

## INHALT

	Seite
Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr	
Durchschnittskosten je m <sup>3</sup> umbauten Raumes als Bemessungsgrundlage für die Ermittlung von Kosten und für die Berechnung von Gebühren für <b>Vermes- sungstätigkeiten</b> .....	3130
<b>Kraftloserklärung</b> von Auszügen aus den Genehmigungsurkunden für Verkehr mit Mietomnibussen und Ausflugsfahrten mit Kraftomnibussen und Ferienzielreisen mit Kraftomnibussen .....	3130
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie	
<b>Planwerk Innenstadt</b> .....	3131
AOK Berlin	
<b>Endgültiges Wahlergebnis der Sozialwahlen 1999</b> bei der Allgemeinen Ortskrankenkasse Berlin und der Pflegekasse bei der AOK Berlin .....	3140
Oberfinanzdirektion Berlin	
Anträge auf <b>Investitionszulage</b> nach dem Investitionszulagengesetz 1996 für das Kalenderjahr 1998 bzw. Wirtschaftsjahr 1997/1998 .....	3143
Berliner Wasserbetriebe	
<b>Jahresabschluß 1998</b> .....	3144
<b>Konzernjahresabschluß 1998</b> .....	3148
<b>Bezirksämter</b> .....	3152
<b>Stellenausschreibungen</b> .....	3156
<b>Öffentliche Ausschreibungen</b> .....	3169
<b>Gerichte</b> .....	3212

## NICHTAMTLICHER TEIL

<b>Gläubigeraufruf</b> .....	3228
------------------------------	------

Redaktionschluss	Ercheinungsbe
25. April 1999 für den 05. Mai 1999	
05. Mai 1999 für den 12. Mai 1999	
10. Mai 1999 für den 9. Mai 1999	

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie

## Planwerk Innenstadt

Bek. v. 18. 05. 1999 – StadtUmTech I D 1 –

Telefon: 90 25 - 12 24 oder 90 25 - 0, intern 9 25 - 12 24

Das Abgeordnetenhaus hat am 27. Mai 1999 (Drucksache 13/3776) den vom Senat am 18. Mai 1999 beschlossenen Bericht über „Demokratisches Verfahren für Gesamtplanung in der Berliner Innenstadt“ – Planwerk Innenstadt – zur Kenntnis genommen.

Der Senat hat ferner den in diesem Bericht beschriebenen Stand des Planwerks Innenstadt als überbezirkliche Planungsvorgabe beschlossen. Dem Planwerk Innenstadt ist somit als beschlossene Planung Bedeutung für die verbindliche Bauleitplanung gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 10 BauGB beizumessen.

Die Plananlage ist im Originalmaßstab 1 : 5 000 bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie, Am Köllnischen Park 3, 10179 Berlin (Mitte) zu folgenden Zeiten einzusehen: montags bis freitags von 9 bis 18 Uhr im 1. Obergeschoss, Flurbereich Zimmer 121-126.

Die Plananlage kann darüber hinaus in den Maßstäben 1 : 5 000 und 1 : 10 000 gegen Kostenerstattung bezogen werden. Bestellungen sind direkt an die Reprötechnik Deutschland GmbH, Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin (Mitte) bei Herrn Wiesner oder Frau Bewer unter der Telefonnummer 22 33 72 - 28 aufzugeben.

Abgeordnetenhaus von Berlin Drucksache 13/3776

Mitteilung – zur Kenntnisnahme –  
an das Abgeordnetenhaus von Berlin

über „**Demokratisches Verfahren für Gesamtplanung in der Berliner Innenstadt**“

– Drs. Nr. 13/1096, Nr. 13/2005, Nr. 13/2005-1, Nr. 13/2650 und Nr. 13/2953 – Schlussbericht –

Der Senat legt nachstehende Mitteilung dem Abgeordnetenhaus zur Besprechung vor.

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 26. September 1997 folgendes beschlossen:

„Das Abgeordnetenhaus begrüßt ein stadtplanerisches Konzept, das die spezifischen Identitäten des historischen Zentrums und der City-West wahrt und den Prozess des Zusammenwachsens der Stadt und ihrer Gesellschaft fördert.“

Der Senat wird aufgefordert, das Parlament am Planungsprozess zu beteiligen und folgende Grundsätze zu beachten:

### 1. Historisches Zentrum und City-West als Ergänzung

Berlins Innenstadt ist gekennzeichnet durch das „Historische Zentrum“ in Mitte und die „City-West“. Sowohl das „Zentrum“ wie auch die „City“ benötigen eine weitere bauliche, gestalterische und räumliche Entwicklung nicht nur in Konkurrenz zueinander, sondern als Ergänzung. Die Entwicklung bzw. Sichtbarmachung des „Citybandes“ als stadträumlicher Klammer zwischen beiden Zentren stellt eine besondere Herausforderung dar.

### 2. Innen- vor Außenentwicklung

Das Prinzip Innen- vor Außenentwicklung bildet einen wesentlichen Beitrag zur Realisierung einer nachhaltigen Stadtentwicklung, es konkretisiert die auf der UNO-Konferenz Habitat II in Istanbul formulierten Grundsätze einer ressourcenschonenden Stadtentwicklung.

Dies hat keine Abkehr vom vordringlichen Ziel zur Folge, durch Bereitstellung von Flächen für den Eigenheimbau die Abwanderung von Berliner Bürgern ins Umland zu verhindern. Dieses Programm soll durch ein Angebot eigentumsfähiger Haustypologien ergänzt werden.

### 3. Wohnen in der Innenstadt/Nutzungsstrukturen

Nach den Erfahrungen der letzten sechs Jahre scheint es aus ökonomischer und sozialer Sicht sinnvoll, das bisherige vorherrschende Mischungsverhältnis von 20 : 80 (Wohnen gegenüber Büronutzung) zu verändern und eine verstärkte, in der Mehrzahl der Fälle überwiegende Wohnnutzung vorzusehen. Neben einer allgemeinen Belebung der Innenstadt ergeben sich daraus wesentliche Vorteile:

- stärkere Ausnutzung vorhandener Infrastruktur
- intensivere Auslastung des ÖPNV
- Vermeidung zusätzlicher Verkehrsströme aus der bzw. in die Innenstadt.

Weitere Planungen in diesem Bereich sollten sich an Strukturen orientieren, die auch Investitionsmöglichkeiten für kleinere und mittlere Bauherren schaffen. Mit einer solchen Strategie sollte es gelingen, ein verändertes stadtbürgerliches Bewusstsein zu initiieren. Innerstädtische Verdichtungen eignen sich ebenfalls für Eigentumsmaßnahmen, insbesondere für selbstnutzende Wohnungseigentümer.

Im Bereich der Innenstadt bieten sich zahlreiche Möglichkeiten für ein Engagement privater Bauherren. Hierzu müssen allerdings Bodenpolitikmodelle entwickelt werden, die auch eine rentable Wohnungsbauinvestition ermöglichen und die Vermarktung künftigen Wohneigentums sicherstellen.

