgenden Teilkonzepts für den Themenbereich Wissenschaft und Forschung sind - neben den stadtplanerischen Zielen der allgemein vorhandenen und verbindlichen Bauleitplanung (FNP und Bebauungspläne) - insbesondere folgende Planwerke, Planungen und weitere Dokumente:

- Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2040
- Bericht Kulturwirtschaft in Berlin - Entwicklung und Potenziale, Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Forschung, Senatskanzlei - kulturelle Angelegenheiten, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin 2008
- Kultur- und Kreativindex Berlin-Brandenburg 2014 (House of Research Gewerbe, Berlin 2021),
- Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz zum B-Plan 4-69 (Stand 01/2022),
- Masterplan Uni Campus City West (Stand 2008),
- Hochschulstandortwicklungspläne (HSEP) für TU Berlin (Dokumentation, Stand 10.6.2022) und UdK (Dokumentation, Stand 10.6.2022),
- Gespräch mit der Hochschulleitung der UdK zum HSEP am 16.1.2023,
- Gespräch mit der Hochschulleitung der TU Berlin zum HSEP am 4.10.2022,
- Darstellung des Zukunftsstandortes Campus Charlottenburg https://www.businesslocationcenter.de/zukunftsorte/berlin-campus-charlottenburg/), Zugriff am 25.1.2023,
- Selbstdarstellung der Physikalisch-Technischen-Bundesanstalt (PTB), https://www.ptb.de/cms/ueber-uns-karriere/ueber-uns/institut-berlin-der-ptb/campus-charlottenburg.html, Zugriff am 6.1.2023,
- Darstellung als Charlottenburger Innovationszentrum CHIC, https://charlottenburg.wista.de/, Zugriff am 6.1.2023.

Die für die BEP wichtigen Bestandsdarstellungen und -analysen sowie formulierten programmatischen und räumlichen Ziele sind im nachfolgenden Papier wiedergegeben. Sie spiegeln sich zugleich in ausgewählten, vom Bezirksamt im Juli 2022 beschlossenen Entwicklungsleitlinien für die Bereichsentwicklungsplanung wider.

3.5.1 Wissenschaft, Forschung und Hochschule in den Entwicklungsleitlinien

Folgende Entwicklungsleitlinien sind für die Beurteilung des Entwicklungsstandes und die Formulierung von Entwicklungszielen und Darstellung von Flächen bzw. Standorten im Nutzungskonzept von besonderer Relevanz:

Leitlinie 2

„Die bestehende einzigartige Nutzungsmischung der City West erhalten und weiterentwickeln“

Leitlinie 6 (letzter Spiegelstrich)

„Kulturstandorte als weniger renditeorientierte, aber wichtige Nutzungen für eine hohe Zentrenqualität sichern und weiterentwickeln“

Leitlinie 7

„Forschung und Entwicklung am Wirtschaftsstandort City West stärker verankern“

Leitlinie 9

„Den öffentlichen Raum qualifizieren“

Darüber hinaus sind weitere übergreifende Aufgaben wie

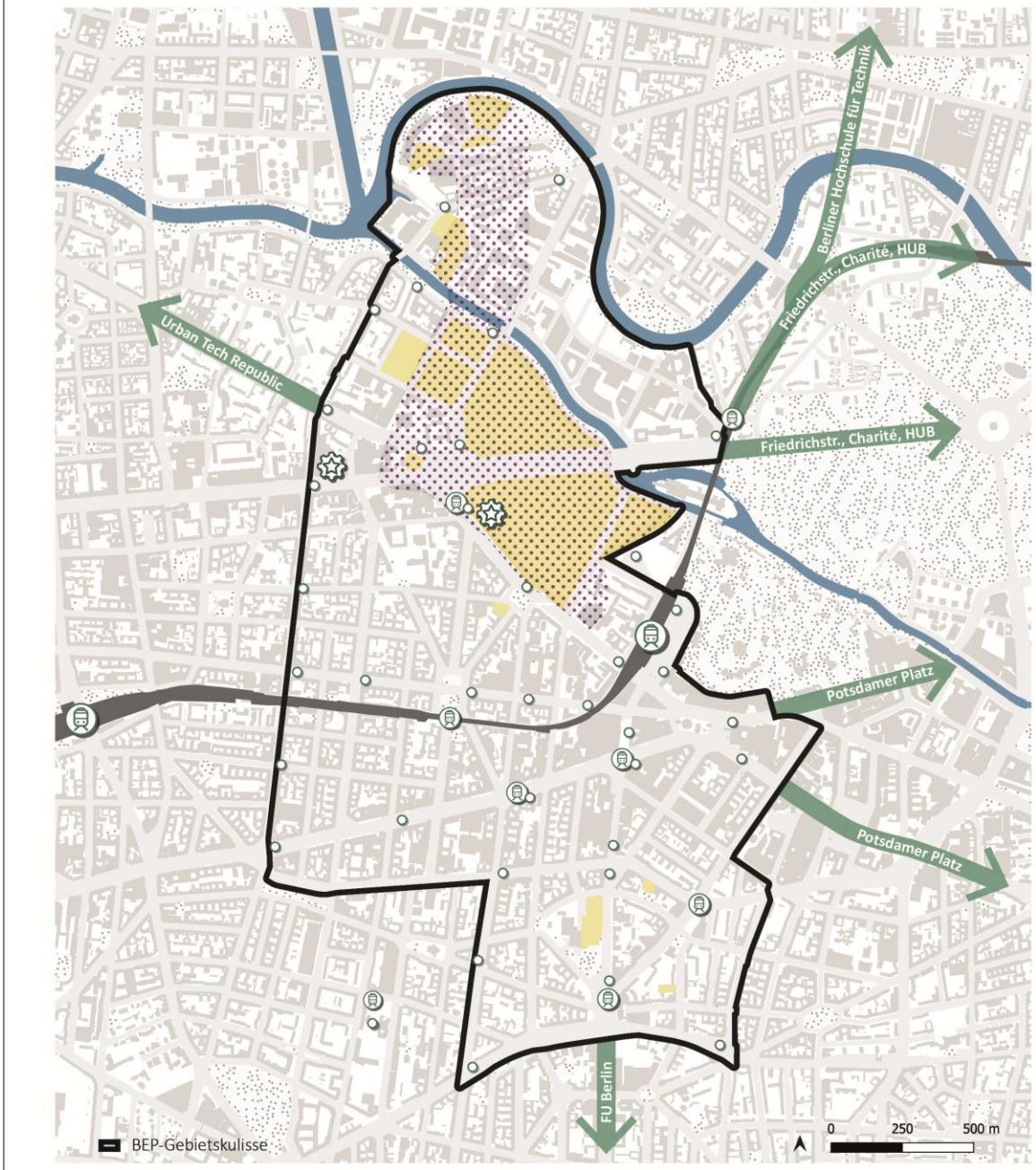
- Die Sicherstellung stadträumlicher Qualität und nachhaltiger Bauformen,
- Die Beachtung einer umwelt- und stadtverträglichen Mobilität bei der Erschließung,
- Klimaschutz und Klimaanpassung bei der städtebaulichen Entwicklung,
- Der Einsatz moderner Technologien,

zu beachten.

3.5.2 Bestandssituation und -analyse

Charlottenburg ist seit weit über 100 Jahren Standort von Wissenschaft und Forschung. Der Campus Charlottenburg nördlich und südlich der Straße des 17. Juni ist eines der größten zusammenhängenden innerstädtischen Universitätsareale Europas und gehört zu den vielfältigsten Wissenschafts-, Kunst- und Gestaltungsstandorten Deutschlands. Der Zusammenschluss wurde von den drei Gründungspartner:innen der Technischen Universität Berlin, der Universität der Künste und dem Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf 2010 gegründet. Am Anfang stand die Idee, dass die Universitäten, die Forschungseinrichtungen mit dem Bezirksamt stärker zusammenarbeiten, um das wirtschaftliche Potenzial rund um den Ernst-Reuter-Platz zu heben. Die Marke Campus Charlottenburg ist vom Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf national und international eingetragen[80]. Der Standort ist einer von 11 Zukunftsorten der Stadt Berlin und ist somit Markenzeichen für Vernetzung von Wissenschaft und Wirtschaft unter dem Label der Innovation

[80] www.campus-charlottenburg.berlin, Zugriff am 20.8.2025



Wissenschaft und Forschung

- Hochschul-/Forschungsstandort
- Forschungscluster
- Gründerzentrum
- Gute SPNV-Anbindung (S-/U-Bahn, R-Bahn)
- Bushaltestelle

Arbeitsstand: 31.5.2023

Bearbeitung:
Planergemeinschaft (Überarbeitung),
complan Kommunalberatung

Datengrundlage: Geoportal
Berlin/ALKIS Berlin (dl-de/-
by-2-0)

Abb. 29: Karte Wissenschaft und Forschung, Quelle: siehe Karte

Technische Universität Berlin

Die TU Berlin ist mit insgesamt rund 35.000 Studierenden und 7.200 Mitarbeitenden eine der 20 größten deutschen Universitäten[81]. Sie ist als eine der drei großen Berliner Universitäten mit ihren zentralen Standorten in der BEP-Kulisse verortet. Dies umfasst den Hauptcampus (Campus Nord und Süd) entlang der Straße des 17. Juni zwischen Landwehrkanal und Hardenbergstraße, den Campus Ost östlich der Fasanenstraße sowie den Campus Salzufer/Produktionstechnisches Zentrum (PTZ). Hier konzentrieren sich die universitären Einrichtungen. Der Gebäudebestand entstand über mehrere Jahrzehnte hinweg; sehr viele Gebäude stehen unter Denkmalschutz (34 der 56 Gebäude auf dem Campus Nord und Süd). Es gibt - ausweislich der Hochschulstandortentwicklungsplanung - erheblichen Instandsetzungs- und Erneuerungsbedarf.

Universität der Künste

Die UdK ist mit rund 4.000 Studierenden die größte Kunsthochschule Europas.[82] Auch die UdK, die über mehrere Standorte im Berliner Stadtgebiet verfügt, hat ihre drei Hauptstandorte

- Nord (nördlich und südlich des Landwehrkanals),
  Süd (an Hardenbergstraße und Fasanenstraße),
- Wilmersdorf (an Bundesallee und Lietzenburger Straße)

in der Planungskulisse der BEP. Mit mehr als 700 Veranstaltungen pro Jahr an mehreren Standorten ist die UdK auch ein wichtiger kultureller Anlaufpunkt in der City West.

Die Konzentration der Standorte in der zentralen Lage stellt eine besondere Qualität der City West dar.

Beide Universitäten stehen jedoch vor großen Herausforderungen:

- Hoher Sanierungsbedarf im überwiegend unter Denkmalschutz stehenden Gebäudebestand
- Neue technische Anforderungen an Bauwerke, u.a. infolge der Digitalisierung und neuer Lehr- und Studienansprüche
- Beachtung von Energie- und Umweltstandards
- Weiterhin hohe Nachfrage nach Studienplätzen (insbesondere für das Lehramt)
- Hohes Kündigungsrisiko bei angemieteten Räumen
- Reduktion der Standortzersplitterung zur Verbesserung des Universitätsbetriebes und Konzentration auf Flächen in Landesbesitz

Nachfolgend werden weitere wichtige Akteure in der Forschungslandschaft benannt. Für sie liegen keine vergleichbaren Herausforderungen hinsichtlich der Dimension der baulichen Entwicklung im Bereich der Standorte in der Planungskulisse der BEP vor.

Fraunhofer-Gesellschaft

Die Fraunhofer-Gesellschaft ist die größte Organisation für angewandte Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen in Europa. Sechs ihrer Institute haben ihren Sitz oder eine Außenstelle in Berlin. Damit ist Berlin ist einer der größten Fraunhofer-Standorte in Deutschland. Drei der Institute haben ihren Sitz in der

[81] https://de.wikipedia.org/wiki/Technische_Universität_Berlin; Zugriff am 20.8.2025
[82] https://de.wikipedia.org/wiki/Universität_der_Künste_Berlin; Zugriff am 20.8.2025

Planungskulisse der BEP bzw. sind über das Charlottenburger Innovations-Centrum CHIC mit ihm verbunden:

- Das Heinrich-Hertz-Institut arbeitet an der digitalen Gesellschaft von morgen. Das Institut ist weltweit führend in der Erforschung von mobilen und optischen Kommunikationsnetzen (Campus Nord, Einsteinufer 37).
- Das Fraunhofer FOKUS erforscht die digitale Vernetzung und ihre Auswirkungen auf Gesellschaft, Wirtschaft und Technologie (Kaiserin-Augusta-Allee 31).
- Das Fraunhofer IPK bietet anwendungsorientierte Systemlösungen für die ganze Bandbreite industrieller Aufgaben - von der Produktentwicklung über den Produktionsprozess bis hin zu Gestaltung und Management von Fabrikbetrieben (Pascalstraße 6).

DFG-Forschungszentrum MATHEON

Das MATHEON ist ein Zusammenschluss der drei Berliner Hochschulen Technische Universität, Freie Universität und Humboldt-Universität sowie des Konrad-Zuse-Zentrums für Informationstechnik (ZIB) und des Weierstraß-Instituts für Angewandte Analysis und Stochastik (WIAS). Es entwickelt Mathematik zur Optimierung von Schlüsseltechnologien und fördert eine fächerübergreifende Zusammenarbeit zwischen Mathematik und Industrie, Wirtschaft und Gesellschaft. Es befindet sich auf dem Campus Nord im Mathematikgebäude der TU Berlin.

Physikalisch-Technische Bundesanstalt (PTB)

Die PTB in der Abbestraße 2-12 ist das nationale Metrologie-Institut der Bundesrepublik Deutschland und das zweitgrößte derartige Institut der Welt. Die PTB ist Dienstleisterin für Wissenschaft, Wirtschaft und Gesellschaft und berät in Fragen des Messwesens. Das Institut Berlin (IB) ist durch seine unmittelbare Nähe zu den Berliner Universitäten und durch vielfältige Kooperationen mit Forschungspartnern (z.B. Charité, Max-Delbrück-Zentrum, Fraunhofer-Institute) ein lebendiger Teil der Berliner Wissenschaftslandschaft. Das IB ist auch die Repräsentanz der PTB für Politik und Öffentlichkeit in der Bundeshauptstadt mit vielen jährlichen Veranstaltungen und Ereignissen.

Weitere Angebote

Über die beiden großen öffentlichen Universitäten hinaus gibt es weitere private Hochschulangebote wie die SRH Berlin University auf Applied Science (Ernst-Reuter-Platz 10) oder die Berlin International University of Applied Science (Salzufer 6), die ein breitgefächertes Angebot an Studiengängen von Wirtschaft über Gesundheit/Soziales bis hin zu Architektur, Medien und Informatik anbieten. Räumlich treten diese Einrichtungen nicht selbstständig auf, da sie in angemieteten Räumen arbeiten. Sie ergänzen bzw. erweitern aber das Angebot in der City West. Die Zahl der Studierenden bewegt sich dabei eher im dreistelligen Bereich.

Mit dem Bedeutungszuwachs von Wissenschaft und Forschung für eine moderne und zukunftsfähige Industrie ist in den letzten Jahrzehnten die enge Kooperation zwischen diesen Bereichen immer stärker gewachsen. Die Senatsverwaltung für Wirtschaft hat den Campus Charlottenburg zu einem der elf Berliner Zukunftsorte erklärt, an dem die synergetische Verbindung von Wissenschaft und Forschung mit außeruniversitären Einrichtungen, Unternehmen, Kultureinrichtungen und Wirtschaftsverbänden sowie Stadtgesellschaft und Politik zielgerichtet und mit überregionaler Ausstrahlung weiter ausgebaut werden soll. Als Teil der Berliner City West verfügt er als urbaner Dienstleistungs-, Kultur- und Einzelhandelsstandort über ein herausragendes wirtschaftliches, kulturelles und touristisches Potenzial.

Zur Stärkung des gründungsfreundlichen Umfeldes wurde 2015 das Charlottenburger Innovations-Centrum CHIC eröffnet. Dort stehen ca. 5.500 m² Büro- und Geschäftsfläche für bis zu 100 Unternehmen zur Verfügung. Das CHIC ist die erste Adresse für Gründer:innen und junge Unternehmer:innen mit Orientierung auf (chemische) Naturwissenschaften oder Technologie, die Kooperationen mit Universitäten, Wirtschaftsunternehmen und innovativen Technologien suchen.

3.5.3 Ziele

Auf der übergeordneten planerischen Ebene formulieren u.a. die Entwicklungsleitlinien für die City West und der Stadtentwicklungsplan Wirtschaft die Ziele der Sicherung und Entwicklung des Wissenschafts-, Forschungs- und Ausbildungsstandortes und seine Vernetzung mit Entwicklung und Fertigung innovativer Produkte für eine nachhaltige Wertschöpfung. Diese Ziele bilden die Grundlage für die Konkretisierung der Handlungsempfehlungen in der BEP.

Auf der konkreten räumlichen Ebene formulieren die Hochschulstandortentwicklungspläne (HSEP) von TU Berlin und UdK sowie der Masterplan Uni Campus City West (2009) und der Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz zum B-Plan 4-69

- konkrete Anforderungen/Bedarfe,
- Potenziale und
- Strategien

mit Relevanz für die Teilkonzepte bzw. das Nutzungskonzept der BEP. Zugleich werden die planerischen, organisatorischen und finanziellen Herausforderungen deutlich.

Der Masterplan enthält Darstellungen zu städtebaulichen und freiraumplanerischen Zielen. Dieser Plan ist ein strategischer Fahrplan, jedoch kein konkreter Planungsentwurf.

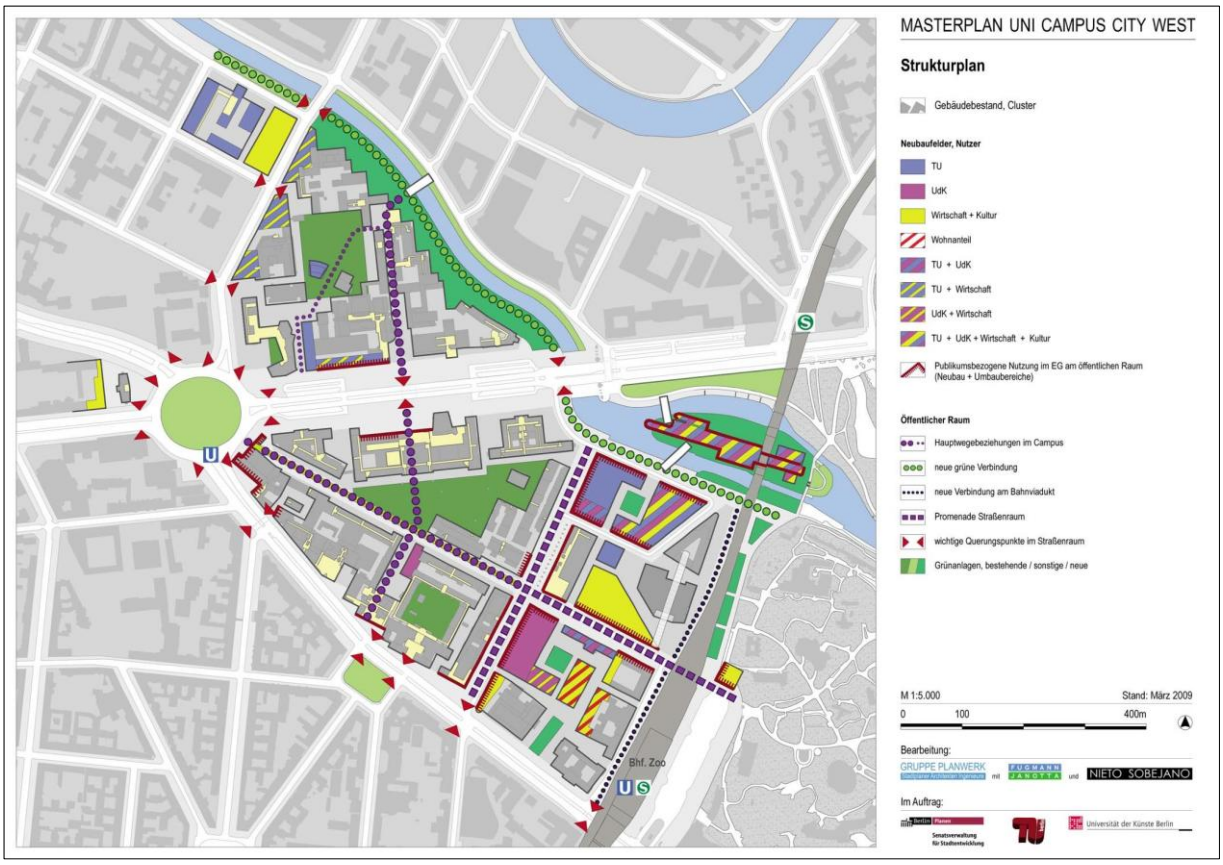


Abb. 30: Masterplan Campus, 2009, Quelle: siehe Karte

TU Berlin

- Die TU Berlin geht vorrangig von einer (baulich und denkmalpflegerisch vielfach anspruchsvollen) Bestandssanierung aus.
- Ersatzbauten werden im Einzelfall erforderlich, um die Arbeitsfähigkeit aufrechtzuerhalten und zukunftsfähige Flächen zur Verfügung zu stellen.
- Umfangreicher Neubau wird vorrangig in folgenden Bereichen vorgesehen:
  - Campus Ost (im Geltungsbereich der B-Pläne 4-69a und b) durch Bauten für den KI-Tower und die Physik,
  - Campus Salzufer auf der Grundlage eines noch zu erarbeitenden Rahmenplanes.
- Stärkung der Vernetzung in und zwischen den drei Hauptcampus-Bereichen
- Aufwertung der öffentlichen Räume zwischen den drei Hauptcampus-Bereichen zum Abbau der Barrierewirkungen.

Universität der Künste

- Auch die UdK setzt vorrangig auf die Sanierung ihrer Bestandsbauten; hierfür werden zeitweise Interimslösungen erforderlich.
- An der Bundesallee ist ein Erweiterungsbau hinter dem Bestandsbau geplant. Hier besteht Abstimmungsbedarf mit der Gesamtentwicklung des Blockes („Kulturquartier Fasanenplatz“).

- Gleichermaßen werden in den Standorten Einsteinufer, Hardenbergstraße (hinter der TU-Mensa) und der Hertzallee Potenziale gesehen; die Umsetzbarkeit ist aber noch nicht gesichert.
- Für weitere Raumbedarfe (u.a. wegen endender Mietverhältnisse) und die Zusammenfassung von Flächen aus Streulagen will die UdK langfristig einen Neubau an einem noch festzulegenden Standort errichten.

3.5.4 Handlungsempfehlungen - Wissenschaft, Forschung und Hochschule

Tab. 23: Handlungsempfehlungen - Wissenschaft, Forschung, Hochschule

Nr.	Themenfeld 3.5 Wissenschaft, Forschung, Hochschule (Art der Empfehlung räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.5.1	Enge und möglichst frühzeitige Abstimmung zu Anforderungen, die sich bei Instandsetzung und Modernisierung bzw. Ersatzneubau für die Hochschulen ergeben (Planungsrecht, Denkmalschutz)	I, O	Stadtentwicklungsamt, Hochschulen	X	
3.5.2	Planungsrechtliche Sicherung von Flächenbedarfen im Nutzungskonzept der BEP, nachfolgend auch über Bebauungspläne (Anpassung bestehender Pläne/Neuaufstellung) Räumlich sind vor allem betroffen: - TU Berlin: Campus Nord, Süd und Ost sowie Campus Salzufer/PTZ. - UdK: Campus Nord (Einsteinufer) und Süd bzw. Ost (Hertzallee), Campus Wilmersdorf, hier insbesondere der Standort Bundesallee		Stadtentwicklungsamt	X	
3.5.3	Durchführung qualifizierter Planungsverfahren zur Sicherung städtebaulicher und verfahrenstechnischer Qualität	O	Stadtentwicklungsamt, Hochschulen		
3.5.4	Weitere Öffnung der Campus-Standorte für die Öffentlichkeit durch auffindbare und attraktiv gestaltete Vernetzungen und Freiraumangebote, die den Hochschulangehörigen sowie der allgemeinen Öffentlichkeit dienen können	R, O	Straßen- und Grünflächenamt, Hochschulen	X	
3.5.5	Nachhaltige Mobilitätsangebote für Personal und Studierende	O	VBB/Hochschulen		
3.5.6	Nutzung vorhandener Potenziale der Hochschulen für die Bedeutung bzw. Stärkung des kulturellen und touristischen Angebotes (Ausstellungs- und Veranstaltungsflächen, Zugänglichmachung von Sammlungen) entsprechend dem Tourismuskonzept des Bezirkes	O	Hochschulen		

3.6 Tourismus

Einleitung

Der Tourismus ist eine der wichtigsten Schlüsselbranchen in Berlin. Die Stadt steht dabei im Wettbewerb um den Städtetourismus und gehört hierbei zu den Top-Destinationen in Europa. Die City West ist innerhalb Berlins eines der am meisten besuchten touristischen Ziele, da sie sowohl bekannte Sehenswürdigkeiten als auch eine vielfältige touristische Infrastruktur bietet, z.B. durch ein breites Angebot an Einzelhandel, Hotellerie und Gastronomie. Der Tourismus trägt damit bedeutend zur Nutzung der vorhandenen Angebote in der City West bei.

Ausgewertet für das Teilkonzept wurden:

- Tourismuskonzept Charlottenburg-Wilmersdorf, Berlin 2021
- Touristisches Leitbild für Charlottenburg-Wilmersdorf, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, zusammen mit visitBerlin, Berlin 2025
- Berlin reloaded - Unterstützung der lokalen touristischen Unternehmen in und nach der Coronakrise I - Erarbeitung eines Handlungskonzeptes auf Basis einer Datenanalyse, Bezirksamt Neukölln (Federführung), Berlin 2022
- Konzept für einen stadtverträglichen und nachhaltigen Berlin-Tourismus 2018+; dwif-consulting, Berlin 2017
- Berlins Tourismuskonzept 2018+, SenWeb 2018
- RE-START BERLIN. 7-Punkte-Plan zur Konsolidierung und Weiterentwicklung des Tourismus 2021/2022 ff., Stand März 2021
- Digitale Daten aus OpenStreetMap und Inside airbnb
- Daten aus dem Statistischen Informationssystem Berlin-Brandenburg

3.6.1 Tourismus in den Entwicklungsleitlinien

Mehrere Themen in den Entwicklungsleitlinien betreffen direkt oder indirekt den Tourismus. Die Umsetzung der Leitlinien (insgesamt oder von Unterzeilen) kann so auch die City West als touristisches Ziel stärken.

Leitlinie 1

„Vorhandene Stadtstruktur und Stadtgestalt als Identifikationsfaktor und besondere Stärke sichern und weiterentwickeln“

Leitlinie 2

„Die bestehende einzigartige Nutzungsmischung der City West erhalten und weiterentwickeln“

Leitlinie 6

„Den Zentrumsbereichskern mit vielfältigem Waren- und Dienstleistungsangebot zukunftssicher aufstellen“

Leitlinie 8

„Mobilität menschengerecht und stadtverträglich organisieren“

3.6.2 Bestandssituation und -analyse

Laut Angaben des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg für 2024 gehört der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf zu den Berliner Bezirken mit dem höchsten Tourismusaufkommen. Mit rund 64.000 Betten in 145 Beherbergungsbetrieben und ca. 4,8 Millionen Übernachtungen (2023) liegt Charlottenburg-Wilmersdorf im berlinweiten Vergleich nach dem Bezirk Mitte (13,8 Mio.) an zweiter Stelle und vor dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Die Darstellung „Übernachtungsmöglichkeiten“ zeigt für den Stand Ende 2021 eine „Momentaufnahme“ des Angebotes an Hotel und sonstigen Angeboten. Insgesamt bietet die City West mit ihrem weiteren Umgriff auch auf den oberen Kurfürstendamm und die östlich angrenzenden Bereiche rund um den Wittenbergplatz in Tempelhof-Schöneberg ein breites Spektrum an touristisch relevanten Themen. Schwerpunkte sind u.a. Freizeit/Erholung/Einkaufen, Kultur, Events, Geschichte/Baukultur.

Die City West, als Kern des Ortsteils Charlottenburg, ist innerhalb des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf von allen sieben Ortsteilen der touristisch bedeutsamste. So verortet das bezirkliche Tourismuskonzept (Stand 2021) den Großteil der als touristisch interessant identifizierten Orte (68) im Ortsteil Charlottenburg.

Wichtige Orte sind hier beispielsweise:

- Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche/Breitscheidplatz als städtebauliches Wahrzeichen und Zentrum der früheren Halbstadt West-Berlin
- Kulturelle Angebote öffentlicher und privater Art, wie:
  - Galerie C/O Berlin, Museum für Fotografie/Helmut-Newton-Sammlung, Literaturhaus Fasanenstraße
  - Theater und Kinos und weitere Orte der Unterhaltungskultur
- Ein vielfältiges, zum Teil einzigartiges Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot in unterschiedlichen Preissegmenten, die z.B. am Kurfürstendamm und angrenzenden Seitenstraßen zum Bummeln einladen.

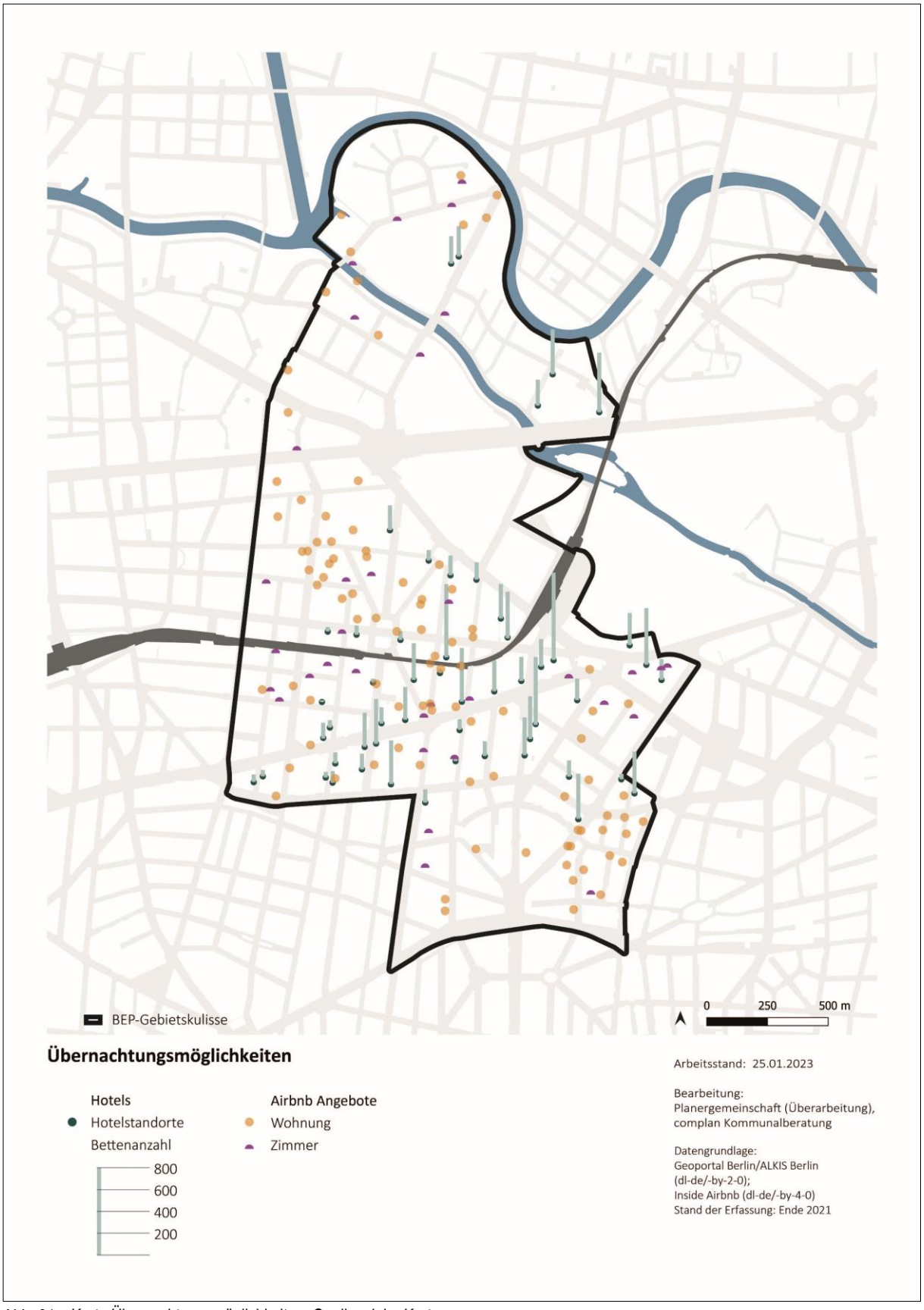


Abb. 31: Karte Übernachtungsmöglichkeiten, Quelle: siehe Karte

Zudem ist der Kurfürstendamm auf dem Tourismusportal visitBerlin als eine der zehn wichtigsten Sehenswürdigkeiten Berlins gelistet und hat somit eine stadtweite Bedeutung.

Die touristische Lagequalität hängt auch mit der guten verkehrlichen Erreichbarkeit zusammen. Das gilt sowohl für die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV (unterschiedliche Regional-, S-, und U-Bahn- sowie Buslinien), aber auch mit dem Pkw. Negativ ist der weitgehende Bedeutungsverlust des Fernbahnhofs Zoologischer Garten (2026) und die Schließung des Flughafens Tegel, die für Ferntouristen längere Wege in die City West bedeuten.

Die City West bietet auch den Zugang zu nahegelegenen touristischen Zielen wie:

- Zoologischer Garten,
- KaDeWe am Wittenbergplatz,
- Deutsche Oper,
- Schloss Charlottenburg oder
- Tiergarten mit unterschiedlichen Angeboten für Erholung/Freizeit, Sport und Kultur (Akademie der Künste, Hansaviertel).

Hinsichtlich verschiedener Segmente wie:

- Vielfalt der Museen,
- zeitgeschichtlich bedeutende Standorte,
- historisch geprägter Stadträume,

haben andere Standorte in Berlin hingegen mehr Vorteile (z.B. Historische Mitte, Spandauer Vorstadt, Museumsinsel, Regierungsviertel). Die gute Erreichbarkeit von der City West sichert dieser aber durchaus den Status aus Übernachtungsort oder Ort zum Ausgehen bzw. Einkaufen.

Nach Einschätzung des bezirklichen Tourismuskonzepts ist die Akzeptanz für den Tourismus im Bezirk grundsätzlich als hoch einzuschätzen. Im berlinweiten Vergleich gibt es hier nur wenig Beschwerden von Anwohnenden über negative Auswirkungen des Tourismus zu verzeichnen (z.B. Lärm, Verschmutzung von öffentlichen und privaten Räumen und Gebäuden, Zweckentfremdung von Wohnraum für Ferienwohnungen).

Die hohe Akzeptanz ist sowohl von der Art der touristischen Angebote als auch durch die Demografie der Tourist:innen in dem Ortsteil begründet. „Durch das umfangreiche kulturelle Angebot und die vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten werden im Durchschnitt eher ältere, wenig partyaffine Besucher:innen angesprochen.“ Die Bedeutung von Charlottenburg als international bekannter Messe- und Kongressstandort unterstreicht diesen Zusammenhang.[83]

Die vielfältige, zum Teil gehobene Gastronomie sowie Einzelhandel-/Dienstleistungsangebote stärken die Attraktivität von Charlottenburg als Tourismusstandort.

Orte mit bisher wenig ausgeschöpftem touristischen Potenzial sind die Universitätsstandorte in der City West (Campus Charlottenburg). Seit 2011 gibt es eine gleichnamige Initiative des Bezirks zusammen mit den Universitäten TU Berlin und UdK, um den Campus Charlottenburg stärker touristisch zu positionieren.

[83] Gröschel Branding GmbH: Tourismuskonzept Charlottenburg-Wilmersdorf, 2021

Die City West verfügt über ein umfangreiches Hotel- und Übernachtungsangebot in unterschiedlichen Preisklassen. In den Jahrzehnten seit 1990 war und ist es vielfältigem Wandel unterworfen, wurde insgesamt aber erweitert und ist weiterhin attraktiv. Angebote finden sich nicht nur im Kern rund um den Breitscheidplatz, sondern auch in vielen Nebenstraßen des Kurfürstendamms. Generell wuchs die Anzahl der Übernachtungsangebote in Charlottenburg-Wilmersdorf 2000-2018 weit weniger stark als in den Bezirken Mitte und Friedrichshain-Kreuzberg Dies allerdings ausgehend von einem hohen quantitativen Niveau. Diese Entwicklung sollte als Anhaltspunkt verstanden[84] werden, die große Bedeutung der City West nicht als selbstverständlich anzusehen.

Ursachen für den Verlust einiger Hotels in den letzten Jahren könnten sein:

- konkurrierende Angebote in anderen Stadtteilen,
- verschlechterte stadträumliche Lage nach Bedeutungsverlust des Bf. Zoo und Schließung des Flughafens Tegel,
- zeitweiser Einbruch der Übernachtungszahlen infolge der Corona-Pandemie (Stadt- bzw. Messe- und Kongresstourismus),
- allgemeine (schlechtere) wirtschaftliche Rahmenbedingungen.

Negativ auf die Attraktivität der City West für Berliner:innen wie Besucher:innen wirkt sich - trotz öffentlicher wie privater Anstrengungen die Gestaltung der öffentlichen Räume aus. Diese ist in Teilen mangelhaft und wenig einladend bzw. weist stellenweise eine Barrierewirkung (z.B. Umfeld Hardenbergplatz, Kantstraße) auf. Weiterhin tragen Umweltbelastungen, insbesondere durch den MIV (Lärm und Schadstoffe), zur Minderung der Aufenthaltsqualität bei. Dies sowie Leerstand von Ladeneinheiten und Verwahrlosungstendenzen (etwa unter Brücken) kann sich negativ auf Verweildauer und Wohlbefinden von Gästen auswirken. Weiterhin erschwert diese Gestaltung, die teilweise auch in Nebenstraßen dem ruhenden Verkehr die Vorrangstellung einräumt, Angebote von Außengastronomie oder den einfachen konsumfreien Aufenthalt von Anwohnenden unterschiedlicher Altersgruppen.

3.6.3 Ziele und Handlungsempfehlungen

Mit dem aktuell im Oktober 2025 beschlossenen touristischen Leitbild und der damit verbundenen Tourismusmarke „Charlottenburg-Wilmersdorf – Wo sich Geschichte und Großstadtflair treffen“[85] ist beabsichtigt, das Profil des Bezirkes als touristisches Ziel weiter zu schärfen. Dazu werden Maßnahmenvorschläge mit Schwerpunktthemen zum Abbau von Mängeln, zur Sicherung von attraktiven Angeboten sowie zur Aufwertung bzw. Neuschaffung abgeleitet. Im Fokus steht die Förderung von Qualitätstourismus, der auf individuellen, nachhaltigen und bildungsorientierten Erlebnissen basiert. Um eine langfristige Perspektive zu gewährleisten, müssten dafür auch gezielt Angebote für jüngeren Altersgruppen in den Blick genommen werden.

Die im Jahr 2025 vorgelegte Studie „Vitale Innenstädte“[86] zeigt, dass in der Beseitigung von Mängeln, u.a. im öffentlichen Raum wichtige Ansatzpunkte auch zur Stärkung des Tourismus liegen können. Folgt man den Untersuchungsergebnissen dieser Studie, kommen rund 1/3 der Besuchenden von außerhalb. Als die fünf wichtigsten Themen zur Aufwertung der Innenstadt wurden dort genannt:

---

[84] Gröschel Branding GmbH: Tourismuskonzept Charlottenburg-Wilmersdorf, 2021

[85] Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf: Ch.-Wf. Präsentiert neues touristisches Leitbild und Bezirksmarke, Pressemitteilung vom 16. Oktober 2025

[86] IFH Köln: Vitale Innenstädte, Deutschlands größte Passantenbefragung, Köln 2025

- Maßnahmen gegen Leerstand und Brachflächen,
- verbessertes Toilettenangebot,
- Aufwertung von Fußgängerbereichen und Plätzen,
- mehr Grün im Stadtraum,
- mehr Angebote für Kinder und Jugendliche.

Aus dem touristischen Leitbild wie der Studie „Vitale Innenstädte“ lassen sich unmittelbar Schlussfolgerungen für privatwirtschaftliches und öffentliches Handeln ableiten.

3.6.4 Handlungsempfehlungen - Tourismus

Tab. 24: Handlungsempfehlungen - Tourismus

Nr.	Themenfeld 3.6 Tourismus (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.6.1	Erhaltung bzw. Weiterentwicklung von Angeboten mit Attraktivität für den Tourismus (Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote einschließlich Gastronomie, Hotellerie, Kulturangebote) - kurz: der Charlottenburger Mischung in der City West; Maßnahmen zur weiteren Profilierung des Angebotes	O	Fachämter/Fachverwaltungen, Private		
3.6.2	Attraktivierung wichtiger öffentlicher Räume, insbesondere rund um den Breitscheidplatz, um die Aufenthaltsdauer deutlich zu erhöhen	O	Fachämter/Fachverwaltungen, Private	X	
3.6.3	Konzept für die Unterbringung von Reisebussen in der City West (Ein-Ausstiegspunkte, Busparkplätze), u.a. als Vorbereitung der Neugestaltung Hardenbergplatz	R/O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.6.4.	Verbesserung von Vernetzung und Orientierung durch Ausbau von Verbindungen für Fuß- und Radverkehr zu nachgefragten Räumen (z.B. Richtung Tiergarten)	R, O	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.6.5	Erschließung „verborgener Schätze“ wie die umfangreichen Sammlungen der TU Berlin für technisch- und zeitgeschichtlich Interessierte („Wissenschaftstourismus“)	R, O	Hochschulen, weitere öffentliche und private Institutionen		
3.6.6	Erhaltung/Ermöglichung von besonderen (temporären) Veranstaltungsformaten bei der Gestaltung öffentlicher Räume (Weihnachts- und andere Märkte, kulturelle Events)	O	Wirtschaftsförderung, Straßen- und Grünflächenamt, Private		
3.6.7	Ordnungsrechtliches Einschreiten gegen die Zweckentfremdung von Wohnraum für gewerbliche Übernachtungsmöglichkeiten.	O	Wohnungsamt	X	

3.7 Freiraum/Erholung - „Freiraumkonzept“

Einleitung

Das Freiraumkonzept basiert auf den Erkenntnissen, die im Rahmen der Analysen für die SWOT der BEP City West durchgeführt wurden. Durch die Erhebung von Stärken, Schwächen und Potenzialen des Raumes wurden die Handlungsbedarfe abgeleitet, die darauffolgend in Entwicklungsleitlinien überführt wurden.

Weitere Grundlagen sind der FNP, das Landschaftsprogramm (LaPro), der StEP Klima 2.0 sowie das Konzept Campus Charlottenburg, das BAFOK[87] und die Charta City West 2040 des WerkStadtforums.

Das LaPro gibt mit seinen Aussagen der verschiedenen Programmpläne und konkreten Maßnahmenvorschläge einen guten Überblick über die Handlungserfordernisse und -ziele für den Raum der BEP:

- Programmplan Naturhaushalt/Umweltschutz: Lage im Vorsorgegebiet Klima und Luftreinhaltung mit entsprechend zugeordneten Maßnahmen; Lage im Siedlungsgebiet, ganz überwiegend mit Schwerpunkt Anpassung an den Klimawandel, mit entsprechend zugeordneten Maßnahmen.
- Programmplan Landschaftsbild: Lage im Innenstadtbereich bzw. im städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen mit entsprechend zugeordneten Maßnahmen; mehrere Stadtplätze mit übergeordneter Bedeutung für die Stadtgliederung; besondere Siedlungsgrünstruktur/Siedlungszusammenhang östlich Bundesallee/Spichernstraße.
- Programmplan Erholung und Freiraumnutzung: Differenzierung nach Dringlichkeitsstufen der Verbesserung der Freiraumversorgung, anteilige Lage innerhalb von Flächen mit zentralen Nutzungen und entsprechend zugeordneten Maßnahmen, Ziele der Verbesserung/Neuanlage von Grünzügen einschließlich Ausbau und Qualifizierung der grünen Hauptwege
- Programmplan Biotop- und Artenschutz: Lage im Innenstadtbereich bzw. im städtischen Übergangsbereich mit Mischnutzungen mit entsprechend zugeordneten Maßnahmen; Pflege/Entwicklung der Biotopvernetzung entlang der Gewässer, Aufhebung/Minderung von Barrieren entlang des Landwehrkanals

Neben dem LaPro gibt es weitere gesamtstädtische Strategien und Planwerke, die für die Planung der Entwicklung des Raumes von besonderer Relevanz sind:

- Strategie Stadtlandschaft,
- die Berliner Biodiversitätsstrategie 2030+ sowie
- dass auf die Berliner Bodenschutzkonzeption aufsetzende Entsiegelungsprogramm.

Ziel des Freiraumkonzeptes ist es, aufzuzeigen, wie die freiraumplanerischen Entwicklungsleitlinien hinsichtlich der Flächenbedarfe und Maßnahmen umgesetzt werden können.

Hinweis zum Aufbau des Kapitels:

Dieses Kapitel weicht im Aufbau von den vorangegangenen ab, in dem es die oft kleinräumlichen Analysen direkt mit den Zielen/Handlungsempfehlungen verbindet. Die Großgliederung des Kapitels erfolgt entlang den drei für das Kapitel maßgeblichen Entwicklungsleitlinien.

[87] Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, Abt. Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen: - Umwelt- und Naturschutzamt - Bezirkliches Konzept zur Anpassung an den Klimawandel, Berlin 2023.

3.7.1 Freiraum/Erholung in den Entwicklungsleitlinien

Die Entwicklungsleitlinien zum Themenkomplex Freiraum bilden die Handlungsschwerpunkte, die eng untereinander sowie mit den verkehrlichen und städtebaulichen Entwicklungsleitlinien verzahnt sind.

- Entwicklungsleitlinie Nr. 9 „Den öffentlichen Raum qualifizieren“ thematisiert vor allem eine Qualifizierung der öffentlichen Straßenräume und deren Optimierung in Bezug auf Klimaanpassungsmaßnahmen und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität.
- Unter der Entwicklungsleitlinie Nr. 10 „Grün- und Freiflächen als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und als Qualitätsmerkmal der City West erweitern und qualifizieren“ werden Strategien genannt, die zur Sicherung, Vernetzung und Qualifizierung bestehender Grün- und Freiflächen beitragen und Wege aufzeigen, auch neue Flächen (temporär) für öffentliche Freiraumnutzungen zu generieren.

Da der Betrachtungsraum der BEP City West nicht homogen ist, sondern sich aus städtebaulich-freiräumlich sehr unterschiedlichen Teilräumen zusammensetzt, werden die Strategien differenziert und raumspezifisch entwickelt.

3.7.2 Entwicklungsleitlinie 9 - Den öffentlichen Raum qualifizieren

Die City West ist deutlich unterversorgt mit wohnungsnahem Grün. Um mit diesem Defizit der Freiraumversorgung umzugehen, ist ein strategischer Ansatz nötig, den vorhandenen öffentlichen Raum - also schwerpunktmäßig die Straßenräume und kleineren Platzsituationen hinsichtlich der Freiraum- und Grünqualitäten aufzuwerten. Der öffentliche Raum verbindet. Er soll nicht nur verkehrlich funktionieren, sondern ein attraktives Umfeld für den Stadtbummel, den Theater- oder Kinobesuch und vielfältige andere Aktivitäten bieten und insofern einen Beitrag zur Identität und Selbstdarstellung der Stadt bzw. der City West leisten. Ein attraktiver öffentlicher Raum unterstützt zudem den Fuß- und Radverkehr. Nicht zuletzt erwarten Eigentümer:innen und Investoren, dass die umliegenden Straßen und Plätze so gestaltet werden, dass eine problemlose Erreichbarkeit und ein attraktives Umfeld gewährleistet sind. In den dicht bebauten Bereichen der City West haben Gestaltung und Zustand des öffentlichen Raumes daher eine große Bedeutung.

Ziel ist es, die Gestaltungsqualität zu erhöhen sowie die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für alle Nutzer:innen zu steigern. Belange wie die Erreichbarkeit für Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Polizei und Rettungsdiensten, die Kriminalitätsprävention bzw. Verbesserung der öffentlichen Sicherheit, funktionsfähiger Wirtschafts- und Ver- und Entsorgungsverkehr, die Schaffung von Barrierefreiheit sowie die Funktionsfähigkeit bestehender bzw. zukünftiger Anlagen der Medienträger sind bei den Planungen selbstverständlich ebenfalls zu berücksichtigende Aspekte. Auch Möglichkeiten der Reinigung sind zu beachten (z.B. Materialwahl, Zugänglichkeit für die BSR).

Die City West ist geprägt vom Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße, mehreren Magistralen sowie weiteren prägenden Stadtstraßen. Dabei ist ein Spektrum festzustellen, das sich

- durch die (über-)regionale Bedeutung als Zentrum (Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße),
- durch die stadträumliche Bedeutung (z.B. Straße des 17. Juni mit dem Ernst-Reuter-Platz),
- durch die verkehrliche Verbindungsfunktion mit der begleitenden Bebauung (z.B. Hohenzollerndamm oder Lietzenburger Straße),

- durch die Nutzungsintensität und Dichte von Einzelhandel und Gastronomie (z.B. Kantstraße) oder
- durch die Begleitung von städtebaulich markanten Gebäuden bzw. Bauflächen hoher Dichte (z.B. Bundesallee),

unterscheidet. Die Straßenräume in der City West werden damit nicht primär durch die Verkehrsstärken definiert. Der motorisierte Verkehr (PKW, Transporter, Lieferservice sowie Taxis und ÖPNV) wird allerdings auch zukünftig das Hauptnetz dieser Straßen in der City West nutzen. Dieser Verkehr wird aufgrund der Umstellung auf E-Mobilität zunehmend abgasfrei und lärmreduzierter erfolgen, damit ergeben sich Chancen für neue Aufenthaltsqualitäten.

Gleichzeitig sollte der motorisierte Verkehr schrittweise reduziert werden, um die Flächen für die Stärkung des öffentlichen Raumes zu gewinnen. Ziel wird dabei sein, zwischen der Bebauung und dem öffentlichen (Straßen-)Raum Beziehungen herzustellen. Anstelle der Transitfunktion von Straßen geht es vermehrt um Interaktion zwischen dem bebauten und dem öffentlichen Raum. Die Nutzerebene der Fußgänger:innen tritt damit in den Fokus.

Mit dem System der prägenden übergeordneten Straßenräume werden bedeutende öffentliche Räume wie die kleinen und größeren Stadtplätze miteinander verknüpft. Die nord-süd-gerichteten prägenden Stadtstraßen führen die dicht bebaute gründerzeitliche Stadt näher an den Tiergarten heran. Das Straßensystem gibt Orientierung und stellt somit das Grundgerüst des öffentlichen Raumes dar.

Die Straßen werden derzeit wie vor 100 Jahren über die Mischwasserkanalisation „entwässert“. Heute wird Regenwasser nicht mehr als Abwasser interpretiert, sondern als eine Ressource, die für die Straßenbaumbewässerung und Verdunstung genutzt werden soll. Daher wird bei allen Straßenumbaumaßnahmen verstärkt zu prüfen sein, wie die Straßen klimaresillienter werden können.

Die Straßenräume haben in der City West sehr unterschiedliche Ausgangsbedingungen und damit Potenziale der Entwicklung:

Transformation des öffentlichen Raums mit höherer Gestaltungsqualität

Generelle Ziele sind:

- Ausreichend dimensionierte und barrierefrei gestaltete Gehwege.
- Angenehme Übergangs- und Kreuzungssituationen, die die Fußgänger:innen einladen und Sicherheit vermitteln.
- Generationengerechte Angebote zum Verweilen und Sitzen, für die Begegnung und Kommunikation.
- Schaffung von ausreichend Schattenplätzen durch Erhalt und Pflege von Bestandsbäumen bzw. Pflanzung von neuen Bäumen. Die gründerzeitliche Stadt ist geprägt durch Straßen mit Straßenbäumen, dies soll weiter kultiviert werden.
- Prüfung von generationsübergreifendenden Spiel- und Bewegungsmöglichkeiten in ausgewählten Straßenräumen. Hierzu eignen sich vor allem die Straßen, die eine geringe Verkehrsbelastung haben und eine besondere Breite aufweisen.
- Schaffung von Wasserspielen, Trinkbrunnen oder künstlerischen Interventionen an besonderen Orten.
- Schaffung von hoher Aufenthaltsqualität auch in Räumen mit Einzelhandelsfunktion.

Angesichts der Vielzahl dieser Ziele und weiterer Anforderungen eher verkehrlicher, wirtschaftlicher, ökologischer oder auch kriminalpräventiver Art einerseits und den begrenzten räumlichen Ressourcen anderseits wird es selbstverständlich notwendig sein, u.U. gegensätzliche Konzepte und gesetzliche Vorgaben in den einzelnen Planungen abzuwägen und zu beachten.

Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße

Der Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße mit seinen breiten Gehwegen, Alleen und baumbestandener oder teils aufwendig bepflanzter Mittelinsel soll zum Flanieren einladen. Es handelt sich um eine Straße mit einer hohen Dichte an Gastronomie, Einzelhandel und Kulturangeboten mit überregionaler Bedeutung. Für diesen Boulevard sollten besondere Qualitätsanforderungen an die stadträumliche Gestaltung entwickelt werden, anknüpfend an das „Regelwerk Kurfürstendamm“. Die BID Ku'damm-Tauentzien GmbH ermöglichte bis zum Auslaufen des BID 2023 die aufwendige Bepflanzung und Pflege der Mittelinsel mit Wechselflor. Mit der Novellierung des BIG-Gesetzes im Jahr 2025 wurde die gesetzliche Grundlage für die Errichtung eines neuen BID geschaffen.

Wichtig sind:

- Der Kernbereich der City West mit dem Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße hat für Berlin eine herausgehobene Bedeutung. Dies soll durch die für den Kurfürstendamm charakteristischen Prinzipien und Elemente der Straßenraumgestaltung sowie hochwertige Materialien, Ausstattungselemente und Ausführungsstandards hervorgehoben werden.
- Erhalten bleiben sollen: Die einfache, dreigliedrige Querschnittsaufteilung (Fußweg, Fahrbahn, Mittelstreifen), die Symmetrie, Linearität und meist auch Orthogonalität in der Anordnung der einzelnen Materialien und Elemente, die visuelle Transparenz sowie die ausgewogenen Proportionen der Aufteilung in Fahrbahn und Gehwege bzw. Gehbahn, Ober- und Unterstreifen.
- Das lineare Regelwerk Kurfürstendamm ist zu aktualisieren, um Regelungen für die Integration von neuen Funktionen wie Ladesäulen der Elektromobilität oder „Jelbi-Punkten“ zu schaffen. Auch Aspekte der Klimaanpassung - Orte mit Schatten, Regenwassermanagement, Bewässerung von Bäumen - werden dabei verstärkt zu integrieren sein.

Magistralen und andere Straßenräume in der Planungskulisse

Magistralen und prägende Stadtstraßen sind städtebaulich markante, verkehrlich bedeutende große Achsen. Während Magistralen wichtig für die Gesamtstadt sind und weit über die Bezirksgrenzen hinausreichen, weisen prägende Stadtstraßen vor allem eine lokale Bedeutung auf.

Generell wichtig sind:

- Die für Berlin charakteristischen Prinzipien und Elemente der Straßenraumgestaltung sollen erhalten bleiben: Die einfache, dreigliedrige Querschnittsaufteilung in Fußweg, Fahrbahn und Mittelstreifen bzw. Gehbahn, Ober- und Unterstreifen (gemäß AV Geh- und Radwege) sowie Symmetrie und Linearität.
- In der Gestaltung der öffentlichen Räume ist ein regelhaft zurückhaltendes Gesamtbild anzustreben. Der öffentliche Charakter der Straßen- und Platzräume soll sich in der Gestaltung widerspiegeln.
- Bei der Aufteilung der Straßenquerschnitte sind gestalterische und funktionale Aspekte zu berücksichtigen, insbesondere unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten, der Belange des öffentlichen Verkehrs, des Wirtschaftsverkehrs und des Fuß- und Radverkehrs.

- Bei der Befestigung der Oberflächen soll auf eine begrenzte Zahl bewährter berlintypischer Materialien und Verlegearten zurückgegriffen werden.
- Es soll geprüft werden, ob für definierte Magistralen Regelwerke zur Straßenraumgestaltung erarbeitet werden sollten oder ob die AV Geh- und Radwege eine ausreichende Basis für die zukünftige Gestaltung dieser Räume darstellt.

Wichtige Magistralen und Straßen im Einzelnen:

Die Magistralen sind die Kantstraße, Otto-Suhr-Allee, Bismarckstraße, Straße des 17. Juni und die Bundesallee; die prägenden Stadtstraßen sind die Hardenbergstraße, Marchstraße/Franklinstraße, Lietzenburger Straße, Joachimsthaler Straße, Spichernstraße, der Hohenzollerndamm/Nachodstraße.

Alle sollten besonderen gestalterischen Anforderungen unterliegen, die nicht allein von verkehrlichen Aspekten geprägt sind. Dies gilt insbesondere für die anspruchsvolle, städtebaulich verträgliche Integration der geplanten Straßenbahnstrecken in das Straßennetz.

In vielen Fällen weisen Magistralen und prägende Stadtstraßen zumindest überwiegend auch ausreichend breite Gehwege, Alleen und Mittelstreifen auf, ohne jedoch einen so großen Angebotsbesatz und die damit einhergehende Anziehungskraft zu bieten wie die Boulevards. Hierunter fallen etwa die Hardenbergstraße, die Budapester Straße, die Kantstraße, die Otto-Suhr-Allee, der Hohenzollerndamm, die Bismarckstraße, die Straße des 17. Juni und die Bundesallee. Die Joachimsthaler Straße sowie die Nachodstraße weisen dagegen unzureichend breite Gehwege auf, die Radwege sind teilweise in einem sehr schlechten Zustand (Nachodstraße) oder gar nicht vorhanden (Joachimsthaler Straße).

Die Magistralen, ausgehend vom Ernst-Reuter-Platz, sind durch den Verkehr bestimmt. Die Straße des 17. Juni soll zukünftig zur Verknüpfung der beiden Bereiche der TU beitragen.

Die Hardenbergstraße soll eher als eine Abfolge von Plätzen (Ernst-Reuter-Platz, Steinplatz, Hardenbergplatz, Breitscheidplatz) gelesen werden. Mit dieser Lesart würde die Hardenbergstraße von der Transitfunktion zu einer Straße werden, die eine Platzfolge verknüpft.

Die Straßenabfolge Bundesallee - Joachimsthaler Straße weist eine hohe städtebauliche Dichte mit zum Teil markanten Gebäuden auf, die in den letzten Jahren noch schrittweise erhöht wurde. Hier besteht Bedarf nach einer Attraktivierung des Straßenraumes für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, alleeartige Baumpflanzungen sollten - soweit möglich - diesen Straßenraum konsequent prägen. Im Bereich der Joachimsthaler Straße ist der Raum vor dem Hintergrund der umfänglichen Nutzungs- und Gestaltungsdefiziten allerdings begrenzt und es bedarf einer sorgfältigen Abwägung zwischen den vielfältigen Anforderungen.

Der Hohenzollerndamm und die Lietzenburger Straße nehmen als Ost-West-Verbindungen größere Mengen Verkehr auf. Die beiden Straßenzüge sollten konsequent als deutlich erkennbare Alleestraßen entwickelt werden.

Mit einer fuß- und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung der Straßenabfolge Spichernstraße - Nürnberger Straße werden die südlich gelegenen, mit Grün unterversorgten Stadtquartiere in der City West an den Großen Tiergarten als siedlungsnahe Grünflächen herangeführt. In diesen prägenden Stadtstraßen sollen Maßnahmen mit der Zielsetzung vorgesehen werden, die sie von einer rein verkehrlichen Verbindung zu durchgrünten Straßenzügen mit Aufenthaltsqualitäten für die umliegenden Wohngebiete entwickeln.

Die Franklinstraße/Marchstraße sollte einschließlich der begleitenden Bebauung sukzessive (in Abstimmung mit einer Straßenbahnführung) so umgebaut werden, dass die Straße die Adressbildung in der Spreestadt stärkt.

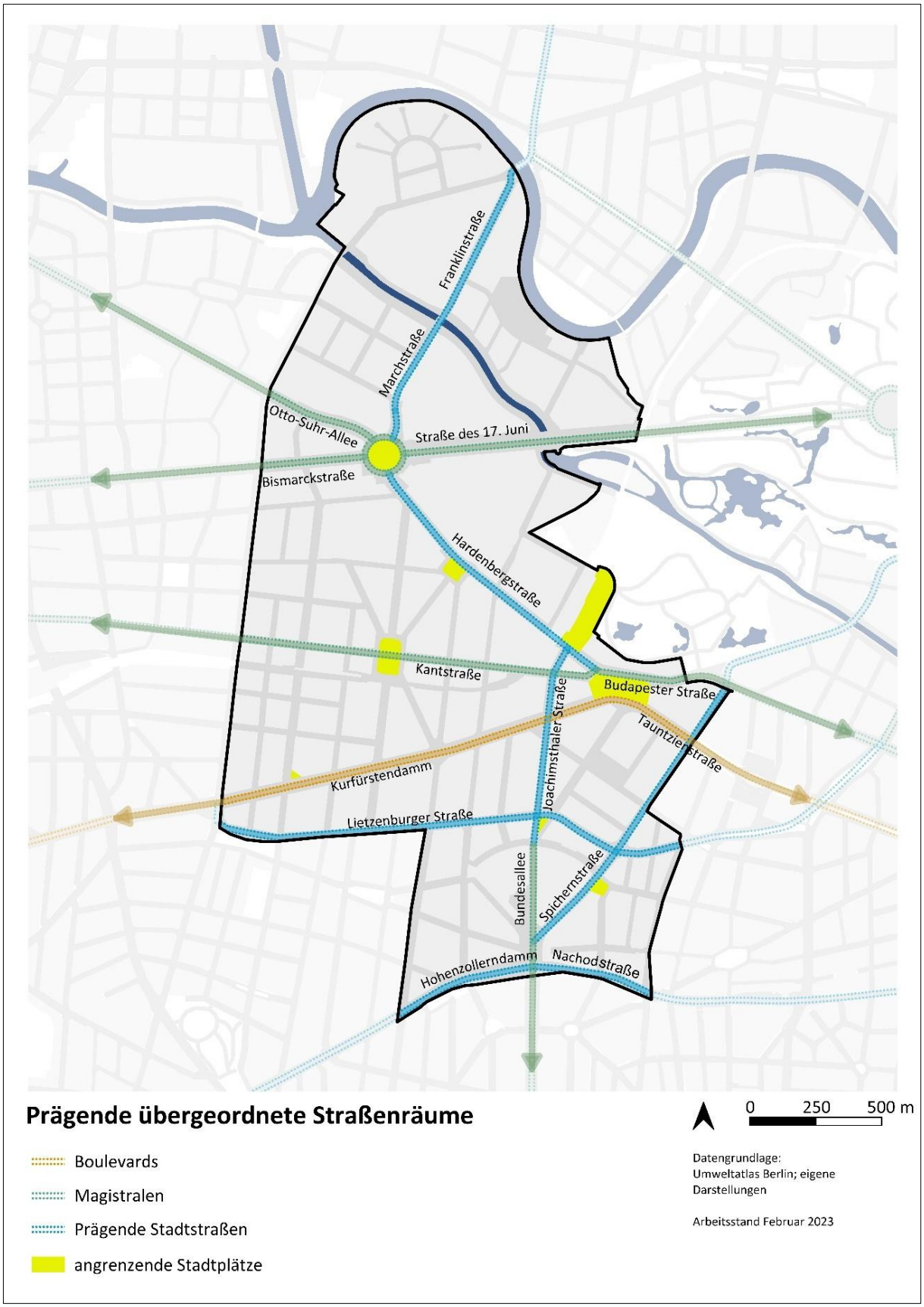


Abb. 32: Prägende übergeordnete Straßenräume, Quelle: siehe Karte

Strategie zur Umgestaltung öffentlicher Räume entwickeln

Die prägenden übergeordneten Straßenräume in der City West mit einer Gesamtlänge von ca. 13 km umzubauen ist ein langfristiges Konzept, das vor allem dann gelingen wird, wenn ohnehin Handlungsbedarf besteht (z.B. im Zuge der Umsetzung von Radverkehrs- oder Straßenbahnplanungen) und/oder beispielsweise eine grundhafte Sanierung des Straßenraums, Umbau von Leitungen oder Veränderung der Verkehrsführungen, durchgeführt werden muss. Wenn Straßen umgebaut werden, kann gleichzeitig auch die Freiraumqualität verbessert werden.

Wenn Straßen grundhaft saniert werden, müssen diese von der Kanalisation weitgehend abgekoppelt werden oder zumindest die Abflussmenge deutlich gemindert werden (Hinweisblatt BReWa-BE[88], SenUVK). Damit werden Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung in den Straßen benötigt. Dies bietet eine Chance, gleichzeitig Straßen als öffentlichen Freiraum umzubauen. Damit diese „Huckepack-Strategie" gelingt, wird es erforderlich sein, für alle großen Boulevards und Magistralen Umbaukonzepte vorzubereiten. Diese Konzepte bündeln als rahmensetzende Planung den gestalterischen Anspruch und legen die Anforderungen an die Klimaanpassung dar. Auf einer solchen Basis kann auch bei einer abschnittsweisen Umsetzung eine hohe Qualität über einen längeren Zeitraum erzielt werden.

Allerdings besteht angesichts der Klimaveränderungen kurzfristiger Handlungsbedarf. Parallel zur Nutzung von Gelegenheitsfenstern durch andere Planungen sollten unabhängig von Umbau- und Sanierungsanlässen Projekte vorangetrieben werden, die den Fokus Klimawandelanpassung und Klimaschutz haben. Bei der Finanzierung können Fördergelder und Sonderfinanzierungen helfen, z.B. mit Bundesmitteln wie dem Programm „Nationale Projekte des Städtebaus" oder dem Programm „Anpassung urbaner Räume an den Klimawandel". Das Klimaanpassungsgesetz Berlin vom November 2025 formuliert hierzu den geeigneten rechtlichen Rahmen.[89]

Umverteilung, Umbau und Mehrfachnutzung vorhandener Verkehrsflächen zu öffentlichen Freiräumen für Menschen

In dicht bebauten Innenstädten wie der City West bestehen kaum Möglichkeiten, noch neue größere Grün- und Freiflächen im Bestand zu schaffen. Bereits heute besteht ein großes Versorgungsdefizit mit wohnungsnahen Grünflächen von 16,1 ha in der Planungskulisse.[90] Daher bedarf es eines Planungsansatzes, der neben der Aufwertung der bestehenden Grünanlagen (s. Entwicklungsleitlinie 10) den Straßenraum des Nebennetzes als Freiraum im Wohnumfeld qualifiziert und zugleich dessen Verbindungsfunktion stärkt.

Die Umgestaltung von Verkehrsflächen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten im Wohnumfeld stellt einen der wenigen bestehenden Handlungsspielräume dar. Hierzu gibt es verschiedene Maßnahmen der Raumgewinnung, deren Eignung standortspezifisch zu prüfen ist (zu nennen sind hier z.B. Reduktion der Fahrbahnbreiten Umnutzung von Stellplatzflächen, Verkehrsberuhigung im Nebenstraßennetz (vgl. Mobilitätskonzept), Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit für den motorisierten Verkehr).

Die Umgestaltung der Straßenräume sollte stets die Anforderungen der Klimaanpassung integriert mitberücksichtigen: Maßnahmen der Hitze- und Starkregenvorsorge, verschiedenste Module der Regenwasserbewirtschaftung und das Konzept der Schwammstadt sollen in Zukunft Anwendung finden und im Zusammenspiel

---

[88] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2021): Hinweisblatt: Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin. Im Internet unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/wasser-und-geologie/regenwasser/rechtliche-regelungen/, Zugriff am 6.5.2023

[89] Klimaanpassungsgesetz Berlin (KAnGBln), 7.11.2025, GVBl. 2025, S. 542, Inkrafttreten am 21.11.2025

[90] Auch abzüglich Sondergrünflächen mit Ersatzfunktion (Ernst-Reuter-Platz, TU-Campus, Los-Angeles-Platz) noch 9,4 ha Defizit

mit einer Optimierung der Aufenthaltsqualität entwickelt werden. Die Klimaanpassung wird schwerpunktmäßig in der Entwicklungsleitlinie 11 „Die City West klimaresilient und biodivers umbauen“ behandelt.

