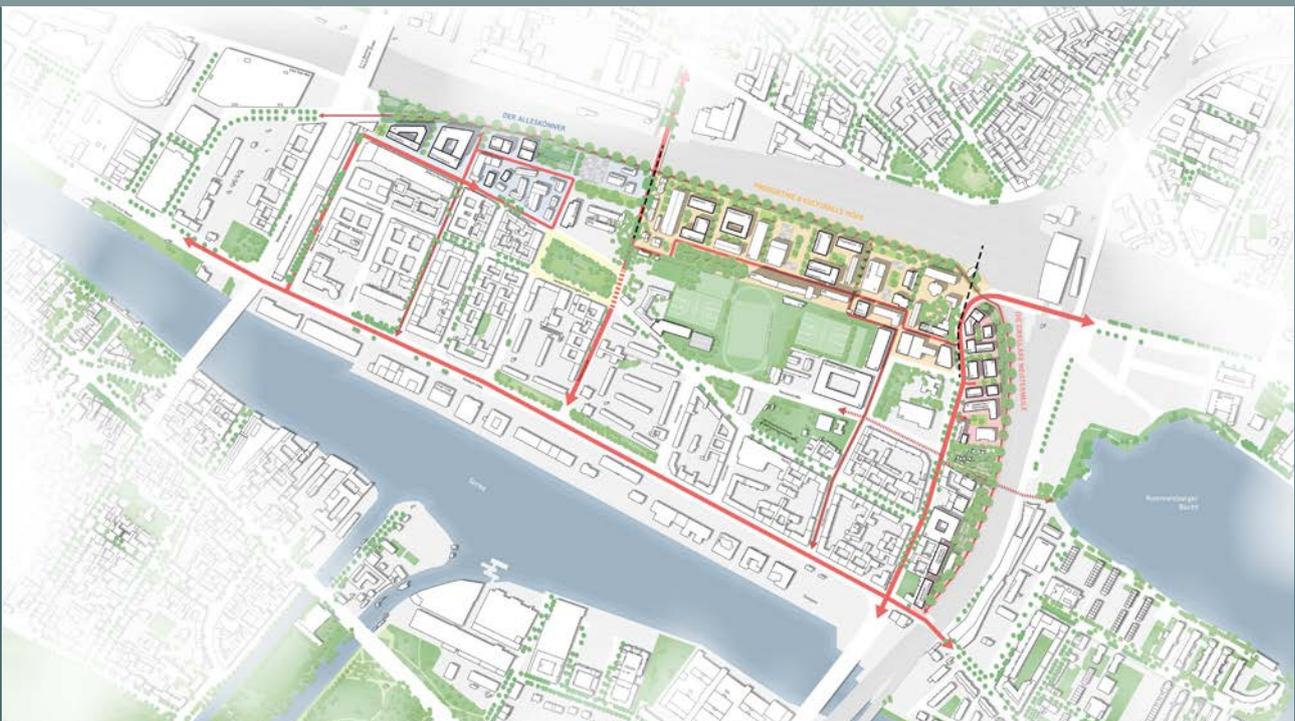


INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT RUDOLFBAND



IMPRESSUM

INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT (iEK)

Rudolfband – Friedrichshain-Kreuzberg, Berlin

AUFTRAGGEBERIN UND HERAUSGEBERIN

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin

Abteilung für Bauen, Planen, Kooperative
Stadtentwicklung (BauPlanKoop)
Vorbereitende Bauleitplanung



AUFTRAGNEHMER:INNEN

bjp | bläser jansen partner GbR

Hörder Phoenixseeallee 162a
44263 Dortmund
info@bjp-planer.de
www.bjp-planer.de



Form Follows You GmbH

Grunewaldstraße 18
D – 10823 Berlin
mail@formfollowsyou.com
www.formfollowsyou.com

form
follows
you

QUELLEN

Karten/Pläne/Abbildungen/Fotos

bjp | bläser jansen partner GbR
Form Follows You GmbH

Kartengrundlagen

© Geoportal Berlin

Ansprechpartner:innen

Hendrik Jansen, bjp
Sophie Knoop, FFY
Max Rudolph, FFY
Anne Weidner, bjp

Alle Rechte vorbehalten

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	8
1.1 AUSGANGSLAGE	8
1.2 PROZESS UND KOMMUNIKATION	9
2. ANALYSE	15
2.1 DIE GRUNDLAGEN	15
2.2 DAS QUARTIER	25
2.3 DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET	31
3. INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT	39
3.1 DIE SWOT-ANALYSE	39
3.2 DIE ENTWURFSLEITENDEN MOTIVE	48
4. VERTIEFENDE UNTERSUCHUNGEN	55
4.1 DAS KURZFRISTIGE ENTWICKLUNGSKONZEPT	55
4.2 DAS LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGSKONZEPT	60
4.3 DIE ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN	66
5. ANHANG	72
5.1 ÖFFENTLICHE DOKUMENTATION STADTWERKSTATT I	72
5.2 ÖFFENTLICHE DOKUMENTATION STADTWERKSTATT II	84
5.3 ZUSAMMENFASSUNG DER BETEILIGUNGSERGEBNISSE	90
5.4 ABKÜRZUNGEN	94
5.5 QUELLEN	94

VORWORT

Sehr geehrte Lesende, werte Bürger*innen
Xhains, geschätzte Öffentlichkeit,

Die Stadt Berlin und unser Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg stehen an einem Scheideweg. Während die Autobahn A100 droht, unsere Quartiere zu zerschneiden, soziale und ökologische Strukturen zu zerstören und dringend benötigte Flächen dem Beton zu opfern, eröffnet sich gleichzeitig eine historische Chance: eine gemeinwohlorientierte, zukunftsfähige Entwicklung unserer Stadt, unseres Bezirks, des Rudolfbands!

Die Flächen im Teilbereich des Rudolfbands, die heute für den Ausbau der Autobahn vorgesehen sind, könnten Orte des Gemeinschaftens, der Produktion, der Kultur und des urbanen Grüns werden. Anstatt Steuergelder in eine Infrastruktur zu investieren, die längst aus der Zeit gefallen ist, sollten wir diese Räume für die Stadtgesellschaft zurückerobern – für eine resiliente, lebendige und klimagerechte Stadt.

Dieses Entwicklungskonzept zeigt Alternativen auf – für die Vorhalteflächen der A100 und den gesamten Kiez. Es geht um eine Gewerbeflächenstrategie, die kleinteilige, bezahlbare Produktion ermöglicht; um Freiräume, die dem Klimawandel trotzen und das Leben in der Stadt verbessern; um eine Stadtplanung, die dem Menschen und nicht dem Auto dient. Die vorliegende Studie schafft Klarheit darüber, dass seitens des Bezirks eine behutsame Entwicklung angestrebt wird, die zum Kiez passt, sowie Gewerbebedarfe berücksichtigt und damit auch präventiv genutzt werden kann, um anderen bestehenden Vorstellungen wie einem „Hochhaus-Band“ etwas entgegenzusetzen. Ebenso enthält das Konzept das klare Bekenntnis des Bezirks dazu, die existierende Club-Kultur (z. B. ://about blank) und andere soziokulturelle Akteur*innen (z.B. FIPS / Edelrost e.V.)

im Gebiet zu erhalten und zu schützen – auch und gerade auf den bezirkseigenen Flächen. Es wirft die Frage auf wie mit den aktuellen Bebauungsplänen vor Ort weiter umgegangen werden könnte und zeigt erste Ansätze.

Für all das soll und kann das nun vorliegende integrierte Entwicklungskonzept Rudolfband eine Grundlage sein, um weiter und als reale Alternative zur A100 mit der Beteiligung Vieler, einen kooperativen Prozess zu gehen. Es ermöglicht die Entwicklung mit allen Nutzenden und der Nachbarschaft gemeinsam weiter zu konkretisieren.

Dieser Ansatz wurde bereits bei der Konzepterstellung verfolgt: Unter breiter Beteiligung der Öffentlichkeit, von Anwohnenden, Gewerbetreibenden und Eigentümer*innen, wurden Bedarfe, Wünsche und Notwendigkeiten ermittelt. Ämterübergreifende Fachexpertise und Einbindung der jeweiligen Erkenntnisse bildeten die Grundlage für die zwei Szenarien des Konzeptes.