Das historische Zentrum sollte auf Grund seiner einmaligen stadthistorischen Bedeutung für entsprechende stadtbedeutende Nutzungen vorbehalten werden.

### 4. Dichte und Grün

Für den Bereich der Berliner Innenstadt ist eine dem Ort angemessene großstädtische Dichte zu entwickeln, die die vorhandenen Freiflächen einer rekreativen Nutzung erschließt. In diesem Sinne müssen wohnungsnahes Grün und großstädtische Grünanlagen Berücksichtigung finden. Besonders im Zentrum der Stadt müssen Sichtachsen erhalten bleiben, und es sollte auf die stadtklimatisch wichtige Durchlüftung geachtet werden.

### 5. So wenig Abrisse wie möglich

Bei den Planungen für die Innenstadtbereiche sollen Abrisse weitgehend vermieden werden. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass die durch Nachkriegsentwicklungen verschütteten Spuren und verlorengegangenen Bauten des historischen Stadtbildes in Verbindung mit Neubebauungen unter Berücksichtigung heutiger Ansprüche an Lebensqualität weitgehend wieder aufgenommen werden. So soll ein Stadtbild entstehen, das keine Phase der Berliner Geschichte verleugnet und den Bewohnern unserer Stadt ein lebendiges Geschichtsbewusstsein ermöglicht sowie die touristische Attraktivität der Stadt erhöht.

### 6. Planungssicherheit

Für Bauherren und Investoren ist Planungssicherheit zu erhalten. Bauplanungen und Bauwettbewerbe dürfen generell nicht behindert oder in ihrem zeitlichen Ablauf nachteilig berührt werden, das heißt, es darf zu keinerlei Blockaden von notwendigen Investitionen kommen.

### 7. Notwendige Diskussion

Bei der weiteren Innenstadtplanung sind alle relevanten, gesellschaftlichen und fachlichen Bereiche ausgiebig zu beteiligen, damit ein möglichst großer gesellschaftlicher Konsens erreicht werden kann.

Am Ende müssen klare Entscheidungen des Parlaments stehen. Der Senat wird aufgefordert, Anfang 1998 einen Bericht über den Stand der Planung vorzulegen.“

**Hierzu wird berichtet:**

### 1 Anlass

Dem o. g. Beschluss entsprechend wird dem Abgeordnetenhaus über den Stand der Planung zur Innenstadt im folgenden berichtet. Das Innenstadtkonzept – „Planwerk Innenstadt“ – wird in überarbeiteter Fassung, der die vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Grundsätze zugrunde gelegt wurden, vorgestellt.

Darüber hinaus wird bei der Straßen- und Verkehrsplanung der Beschluss des Abgeordnetenhauses (Drs. Nr. 13/1757) vom 27. November 1997 berücksichtigt: „Der Senat wird aufgefordert, alle nötigen und zweckmäßigen Maßnahmen zu ergreifen, um den Straßendurchgangsverkehr aus der historischen Stadtmitte herauszuhalten und auf dem zu komplettierenden inneren Straßennetz zu bündeln. Für die Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels sowie der historischen Stadtmitte ist ein Straßennetz vorzusehen, das die notwendigen Straßenverkehre bei einem Modal Split von 80 : 20 aufnehmen kann. Diese Straßenverbindungen sind stadtverträglich zu gestalten, sollen sich am historischen Straßennetz orientieren und weitgehend die bestehenden Straßenzüge nutzen.“

In der Koalitionsvereinbarung vom Januar 1996 heißt es u. a.: „Berlins historische Mitte (ist) durch Erhalt, Pflege und Ergänzung in ihrer Bedeutung zu achten und zu bewahren. Es muss ein Gesamtkonzept entwickelt werden, das sich am historischen Erscheinungsbild orientiert.“ Für die City-West wurde der Senat vom Abgeordnetenhaus aufgefordert, ein Konzept zur Aufwertung der Citybereiche am Zoo vorzulegen. Im Bericht vom 29. September 1995 (Drs. 12/6066) heißt es dazu: „Die städtebauliche Aufwertung der Citybereiche am Zoo kann nicht losgelöst von der gesamtstädtischen Entwicklung und insbesondere nicht losgelöst von der Entwicklung der City in Berlin-Mitte behandelt werden.“

## 2 Planungsgebiet, Rahmenbedingungen und Entwicklungsziele

### 2.1 Planungsgebiet

Aufgrund dieser Aufträge hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie unter dem Titel „Planwerk Innenstadt Berlin“ im November 1996 einen ersten Vorentwurf eines die City-West und das historische Zentrum umfassenden Innenstadtkonzeptes im M 1 : 2 000 vorgelegt (siehe hierzu Broschüre „Planwerk Innenstadt Berlin – Ein erster Entwurf“). Das Planwerksgebiet reicht von der Uhlandstraße im Westen bis zur Oberbaumbrücke im Osten, vom Mehringplatz im Süden bis zum Platz vor dem Neuen Tor bzw. dem Nordbahnhof und umfasst damit einen bezirksübergreifenden Innenstadtbereich von gesamtstädtischer Bedeutung, dem in der Stadtentwicklung Berlins als Hauptstadt und Metropole herausragende Bedeutung zukommt, der aber über vier Jahrzehnte geteilt war. Hier liegt einerseits das neue „Zentrum des Westens“ und andererseits die „Historische Innenstadt“, wie sie sich – bis ins 19. Jahrhundert begrenzt durch die Akzisemauer mit ihren Toren – entwickelt hat. Die Innenstadt reicht über die Bezirksgrenzen von Berlin-Mitte, Berlin-Friedrichshain, Berlin-Kreuzberg, Berlin-Tiergarten, Berlin-Schöneberg und Berlin-Charlottenburg hinweg und beherbergt wichtige staatliche, städtische und private Verwaltungszentren.

Die Fläche des Planwerkes umfasst mit ca. 30 km<sup>2</sup> 1/3 der Fläche innerhalb des S-Bahn-Ringes. Hier leben ca. 300 000 Menschen und fast die gleiche Zahl arbeitet in diesem Gebiet. Auch wenn dieses Verhältnis ausgewogen erscheinen mag, so sind weite Bereiche nicht von urbaner Nutzungsmischung und innerstädtischer Dichte gekennzeichnet. Insbesondere in den Bezirken Berlin-Tiergarten, Mitte, Kreuzberg und Friedrichshain

bestimmen monofunktionale Siedlungen des komplexen Wohnungsbaus und des offenen Städtebaus mit geringer Dichte, vereinzelt überbreite Straßenräume (z. B. Alexanderplatz) und Stadtbrachen den Charakter weiter Teile der Innenstadt. Sie bieten Bau- bzw. Verdichtungspotentiale in der Größenordnung von ca. 1,7 Mio. m<sup>2</sup> bzw. 170 ha Grundstücksfläche auf überwiegend kommunalen oder öffentlichen Flächen. Ca. 23 000 Wohnungen zusammen mit ca. 2 Mio. m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche neuer Büros und Läden können so in der Innenstadt zusätzlich geschaffen werden. Verglichen mit Ein- und Zweifamilienhausgebieten am Stadtrand, die mindestens 460 ha Nettowohnbauland für die gleiche Anzahl von Wohnungen benötigen, reicht für diesen Wohnbedarf in der Innenstadt ein Bruchteil dieser Fläche. Unter Berücksichtigung der hier vorhandenen sozialen und technischen Infrastruktureinrichtungen zeigt die Innenstadt als Wohnort im Verhältnis zum Wohnen am Stadtrand unter Gesichtspunkten der Nachhaltigkeit und des sparsamen Umganges mit Ressourcen wesentliche Vorteile. Im Bereich der sozialen Infrastruktur können Maßnahmen des Planwerks dazu beitragen, teilweise unterausgenutzte Einrichtungen (Schulen, Kitas) zu erhalten.