Eine Reduzierung der Verkehrsflächen und damit einhergehend des MIV würde nicht nur mehr Platz für Aufenthaltsqualität, für den Fuß- und Radverkehr sowie Klimaanpassungsmaßnahmen bieten, es würde auch zu einer Reduzierung von Schadstoffemissionen und durch den Verkehr verursachten Lärmbelastung beitragen und nicht zuletzt auf das Berliner Ziel hinarbeiten, bis 2030 70 % der $C0_2$ -Emissionen im Vergleich zu 1990 einzusparen (Berliner Klimaschutz- und Energiewendegesetz[91]). Die Ergebnisse des aktuellen Berichts zur Umweltgerechtigkeit zeigen für den Planungsraum der BEP teilweise eine dreifache Belastung[92] und verdeutlichen die Dringlichkeit, mit dem Straßenraum neue Wege hin zu mehr Aufenthaltsqualität zu gehen.

Vernetzungen stärken

Viele Plätze in der City West sind bereits in geeigneter Form gestaltet, um das Stadtbild aufzuwerten oder um Erholungsangebote bereitzustellen. Für Anforderungen an Klimaschutz/-anpassung bestehen i.d.R. noch Potenziale. Vielfach sind diese Plätze aber isolierte „grüne Inseln“ in einem baulich geprägten Umfeld. Die Erhöhung des Straßenbaumbestandes bzw. die klimagerechtere Weiterentwicklung von Straßenräumen kann einen Beitrag zur Vernetzung von Flora und Fauna leisten und die Qualität des öffentlichen Raumes und seine Nutzbarkeit, z.B. für den Fußverkehr oder für den Aufenthalt für Spiel oder Gastronomie, erhöhen.

Schwerpunkträume für die Umverteilung, Umbau und Mehrfachnutzung vorhandener Verkehrsflächen zu öffentlichen Freiräumen für Menschen identifizieren und angehen

Im Folgenden werden für verschiedene Orte in der City West mögliche räumliche Interventionen aufgezeigt. Es handelt sich um identifizierte Schwerpunkträume, in denen Handlungsnotwendigkeiten, z.B. aufgrund einer geringen Attraktivität des öffentlichen Raumes, als auch Handlungspotenziale, z.B. aufgrund einer günstigen Lage des Verkehrsraumes an vorhandenen Plätzen, bestehen. Es werden Entwicklungspfade für diese Schwerpunkträume aufgezeigt, deren Überprüfung und Weiterentwicklung in weiteren Planungen erfolgen muss.

Fünf Räume werden in Kapitel 3.7.4 vertiefend dargestellt.

[91] Berliner Klimaschutz und Energiewendegesetz im Internet unter: https://www.berlin.de/sen/uvk/klimaschutz/klimaschutzpolitik-in-berlin/energiewendegesetz/, Zugriff am 23.6.2022

[92] Umweltgerechtigkeit Berlin 2021/22. Im Internet unter: https://www.berlin.de/umweltatlas/mensch/umweltgerechtigkeit/2022/zusammenfassung/, Zugriff am 6.5.2023

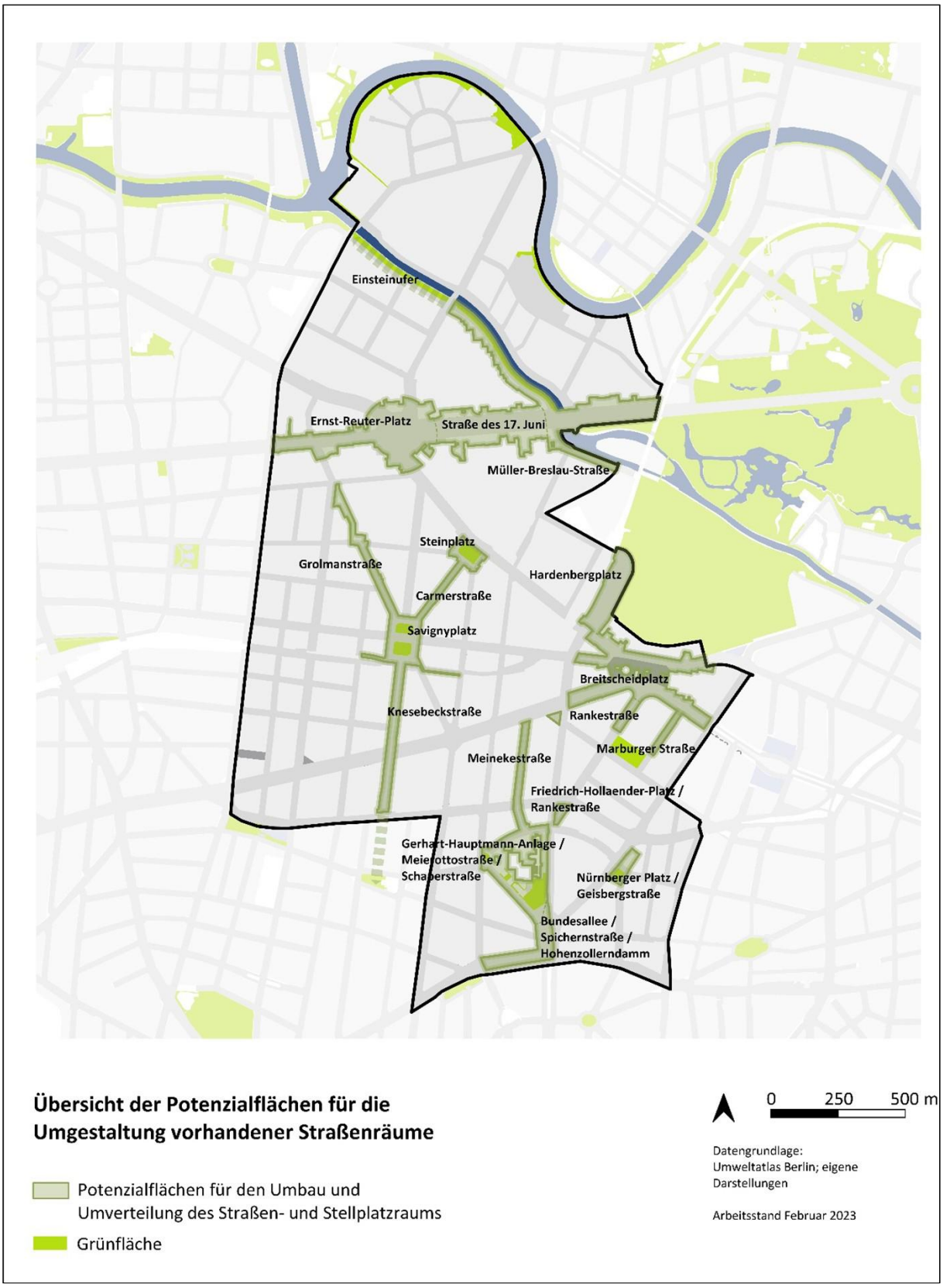


Abb. 33: Übersicht der Potenzialflächen für die Umgestaltung vorhandener Straßenräume (Schwerpunkte), Quelle: bgmr

Einsteinufer und Müller-Breslau-Straße

Die Wasserlage des Landwehrkanals stellt ein erhebliches Potenzial für die Qualifizierung des öffentlichen Stadtraumes dar. Die City West wird an ihre Wasserlage herangeführt, indem der Straßenraum des Einsteinufers und der Müller-Breslau-Straße umgebaut wird. Sensible Bereiche am Ufer müssen als Rückzugsgebiete für Tiere und Pflanzen geschützt und erhalten bleiben. Mit einer Veränderung des Einsteinufers (sei es durch eine Umgestaltung der Verkehrsflächen oder eine Sperrung) auf dem Teilabschnitt im Bereich der TU Berlin und mit einem Umbau der Müller-Breslau-Straße wird gleichzeitig eine qualitätsvolle Verbindung zwischen den Grünen Hauptwegen Nr.1 Spreeweg und Nr. 19 Tiergartenring hergestellt[93].

Die Standortqualität Wasserlage in der City West sollte in einem Dreiklang von Erlebbarkeit der Wasserlage, Integration wertvoller Biotopstrukturen sowie Maßnahmen der Klimaanpassung zusammengeführt werden. Die Bereitstellung ausreichender Pflegemittel für diese Bereiche ist erforderlich, damit diese auch bei intensiver Nutzung dauerhaft attraktiv bleiben. Eine Zusammenarbeit mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt ist hierbei eine wesentliche Grundlage, um die City West ans Wasser zu bringen.

Für die detaillierte Ausgestaltung insbesondere im Knotenpunktbereich zwischen der Straße des 17. Juni und der Müller-Breslau-Straße wird die Durchführung einer verkehrlichen Untersuchung erforderlich. Damit lässt sich die Auswirkung etwaiger baulicher Veränderungen auf das umgebende Verkehrsnetz abschätzen und eine verträgliche Lösung für die Gestaltung entwickeln.

Eine vertiefende Darstellung der Räume Einsteinufer und Müller-Breslau-Straße erfolgt in Kapitel 3.7.4.

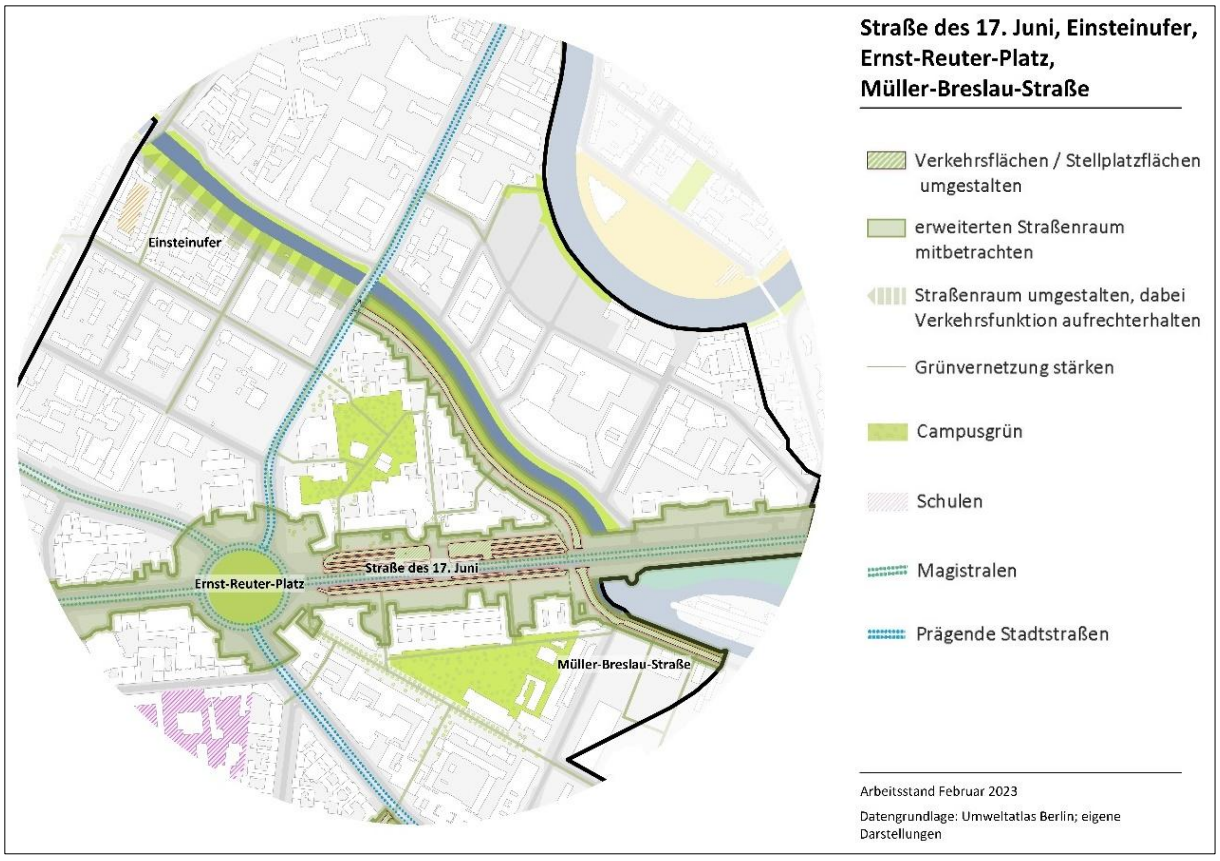


Abb. 34: Potenzialflächen für die Umgestaltung der Straßenräume Straße des 17. Juni, Einsteinufer, Ernst-Reuter-Platz, Müller-Breslau-Straße, Quelle: bgmr

[93] https://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/landschaftsplanung/20-gruene-hauptwege/die-wege-im-ueberblick/, Zugriff am 6.5.2023

Straße des 17. Juni/Vorplatz Unicampus

Die Straße des 17. Juni schneidet das Gelände des TU-Campus in zwei Hälften und hat durch das hohe Verkehrsaufkommen und die Ausdehnung der beidseitig dreispurigen Straße plus großflächiger Stellplatzanlagen eine stark trennende Wirkung. Maßnahmenvorschläge, die die beiden Bereiche räumlich stärker miteinander verbinden würden, werden in Kapitel 3.7.4 vertieft.

Ernst-Reuter-Platz

Der Ernst-Reuter-Platz bietet ebenfalls Potenzial zur Qualifizierung. Die Erreichbarkeit des zentralen Platzbereiches ist momentan nur durch eine Unterführung vom U-Bahnhof Ernst-Reuter-Platz gegeben. Die vorhandenen Lichtsignalanlagen könnten durch jeweils eine weitere Fußgängerquerung über die Kreisfahrbahn im Bereich der Mittelinseln der einmündenden Knotenarme erweitert werden. Diese Maßnahme würde darüber hinaus auch die generelle Erreichbarkeit aller Platzseiten und des U-Bahnhofes verbessern. Die baulichen Möglichkeiten und ihre verkehrlichen Auswirkungen wären in einer entsprechenden Verkehrsuntersuchung (z.B. im Zusammenhang mit der Planung der RSV 5) zu ermitteln.

Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den Randbereichen des Platzes, etwa durch Entsiegelung und Pflanzung schattenspendender Bäume, wird angeregt. Auch die Platzfläche selbst ist dabei hinsichtlich möglicher Qualifizierungen zu untersuchen. Alle diese Planungen müssen unter Berücksichtigung der Anforderungen der Denkmalpflege erfolgen.

Steinplatz

Der Straßenraum des Steinplatzes bietet ein Aufwertungspotenzial im öffentlichen Raum. Es bestehen in den Randbereichen Möglichkeiten zur Entsieglung und Begrünung. In diesem Zusammenhang wäre auch die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches vorstellbar, um den Platz in seiner Wirkung zu vergrößern und mit den umliegenden Quartieren zusammenzuführen. Die Befahrbarkeit sollte dennoch gewährleistet bleiben und Liefer- und Ladezonen bereitgestellt werden. Auch eine solche Umgestaltung ist eng mit dem Denkmalschutz abzustimmen.

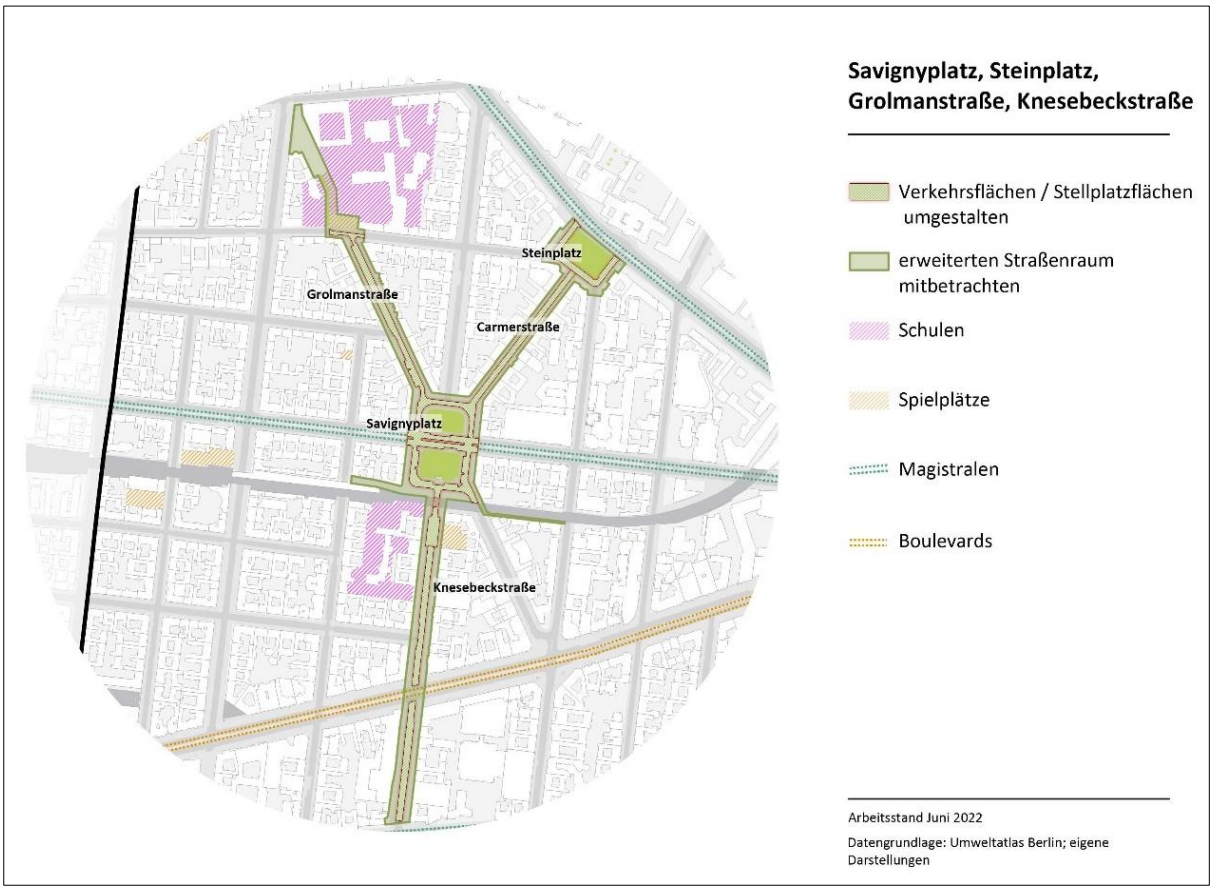


Abb. 35: Potenzialflächen für die Umgestaltung der Straßenräume am Savignyplatz, Steinplatz, Grolmanstraße, Knesebeckstraße, Carmerstraße, Quelle: bgmr

Savignyplatz

Wie der Steinplatz bietet auch der Savignyplatz ein großes Potenzial zur Verbesserung des öffentlichen Raumes durch die Umnutzung des Straßen- und Parkraumes, wodurch auch die angrenzenden Straßen wie die Knesebeckstraße profitieren würden.

Eine Vertiefung wird in Kapitel 3.7.4 vorgenommen.

Grolmanstraße/Carmerstraße

Als Verbindungselement zwischen Grünanlagen haben die Grolmanstraße und die Carmerstraße eine besondere Bedeutung. Die Grolmanstraße verbindet den Savignyplatz mit dem Spielplatz Goethestraße, der in einem bereits umgestalteten und für den Autoverkehr nicht mehr befahrbaren Abschnitt der Grolmanstraße liegt. Die heutige Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU) hat die Grolmanstraße als eine von zwölf Modellprojekten (in jedem Bezirk soll es ein Modellprojekt geben) für den Fußverkehr unter dem Titel „Autofreie Ausgehmeile Grolmanstraße am Savignyplatz“[94] benannt.

Um die Verbindung zu dem bereits gesperrten Abschnitt zwischen Goethestraße und Schillerstraße herzustellen, wären Verbesserungen für den Fußverkehr und Platz für Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel auch in dem Abschnitt zwischen Pestalozzistraße und Goethestraße durch Rückbau von Parkplätzen auf

[94] Vgl. https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsplanung/fussverkehr/fussverkehrsprojekte/modellprojekte/grolmanstrasse/, Zugriff am 6.5.2023

Gehwegen (s. Mobilitätskonzept) sinnvoll. Auch in dem verkehrsberuhigten Bereich zwischen Goethestraße und Schillerstraße gibt es Potenziale für eine qualitätsvollere Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Die Carmerstraße verbindet den Savignyplatz mit dem Steinplatz, der ein Bindeglied zum gegenüberliegenden Unicampus mit seinen Grünflächen darstellt. Im Sinne einer besseren Vernetzung der Grünanlagen im Bezirk und um die Defizite zumindest anteilig zu kompensieren, ist auch die Carmerstraße prädestiniert für mehr Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung im Straßenraum, z.B. durch die Optimierung von Baumstandorten und Entsiegelung. Auch der Umbau in eine „blau-grüne" Straße, in der das anfallende Regenwasser in bepflanzte Beete für die gezielte Zwischenspeicherung, Versickerung und Verdunstung geleitet wird, wäre denkbar. Anliegerverkehre sollten im MIV weiter zugelassen werden, sich dem Fuß- und Radverkehr allerdings unterordnen (Verkehrsberuhigung).

Breitscheidplatz

Der Breitscheidplatz stellt einen historisch und städtebaulich besonderen Ort in der City West dar. Er ist „DER" zentrale Platz der City West und insofern kommt seiner gebotenen (Neu-) Gestaltung zugunsten von mehr Aufenthaltsqualität für (ggf. wechselnde) öffentliche Nutzungen, für Veranstaltungen und Kultur eine herausragende Bedeutung für die Gesamtstadt zu. Mit den angrenzenden Straßenräumen bietet er ein erhebliches Potenzial der Aufwertung in dieser Schlüsselstellung. In einer ersten Verkehrsuntersuchung (s.u. im Mobilitätskonzept) werden Ansätze hierfür genauer beschrieben. Die Anforderungen hinsichtlich der Terrorabwehrmaßnahmen sind verträglich in die Neugestaltung des Platzes einzubinden.

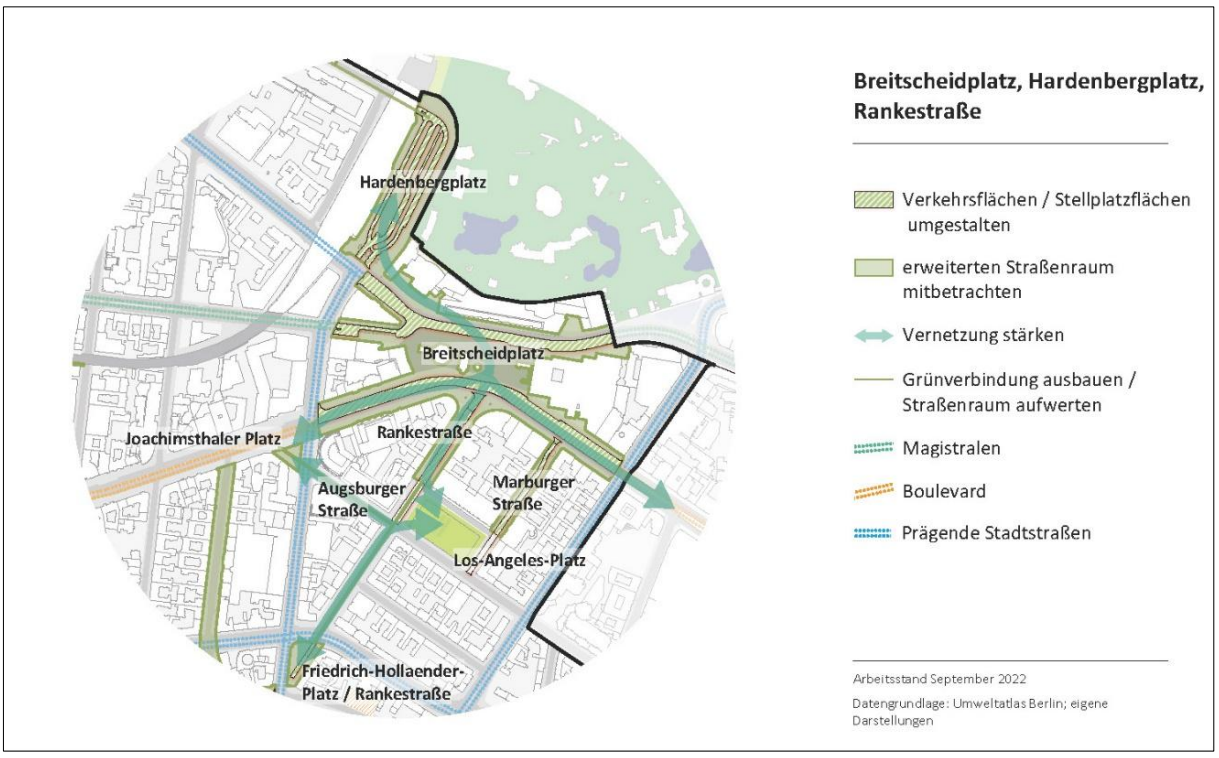


Abb. 36: Potenzialflächen für die Umgestaltung der Straßenräume am Breitscheidplatz, Hardenbergplatz, Rankestraße, Quelle: bgmr

Rankestraße/Marburger Straße/Augsburger Straße

Im Zuge der Umgestaltung des Blockes 296 (Block „Kurfürstendamm/Rankestraße", vormals KARSTADT)) und des Kurfürstendamms wird angestrebt, auch die Rankestraße zu qualifizieren. Der Durchgangsverkehr

zum Kurfürstendamm und zur Tauentzienstraße sollte im Kontext der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf dem Kurfürstendamm und aus Sicherheitsgründen (Maßnahmen zur Sicherung vor Anschlägen auf dem Breitscheidplatz) nicht mehr möglich sein. Der Straßenabschnitt zwischen Los-Angeles-Platz und Kurfürstendamm würde zu Gunsten der Aufenthaltsqualität und für Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel umgestaltet werden. Die Befahrbarkeit mit reduziertem Tempo muss dabei für die Anlieferung, die Anlieger und eine Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge der Feuerwehr weiterhin möglich bleiben. Eine Fortsetzung der Umgestaltung bis zum Friedrich-Holländer-Platz im Süden müsste verkehrliche Erfordernisse bezüglich der Zufahrt zur Tiefgarage Los-Angeles-Platz und der Feuerwache Rankestraße berücksichtigen. Mit diesen Maßnahmen würde über die Rankestraße eine Platzfolge verbunden werden (Breitscheidplatz, Los-Angeles-Platz, Friedrich-Holländer-Platz). Auch Marburger und Augsburger Straße wären hinsichtlich der Umgestaltungsmöglichkeiten für eine höhere Aufenthaltsqualität und verbesserter klimatischer Auswirkungen zu untersuchen.

Hardenbergplatz

Der Hardenbergplatz ist heute durch eine ausschließliche verkehrliche Nutzung (breite Fahrbahnen, Parkplätze, großzügige Bushaltestellen etc.) nicht als Stadtplatz erkennbar. Durch seine Größe, seine Lage zwischen Zoo sowie Bahnhof Zoologischer Garten und seine Verbindungsfunktion zwischen Tiergarten und City West bietet er trotz seiner auch zukünftig unverzichtbaren Funktion als wichtiger Knotenpunkt im ÖPNV Potenziale für eine stärker aufenthaltsorientierte Nutzung. Für den Platz liegen bereits Ideen zur Umnutzung vor (vgl. Rahmenplan Hertzallee/Hardenbergplatz/B-Plan 4-69). Unter anderem sollen Parkplätze entfernt werden, um Fläche für die geplante Straßenbahn zu gewinnen. Eine solche Umgestaltung sollte dringend auch einen Fokus auf die Aufenthaltsqualität, Klimaanpassung und die Verbesserung der Verbindung zum Tiergarten legen. Der Hardenbergplatz bildet den Anfang einer städtebaulich signifikanten Platzabfolge über den Breitscheidplatz bis zum Los-Angeles-Platz. Alle Plätze haben unterschiedliche Charakteristika sowie Funktionen. Während der Hardenbergplatz vor allem verkehrliche Funktionen aufnimmt, stellt der Breitscheidplatz vor allem Raum für Veranstaltungen und Kultur zur Verfügung, wohingegen der Los-Angeles-Platz ein Ort des Verweilens und der Ruhe in grüner Umgebung, aber auch des Spielens für Kinder ist. (vgl. auch Kap. 3.9.7)

Nürnberger Platz

Der Nürnberger Platz wurde einst als einer von vier Schmuckplätzen der städtebaulichen „Carstenn-Figur“ angelegt. Heute büßt er vor allem wegen seiner Lage an der vierspurigen Spichernstraße und einer Kreuzung an Qualität ein.

Gegenüber dem heutigen Nürnberger Platz liegt eine sich im Privatbesitz befindliche baumbestandene Rasenfläche; getrennt sind die beiden Flächen durch die Geisbergstraße. Durch eine Zusammenführung der beiden Flächen könnte durch Reduzierung der Fahrbahnfläche der Geisbergstraße, einer Geschwindigkeitsreduzierung und einer Anhebung der Fahrbahnfläche auf Fußwegeniveau erreicht werden. Gleichzeitig sollten die beiden Grünflächen in einer Gestaltsprache mehr Aufenthaltsqualität bieten. Mit dieser Umgestaltung sollte auch die Schaffung von neuen Spielangeboten verbunden werden. Für eine Realisierung müssen jedoch Fragestellungen gelöst werden, wie zum Beispiel der Ankauf der privaten Fläche.

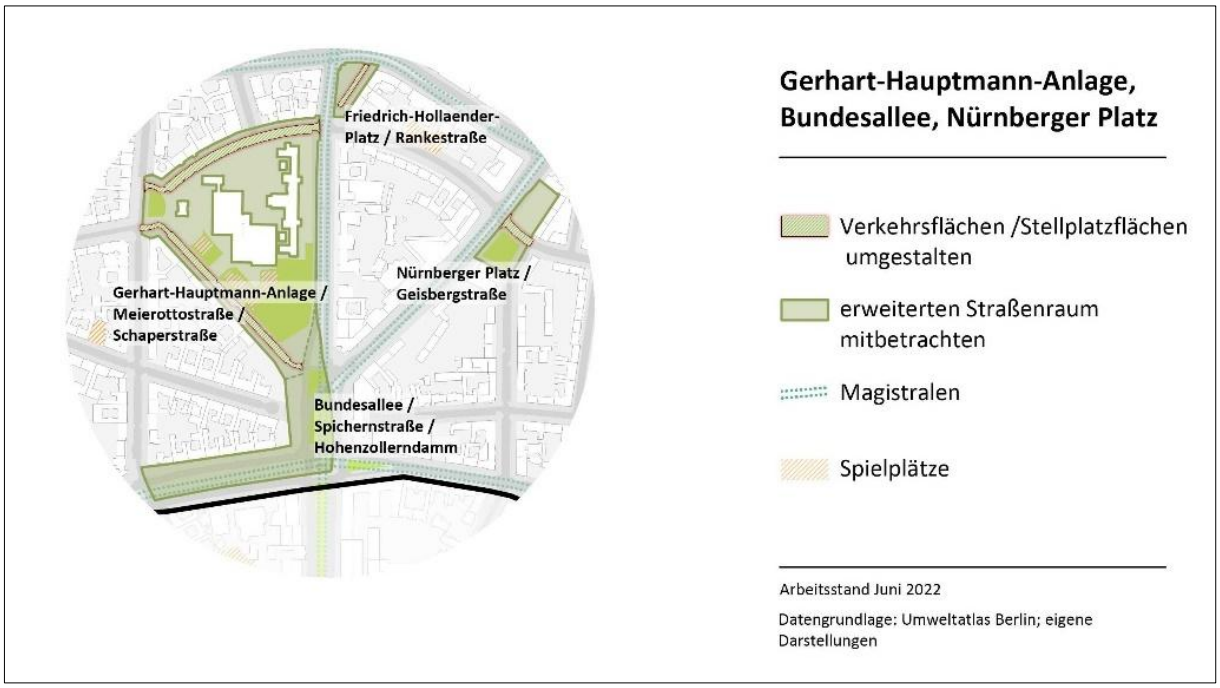


Abb. 37: Potenzialflächen für die Umgestaltung der Straßenräume an der Gerhart-Hauptmann-Anlage, Bundesallee, Nürnberger Platz, Quelle: bgmr

Meierottostraße/Schaperstraße/Gerhart-Hauptmann-Anlage/Meinekestraße

Der Block („Kulturquartier Fasanenplatz“) zwischen Bundesallee, Meierottostraße und Schaperstraße, mit dem Haus der Berliner Festspiele, dem UdK-Standort Bundesallee mit den Fakultäten Musik und Darstellende Kunst, der Bar jeder Vernunft und den Grünanlagen Gerhart-Hauptmann-Anlage und Fasanenplatz, würde erheblich von einer freiraumplanerischen Neustrukturierung profitieren.

Vertiefende Maßnahmenvorschläge werden in Kapitel 3.7.4 dargestellt.

Bundesallee/Hohenzollerndamm

Der Verkehrsknoten rund um den U-Bahnhof Spichernstraße ist geprägt vom motorisierten Verkehr und größeren Begleitflächen mit geringer Nutzungsqualität. Dieser Raum bietet große Potenziale für mehr Aufenthaltsqualität durch eine Qualifizierung: zwischen den Richtungsfahrbahnen der Bundesallee liegt eine ungenutzte Grünfläche und zwischen den Richtungsfahrbahnen des Hohenzollerndamms ein langgestreckter Parkplatz.

Vertiefende Maßnahmenvorschläge werden in Kapitel 3.7.4 dargestellt.

3.7.3 Entwicklungsleitlinie 10 - Grün- und Freiflächen als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und als Qualitätsmerkmal der City West erweitern und qualifizieren

Aufgrund der Unterversorgung mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünflächen und der eingeschränkten Möglichkeiten, im Bestand neue Freiflächen in den benötigten Größenordnungen zu generieren, sind neben der Umwandlung von Straßen in öffentlich nutzbare Freiräume vor allem folgende Flächensicherungen, Maßnahmenbündel sowie instrumentelle Ansätze für die öffentlichen Räume in der City West von großer Bedeutung:

- die Sicherung der Bestandsflächen,
- die Qualifizierung und Pflege des Bestandes,
- die Erweiterung bestehender Grünanlagen,
- die Verbesserung der Erreichbarkeit und Vernetzung
- die Mehrfachnutzung der institutionellen Grün- und Freiflächen für die Allgemeinheit,
- die Schaffung von neuen öffentlich nutzbaren Grünflächen im „Huckepackverfahren“ mit der baulichen Entwicklung,
- Ermutigung privater Eigentümer:innen, ihre Freiflächen entsprechend um/neu zu gestalten

Sicherung der Bestandsflächen

Die Überbauung von vorhandenen Grünflächen ist aufgrund des bestehenden Defizites auszuschließen. Auch bei privaten Grünflächen mit öffentlicher Nutzung wie dem Los-Angeles-Platz ist eine Erhaltung unbedingt anzustreben.

Qualifizierung der Bestandsflächen - Sicherstellung der Pflege

Grün- und Freiflächen, die intensiv genutzt werden, erfordern neben der regelmäßigen Pflege nach einem Zeitraum von ca. 20 Jahren einer grundlegenden Überarbeitung und Weiterentwicklung, gerade auch unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Neue Nutzungsangebote, Optimierung der Sitz- und Verweilangebote, Integration von Spiel- und Bewegungsangeboten, Überarbeitung der Bepflanzung, Erneuerung der Beläge von Platz- und Wegeflächen sind meist erforderliche Maßnahmen. Auch die städtebauliche Kriminalprävention ist dabei zu beachten.

Eine hohe Nutzungsintensität erfordert gleichzeitig eine intensive Pflege und Unterhaltung. Mit dem Handbuch „Gute Pflege“[95] werden Standards für die Pflege aufgezeigt. In der City West wird hinsichtlich der Pflege und Weiterentwicklung bereits sehr viel geleistet, aber dennoch bedarf es der weiteren Qualifizierung und intensiven Pflege der Bestandsflächen. Um dies auf den Weg zu bringen, sind entsprechend finanzielle Mittel erforderlich. Diese müssen sich in den Pflegeansätzen für die Grünflächen wie auch bei den Spielplätzen entsprechend abbilden.

Die denkmalpflegerischen, wie naturschutzfachlichen Belange müssen frühzeitig berücksichtigt und abgestimmt werden. Zur Sicherung und Pflege gehört auch die Erhaltung der - wenigen - Naturdenkmäler, die es im BEP-Geltungsbereich gibt. Dies sind einige wenige Großbäume und ein Findling. Die nachfolgende Karte gibt einen Überblick über Ihre Standorte

[95] Handbuch Gute Pflege, Pflegestandards für die Berliner Grün- und Freiflächen, SenUVK, 2016



Abb. 38: Standorte von Naturdenkmalen (grün: Baum, braun: Findling), Quelle: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0

Erweiterung der bestehenden Grünflächen um angrenzende Flächen im öffentlichen Straßenraum

Insbesondere die Sperrung der Rasenflächen am Savignyplatz im Mai 2022 wegen Übernutzung zeigt den hohen Nutzungsdruck, dem die wenigen Grünflächen in der City West ausgesetzt sind. Daher bedarf es einer Strategie zur Erweiterung der bestehenden Grünflächen in die angrenzenden Straßenflächen hinein. Somit können neue Nutzungsangebote geschaffen und die Kernflächen der Grünflächen entlastet werden. Wie in der Entwicklungsleitlinie 9 bereits ausgeführt, bestehen besondere Potenziale in den Parks und Plätzen, die an mehreren Seiten von Straßen umgeben sind (Savignyplatz, Steinplatz, Breitscheidplatz).

Verbesserung der Erreichbarkeit der wohnungs- und siedlungsnahen Grün- und Freiflächen

Bei einer schlechten Ausstattung mit Grünflächen ist es umso wichtiger, dass diese wenigen Flächen auf angenehmen Wegen gut erreichbar sind und „versteckt“ liegende Grünflächen sichtbarer gemacht werden bzw. besser in das Stadtquartier eingebunden werden (z.B. Einstieg zu den Uferwegen an der Gotzkowsky- und Dovebrücke oder die Freiflächen auf dem Campus der TU Berlin). Hierzu wurden in der Entwicklungsleitlinie 9 bereits Anforderungen und Vorschläge für den Umbau und Neugestaltung der öffentlichen Straßenräume entwickelt.

Der nahegelegene Große Tiergarten trägt als große siedlungsnahe Grünfläche zur Qualität der Erholungsfunktion in der City West bei. Daher ist hier besonders wichtig, die Zugänglichkeit und Vernetzung mit der City West zu verbessern. Dies geschieht insbesondere durch die Umgestaltung und Qualifizierung von einladenden Straßenräumen für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen, die aus den Wohnquartieren als Quellorte

zum Zielort Tiergarten führen. Wichtige Zugänge zum Tiergarten führen aus der City West über die Müller-Breslau-Straße und den Hardenbergplatz in den Großen Tiergarten. Die durch Fuß- und Radverkehr intensiv genutzte Wegeverbindung zwischen Hardenbergplatz und Schleuseninsel sollte unter Berücksichtigung der visuellen Bezüge in den Zoo zukünftig erweitert und aufgewertet werden.

Dieses Ziel der Vernetzung gilt auch für andere Räume bzw. Platzfolgen in der Stadt wie z.B. Steinplatz-Savignyplatz bzw. Hardenbergplatz - Breitscheidplatz - Los-Angeles-Platz; dies unbeschadet der dort z.T. noch notwendigen gestalterischen Veränderungen zu Gunsten von mehr Grün.

Mehrfachnutzung der institutionellen Grün- und Freiflächen für die Allgemeinheit

In der City West verfügen öffentliche Institutionen wie Hochschulen, Schulen oder Theater über Freiflächen, die ein hohes Potenzial für eine öffentliche Freiraumnutzung haben.

Der Campus der TU besitzt erhebliche Freiflächen, die auch verstärkt für die Nutzung durch Anwohner:innen aktiviert und profiliert werden könnten. In der vorlesungsfreien Zeit von drei Monaten von Mitte Juli bis Mitte Oktober ist die Nutzungsintensität auf dem Uni-Gelände gering. Eine gute Erreichbarkeit und ein Einladungscharakter z.B. an den Eingängen an der Hardenbergstraße (an der Mensa und zwischen Eugene-Paul-Wigner-Gebäude und dem Institut für Kirchenmusik der UdK) sind die Voraussetzung, um dieses Potenzial zu aktivieren. Projekte, wie die Neugestaltung der Verlängerung der Hertzallee auf dem Campus Süd oder die vorgeschlagene Entwicklung des campusseitigen Ufers des Landwehrkanals können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten und Orientierung schaffen. Über das Grüne Band entlang des Landwehrkanals können auch die Freiflächen der unterschiedlichen öffentlichen Nutzungen beidseitig der Marchstraße verknüpft werden. Das TU-Gelände könnte mit einer Profilierung für Sport und Bewegung eine wichtige Funktion in der Verbesserung der Freiraumversorgung in der City West einnehmen. Entsprechende Abstimmungen mit der TU sind zur Aktivierung dieser Potenzialflächen erforderlich.

Ein weiterer Schwerpunkt der Aktivierung institutioneller Freiflächen befindet sich am Standort der Berliner Festspiele und der UdK im Bereich der Bundesallee. Im Zusammenhang mit der Gerhart-Hauptmann-Anlage könnte der gesamte Block freiraumplanerisch und städtebaulich qualifiziert werden. Im ersten Schritt müsste für diesen Bereich unter Einbeziehung der Meierottostraße, des Fasanenplatzes und der Schaperstraße ein Werkstattverfahren unter Beteiligung der Eigentümer:innen und Anlieger:innen erarbeitet werden.

Ein drittes Potenzial institutioneller Freiräume sind die drei Schulen (Friedensburg-Oberschule, Joan-Miro-Grundschule und Schiller-Gymnasium) in der City West. An ca. 180 Tagen im Jahr ist kein Schulbetrieb. Die Schulhöfe könnten an solchen Tagen und zusätzlich nach Schulschluss für die Allgemeinheit geöffnet werden. Hierfür sind entsprechende organisatorische Vorkehrungen zu treffen (Verkehrssicherungspflichten, Pflege, Reinigung, Schließdienste usw.). Weiterhin bedarf es Konzepte der Zonierung (geschlossenes und öffentlich zugängliches Schulgelände) sowie Qualifizierung der Ausstattung und Nutzungsangebote.

Solche Mehrfachnutzungen, ob temporär oder dauerhaft, erfordern eine Kuratierung. Neben den baulichen Maßnahmen muss aber auch diese Kuratierung durch finanzielle Mittel und Personal unterstützt werden. Eine solche Strategie hilft dabei, Flächendefizite abzubauen.

Schaffung von neuen öffentlich nutzbaren Grünflächen im „Huckepackverfahren“ mit baulicher Entwicklung

Öffentliche Flächen für neues, öffentlich nutzbares Grün stehen in der City West nicht zur Verfügung. Daher bedarf es einer Strategie im Rahmen der Entwicklung größerer städtebaulicher Vorhaben zumindest kleinere, öffentlich nutzbare Grünflächen (Pocketparks) mit zu entwickeln. Dem Hochhausleitbild entsprechend sollen die Erdgeschosszonen und die Dächer öffentlich nutzbar sein. Hierbei sind auch grüne Freiflächennutzungen

mit einzubeziehen. Im Rahmen der Bauleitplanung müssen diese öffentlichen Nutzungsrechte für Grün- und Freiflächen auf den Bauflächen gesichert werden. Mit einem Freiflächengestaltungsplan, der im Rahmen des Bauantrages vorgelegt werden muss, wird die gestalterische Qualität und Nutzungsstruktur abgesichert. Diese erfordert in der Regel den Abschluss städtebaulicher Verträge. Unbeschadet dessen ist weiterhin anzustreben, bei größeren städtebaulichen Projekten auch Möglichkeiten zur Erweiterung/Neuanlage öffentlicher Flächen zu schaffen.

Die Größenordnung für das öffentlich nutzbare Grün leitet sich aus den Orientierungswerten für das wohnungsnahe Grün von 6 m²/Einwohner:in ab. Wenn diese Flächen nicht bodengebunden umsetzbar sind, ist eine Dachnutzung oder der Umbau von Straßenverkehrsfläche zum Freiraum eine Möglichkeit der Flächenkompensation.

Auch im Bestand können Private angeregt werden, ihre Freiflächen zumindest im Sinne von Klimaschutz/-anpassung umzugestalten. Leitfäden können dazu Hinweise geben. Dies käme dann den Nutzer:innen der Gebäude zugute. Eine öffentliche Nutzbarkeit kann Teil von Fördermaßnahmen und entsprechenden Vereinbarungen sein.

Abbau der Spiel- und Bolzplatzdefizite

Die City West weist einen Bedarf an öffentlichen Spielplätzen von über 55.000 m² [96] auf. Tatsächlich stehen aber nur ca. 18.000 m² öffentliche Spielplätze[97] zur Verfügung, wodurch sich ein Versorgungsgrad von lediglich knapp 33 % bzw. ein deutliches Defizit von ca. 37.000 m² ergibt. Durch den Bau von weiteren Wohnungen wird sich dieses Defizit noch verstärken. Mit Ausnahme von drei Standorten in der Knesebeckstraße, in der Gerhart-Hauptmann-Anlage oder auf einem Spielplatz an der Spree in der Spreestadt gibt es keine Bolzplätze in der City West. Bei der Erreichbarkeit der öffentlichen Spielplätze[98] gibt es deutliche Unterschiede, so liegen die östlichen Bereiche der City West um die Gutenbergstraße in der Spreestadt, um den TU-Campus sowie um den Bahnhof Zoologischer Garten und Breitscheidplatz außerhalb des 500 m Radius der Spielplätze. Außer an der Gutenbergstraße sind hier derzeit keine Schwerpunkte für das Wohnen geplant. Der Freiflächenplan für das Grundstück zwischen Gutenbergstraße und Spree (Bebauungsplan 4-62) kann die dort benötigten Spielflächen nachweisen.

Neben der Qualifizierung, Erneuerung und nachhaltigen Pflege der vorhandenen Flächen bieten sich folgende Maßnahmen und Strategien an:

- Kuratierung temporärer Spielstraßen
- Integration von Spiel- und Bewegungsangeboten beim Umbau von Straßen
- Aktivierung der Dächer als Potenzial für Spiel- und Bewegungsangebote

Kuratierung von (temporären) Spielstraßen

Mit dem Konzept der temporären Spielstraßen - wie sie in einigen Bezirken in Berlin bereits in den Sommermonaten in regelmäßigen Abständen organisiert werden (www.spielstraßen.de) - können über einen bestimmten Zeitraum Straßen für den Autoverkehr gesperrt und zum Spielen und die Bewegung genutzt werden. Ein solches Konzept ist erfolgreich, wenn es entsprechend kuratiert wird (z.B. ein bezirkliches Spielmobil, dass die unterschiedlichen Standorte in der City West bespielt). Hierfür ist ein Feinkonzept aufzustellen,

[96] Bruttobedarf Spielplätze: Einwohner:innen x 1,5 m²
[97] Geoportal Berlin/ [Grünanlagenbestand Berlin (einschließlich der öffentlichen Spielplätze)]
[98] Erreichbarkeit Spielplätze 500 m Radius

dass auch in Zusammenarbeit mit Kitas, Schulen und Initiativen zu entwickeln ist. Mit temporären Spielstraßen eröffnet sich auch die Möglichkeit, Akzeptanz im Umfeld und Auswirkungen auf das lokale Verkehrsgeschehen zu prüfen. Eine fachliche Begleitung und Auswertung der Erfahrungen als Grundlage für dauerhafte Lösungen sollten stets Teil der Maßnahme sein.

Dauerhafte Spielstraßen könnten schwerpunktmäßig in der gründerzeitlich dicht bebauten Stadt (westlicher Bereich der City West) umgesetzt werden. Hierfür kommen vor allem die im Verkehrsgutachten ermittelten Straßen mit Potenzialen für Schleichverkehre im Nebennetz in Betracht (s. Mobilitätskonzept).

Integration von Spiel- und Bewegungsangeboten beim Umbau von Straßen

Wenn Straßenräume umgebaut werden, können diese - insbesondere dort, wo sie an bestehende Parkanlagen grenzen - mit Spiel- und Bewegungsangeboten ausgestattet werden. Diese müssen in die Gestaltsprache des öffentlichen Raumes integriert werden. Klassische Spielplatzangebote wie Buddelkiste, Spielgeräte mit Sandfallschutz oder Rindenmulch und der entsprechenden Einzäunung sind in der Regel im öffentlichen Straßenraum nicht geeignet. Vorstellbar sind vor allem punktuelle oder sich in den öffentlichen Raum integrierende wegebegleitende Spiel- und Bewegungsangebote, zum Beispiel auf Fallschutzbelagflächen.

Aktivierung der Dächer als Potenzial für Spiel- und Bewegungsangebote

Flachdächer von größeren Gebäuden stellen Potenzialflächen für Spiel- und Bewegungsflächen dar. Beispiele für die Aktivierung von Flächen finden sich vor allem im skandinavischen Raum. Im „Konditaget Lüders“ in Kopenhagen wurde ein öffentlich zugängliches Parkhausdach mit einem multifunktionalen Spiel- und Sportbereich ausgestattet. Auch in Deutschland gibt es bereits realisierte Beispiele, wie den Dachspielplatz des Fröbel-Kindergartens auf dem Dach eines Einkaufszentrums in Hamburg Wandsbek. Dieses Vorgehen ist im Bestand und bei Neuplanungen denkbar. Die Dächer der Parkhäuser in der City West, die Dächer oder auch Luftgeschosse von Hochhäusern oder die Dächer größerer Gebäudekomplexe (wie z.B. der Karstadt-Block) könnten für Spiel-, Sport- und Bewegungsangebote genutzt werden. Insbesondere Bolzplätze, Spiel- und Bewegungsgeräte können für Jugendliche und Erwachsene auf den Dächern untergebracht werden. Eine öffentliche, barrierefreie Zuwegung muss hierfür gesichert werden. Im Rahmen einer B-Plan-Aufstellung müssten diese Nutzungen mit festgesetzt werden. Durch städtebauliche Verträge muss der Betrieb abgesichert werden.

Eine mögliche Umsetzung könnte über die Green Roof Lab-Förderung des GrünDachPLUS-Programms der SenMVKU erfolgen. Über dieses Programm werden „innovative, experimentelle, partizipative oder gemeinwohlorientierte Dach- und Gebäudebegrünungen“ gefördert. Trotz der Fokussierung auf Begrünung, Biodiversitätsförderung, Regenwassermanagement und Klimaanpassung ist es vorstellbar, auch Bewegungsangebote konzeptionell zu integrieren.[99]

Qualifizierung und Weiterentwicklung der Wegeverbindungen und öffentlichen Räume entlang von Spree und Landwehrkanal

Die Wasserlagen entlang der Spree und des Landwehrkanals stellen eine große Qualität des Betrachtungsraumes dar. Zum einen bieten sie durch Aufenthaltsangebote und wasserbegleitende Wegebeziehungen Erholungsfunktionen, zum anderen sind sie auch Lebensräume für Tiere und Pflanzen in der hoch verdichteten City West. Ein Konzept muss auf einer Bestandserfassung der ökologisch wertvollen Vegetationsflächen und Bäume aufbauen, um Konflikte frühzeitig zu erkennen und zu vermeiden. Da es sich bei beiden Gewässern

[99] https://www.ibb-business-team.de/gruendachplus/green-roof-lab/, Zugriff am 6.2.2023

um Bundeswasserstraßen handelt, sind alle Planungen mit der Wasserstraßenverwaltung des Bundes abzustimmen und - sofern deren Zuständigkeit unmittelbar berührt wird - durch diese zu planen und zu genehmigen. Nutzungseinschränkungen, die den Betrieb und die ordnungsgemäße verkehrliche und wasserwirtschaftliche Unterhaltung der Bundeswasserstraße einschließlich Zubehör sowie das Befahren der Bundeswasserstraße mit Wasserfahrzeugen gemäß bundesrechtlicher Vorschriften einschränken oder gefährden, sind nicht zulässig. Die Bundeswasserstraßenverwaltung plant auch in eigener Verantwortlichkeit ökologische Aufwertungsmaßnahmen und setzt diese fest bzw. um.

Darüber hinaus muss bei Planungen für die Ufer des Landwehrkanals der bestehende Ensembleschutz als Denkmal beachtet werden.

Entlang der Spree im Bereich der Spreestadt bestehen schon in großen Teilen uferbegleitende Spazier- und Erholungswege. Vor allem im nördlichen Bogen besteht jedoch ein Optimierungsbedarf der Wege und Uferbereiche. Diese sind zum Teil in keinem guten Zustand und bieten wenig qualitätsvolle Aufenthaltsmöglichkeiten. Für diesen Teilraum gibt es auch planerische Überlegungen zur Unterbringung von Liegeplätzen und entsprechender Infrastruktur für den Wassertourismus; eine entsprechende landseitige Zugangsmöglichkeit müsste im Fall einer Konkretisierung bei der Gestaltung berücksichtigt werden. Die Anbindung an das nördliche Spreeufer ist schlecht; eine Fußgänger- und Fahrradbrücke in diesem Bereich zur Moabiter Spreeseite würde die Erreichbarkeit des Sportparks Neues Ufer für den Fuß- und Radverkehr aus der Spreestadt deutlich verbessern. Freiraumdefizite könnten so verringert werden.

Östlich der Franklinstraße rücken die Gewerbe- und Fabrikgebäude teils direkt an das Ufer heran, sodass keine gänzlich durchgängige Durchwegung in diesem Bereich möglich ist. Jedoch können zum Teil neugestaltete Uferbereiche durch die Gewerbehöfe erreicht werden. In einer längeren Perspektive sollte angestrebt werden, solche unterbrochenen Bereiche mit Steganlagen zu überbrücken, um so einen durchgehenden Spreeuferweg zu ermöglichen. Südlich davon schließen noch zu entwickelnde Brachflächen bzw. temporär als Parkplätze genutzte Flächen an. Hier sollte sichergestellt werden, dass der bereits vorhandene öffentlich zugängliche Uferweg bei einer städtebaulichen Entwicklung erhalten bleibt und mit begleitenden Grünräumen und Spielplätzen qualifiziert wird, um das Defizit in diesem Bereich zu verringern. Für den westlichen Bereich ist im B-Plan 4-62 bereits ein Uferweg als öffentliche Parkanlage festgesetzt, der B-Plan 4-60 für den östlichen Bereich befindet sich noch im Verfahren. Wie bereits im Punkt „Umverteilung, Umbau und Mehrfachnutzung vorhandener Verkehrsflächen zu öffentlichen Freiräumen für Menschen“ (s.o.) beschrieben, bieten auch die Uferbereiche entlang des Landwehrkanals deutliches Aufwertungspotenzial im Hinblick auf die Aufenthaltsqualität und Erhöhung der biologischen Vielfalt.

Bei einer Umgestaltung der Straßenräume des Einsteinufers und der Müller-Breslau-Straße werden Bewegungs- und Aufenthaltsräume gewonnen, die Uferbereiche können auch hinsichtlich der Biotopverbundfunktion gestärkt werden. Soweit räumlich und rechtlich möglich, sollten „Wasserplätze“ und Aussichtspunkte bis an das Gewässer geführt werden. Ökologisch wertvolle Bereiche sind bei der Auswahl der Orte zu berücksichtigen. Insbesondere im Bereich der Schleuse an der Müller-Breslau-Straße müssen alle Planungen eng mit der Wasserstraßenverwaltung des Bundes abgestimmt werden.

Eine Qualifizierung der Uferbereiche entlang von Spree und Landwehrkanal trägt zur Stärkung des Biotopverbundes wie auch zu einer besseren Verknüpfung der Wohnquartiere mit den Wasserlagen bei. Durch klare und optimierte Wegeverbindungen zu den Gewässern werden die Wohngebiete „aus der Tiefe des Raumes“ stärker an die neuen öffentlichen Räume am Wasser herangeführt. Durch Schaffung von strukturreichen Uferbereichen wird das ökologische Potenzial der Gewässer weiter verbessert.

3.7.4 Vertiefungsbereiche Freiraum

Im folgenden Abschnitt werden für ausgewählte Räume mögliche Maßnahmen skizziert, mit denen die Umsetzung der in den vorangegangenen Kapiteln dargestellten freiraumplanerischen Ziele erreicht werden sollen. Die Vertiefungen sind als Anregungen für einen weitergehenden Entwurfsprozess zu verstehen. Im Rahmen dieser Prozesse sind entsprechende Konkretisierungen und Abstimmungen zu führen.

3.7.4.1 Einsteinufer

Die Stadtquartiere an die Wasserlagen von Spree und Landwehrkanal und damit auch an das Netz der Berliner „Grünen Hauptwege“[100] heranzuführen, ist ein übergeordnetes Ziel der BEP. Knesebeckstraße, Savignyplatz, Steinplatz, TU-Gelände Süd über die Straße des 17. Juni, TU-Gelände Nord stellen eine solche Verbindung aus der Tiefe des Raumes dar. Das Ziel des Einsteinufers muss aber entsprechend attraktiv sein. Gleichzeitig ist das Einsteinufer zusammen mit der Müller-Breslau-Straße eine wichtige Ost-West-Verbindung am Wasser. Einen einladenden Promenadencharakter haben diese Straßenräume derzeit noch nicht durchgängig.

Abschnitt zwischen Charlottenburger und Marchbrücke

Anknüpfend an den „Masterplan Uni Campus City West“ wird vorgeschlagen, die Straße nördlich des Uni Campus entlang des Einsteinufers aus dem Verkehrsnetz herauszunehmen und diese Seite des Landwehrkanals zu einer grünen Promenade zu entwickeln. Liefer- und Rettungsverkehre werden weiter zugelassen. Eine Zufahrtmöglichkeit zur Uferzone für Wartungsarbeiten durch die Bundeswasserstraßenverwaltung muss gegeben sein. Für den Fahrradverkehr wird hier eine neue Radwegeverbindung angelegt. Der vorhandene Grünstreifen kann verbreitert werden, es entsteht eine großzügigere Promenade am Wasser.

Die Straßenflächen werden im Sinne der Klimaanpassung vom Kanalnetz der Mischwasserkanalisation abgekoppelt. Das Regenwasser der befestigten Flächen wird zur Bewässerung der Stadtbäume genutzt. Der lückenhafte Baumbestand wird als zusammenhängende Allee ergänzt. Der lineare Charakter des Raumes entlang der neuen Promenade bleibt damit erhalten.

Das Universitäts-Gelände, das hier mit Anlieferzonen Rückseiten ausgebildet hat, soll zur Wasserlage geöffnet und die Wegenetze zwischen Kanal und den Uni-Freiflächen sollen qualifiziert werden. Vom Ufer bis zu den Uni-Freiflächen wird dieser Raum zusammenhängend gedacht. An zwei Stellen wird der grüne Universitäts-Campus mit der Wasserlage über Wege verknüpft, die bisher versteckt lagen. Kleinere Wasserplätze, die im Bestand bereits vorhanden sind, ermöglichen den direkten Bezug zum Wasser.

---

[100] Die Grundlage der [Berliner] Grünen Hauptwege bildet das Freiraumsystem des Berliner Landschaftsprogramms einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro). Ein Ziel ist es, Wohngebiete mit den vielfältigen Erholungsmöglichkeiten des Berliner Stadtgrüns und den Naherholungsgebieten von Berlin und Brandenburg zu verknüpfen.
Grüne Hauptwege Berlin laden ein zum Flanieren, Spazieren und Trainieren, als täglicher Weg mit dem Kinderwagen und zum Erledigen der Besorgungen, aber auch zu längeren Ausflügen in der Metropole und im Umland, weitgehend ohne Belästigung und Gefährdung durch den Autoverkehr. Das Streckennetz der Grünen Hauptwege führt zum benachbarten Stadtteil oder zum nächsten Naherholungsgebiet und nutzt dabei die grünen Korridore der Großstadt.
Aus:https://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/landschaftsplanung/gruene-hauptwege/, Zugriff am 20.8.2025
Im Geltungsbereich der BEP liegt ein Abschnitt des Hauptweges 1 (Spreeufer westlich der Gotzkowskybrücke); am S-Bf. Tiergarten besteht Anschluss an den Hauptweg 19 entlang von Spree und Landwehrkanal im Bezirk Mitte.

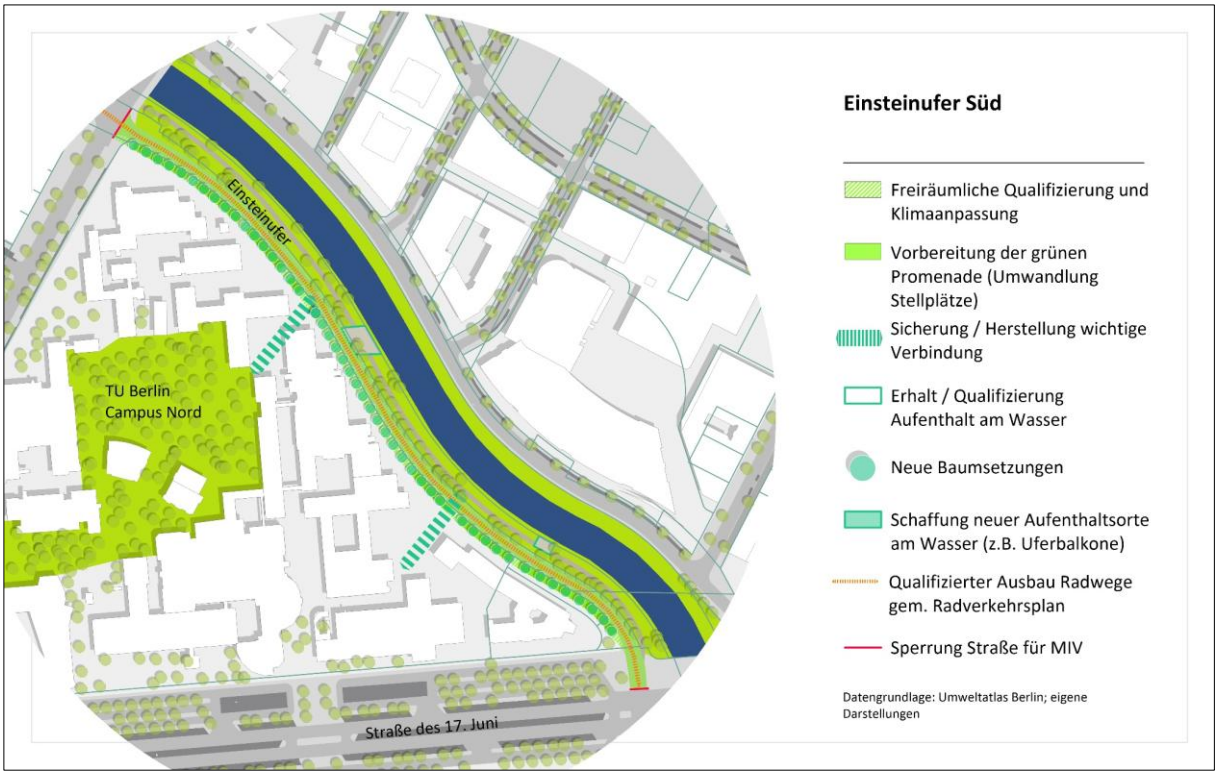


Abb. 39: Strukturkonzept Einsteinufer Süd zwischen Charlottenburger Brücke und Marchbrücke; weitere Durchwegungen des Campus sind im Zuge der Planungskonkretisierung vorzusehen, Quelle: bgmr

Abschnitt zwischen Marchbrücke und Dovebrücke

- Auch im daran anschließenden nördlichen Bereich des Einsteinufers zwischen March- und Dovebrücke besteht Qualifizierungspotenzial. Der motorisierte Verkehr soll in diesem Bereich weiter zugelassen sein, das Ziel ist jedoch ein signifikanter Umbau der Nebenflächen zur besseren Erreichbarkeit und Attraktivitätssteigerung des Uferbereiches. Wichtig wird beim Umbau des Einsteinufers, die Bezüge aus dem bebauten Raum zum Wasser zu verbessern. Der Alleecharakter der Straße soll gestärkt werden. Befestigte Flächen sollen bei einem höheren Anteil an begrünten Flächen vom Mischwasserkanal abgekoppelt werden und so die Belastung des Landwehrkanals nach Starkregenereignisse gemindert werden.
- Die Dringlichkeit, auch die Wasserlagen besser zu erschließen, leitet sich u.a. aus der schlechten Versorgung mit Grünflächen in der City West ab. Eine Umgestaltung muss unter Berücksichtigung der vorhandenen Vegetations- und Biotopstrukturen geschehen. Da Uferbereiche in der Regel für die Freiraumnutzung hoch attraktiv sind, bedarf es für diese Grünflächen eine höhere Pflegeintensität. Hierfür müssen die Mittel frühzeitig mit eingeplant werden.

Das „Gesetz über den wasserwirtschaftlichen Ausbau an Bundeswasserstraßen zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der Wasserrahmenrichtlinie“ 2021 bringt für die Wasser- und Schifffahrtsämter neue Aufgaben, da die Umsetzung der Ziele der Wasserrahmenlinie auf den Bund übertragen wurde. Dies bedeutet auch veränderte Konstellationen in der Zusammenarbeit. Es ergeben sich neue Möglichkeiten, wenn die Flächen des Bundes wasserseitig und die Flächen des Bezirkes landseitig im Sinne der WRRL zusammen gedacht werden. Hierzu bedarf es jedoch einer frühzeitigen Abstimmung und Zusammenarbeit. Eine Zufahrtmöglichkeit der Uferzone für Wartungsarbeiten durch die Bundeswasserstraßenverwaltung muss gegeben sein.

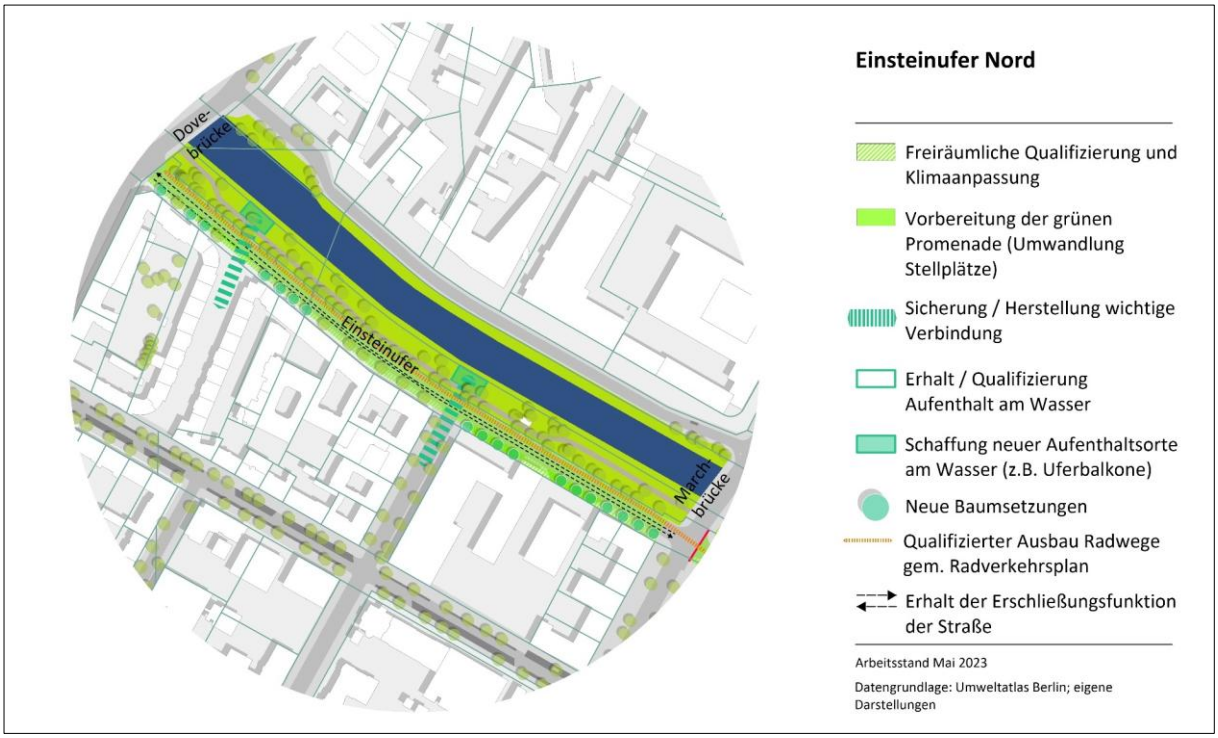


Abb. 40: Strukturkonzept Einsteinufer Nord zwischen Marchbrücke und Dovebrücke, Quelle: bgmr

3.7.4.2 Müller-Breslau-Straße

Die Umgestaltung des Straßenraumes entlang des Kanals soll auch südlich der Straße des 17. Juni im Bereich der Müller-Breslau-Straße erfolgen. Damit wird eine durchgängige Fuß- und Radwegeverbindung bis zur Unteren Freiarchenbrücke/Schleusenkrug hergestellt und somit der Tiergarten bzw. Hardenbergplatz angebunden.

An dieser Stelle ergeben sich vor allem im Hinblick auf das Vorhaben Hertzallee Nord/Uni-Gelände (B-Plan 4-69a) große Potenziale zur Qualifizierung und Neugestaltung des öffentlichen Raumes. Das neue Stadtquartier wird aus der Tiefe des Raumes an die Wasserlage des Landwehrkanals herangeführt. Mit einer Bebauung von Hochhäusern sollen zugleich Mehrwerte für den öffentlichen Raum geschaffen werden. Die Umgestaltung der Müller-Breslau-Straße bietet hierfür das Flächenpotenzial, wenn die Stellplatznutzung zurückgenommen wird. Die Wasserlage wird erschlossen. Hinsichtlich der Materialität, Ausstattung und Bepflanzung sollen Bezüge zum neuen Stadtquartier im Block Hertzallee Nord hergestellt werden.

