

Östliche Eingangsbereiche in der City West Machbarkeitsstudie und Integriertes Entwicklungskonzept

Bericht / Dokumentation



Im Auftrag des
Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg von Berlin
Abteilung Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung
Stadtentwicklungsamt
Finanziert mit Fördermitteln des Programms Aktive Zentren

Verfasser:

GRUPPE PLANWERK
Stadtplaner Architekten Ingenieure

Dezember 2013 / Januar 2014

IMPRESSUM

Auftraggeber	Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin Abteilung Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung Stadtentwicklungsamt Siegmond Kroll
Projektbetreuung	Andreas Baldow
Projektbegleitung:	Regionalmanagement City West Dirk Spender Silke Wiesenhütter
Verfasser:	GRUPPE PLANWERK Stadtplaner Architekten Ingenieure Pariser Straße 1, 10719 Berlin
Bearbeitung:	Heinz Tibbe Nicole Schlieker José Hasse Velez Markus Fichtner Anja Seegert
Beratung:	bulwiengesa AG research analysis consulting Andreas Schulten Julia Peters HOFFMANN-LEICHTER Ingenieurgesellschaft mbH Siegmar Gumz
Moderation der öffentlichen Veranstaltungen	Veronika Brugger

Dezember 2013 / Januar 2014

INHALT

Textteil

1. Zusammenfassung	5
1.1 Auftrag und Plangebiet	5
1.2 Integrativer Planungsansatz	5
1.3 Öffentliche Veranstaltungen und Anrainergespräche	5
1.4 Überarbeitetes Entwicklungskonzept	6
1.5 Möglichkeiten der Neugestaltungen in Straßenräumen	6
1.6 Ausblick	9
2. Analysen zu Bestand und Entwicklung	11
2.1 Städtebaulicher Entwicklungshintergrund	11
2.2 Nutzungsstrukturelle Situation und Entwicklungsperspektiven	12
2.3 Verkehrliche Situation und Handlungsmöglichkeiten	14
2.4 Unterirdische Ingenieurbauwerke und Leitungsmedien	15
3. Konzepte	16
3.1 Integriertes Entwicklungskonzept	16
3.2 Städtebaulich-hochbauliche Entwicklungsoptionen	16
3.3 Straßengestaltungskonzepte für die Teilbereiche	19
3.4 Konzeptionelle Vertiefung Westabschnitt Kleiststraße	23
4. Bisheriger Planungs- und Beteiligungsprozess	24
4.1 Bürgerveranstaltungen	24
4.2 Anrainergespräche	26
4.3 Verwaltungsrunden	27

Anlagen

Anlagen zu Kap. 1:

- Abb. 1: Planungsraum mit Teilbereichen
- Abb. 2: Integriertes Entwicklungskonzept, Szenario A, Zwischenstand
- Abb. 3: Integriertes Entwicklungskonzept, Szenario B, Zwischenstand
- Abb. 4: Integriertes Entwicklungskonzept, Ergebnisstand 12/2013
- Abb. 5: Teilbereich 1 - Westabschnitt der Kleiststraße
- Abb. 6: Westabschnitt der Kleiststraße, Präferenzkonzept, Lageplan
- Abb. 7: Westabschnitt der Kleiststraße, Präferenzkonzept, Profilschnitt
- Abb. 8: Westabschnitt der Kleiststraße, Variante Einmündung Keithstraße
- Abb. 9: Teilbereich 4 – Straße An der Urania, Konzeptvarianten
- Abb. 10: Teilbereich 5 – Mittelabschnitt der Kleiststraße, Konzeptvariante
- Abb. 11: Teilbereich 6 – Nollendorfplatz, Neuordnungsvorschlag
- Abb. 12: Teilbereich 7 – Kurfürstenstraße, Konzeptvariante

Anlagen zu Kap. 2:

- Abb. 13: Situation um 1850
- Abb. 14: Hobrecht-Plan, 1861-1862
- Abb. 15: Situation um 1880
- Abb. 16: Liebenow-Plan, 1888
- Abb. 17: Situation um 1910
- Abb. 18: Situation um 1940

- Abb. 19: Luftbild 1953
- Abb. 20: Situation um 1986
- Abb. 21: Planwerk Innenstadt (Stand 2003)
- Abb. 22: Planwerk Innere Stadt (Stand 2010)
- Abb. 23: Gebäudebezogene Nutzung Obergeschosse
- Abb. 24: Gebäudebezogene Nutzung Erdgeschosse
- Abb. 25: Eigentümerstruktur
- Abb. 26: DTV-Wert 2009, Kfz / 24 Std.(Ausschnittkarte)
- Abb. 27: Leitungsplan Übersicht
- Mat. 1 Präsentationen bulwiengesa, 12.04.2013 und 06.05.2013

Anlagen zu Kap. 3:

- Abb. 28: Entwicklungsoptionen zum Teilrückbau der Lietzenburger Straße
- Abb. 29a: Westabschnitt Kleiststraße, Avenue-Variante, Lageplan
- Abb. 29b: Westabschnitt Kleiststraße, Avenue-Variante, Profilschnitt
- Abb. 29c: Westabschnitt Kleiststraße, Avenue-Variante, Perspektive
- Abb. 30a: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen, Multifunktionale Ausstattung, Lageplan
- Abb. 30b: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen, Multifunktionale Ausstattung, Profilschnitt
- Abb. 30c: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen, Längsschnitt
- Abb. 30d: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Multifunktionale Ausstattung, Perspektive
- Abb. 30e: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Ausstattungsvariante Outdoor-Galerie, Perspektive
- Abb. 30f: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Ausstattungsvariante Temporärer Markt, Perspektive
- Abb. 31a: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Lageplan
- Abb. 31b: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Profilschnitt
- Abb. 31c: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Perspektive
- Abb. 32a: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Lageplan
- Abb. 32b: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Profilschnitt
- Abb. 33a: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Lageplan
- Abb. 33b: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Profilschnitt
- Abb. 34a: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Lageplan
- Abb. 34b: Westabschnitt Kleiststraße, Verbreiterung Mittelstreifen Gliederungs- und Ausstattungsvariante, Profilschnitt
- Mat. 2 Verschattungsstudien Wormser Dreieck
- Mat. 3 Varianten Mittelraum der Straße An der Urania

Anlagen zu Kap. 4:

- Mat. 4 Auswertungen der Beiträge zur 1. Bürgerveranstaltung
- Mat. 5 Auswertungen der Beiträge zur 2. Bürgerveranstaltung

1. Zusammenfassung

1.1 Auftrag und Plangebiet

Ende Februar 2013 wurde GRUPPE PLANWERK beauftragt, eine Machbarkeitsstudie mit integriertem Entwicklungskonzept für die Qualifizierung des östlichen Eingangsbereichs der City West zu erstellen. Im Zuge der Bearbeitung wurde das Untersuchungsgebiet genauer festgelegt, was nunmehr im Osten den Nollendorfplatz einschließt, sich im Norden bis zum Berlin-Hotel an der Kurfürstenstraße, im Süden bis zur Fuggerstraße und im Westen bis zur Ansbacher Straße erstreckt (s. Anlage zu Kap.1, Abb. 1). Bezogen auf die öffentlichen Räume handelt es sich somit nicht um einen singulären Eingangsbereich, sondern um mehrere Eingangsbereiche in die City West.

Der konzeptionelle Kern der Machbarkeitsstudie bezog sich auf die Räume der Kleiststraße im Abschnitt zwischen Wittenbergplatz und Straße An der Urania sowie der Lietzenburger Straße im Abschnitt östlich der Ansbacher Straße einschließlich des Kreuzungsbereiches Lietzenburger Straße / Martin-Luther-Straße / Kleiststraße / An der Urania. Der Westabschnitt der Kleiststraße wurde konzeptionell vertieft, mit dem Ziel einer qualifizierenden Neugestaltung, unterstützt durch Fördermittel des Programms Aktive Zentren in synergetischer Verknüpfung mit der bevorstehenden U-Bahn-Bauwerkssanierung zwischen Wittenbergplatz und Nollendorfplatz.

1.2 Integrativer Planungsansatz

Der integrative Ansatz beruht darauf, nicht allein die Straßen und Straßenräume als solche, sondern sie im Kontext der Begleiträume, der anliegenden Gebäude und Grundstücke zu betrachten. Dieser Ansatz ging dabei u.a. auch von dem bereits im Planwerk Innenstadt enthaltenen entwicklungsstrategischen Gedanken aus, Wechselbeziehungen zwischen einer Neugestaltung und einem maßvollen partiellen Rückbau überdimensionierter öffentlicher Straßenverkehrsflächen sowie den Möglichkeiten städtebaulicher Qualifizierungen und mitunter Ergänzungen auf den durch Rückbau freiwerdenden bebaubaren Flächen zu erreichen.

Der integrative Ansatz der Planung bezieht sich ferner nicht allein auf das Entwicklungskonzept, sondern auch auf die Machbarkeit der entwickelten und vorgeschlagenen Maßnahmen. Dabei geht es zum einen um die öffentliche Akzeptanz und den Konsens mit den Beteiligten sowie die Mitwirkungsbereitschaft der Akteure und zum anderen um die technische Machbarkeit und finanzielle Realisierbarkeit.

1.3 Öffentliche Veranstaltungen und Anrainergespräche

Der öffentliche Diskurs erfolgte bisher in Form zweier öffentlicher Veranstaltungen im August 2013 vor Ort, in der Urania. Innerhalb dieser Bürgerveranstaltungen diskutierten die Teilnehmer im Plenum über grundsätzliche Entwicklungsperspektiven und in kleineren Gruppen zu den konzeptionellen Kernbereichen, insbesondere zu den Möglichkeiten einer gestalterischen Verbesserung der westlichen Kleiststraße.

Die Vorschläge des Entwicklungskonzeptes zum Rückbau von Straßenverkehrsflächen im Zusammenhang mit ergänzenden Bebauungen auf den freiwerdenden Potenzialflächen (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 3 - Zwischenstände) wurden teilweise sehr kontrovers diskutiert. Einige Veranstaltungsteilnehmer stellten den Ansatz ergänzender Bebauungen grundsätzlich in Frage. Geäußert wurde auch die damit verbundene Befürchtung vor steigenden Mieten, Verdrängungsprozessen und weiteren Hotelansiedlungen.

Eigentümer betreffender anliegender Grundstücke signalisierten in bilateralen Anrainergesprächen zwar vielfach Mitwirkungsbereitschaft, während jedoch Anwohner potenzieller Ergänzungs- und Verdichtungsstandorte in den öffentlichen Veranstaltungen die Bebauung einzelner bisheriger Straßenverkehrsflächen, wie z.B. das Wormser Dreieck, mit der Befürchtung vor Qualitätsminderungen ihrer Wohnungen kategorisch ablehnten. (s. Kap. 4, *Bisheriger Planungs- und Beteiligungsprozess*)

Außerdem sind bei Rückbauten von Straßenverkehrsflächen zahlreiche verkehrs- und medientechnische sowie grundstücksrechtliche Fragen zu klären, die im Zuge des bisherigen, ideenorientierten Planungsprozesses noch nicht hinreichend behandelt werden konnten.

Vor diesem Hintergrund werden Überlegungen zum Rückbau der Straße An der Urania und auch der Lietzenburger Straße einstweilig nicht weiterverfolgt. Die Diskussion der Möglichkeiten zu einem qualifizierenden Umgang mit diesen Straßenräumen bleiben dem weiteren Planungs- und Beteiligungsprozess vorbehalten.

1.4 Überarbeitetes Entwicklungskonzept mit den verbleibenden städtebaulich-hochbauliche Entwicklungspotenzialen

Die Möglichkeiten des Rückbaus der Kurfürstenstraße (im Bezirksgebiet Mitte) v.a. im Abschnitt entlang des Hotels Berlins bleibt indes unter Voraussetzung der Beachtung der straßenverkehrlichen Belange, weiterhin auf der Agenda. Auch der vorgeschlagene punktuelle Ersatzneubau von Nichtwohngebäuden (z.B. des Bürogebäudes Ecke An der Urania / Kurfürstenstraße) und einzelne Baulückenschließungen (am Nollendorfplatz und Ecke Fuggerstraße / Martin-Luther-Straße) sowie verdichtende Umbauten (DGB-Ensemble an der westlichen Kleiststraße) eröffnen verschiedene bauliche Ergänzungspotenziale in den östlichen Eingangsbereichen der City West. (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 4*)

1.5 Möglichkeiten der Neugestaltungen in Straßenräumen

Demgegenüber bildeten qualifizierende Neugestaltungen innerhalb einzelner Straßenräume im Planungsgebiet einen Schwerpunkt der weiteren planerischen Befassung. In allen Fällen gilt es,

- Straßen- und Platzräume der Eingangsbereiche der bzw. in die City West grundsätzlich ihrer Lagebeziehung entsprechend zu qualifizieren.
- die Nutzungs- und Aufenthaltsbedingungen in den Straßenräumen für Fußgänger und Radfahrer, Verweilende, Passanten und mobilitätseingeschränkte Menschen zu verbessern;
- dabei die Dimensionen und Linienführungen der Fahrbahnflächen in maßvoller Weise an die gegenwärtigen und zukünftigen Anforderungen der sie nutzenden Verkehrsarten anzupassen;
- die Standortbedingungen für anliegende Erdgeschossnutzungen zu verbessern und damit die urbane Qualität der City West zu fördern;
- die ökologischen und klimatischen Bedingungen innerhalb der Straßenräume zu optimieren und nachhaltige Materialien und Ausstattungen zu verwenden;
- den historischen Kontext einzelner Straßen- und Platzräume zu berücksichtigen und ggf. in zukunftsfähiger Weise zu referenzieren.