### 2.2 Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für die Aufgabenstellung des Planwerks Innenstadt ergeben sich aus der spezifischen Stadtgeschichte Berlins sowie aus den gewandelten Anforderungen an die Innenstädte großer europäischer Metropolen.

Die Wiedervereinigung Berlins ist nicht nur eine politische, administrative, soziale oder gesellschaftliche Aufgabe, sondern sie muss auch begleitet werden durch eine erkennbar zusammengehörige gesamtstädtische Struktur. Großflächige Kriegszerstörungen, die Teilung in zwei Städte in unterschiedlichen Gesellschaftssystemen und mit unterschiedlichen Zielen und Rahmenbedingungen auch im Städtebau, unterscheiden Berlin in vielerlei Hinsicht von anderen Großstädten in Deutschland. Das Wort von der noch vorhandenen Mauer in den Köpfen, die immer noch weit verbreitete Scheu, die jeweils andere Stadthälfte tatsächlich in die eigenen Lebensgewohnheiten einzubeziehen, sind Ausdruck für die Schwierigkeiten des wirklichen Zusammenwachsens.

Auch vor diesem Hintergrund braucht Berlin ein zusammenhängendes Innenstadtkonzept, das die beiden über Jahrzehnte getrennten Stadtzentren in ihrer Entwicklung zueinander in Beziehung setzt und verbindet, ihre Anlagen und Identitäten unterstützt und weiterentwickelt, sowie ihre gemeinsame Geschichte und Zukunft wieder erlebbar werden lässt.

Daneben gilt es aber auch, wie in anderen großen europäischen Städten, einen Weg zu finden, die Innenstadt den sich wandelnden gesellschaftlichen, ökologischen und sozialen Bedürfnissen anzupassen. Die Charta von Athen ist nicht länger das Leitbild der Entwicklung der europäischen Stadt. Vielmehr geht es heute darum, Nutzungsmischung und Nutzungsvielfalt in der Innenstadt wieder herzustellen, die Verbindung von Leben, Arbeiten und Wohnen zu stärken und vor allem sozial gemischte Strukturen der Wohnbevölkerung zu stabilisieren oder gar wieder herzustellen. In Berlin bedroht zusätzlich die nachholende Suburbanisierung den Erhalt integrativer Nachbarschaftsstrukturen.

Die urbane Stadt, die vom abwechslungsreichen und vielfältigen Wechsel stadträumlicher Situationen bestimmt wird, in der die Straßen, Plätze und Parkanlagen wieder die Orte der zwischenmenschlichen Kommunikation werden, bietet in mehrfacher Hinsicht Vorteile gegenüber den Standorten auf der Grünen Wiese. Die Nutzungsmischung auf Quartiers- und Blockebene in der Innenstadt schafft die Voraussetzung für eine gewisse Quartiersöffentlichkeit und für Integration und soziale Stabilisierung. Die Verdichtung und Funktionsmischung von innerstädtischen Siedlungsstrukturen schafft die Voraussetzung für eine nachhaltige Nachfrage von qualitativen und differenzierten öffentlichen Versorgungs- und privaten

Dienstleistungsangeboten. Es werden weniger öffentliche Ressourcen verbraucht und gleichzeitig kann die vorhandene „leerlaufende“ Infrastruktur weiter genutzt und verbessert werden. Kommunale Dienstleistungen können effektiver als am Stadtrand erbracht werden. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen aller Art, insbesondere zu Fuß, mit dem Rad oder mit ÖV wird erleichtert. Die Wege zwischen Wohnen und Arbeiten können verkürzt werden. So wird die umwelt- und sozialverträgliche Mobilität in der Innenstadt langfristig gesichert.

Mit dem Planwerk Innenstadt wird versucht, für Berlins Mitte eine neue lokale Identität zu formulieren und Angebote für einen kommunikativen öffentlichen Raum zu schaffen. Insofern ist das Planwerk Innenstadt nicht nur ein städtebaulicher Entwurf, sondern ein Leitbild für die kompakte und durchmischte Berliner Innenstadt; darüber hinaus thematisiert es die drängenden stadtpolitischen Fragen. Wenn der Abwanderungsprozess integrativer Schichten aus der Innenstadt gestoppt werden soll, muss sich das Wohnumfeld den Bedürfnissen von Familien, Kindern, Alten und Jungen anpassen, müssen die öffentlichen Räume wieder als wertvolle Orte ins Bewusstsein gerückt werden, die nicht verwahrlosen dürfen, müssen Möglichkeiten der Eigentumbildung ausgebaut werden und die Mobilitätsbedürfnisse stadtvträglich befriedigt werden.

Auf der Grundlage eines parzellierten Stadtsystems kann flexibel auf die neuen Herausforderungen zukünftiger Innenstadtentwicklung reagiert werden.

Neubauten auf dieser Grundlage eignen sich für Eigentumsmaßnahmen, insbesondere für selbstnutzende Haus- und Wohnungseigentümer. Hier bieten sich zahlreiche Möglichkeiten für ein Engagement privater Bauherren. Mit einer solchen Strategie sollte es gelingen, ein integrations- und identifikationsstiftendes stadtbürgerliches Bewusstsein in der Innenstadt zu stärken.

Von einer solchen Entwicklung der Innenstadt gehen wichtige Impulse für eine nachhaltige und sozialorientierte Stadtentwicklung aus, die eine leistungsfähige Wirtschaftsstruktur und ein funktionierendes Gemeinwesen langfristig sichert, ohne dabei auf Kosten anderer Regionen oder zukünftiger Generationen zu leben.

### 3 Ziele der Überarbeitung

Unter Beachtung der sieben vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Grundsätze zur Innenstadtentwicklung ist das „Planwerk Innenstadt“ zusätzlich auf folgende Planungsziele ausgerichtet:

1. Nachhaltige Stadtentwicklung durch Innenverdichtung und durch Aktivierung innerstädtischer Entwicklungspotentiale.
2. Umsetzung der politischen Beschlüsse zum Innenstadterverkehr durch Verlagerung des nicht innenstadtbezogenen motorisierten Individualdurchgangsverkehrs (MIV) auf einen entsprechend leistungsfähigen zu gestaltenden Straßenring bei gleichzeitigem Ausbau des ÖPNV.
3. Qualifizierung des öffentlichen Raumes durch Reurbanisierung und Nutzungsmischung entsprechend dem Leitbild der europäischen Stadt.
4. Qualifizierung von innerstädtischen Grün- und Freiflächen durch Verbesserung ihrer Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltqualität.
5. Stärkung der Innenstadt als Wohnort durch Modernisierung und Bestandsergänzung durch Neubau, insbesondere durch eigentumsfähige Gebäudetypologien.
6. Stadtdialog und Neuformulierung der Berliner Stadtgestalt in einer gemeinsamen identifikationsstiftenden Innenstadt unter kritischer Berücksichtigung aller historischen Schichten der Stadtentwicklung.