Eine Abkoppelung der Regenwasserbewirtschaftung vom Mischkanal mit Notüberlauf in den Landwehrkanal wird anzustreben sein.

Da sich in Bereichen auf diesem Uferabschnitt Bäume entwickelt haben, sollten Gestaltungsmaßnahmen am Ufer punktuell erfolgen. In einer längerfristigen Perspektive sollte das Ufer hinsichtlich der Gestalt- und Nutzungsqualität sowie hinsichtlich der ökologischen Qualitäten aufgewertet werden. Durch Rückbau der Straßenflächen sollte ein Mehr an Natur am Wasser entstehen.

Hierfür bedarf es einer intensiven Zusammenarbeit zwischen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt wasserseitig und dem Bezirk landseitig. Damit können sowohl im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie wie auch der besseren Erlebbarkeit Potenziale gehoben werden. Eine Zufahrtmöglichkeit zur Uferzone für Wartungsarbeiten durch die Bundeswasserstraßenverwaltung sowie zur Unterschleuse muss weiterhin gegeben sein.

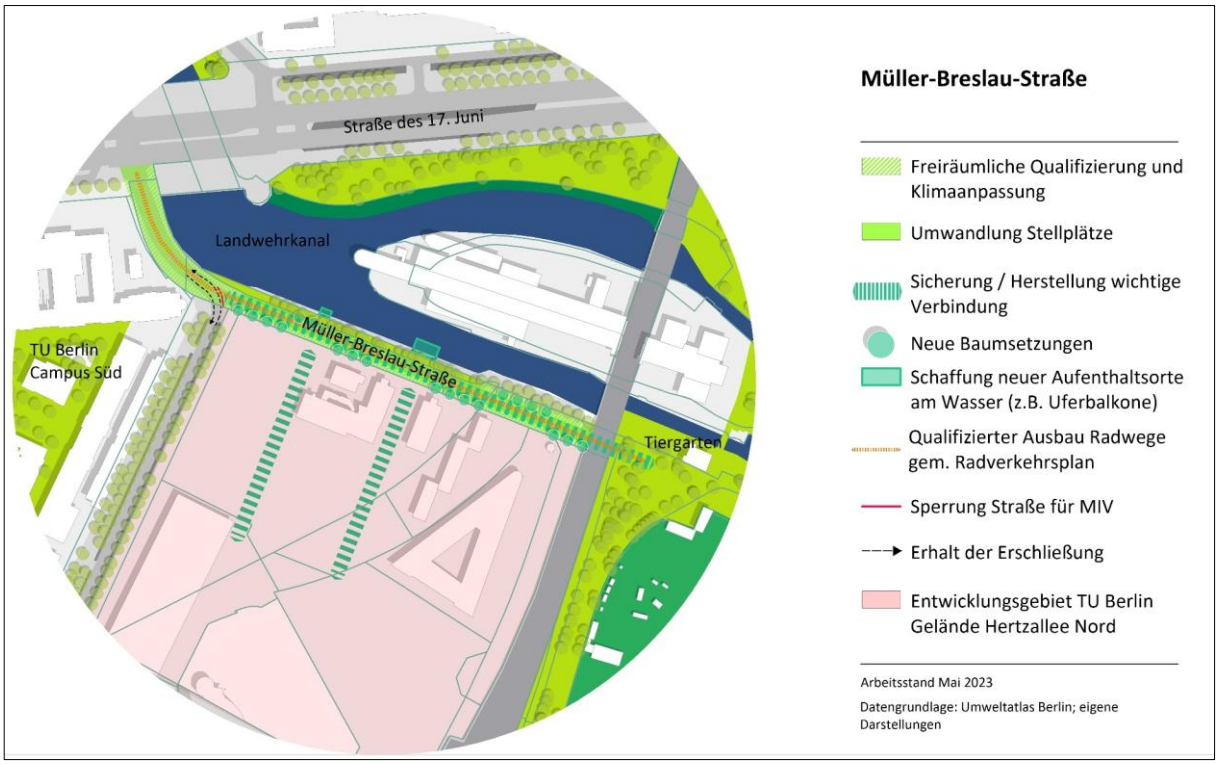


Abb. 41: Strukturkonzept Müller-Breslau-Straße, Quelle: bgmr

3.7.4.3 Straße des 17. Juni/Uni-Campus

Die beiden Bereiche nördlich und südlich der Straße des 17. Juni sind funktional stark miteinander verbunden, wodurch ein hoher Querungsbedarf im Fuß- und Radverkehr hervorgerufen wird. Mit einer verbesserten Wegeführung vom Savignyplatz, Steinplatz über das TU-Gelände Süd und Nord an das Einsteinufer am Landwehrkanal gewinnt dieses Wegeverbindung zusätzlich an Bedeutung. Ziel ist es, die beiden Bereiche Süd und Nord der TU besser miteinander zu verbinden. Dafür wird es nicht nur erforderlich sein, auf dem 500 m langen Abschnitt eine Querung im Bereich des TU-Hauptgebäudes, sondern auch im Bereich der grünen Wegeverbindungen anzulegen (vgl. nachfolgende Abbildung)

Der öffentliche Raum soll im Sinne der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität verbessert werden. Angesichts der sehr guten ÖPNV-Anbindung werden Stellplatzanlagen als Aufwertungspotenzial gesehen. Dabei soll die Offenheit des Raumes, die Linearität mit den Baumachsen weiterhin das bestimmende Gestaltungsziel bleiben. Installationen, temporäre Gebäude und andere raumprägenden Ausstattungselemente sollten außerhalb des eigentlichen Straßenraumes auf den Vorflächen der TU platziert werden. Zahl und Gestaltung von Fahrstreifen für den MIV sowie den Radverkehr müssen den räumlichen Zusammenhang der Platzteile erkennbar lassen und eine sichere Überquerbarkeit erlauben.

Die beschriebenen Maßnahmen gehen mit einer Steigerung der ökologischen Aufenthaltsqualität einher, die sich insbesondere in breiteren Gehwegen, qualifizierten Aufenthaltsbereichen und zusätzlichem Platz für Baumpflanzungen widerspiegelt.

Da dieser Bereich auch für Märkte und weitere Veranstaltungen genutzt wird, werden befestigte Flächen hier weiter in ausreichender Größe benötigt. Dennoch sollte angestrebt werden, dass die Flächen vom Kanalnetz entkoppelt wird. Das Wasser soll als Ressource für die Bewässerung der Bäume und zur Verdunstung und damit Kühlung eingesetzt werden.

Die verkehrliche Machbarkeit einer solchen Maßnahme - insbesondere eine mögliche Reduktion der Fahrstreifen sowie die Erhöhung der Querungsmöglichkeiten - können im Zuge der Bereichsentwicklungsplanung nicht abschließend bewertet werden. Hierfür bedarf es einer detaillierten verkehrlichen Untersuchung, in der die Gestaltungsanforderungen und Maßnahmen der Klimaanpassung mitgeplant werden.

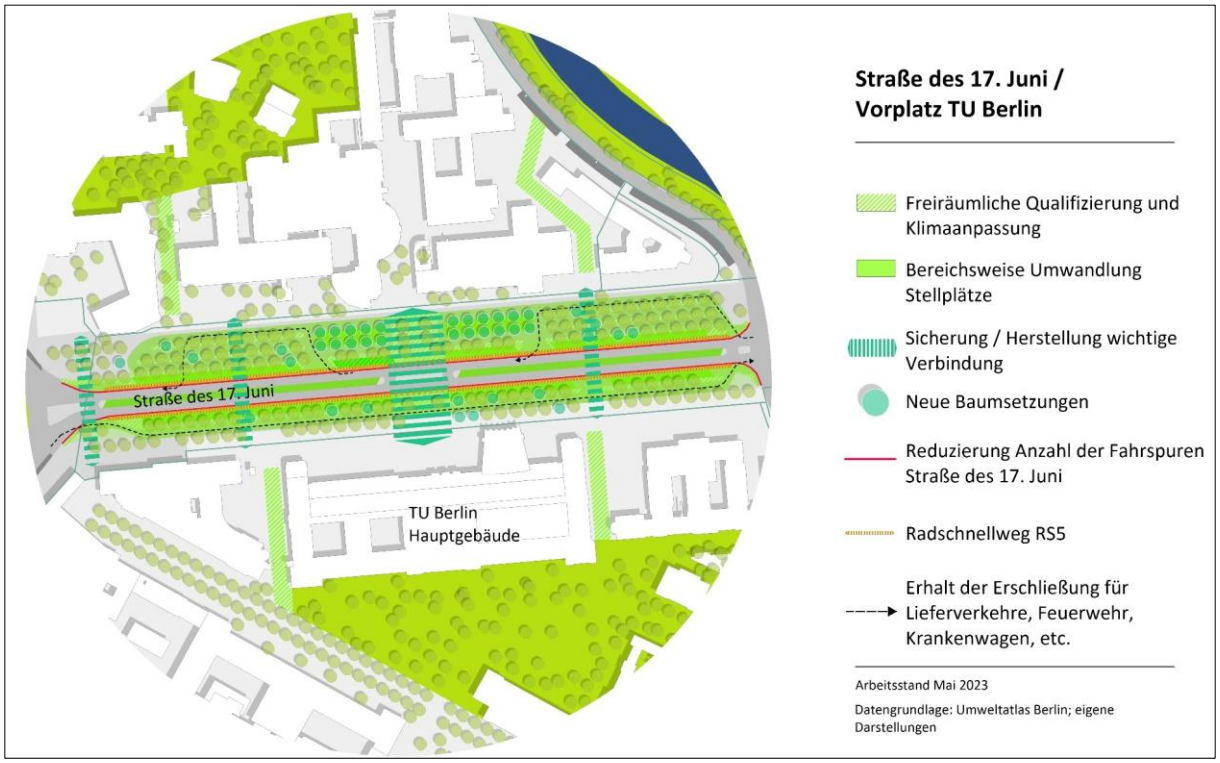


Abb. 42: Strukturkonzept Straße des 17. JuniVorplatz TU, Quelle: bgmr

3.7.4.4 Savignyplatz

Der von Erwin Barth 1926 umgebaute, heute unter Denkmalschutz stehende Savignyplatz bietet Potenziale zur Verbesserung des öffentlichen Raumes für Erholung und zum Klimaschutz durch Entsiegelung und Begrünung Es könnten ein breiter Aufenthaltsbereich mit Sitzmöglichkeiten im Schatten unter Bäumen, Außengastronomie am denkmalgeschützten Kiosk, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, mehr Raum für die Baumscheiben sowie Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung entstehen, Auch die Integration von Spielangeboten wie Balancierstange, Kletterboxen oder Schaukeln wäre möglich. Die Eingangsbereiche in die innere Grünfläche würden großzügiger und einladender. Voraussetzung hierfür ist der Umgestaltung von Stellplatzflächen. Bei baulichen Veränderungen ist auch darauf zu achten, dass die Symmetrie der historisch angelegten Platzsituation beibehalten wird.

Ziel ist es, den Durchgangsverkehr und die Geschwindigkeit zu reduzieren sowie den Platz zu einem verkehrsberuhigten Bereich umzuwandeln. Der Verkehr für Anlieger ist weiter zu gewährleisten. Der Wechsel zwischen dem inneren Bereich der Grünfläche und dem äußeren Bereich mit den Gebäudevorzonen würde verstärkt zusammengeführt werden. Dies könnte durch Aufpflasterungen und eine leichte Anhebung von Fahrbahnflächen noch verstärkt werden. Die verbindende Funktion des Savignyplatzes für die vorgeschlagene Radverkehrsachse entlang der Grolmanstraße (vgl. Mobilitätskonzept) wäre zu berücksichtigen.

Diese Herangehensweise könnte perspektivisch in der südlich angrenzenden Knesebeckstraße im Bereich des „Sherwood Forest Spielplatzes“ und der „Jean-Miro-Grundschule“ fortgeführt werden, um in diesen stark von Kindern genutzten Straßenräumen zu einer Verkehrsberuhigung beizutragen.

Weiterhin sind im Bereich des Platzes Liefer-/Ladezonen unterzubringen.

Mit den vorgeschlagenen Maßnahmen würde der Platz insgesamt grüner werden. Es würde ein Flächenpotenzial entstehen, das auch für die dezentrale Regenwasserbehandlung genutzt werden kann. Der Savignyplatz und das Umfeld gehört zu den Bereichen im Bezirk, wo aufgrund der hydraulischen Auslastung der Mischkanalisation ein besonders hohes Überflutungsrisiko besteht.

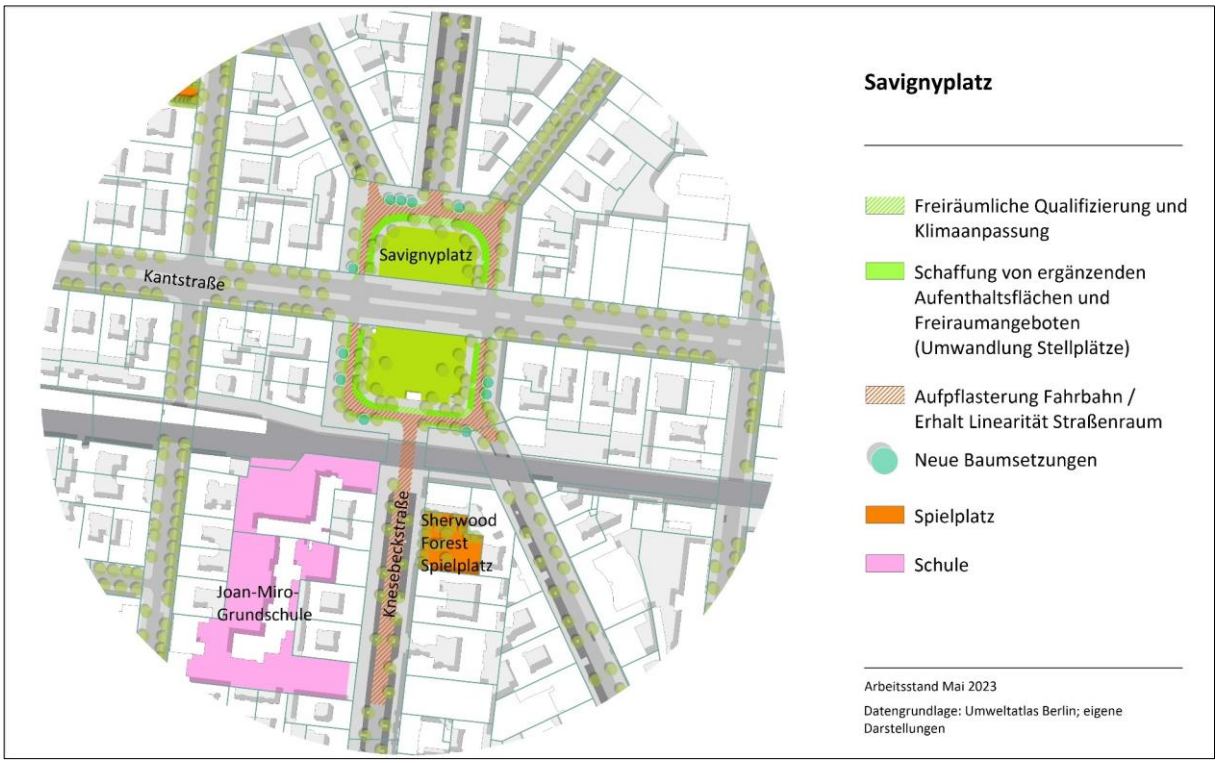


Abb. 43: Strukturkonzept Savignyplatz, Quelle: bgmr

3.7.4.5 „Kulturquartier Fasanenplatz“Gerhart-Hauptmann-Anlage[101]

Das „Kulturquartier Fasanenplatz“ südlich der Schaperstraße ist städtebaulich-funktional wesentlich durch das historische Gebäude des Joachimsthalschen Gymnasiums (Udk) und die Berliner Festspiele geprägt. Die Bar jeder Vernunft ist ein weiterer Baustein der kulturellen Nutzung. Die südlich daran anschließende Gerhart-Hauptmann-Anlage ist eine der wenigen größeren Grünflächen im Untersuchungsraum der BEP, in der eine Parkanlage, Spielplatz und Bolzplatz in einem räumlichen Kontext liegen. Das Parkdeck im Inneren des Kultur- und Freiraumensembles wirkt störend. Es entstehen in direkter Nachbarschaft von Spiel- und Grünangeboten Angsträume. Mit der Beseitigung des Parkdecks würden sich neue Perspektiven für die Freiraumentwicklung aber auch eine städtebauliche Qualifizierung des Blockinnenbereiches eröffnen.

Im Zuge der weiteren Entwicklung dieses Bereiches kommt es aus freiraumplanerischer Sicht darauf an:

[101] Vgl. hierzu auch Kapitel 3.1.3.

- Das Spielband entlang der Meierottostraße als durchgängiges Band zu entwickeln.
- Den Bolzplatz zu erhalten und angrenzende Flächen mit Angeboten, insbesondere für ältere Kinder und Jugendliche, zu qualifizieren.
- Eine qualitätvolle Durchwegung von der Meinekestraße nach Süden bis zu den Spiel- und Freiflächenangeboten zu schaffen. Diese Durchwegung sollte bereits Aufenthaltsqualität haben und als ein Teil des Freiraumverbundes wirken. Die Meinekestraße im Norden könnte bereits den Auftakt bilden als mehrfach nutzbare Platzfläche angelegt werden.
- Städtebauliche Ergänzungspotenziale zu berücksichtigen und eine abgestimmte Entwicklung sicherzustellen.

  Da dieser Bereich besonders gefährdet ist für Überflutungen in Folge von Starkregen sollten hier gleichzeitig Maßnahmen der Abkoppelung von der Kanalisation mit geplant werden. Aufgrund des hohen Freiflächenanteils um die Gebäude der UdK an der Bundesallee und das Haus der Berliner Festspiele sind hier erhebliche Flächenpotenziale vorhanden. Das Regenwasser soll als Ressource genutzt werden, um Bäume zu bewässern und durch Verdunstung Kühleffekte zu verbessern. Ein Klimaanpassungskonzept sollte grundstücksübergreifend erarbeitet werden und die angrenzenden Straßenräume mit einbeziehen.

  In der langfristigen Perspektive bieten die angrenzenden Räume von Meierotto- und Schaperstraße ein weiteres Potenzial, um die Parkanlage noch zu vergrößern und besser mit den angrenzenden bebauten Bereichen zu vernetzen. Hiermit sollten dann gleichzeitig Maßnahmen der Klimaanpassung sowie eine Erhöhung des Straßenbaumbestandes mit einhergehen.

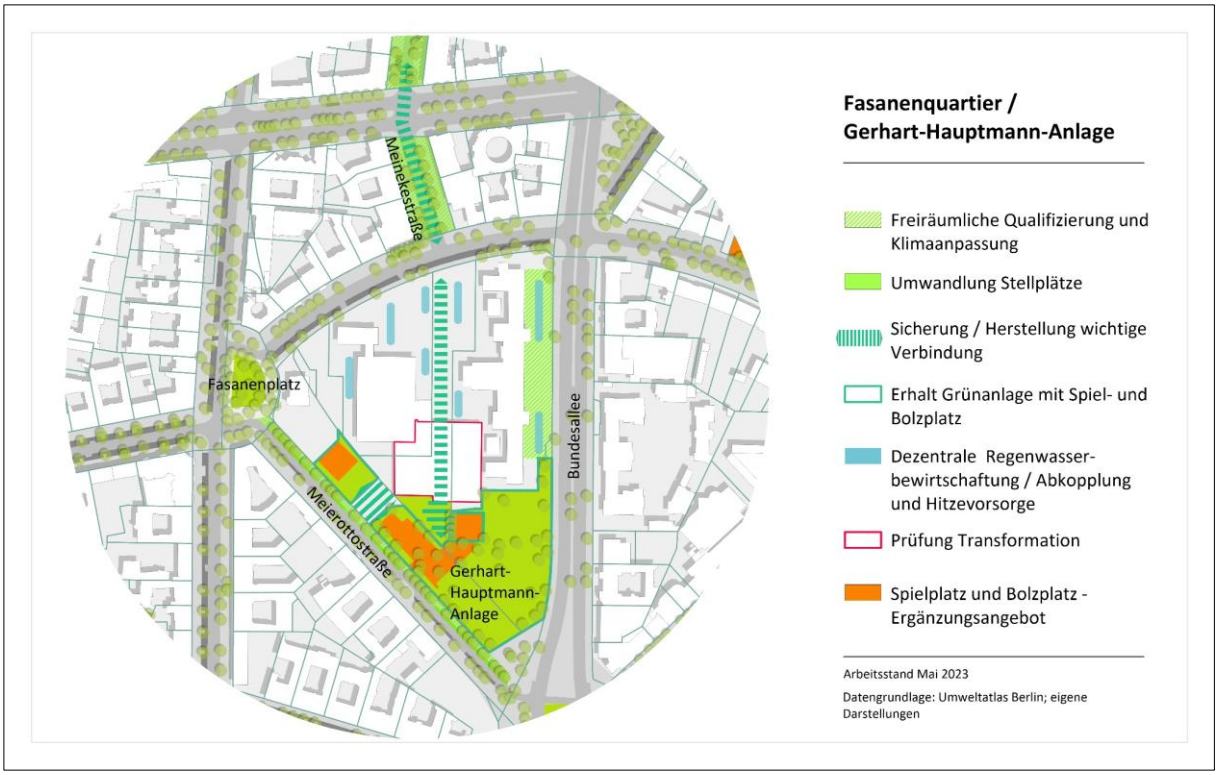


Abb. 44: Strukturkonzept „Kulturquartier Fasanenplatz“/Gerhart-Hauptmann-Anlage, Quelle: bgmr

3.7.5 Handlungsempfehlungen - Freiraum/Erholung

Tab. 25: Handlungsempfehlungen - Freiraum/Erholung

Nr.	Themenfeld 3.7 Freiraum/Erholung (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.7.1	Strategie zur Umgestaltung öffentlicher Räume entwickeln einschließlich der Aufgabe, mögliche weitere geeignete Straßen zu identifizieren, einer Prioritätensetzung und Vorschlägen für die zeitliche Umsetzung und Finanzierung	O	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU	X	
3.7.2	Fortschreibung des Linearen Regelwerkes Kurfürstendamm	O	Stadtentwicklungsamt	X	
3.7.3	Erstellung von Regelwerken zur Straßenraumgestaltung für die Magistralen und anderer Straßenräume; Integration von Maßnahmen der Klimaanpassung	O	Stadtentwicklungsamt	X	
3.7.4	Umverteilung, Umbau und Mehrfachnutzung vorhandener Verkehrsflächen zu öffentlichen Freiräumen für Menschen durch eine Maßnahmenbündel zur Funktions- und Gestaltungsverbesserung	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/SenMVKU	X	
3.7.5	Schwerpunkträume für die Umverteilung, Umbau und Mehrfachnutzung vorhandener Verkehrsflächen zu öffentlichen Freiräumen für Menschen identifizieren und angehen. Im Fokus stehen: - Einsteinufer und Müller-Breslau-Straße - Straße des 17. Juni/Vorplatz Unicampus - Ernst-Reuter-Platz - Steinplatz - Savignyplatz - Grolmanstraße/Carmerstraße - Breitscheidplatz - Rankestraße/Marburger Straße/Augsburger Straße - Hardenbergplatz - Nürnberger Platz - Meierottostraße/Schaperstraße/Gerhart-Hauptmann-Anlage/Meinekestraße - Bundesallee/Hohenzollerndamm	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/SenMVKU	X X X X X	
3.7.6	Grünflächen - Sicherung und Qualifizierung der bestehenden Anlagen	I, O	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.7.7	Grünflächen - Sicherstellung der Pflege (siehe dazu „Handbuch Gute Pflege“)	I, O	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.7.8	Erweiterung der bestehenden Grünflächen um angrenzende Flächen im öffentlichen Straßenraum, z.B. Savignyplatz	R	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.7.9	Verbesserung der Erreichbarkeit der wohnungs- und siedlungsnahen Grün- und Freiflächen	R	Straßen- und Grünflächenamt, Wohnungswirtschaft		

Nr.	Themenfeld 3.7 Freiraum/Erholung (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.7.10	Qualifizierung und Weiterentwicklung der Wegeverbindungen und öffentlichen Räume entlang von Spree und Landwehrkanal	R, I	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU Wasser- und Schifffahrtsamt	X	
3.7.11	Mehrfachnutzung der institutionellen Grün- und Freiflächen für die Allgemeinheit	O	Straßen- und Grünflächenamt		
3.7.12	Schaffung von neuen öffentlich nutzbaren Grünflächen im „Huckepackverfahren“ mit baulicher Entwicklung	I	Straßen- und Grünflächenamt, Stadtentwicklungsamt	X	
3.7.13	Kuratierung (ggf. auch temporärer) Spielstraßen	R, I	Straßen- und Grünflächenamt		
3.7.14	Integration von Spiel- und Bewegungsangeboten beim Umbau von Straßen	R	Straßen- und Grünflächenamt		
3.7.15	Aktivierung von Dächern als Potenzial für Spiel- und Bewegungsangebote	R, I	Stadtentwicklungsamt, Private		

3.8 Klimaschutz und -anpassung, Biodiversität, /Wärme- und Energieplanung

Einleitung

Die nachfolgenden Bestandsbeschreibungen, Ziele und Handlungsempfehlungen basieren auf den Erkenntnissen, die im Rahmen der Analysen für die SWOT der BEP City West durchgeführt wurden. Durch die Erhebung von Stärken, Schwächen und Potenzialen des Raumes wurden die Handlungsbedarfe abgeleitet, die darauffolgend in Entwicklungsleitlinien überführt wurden. Weitere Grundlagen sind der FNP, das LaPro, der StEP Klima 2.0, das Konzept Campus Charlottenburg, das BAFOK und die Charta City 2040 des WerkStadt-Forums.

Hinweis zum Aufbau des Kapitels:

Dieses Kapitel weicht im Aufbau von den vorangegangenen ab, in dem es die oft kleinräumlichen Analysen direkt mit den Zielen/Handlungsempfehlungen verbindet. Die Gliederung des Kapitels erfolgt entlang der für das Kapitel maßgeblichen Entwicklungsleitlinien 11 und 12 (neu). Es bestehen vielfältige Bezüge zu anderen Teilkonzepten, die klimarelevante oder Freiraum-Aspekte behandeln; hier erfolgen keine Doppelungen, sondern Querverweise. Dies gilt z.B. für den Abschnitt zur Biodiversität. Wegen der engen thematischen Wechselwirkung enthält dieses Kapitel weiterhin die Aussagen zu Einrichtungen der technischen Infrastruktur, die (auch) unter dem Gesichtspunkt von Klimaschutz und Klimaanpassung weiterentwickelt werden müssen.

3.8.1 Klimaanpassung und Biodiversität

Die Entwicklungsleitlinie 11 „Die City West klimaresilient und biodivers umbauen“ wird im Folgenden ausgeführt und adressiert aktuelle Herausforderungen, wie die Klimakrise, den Verlust von Biodiversität sowie Umweltbelastungen wie Schadstoff- und Lärmemissionen und formuliert Maßnahmenvorschläge für die City West.

Nachfolgend werden wesentliche Merkmale der Bestandssituation beschrieben, dann für die Umsetzung der Leitlinie Flächensicherungen, Maßnahmenbündel sowie instrumentelle Ansätze vorgeschlagen.[102]

Umsetzung von Maßnahmen zur Hitzevorsorge

Große Teile der City West sind von Hitze betroffen. Dabei wird unterschieden zwischen Hitzebelastung am Tag und in der Nacht, da die Maßnahmen zur Reduzierung der Hitze am Tag und in der Nacht unterschiedlich sind und die Menschen sich tagsüber anders verhalten können als nachts: während sie am Tag aktiv einen kühlen Ort aufsuchen können, sind sie nachts darauf angewiesen, zu Hause einen erholsamen Schlaf zu finden, der vor allem in tropischen Nächten, wenn die Temperaturen nicht unter 20°C sinken, schwieriger wird.

Im Vergleich der thermischen Situation am Tag und in der Nacht wird deutlich, dass vor allem die dicht bebauten gründerzeitlichen Quartiere mit hohem Versiegelungsgrad nachts einer höheren Wärmebelastung ausgeliefert sind als am Tag.

Um festzustellen, in welchen Bereichen ein besonders hoher Handlungsbedarf für Maßnahmen, die am Tag wirken, besteht, wurden im BAFOK Daten zur Dichte vulnerabler Bevölkerungsgruppen, zum Defizit an Wohlfühlräumen und die Daten zur Hitzebelastung am Tag überlagert. Aus den sich überlagernden Flächen sind die Schwerpunkträume der Hitzeanpassung am Tag entstanden. Für das Bearbeitungsgebiet handelt es sich vor allem um die Bereiche:

- westlich des Ernst-Reuter-Platzes,
- Bereiche beidseits des Kurfürstendamms sowie
- Bereiche um die Spichernstraße.

In diesen Bereichen sollten schwerpunktmäßig Maßnahmen zur Hitzeanpassung auf den Weg gebracht werden, die am Tage wirken.

[102] Diesbezüglich wird auch auf das Bezirkliche Konzept zur Anpassung an den Klimawandel (BAFOK) von 9/2023 verwiesen.



Abb. 45: Hitzebelastung am Tag und in der Nacht, Quelle: BAFOK 2023

Unterschiedliche Wirkmechanismen zur Hitzevorsorge

Verdunstung erhöhen

Die Verdunstung kann erhöht werden, indem die Stadt mit Wasser versorgte Böden und Pflanzen bereithält bzw. vermehrt. Ein hoher Versiegelungsgrad dagegen fördert den schnellen Abfluss des Regenwassers in die Kanalisation und verhindert die Kühlung durch Verdunstung. Dieses Ziel kann im Betrachtungsraum z.B. durch die vorgeschlagene Umwandlung und damit einhergehende partielle Entsiegelung, Bepflanzung der Verkehrsräume und Ergänzung von Straßenbäumen erreicht werden. Des Weiteren sollte vermehrt das anfallende Regenwasser in Grünanlagen und sonstige begrünte Flächen geleitetet werden.

Verschattung erhöhen

Besonders wirkungsvoll, um dem Aufheizen an strahlungsreichen Tagen entgegenzuwirken, ist der Schatten von Bäumen. Hier können Temperaturunterschiede von über 10 °C zwischen dem verschatteten und dem unverschatteten Bereich erreicht werden.[103] Der Vorteil von Bäumen gegenüber anderen Schattenspendern ist die zusätzliche Verdunstung und die Möglichkeit eines regen Luftaustausches durch das Blätterdach. Im Betrachtungsgebiet kann eine Erhöhung der Verschattung vor allem durch die Nachpflanzung von (Straßen-)Bäumen erreicht werden. Außerdem ist eine gute Wasserversorgung für die Vitalität und Verdunstungsleistung ausschlaggebend.

[103] BlueGreenStreets Toolbox Teil B: https://repos.hcu-hamburg.de/bitstream/hcu/638/6/2022-04-06_BlueGreenStreets_BlueGreenStreets_als_multicodierte_Strategie_zur_Klimafolgenanpassung_B.pdf, Zugriff am 6.2.2023

Kaltluftentstehung fördern

Kaltluftströme[104] wirken vor allem in der Nacht und können die Umgebungstemperatur merklich senken. In der dicht bebauten Stadt wirken Luftaustauschprozesse eher kleinräumlich: abhängig von der umgebenden Bebauung sowie der Größe und Beschaffenheit der Kaltluft erzeugenden Fläche wirken Kaltluftströme bis ca. 300 m. Im Bearbeitungsgebiet, in dem es nur wenige, sehr kleine Grünflächen gibt, profitieren allerdings nur sehr wenige Bereiche von einer Kaltluftentstehung - vor allem die, die an den Tiergarten grenzen.

Ein dichtes Netz von kleinen Grünflächen (begrünte Hinterhöfe ebenso wie kleine Pocketparks), die verbunden sind durch begrünte Straßen, sollte daher schrittweise umgesetzt werden. Außerdem ist es vor allem wichtig, bestehende Kaltluftströme nicht durch Neubauten zu blockieren. Hierbei sind neben Maßnahmen der öffentlichen Hand im Bereich des öffentlichen Raumes (Entsiegelung, verstärkte Bepflanzung etc.) auch private Projekte von Bedeutung, sei es, dass sie aus Eigeninitiative entstehen und - ggf. durch geeignete Förderprogramme unterstützt - umgesetzt werden oder dass sie im Zuge des Planungsrechtes bzw. städtebaulicher Verfahren als verbindliche Entwicklungsziele ausgehandelt bzw. durchgesetzt werden.

[104] https://www.berlin.de/umweltatlas/klima/klimaanalyse/2014/kartenbeschreibung/, Zugriff am 6.2.2023

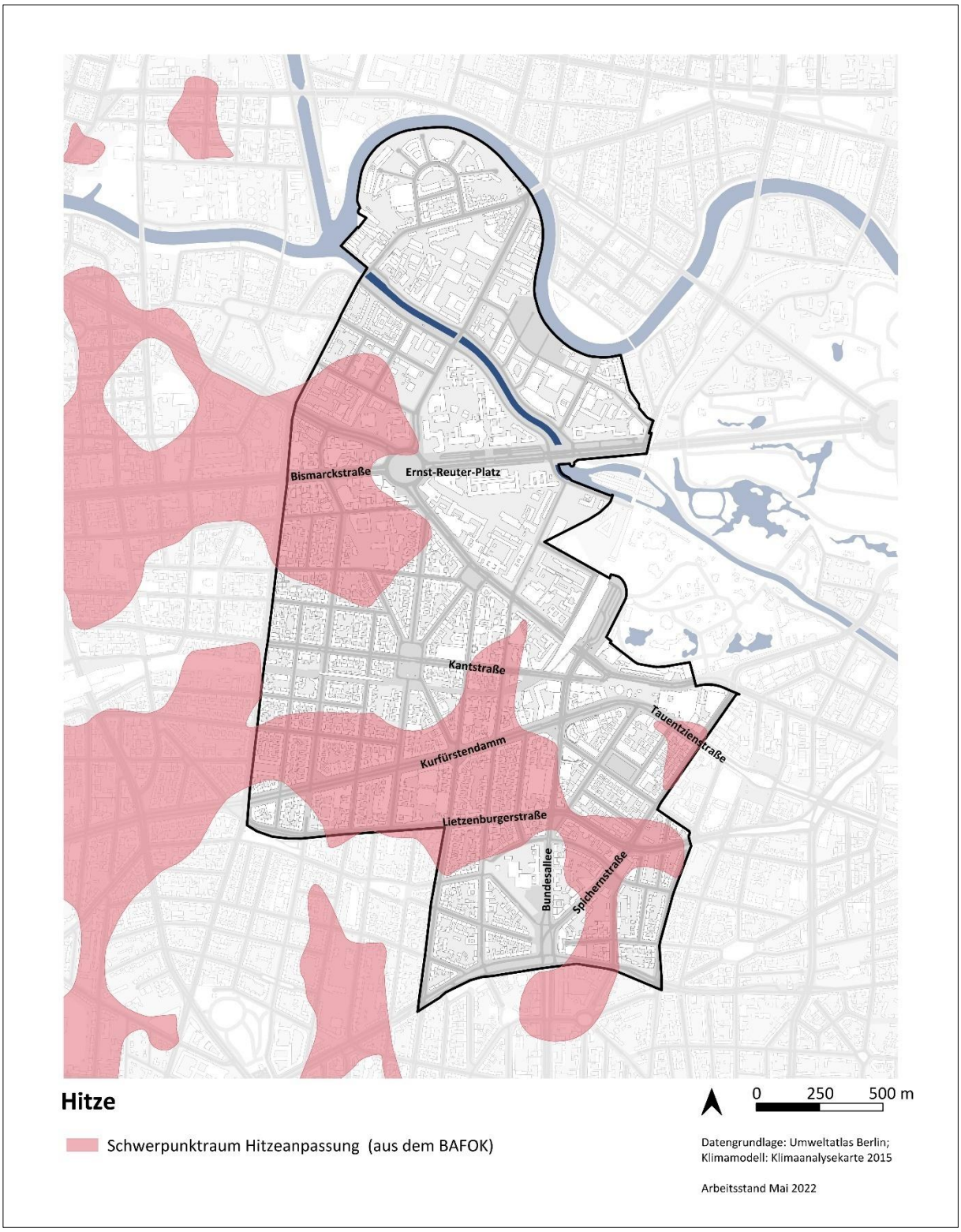


Abb. 46: Schwerpunkträume der Hitzeanpassung

Materialverwendung

Bei Neubau und Sanierung/Umbau sollten helle Materialien verwendet werden, da diese eine erhöhte Rückstrahlung haben, sich weniger schnell aufheizen und damit auch weniger Wärme abgeben können (Albedo/Solar Reflectance Index). Auch dieser Aspekt sollte bei Sanierungen sowie Neuplanungen in der City West beachtet werden.

Maßnahmen der Hitzeanpassung im öffentlichen Raum fördern auch die Aufenthaltsqualität, weil die Temperaturen angenehmer sind als ohne diese Maßnahmen. Gleichzeitig mit der Umsetzung dieser Maßnahmen sollte deshalb auch immer eine Erhöhung der Nutzungsvielfalt mitgeplant werden. Zum Beispiel können dort, wo im Straßenraum Flächen zur Verdunstung und Verschattung angelegt werden, auch Sitzgelegenheiten geschaffen werden. Ebenso ist das im Folgenden beschriebene Ziel der Anwendung des Schwammstadtprinzips eng mit den hier genannten Maßnahmen der Hitzevorsorge und Verbesserung der Aufenthaltsqualität verknüpft.

Umgang mit Wasser - Anwendung des Schwammstadt-Prinzips

Im Bereich der BEP befinden sich Wasserversorgungs- und Abwasserentsorgungsanlagen sowie ein Betriebsgrundstück der Berliner Wasserbetriebe (BWB). Der bestehende Standort der BWB und dessen Betrieb am Standort Salzufer 21 muss auch bei einer vorgesehenen städtebaulichen Verdichtung im Bestand berücksichtigt und in den weiteren Planungsphasen gesichert werden.

Eine zentrale Herausforderung des Wassermanagements ist der zukünftige Umgang mit Regenwasser. Das Konzept der Schwammstadt beinhaltet die Speicherung und Nutzung des Regenwassers als Ressource für die Kühlung der Stadt und Bewässerung der Vegetation in Hitze- und Dürreperioden. Außerdem soll es verhindern, dass es bei Starkregen zu einer Überlastung der Kanalisation kommt, was regelmäßig zu Überflutungen empfindlicher Bereiche der Stadt und einer Einleitung von Schmutzwasser in die Gewässer führt.

- Die Entlastung der Kanalisation erfolgt durch die Abkopplung von den Kanalnetzen. Dafür müssen versiegelte Flächen entsiegelt werden, Flächen für die gezielte Zwischenspeicherung, Versickerung und Verdunstung angelegt werden.
  Die Abkopplung der Mischwasserkanalisation ist auch ein politisches Ziel: Im Koalitionsvertrag 2021-2026 wurde das Ziel festgelegt, bis 2035 20 % der Flächen des Landes am Landwehrkanal von der Mischwasserkanalisation abzukoppeln. Für die städtebauliche Entwicklung bedeutet dies in der City West, dass zukünftig neue Bebauung immer abflusslos anzulegen ist. Im Bestand muss verstärkt abgekoppelt werden.

Folgende Kaskade der Regenwasserbewirtschaftung ist in der Entwicklung von Bauflächen in der City West umzusetzen:

- Dächer werden als blau-grüne Dächer gebaut bzw. Flachdächer umgebaut, das heißt, sie bekommen eine Retentionsschicht mit Kapillarsäulen, in der das Wasser gesammelt wird, und darüber eine Vegetationsschicht. Die Vegetation kann sich, wenn in Dürreperioden in der Substratschicht kein Wasser mehr verfügbar ist, über die Kapillarsäulen Wasser aus der Retentionsschicht ziehen.
- Überschüssiges Wasser wird in Verdunstungsbeete, die beispielsweise im Innenhof liegen, weitergeleitet und versorgt dort Pflanzen mit Wasser. Das Wasser kann so weiter verdunsten.

- Überschüssiges Wasser wird weitergeleitet in eine Versickerungsmulde oder ein unterirdisches Rigolensystem, die ebenfalls im Innenhof liegen können, wo es versickert.

Die Kaskade kann durch unterschiedliche Elemente ergänzt werden: Zisternen zur Sammlung von Regenwasser, Baumrigolen, etc.

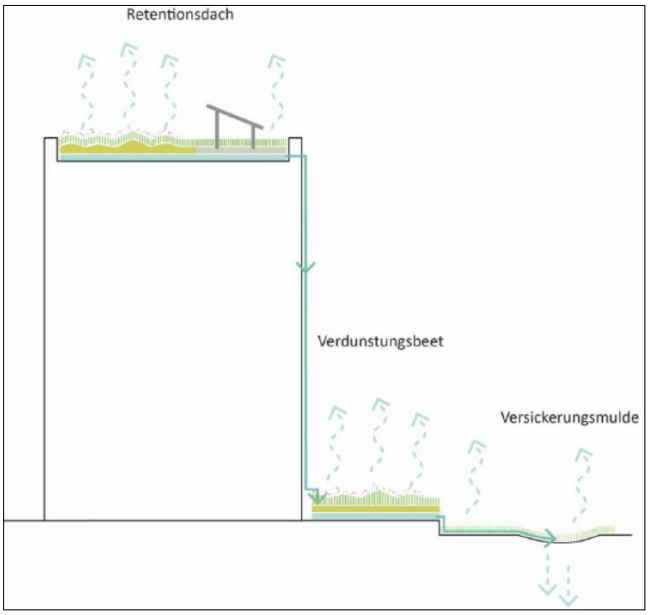


Abb. 47: Schematische Kaskade der Regenwasserbewirtschaftung für Baufeld mit Verdunstung/Versickerung im Hof, Quelle: bgmr (Abbildung)

Im Neubau darf im Bereich der Mischwasserkanalisation (fast das gesamte BEP-Bearbeitungsgebiet) seit 2021 das Regenwasser nicht mehr in die Kanalisation eingeleitet werden. Damit sind die Begrenzungen nach Hinweisblatt „Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin“ (BReWa-BE)[105] nochmals verschärft worden. Nur in begründeten Ausnahmefällen werden Regenwassereinleitungen durch die Berliner Wasserbetriebe noch zugelassen und entsprechend den örtlichen Randbedingungen weitgehende Einleitbeschränkungen ausgesprochen. Das heißt, in der City West müssen abflusslose Konzepte erarbeitet werden, die mit dem anfallenden Regenwasser dezentral auf den Grundstücken umgehen. Dies muss schon bei der Planung und der darauf aufsetzenden späteren Flächenaufteilung/-nutzung berücksichtigt werden. Vereinzelt wird es grundstücksübergreifende Lösungen geben, z.B., wenn Grünflächen in der Nachbarschaft liegen und das gesammelte Regenwasser für die Bewässerung der Grünanlagen genutzt wird. Dafür müssen vorab Regelungen vertraglich festgehalten werden.

Bei einer Neubebauung sind Flachdächer grundsätzlich als blau-grüne Dächer mit einer Begrünung von mindestens 70 % herzustellen. Bei Neubauten sind mindestens einfach-intensive Dachbegrünungen von mindestens 20 cm Substratschicht über Retentionsschichten/-boxen umzusetzen, dies gilt auch unter Photovoltaik (PV)-Anlagen. Zwischen Dach und PV sowie zwischen den PV-Modulreihen sind Mindestabstände eingehalten, um eine ausreichende Belichtung der Begrünung zu ermöglichen.

[105] Vgl. https://www.berlin.de/sen/uvk/_assets/umwelt/wasser-und-geologie/publikationen-und-merkblaetter/hinweisblatt-brewa-be.pdf, Zugriff am 6.2.2025

Für eine höhere ökologische Wirkung sollten auf Dachflächen ohne PV intensive Dachbegrünungen mit Substratschichten von mind. 50 cm oder Biodiversitätsdächer mit Anhügelungen von > 80 cm Substratschicht angelegt werden. Hiervon kann abgewichen werden, wenn z.B. Sport- und Bewegungsflächen auf Dächern angelegt werden, soweit der ggf. festgesetzte Biotopflächenfaktor erfüllt wird.

Wenn es die Statik im Bestand nicht anders zulässt, kann dort auch eine extensive Dachbegrünung eingesetzt werden.

Laut städtebaulichem Rahmenplan auf Grundlage der Charta City West 2040 des WerkStadtForums besteht im Kernbereich der City West rund um den Bahnhof Zoologischer Garten und den Breitscheidplatz ein Potenzial für mehr als 20.000 m² neue Dachbegrünung.[106]

Auch im Bestand sollen Dächer nachträglich begrünt und Hinterhöfe entsiegelt werden und so - auch bei wenig Platzreserven - das einzuleitende Regenwasser reduziert und gleichzeitig das Mikroklima des Gebäudeumfelds positiv beeinflusst werden.

Blau-grüne Straßenraumgestaltung

Auch auf öffentlichen Flächen gibt es noch große Potenziale für das Regenwassermanagement. Vor allem im Nebenstraßennetz, wo die Verkehrsbelastung und das Schadstoffaufkommen nicht so groß sind wie im Hauptnetz, können Flächen im Sinne der blau-grünen Straßenraumgestaltung umgewandelt werden, um das Regenwasser gezielt in Pflanzflächen zu leiten. Bei Neupflanzung von Bäumen sollen die Standorte so angelegt werden, dass das Niederschlagswasser in die Baumscheiben geleitet wird.

Ist ohnehin eine Umgestaltung des Straßenraums hin zu mehr Aufenthaltsqualität angedacht, können auch Verdunstungsbeete und Versickerungsmulden angelegt werden. Grundsätzlich gilt, dass für die Versickerung des Niederschlagswassers, welches auf neu geplanten öffentlich gewidmeten Straßen, Wegen und Plätzen anfällt, ein Anteil von ca. 20 % der Gesamtfläche für naturnahe Versickerungsanlagen mit bewachsener Bodenzone vorzuhalten ist.

Wo Synergien zwischen der notwendigen Starkregenvorsorge (überflutungsgefährdeter Bereich) und der Freiraumqualifizierung geschaffen werden können, sind diese mit Vorrang anzugehen. (s.u. bzw. Freiraumkonzept Kapitel 3.7).

Zentrale Anlagen der Regenwasserbehandlung

Landeseigene bzw. im Eigentum öffentlicher Organisationen befindliche Flächen sind, insbesondere in der Nähe von Gewässern, auch immer potenzielle Standorte für zentrale Anlagen der Regenwasserbehandlung und -rückhaltung im Rahmen von Gewässergüteschutzmaßnahmen. Daher ist bei Betrachtung solcher Flächen im Hinblick auf eine Nutzungsänderung der konkrete Bedarf bei den BWB nach eben solchen Anlagen abzufragen.

[106] WerkStadtForum, Städtebaulicher Rahmenplan Interventionsraum IV 1

Überflutungsvorsorge

Im Betrachtungsraum liegen Bereiche, die in der Vergangenheit immer wieder von Überflutungen betroffen waren. Im BAFOK werden Daten zur hydraulischen Auslastung des Kanalnetzes und Meldungen zum Überstaugeschehen zwischen 2005-2017 ausgewertet und in Karten dargestellt, welche Bereiche eine besonders hohe Gefährdung haben, bei einem Starkregenereignis wieder von Überflutungen getroffen zu werden. Maßnahmen zur Entlastung der Kanalisation und schadlosen Zwischenspeicherung von größeren Wassermengen sollten mit Priorität in diesem Gebiet geschehen. Die temporäre Rückhaltung kann zum Beispiel in tiefergelegten Straßenräumen und in speziell gestalteten Freiräumen geschehen, die nur im Starkregenfall eingestaut werden. Ein gebautes Beispiel hierfür ist der „Water Square“ von De Urbanisten in Rotterdam. Einen Potenzialraum für eine solche wassersensible Umgestaltung stellt beispielsweise der große Parkplatz auf dem Mittelstreifen des Hohenzollerndamms/Ecke Bundesallee dar. Hier sind Maßnahmen der Klimaanpassung im öffentlichen Raum unter einer notwendigen Berücksichtigung der Lage des U-Bahntunnels vorstellbar.

Beim Umbau von Straßen und Grünflächen in diesen Bereichen sollten die Retentionspotenziale an der Oberfläche im Sinne der Multicodierung deutlich erhöht werden. Da Starkregenereignisse relativ selten sind, würde ein Ausbau der Kanalisation erhebliche Kosten verursachen. Für die seltenen Ereignisse wäre dies unverhältnismäßig.

Für eine genauere Verortung von Maßnahmen zur Überflutungsvorsorge kann eine Überflutungsmodellierung von potenziell gefährdeten Räumen in Auftrag gegeben werden, die sowohl Überflutungsbereiche als auch Fließrichtungen darstellt. Daraus können Maßnahmen für konkrete Orte abgeleitet werden.

Bereiche, für die ein besonderer Handlungsbedarf der Starkregenvorsorge besteht:

- zwischen Kurfürstendamm und Lietzenburger Straße und zwischen Bleibtreu- und Meinekestraße,
- Knesebeckstraße nördlich und südlich des Savignyplatzes sowie die südliche Grolmanstraße,
- rund um den U-Bahnhof Spichernstraße: Pariser Straße, Regensburger Straße, Spichernstraße, Bundesallee, Hohenzollerndamm/Nachodstraße.

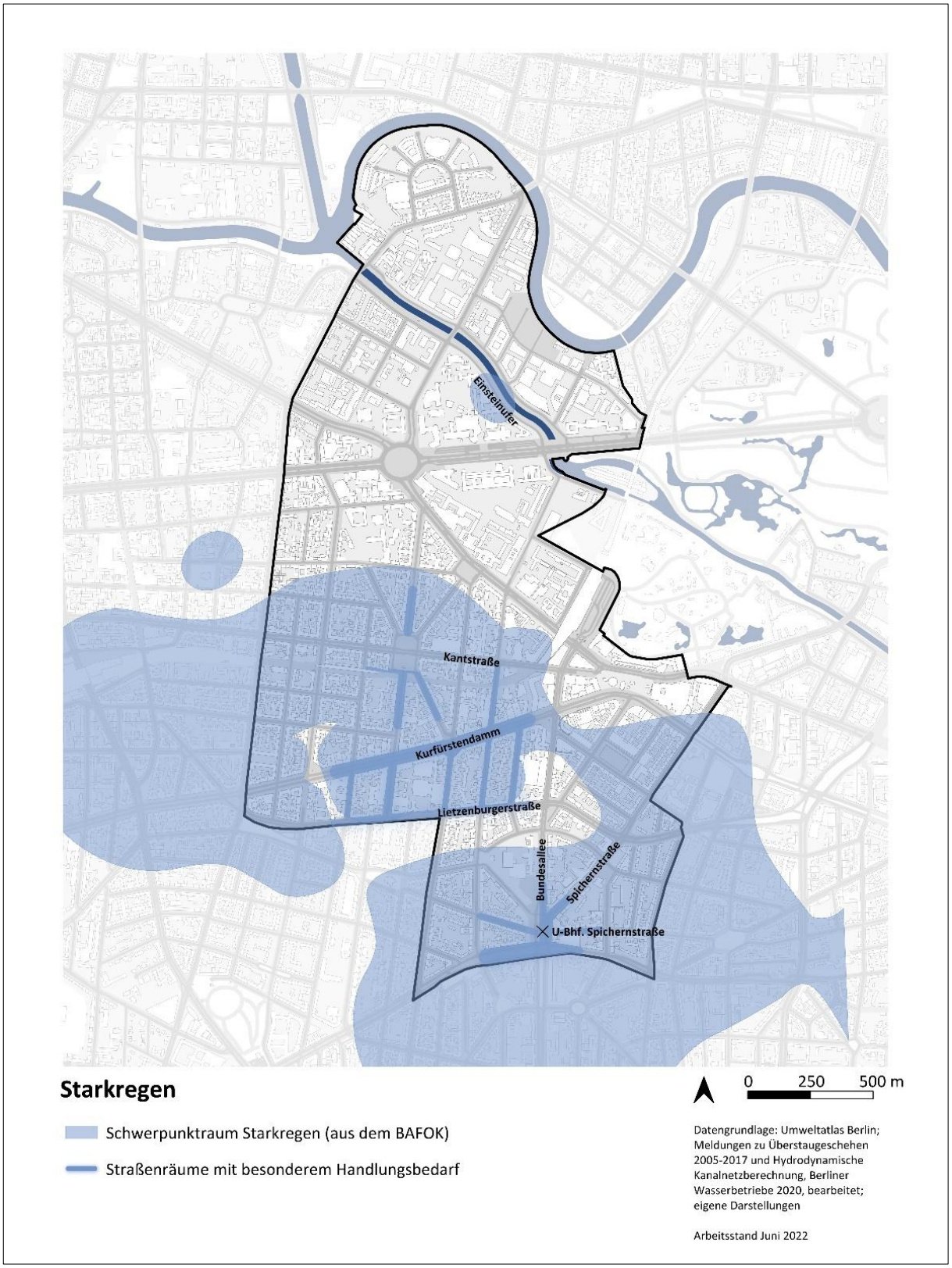


Abb. 48: Schwerpunktraum Starkregen/Straßenräume mit besonderem Handlungsbedarf, Quelle: siehe Karte

Ein bestehendes Förderinstrument zu einer klimatischen Aufwertung der Bestandsdächer ist das Dachbegrünungsprogramm „GrünDachPLUS“.[107] analog dazu wäre es sinnvoll ein „Grüne Höfe-Programm“ auf Senatsebene anzuregen. Gleichzeitig kann das im Bezirk bereits bestehende Hofbegrünungsprogramm,[108] genutzt werden. Die Grünberatung bietet kostenlos Planungshilfen bei der Gestaltung und Pflanzenverwendung sowie Beratung zur Antragstellung eines finanziellen Zuschusses der Hofbegrünung an. Über diese Förderinstrumente sollten auch Fassadenbegrünungen gefördert werden können. Sie verschatten die Fassade, verdunsten Wasser und kühlen somit das Mikroklima. Gleichzeitig können sie als Lebens- und Nahrungsraum für Vögeln und Insekten genutzt werden.

Straßenbaumoffensive fördern

Straßenbäume sorgen nicht nur für eine gute Aufenthaltsqualität, Biodiversität und Klimaanpassung, sie spielen auch eine wichtige Rolle für die Gestaltung und Atmosphäre in den öffentlichen Straßenräumen. Alleeartig gepflanzte Straßenbäume prägen das Bild der gründerzeitlichen Stadtquartiere in der City West.

Obwohl vor allem diese Stadtquartiere einen relativ hohen Anteil an Straßenbäumen aufweisen, wurden auch Standorte mit Lücken im Baumbestand identifiziert. Schwerpunkte mit Lücken sind:

- Bundesallee/Joachimsthaler Straße,
- Kurfürstendamm/Tauentzienstraße im Bereich des Breitscheidplatzes,
- Hardenbergstraße.

Die Lücken des gesamten Gebietes weisen ein rechnerisches Potenzial von ca. 1.100 neuen Straßenbäumen[109] mit einem angenommenen Pflanzabstand von 14 m auf. Natürlich gibt es an einigen Stellen Einschränkungen, z.B. durch U-Bahntunnel, die diese Zahl in Realität minimieren. Dennoch wird deutlich, dass es noch ein großes Potenzial für Neupflanzungen gibt. Um das Potenzial zu konkretisieren, sollte eine Baumleitplanung durchgeführt werden, die auf standortspezifische Umstände eingehen kann.

Außerdem sind die Straßenbäume zum Teil in einem schlechten Zustand, der auf komplexe Ursachen wie z.B. eine Unterversorgung mit Wasser und Nährstoffen sowie hohe Verdichtung und daraus resultierende mangelnde Durchlüftung zurückzuführen ist. Vor allem bei den Straßenbäumen auf den Mittelstreifen der großen Magistralen, wie zum Beispiel dem Kurfürstendamm, ist der schlechte Zustand auffällig. Neben einer besseren finanziellen Ausstattung, sollte daher auch im Bereich der Straßenbauminspektion und gärtnerischen Pflege darauf hingewirkt werden, eine bessere personelle Ausstattung zu ermöglichen.

[107] GründachPLUS - Berlin klimarobust machen mit grünen Dächern und Fassaden - Berlin.de
[108] https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/aktuelles/pressemitteilungen/2025/pressemitteilung.1543766.php
[109] Eigene Erhebung

Mit einer Straßenbaumoffensive[110] für die City West werden folgende Maßnahmen verknüpft:

- Aufstellung von Baumleitplänen

  Mit dem Baumleitplan werden Strategien und Standards für die Sicherung und Weiterentwicklung des Straßenbaumbestandes aufgestellt.

  Die Strategien beziehen sich auf zukünftige Schwerpunkte für die Ergänzung und Neupflanzung von Straßenbäumen.

  Die Standards beziehen sich auf eine hitzeresistentere, klimawandelangepasste Baumartenauswahl, Größe der Baumscheiben (mindestens 9 m² pro Baumscheibe) sowie die Wasserversorgung. Das Regenwasser der versiegelten Flächen sollte zukünftig verstärkt für die Bewässerung der Baumstandorte genutzt werden.

- Neupflanzung von Straßenbäumen

  Hierbei wird es neben einzelnen Straßen, die eine Erstbepflanzung erhalten sollen, überwiegend um eine Ergänzung des Straßenbaumbestandes gehen, um Lücken zu schließen und um ein geschlossenes Erscheinungsbild zu entwickeln.

  Die Straßenbaumoffensive fügt sich damit in die oben genannten Entwicklungsziele ein, den öffentlichen Raum zu stärken und die Klimaanpassung voranzubringen.

  Schwerpunkt der Straßenbaumpflanzungen sollten sein:

  - die großen Magistralen,
  - die Wohnquartiere mit einer hohen Hitzebelastung (Bereich westlich des Ernst-Reuter-Platzes, Bereiche beidseits des Kurfürstendamms sowie Bereiche um die Spichernstraße).

Das im November 2025 beschlossene „Klimaanpassungsgesetz Berlin“[111] stärkt den gesetzlichen Rahmen den Baumschutz zu forcieren und setzt das Ziel, im Land Berlin, u.a. durch bezirkliche Hitzeaktionspläne und die umfangreiche Neupflanzung von Straßenbäumen bis 2040, die mikroklimatische Situation nachhaltig zu verbessern.

[110] Die zivilgesellschaftliche Initiative zum Volksentscheid hat dies bezüglich viele Maßnahmenvorschläge entwickelt, vgl. hierzu: https://www.baumentscheid.de/klimaanpassungsgesetz

[111] Berliner Klimaanpassungsgesetz (KAnGBln) vom 21. November 2025, GVBl. Vom 20.11.2025, S. 542)

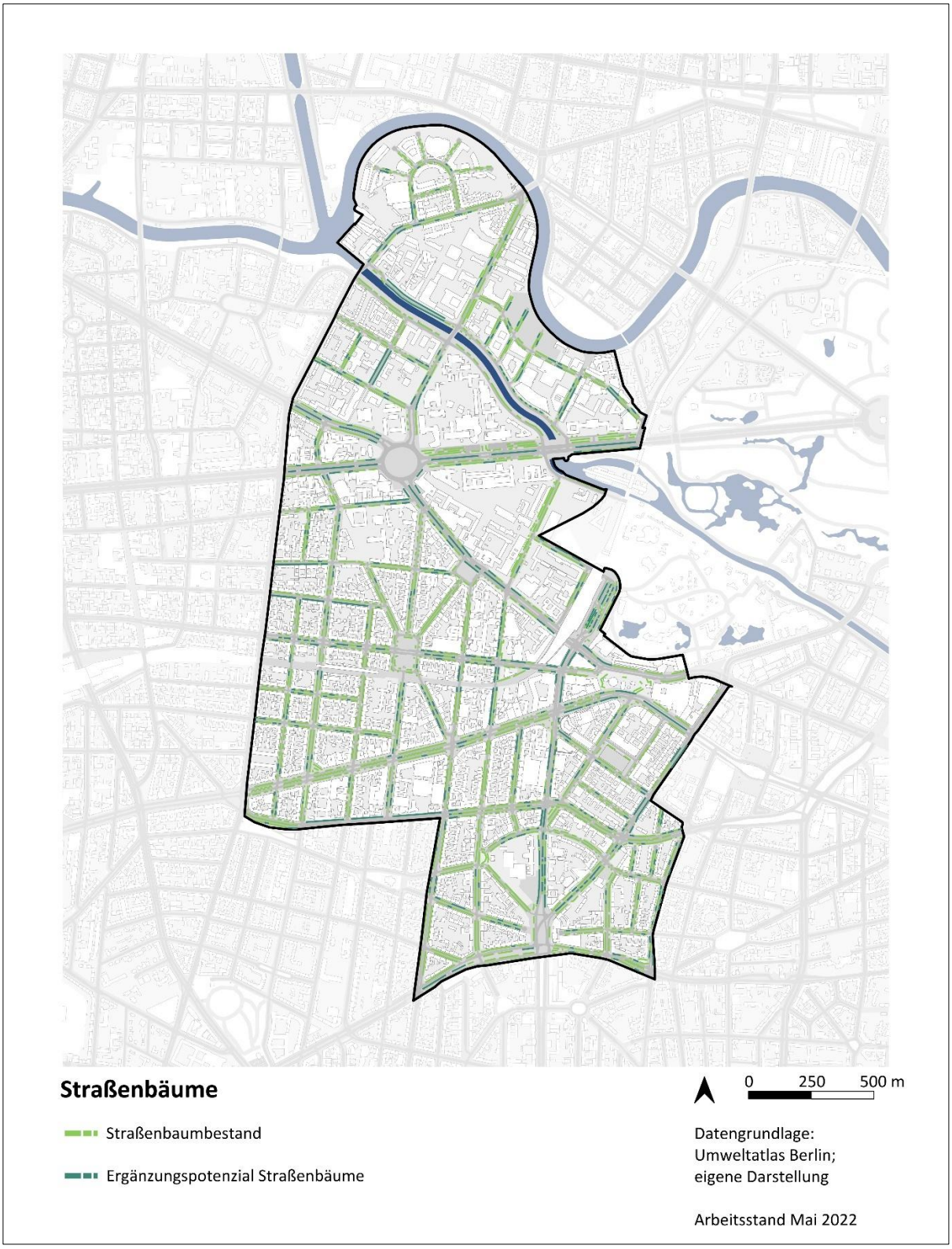


Abb. 49: Karte Straßenbäume, Quelle: siehe Karte

Integration der Biodiversität bei der Gestaltung und Pflege von Freiflächen und Gebäuden

Freiflächen

Pflanzkonzepte haben einen großen Einfluss auf die Biodiversität. So kann eine robuste, Bestäuber fördernde, mehrjährige Staudenbepflanzung einen positiven Einfluss auf die Biodiversität ausüben. Wichtig hierbei ist auch, dass ein gewisser Anteil von gebietseigenem Saat- und Pflanzgut verwendet wird und dass Arten verwendet werden, die mit stadtklimatischen Bedingungen zurechtkommen.

Auch Pflegekonzepte lassen sich daraufhin anpassen, die Biodiversität zu fördern. Vor allem Flächen, die wenig genutzt werden, z.B., weil sie zwischen großen Verkehrstrassen liegen wie die Mittelstreifen der Magistralen, können durch eine geeignete Mahd-Frequenz von zweimal im Jahr einen Beitrag zur Biodiversitätssteigerung leisten. Neben den Magistralen können auch die Begleiträume entlang des Landwehrkanals oder der Spree sowie entlang der Stadtbahn oder auch Orte wie der Ernst-Reuter-Platz so hinsichtlich der biologischen Vielfalt aufgewertet werden. Bei einer Änderung des Pflegekonzepts des Ernst-Reuter-Platzes bedarf es einer Einbeziehung und Abstimmung mit der unteren Denkmalbehörde.

Bei der Neuanlage oder Sanierung von Grünflächen, Schulhöfen und Verwaltungsgebäuden sollten - neben der Sicherung und idealiter Erweiterung des quantitativen Flächenbestandes - Aspekte der Biodiversitätsförderung Bestandteil der Planung sein.

Besonders die Uferbereiche der Fließgewässer sind so zu entwickeln, dass eine hohe Biodiversität sichergestellt wird. Am Landwehrkanal wird beispielsweise in einem Abschnitt vor der Charlottenburger Brücke vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Spree-Havel eine Flachwasserzone mit Seggen- und Röhrichtbepflanzung entwickelt.[112]

Gebäude

Mit dem Konzept des Animal Aided Design lässt sich die Biodiversität auf unterschiedliche Weise fördern. Auf Gebäudeebene können Fassadenbegrünungen und Fassaden mit Nistkästen auch im Bestand etabliert werden. Im Neubau können Elemente wie Spaltenquartiere und Einbausteine für Vögel und Fledermäuse von vornherein in die Fassade integriert werden. Bei neuen städtebaulichen Entwicklungen und Planungen sollten Aspekte des Animal Aided Design von Beginn an in die Planung einfließen und allen beteiligten Akteuren kommuniziert werden.

Glas sollte bei der Fassadengestaltung grundsätzlich vogelfreundlich verwendet werden, Vorgaben des Artenschutzes sind zu beachten.

Auf vielen Dächern lässt sich auch im Bestand eine Dachbegrünung anlegen. Um das Artenvorkommen einer klassischen Dachbegrünung zu steigern, können sie als Biodiversitätsdächer gestaltet werden. Diese Dächer weisen unterschiedliche Strukturen und damit unterschiedliche Lebensräume für diverse Arten auf. Mit divergierenden Substratstärken können sich sowohl Vegetationsarten von Wiesen und Ruderalfluren etablieren als auch Kleinsträucher. Mit Totholz, Steinen, Sand- und Kiesflächen werden unterschiedliche Lebensräume geschaffen.

[112] Vgl. https://www.wsa-spree-havel.wsv.de/Webs/WSA/Spree-Havel/DE/01_Wasserstrassen/03_Landwehrkanal/06_Archiv/01_Veranstaltungen/2022_06_21_Praesentation_Stand_Massnahmen.pdf?__blob=publicationFile&v=2, Zugriff am 6.2.2023

Instrumentelles

Dem Bezirk steht mit den weitgehend für größere Teile des BEP-Gebietes vorhandenen Landschaftsplänen nach § 9 Berliner Naturschutzgesetz ein Instrument zur Verfügung, die Anforderungen im konkreten Fall baulicher Entwicklung auch durchzusetzen - Freiflächenanteile, Umfang von Fassaden- und/oder Dachflächenbegrünung (Vgl. Kapitel 3.1.5).

Die schon bestehenden Landschaftspläne sind hinsichtlich ihrer inhaltlichen Aktualität zu evaluieren und ggf. nachzujustieren. Neben Freiflächenanteilen sollte auch die Freiflächenqualität planerisch definiert werden.

Für den Charlottenburger Spreebogen wurde noch kein Landschaftsplan aufgestellt. Die Festsetzung eines Landschaftsplanes ist die geeignete Option, um die Steuerungsmöglichkeiten zu erweitern. Alternativ wäre ein verbindlicher Zielkatalog für städtebaulich-freiraumplanerische Vorgaben zu entwickeln, der zusammen mit dem § 31 BauGB ausreichende Steuerungsmöglichkeiten für eine möglichst klimagerechte Quartiersentwicklung böte.

Mit bestehenden bzw. zukünftigen Förderprogrammen aus den Bereichen des Umweltschutzes oder der Städtebauförderungen können Maßnahmen im öffentlichen Raum oder - bei Vorliegen entsprechender Voraussetzungen - auch im privaten Bereich zielgerichtet unterstützt werden.

3.8.2 Klimaschutz/Wärme- und Energieplanung

Leitlinie 12

Die City West wird energiesparend und -effizient entwickelt und leistet so einen Beitrag zum Klimaschutz

Um das Ziel des Klimaschutzes durch Reduktion des CO_2-Ausstosses zu erreichen, sind in den Bereichen Wirtschaft, Wohnen, Freizeit und Verkehr - vielfältige Anstrengungen zur Erhöhung der Energieeffizienz und -einsparung wie auch des Einsatzes regenerativer Energiequellen notwendig. Der nachfolgende Abschnitt der BEP konzentriert sich auf das Thema Energie-/Wärmeplanung. Andere Ansätze zur CO_2-Minderung, etwa durch umweltverträglichere Verkehrsarten, sind im Teilkonzept 3.9 Mobilitätskonzept beschrieben.

Anforderungen der Wärmeplanung - umweltgerechter Ausbau

Umwelt- und klimabezogene, wirtschaftliche und politische Rahmenbedingungen erfordern eine möglichst zügige Energiewende. Berlin hat sich das Ziel gesetzt, bis spätestens zum Jahr 2045 seine CO_2-Emissionen auf ein klimaneutrales Niveau zu senken. Dabei nimmt der Wärmesektor eine zentrale Rolle ein, da dieser rund die Hälfte der CO_2-Emissionen durch Beheizung, Klimatisierung oder Warmwassernutzung in Gebäuden verursacht. Auf Grundlage der Wärmestrategie für Berlin hat die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt den Prozess einer gesamtstädtischen Wärmeplanung für das Land Berlin begonnen, der durch das Wärmeplanungsgesetz des Bundes (Gesetz für die Wärmeplanung und zur Dekarbonisierung der Wärmenetze (Wärmeplanungsgesetz, WPG vom 1. Januar 2024) für die Kommunen verpflichtend ist.