Auf dieser Basis wurden für folgende Straßenräume Möglichkeiten der Neugestaltung ohne Veränderung der äußeren Straßenbegrenzungslinien aufgezeigt:

- Die Kleiststraße im Gesamtabschnitt, mit Vertiefung des Westabschnittes, einschließlich ihrer einmündenden Quartiersstraßen.

- Die Straße An der Urania, mit besonderer konzeptioneller Betrachtung der Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten des breiten Mittelraumes.
- Der Nollendorfplatz im Hinblick auf seine grundlegende Neugestaltbarkeit, vor dem Hintergrund der anstehenden umfassenden Sanierung aller Bahnhof- und Tunnelebenen durch die BVG.

Westabschnitt der Kleiststraße (Teilbereich 1)

Der Westabschnitt der Kleiststraße befindet sich innerhalb der Fördergebietskulisse des Programms Aktive Zentren. Somit bieten sich dort besondere und kurzfristig realisierbare Möglichkeiten einer qualifizierenden Neugestaltung, indem die nach der U-Bahn-Tunneldeckensanierung erfolgende Wiederherstellung der Straßenoberfläche mit einem besonderen Gestaltungs- und Ausstattungsanspruch verknüpft werden kann. Die aus diesem Anspruch resultierenden Mehrkosten sollen durch Fördermittel aus dem Programm Aktive Zentren getragen werden.

Im Ergebnis der variantenreichen Konzeptplanungen und Diskussionen zur Kleiststraße in den beiden öffentlichen Veranstaltungen sowie innerhalb der Bezirksverwaltung kristallisierte sich hinsichtlich der Straßen-Querschnittsaufteilung als Zielvariante bisher folgende Lösung heraus:

- Reduzierung der beiden Richtungsfahrbahn-Querschnitte auf das Regelprofil des Kurfürstendamms und der Tauentzienstraße.
- Verbreiterung der beiden Seitenräume (*in der zweiten öffentlichen Veranstaltung noch einmal deutlich bekräftigt*) zu Gunsten breiterer Gehwege, größerer Baumscheiben und besserer Ausstattungsmöglichkeiten.
- Ausstattung des reduzierten Mittelstreifens mit Fußgänger-Querungspunkten zur Verbesserung der Überquerbarkeit der Fahrbahnen im Streckenabschnitt.

Nach Erörterung in der Verwaltungsrunde am 27.11.2013 und Anmerkungen seitens SenStadtUm VIIB zu den Fahrstreifenbreiten wurde das Querschnittsprofil noch einmal einjustiert auf die in der Anlage dargestellte Lösung (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 5, 6, 7). Die dargestellte Anzahl und Art der Fahrstreifen in den Knotenabschnitten wurde dabei verkehrsplanerisch und räumlich noch einmal überprüft.

Damit soll diese aktuell vorliegende Konzeption die Grundlage für das weitere Planungsverfahren zur Kleiststraße in 2014 bilden.

Nach einem Anrainergespräch mit den Vertretern des DGB-Grundstückes wurde ferner die Variante einer nicht abknickenden, gradlinigen Einmündung der Keithstraße in die Kleiststraße entwickelt. (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 8)



Lageplan Neugestaltungskonzept Westliche Kleiststraße

Straße An der Urania (Teilbereich 4)

Für den breiten, grünen, baumbestandenen Mittelraum wurden mehrere Nutzungs- und Gestaltungsvarianten entwickelt, die sämtlichst von einer Beibehaltung der vorhandenen Querschnittsbreiten der Richtungsfahrbahnen für den Autoverkehr ausgehen. Die entwickelten Varianten lassen sich in drei Typengruppen einteilen (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 9*):

- Typ 1 Verbesserung der Begehrbarkeit, Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität des Mittelraumes
- Typ 2 Besetzung des Mittelraumes mit Gebäuden für Kultur und Gastronomie, ggf. durch Einbau einer tiefer gelegten Ebene
- Typ 3 Schaffung eines urbanen, merkantilen Mittelraumes („Urania-Markt“)

Andere Varianten, wie z.B. die Nutzung des Mittelraumes für unterirdische Kfz-Stellplätze wurden zwar konzeptionell untersucht, jedoch aufgrund städtebaulicher Unverträglichkeit nicht weiter verfolgt.

Mittelabschnitt der Kleiststraße (Teilbereich 5)

Für die Kleiststraße zwischen Urania und Nollendorfplatz wurden Querschnittsgestaltungs-Varianten analog zum Westabschnitt der Kleiststraße entwickelt (s. *Anlage zu Kap.1, Abb. 3 und Abb. 10*). Dabei wird trotz gegenwärtig etwa gleicher DTV-Werte (Kfz / 24 Std.) beider Abschnitte (s. *Anlage zu Kap. 2, Abb. 26, DTV 2009*) zwar die Kfz-Verkehrsbedeutung des Mittelabschnittes höher bewertet als die des in den Citykern hineinführenden Westabschnittes, jedoch - auf der Strecke - eine Reduzierung der Fahrbahn um jeweils eine Fahrspur zu Gunsten eines ausreichend breiten Bus-/ Fahrrad-Kombistreifens vorgeschlagen. Zugleich dürfte auch zukünftig die Fußgängerfrequenz im Mittelabschnitt geringer sein als im Westabschnitt, weshalb eine Verbreiterung der Seitenräume hier keine Priorität haben dürfte. Eine Fortführung dreistreifiger Fahrbahnen auf der Strecke analog des Westabschnittes böte indes die Möglichkeit, hier den Mittelstreifen durchgängig soweit zu verbreitern, dass Fußgänger entlang der aufsteigenden U-Bahn zum Nollendorfplatz gehen und ggf. an den Rändern des Mittelstreifens, wie nach einem Profil früherer Bauzeit und angesichts größerer Erdüberdeckung der Tunneldecken, Bäume gepflanzt werden könnten. Vorgeschlagen wird ferner, die Überfahrt des Mittelstreifens an der Kreuzung Eisenacher Straße / Kleiststraße / Courbierestraße aufzupflastern.

Nollendorfplatz (Teilbereich 6)

Für den Nollendorfplatz bietet sich die „Jahrhundertchance“, nach Abschluss der unter- und oberirdischen Bahnhofssanierung eine Straßen- und Platzraumgliederung herzustellen, die sich an der Grundgestaltung früherer Bauzeiten anlehnt. So wird vorgeschlagen, die symmetrische Platzfigur wieder herzustellen, die Nord-Süd-Durchfahrt von der Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße (bisher Einemstraße) aus wieder aufzugeben und die Fahrbahn ostseitig im Halbkreis an der ursprünglichen Stelle unter dem Hochbahnviadukt hindurch zu führen, was auch der Statik des Bahnhofsgebäudes zu Gute kommt. (s. *Anlage zu Kap.1 Abb. 11*) Auch studentische Entwürfe der TU Berlin enthielten 2012 bereits Vorschläge für die Qualifizierung von Teilräumen des Nollendorfplatzes und zeigten darüber hinaus Visionen einer grundsätzlichen Neugestaltung des Platzes. (*Der Tagesspiegel, 03.11.2012*)

Ein grundsätzlicher Punkt ist dabei zu berücksichtigen: Der Verzicht auf die in der Zeit der Teilung der Stadt entstandene Nord-Süd-Durchfahrt würde den betreffenden Kfz-Verkehr aus dem Tiergarten und der westlichen Kurfürstenstraße nach Südosten wieder v. a. über den Verkehrsknoten an der Urania lenken, aber zugleich

die Einemstraße und Kurfürstenstraße in Höhe des Berlin-Hotels entlasten (was wiederum einem dortigen Straßenrückbau zu Gute käme). Die Platzinnenfläche und die zu erhaltenden Seitenräume des Nollendorfplatzes wären in einem gemeinsamen Gestaltungs- und Ausstattungskanon neu zu formieren. Durch die maßvollere Neueinmündung der Einemstraße werden auf der Ostseite der Einemstraße Flächen frei, die ggf. als Ersatzflächen für aufzugebende Kfz-Stellplätze auf der Südseite des Nollendorfplatzes an der Maaßenstraße fungieren könnten.

Kurfürstenstraße (Teilbereich 7)

Das bereits im Planwerk Innenstadt wie bei der Lietzenburger Straße und der Straße An der Urania dargestellte Ziel einer Reduzierung des Straßenquerschnitts der Kurfürstenstraße (Bezirksgebiet Mitte) im Abschnitt westlich der Einemstraße / Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße, verbunden mit der Möglichkeit, die Bebauung am Hotel Berlin nach Süden hin zu ergänzen, wird in der vorliegenden Planbearbeitung konkretisiert. Der Ansatz findet großes Interesse bei der Eigentümergesellschaft des Hotels, die vor einigen Jahren bereits eine ehemalige öffentliche Restfläche entlang der vorhandenen nördlichen Straßenbegrenzungslinie der Kurfürstenstraße mit der Perspektive einer baulichen Hotelerweiterung erworben hat.

Bei einer deutlichen Reduzierung oder gar Aufgabe des Mittelstreifens in diesem Abschnitt der Kurfürstenstraße bestände die Möglichkeit, der Straße wieder ein Kontinuum zu geben und zugleich eine entwicklungsfähige Baugrundstücksfläche zu schaffen. (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 12)

Auf der Südseite der Kurfürstenstraße, östlich der Straße An der Urania (Bezirksgebiet Tempelhof-Schöneberg), der ursprünglich für eine Straßentrasse verplanten, landeseigenen Restfläche, könnte die Möglichkeit genutzt werden, eine Sondergebäude für sozialorientiertes Wohnen und soziale Infrastruktur (im EG) zu errichten. Bei einer Siebengeschossigkeit (frei von Abstandsflächenüberschneidungen) kann eine Bruttogeschossfläche von bis zu 4.200 qm erreicht werden. Der Standort könnte sich sehr gut für ein sozialorientiertes Modellprojekt eignen. (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 12)

1.6 Ausblick

Auf Basis der Präferenzvariante aus den Konzeptplanungen für den Westabschnitt der Kleiststraße wurde vom Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg im September 2013 eine Förderanfrage für den Einsatz von Finanzmitteln aus dem Programm Aktive Zentren (AZ) an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt gerichtet. Ziel ist es, im Anschluss an die in den kommenden Jahren durchzuführende Sanierung der U-Bahn-Tunneldecke eine qualifizierende Neugestaltung im Straßenraum erreichen zu können.

Im Hinblick auf die gesamte Kleiststraße zwischen Wittenbergplatz und Nollendorfplatz sowie auf den Nollendorfplatz selbst gilt es im Übrigen, das Zeitfenster zu nutzen, um in einem synergetischen Zusammenwirken von U-Bahn-Sanierung und Straßenneugestaltung ressourcenschonend zu einer Qualifizierung des gesamten dortigen öffentlichen Raumes zu kommen, die ohne das U-Bahn-Sanierungsvorhaben nicht erreichbar wäre. Das besondere Augenmerk gilt insofern nicht nur dem Westabschnitt der Kleiststraße im AZ-Gebiet, sondern auch dem Nollendorfplatz als einem künftigen Leitprojekt der Stadtraumgestaltung. Der dazwischen liegende Mittelabschnitt der Kleiststraße sollte in diesem Kontext möglichst „mitgenommen“ werden, um einer weiteren Degradierung dieses öffentlichen „Transitraumes“ zwischen Urania und Nollendorfplatz entgegen zu wirken und Impulse für die dort anliegenden, zumeist suboptimalen Bebauungen und EG-Zonen zu geben.

Für die Neugestaltung / den Umbau / die Qualifizierung des Westabschnitts der Kleiststraße wird nunmehr, nach Anfrage zur AZ-Förderung im September 2013, der am 27.11.2013 erfolgten verwaltungsfachlichen Erörterung des Zielkonzeptes und anschließend vorgenommenen Präzisierungen, zum 31.03.2014 ein Förderantrag zu stellen sein. Bestandteil des Antrages soll zunächst sein, die Fragen der Ausstattung des Straßenraumes im Hinblick auf die Grüngestaltung des Mittelstreifens, der Beleuchtung und Möblierung in einem Werkstattverfahren (kooperierendes Gutachterverfahren) zu klären. Die Erstellung der Bauplanungsunterlage erfolgt dann im Anschluss.

Für die Straße An der Urania wird bezüglich die weitere konzeptionelle Vertiefung eines behutsamen Umgangs mit dem Mittelraum im öffentlichen Dialog mit den Eigentümern und Mietern der angrenzenden Quartiere sowie weiteren Interessenten- und Akteurskreisen angestrebt. Hierfür stellte das Bezirksamt ebenfalls eine Anfrage an die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt zur Förderung eines derartigen Verfahrens aus Mitteln des Programms Aktive Zentren.