7. Verflechtung von Einzelplanungen durch die Herstellung überbezirklicher städtebaulich-stadtgestalterischer Zusammenhänge.
8. Umsetzung dieses Städtebaus durch vorrangige Aktivierung kommunaler Grundstücke für selbstnutzende Bauherren und Bauherrngemeinschaften.
9. Realisierung des Planwerkskonzeptes durch in der Regel sich selbst tragende Stadtwirtschafts- und Umsetzungsstrategien.

Das Hauptziel des Konzeptes ist eine attraktive und urbane Innenstadt, die vom Alex bis zur City-West reicht und eine verbindende Struktur mit einem zusammenhängenden Netz attraktiver öffentlicher Räume anbietet. Ziel dieses Konzeptes ist es, das Wohnen und Arbeiten, die Kultur und Kommunikation zu stärken und die Voraussetzungen für ein urbanes Leben in der Innenstadt zu erhalten und auszubauen.

Hier soll die Identität der Gesamtstadt fokussiert werden, Besucher sich treffen und die Stadtgesellschaft sich darstellen können und gleichzeitig das Wohnen an attraktiven Standorten mit vorhandener Infrastrukturausstattung gestärkt werden.

In dieser verdichteten Innenstadtstruktur werden auch die Standortbedingungen für Einkaufen und Kultur, für Gastronomie und Hotellerie sowie für verschiedenste Dienstleistungsbetriebe verbessert.

Konsens besteht darin, dass in den ehemals östlichen und westlichen Teilen der Innenstadt unwirtschaftlich monostrukturierte Stadtteile existieren, die Ergebnis des autofreundlichen, funktionstrennenden Städtebaus der fünfziger und sechziger Jahre sind und eher Wohnsiedlungen als innerstädtischen Stadtteilen gleichen. Sie sind zur Zeit von gravierenden Verlusten integrationsfähiger Bevölkerung sowie urbanen Lebens gekennzeichnet. Hierzu zählen beispielsweise der Bereich um die Lietzenburger Straße bzw. An der Urania, die Leipziger Straße mit dem Spittelmarkt und dem Friedrichswerder, Grunerstraße, Mühlendamm und Molkenmarktquartier sowie die angrenzenden Siedlungsbereiche Karl-Marx-Allee 2. Bauabschnitt (ehemals Königsstadt und Stralauer Vorstadt) und Luisenstadt.

Das Planwerk stellt keinen neuen Innenstadtentwurf dar, sondern zielt auf eine qualitative Verbesserung durch Verdichtung im Bestand mit zusätzlichen Nutzungen. Es stärkt die verbindende Innenstadtstruktur um den Tiergarten, die Struktur der City-West und der historischen Innenstadt, es kommt ohne Abrisse von Wohnungen aus. Es verwendet die Methode der kritischen Rekonstruktion, um verschüttete Spuren der Stadtentwicklung in der Innenstadt aufzudecken. Durch die Überlagerung mit den Stadtentwicklungsprojekten der Moderne und der Nachkriegszeit wird eine für Berlin signifikante Innenstadtstruktur öffentlicher Straßen und Plätze neu formuliert, die keine Phase der Berliner Entwicklungsgeschichte verleugnen soll.

Der als Anlage beigefügte Plan systematisiert als städtebauliches Leitbild die genannten Grundsätze und Ziele des Planwerks Innenstadt.

### 4 Verfahren

Die Überarbeitung des Konzeptes und der öffentliche Diskurs über das Planwerk Innenstadt, die auf einen möglichst weitreichenden Konsens zielen, erfolgen seit November 1996 auf vier Ebenen, die sich in Form und Inhalt aufeinander beziehen: Öffentliche Diskussionsveranstaltungen, Präsentationen, fachöffentliche Planungswerkstätten und gutachterliche Bearbeitung sektoraler Innenstadtkonzepte.

#### 4.1 Öffentliche Diskussionen und Präsentationen

Die erste Ebene betrifft allgemeine Grundsatzfragen der Innenstadtentwicklung, die im öffentlichen *Stadtforum* behandelt werden.



Spezielle, das Planwerk betreffende Probleme werden außerdem in den *Stadt-Projekte*-Veranstaltungen öffentlich erörtert. Zwölf Veranstaltungen haben bisher stattgefunden. Themen waren hier unter anderem: Der Umgang mit dem Städtebau der Nachkriegsmoderne in Ost und West, die Qualifizierung des öffentlichen Raumes und der Verkehr in der Innenstadt, neue Bauherrenmodelle und die Bewohner, der neue innerstädtische Gebäudetyp und seine Realisierbarkeit, Bürgerbeteiligung und Befindlichkeiten in der Innenstadt, öffentliche Plätze und Stadtgrün, Stadtgesellschaft und Zukunft der Innenstadt, aber auch eine Reihe von stadtteilbezogenen Einzelfragen.

Eine zweite Ebene umfasst Präsentationen von Überarbeitungsergebnissen, zum Beispiel im Rahmen der Ausstellung „Stadtquartiere“ im Märkischen Museum oder verschiedener Ausstellungen im ehemalige Staatsratsgebäude.

Mit diesen Veranstaltungen sollten einige wesentliche Grundsatzzfragen und Lösungsansätze für das Leitbild der Innenstadt geklärt werden. So sind der erreichte Zwischenstand und die Arbeitsergebnisse unter anderem den Berufsverbänden (BDA, BDLA, SRL, AIV) vorgestellt worden. Diese haben eine breite Unterstützung für das weitere Verfahren zugesichert.

Daneben fanden zahlreiche Veranstaltungen Dritter zum Planwerk statt, zum Beispiel eine Vortragsveranstaltung der IHK und der Verbände der Berlin-Brandenburger Wohnungsbaunternehmen, in der die genannten Institutionen die stadtentwicklungspolitische Strategie des Planwerks bestätigten und für die Umsetzung plädierten.

#### 4.2 Vertiefungen und Planungswerkstätten

Auf einer dritten Ebene werden Teilbereiche des Planwerks vertieft und insbesondere in Planungswerkstätten überarbeitet, verändert und präzisiert. Hier werden, zusammen mit den beteiligten Bezirken, Senatsverwaltungen und betroffenen Nutzern sowie den wichtigsten Eigentümern bisher umstrittene Konzepte und alternative Lösungsvarianten so weiterentwickelt, dass tragfähige und möglichst konsensfähige Teilgebietskonzepte vorgelegt werden können.