Dafür möchte ich an dieser Stelle federführend der Gruppe Bauleitung des Stadtentwicklungsamtes, dem Dienstleister*innenteam und dem Beteiligungsteam – AKS Gemeinwohl und Lokalbau – danken, sowie allen, denen die kooperative Stadtentwicklung am Herzen liegt!

Es ist an uns, heute die Weichen für die Stadt von morgen zu stellen. Lassen wir nicht zu, dass eine überholte Verkehrspolitik unsere Zukunft verbaut. Nutzen wir die Potenziale, die in einer anderen Entwicklung dieser Flächen liegen – für Stadt, Bezirk und Rudolfkiez, die produktiv, gerecht und lebenswert bleiben sollen!

Florian Schmidt

Bezirksstadtrat für Bauen, Planen, Kooperative Stadtentwicklung

ZUSAMMENFASSUNG

Unter dem Begriff „Rudolfband“ werden die Flächen im [Planungsraum Stralauer Kiez](#) in Friedrichshain zusammengefasst, die südlich bzw. westlich entlang der S-Bahntrassen liegen. Das Rudolfband wird für das so genannte „Integrierte Entwicklungskonzept“ in drei Bereiche aufgeteilt: West (blau), Mitte (rot) und Ost (lila). Der östliche Teil umfasst unter anderem Vorhalteflächen für die Verlängerung der A100. Zur Steuerung der möglichen Entwicklung in diesem Gebiet wurde im Auftrag des Bezirksamtes Friedrichshain-Kreuzberg ein integriertes Entwicklungskonzept durch zwei Büros (bläser jansen partner GbR & Form Follows You GmbH) erarbeitet. Dabei wurden mit Beteiligung von Ansässigen, Nachbarschaft und Fachämtern zwei Szenarien entworfen, welche in einem Konzept mündeten. Das integrierte Entwicklungskonzept ist die strate-

gische Grundlage für weitere Planungen sowie möglicherweise die Beantragung von Fördermitteln. Es kann auch Ausgangspunkt für die Verhandlung mit Grundstückseigentümer*innen sein. Das Konzept beinhaltet darüber hinaus Alternativ-Planungen zu der im Kiez geplanten Bundes-Autobahn (17. Bauabschnitt der A100) im östlichen Teil des Rudolfbandes. Die Bezirksverordnetenversammlung (BVV) und das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg haben mehrfach beschlossen, auf eine Änderung bzw. Verhinderung der Verlängerung der A100 hinzuwirken (siehe u.a. [Drucksache - DS/0429/VI](#)). Auch dafür soll das IEK Rudolfband eine Basis sein. Das Integrierte Entwicklungskonzept (iEK) Rudolfband hat das Ziel, im Sinne eines modernen und lebenswerten durchmischten Quartiers der kurzen Wege, die städtebauliche Entwicklung des Untersuchungsraumes Rudolfband bei Erhalt der bestehenden ge-



Abbildung 1: Übersicht Rudolfband (Quelle: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Berlin 2025)

werblichen Nutzungen auszuarbeiten. Darüber hinaus wurden neben möglichen ergänzenden Nutzungen insbesondere die Themen Erschließung, Denkmalschutz, Freiraumgestaltung und Klimaanpassung betrachtet und berücksichtigt. Dies soll dazu dienen, den verschiedenen konkreten Ansprüchen an die Orte gerecht werden zu können und die gewerbliche Entwicklung mit den umliegenden Nutzungen verträglich zu gestalten. Die geplante Autobahn A100 droht die Flächennutzung im Rudolfband negativ zu beeinflussen, insbesondere hinsichtlich der Entwicklungs- und Erweiterungsmöglichkeiten sowie Erhaltung wichtiger Gewerbeflächen. Dies wird die bestehende Wirtschaftsstruktur gefährden und die Lebensqualität der Anwohner*innen durch erhöhten Verkehr und Lärm beeinträchtigen. Um dieser Entwicklung eine überzeugende Alternative entgegenzusetzen, konzentriert sich das iEK auf die strategische Entwicklung und Aufwertung von Gewerbeflächen. Durch die Förderung einer multifunktionalen Nutzung sollen Räume geschaffen werden, die sowohl kreativen als auch gewerblichen Ansprüchen gerecht werden. Ziel ist es, ein vielfältiges und robustes wirtschaftliches Umfeld zu etablieren, das insbesondere kleine und mittlere Unternehmen unterstützt und Raum für innovative Geschäftsmodelle bietet.

Das Konzept sieht eine nachhaltige und klimasensible Flächennutzung vor, beispielsweise durch die Aktivierung brachliegender Flächen und die Integration grüner, für die Bewohner*innen des Rudolfkieses nutzbarer Elemente in die Gewerbeentwicklung. Darüber hinaus spielt die Bürger*innen-Beteiligung eine zentrale Rolle, um die Bedürfnisse der Anwohner*innen in den Planungsprozess einzubeziehen und Akzeptanz zu gewährleisten. Die kurzfristigen Maßnahmen, angesiedelt im Zeitraum von fünf bis zehn Jahren, konzentrieren sich auf die Schaffung von innovativen und flexiblen Gewerbeflächen, um eine viel-

fältige Wirtschaftsstruktur zu fördern. Hierbei spielen die Profile für Kleinproduktion, Handwerk und kulturelle Nutzungen eine zentrale Rolle. Im Kontext der geplanten A 100 wird die Notwendigkeit betont, die östlichen Bereiche des Rudolfbands nicht nur ökologisch zu integrieren, sondern auch die Auswirkungen der Straßenplanung auf die Nutzung der Flächen kritisch zu betrachten. Langfristig wird ein Planungshorizont von etwa 20 Jahren betrachtet, um eine nachhaltige Integration neuer Bebauungskonzepte mit hochwertiger gewerblicher Nutzung zu erreichen. Das Konzept sieht unter anderem eine gezielte Nachverdichtung und aktivierende Maßnahmen für bis zu 58.000 m² Bruttogeschossfläche (BGF) vor. Die bestehenden Teilbereiche werden mit fokussierten Entwicklungsperspektiven versehen, welche die jeweilige Nutzung sowohl ökologisch als auch sozial gerecht gestalten.

Das integrierte Entwicklungskonzept (iEK) Rudolfband stellt eine umfassende Strategie für die nachhaltige Entwicklung des Rudolfkieses in Friedrichshain-Kreuzberg insgesamt dar. Angesichts der zunehmenden Herausforderungen wie städtischen Umweltbelastungen, steigenden Bodenpreisen und Knappheit von zugänglichen Gewerbeflächen, zielt das Konzept darauf ab, sowohl die Lebensqualität der Anwohner*innen zu verbessern als auch die wirtschaftlichen Möglichkeiten des Kiezes zu stärken.

Insgesamt strebt das iEK Rudolfband an, einen Beitrag zu einem lebendigen, integrierten Rudolfkies zu leisten, das durch eine ausgewogene Mischung aus Wohn- und Gewerbeflächen gekennzeichnet ist und gleichzeitig als Modell für zukünftige Stadtentwicklungsprojekte dient.

01

EINLEITUNG

1. EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE

Die Berliner Wirtschaft entwickelt sich kontinuierlich und dynamisch. Insbesondere seit 2005 verzeichnet Berlin im Vergleich zu den anderen Bundesländern einen deutlichen Anstieg der Wirtschaftskraft. Dieser wirtschaftliche Aufschwung ist Teil eines grundlegenden Wandels von der Industrie- zur Dienstleistungs- und Wissensgesellschaft, im Zuge dessen ein zunehmender Entwicklungsdruck in den Städten entsteht. Denn durch die Zunahme von Flächenkonkurrenzen ist eine integrierte Planung notwendig, um Interessen abzuwägen und gemeinwohlorientierte Entscheidungen für die Entwicklung zu treffen. Dies zeigt sich auch im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, der ein wichtiger Bestandteil der dynamischen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung der Hauptstadt ist.