Zur Lietzenburger Straße wird seitens beteiligter VertreterInnen von SenStadtUm dafür plädiert, diesen Ansatz einschließlich seiner städtebaulichen Entwicklungsoptionen nicht grundsätzlich zu verwerfen, sondern weiterhin in der städtebaulichen und wohnungspolitischen Diskussion zu halten. Indes sind – neben der vorgebrachten ablehnenden Haltung von Anwohnern – grundsätzliche Fragen zu klären, die eine kurz- bis mittelfristige Umsetzung umfassender Straßenrückbau-maßnahmen ausschließen.

Die Konzepte zu einem Rückbau der vollständig im Gebiet des Bezirks Mitte liegenden Kurfürstenstraße konnten mit dem Bezirksamt Mitte erst im Ansatz auf der Fachebene kommuniziert werden. Eine Umsetzung hängt maßgeblich vom deutlich signalisierten Interesse des Anliegers Hotel Berlin an einer baulichen Erweiterung des Hotelkomplexes und einer maßgeblichen Finanzierungsleistung zum Straßenumbau ab. Der Umfang der Rückbauflächen dürfte im Zusammenhang mit den oben beschriebenen verkehrsstrukturellen Möglichkeiten und Konsequenzen einer grundlegenden Umgestaltung des Nollendorfsplatzes stehen.

Um die verkehrsnetzstrukturellen Folgen einer grundlegenden Neugestaltung des Nollendorfsplatzes, ggf. unter Verzicht auf die in der Nachkriegszeit eingebauten Durchfahrt zwischen Einem- und Maaßenstraße abschätzen zu können, wird unverzichtbar ein örtlich übergreifendes Verkehrsnetzrechnungs- und Umlegungsmodell zu erarbeiten sein.

Unabhängig von den städtebaulichen Vorschlägen sind hochbauliche Entwicklungen an einzelnen Standorten im Kontext des entwickelten Konzeptes, mit dem Ziel nicht nur Baumasse, sondern auch ergänzenden Wohnraum in der City West zu schaffen, nicht ausgeschlossen. Dabei werden insbesondere die Aspekte einer sozialräumlich tragfähigen Weiterentwicklung dieses Raumes unter weitestgehender Vermeidung sozialräumlicher Verdrängungseffekte zu berücksichtigen sein.

Der Planungs-, Beteiligungs- und Diskussionsprozess zur Qualifizierung der östlichen Eingangsbereiche der City West wurde nach verschiedenen früheren stadtplanerischen Anläufen hiermit aktuell wieder aufgenommen und sollte möglichst kontinuierlich fortgesetzt werden. Indes wird die Einleitung konkreter Umsetzungen von Maßnahmen und Projekten einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen und in hohem Maße von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel sowie auch von künftigem privatem Investitionsverhalten abhängig sein. Deshalb sind die erarbeiteten Konzepte auch nicht als klassisches Planwerk oder Masterplan zu verstehen. Vielmehr handelt es sich hierbei um einen modularen Konzeptansatz, der die Weiterentwicklung von Planungen, Projekten und Maßnahmen zwar im Gesamtkontext des Gebietes sicherstellen soll, sie im Hinblick auf ihre Umsetzbarkeit jedoch zugleich als Einzelbausteine behandelt.

2. Analysen zu Bestand und Entwicklung

2.1 Städtebaulicher Entwicklungshintergrund

Die Schichten der städtebaulichen Entwicklungsgeschichte des Untersuchungsgebietes sind bedeutsam für die Entwicklung sowohl der Straßenräume als auch der Bebauungen. In dieser Hinsicht lässt sie sich in fünf Epochen und Zeitscheiben einteilen: I. in die Zeit vor dem Bebauungsplan 1861-62 (Hobrechtplan), II. zwischen 1862 und dem Ersten Weltkrieg, III. der Zeitraum bis 1945, IV. 1946 bis Ende der 1970er Jahre, V. die 1970er Jahre bis heute. (s. Anlage zu Kap. 2, Abb. 13-20)

- I. Vor 1861 existierten bereits - noch nicht angebaute - Wegeverbindungen im Verlauf der Kurfürstenstraße, der Kleiststraße, der damaligen Luther-Straße (heute Martin-Luther- und Keithstraße) sowie der Motzstraße (damals bis Apostel-Kirch-Platz).
- II. Mit dem Hobrechtplan wurden der Nollendorfplatz und der Wittenbergplatz (damals noch einschließlich heutiger westlicher Kleiststraße), verbunden durch den sog. Generalszug, sowie der Lützowplatz mit Verbindungen im Verlauf der heutigen Straße An der Urania und der Einemstraße, konzipiert. Bis 1910 war das Gebiet weitgehend fertig gebaut. Der Wittenbergplatz mit dem Kaufhaus des Westens erhielt seine heutigen äußeren Abmessungen.
- III. Der Nollendorfplatz gewann in der Zwischenkriegszeit als Verkehrsknotenpunkt von U-Bahn und Straßenbahn erheblich an Bedeutung; in den Blocken etablierten sich zahlreiche staatliche Institutionen. Bis 1945 wurden über die Hälfte der Gebäude des Gebietes zerstört und weitere teilzerstört.
- IV. Nach Freimachung zahlreicher Grundstücke wurden im Zuge der sog. autogerechten Verkehrsplanung und Flächennutzungsplanung in den 1950er und 1960er Jahren die Lietzenburger Straße und die Straße An der Urania in breiter Trassenführung geschaffen, die Kurfürstenstraße verbreitert und großmaßstäbliche Kreuzungsknoten angelegt, was zu erheblichen Diskontinuitäten der aufgelösten, teilweise nur fragmentarisch angebauten Begleiträume führte. Auch der Nollendorfplatz verlor seine ursprüngliche Platzkonfiguration.
- V. Nach ersten partiellen baulichen Neusetzungen in den 1980er Jahren im Geist sog. kritischer Rekonstruktion und Stadtreparatur verfolgte Ende der 1990er Jahre das „Planwerk Innenstadt“ den grundlegenden städtebaulichen Entwicklungsansatz. Danach sollten Lietzenburger Straße, An der Urania und Kurfürstenstraße in ihren Raumprofilen reduziert, geordnet und städtebaulich homogenisiert werden, um auf den nicht mehr benötigten Straßenflächen ergänzende, blockrandständige Neubebauungen zu realisieren, die dem öffentlichen Raum neue urbane Kontinuitäten vermitteln sollten. (s. Anlage zu Kap. 2, Abb. 21)

Der nachrichtlich in das heutige „Planwerk Innere Stadt“ übernommene Ansatz des „Planwerk Innenstadt“ (s. Anlage zu Kap. 2, Abb. 22) bildete eine der Ausgangsgrundlagen für das jetzige, vorliegende Entwicklungskonzept. So wurde die Machbarkeit eines Rückbaus und ergänzender Randbebauungen der Lietzenburger Straße und der Straße An der Urania untersucht. In den öffentlichen Veranstaltungen im Rahmen der aktuellen Planbearbeitungen wurden indes diesem Ansatz, Grundstücksflächen durch Reduktion von Straßenverkehrsflächen zu Gunsten ergänzender straßenbegleitender Bebauungen zu aktivieren, erhebliche Vorbehalte entgegen gebracht. In Reaktion auf diese Vorbehalte sind die Rückbauvorschläge außer zur Kurfürstenstraße in der Ergebnisfassung des Entwicklungskonzeptes nicht mehr enthalten. Dieses bedeutet nach Auffassung SenStadtUm zumindest bezogen auf die Lietzenburger Straße indes nicht, derartige Überlegungen grundsätzlich aufzugeben.

2.2 Nutzungsstrukturelle Situation und Entwicklungsperspektiven

Nutzungsstruktur

Das Gebiet zwischen Wittenbergplatz und Nollendorfplatz, Kurfürstenstraße und Lietzenburger Straße gilt als östlicher Teil der City West. Es ist, mit Ausnahme des Westabschnittes der Kleiststraße und einzelner Eckbebauungen, in hohem Maße durch Wohnnutzungen geprägt, die teilweise bis in die Erdgeschosse reichen. Selbst in der Lietzenburger Straße und in der Kleiststraße zwischen Urania und Nollendorfplatz dominiert die Wohnnutzung. (s. Anlage zu Kap. 2, Abb. 23, Plankarte „Gebäudebezogene Nutzung Obergeschosse“)

Vollständig gewerblich genutzte Gebäude mit überwiegend Büronutzung finden sich im Westabschnitt der Kleiststraße, um den Wittenbergplatz sowie an den Blockecken der Kurfürstenstraße. Darüber hinaus befinden sich innerhalb des Gebietes zahlreiche Hotels unterschiedlicher Dimensionen und Kategorien (s.u.). Dazu gehört als größtes das Hotel Berlin am Lützowplatz mit ca. 400 Zimmern und Erweiterungsperspektive zur Kurfürstenstraße hin. Mit dem Umbau des Philips-Hochhauses südlich der Urania wird ein weiteres Großhotel im Gebiet erwartet.

Innerhalb der Erdgeschosse zeigt sich ein vielgestaltiges Spektrum unterschiedlicher, zumeist kleinteiliger gewerblicher Nutzungen. Auffällig ist der relativ geringe Besatz an Einzelhandelsläden, sowohl im Food- als auch im Non-Food-Bereich; es überwiegen Dienstleistungsnutzungen unterschiedlicher Art. (s. Anlage zu Kap. 2, Abb. 24, Plankarte „Gebäudebezogene Nutzung Erdgeschosse“)

Immobilienentwicklung

Zur Analyse von Einzelaspekten der Immobilienentwicklung, insbesondere zur Projektaktivität, zu den Grundstückspreisen und zur Entwicklung im Bereich Hotellerie wurde das Büro bulwiengesa GmbH konsultiert. Aus dessen Arbeiten leiten sich die folgenden Erkenntnisse ab (s. Anlage zu Kap. 2, Mat. 1, Präsentationen Zwischen Ergebnis 12.04.2013 und Exkurs Hotel 06.05.2013, bulwiengesa GmbH):

Zur Entwicklungsperspektive von Erdgeschosslagen und der Beziehung von öffentlichem Raum und angrenzenden Gebäuden im Gebiet um die Urania

- Der Wittenbergplatz bildet die „Bruchstelle“ zwischen den sehr hohen Passantenströmen in der Tauentzienstraße und den deutlich geringeren in der westlichen Kleiststraße, Richtung Nollendorfplatz noch weiter abnehmend. Kurfürstendamm und Tauentzienstraße weisen samstags 13:00-14:00 Uhr Passantenfrequenzen von ca. 8.000 bis 8.500 Passanten / Stunde auf, die stündlichen Passantenfrequenzen im Westabschnitt der Kleiststraße und in den Straßen um die Urania erreichten nach Zählung am 04.04.2013 (9:00-19:00 Uhr) weniger als 10% dieser Größenordnung auf. Als wesentliche Frequenzbringer gelten der Wittenbergplatz das Elektronikgeschäft im Philips-Hochhaus und die bisherigen Hotels.
- Die Möglichkeiten für weiteren Einzelhandel und Gastronomie sind aufgrund dieser geringeren Passantenfrequenzen noch sehr eingeschränkt. Damit sind gegenwärtig auch die immobilienwirtschaftlichen Entwicklungsspielräume in den Erdgeschossezonen der Bestandgebäude und potenzieller Neubauten begrenzt. Als vorteilhaft können sich längerfristig die guten Erschließungs- und Erreichbarkeitsbedingungen sowie gestalterische Optimierungen im öffentlichen Raum mit Steigerung der Aufenthaltsqualität auswirken.
- Das Einzelhandelsangebot sollte auf die örtlichen Standorteigenschaften abgestimmt sein. Der Schwerpunkt der gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen sollte somit auf eine Versorgung der umliegenden Quartiere gerichtet werden. Denkbare Einzelhandelsnutzungen wären u. a. Biosupermarkt,

Obsthandel, Bäckerei, Reinigung, Apotheke, Friseur, bestimmte Fachgeschäfte. Erdgeschosslagen im Bestand und Neubau können Bedeutung für den Besatz mit Angeboten des täglichen und mittelperiodischen Bedarfs haben.