Seit dem Frühjahr des Jahres 1997 werden die Planungswerkstätten unter Hinzuziehung von Co-Gutachtern in enger Terminfolge abgehalten. Sie haben zu einem konstruktiven städtebaulichen Arbeitsprozess geführt. Die bisher durchgeführte Diskussions- und Überarbeitungsphase hat zu über 80 Änderungen geführt. Es wurden im Verlauf des dialogischen Prozesses Missverständnisse ausgeräumt, Bedenken verarbeitet und Veränderungen vorgenommen. So konnte in den Werkstätten ein grundlegender Konsens über die städtebauliche Weiterentwicklung dieser Bereiche gefunden werden, von denen hier einige beispielhaft dargestellt werden:

Bereits durchgeführt wurden fünf Planungswerkstätten zu den Bereichen Kulturforum, Molkenmarkt / Alexanderstraße, Breitscheidplatz / Zoo, Lietzenburger Straße / An der Urania / Schillstraße sowie Spittelmarkt / Leipziger Straße / Friedrichswerder. Weitere Planungswerkstätten zu den Bereichen Luisenstadt in Berlin-Kreuzberg und Berlin-Mitte und Fischerinsel in Berlin-Mitte, die das oben erläuterte Zielbündel der Qualifizierung der öffentlichen Räume, der Bestandsergänzung und der Verbesserung der Nutzungs- und Gestaltungsqualität verfolgen, sind bereits weit fortgeschritten, so dass sie kurz vor dem Abschluss stehen. Für den Bereich Spreestadt, Gleisdreieck und diverse Einzelstandorte wurden in Kooperation mit den jeweiligen Bezirken tragfähige städtebauliche Konzepte entwickelt. Für den Bereich des komplexen Wohnungsbaus Karl-Marx-Allee, 2. Bauabschnitt am Alexanderplatz, wurde mit den Bezirken Mitte und Friedrichshain ein gemeinsames Planungsverfahren begonnen, das eine Stärkung des Gebietes durch Modernisierung und Bestandsergänzung zum Ziel hat.

#### 4.3 Stand der Vertiefungen in den Schwerpunktbereichen

- Für den *Straßenzug Leipziger Straße-Getraudenstraße-Mühlendamm-Grunerstraße*, der die drei Planungswerkstätten Spittelmarkt / Leipziger Straße / Friedrichswerder, Fischerinsel und Molkenmarkt betrifft, ist es das Ziel, zu signifikanten Verbesserungen der städtebaulichen Situation unter Erhalt der verkehrlichen Funktionsfähigkeit zu kommen. Aus dem Straßenzug Leipziger Straße-Getraudenstraße-Mühlendamm und Grunerstraße, der den Leipziger Platz mit dem Alexanderplatz verbindet, soll eine Folge unverwechselbarer „Orte“ mit hoher Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltqualität entstehen. Vom Spittelmarkt bis Molkenmarkt wird ein Mittelstreifen für die Straßenbahn angelegt, abgesehen von der Gertraudenbrücke.
- Der Abschnitt der *Leipziger Straße* zwischen Charlottenstraße und Spittelmarkt erhält ein Straßenprofil mit  $2 \times 2$  Fahrspuren, jeweils einer Parkspur und eine separate Straßenbahntrasse in Mittellage. Die Straßenbahntrasse ist so auszubilden, dass sie einerseits raumsparend ist, gestalterisch befriedigend wirkt und andererseits die Anforderungen nach Haltestellen, Abbiegespuren und Überquerungsmöglichkeiten sicherstellt. Zwischen Charlottenstraße und Leipziger Platz hat die Leipziger Straße ein Raumprofil von ca. 22 m. Die Straßenbahn wird dort nicht im eigenen Gleiskörper, aber in Mittellage und in der Fahrbahn geführt. Die Haltestellen Friedrichstraße und Wilhelmstraße werden nicht als Haltestelleninseln ausgebaut. Vielmehr soll durch entsprechende Schaltung von Lichtsignalanlagen das Ein- und Aussteigen auf der Fahrbahn geschützt werden.
- *Zum Spittelmarkt und Friedrichswerder:*  
Hier ist eine deutliche Innenverdichtung und die Stärkung der historischen Innenstadt vorgesehen. Mit der Wiederherstellung des Spittelmarkts wird sichergestellt, dass die verlorengegangenen Spuren der Stadtgeschichte im Stadtzentrum unter Berücksichtigung der Ansprüche an gute Lebensqualität wiederentstehen. Der ehemalige Friedrichswerder zwischen Auswärtigem Amt und Hausvogteiplatz soll zum Teil mit Stadthäusern in verschiedenen Wohnformen bebaut und durch qualifizierte städtische Grünflächen und Stadtplätze ergänzt werden. Die Konkretisierung der vorliegenden Planung erfolgt im laufenden Bebauungsplanverfahren. Wesentliches städtebauliches Ziel ist die Fassung des Spittelmarktes mit Wohn- und Geschäftshäusern. So können auch Ersatzflächen für ein heute südlich gelegenes Kaufhaus angeboten werden. Damit könnte endlich die Axel-Springer-Straße (ehemals Lindenstraße) wieder in den Spittelmarkt eingeführt werden. Mit der klaren stadträumlichen Fassung des Spittelmarktes soll die Leipziger Straße auch im Osten einen signifikanten Abschluss erhalten, wie ihn das Oktagon des Leipziger Platzes im Westen bildet. Voraussetzung dafür ist der Abriss der neueren, sanierungsbedürftigen Stahl-Doppelbrücke und die Reaktivierung und Verbreiterung der alten Getraudenbrücke. Das Konzept sieht die verkehrliche Aktivierung und Verbreiterung bzw. Ergänzung der stillgelegten und unter Denkmalschutz stehenden alten Gertraudenbrücke vor. Die im weiteren Verfahren zu entwickelnde Brückenkonzeption soll  $2 \times 3$  Fahrspuren, eine eigenständige, aber im Verhältnis zum Regelprofil von 12 m reduzierte Straßenbahntrasse sowie Fuß- und Radwege berücksichtigen.
- Die Gertraudenstraße im Bereich der *Fischerinsel* erhält  $2 \times 3$  Fahrstreifen. Eine Nutzung des rechten Fahrstreifens als Parkspur kann für die Zeiträume ausgewiesen werden, für die er nicht für den fließenden Verkehr erforderlich ist. Die Straßenbahn fährt auf einem separaten Mittelstreifen von 10 bis 12 m Breite. Die Lage der Haltestellen ist noch zu bestimmen. Die Gertraudenstraße soll in Anlehnung an den historischen Straßenverlauf beidseitig mit neuen

Wohn- und Geschäftshäusern bebaut werden. Durch einen attraktiven neuen Stadtplatz auf der Nordseite soll an den Ursprung Cöllns bzw. an den früheren Standort der Petrikirche erinnert werden. Auf der Südseite soll eine Nutzungsgemischte Straßenrandbebauung mit Ladengeschäften entstehen, die durch die Aufgabe der neuen Gertraudenbrücke und eine entsprechende Verschiebung der Straße möglich wird. Hierdurch kann aus dem Wohnquartier auf der Fischerinsel eine beruhigte und innerstädtisch attraktive Wohnadresse geschaffen werden. Ein zusätzliches Hochhaus auf dem Grundstück des „Ahornblattes“ wird abgelehnt. Statt dessen wird eine achtgeschossige Bebauung mit einer Mischung von Wohnen, Läden, Hotel und Büros vorgesehen. Auf der östlichen Inselspitze soll mittelfristig, überwiegend auf dem Grundstück des aufzubauenden Kindertagesstättenstandortes, das Wohnen am Wasser, korrespondierend zu den gegenüberliegenden Stadthäusern, ermöglicht werden.