Neben bezahlbarem Wohnraum, sozialen, kulturellen und technischen Infrastrukturen, Mobilitätsangeboten sowie Grün- und Freiräumen gehören auch störende, gewerbliche Nutzungen als integraler Teil der Stadt dazu. Mittelständische Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe beschäftigen eine Vielzahl an Menschen und müssen daher geschützt bzw. an neue Herausforderungen resilient angepasst werden. Dabei bietet eine ausgewogene Beschäftigungs- und Arbeitsplatzvielfalt nicht nur eine gerechtere Verteilung von Stadtraum, sondern kann auch die notwendige Flexibilität aufbringen, um Herausforderungen zu begegnen. Durch die Schaffung vielfältiger und flexibler (städte-)baulicher Typologien lässt sich "störendes" Gewerbe in kleinem Maßstab einfach in die städtische Um-

gebung integrieren. Dabei fördert eine ausgewogene Mischung an Unternehmensarten eine Wirtschaft, die sozial gerechter, klimapositiver und kooperativer agiert und somit neue Handlungsspielräume bspw. im Sinne der Kreislaufwirtschaft eröffnet [vgl. Borret, 2016].

In Friedrichshain-Kreuzberg (FK) findet sich vielerorts noch die Berliner Mischung aus Wohnen und Arbeiten mit zahlreichen Gewerbehöfen und kleinteiligen Gewerbegebieten. Aufgrund der hohen baulichen Dichte und des städtischen Verwertungsdrucks stehen diese Gewerbeflächen jedoch zunehmend in Konkurrenz zu anderen Nutzungen. Insbesondere kleinteiliges produzierendes Gewerbe und Handwerksbetriebe müssen aufgrund ihres Flächenbedarfs anderen, rentableren Nutzungen weichen. Dies betrifft auch Gebiete im Untersuchungsgebiet. Das Untersuchungsgebiet Rudolfband umfasst die südlich der Stadtbahn gelegenen, überwiegend gewerblich genutzten Flächen zwischen der Warschauer Straße und den Gleisanlagen der Ringbahn. Die im Untersuchungsraum verbliebenen Gewerbeflächen entlang der Bahnanlagen sind einige der wenigen Flächen im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, die aufgrund ihrer Lage für Nutzungen mit höherem Störpotenzial geeignet sind. Das gesamte Entwicklungsgebiet gliedert sich in drei Teilbereiche (Rudolfband West, Rudolfband Mitte und Rudolfband Ost), die aufgrund ihrer nutzungsbedingten Vorprägung unterschiedliche Ausgangssituationen aufweisen.

1.2 PROZESS UND KOMMUNIKATION

Der Prozess für die Erstellung des integrierten Entwicklungskonzepts (iEK) gliederte sich in drei zentrale Phasen:

- > die Grundlagenermittlung und Analyse
- > die iterative Erarbeitung des integrierten Entwicklungskonzeptes
- > die Ausarbeitung von zwei räumlichen Entwicklungsvarianten

Dabei haben für die Erstellung des integrierten Entwicklungskonzeptes in diesem Zusammenhang ergänzend zu regelmäßigen Steuerungs- und Fachgesprächen, acht Fachgespräche (mit dem Fachbereich Stadtplanung im Stadtentwicklungsamt, der Wirtschaftsförderung, dem Straßen- und Grünflächenamt, dem Amt für Denkmalschutz sowie dem Umwelt- und Naturschutzamt, aber auch mit Eigentümer*innen und Nutzer*innen) stattgefunden. Außerdem wurden zwei öffentliche Beteiligungsformate – so genannte Stadtwerkstätten – im April und September sowie eine [Online-Beteiligung](#) im September durchgeführt (s. Anhang). Die Ergebnisse der Formate sind sowohl in die Ausarbeitung der Analyseergebnisse (Kapitel 2) als auch in die Erarbeitung des integrierten Entwicklungskonzeptes (Kapitel 3) und der vertiefenden Untersuchungen (Kapitel 4) eingeflossen und können auf der Website www.baustelle-gemeinwohl.de weiterhin eingesehen werden. Neben Beteiligungsformaten, Desktop-Recherchen, Ortsbegehungen und Fotodokumentationen wurde für die Ausarbeitung des Entwicklungskonzeptes ein interaktives, digitales Planungs-

modell erstellt und in verschiedenen Beteiligungsformaten eingesetzt.

Die erste Phase diente der Grundlagenermittlung und somit vorrangig der Auswertung bestehender Planunterlagen und bereits durchgeführter Formate sowie der Analyse bestehender Daten. Ergänzt wurde dies durch die Durchführung einer öffentlichen Beteiligungsveranstaltung, der Stadtwerkstatt 1 im April 2024, um lokales Wissen in die Erarbeitung des Entwurfs einzubinden und wichtige Themen für die nachfolgende Ausarbeitung zu identifizieren. Dafür wurde an vier moderierten Thematischen über Nutzung & Funktionen, Verkehr & Mobilität, Stadtbild & städtebauliche Struktur und Grün- & Freiräume diskutiert und die Ergebnisse auf Plakaten festgehalten.

Voraussetzung für die Umsetzung gemischter und lebenswerter Quartiere ist ein perspektivischer Entwicklungsprozess, bei dem bestehende Infrastrukturen regelmäßig hinsichtlich ihrer Wirkung auf das Quartier und die Bevölkerung evaluiert und entsprechend den Zielsetzungen angepasst und weiterentwickelt werden. Dazu untersucht das Konzept den Stadtraum grundstücksfächenübergreifend, um im Sinne einer Blaupause verschiedene Wege einer gerechten und nachhaltigen Bestandsentwicklung aufzuzeigen. Im Ergebnis identifiziert es zusätzliche Entwicklungspotenziale im Bestand. Darüber hinaus kann das Konzept im Rahmen der städtebaulichen Sanierung bzw. Entwicklung (bspw. im Sinne der §§ 136 ff. BauGB oder des § 165 BauGB) bzw. Bauleitplanung (§ 2 BauGB) eingesetzt werden oder auch um Maßnahmen für

die planerische Umsetzung nach §34 BauGB abzuleiten. Die Ergebnisse wurden ausführlich in einem Bericht dokumentiert, auf den hier und im Anhang zugegriffen werden kann. Die erste Stadtwerkstatt war integraler Bestandteil der Grundlagenermittlung. In diesem Bericht finden sich die Ergebnisse in Kapitel 2 wieder.

Die Ausarbeitung entwurfsleitender Motive (s. Kapitel 3) diente der Definition räumlicher Prinzipien und Vorgaben, denen die Entwicklung im Untersuchungsraum folgen soll. So konnten einerseits die Erkenntnisse aus der Grundlagenermittlung und der SWOT-Analyse niedrigschwellig zusammengefasst werden; andererseits konnten erste Überlegungen zu städtebaulichen Formen (bspw. Lage und Form von Gebäuden, Straßen, Flächen), Nutzungen (wie Wohnen, Gewerbe, Büro u.v.m.) in den Fachgesprächen diskutiert werden. Aufbauend auf den Ergebnissen der Analyse so-

wie der Fachgespräche wurde das integrierte Entwicklungskonzept (Kapitel 4) erarbeitet. In einer zweiten öffentlichen Stadtwerkstatt im September 2024 wurden die Ideen dieses Konzeptes mit den Teilnehmenden sowie Eigentümer*innen und Nutzenden diskutiert und weiterentwickelt. Dabei lag der Fokus sowohl auf der kurzfristigen als auch der langfristigen Planung. Durch den Einsatz der digitalen Planungssoftware buildplace.io, war es dabei möglich, konkrete städtebauliche Kennzahlen des Entwurfs zu untersuchen und für die Teilbereiche darzustellen. Die Ergebnisse aus der 2. Stadtwerkstatt wurden anschließend mit der bisherigen Planung abgeglichen und unter den Planungsverantwortlichen diskutiert. Aus Sicht dieser mussten keine relevanten Änderungen in den Plänen vorgenommen werden. Die Dokumentation der Ergebnisse kann ebenfalls im Anhang nachgelesen werden.