Die gesamtstädtische Wärmeplanung setzt sich aus verschiedenen Bausteinen und Phasen zusammen: Ziel der strategischen Wärmeplanung ist es, für alle Berliner Stadtgebiete zu ermitteln, mit welcher Wärmeversorgung das Ziel der Klimaneutralität möglichst (kosten)effizient erreicht werden kann. Ein Wärmekataster mit

einer räumlich hoch aufgelösten Datenerfassung ist dafür eine wichtige Grundlage. Darauf aufbauend werden Eignungsgebiete (z.B. für ein Wärmenetzgebiet oder ein Gebiet der dezentralen Wärmeversorgung) identifiziert sowie darauf abgestimmte Strategien und Maßnahmen entwickelt. Ziel ist die - gesetzlich geforderte - Erstellung eines Wärmeplanes 1.0 mit formellem Beschluss bis 30.6.2026.

Raumspezifische Instrumentierung

Aus der übergeordneten und quartiers- bzw. gebietsspezifischen räumlichen Wärmeplanung wird die Notwendigkeit einer räumlich differenzierten Instrumentierung der Wärmewende folgen: Der ordnungsrechtliche Rahmen und die Förderprogramme des Landes müssen jeweils auf das ortsspezifische Wärmeversorgungsziel ausgerichtet werden:

- Für die Förderung heißt dies, dass in Gebieten mit einer netzgebundenen (künftig klimaneutralen) Wärmeversorgung prioritär solche Maßnahmen gefördert werden, die auf eine möglichst effiziente Einbindung von Gebäuden in das Wärmenetz zielen und Maßnahmen zur dezentralen Gebäudeheizung nur in Ausnahmefällen gefördert werden.
- Auch ordnungsrechtliche Maßnahmen sind in den durch Wärmenetze versorgten Gebieten so auszurichten, dass der Anschlussgrad an das Netz und damit dessen Effizienz zum Zweck sozialverträglicher Wärmepreise verbessert werden.
- Die mögliche Förderung der energetischen Gebäudeeffizienz ist ebenfalls am Wärmeplan auszurichten. Die dort festzusetzenden Schwerpunktgebiete für eine energetische Sanierung sollten als Richtschnur für die Priorisierung des Fördermitteleinsatzes herangezogen werden.

Möglichkeiten der Steuerung

Die Stadtplanung kann sowohl auf der konzeptionellen wie instrumentellen Ebene wichtige Beiträge bei der Implementierung leisten, durch

- Bestandsaufnahmen und -analysen,
- Einsatz des Planungsrechtes,
- Förderung von Maßnahmen durch entsprechende Förderprogramme

Das BauGB enthält eine Öffnungsklausel für auf Landesrecht beruhenden Regelungen als Festsetzungen in Bebauungsplänen, über die - entsprechende landesrechtliche Regelungen vorausgesetzt - auch wärmepolitische Festsetzungen erfolgen können. Nach § 9 Abs. 4 BauGB können die Länder durch Rechtsvorschriften regeln, dass Festsetzungen in Bebauungspläne aufgenommen werden können, die über den Katalog des § 9 Abs. 1 BauGB hinausgehen. So ermächtigt § 18 EWG Bln (Berliner Energiewende- und Klimaschutzgesetz) den Senat von Berlin, durch Rechtsverordnung in ausgewählten Gebieten einen Anschluss- und Benutzungszwangs vorzuschreiben. In der Rechtsverordnung können zudem Vorgaben hinsichtlich des technologischen Standards oder des CO_2 -Faktors der Nah- und Fernwärme- oder -Kälteversorgung festgelegt werden. Bei der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes oder der Aufstellung von Bebauungsplänen sowie beim Abschluss städtebaulicher Verträge können so die Möglichkeiten genutzt werden, um Weichen für einen klimaneutralen Umbau der Wärmeversorgung zu stellen bzw. günstige Rahmenbedingungen zu setzen. Dies betrifft insbesondere:

- Sicherung von Flächen für eine klimaneutrale Wärmeerzeugung und ihre Infrastrukturen (§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 13, 21 BauGB)
- Formulierung von Vorgaben zur Wärmeerzeugung: § 9 Abs. 1 Nr. 23b BauGB ermöglicht der Gemeinde festzusetzen, dass bei der Errichtung von Gebäuden bestimmte bauliche und sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Wärme oder Kälte aus EE oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen.
- In städtebaulichen Verträgen können Vereinbarungen getroffen werden, die über den Katalog des § 9 Abs. 1 BauGB hinausgehen, etwa die Errichtung und Nutzung von Anlagen und Einrichtungen zur dezentralen und zentralen Erzeugung, Verteilung, Nutzung oder Speicherung von Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung. Es können ferner Anforderungen an die energetische Qualität von Gebäuden vereinbart werden.

Die nachfolgende Entwicklung und Umsetzung von energetischen Quartierskonzepten leistet auf der Konkretisierungsebene einen Beitrag zu klimaneutralen Wärmeversorgung. Sie sollen stark umsetzungsorientiert erstellt werden und neben dem Energiekonzept auch Aktionspläne, Beteiligungsprozesse sowie Zeit- und Maßnahmenpläne enthalten und Finanzierungs- und Betreibermodelle vorschlagen.

Förderprogramme können - eine entsprechende räumliche Kulisse vorausgesetzt - einen Beitrag zur Planung und Umsetzung von Maßnahmen leisten. Dies gilt insbesondere für das Programm „Wachstum und Nachhaltige Erneuerung“, dass Klimaschutz und -anpassung in den Fokus rückt.

Handlungsmöglichkeiten in der City West

Durch das bestehende Fernwärmenetz besteht grundsätzlich die Möglichkeit, eine großflächig angelegte nachhaltige Wärmeversorgung zu erreichen. Das Netz deckt fast das gesamte Gebiet der BEP ab, nur im Norden in der Spreestadt gibt es noch eine Lücke im Netz. Dort besteht laut Umweltatlas eine Versorgung mit Gas- und teilweise mit Ölheizungen (s. die zwei folgenden Abbildungen). Im Rahmen der kommunalen Wärmeplanung Berlin bestünde die Möglichkeit, diese „Lücke“ zu schließen und über den § 9 Abs. 4 BauGB einen Anschluss- und Benutzungszwangs für dieses Gebiet vorzuschreiben. Hierzu bedarf es jedoch weiterer Konkretisierung durch ein energetisches Quartierskonzept, das die Rahmenbedingungen genauer erkunden und daraus umsetzbare Maßnahmen ableiten muss.

Das Fernwärmenetz wurde bis Mai 2024 von Vattenfall Europe betrieben und dann an das Land Berlin veräußert.[113] Für die meisten Heizkraftwerke wird derzeit Erdgas als Brennstoff genutzt, teilweise auch Biomasse. In zwei Kraftwerken wird Steinkohle genutzt. 60 % der Fernwärme kommt aus den mit Steinkohle betriebenen Kraftwerken.[114] Bis 2045 soll Fernwärme in Berlin CO_2-frei sein. Dafür müssen die Kraftwerke, die derzeit mit Gas und Steinkohle betrieben werden, auf andere Energieträger umgestellt werden.

Alternative Wärmequellen sind in Umwelt und Abwärme zu finden: Solarthermie, Geothermie, Wärme aus Fließgewässern und Abwässern, Abwärme von Industrie und Rechenzentren können durch Wärmepumpen nutzbar gemacht werden. Die Einstrahlungsverhältnisse auf den Dächern werden in der Karte mit den Potenzialflächen für Solarthermie überwiegend als gut bis sehr gut für den Bereich der City West dargestellt. Ob

[113] Vattenfall: Pressemitteilung vom 2. Mai 2024

[114] https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2022/05/berlin-vattenfall-fernwaerme-energiewende-heizen-ohne-kohle-gas.html, Zugriff am 28.6.2022

für Solarthermie oder Photovoltaik - die Dächer in der City West sind eine der größten Potenzialflächen, um erneuerbare Energien zu gewinnen.

Eine wichtige Stellschraube ist auch die Reduzierung des Wärmeverbrauchs. Dafür muss die energetische Sanierung - ggf. durch öffentliche Förderung, z.B. durch Mittel der KfW flankiert - vorangetrieben werden.

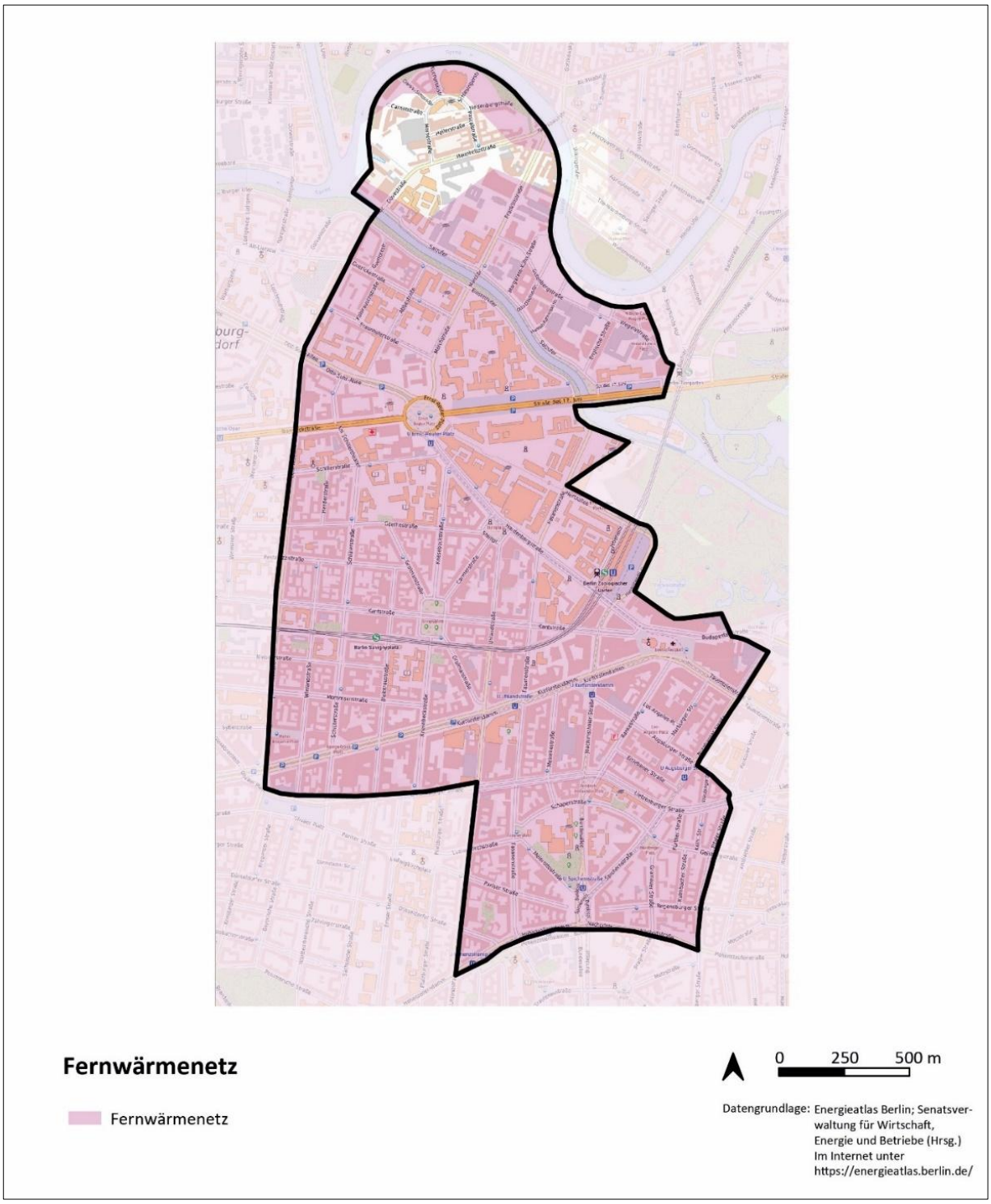


Abb. 50: Fernwärmenetz, Quelle: siehe Karte

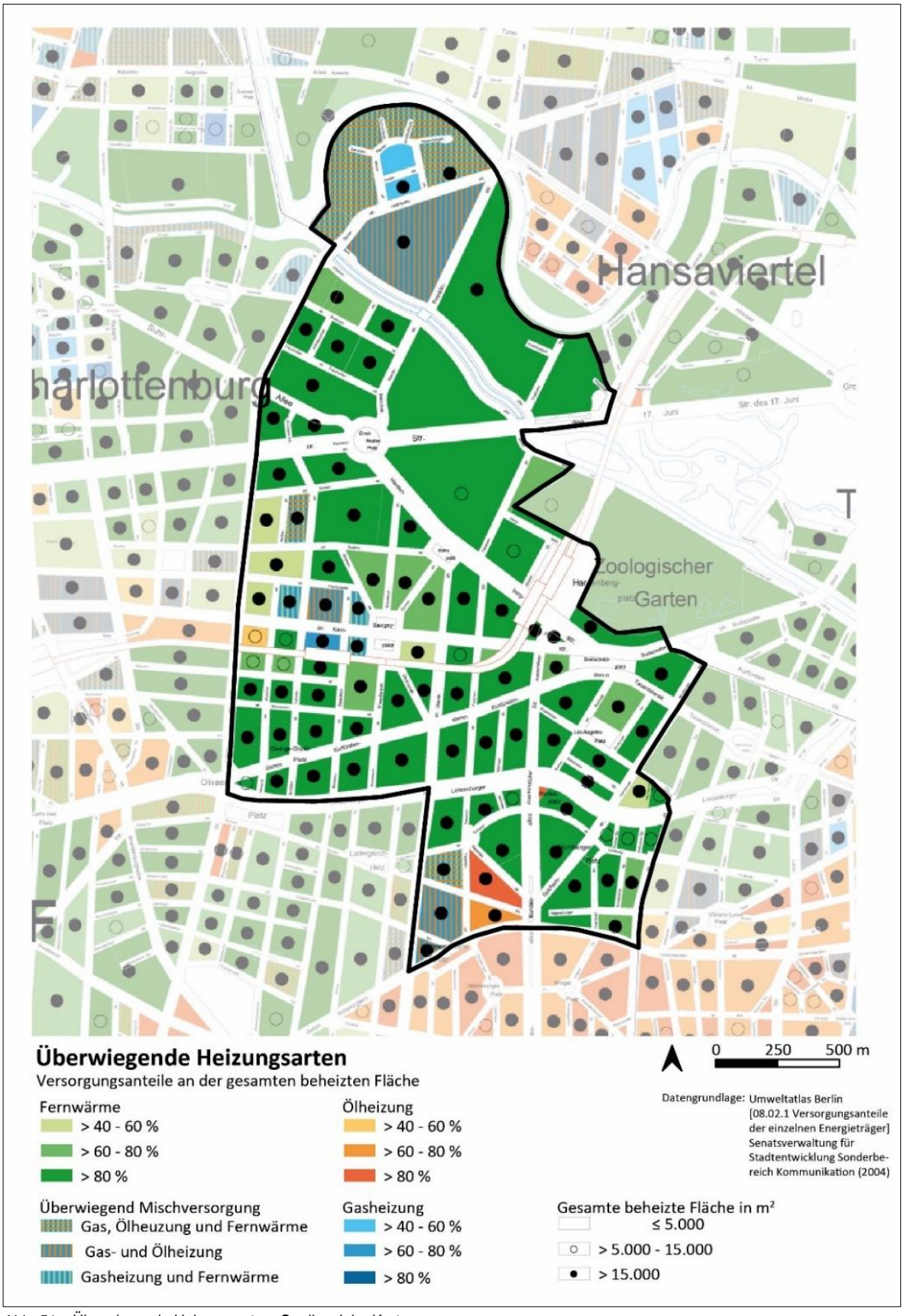


Abb. 51: Überwiegende Heizungsarten, Quelle: siehe Karte

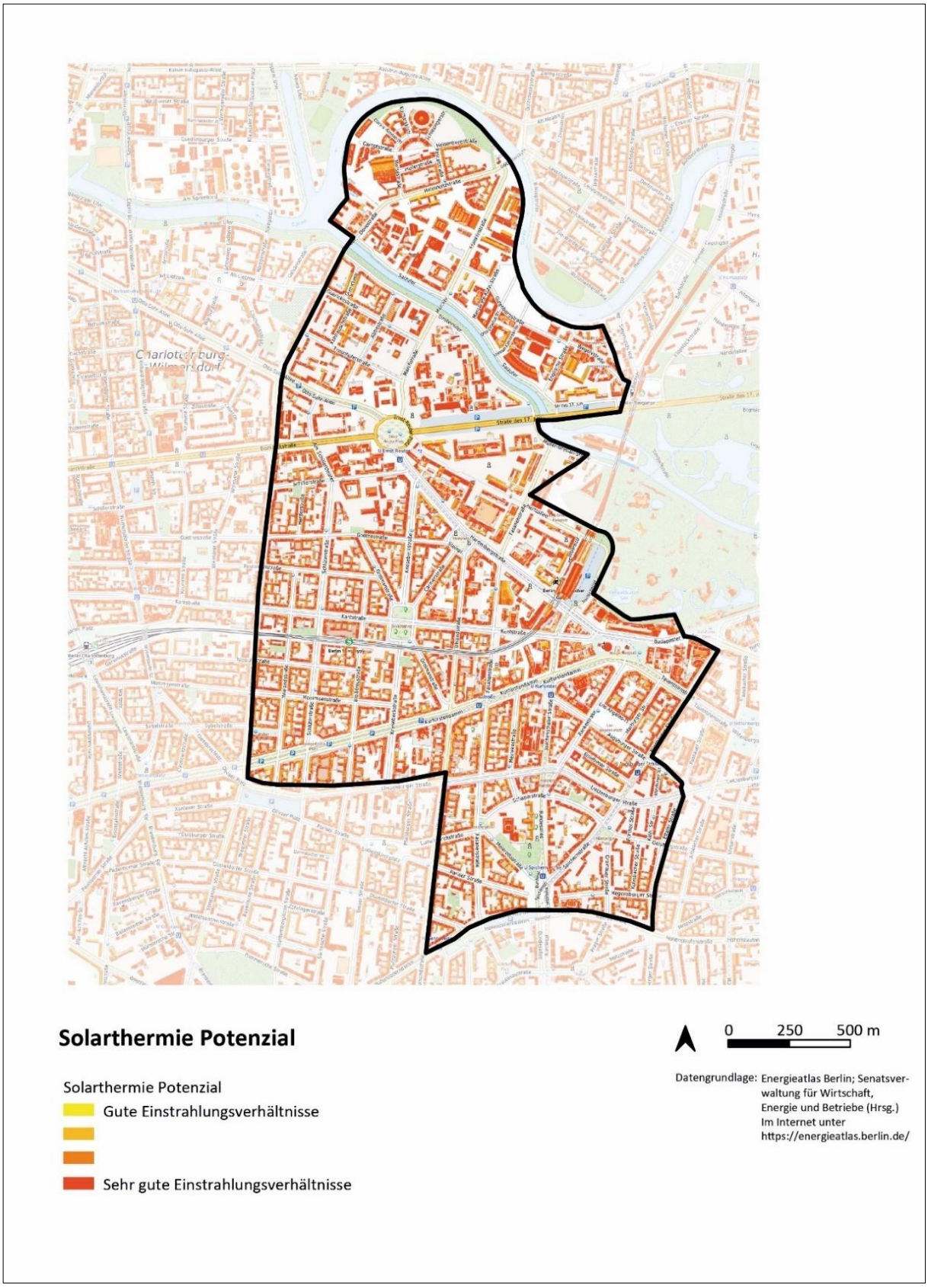


Abb. 52: Solarthermie-Potenzial, Quelle: siehe Karte

Stromversorgung

Bestandssituation und -analyse

Das Plangebiet wird derzeit hauptsächlich durch die Umspannwerke Uhland, Zille und Barbarossa der Stromnetz Berlin GmbH versorgt, die hierfür gegenwärtig ausreichen. Durch die benannten Vorhaben, wie Nachverdichtung und Förderung einer nachhaltigen Energieversorgung, ist mit einer höheren Last auf die versorgenden Umspannwerke zu rechnen. Künftige (Wohnungs-)Bauprojekte können bis zu einer gewissen Last durch die Bestandsumspannwerke versorgt werden.

Im BEP-Gebiet befinden sich diverse Hoch-, Mittel- und Niederspannungsanlagen der Stromnetz Berlin GmbH und der 50Hertz Transmission GmbH. Weiterhin befinden sich dort verschiedene Stationen der Stromnetz Berlin GmbH und kundeneigene Übergabestationen.

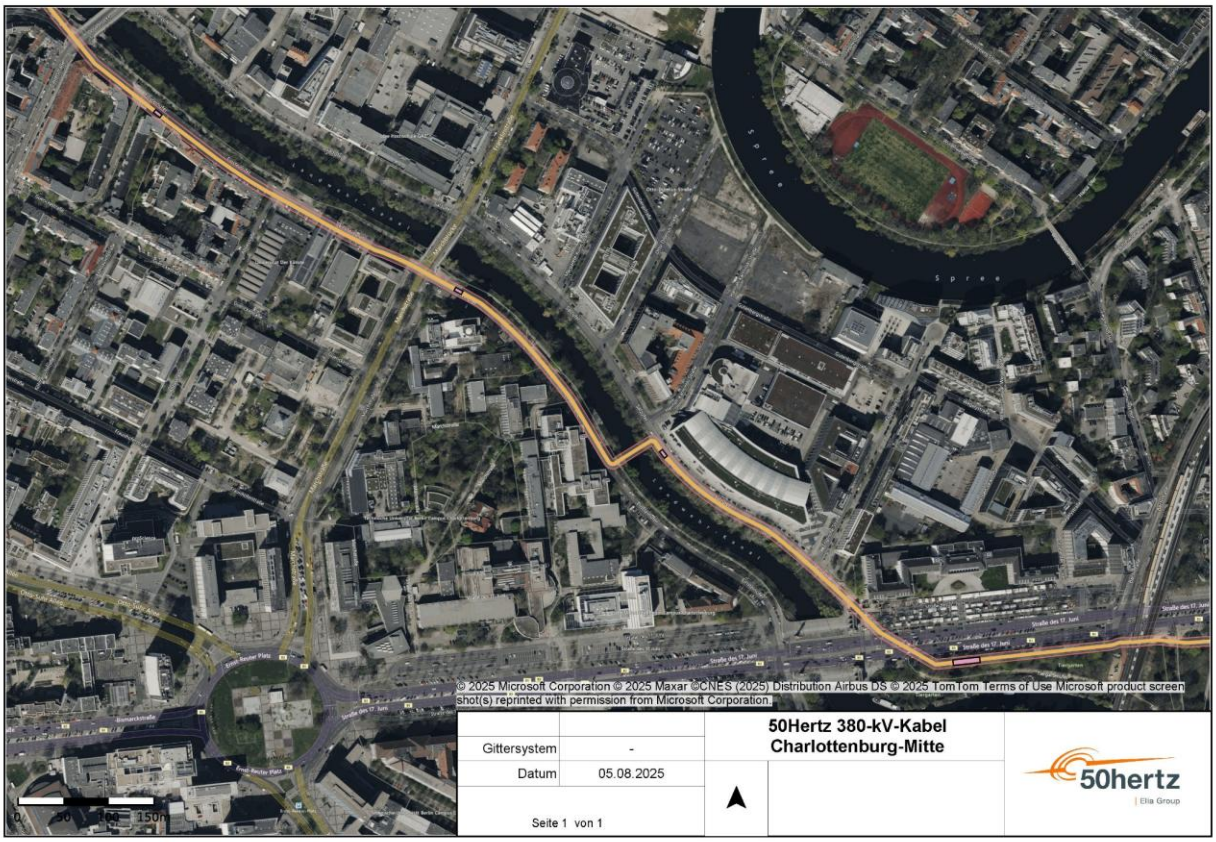


Abb. 53: Leitungsplan der 50 Hertz GmbH, Quelle: 50 Hertz GmbH

Ziele und Handlungsempfehlungen

Die bestehenden Standorte sind in ihrer Funktionsfähigkeit zu schützen und dürfen durch benachbarte Planungen nicht beeinträchtigt werden.

Gerade im vorliegenden Gebiet, das derzeit stark durch Fernwärme geprägt ist, muss bei einer potenziellen Umstellung auf strombasierte Wärmelösungen - etwa durch Wärmepumpen - auch der Zustand und Ausbaubedarf der Strominfrastruktur frühzeitig mitgedacht werden. Eine solche Verschränkung von Wärme- und Stromversorgung ist grundlegend für eine sektorübergreifende, nachhaltige Energieplanung und wird sowohl

auf Landes- als auch Bundesebene gesetzlich eingefordert. Zudem weist das Gebiet relevante Potenzialflächen für Photovoltaik (PV) auf, die konkreten Auswirkungen auf das Stromnetz haben können. Auch Ladeinfrastruktur zum Ausbau der Elektromobilität erfordert perspektivisch eine Erweiterung der bestehenden Anlagen.

Mit Blick auf die Erfordernisse einer sicheren, zuverlässigen und leistungsfähigen Stromversorgung wird es für die Stromnetz Berlin GmbH erforderlich, die Umspannwerke Uhland sowie das in der Nähe des Geltungsbereichs der BEP gelegene Umspannwerk Zille durch Ersatzneubauten zu erneuern. Für die Errichtung der Ersatzneubauten stehen derzeit keine geeigneten Flächen zur Verfügung. Die Errichtung neuer Umspannwerke ist nur innerhalb festgelegter Suchräume - sogenannte Suchkorridore – rund um die Adressen Uhlandstraße 18 und Zauritzweg 15/17 möglich. Diese Korridore ergeben sich unter anderem aus natürlichen Netzgrenzen und topografischen Gegebenheiten, welche die Auswahl geeigneter Standorte einschränken. Gesucht werden Grundstücke mit einer Fläche von etwa 1.500 bis 2.500 m², geeignet für einen Baukörper mit einer Grundfläche von ca. 30 x 30 m und einer Höhe von bis zu 15 m. Dies kann in Zusammenhang mit größeren Einzelprojekten zu Flächenansprüchen führen, die dann auch der planerischen Sicherung durch B-Plan-Verfahren bedürfen.

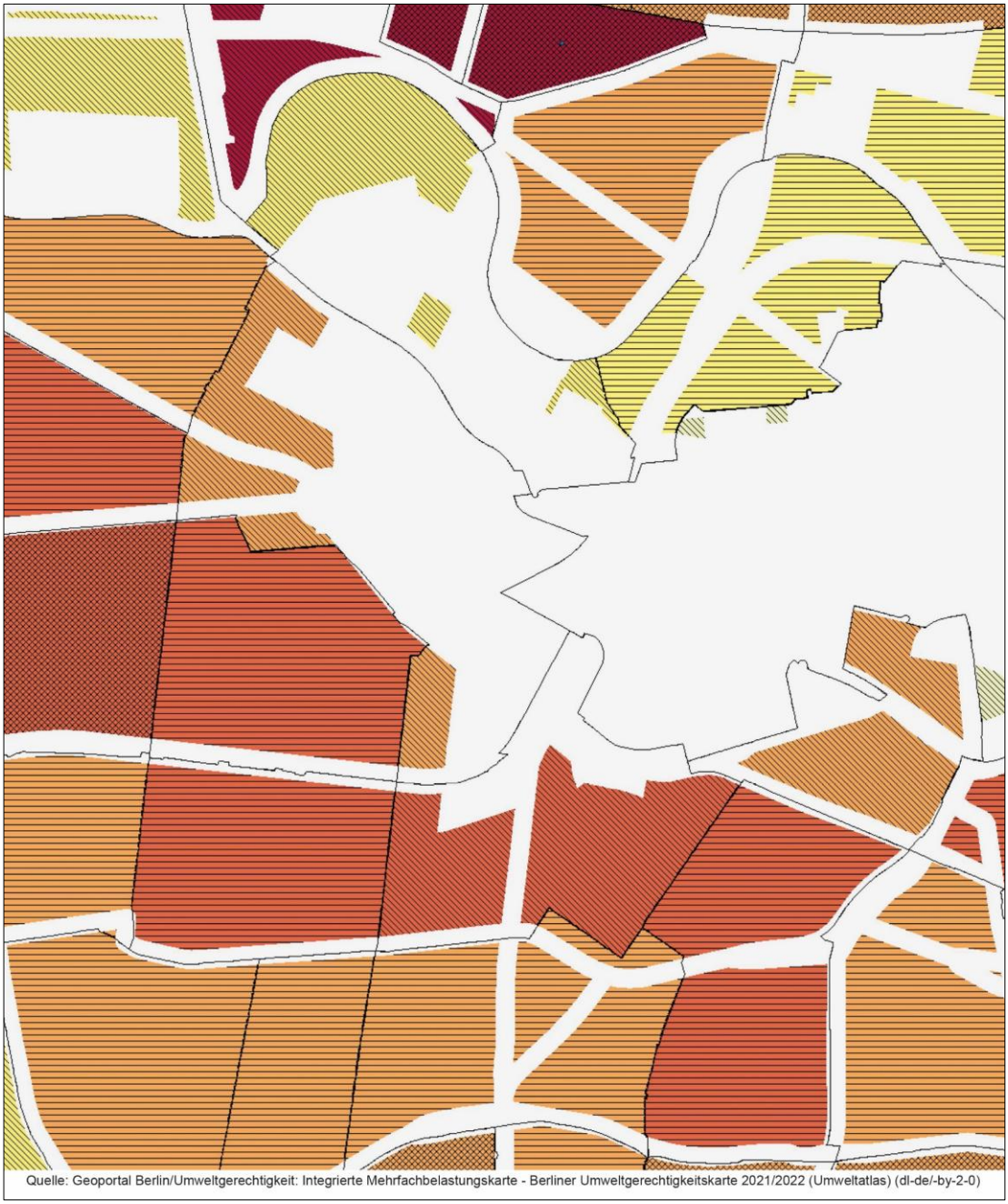
Gegenwärtige und zukünftig geplante Trassenführungen der Stromversorgung sind bei städtebaulichen Planungen zu berücksichtigen, z.B. bestehende Schutzstreifen mit Einschränkungen der Bebaubarkeit.

3.8.3 Umweltgerechtigkeit

Der Berliner Umweltgerechtigkeitsansatz überlagert auf der Ebene der Planungsräume (PLR) wichtige Umweltbelastungen, die zugleich relevant für die menschliche Gesundheit sind. Die Karte „Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte“ (vgl. nachfolgende Abbildung) des Umweltatlas stellt die Anzahl der Umweltbelastungen dar, zu denen Lärm, Luftbelastung, Grünversorgung, bioklimatische Belastung und soziale Problematik/Statusindex gehören. So entsteht ein anschauliches Bild, welche Quartiere der Stadt vor besonderen Herausforderungen und damit verbundenen Handlungserfordernissen stehen.

Die Planungsräume Schaperstraße, Breitscheidplatz, Savignyplatz und Georg-Grosz-Platz sind dreifach belastet: die Luftbelastung und bioklimatische Belastung sind „hoch“, die Grünversorgung ist „schlecht bis sehr schlecht“. Der Planungsraum Ernst-Reuter-Platz ist nicht gänzlich erfasst, weist aber eine zweifache Belastung am westlichen und südlichen Rand des Gebiets auf: die Luftbelastung und bioklimatische Belastung sind „hoch“. Der Planungsraum Spreestadt ist einfach belastet, die bioklimatische Belastung ist „hoch“. Allen Planungsräumen wird bei den Belastungen Lärm und Statusindex ein „mittlerer“ Wert zugeschrieben.

Sowohl die Analysen im Kapitel Klima und die hier genannten Umweltbelastungen unterstreichen die Dringlichkeit der Umsetzung der im Freiraumkonzept und Konzept für Klimaanpassung und Biodiversität genannten Maßnahmen. Konkrete Entscheidungen über Instrumenteneinsatz und Maßnahmen bedürfen allerdings der kleinräumlicheren und genaueren Betrachtung.



Quelle: Geoportal Berlin/Umweltgerechtigkeit: Integrierte Mehrfachbelastungskarte - Berliner Umweltgerechtigkeitskarte 2021/2022 (Umweltatlas) (dl-de/-by-2-0)

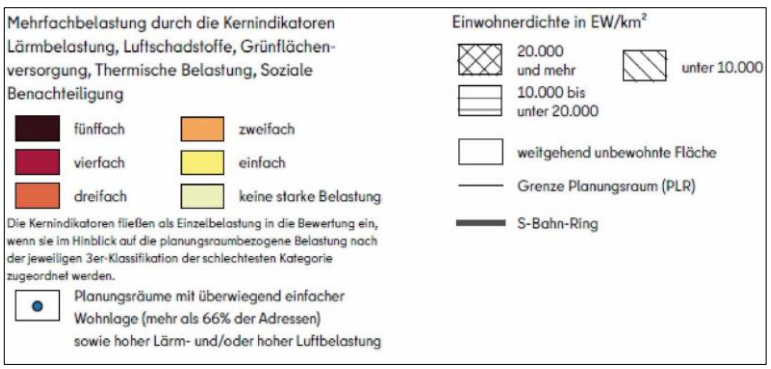


Abb. 54: Karte Ausschnitt Integrierte Umweltgerechtigkeitskarte, Quelle: siehe Karte

3.8.4 Handlungsempfehlungen - Klimaschutz und -anpassung/Biodiversität/Energie- und Wärmeplanung

Tab. 26: Handlungsempfehlungen Klimaschutz und -anpassung/Biodiversität/Energie- und Wärmeplanung

Nr.	Themenfeld 3.8 Klimaanpassung und Biodiversität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.8.1	Konzeption und nachfolgende Umsetzung von Maßnahmen zur Hitzevorsorge, u.a. durch Aufstellung eines Hitzeaktionsplanes gemäß Klimaanpassungsgesetz KAnGBln (vgl. hierzu die Vertiefungen in den Kapiteln 3.7.4 und 3.9.10)	O	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU	X	
3.8.2	Anwendung des Schwammstadt-Prinzips	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU		
3.8.3	Entwicklung von Konzepten und Planungen zur „blau-grünen Straßenraumgestaltung“	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU	X	
3.8.4	Überflutungsvorsorge	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU, BWB		
3.8.5	Straßenbaum-Offensive fördern	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.8.6	Aufstellung von Baumleitplänen	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.8.7	Neupflanzung von Straßenbäumen gemäß KAnGBln	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.8.8	Integration der Biodiversität bei der Gestaltung und Pflege von Freiflächen und Gebäuden	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.8.9	Erstellung energetischer Quartierskonzepte als Grundlage von konkreten Einzelmaßnahmen	I	Stadtentwicklungsamt/Energieversorger, Immobilienwirtschaft	X	
3.8.10	Energieversorgung durch Fernwärme umweltgerecht ausbauen. Verbindlichkeit des Fernwärmeanschlusses in der Spreestadt in Abstimmung mit dem Quartierskonzept planungsrechtlich durchsetzen	R	Stadtentwicklungsamt/Energieversorger, Immobilienwirtschaft	X	
3.8.11	Standortsicherung bestehende technischer Anlagen der Ver- und Entsorgung bei städtebaulichen Entwicklungen	I, R	Stadtentwicklungsamt/Energieversorger, Immobilienwirtschaft		
3.8.12	Suche und Sicherung von perspektivisch erforderlichen neuen Standorten der technischen Infrastruktur (hier konkret: für zwei neue Umspannwerke)	I, R	Stadtentwicklungsamt/Energieversorger,	X	

Nr.	Themenfeld 3.8 Klimaanpassung und Biodiversität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.8.13	Nutzung bestehender (bzw. zukünftiger) Förderprogramme zur gezielten Unterstützung geeigneter Maßnahmen, vorrangig solcher mit Pilot- oder Anstoßwirkung	I	Stadtentwicklungsamt/SGA/Umweltamt	X	
3.8.14	Umweltgerechtigkeit bei Planungsprozessen und Prioritätensetzungen berücksichtigen	I, O	Fachämter und -verwaltungen	X	

3.9 Mobilitätskonzept für die City West

Einleitung

Entsprechend dem BA-Beschluss zur Aufstellung der BEP City West vom 16.2.2021 soll über den üblichen Betrachtungsmaßstab einer Bereichsentwicklungsplanung hinaus ein Mobilitätskonzept für die City West erarbeitet und als Bestandteil der BEP City West vom Bezirksamt beschlossen werden.

Zur prägenden städtebaulichen Struktur der City West gehören großzügig dimensionierte Magistralen und Stadtstraßen[115], der Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße, größere und kleinere Stadtplätze sowie das engmaschige Netz breiter Nebenstraßen. Nicht zuletzt durch eine vielfältige Mischung unterschiedlichster Nutzungen in Verbindung mit der zentralen Lage innerhalb des Berliner Westens sowie der größtenteils bereits hervorragenden Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel bieten sich hier räumliche Potenziale und Chancen die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse besser zu bedienen - die daraus resultierenden Verkehre menschengerecht und stadtverträglich zu organisieren - sowie die dafür notwendige Verkehrsinfrastruktur in diesem Sinne zu gestalten.

Ein Mobilitätskonzept kann auch ein wichtiger Beitrag zur Stärkung der zentralen Funktionen der City West sein, um die Attraktivität der Zentrumsfunktion wirkungsvoll zu unterstützen. Großer Wert wird heute auf die gestalterische und funktionale Aufwertung des öffentlichen Raumes gelegt. Sicherheit, Aufenthalts- und Spielmöglichkeiten, hochwertige Materialen und grüne, das Stadtklima kühlende, Räume sind Elemente, ebenso wie unterschiedliche Verkehrsangebote. Öffentlicher Raum in Zentren soll nicht mehr nur Verkehrsfläche für den Kfz-Verkehr sein. Differenzierte Angebote und Gestaltungen sind gefragt.[116]

Die Weiterentwicklung der Gestaltung des Verkehrsangebotes ist schließlich dringend erforderlich, um die derzeitigen Mängel in der Verkehrsorganisation und der Verkehrsinfrastruktur zu beseitigen und den zukünftigen Herausforderungen in der Planungskulisse, die sowohl städtebaulich, demografisch oder auch durch den Klimawandel hervorgerufen werden, begegnen zu können.

Für die zukünftige Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur als Bestandteil des öffentlichen Raums innerhalb der Planungskulisse der BEP City West werden mit den Zielsetzungen und Handlungsempfehlungen dieses Mobilitätskonzeptes die konzeptionellen Grundlagen geschaffen.

[115] Eine Definition der prägenden übergeordneten Straßenräume findet sich in Abbildung 1 des Freiraumkonzeptes zur BEP City West

[116] IFH Köln: Vitale Innenstädte 2024 - Faktenwissen und Handlungsleitfaden zur Vitalisierung von Innenstädten, Köln 2025; Grundlagen der Einschätzungen und Empfehlungen sind rund 60.000 Interviews in mehr als 100 Städten Deutschlands

Die Ergebnisse basieren auf der Bewertung der gegenwärtigen Situation und Analyse der zukünftigen Entwicklungen mittels Informationsgewinnung durch Ortsbegehungen und Auswertung der öffentlich zugänglichen Daten von Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistern sowie vorrangig auf der Auswertung folgender festgesetzter oder sich in Aufstellung befindlicher Gesetze, Planwerke und Konzepte:

- Flächennutzungsplan für Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, in der jeweils aktuellen Fassung)
- Berliner Mobilitätsgesetz vom 5. Juli 2018
- Berliner Straßengesetz vom 27. September 2021
- AV Geh- und Radwege vom 16. Mai 2023
- Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2021)
- Fußverkehrsplan des Landes Berlin - Voraussichtliche Struktur und vorgesehene Inhalte (Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz, 2022)
- Radverkehrsplan des Landes Berlin (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2021)
- Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2019)
- Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023-2027 - Entwurf (Stand: 10. Mai 2022) (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg, 2022)
- Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept Berlin 2021 (Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, 2021)
- Parkraumbewirtschaftung in 21 LOR im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf, 2022
- Charta City West 2040 (WerkStadtForum, 2020)

3.9.1 Mobilität in den Entwicklungsleitlinien

Die Entwicklungsleitlinie 8 bildet den Rahmen für die Bewertung der gegenwärtigen Situation und die nachfolgenden Aussagen über Ziele und Maßnahmen:

„Entwicklungsleitlinie 8 - Mobilität menschengerecht und stadtverträglich organisieren - bildet die bezirkliche Zielsetzung für die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur innerhalb der Planungskulisse.“

Die Leitlinie steht in engem Bezug zu weiteren städtebaulichen Entwicklungsleitlinien, insbesondere zu den Entwicklungsleitlinien 9 - Den öffentlichen Raum qualifizieren und 10 - Grün- und Freiflächen als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und als Qualitätsmerkmal der City West erweitern und qualifizieren.

Die Mobilitätsarten im Einzelnen

Aufgrund der unterschiedlichen Zielsetzungen für die einzelnen Verkehrsarten erfolgt in den nachfolgenden Abschnitten eine dementsprechend sortierte Betrachtung und Entwicklung von Strategien zur Umsetzung der übergeordneten Entwicklungsleitlinien. Abschließend werden für einzelne Teilräume vertiefende Maßnahmenvorschläge skizziert.

Es ist zu beachten, dass die BEP die gesamtstädtischen strategischen Planwerke (s.o.) zugrunde legt, diese aber durch eigene, vertiefende oder abweichende Vorschläge ergänzt. In den Verfahrensschritten bis zur Konkretisierung bzw. abschließenden Festlegung von Zielen und Maßnahmen bedarf es deshalb der Abstimmung mit den zuständigen Fachverwaltungen bzw. zuständigen Dritten, im Fall der Mobilität vorrangig mit der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt.

3.9.2 Fußverkehr

3.9.2.1 Bestandssituation und -analyse

Das großzügig dimensionierte Hauptverkehrsstraßennetz dient mit seinen z.T. sehr breiten Straßenräumen vor allem dem fließenden und ruhenden Verkehr. Sie bilden für den Fußverkehr Barrieren zwischen den Blöcken, die nur an wenigen Stellen sicher an lichtsignalisierten Querungsmöglichkeiten überwunden werden können. Unfälle mit Fußgängerbeteiligung und Personenschaden sind insbesondere entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes zu verzeichnen.[117] Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz hat sich das Land Berlin selbst zum Ziel gesetzt, dass im Straßenverkehr niemand mehr getötet oder schwer verletzt werden soll („Vision Zero“). Das setzt eine entsprechende Gestaltung und Anpassung von Verkehrsinfrastrukturen voraus.

Auch in den überwiegend durch Wohnnutzung geprägten Straßenzügen des Nebennetzes finden sich autogerechte Strukturen, in denen etwa dem ruhenden Verkehr bisher mehr Platz eingeräumt wird als dem Fußverkehr. Zulässig sind hier bisher beispielsweise das Parken auf Gehwegen und in Senkrechtaufstellung. Durch solche Regelungen und raumgreifendere Fahrzeuggrößen werden die Bewegungsspielräume für Zufußgehende und mobilitätseingeschränkte Personen weiter eingeschränkt. Es besteht insbesondere dort dringender Handlungsbedarf Verkehrsflächen neu zu verteilen, wo zudem durch Sondernutzungen (Gastronomie oder Einzelhandelseinrichtungen) im öffentlichen Raum (weitere) Flächenkonkurrenzen entstehen (z.B. in der Meinekestraße, Grolmanstraße).

Die vor allem durch den motorisierten Individualverkehr bedingten Auswirkungen wie Luftverschmutzung, Lärmbelastung oder Unfallgefahren lassen die Attraktivität sich zu Fuß zu bewegen sinken. Dabei bieten sich insbesondere in der Planungskulisse gute Voraussetzungen Wege zu Fuß zurückzulegen: durch das unmittelbare Nebeneinander von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Gastronomie und Kultur; die überwiegend flächendeckende Erschließung durch den ÖPNV; eine flache Topografie sowie durch die größtenteils bereits vorhandenen breiten Gehwege. Straßenräume wie bspw. der Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße, die Budapester Straße oder der Breitscheidplatz erlauben Begegnungen und laden zum Verweilen ein. Sie sind bereits heute für den Fußverkehr attraktiv. Dennoch bestehen auch hier weiterhin Verbesserungsbedarfe. Mit

[117] Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Unfallatlas, abgerufen unter: https://unfallatlas.statistikportal.de/, Zugriff am 14.9.2022

den folgenden Zielsetzungen sollen Fußwege in der Planungskulisse der BEP City West so attraktiv wie möglich gestaltet werden:

3.9.2.2 Ziele und Handlungsempfehlungen

Welche der nachfolgend vorgeschlagenen Maßnahmen jeweils möglich bzw. zweckmäßig ist, bedarf der konkreten Untersuchung. Einzubeziehen und abzuwägen sind dabei auch Auswirkungen auf den fließenden Verkehr, insbesondere auf den ÖPNV (gegenwärtig also den Busverkehr).

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsreduzierungen

Gemäß den Zielen der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeit“[118] ist es in der Planungskulisse anzustreben, das Geschwindigkeitsniveau möglichst umfangreich auf Tempo 30 herabzusenken. Dies gilt - wo rechtlich möglich - auch für die Straßen des übergeordneten Straßennetzes, vor allem die, in denen ein besonders hoher Querungsbedarf im Fußverkehr besteht, wie z.B. Kurfürstendamm, Tauentzienstraße und Joachimthaler Straße. Der erhöhte Querungsbedarf im Fußverkehr sowie die Vielzahl an Unfallstellen entlang des Straßenverlaufs (nicht nur an den Knotenpunkten) würden diese Maßnahme rechtfertigen und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des subjektiven Sicherheitsgefühls der Verkehrsteilnehmer:innen beitragen. Mit Blick auf die Auswirkungen auf den umfangreichen Busverkehr und die Frage, welche Straßenabschnitte besonders vordringlich sind, besteht hier weiterer Prüfungsbedarf.

Auch Straßenabschnitte mit überwiegend angrenzenden Wohnnutzungen sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit und Lärmvorsorge mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ausgewiesen werden. Im Straßennebennetz können Aufpflasterungen vor Querungshilfen oder als Querung gestaltete Gehwegvorstreckungen zur Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten

Fußgänger:innen benötigen ausreichend häufige, bedarfsgerechte, kurze und sichere Querungsmöglichkeiten über die Fahrbahnen des Kfz-Verkehrs. Vor allem Geschäftsstraßen, wie z.B. der Kurfürstendamm, die Tauentzienstraße oder auch die Kantstraße, mit einem beidseitig dichten Besatz von Ladengeschäften und anderen publikumsintensiven Nutzungen, sollen auf gesamter Länge in kurzen Abständen sicher überquert werden können.

Dazu eignen sich verschiedene, nachfolgend beschriebene Maßnahmen.

Fußverkehrsfreundliche Ampelübergänge

- In Bereichen mit besonders starken Fußgängerfrequentierungen und gleichzeitig einem hohen Kfz-Aufkommen ist, zur sicheren Querung für Fußgänger:innen, die Errichtung von zusätzlichen Lichtsignalanlagen (LSA) erforderlich. Dies gilt insbesondere für Kreuzungen entlang von Hauptverkehrsstraßen im Umfeld von Bushaltestellen (z.B. Kurfürstendamm/Bleibtreustraße) oder zur besseren Erreichbarkeit der Mittelinsel des Ernst-Reuter-Platzes (s. Freiraumkonzept).

[118] Berlin ist seit dem 15. März 2022 durch Senatsbeschluss Mitglied dieser Initiative. https://www.lebenswerte-staedte.de/, Zugriff am 14.9.2022

- Ampelschaltungen sollten prinzipiell mit ausreichend langen Grün-Phasen für den Fußverkehr zur Vermeidung eines sogenannten gebrochenen Laufs mit Wartezeiten auf den Mittelinseln programmiert werden;
- Erprobung neuer fußgängerfreundlicher Signale, z.B. Abzählung der Grün- und Rotphasen.

Zu beachten sind dabei die möglichen behindernden Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr.

Fußgängerüberwege („Zebrastreifen“)

Sie stellen eine für alle Verkehrsteilnehmer:innen als Querungshilfen sichtbar gekennzeichnete sowie günstige und schnell umsetzbare Maßnahme dar. Die Wahrnehmbarkeit bestehender Querungshilfen wie Mittelstreifen und Mittelinseln (z.B. in der Leibnizstraße) kann durch die Kennzeichnung als Zebrastreifen verbessert werden. Allerdings sind sie bei mehrspurigen Fahrbahnen je Fahrtrichtung nicht oder nur eingeschränkt einsetzbar.

Gestaltung der Mittelstreifen

Hier hält die Tauentzienstraße mit einem durchgehend begehbaren Mittelstreifen einen Vorbildcharakter inne. Eine erhöhte Anzahl von Querungsmöglichkeiten auf dem Mittelstreifen sollte ebenso auf dem westlichen Abschnitt des Kurfürstendamms und in der Hardenbergstraße implementiert werden.

Schaffung von Mittelinseln

Die Anlage von Mittelinseln zur gesicherten Querungsmöglichkeit durch Fußgänger:innen ist insbesondere entlang von Hauptverkehrsstraßen angezeigt, die über keinen durchgehenden Mittelstreifen verfügen (z.B. Leibniz-/Cauer-/Helmholtz- und Franklinstraße) und über eine ausreichende Straßenraumbreite verfügen.

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch bauliche Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Parkmöglichkeiten an Fußgängerquerungen

Zur Vermeidung von Behinderungen und Einschränkungen der Sichtbeziehungen durch parkende Kfz eignen sich Gehwegvorstreckungen oder Elemente der Radverkehrsinfrastruktur wie Schutzstreifen oder Radabstellanlagen vor und nach Querungsmöglichkeiten. An der Kreuzung Fasanenstraße/Kurfürstendamm ist dies beispielhaft umgesetzt. Ziel ist auch hier die Unfallreduzierung gemäß der „Vision Zero“.

Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Freihaltung von konkurrierenden Nutzungen und Regulierung von Sharing-Angeboten

Die Gehbahnen der Bürgersteige sind von konkurrierenden Nutzungen wie (parkenden) Verkehrsmitteln der Mikromobilität, Radabstellanlagen, ungesicherten Baustellen oder Werbestelen freizuhalten. In engen räumlichen Situationen sollte dem Fußverkehr prinzipiell der Vorrang gewährt werden, um die Mindestbreiten der AV Geh- und Radwege möglichst einhalten zu können. Bei gastronomischen Einrichtungen sind im Zuge der erforderlichen Sondernutzungsgenehmigungen angesichts der in der City West in der Regel hohen Fußgängerfrequentierungen die Belange der Fußgänger:innen besonders zu berücksichtigen. Mikromobilitätsangebote sind an Jelbi-Punkten und -Stationen bzw. in ausgewiesenen Haltebereichen zu konzentrieren bzw. abzustellen (vgl. Abschnitt ÖPNV).

Herstellung von Barrierefreiheit

Zur Inklusion aller Personen muss das Fußwegenetz im Grundsatz gänzlich barrierefrei und im „Design for all“ gestaltet werden. Dazu gehören unter anderem:

- das ebenerdige Absenken von Bordsteinen und die Verwendung von taktilen Elementen (z.B. Bodenindikatoren, Aufmerksamkeitsfeldern, Bodenleitlinien);
- die Vermeidung von Kleinpflastern in den Gehbahnen sowie die Beseitigung von Stolperfallen und Hindernissen,
- die Freihaltung von Sichtbeziehungen und die insgesamt übersichtliche Gestaltung des öffentlichen Raums.
- Ferner sollten entlang von Gehwegen in regelmäßigen Abständen Sitzbänke zum Ausruhen für mobilitätseingeschränkte und ältere Personen verfügbar gemacht werden.
- Bei Bauvorhaben ist auf eine barrierefreie Umleitung zu achten.

Attraktivierung des Fußverkehrsnetzes

Der Ausbau eines durchgehenden Fußwegenetzes erlaubt direktere und sicherere Fußwegeverbindungen und intensiviert den Fußverkehr durch Sichtbarkeit und Attraktivität. In § 50 Abs. 4 des Berliner Mobilitätsgesetzes ist festgehalten, dass jeder Mensch in ganz Berlin auf direkten und zusammenhängenden Fußwegen seine Ziele erreichen können soll. Insbesondere das Queren der Fahrbahn soll grundsätzlich an jedem Arm einer Kreuzung möglich sein und auch die Einrichtung von abkürzenden Fußwegen durch geschlossene Bauwerke oder Anlagen (Blockdurchwegungen) sollen unterstützt und bei allen Planungen berücksichtigt werden. Im Freiraumkonzept zur BEP City West werden Schwerpunkträume und Wegeverbindungen definiert und deren konzeptionelle Umgestaltung beschrieben. Aus verkehrlicher Sicht ist auf Folgendes zu achten:

- Straßenbegleitend sollen beidseitige, öffentliche Fußwege entsprechend des Berliner Mobilitätsgesetzes und der AV Geh- und Radwege berücksichtigt werden. Überall dort, wo die Ziele des Berliner Mobilitätsgesetzes nicht erfüllt werden, sollten Flächen neu verteilt werden, um dem Fußverkehr wieder genügend Raum zur Verfügung zu stellen. Feste Einbauten dürfen nicht innerhalb der Gehbahn verortet werden oder in die Gehbahn hineinragen.
- Sitzmöglichkeiten, die zum Ausruhen und Verweilen dienen, sollten nicht nur an Plätzen bedacht werden. Auch im „normalen“ Straßenraum sollten entsprechende Angebote geschaffen werden;
- an LSA-geregelten Kreuzungen sollen zukünftig zur Vermeidung von Umwegen generell in allen geradlinigen Wegerelationen Fußgängerquerungen ermöglicht werden;
- Kontinuität schaffen durch direkte und zugleich zusammenhängende Verbindungen;
- Blockdurchwegungen sollen insbesondere in den großen Baublöcken der Campusbereiche rund um den Ernst-Reuter-Platz, im Kulturquartier Fasanenplatz und im Geltungsbereich der sich in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne 4-69 a, b, c Hertzallee Nord und Süd, Hardenbergplatz sowie beim Quartier Kurfürstendamm/Rankestraße neu geschaffen oder attraktiviert werden;
- Verknüpfung mit öffentlichen Verkehrsmitteln durch Routenführung an Haltestellen und Bahnhöfen;
- bessere Beschilderung der Alltagsziele wie U- und S-Bahnhöfe, Points of Interest/PoI (Sehenswürdigkeiten, bedeutsame Einrichtungen etc.) und öffentliche Toiletten;

- stärkere Einbindung des Spreewegs (Nr. 1) und des Tiergarten-Rings (Nr. 19) als Teil der 20 Grünen Hauptwege in das alltägliche Fußverkehrsnetz;
- stets gut ausgeleuchtete Fußwegeverbindungen zur Vermeidung von Angsträumen (z.B. unter Brücken und entlang der Stadtbahnbögen).

3.9.3 Radverkehr

3.9.3.1 Bestandssituation und -analyse

Der Radverkehr ist als Teil des Umweltverbundes eine wesentliche Säule der angestrebten Verkehrswende in Berlin. Damit steigen die Anforderungen an die Verkehrsflächenverteilung im öffentlichen Raum. Der Radverkehr wird durch die zunehmende Zahl von Pedelecs und E-Bikes potenziell schneller und benötigt mehr Raum.

Mit dem Radverkehrsplan auf Grundlage des Berliner Mobilitätsgesetzes sind im Jahr 2021 durch die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt (Bezeichnung Stand Mitte 2025) Anforderungen und Ziele für die Entwicklung des Radverkehrsangebotes in Berlin definiert worden. Bis 2030 sollen Radschnellverbindungen sowie die bauliche Umsetzung des Vorrang- und Ergänzungsnetzes dazu beitragen, dass der Radverkehrsanteil am Modal Split in Berlin auf von 18 % 2018 auf 23 % gesteigert werden kann. In Anbetracht des Umstandes, dass in Berlin nahezu die Hälfte aller alltäglichen Wege kürzer als 5 km sind und noch immer überwiegend lieber mit dem Kfz als mit dem Fahrrad zurückgelegt werden[119], gilt es, durch ein ansprechendes Angebot Potenziale zur Verlagerung von MIV auf den Radverkehr zu nutzen.

Wie bereits im Abschnitt zum Fußverkehr beschrieben bieten sich in der Planungskulisse der BEP City West durch das Nebeneinander unterschiedlicher Nutzungen und dementsprechend kurze Wege, eine relativ flache Topografie und großzügige Straßenräume gute Voraussetzungen, eine für den Radverkehr attraktive Infrastruktur zu schaffen. Neue Infrastrukturangebote, wie der Pop-up-Radweg in der Kantstraße beweist, werden gut angenommen.[120]

Derzeit bestehen in der Planungskulisse jedoch auch dringende Handlungsbedarfe. Zum einen betrifft dies das Vorhandensein einer ausreichenden Anzahl von Fahrradabstellanlagen. Aus der Fortschreibungsuntersuchung des Fahrradparkens innerhalb des S-Bahnrings[121] geht hervor, dass im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf die Stellplatznachfrage überproportional gestiegen ist. Für den Zeitraum bis 2030 wird eine bedarfsorientierte Anzahl von rund 19.600 zusätzlichen Fahrradabstellmöglichkeiten (ca. 9.800 Bügel) innerhalb des S-Bahnrings sowie für den Bereich Reichsstraße ermittelt. Ein Mangel an Abstellanlagen besteht in der Planungskulisse insbesondere im östlichen Bereich des Kurfürstendamms/Tauentzienstraße.

Zum anderen existieren entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes (aber auch im Nebennetz) Netzlücken oder verbesserungswürdige Radverkehrsanlagen. Beispielsweise fehlt ein qualifiziertes Netz an Nord-Süd-Verbindungen für den Radverkehr. Auf dem Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße, der Hardenbergstraße oder der Joachimsthaler Straße (nördlich der Lietzenburger Straße) wird der Radverkehr nur auf der Straße bzw. auf der Busspur geführt. Eine separate Radverkehrsanlage existiert dort bisher nicht.

---

[119] Die mittlere Entfernung eines Weges in Charlottenburg-Wilmersdorf beträgt 5,0 km (∅-Berlin: 5,9 km) - vgl. TU Dresden (2019): Tabellenbericht zum Forschungsbericht „Mobilität in Städten - SrV 2018“ in Berlin (Charlottenburg-Wilmersdorf)

[120] Vgl. Deutsche Umwelthilfe e.V. (2021): Untersuchungsergebnisse: Verkehrliche Auswirkung Pop-up-Radweg Kantstraße

[121] Vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (2019): Fortschreibung der Untersuchung zum Fahrradparken innerhalb des S-Bahnrings

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz hat sich das Land Berlin selbst zum Ziel gesetzt, dass im Straßenverkehr niemand mehr getötet oder schwer verletzt werden soll („Vision Zero“). Um das Radfahren in der Planungskulisse gemäß dem Leitbild des Berliner Radverkehrsplans[122] zu gestalten, sind die Unfallzahlen zu senken, die Defizite zu beseitigen und die vorhandenen Potenziale besser zu nutzen. Hierzu wurden die nachfolgenden Zielsetzungen definiert.

3.9.3.2 Ziele und Handlungsempfehlungen

Sichere und attraktive Radverkehrsanlagen am Hauptverkehrsstraßennetz schaffen

Auf Grundlage von § 43 des Berliner Mobilitätsgesetzes[123] sollen in der Planungskulisse der BEP City West langfristig an jeder Hauptverkehrsstraße sichere Radverkehrsanlagen angelegt werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass eine illegale Nutzung durch den Kfz-Verkehr sowie Lieferverkehre unterbunden werden und Konflikte mit dem Fußverkehr vermieden werden. Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr sind ebenfalls zu beachten. Die entsprechenden Ziele und Vorgaben des Berliner Radverkehrsplans sind grundsätzlich umzusetzen.

Die Realisierbarkeit der vorgegebenen Mindestbreiten für Radverkehrsanlagen oder die Schaffung von radgeeigneteren Fahrbahnbelägen ist auf Stadtraumverträglichkeit zu prüfen und bspw. unter Berücksichtigung der Platz- und Sicherheitsbedürfnisse des Fußverkehrs, vorhandener Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität oder aufenthaltsorientierter Nutzungen entsprechend abzuwägen.

Ertüchtigung von Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen für den schnellfahrenden Radverkehr

Der Radverkehrsplan (RVP) des Landes Berlin definiert ein übergeordnetes Netz aus Radrouten und gliedert dieses in Vorrang- und Ergänzungsnetz. Um Personal- und Finanzressourcen möglichst zielgerichtet einsetzen zu können, sollten aus bezirklicher Sicht folgende Radrouten prioritär ertüchtigt werden:

Nord-Süd-Verbindungen

Im Zusammenhang mit der sich bereits in Umsetzung befindlichen Opernroute Nord (ab Bismarckstraße über Krumme Straße, Zille- und Richard-Wagner-Straße bis zur Olbersstraße), die sich knapp außerhalb der Planungskulisse der BEP City West befindet, könnten mit den beiden folgenden Radrouten ein ausreichend dichtes Netz an Nord-Süd-Verbindungen bereitgestellt werden.

Fasanenstraße

Die Fasanenstraße ist als Vorrangroute definiert und verbindet den Hohenzollerndamm im Süden mit der Müller-Breslau-Straße/Straße des 17. Juni im Norden. Für Studierende schafft sie eine direkte Verbindung zwischen den UdK-Fakultäten in der Bundesallee und den UdK- und TU-Fakultäten sowie der gemeinsamen Bibliothek in der Fasanenstraße bzw. Hertzallee und weiterführend am Einsteinufer. Über die Franklinstraße, ebenfalls als Vorrangroute ausgewiesen, erfolgt die weitere Anbindung Richtung Moabit und Mitte. Der Bezirk

[122] „Es sollen noch mehr Menschen mit dem Fahrrad fahren. Sie sollen sicher unterwegs sein und sich dabei auch sicher fühlen“

[123] § 43 Abs. 1 MobG BE: „Auf oder an allen Hauptverkehrsstraßen sollen Radverkehrsanlagen mit erschütterungsarmem, gut befahrbarem Belag in sicherem Abstand zu parkenden Kraftfahrzeugen und ausreichender Breite eingerichtet werden. Diese sollen so gestaltet werden, dass sich Radfahrende sicher überholen können“

strebt die Ertüchtigung der Fasanenstraße als „Campusroute“ an und hat einen geschützten Radstreifen entgegen der Einbahnstraßenregelung zwischen Kurfürstendamm und Kantstraße bereits umgesetzt.

Schlüterstraße - Marie-Elisabeth-Lüders-Straße

Die Schlüterstraße führt vom Olivaer Platz im Süden bis zum Schillertheater und weiter als Marie-Elisabeth-Lüders-Straße zur Otto-Suhr-Allee im Norden der Planungskulisse. Beide Straßen sind als Ergänzungsnetz im Radverkehrsplan ausgewiesen. Das Teilstück zwischen Kurfürstendamm und Mommsenstraße sollte ins Vorrangnetz aufgenommen werden und das Teilstück zwischen Schlüterstraße - Mommsenstraße - Bleibtreustraße ersetzen. Das würde die angestrebte Erreichbarkeit des Radroutennetzes nicht einschränken.

Ost-West-Verbindungen

Folgende Hauptverkehrsstraßen sollen für den schnelleren Radverkehr als attraktive Ost-West-Verbindungen gemäß den gestalterischen Vorgaben des Radverkehrsplan ertüchtigt werden:

Kurfürstendamm/Tauentzienstraße

Der Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße ist nicht nur Aushängeschild des Berliner Einzelhandels, er verbindet auch Halensee mit der City West. Zwischen Nürnberger Straße und Bleibtreustraße ist er im Radverkehrsplan als Vorrangnetz und nachfolgend als Ergänzungsnetz definiert. Die Vorrangroute führte dann weiter über die Mommsenstraße. Hier sollte eine Anpassung dahingehend erfolgen, dass die Vorrangroute bis zur Schlüterstraße (dann abknickend Schlüterstraße - Mommsenstraße) definiert wird (vgl. nachfolgende Abb. 53)

Die in Planung befindliche Radschnellverbindung RSV 3 Königsweg - Kronprinzessinnenweg außerhalb des BEP-Gebietes wird zukünftig am Kurfürstendamm in Halensee beginnen. Sie führt zum Bahnhof Wannsee und bindet perspektivisch die brandenburgische Landeshauptstadt Potsdam an die City West an. Sollte dies zu deutlich mehr Radverkehr auch auf dem Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße führen, sollte auch zwischen Joachim-Friedrich-Straße und Westfälische Straße die Lücke durch Aufnahme des Teilstücks ins Ergänzungsnetz geschlossen werden.

Kantstraße

Die Kantstraße verbindet das Messegelände im Westen (außerhalb der Planungskulisse) mit dem Breitscheidplatz im Osten der BEP-Planungskulisse. Laut Radverkehrsplan ist sie zwischen Breitscheidplatz und Krumme Straße als Vorrangroute definiert, im weiteren Verlauf aber nicht mehr Bestandteil des Radverkehrsnetzes.

Bismarckstraße - Straße des 17. Juni (RSV 5)

Der Straßenzug Bismarckstraße - Straße des 17. Juni stellt die direkte Verbindung zwischen Tiergarten und Westend dar. Als Radschnellverbindung 5 (RSV 5) ist er Bestandteil des Radschnellroutennetzes und wird durch die infraVelo GmbH geplant.

Bei der Ertüchtigung dieser genannten Verbindungen für den Radverkehr ist auf eine möglichst konfliktfreie Ausgestaltung insbesondere im Einklang mit den Belangen des langsameren Fußverkehrs sowie des Lieferverkehrs (Vermeidung von Falschparkern o.ä.) zu achten. So sollten beispielsweise ausreichend gesicherte

Querungsmöglichkeiten zur Verfügung stehen und ebenso durch bauliche Maßnahmen ein Ausweichen des Radverkehrs auf Fußwege unterbunden werden.

Ergänzungen der Planungen des Radverkehrsplans

In Ergänzung zu den oben bereits genannten Punkten sollten nachfolgend aufgelistete Änderungen in den Radverkehrsplan aufgenommen werden:

Ergänzung Olivaer Platz/Pariser Straße - Schlüterstraße

Die Schlüterstraße soll als attraktive Nord-Süd-Verbindung vorrangig für den Radverkehr gestaltet werden. Im Süden ergibt sich laut Radverkehrsplan zwischen Kurfürstendamm und Olivaer Platz eine Netzlücke, die durch Aufnahme ins Ergänzungsnetz geschlossen werden sollte. Damit würde die Anbindung an die Ost-West-Ergänzungsnetzroute über die Pariser Straße geschaffen werden.

Ergänzung Hardenbergstraße

Laut Radverkehrsplan ist die Hardenbergstraße zwischen Budapester Straße und Joachimsthaler Straße kein Bestandteil des Radverkehrsnetzes, obwohl sie in Richtung Ernst-Reuter-Platz als Ergänzungsnetz und die Budapester Straße in anderer Richtung als Vorrangnetz dargestellt wird. Diese Lücke sollte geschlossen werden und das Teilstück ins Ergänzungsnetz aufgenommen werden.

Ergänzung Einsteinufer

Das Einsteinufer ist zwischen Straße des 17. Juni und Marchstraße als Ergänzungsnetz definiert. Es wird die Aufnahme des Einsteinufers[124] zwischen Marchstraße und Cauerstraße ins Ergänzungsnetz angestrebt - für eine attraktive Radverkehrsverbindung in Richtung Mierendorffinsel.

Ergänzung Morsestraße - Carnotstraße

Dieser Abschnitt sollte in das Ergänzungsnetz aufgenommen werden. Voraussetzung dafür ist die Schaffung einer neuen Brückenverbindung für den Fuß- und Radverkehr über die Spree in Richtung Neues Ufer/Kaiserin-Augusta-Allee. Damit würde die Erreichbarkeit der Spreestadt aus Nordwesten bzw. Mitte/Moabit durch kürzere Wege und Reisezeiten wesentlich verbessert werden und zur Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radverkehrs beitragen. Nicht zuletzt würden sich hiermit auch Wege zu den Sportanlagen am Neuen Ufer verkürzen.