Zu bisherigen Projektaktivitäten und Grundstücksentwicklungen im Gebiet um die Urania (bulwiengesa GmbH)

- Grundstückskäufe und bauliche Projektentwicklungen zwischen 2008 und 2013 sind vor allem an sechs Standorten für Hotellerie (und südlich des Wittenbergplatzes an weiteren fünf Standorten für u.a. Wohnnutzungen) festzustellen. Bis 2009 wurden ca. 20.000 qm Hotelnutzfläche geschaffen, in 2013 noch einmal fast 10.000 qm und im ehemaligen Philips-Hochhaus werden weitere 23.000 qm erwartet.
- Die Grundstückswerte für bebaute Grundstücke um die Urania variieren in Abhängigkeit von Lage, Dichte und Nutzung. Für Hotelnutzungen werden gegenwärtig die höchsten Werte vermerkt, für Büro- und Wohnnutzungen um 30-40 % geringere Werte. Die Grundstückspreise für unbebaute Grundstücke in Abhängigkeit zur (geringen) Verfügbarkeit und Realisierbarkeit von Neubau steigen mit der Nähe zum Wittenbergplatz an.
- Im Zeitraum zwischen 2004 und 2013 stiegen die Mietpreise im Einzelhandel in 1a-Lagen deutlich an (von durchschnittlich ca. 175 €/qm auf durchschnittlich ca. 240 €/qm)

Zur Entwicklung der Hotellerie (Exkurs bulwiengesa GmbH)

- Analog zur Nachfrageentwicklung (Anzahl Übernachtungen) erhöhte sich die Bettenanzahl von 2002 bis 2012 um fast 90 % (von fast 70.000 auf über 120.000). Während Charlottenburg-Wilmersdorf einen Gästeteil von 21 % an den gesamtstädtischen Übernachtungen aufweist, liegt der betreffende Wert für Tempelhof-Schöneberg bei nur 6 %. Das Gebiet entlang des Kurfürstendamms und der Tauentzienstraße gilt als touristischer Hot Spot mit der höchsten Hoteldichte im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf.
- Zielorte innerhalb und im Umfeld des Gebietes um die Urania besitzen eine hohe touristische Anziehungskraft und ein hohes Synergiepotenzial. Das Gebiet verfügt über gute Standortqualitäten für Hotelnutzungen (ÖPNV-Anbindung, Nähe zum Wittenbergplatz, Anknüpfung Hot-Spots Tauentzienstraße und Kurfürstendamm). Die Nähe zum Nollendorf- und Winterfeldplatz bietet weitere Potenziale.
- Auf Schöneberger Gebiet rund um die Urania existiert mit rund 15 Hotels, überwiegend im 2- bis 4-Sterne-Bereich, ebenfalls eine relativ hohe Hoteldichte.
- Künftige Hotelprojekte richten sich auf unterschiedliche Zielgruppen aus. Der Flächenbedarf in der Hotellerie wächst mit zunehmender Qualität und Ausstattung, einhergehend mit einem Trend zu größeren Betriebsgrößen.
- Insgesamt wird das Gebiet als gut geeigneter Standort für weitere Hotelnutzungen eingeschätzt. Dabei sollte eine investitionsfähige Hotelentwicklung i.d.R. mindestens 100 Zimmer aufweisen (Flächenschlüssel für Budget- oder auch Mittelklassehotels unterhalb von 60 qm / Zimmer).

Eigentumsverhältnisse und Baupotenziale auf Bestandsgrundstücken

Im Gebiet befinden sich - außerhalb der landeseigenen öffentlichen Straßenverkehrsflächen - lediglich Grundstücke Ecke Kurfürstenstraße / An der Urania im Eigentum des Landes Berlin. Das westseitige Grundstück bietet sich aufgrund der inzwischen in die Jahre gekommene Bausubstanz für eine Veräußerung zur Realisierung eines städtebaulich sinnvollen Ersatzneubaus mit überwiegend bürogewerblicher Nutzung an, das ostseitige ggf. für ein sozialorientiertes Wohnungsbau- und Infrastrukturprojekt.

Auch landeseigene Wohnungsunternehmen sind im Gebiet nur noch mit kleinen Einheiten vertreten, da zahlreiche Wohnimmobilien in den vergangenen Jahren veräußert wurden. Innerhalb der privaten Wohnungsbestände sind zudem eine Reihe von größeren Wohnkomplexen in Eigentümergemeinschaften umgewandelt worden. Ein weiterer Teil befindet sich im Eigentum von Gesellschaften geschlossener Immobilienfonds. Nur wenige der größeren Liegenschaften befinden sich, wie z.B. die Grundstücke Ecke Fuggerstraße / Martin-Luther-Straße (bauliches Entwicklungspotenzial), im Gesamteigentum einzelner natürlicher Personen. (s. *Anlage zu Kap. 2, Abb. 25, Plankarte „Eigentümerstruktur“*)

Eine weitere Liegenschaft mit Potenzial zu baulicher Verdichtung / Ersatzneubau und damit Belegung des öffentlichen Raumes stellt im Westabschnitt der Kleiststraße die nordseitig anliegende Bebauung des Deutschen Gewerkschaftsbundes dar.

Nordseitig entlang der Lietzenburger Straße wird im Block zwischen Ansbacher Straße und Bayreuther Straße Ersatzneubau bzw. bauliche Verdichtung zu Gunsten von Wohnnutzungen angestrebt, die städtebaulich durch eine Neufassung der nördlichen Straßenflucht allerdings deutlich optimiert werden könnte.

Ein weiteres bauliches Entwicklungspotenzial auf Bestandsgrundstücken besteht am Nollendorfplatz, Ecke Kleiststraße / Einemstraße. Dieses wurde bereits über einen Bebauungsplan vorbereitet, kann aber städtebaulich und funktional noch optimiert werden.

2.3 Verkehrliche Situation und Handlungsmöglichkeiten

Eine Qualifizierung der öffentlichen Straßenräume insbesondere in den gemäß SteP Verkehr höherrangigen Straßen setzt die Beachtung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit der betreffenden Straßen voraus. Als Basisinformation wurden die durchschnittlichen Tagesverkehrswerte (DTV-Werte) von 2009 (Kfz / 24 Std.) herangezogen (s. *Anlage zu Kap 2., Abb. 26, Ausschnittkarte DTV 2009*).

Danach gelten der Nordabschnitt der Schillstraße und die Kreuzungsarme der Martin-Luther-Straße / Lietzenburger Straße mit über 60.000 Kfz / 24 Std. als am stärksten belastet. Auch die Straße an der Urania ist mit 59.000 Kfz / 24 Std. frequentiert. Die Martin-Luther-Straße erreicht 40.000 Kfz / Std. und die Lietzenburger Straße, die als Umfahrung der City West gilt, ca. 37.000 Kfz / 24 Std.. Deutlich geringer ist die Kleiststraße frequentiert, westlich der Urania mit ca. 20.000 Kfz / 24 Std. sowie zwischen Urania und Nollendorfplatz mit ca. 19.000 Kfz / 24 Std.. Die Kurfürstenstraße nimmt im Abschnitt westlich der Straße An der Urania ca. 26.000 Kfz / 24 Std. und im östlich angrenzenden Abschnitt gut 20.000 Kfz / 24 Std. auf. Bemerkenswert ist die Belastung der südlichen Einemstraße mit fast 19.000 Kfz / 24 Std., die als eine der Verbindungsspannen zwischen der nördlichen City West, den Stadtteilen nördlich des Tiergartens und dem östlichen Schöneberg, Teilen Kreuzbergs und Neuköllns gilt. Diese Gegebenheit hat nicht zuletzt Bedeutung für die Überlegung, auf die Nord-Süd-Durchfahrt des Nollendorfplatzes in Referenzierung früherer bauzeitlicher Zustände zu verzichten. (s. *Anlage zu Kap. 1 Abb. 11, Neuordnungskonzeptvorschlag für den Nollendorfplatz*).

Aufgrund der hohen morgendlichen und nachmittäglichen Autoverkehrsspitzen in den Straßenabschnitten An der Urania, Martin-Luther- und Lietzenburger Straße kommt es lt. Anliegern zu Stau-Umfahrungsfahrten durch die Nebenstraßen der angrenzenden Quartiere. Auch aus diesem Grund sollte die autoverkehrliche Leistungsfähigkeit des Knotens an der Urania nicht eingeschränkt werden, während sich in den Nebenstraßen bzw. an den Einmündungen zum Hauptnetz Maßnahmen anbieten, die zur Minderung des Durchgangsverkehrs beitragen. Die Keithstraße fungiert als beliebte Taxistrecke zwischen Kleiststraße und Kurfürstenstraße Richtung Zoologischer Garten. Im Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Westabschnittes der Kleiststraße könnten Maßnahmen, wie die Ausbildung der Einmündungen als Gehwegüberfahrten und die einseitige Umstellung auf Querparken den Durchgangsverkehr zu mindern helfen.

Für den Westabschnitt der Kleiststraße werden Möglichkeiten gesehen, unter Erhaltung der autoverkehrlichen Leistungsfähigkeit die breiten Fahrbahnprofile auf Querschnitte zu reduzieren, die pro Richtung neben einem allgemeinen Fahrstreifen einen großzügigen Bus-Rad-Kombistreifen (zu Gunsten der Radverkehrssicherheit breiter als auf Tauentzienstraße und Kurfürstendamm) und einen auch für Busse auskömmlichen Verfügungstreifen entlang der Bordlinien aufnehmen.

Innerhalb des Gebietes werden bisher für den Fahrradverkehr auf den nach SteP höherrangigen Straßen überwiegend getrennte, gehwegintegrierte Radwege angeboten, die zumeist geringe Breiten aufweisen und deren Oberflächen vielfach durch Wurzelaufwuchs von Alleebäumen gestört sind (insbesondere Lietzenburger Straße, Straße An der Urania, Kurfürstenstraße). In der Kleiststraße wird der Fahrradverkehr bereits gemeinsam mit dem Busverkehr über die Bus-Fahrstreifen geführt.

Hinsichtlich des ruhenden PKW-Verkehrs wurden im Gebiet - außer am Wittenbergplatz sowie temporär im Umfeld des Winterfeldplatzes - keine signifikanten Engpässe und Parksuchverkehrsbewegungen verzeichnet. Dieses dürfte v. a. aus dem Tiefgaragen- und Parkhausangebot der größeren Gewerbe- und Wohngebäude resultieren. Ggf. bieten sich sogar Umnutzungspotenziale, wie bei dem Parkhaus des Philips-Hochhauses in der Kalckreuthstraße, aufgrund eines ggf. geringeren Stellplatzbedarfes bei künftiger Hotelnutzung.

Zunehmende Konflikte werden durch vermehrten ruhenden Reisebusverkehr im Gebiet verursacht, der zeitweilig große Abschnitte der vorhandenen, vor allem für Kurzparker / Lieferverkehr relevante Parkstreifen blockiert und zudem in die Nebenstraßen vordringt. Eine Teillösung könnte darin bestehen, das Langzeitparken der Reisebusse in den betreffenden Straßen einzuschränken und dezidierte Ausweichstandorte außerhalb der Konfliktstandorte anzubieten.

2.4 Unterirdische Ingenieurbauwerke und Leitungsmedien

Die Machbarkeit von Gestaltungsmaßnahmen in den Straßenräumen ist unmittelbar an die Kompatibilität mit den bestehenden und ggf. künftigen, zumeist unterirdischen Ingenieurbauwerken gebunden. Der U-Bahntunnel in der Kleiststraße und die Bahnhofsanlagen am Nollendorfplatz bilden die zentralen Fixpunkte in den betreffenden Straßen- und Platzräumen. Zugleich eröffnet die notwendige Sanierung derselben in den kommenden Jahren die Chance, die Kleiststraße und den Nollendorfplatz funktional und gestalterisch an die künftigen Anforderungen anzupassen. Dazu wurden im Rahmen dieser Bearbeitung erste Sondierungsgespräche mit der BVG geführt.

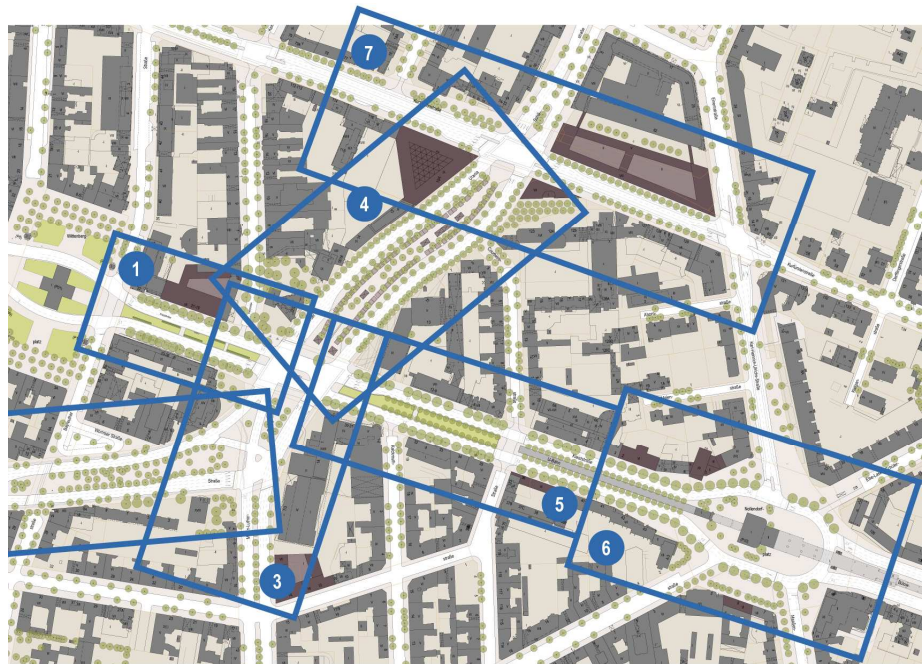
Sämtliche Leitungspläne der angefragten Medienträger wurden in einem Gesamt-Übersichtsplan zusammengetragen. (s. *Anlage zu Kap. 2, Abb 27, Leitungsplan-Übersicht*) Die Leitungslagen und -verläufe wurden bei der Erstellung der Straßengestaltungskonzepte berücksichtigt. Aufwendungen für ggf. notwendige Verlegun-

gen von Leitungen, Schächten und Straßenabläufen wurden bei den Kostenschätzungen generell und im Rahmen einzelner Konzeptvertiefungen, wie zum Westabschnitt der Kleiststraße einbezogen.