Städtebau



IDEEN

- > Öffentliche Toiletten
- > Geschossigkeiten der Umgebung aufnehmen
- > Fahrradtrasse entlang der Bahn
- > Sockel ausbilden und Nutzungsmischung
- > Grünverbindungen an die Spree
- > kleinteilig im Bereich Ost erhalten
- > Sportmöglichkeiten
- > Bestandsgebäude weiter nutzen

Mobilität



IDEEN

- > JELBI Station einrichten
- > Erschließungsstraße Tamara-Danz-Str > Ostkreuz
- > Fahrradparkplätze
- > Quartiersparkhaus
- > Geschwindigkeit für Autos auf 30km/h reduzieren

Nutzungen



IDEEN

- > Stadt der kurzen Wege - Mischung
- > Keine weiteren Büros
- > Kleinteiliges Gewerbe/Handwerk/Kultur
- > Gewerbehöfe nach Süden abschirmend nach Norden offen/zugänglich
- > Fips erhalten
- > temporäre Nutzungen & multicodierte Freiräume ermöglichen

Freiraum



IDEEN

- > Naturerlebnispfad
- > Öffentliche Ausgleichs- und Grünflächen
- > Frischluftschneise in Richtung Bucht
- > Auslauflächen für Hunde
- > Parkfläche gegenüber des Amazon Towers
- > Fuß- und Fahrradtunnel, Fahrradweg am Bahndamm (Trennen der Wege nach Verkehrsmitteln?)
- > Aufenthaltsflächen an der Spree

Abbildung 2: Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Stadtwerkstatt 1 zum iEK Rudolfband ,
(Quelle: AKS V-intern, Fachbereich Stadtplanung, LokalBau(2024): Rudolfband Stadtwerkstatt 1: Anwohnende analysieren den Bestand. URL: baustelle-gemeinwohl.de)



Abbildung 3: Eindruck aus den 1. Stadtwerkstatt am 29.04.2024 (Quelle: Form Follows You 2024)



Abbildung 4: Eindruck aus der 2. Stadtwerkstatt am 18.09.2024 (Quelle: bjp 2024)



Abbildung 5: Eindruck aus der 1. Stadtwerkstatt am 29.04.2024 (Quelle: bjp 2024)



Abbildung 6: Eindruck aus der 1. Stadtwerkstatt am 29.04.2024 (Quelle: bjp 2024)



Abbildung 7: Eindruck aus der 1. Stadtwerkstatt am 29.04.2024 (Quelle: bjp 2024)



Abbildung 8: Eindruck aus der 2. Stadtwerkstatt am 18.09.2024 (Quelle: bjp 2024)



Abbildung 9: Eindruck aus der 2. Stadtwerkstatt am 18.09.2024 (Quelle: bjp 2024)



Abbildung 10: Eindruck aus der 2. Stadtwerkstatt am 18.09.2024 (Quelle: bjp 2024)

02

ANALYSE

2. ANALYSE

Die Analyse setzte sich zusammen aus der Grundlagenermittlung (Kapitel 2.1), der Quartiersanalyse (Kapitel 2.2) sowie einer detaillierten Betrachtung der Situation im Untersuchungsraum „Rudolfband“ (Kapitel 2.3).

2.1 DIE GRUNDLAGEN

Neben einer Untersuchung übergeordneter Landesentwicklungsprogramme Berlins wurden auch die Stadtentwicklungspläne sowie bezirkliche Vorplanungen und -untersuchungen herangezogen.

ÜBERGEORDNETE LANDESENTWICKLUNGSPROGRAMME

Für die Erarbeitung des Innenentwicklungskonzeptes in Einklang mit übergeordneten Planungszielen ergeben sich wesentliche Ansätze, die eine nachhaltige und integrative Entwicklung unterstützen sollen. Dabei liegt der Fokus der im Folgenden vorgestellten Planungen, wie der Landesentwicklungsprogramme, des Landschaftsprogramms, des Flächennutzungsplans und des Lärmaktionsplans auf einer ressourcenschonenden Nutzung vorhandener Flächen, der Förderung umweltfreundlicher Bau- und Verkehrskonzepte sowie auf der Sicherung einer hohen Lebens- und Umweltqualität.

LEPro 2003 und 2007

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEPro) aus den Jahren 2003 und 2007 verfolgt ein klares Nachhaltigkeitsprinzip und fördert eine räumlich-polyzentrische Entwicklung. Das Ziel besteht in der Stärkung der spezifischen Potenziale der unterschiedlich geprägten Teilräume sowie die Verbesserung der Voraussetzungen für grenzübergreifende Kooperationen in der Region. Die Entwicklung der Hauptstadtregion erfolgt nach den Grundsätzen der zentralörtlichen Gliederung, wobei die Siedlungsentwicklung gezielt auf die zentralen Orte und die raumordnerisch festgelegten Siedlungsbereiche ausgerichtet wird.

Besondere Bedeutung wird der Gewerbeflächenentwicklung in definierten räumlichen Schwerpunkten beigemessen. Priorität haben zudem die Erhaltung und Umgestaltung des baulichen Bestandes sowie die Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen. Verkehrssparende Siedlungsstrukturen werden angestrebt, wobei dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV), soweit vorhanden, eine zentrale Rolle zukommt. Ergänzend soll der innerstädtische Einzelhandel gestärkt und die Grundversorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs nachhaltig gesichert werden.

LEPro 2003 und 2007 - Fortführung

Die Fortführung des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion (LEPro) 2003 und 2007 legt besonderen Wert darauf, großflächige Einzelhandelseinrichtungen ausschließlich den zentralen Orten gemäß ihrer jeweiligen Funktionszuweisung zuzuordnen. Der Fokus liegt dabei auf dem Schutz des Freiraums, wobei eine

übermäßige Inanspruchnahme und Zerschneidung von Freiflächen konsequent vermieden werden soll. Des Weiteren wird die öffentliche Zugänglichkeit von Gewässern als wesentliches Ziel betont, sei es durch die Erhaltung bestehender Zugänge oder die Schaffung neuer Möglichkeiten für die Bevölkerung.

Landschaftsprogramm

Das Landschaftsprogramm legt einen deutlichen Schwerpunkt auf die Anpassung von Industrie- und Gewerbeflächen an den Klimawandel sowie auf den Schutz angrenzender Gebiete vor Immissionen. Des Weiteren fördert es eine flächensparende Bauweise sowie den Einsatz emissionsarmer Technologien und legt besonderen Wert auf Boden- und Grundwasserschutz. Maßnahmen wie Dach- und Fassadenbegrünung sowie die Erhaltung und Neupflanzung von Stadtbäumen mit nachhaltiger Pflege tragen zur Verbesserung der bioklimatischen Situation und Durchlüftung bei. Der städtische Übergangsbereich wird durch Mischnutzungen belebt, wobei die Vielfalt an Nutzungen und Strukturen erhalten bleibt, um eine hohe biotische Vielfalt zu gewähr-

leisten. Ein besonderes Ziel ist die Pflege und Wiederherstellung natur- und kulturgeprägter Landschaftselemente sowie die Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna, beispielsweise durch Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen. Zudem werden Grün- und Parkanlagen in Teilen extensiv gepflegt, während ein gebietstypischer Baumbestand weiterentwickelt wird. Wertvolle Biotopverbindungen sollen erhalten und örtliche Biotopverbindungen auch bei Nachverdichtungen gestärkt werden. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung gebietstypischer Freiflächen und Landschaftselemente, welche zur Aufwertung des Wohnumfelds in Siedlungsbereichen beitragen.

Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan weist im Plangebiet überwiegend gewerbliche und gemischte Bauflächen aus. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass zwischen dem NAPOLEON KOMPLEX und dem Schulgelände schadstoffbelastete Böden vorhanden sind. Nördlich und östlich des Plangebiets befinden sich Bahnflächen, während

westlich davon ebenfalls gemischte Bauflächen vorzufinden sind. Im Süden des Plangebiets schließt eine Gemeinbedarfsfläche mit hohem Grünanteil an, die die Emanuel-Lasker-Schule und den angrenzenden Sportplatz umfasst und eine wichtige Funktion für Bildung, Freizeit und Naherholung erfüllt.

Flächennutzungsplan - Fortführung

Die Fortführung des Flächennutzungsplans zeigt östlich des Plangebiets die ausgewiesene Autobahn A100 mit einer Anschlussstelle, die eine verkehrstechnisch bedeutende Anbindung darstellt. Die südlich des Plangebiets gelegene Fläche ist überwiegend als Wohnbau-

fläche mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von über 1,5 ausgewiesen, was auf eine verdichtete Wohnbebauung in diesem Bereich hinweist. Die Kombination von Verkehrsinfrastruktur und urbanem Wohnraum unterstreicht die multifunktionale Prägung des umliegenden Gebiets.

Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan beinhaltet eine Reihe von Maßnahmen, die darauf abzielen, die Lärmbelastung zu reduzieren. In Lärmbrennpunkten ist die Anpassung der Fahrbahnoberfläche durch den Einbau lärmarmen Beläge vorgesehen, um eine Minimierung des Verkehrslärms zu erreichen. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt zu einer zusätzlichen Lärminderung und zugleich zu einer Verbes-

serung der Verkehrssicherheit. Eine gezielte Straßenraumgestaltung dient der Beruhigung des Verkehrsflusses sowie der Förderung der Nutzung des nichtmotorisierte Individualverkehr (NMIV). Ergänzend dazu sieht der Plan die Sanierung von Streckenabschnitten des lokalen Schienenverkehrs vor, um auch dort eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung zu erreichen.

Zusammenfassung

Die Analyse der übergeordneten Konzepte liefert zusammengefasst folgende besonders relevante Rahmenbedingungen für die Erarbeitung des integrierten Entwicklungskonzeptes:

1. **Nachhaltige Flächennutzung:** Die Priorität liegt auf der Reaktivierung bestehender Siedlungsbrachflächen und der Weiterentwicklung des baulichen Bestands, um unnötige Flächenversiegelung zu vermeiden und Ressourcen zu schonen.
2. **Verkehrssparende und klimafreundliche Strukturen:** Die räumliche Planung sollte verkehrsarme Strukturen fördern und den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) sowie den nicht-motorisierten Individualverkehr (NMIV) aktiv einbinden. Lärmarme Straßenbeläge und eine Geschwindigkeitsreduzierung sind weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität.
3. **Stärkung des lokalen Einzelhandels:** Eine gute Nahversorgung und die Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels sind essenziell für ein lebenswertes Quartier und reduzieren gleichzeitig Pendelverkehre.
4. **Anpassung an den Klimawandel:** Klimaschutzmaßnahmen wie flächensparende Bauweisen, emissionsarme Technologien, Dach- und Fassadenbegrünung sowie der Erhalt und die Pflanzung von Stadtbäumen sind zentral für die Entwicklung eines klimaresilienten Quartiers.
5. **Schutz und Förderung der Biodiversität:** Natur- und Freiflächen sollen geschützt und ökologisch aufgewertet werden. Dazu gehört die Förderung eines gebietstypischen Baumbestands, die Begrünung von Fassaden und Dächern sowie die Schaffung von Lebensräumen für Flora und Fauna, um die lokale Artenvielfalt zu unterstützen.

STADTENTWICKLUNGSPROGRAMME

Aufbauend auf einer Analyse des Ist-Zustandes bieten die Berliner Stadtentwicklungspläne zukunftsorientierte Ansätze für eine resiliente und lebenswerte Stadtentwicklung. Eine verknüpfte Betrachtung der Stadtentwick-

lungspläne Wohnen, Zentren, Mobilität und Wirtschaft unterstützt somit bei der Definition konkreter Ziele und der Erstellung integrierter Konzepte.

Wohnen

„Soll-Zustand“

Das Gebiet wird im Rahmen der Städtebauförderung (Stadtumbau) entwickelt, mit teilweise angrenzendem Milieuschutz. Die Weiterentwicklung bestehender Siedlungen hat hohe

Priorität. Im Bereich der Stralauer Allee sollen mindestens 50 Wohneinheiten für gemeinwohlorientiertes Wohnen entstehen, um den sozialen und strukturellen Anforderungen gerecht zu werden.

Zentren

„Ist-Zustand“

Das Plangebiet weist derzeit keine eigenständige Zentrumsstruktur auf. Das nahegelegene Stadtteilzentrum Ostbahnhof/Mühlenstraße zeigt einen mittelstark ausgeprägten Handlungsbedarf, da zentrale Funktionen aufgrund der Schließung des Warenhauses Galeria Kaufhof weggefallen sind. In der Konsequenz wurde das Stadtteilzentrum Ostbahnhof in seiner Bedeutung auf ein Ortsteilzentrum reduziert.

„Soll-Zustand“

Ziel ist die Stabilisierung einer fußläufig erreichbaren Grundausstattung im Plangebiet sowie die Gewährleistung einer guten Anbindung an die umliegenden Kieze. Zudem soll geprüft werden, ob eine konzentrierte Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben, insbesondere für Convenience- und Reisebedarf, als zielführend zu erachten ist. Als mögliche Standorte für die geplante Ansiedlung kommen der S-Bahnhof Warschauer Straße sowie der Bahnhof Ostkreuz in Betracht.

Mobilität

„Ist-Zustand“

Die Straßen und Brücken im Plangebiet weisen zum Teil gravierende Schäden auf, was die Funktionstüchtigkeit der Verkehrsinfrastruktur erheblich beeinträchtigt. Über Jahrzehnte

wurde die Infrastruktur für den ÖPNV sowie für den Rad- und Fußverkehr stark vernachlässigt, sodass erhebliche Defizite in der Mobilität bestehen.

„Soll-Zustand“

Zukünftig soll die Verlängerung der Autobahn A100 realisiert werden, die über die Brachflächen im Osten des Plangebiets verläuft und vor dem Bahnhof Ostkreuz unterirdisch weitergeführt wird. Des Weiteren soll die Qualität des

öffentlichen Raums deutlich erhöht werden, unter anderem durch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Zudem wird großer Wert auf die Sicherstellung der Barrierefreiheit gelegt, um eine inklusive und zugängliche Mobilitätsinfrastruktur zu schaffen.

Mobilität – Fortführung

„Ist-Zustand“

Die Verteilung der Flächen für die verschiedenen Verkehrsmittel im Straßenraum des Plangebiets ist geprägt von spürbaren Interessenskonflikten. Ein Anstieg des Lieferverkehrs sowie eine allgemeine Zunahme des Wirtschaftsverkehrs stellen eine zusätzliche Belastung für die Infrastruktur dar. Saisonale Häufungen von E-Tretrollern und Angeboten des Scooter-Sharing führen zu weiteren Herausforderungen im öffentlichen Raum. Die Belastung der Hauptverkehrsstraßen durch Luftverschmutzung und Lärmemissionen ist erheblich. Des Weiteren ist ein Anstieg des Pendlerverkehrs zu verzeichnen, der durch den Neubau von Wohnraum sowie die Ansiedlung neuer Gewerbeflächen bedingt ist.

„Soll-Zustand“

Im Fokus steht die Förderung des ÖPNV sowie des Radverkehrs, wie im Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2021 hervorgehoben. Die negativen Folgen des Verkehrs sollen reduziert werden. In diesem Zusammenhang ist die Förderung des Güterverkehrs auf Schiene und Binnenschiff sowie die umweltverträgliche Abwicklung des Lkw-Verkehrs und die Etablierung emissionsfreier Alternativen von zentraler Bedeutung. Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung werden ebenso angestrebt wie eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Digitalisierung soll effizientere Logistikprozesse sowie eine optimierte Warenverteilung und Disposition von gewerblichen Flotten ermöglichen, wodurch die Nachhaltigkeit und Effizienz des Verkehrs erhöht werden sollen.

Klima 2.0

„Ist-Zustand“

Das Plangebiet ist als Hitze-vulnerables Gebiet charakterisiert und befindet sich in einem Bereich, der als „Städtische Korridore mit urbanem Kern“ klassifiziert ist. Ein hoher Anteil privater Grünflächen trägt zur Klimaregulation bei, während die aktuell als Brachfläche genutzte Fläche, auf der die Verlängerung der A100 geplant ist, eine wichtige Entlastungsfunktion für

das Wohnumfeld erfüllt. Im Norden des Plangebiets erzeugt ein schmaler Grünstreifen entlang der Bahntrasse Kaltluft, von der insbesondere der Bereich westlich der Modersohnstraße profitiert. Gleichzeitig besteht im Plangebiet eine lokale Gefährdung durch Überflutungen, die angesichts des Klimawandels eine zunehmende Herausforderung darstellt.

„Soll-Zustand“

Im Rahmen der Reduzierung des CO₂-Ausstoßes, soll die kompakte und grüne Bauweise im Plangebiet bewahrt werden. Neue und bestehende Quartiere sollen konsequent für Klimaschutzmaßnahmen genutzt werden. Dies umfasst auch die Sicherung und Nutzung von (Regen-)Wasser für eine Klima-optimierte Stadtgestaltung. Zudem sollen die Grünflächen im und um das Plangebiet qualifiziert und an

klimatische Anforderungen angepasst werden. Darüber hinaus sollen die Stralauer Allee, der Markgrafendamm und die Warschauer Straße zu Stadtachsen mit klimafreundlichen Mobilitäts- und Lebensräumen entwickelt werden. Im Plangebiet sind blau-grüne Maßnahmen, wie die gezielte Begrünung und das Wassermanagement, notwendig, um eine effektive Kühlung des Raums während heißer Tage zu gewährleisten.