• Zum **Molkenmarktquartier, zur Mühlendammbrücke und zur Grunerstraße:**

Im inneren Bereich des Molkenmarktquartiers mit dem Stadthaus, der Ruine der Kloster- und der Parochialkirche, der Stadtmauer und dem Podewilschen Palais sind ergänzende Neubauten mit einem erheblichen Anteil von Wohnen in urbaner Mischung in kritischer Wiederaufnahme des historischen Stadtgrundrisses vorgesehen. Für die angrenzenden Blöcke östlich der Stadtbahn und westlich der Alexanderstraße ist ein Konzept mit unterschiedlichen Nutzungen und insbesondere einem erheblichen Anteil von Wohnen angestrebt, so dass eine kleinteilige Adressenbildung eigentumsfähiger innerstädtischer Wohnungen möglich wird. Mühlendamm und Grunerstraße werden mit 2 × 3 Fahrspuren dimensioniert. Der Mühlendamm erhält zusätzlich eine separate Straßenbahntrasse wie in der Gertraudenstraße. Aus verkehrlichen Gründen muss die Straßenbeziehung Mühlendamm - Grunerstraße und Stralauer Straße - Spandauer Straße mittelfristig als Kreuzung ausgebildet bleiben, die den Molkenmarkt diagonal teilt. Der Tunnel am Alexanderplatz wird mittelfristig aufgegeben als wichtige städtebauliche Maßnahme zur stadtstrukturellen Verknüpfung des Stadthaus- mit dem Rathausquartier. Die entsprechenden verkehrlichen Vorgaben - insbesondere an den Kreuzungen mit der Alexanderstraße und der Karl-Marx-Allee - müssen noch nachgewiesen werden.

- Die Verlängerung der **Französischen Straße** war schon zu Beginn des Jahrhunderts als Planung für die Stadtstruktur vorgesehen. Da der Senat derzeit die planungsrechtliche Absicherung einer oberirdischen Straßenbahnverbindung zwischen Alexanderplatz und Potsdamer Platz/Kulturforum einleitet, gibt es neben den Gründen, die den Senat bisher veranlassten, die Verlängerung der Französischen Straße planerisch abzusichern, zusätzlich Veranlassung, parallel das Bebauungsplanverfahren I-202 c fortzuführen.

Bei der Entscheidung über die Realisierung soll einbezogen werden, ob die Inbetriebnahme der Straßenbahnstrecke zu einer verminderten Kapazität führt.

- Für das **Marx-Engels-Forum / Bereich am Fernsehurm** wird im 1. Halbjahr 1999 ein öffentliches Planungsverfahren stattfinden, das der Bedeutung des Ortes und dem besonderen Interesse der Gesamtstadt an diesem Stadtraum entspricht. Dieser Bereich soll in Anbetracht der vorgesehenen Verdichtungen in seinem Umfeld als grü geprägter städtischer Freiraum qualifiziert werden. Demgemäß sollen in der ersten Stufe gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr und dem Bezirk Mitte die programmatischen Grundlagen für ein nachfolgendes Entwurfsverfahren entwickelt werden.

- Die städtebauliche Überarbeitung zum **Gleisdreieck** ist in Abstimmung mit den Bezirken Kreuzberg, Schöneberg und Tiergarten, dem Technikmuseum und weiteren Verwaltungen abgeschlossen. Das Konzept zielt vor allem auf den Bau einer neuen Parkanlage mit hoher Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltqualität (u. a. diverse Sport- und Spielplätze), sobald die Baulogistik GmbH das Gelände verlassen hat. Finanziert wird der öffentliche Freiraum aus Ausgleichs- und Ersatzmitteln des Potsdamer Platz-Projektes. Darüber hinaus sind ergänzende Nutzungsgemischte Bebauungen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Gleisdreieck und im südöstlichen Bereich vorgesehen. Durch diese Teilbereichskonzeption soll ein Beitrag zur Aufwertung und Verknüpfung der dicht bebauten Altbauquartiere von Schöneberg und Kreuzberg geleistet werden. Ein Dissens besteht zum einen mit dem Bezirk Kreuzberg, der eine geringere Bebauung befürwortet. Die Bahnmobilien-Management GmbH strebt dagegen eine erheblich höhere bauliche Verdichtung als im vorliegenden Konzept an. Die erforderliche verkehrliche Erschließung des Gleisdreiecks ist sicherzustellen.

- Zur **sogenannten Spreestadt in Charlottenburg, zum KPM-Gelände und der Bachstraße** wurden städtebauliche Konzepte für einzelne Teilbereiche zusammen mit den Eigentümern, den Bezirksämtern und weiteren Verwaltungen entwickelt. Sie berücksichtigen einerseits die Nutzungsabsichten der Eigentümer, ermöglichen andererseits eine angemessene Verdichtung citynaher Flächenpotentiale und schaffen eigentumsfähige Wohnlagen und öffentliche Räume, insbesondere an der Spree, deren Ufer in diesem Bereich zugänglich gemacht werden sollen. Mit der Entwicklung einer attraktiven Wasserlage wird nicht nur ein Beitrag zur Aufwertung des nördlichen Randbereiches der City-West geleistet, sondern diese durch Erschließung eines neuen, innerstädtisch geprägten Quartiers insgesamt gestärkt.

- Zur **Lietzenburger Straße / An der Urania**: Die überdimensionierten Straßenräume, die durch eine mittlerweile verworfene Autobahnplanung nach dem Krieg entstanden sind und die den stadträumlichen und strukturellen Kontext zwischen Wittenbergplatz und Nollendorfplatz bzw. zwischen City-West und Potsdamer Platz zerschneiden, sollen mit dem Ziel der Qualifizierung und Reurbanisierung des öffentlichen Raumes auf Kosten des überbreiten Mittelstreifens zurückgebaut werden, ohne dass damit die Leistungsfähigkeit für den fließenden Verkehr reduziert wird, da die derzeitige Anzahl der Fahrstreifen und Abbiegespuren erhalten bleiben muss. Damit wird die Aufwertung des östlichen Teils der City-West ermöglicht. An der Urania ist die Frage offen, auf welcher Seite der Straße die Stadtreparatur vorwiegend erfolgen soll bzw. ob auf der Ostseite bauliche Ergänzungen oder ob auf der Westseite durch Abriss und Neubau städtebauliche Verbesserungen anzustreben sind. Die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr und der Bezirk Schöneberg präferieren die Reparatur auf der Westseite als Alternative zur anliegenden Planendarstellung, sofern eine Neugestaltung überhaupt erfolgt. Dies soll durch ein Wettbewerbsverfahren geklärt werden, in dem die Belange der Urania besonders berücksichtigt werden.