Vorschläge für Veränderungen/Entfernungen[125]

Entfernung Fraunhoferstraße

Auf diese Radroute des Ergänzungsnetzes sollte verzichtet werden und stattdessen der Abschnitt am Einsteinufer ins Ergänzungsnetz aufgenommen werden. Die Fraunhoferstraße verbindet zwar die Marchstraße

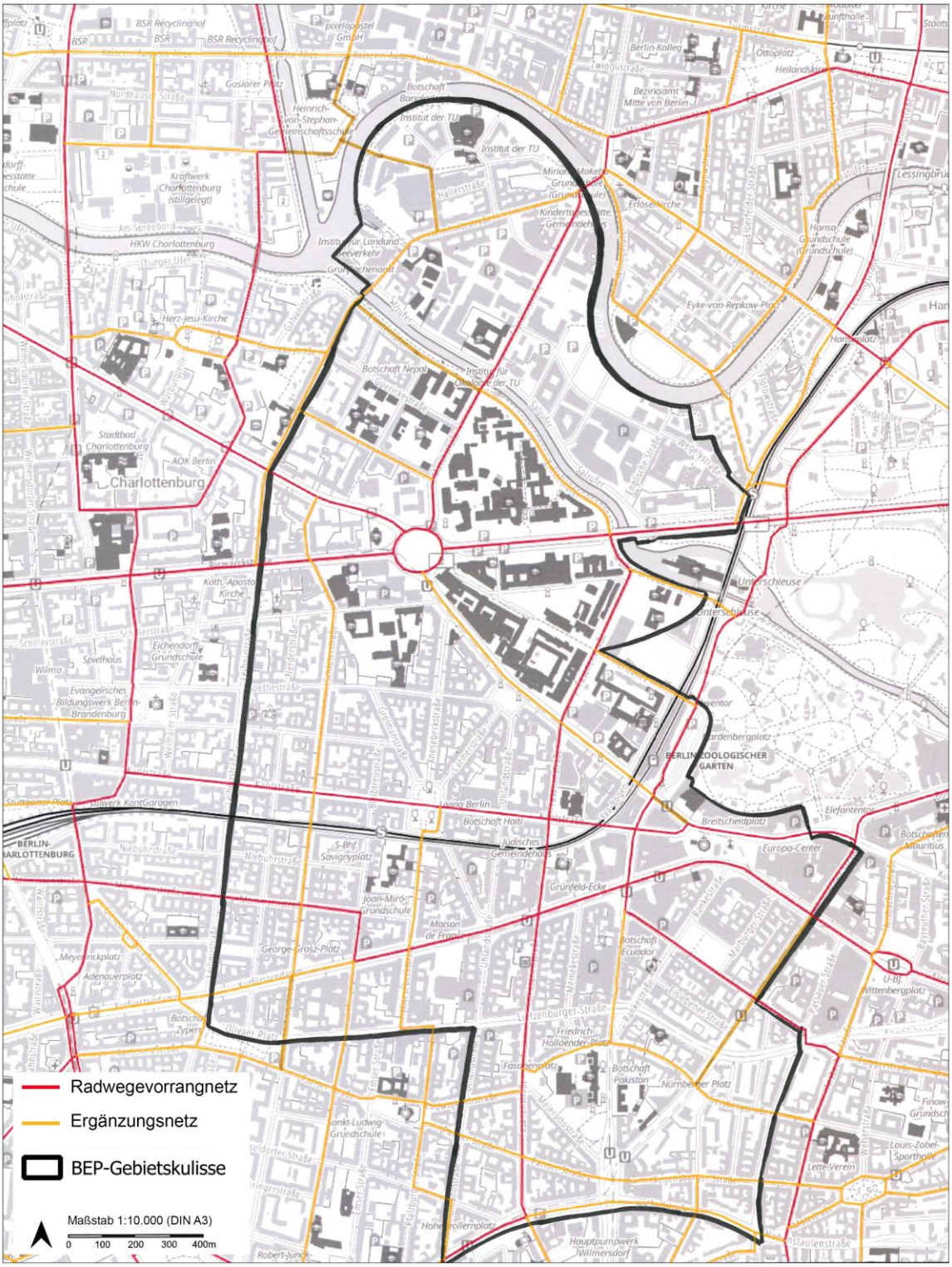
[124] Gemeint ist hiermit die Straße und nicht der begleitende Uferweg
[125] Hierfür ist ein geregeltes Netzänderungsverfahren lt. Berliner Radverkehrsplan erforderlich

mit der Cauerstraße, dies erfolgt aber auch durch die parallel verlaufende Otto-Suhr-Allee, die als Vorrangroute definiert ist.

Geschwindigkeitsreduzierungen für den Kfz-Verkehr

In den Straßenabschnitten des Hauptverkehrsstraßennetzes, in denen dem Radverkehr keine eigene Verkehrsanlage zur Verfügung steht, sollte durch die hierfür zuständige Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt ggf. aus Verkehrssicherheitsgründen Tempo 30 angeordnet werden (z.B. Joachimsthaler Straße). Das steht im Einklang mit den Zielen des Radverkehrsplans, der eine sukzessive Reduzierung der Geschwindigkeiten auf 30 km/h im gesamten Radroutennetz vorsieht.

In der nachfolgenden Abbildung sind die Ergebnisse und bezirklichen Ziele für den Netzplan auf Basis des Radverkehrsplans zusammengefasst dargestellt.



Radverkehrsnetz

Quelle: Geoportal Berlin / Radverkehrsnetz, Stand 2025, ergänzt durch Bezirk
Kartengrundlage: basemap.de Web Raster Grau

Abb. 55: Vorschlag BA Charlottenburg-Wilmersdorf für das Zielnetz Radverkehr, Quelle: siehe Karte

Errichtung von sicheren Abstellmöglichkeiten

Wie jedes andere Verkehrsmittel benötigt auch der Radverkehr Flächen zum sicheren Abstellen möglichst nahe an den Quellen und Zielen. Für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen (FAA) sollen in der Planungskulisse der BEP City West in Ergänzung zu § 47 MobG BE daher folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Grundsätzlich sind Fahrradabstellmöglichkeiten möglichst nahe an den Quellen und Zielen zu errichten. Sie sollen grundsätzlich dort angelegt werden, wo sie keine Barriere für Zufußgehende oder Menschen mit Behinderung darstellen und die Funktion des Schutzraumes für Zufußgehende gewahrt bleibt. So können beispielsweise in bestehenden Straßen im Seitenraum oder auf der Fahrbahn Fahrradabstellanlagen errichtet werden, sofern andere Regeln dem nicht entgegenstehen. Die Errichtung auf bestehenden Wegen und Plätzen sollen Einzelfallentscheidungen sein.
- Bei allen Neubauvorhaben oder genehmigungsbedürftigen Nutzungsänderungen sind die Stellplatzvorgaben der Bauordnung für Berlin sowie der AV Stellplätze (von 2021) anzuwenden. Weitergehende Angebote für das Abstellen von Fahrrädern sind wünschenswert.
- Fahrradabstellanlagen sollten[126]
  - bequem und einfach benutzbar sein,
  - einer guten sozialen Kontrolle unterliegen,
  - das Anschließen des Rahmens sowie des Vorder- oder Hinterrades mit einem kurzen Schloss ermöglichen („Kreuzberger Fahrradbügel“),
  - Fahrräder mit verschiedenen Abmessungen und Lenkerformen aufnehmen können,
  - einen ausreichenden Abstand zwischen den abgestellten Fahrrädern gewährleisten, damit ein leichtes Ein- und Ausparken, Anschließen und Beladen ohne Beschädigung von Nachbarrädern und Beschmutzen der eigenen Kleidung möglich ist.
- Auf Grund der gegenüber üblichen Fahrrädern in der Regel größeren Abmessungen von Lastenfahrrädern sollen deren dauerhaft hergestellte FAA grundsätzlich auf der Fahrbahn und nur in Straßen mit zugelassener Höchstgeschwindigkeit bis 30 km/h nach Regelplan RP373 errichtet werden. Zur Verwendung sollen die im Regelplan RP373 unter I. beschriebenen Fahrradbügel kommen.
- Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Knotenpunkten sollten, sofern keine denkmalschutzrechtlichen Aspekte dies ausschließen, darüber hinaus aufgrund langer Einstelldauern über eine wirksame Überdachung gegen Regen und UV-Verwitterung verfügen, die sich harmonisch in die stadträumliche Umgebung einfügt. Um eine bessere Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV zu erzielen, sollten langfristig alle ÖPNV-Haltestellen mit Fahrradabstellmöglichkeiten im näheren Umfeld ausgestattet werden.
- Vordringlich in Kreuzungsbereichen des Nebennetzes kann die Errichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten dazu beitragen, Kreuzungsbereiche von falschparkenden Kfz freizuhalten und somit sichere Fußgängerquerungen zu schaffen. In bisher mit Fahrradabstellmöglichkeiten unterversorgten Gebieten im Nebennetz sollten Fahrradabstellanlagen möglichst gebündelt in den Knoten sowie im weiteren Straßenverlauf, in sinnvoll gewählten Abständen bzw. orientiert an den umliegenden Nutzungen, errichtet werden.

[126] Vgl. ADFC (2021): Hinweise zur Planung von Fahrrad-Abstellanlagen. https://bayern.adfc.de/artikel/fahrrad-abstellanlagen, Zugriff am 17.9.2022

Im Auftrag des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf wurde eine Untersuchung zu zukünftigen Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Anlagen bzw. im Straßenraum erarbeitet, die es bei der weiteren Planung des Fahrradverkehrs in der BEP-Kulisse und den angrenzenden Räumen zu berücksichtigen gilt.[127]

3.9.4 Öffentlicher Personennahverkehr

3.9.4.1 Bestandssituation und -analyse

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist das Rückgrat des Umweltverbundes, wichtiger Baustein der Daseinsvorsorge und damit zentrale Säule der Verkehrswende. Ohne einen leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV ist es nicht möglich die Ziele eines emissionsarmen und sicheren Personenverkehrs zu erreichen. Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz, dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030 sowie dem darauf fußenden Nahverkehrsplan (NVP) hat sich das Land Berlin zum Ziel gesetzt, durch Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV, dessen Anteile an den zurückgelegten Wegen in den nächsten Jahren deutlich steigen zu lassen.[128] Durch ein dichtes Netz an Haltestellen sowie ein breites Fahrangebot (durch Taktverdichtung) sollen Fahrgäste möglichst schnell von den Quellen an die unterschiedlichen Ziele befördert werden.

Die City West ist mit Ausnahmen von Teilen der Spreestadt bereits hervorragend an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Die zumeist gute Flächenerschließung wird vor allem durch die zahlreichen direkten Bus- und Expressbusverbindungen aus den benachbarten Ortsteilen und Bezirken mit zum Teil sogar vom Stadtrand durchlaufenden Linien (z.B. X10, X34) aber vor allem auch mit den durchquerenden S- und U-Bahnlinien (S3, S5, S7, S9, U1, U2, U3, U9) erzielt. Ein besonderes Erreichbarkeitsmerkmal der City West stellen die am Bahnhof Zoologischer Garten verkehrenden Regionalexpress-Linien sowie in den Tagesrandzeiten die wiederaufgenommenen Fernverkehrshalte auf der Stadtbahnstrecke dar.

Festzustellen sind aber auch punktuelle Defizite, wie die sehr hohe Auslastung und zeitweilige Überlastung der ÖPNV-Angebote. Im Buslinienverkehr beeinträchtigen insbesondere Behinderungen im städtischen Verkehr, die z.T. auch außerhalb der Planungskulisse verursacht werden und zu unregelmäßigen Taktfolgen führen, die Attraktivität. Die BVG konstatiert Behinderungen des Busverkehrs innerhalb der Planungskulisse insbesondere durch ordnungswidriges Benutzen von Busspuren durch den Kfz-Verkehr, dem intensiven Radverkehr auf Busspuren, parkende Lieferfahrzeuge an Haltestellen, Verlustzeiten an LSA-geregelten Kreuzungen wegen fehlender Vorrangschaltungen für den ÖPNV sowie durch generell sehr hohe Busfrequenzen in einigen Straßenabschnitten. Trotz einzelner Defizite bzw. Mängel ist das ÖPNV-Angebot in der City West insgesamt als sehr gut zu bewerten.

Das ÖPNV-Angebot trägt maßgeblich zur hervorragenden Lagegunst und Attraktivität der City West bei. Mit dem flächendeckenden Aufkommen von Sharing-Dienstleistungen (insb. Bike-Sharing und Angeboten der Mikromobilität) sind in den letzten Jahren zudem neue Möglichkeiten hinzugekommen, sich innerhalb der City West multi- bzw. intermodal bewegen zu können. Erschließungslücken bzw. bislang durch den ÖPNV (noch) nicht bediente Relationen können damit potenziell (und ohne Auto) überwunden werden. Zur vollen Ausschöpfung dieses Potenzials bedarf es eines geordneten und verknüpften Angebotes an den Haltestellen des ÖPNV.

[127] Gruppe Planwerk i.A. des Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf (2019): Fortschreibung der Untersuchung zum Fahrradparken innerhalb des S-Bahnrings

[128] Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023

Intermodalität soll im Land Berlin insbesondere durch eine leichtere Kombinationsmöglichkeit von Fahrrad und ÖPNV auf den alltäglichen Wegen gefördert werden. Dies ist von der Senatsverkehrsverwaltung als ein wesentlicher Baustein für ein ökologisch effizientes Verkehrssystem definiert worden. Der Anteil solch intermodal zurückgelegter Wege soll signifikant erhöht[129] werden. Dafür sind entsprechende Infrastrukturen von Rad und ÖPNV aufeinander abzustimmen.

Vor dem Hintergrund der zukünftigen Herausforderungen wie der weiteren städtebaulichen Verdichtung gilt es, den ÖPNV als leistungsfähiges Verkehrssystem weiter zu stärken und dessen räumliche Abdeckung innerhalb der Planungskulisse zu erweitern, um allen Teilen der Gesellschaft dessen Nutzung im Sinne der Daseinsvorsorge zu ermöglichen. Im Folgenden werden detaillierte Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV beschrieben[130].

3.9.4.2 Ziele und Handlungsempfehlungen

Verbesserung der Flächenerschließung und Verbindungsqualität in der Spreestadt

Das ÖPNV-Angebot in der Spreestadt ist im Vergleich zur südlichen Planungskulisse deutlich ausgedünnt. Hier bestehen trotz hoher baulicher Dichten Defizite in der Flächenerschließung. Im Bereich Salzufer/Franklinstraße/Gutenbergstraße verkehren z.B. keine Buslinien. Auch ist die Verknüpfung der in der Spreestadt verkehrenden Buslinien mit dem S-Bahnnetz verbesserungswürdig. Es fehlt derzeit eine direkte Anbindung zum S-Bf. Tiergarten oder zum nördlichen S-Bahn-Ring. Zudem ist der Busverkehr auf den Buslinien 101 und 245 zum Teil sehr instabil. Wegen der zukünftig zu erwartenden deutlichen baulichen Verdichtung in der gesamten Spreestadt sollte zum Abbau der benannten Defizite zunächst die Einrichtung einer zusätzlichen Buslinie geprüft werden, die beispielsweise vom S-Bf. Tiergarten über Salzufer - Franklinstraße - Moabit - zum S-Bf. Beusselstraße verkehren könnte und voraussichtlich vielen Fahrgästen lange Fußwege, Umsteigezwänge und Umwegfahrten ersparen würde. Eine Neuordnung des Busnetzes im Kontext der Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße – Bahnhof Jungfernheide - UTR sollte die Verbesserung der Erschließung der Spreestadt mitberücksichtigen. Mittel- bis langfristig kann durch die Straßenbahnverbindung zwischen Zoologischer Garten und Moabit die Verknüpfung zwischen dem Kernbereich der City West und der Spreestadt verbessert werden (s.u.).

Engere Taktungen von Bussen und Bahnen

Die Verdichtung der Taktungszeiten auf einen 10-Minuten-“Mindest“-Takt sollte auf allen Buslinien zwischen 6 und 22 Uhr umgesetzt werden. Dies erlaubte eine verlässlichere Bedienung der Mobilitätsbedürfnisse.

Auch im U-Bahnverkehr sollten Taktverdichtungen erfolgen. Die U-Bahnlinie U1 verkehrt auf dem Abschnitt zur Uhlandstraße ganztägig nur im für eine U-Bahnlinie wenig attraktiven 10-Minuten-Takt. Aufgrund der Streckenüberlappung verkehrt die U-Bahnlinie U3 in einem unregelmäßigen 4-6-Minuten-Takt, was dort wiederum zu ungleichmäßig ausgelasteten Zügen führt. Es sollte daher geprüft werden, zukünftig jeden zweiten Zug als U1 zur Uhlandstraße zu führen, um damit auf diesem Streckenabschnitt eine deutliche Taktverdichtung auf einen ca. 6-Min-Takt zu ermöglichen. Zum Ausgleich sollte auf der U-Bahnlinie U3 das Platzangebot durch längere Züge kompensiert werden.

[129] Ziel ist es, den Anteil der kombinierten Wege (ÖPNV + Fahrrad) an allen alltäglichen Wegen von 3 % auf 5 % zu erhöhen. Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Mobilität und Klimaschutz (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023

[130] Vgl. Nahverkehrsplan Berlin 2029-2023

Busbeschleunigung und Bevorrechtigung an Knotenpunkten

In der City West existieren bereits heute Bevorrechtigungen für den Busverkehr in Form von Bussonderstreifen und punktuell auch durch die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen (LSA). Dennoch liegen die Durchschnittsgeschwindigkeiten von Buslinien in der Berliner Innenstadt, unter anderem aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und räumlicher Behinderungen, teilweise deutlich unter 14 km/h. Verzögerungen sind in den Kreuzungs- und Haltestellenbereichen festzumachen, in denen es zu ordnungswidriger Benutzung der Bussonderstreifen durch private Verkehre und Lieferverkehre sowie zu Konfliktsituationen mit den Abbiegeverkehren kommt. Aber auch intensiver Radverkehr auf Busspuren und Verlustzeiten an LSA-geregelten Kreuzungen wegen fehlender Vorrangschaltung für den ÖPNV werden sind Ursache für Verspätungen. Es ist festzustellen, dass der Busbetrieb aufgrund der hohen und z.T. sehr hohen Fahrtenfrequenz auf einigen Straßenabschnitten (bspw. auf dem Kurfürstendamm bis zu 27 Fahrten je Stunde und Richtung) an Systemgrenzen des Busbetriebs gerät, die zu Fahrplaninstabilitäten führen können. Diese Umstände tragen insgesamt zur Attraktivitätsminderung des Busverkehrs bei.

Zur Beschleunigung des Busverkehrs sollten folgende Maßnahmen geprüft werden:

- Ausweitung der Gültigkeitszeiträume für Bussonderstreifen, insbesondere in der Joachimsthaler Straße und Hardenbergstraße,
- Kontrolle der Freihaltung der Bussonderstreifen von unsachgemäßer Benutzung,
- Verbesserung der Fahrbahnmarkierungen und Verkehrslenkung; insbesondere:
  - unter den Bahnbrücken im Bahnhof Zoologischer Garten und
  - an Kreuzungen entlang des Kurfürstendamms, der Hardenbergstraße und der Joachimsthaler Straße.

Ausbau des Straßenbahnnetzes in die City West

Straßenbahnen erreichen gegenüber Bussystemen deutlich höhere Leistungsfähigkeiten und können Kapazitätsprobleme auf nachfragestarken Buslinien beheben. Durch einen möglichst eigenständigen Gleiskörper und einer geradlinigen Trassierung können Komfort und Fahrplanstabilität auf bisher vom Busverkehr bedienten Achsen deutlich verbessert werden.

Eine Anbindung der City West an das Straßenbahnnetz ist in der den Flächennutzungsplan ergänzenden Themenkarte Straßenbahnnetz und im Nahverkehrsplan Berlin 2019 - 2023 (NVP) verankert. Die im NVP mit dem Realisierungszeitraum 2030 (Priorität „Dringlich“) enthaltene Straßenbahn-Neubaustrecke vom Potsdamer Platz - Kulturforum - Tauentzienstraße - Zoologischer Garten (Verlängerung Linie M 4/M 41) könnte zwar einerseits zu einer Attraktivitäts- und Leistungsfähigkeitssteigerung des ÖPNV beitragen, würde allerdings wegen ihrer überwiegenden Parallelführung zur U-Bahnlinie 2 nur einen begrenzten zusätzlichen verkehrlichen Nutzen schaffen. Gleichzeitig bedürfte es einer stadträumlich verträglichen Gestaltung der Straßenbahninfrastruktur, insbesondere im Kernbereich der City West (vor allem im Bereich Tauentzienstraße/Breitscheidplatz). Eine Berücksichtigung im Nutzungskonzept, das nur die bezirklichen Prioritäten darstellt, erfolgt nicht; es steht diesen Planungen aber auch nicht entgegen.

Darüber hinaus sind im FNP bzw. im NVP noch folgende zusätzliche Straßenbahn-Neubaustrecken als „weiterer Bedarf“ enthalten:

- Zoo - Franklinstraße - Beusselstraße - Virchow-Klinikum (M 13)
- Zoo - Spandauer Damm - Westend (M 45)
- Zoo - Kantstraße - Theodor-Heuss-Platz (M 49)

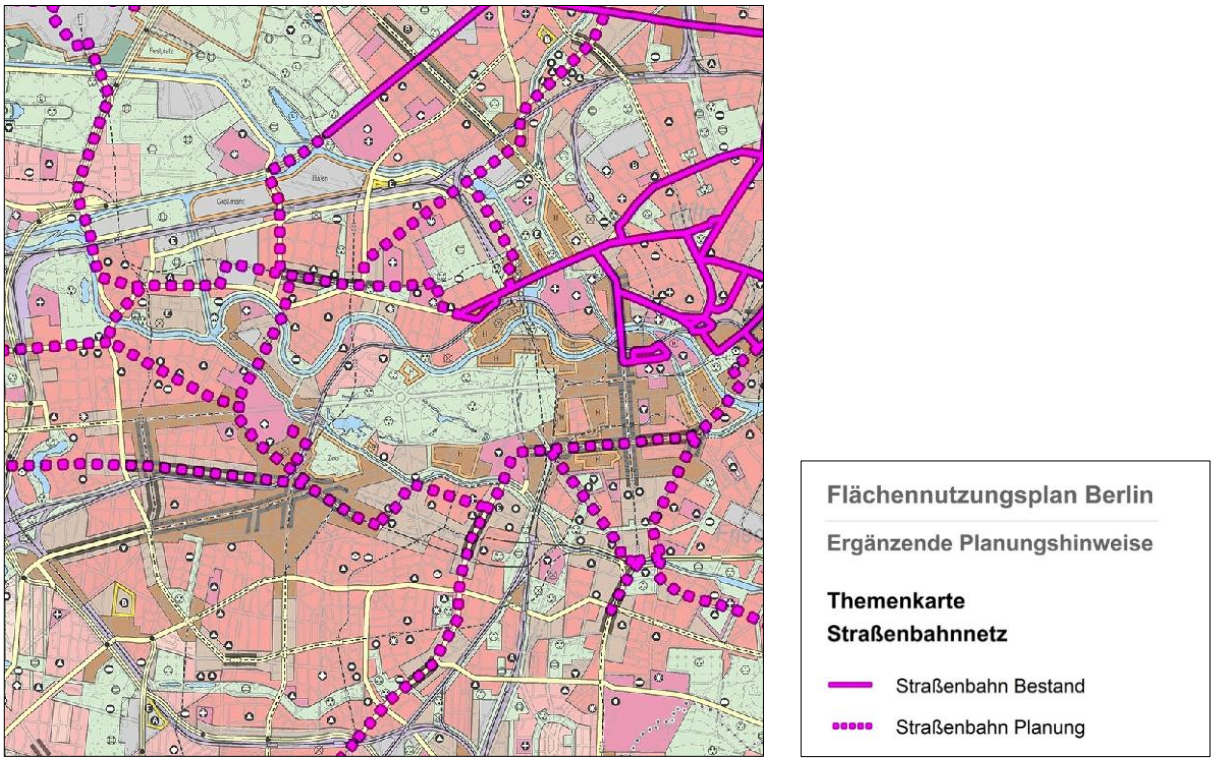


Abb. 56: Ausschnitt aus dem FNP mit ergänzender Darstellung aus dem Nahverkehrsplan Berlin 2019-23; Bedarfsplan ÖPNV gemäß Senatsbeschluss vom 26.2.2019, Quelle: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0

Zusammen mit der oben genannten Straßenbahnverbindung vom Potsdamer Platz würde somit am Bahnhof Zoologischer Garten/Hardenbergplatz ein erheblicher Umfang an Aufstellgleisen entstehen. Im Zuge von verkehrlichen Voruntersuchungen zu den Bebauungsplanverfahren 4-69 a, b, c Hertzallee Nord und Süd, Hardenbergplatz ist festgestellt worden, dass auf dem Hardenbergplatz jedoch max. 3 bis 4 Abstellgleise stadträumlich verträglich wären, um auch die sonstigen verkehrlichen und aufenthaltsorientierten Anforderungen an eine zukunftsfähige Platzgestaltung erfüllen zu können. Auch dies gilt es bei der Ausbauplanung zu bedenken.

Während bei den geplanten Straßenbahn-Neubaustrecken über Kantstraße (bisher Buslinien M 49/X 34) und Spandauer Damm (bisher Buslinie M 45) lediglich eine Umstellung von Bus- auf Straßenbahnverkehr erfolgen würde, könnten mit der Straßenbahn-Neubaustrecke vom Zoo durch die Spreestadt nach Moabit und weiter über Beusselstraße in Richtung Wedding (M 13) bestehende Erschließungs- und Vernetzungsdefizite in der Spreestadt und im nördlichen Uni-Campus abgebaut werden. Auch könnte damit einerseits eine Verknüpfung zwischen der City West und der Spreestadt sowie andererseits aus der Spreestadt zum nördlichen S-Bahn-Ring und eine umsteigefreie Direktverbindung in den Raum Wedding hergestellt werden. Aus bezirklicher Sicht wäre mit dieser neuen Straßenbahnstrecke gegenüber der jetzigen mangelhaften Busanbindung eine

deutliche Verbesserung der ÖPNV-Erreichbarkeit der Spreestadt gewährleistet und somit würde auch eine wichtige Voraussetzung für die vorgesehene bauliche Verdichtung und Nutzungsintensivierung der Spreestadt geschaffen werden. Für diese Straßenbahnlinie ließe sich auch eine stadtraumverträgliche Lösung für eine Endstelle auf oder im Umfeld des Hardenbergplatzes finden. Diese Straßenbahn-Neubaustecke wird daher auch im Nutzungskonzept der BEP dargestellt und sollte in der gesamtstädtischen Prioritätensetzung (u.a. im Zuge der Überarbeitung des NVP) hochgestuft werden. Die ausbleibende Darstellung der restlichen drei Linien aus dem Nahverkehrsplan stellt somit ein Dissens gemäß Abs. II Nr. 9 AV BEP zu den Darstellungen des Flächennutzungsplans, hier Themenkarte Straßenbahnnetz, dar. (vgl. Kap. 4.6).

Verlängerung der U-Bahnlinie U1 bis Halensee

Im FNP ist eine Verlängerung der U-Bahnlinie U1 von der jetzigen Endhaltstelle Uhlandstraße bis zum U-Bf. Adenauerplatz mit einem neuen U-Bahnhof östlich der Leibnizstraße dargestellt. Diese Verlängerung ist auch als potenzielle U-Bahn-Neubaustrecke im Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 mit einem „offenen" Realisierungszeitraum gelistet. Als Vorteil dieser U-Bahnverbindung wird die Erschließung eines hohen Wohn- und Arbeitsplatzpotenzials genannt sowie die Verknüpfung mit der U-Bahnlinie U7. Parallel verlaufende Buslinien könnten dann eingestellt werden oder mit einer anderen Taktung verkehren, was wiederum Chancen für eine Umgestaltung und Aufwertung des Straßenraums im entsprechenden Abschnitt des Kurfürstendamms bieten würde. Auch vor dem Hintergrund der Diskussion um andere U-Bahnverlängerungen mit den damit verbundenen hohen Investitionskosten ist mit einem langfristigen Realisierungshorizont zu rechnen.

Nach bezirklicher Einschätzung würde eine Verlängerung nur bis zum Adenauerplatz dazu führen, dass hier für einen Großteil der aus den westlich angrenzenden Ortsteilen (Halensee, Grunewald, Schmargendorf, Zehlendorf) kommenden Fahrgäste ein Umsteigezwang „kurz" vor den Fahrtzielen im Kernbereich der City West bzw. am (Regional-)Bahnhof Zoologischer Garten entsteht. Das würde die Nutzung des ÖPNV deutlich unattraktiver machen. Insofern längerfristig tatsächlich finanzielle Möglichkeiten zur Verlängerung der U-Bahnlinie U1 bestehen, sollte eine Verlängerung zumindest bis zum S-Bahnhof Halensee erfolgen. Hierdurch würde eine umsteigefreie Verbindung zur Ringbahn (S-Bahn) aus den Bereichen Kurfürstendamm/Tauentzienstraße ermöglicht werden. Hinsichtlich dieser langfristigen Perspektive wie auch der konkreten Lage und Zahl von möglichen Unterwegsbahnhöfen besteht in jedem Fall weiterer Planungsbedarf.

Verbesserungen im Angebot des Fern- und Regionalbahnverkehrs[131]

Mit der Inbetriebnahme des Berliner Hauptbahnhofs im Jahr 2006 und dem weitgehenden Wegfall des Fernbahnhalts Berlin Zoologischer Garten haben die City West und große Teile des westlichen Berliner Stadtgebietes eine deutliche Verschlechterung der Anbindung an den Fernbahnverkehr erfahren. Zwar wird der Bahnhof in den Tagesrandzeiten wieder durch Fernverkehrszüge angefahren, jedoch sollte das Land Berlin (im Rahmen der begrenzten Einwirkungsmöglichkeiten) weiterhin an dem generellen Haltepunkt für den Fernverkehr am Bahnhof Berlin Zoologischer Garten festhalten. Dies würde die zentralen Funktionen der City (wie Hotellerie, Kultur- und Freizeitangebote, Einzelhandel, Dienstleistungen) stärken.

Im Regionalbahnverkehr wurden auf der Berliner Stadtbahn bereits zum Fahrplanjahr 2023 Taktverdichtungen und Kapazitätserweiterung umgesetzt. Gemäß dem neuen Verkehrsvertrag sollen beispielsweise auf der

[131] Die Stadtbahn, auf der S-, Regional- und Fernzüge verkehren, ist eine Eisenbahnanlage, die dem Fachplanungsrecht unterliegt. Planungen und Baumaßnahmen, die das Bauwerk oder bestehende Schutzabstände tangieren könnten, bedürfen der Prüfung und Genehmigung durch das Eisenbahnbundesamt

Regionalexpresslinie RE1 Kapazitätserweiterung in der Hauptverkehrszeit um bis zu 70 % erreicht und der Takt auf drei Züge pro Stunde ausgeweitet werden. Diese Maßnahmen tragen zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit der City West im Regionalverkehr bei und sollten zur Qualitätssicherung regelmäßig evaluiert werden.

Bessere Direktanbindung der City West an den Flughafen BER

Seit der Schließung des Flughafens Berlin Tegel ist die City West schlechter an den Flugverkehr angebunden. Eine direkte Verbindung zum neuen Flughafen Berlin Brandenburg (BER) in Schönefeld findet aktuell nur mit den Regionalbahnen RE8 und RB23 in einem jeweils stündlichen Takt (Fahrzeit: 40 Min.) sowie mit der S - Bahnlinie S9 im 20-Min-Takt (Fahrzeit: 58 Min.) statt.

Mit Inbetriebnahme der „Dresdener Bahn“, deren Fertigstellung für Ende 2025 geplant ist, werden nach jetzigem Planungsstand die beiden direkten Regionalverkehrsverbindungen von der Stadtbahn zum BER eingestellt. Eine Erreichbarkeit des BER mit den schnellen Regionalverkehrslinien wird dann nur noch mit Umsteigezwang am Hauptbahnhof gegeben sein. Zwar verkehrt der Flughafenexpress über die Dresdener Bahn tagsüber in einem 15-Minuten-Takt, jedoch wird die Direktverbindung nur noch über die viel langsamer verkehrende S-Bahnlinie 9 aus der City West zum BER ermöglicht. Eine Beibehaltung von durchgehenden Linien des Regionalverkehrs aus der City West zum BER sollte geprüft werden.

Vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen und Bahnhöfen

Im Einklang mit dem Berliner Landesgleichberechtigungsgesetz (LGBG), dem Berliner Mobilitätsgesetz, dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und der UN-Behindertenrechtskonvention ist der ÖPNV gemäß des Inklusionsprinzips für alle zugänglich und nutzbar zu machen. Ziel ist es, Menschen mit Mobilitätseinschränkungen die persönliche Mobilität mit größtmöglicher Unabhängigkeit und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zu ermöglichen.

Dazu sind folgende (bauliche) Maßnahmen umzusetzen:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit von Bahnsteigen mittels Rampen oder Aufzügen sowie deren zügige Reparatur bei einem Ausfall.
- Ausrichtung der Bahnsteig- und Bordhöhen an den Haltestellen des Schienenverkehrs an die Höhe des Fahrzeugbodens (Verzicht auf personalbediente Rampen).
- Barrierefreier Ausbau sämtlicher Bushaltestellen gemäß Anlage 6 zum Nahverkehrsplan (2019-2023) bzw. dessen aktueller Fassung; hier besteht bei dem überwiegenden Teil der Bushaltestellen in der City West ein dringlicher Handlungsbedarf,
- Berücksichtigung von ausreichend Aufenthalts- und Rangierflächen für Mobilitätshilfen (gemäß Anlage 6 zum Nahverkehrsplan 2019-2023 bzw. dessen aktueller Fassung),
- Einrichtung von durchgängigen Leitsystemen durch kontrastreiche und taktile Markierungen/Elemente auf dem Boden.

Verknüpfung von E-Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV

Die Förderung und Attraktivierung eines inter- und multimodalen Mobilitätsverhaltens ist notwendiger Baustein zur Realisierung der Verkehrswende mit dem klassischen Angebot des ÖPNV als Rückgrat. E-Sharing-Angebote können dabei als „verlängerter Arm" des ÖPNV dessen räumliche Abdeckung erweitern und somit zur Erreichung dieses Ziels beitragen.

Die BVG bietet mit ihrer Mobilitätsplattform Jelbi bereits ein stadtweit implementiertes und noch ausbaufähiges Produkt an. Es wird zwischen Jelbi-Punkten (ausleihbar sind E-Scooter, Fahrräder, und Motorroller) sowie Jelbi-Stationen (ausleihbar sind Autos, Räder, E-Scooter, Motorroller; nutzbar sind zudem E-Ladesäulen und der Taxiruf) unterschieden, wobei mehrere Punkte und Stationen in einem Kiez zusammen ein sogenanntes Jelbi-Netz bilden.

Aus bezirklicher Sicht sind bei der Implementierung eines Jelbi-Netzes bzw. von E-Sharing-Angeboten in der City West folgende Punkte zu berücksichtigen:

Räumliche Nähe zum ÖPNV

Grundsätzlich sollten E-Sharing-Angebote mit dem klassischen liniengebundenen Angebot des ÖPNV räumlich verknüpft werden. So sind zur Versorgung der ersten und letzten Meile Angebote im unmittelbaren Umfeld der Zugänge der ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfe anzuordnen. Als Grenzwert ist hier eine maximale Distanz von 50 m anzustreben.

Bislang errichtet die BVG ihre Jelbi-Stationen an hochfrequentierten S- und U-Bahnhöfen im Stadtgebiet (z.B. am Bahnhof Jungfernheide) und Jelbi-Punkte an im Vergleich weniger frequentierten Haltestellen bzw. weiteren „Hot Spots". Die besonders hochfrequentierten Schnellbahnstationen in der City West sind aber durch eine hohe städtebauliche Dichte im direkten Umfeld geprägt (bspw. U-Bahnhof Kurfürstendamm). Die Anforderungen im direkten Umfeld, die sich bspw. durch die Neuverteilung von Verkehrsflächen oder Anpassungsmaßnahmen an den Klimawandel (z.B. Flächenentsiegelung) ergeben, kollidieren u.U. mit den Anforderungen in Bezug auf Flächenbedarf, Kompaktheit und Übersichtlichkeit solcher Stationen. Deshalb sind an diesen Schnellbahnstationen im Kernbereich der City West, die zumeist bereits über ein sehr breites Verkehrsangebot verfügen, nur Jelbi-Punkte zu errichten. Andererseits können an weniger frequentierten Haltestellen, die bspw. in den Gebieten mit hohem Wohnanteil der City West liegen, durch Jelbi-Stationen Angebote zur Verfügung gestellt werden, mit denen wohnortnah entstehende „Auto-Bedürfnisse" bedient werden können. Das kann zur Reduktion von privat angemeldeten Kfz beitragen. Auch diesen Aspekt gilt es aus bezirklicher Sicht bei der Konzeptionierung eines Jelbi-Netzes innerhalb der Planungskulisse der BEP City West zu berücksichtigen.

Ordnung des vielfältigen Angebotes durch Bündelung auf gekennzeichneten Flächen

Zur Vermeidung des wahllosen Abstellens von Rädern und Kleinstfahrzeugen auf Gehwegen ist die Ausweisung von speziellen Abstellflächen für diese Fortbewegungsmittel insbesondere im Umfeld der Haltestellen des ÖPNV dringend erforderlich. Dafür schafft die seit dem 1.9.2022 geltende Novellierung des Berliner Straßengesetzes (§ 11a BerlStrG) die rechtliche Grundlage. Anbieter von Mietfahrzeugen/Sharing-Angeboten müssen beim Bezirk eine Sondernutzungserlaubnis für das gewerbliche Anbieten von Mietfahrzeugen im öffentlichen Raum beantragen. Damit verpflichten sie sich, ihren Nutzern das Abstellen ihrer Mietfahrzeuge in den vorher definierten Abstellflächen verbindlich vorzugeben und die Einhaltung zu kontrollieren.

Zur Erfüllung eingangs genannter Zielsetzung sollten solche Stellflächen nicht nur in räumlicher Nähe zu ÖPNV-Haltestellen, sondern auch dort ausgewiesen werden, wo die Erschließung durch den ÖPNV nicht oder nur in einem minimalen Umfang erfolgt (bspw. Gutenbergstraße) sowie an Points of Interest (POI) oder anderen besonders frequentierten Orten (z.B. vor gastronomischen Einrichtungen). Dies würde auch den Nutzenden das Auffinden der Fahrzeuge erleichtern.

Sichtbarkeit und Integration in den umliegenden Stadtraum

Bei der Verortung solcher Stationen und Punkte ist aus Nutzersicht auf Übersichtlichkeit, Barrierefreiheit und Erreichbarkeit zu achten. Den Nutzenden muss die Möglichkeit geboten werden, das Angebot schnell einsehen und die Verfügbarkeit von Fahrzeugen überprüfen zu können.

Aus städtebaulicher Sicht ist ebenso darauf zu achten, dass insbesondere dort, wo Baudenkmäler und/oder (geschützte) Bauensemble den Stadtraum prägen, sich solche Stationen und Punkte hinsichtlich ihres Designs, der Materialauswahl und in ihrer Außendarstellung/Werbung harmonisch in den existierenden Stadtraum einfügen, aber dennoch für den Nutzenden stets wahrnehmbar bleiben.

Im Bereich der städtebaulichen Erhaltungsverordnung entlang des Kurfürstendamms dürfen keine Jelbi-Punkte und -Stationen errichtet werden, da sie sich aufgrund ihrer Gestaltung und Dimension nicht in das Längsprofil bzw. in einer der Hauptzonen des Kurfürstendamms einfügen lassen (weder auf dem Bürgersteig noch auf der Fahrbahn). Mikromobilitätsangebote an Jelbi-Punkten sind hier in den Nebenstraßen bzw. vor den Knotenpunkten des Kurfürstendamms auf der Fahrbahn durch Umgestaltung von Parkplätzen zu konzentrieren. Auch in den Nebenstraßen sind die Gehbahnen der Bürgersteige von konkurrierenden Nutzungen wie (parkenden) Verkehrsmitteln der Mikromobilität, Radabstellanlagen etc. freizuhalten.

3.9.5 Motorisierter Individualverkehr - fließender Verkehr

3.9.5.1 Bestandssituation und -analyse

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt für viele Menschen noch immer die bequemste Art der Fortbewegung dar. Auch wenn die Anteile des MIV am Modal Split rückläufig sind,[132], wächst der Kraftfahrzeug-Bestand in Berlin kontinuierlich an - auf mittlerweile 1,47 Mio. Fahrzeuge.

In Charlottenburg-Wilmersdorf sind pro 100 Einwohner:innen 29 private Pkw zugelassen[133]. Im Vergleich zur Gesamtstadt weist der Bezirk damit eine deutlich niedrigere Motorisierungsquote auf. Dabei trägt der motorisierte Individualverkehr maßgeblich zu den hohen Lärm- und Luftschadstoffemissionen bei, beansprucht Flächen für den fließenden und insbesondere den ruhenden Verkehr, produziert Unfälle und verringert somit die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsgefühl im öffentlichen Raum. Auch illegale Autorennen oder sog. „Poserfahrten“ haben hier schon mehrere schwere Unfälle verursacht.

Die City West ist durch autogerechte Strukturen geprägt: Großzügig dimensionierte Magistralen und Hauptverkehrsstraßen dienen mit ihren sehr breiten Straßenräumen noch immer vorrangig dem fließenden (und ruhenden) Autoverkehr. In Berlin sind die höchsten Verkehrsbelastungen auf den radial ins Stadtzentrum

[132] Von 30 % im Jahr 2013 auf 22 % im Jahr 2023; vgl. TU Dresden (2019): Tabellenbericht zum Forschungsbericht „Mobilität in Städten - SrV 2023“ in Berlin

[133] Vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2021): Pressemitteilung Nr. 47 vom 3. März 2021. https://download.statistik-berlin-brandenburg.de/1b506a918fc211b1/a2147db18c76/21-03-03.pdf, Zugriff am 30.9.2022

führenden Achsen zu verzeichnen: In der Planungskulisse der BEP City West entlang der Magistrale Bismarckstraße - Ernst-Reuter-Platz - Straße des 17. Juni mit abschnittweise bis zu 53.700 Kfz/24 h. Aber auch die Hardenbergstraße (bis zu 29.000 Kfz/24 h), die Lietzenburger Straße (bis zu 27.100 Kfz/24 h), die Kantstraße (bis zu 25.500 Kfz/24 h) oder auch die Joachimsthaler Straße mit bis zu 25.000 Kfz/24 h sind abschnittsweise insbesondere durch Durchgangsverkehre hoch belastet[134], ohne dass dies dort im Normalfall zu dauerhaften Stauerscheinungen führt.

Die Entwicklung der Verkehrsstärken auf dem Stadtstraßennetz ist insgesamt zwar leicht rückläufig, dennoch sind punktuell und entlang der hoch belasteten Straßen des übergeordneten Straßennetzes Unfallhäufigkeiten mit Pkw-Beteiligung festzustellen; die Berliner Polizei verfügt hier über die jeweils aktuellen Daten, die für eine die Priorisierung von Maßnahmen herangezogen werden können.

Mit dem Berliner Mobilitätsgesetz hat sich das Land Berlin selbst zum Ziel gesetzt, dass im Straßenverkehr niemand mehr getötet oder schwer verletzt werden soll („Vision Zero“). Das setzt eine entsprechende Gestaltung und Anpassung von Verkehrsinfrastrukturen insbesondere zugunsten der schwächsten Verkehrsteilnehmer:innen voraus. Entsprechend heißt es in § 4 Abs. 3 MobG BE, dass durch die Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur und durch möglichst geringe Rauminanspruchnahme des fließenden und ruhenden Verkehrs die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums und die Lebensqualität in der Stadt verbessert werden soll. Es sollen weitere Räume geschaffen werden, in denen der motorisierte Individualverkehr keine oder nur noch eine untergeordnete Rolle spielt. Laut StEP MoVe ist es Ziel, den Anteil des MIV am Modal Split bis 2030 auf 18 % zu senken. Dazu sollen neben dem Ausbau einer attraktiven Infrastruktur im Umweltverbund auch die Ausweitung von Tempo 30 und Ausweisung von autofreien bzw. autoarmen und verkehrsberuhigten Bereichen wie Fußgängerzonen, Fahrradstraßen oder Spielstraßen beitragen. Zudem soll die Stärkung von inter- bzw. multimodalem Mobilitätsverhalten und der geteilten Nutzung von Fahrzeugen zur Senkung der privaten Kfz-Besitzzahlen und damit zur Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split beitragen.

Für die Planungskulisse der BEP City West werden auf Basis dieser gesamtstädtischen Ziele folgende bezirkliche Ziele und Maßnahmen zur stadtverträglichen Organisation des motorisierten Individualverkehrs definiert.

3.9.5.2 Ziele und Handlungsempfehlungen

Bündelung des MIV und Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den Kernbereichen der City West

In Ergänzung der Systematik zum Radverkehrsnetz sollen in der Planungskulisse der BEP City West bestimmte Achsen vorrangig (auch) dem motorisierten Individualverkehr dienen. Das vorhandene übergeordnete Straßennetz (StEP-Netz) weist eine hohe Dichte auf und bietet damit Potenziale zur Ausdünnung und Konzentration von Durchgangsverkehren auf ausgewählte Achsen, um die City West von vermeidbarem Durchgangsverkehr zu entlasten. So sollen zukünftig (überörtliche) Durchgangsverkehre in Ost-West-Relation durch verkehrslenkende Maßnahmen verstärkt auf die Bismarckstraße/Straße des 17. Juni sowie die Hofjägerallee, Urania und Lietzenburger Straße geleitet werden. In Nord-Süd-Richtung soll die Konzentration auf die Achsen Bundesallee/Joachimsthaler Straße/Hardenbergstraße sowie die Leibnizstraße erfolgen. Die Straßen rund um den Breitscheidplatz (Budapester Straße/Hardenbergstraße/Kantstraße sowie Kurfürstendamm/Tauentzienstraße) sollen dagegen vom Durchgangsverkehr entlastet werden (vgl. Vertiefungsbereich Breitscheidplatz). Für eine Beurteilung der verkehrlichen Machbarkeit ist für einen größeren mit SenMVKU

[134] Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2021): Straßenverkehrszählung Berlin Teil A und B. https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#strassenverkehrszaehlung, Zugriff am 30.9.2022

abzustimmenden Bereich mit einer umfassenden Verkehrsuntersuchung der verkehrliche Nachweis der leistungsfähigen Abwicklung der Verkehrsströme im Untersuchungsgebiet durchzuführen.

Vorschlag zur Modifikation des übergeordneten Straßennetzes

Im Zuge des Fortschreibungs- und Aktualisierungsprozesses des übergeordneten Straßennetzes im StEP MoVe bis 2030 sind durch die zuständige Senatsverwaltung folgende Veränderungen bzw. Herabstufungen in der bestehenden Klassifizierung folgender Hauptverkehrsstraßen beabsichtigt:

- Straße des 17. Juni: Herabstufung von Stufe I (großräumige Straßenverbindung) auf eine besondere örtliche Straßenverbindung (zw. Stufe II und III).
- Otto-Suhr-Allee: Herabstufung von Stufe II (übergeordnete Straßenverbindung) auf eine besondere örtliche Straßenverbindung.
- Hardenbergstraße: Herabstufung von Stufe II auf Stufe III (örtliche Straßenverbindung).
- Budapester Straße (zw. Kantstraße und Nürnberger Straße): Herabstufung von Stufe I auf eine örtliche Straßenverbindung (Stufe III).
- Lietzenburger Straße: Herabstufung von Stufe II auf Stufe III.
- Joachimsthaler Straße: Herabstufung von Stufe II auf Stufe III.
- Spichernstraße: Herabstufung von Stufe II auf Stufe III

Die nachfolgende Abbildung stellt das sich mit den o.g. Anpassungen ergebende übergeordnete Straßennetz 2030 mit seinen Hierarchiestufen sowie die Bereiche dar, in denen Schleichverkehre drohen könnten.

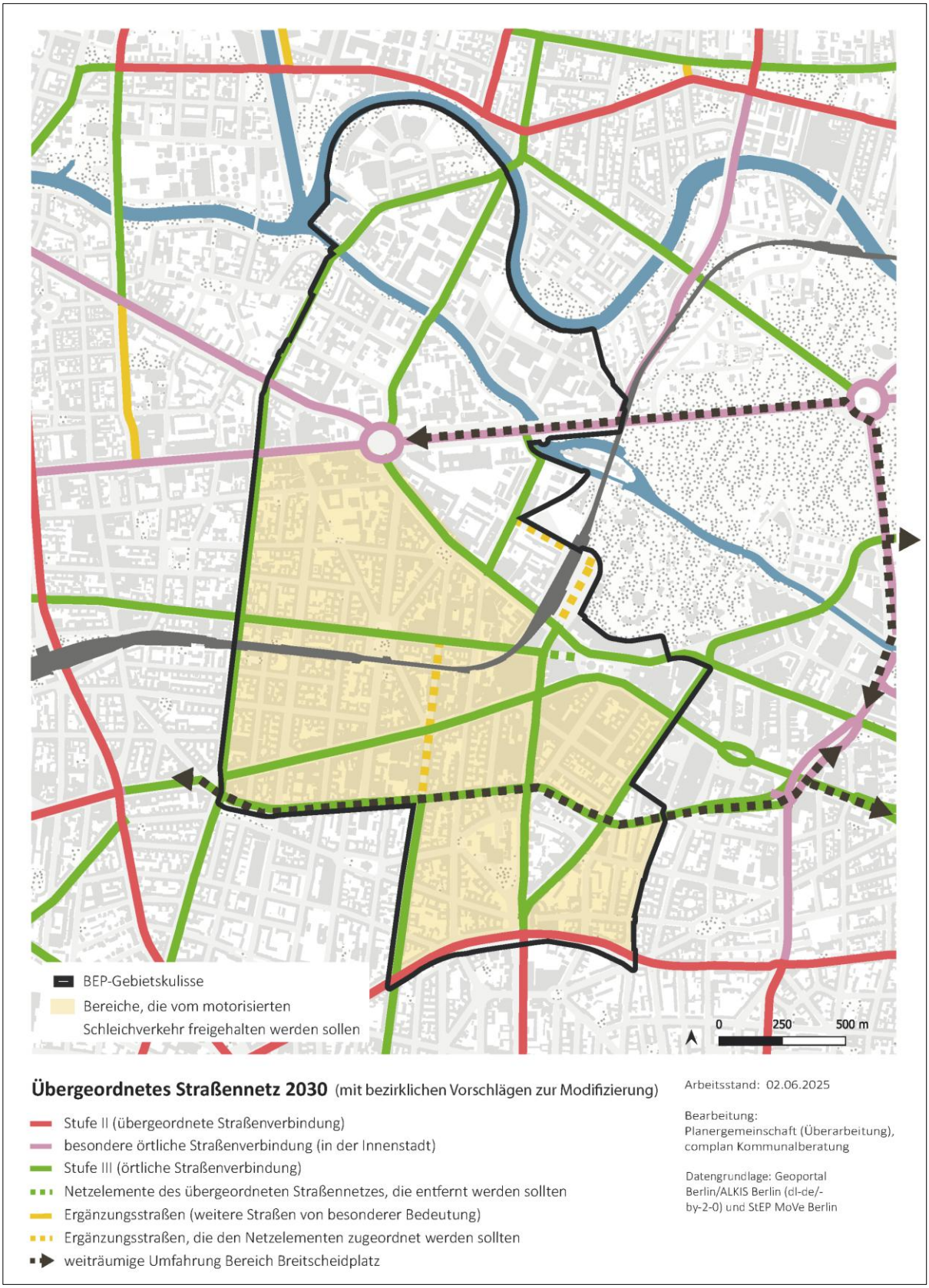


Abb. 57: Angestrebtes übergeordnetes Straßennetz im Jahr 2030 (inkl. vom Bezirk angestrebter Modifikationen), Quelle: siehe Karte

Ergänzend zu diesen Zielen aus dem StEP MoVe 2030 sollte auch der Abschnitt der Uhlandstraße zwischen Lietzenburger Straße und Kantstraße sowie die Hertzallee und der Hardenbergplatz in das Nebennetz heruntergestuft werden. Bisher sind diese als Ergänzungsstraßen von besonderer Bedeutung klassifiziert. Außerdem sollte die Kantstraße im Abschnitt zwischen Joachimsthaler und Budapester Straße aus dem Hauptstraßennetz herausgenommen werden, um eine Voraussetzung für die Umgestaltung des Breitscheidplatzes zu schaffen.

Vermeidung von Schleichverkehren

Das Nebenstraßennetz ist entgegen seiner eigentlichen Erschließungsfunktion häufig durch „Schleichverkehre“ belastet, was insbesondere für die anliegende Wohnnutzung problematisch ist. Folgende Straße sind davon besonders betroffen:

- Schillerstraße zur Umfahrung der Bismarckstraße,
- Schlüterstraße und Wielandstraße zur Umfahrung der Leibnizstraße,
- Uhlandstraße und Fasanenstraße zur Umfahrung der Joachimsthaler Straße,
- Augsburger Straße und Rankestraße zur Umfahrung von Lietzenburger Straße und Nürnberger Straße,
- Hardenbergplatz und Hertzallee zur Umfahrung von Hardenbergstraße und Fasanenstraße.

Zur Vermeidung von Schleichverkehren sollten für die entsprechenden Straßenzüge die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden.

Schillerstraße

Die Schillerstraße ist westlich der Leibnizstraße bereits baulich durch Fahrbahneinengungen und Gehwegvorstreckungen relativ unattraktiv für den Durchgangsverkehr gestaltet. Die sich in Umsetzung befindliche Verlängerung der Fußgängerzone der Wilmersdorfer Straße in Richtung Norden über die Schillerstraße wird zukünftig dazu beitragen. Östlich der Leibnizstraße sollten analoge Maßnahmen erfolgen.

Schlüterstraße und Wielandstraße

Zur Ertüchtigung als Vorrangroute sollen die in der Schlüterstraße existierenden Radverkehrsanlangen dahingehend unterstützt werden, dass durch Ausweisung von Liefer-/Ladezonen sowie Kurzzeitparkmöglichkeiten das widerrechtliche Abstellen von Kfz und/oder Lieferfahrzeugen auf Radwegen verhindert wird. In der Wielandstraße sollten zudem verkehrsdämpfende Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen oder die Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Uhlandstraße und Fasanenstraße

Die Fasanenstraße wird im Zuge der Gestaltung als Vorrangroute für den Radverkehr als Fahrradstraße ausgewiesen. Der motorisierte Individualverkehr wird damit auf ein notwendiges Minimum (Anliegerverkehre) beschränkt. In der Uhlandstraße sollten im Abschnitt zwischen Lietzenburger Straße und Kantstraße verkehrsdämpfende Maßnahmen wie Fahrbahneinengungen oder Gehwegvorstreckungen geprüft und ggf. umgesetzt werden.

Augsburger Straße und Rankestraße

In Zusammenhang mit einer Neuordnung der Terrorabwehrmaßnahmen im Umfeld des Breitscheidplatzes soll kurzfristig der Mittelstreifen von Kurfürstendamm/Tauentzienstraße im Einmündungsbereich der Rankestraße geschlossen werden. Zukünftig wird damit aus der Rankestraße nur noch rechts abgebogen werden können; im nördlichen Abschnitt wird sie dadurch für den Kfz-Verkehr zur Einbahnstraße. Die Rankestraße könnte dann in einem zweiten Schritt zwischen Los-Angeles-Platz und Kurfürstendamm/Tauentzienstraße zugunsten aufenthaltsorientierter Nutzungen und zugleich klimaresilienter umgestaltet werden (s. Kapitel 3.9.7). Anliegerverkehre sollen dabei weiterhin zu ihren Grundstücken gelangen können. Analog dazu könnte die Marburger Straße umgestaltet werden. Für die Augsburger Straße sollte die Unterbindung von Fahrbeziehungen (z.B. durch abschnittweise Ausweisung als Einbahnstraße) geprüft und umgesetzt werden.

Hardenbergplatz und Hertzallee

Aufgrund der aktuellen und zukünftigen Bedeutung als ÖPNV-Knotenpunkt wird angestrebt, den MIV am Hardenbergplatz und in der Hertzallee deutlich zu reduzieren. Durch eine entsprechende Gestaltung als ÖPNV-Knoten und dem Entfall von Parkplätzen auf dem Hardenbergplatz sollen etwaige MIV-Verkehre vermieden werden. Eine Umgestaltung des Platzes ist anzustreben (vgl. Kapitel 3.9.7.1).

Die Hertzallee soll gemäß dem Rahmenplan zu den Bebauungsplanverfahren 4-69 a bis 69 c als Straßenraum mit besonderem Gestaltungsanspruch zugunsten des Umweltverbundes (unter besonderer Berücksichtigung der Belange der BVG) entwickelt werden.

Umbau von Straßenräumen

Eines der zentralen Ziele der Verkehrswende ist die Umverteilung vorhandener Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbundes, der aufenthaltsorientierten Nutzungen sowie der klimaresilienten Umgestaltung des öffentlichen Raums. Die City West ist deutlich unterversorgt mit wohnungsnahen Grünflächen. Durch Aufwertung des öffentlichen Raums und Umgestaltung von Straßenräumen und Platzsituationen kann die Attraktivität der City West gesteigert werden. Dabei sollen im Grundsatz Flächenanteile des MIV reduziert werden.[135]

Im Freiraumkonzept zur BEP City West werden Schwerpunkträume für die Umverteilung, den Umbau und die Mehrfachnutzung vorhandener Verkehrsflächen zu öffentlichen Freiräumen für Menschen beschrieben und mögliche räumliche Interventionen aufgezeigt. Bis auf die Schwerpunkträume Breitscheidplatz/Hardenbergplatz und Ernst-Reuter-Platz/Straße des 17. Juni handelt es sich um Straßenzüge im Nebennetz, die für eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung der Vorschläge gut geeignet erscheinen. Zur genauen Bestimmung der Reduktionspotenziale sind jedoch weitergehende (verkehrliche) Untersuchungen erforderlich.

Im Einzelnen handelt es sich um die folgenden Straßenabschnitte (im Nutzungskonzept, Kapitel 4, als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung dargestellt):

- Ranke- und Marburger Straße,
- Meinekestraße,
- Knesebeckstraße,
- Grolmannstraße,
- Einsteinufer.

Für die drei erstgenannten Straßen sind im Anhang mögliche Querschnittsvarianten erarbeitet und erläutert.

[135] Die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt ist bei der Erarbeitung von Regelwerken/Handlungsempfehlungen für die Umgestaltung öffentlicher Straßenräume einzubeziehen

Erhöhung der Verkehrssicherheit

Wie in den Kapiteln zum Fuß- und Radverkehr bereits ausführlich beschrieben, sollen durch Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung (sowohl baulich wie auch durch Ausweisung von Geschwindigkeitsbeschränkungen) sowie durch Errichtung einer durchgehenden und sicher gestalteten Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr (insbesondere im Hauptverkehrsstraßennetz) Unfallschwerpunkte entschärft und die Umsetzung der Vision Zero erreicht werden.

3.9.6 Motorisierter Individualverkehr - ruhender Verkehr

3.9.6.1 Bestandssituation und -analyse

Zu den gegenwärtig autogerechten Strukturen der City West gehört auch die flächendeckende und kostengünstige bzw. unentgeltliche Zurverfügungstellung von Parkplätzen im öffentlichen Raum. Der Flächenverbrauch des ruhenden motorisierten Individualverkehrs ist enorm,[136] durch raumgreifendere Fahrzeuggrößen sowie die Ausweisung von Parkplätzen in Senkrechtaufstellung und auf Gehwegen werden zudem die Bewegungsspielräume anderer Verkehrsteilnehmer (weiter) eingeschränkt. Darüber hinaus engen parkende Fahrzeuge die Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden ein und erhöhen das Unfallrisiko.

Das Land Berlin hat sich deshalb im StEP MoVe 2030 zum Ziel gesetzt, Flächen des ruhenden Pkw-Verkehrs für die Nutzung durch den Umweltverbund, den Wirtschaftsverkehr und zugunsten der Erhöhung der Aufenthaltsqualität zurückzugewinnen. Gemäß den Beschlüssen des Berliner Senats wird zur Erreichung dieser Ziele eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf das gesamte Straßennetz innerhalb des Berliner S-Bahnrings angestrebt. Bisher findet eine Parkraumbewirtschaftung im südlichen Teil der BEP-Kulisse statt. Die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum in den LOR Ernst-Reuter-Platz und Spreestadt werden aktuell nicht bewirtschaftet, weisen aber laut Gutachten des Büros stadtraum[137] insbesondere in den Stunden am Vormittag/Mittag zwischen 10 und 13 Uhr z.T. einen hohen Parkdruck auf.

Für den zentralen Bereich der City West rund um den Bahnhof Zoologischer Garten (Breitscheidplatz, Kurfürstendamm, Kantstraße und Hardenbergplatz) wurde bereits im Jahr 2021 durch das Büro Happold eine Studie zu den Kapazitätsreserven in privaten Stellplatzanlagen (Parkhäusern und Tiefgaragen) durchgeführt.[138] Diese zeigt diverse Potenziale zur Verlagerung öffentlicher Parkraumangebote in private Anlagen. Allein in diesem Bereich könnten mind. 300 Plätze ganztätig verlagert werden. Wird nur der Nachtzeitraum berücksichtigt, steigt das Potenzial auf fast 900 Stellplätze. Damit bieten sich grundsätzlich Handlungsspielräume, vorhandene Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten anderer Nutzungen umzugestalten.

3.9.6.2 Ziele und Handlungsempfehlungen

Für die Planungskulisse der BEP City West werden folgende Ziele und Maßnahmen zur stadtverträglichen Organisation des ruhenden Pkw-Verkehrs definiert:

---

[136] Je nach Anordnung der Parkplätze/-stände (Längs- oder Schräg-/Senkrechtaufstellung) ergibt sich pro Pkw ein Flächenbedarf zwischen 12,8 m² und 15,4 m².

[137] Vgl. stadtraum (2022): Parkraumbewirtschaftung in 21 LOR im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

[138] Vgl. Büro Happold (2021): Pilotprojekte Mobilität in der City West

Prüfung der Reduzierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum

Grundsätzlich sollten Parkplätze im öffentlichen Raum nur dort reduziert werden, wo Vorteile für die Verkehrsarten des Umweltverbundes, für Lieferverkehre und/oder Vorteile zugunsten der Aufenthaltsqualität bzw. der Klimaresilienz erreicht werden können. Insbesondere ausgewiesene Parkplätze auf Gehwegen bzw. in Senkrechtaufstellung sollten anders angeordnet werden, wenn sie den Bewegungsspielraum für Zufußgehende stark einschränken und vor allem für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder eingeschränkter Sehfähigkeit Hindernisse mit einem erheblichen Unfallrisiko darstellen.

Zur Vermeidung von zusätzlichen Kfz-Verkehren soll bei Bauvorhaben im Einzugsbereich der Bahnhöfe und Haltepunkte des Schienenverkehrs zukünftig der Neubau von privaten Stellplätzen (mit Ausnahme der von der Bauordnung Berlin geforderten Behindertenstellplätze) ausgeschlossen werden.

Außerhalb der Einzugsbereiche von Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienennetzes sollte der Stellplatzbau auf ein unvermeidbares Mindestmaß begrenzt werden. Bei Wohnungsbauvorhaben sollen „autoarme" Konzepte unterstützt werden. Ausnahmen sollten nur im Zusammenhang mit der Errichtung von Quartiersgaragen, mit denen auch die Bedarfe aus dem Umfeld abgedeckt und mit denen der Parkdruck im öffentlichen Raum reduziert werden könnte, gewährt werden.

In jedem Fall sollte aus städtebaulichen und verkehrstechnischen Gründen und im Interesse der klimaresilienten Stadt auf den Bau von ebenerdigen Park- wie privaten Stellplätzen verzichtet werden.

Reduzierung des Parksuchverkehrs

Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung soll auf die gesamte Planungskulisse der BEP City West ausgeweitet werden. Die bisher nicht bewirtschafteten Straßen in den LOR Ernst-Reuter-Platz und Spreestadt sollen aufbauend auf dem bezirklichen Gutachten zur Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung[139] so schnell wie möglich bewirtschaftet werden. Damit ließe sich der Parkdruck durch Eliminierung von Dauerparkern senken und das Anwohnerparken privilegieren. Zudem können durch die Bewirtschaftung ab dem zweiten Betriebsjahr fast 2 Mio. € für den Haushalt erwirtschaftet werden.

Lenkung in bestehende Abstellanlagen

In das Parkraummanagement sollten Stellplatzanlagen eingebunden werden, die eine Mindestgröße von 50 Stellplätzen aufweisen. Die Zielführung im öffentlichen Raum kann durch private Park-Apps oder durch dynamische Wegweiser erfolgen, mit denen die aktuell vorhandene Restkapazität der jeweiligen Stellplatzanlage dargestellt werden kann. In weiterführenden Untersuchungen sind entsprechende Stellplatzanlagen und ggf. entsprechende technische Bedarfe zur Verkehrslenkung zu identifizieren.

Damit kann eine gezielte Führung zu ausgewählten Standorten erfolgen und der Parksuchverkehr aus Bereichen herausgehalten werden, in denen „Fremdparker" ohnehin unerwünscht sind (z.B. in Wohnquartieren).

Errichtung bzw. Ausweisung von Carsharing-Stationen

Aufgrund des Potenzials zur Reduzierung privater Pkw und zur Förderung geteilter Mobilitätsangebote sollen flächendeckend in der BEP-Kulisse Flächen für das Carsharing errichtet bzw. ausgewiesen werden. Die Ausweisung bzw. Umwidmung von Parkplätzen im straßenbegleitenden Parkraum kann gemäß dem Carsharing-

[139] Vgl. stadtraum (2022): Parkraumbewirtschaftung in 21 LOR im Berliner Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf

Gesetz (CsgG) von 2017 erfolgen und anbieteroffen gestaltet werden. Solche Carsharing-Stationen sollten nicht nur an den Jelbi-Stationen in Bahnhofsnähe, sondern auch in der Nähe von Points of Interest und insbesondere an den Rändern von überwiegend durch Wohnnutzung geprägten Blöcken ausgewiesen werden (um motorisierte Verkehre aus den Quartieren herauszuhalten). Zur Verringerung der Nutzungsbarriere sollte für die Nutzenden die Entfernung zum nächsten Carsharing-Fahrzeug nicht mehr als 300 m betragen.

Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur

Zur Förderung der Elektromobilität soll ein flächendeckendes Netz an Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im öffentlichen Raum der Planungskulisse der BEP City West errichtet werden. Grundlage ist die im Frühjahr 2024 vom Senat verabschiedete Gesamtstrategie Ladeinfrastruktur, die die Berechnung der Bedarfe an die AFIR-Richtlinie der Europäischen Union anpasst. Aufgrund der städtebaulichen Struktur werden in der Planungskulisse wahrscheinlich nur wenige Haushalte mit eigenem Pkw die Möglichkeit zur Anschaffung oder Nutzung privater Ladeinfrastruktur auf privaten Grundstücken haben. Aus diesem Grund sollte langfristig eine höhere Dichte an Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum umgesetzt werden. Diese sollte für Nutzende leicht erkennbar eingerichtet werden. Dabei sind die bereits genannten Belange des Umweltverbundes und des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Des Weiteren sollten auch alle Carsharing-Stationen und Mobilitäts- bzw. Jelbi-Stationen mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden und die Nutzung von Ladeinfrastruktur auf privaten Flächen wie den Kundenparkplätzen des Einzelhandels außerhalb der Ladenöffnungszeiten ermöglicht werden.

3.9.7 Vertiefung: Umgestaltung von öffentlichen Räumen

Der öffentliche Raum übernimmt vielfältige Funktionen - für Aufenthalt, Verkehr, städtebauliche Identität und Identifikation mit dem Quartier oder Stadtraum. Zunehmend bedarf es auch seiner Nutzung als Potenzial für die Realisierung von Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung. Wegen der Eigentumsverhältnisse und der fachlichen Zuständigkeit hat die öffentliche Hand hier besondere Handlungsspielräume und zugleich die Verantwortung, aktiv zu gestalten.

Für zwei zentrale Räume der City West werden nachfolgend Hinweise formuliert bzw. konkrete Vorschläge für die zukünftige Gestaltung bzw. Aufteilung des öffentlichen Raumes entwickelt. Diese Räume sind der Hardenbergplatz und der Breitscheidplatz.

Im Anhang sind exemplarisch für drei Straßen Umbauvarianten entwickelt worden. Sie bedürfen selbstverständlich vertiefender Untersuchungen, z.B. hinsichtlich normengerechter Ausführbarkeit oder klein- und großräumlicher Verkehrsverlagerungen vor einem konkreten Entwurfsprozess. Gleichwohl könnten mit ihnen Voraussetzungen für eine Änderung der Benutzung bestimmter Straßen bzw. Straßenabschnitte durch Anordnung der Straßenverkehrsbehörde, in Ausnutzung der gemäß § 45 Abs. 1 und § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 StVO eingeräumten Möglichkeiten zur Erhaltung der öffentlichen Sicherheit, dem Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, geschaffen bzw. vorbereitet werden.

3.9.7.1 Umgestaltung Hardenbergplatz

Der Hardenbergplatz ist ein verkehrlich zentraler Ort mit Zugang zu Fern- und Regionalbahn, S- und U-Bahn sowie Bus und perspektivisch Straßenbahn. Damit ist er für viele Ankommende zugleich Eingang in die City West. Zurzeit ist die Platzfläche jedoch nur Busbahnhof und vor allem Parkplatz ohne jegliche Aufenthalts-, Gestaltungs- oder ökologische Qualität. Für diesen Raum besteht die Herausforderung, bei einer gestalterisch-funktionalen Aufwertung weiterhin wichtige verkehrliche Aspekte im Blick zu behalten, namentlich die perspektivische Rolle als Endpunkt einer Straßenbahnlinie und zentraler Anfangs-/Endpunkt vieler Buslinien.