Wirtschaft 2030

„Ist-Zustand“

Im Zeitraum von 2011 bis 2018 sind entlang der Bahntrasse im Plangebiet keine Veränderungen der gewerblichen Bauflächen mit einer Größe von über 500 m² zu verzeichnen. Diese Flächen werden als „sonstige Gewerbeflächen“ klassifiziert, sowohl im Hinblick auf bestehende gewerbliche Bauflächen als auch auf Potenzialflächen. Innerhalb des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg wurden zwischen 1995 und 2017 weniger als fünf Prozent der Gesamtfläche an unbebauter Grundstücke für gewerbliche Zwecke genutzt. Das Plangebiet ist charakteristisch durch die Berliner Mischung geprägt, die verschiedene Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe und Freizeit integriert.

„Soll-Zustand“

Der Wirtschafts- und Industriestandort Berlin soll gestärkt und das Wachstum gezielt gestaltet werden. Eine aktive Flächensicherung sowie eine differenzierte Flächenvorsorge stehen im Fokus, unterstützt durch eine angepasste Lie-

genschaftspolitik für Gewerbeflächen. Büronutzungen sollen in gemischten und urbanen Lagen gezielt angesiedelt werden, um räumliche Impulse zu setzen, während Nutzungskonflikte vermieden und die Berliner Mischung erhalten bleiben. Des Weiteren ist die Förderung von Innovation und Wissenschaft, insbesondere im Bereich Medien und Gestaltung, von essenzieller Bedeutung. Diesbezüglich ist ein entsprechender Ausbau des Wissenschaftsstandorts erforderlich.

Zudem wird die verkehrliche und technische Erschließung der Gewerbeflächen verbessert, Standorte qualifiziert und die Vernetzung von Akteur*innen gestärkt. Die Transparenz hinsichtlich der Gewerbeflächen soll erhöht und der Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2030 durch bezirkliche Wirtschaftsflächenkonzepte konkretisiert werden. Weiterhin wird eine Intensivierung der regionalen Kooperation angestrebt, wobei der Sicherung sowie der Entwicklung neuer gewerblicher Bauflächen eine besondere Priorität zukommt.

BEZIRKSKONZEPTE UND B-PLÄNE

Wirtschaftsflächenkonzept F-K

„Ist-Zustand“

Innerhalb des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg (F-K) lässt sich ein Rückgang der Unternehmensgründungen im produzierenden Gewerbe beobachten, während im Bereich sonstiger Dienstleistungen ein Zuwachs zu verzeichnen ist (2015 bis 2021). Gleichzeitig ist ein starker Anstieg der Bodenpreise zu verzeichnen. Im Bereich des Rudolfbands gibt es Profildbereiche für Handwerk, Kleinproduktion, Spezialproduktion und Kulturproduktion, die durch eine Neuordnung des Plangebiets sowie durch partielle aktive Sicherung und Bestandsbewahrung gefördert werden können. Am Markgrafendamm sowie an der Modersohnstraße entwickeln sich Bürogebäude, die den Standort maßgeblich prägen. Die Fläche östlich des Markgrafendamms ist jedoch durch die Planung der A100 derzeit gebunden und in ihrer Nutzung eingeschränkt.

„Soll-Zustand“

Das Leitbild verfolgt das Ziel einer kooperativen Flächenentwicklung, die die strategische Sicherung bestehender Gewerbestandorte sowie die Erschließung zusätzlicher Flächen für kleinteiliges Gewerbe umfasst. Nachverdichtung und Nutzungsmischung sollen neu gedacht werden, um nachhaltige Projekte und Unternehmen zu fördern. Der Bereich Rudolfband behält dabei seine Funktion als Profildbereich für Handwerk, Kleinproduktion, Spezialproduktion und Kulturproduktion. Die Neuordnung des Plangebiets wird durch partielle aktive Sicherung und Bestandspflege weiter vorangetrieben, um eine nachhaltige Entwicklung im Einklang mit den örtlichen Anforderungen und Potenzialen zu ermöglichen.

Wirtschaftsflächenkonzept FK - Fortführung

„Ist-Zustand“

Im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg lässt sich ein steigender Bedarf an Flächen für Büro- und Dienstleistungsnutzungen beobachten. Auch öffentliche Einrichtungen, wie beispielsweise

Verwaltung, Sicherheit und Ordnung, sind zunehmend auf geeignete Räumlichkeiten angewiesen, wodurch sich der Druck auf die bereits vorhandenen Gewerbeflächen zusätzlich erhöht.

Xhain beruhigt sich

„Ist-Zustand“

Der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg ist durch eine hohe Einwohner*innendichte geprägt, was zu einer Mehrfachbelastung der Umgebung führt. Die unzureichende Grünversorgung, die Hitzeproblematik, die Luftbelastung, der Lärm sowie die soziale Benachteiligung beeinträchtigen die Lebensqualität der Anwohner*innen.

„Soll-Zustand“

Das übergeordnete Ziel besteht darin, öffentliche Räume zu schaffen, die für die Bewohner*innen attraktiv und einladend sind, sodass diese sich gerne und häufig dort aufhalten. Ein konkretes Ziel ist die Umgestaltung der Danneckerstraße zu einer Fußgänger*innen-Zone sowie zu einer Klimastraße. Zudem soll die Verkehrssicherheit erhöht und der Durchgangsverkehr reduziert werden. Eine Reduktion der Umweltbelastungen durch Lärm und Luftverschmutzung wird ebenfalls angestrebt.

Zusammenfassung

Die übergeordneten Zielsetzungen Berlins bieten eine Vision für eine gesamtstädtische Entwicklung. Dabei wird für die Wohnraumgestaltung ein Fokus auf gemeinwohlorientiertes Wohnen mit neuen Wohnungsbauprojekten gelegt, die nahtlos in bestehende Siedlungen integriert werden. Eine fußläufig erreichbare Grundversorgung und eine gute Anbindung an die umliegenden Kieze sollen die Lebensqualität im Quartier langfristig stabilisieren. Gleichzeitig wird besonderer Wert auf die Förderung des ÖPNV und des Radverkehrs als alternative zur geplanten Verlängerung der A100 gelegt sowie auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Reduktion der Verkehrsfolgen. Um die Klimaziele zu erreichen, sind Maßnahmen zur Klimaanpassung vorgesehen, darunter kühlende „blau-grüne“ Infrastrukturen und eine klima-optimierte Gestaltung der Grünflächen, die die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöhen. Darüber hinaus soll die wirtschaftliche Entwicklung des Quartiers durch

eine gezielte Flächensicherung und eine differenzierte Nutzungsmischung gefördert werden. Büro- und Gewerbeflächen sollen strategisch in gemischten urbanen Lagen geplant werden, um Nutzungskonflikte zu vermeiden und die regionale Verflechtung auszubauen. Die Stärkung von Standorten für Medien- und Gestaltungstechnologien fördert dabei Innovationen und die wissenschaftliche Vernetzung.