- Zum **Kulturforum** wurde im Anschluss an das freiraumbezogene Planungswerkstatteergebnis ein landschaftsplanerischer Realisierungs- und Ideenwettbewerb mit städtebaulichem Anteil durchgeführt, dessen überarbeitetes Ergebnis der Neugestaltung im Sommer 1998 zugrunde gelegt wurde. Dieses Konzept für das Kulturforum, das in Korrespondenz zum Potsdamer Platz mit seiner hohen Bebauungsdichte und seinen diversen Entertainmentnutzungen zu sehen ist, wie auch viele Einzelaussagen des Planwerkes im Bezirk

Tiergarten bieten ein Angebot für eine städtebauliche Verflechtung und Verbindung der Zentren. Die beiden im Konzept ursprünglich vorgesehenen Einzelbaukörper (Haus der Mitte und Hotel) sind im Überarbeitungsprozess entfallen.

- Zum Bereich **Hertzallee**: Das nordwestlich an den Bahnhof Zoo angrenzende untergenutzte Gelände soll unter Berücksichtigung der Funktionen für Zoo, BVG und TU zu einem attraktiven City-Quartier mit Wohnanteilen entwickelt werden. Dazu sollen der BVG-Busbahnhof überbaut, geplante TU-Einrichtungen zügig durch Grundstücksveräußerungen und Privatinvestitionen realisiert und der Wirtschaftshof des Zoos neu geordnet und organisiert werden. Durch diese Maßnahme wird die Funktion des Bereichs um den Bahnhof Zoo und damit der City-West deutlich gestärkt. Zur Zeit werden im Vorfeld eines Investorenauswahlverfahrens die Möglichkeiten einer für Berlin und die beteiligten Nutzer kostenneutralen Umsetzung ermittelt.
- Zur **City-West, Bereich Breitscheidplatz** sind mit der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr unter Beteiligung des Bezirks Charlottenburg und der Bauherren städtebauliche Verfahren vereinbart, um eine kontrollierte städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten. Einvernehmen besteht darin, dass die städtebauliche Situation in der City-West, insbesondere im Bereich der Kantstraße zwischen Joachimstaler Straße und dem Breitscheidplatz verbessert werden muss. Ziel des Verfahrens für den Bereich am Breitscheidplatz ist ein gemeinsam getragenes Gesamtkonzept, das keine Einzelfallentscheidungen mehr notwendig macht bzw. zulässt. Der öffentliche Raum sowie seine angrenzende Bebauung soll durch Nutzungsmischung entsprechend dem Charakter und der gesamtstädtischen Funktion des Ortes qualifiziert werden.

Das Bebauungskonzept der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr für die Grundstücke der Brau und Brunnen AG und der ITAG wird unter folgenden Voraussetzungen realisiert:

- a) Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger auf dem Breitscheidplatz, in der Hardenbergstraße und Kantstraße wird verbessert. Hierzu werden die bestehenden Gehwege in der Kantstraße bei einem Fahrbahnquerschnitt von 16,5 m mit Baumreihen versehen und um mindestens 2 m verbreitert. Der Autotunnel wird aufgegeben. Die Budapester Straße in Höhe des Breitscheidplatzes erhält 2 × 2 Fahrstreifen, 2 × 1 Busspur, einen Mittelstreifen und eine separate Abbiegespur zur Kantstraße.
- b) Zur endgültigen Platzgestaltung wird ein beschränkter bzw. eingeladenen Freiraumwettbewerb durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie gemeinsam mit der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr und den Investoren durchgeführt. Die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr wird sich um Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel für die Realisierung des Platzes und um Mitfinanzierung durch die Investoren bemühen, so dass das Wettbewerbsergebnis zügig umgesetzt wird.
- c) Parallel dazu soll für das weitere Umfeld, welches das Europa-Center, die Nord- und Südseite des Breitscheidplatzes einschließlich Bikini-Haus, Kurfürstendamm bis Joachimstaler Straße und Hardenbergplatz umfasst, ein koordinierender Bebauungsplan oder ein Textbebauungsplan mit Aussagen unter anderem zu den Höhenbegrenzungen aufgestellt werden. Dieser zielt einerseits auf den Schutz der gründerzeitlichen Baustruktur, andererseits auf die Sicherung des Charakters des Bikini-Hauses und des Europa-Centers. Er zielt auf die Bewahrung des Gebietscharakters in seinen Grundzügen, ohne die verabschiedeten Pro-

jekte und Planungen zu verhindern. Als Verfahren zur Schaffung verbindlichen Planungsrechts für das Neubauvorhaben der ITAG und der Breitscheidplatzbegrenzung wird ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt. Dabei wird die Realisierung des geplanten Hochhauses in Verbindung mit der Abrissgenehmigung für das Schimmelpfenghaus gesichert.

- d) Eine Abrissgenehmigung für das unter Denkmalschutz stehende Schimmelpfenghaus wird erteilt, da bei Umsetzung von Ziffer 1 und 2 eine wesentliche städtebauliche Qualitätsverbesserung im Bereich der Kantstraße erreicht wird.
- e) Auf dieser Grundlage soll aus baukulturellen Gründen zur Abstimmung der angemessenen Gestaltung ein eingeladenes Verfahren unter Einbeziehung des Investors durch die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie durchgeführt werden. Einigkeit besteht darüber, dass das zweite Hochhaus maximal die Höhe des Brau- und Brunnenhochhauses erreicht.

Das Bebauungskonzept für ITAG, veröffentlicht in der Verträglichkeitsstudie zum Breitscheidplatz und seiner Umgebung (Städtebau und Architektur, Bericht 38, 1998) ist von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie einvernehmlich mit der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr in seiner Konfiguration geändert worden. Dieses ist Grundlage des von ITAG einzureichenden vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

- Zum **Hardenbergplatz**: Die räumliche Kante des Hardenbergplatzes zum Zoo soll betont werden, ohne diesen jedoch abzuriegeln. Der Platz selbst bleibt dem öffentlichen Verkehr vorbehalten. Dabei sind aber die zukünftigen verkehrlichen Funktionen für den IV und ÖV – Erreichbarkeit und Abstellmöglichkeiten – weitgehend qualitativ zu berücksichtigen. Für den IV bedeutet das, dass der ruhende Verkehr in einer Tiefgarage untergebracht werden muss.

#### 4.4 Stand der sektoralen Innenstadtplanungen

Parallel zu den Planungswerkstätten werden als vierte Ebene sukzessiv die wichtigsten sektoralen Planungen für die Innenstadt erarbeitet. So liegen vor: Verkehr und Umweltbelastung (Lärm, Luft, Klima), Grün und innerstädtischer Freiraum, Nutzung und Dichte bzw. Infrastrukturüberkapazitäten.