3. Konzepte

Die Konzeptentwicklung zwischen März und Dezember 2013 durchlief, in enger Rückkopplung mit den Verwaltungsbeteiligten, in Auswertung der Bürgerversammlungen und Anrainergespräche sowie im Zuge laufender Überprüfungen der Machbarkeit jeweiliger Konzeptbestandteile, mehrere Entwurfsphasen. Zur Nachvollziehbarkeit des bisherigen Planungs- und Entwurfsprozesses sind auch die wichtigsten Entwurfs-Zwischenstände im Anhang aufgeführt. (s. Anlagen zu Kap. 3, Abb. 28-34b. Mat. 3, 4) Zur Überprüfung der städtebaulich-hochbaulichen Entwicklung wurde ein Modell im Maßstab 1:1000 gefertigt.

Der letzte Entwurfsstand vom Dezember 2013 dient nunmehr als Orientierungs-, Diskussions- und Abstimmungsgrundlage für den weiteren Planungs-, und Beteiligungsprozess sowie für künftige objektbezogene Planungen, wie z.B. für die bevorstehende Bauplanung zur Neugestaltung des Westabschnitts der Kleiststraße. (s. Anlage zu Kap.1, Abb. 4)



Integriertes Entwicklungskonzept mit Teilbereichen

3.1 Integriertes Entwicklungskonzept

Das Entwicklungskonzept für die größeren öffentlichen Straßenräume mit ihren jeweils angrenzenden Bebauungen und Grundstücken integriert städtebauliche, hochbauliche, verkehrliche, straßenraumgestalterische und freiraumbezogene Konzeptinhalte in einer zusammenfassenden Planschicht.

Dabei projiziert das integrierte Entwicklungskonzept keinen gesamtheitlichen Soll-Zustand im Sinne eines Masterplans. Vielmehr verfolgt es einen teilträumlich orientierten, modularen Konzeptansatz, der einzelne potenzielle Projektentwicklungen, z.B. für Teilabschnitte von Straßen sowie für einzelne Grundstücke, unabhängig von jeweils anderen in den Blick nimmt und diese, wenn überhaupt, mit voraussichtlich sehr unterschiedlichen Zeithorizonten ermöglicht.

Dafür wurden die relevanten Straßen- und Begleiträume - ohne Priorisierung - in sieben Teilbereiche untergliedert (s. *Anlage zu Kap.1, Abb 1*):

Westabschnitt der Kleiststraße

- 1 Lietzenburger Straße
- 2 Kreuzungsbereich Martin-Luther-Straße / Kleiststraße / An der Urania
- 3 An der Urania
- 4 Mittelabschnitt der Kleiststraße
- 5 Nollendorfplatz
- 6 Kurfürstenstraße

3.2 Städtebaulich-hochbauliche Entwicklungsoptionen

Die städtebaulich-hochbaulichen Entwicklungsoptionen werden in zwei Kategorien unterschieden:

- Neubau- und Ersatzneubau-Optionen auf bestehenden Grundstücksflächen entlang heutiger Straßenbegrenzungslinien
- Neubau- und Ersatzneubau-Optionen in Abhängigkeit zu einem Rückbau von Straßenverkehrsflächen

Der Rückbau von Straßenverkehrsflächen zu Gunsten hochbaulicher Projekte stellt nach den bisherigen Beteiligungs- und Diskussionsprozess – ggf. mit Ausnahme der im Bezirk Mitte liegenden Kurfürstenstraße im Abschnitt zwischen Schillstraße und Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße / Einemstraße – auch aufgrund der zahlreichen verkehrs- und grundstückstechnischen sowie sozialräumlichen Fragen keine Option absehbarer Entwicklung dar.

Hochbau-Optionen auf bestehenden Grundstücksflächen

Teilbereich 1 (Westliche Kleiststraße)

Ersatzneubau für City-affine Gewerbenutzungen auf dem Grundstück Kleiststraße 19-21 / Keithstraße 1/3 (DGB-Komplex). Vorrangiges Ziel aus städtebaulicher Sicht wäre eine Ersatzneubebauung entlang der Kleiststraße mit publikumsorientierter Erdgeschossnutzung und einer Traufhöhe von 22-25 m. Das Grundstück könnte auch rückwärtig entlang der Brandwand des Gebäudes Keithstraße 5 bebaut werden. Ggf. könnte auch die Hochhauszeile Keithstraße 1/3 ersetzt werden. (s. *Anlage zu Kap 1, Abb. 5, 8*) Im Falle einer kompletten Neubebauung wäre in der Keithstraße auch die vor 1945 existente gradlinige Bauflucht zur Kleiststraße hin in Betracht zu ziehen. Voraussetzung wäre die Verziehung der Straßeneinmündung der Keithstraße in die Kleiststraße (s. *Anlage zu Kap.1, Abb.8, Variante Einmündung Keithstraße*)

Teilbereich 2 (Lietzenburger Straße)

Nordseite: Ergänzende Wohnungs-Neubebauung der Eckgrundstücke Lietzenburger Straße / Ansbacher Straße und Lietzenburger Straße / Bayreuther Straße sowie des Parkplatzes auf dem Wormser Dreieck innerhalb der vorhandenen Baufluchtlinien bzw. unter Berücksichtigung der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien. Nachteil: Weitaus geringeres Neubaupotenzial als im Falle einer Südverschiebung der Straßenbegrenzungslinie (s. *Kap. 3.2.2, vgl. Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 3, 4*), bauliche Verfestigung des aufgeweiteten Straßenraumkorridors der Lietzenburger Straße.

Teilbereich 3 (Martin-Luther-Straße / Fuggerstraße)

Wohnungs-Neubebauung auf den unbebauten Grundstücken Martin-Luther-Straße 9 / Fuggerstraße 12-14 mit Gewerbenutzungen im EG. Möglichkeit der Schaffung einer blockrandständigen Bebauung, ggf. mit Querzeile in den Block hinein. (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 3, 4*)

Bebauung des offenen Eckgrundstücksbereiches Martin-Luther-Straße 2, jedoch nur unter der Voraussetzung einer Nachbarzustimmung der Eigentümer des Hochhauses Lietzenburger Straße 1. (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 3*)

Teilbereich 4 (An der Urania / Kurfürstenstraße)

Ersatzneubau auf dem landeseigenen Grundstück An der Urania 4/10 Ecke Kurfürstenstraße. Errichtung eines blockrandausbildenden Büroneubaus mit publikumsbezogener Erdgeschosszone. Ggf. Hybridgebäude mit Wohnnutzungen in den Obergeschossen. (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 9*)

Teilbereich 5 (Kleiststraße Mittelabschnitt)

Ergänzende Bebauung des Wohngebäudekomplexes Kleiststraße 37-40 entlang der Fluchtlinie der Kleiststraße, für Wohnnutzungen in den OG und Läden im EG. (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 4, 10*)

Teilbereich 6 (Östliche Kleiststraße / Nollendorfplatz)

Lückenschlussbebauungen Kleiststraße 2 / Nollendorfplatz 2 im Sinne der Festsetzungen des geltenden Bebauungsplanes (Modifikation der Abmessungen des Hochhauses: XII Geschosse analog des südlich gegenüberliegenden Hochhauses, größere Gebäudebreite zur funktionalen Optimierung für z.B. Hotel- oder Apartmentnutzung). (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 4, 11*)

Ersatzneubau / Aufstockung des Vorderhauses Nollendorfplatz 6 (Südseite des Nollendorfplatzes).

Teilbereich 7 (Kurfürstenstraße)

Potenzialfläche für ein sozialorientiertes / sozial-infrastrukturelles Sondergebäude Ecke Ostseite An der Urania / Kurfürstenstraße zu Gunsten einer sozial-räumlichen Aktivierung und städtebaulichen Verbesserung des Ortes, ggf. für sozialverträglichen Wohnungsbau mit sozial-infrastrukturellen Nutzungen im EG und südseitiger Freianlage. (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 12*)

Erweiterungsbebauung auf Grundstücksflächen des Berlin Hotels nördlich der Kurfürstenstraße. (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 12*)

Blockrandständiger Ersatzneubau auf dem Grundstück Kurfürstenstraße Ecke Keithstraße (Keithstraße 21), eigentümerseitig geplant.

Hochbau-Optionen unter der Voraussetzung von Straßenrückbauten

Teilbereich 2 (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 3*)

Städtebauliche Option: Rückbau der Lietzenburger Straße, Verschiebung der nördlichen Straßenbegrenzungslinie nach Süden, dadurch Gewinn von Baugrundstücksfläche nordseitig der Lietzenburger Straße.

Bauliche Möglichkeiten: Ergänzende Bebauung des südlichen Blockrandes zwischen Ansbacher Straße und Bayreuther Straße, Bebauung des Parkplatzes Wormser Dreieck.

Eine Bebauung des Parkplatzes Wormser Dreiecks wurde von Anwohnern der Wormser Straße in einer der Bürgerversammlungen v.a. aus Gründen befürchteter Verschattung kategorisch abgelehnt (s. *Anlage zu Kap.3, Mat. 3, Verschattungsstudien mit Baumassen-Alternativen*). Ohne eine Bebauung des

Parkplatzes wäre jedoch ein Rückbau der Lietzenburger Straße mangels ausreichender Refinanzierung stadtwirtschaftlich nicht darstellbar. (s. Anlage zu Kap. 3, Abb. 28, *Entwicklungsoptionen zum Rückbau der Lietzenburger Straße*)

In der den Bürgerversammlungen nachfolgenden Verwaltungsrunde am 27.11.2013 plädierten SenStadtUm vertretende Teilnehmer indes dafür, die Möglichkeiten der städtebaulichen Entwicklung i.V.m. einem Rückbau der Lietzenburger Straße als langfristige Option in der Diskussion zu erhalten. Dabei ist davon auszugehen, dass ein derartiger Rückbau von Straßenverkehrsflächen – wenn überhaupt – nur nach Erreichen eines breiten Konsenses zwischen den betroffenen Anwohnern und Eigentümern, der BVV sowie den Verwaltungsstellen des Bezirks- und Landesebene realisierbar sein kann.

Teilbereich 3 s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 3)

Städtebauliche Option: Räumliche Zusammenführung der Kreuzungsarme durch Verschiebung der westseitigen Fahrbahnflächen nach Osten, dadurch Gewinn von Baugrundstücksfläche östlich der vierzehngeschossigen Wohnbebauung Lietzenburger Straße 2/4

Bauliche Möglichkeiten: Errichtung einer trapezförmigen, die veränderte Straßenflucht begleitenden, nicht abstandsflächenüberschneidenden Blockrandbebauung

Einer derartigen Lösung wurden auf den Bürgerversammlungen ebenfalls große Vorbehalte entgegengebracht. Außerdem bestehen seitens der Eigentümergesellschaft keine Ambitionen, ein derartiges Projekt durchzuführen. Schließlich könnte der notwendige umfassende Kreuzungsumbau auch bei weitem nicht allein aus dem zu erzielenden Grundstückserlös finanziert werden.

Teilbereich 4 (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 3)

Städtebauliche Option: Verschiebung der ostseitigen Fahrbahnflächen der Straße An der Urania nach Westen, dadurch Gewinn von Baugrundstücksfläche nördlich der Urania.

Bauliche Möglichkeiten: Errichtung einer den Gebäuden An der Urania 1/5/7/15 vorgelagerten Blockrandbebauung.

Innerhalb der Bürgerversammlungen wurde eine derartige Option grundsätzlich in Frage gestellt. Stattdessen wurde überwiegend für eine unveränderte Beibehaltung oder Qualifizierung des Mittelraumes der Straße An der Urania plädiert. (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 4, 9)

Teilbereich 7 (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 3, 4, 12)

Städtebauliche Option: Verschiebung der nordseitigen Fahrbahnflächen der Kurfürstenstraße nach Süden, Aufgabe des Mittelstreifens im Abschnitt zwischen Schillstraße und Einemstraße, dadurch Gewinn von Baugrundstücksfläche zur Erweiterung des Hotel Berlin.

Bauliche Möglichkeiten: Errichtung eines Hotel- und Convention-Erweiterungsbaus entlang der verschobenen Straßenbegrenzungslinie.

In bisherigen Anrainergesprächen wurde ein großes Interesse des Hotelunternehmens an einer derartigen Lösung deutlich. Voraussetzung dafür wäre eine möglichst vollständige Finanzierung des erforderlichen Straßenumbaus in diesem Abschnitt aus einem derartigen Bauprojekt, da öffentliche Mittel für den Umbau der Kurfürstenstraße voraussichtlich nicht zur Verfügung stehen.

3.3 Straßengestaltungskonzepte für die Teilbereiche

Es wurden Straßenneugestaltungskonzepte, ausgehend von den in 3.2 genannten Optionen, sowohl ohne als auch mit Reduzierung von Straßenverkehrsflächen entwickelt.

Die Straßenumbaukonzepte auf der Basis von Flächenreduzierungen in der Lietzenburger Straße und An der Urania wurden aus Gründen fehlender Akzeptanz im Laufe des Planungsprozesses nicht mehr weiterverfolgt und werden an dieser Stelle auch nicht näher kommentiert, sind aber aus den im Anhang zu Kap. 3. dargestellten Zwischenständen der Planung ersichtlich. Somit beziehen sich die folgenden Erläuterungen - mit Ausnahme der Optionen in der Kurfürstenstraße - auf Straßengestaltungsmöglichkeiten innerhalb der vorhandenen Straßenbegrenzungslinien.