In Bezug auf geltendes Baurecht gibt es im Plangebiet drei Bebauungspläne (B-Pläne), welche fast das gesamte Plangebiet abdecken: den B-Plan Nr. V - 67 (Aufstellungsbeschluss 1995), den B-Plan Nr. 2 - 56B (Aufstellungsbeschluss 2016) und den B-Plan Nr. V - 31 (Aufstellungsbeschluss 2002). Alle drei B-Pläne befinden sich im Verfahren und sind nicht festgesetzt. Daraus ergeben sich beispielsweise die folgenden Handlungsspielräume für den Bezirk im Rahmen des geltenden Baurechts:

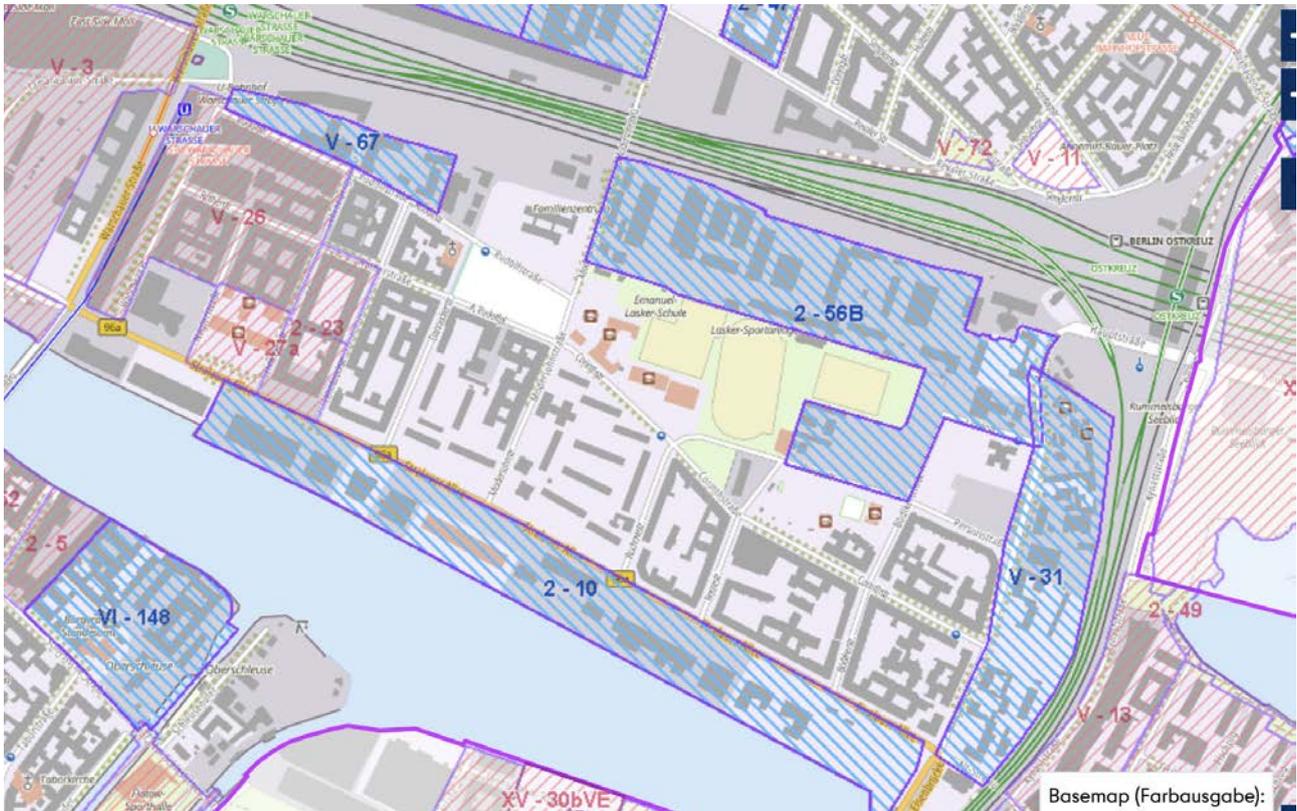


Abbildung 11: Bebauungspläne im Planungsgebiet – Nicht festgesetzte B-Pläne [blau] und Festgesetzte B-Pläne [rot] (Quelle: FIS-Broker Berlin 2024)

1. Zwischennutzung für temporäre Projekte

Bis zur endgültigen Festsetzung der Bebauungspläne kann das Gebiet für temporäre Nutzungen (z. B. kulturelle oder soziale Projekte wie im östlichen Untersuchungsgebiet) freigegeben werden. Auf diese Weise kann Leerstand vermieden und kreative Nutzungen für den Raum gefunden werden. Diese temporären Nutzungen können das Quartier beleben und Anreize für spätere Entwicklungen setzen.

2. Rahmenplanung und Strukturkonzepte

Vor der Festsetzung von Bebauungsplänen können Rahmenpläne oder städtebauliche Konzepte eingesetzt werden, um als Leitfaden für die Entwicklung zu gelten

und eine Orientierung zu schaffen, ohne rechtlich bindend zu sein. Solche Konzepte, wie das vorliegende integrierte Entwicklungskonzept bieten eine langfristige Orientierungshilfe in der Verwaltung für die Nutzung und Gestaltung des Gebiets und helfen dabei, ein kohärentes Stadtentwicklungskonzept zu formulieren, das später in das Bebauungsplanverfahren als Diskussionsgrundlage einfließen kann.

3. Baugenehmigungen nach § 34 BauGB

In Gebieten ohne festgesetzten Bebauungsplan gilt der § 34 des Baugesetzbuchs (BauGB), der die sogenannte „Innenbereichsbebauung“ regelt. Bauvorhaben können in diesem Fall genehmigt werden,

wenn sie sich nach Art und Maß in die vorhandene Bebauung der Umgebung einfügen und die Erschließung gesichert ist. Dies gibt eine gewisse Flexibilität für Bauprojekte, die den übergeordneten Entwicklungszielen nicht entgegenstehen.

4. **Bauleitplanung: Festsetzen von B-Plänen unter Beteiligung der Öffentlichkeit**

Zur Sicherung räumlicher Entwicklungsziele besteht die Möglichkeit, die in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne zu konkretisieren und festzusetzen. Dabei muss eine frühzeitige Bürger*innen-Beteiligung und Anhörung von Fachbehörden Berücksichtigung finden. Die Öffentlichkeit, Anwohner*innen und Interessengruppen können im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Stellungnahmen abgeben und damit den Entwurf aktiv mitgestalten. Für spezifische Bauprojekte kann ein vorhabenbezogener Bebauungsplan nach § 12 BauGB aufgestellt werden, der auf die Interessen eines Investors oder Bauherr*innen zugeschnitten ist. Dies setzt voraus, dass ein Investor gemeinsam mit der Kommune einen Vorhaben- und Erschließungsplan entwickelt hat und die öffentliche Erschließung sichergestellt ist. Der vorhabenbezogene B-Plan ist oft schneller umsetzbar. Unter bestimmten Voraussetzungen kann die Kommune einen auch vereinfachten Bebauungsplan nach § 13a BauGB aufstellen, um die Innenentwicklung zu fördern. Dies ist insbesondere dann relevant, wenn das Gebiet eine gewisse Größe nicht überschreitet und es bereits erschlossen ist, sodass keine weitreichenden Umweltprüfungen erforderlich sind. Die

verkürzten Verfahren sparen Zeit und erleichtern die Planung von Bauvorhaben, die zur Nachverdichtung und sinnvollen Nutzung innerstädtischer Flächen beitragen.

5. **Vorläufige Nutzung und Sicherung durch Veränderungssperre**

Eine Veränderungssperre kann erlassen werden, um den aktuellen Zustand des Plangebiets vor ungewollten oder unkoordinierten baulichen Veränderungen zu schützen. Damit können Bauvorhaben vorübergehend verhindert oder eingeschränkt werden, die den Zielen des künftigen B-Plans entgegenstehen könnten. Die Veränderungssperre bietet somit Zeit, um den Bebauungsplan in Ruhe auszuarbeiten und im Einklang mit übergeordneten Planungszielen zu gestalten.