Das Freiraumkonzept sieht vor, in der Innenstadt unterschiedliche Freiräume von hohem Gebrauchswert zu schaffen. Grundbausteine des öffentlichen Freiraums sind klar formulierte Orte wie der Stadtplatz, der Gartenplatz oder der Stadtpark. Dazu gehört ebenfalls der begrünte Straßenraum. Grundmodul der privaten Freiräume ist der Wohnhof in verschiedenen Facetten. Die offenen Freiräume der innerstädtischen Nachkriegssiedlungen sollen in Bereiche mit eindeutig öffentlichem oder privatem Charakter gegliedert werden. Eine vergleichende Untersuchung von fünf Schwerpunktbereichen des Planwerks belegt, dass der Flächenbedarf für die ergänzende Bebauung des Planwerks fast ausschließlich unter Inanspruchnahme vorhandener Stellplätze, Straßen und Erschließungsflächen unter Wahrung der verkehrlichen Vorgaben erfolgt und kaum auf Kosten von vorhandenen Grünflächen geht. Durch die Neuordnung werden Freiflächen, die heute zum Beispiel als Abstandsflächen oder Verkehrsbegleitgrün kein wirklich nutzbares Angebot darstellen, in qualifizierte öffentliche oder private Freiräume umgewandelt.

Bei der Bedarfsanalyse zur sozialen Infrastruktur war zu klären, ob bei zusätzlichem, durch das Planwerk vorgesehenen Wohnungsbau für die abzusehenden Infrastrukturbedarfe neue oder vergrößerte Standorte notwendig werden, oder ob die vorhandenen Ressourcen ausreichen. Ergebnis ist, dass hierfür die



mittelfristig für 2010/11 ermittelten Überkapazitäten sinnvoll genutzt werden können. Im Schulbereich liegen die Überkapazitäten zum Beispiel im Bezirk Mitte bei einem Drittel des heutigen Angebotes.

### 5 Machbarkeit und Umsetzung des Innenstadtkonzeptes

Parallel zu den Werkstätten und der Erarbeitung sektoraler Planungen wurden für fünf beispielhafte Untersuchungsbereiche gutachterlich die kostenneutrale Machbarkeit auf privatwirtschaftlicher Ebene stadtwirtschaftlich dargelegt und die angemessenen Strategien zur Umsetzung der Planwerkskonzeption aufgezeigt.

Unter Beteiligung des Bundesministeriums für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau wurde im Rahmen des Forschungsvorhabens „Experimenteller Wohnungs- und Städtebau“ eine weitere detaillierte stadtwirtschaftliche Machbarkeitsstudie für die Realisierung kleinerer Testblöcke in der historischen Innenstadt und der City-West erstellt.

Ziel war der Nachweis der eigentums- und planungsrechtlichen Voraussetzungen sowie der wirtschaftlichen Bebaubarkeit der zu gewinnenden Baugrundstücke unter unterschiedlichen Dichte- und Mischungsvarianten. Dabei erwiesen sich unterschiedliche Stadthausformen oder Wohnungstypen für den selbstnutzenden Eigentümer der Mittelschicht potentiell sowohl aus Kostengesichtspunkten als auch Standortqualitäten als attraktive innerstädtische Alternative zum Einfamilienhaus am Stadtrand.

Entscheidend ist dabei, dass die innerstädtischen Bodenpreise entsprechend der neuen stadtentwicklungsplanerischen Zielsetzung an den citynahen Wohngebieten des Bezirkes Mitte orientiert werden. Die heutigen Bodenrichtwerte nach dem „Berliner Atlas über die Bodenrichtwerte“ liegen in den Untersuchungsgebieten im Bezirk Mitte erheblich über den für Wohnungsbau tragfähigen Werten. Dieser hohe Bodenpreis steht im Widerspruch zu den im Planwerk verfolgten Zielen der Stärkung der Wohnnutzung und Förderung von moderateren Bebauungsdichten.

Bei der in den meisten Bereichen des Planwerks gegebenen Eigentumsituation (Flächen überwiegend im Eigentum Berlins) ist der Einsatz des Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmenrechts mit seinen besonderen bodenrechtlichen Möglichkeiten der Preislimitierung in der Regel nicht erforderlich.

Das Ergebnis des Gutachtens zeigt, dass bei Bodenwerten für Grundstücke des Landes Berlin, die die stadtentwicklungspolitischen und wirtschaftlichen Ziele berücksichtigen, die Realisierung des Planwerkes und des freifinanzierten innerstädtischen Wohnens ohne Subventionen realistisch ist, denn:

1. Die Umsetzung ist finanzwirtschaftlich tragfähig, das heißt kann haushaltsneutral vollzogen werden.
2. Sie ist wohnungswirtschaftlich tragfähig, wenn in den betrachteten Gebieten für die Grundstücke des Landes Berlin funktionsbezogene Grundstücksbewertungen in Verbindung mit privatrechtlicher Absicherung der Nutzungsart zur Grundlage der Sicherung des Wohnens in der Innenstadt für selbstnutzende Käufergruppen und Einzelbauherren gemacht werden.
3. Die Strategie ist planungsrechtlich machbar und sollte sich dabei möglichst des Instruments des städtebaulichen Vertrags bedienen, unter anderem, weil bei Anwendung des städtebaulichen Entwicklungsrechtes in der Preisgestaltung beim An- und Verkauf von Grundstücken kein Ermessensspielraum besteht.

In einem entsprechenden Vorgehen wird – auch vom BMBau – ein wesentlicher Beitrag zu einer nachhaltigen Stadtentwicklung gesehen, insbesondere zur Nutzungsmischung und Reaktivierung der Innenstädte in den Neuen Bundesländern, in denen eine ähnliche Innenstadtkonstellation anzutreffen ist.

### 6 Weiteres Verfahren

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie wird gemeinsam mit den zuständigen Senatsverwaltungen und unter Beteiligung der betroffenen Bezirksämter die noch ausstehenden Überarbeitungen des Planwerkes Innenstadt fortsetzen und 1999 abschließen.

Danach ist im Interesse eines koordinierten Vorgehens eine weitere Senatsentscheidung vorgesehen, mit der das Planwerk als überbezirkliche Planungsvorgabe aktualisiert wird.

Parallel dazu soll für die Bereiche Breitscheidplatz, Alexanderstraße, Friedrichswerder/Spittelmarkt, Lietzenburger Straße und Hertzallee eine für den öffentlichen Haushalt weitgehend kostenneutrale Umsetzung des Konzeptes eingeleitet werden.

Wir bitten den mit dem o. a. Beschluss erteilten Auftrag mit diesem Bericht als erledigt anzusehen.

Berlin, den 27. Mai 1999

Der Senat von Berlin

Der Regierende Bürgermeister

In Vertretung  
Kähne  
Chef der Senatskanzlei

Strieder  
Senator  
für Stadtentwicklung,  
Umweltschutz und Technologie