In den letzten Jahren wurden verschiedene Planungsverfahren durchgeführt und städtebaulich-funktionale Lösungen vorgeschlagen. Die Zuständigkeit für die verbindliche Bauleitplanung liegt bei SenStadt, für die Straßenbahnplanung bei SenMVKU und bei der BVG. Für die Gestaltung wurde 2014 ein freiraumplanerischer Wettbewerb mit verkehrsplanerischem Anteil durchgeführt. Der seinerzeit siegreiche Entwurf[140] bildet weiterhin eine gute Grundlage für die weitere Konkretisierung. Notwendig bleibt die Berücksichtigung der Straßenbahnplanung, die Überprüfung der Umsetzbarkeit der verschiedenen verkehrlichen Anforderungen und die Vertiefung der freiraumplanerischen Konzeption.

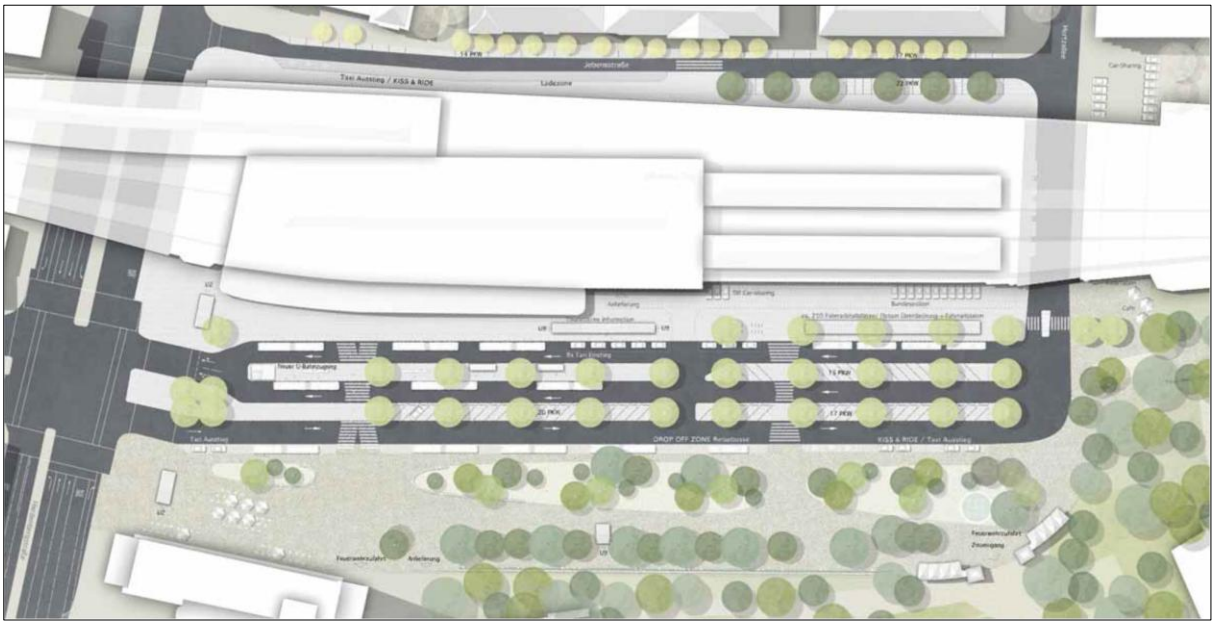


Abb. 58: Entwurf für den Hardenbergplatz, Berlin 2014, Quelle: Topotek1 mit IVAS

Grundsätzliche Ziele[141]

- Der Hardenbergplatz wird zusammen mit dem Bahnhof Zoo als zentrale Mobilitätsdrehscheibe weiter an gesamtstädtischer Bedeutung gewinnen. Der Platz ist dementsprechend als Anlaufstelle zur Mobilität in der Region Berlin-Brandenburg sowie für den touristischen Verkehr zu qualifizieren und funktionsgemäß umzugestalten. Dies betrifft neben der Ordnung der Verkehrsströme auf dem Platz auch eine bessere Verflechtung dieses in der City West markanten Ortes mit den benachbarten Stadträumen sowie dem Tiergarten.

[140] Topotek 1 mit Ing.Büro für Verkehrsanlagen und -systeme, i.A. SenStadt und Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf, Berlin 2014
[141] Formuliert auf der Grundlage von: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin: Umfeld Bahnhof Zoologischer Garten/Hardenbergplatz, Verkehrspolitische Leitlinien (Entwurf), Juni 2024

- Allem voran hat die Ordnung der Verkehrsströme auf dem Platz das Ziel, Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, MIV, BVG-Busse und perspektivisch Straßenbahn, Reisebusse, Taxis, Lieferverkehr) zu verringern. Gleiche Priorität hat in diesem Kontext die Qualitätsverbesserung und der barrierefreie Umbau aller Schnittstellen und Übergänge zwischen schienengebundenem Personen-Nah- und Regionalverkehr und Fernverkehrsangeboten. Im Rahmen der Umgestaltung muss die Anfahrbarkeit des Platzes für Reisebusse und mobilitätseingeschränkte Zoo-Besucher:innen gesichert bleiben.
- Der Hardenbergplatz ist zugleich Zugang zum Zoologischen Garten und Übergangsraum zum angrenzenden Tiergarten. Gestalterische Veränderungen müssen deshalb einen Beitrag zu Klimaschutz und -anpassung leisten. Dazu gehören unversiegelte und bepflanzte Bereiche sowie schattenspendende Bäume, die zugleich die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit für den Fuß- und Radverkehr erhöhen.
- Die zukünftige Gestaltung des Hardenbergplatzes soll die Zielsetzungen des Modellprojektes SMART SPACE HARDENBERGPLATZ berücksichtigen und den Bahnhofsvorplatz zu einem Stadtplatz mit erhöhter Aufenthaltsqualität und smarten Mobilitätsangeboten weiterentwickeln. Ein „Smart Space“ erhöht die Nutzungsqualität und ermöglicht eine flexible Nutzung des öffentlichen Raums, dazu können auch kulturelle Veranstaltungen oder kreative Projekte gehören. Ziel ist es, die Zugänglichkeit und Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen zu verbessern.
- Die fußgängerfreundliche Aufwertung der Jebensstraße für Reisende, die zwischen Pkw und Bahn umsteigen, ist ebenso wichtig, wie die bessere Anbindung des Yva-Bogens an die westliche Seite des Bahnhofs Zoo.

Die vom Bezirksamt gewünschte Umgestaltung des Hardenbergplatzes ist mithin eine außerordentlich komplexe Aufgabe, bei der es viele zu klärende Fragen und einzubeziehende Akteure gibt. Dazu gehören neben den bereits angeführten Aspekten auch die Integration einer Straßenbahn (zuständig: SenMVKU) wie auch zuvor die wahrscheinlich erforderliche, zeitlich befristete Inanspruchnahme der Platzfläche während der Bauphase im Bereich Hertzallee-Nord (B-Plan 4-69a in der Zuständigkeit von SenStadt) für eine Bus-Endhaltestelle. Hierfür bedarf es eines integrierten Planungsprozesses, der den Platz nicht nur unter rein verkehrlichen Gesichtspunkten im Rahmen eines Planfeststellungsbeschlusses für die Straßenbahn betrachtet. Erforderlich ist vielmehr ein Ansatz, der Aspekte des klimaresilienten Stadtumbaus, der Aufenthaltsqualität und verkehrsplanerische Aspekte integrierend behandelt.

Die einzelnen Verkehrsarten

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Der Hardenbergplatz ist zentraler ÖPNV-Knoten in der City West. Die unmittelbare Nähe von Bus- und perspektivisch Straßenbahn-Haltestellen, U- Bahnzugängen sowie von Übergängen zu S-Bahn und Regionalverkehrszügen hat deshalb Priorität und erfordert die Konzentration der Haltestellen und des Taxi-Einstiegs im südwestlichen Platzbereich vor dem Bahnhofsgebäude.
- Die notwendige durchgängige Barrierefreiheit macht besondere Sorgfalt bei der Gestaltung der Haltestellen sowie der Verbindungswege dorthin, wie auch zwischen den Schnittstellen erforderlich.

Fußverkehr

- Die gefahrlose Bewegungs- und Querungsmöglichkeit für Fußgänger:innen muss im Zuge der Umgestaltung des Platzes in allen Richtungen gewährleistet sein. Barrierefreiheit ist sicherzustellen.

- Der Hardenbergplatz ist größtenteils Bewegungs-, weniger Verweilfläche. Gleichwohl gilt es, die Aufenthaltsqualität für Fußgänger:innen vor allem im unmittelbaren Umfeld des Zooeingangs nachhaltig zu verbessern und die attraktive Zugänglichkeit zum Tiergarten zu gewährleisten. Der östliche Teilraum des Platzes ist diesen Funktionen vorbehalten.

Radverkehr

- Die Radverkehrsverbindungen zwischen TU-Campus, City West und Tiergarten über den Hardenbergplatz hinweg sowie die Zufahrtsmöglichkeit des Bahnhofseingangsbereiches mit dem Fahrrad sind im Zuge der Platzumgestaltung in angemessener Form - soweit möglich durch Anordnung gesonderter Fahrradspuren - zu gewährleisten.
- In diesem Kontext kommt der Bereitstellung einer überdachten und genügend groß dimensionierten, attraktiven und zentral gelegenen Fahrradabstell-Anlage einschließlich abschließbarer Gepäckboxen besondere Bedeutung zu. Dies betrifft auch damit zu koppelnde Plätze für Leihfahrräder einschließlich der dafür erforderlichen Einrichtungen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- Im Interesse geregelter Verkehrsabläufe ist die strikte Entflechtung des auf dem Platz ankommenden Bus- und des Lieferverkehrs einerseits sowie des MIV andererseits erforderlich.
- Für den Bahnhof Zoo ist eine begrenzte Zahl an Kurzzeitparkplätzen zum Bringen und Abholen von Bahnreisenden („Kiss & Ride“) in der Jebensstraße vorzusehen.
- Parkplätze für Reisebusse und private Pkw sind im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung ebenso wie Parkplätze für mobilitätseingeschränkte Zoo-Besucher:innen im nordwestlichen Platzbereich anzuordnen.

Wirtschaftsverkehr

- Über den Hardenbergplatz als Standort wichtiger überörtlicher Einrichtungen und Unternehmen (Zoo, Bikini-Areal, Zoo-Terrassen) sind Liefermöglichkeiten dauerhaft - ggf. zu begrenzten Lieferzeiten - aufrechtzuerhalten.
- Dies betrifft auch die Einrichtung von Ladezonen vor dem Lastenaufzug auf der Ostseite des Bahnhofsgebäudes sowie im Bereich des nördlichen Bahnhofszugangs auf der Westseite des Bahnhofsgebäudes.
- Ferner sind Anfahrtsmöglichkeiten für Taxis und Handwerkerfahrzeuge vor dem Huthmacher-Hochhaus ebenso wie die Lieferzufahrt zum Bikini-Areal und die Feuerwehrzufahrten zum Zoo im Norden und im Südosten des Platzes sicherzustellen.

3.9.7.2 Umgestaltung des Breitscheidplatzes

Bestandssituation

Für den Breitscheidplatz werden nachfolgend bezirkliche Vorschläge dargestellt, mit denen die Umsetzung der im Mobilitätskonzept benannten komplexen stadträumlichen und verkehrlichen Ziele erreicht werden könnte. Umgeben von den stadtraumprägenden Hochbauten Europa-Center, Upper West und Zoofenster sowie dem Bikini-Haus ist der Breitscheidplatz mit der Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche einer der wichtigsten

Identifikationsorte der City West. Zu verorten im Osten der Planungskulisse - zwischen Hardenberg- und Los-Angeles-Platz, Berliner Zoo und Kurfürstendamm/Tauentzienstraße - bieten sich hier Potenziale, einen deutlich attraktiveren Begegnungs- und Verweilort im Zentrum der City West zu schaffen. Derzeit ist die Aufenthalts- und Nutzungsqualität durch die starke Prägung durch den Kfz-Verkehr und die Insellage zwischen zwei stark befahrenen Hauptstraßen deutlich eingeschränkt.

Die Straßenzüge Budapester Straße, Kantstraße sowie Kurfürstendamm/Tauentzienstraße, die bisher alle Bestandteile des übergeordneten Straßennetzes sind (Stufe II und Stufe III) und damit in der Verantwortung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt liegen, zerschneiden den Breitscheidplatz in mehrere Teilräume. So trennt die Budapester Straße den nördlichen Randbereich mit dem Bikini-Haus und dem Zoopalast vom Kernbereich rund um die Gedächtniskirche. Durch die Kantstraße wird der Block mit dem Zoofenster zur Insel, und der Boulevard Kurfürstendamm/Tauentzienstraße trennt den zentralen Platzbereich vom südlichen Seitenraum. Die Verkehrsbelastung auf den genannten Straßen ist hoch. Im Platzbereich befahren fast 24.000 Kfz täglich die Budapester Straße und rund 13.000 Kfz die Kantstraße. Den Kurfürstendamm befahren ca. 16.000 Kfz je 24h, und die Tauentzienstraße etwa 18.000 Kfz je 24h.[142] Es ist davon auszugehen, dass ein sehr hoher Anteil davon als Durchgangsverkehr zu bewerten ist, dessen Ziele und Quellen außerhalb der City West liegen. Die Straßenzüge wirken als Barrieren für den Fuß- und Radverkehr. Auffällig ist, dass trotz einer dichten Folge signalisierter Querungsmöglichkeiten entlang der Straßenzüge rund um den Breitscheidplatz Unfallschwerpunkte mit häufiger Betroffenheit von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen zu verzeichnen sind.[143] Die mit der hohen Verkehrsbelastung verbundenen negativen Auswirkungen hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen stellen weitere Gründe für die geringe Aufenthaltsqualität dar.

Dabei lädt der Breitscheidplatz aufgrund seiner zentralen Lage grundsätzlich zu Begegnung und zum Verweilen ein. Die jährlich rund eine Million Besucher:innen des Weihnachtsmarktes[144] zeugen davon, dass dieser Platz bei einer ansprechenden Nutzung und Gestaltung über eine große Anziehungskraft verfügt. In diesem Zusammenhang wurden in den letzten Jahren immer wieder temporäre Platzerweiterungen bspw. im Zusammenhang mit dem jährlich stattfindenden Weihnachtsmarkt erprobt. Diese zeigen bisher im „Reallabor“, dass die Reduktion der Kapazitäten im Straßennetz - auf der Budapester Straße, der Kantstraße und auf dem Kurfürstendamm/Tauentzienstraße - weitestgehend ohne nennenswerte Stauerscheinungen abgewickelt werden können.

Als Konsequenz des Terroranschlags auf den Weihnachtsmarkt am Breitscheidplatz im Jahr 2016 wird der zentrale Bereich seit einigen Jahren durch temporäre Sicherungsmaßnahmen gegen das Eindringen von Fahrzeugen gesichert. Deren provisorische Bauweise erhöht jedoch die Trennwirkung und verringert zusätzlich die Attraktivität des öffentlichen Raumes aufgrund gestalterischer Defizite. Daher wird seit geraumer Zeit nach einer dauerhaften Lösung für die stadtverträgliche Integration und Verstetigung baulicher Terrorabwehrmaßnahmen gesucht. Im Folgenden werden verkehrliche Maßnahmen beschrieben, mit denen die Voraussetzungen für eine schrittweise Erhöhung der Aufenthaltsqualität geschaffen werden können.

[142] Vgl. Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2021): Straßenverkehrszählung Berlin Teil A und B. https://www.berlin.de/sen/uvk/verkehr/verkehrsmanagement/verkehrserhebungen/#strassenverkehrszaehlung, Zugriff am 30.9.2022

[143] Vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2022): Unfallatlas. https://unfallatlas.statistikportal.de/, Zugriff am 14.9.2022

[144] Vgl. https://www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2022/12/einzelhandel-berlin-weihnachtsgeschaeft-bilanz-busch-petersen.html, Zugriff am 14.2.2023

Ziele, Maßnahmen und Instrumente

Mit einer Umgestaltung des Breitscheidplatzes kann das Ziel erreicht werden, die einzelnen Teilbereiche des Platzes miteinander zu verzahnen und die Attraktivität zugunsten aufenthaltsorientierter Nutzungen sowie zugunsten der Attraktivität und Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr zu steigern. Die Verbindung zwischen dem Breitscheidplatz und dem nordwestlich angrenzenden Hardenbergplatz und dem Bahnhof Zoologischer Garten sowie nach Süden zum Los-Angeles-Platz soll so verbessert werden. Planungen zur Terrorabwehr werden dabei berücksichtigt.

Im Zuge der BEP-Bearbeitung wurden zunächst unterschiedliche Varianten für Veränderungen der Verkehrsführung im Raum um den Breitscheidplatz untersucht. Dabei wurden Komplettabbindungen von Budapester- und/oder Tauentzienstraße, und eine Einbahnstraßenlösung betrachtet, aber letztlich verworfen. Gründe hierfür waren die bei diesen Lösungen

- zum Teil erheblichen Umwegfahrten, also Verschlechterungen für den ÖPNV,
- Verlagerungen im MIV, d.h. unter Umständen Zunahme von Belastungen an anderen Orten.

Ebenso bewertet wurden die stadträumlichen Auswirkungen geplanter Straßenbahnstrecken im unmittelbaren Bereich des Breitscheidplatzes und in den angrenzenden Straßenräumen. Ohne Verzicht auf Fahrspuren des MIV würde eine Straßenbahnstrecke hier eher zu einer Ausweitung der Verkehrsflächen und zu einer Reduzierung der Aufenthaltsbereiche auf dem Breitscheidplatz führen. Dies kann aus bezirklicher Sicht nicht befürwortet werden.

Ziel für das Straßennetz: modifizierter Ist-Zustand



Abb. 59: Bestehendes Straßennetz mit Einordung in die Hierarchie

Im Ergebnis der Variantenuntersuchung erscheint die grundsätzliche Offenhaltung von Budapester Straße und von Kurfürstendamm/Tauentzienstraße für den MIV bei gleichzeitigem kleinräumlichem Umbau durch Fahrspurreduzierungen am ehesten geeignet, planerisch vertieft zu werden. Sie

- erlaubt weiterhin die Durchfahrt des ÖPNV beidseitig am Breitscheidplatz,
- stellt ein reduziertes Angebot für den MIV dar (bei voraussichtlicher großräumiger Verlagerung des Durchgangsverkehrs (Straße des 17. Juni; Lietzenburger Straße),

- ermöglicht Flächenzuwachs des Breitscheidplatzes für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und die Integration von Terrorabwehrmaßnahmen,
- stärkt (bei entsprechender Gestaltung) die Verbindung zu den nordwestlich bzw. südlich gelegenen Stadtplätzen,
- sichert eine verkehrliche Flexibilität für ÖPNV und MIV bei Sperrungen, Veranstaltungen oder Baumaßnahmen,
- vermeidet die Aufweitung von Flächen für den Verkehr,
- fügt sich in die gesamtstädtischen städtebaulichen und denkmalrechtlichen Ziele ein.

Eine Reduktion der Fahrbahnflächen für den motorisierten Individualverkehr ist notwendig, um die Maßnahmen zur Aufwertung und Funktionsverbesserung des öffentlichen Raumes umsetzen zu können. Dies ist auch möglich, weil sich für den übergeordneten Kfz-Verkehr (Durchgangsverkehr weiträumige Umfahrungsmöglichkeiten - über die Straße des 17. Juni bzw. die Lietzenburger Straße - anbieten. Nahräumig können die Kfz-Verkehre zudem über die Joachimsthaler Straße, Lietzenburger Straße und Nürnberger Straße um den Breitscheidplatz herumgeführt werden. Darüber hinaus sollen attraktivere Angebote für den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) für eine Verlagerung der Verkehrsanteile weg vom MIV führen; Mehrbelastungen durch Verlagerungen des MIV können so begrenzt oder vermieden werden.

Eine vollständige Herausnahme des MIV wird also nicht vorgeschlagen. Um den bedeutenden BVG-Busverkehr durch die geplanten baulichen Veränderungen nicht zu behindern, sollten die Lichtsignalanlagen im Umfeld so gestaltet werden, dass der Busverkehr stets als „Konvoiführer“ in den einspurigen Straßenabschnitt einfährt. Es wird erwartet, dass sich wie schon bei bisherigen temporären Sperrungen der MIV den Verhältnissen anpasst und insgesamt abnehmen wird.

Darüber hinaus sollten Haltestellen „Breitscheidplatz“ östlich des Breitscheidplatzes angeordnet werden. Hierfür kann eine Haltestelleninsel bzw. ein Haltestellenkap sowie ein angehobener Radweg, analog Unter den Linden, die Sicherheit und Barrierefreiheit für ein-/aussteigende Fahrgäste ermöglichen. Alternativ sollte der Radverkehr links am Bus vorbeigeführt werden. Zudem wäre dann eine entsprechende Umgestaltung des Knotenpunktes Hardenbergstraße/Joachimsthaler Straße notwendig.



Abb. 60: Skizze zur weiträumigen Umfahrung Breitscheidplatz

Den nachfolgenden Planungsüberlegungen liegt folgendes Prinzip zugrunde:

- Geringfügige Modifikation der Straßenraumaufteilung im Bereich Kurfürstendamm/Tauentzienstraße,
- Reduktion der Budapester Straße durch Verzicht auf die südliche Fahrbahn/Leitung beider Richtungen über die jetzige nördliche Fahrbahn. Die in der Praxis in den letzten Jahren erprobte und mehrmals wiederholte mehrmonatige temporäre Sperrung der südlichen Fahrbahnhälfte der Budapester Straße (bei gleichzeitiger Befahrbarkeit der nördlichen Fahrbahnhälfte in beiden Richtungen durch den MIV) hat gezeigt, dass dies zu keinen nennenswerten verkehrlichen Beeinträchtigungen führt.

Vorgeschlagene Maßnahmen

Mit der nachfolgend vorgestellten Lösung wäre kurzfristig die dauerhafte Sperrung der gesamten südlichen Richtungsfahrbahn der Budapester Straße zwischen Kantstraße und Europa-Center erreicht. Die verbleibenden Verkehre des ÖPNV, MIV und Radverkehrs würden im Bereich der nördlichen Richtungsfahrbahn in beiden Fahrtrichtungen abgewickelt werden. Für den Breitscheidplatz bedeutete dies einen erheblichen Flächengewinn. Diese Maßnahme entspricht auch den Planungen für die Verstetigung der Terrorabwehrmaßnahmen.

Die Kantstraße sollte als Sackgasse enden und nicht mehr in die Budapester Straße münden. Sperrungen in den letzten Jahren haben gezeigt, dass dies verträglich für die Verkehrsabwicklung möglich ist. Genauere Planungen, die u.a. die Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge oder den Lieferverkehr sicherstellen, sind noch anzustellen.

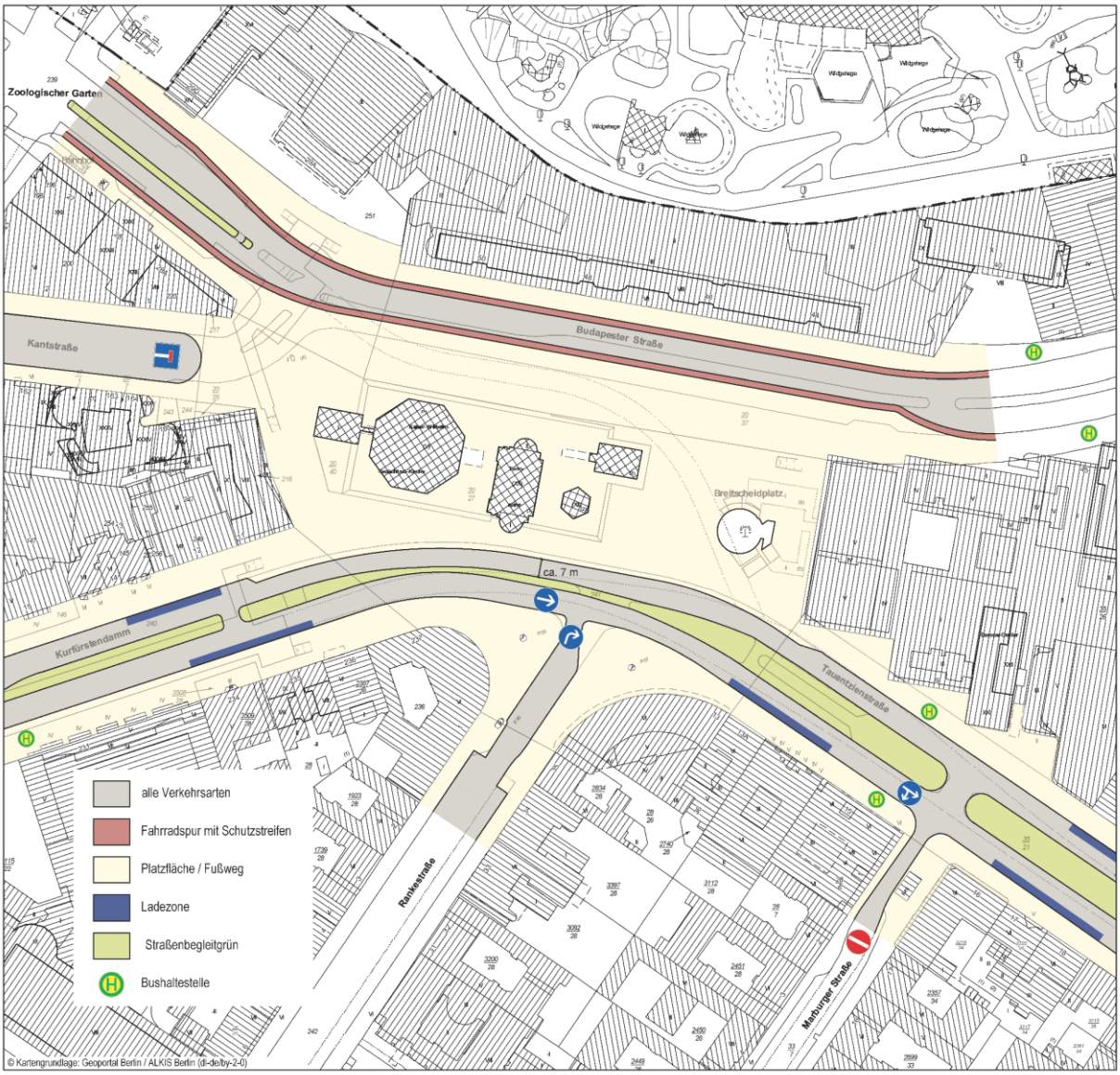


Abb. 61: Aufteilung des öffentlichen Raumes am Breitscheidplatz

Die Straßenraumaufteilung von Kurfürstendamm/Tauentzienstraße wird im Grundsatz beibehalten. Die nördliche Fahrbahn wird baulich um eine Fahrspur reduziert, um den Terrorschutz zu erleichtern zugleich die Platzfläche zu erweitern. Um die Bedingungen für den Busverkehr nicht zu verschlechtern, sollte die verminderte Fahrbahnbreite an erster Stelle durch Entfall von Parkplätzen und Abbiegestreifen ermöglicht werden. Aus Sicht der BVG ist eine Trennung von Bus- und Radverkehr anzustreben.

Darüber hinaus sollten die Einmündungsbereiche der Rankestraße und der Marburger Straße verändert werden. Die Knotenpunktbereiche sollten so umgestaltet werden, dass eine Durchfahrung nur noch in eine Richtung (Rechtsabbiegen aus der Rankestraße bzw. Rechtsabbiegen in die Marburger Straße) möglich ist. Vor allem in der Rankestraße wäre so eine Reduktion von Flächen für den fließenden und den ruhenden Verkehr möglich. Die Bummelqualität“ von Kurfürstendamm/Tauentzienstraße würde aufgewertet. Der Abschnitt der

Rankestraße ab Hausnummer 36 bis zum Los-Angeles-Platz würde dagegen wegen der Tiefgaragen- und Parkhauszufahrten (zunächst) in seiner aktuellen Gestaltung verbleiben.

Mit dieser Gesamtlösung eröffneten sich insgesamt große Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich des Breitscheidplatzes zugunsten der Schaffung eines deutlich erweiterten zentralen Stadtplatzes in der City West, der mehr Aufenthaltsqualität sowie Platz für temporäre kulturelle Nutzungen bietet. Im Zusammenspiel mit der Reduktion von Straßenquerschnitten und einer anderen Verkehrsführung würden somit auch günstige Voraussetzungen für ein stadtverträgliches Konzept zur Terrorabwehr rund um den Breitscheidplatz geschaffen werden. In der Budapester Straße können separate Radverkehrsanlagen eingerichtet werden. Der Fußverkehr profitiert von sinkenden Widerständen beim Queren der Fahrbahnen durch die geringere Fahrbahnbreite sowie das reduziert verbleibende Verkehrsaufkommen. Eine weitere planerische Durcharbeitung einschließlich der Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen auf das Umfeld müsste weiteren Schritten vorrangehen. Der Beginn der Umsetzung könnte dann zunächst kurzfristig über verkehrsrechtliche Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Mit Ihnen könnten dann - vor baulichen Veränderungen - auch Akzeptanz und Funktionstüchtigkeit der Konzeption erprobt werden.

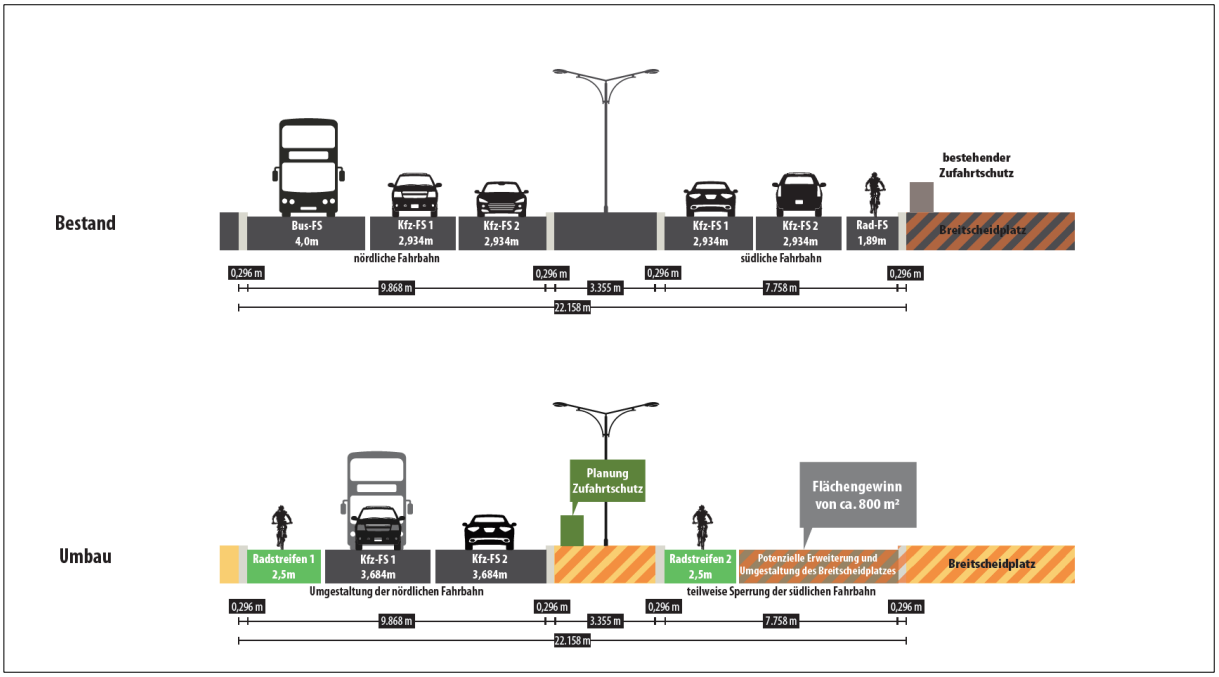


Abb. 62: Querschnitt Budapester Straße (vorm Bikini-Haus) Bestand (oben) und Umgestaltungsvorschlag, Quelle: Büro Happold

3.9.8 Wirtschaftsverkehr

Bestandssituation und -analyse

Der Wirtschaftsverkehr leistet einen wesentlichen Beitrag zum Funktionieren der Stadt - sei es durch die Lieferung von Gütern und Waren für Handel und Industrie, die Versorgung von Hotels und Gastronomie, die Entsorgung von Abfällen, die Versorgung von Baustellen, die Zustellung von Paketen oder handwerkliche bzw. soziale Dienstleistungen. Für die größeren und kleineren Einzelhandelskonzentrationen ist die Versorgung durch den Wirtschaftsverkehr und Verkehre der Entsorgung essenziell.

In der City West, die durch integrierte Lagen gewerblicher Nutzungen - von Produktion (z.B. in der Spreestadt) bis Handel - geprägt ist, werden Qualität und Attraktivität der Gewerbestandorte nicht zuletzt auch durch die Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für den Wirtschaftsverkehr definiert. Diesbezüglich attraktive Standorte gilt es zu sichern und dort, wo es notwendig ist, sollen mit der Bereitstellung entsprechender Rahmenbedingungen Infrastrukturen verbessert werden.

Getrieben durch die Entwicklungen im E-Commerce verändern sich Wirtschaftsverkehr und Logistik. Vor allem der Güterverkehr auf der Straße hat in den letzten Jahren stark zugenommen und macht nun etwa 35 % des urbanen Gesamtverkehrsaufkommens[145] aus. Er trägt maßgeblich zu den hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastungen bei, verursacht einen hohen Instandhaltungsaufwand der Infrastruktur, beansprucht nicht zuletzt öffentliche Flächen im fließenden und ruhenden Verkehr und stellt einen Schwerpunkt bei der Verkehrssicherheitsarbeit dar. Ein Beispiel für die Komplexität des Themas Wirtschaftsverkehr ist der Lieferverkehr für kleinteilige Sendungen. Problematisch könnte eine weitere Zunahme vor allem in den Stadträumen der City West mit Gründerzeitbebauung werden. Aufgrund der dichten Bebauung und Einzelparzellierung erfolgt die Anlieferung in der Regel direkt vom öffentlichen Straßenraum aus. Dafür stehen dort im besten Fall bereits Liefer-/Ladezonen zur Verfügung wie zum Beispiel am Kurfürstendamm/Tauentzienstraße rund um die Einmündung der Rankestraße. Nimmt aufgrund der wachsenden Verkehrsleistung des Lieferverkehrs der Platzbedarf für Stellflächen von Kurier- und Paketdiensten, für die Warenanlieferung von Läden und die Abfuhr von Gewerbeabfall zu, entstehen zunehmend Flächenkonflikte um den öffentlichen Raum zwischen dem Wirtschaftsverkehr und anderen Nutzungen. So ist in der Planungskulisse zu beobachten, dass das Be- und Entladen von Fahrzeugen immer häufiger auch auf nicht dafür vorgesehen Flächen bzw. in „zweiter Reihe“ erfolgt - teils aufgrund nicht vorhandener Liefer- und Ladezonen, teils aufgrund deren Blockade durch andere Kurierdienste oder irregulär abgestellte Kfz. Dies führt zu erheblichen Behinderungen, sowohl des ÖPNV (widerrechtliches Halten auf Bussonderstreifen), des Fuß- und Radverkehrs (widerrechtliches Halten/Parken auf Geh- und Radwegen), des MIV (durch widerrechtliches und gefährliches Blockieren von Fahrspuren), aber auch des weiteren Wirtschaftsverkehrs. Eine Akzeptanz, längere Strecken zur Kundschaft bzw. zu verladenden oder empfangenen Einheiten zu Fuß zurückzulegen, besteht nicht und/oder ist auch ladungsbedingt oft nicht möglich.

Dabei ist die umwelt- und stadtverträgliche Organisation des Wirtschaftsverkehrs notwendig, um ihn funktionsfähig zu halten. Im Abschnitt 5, §§ 60-64 (Wirtschaftsverkehr) des Berliner Mobilitätsgesetzes (beschlossen im Oktober 2023) wird dazu formuliert:

- Liefer- und Ladeprozesse sollen möglichst effizient und stadtverträglich erfolgen (außerhalb der Hauptverkehrszeiten, möglichst emissionsarm oder gebündelt).

[145] Vgl. NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (2020): Urbaner Wirtschaftsverkehr. https://www.now-gmbh.de/wp-content/uploads/2020/03/urbaner_wirtschaftsverkehr.pdf, Zugriff am 25.9.2022

- Effiziente und stadtverträgliche Abwicklung von Lieferungen an Haushalte und gewerbliche Kunden durch ein ausreichend dichtes Netz von Umschlagplätzen, die sowohl bei der Planung im Bestand als auch bei Erweiterung und Neubau von Quartieren, entstehen sollen.
- Den Belangen des Wirtschaftsverkehrs soll bei der Planung und Errichtung von Liefer- und Ladeverkehrsflächen Vorrang gegenüber der Einrichtung von Parkflächen für anderweitige Nutzungen gewährt werden.
- Für eine stadtverträgliche Ver- und Entsorgung sollen Nebenverkehrszeiten unter Berücksichtigung immissionsschutzrechtlicher, straßenverkehrsrechtlicher und straßenrechtlicher Vorgaben verstärkt genutzt werden und entsprechende Maßnahmen bei der Bauleitplanung und bei baurechtlichen Einzelfallentscheidungen geprüft und veranlasst werden.

Bei all diesen Aspekten sind bestimmte zeitliche Einschränkungen bei Lieferzeiten ebenso zumutbar wie kurze Fußwege.

Auf gesamtstädtischer Ebene werden diese Ziele durch Maßnahmen im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept konkretisiert.[146] Für die Planungskulisse der BEP City West werden auf Basis dieser gesamtstädtischen Vorgaben folgende Ziele und Maßnahmen zur stadtverträglichen Organisation des Wirtschaftsverkehrs definiert.

Ziele und Handlungsempfehlungen

Bündelung von Wirtschaftsverkehren durch Errichtung von Logistik-Hubs und nachhaltiger Feinverteilung

Zur Reduzierung des Lieferverkehrs mit (schweren) motorisierten Fahrzeugen sollen in hochbelasteten und hochfrequentierten Räumen Logistik-Hubs errichtet werden. Dafür sind zentrale Standorte für eine Belieferung mit schweren Lkw zu definieren. Von diesen aus erfolgt die Feinverteilung zu den entsprechenden Endzielen/-kunden mithilfe kleinerer Transportfahrzeuge. Dies kann z.B. durch Lastenräder oder mittels emissionsfreier Lieferfahrzeuge/Kfz (Elektro- bzw. Wasserstoffantrieb) erfolgen.

Die Logistik-Hub-Standorte sollten so ausgewählt werden, dass sie mit dem zu erwartenden Aufkommen im Schwerverkehr verträglich und die Abwicklung aller Business-to-Customer-Warentransporte (B2C) mittels Lastenrädern möglich sind. Bereits gewerblich genutzte Bereiche erscheinen hierfür gut geeignet. Eine durch das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf beauftragte Flächenanalyse hat zu untersuchende Standorte identifiziert, von denen aus innerhalb eines 2,5-km-Radius flächendeckend ausgeliefert werden könnte. Diese sind auch dazu geeignet die City West mit entsprechenden Logistik-Dienstleistungen vollständig zu bedienen. Als zu untersuchen kommen folgende, überwiegend außerhalb der BEP-Kulisse liegende Standorte in Frage:

- Parkplatz Ecke Tegeler Weg/Max-Dohrn-Straße (S-Bf. Jungfernheide) (Alternativstandort erforderlich, weil dieser Parkplatz wegen S- und Straßenbahnplanungen nicht mehr zur Verfügung steht),
- Parkplatz vor der Messe (Masurenallee bzw. gegenüber ICC) (bereits realisiert, aber nicht dauerhaft gesichert),
- Hubertusallee 1 (privates Bauvorhaben mit Logistik-Hub im EG und Keller)

[146] Anfang 2025 hat SenMVKU hierzu einen Leitfaden „Lieferflächen für Berlin“ veröffentlicht. Kernziel des Leitfadens ist es, den Bezirken eine Hilfestellung bei der Planung, Ausgestaltung und Anordnung von Lieferflächen zu geben. Zugleich soll der Leitfaden allen Menschen, die sich im Verkehr bewegen, das Thema gut verständlich zugänglich machen. Die regelkonforme Nutzung und Akzeptanz der Lieferflächen soll so unterstützt werden, mit positiven Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, auf die Rahmenbedingungen für Lieferverkehre, den Verkehrsfluss sowie insgesamt auf die Verkehrssituation in der Stadt.

- an der Straße des 17. Juni bzw. Hertzallee (konkreter Standort ist noch nicht festgelegt),
- Detmolder Straße, 46 nahe der BAB A 100 (Ersatz für bisher vorgesehenen Standort Bundesplatz).

Lediglich der Standort an der Straße des 17. Juni bzw. der Hertzallee befindet sich im Bereich der BEP-Planungskulisse. Alle Standorte sind - und dies im Besonderen für einen Standortbereich an der Straße des 17. Juni - auf ihre verkehrliche Eignung, städtebauliche Verträglichkeit sowie in Bezug auf den Denkmalschutz bzw. die Befangenheit durch andere Planungen weitergehend zu prüfen. Das Bezirksamt beabsichtigt daher dazu vertiefende Untersuchungen durchzuführen.

Bereitstellung von Liefer- und Ladezonen[147]

Für alle Wirtschaftsverkehre, deren Fahrten sich nicht durch nachhaltige Feinverteilungsverkehre substituieren lassen, sollen regulatorisch und ggf. baulich-technisch zusätzliche Liefer- bzw. Ladeflächen entlang jeder Blockkante (im Haupt- wie Nebennetz) eingerichtet werden. Diese sind so zu gestalten, dass sie je nach Nutzungsintensität gewerblicher Nutzungen genügend Platz für Lieferfahrzeuge und -Lkw bieten.

Für eine effiziente Nutzung sollten die Lieferflächen nur während bestimmter Zeitfenster zur Verfügung gestellt werden. Damit lässt sich der Lieferverkehr über den Tag in gewisser Weise steuern. Zudem können die Flächen in den übrigen Zeiten (abends/nachts) weiteren Nutzungen (z.B. zum Parken von Pkw) zur Verfügung gestellt werden.

Die Anordnung der Lieferflächen sollte möglichst nah bei den zu bedienenden Endzielen erfolgen, d.h. insbesondere vor Gewerbeeinrichtungen, aber auch je Blockkante in den hauptsächlich durch Wohnnutzung geprägten Quartieren der Planungskulisse. Dabei sind Konflikte mit weiteren Verkehrsteilnehmern während des Ein- und Ausparkens, aber auch beim Be- und Entladevorgang zu vermeiden bzw. auf das notwendige Minimum zu reduzieren. Hierzu sollten die Lieferflächen im Seitenraum zwischen Gehweg und den übrigen Verkehrsinfrastrukturen (Radverkehr, Fahrbahn etc.) angeordnet werden. Im Sinne guter Sichtbeziehungen sollten Lieferflächen möglichst nicht in unmittelbarer Nähe zu Kreuzungen, Querungsstellen und ÖPNV-Haltestellen errichtet werden. Auch sind die übergeordneten Ziele zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum bei der Ausweisung zu berücksichtigen.

Im Zuge der Parkraumbewirtschaftung ist die illegale Nutzung der Lieferflächen durch andere Nutzergruppen/Nutzungen zu überwachen und entsprechend zu unterbinden. Auch das widerrechtliche Halten/Parken in zweiter Reihe sollte durch die Polizei stärker unterbunden werden.

Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs in Bauleitplanung und Baugenehmigung

Im Planungsrecht und Bauordnungsrecht stehen mehrere Instrumente für eine stärkere Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs zur Verfügung:

- In Bebauungsplänen können Flächen für den Wirtschaftsverkehr förmlich festgesetzt werden (§ 9 BauGB) z.B. durch Ausweisung von Verkehrsflächen auf dem zu beplanenden (privaten) Grundstück. Grundsätzlich sollte der Nachweis von Liefer- und Ladeflächen auf dem eigenen Grundstück erfolgen.
- In städtebaulichen Verträgen sollten Regelungen zur städtebaulichen Integration des Wirtschaftsverkehrs und zur logistischen Ver- und Entsorgungskonzeption in der Bau- und Nutzungsphase getroffen werden.
- Im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren soll die Baugenehmigungsbehörde bei Projekten mit hoher Verkehrserzeugung die Anforderung an den Bauherren stellen, in der Bauvorlage/Baubeschreibung geeignete Maßnahmen zur Bewältigung des Wirtschaftsverkehrs nachzuweisen.

[147] S.o. Lieferflächen für Berlin

Gegenüber dem Vorhabenträger/Bauherren soll im gesamten Planungs- und Genehmigungsverfahren stets deutlich kommuniziert werden, dass durch die Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs Benutzervorteile entstehen - die Zuverlässigkeit der Anlieferung wird erhöht, das Zeitmanagement optimiert und das Risiko von Nachbarschaftskonflikten gemindert. Dies sollte möglichst frühzeitig kommuniziert werden.

Baustellenlogistik frühzeitig planen

Tiefbau- und Hochbaumaßnahmen (öffentlicher wie privater Träger) bedürfen einer möglichst frühzeitigen Planung der Baustellenlogistik (Transport und Flächeninanspruchnahme). So können die Auswirkungen auf die unterschiedlichen Mobilitätsarten erkannt und ggf. Veränderungen herbeigefügt werden. Ein weitere damit verbundener Gesichtspunkt ist die möglichst geringe Beeinträchtigung der Nutzbarkeit und Gestalt des öffentlichen Raumes

3.9.9 Handlungsempfehlungen - Mobilität

Tab. 27: Handlungsempfehlungen - Mobilität

Nr.	Themenfeld 3.9. Mobilität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Fußverkehr					
3.9.1	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsreduzierungen	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.2	Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten (Überwege mit und ohne LSA, Gestaltung der Mittelstreifen, Anlage von Mittelinseln)	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.3.	Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Parkmöglichkeiten an Fußgängerquerungen	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.4	Freihaltung von konkurrierenden Nutzungen	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.5	Barrierefreiheit herstellen	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.6	Gestalterische Attraktivierung des Fußverkehrsnetzes	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		

Nr.	Themenfeld 3.9. Mobilität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Radverkehr					
3.9.7	Sichere Radverkehrsanlagen am Hauptverkehrsstraßennetz schaffen	R	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
3.9.8	Ertüchtigung von Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen für den schnellfahrenden Radverkehr - Fasanenstraße - Marie-Elisabeth-Lüders-Straße - Kurfürstendamm/Tauentzienstraße - Kantstraße - Bismarckstraße - Straße des 17. Juni	R	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
3.9.9	Ergänzungen der Planungen des Radverkehrsplans: - Ergänzung Olivaer Platz - Schlüterstraße - Ergänzung Hardenbergstraße - Ergänzung Einsteinufer - Ergänzung Morsestraße - Carnotstraße	O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU		
3.9.10	Vorschläge für Veränderungen/Entfernungen im Plan-Netz: - Entfernung Fraunhoferstraße - Entfernung Savignyplatz - Grolmanstraße - Pestalozzistraße	O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU		
3.9.11	Geschwindigkeitsreduzierungen für den MIV	O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
3.9.12	Errichtung von sicheren öffentlichen Rad-Abstellmöglichkeiten	R	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU		
ÖPNV					
3.9.13	Verbesserung der Flächenerschließung und Verbindungsqualität in der Spreestadt	O	BVG/ SenMVKU	X	
3.9.14	Engere Taktungen von Bussen und Bahnen	O	BVG/ SenMVKU		
3.9.15	Busbeschleunigung und Bevorrechtigung an Knotenpunkten	R	BVG/ SenMVKU	X	
3.9.16	Herstellung der Straßenbahn-Verbindung Moabit- Hardenbergplatz/Bf. Zoologischer Garten	R	BVG/ SenMVKU		
3.9.17	Verlängerung der U-Bahnlinie U1 bis Halensee	R	BVG/ SenMVKU		
3.9.18	Verbesserungen im Angebot des Fern- und Regionalbahnverkehrs	O	SenMVKU/ DB AG		
3.9.19	Bessere Direktanbindung der City West an den Flughafen BER	O	SenMVKU/DB AG, BVG		
3.9.20	Vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen und Bahn-höfen		SenMVKU/DB AG, BVG, SGA		
3.9.21	Verknüpfung von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV		BVG/Sen-MVKU/Private Betreiber		

Nr.	Themenfeld 3.9. Mobilität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
MIV - fließend					
3.9.22	Bündelung des MIV und Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den Kernbereichen der City West	R, O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
3.9.23	Vermeidung von Schleichverkehren durch Schillerstraße, Schlüterstraße und Wielandstraße, Uhlandstraße und Fasanenstraße, Augsburger Straße und Rankestraße, Hardenbergplatz und Hertzallee	O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
3.9.24	Umverteilung der vorhandenen Verkehrsfläche	R, O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU		
3.9.25	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Temporeduktion	O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
MIV - ruhend					
3.9.26	Reduzierung des Parksuchverkehrs durch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, dynamische Lenkung in bestehende Abstellanlagen, Errichtung bzw. Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen	O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
3.9.27	Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur	R	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU		
Vertiefungsbereiche					
3.9.28	Planerische Konkretisierung, u.a. durch wettbewerbliche Verfahren der konzeptionellen Ansätze und schrittweise Umsetzung für ausgewählte Platz- und Straßenbereiche (Breitscheidplatz und Hardenbergplatz sowie ausgewählte Straßen im Nebennetz)	R	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
Wirtschaftsverkehr					
3.9.29	Bündelung von Wirtschaftsverkehren durch Errichtung von Logistik-Hubs und nachhaltiger Feinverteilung	R, O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
3.9.30	Bereitstellung von Liefer- und Ladezonen	R	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU	X	
3.9.31	Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs in Planung und Baugenehmigung	I, O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU		
3.9.32	Frühzeitige Planung der Baustellenlogistik	O	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU, Medienträger, BVG und private Bauherren	X	

4 Nutzungskonzept

Einführung

Zentrale Grundlagen für die integrierten Darstellungen des Nutzungskonzeptes sind:

- die Erkenntnisse aus der SWOT-Analyse sowie die daraus abgeleiteten Handlungsbedarfe,
- die bezirklichen Entwicklungsleitlinien für die City West,
- die Ergebnisse aus der Erarbeitung und Abstimmung der Teilkonzepte (vgl. Kapitel 2 und 3)

Ziel des Nutzungskonzeptes ist es, nutzungsstrukturelle und räumliche Optionen sowie das einsetzbare Instrumentarium zur Sicherung und Weiterentwicklung der einzigartigen Nutzungsmischung der City West aufzuzeigen. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Sicherung und Ermöglichung gemeinwohlorientierter Nutzungen, insbesondere der sozialen und kulturellen Infrastruktur, von Wohn- und Freiraumangeboten. Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Umgang mit den Anforderungen an Klimaschutz und Klimaanpassung und die qualifizierte Weiterentwicklung des Freiraumes. Es gilt auch zu klären, ob das vorhandene bau- und planungsrechtliche Instrumentarium zur Umsetzung der allgemeinen nutzungsstrukturellen Ziele für die City West geeignet ist und an welcher Stelle es ggf. geschärft und ergänzt werden sollte.

Weitere folgende Planungen und Konzepte wurden vor allem herangezogen:[148]

- Flächennutzungsplan und AV-FNP (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, in der jeweils gültigen Fassung)
- Landschaftsprogramm (LaPro) (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt 2017)
- AV-BEP (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, 2021)
- Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2040 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2024)
- Stadtentwicklungsplan Wohnen 2040 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2024)
- Stadtentwicklungsplan Zentren 2030 (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2019)
- Planwerk Innere Stadt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2010)
- Masterplan Uni Campus City West (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2009)
- Hochhausleitbild für Berlin (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2020)
- Entwurf Rahmenplan Hertzallee (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2022)
- Geltendes Bauplanungsrecht innerhalb der Planungskulisse (Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf)
- Charta City West des WerkStadtForums, 2020

[148] Weitere Quellen werden im Text bzw. in Fußnoten benannt

4.1 Das Nutzungskonzept in den Entwicklungsleitlinien

Die Zielsetzungen zur Sicherung und weiteren Qualifizierung der nutzungsstrukturellen Einzigartigkeit und Vielfalt der City West leiten sich aus den gesamtstädtischen und bezirklichen Entwicklungsleitlinien für die City West ab.

Dabei benennt die Entwicklungsleitlinie 2 „Die bestehende einzigartige Nutzungsmischung der City West erhalten und weiterentwickeln“ die Zielsetzungen zum Erhalt und zukunftsfähigen Qualifizierung der bestehenden Nutzungsvielfalt:

- Die City West als Wohn-, Dienstleistungs-, Einzelhandels- und Wissenschaftsstandort mit Freizeit- und Kulturangeboten in seiner Vielfalt und einzigartigen Mischung sichern und entwickeln
- Etablierung von Nutzungen mit unterschiedlichen Nutzungszeiten, um eine Belebung der öffentlichen Räume zu verschieden Uhrzeiten und Wochentagen zu fördern
- Die Spreestadt als funktionale Ergänzung der City West mit eigenem Nutzungsprofil entwickeln (Gewerbe, Wissenschaft, universitätsnahe Nutzungen und Wohnen)
- Sicherung der etablierten Kultureinrichtungen sowie Stärkung des breiten und dezentralen, zum Teil nicht kommerziellen Kulturangebots (u.a. Galerien, Off-Bühnen, Programmkinos)
- Für den Erhalt der einzigartigen Nutzungsmischung geeignete Instrumente der Bestandssicherung einsetzen und Weiterentwicklung von weniger rentierlichen Nutzungen (z.B. Wohnen oder Kultur) ermöglichen

Die spezifische Nutzungsstruktur der City West definiert sich durch die Nutzungsarten im städtischen Gefüge. Somit betrifft die Zielsetzung zur Sicherung einer vielfältigen Nutzungsmischung alle Ebenen der Stadtentwicklung und neben der Entwicklungsleitlinie 2 werden auch die 13 anderen Entwicklungsleitlinien als Grundlage für das Nutzungskonzept herangezogen.

4.2 Überblick über die BEP-Kulisse

Bestandssituation und -analyse - Flächenkulisse

Die City West ist ein metropolitanes Zentrum mit höchster baulicher Dichte sowie funktionaler, sozialer und urbaner Vielfalt und besonderer lokaler Identität. Sie ist ein attraktiver und lebendiger Wohn- und Arbeitsstandort sowie Wissenschafts-, Wirtschafts- und Kulturstandort mit touristischen Attraktionen von erheblicher internationaler Strahlkraft.

Insgesamt zeichnet sich die Planungskulisse durch eine kompakte Stadtgestalt mit einzelnen Nachverdichtungs- bzw.- Neubaupotenzialen für Nutzungen aus den Bereichen Wohnen, Wissenschaft oder Gewerbe aus. Auf der Grundlage der städtebaulichen Zielsetzungen (vgl. Teilkonzept Städtebau) ergeben sich Flächenpotenziale einerseits in der Entwicklung unbebauter oder mindergenutzter Grundstücke sowie andererseits durch Nachverdichtung im Bestand mit Aufstockungen und Dachgeschossausbauten. Ein erhebliches Flächenpotenzial entfällt dabei auf Neubauvorhaben rund um den Breitscheidplatz und die Hertzallee. Weitere größere Neubaupotenziale befinden sich im Planungsraum Spreestadt, der derzeit teilweise durch un- und mindergenutzte Flächen gekennzeichnet ist. Die übrigen Flächenpotenziale verteilen sich auf kleinteilige Nachverdichtungs-, Ausbau- und Aufstockungspotenziale über das gesamte Gebiet.

Für die Planungskulisse wurde im Zuge der Vorbereitung der BEP-Bearbeitung ein Wohnbauflächen-Potenzial von rund 2.200 WE durch größere Neubaupotenziale (rund 1.750 WE) sowie Nachverdichtungen im Bestand eingeschätzt (Stand 2021). Inzwischen sind - insbesondere in der Spreestadt - Teile dieses Potenziales realisiert.

Etwa 442.000 m² BGF wurden als Potenzialflächen für gewerbliche und sonstige weniger rentierliche Nutzungen identifiziert. Bei einem 70 % Anteil an Büro-/Dienstleistungsflächen entspricht dies einem Potenzial von ungefähr 10.000 Arbeitsplätzen. Damit stehen grundsätzlich auch Flächenpotenziale für sonstige Nutzungen (z.B. für öffentliche, soziale oder kulturelle Nutzungen) zur Verfügung.

Die ermittelten Flächenpotenziale bieten auch eine Chance, um die gravierenden Defizite bei den öffentlichen Frei- und Grünflächen in der Planungskulisse abzumildern, indem Maßnahmen mit hoher Freiraumqualität auf privaten Bauflächen mitgedacht werden (s. Freiraumkonzept). Nachfolgend werden die Flächenpotenziale zu den einzelnen Teilbereichen vertiefend betrachtet.

Insgesamt stellt sich der BEP-Geltungsbereich als ein überwiegend baulich genutzter, hoch verdichteter innerstädtischer Raum mit vielfältigen Nutzungen und überwiegend intakten Strukturen dar. Wie die Teilkonzepte analysieren und als Ziele formulieren, liegt der Fokus der Entwicklung überwiegend in der Sicherung und zukunftsfähigen Weiterentwicklung bestehender Qualitäten. Einzelne (Teil)Blöcke oder Räume besitzen das Potenzial für größere, auch den Nutzungscharakter und das städtebauliche Bild verändernde Entwicklungen.

4.3 Ziele und Handlungsempfehlungen

Ziele

Mit der Leipzig Charta 2.0[149] wurde das Ziel der Nutzungsmischung bekräftigt, welches sich sowohl auf gesamtstädtischer Ebene in allen relevanten Stadtentwicklungsplänen als Leitziel[150], als auch in der Entwurfsfassung der Leitlinien für die City West sowie in den bezirklichen Entwicklungsleitlinien wiederfindet.

Eine ausgewogene und vielfältige Nutzungsmischung trägt wesentlich zur Attraktivität des Stadtraums sowie zu mehr Nachhaltigkeit und CO_2-Einsparung bei, wobei Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen zu vermeiden sind.

Im Nutzungskonzept werden die Art und die Verteilung der Nutzungen definiert, wobei neben den gebietsbezogenen auch die gesamtstädtischen Funktionen der verschiedenen Bereiche innerhalb der Planungskulisse berücksichtigt werden müssen.

Ziel ist es, angesichts des weiter zu erwartenden Bevölkerungszuwachses sowie der daraus resultierenden steigenden Bedarfe und Anforderungen an die Nutzungsarten, die vorhandenen Nutzungen in ihrer Vielfalt und einzigartigen Mischung als wesentlichen Teil der städtischen Identität zu erhalten und vorhandene Flächenpotenziale für neue bedarfsgerechte Nutzungen zu erschließen.

Die Flächenpotenziale sind dabei im Rahmen einer behutsamen Verdichtung im bestehenden städtebaulichen und funktionalen Kontext und unter Wahrung der gebietsprägenden Stadtstruktur, des Denkmalschutzes sowie unter Berücksichtigung der Anforderungen an den Klimaschutz und an die Klimaanpassung zu aktivieren und zu entwickeln.

[149] Vgl. Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (2020): Neue Leipzig Charta

[150] Vgl. SenSW (2024): StEP Wohnen 2030; SenSW (2019): StEP Wohnen 2040; SenSW (2024), StEP Wirtschaft 2030; SenSW (2020): StEP Zentren 2030, SenSW (2021): StEP MoVe 2030

Dabei erhalten die weniger rentierlichen Nutzungen wie Wohnen, soziale Infrastrukturen und kulturelle Einrichtungen besondere Aufmerksamkeit. Drohende Umnutzung und Zweckentfremdung dieser Nutzungen sowie damit einhergehender Verlust der Nutzungsvielfalt gilt es durch Anwendung geeigneter Instrumente zu vermeiden.

Ziel muss es sein, die öffentlichen Grün- und Freiflächen angesichts hoher städtebaulicher und funktionaler Dichte sowie weiteren Wachstums zu sichern und sie als Aufenthalts-, Austausch-, Begegnungs-, Durchquerungs- und Erlebnisräume weiter zu qualifizieren. Um das Defizit an öffentlichen Freiflächen zu kompensieren, müssen insbesondere die teils sehr großzügigen Straßenräume als öffentliche Räume mit Aufenthaltsqualität für alle Nutzer:innen qualifiziert werden (s. Mobilitätskonzept).

4.4 Handlungsempfehlungen - Nutzungskonzept

Tab. 28: Handlungsempfehlungen - Nutzungskonzept

Nr.	Themenfeld 4. Nutzungskonzept (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
4.1	Prüfung und Umsetzung der Anwendung von städtebaulichen Verträgen bei der Schaffung von Planungsrecht und der Sicherung gemeinwohlorientierter Nutzungsanteile bei baulichen Investitionsvorhaben	I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt	X	
4.2	Integriertes stadt- und freiraumplanerische Konzept für Teilräume oder Grundstücke mit herausragender städtebaulich-funktionaler Bedeutung für die City West (städtebauliche Konzepte, wettbewerblicher Verfahren, Partizipationsverfahren zur Einbeziehung der Stadtgesellschaft)	I, O	Stadtentwicklungsamt, SenStadt, Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen	X	

4.5 Erläuterungen zur zeichnerischen Darstellung des Nutzungskonzeptes

Die BEP stellt im Plan „Nutzungskonzept“ die Bauflächen generalisiert i.d.R. auf (Teil-)Blockebene dar. Ferner sind die Verkehrs- und Grünflächen sowie die kommunale soziale Infrastruktur in der Regel grundstückscharf dargestellt.

Der Darstellung liegen im Grundsatz die Nutzungskategorien des Flächennutzungsplanes (Bauflächen) bzw. die konkreten Baugebiete, wie sie in einem Bebauungsplan festgesetzt werden können, zugrunde. Alle Darstellungen werden wie im FNP - gleich ob sie Bestand sichern oder neue Nutzungen vorsehen - als Planung bezeichnet.

Im Einzelfall wurden gegenüber dem FNP differenzierende Nutzungskategorien entwickelt. Im Zuge der Aufstellung von Bebauungsplänen nach § 30 BauGB sind diese Darstellungen so weiter zu entwickeln, dass sie den Anforderungen der Baunutzungsverordnung entsprechen.

Die gewählte Darstellung „Urbanes Gebiet“ für verschiedene Wohnquartiere zielt hinsichtlich der angestrebten Art der Nutzung auf die Festsetzungen, wie sie § 6a der Baunutzungsverordnung (BauNVO) zulassen. Diese Art der Nutzung wurde gewählt, um die vielfältige Nutzungsmischung aus Wohnen und gewerblichen,

sozialen und kulturellen Angeboten wie sie insbesondere für die gründerzeitlichen Wohnquartiere der Charlottenburger City prägend sind, zu erhalten und weiterzuentwickeln. Die damit zulässigen/ (im Vergleich zu allgemeinen Wohngebieten) höheren Lärmwerte müssen in diesem Zusammenhang in Kauf genommen werden, scheinen aber im Interesse der Stabilisierung der Nutzungsmischung akzeptabel. Mit Blick auf die höheren Anforderungen aus Klimaschutz und -Anpassung soll bei neuen Vorhaben jedoch eine geringere GRZ von 0,6 als Obergrenze angestrebt werden, um die Spielräume für das Regenwassermanagement und die Schaffung von privaten Erholungs- und Spielflächen zu erhöhen.

Bei Darstellungen, die vom Flächennutzungsplan als gesamtstädtisches Planungsziel abweichen, ist darauf geachtet worden, dass eine „Entwickelbarkeit" gegeben ist. Darüber hinaus sind die verwendeten Darstellungen Ergebnis des Abstimmungsprozesses mit den beteiligten Fachverwaltungen. Die BEP stellt damit in den betreffenden Fällen keinen Dissens, sondern eine Konkretisierung dar.

In die Legende sind nur Flächen, lineare oder standortbezogene Symbole aufgenommen, die auch im Planbild dargestellt sind.

Die linearen Strukturen des Straßen- und des ÖPNV-Netzes sind aus den gesamtstädtischen Netzhierarchien und Planungen hergeleitet.

Die Darstellungen des Planes sind vereinfachend und arbeiten, z.B. bei Wegeführungen, mit Symbolen oder standardisierten Breiten. Sie müssen hinsichtlich konkreter Lage und Breite in nachfolgenden Planungsschritten weiter ausformuliert werden. Die Darstellung von Fußgängerbereichen bzw. Plätzen schließt angesichts der Notwendigkeit von Klimaschutz- und -anpassung stets entsprechend wirksam werdende Gestaltungselemente bzw. Bepflanzungen ein. Eine weitergehende differenzierte Darstellung entspräche nicht dem Genauigkeitsgrad des BEP-Maßstabes. Auch in Bereichen mit größerem Neuordnungspotenzial wie in der Spreestadt gilt dies sinngemäß. Einrichtungen der sozialen oder technischen Infrastruktur, die noch nicht verortbar oder zu kleinteilig für die BEP-Darstellung sind, müssen „mitgedacht" werden".

In mehreren Fällen wurden die Inhalte bestehender Rahmenpläne, soweit beschlossen oder bereits in B-Plan-Verfahren weitergeführt, in die BEP-Darstellung aufgenommen. Die Darstellungen wurden dabei dem Genauigkeits- bzw.-. Abstraktionsgrad der BEP angepasst. Für weitergehende Informationen wird auf die jeweiligen Kapitel im Bericht verwiesen.

In der beschriebenen Form übernommen wurden insbesondere:

- Planungsziele für die Blöcke Hertzallee Nord und Süd. Der Block Hertzallee Nord wird in Gänze dargestellt, auch wenn der östliche Teil zum Bezirk Mitte von Berlin gehört. Nur durch die Gesamtdarstellung werden die Planungsziele verständlich.
- Freiraumplanung für den Hardenbergplatz
- Block Kurfürstendamm/Rankestraße (ehemals Karstadt)
- Planungen für die Hochschulflächen nördlich und südlich der Straße des 17. Juni

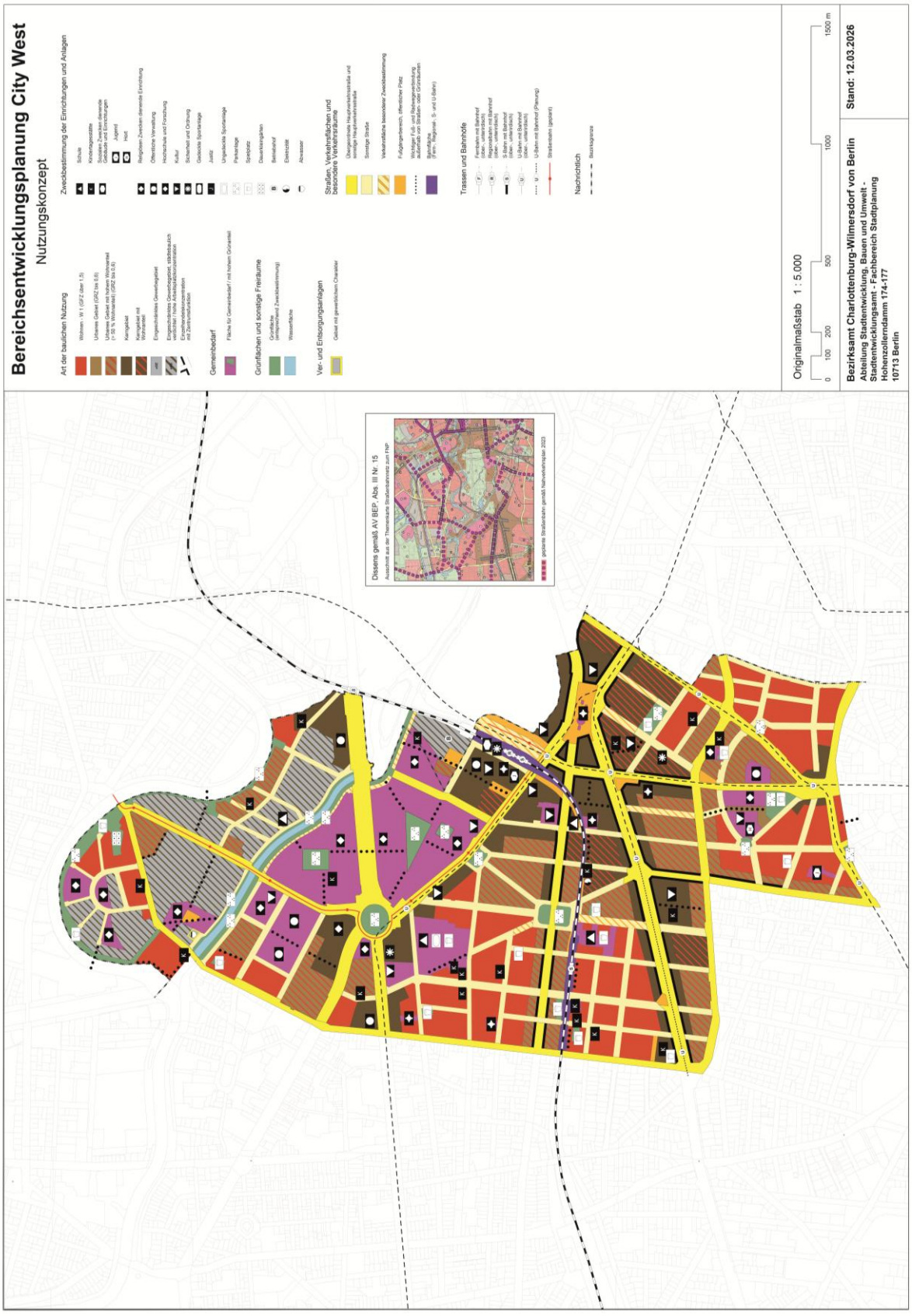


Abb. 63: Karte Nutzungskonzept, Quelle: siehe Karte

4.6 Dissens gemäß AV BEP

Nach Abgleich des überarbeiteten Erläuterungsberichts inkl. Nutzungskonzepts mit der Stellungnahme in der Trägerbeteiligung vom 22.07.2025 hat SenStadt, Referat IB Flächennutzungsplanung, bezüglich der Darstellung des Straßenbahnnetztes in der BEP gemäß Abs. III Nr. 14 AV BEP einen Dissens angemeldet. Die bezirklichen Bedenken hinsichtlich einer stadträumlich verträglichen Gestaltung der Straßenbahninfrastruktur, insbesondere im Kernbereich der City West, wurden durch SenStadt zwar nachvollzogen, dennoch wurde um eine Darstellung aller Straßenbahnplanungen – siehe nachfolgend – gebeten:

- Im Verlauf der Tauentzienstraße und auf dem Hardenbergplatz (Linie im NVP: Potsdamer Platz - Zoologischer Garten/Hertzallee)
- Im Verlauf der Kantstraße (Linie im NVP: Zoologischer Garten - Theodor-Heuss-Platz)
- Im Verlauf der Hardenbergstraße und der Otto-Suhr-Allee (Linie im NVP: Zoolog.Garten – Westend
- Im Verlauf der Marchstraße (Linie im NVP: Virchow-Klinikum - Beusselstraße - Zoologischer Garten)

Der Bezirk hat sich jedoch dafür entschieden, in das Nutzungskonzept nur die Strecke im Verlauf Marchstraße – Ernst-Reuter-Platz – Hardenbergstraße – Hardenbergplatz aufzunehmen, die übrigen Strecken aber mittels Ausschnitts aus der Themenkarte Straßenbahnnetz zum FNP im Bericht (vgl. Kap. 3.9.4.2) darzustellen. Die ausbleibende Darstellung der o.g. Linien im Nutzungskonzept stellt nach Feststellung durch SenStadt I B einen Dissens gemäß Abs. II Nr. 9 AV BEP zu den Darstellungen des Flächennutzungsplans, hier Themenkarte Straßenbahnnetz, dar. Dieser Dissens wird gem. Abs. III Nr. 15 AV BEP in Textform (vgl. dieses Kapitel) sowie gem. Abs II Nr. 9 AV BEP in einer Nebenzeichnung im Nutzungskonzept dargestellt. Der dargestellte Dissens ist von der Verbindlichkeit ausgenommen.