Teilbereich 1 Westabschnitt der Kleiststraße

Für den Abschnitt der Kleiststraße zwischen Wittenbergplatz und Urania wurden drei sich grundsätzlich unterscheidende Querschnittsvarianten entwickelt und im Hinblick auf ihre Machbarkeit überprüft (*Konzeptvertiefung s. Kap. 3.4*):

Avenue-Variante

Verdoppelung der Seitenraum-/Gehwegbreiten mit jeweils einer zweiten Alleebaumreihe durch Aufgabe des Mittelstreifens (Fußgängerschutzinseln an den Kreuzungseinmündungen) und maximaler Reduzierung der Fahrbahnbreiten. (*s. Anlage zu Kap. 3, Abb. 29a-c*)

Diese Variante würde erhebliche Umbaukosten (z.B. aufgrund einer unverzichtbaren Verlegung eines U-Bahn-Notausstiegs) verursachen. Zudem wurde sie in den Bürgerveranstaltungen überwiegend abgelehnt.

Mittelstreifen-Variante ohne Verbreiterung der Seitenräume

Verbreiterung des Mittelstreifens und Reduzierung der Fahrbahnbreiten, unter Beibehaltung der bestehenden äußeren Bordlinien, zu Gunsten einer Nutzbarkeit des Mittelstreifens als Aufenthaltsfläche und einer Begehbarkeit in Längsrichtung, mit besonderen Ausstattungen (Bepflanzung, Bänke, Beleuchtung, Outdoor-Galerie-Tafeln, ggf. temporäre Belegung durch Marktstände - Ausstattungsvarianten). (*s. Anlage zu Kap. 3, Abb. 30 a-f*)

Diese Variante hätte zwar den Baukostenvorteil unveränderter Seitenräume. Jedoch wurde sie in den Erörterungen im Rahmen der Bürgerversammlungen mehrheitlich abgelehnt. So soll der Mittelstreifen keine Aufenthaltsfunktion (mit Ausnahme punktueller Querbarkeit) erhalten, v.a. um die potenzielle Attraktivität der Seitenräume entlang der Gebäude nicht zu schwächen.

Präferenzvariante mit Mittelstreifen und Verbreiterung der Seitenräume

Reduzierung der Mittelstreifen- und Fahrbahnbreiten zu Gunsten einer Verbreiterung der Seitenräume um jeweils mindestens 1,5 m. Punktuelle Überquerbarkeit des Mittelstreifens, Anlage eines barrierefreien Querungspunktes in der Mitte des Abschnittes. (*s. Kap. 3.4 und Anlage zu Kap. 1, Abb. 6. u. 7*)

In dieser Präferenzvariante wird der Mittelstreifenquerschnitt in Rücksicht auf die präzise Lage des U-Bahn-Notausstiegs nur geringfügig reduziert. Die Verbreiterung der Seitenräume erfolgt zum einen aus funktionalen und gestalterischen Gründen, zum anderen, um eine Analogie zu den äußeren Bordseiten in der Tauentzienstraße herzustellen (dort besteht ein größerer Abstand zwischen den Baumscheiben der Alleebäume und den Bordlinien).

(Hinweis: Die der Förderanfrage vom September 2013 zugrunde liegende Lösung ging noch von Verbreiterungen der Seitenräume um jeweils 3,0 m aus. Dieses ist jedoch aufgrund der von SenStadtUm VII B eingeforderten, sich aus

der RAS 06 für den Straßenneubau ableitenden breiteren Fahrbahnen nicht realisierbar.)

Teilbereich 2 Lietzenburger Straße

Im Integrierten Entwicklungskonzept vom Dezember 2013 wurde aus den in Kap. 3.2 genannten Gründen auf die Darstellung des Rückbauvorschlages für die Lietzenburger Straße im Abschnitt zwischen Ansbacher Straße und Martin-Luther-Straße verzichtet. Das betreffende Konzept ist gleichwohl im Anhang erhalten.
(s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 3, Integriertes Entwicklungskonzept Szenario A und Szenario B, Zwischenstand 08/2013; sowie Anlage zu Kap. 3, Abb. 28, Lösung zum Teilumbau der Nordseite der Lietzenburger Straße und Wormser Dreieck)

Der Frage, ob sich anstatt eines Umbaus der Lietzenburger Straße kleinteilige Verbesserungsmaßnahmen innerhalb des vorhandenen Straßenraumes anbieten, wurde angesichts fehlender Klärungen im grundsätzlichen städtebaulichen Umgang mit der Lietzenburger Straße nicht mehr näher nachgegangen. Unterdessen hat der Bezirk, abgeleitet aus Anregungen in den beiden öffentlichen Veranstaltungen, eine zweite Förderanfrage gestellt, mit dem Ziel einer Qualitätsverbesserung der Lietzenburger Straße und Straße An der Urania in 2014 ein moderiertes Anwohnerbeteiligungsverfahren zur Gewinnung lokaler Akteure für die Pflege der bestehenden Verkehrsbegleitgrünflächen im Mittelraum der Straßen zu starten.

Teilbereich 3 Kreuzungsbereich Lietzenburger Straße / Martin-Luther-Straße / Kleiststraße / An der Urania

Im Integrierten Entwicklungskonzept vom Dezember 2013 wurde aus den in Kap. 3.2 genannten Gründen auf die Darstellung des Rückbauvorschlages für die Lietzenburger Straße im Abschnitt zwischen Ansbacher Straße und Martin-Luther-Straße verzichtet. Das betreffende Konzept ist gleichwohl im Anhang erhalten.
(s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 2, 3, Integriertes Entwicklungskonzept Szenario A und Szenario B)

Der Frage, ob sich anstatt eines Umbaus des Kreuzungsbereiches kleinteilige Verbesserungsmaßnahmen innerhalb des vorhandenen Straßenraumes anbieten, wurde angesichts fehlender Klärungen im grundsätzlichen städtebaulichen Umgang mit diesem Raum nicht mehr näher nachgegangen. In Rede standen, ebenso wie bezogen auf den breiten Grünraum der Lietzenburger Straße, verwaltungsseitig zwischenzeitlich Überlegungen, mit dem Ziel kleinteiliger Qualitätsverbesserungen in 2014 ein moderiertes Anwohnerbeteiligungsverfahren zu starten.

Teilbereich 4 An der Urania

Das Integrierte Entwicklungskonzept stellt eine Neugestaltung des breiten, baumbestandenen Mittelraumes mit der Variante „Marktleite / Uraniamarkt“ dar.

Neben dieser konzeptionell und wirtschaftlich näher untersuchten Variante wurden mehrere andere Nutzungs- und Gestaltungsvarianten entwickelt, die sämtlich von einer Beibehaltung der vorhandenen Breiten der Richtungsfahrbahnen und Seitenräume ausgehen (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 9 und Anlage zu Kap. 3, Mat. 4). Die entwickelten Varianten lassen sich in drei Typengruppen einteilen:

- Typ 1 Verbesserung der Begehrbarkeit, Zugänglichkeit und Aufenthaltsqualität des Mittelraumes („Gehwegrahmen“, „Promenade“, „abgesenkte Promenade“, „Outdoor-Galerie“)
- Typ 2 Besetzung des Mittelraumes mit Gebäuden für Kultur und Gastronomie, ggf. durch Einbau einer tiefer gelegten Ebene („Pavillons“, „Mäander“)

Typ 3 Schaffung eines urbanen, merkantilen Mittelraumes („Urania-Markt“)

Die Variante „Urania-Markt“, deren Konzept sich u. a. an dem Modell des ebenfalls zwischen zwei Hauptstraßenfahrbahnen gelegenen Wiener Nachmarkts orientiert, stellt darauf ab, in den Randzonen der Mittelraum-Fläche west- und ostseitige Lieferanten-Erschließungsfahrbahnen mit durch zusätzliche Bäume gegliederten Parkstreifen zur Andienung des Marktes anzulegen. Die vorhandenen Bäume könnten in dieser Variante vollständig erhalten bleiben und würden durch die zusätzlichen Baumreihen ergänzt werden.

Im Falle eines Verzichts am Nollendorfplatz auf die bisherige Nord-Süd-Durchfahrt zwischen Karl-Heinrich-Ulrichs-Straße (ehemalige) Einemstraße und Maaßenstraße würde sich allerdings voraussichtlich ein höheres Verkehrsaufkommen auf der westlichen Nord-Süd-Richtungsfahrbahn der Straße An der Urania einstellen. Deshalb könnte es erforderlich sein, die Westfahrbahn um einen Fahrstreifen zu Lasten der Mittelraumfläche zu erweitern. Bei der Variante „Urania-Markt“ würde dann die o.g. östliche Erschließungsfahrbahn die gesamte Andienung des Marktes leisten müssen.

Andere Varianten, wie z.B. die Nutzung des Mittelraumes für unterirdische Kfz-Stellplätze wurden zwar konzeptionell untersucht, sind aufgrund ihrer städtebaulichen Fragwürdigkeit keinesfalls weiter zu verfolgen..

Unterdessen hat der Bezirk, abgeleitet aus Anregungen in den beiden öffentlichen Veranstaltungen, eine zweite Förderanfrage gestellt, mit dem Ziel einer Qualitätsverbesserung der Lietzenburger Straße und Straße An der Urania in 2014 ein moderiertes Anwohnerbeteiligungsverfahren zur Gewinnung lokaler Akteure für die Pflege der bestehenden Verkehrsbegleitgrünflächen im Mittelraum der Straßen zu starten.

Aktuell werden die privaten Vorflächen des Urania-Ensembles auf Basis eines früheren Wettbewerbsergebnisses neu gestaltet.

Teilbereich 5 Mittelabschnitt der Kleiststraße

Für die Kleiststraße zwischen Urania und Nollendorfplatz, deren darunter verlaufende U-Bahn-Tunneldecke ebenfalls saniert werden muss, wurden Querschnittsgestaltungs-Varianten analog zu denen für den Westabschnitt der Kleiststraße entwickelt (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 3, 4, 10). Dabei wird trotz gegenwärtig etwa gleicher DTV-Werte beider Abschnitte die Kfz-Verkehrsbedeutung dieses mittleren Abschnittes perspektivisch höher bewertet als die des in den Citykern hineinführenden Westabschnittes. Gleichwohl wird außerhalb des Kreuzungsarms am großen Knoten an der Urania, d.h. auf der Strecke in der Kleiststraße, ein Verzicht auf jeweils eine Fahrspur zu Gunsten eines breiteren Bus-/ Fahrradstreifens vorgeschlagen. Da auch zukünftig die Fußverkehrsfrequenz im Mittelabschnitt geringer sein dürfte als im Westabschnitt, hat eine Verbreiterung der Seitenräume analog zum Westabschnitt hier keine Priorität. Eine durchgängige Verbreiterung des Mittelstreifens böte hier indes die Möglichkeit, dass Fußgänger entlang der aufsteigenden U-Bahn zum Nollendorfplatz gehen und an den Rändern des Mittelstreifens, wie nach einem Profil früherer Bauzeit und angesichts größerer Erdüberdeckung der Tunneldecken, Bäume gepflanzt werden könnten. Vorgeschlagen wird ferner, die Überfahrt des Mittelstreifens an der Kreuzung Eisenacher Straße / Kleiststraße / Courbierestraße aufzupflastern.

Im Falle eines Verzichts am Nollendorfplatz auf die bisherige Nord-Süd-Durchfahrt zwischen Einemstraße und Maaßenstraße wäre in der Kleiststraße voraussichtlich ein höheres Verkehrsaufkommen auf der südlichen Richtungsfahrbahn zu erwarten, was eine Verbreiterung des Mittelstreifens zu Lasten des bisherigen Fahrbahnquerschnitts in Frage stellen könnte.

Teilbereich 6 Nollendorfplatz

Der Nollendorfplatz, der aufgrund von Kriegszerstörungen, im Zuge des autoorientierten Straßenbaus in der Nachkriegszeit und angesichts seiner veränderten Verkehrsbedeutung nach politischer Teilung der Stadt seine ursprüngliche Form vollständig eingebüßt, sollte nach U-Bahn-Sanierung möglichst neu gestaltet werden.

Nach verschiedenen Teilumbauten und einzelnen teilräumlichen Umgestaltungen wurde bis vor kurzem lediglich in Betracht gezogen, den Parkplatz auf der Südseite des Nollendorplatzes in seiner Gestaltung und Nutzbarkeit zu verbessern. In Rede stand auch die Anmeldung von Finanzmitteln aus dem Berliner Plätzeprogramm.

Unterdessen hat die BVG über das Erfordernis einer umfassenden Bahnhofssanierung, bezogen auf sämtliche Bahnhofsebenen und die Absicht, diese Maßnahmen in den kommenden Jahren durchzuführen, informiert.

Damit bietet sich am Nollendorfplatz die „Jahrhundertchance“, nach Abschluss der unter- und oberirdischen Bahnhofssanierungen eine Straßenraumgliederung und Platzgestaltung herzustellen, die eine grundlegende Qualifizierung des Ortes ermöglicht und sich generell an der Platzstruktur früherer Bauzeiten anlehnen kann.