4.7 Teilbereiche

Zur näheren Betrachtung wird die BEP-Kulisse in fünf Teilbereiche unterteilt, wobei die Übergänge zwischen den Bereichen fließend und nicht immer deckungsgleich mit den räumlichen Abgrenzungen der PLR sind. Jeder dieser Teilräume ist durch spezifische Nutzungsschwerpunkte und -mischungen gekennzeichnet. Hieraus ergeben sich unterschiedliche Herausforderungen (Nutzungsdruck und Verdrängungsprozesse, sich ändernde Bedarfe der sozialen Infrastrukturen, Verkehrsinfrastrukturen usw.) sowie Ziele und Anforderungen an die vorbereitende und verbindliche Bauleitplanung.

Die fünf Teilbereiche gliedern sich in

- Zentrum City West,
- Urbane Wohnquartiere,
- Campusbereich Charlottenburg,
- Spreestadt und
- westlicher Ernst-Reuter-Platz.

In Kapitel 6.2 Herleitung der Flächenpotenziale werden für die unterschiedlichen Nutzungen in tabellarischer Form Potenziale dargestellt und die Methode zu ihrer Ermittlung erläutert.

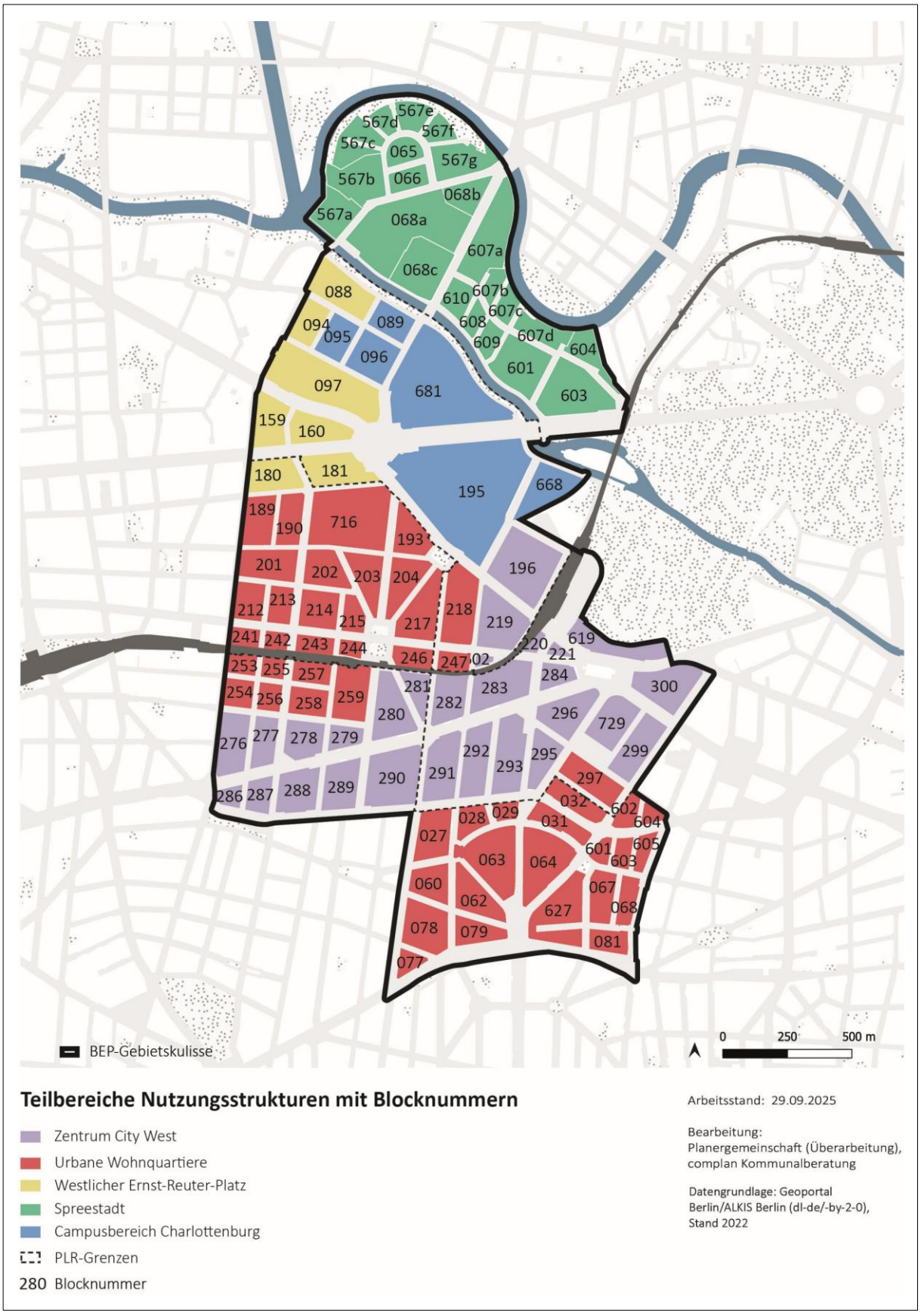


Abb. 64: Teilbereiche Nutzungsstruktur

4.7.1 Zentrum City West

Bestand und Potenziale

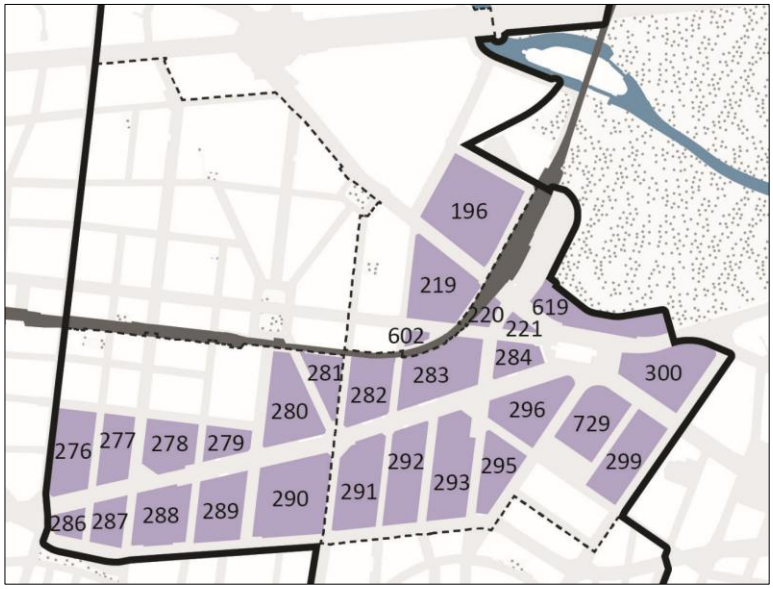


Abb. 65: Teilbereich Zentrum City West mit Blocknummern, Quelle: siehe Abb. 64

Der Bereich Zentrum City West erstreckt sich rund um den Breitscheidplatz und entlang des Kurfürstendamms sowie östlich der Fasanenstraße, inkl. der Bereiche an der Hertzallee. Die Blöcke liegen größtenteils im Zentrumsbereichskern (innerhalb der Berliner Zentrenhierarchie des StEP Zentren 2030).

Die City West zählt neben Alexanderplatz, Potsdamer Platz und Friedrichsstraße zu den wichtigsten Zentren innerhalb Berlins mit regionaler und überregionaler Versorgungsfunktion. Hier befinden sich in großem Umfang Einzelhandel, öffentliche und private Dienstleistungen, überregional bedeutende kulturelle Einrichtungen, Gastronomie und Hotellerie sowie ein hoher Anteil an Wohnnutzungen entlang des Kurfürstendamms in Richtung Leibnizstraße.

Der Zentrumbereichskern zeichnet sich durch ein funktional sehr starkes Zentrum aus. Wenngleich auch im Zentrum der City West der Druck auf den seit Jahren im Umbruch befindenden Einzelhandel und seiner Folgen in Form von Leerständen, insbesondere in den kleineren Ladeneinheiten, durch sinkende Nachfrage sichtbar wird (s. Teilkonzept Wirtschaft).

In den Neubau-/Hochhausvorhaben im Umfeld des Breitscheidplatzes und in der Hertzallee werden ein Großteil der Flächenpotenziale für gewerbliche und sonstige Nutzungen, Wissenschaft/Forschung sowie Wohnen verortet. Dies entspricht einem zusätzlichen Arbeitskräftepotenzial von rund 5.100 Büroarbeitsplätzen (bei einem 70 % Anteil an Büroflächen).

Obwohl keine konkreten Zahlen zu den Verdrängungseffekten von Wohnnutzungen durch Dienstleistungen, Büronutzungen und Ferienwohnungen vorliegen, kann durch eine vergleichende Betrachtung[151] der vorherrschenden Nutzungen von heute und vor 20 Jahren ein erhöhter Verdrängungsdruck festgestellt werden. Zu-

[151] Vgl. Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin (2022): Nutzungsstrukturanalyse für die westliche Innenstadt im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin

dem besteht das Risiko von Verdrängungsprozessen von alteingesessenen Gewerbetreibenden, insbesondere in vergleichsweise weniger umsatzstarken Branchen oder anderen Nutzungen wie sozialen und kulturellen Einrichtungen mit deutlich geringeren Flächenrenditen.

Ziele

Ziel ist es, die Attraktivität der City West mit ihrer vielfältigen Nutzungsmischung aus Handel, Arbeiten, Wohnen und Erleben zu sichern und zukünftig weiterzuentwickeln.
Der hohe Anteil des Wohnens im Zentrumsbereich ist ein herausragendes Merkmal, wodurch sich die City West von anderen internationalen Stadtzentren unterscheidet. Die Wohnnutzung wirkt sich positiv auf die Zentrumsfunktion aus und ist daher zu schützen und weiterzuentwickeln. Durch Flächenkonkurrenzen verursachte Verdrängungsprozesse zugunsten von Nutzungen mit höheren Renditeerwartungen gilt es zu vermeiden.

Zu den zentralen Aufgaben gehört die Sicherung und Weiterentwicklung des spezifischen Einzelhandelsangebots, die Sicherung der etablierten Kultureinrichtungen und weiterer zentrenrelevanter Nutzungen vor allem entlang des Boulevards Kurfürstendamm/Tauentzienstraße. Weiterhin gilt es, z.B. durch kuratiertes Erdgeschoss-Management, Leerstände abzubauen und dabei auch frequenzbringende Nutzungen jenseits des Einzelhandels wie z.B. kulturelle und soziale Nutzungen, urbane Produktion, aber auch Gastronomie und Einrichtungen des Nachtlebens an geeigneten Standorten ohne negative Auswirkungen auf angrenzende Wohnnutzungen zu sichern bzw. neu anzusiedeln.

Mit der zentralen und repräsentativen Lage sowie der guten Verkehrsanbindung hat sich das Zentrum City West zu einem der bedeutendsten Bürostandorte innerhalb Berlins entwickelt. Der Bereich ist im Leitbild des StEP Wirtschaft 2040 als Eignungsraum für Büronutzungen dargestellt.[152] Damit ist die Zielstellung verbunden, Büro- und Dienstleistungsnutzungen anzusiedeln, jedoch stets in Verbindung mit weiteren Nutzungen.[153]

Im Zentrum City West sind einige Eignungsbereiche für die städtebauliche Neuordnung und mögliche Hochhausentwicklungen verortet. Damit verbunden sind Potenziale zur Erweiterung von Nutzungsmöglichkeiten, zum Angebot neuer moderner, d.h. nachfrageorientierter Flächenangebote und generell zur Bedarfsdeckung. Für den Erhalt der Nutzungsmischung sind bei Hochhausentwicklungen bzw. sonstigen Bebauungsplanerfordernissen konsequent die in Kapitel 3.2. genannten Maßnahmen und Instrumente anzuwenden (u.a. Anwendung Hochhausleitbild, Sicherung der Nutzungsarten durch Bebauungspläne und städtebauliche Verträge).

Die Zielsetzungen für die grüne Infrastruktur und eine restriktive Stellplatzstrategie für Pkw (s. Mobilitätskonzept) sind dabei stets mit einzubeziehen. Vor allem im Zentrumsbereich sind die Handlungsbedarfe hinsichtlich der Versorgung mit Grün- und Erholungsflächen sehr hoch. Diese Belange sind im Rahmen der Bauleitplanverfahren zu berücksichtigen und entsprechende Vereinbarungen zwischen Investor:innen und öffentlicher Hand zu treffen. Weitere Ziele für die Verkehrsinfrastruktur und öffentliche Grün- und Freiflächen sind im Mobilitätskonzept und Freiraumkonzept benannt.

[152] Vgl. SenSW (2024): Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2040
[153] Vgl. SenSW (2024): Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2040

Check Bauleitplanung

Flächennutzungsplan



Abb. 66: FNP-Ausschnitt Teilbereich Zentrum City West, Quelle: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0

Im Flächennutzungsplan wird der Bereich größtenteils als Gemischte Baufläche (M1) und teilweise als Wohnbaufläche (W1) dargestellt, womit der Charakter eines Kerngebiets mit hoher Nutzungsintensität und -dichte angestrebt wird.

Zudem sind der Kurfürstendamm, die Tauentzienstraße, die Kantstraße und die Budapester Straße sowie Teile der Joachimsthaler Straße und Uhlandstraße als Einzelhandelskonzentration dargestellt, um die Zentrumsfunktion zu sichern.

Die Zielsetzungen der BEP City West entsprechen den langfristigen Planungszielen des Flächennutzungsplans.

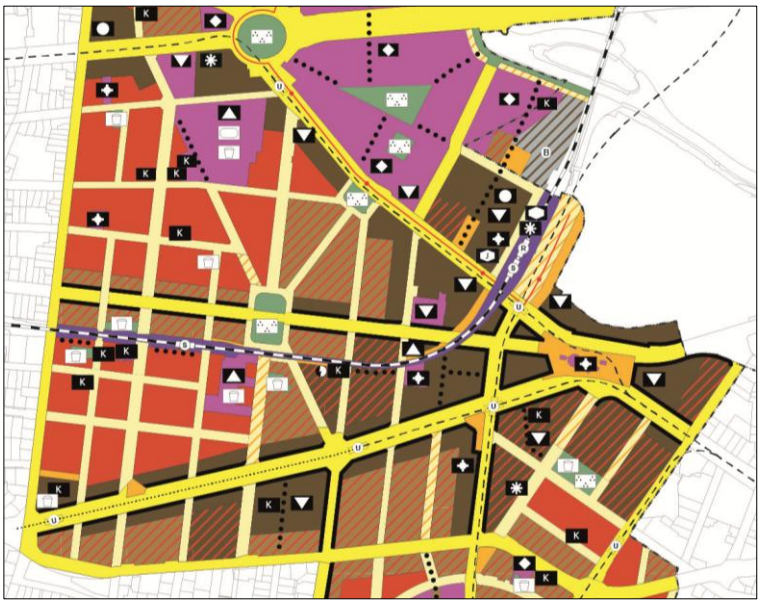


Abb. 67: Ausschnitt aus dem Nutzungskonzept Teilbereich Zentrum City West, Quelle: siehe Abb. 63

Der Großteil der Baublöcke des Zentrums City West werden als Kerngebiet dargestellt. Entlang der großen Verkehrsachsen Kurfürstendamm/Tauentzienstraße und Kantstraße erfolgt dies in Kombination mit der Darstellung Einzelhandelskonzentration mit Zentrumsfunktion. Damit wird die Zielsetzung verfolgt, das Einzelhandelsangebot, die kulturellen Einrichtungen, Büronutzungen und weitere zentrenrelevante Nutzungen zu sichern und Spielräume für eine Weiterentwicklung anzubieten.

Teilweise werden auch Kerngebiet mit Wohnanteil und Urbanes Gebiet mit hohem Wohnanteil dargestellt, vor allem in den vom Kurfürstendamm abgewandten Teilbaublöcken. Damit sollen, neben den zentrenrelevanten Nutzungen, auch die bestehende Wohnnutzung gesichert werden. Die Baublöcke 276, 277, 278 und 279 werden teilweise als Wohnen - W1 dargestellt, womit die bestehende Wohnnutzung gesichert werden soll. Vereinzelt werden auch Einrichtungen für den Gemeinbedarf mit den Zweckbestimmungen für Kultur, Kindertagesstätte, öffentliche Verwaltung oder Kirche und religiösen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen dargestellt, um die bestehenden Einrichtungen zu sichern bzw. neue zu verorten.

Der Breitscheidplatz und der Hardenbergplatz werden (ebenso wie Teile der Knesebeck-, der Meineke- und der Rankestraße als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung dargestellt, um das Ziel der angestrebten Umgestaltung zu verdeutlichen.

Die Darstellungen im Nutzungskonzept sind aus den Darstellungen im Flächennutzungsplan entwickelt.

4.7.2 Urbane Wohnquartiere

Bestand und Potenziale

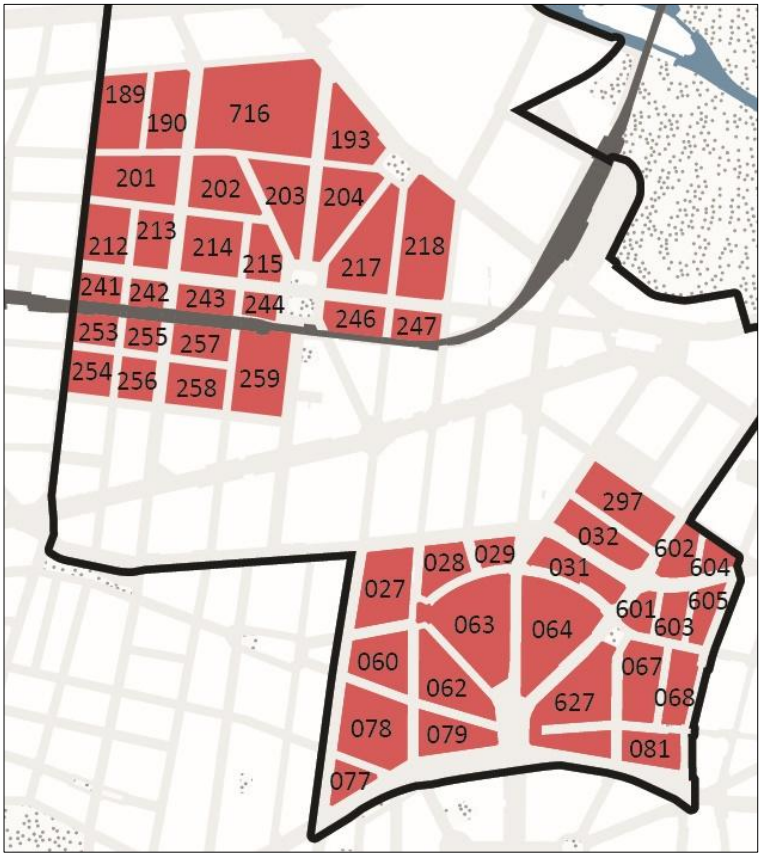


Abb. 68: Teilbereich Urbane Wohnquartiere, Quelle: siehe Abb. 64

Die Bereiche der urbanen Wohnquartiere befinden sich im Süden und Westen der Planungskulisse. Insgesamt zeichnet sich der Teilbereich durch beliebte und lebendige Wohnquartiere in zentraler Innenstadtlage mit attraktiven Wohnumfeldern mit überwiegend gründerzeitlicher Blockrandbebauung und mit einer kleinteiligen Nutzungsmischung (Ladengewerbe, Dienstleistungen, kulturelle Angebote) aus. So befinden sich vor allem in den Erdgeschosszonen Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen, vereinzelte Handwerksbetriebe sowie gesundheitliche, kulturelle und soziale Einrichtungen, während die Obergeschosse meist der Wohnnutzung gewidmet sind

Kennzeichnend für den Teilbereich ist zudem die Vielzahl an bedeutenden Kultureinrichtungen, die in beiden Teilbereichen verortet sind und die City West insgesamt als bedeutenden Kulturstandort definieren. Ein Fokus liegt hierbei insbesondere auf Galerien und Ausstellungsflächen rund um den Savignyplatz.

Entlang der großen Verkehrsachsen, Kantstraße und Joachimsthaler Straße, befinden sich vereinzelt auch Gebäude, die größtenteils oder komplett durch öffentliche Einrichtungen und private Dienstleistungen genutzt werden.
Insgesamt stellen die beiden Teilräume dieses Bereiches einen dicht bebauten, urbanen Stadtraum dar. Flächenpotenziale sind i.d.R. nur durch kleinteilige Nachverdichtungen, Aufstockungen oder Dachgeschossausbauten möglich (rund 320 WE). Einige Flächenpotenziale stehen für gewerbliche und sonstige Nutzungen (ca. 2.000 m² BGF) zur Verfügung.

Ziele

Das Wohnen stellt einen elementaren Bestandteil der Nutzungsvielfalt in der City West dar. Ziel ist es, hier sowohl den hohen Wohnanteil als auch die kleinteilige Nutzungsmischung zu sichern und weiterzuentwickeln.

Dabei soll insbesondere der bezahlbare Wohnraum gesichert werden. Es gilt, drohende Zweckentfremdungen von Wohnraum zu vermeiden.

Weiteres Ziel ist es, die vielfältige Kunst- und Kulturszene im Einklang mit sensiblen Nutzungen zu sichern und neue Ansiedlungen zu unterstützen und somit einen breiten Angebotsmix zu stärken.

Weitere Nutzungen wie Gastronomie, Angebote der wohnortnahen Nahversorgung gilt es ebenfalls zu sichern und somit die Lebensqualität und Lebendigkeit in den urbanen Wohnquartieren zu erhalten. Dies kann u.a. durch ein kuratiertes Erdgeschossmanagement gelingen.

Check Bauleitplanung

Flächennutzungsplanung

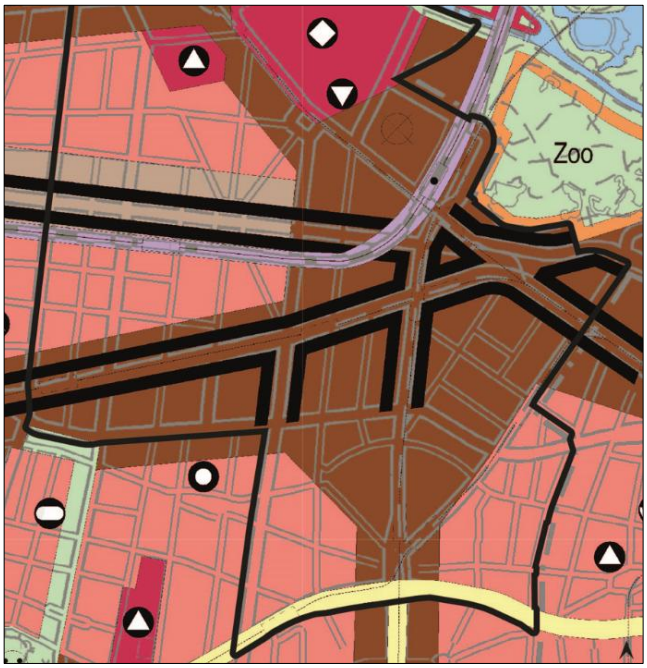


Abb. 69: FNP-Ausschnitt Teilbereich urbane Wohnquartiere, Quelle: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0

Im Flächennutzungsplan werden die Bereiche vor allem als Wohnbaufläche (W1) und einer Gemeindebedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Schule, entlang der Kantstraße auch als Gemischte Baufläche (M2) mit Einzelhandelskonzentration sowie entlang der Bundesallee/Joachimsthaler Straße als gemischte Baufläche (M1) dargestellt.

Die Zielsetzungen der BEP City West entsprechen den langfristigen Planungszielen des FNP.



Abb. 70: Ausschnitt Nutzungskonzept Teilbereich urbane Wohnquartiere, Quelle: siehe Abb. 64

In den urbanen Wohngebieten wird der Großteil der Baublöcke als Wohngebiet der Kategorie W1 dargestellt, womit das Ziel verfolgt wird, die bestehende Wohnnutzung zu sichern.

Vor allem entlang der großen Verkehrsachsen sind oftmals Urbane Gebiete mit hohem Wohnanteil und vereinzelt auch Kerngebiete dargestellt. An der Kantstraße sowie entlang der Uhlandstraße werden diese in Kombination als Einzelhandelskonzentration mit Zentrumsfunktion dargestellt. Damit sollen neben der Wohnnutzung auch die zentrenrelevanten Nutzungen gesichert werden. Wie oben beschrieben soll die GRZ-Obergrenze in den hier als „Urbanes Gebiet“ angestrebten Räumen einen Wert von 0,6 aber nicht überschreiten, um Spielräume für Maßnahmen für mikroklimatische Verbesserung zu sichern.

Die als Gemeindebedarfsflächen dargestellten Flächen liegen im Fachvermögen des Bezirkes oder des Landes (hier vor allem Hochschulen) und sind zu sichern. Die unterschiedlichen Zweckbestimmungen sollen die vorhandenen Infrastruktureinrichtungen für die umliegende und gesamtstädtische Bevölkerung sichern.

Der Block östlich des Fasanenplatzes soll als „Kulturquartier Fasanenplatz“ weiterentwickelt werden. Daher sind in großem Umfang Flächen als Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kultur und Hochschule, Forschung dargestellt, um die Erweiterungsabsichten der UdK, die Kulturinstitutionen am Standort sowie die Durchwegung des Quartiers langfristig zu sichern. Die privaten Belange sind bei der Entwicklung einzubeziehen. Die Gerhart-Hauptmann-Anlage soll als Grünfläche ebenso wie eine öffentliche Durchwegung in Nord-Süd Richtung Meinekestraße qualifiziert und gesichert werden.

Die Darstellungen im Nutzungskonzept sind aus den Darstellungen im Flächennutzungsplan entwickelt.

4.7.3 Campusbereich Charlottenburg

Bestand und Potenziale

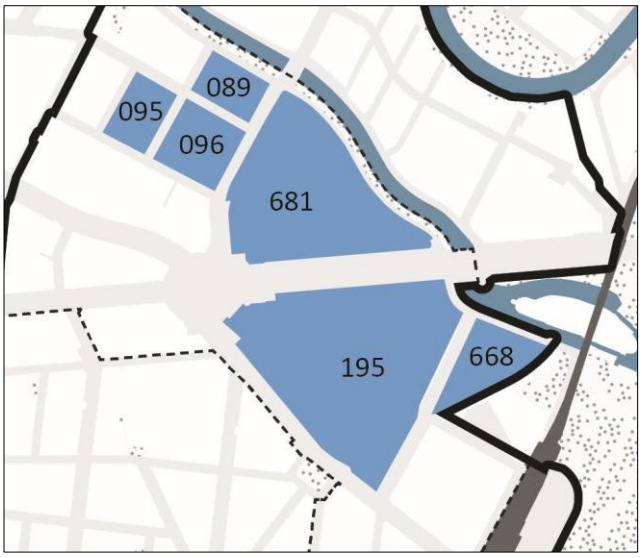


Abb. 71: Kartenausschnitt Campusbereich Charlottenburg, Quelle: siehe Abb. 64

Dieser Teilbereich erstreckt sich von der Hertzallee entlang des Landwehrkanals bis zur Abbe- bzw. Kohlrauschstraße mit den Blöcken der Physikalisch-technischen Bundesanstalt (PtB) (Baublöcke 089, 095, 096), die aufgrund ihres engen nutzungsstrukturellen und funktionalen Zusammenhangs dem Campusbereich Charlottenburg zugeordnet werden.

Laut StEP Wirtschaft 2040 ist dieser Raum als sogenannter „Zukunftsort“ ausgewiesen. Er ist einer der größten innerstädtischen Universitätskomplexe Europas. Hier sind Wissenschaft und Forschung in hoher Dichte und Vielfalt vereint. Eine besondere Chance verbindet sich mit der Ausweisung als städtischer Zukunftsort, womit besondere Förderungen zum Ausbau von Netzwerkstrukturen zwischen Wissenschaft und Wirtschaft sowie der Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der regionalen Wirtschaft verknüpft sind (s. dazu auch Teilkonzept Wissenschaft und Forschung).

Im zentralen Bereich (Baublöcke 195, 681) befindet sich der gemeinsame Campus der TU Berlin und der UdK Berlin. Dieser Raum wird von der Straße des 17. Juni in zwei Hälften geteilt. Die hier vorhandenen Grün- und Erholungsflächen bieten grundsätzlich Potenzial auch von Nicht-Universitätsangehörigen genutzt zu werden.

Ziele

Der Bereich soll als stadtweit und europaweit bedeutsamer Hochschul- und Forschungsstandort weiterentwickelt werden mit dem Ziel, dringend benötigte Universitätserweiterungen, Start-Ups und Ausgründungen zu ermöglichen. Potenzial hierfür bietet auch der (teilweise im Bezirk Mitte verortete) Block 668 (Hertzallee), in dem ein gemischt genutztes Quartier, auch mit räumlich geeigneten Wohnformen entstehen soll.

Weiteres Ziel ist die funktionale und räumliche Verknüpfung des Campusbereichs mit den umliegenden Stadtquartieren, um Synergien zwischen Universitäten und Stadt zu nutzen, hochschulnahe Unternehmen zu fördern sowie eine verbesserte Erreichbarkeit zu Fuß und mit Fahrrad zu ermöglichen.

Die vorhandenen öffentlich nutzbaren Räume im bisher introvertierten Campusbereich gilt es durch behutsame Gestaltungsmaßnahmen sichtbar und zugänglicher zu machen. Damit wird ein Beitrag zum Abbau von Versorgungsdefiziten mit Grün- und Erholungsflächen geleistet. Dies erfordert eine gute Erreichbarkeit und Orientierung im Gebiet (vgl. Freiraumkonzept).

Zudem sollen beide Campushälften (Nord und Süd) stärker zusammengeführt und der öffentliche Raum im Sinne der Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität neugestaltet werden. Dies soll vor allem durch die Umwandlung der großen Stellplatzanlagen entlang der Straße des 17. Juni zu attraktiven Aufenthaltsbereichen gelingen. Weitere Potenziale zur Freiraumnutzung ergeben sich durch Öffnung des Universitätsgeländes zum Landwehrkanal sowie entlang der Müller-Breslau-Straße. An dieser Stelle ergeben sich vor allem im Hinblick auf das Vorhaben „Hertzallee Nord"/TU-Gelände große Potenziale zur Qualifizierung und Neugestaltung des öffentlichen Raumes, die eng mit dem Nachbarbezirk Mitte abzustimmen sind.

Check Bauleitplanung

Flächennutzungsplanung



Abb. 72: FNP Ausschnitt - Campusbereich Charlottenburg, Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0

Im Flächennutzungsplan wird der überwiegende Bereich als Gemeinbedarfsfläche mit unterschiedlichen Zweckbestimmungen dargestellt. Im Süden sind es die Zweckbestimmungen Hochschule und Forschung sowie Kultur und im Norden Schule. Der Block 668, an der Grenze zum Bezirk Mitte, ist als gemischte Baufläche (M1) dargestellt.

Die Zielsetzungen der BEP City West entsprechen den langfristigen Planungszielen des Flächennutzungsplans.

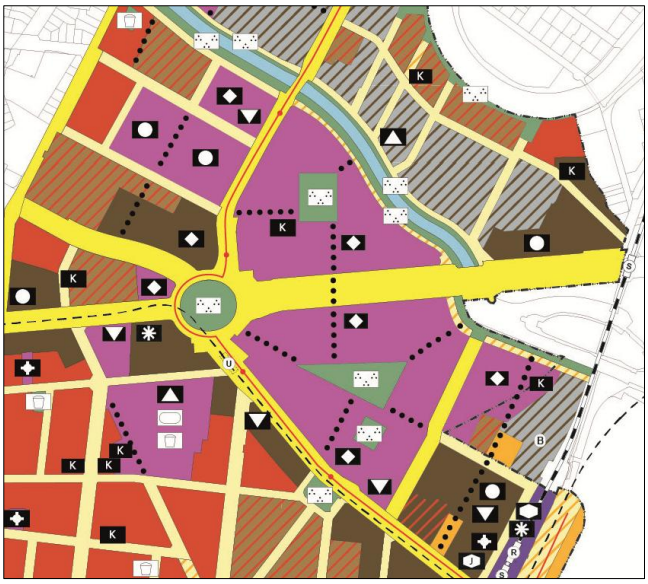


Abb. 73: Ausschnitt Nutzungskonzept Campusbereich Charlottenburg, Quelle: siehe Abb. 63

Die Baublöcke des Campus Charlottenburg werden als Flächen für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Hochschule und Forschung dargestellt, um die bereits ansässigen universitären Nutzungen zu sichern, ausgenommen der Baublock Hertzallee Nord. Dieser wird als ein Quartier mit wissenschaftlichen Einrichtungen, Wohn- und Gewerbenutzung, Infrastruktureinrichtungen und öffentlichen Räumen dargestellt, Die Bezirksgrenze zu Mitte ist zu beachten.

Die Darstellungen im Nutzungskonzept sind aus den Darstellungen im Flächennutzungsplan und den im laufenden B-Plan-Verfahren für den Bereich Hertzallee Nord angestrebten Festsetzungen entwickelt.

4.7.4 Spreestadt

Bestand und Potenziale

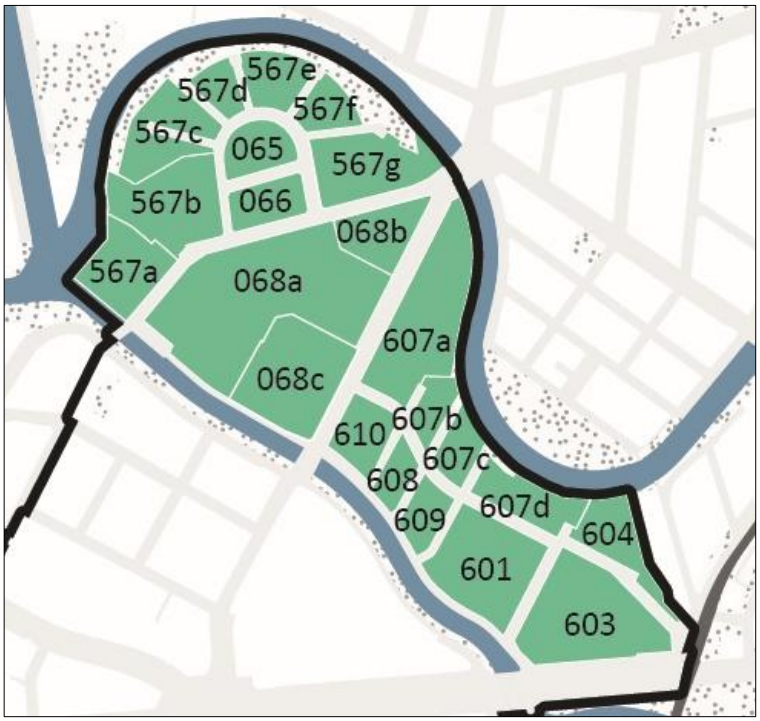


Abb. 74: Teilbereich Spreestadt, Quelle: siehe Abb. 64

Die Spreestadt wird im Wesentlichen durch den Landwehrkanal und die Spree umschlossen. Vor allem der Teil westlich der Franklinstraße ist im StEP Wirtschaft 2040 als sogenannter Zukunftsort ausgewiesen und beherbergt, neben vielfältigen gewerblichen Nutzungen, Institute und Einrichtungen der TU Berlin sowie weitere Unternehmen aus der Forschung und Wissenschaft.

Hier bietet sich die Möglichkeit, Forschung und Wissenschaft noch stärker mit der Wirtschaft zu verknüpfen. Zum einen ist die räumliche Nähe zu Forschungseinrichtungen und Hochschulen ein Standortvorteil für Unternehmen, die in forschungsnahen Dienstleistungen und Produktion tätig sind und zum anderen generieren die Hochschulen und Forschungseinrichtungen Innovationen, die in Universitätsausgründungen und Start-Ups münden. Auf einzelnen Flächen besteht Neuordnungspotenzial, z.B. am ehemaligen BVG-Betriebshof und auf dem sogenannten Severingelände.

Die Spreestadt hat in den letzten Jahrzehnten einen Transformationsprozess durchlaufen, wobei Unternehmen des verarbeitenden Gewerbes und des Handwerks die Spreestadt größtenteils verlassen haben. Dafür ist der Anteil von Büro- und sonstigen Dienstleistungsnutzungen und Hotels deutlich gestiegen. Entlang der Spree befinden sich überwiegend in besonderen stadträumlichen Lagen am Wasser mehrere neue entstandene Wohnblöcke inkl. einer Kindertagesstätte. In den zwei B-Plänen 4-62 und 4-60 sind Flächen für rund 4.900 Arbeitsplätze (bei einem 70-prozentigen Anteil an Büroflächen) und mehrere Hundert Wohnungen im entlang der Spree planerisch vorbereitet.

Ziele

Ziel ist es, die Spreestadt als lebendiges Quartier mit ergänzenden Funktionen der City West, primär mit Dienstleistungen in Form von Hochschulangeboten sowie Unternehmen mit Nähe zu Wissenschaft und Forschung weiter zu entwickeln.

Dabei sind in geeignetem Maße und Standort auch Produktion und nicht erheblich belästigende Gewerbebetriebe zu sichern sowie eine flächendeckende wohnortnahe Versorgung zu ermöglichen. Großflächiger Einzelhandel soll über dem Bestand hinaus nicht erweitert bzw. weiter zugelassen werden.

Die Wohnfunktion soll nicht über die bestehenden Planungen hinaus erweitert, sondern nur in besonders für das Wohnen geeigneten exponierten Lagen entlang der Spree ermöglicht werden. Damit werden einerseits Nutzungskonflikte mit bestehenden gewerblichen Nutzungen vermieden und andererseits dem Umstand Rechnung getragen, dass es auf absehbare Zeit keine zusätzlichen Flächen für einen Ausbau der sozialen Infrastruktur in der Spreestadt geben wird.

Die vorhandenen Freiraumpotenziale an der Spree und am Landwehrkanal sollen erschlossen und für mehr Aufenthalts- und Freiraumqualität entwickelt werden. Ein lebendiges Quartier bedeutet auch, wohnortnahe Angebote an Nahversorgung und sozialer Infrastruktur bereitzustellen, ein attraktives ÖPNV-Angebot zu schaffen durch eine angestrebte Straßenbahnlinie und die Nahmobilität zu fördern.

Check Bauleitplanung

Flächennutzungsplanung



Abb. 75: FNP-Ausschnitt Teilbereich Spreestadt, Quelle. Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0

Im Flächennutzungsplan wird der Bereich großenteils als Gemischte Baufläche (M1 und M2) dargestellt. In kleinerem Umfang werden auch Gemeinbedarfsflächen mit der Zweckbestimmung Hochschule und Forschung sowie Gewerbliche Bauflächen dargestellt.

Die Zielsetzungen der BEP City West sind nach Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen I B aus den Darstellungen des FNP entwicklungsfähig.



Abb. 76: Ausschnitt Nutzungskonzept Teilbereich Spreestadt, Quelle: siehe Abb. 63

Weite Teile der Spreestadt werden als eingeschränktes Gewerbegebiet, städtebaulich verdichtet und mit hoher Arbeitsplatzkonzentration dargestellt, womit das Ziel verfolgt wird, die Spreestadt als Dienstleistungs-, Forschungs- und Wissenschaftsstandort zu profilieren, ohne dabei den großflächigen Einzelhandel oder das Beherbergungsgewerbe zu erweitern. Hierfür wird in der Legende der BEP eine differenzierte Nutzungskategorie verwendet: „Eingeschränktes Gewerbegebiet, städtebaulich verdichtet/hohe Arbeitsplatzkonzentration“. Bei der Entwicklung muss darauf geachtet werden, in den Gebieten mit potenziell hoher Arbeitsplatzdichte ausreichend Freiflächen für die Erholung anzubieten und damit zugleich einen Beitrag zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation und zur Sicherstellung des Regenwassermanagements zu leisten. Öffentlich nutzbare Durchwegungen samt einer Zugänglichkeit der Spreeuferzone sind weitere Bausteine zur kleinräumlichen Verbesserung. Eine Unterbringung von möglichen Bootsliegeplätzen für den Wassertourismus samt Infrastruktur und Erschließung wären aus der Darstellung entwickelbar.

Zwei Baublöcke entlang der Straße des 17. Juni werden als Kerngebiet dargestellt, da aufgrund der Nähe zum schienengebundenen Nahverkehr auch zukünftig zentrale Nutzungen gesichert werden sollen.

Es werden die durch B-Planverfahren bereits vorbereiteten Wohngebiete sowie Urbane Gebiete mit hohem Wohnanteil entlang der attraktiven Wasserlagen dargestellt. Dies sichert die bestehenden und in Planung bzw. im Bau befindlichen Wohnstandorte.

Im Norden der Spreestadt werden drei Baublöcke sowie das Severingelände im Baublock 068a als Flächen für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Hochschule und Forschung gewidmet. Das dient der Sicherung und Weitentwicklung der bereits dort ansässigen Forschungseinrichtungen und Universitätsstandorte.

Die Darstellungen im Nutzungskonzept stehen in keinem Widerspruch zur Darstellung des Flächennutzungsplans.

4.7.5 Westlicher Ernst-Reuter-Platz

Bestand und Potenziale

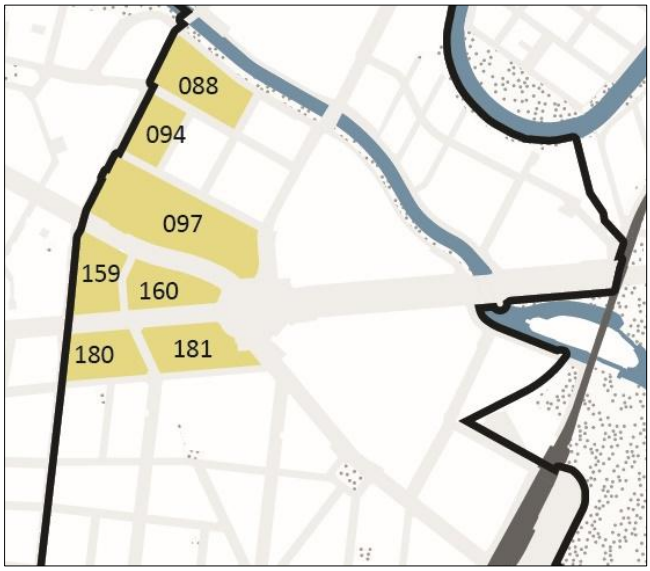


Abb. 77: Teilbereich Westlicher Ernst-Reuter-Platz, Quelle: siehe Abb. 64

Der Teilbereich westlicher Ernst-Reuter-Platz ist geprägt durch eine vielfältige Bau- und Nutzungsstruktur verschiedener Entstehungszeiten. Innerhalb der Blöcke ist die Nutzungsmischung weniger stark ausgeprägt. Gebäude besitzen oftmals nicht mehr als eine Nutzung.

Um den Ernst-Reuter-Platz herum befinden sich gewerblich geprägte Gebäudekomplexe mit Dienstleistungen und vereinzelt Forschungseinrichtungen, östlich der Cauerstraße dominiert die Wohnnutzung. Entlang der Bismarckstraße und Otto-Suhr-Allee befinden sich gewerbliche Nutzungen im Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den oberen Geschossen. Für den Teilbereich lassen sich Flächenpotenziale für Wohnen (rund 70 WE) sowie gewerbliche und sonstige Nutzungen (ca. 9.500 m² BGF) identifizieren.

Ziele

Das Gebiet soll in seiner bestehenden Nutzungsstruktur erhalten bleiben, die vorhandene Wohnnutzung soll gesichert werden. Angesichts des sehr hohen Preisniveaus auf dem Wohnungsmarkt ist es hier von besonderer Bedeutung, bezahlbaren Wohnraum zu sichern und vor Zweckentfremdungen zu schützen.

Die am Ernst-Reuter-Platz und entlang der Bismarckstraße vorherrschenden Büro- und sonstigen gewerblich geprägten Nutzungen gilt es, ebenfalls zu erhalten. Die wissenschaftlich bzw. gewerblich geprägten Bereiche sollen erhalten und unter Beachtung ihrer städtebaulichen und denkmalpflegerischen Qualitäten behutsam weiterentwickelt werden.

Check Bauleitplanung

Flächennutzungsplanung



Abb. 78: FNP-Ausschnitt Teilbereich Westlicher Ernst-Reuter-Platz, Quelle: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0

Die Flächen am Ernst-Reuter-Platz und entlang der Bismarckstraße werden als gemischte Baufläche (M1) dargestellt. Entlang der Cauerstraße werden Wohnbauflächen (W1) dargestellt.

Die Zielsetzungen der BEP City West entsprechen den langfristigen Planungszielen des Flächennutzungsplans.



Abb. 79: Ausschnitt Nutzungskonzept Teilbereich Westlicher Ernst-Reuter-Platz,
Quelle: siehe Abb. 63

Im Teilbereich westlicher Ernst-Reuter-Platz ist der Großteil der Baublöcke als Wohngebiet oder Urbanes Gebiet mit hohem Wohnanteil dargestellt. Damit sollen die Wohnnutzung sowie die bestehenden gewerblichen Nutzungen gesichert werden. Am Ernst-Reuter-Platz und entlang der Bismarckstraße überwiegen die Darstellungen als Kerngebiet und Flächen für Gemeinbedarf mit den Zweckbestimmungen Sicherheit und Ordnung, Kultur, öffentliche Verwaltung sowie Hochschule und Forschung. Damit wird vor allem das Ziel verfolgt, die bereits ansässigen öffentlichen und kulturellen Einrichtungen zu sichern und den Bereich weiter als Büro-, Dienstleistungs- und Forschungsstandort mit engem Bezug zum Zentrum und Campus weiter zu entwickeln.

Die Darstellungen im Nutzungskonzept sind aus den Darstellungen im Flächennutzungsplan entwickelt.

5 Zusammenfassung der Handlungsempfehlungen in den Kapiteln 2 bis 4

5.1 Einführung

Die in den räumlichen Teilkonzepten und im Nutzungskonzept formulierten Handlungsempfehlungen sind ausgesprochen vielfältig hinsichtlich

- der Zahl,
- der grundsätzlichen Art (räumlich-baulich, instrumentell, organisatorisch),
- des Maßstabes (von der gesamt BEP-Kulisse bis zum Einzelgrundstück),
- der Verantwortlichkeit für Initiierung, Planung, Umsetzung, Betrieb,
- der Bedeutung für die Entwicklung des Raumes und seiner Teile,
- der Adressaten,
- der zeitlichen Dimension der Umsetzbarkeit,
- bestehender Abhängigkeiten.

Die erfolgte (tabellarische) Darstellung ist deshalb eine Übersicht, die der weiteren Vertiefung bedarf. Dabei wird sich auch eine Priorisierung herausbilden, um Wichtiges, Dringliches und Umsetzbares bevorzugt angehen zu können. Kriterien für den vorgenommenen Vorschlag zur Prioritätenbildung sind:

- Erfüllung öffentlicher Aufgaben,
- grundsätzlich bezirkliche Zuständigkeit,
- Impulse/Synergien bzw. Vorbildwirkung für die weitere Entwicklung,
- räumlich-funktional besondere Bedeutsamkeit für die BEP-Kulisse,
- Umsetzung wichtig und dringlich.

Nachfolgend werden alle Handlungsempfehlungen zu den Kapiteln 2 bis 4 zusammengefasst dargestellt. Eine Karte gibt Orientierung für die räumlich zu differenzierenden Schwerpunkte des Handelns.

Bei den Zuordnungen in der Spalte „Verantwortung“ können stets nur die grundsätzlich fachlich Zuständigen (und in allgemeiner Form) benannt werden. In der Regel ist im nachfolgenden konkreten Planungs-/Umsetzungsprozess eine deutlich größere Zahl Beteiligter und Betroffener in die Umsetzung einzubeziehen

5.2 Tabellarische Übersicht

Bevölkerungsentwicklung

Nr.	Themenfeld 2. Bevölkerungsentwicklung (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
2.1	Kontinuierliches, möglichst kleinräumliches Monitoring der Bevölkerungsentwicklung	I, O	Stadtentwicklungsamt/SPK	X	
2.2	Frühzeitige Abstimmung zwischen der Stadtentwicklung und den fachlich zuständigen Ämtern zur Sicherung bzw. Entwicklung von bestehenden Standorten sowie zur Schaffung zusätzlicher Angebote auf neuen Flächen	I, O	Fachämter des Bezirkes	X	

Städtebau

Nr.	Themenfeld 3.1 Städtebau (Art der Empfehlung räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.1.1	Einsatz des Instrumentenkataloges, insbesondere des Städtebau- und des Denkmalrechts zur Bewahrung schützenswerter Bausubstanz und städtebaulicher Strukturen, vor allem von Gründerzeit und Nachkriegsmoderne	I	Stadtentwicklungsamt		
3.1.2	Bedarfsweise inhaltliche Fortschreibung der städtebaulichen Erhaltungsverordnung	R, I	Stadtentwicklungsamt	X	
3.1.3	Durchführung von Wettbewerbsverfahren zur Entwicklung städtebaulich-funktionaler Qualität, Schaffung einer hohen Planungskultur sowie zur Sicherung der stadträumlichen Tragfähigkeit bei gemischt genutzten Immobilien; Regelverfahren für alle Hochpunkte	R, I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt		
3.1.4	Erarbeitung von Begründungs- und Entscheidungsgrundlagen, etwa durch - teilräumliche städtebaulich-funktionale Vertiefungen auf der Ebene einzelner oder mehrerer Blöcke, z.B. hinsichtlich der Einfügbarkeit von Baumassen und -höhen und ihrer Auswirkungen auf Raum, Funktion und Infrastruktur, - sektorale Vertiefungen (z.B. zu Verkehr, Klima, Entwicklung von Einzelhandel, Dienstleistungen), - Gutachten/Planungen zur Gestaltung des öffentlichen Raums und Ableitung von konkreten umsetzungsfähigen Maßnahmen und Projekten daraus (hier sei z.B. auf das lineare Regelwerk Kurfürstendamm verwiesen, das mit seinen Prinzipien und Vorschlägen auch auf andere Straßen- und Platzräume Anwendung finden könnte), - Sammlung und Auswertung von Informationen zu städtebaulich-funktionalen Veränderungen (Monitoring)	R, O	Stadtentwicklungsamt und andere Fachämter	X	
3.1.5	Änderung bzw. Neuaufstellung von B-Plänen zur Umsetzung von gemeinwohlorientierten Zielen	I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt		
3.1.6	Einforderung des gesellschaftlichen Mehrwertes bei der wirtschaftlichen (Neu-)Entwicklung von Immobilien, i.d.R. durch städtebauliche Verträge	I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt		

Nr.	Themenfeld 3.1 Städtebau (Art der Empfehlung räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.1.7	Gestaltung des öffentlichen Raumes für mehr Aufenthaltsqualität sowie vermehrt zur Anpassung an den Klimawandel, Beachtung von Kriminalprävention und Barrierefreiheit. Beachtung weiterer gesellschaftlicher Belange wie Barrierefreiheit, Sicherheit und Sauberkeit im öffentlichen Raum	R	Straßen und Grünflächenamt		
3.1.8	Folgende Räume sind besonders durch geeignete planerische Verfahren in geordneter Form städtebaulich und funktional zu entwickeln: - westliche Spreestadt/Block zwischen Franklin- und Helmholzstraße, - Campusbereiche, - Hertzallee Nord und Süd, - Hardenbergplatz mit Umfeld - Breitscheidplatz-Umfeld einschließlich des Blockes zwischen Kurfürstendamm und Rankestraße (vormals Karstadt) und des Europa-Center-Blockes, - Kulturquartier Fasanenplatz, - Straßenraum Spichernstraße/Hohenzollerndamm	R	Stadtentwicklungsamt/SenStadt, Straßen und Grünflächenamt/ SenMVKU	X X X X	

Wohnen (zusammenfassend aus den Kapiteln 3.2.2. und 3.2.3)

Nr.	Themenfeld 3.2 Wohnen (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.2.1	Anwendung der Zweckentfremdungsverbots-Verordnung zur Vermeidung weiterer Fehlentwicklungen	I	Wohnungsamt	X	
3.2.2	Anwendung der städtebaulichen Erhaltungsverordnung gemäß § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB	I	Stadtentwicklungsamt	X	
3.2.3	Nutzung der Umwandlungsverordnung nach § 250 Abs. 1 S. 1 BauGB	I	Stadtentwicklungsamt		
3.2.4	Anwendung der Kündigungsschutzklausel-Verordnung	I	Wohnungsamt bzw. Private Eigentümer:innen		
3.2.6	Monitoring der sozialen Entwicklung in ausgewählten Blöcken, um ggf. weitere Schritte zum Schutz der angestammten Bevölkerung einzuleiten.	R, I	Stadtentwicklungsamt		
3.2.7	Anwendung von rechtlichen Möglichkeiten zu mietpreisdämpfende Maßnahmen	I	Wohnungsamt		
3.2.8	Nutzung von Bebauungsplänen zur Sicherung und Schaffung von Wohnnutzung und Gemeinbedarfseinrichtungen sowie von Grünflächen/Spielflächen	R, I	Stadtentwicklungsamt und Straßen und Grünflächenamt		
3.2.9	Förderung des Neubaus von mietpreis- und belegungsgebundenem Wohnraum	I, O	SenStadt		
3.2.10	Anwendung des Berliner Modells der kooperativen Baulandentwicklung	I	Stadtentwicklungsamt	X	

Nr.	Themenfeld 3.2 Wohnen (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.2.11	Anwendung des Hochhausleitbildes und der Prämisse einer angemessenen Nutzungsmischung, insbesondere von Wohnnutzung	I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt	X	
3.2.12	Aktive Liegenschaftspolitik betreiben	O	SenFin		
3.2.13	Flankierende Maßnahmen zur Unterstützung der Wohnungswirtschaft bei Instandsetzung und Modernisierung von Gebäudesubstanz und damit Anpassung an zeitgemäße Standards, z.B.: - durch die Wahrnehmung von Förderprogrammen zur Wohnraummodernisierung, - durch das Berliner Schallschutzfensterprogramm, - durch Schaffung von grüner und klimaresilienter Infrastruktur (Aufenthaltsflächen, Spielplätze, Bewegungsräume) im, am und auf Gebäuden sowie im jeweiligen Gebäudeumfeld. - Maßnahmen zur stärkeren Vernetzung städtebaulicher, wohnungs-, sozialpolitischer und kultureller Aspekte und Entwicklungen (z.B. in Form eines „Kümmerers“). - Beachtung kriminalpräventiver Aspekte	I, O	Wohnungswirtschaft/Stadtentwicklungsamt/ Straßen und Grünflächenamt sowie weitere Fachämter/Behörden	X	
3.2.14	Umsetzung kleinräumiger Begrünungs- und Verschattungsmaßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Hitzevorsorge	R	Eigentümer:innen/Straßen und Grünflächenamt		
3.2.15	Abkoppelung der Bauflächen und Straßen von der Kanalisation - Nutzung des Regenwassers als Ressource für die Bewässerung und Kühlung der Stadtquartiere	R	Berliner Wasserbetriebe		
3.2.15	Teilräumliche Verbesserungen des ÖPNV-Angebotes	O	BVG		
3.2.16	Monitoring der Wohnungsmarkt-Entwicklung	O	Stadtentwicklungsamt/ESPK/SenStadt	X	

Soziale Infrastruktur

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Allgemein für die Soziale Infrastruktur					
3.3.1	Sicherung und Erhaltung aller Standorte der sozialen Infrastruktur - auch im Fall ggf. auftretender zeitweiser Unterauslastung	O	Fachämter des Bezirkes	X	
3.3.2	Erarbeitung von Mehrfachnutzungskonzepten und -vereinbarungen	O	Fachämter des Bezirkes/SenStadt	X	
3.3.3	Nutzungsintensivierung, z.B. durch Mehrfachnutzung von geeigneten Flächen und Standorten/Bauten	R	Fachämter des Bezirkes	X	

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.3.4.	Multicodierung städtischer Frei- und Straßenräume, beispielsweise über Integration von Spielgeräten bei (aufenthaltsorientierter) Umnutzung von Straßenraum	R	Fachämter des Bezirkes	X	
3.3.5	Sicherung von zusätzlichen Flächenangeboten, z.B. im Zuge von städtebaulichen Entwicklungen öffentlicher Institutionen oder privater Dritter	I	Stadtentwicklungsamt	X	
3.3.6	Enge periodische Abstimmung zwischen den Fachämtern, um Angebote den sich ändernden Bedarfen anzupassen und vereinbarte Projekte auch umsetzen zu können	O	Fachämter	X	
Kindertagesbetreuung					
3.3.7	Sicherung und Erhaltung aller Standorte	I	Jugendamt	X	
3.3.8	Umsetzung neuer Standorte über städtebauliche Verträge - Kurfürstendamm 207 und 231 (vertragliche Regelung liegt vor), - an der Hertzallee Nord (ebenfalls zwei Standorte) sowie - im Rahmen des B-Planes 4-62 an der Otto-Dibelius-Straße in der Spreestadt (vertragliche Regelung liegt vor)	R	Jugendamt/Stadtentwicklungsamt	X	
3.3.9	Vereinbarung weiterer Standorte bei zukünftigen städtebaulichen Projekten/Verträgen		Jugendamt/Stadtentwicklungsamt		
3.3.10	Ausschöpfen ggf. bestehender Ausbau-/Verdichtungspotenziale an vorhandenen Standorten	R, I	Jugendamt		
3.3.11	Unterstützung der Einrichtung und des Betriebes von Eltern-Initiativ-Kindertagesstätten	O	Jugendamt		
Schulen insgesamt					
3.3.12	Erhaltung aller Standorte, inkl. den OSZ-Standorten innerhalb des Planungsgebiets sowie unmittelbar angrenzend	I	Schulamt/Sen-Bildung, Jugend und Familie		
3.3.13	Ausschöpfen ggf. bestehender Verdichtungspotenziale an den Standorten Johann-Peter-Hebel- und Ludwig-Cauer-Grundschule	R	Schulamt	X	
3.3.14	Prüfung, ob Raumpotenziale an Oberschulstandorten (zeitweise) für die Grundschulversorgung mitgenutzt werden können, da die Wohnortnähe für Grundschüler:innen wichtiger als für ältere Kinder ist.	O	Schulamt/Sen-Bildung, Jugend und Familie		
Sportflächen					
3.3.15	Möglichst umfangreiche Mitnutzung von schulischen Angeboten durch Vereinssport	O	Schulamt/Sen-Bildung, Jugend und Familie		
3.3.16	Schaffung von Sportangeboten (z.B. auf Dächern) und nicht normierten Sportflächen im Rahmen von städtebaulichen Verträgen oder in umgestalteten Straßenräumen	I	Stadtentwicklungsamt/Schulamt/Sportamt/SGA		

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Spielplätze					
3.3.17	Sicherung der vorhandenen öffentlichen und auf privaten Flächen vereinbarten Spielplatzflächen, insbesondere des geringen Angebotes für ältere Kinder/Jugendliche	I	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.3.18	Ausschöpfen ggf. bestehender Qualifizierungspotenziale an öffentlichen Standorten	R	Straßen- und Grünflächenamt		
3.3.19	Prüfung der Öffnung von Schulfreiflächen zu geeigneten Zeiten für das Spielen	O	Schulamt		
3.3.20	Schaffung von neuen Standorten über städtebauliche Verträge	I	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt		
3.3.21	Schaffung von Spielmöglichkeiten durch Rückbau von Verkehrsflächen	R	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.3.22	Durchsetzung der baurechtlichen Anforderung zur Schaffung von privaten Spielflächen bei Neubaumaßnahmen	I	Bauaufsicht		
Jugend- und Seniorenangebote					
3.3.23	Ausschöpfen ggf. bestehender Verdichtungs-/Qualifizierungspotenziale an öffentlichen Standorten/Schaffung von Mehrfachnutzungen	R	Fachämter	X	
3.3.24	Kooperation mit/Unterstützung von sozialen, kirchlichen Trägern bei Vorhaben	O	Fachämter		
3.3.25	Schaffung von Standorten über städtebauliche Verträge	I	Fachämter/Stadtentwicklungsamt		
Bezirkliche Einrichtungen der Weiterbildung und Kultur					
3.3.26	Sicherung aller bestehenden Einrichtungen	I, O	Fachämter	X	
3.3.27	Prüfung, inwieweit in öffentlichen Räumen und insbesondere bei privat-wirtschaftlichen Investitionen Angebote mit gesellschaftlichem Mehrwert geschaffen werden können, ggf. Sicherung im Rahmen von städtebaulichen Verträgen	R, I; O	Fachämter	X	
Weitere infrastrukturelle Standorte					
3.3.28	Sicherung von bestehenden Raum- und Betreuungsangeboten für obdachlose Menschen	I, O	Fachämter-/-verwaltungen und soziale/kirchliche Träger	X	
3.3.29	Prüfung und Umsetzung möglicher zusätzlicher Angebote räumlicher und/organisatorischer Art auf der Grundlage einer Abschätzung der gegenwärtigen bzw. der erwarteten zukünftigen Situation	R, I, O	Fachämter-/-verwaltungen und soziale/kirchliche Träger		

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Religiöse Einrichtungen					
3.3.30	Respektvoller Umgang mit anerkannten seelsorgerischen Institutionen und ihren bestehenden räumlichen Angeboten	O	Fachämter		
3.3.31	Kooperation mit/Unterstützung von kirchlichen Trägern bei Vorhaben, insbesondere im caritativen Bereich, bei Jugend- und/oder Seniorenarbeit oder bei gesundheitlichen Angeboten	R, I, O	Fachämter	X	
Kultur					
3.3.32	Analyse des Raumes hinsichtlich seiner kulturellen Strahlkraft in unterschiedlichen Dimensionen und gegenwärtiger und zukünftig zu erwartender Entwicklungstrends sowie der Beachtung unterschiedlicher Zielgruppen - als Grundlage für eine Konzeption zur Erhaltung und Stärkung der kulturellen Bedeutung der City West, ihrer weiteren Profilierung und der dazu geeigneten Maßnahmen wie der Sicherung, Sanierung oder Schaffung von Räumen für unterschiedliche Kulturangebote	I	Amt für Weiterbildung und Kultur/SenKultGZ	X	
3.3.33	Sicherung bzw. Weiterentwicklung von bezirklichen Kultur- und Bildungsangeboten bzw. -standorten, z.B. durch bedarfsweise Erneuerung bestehender Angebote und/oder neue Einrichtungen. Dabei sind Aspekte der Mehrfachnutzung, aber auch öffentlich-privater Vereinbarungen einzubeziehen	R, I, O	Amt für Weiterbildung und Kultur/Stadtentwicklungsamt sowie ggf. Immobilienwirtschaft und gemeinnützige Träger der Kulturarbeit	X	
3.3.34	Bei privatwirtschaftlichen städtebaulichen Entwicklungen den „Mehrwert für die Stadt“ auch im kulturellen Bereich suchen und in städtebaulichen Verträgen fixieren (Ausstellungsflächen, Ateliernutzungen, private Museen)	I	Amt für Weiterbildung und Kultur/SenKultGZ/Stadtentwicklungsamt/SenStadt, Wirtschaftsförderung		
3.3.35	Entwicklung von gezielten Maßnahmen (Kuratierung) zur Nachnutzung von leerstehenden Ladeneinheiten, z.B. auch für Zwischennutzungen als Kulturräume (Prüfung der Etablierung und finanziellen Ausstattung eines Trägers als zentrale Koordinationsstelle; aber keine Mietsubventionen für private Eigentümer:innen)	O	Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen	X	
3.3.36	Unterstützung bei der Erhaltung oder Ansiedlung von privatwirtschaftlichen Kulturprojekten bzw. kulturnahen gewerblichen Nutzungen bei Vereinbarkeit mit den öffentlichen Zielen	O	Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen		
3.3.37	Auch bei öffentlichen städtebaulichen Projekten (soweit nicht ohnehin mit kulturpolitischen Zielen verbunden) gibt es Ansatzpunkte zur Stärkung des Kulturstandortes, z.B. durch kulturelle „Mitnutzung“ geeigne-	O	Fachämter und Fachverwaltungen		

Nr.	Themenfeld 3.3 Soziale Infrastruktur (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
	ter Raumangebote (Veranstaltungen, Ausstellungen) oder die Erschließung „verborgener Schätze“ wie die umfangreichen Sammlungen der TU Berlin für technisch und zeitgeschichtlich Interessierte („Wissenschaftstourismus“)				
3.3.38	Gesteuerter Entwicklungsprozess für das Kulturquartier Fasanenplatz unter Berücksichtigung der öffentlichen Belange (Hochschulerweiterung, kulturelle Angebote sichern und erweitern, Freiraumversorgung und -vernetzung); städtebauliche Planung und B-Plan-Verfahren	R, O, I	Amt für Weiterbildung und Kultur/SenKultGZ/Stadtentwicklungsamt, Straßen- und Grünflächenamt, UdK, priv. Eigentümer:innen	X	
3.3.39	Herausarbeiten der Bedeutung von Kultur- und Kreativwirtschaft als Standortcharakteristik und -qualität, Unterstützung im Rahmen von Netzwerken, Fördermaßnahmen etc.	O	Stadtentwicklungsamt, Wirtschaftsförderung, Amt für Weiterbildung und Kultur,	X	
3.3.40	Nutzung (bzw. ggf. Schaffung) von Möglichkeiten der kulturellen Bildung sowie für eine erweiterte konsumfreie temporäre oder dauerhafte „Bespielung“ mit Kultur durch Veranstaltungen, Ausstellungen und Werken der Bildenden Kunst von Plätzen bzw. anderen geeigneten öffentlichen Räumen	R, O, I	Amt für Weiterbildung und Kultur, Straßen- und Grünflächenamt, Universitäten, Kulturinstitutionen, Wirtschaftsförderung, private Wirtschaft (z.B. durch ein BID)		
3.3.41	Erinnern bzw. Sichtbarmachen jüdischer Spuren in der Geschichte des kulturellen Lebens der City West	R, O	Fachämter-/-verwaltungen, Zivilgesellschaft, priv. Eigentümer:innen		

Wirtschaft

Nr.	Themenfeld 3.4 Wirtschaft (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Einzelhandel					
3.4.1	Planungsrechtliche Sicherung von EH/DL-Standorten	I	Stadtentwicklungsamt		
3.4.2	Vermeidung einer weiteren Ausdehnung des zentralen Versorgungsbereiches, der Fokus soll vielmehr auf Stabilisierung und ggf. Nachverdichtung im Bestand gerichtet werden	I, O	Stadtentwicklungsamt, Wirtschaftsförderung		
3.4.3	Begleitung von Standortentwicklungen, Analyse der Stärken und Schwächen des Raumes (städtebaulich, funktional, Nutzungsmix) mit Handlungsempfehlungen für öffentliche Interventionen wie für die private Immobilienwirtschaft, Sicherung von Mindestanteilen eines attraktiven EH/DL-Angebotes	I	Stadtentwicklungsamt, Wirtschaftsförderung, private Wirtschaft (z.B. durch ein BID)	X	
3.4.4	Gestalterische Veränderungen des öffentlichen Raumes - für mehr Aufenthaltsqualität (Material, Funktionalität), für Außengastronomie und angrenzenden Einzelhandel/ - (an geeigneten Stellen) für die Durchführung von Veranstaltungen, für konsumfrei nutzbare Attraktionen (Kultur, soziale/gesellschaftliche Angebote), zur Anpassung an den Klimawandel durch Schatten spendende Bäume, Entsiegelung, Wasser im öffentlichen Raum	R	Straßen- und Grünflächenamt, Wirtschaftsförderung, private Wirtschaft (z.B. durch ein BID)		
3.4.5	Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Anforderungen älterer Menschen, wichtig hierbei ist u.a. das Angebot von barrierefreien und sicheren bzw. gesicherten Querungsmöglichkeiten von Straßen mit höherer Kfz-Frequenz. Analog gehört hierzu die Anordnung von Parkständen für mobilitätseingeschränkten Menschen	R	Straßen- und Grünflächenamt		
3.4.6	Stärkung von Netzwerken wie Immobilien- und Standortgemeinschaften sowie weiteren Aktivitäten (Regionalmanagement, Wiederauflage eines BID, etc.) zur Werterhaltung und Aufwertung von Geschäftsstraßen und Quartieren: Umsetzung qualitätssteigernder Maßnahmen, die außerhalb der Pflichtaufgaben der öffentlichen Hand liegen	R, O	Private Wirtschaft, Wirtschaftsförderung	X	
3.4.7	Entwicklung von gezielten Maßnahmen (Kuratierung) zur Nachnutzung von leerstehenden Ladeneinheiten, z.B. auch für Zwischennutzungen als Kulturräume (Prüfung der Etablierung und finanziellen Ausstattung eines Trägers als zentrale Koordinationsstelle; aber keine Mietsubventionen)	O	Wirtschaftsförderung, weitere Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen	X	
3.4.8	Sicherung der verkehrlichen Erreichbarkeit bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbundes	O	BVG, Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		

Nr.	Themenfeld 3.4 Wirtschaft (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Dienstleitungen/Büronutzungen					
3.4.9	Intensivierung der Beobachtung der Entwicklung des Büroflächenangebotes (Monitoring), um Beratung bzw. Steuerung der immobilienwirtschaftlichen Entwicklung begleiten zu können	I, O	Stadtentwicklungsamt (SenStadt, Wirtschaftsförderung	X	
3.4.10	Begleitung und Steuerung von öffentlichen und privaten Neubauvorhaben durch B-Pläne, städtebauliche Konzepte, wettbewerbliche Verfahren zur Sicherung der stadträumlichen und funktionalen Tragfähigkeit; Sicherstellung des „gesellschaftlichen Mehrwertes“ bei privaten Investitionen	I	Stadtentwicklungsamt (SenStadt)	X	
3.4.11	Verbesserung der Ansiedlungsbedingungen durch flankierende Maßnahmen wie Qualifizierung des öffentlichen Raumes, Verbesserung der Verkehrsanbindung, Einsatz des Planungsrechts, -Einsatz von Fördermitteln	R, I	Stadtentwicklungsamt (SenStadt und SenMVKU, Wirtschaftsförderung)	X	
3.4.12	(Mitwirkung am) Aufbau bzw. Ausbau von Netzwerken privater und öffentlicher Akteure, von Standortgemeinschaften bzw. von „Kümmererstrukturen“ für die Nachhaltigkeit von Projekten	O	Wirtschaftsförderung	X	
3.4.13	Nutzung vorhandener Instrumente, wie B-Pläne, städtebauliche Erhaltungsverordnung oder Denkmalrecht, um restriktiv mit dem Ansinnen umzugehen, Wohnraum, vor allem preiswerten, durch Neubau (vor allem für Bürodienstleistungen) zu ersetzen	I, O	Stadtentwicklungsamt	X	
3.4.14	Ladenflächen, insbesondere in den für den Einzelhandel weniger attraktiven Lagen, auch für andere Nutzungen wie Büronutzungen, wohnverträgliche gewerbliche Nutzungen, kulturelle Nutzungen aktivieren	O	Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen		
Gewerbe/Industrie					
3.4.15	Entwicklung einer geeigneten Nutzungskategorie in der BEP mit nachfolgend weiterer Ausdifferenzierung in B-Plänen; Prüfung Änderungsbedarf im FNP	I	Stadtentwicklungsamt (SenStadt		
3.4.16	Integriertes Konzept und B-Planverfahren für die westliche Spreestadt	I, O	Stadtentwicklungsamt (SenStadt, Wirtschaftsförderung	X	
3.4.17	Aktive Steuerung bei den noch vorhandenen Potenzialen Severin-Gelände (in Kooperation mit der TU Berlin), Busbetriebshof und östlich der Franklinstraße	I, O	Stadtentwicklungsamt (TU Berlin), Wirtschaftsförderung	X	
3.4.18	Verbesserung der Anbindung/Vernetzung innerhalb der Blöcke, in der Spreestadt und zum Kern der City West (Fuß- und Radwegeverbindung, Bus-Takt)	R, O	Straßen- und Grünflächenamt		

Wissenschaft, Forschung, Hochschule

Nr.	Themenfeld 3.5 Wissenschaft, Forschung, Hochschule (Art der Empfehlung räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.5.1	Enge und möglichst frühzeitige Abstimmung zu Anforderungen, die sich bei Instandsetzung und Modernisierung bzw. Ersatzneubau für die Hochschulen ergeben (Planungsrecht, Denkmalschutz)	I, O	Stadtentwicklungsamt, Hochschulen	X	
3.5.2	Planungsrechtliche Sicherung von Flächenbedarfen im Nutzungskonzept der BEP, nachfolgend auch über Bebauungspläne (Anpassung bestehender Pläne/Neuaufstellung) Räumlich sind vor allem betroffen: - TU Berlin: Campus Nord, Süd und Ost sowie Campus Salzufer/PTZ. - UdK: Campus Nord (Einsteinufer) und Süd bzw. Ost (Hertzallee), Campus Wilmersdorf, hier insbesondere der Standort Bundesallee	I	Stadtentwicklungsamt	X	
3.5.3	Durchführung qualifizierter Planungsverfahren zur Sicherung städtebaulicher und verfahrenstechnischer Qualität	O	Stadtentwicklungsamt, Hochschulen		
3.5.4	Weitere Öffnung der Campus-Standorte für die Öffentlichkeit durch auffindbare und attraktiv gestaltete Vernetzungen und Freiraumangebote, die den Hochschulangehörigen sowie der allgemeinen Öffentlichkeit dienen können	R, O	Straßen- und Grünflächenamt, Hochschulen	X	
3.5.5	Nachhaltige Mobilitätsangebote für Personal und Studierende	O	VBB/Hochschulen		
3.5.6	Nutzung vorhandener Potenziale der Hochschulen für die Bedeutung bzw. Stärkung des kulturellen und touristischen Angebotes (Ausstellungs- und Veranstaltungsflächen, Zugänglichmachung von Sammlungen) entsprechend dem Tourismuskonzept des Bezirkes	O	Hochschulen		

Tourismus

Nr.	Themenfeld 3.6 Tourismus (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.6.1	Erhaltung bzw. Weiterentwicklung von Angeboten mit Attraktivität für den Tourismus (Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote einschließlich Gastronomie, Hotellerie, Kulturangebote) - kurz: der Charlottenburger Mischung in der City West; Maßnahmen zur weiteren Profilierung des Angebotes	O	Fachämter/Fachverwaltungen, Private		
3.6.2	Attraktivierung wichtiger öffentlicher Räume, insbesondere rund um den Breitscheidplatz, um die Aufenthaltsdauer deutlich zu erhöhen	O	Fachämter/Fachverwaltungen, Private	X	
3.6.3	Konzept für die Unterbringung von Reisebussen in der City West (Ein-Ausstiegspunkte, Busparkplätze), u.a. als Vorbereitung der Neugestaltung Hardenbergplatz	R/O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.6.4.	Verbesserung von Vernetzung und Orientierung durch Ausbau von Verbindungen für Fuß- und Radverkehr zu nachgefragten Räumen (z.B. Richtung Tiergarten)	R, O	Straßen- und Grünflächenamt	X	
3.6.5	Erschließung „verborgener Schätze“ wie die umfangreichen Sammlungen der TU Berlin für technisch- und zeitgeschichtlich Interessierte („Wissenschaftstourismus“)	R, O	Hochschulen, weitere öffentliche und private Institutionen		

Nr.	Themenfeld 3.6 Tourismus (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.6.6	Erhaltung/Ermöglichung von besonderen (temporären) Veranstaltungsformaten bei der Gestaltung öffentlicher Räume (Weihnachts- und andere Märkte, kulturelle Events)	O	Wirtschaftsförderung, Straßen- und Grünflächenamt, Private		
3.6.7	Ordnungsrechtliches Einschreiten gegen die Zweckentfremdung von Wohnraum für gewerbliche Übernachtungsmöglichkeiten.	O	Wohnungsamt	X	

Freiraum/Erholung

Nr.	Themenfeld 3.7 Freiraum/Erholung (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.7.1	Strategie zur Umgestaltung öffentlicher Räume entwickeln einschließlich der Aufgabe, mögliche weitere geeignete Straßen zu identifizieren, einer Prioritätensetzung und Vorschlägen für die zeitliche Umsetzung und Finanzierung	O	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU	X	
3.7.2	Fortschreibung des Linearen Regelwerkes Kurfürstendamm	O	Stadtentwicklungsamt	X	
3.7.3	Erstellung von Regelwerken zur Straßenraumgestaltung für die Magistralen und anderer Straßenräume; Integration von Maßnahmen der Klimaanpassung	O	Stadtentwicklungsamt	X	
3.7.4	Umverteilung, Umbau und Mehrfachnutzung vorhandener Verkehrsflächen zu öffentlichen Freiräumen für Menschen durch eine Maßnahmenbündel zur Funktions- und Gestaltungsverbesserung	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/SenMVKU	X	
3.7.5	Schwerpunkträume für die Umverteilung, Umbau und Mehrfachnutzung vorhandener Verkehrsflächen zu öffentlichen Freiräumen für Menschen identifizieren und angehen. Im Fokus stehen: - Einsteinufer und Müller-Breslau-Straße - Straße des 17. Juni/Vorplatz Unicampus - Ernst-Reuter-Platz - Steinplatz - Savignyplatz - Grolmanstraße/Carmerstraße - Breitscheidplatz - Rankestraße/Marburger Straße/Augsburger Straße - Hardenbergplatz - Nürnberger Platz - Meierottostraße/Schaperstraße/Gerhart-Hauptmann-Anlage/Meinekestraße - Bundesallee/Hohenzollerndamm	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/SenMVKU	X X X X X	
3.7.6	Grünflächen - Sicherung und Qualifizierung der bestehenden Anlagen	I, O	Straßen- und Grünflächenamt	X	

Nr.	Themenfeld 3.7 Freiraum/Erholung (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.7.7	Grünflächen - Sicherstellung der Pflege (siehe dazu „Handbuch Gute Pflege“)	I, O	Straßen- und Grünflächen-amt	X	
3.7.8	Erweiterung der bestehenden Grünflächen um angrenzende Flächen im öffentlichen Straßenraum, z.B. Savignyplatz	R	Straßen- und Grünflächen-amt	X	
3.7.9	Verbesserung der Erreichbarkeit der wohnungs- und siedlungsnahen Grün- und Freiflächen	R	Straßen- und Grünflächen-amt, Wohnungswirtschaft		
3.7.10	Qualifizierung und Weiterentwicklung der Wegeverbindungen und öffentlichen Räume entlang von Spree und Landwehrkanal	R, I	Straßen- und Grünflächen-amt, SenMVKU Wasser- und Schifffahrtsamt	X	
3.7.11	Mehrfachnutzung der institutionellen Grün- und Freiflächen für die Allgemeinheit	O	Straßen- und Grünflächen-amt		
3.7.12	Schaffung von neuen öffentlich nutzbaren Grünflächen im „Huckepackverfahren“ mit baulicher Entwicklung	I	Straßen- und Grünflächen-amt, Stadtentwicklungsamt	X	
3.7.13	Kuratierung (ggf. auch temporärer) Spielstraßen	R, I	Straßen- und Grünflächen-amt		
3.7.14	Integration von Spiel- und Bewegungsangeboten beim Umbau von Straßen	R	Straßen- und Grünflächen-amt		
3.7.15	Aktivierung von Dächern als Potenzial für Spiel- und Bewegungsangebote	R, I	Stadtentwicklungsamt, Private		

Klimaanpassung und Biodiversität

Nr.	Themenfeld 3.8 Klimaanpassung und Biodiversität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.8.1	Konzeption und nachfolgende Umsetzung von Maßnahmen zur Hitzevorsorge, u.a. durch Aufstellung eines Hitzeaktionsplanes gemäß Klimaanpassungsgesetz KAnGBln (vgl. hierzu die Vertiefungen in den Kapiteln 3.7.4 und 3.9.10)	O	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU	X	
3.8.2	Anwendung des Schwammstadt-Prinzips	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU		

Nr.	Themenfeld 3.8 Klimaanpassung und Biodiversität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
3.8.3	Entwicklung von Konzepten und Planungen zur „blau-grünen Straßenraumgestaltung“	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU	X	
3.8.4	Überflutungsvorsorge	R	Stadtentwicklungsamt/Straßen- und Grünflächenamt/Umweltamt, SenMVKU, BWB		
3.8.5	Straßenbaum-Offensive fördern	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.8.6	Aufstellung von Baumleitplänen	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.8.7	Neupflanzung von Straßenbäumen gemäß KAnBln	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.8.8	Integration der Biodiversität bei der Gestaltung und Pflege von Freiflächen und Gebäuden	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.8.9	Erstellung energetischer Quartierskonzepte als Grundlage von konkreten Einzelmaßnahmen	I	Stadtentwicklungsamt/Energieversorger, Immobilienwirtschaft	X	
3.8.10	Energieversorgung durch Fernwärme umweltgerecht ausbauen. Verbindlichkeit des Fernwärmeanschlusses in der Spreestadt in Abstimmung mit dem Quartierskonzept planungsrechtlich durchsetzen	R	Stadtentwicklungsamt/Energieversorger, Immobilienwirtschaft	X	
3.8.11	Standortsicherung bestehende technischer Anlagen der Ver- und Entsorgung bei städtebaulichen Entwicklungen	I, R	Stadtentwicklungsamt/Energieversorger, Immobilienwirtschaft		
3.8.12	Suche und Sicherung von perspektivisch erforderlichen neuen Standorten der technischen Infrastruktur (hier konkret: für zwei neue Umspannwerke)	I, R	Stadtentwicklungsamt/Energieversorger,	X	
3.8.13	Nutzung bestehender (bzw. zukünftiger) Förderprogramme zur gezielten Unterstützung geeigneter Maßnahmen, vorrangig solcher mit Pilot- oder Anstoßwirkung	I	Stadtentwicklungsamt/SGA/Umweltamt	X	
3.8.14	Umweltgerechtigkeit bei Planungsprozessen und Prioritätensetzungen berücksichtigen	I, O	Fachämter und -verwaltungen	X	

Mobilität

Nr.	Themenfeld 3.9. Mobilität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Fußverkehr					
3.9.1	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsreduzierungen	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.2	Schaffung von zusätzlichen Querungsmöglichkeiten (Überwege mit und ohne LSA, Gestaltung der Mittelstreifen, Anlage von Mittelinseln)	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.3.	Bauliche Maßnahmen zur Verhinderung von Kfz-Parkmöglichkeiten an Fußgängerquerungen	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.4	Freihaltung von konkurrierenden Nutzungen	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.5	Barrierefreiheit herstellen	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.6	Gestalterische Attraktivierung des Fußverkehrsnetzes	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
Radverkehr					
3.9.7	Sichere Radverkehrsanlagen am Hauptverkehrsstraßennetz schaffen	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.8	Ertüchtigung von Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen für den schnellfahrenden Radverkehr - Fasanenstraße - Marie-Elisabeth-Lüders-Straße - Kurfürstendamm/Tauentzienstraße - Kantstraße - Bismarckstraße - Straße des 17. Juni	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.9	Ergänzungen der Planungen des Radverkehrsplans: - Ergänzung Olivaer Platz - Schlüterstraße - Ergänzung Hardenbergstraße - Ergänzung Einsteinufer - Ergänzung Morsestraße - Carnotstraße	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.10	Vorschläge für Veränderungen/Entfernungen im Plan-Netz: - Entfernung Fraunhoferstraße - Entfernung Savignyplatz - Grolmanstraße - Pestalozzistraße	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.11	Geschwindigkeitsreduzierungen für den MIV	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.12	Errichtung von sicheren öffentlichen Rad-Abstellmöglichkeiten	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		

Nr.	Themenfeld 3.9. Mobilität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
ÖPNV					
3.9.13	Verbesserung der Flächenerschließung und Verbindungsqualität in der Spreestadt	O	BVG/Sen-MVKU	X	
3.9.14	Engere Taktungen von Bussen und Bahnen	O	BVG/Sen-MVKU		
3.9.15	Busbeschleunigung und Bevorrechtigung an Knotenpunkten	R	BVG/Sen-MVKU	X	
3.9.16	Herstellung der Straßenbahn-Verbindung Moabit- Hardenbergplatz/Bf. Zoologischer Garten	R	BVG/Sen-MVKU		
3.9.17	Verlängerung der U-Bahnlinie U1 bis Halensee	R	BVG/Sen-MVKU		
3.9.18	Verbesserungen im Angebot des Fern- und Regionalbahnverkehrs	O	SenMVKU/DB AG		
3.9.19	Bessere Direktanbindung der City West an den Flughafen BER	O	SenMVKU/DB AG, BVG		
3.9.20	Vollständige Umsetzung der Barrierefreiheit an Haltestellen und Bahnhöfen		SenMVKU/DB AG, BVG, SGA		
3.9.21	Verknüpfung von Sharing-Angeboten mit dem ÖPNV		BVG/Sen-MVKU/Private Betreiber		
MIV - fließend					
3.9.22	Bündelung des MIV und Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den Kernbereichen der City West	R, O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.23	Vermeidung von Schleichverkehren durch Schillerstraße, Schlüterstraße und Wielandstraße, Uhlandstraße und Fasanenstraße, Augsburger Straße und Rankestraße, Hardenbergplatz und Hertzallee	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.24	Umverteilung der vorhandenen Verkehrsfläche	R, O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.25	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Temporeduktion	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
MIV - ruhend					
3.9.26	Reduzierung des Parksuchverkehrs durch flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, dynamische Lenkung in bestehende Abstellanlagen, Errichtung bzw. Ausweisung von Carsharing-Parkplätzen	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.27	Ausbau der Elektro-Ladeinfrastruktur	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		

Nr.	Themenfeld 3.9. Mobilität (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
Vertiefungsbereiche					
3.9.28	Planerische Konkretisierung, u.a. durch wettbewerbliche Verfahren der konzeptionellen Ansätze und schrittweise Umsetzung für ausgewählte Platz- und Straßenbereiche (Breitscheidplatz und Hardenbergplatz sowie ausgewählte Straßen im Nebennetz)	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
Wirtschaftsverkehr					
3.9.29	Bündelung von Wirtschaftsverkehren durch Errichtung von Logistik-Hubs und nachhaltiger Feinverteilung	R, O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.30	Bereitstellung von Liefer- und Ladezonen	R	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU	X	
3.9.31	Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs in Planung und Baugenehmigung	I, O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU		
3.9.32	Frühzeitige Planung der Baustellenlogistik	O	Straßen- und Grünflächenamt, SenMVKU, Medienträger, BVG und private Bauherren	X	

Nutzungskonzept

Nr.	Themenfeld 4. Nutzungskonzept (Art der Empfehlung: räumlich/baulich, instrumentell, organisatorisch)	Art	Verantwortung	Prio.	Anmerkung
4.1	Prüfung und Umsetzung der Anwendung von städtebaulichen Verträgen bei der Schaffung von Planungsrecht und der Sicherung gemeinwohlorientierter Nutzungsanteile bei baulichen Investitionsvorhaben	I	Stadtentwicklungsamt/SenStadt	X	
4.2	Integriertes stadt- und freiraumplanerische Konzept für Teilräume oder Grundstücke mit herausragender städtebaulich-funktionaler Bedeutung für die City West (städtebauliche Konzepte, wettbewerblicher verfahren, Partizipationsverfahren zur Einbeziehung der Stadtgesellschaft)	I, O	Stadtentwicklungsamt, SenStadt, Fachämter mit Immobilienwirtschaft/Eigentümer:innen	X	

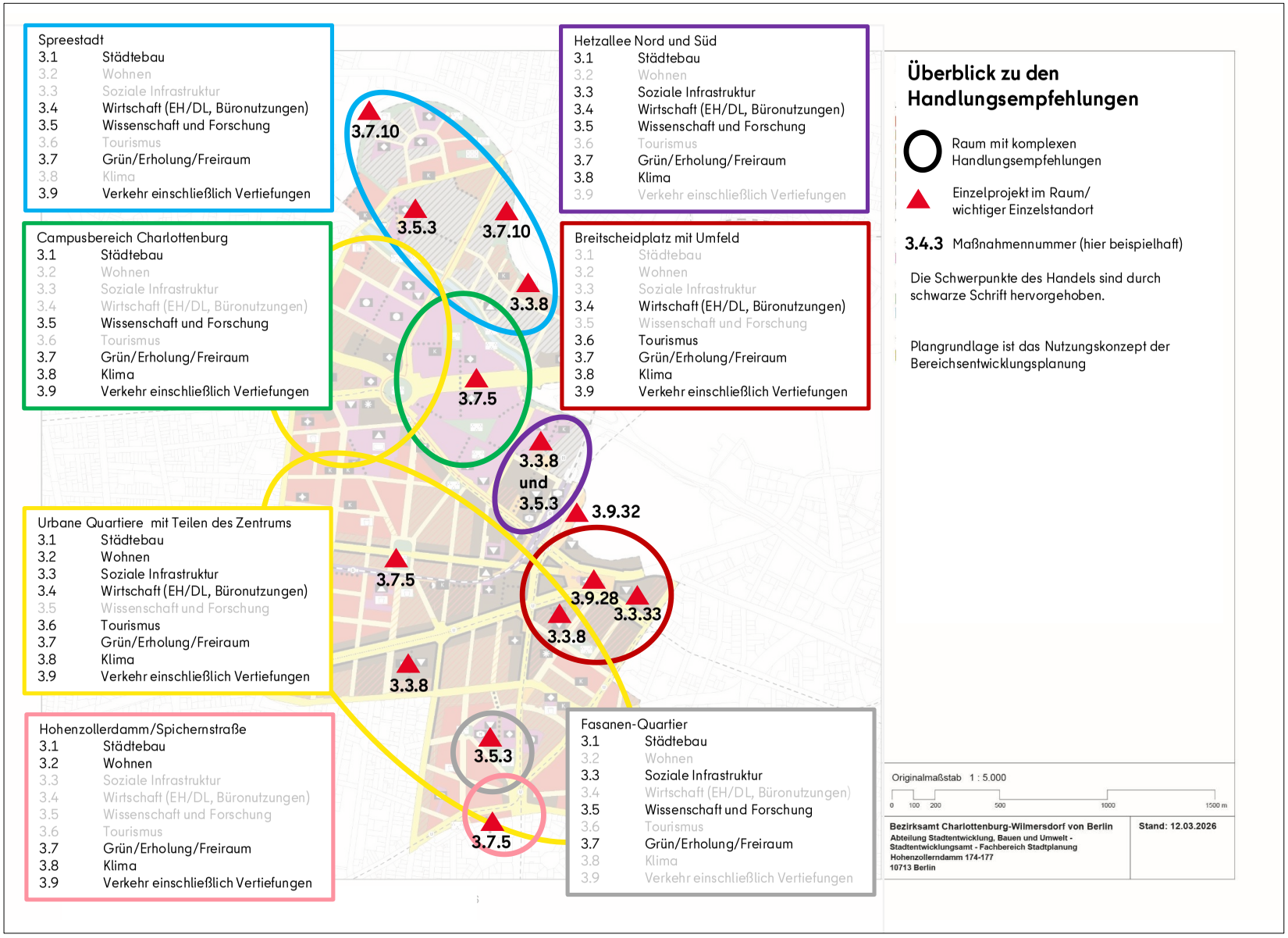


Abb. 80: Überblick mit den Schwerpunkten der Handlungsempfehlungen, Quelle: siehe Karte

6 Anhang Datenübersichten und Beispiele für Straßenraumumgestaltungen

6.1 Übersichten zur Bevölkerungsentwicklung und zum Wohnungsmarkt

Tab. 29: Einwohnerinnen und Einwohner

Einwohnerinnen und Einwohner

Betrachtungsraum	2007	2015	2020	2021	2007 - 2021
PLR Spreestadt	2.703	2.969	3.429	3.397	+25,7%
PLR Ernst-Reuter-Platz	4.262	4.262	5.157	5.150	+20,8%
PLR Savignyplatz	9.193	9.193	9.538	9.175	-0,2%
PLR George-Grosz-Platz	5.345	5.345	5.597	5.175	-3,2%
PLR Breitscheidplatz	3.362	3.362	3.581	3.492	+3,9%
PLR Schaperstraße	8.594	8.594	9.334	9.019	+4,9%
BEP-Gebietskulisse	**33.459**	**33.725**	**36.636**	**35.408**	**+5,8%**
Bezirk Ch-W	310.068	330.468	341.392	333.998	+7,7%
Berlin	3.353.854	3.353.854	3.769.962	3.775.480	+12,6%

Quelle: AfS Berlin-Brandenburg (2021): Einwohnerregisterstatistik Berlin

Tab. 30: Angebotsmieten pro m² je Planungsraum

Angebotsmieten pro m² je Planungsraum

Betrachtungsraum	Angebotsmiete 2015	Angebotsmiete 2020	Entwicklung 2015 - 2020	Entwicklung 2015 - 2020
PLR Spreestadt	9,58 €	10,48 €	+0,90 €	+9,3%
PLR Ernst-Reuter-Platz	13,00 €	15,76 €	+2,76 €	+21,2%
PLR Savignyplatz	11,98 €	13,94 €	+1,96 €	+16,4%
PLR George-Grosz-Platz	11,94 €	15,00 €	+3,06 €	+25,6%
PLR Breitscheidplatz	10,29 €	13,65 €	+3,36 €	+32,6%
PLR Schaperstraße	10,20 €	12,96 €	+2,76 €	+27,1%
BEP-Gebietskulisse	**11,16 €**	**13,63 €**	**+2,47 €**	**+22,1%**
Bezirk Ch-W	10,00 €	12,38 €	+2,38 €	+23,8%
Berlin	8,80 €	10,14 €	+1,34 €	+15,2%

Quelle: SenSW (2020): Wohnatlas

Tab. 31: Übersichten zur Bevölkerungsentwicklung und zum Wohnungsmarkt

Umgewandelte Wohnungen von Miet- in Eigentumswohnungen je Planungsraum

	2015			2020			2015 - 2020
Betrachtungsraum	WE-Bestand	Grundbuch-umschrei-bungen	Umschrei-bungen je 1.000 Bestands-WE	WE-Bestand	Grundbuch-umschrei-bungen	Umschrei-bungen je 1.000 Bestands-WE	Umschrei-bungen je 1.000 Bestands-WE
PLR Spreestadt	1.644	0	0	2.112	42	20	130
PLR Ernst-Reuter-Platz	2.860	0	0	3.105	47	15	60
PLR Savignyplatz	5.477	121	22	5.539	69	12	112
PLR George-Grosz-Platz	3.074	61	20	3.378	35	10	183
PLR Breitscheidplatz	2.000	24	12	2.042	28	14	126
PLR Schaperstraße	5.251	57	11	5.330	80	15	87
BEP-Gebietskulisse	**20.306**	**263**	**13**	**21.506**	**301**	**14**	**112**
Bezirk Ch-W	182.569	2.751	15	186.976	3.032	16	79
Berlin	1.891.798	17.077	15	1.968.315	19.408	10	48

Quelle: SenSW (2020): Wohnatlas

Tab. 32: Anzahl Wohnungseinheiten und Wohnungsschlüssel

Betrachtungsraum	2015 WE gesamt (Wohn- und Nichtwohn-gebäude)	2020 WE gesamt (Wohn- und Nichtwohn-gebäude)	2015 - 2020 Entwicklung	2020 Wohnungen mit 1 und 2 Räumen	absolut	Wohnungen mit 3 und 4 Räumen	absolut	Wohnungen mit 5 und mehr Räumen	absolut	Wohnungen mit 7 und mehr Räumen	absolut
PLR Spreestadt	1.611	2.112	+31,1%	860	40,7%	1.148	54,4%	100	4,7%	4	0,2%
PLR Ernst-Reuter-Platz	2.771	3.091	+11,5%	1.054	34,1%	1.744	56,4%	337	10,9%	24	0,8%
PLR Savignyplatz	5.321	5.485	+3,1%	1.474	26,9%	2.894	52,8%	877	16,0%	136	2,5%
PLR George-Grosz-Platz	2.828	3.382	+19,6%	610	18,0%	1.801	53,3%	803	23,7%	168	5,0%
PLR Breitscheidplatz	1.621	1.990	+22,8%	340	17,1%	1.176	59,1%	358	18,0%	116	5,8%
PLR Schaperstraße	5.029	5.351	+6,4%	1.500	28,0%	2.888	54,0%	782	14,6%	181	3,4%
BEP-Gebietskulisse	**19.181**	**21.411**	**+11,6%**	**5.838**	**27,3%**	**11.651**	**54,4%**	**3.257**	**15,2%**	**629**	**2,9%**
Bezirk Ch-W	178.372	188.396	+5,6%	45.276	24,0%	109.574	58,2%	27.830	14,8%	5.716	3,0%
Berlin	1.873.682	1.982.825	+5,8%	455.465	23,0%	1.179.051	59,5%	300.230	15,1%	48.079	2,4%

Quelle: AfS Berlin-Brandenburg (2020): Wohnungsbestand - Wohn- und Nichtwohngebäude nach Planungsräumen

Tab. 33: Anteil städtische Wohnungen je Planungsraum

Betrachtungsraum	2015 WE-Bestand	2015 Anzahl städt. WE	2015 Anteil städt. WE am WE-Bestand	2020 WE-Bestand	2020 Anzahl städt. WE	2020 Anteil städt. WE am WE-Bestand	2015 - 2020 Entwicklung Anzahl städt. WE	2015 - 2020 Entwicklung des Anteils städt. WE am WE-Bestand
PLR Spreestadt	1.644	74	4,5%	2.112	74	3,5%	0	+0,0%
PLR Ernst-Reuter-Platz	2.860	536	18,7%	3.105	678	21,8%	+142	+26,5%
PLR Savignyplatz	5.477	176	3,2%	5.539	236	4,3%	+60	+34,1%
PLR George-Grosz-Platz	3.074	65	2,1%	3.378	65	1,9%	0	+0,0%
PLR Breitscheidplatz	2.000	0	0,0%	2.042	0	0,0%	0	+0,0%
PLR Schaperstraße	5.251	185	3,5%	5.330	230	4,3%	+45	+24,3%
BEP-Gebietskulisse	**20.306**	**1.036**	**5,1%**	**21.506**	**1.283**	**6,0%**	**+247**	**+23,8%**
Bezirk Ch-W	182.569	14.936	8,2%	186.976	15.555	8,3%	+619	+4,1%
Berlin	1.891.798	291.070	15,4%	1.968.315	331.608	16,8%	+40.538	+13,9%

Quelle: SenSW (2020): Wohnatlas

Tab. 32: Anzahl Wohnungseinheiten und Wohnungsschlüssel

Betrachtungsraum	2015 WE-Bestand	2015 Wohnungs-verkäufe	2015 Wohnungs-verkäufe je 1.000 Bestands-WE	2020 WE-Bestand	2020 Wohnungs-verkäufe	2020 Wohnungs-verkäufe je 1.000 Bestands-WE	2015 - 2020 Durchschnitts-wer der Wohnungs-verkäufe je 1.000 Bestands-WE
PLR Spreestadt	1.644	9	5	2.112	34	16	99
PLR Ernst-Reuter-Platz	2.860	9	3	3.105	17	5	30
PLR Savignyplatz	5.477	94	17	5.539	100	18	93
PLR George-Grosz-Platz	3.074	41	13	3.378	30	9	81
PLR Breitscheidplatz	2.000	21	11	2.042	13	6	49
PLR Schaperstraße	5.251	97	18	5.330	67	13	80
BEP-Gebietskulisse	**20.306**	**271**	**13**	**21.506**	**261**	**12**	**75**
Bezirk Ch-W	182.569	2.584	14	186.976	1.756	9	66
Berlin	1.891.798	13.888	7	1.968.315	9.711	5	36

Quelle: SenSW (2020): Wohnatlas

6.2 Herleitung der Flächenpotenziale

Erläuterungen zur Ermittlung und Berechnung der Flächenpotenziale

Die vorhandenen Flächenpotenziale setzen sich aus geplanten Neubauvorhaben (v.a. am Breitscheidplatz, in der Hertzallee und in der Spreestadt) sowie Nachverdichtungspotenzialen im Bestand durch Aufstockungen oder Dachgeschossausbauten zusammen.

Die Flächenpotenziale zu den Neubauvorhaben basieren größtenteils auf Angaben aus abgeschlossenen und laufenden Verfahren (Bebauungspläne, Kooperationsvereinbarungen, Bauanträge). Das umfasst folgende Projekte:

- Block Kurfürstendamm/Rankestraße (vormals KARSTADT)
- Hertzallee Nord (teilweise Bezirk Mitte)
- Hertzallee Süd
- B-Plan 4-80B
- B-Plan 4-60
- B-Plan 4-62 a-c

Weitere Flächenpotenziale für den Neubau basieren auf einer GIS-basierten Berechnung. Dabei wurden potenzielle Neubauten auf Grundlage von Plänen eingezeichnet und die Geschossigkeit bestimmt, was es ermöglicht, die jeweilige Bruttogeschossfläche der Gebäude zu berechnen. Grundlage für diese Methode sind folgende Pläne:

- Planwerk Innere Stadt
- Masterplan Uni Campus City West

Für die Ermittlung der kleinteiliger Flächenpotenziale (Aufstockungen, Dachgeschossausbauten) wurde auf das Geoinformationssystem (GIS) zurückgegriffen. Aufstockungspotenziale wurden auf Grundlage der Geschossangaben des ALKIS Datensatzes ermittelt, wobei Gebäude mit weniger als sechs Geschossen generell einbezogen wurden. Durch Satellitenbilder und eine ergänzende Vor-Ort-Begehung wurde überprüft, ob mit einem weiteren Geschoss die Traufhöhe eingehalten werden kann. Es wurde angenommen, dass, wenn die Aufstockungen durch Staffelgeschosse erfolgen, entsprechend nur 65 % der Grundfläche des Gebäudes zur Verfügung steht. Auch die Potenziale zum Dachgeschossausbau wurden auf Grundlage der Geschossangaben des ALKIS Datensatzes ermittelt. Bei der gründerzeitlichen Bebauung mit fünf Obergeschossen wurden anhand von Satellitenbildern überprüft, ob erkennbar ist, dass bereits ein Dachgeschossausbau stattgefunden hat (bspw. anhand von Dachfenstern). Gebäude ohne Dachausbauten wurden als Potenziale aufgenommen. Aufgrund von Dachschrägen wurde angenommen, dass nur 65 % der Grundfläche des Gebäudes zur Verfügung steht. Sowohl bei Aufstockungen als auch bei Dachgeschossausbauten wurden 50 % des ermittelten Flächenpotenzials abgezogen, weil davon ausgegangen werden kann, dass einige Potenziale nicht aktivierbar sind (weil es die Statik nicht zulässt, die Eigentümer:innen nicht gewillt sind usw.).

Zur Berechnung der Wohneinheiten und Büroarbeitsplätze wurden durchschnittliche Richtwerte herangezogen, die durch die ermittelten Flächenpotenziale geteilt wurden. Folgende Richtwerte wurden angewendet:

- pro Wohneinheit 100 m² BGF
- pro Büroarbeitsplatz 30 m² BGF

Bei den ermittelten Potenzialen kann es sich naturgemäß nur um Annäherungswerte handeln.

Tab. 35: Wohnungsbaupotenziale, Angaben in BGF (m²) und Wohneinheiten

Planungskulisse	Neubau		Aufstockung		Dachgeschossausbau		Gesamtergebnis	
	BGF (m²)	WE	BGF (m²)	WE	BGF (m²)	WE	BGF (m²)	WE
Spreestadt	53.200	532	-	-	2.237	22	55.437	
Campusbereich Charlottenburg	-	-	-	-	-	-	-	-
Westlicher Ernst-Reuter-Platz	4.075	41	513	5	3.085	31	7.672	77
Zentrum	113.700 [154]	1.137	1.065	11	7.874	79	122.639	1.226
Urbane Wohngebiete	4.822	48	6.007	60	20.994	210	31.822	318
BEP City West insg.	175.796	1.758	7.584	76	34.190	342	217.570	2.176

Tab. 36: Potenziale gewerbliche und sonstige Nutzungen (Angaben in BGF m²) und Anzahl Arbeitsplätze

Planungskulisse	Gewerbliche und sonstige Nutzungen BGF (m²)	Büro Arbeitsplätze (Büroflächenanteil von 70 %)
Spreestadt	210.706	4.916
Campus Charlottenburg	-	-
Westlicher Ernst-Reuter-Platz	9.507	222
Zentrum	219.800	5.129
Urbane Wohngebiete	2.066	48
BEP City West insg.	442.080	10.315

[154] Einschließlich Potenzialflächen im Block 668 an der Hertzallee, die teilweise im Bezirk Mitte liegen

6.3 Beispielhafte Umgestaltungsvorschläge für verschiedene Straßenräume

Der öffentliche Raum bietet Spielräume und zugleich die Notwendigkeit auf unterschiedliche gesellschaftliche Anforderungen zu reagieren - dies auch unter dem Vorzeichen nur sehr begrenzter öffentlichen Flächenressourcen und begrenzter Handlungsmöglichkeiten. Gegenwärtig bedeutet öffentlicher Raum vor allem in den verdichteten gründerzeitlich geprägten Quartieren und Stadträumen vielfach

- einen hohen Grad an Versiegelung,
- eine Gestaltung vorrangig für die Bedürfnisse des fließenden und ruhenden mot. Individualverkehrs.

Belange wie

- die Notwendigkeit zur Klimaanpassung,
- Bummeln/Aufenthalt im Freien in den EH/DL-geprägten Bereichen,
- Außengastronomie,
- Flächen für „weitere Verkehrsarten“ - Zufußgehen und Radfahren,
- das Kinderspiel,
- Freizeit-/Sportaktivitäten,
- Reduzierung von Angsräumen,

sind vielfach untergeordnet oder überhaupt nicht präsent.

Planerische Vorgaben wie der Stadtentwicklungsplan Klima 2.0, aktualisierte bau- und umweltrechtliche Regelungen, das Soziale Infrastruktur-Konzept (SIKo) oder Erkenntnisse aus Untersuchungen zur Einzelhandels- und Dienstleistungsnachfrage zeigen die Möglichkeiten bzw. verdeutlichen die Notwendigkeit, öffentlichen Raum zukünftig multifunktionaler zu gestalten und zu nutzen als bisher.

Die dafür notwendigen räumlichen/baulichen Veränderungen werden in einem Aushandlungsprozess erfolgen müssen, der folgende Aspekte berücksichtigt:

- Sicherung der Grundstückszugänglichkeit für Versorgungs-/Rettungsfahrzeuge, An- und Ablieferung,
- Zugänglichkeit für beeinträchtigte Menschen,
- Anforderungen aus Klimaschutz und -anpassung wie Verschattung, Staubbindung,
- vorhandene unterirdische Strukturen (Leitungsnetze, U-Bahn-Tunnel)
- Belange anliegender Gewerbetreibender, z.B. der Gastronomie,
- vorhandene Fahr- und Parkgewohnheiten von ansässiger Bevölkerung, Mitarbeitenden und Kunden,
- Belange nicht motorisierter Bevölkerungskreise, insbesondere von Kindern/Jugendlichen und alten Menschen in den Quartieren.

Veränderungen werden Vor- und Nachteile bringen, die gegeneinander abzuwägen sind.

Eine besondere Herausforderung wird zukünftig sein, in Bereichen der Mischwasserkanalisation die Regenwasserbewirtschaftung von der Kanalisation abzukoppeln. Ziel ist es, das Kanalsystem zu entlasten und so die Notüberläufe mit belastetem Abwasser in den Landwehrkanal und die Spree zu mindern. Indem abflusslose Straßen gebaut werden, kann ein Beitrag zur wassersensiblen Stadtentwicklung geleistet werden. Das bedeutet auch, dass das Regenwasser nicht als Abwasser, sondern als eine Ressource behandelt wird, die

zur Kühlung der hitzebelasteten Stadtquartiere in der City West eingesetzt wird. Weiterhin sollte das Regenwasser genutzt werden, damit die Straßenbäume davon profitieren.[155] Regenwasser soll zukünftig als Ressource für die Klimaanpassung eingesetzt werden.

Bei der angestrebten vollständigen dezentralen Bewirtschaftung des Regenwassers muss aber die Kaskade Rückhaltung, Nutzung für Verdunstung und Bewässerung, Versickerung umgesetzt werden. Für den Straßenraum bedeutet dies, dass ca. 15 bis 20 % der bislang versiegelten und anders genutzten Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung und Hitzevorsorge benötigt werden. Die Straßen in der City West werden damit grüner, die Bäume erhalten mehr Platz für ihre Wurzeln.

Grundsätzliche Prinzipien für die Umgestaltungsvorschläge für Straßen sind:

- Klimaanpassung in Bezug auf Hitze- und Überflutungsvorsorge dienenden Bereichen durch Entsiegelung und Schaffung von Versickerungsmöglichkeiten; Pflanzung schattenspendender Bäume,
- Sicherstellung der Zugangsmöglichkeit für Rettungs- und Versorgungsfahrzeugen,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für vulnerablere Verkehrsteilnehmer, u.a. durch Verbesserung von Querungsmöglichkeiten,
- Sicherstellung der Erreichbarkeit von Grundstückszufahrten/Anlieferungsbereichen,
- Erweiterung der Flächen für den Aufenthalt, sei es für private Freizeitaktivitäten, für das Spiel oder für die Nutzung durch gastronomische/gewerbliche Einrichtungen,
- Erweiterung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr,
- Dämpfung des Geschwindigkeitsniveaus des fließenden MIV.

Angesichts der derzeitig im Regelfall anzutreffenden Gestaltung können diese Maßnahmen nur durch Inanspruchnahme von bislang dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr realisiert werden.

An Beispielen werden nachfolgend unterschiedliche Möglichkeiten gezeigt. Dabei wurden reale Straßen gewählt, um die Gestaltungsmöglichkeiten und Herausforderungen wirklichkeitsnah auszuloten - besser als bei abstrakten Querschnitten. Prinzipiell ist eine Übertragbarkeit auf vergleichbare Straßenzüge gegeben.

Es handelt sich dabei um Straßen des Nebennetzes, die

- mehr als reine Wohnstraßen sind, vielmehr weitere Nutzungen wie Einzelhandel und Gastronomie aufweisen,
- kleinteilige Verbindungen zwischen und Zugang zu wichtigen Räumen darstellen,
- keine straßenverkehrlich bedeutende Funktion erfüllen.

Bei den dargestellten Varianten ist jeweils eine stärker am linearen Bestand und der bestehenden Straßenraumaufteilung orientiert, eine zweite Variante stellt eine umfangreichere Neuaufteilung dar. Die prinzipiellen Darstellungen sind geeignet, mögliche Konsequenzen, z.B. hinsichtlich der Umbaukosten, der Reduktion der Parkplätze oder dem Gewinn von Versickerungsflächen aufzuzeigen.

Sie bedürfen vor einer möglichen Umsetzung der weiteren Ausarbeitung und konkreten Planung für den Einzelfall. Dabei sind insbesondere die Belange der öffentlichen Sicherheit und des Rettungswesens sowie der Ver- und Entsorgung zu berücksichtigen. Ein großflächigerer Umsetzungsprozess wird wegen erforderlichen finanziellen Ressourcen und der planerisch-organisatorischen Abläufe ein schrittweiser und kleinteiliger sein.

[155] Im Hinweisblatt Begrenzung von Regenwassereinleitungen bei Bauvorhaben in Berlin (BReWa-BE) von SenMVKU werden diese Anforderungen benannt

Beispiel Knesebeckstraße

Diese Verbindung mit einem vergleichsweise breiten Straßenraumquerschnitt (samt breite Fußwege) verbindet den Kurfürstendamm mit dem Savignyplatz und seinen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten. Anliegend sind auch ein Kinderspielplatz und die Joan-Miro-Schule. Das Parken erfolgt beiderseitig in Queraufstellung. Die Knesebeckstraße unterquert südlich des Savignyplatzes die Stadtbahn. Fachplanerisch stellen sich hier für ggf. notwendige Maßnahmen an Bauwerk oder Fahrweg bzw. für Rettungsmaßnahmen besondere Anforderungen, die bei einer weiteren Durchplanung der hier vorgestellten Skizzen zwingend zu beachten sind.

Erhalten werden sollte die für die gründerzeitliche Stadttypologie übliche Linearität.



Abb. 81: Impressionen aus der Knesebeckstraße, heutige Gehwegbreiten und kleine Baumscheiben

Knesebeckstraße Variante 1:

Grundgedanke dieser Variante ist die Beibehaltung der Linearität durch Grün/Pflanzstreifen und Baumergänzungen. Weitere Elemente sind:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite von derzeit 9 m auf 6 m
- Beidseitiger Pflanz- und Versickerungsstreifen (6 m)
- Offen gestaltete Pflanzflächen
- Veränderung der Parkplätze durch die Anordnung von Quer- zu Längsparken. Die Anordnung erfolgt beidseitig.
- Vorhalteflächen für Liefer- und Ladezonen sowie für Ver- und Entsorgung
- Gehwegvorstreckungen insbesondere in den Zugangsbereichen der Schule und des Kinderspielplatzes (Querungshilfe)
- Optische Trennung zwischen Gehweg-/Aufenthaltsbereichen und Fahrbahn durch unterschiedliche Materialien
- Angebot von vergrößerten Aufenthaltsbereichen (bis zur Fahrbahn) für gastronomische Angebote
- Schaffung von aktivierenden Angeboten wie z.B. Spielgeräten
- Ergänzung des Baumbestandes



Abb. 82: Knesebeckstraße, Variante 1

Knesebeckstraße Variante 2:

Als wesentlicher Unterschied zur Variante 1 ist hier die Straße als Mischverkehrsfläche gestaltet, wodurch sich der fließende Kfz-Verkehr deutlich unterordnet und eine Auflösung der bisherigen Trennung der Verkehre erfolgte. Weitere Elemente sind:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite von derzeit 9 m auf 6 m
- Beidseitiger Pflanz- und Versickerungsstreifen in unterschiedlicher Breite. Hierdurch lässt sich der Straßenraum in geeignete Abschnitte gliedern.
- Gestalterisch hervorgehobene inselartige Aufenthaltsbereiche innerhalb der Gehwegbereiche und der Pflanzstreifen, insbesondere in den Zugangsbereichen der Schule, des Kinderspielplatzes sowie im Bereich der S-Bahnunterführung
- Veränderung der Parkplätze durch die Anordnung von Quer- zu Längsparken. Überwiegend sollen nur Parkplätze für mobil eingeschränkte Menschen zur Verfügung gestellt werden
- Vorhalteflächen für Liefer- und Ladezonen sowie für Ver- und Entsorgung
- Angebot von vergrößerten Aufenthaltsbereichen (bis zur Fahrbahn) für gastronomische Angebote
- Schaffung von aktivierenden Angeboten wie z.B. Spielgeräten
- Ergänzung des Baumbestandes



Abb. 83: Knesebeckstraße, Variante 2

Beispiel Rankestraße

Diese Straße hat Erschließungsfunktionen für die angrenzenden Grundstücke und stellt eine Verbindung zwischen Los-Angeles-Platz und Breitscheidplatz dar. Weiter südlich ist der Friedrich-Hollaender-Platz „räumliches Ziel“ der Rankestraße, allerdings optisch/funktional durch die Lietzenburger Straße deutlich getrennt. Die Rankestraße hat eine sehr große Fahrbahnbreite. Südlich der Augsburger Straße befindet sich die Feuerwache, für die auch künftig die Zufahrt gesichert bleiben muss.

Die Rankestraße hat durch seine Lage in unmittelbarer Nähe zum Breitscheidplatz sowie der Mündung in die Tauentzienstraße eine besondere Bedeutung. Insbesondere im Übergangsbereich zur Flaniermeile Tauentzienstraße haben sich viele gastronomische Betriebe angesiedelt, die den öffentlichen Raum für gastronomische Angebote nutzen. Die im Bestand ohnehin schmalen Gehwege werden hierdurch stark eingeschränkt. Des Weiteren liegt der Los-Angeles-Platz im Kreuzungspunkt Rankestraße/Augsburgerstraße, dessen unterirdisches Parkdeck über die Rankestraße erschlossen wird. Zusätzlich ist der Straßenraum aufgrund eines hohen Parksuchverkehrs stark belastet. Insbesondere diese vielfältigen Nutzungsansprüche und das Ziel einer mikroklimatischen Verbesserung der stark verdichteten städtebaulichen Situation machen es erforderlich, den Straßenraum neu zu denken. Hinzu kommt die Notwendigkeit, Belange der Terrorabwehr bei der Einmündung in die Tauentzienstraße zu beachten.

Das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf hat deshalb Schritte zur baulichen Umgestaltung eingeleitet und eine Tiefbau-Planung beauftragt. Die Vorplanung (Stand April 2024) ist Grundlage für die zwei nachfolgenden Darstellungen des Einmündungsbereiches. Danach wird die Fahrbahn verengt und erlaubt zukünftig nur den Verkehr nach Norden mit Rechtsabbiegen in die Tauentzienstraße, dessen Mittelstreifen geschlossen wird. Bisherige Fahrbahnbereiche werden für den Fußverkehr umgestaltet und z.T. entsiegelt.

Als Erweiterung zur angestrebten Umgestaltung des Breitscheidplatzes und des Einmündungsbereiches soll die Rankestraße auch im südlich anschließenden Bereich umgestaltet werden, um Aufenthaltsqualität und Klimawirksamkeit zu erhöhen.



Abb. 84: Impressionen aus der Rankestraße, starke Prägung durch abgestellte Fahrzeuge

Die weiter östliche Marburger Straße, deren Zugang zur Tauentzienstraße bereits eingeengt ist, bietet sich für vergleichbare Maßnahmen an.

Rankestraße Variante 1:

Grundgedanke dieser Variante ist die Beibehaltung der Linearität durch Grün/Pflanzstreifen und Baumergänzungen. Weitere Elemente sind:

- Deutliche Reduzierung der Fahrbahnbreite von derzeit 15 m auf 6 m
- Ausbildung einer Sackgassensituation im Zufahrtsbereich zur Tauentzienstraße, Durchfahrt nur für Entsorgungs- und Notfallverkehr und den Fahrradverkehr (in beiden Richtungen)
- Angebot eines Wendebereiches im Zufahrtsbereich zur Tauentzienstraße, Durchfahrt
- Beidseitiger Pflanz- und Versickerungsstreifen (ca. 8 m)
- Offen gestaltete und überschaubare Pflanzflächen
- Veränderung der Parkplätze durch die Anordnung von Quer- zu Längsparken. Die Anordnung erfolgt beidseitig.
- Vorhalteflächen für Liefer- und Ladezonen sowie für Ver- und Entsorgung
- Optische Trennung zwischen Gehweg-/Aufenthaltsbereichen und Fahrbahn durch unterschiedliche Materialien
- Angebot von vergrößerten Aufenthaltsbereichen für gastronomische Angebote
- Schaffung von aktivierenden Angeboten wie z.B. Spielgeräten etc.
- Ergänzung des Baumbestandes



Abb. 85: Rankestraße, Variante 1

Rankestraße Variante 2:

Als wesentlicher Unterschied zur Variante 1 ist hier die Straße als Mischverkehrsfläche gestaltet, wodurch sich der fließende Kfz-Verkehr deutlich unterordnet und eine Auflösung der bisherigen Trennung der Verkehre erfolgte. Weitere Elemente sind:

- Deutliche Reduzierung der Fahrbahnbreite von derzeit 15 m auf 6 m
- Schließung der Rankestraße zwischen Kurfürstendamm/Tauentzienstraße bis Höhe Rankestraße 4 für MIV, Durchfahrt für Ver- und Entsorgung sowie Notfallverkehr und den Fahrradverkehr (in beiden Richtungen)
- Ausbildung einer Sackgassensituation, Durchfahrt nur für Entsorgungs- und Notfallverkehr
- Umgestaltung der Fläche zugunsten der Aufenthaltsqualität, Aufnahme von mehr Besucher:innen, Auflösung der bisherigen Trennung der Verkehre
- Beidseitiger Pflanz- und Versickerungsstreifen zwischen ca. 5 und 9 m
- Offen gestaltete Pflanzflächen und überschaubare Pflanzflächen.
- Veränderung der Parkplätze durch die Anordnung von Quer- zu Längsparken. Überwiegend sollen nur Parkplätze für mobil eingeschränkte Menschen zur Verfügung gestellt werden
- Vergrößerung der Aufstellflächen für beispielsweise gastronomische Angebote
- Schaffung von aktivierenden Angeboten wie z.B. Spielgeräten
- Ergänzung des Baumbestandes



Abb. 86: Rankestraße, Variante 2

Beispiel Meinekestraße

Diese Straße dient gegenwärtig als Zufahrt zu verschiedenen Grundstücken und ist, aufgrund des Querparkens räumlich und optisch, sehr dominant als Abstellfläche für den ruhenden Verkehr. Die Gehwege sind sehr schmal. Die (begrenzte) Außennutzung der Gastronomie führt zu weiteren Einschränkungen.

Die Meinekestraße hat keine Durchgangsverkehrsfunktion. Ihre Lage im Wegenetz stellt aber eine (potenzielle) Verbindung zwischen dem Kurfürstendamm und der kulturellen Nutzung, Hochschulanageboten und Freizeitaktivitäten (Gerhart-Hauptmann-Anlage) dar. Die angestrebte Stärkung und städtebauliche Aufwertung des „Kulturquartiers Fasanenplatz“ an der Schaperstraße würde dadurch in ihrer Bedeutung unterstrichen.

Im Folgenden werden zwei mögliche Szenarien zur Neuaufteilung des Straßenquerschnitts dargestellt. Durch die Verengung der Fahrbahn könnte einerseits Raum für einen beidseitigen und überwiegend durchgehenden Pflanz- und Versickerungsstreifen geschaffen werden, andererseits bietet dies mehr Platz für Zufußgehende sowie zu Aufenthalt innerhalb des zur Verfügung stehende öffentlichen Straßenraumes. Die für die gründerzeitliche Stadttypologie übliche Linearität bliebe erhalten.



Abb. 87: Impressionen aus der Meinekestraße mit schmalen Gehwegen und kleinen Baumscheiben

Meinekestraße Variante 1:

Grundgedanke dieser Variante ist die Beibehaltung der Linearität durch Grün/Pflanzstreifen und Baumergänzungen. Weitere Elemente sind:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite von derzeit 8 m auf 6 m
- Trennung von Fahrbahn und Gehwegbereiche wie im Bestand
- Beidseitiger Pflanz- und Versickerungsstreifen (6 m)
- Durch die offenen Pflanzflächen wird der Gehwegbereich, der durch zumeist bis in den Gehweg hineinragenden Kfz, optisch vergrößert
- Veränderung der Parkplätze durch die Anordnung von Quer- zu Längsparken. Die Anordnung erfolgt überwiegend auf der westlichen Seite.
- Optische Trennung zwischen Gehweg-/Aufenthaltsbereichen und Fahrbahn durch unterschiedliche Materialien
- Angebot von vergrößerten Aufenthaltsbereichen (bis zur Fahrbahn) für gastronomische Angebote
- Vorhalteflächen für Liefer- und Ladezonen sowie für Ver- und Entsorgung
- Schaffung von aktivierenden Angeboten wie z.B. Spielgeräten
- Ergänzung des Baumbestandes



Abb. 88: Meinekestraße Variante 1

Meinekestraße Variante 2

Als wesentlicher Unterschied zur Variante 1 ist hier die offenere Anordnung der Gestaltungselemente, wodurch sich der fließende Kfz-Verkehr deutlicher unterordnet und eine Auflösung der bisherigen Trennung der Verkehre erfolgte. Weitere Elemente sind:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite von derzeit 8 m auf 6 m
- Gestaltung der Straße als Mischverkehrsfläche, wodurch sich der fließende Kfz-Verkehr deutlich unterordnet, Auflösung der bisherigen Trennung der Verkehre
- Beidseitiger Pflanz- und Versickerungsstreifen in unterschiedlicher Breite. Hierdurch lässt sich der Straßenraum in geeignete Abschnitte gliedern.
- Wie bei Variante I wird durch die offenen Pflanzflächen der Gehwegbereich optisch vergrößert
- Gestalterisch hervorgehobene, inselartige Aufenthaltsbereiche innerhalb der Gehwegbereiche und Pflanzstreifen
- Veränderung der Parkplätze durch die Anordnung von Quer- zu Längsparken. Überwiegend sollen nur Parkplätze für mobil eingeschränkte Menschen zur Verfügung gestellt werden
- Vorhalteflächen für Liefer- und Ladezonen sowie für Ver- und Entsorgung
- Angebot von vergrößerten Aufenthaltsbereichen (bis zur Fahrbahn) für gastronomische Angebote
- Schaffung von aktivierenden Angeboten wie z.B. Spielgeräten
- Ergänzung des Baumbestandes
- Zur Reduzierung des Verkehrs könnte optional die Zufahrt für Kfz vom Kurfürstendamm eingeschränkt werden. Zur Vermeidung eines aufwendigen Wendehammers sollte die Auffahrt zum Kurfürstendamm möglich bleiben.



Abb. 89: Meinekestraße Variante 2

Abbildungsverzeichnis

Abbildungen ohne Quellenangabe wurde von der Planergemeinschaft für Stadt und Raum eG erstellt

Seite

Abb. 1: Planungskulisse der Bereichsentwicklungsplanung, Quelle Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0 13

Abb. 2: Prognoseräume alt bis 2021 Abb. 3: Bezirksregionen alt bis 2021 27

Abb. 4: Prognoseräume neu ab 2021 Abb. 5: Bezirksregionen neu ab 2021 27

Abb. 6: Baualtersklassen, Quelle: siehe Karte 37

Abb. 7: Denkmalkarte Berlin. Einen Überblick über die Naturdenkmale gibt die Abbildung im Kapitel 3.7.3. Quelle siehe Karte 41

Abb. 8: Kulisse Städtebauliche Erhaltungsverordnung nach § 172 BauGB, Quelle: siehe Karte 42

Abb. 9: Karte Städtebauliche Dichten, Quelle: siehe Karte 44

Abb. 10: Ausschnitt aus dem Baunutzungsplan für die City West, Quelle: siehe Karte 46

Abb. 11: Festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne, Quelle: siehe Karte 47

Abb. 12: Gebiete von außergewöhnlicher stadtpolitscher Bedeutung nach § 9 AG BauGB, Quelle: siehe Karte 49

Abb. 13: Ausschnitte aus den Landschaftsplänen VII-L-5 Charlottenburger Innenstadt vom 12. Dezember 2000 (oben) und IX-L-5 Wilmersdorfer Innenstadt vom 24. Mai 2005 (unten), Quelle: siehe Karte 51

Abb. 14: Karte Städtebauliche Entwicklungsziele und -bereiche, Quelle: siehe Karte 53

Abb. 15: Karte Städtebauliche Entwicklungsziele und -bereiche, Fokussierung, Quelle: siehe Karte 54

Abb. 16: Überwiegende Wohnnutzung auf Grundstücksebene, Quelle: siehe Abb. 17 66

Abb. 17: Karte Teilbereiche Wohnen mit Blocknummern, Quelle: siehe Karte 68

Abb. 18: Teilbereich Urbane Wohnquartiere, Quelle: siehe Abb. 17 77

Abb. 19: Karte Erhaltungsverordnungsgebiete §172 BauGB, Quelle: siehe Bild 79

Abb. 20: Teilbereich Zentrum City West, Quelle: siehe Abb. 17 80

Abb. 21: Teilbereich Spreestadt, Quelle: siehe Abb. 17 83

Abb. 22: Teilbereich Westlicher Ernst-Reuter-Platz, Quelle: siehe Abb. 17 85

Abb. 23: Karte Gemeinbedarf/soziale Infrastruktur, Quelle: siehe Karte 91

Abb. 24: Karte Kultureinrichtungen, Quelle: siehe Karte 105

Abb. 25: Stadtentwicklungsplan Zentren 2030: Zentrenhierarchie, Quelle: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Referat I A, Stadtentwicklungsplanung, Datenstand: 12.3.2019 111

Abb. 26: Sortimentsstruktur und Betriebe nach Größenklassen, Quelle: Spath+Nagel und Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung GmbH 113

Abb. 27: Zentrumsbereichskern City West (Zoo, Kurfürstendamm, Tauentzienstraße), Quelle: Spath + Nagel, Dr. Donato Acocella Stadt- und Regionalentwicklung GmbH 114
Abb. 28: Karte Gastronomiestandorte, Quelle: siehe Karte 117
Abb. 29: Karte Wissenschaft und Forschung, Quelle: siehe Karte 127
Abb. 30: Masterplan Campus, 2009, Quelle: siehe Karte 131
Abb. 31: Karte Übernachtungsmöglichkeiten, Quelle: siehe Karte 135
Abb. 32: Prägende übergeordnete Straßenräume, Quelle: siehe Karte 144
Abb. 33: Übersicht der Potenzialflächen für die Umgestaltung vorhandener Straßenräume (Schwerpunkte), Quelle: bgmr 147
Abb. 34: Potenzialflächen für die Umgestaltung der Straßenräume Straße des 17. Juni, Einsteinufer, Ernst-Reuter-Platz, Müller-Breslau-Straße, Quelle: bgmr 148
Abb. 35: Potenzialflächen für die Umgestaltung der Straßenräume am Savignyplatz, Steinplatz, Grolmanstraße, Knesebeckstraße, Carmerstraße, Quelle: bgmr 150
Abb. 36: Potenzialflächen für die Umgestaltung der Straßenräume am Breitscheidplatz, Hardenbergplatz, Rankestraße, Quelle: bgmr 151
Abb. 37: Potenzialflächen für die Umgestaltung der Straßenräume an der Gerhart-Hauptmann-Anlage, Bundesallee, Nürnberger Platz, Quelle: bgmr 153
Abb. 38: Standorte von Naturdenkmalen (grün: Baum, braun: Findling), Quelle: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0 155
Abb. 39: Strukturkonzept Einsteinufer Süd zwischen Charlottenburger Brücke und Marchbrücke; weitere Durchwegungen des Campus sind im Zuge der Planungskonkretisierung vorzusehen, Quelle: bgmr 161
Abb. 40: Strukturkonzept Einsteinufer Nord zwischen Marchbrücke und Dovebrücke, Quelle: bgmr 162
Abb. 41: Strukturkonzept Müller-Breslau-Straße, Quelle: bgmr 163
Abb. 42: Strukturkonzept Straße des 17. Juni/Vorplatz TU, Quelle: bgmr 164
Abb. 43: Strukturkonzept Savignyplatz, Quelle: bgmr 165
Abb. 44: Strukturkonzept „Kulturquartier Fasanenplatz“/Gerhart-Hauptmann-Anlage, Quelle: bgmr 166
Abb. 45: Hitzebelastung am Tag und in der Nacht, Quelle: BAFOK 2023 170
Abb. 46: Schwerpunkträume der Hitzeanpassung 172
Abb. 47: Schematische Kaskade der Regenwasserbewirtschaftung für Baufeld mit Verdunstung/Versickerung im Hof, Quelle: bgmr (Abbildung) 174
Abb. 48: Schwerpunktraum Starkregen/Straßenräume mit besonderem Handlungsbedarf, Quelle: siehe Karte 177
Abb. 49: Karte Straßenbäume, Quelle: siehe Karte 180
Abb. 50: Fernwärmenetz, Quelle: siehe Karte 185

Abb. 51: Überwiegende Heizungsarten, Quelle: siehe Karte 186
Abb. 52: Solarthermie-Potenzial, Quelle: siehe Karte 187
Abb. 53: Leitungsplan der 50 Hertz GmbH, Quelle: 50 Hertz GmbH 188
Abb. 54: Karte Ausschnitt Integrierte Umweltgerechtigkeitskarte, Quelle: siehe Karte 190
Abb. 55: Vorschlag BA Charlottenburg-Wilmersdorf für das Zielnetz Radverkehr, Quelle: siehe Karte 203
Abb. 56: Ausschnitt aus dem FNP mit ergänzender Darstellung aus dem Nahverkehrsplan Berlin 2019-23; Bedarfsplan ÖPNV gemäß Senatsbeschluss vom 26.2.2019, Quelle: Geoportal Berlin / Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0 208
Abb. 57: Angestrebtes übergeordnetes Straßennetz im Jahr 2030 (inkl. vom Bezirk angestrebter Modifikationen), Quelle: siehe Karte 215
Abb. 58: Entwurf für den Hardenbergplatz, Berlin 2014, Quelle: Topotek1 mit IVAS 221
Abb. 59: Bestehendes Straßennetz mit Einordung in die Hierarchie 225
Abb. 60: Skizze zur weiträumigen Umfahrung Breitscheidplatz 227
Abb. 61: Aufteilung des öffentlichen Raumes am Breitscheidplatz 228
Abb. 62: Querschnitt Budapester Straße (vorm Bikini-Haus) Bestand (oben) und Umgestaltungsvorschlag, Quelle: Büro Happold 229
Abb. 63: Karte Nutzungskonzept, Quelle: siehe Karte 241
Abb. 64: Teilbereiche Nutzungsstruktur 243
Abb. 65: Teilbereich Zentrum City West mit Blocknummern, Quelle: siehe Abb. 64 244
Abb. 66: FNP-Ausschnitt Teilbereich Zentrum City West, Quelle: Geoportal Berlin/ Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0 246
Abb. 67: Ausschnitt aus dem Nutzungskonzept Teilbereich Zentrum City West, Quelle: siehe Abb. 63 247
Abb. 68: Teilbereich Urbane Wohnquartiere, Quelle: siehe Abb. 64 248
Abb. 69: FNP-Ausschnitt Teilbereich urbane Wohnquartiere, Quelle: Geoportal Berlin/ Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0 249
Abb. 70: Ausschnitt Nutzungskonzept Teilbereich urbane Wohnquartiere, Quelle: siehe Abb. 64 250
Abb. 71: Kartenausschnitt Campusbereich Charlottenburg, Quelle: siehe Abb. 64 251
Abb. 72: FNP Ausschnitt - Campusbereich Charlottenburg, Geoportal Berlin/ Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0 252
Abb. 73: Ausschnitt Nutzungskonzept Campusbereich Charlottenburg, Quelle: siehe Abb. 63 253
Abb. 74: Teilbereich Spreestadt, Quelle: siehe Abb. 64 254
Abb. 75: FNP-Ausschnitt Teilbereich Spreestadt, Quelle. Geoportal Berlin/ Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0 255

Abb. 76: Ausschnitt Nutzungskonzept Teilbereich Spreestadt, Quelle: siehe Abb. 63 256
Abb. 77: Teilbereich Westlicher Ernst-Reuter-Platz, Quelle: siehe Abb. 64 257
Abb. 78: FNP-Ausschnitt Teilbereich Westlicher Ernst-Reuter-Platz, Quelle: Geoportal Berlin/ Karte von Berlin 1:5000 (K5), dl-de/by-2-0 258
Abb. 79: Ausschnitt Nutzungskonzept Teilbereich Westlicher Ernst-Reuter-Platz, Quelle: siehe Abb. 63 259
Abb. 80: Überblick mit den Schwerpunkten der Handlungsempfehlungen, Quelle: siehe Karte 277
Abb. 81: Impressionen aus der Knesebeckstraße, heutige Gehwegbreiten und kleine Baumscheiben 284
Abb. 82: Knesebeckstraße, Variante 1 285
Abb. 83: Knesebeckstraße, Variante 2 287
Abb. 84: Impressionen aus der Rankestraße, starke Prägung durch abgestellte Fahrzeuge 288
Abb. 85: Rankestraße, Variante 1 290
Abb. 86: Rankestraße, Variante 2 292
Abb. 87: Impressionen aus der Meinekestraße mit schmalen Gehwegen und kleinen Baumscheiben 293
Abb. 88: Meinekestraße Variante 1 295
Abb. 89: Meinekestraße Variante 2 297