So wird vorgeschlagen, die symmetrische Platzfigur wieder herzustellen, die Nord-Süd-Durchfahrt von der Einemstraße aus wieder aufzugeben und die Fahrbahn ostseitig im Halbkreis an der ursprünglichen Stelle unter dem Hochbahnviadukt hindurch zu führen, was auch der Statik des Bahnhofsgebäudes zu Gute kommt. (s. *Anlage zu Kap.1, Abb. 11*) Der Verzicht auf die Nord-Süd-Durchfahrt zwischen Einemstraße und Maaßenstraße würde den betreffenden Kfz-Verkehr aus dem Tiergarten und der westlichen Kurfürstenstraße nach Südosten wieder v. a. über die Kreuzung an der Urania lenken, könnte aber die Einemstraße und Kurfürstenstraße in Höhe des Berlin-Hotels entlasten (was wiederum einem dortigen Straßenrückbau zu Gute käme).

Um die verkehrlichen Konsequenzen einer grundlegenden Neugestaltung des Nollendorplatzes, möglichst unter Verzicht auf die in der Nachkriegszeit eingebaute Nord-Süd-Durchfahrt zwischen Einem- und Maaßenstraße, abschätzen zu können, wird ein örtlich übergreifendes Verkehrsnetzberechnungs- und Umlegungsmodell zu erarbeiten sein.

Die Platzinnenfläche und die zu erhaltenden Seitenräume des Nollendorplatzes wären in einem gemeinsamen Gestaltungs- und Ausstattungskanon neu zu formieren. Durch eine maßvollere Neueinmündung der Einemstraße werden ostseitig in der Einemstraße Flächen frei, die ggf. als Ersatzflächen für aufzugebende Kfz-Stellplätze auf der Südseite des Nollendorplatzes an der Maaßenstraße fungieren könnten.

Teilbereich 7 Kurfürstenstraße

Eine Straßenneugestaltung in der Kurfürstenstraße ist zumindest im Abschnitt zwischen der Schillstraße und der Einemstraße unmittelbar mit der Option einer umfassenden baulichen Erweiterung des Hotels Berlin verbunden, da sich nur in diesem Zusammenhang, auf der Grundlage des Abschlusses eines städtebaulichen Vertrages mit den potenziellen Vorhabenträger, ggf. im Rahmen eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes, eine Finanzierung der straßenbaulichen Maßnahmen erreichen ließe. Im Übrigen dürfte die Möglichkeit des Straßenrückbaus in dem im Entwicklungskonzept dargestellten Umfang (s. *Anlage zu Kap. 1, Abb. 12*) in Abhängigkeit zur Verminderung des Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Nollendorplatzes stehen.

3.4 Konzeptionelle Vertiefung Westabschnitt Kleiststraße

Die in 3.3 kurz erläuterte, nach der zweiten Bürgerversammlung herausgearbeitete Präferenzvariante wurde nach der Verwaltungsrunde am 27.11.2013 noch einmal vertieft und nachjustiert. Zum einen erfolgte nach Anforderung von SenStadtUm VII eine Modifizierung der Fahrbahnbreiten von 10,00 m (Fahrbahnprofile Kurfürstendamm und Taentzienstraße) auf 11,00 m zu Gunsten breiterer Bus-Rad-Kombistreifen und Kfz-Fahrstreifen (3,25 m allgemeiner Kfz-Fahrstreifen, 4,75 m Bus- und Rad-Kombistreifen, 3,00 m Verfügungsstreifen für Halten und Parken). Zum anderen wurde die präzise Lage des BVG-Notausstieges im Mittelstreifen noch einmal überprüft. Nach dieser Maßgabe kann der Mittelstreifenquerschnitt bei symmetrischem Querschnittsaufbau nur noch von 10,00 m auf 9,15 m reduziert werden, sodass die Seitenräume jeweils um 1,50 m zu den heutigen Fahrbahnen hin verbreitert werden können. (s. Anlage zu Kap. 1, Abb. 6, 7, 8) Nach Abschätzungen des beratenden Büros Hoffmann-Leichter ist unter Berücksichtigung der bestehenden Kfz-Verkehrsbelastung am Kreuzungsarm der westlichen Kleiststraße zum großen Knoten an der Urania hin keine zusätzliche Fahrspur erforderlich, so dass der Mittelstreifen in der o.g. Breite gradlinig durchlaufen kann.

Die Verbreiterung der Seitenraumquerschnitte bringt mehrere Vorteile:

- Den Alleebäumen (Platanen) kann zur Fahrbahn hin mehr Raum gegeben werden, die Standorte der inzwischen umfänglichen Baumstämme befinden sich nicht mehr unmittelbar an Bordlinie. Auch die Bedingungen für Nachpflanzungen von Alleebäumen in den Lücken sowie nordseitig zwischen Keithstraße und An der Urania verbessern sich.
- Der zusätzliche Seitenraum zwischen Alleebaumreihe und Bordlinie ermöglicht eine räumliche Entflechtung der Gehwegbereiche für den Passantenverkehr und anderer Funktionen zur Fahrbahn hin.
- Vergrößerung der Einstiegsbereiche an den Bushaltepunkten (z.B. unbeeinträchtigt durch Baumstandorte und Flächen der Baumscheiben).
- Buswartehäuschen, Fahrradbügel, Litfasssäulen, Briefkästen, ggf. Bänke, etc. können im Längsstreifen zwischen den Baumscheiben angeordnet werden.
- Es besteht die Möglichkeit einer Neupositionierung der zu erneuernden Straßenbeleuchtung entlang der verschobenen Bordlinien (ggf. mit Doppelausleger für Fahrbahn - Lichtpunkthöhe 8 m - und Gehweg - Lichtpunkthöhe < 4,5 m).

Die Gestaltung des Mittelstreifens folgt generell dem Anspruch einer Freihaltung der Straßenachse zur Offenhaltung der Sichttraumes Richtung U-Bahnhofsgebäude am Wittenbergplatz. Eine Quergliederung des Mittelstreifens ergibt sich aus zwei Querungspunkten, dem barrierefrei auszubildenden Querungspunkt in der Mitte des Straßenabschnittes (mit Gehwegvorstreckungen an den äußeren Bordlinien), und einem weiteren Querungspunkt in Höhe der Einmündung Keithstraße (optional).

Da im Mittelstreifen v.a. aus Gründen der geringen Bodenüberdeckung der U-Bahn-Tunneldecke mit Erdreich auf die Pflanzung von Bäumen verzichtet werden soll, bietet sich an, auf den nicht begangenen, inneren Flächen des Mittelstreifens als Grundvegetation eine Rasendecke anzulegen. Ergänzend könnten seitlich im Wechsel Eiben-Heckenpflanzstreifen (max. 0,6 m hoch und 1,3 m breit) angeordnet werden. Die Rasenflächen bieten zudem Möglichkeiten - privat organisierter - mobiler Installation von Elementen im jahreszeitlichen Kontext durch (z.B. Weihnachtsbeleuchtung, Frühjahrsbepflanzungen).

Einmündung der Keithstraße in die Kleiststraße

Die Einmündung der Keithstraße in die Kleiststraße sollte zu Gunsten des Passantenverkehrs und der Minderung des „Schleichwegeverkehrs“ möglichst als Gehwegüberfahrt (aus Gestaltungsgründen mit Tiefbordausrundungen) mit seitlichen

Vorstreckungen, angepasst an ein westseitiges Längs- und ostseitiges Querparken, ausgebildet werden.

Für die Lage der Einmündung und den Verlauf des Südabschnittes der Keithstraße wurde eine Teilvariante entwickelt, die den ursprünglichen gradlinigen Verlauf der Keithstraße referenziert. (s. Anlage zu Kap.1, Abb. 8, Lageplan Variante Einmündung Keithstraße)

Auf dieser Basis könnte auch die westseitige Bauflucht gradlinig geführt und das DBG-Grundstück nach Osten hin erweitert werden. Damit bestände im Fall eines Ersatzneubaus für den orthogonal zur Kleiststraße hin gerichteten Hochhausriegel Keithstraße 1/3 die Möglichkeit, die Gebäudefronten neu auszurichten und damit auch eine Torbildung im Straßenraum der Kleiststraße zu unterstützen.

4. Bisheriger Planungs- und Beteiligungsprozess

Im Zeitraum der bisherigen Bearbeitung zwischen März und Dezember 2013 fanden zahlreiche Gespräche mit Fachvertreterinnen und -vertretern des auftraggebenden Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg, der Bezirksstadträtin Fr. Dr. Klotz, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (auf Fach- und auf Staatssekretäresebene), des Regionalmanagements City West und der Berliner Verkehrsbetriebe statt, die die Weiterentwicklung der Konzepte maßgeblich beförderten. Die beiden größeren Verwaltungs-Steuerungen am 12.04.2013 und am 27.11.2013 bildeten die wichtigen fachlichen Schnittstellen zu Beginn und in der Schlussphase des Bearbeitungsprozesses.

Im Mai 2013 wurde der bis dahin erreichte Konzeptstand im Stadtentwicklungsausschuss der BVV Tempelhof-Schöneberg vorgestellt und kurz erörtert. Der nunmehr vorliegende Planungsstand wird im Ausschuss für Stadtentwicklung und im Ausschuss für Verkehr und Grünflächen vorgestellt.

Eine zentrale Rolle innerhalb des bisherigen Planungsprozesses nahmen die Bürgerveranstaltungen in der Urania am 08.08.2013 und am 20.08.2013 ein. Von den Diskussionen in diesen beiden Veranstaltungen gingen wichtige inhaltliche Impulse für die konzeptionelle Ausrichtung und die weiteren Schwerpunktsetzungen aus:

- Verzicht auf einen Rückbau der Lietzenburger Straße, der Straße An der Urania und der dazwischenliegenden Kreuzung mit der Kleiststraße. Folglich keine Bebauung bisheriger Straßenverkehrsflächen dieser Straßen.
- Weitergehendes Diskussionserfordernis zum Thema „Bauliche Nachverdichtung“ im Hinblick auf die politischen Ziele, Akteure und Betroffenen.
- Zum Umbau der westlichen Kleiststraße: Möglichst Verbreiterung der Seitenräume, keine Aufenthaltsnutzungen auf dem möglichst im Querschnitt reduzierten Mittelstreifen.
- Erhaltung des Mittelraums der Straße An der Urania, keine zusätzlichen baulichen Nutzungen in diesem Mittelraum.

Ferner wurden mehrere Informationsgespräche mit Anrainern bzw. Vertretern anliegender Grundstücke und Liegenschaften geführt.

4.1 Bürgerveranstaltungen

Der Einladung von Fr. Dr. Sibyll Klotz, Bezirksstadträtin für Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung zu den beiden Veranstaltungen in der Urania folgten jeweils mehr als 150 Bürgerinnen und Bürger, um sich über die Planungsüberlegungen zu informieren und diese mit Politik, Verwaltung und Planern zu diskutieren.

Die meisten Anwesenden wohnen in der Gegend, einige Teilnehmende haben dort ihren Arbeitsplatz oder durchqueren den Raum regelmäßig auf ihren Wegen durch

die Stadt. Auch Vertreter von Liegenschaften innerhalb des Gebietes nahmen an den Diskussionen teil. Beide Bürgerversammlungen wurden von der Bezirksstadträtin begleitet und von Fr. Veronika Brugger moderiert.

Die Veranstaltungen gliederten sich jeweils in zwei Blöcken. Zunächst wurden im „Plenum“ die generellen Planungsinhalte mit alle Teilnehmenden erörtert. Anschließend hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, sich in kleineren Kreisen an jeweils vier Tischen eingehender zu informieren, zu diskutieren und auf Kärtchen eigene Anregungen und Ideen zu den Planungsvorschlägen sowie grundsätzlicher Art zu geben. Die Anregungen und Diskussionsbeiträge wurden nach den Veranstaltungen zusammengetragen und ausgewertet. (s. Anlage zu Kap. 4, Mat. 4, 5, Auswertungen zu den beiden Bürgerveranstaltungen im August 2013)

Erste Veranstaltung am 08.08.2013

In der ersten Veranstaltung brachten die Teilnehmenden an breites Spektrum an Beiträgen zu Papier. Im Vordergrund standen die Entwicklungsmöglichkeiten der westlichen Kleiststraße und der Straße An der Urania.

Die über 60 Beiträge zur Kleiststraße spiegelten u.a. folgendes Meinungsspektrum und Stimmungsbild wider: Für einen Mittelstreifen votierten 28% aller 80 Stimmen in über 60 Beiträgen, gegen eine „Bespielung des Mittelstreifens (Aufenthaltsfläche, Outdoorgalerie, Marktstände) hingegen 48%, für eine Seitenraumverbreiterung mit Doppelallee waren 35% der Stimmen, Hinweise auf ein konkrete Probleme gaben 33% (z.B. Radverkehrssicherheit auf den Busstreifen, Taxiabkürzung Keithstraße), eigene Planungs- und Gestaltungsvorschläge machten 27 %, die Berücksichtigung von Grün thematisierten 22%, die Berücksichtigung von Radwegen 9%, die Berücksichtigung von Störungen durch den Verkehr 21%, die Berücksichtigung von Pflege des öffentlichen Raums 8%.

Zum Teilbereich Lietzenburger Straße wandten sich über 20% der 55 Stimmen in über 30 Beiträgen gegen eine Neubebauung und es sprachen sich über 30% für die Berücksichtigung bzw. Erhaltung des Grüns aus, 5% wünschten keine Änderung der vorhandenen Situation, 30% wiesen auf konkrete Problem bei den Planungsvorschlägen hin, 16 % machten eigene Planungsvorschläge.

Zum Teilbereich An der Urania wandten sich 20% der über 50 Stimmen in 43 Beiträgen gegen eine Gestaltung für einen Markt, 10% sprachen sich dafür aus, 10% wünschten keine Änderung im Bereich des Mittelraumes, 23% waren für die Berücksichtigung von Grün, fast 40% wiesen auf konkrete Probleme zu den Variantenvorschlägen hin, 14% machten eigene Planungsvorschläge.

In den über 20 Beiträgen zu generellen Fragen sprachen sich über 35 % der fast 40 Stimmen aus unterschiedlichen Gründen gegen die vorgestellten Planungsvorschläge aus.

Zweite Veranstaltung am 20.08.2013

Zunächst reflektierte Fr. Dr. Klotz in der ersten Veranstaltung geäußerte Kritiken und Befürchtungen, u.a. hinsichtlich des Fehlens sozialer Infrastruktur und sozial-orientierten Wohnraums sowie eines zu starken Fokus auf Investoren und äußerte die Erwartung, Erlöse aus dem Verkauf von Grundstücksflächen, für die Bebauungsvorschläge gemacht wurden, für die Ergänzung fehlender sozialer Infrastruktur nutzen zu können.

In der Plenumsdiskussion wurden u.a. deutliche Vorbehalte gegen Neubebauungen auf Straßenverkehrsflächen vorgebracht. Insbesondere die Neubebauungsvorschläge im Bereich nördlich der Lietzenburger Straße stieß auf massive Kritik insbesondere seitens der dortigen Anwohner, wenngleich einige den Rückbau der

Lietzenburger Straße befürworteten. Auch eine Bebauung der Ostseite der Straße An der Urania wurde überwiegend abgelehnt und z.T. ausdrücklich für die Erhaltung des grünen Mittelraums in der heutigen Form plädiert, während einigen Teilnehmern auch die Markt-Idee attraktiv erschien.

Zum Umgang mit dem Autoverkehr wurde auf die Gefahr hingewiesen, dass Verminderungen der Leistungsfähigkeit der Hauptstraßen mit der Folge von Verkehrsstaus vermehrten Durchgangsverkehr in den Quartiersstraßen verursachen. Zum Radverkehr sprachen sich viele der Teilnehmenden für getrennte Radwege und gegen Bus-Rad-Kombistreifen aus.

Mit allen Teilnehmenden zusammen und anschließend in vier kleinen Gruppen an Tischen mit Plantafeln wurde der Fokus der Diskussion auf die Möglichkeiten der Neugestaltung der westlichen Kleiststraße gelegt, da hierfür Finanzmittel aus dem Programm Aktive Zentren eingesetzt werden sollen.

Teilnehmer der Gruppe 1 hielten den Mittelstreifen als Aufenthaltsfläche aus Lärmgründen für ungeeignet, vielmehr sollten die Bürgersteige / Seitenräume attraktiviert werden. Der Mittelstreifen könnte dafür schmaler sein; er sollte begrünt sein, ohne den Blick auf den Wittenbergplatz durch Vegetation zu verstellen.

Teilnehmer der Gruppe 2 stellten sich einen Mittelstreifen mit Bäumen und guten Querungsmöglichkeiten vor. Gleichwohl sollten die Bürgersteige gut nutzbar, attraktiv und belebt sein.

Teilnehmer der Gruppe 3 äußerten die Befürchtung, dass ein Mittelstreifen mit Sitzgelegenheiten Menschen anziehen könnte, die die Atmosphäre des Ortes beeinträchtigen könnten. Ferner wurde problematisiert, dass Reisebusverkehr bei reduzierten Fahrbahnflächen in die Seitenstraßen verdrängt werden könnten. Zum Reisebusparken wünschten sich Teilnehmer ordnungsrechtliche Maßnahmen und ortsübergreifende Lösungen.

Auch Teilnehmer der Gruppe 4 sahen die vorgeschlagenen Nutzungsangebote und Möglichkeiten auf dem Mittelstreifen skeptisch. So könne auch keine hinreichende fußläufige Anbindung an den Wittenbergplatz hergestellt werden. Präferiert wurden stattdessen verbreiterte Bürgersteige / Seitenräume, um dort auch erweiterte Nutzungsmöglichkeiten anzubieten und das Ziel zu stützen, publikumsträchtigere Geschäfte in diesem Straßenabschnitt anzusiedeln.

Abschließend wurde gemeinsam im Kreis der Teilnehmer ein Fazit mit Empfehlungen für die weitere Planung zur Neugestaltung der westlichen Kleiststraße gezogen:

- Mehrheitlich wurde für eine Aufwertung der Bürgersteige / Seitenräume, ggf. im Zusammenhang mit einer Verbreiterung, plädiert, auch um dadurch Impulse für publikumsträchtigere Nutzungen zu geben.
- Der Mittelstreifen sollte gute Querungsmöglichkeiten für Fußgänger bieten. Es sollten jedoch keine Nutzungen auf dem Mittelstreifen ermöglicht werden, die unrealistische Pflegeaufwendungen nach sich ziehen.
- Einigkeit bestand darin, den Mittelstreifen in einer Form zu begrünen, die die Sicht auf den Wittenbergplatz nicht einschränkt. Die Art der Begrünung sollte auf eine vom Bezirk leistbare Pflege abgestimmt sein.

Das Fazit und die Empfehlungen bildeten die Grundlage für die Erstellung einer Präferenzvariante zum Westabschnitt der Kleiststraße.

4.2 Anrainergespräche

Im Zuge des bisherigen Planungsprozesses wurden einige Anrainergespräche mit Eigentümern bzw. Eigentümervertretern / Akteuren von durch die Planungsüberlegungen berührten folgenden Grundstücken geführt:

- Teilbereich 1: Kleiststraße 19-21 / Keithstraße 1/3 (DGB-Ensemble)
- Teilbereich 2: Lietzenburger Straße 12 u. 14 (zw. Ansbacher u. Bayreuther Str.)
- Teilbereich 3: Lietzenburger Straße 4 (Ecke Kleiststraße / Lietzenburger Straße)
Martin-Luther-Straße 9 / Fuggerstraße 12/14
Martin-Luther Straße 4 (Ecke Lietzenburger Straße)
- Teilbereich 7: Kurfürstenstraße 62 (Hotel Berlin)

Eine Entwicklungs- und Mitwirkungsbereitschaft zur baulichen Umsetzung der untersuchten und vorgeschlagenen Straßenflächen-Rückbaumöglichkeiten war im Bereich nördlich der Lietzenburger Straße sowie insbesondere zur Kurfürstenstraße seitens der Eigentümervereiner des Hotel Berlins zu verzeichnen. Mit den Vertretern des Hotels Berlin wurden weitere Gespräche, möglichst unter maßgeblicher Beteiligung von Vertretern des Bezirksamtes Mitte avisiert.

Seitens der Eigentümergesellschaft des vierzehngeschossigen Wohnkomplexes Ecke Kleiststraße / Lietzenburger Straße wurde kein Interesse an einer Inanspruchnahme angrenzender Grundstücksflächen zwecks ergänzender Neubebauung signalisiert und der Bebauungsvorschlag aufgrund befürchteter Beeinträchtigung und Wertminderung des Bestandes abgelehnt.

Zur Entwicklung des DGB-Komplexes in der Kleiststraße waren vor einigen Jahren, im Zuge von Standortsondierungen verschiedene Ersatzneubauoptionen diskutiert worden, die unterdessen offenbar aufgrund anderer Standortentscheidungen des DGB obsolet geworden sind.

4.3 Verwaltungsrunden

Steuerungssitzung am 12.04.13

Vorgestellt und diskutiert mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg, des Stadtplanungsamtes Mitte, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und des Regionalmanagements City West wurde ein erster Planungsstand des Entwicklungskonzeptes. Der Ansatz für die Machbarkeitsstudie zur Überprüfung der Umsetzbarkeit sieben operative Teilbereiche zu bilden, wurde positiv bewertet. Die Teilbereiche Westliche Kleiststraße und Lietzenburger Straße wurden angesichts ihrer Lage innerhalb der Förderkulisse als Schwerpunktbereiche bestätigt. Der Bereich Nollendorfplatz sollte ausdrücklich mit in das zu bearbeitende Gebiet einbezogen werden.

Die vorgestellten ersten Konzeptansätze wurden generell begrüßt, einem Wohnungsneubau entlang der verkehrsreichen Straßen jedoch teilweise Skepsis entgegengebracht. Für die westliche Kleiststraße sollte neben der Avenue-Variante (s. Kap.3) auch eine Variante mit Qualifizierung des Mittelstreifens ausgearbeitet werden. Die Erhaltung des Mittelraumes der Straße An der Urania sollte als ernsthafte Option in verschiedenen Entwicklungsvarianten weiterverfolgt werden.

Darüber hinaus wurde das weitere Planungs- Beteiligungs- und Abstimmungsverfahren besprochen.

Steuerungssitzung am 27.11.13

Intention der Sitzung mit Teilnehmerinnen und Teilnehmern des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg, der Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Abt. II, IV und VII) und des Regionalmanagements war es, eine grundsätzliche Verständigung über den erreichten Planungsstand des Entwicklungskonzeptes und der Machbarkeitsstudie zu erreichen.

Zunächst wurden der Entwurf des aktualisierten Entwicklungskonzeptes für das Gebiet und die überarbeiteten Einzelkonzepte zu den gebildeten Teilbereichen vorgestellt sowie über die beiden Bürgerveranstaltungen informiert.

Die Vertreterinnen und Vertreter von SenStadtUm (Abt. II und IV) plädierten dafür, die Bebauungsideen für den Teilbereich Lietzenburger Straße nicht aufzugeben und zu gegebener Zeit wieder aufzugreifen, da hier ein deutliches städtebauliches Entwicklungsinteresse bestehe. Nicht klar wurde, ob dieses Plädoyer eine abgestimmte Gesamtmeinung der SenStadtUm widerspiegelt. Vereinbart wurde, dass vorbehaltlich weiterer verkehrlicher Betrachtungen, langfristige Optionen für städtebauliche Entwicklungen an der Lietzenburger Straße und auch An der Urania in der Diskussion gehalten werden sollten und aus diesem Grunde hierzu umfassender weiterer Abstimmungsbedarf besteht.

Der Vertreter von SenStadtUm (Abt. VII) wies darauf hin, dass zu den straßenverkehrlichen Planungen noch keine Unbedenklichkeit konstatiert werden könne und für die vorgeschlagenen umfänglichen Neustrukturierungen in der Lietzenburger Straße und des Nollendorfplatzes voraussichtlich Planfeststellungsverfahren notwendig werden, da hier größere funktionale Änderungen der Verkehrsabläufe zu erwarten sind. Für ein Planfeststellungsverfahren wäre ein Zeitraum von ca. zwei Jahren anzusetzen. Dabei werden auch die Lärmentwicklung zu beachten und Maßnahmen des Lärmschutzes einzubeziehen sein.

Des Weiteren wurde zur westlichen Kleiststraße die sich aus dem Resümee der Bürgerveranstaltungen ableitende Präferenzvariante mit einer Verbreiterung der Seitenräume und Reduzierung der Fahrbahnbreiten, unter Beibehaltung des - in der Breite reduzierten Mittelstreifens - vorgestellt und diskutiert.

Der Vertreter von SenStadtUm (Abt. VII) hält es für notwendig, die Diskussion über die Querschnittsvarianten noch ausführlicher zu führen, die Präferenzvariante präzise zu begründen, die für den Straßenneubau geltenden RAST-Richtwerte für die Abmessungen der Fahrstreifen konsequent zu Grunde zu legen und wies darauf hin, dass in der Tauentzienstraße einer nur geringfügigen Gehwegverbreiterung verworfen wurde. Ferner ist im Zusammenhang mit einer Neugestaltung des Westabschnitts der Kleiststraße eine verkehrstechnische Überprüfung des Knotens an der Urania und die Anpassung der LSA an dem Knoten erforderlich.

Die Vertreterin von SenStadtUm (Abt. IV) erinnerte im Hinblick auf das Ziel einer Qualifizierung und ggf. Verbreiterung der Gehwegbereiche daran, dass die Belegung der Erdgeschosszonen in den Zentrenbereichen zu den Förderschwerpunkten des Programms Aktive Zentren gehört.

Abschließend wurde festgestellt, dass vor dem Hintergrund der bevorstehenden U-Bahn-Tunnelsanierung und einer damit verbundenen Synergie zur Kostenentlastung einer Neugestaltungsmaßnahme die grundsätzliche Machbarkeit für eine qualifizierende Neugestaltung des Westabschnitts der Kleiststraße gegeben ist und die Grundlage für den in 2014 zu stellenden Förderantrag bilden kann.