2.2 DAS QUARTIER

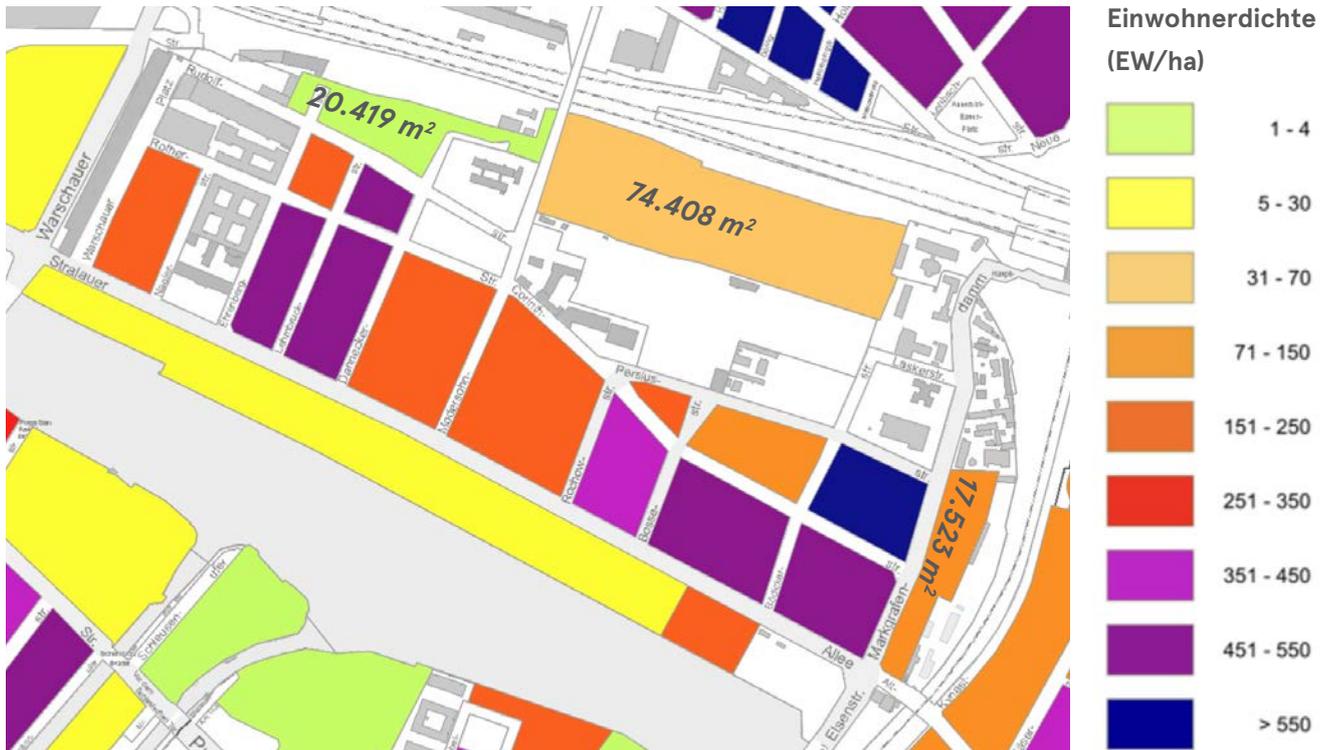


Abbildung 12: Einwohnerdichte 2022 [EW/ha] (Quelle: Fis-Broker 2024)

Der Stralauer Kiez, auch als Rudolfkiez bekannt, ist Teil der Bezirksregion Frankfurter Allee Süd (FK) und hat sich in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Zahlreiche Neubauprojekte prägen das aktuelle Bild des Kiezes. Darüber hinaus zeichnet sich das Viertel insbesondere durch eine heterogene Demografie, ausgewogene soziale Lage, einfache Wohnverhältnisse und eine gute soziale Infrastruktur aus. Herausforderungen hingegen sind vor allem die hohe bauliche Dichte in Kombination mit einer mangelhaften Ausstattung grüner Infrastruktur.

DEMOGRAFIE

Laut Kurzprofil „Stralauer Kiez“ der Sozialraumorientierten Planungskoordination (SPK) aus dem Jahr 2019 zählt der Kiez 7.598 Einwohner*innen (davon rund 550 Menschen in drei Blöcken, welche direkt im Untersuchungsraum

liegen - vgl. Abbildung 11) und zeichnet sich durch ein niedriges Durchschnittsalter von 35,7 Jahren aus. Zwischen 2013 und 2018 wuchs die Bevölkerung um 16,1 %, was auf die Attraktivität des Stadtteils hinweist. Etwa 34,6 % der Bewohner*innen haben einen Migrationshintergrund, wovon fast die Hälfte aus anderen EU-Staaten stammt. (vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2019a)

SOZIALES

Der soziale Status der Bewohner*innen im Stralauer Kiez ist höher als in dem Bezirksdurchschnitt. Besonders hervorzuheben ist die hohe Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten und die kontinuierlich sinkende Arbeitslosenquote seit 2013. Auch der Anteil an Empfänger*innen von Grundsicherung im Alter ist verglichen mit dem restlichen Bezirk niedrig.

Wohingegen die gesundheitliche Situation der Einschulkinder weitgehend dem Durchschnitt des Bezirks entspricht. (vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2019a)

WOHNEN

Die Wohnsituation im Kiez ist durch einfache Wohnlagen und eine hohe Dichte an Altbauten geprägt. Rund 85 % der Gebäude sind im Stil der Gründerzeit als Blockrandbebauung errichtet, weitere 14 % stammen aus den 1950er Jahren und 1 % aus dem Siedlungsbau der 1990er und 2000er Jahre. Nur etwa die Hälfte der Einwohner*innen lebt bereits seit mehr als fünf Jahren an derselben Adresse, was wiederum ein Zeichen für erhöhte Fluktuation ist und auf einen angespannten Mietmarkt hinweisen könnte. In diesem Zusammenhang sei jedoch erwähnt, dass auch im Berliner Durchschnitt nur 63% der Bevölkerung länger als 5 Jahre an einem Wohnort bleibt. Die Angebotsmieten im Kiez liegen leicht über dem bezirklichen Durchschnitt, was die Attraktivität des Viertels widerspiegelt (vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2019a).

AUSSTATTUNG

Die soziale Infrastruktur im Stralauer Kiez ist insgesamt gut aufgestellt. Neben einer gesicherten Versorgung mit Grundschulplätzen, liegt auch die Betreuungsquote für Kinder unter sieben Jahren leicht über dem Durchschnitt. (vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2019a) Hervorzuheben ist die fußläufige Erreichbarkeit der vier Bildungseinrichtungen (Oberschule, Bildungszentrum, Gartenarbeitschule, Berufsschule), zwei Kitas und zudem versch. Familien-, Nachbarschafts- bzw. Kinderfreizeiteinrichtungen (vgl. Form Follows

You, 2024). So bietet der Kiez eine Auswahl besonderer Einrichtungen, die das nachbarschaftliche und soziale Miteinander fördern: Dazu gehören das Familienzentrum FuN, das Nachbarschaftszentrum RuDi, die Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtung „Die Nische“ sowie das ökologische Bildungszentrum „Lasker Höfe“ mit der Jugendfreizeiteinrichtung E-LOK. Auch Angebote der Kindertagespflege und das Nachbarschaftscafé „La Café“ sind Teil der Infrastruktur des Kiezes und tragen zur Lebensqualität bei (vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2019a; Form Follows You, 2024). Die Ausstattung mit Gesundheitseinrichtungen ist mit sieben Fachärzt*innen im näheren Betrachtungsraum ausreichend.

Kulturelle Angebote sind vor allem im östlichen Untersuchungsbereich verortet: Neben einem Club finden sich dort u.a. ein sozialer Verein und temporäres Wohnen, die in Kombination mit dem kleinteiligen Gewerbe im Gebiet einen besonderen Charakter schaffen. Für die Versorgung der Bevölkerung gibt es im Untersuchungsraum selbst verschiedene Lebensmittelmärkte, Restaurants und Geschäfte. Durch einen diversen Branchenmix bietet das Quartier zahlreiche Arbeitsplätze. So finden sich neben störendem Gewerbe auch Büronutzungen und Dienstleistungen im Untersuchungsraum.



Abbildung 13: Nahversorgungseinrichtungen (Quelle: Form Follows You 2024)

In Bezug auf Naherholungs- bzw. Freizeitflächen ist der Untersuchungsraum eher unversorgt und es lassen sich nur wenige öffentliche Angebote identifizieren. Durch die unmittelbare Nähe zum Sportplatz in der Persiusstraße 7b und zahlreichen Spielplätzen im Quartier ist die Versorgung mit grünem Freizeit- und Bewegungsraum augenscheinlich als gut einzuschätzen. Dabei ist jedoch zu beachten, dass einige der Angebote in privaten Innenhöfen liegen oder kommerziell genutzt werden und damit der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung stehen. So bleiben drei öffentliche Spielplätze mit einer Gesamtfläche von rund 4.627 m² und lediglich 14.841 m² gewidmeter Grünfläche für die rund 8.000 Bewohner*innen. Bei einem Richtwert von 1 m² je Einwohner*in (EW) für Spielplätze und einem Richtwert von 6 m² je EW ist die Ausstattung mit Freizeit- und grünem Erholungsraum als schlecht zu bewerten. In näherer Umgebung

befinden sich die Rummelsburger Bucht und der Treptower-Park, welche jedoch aufgrund von räumlichen Barrieren, wie der Spree und dem Gleisbett der Ringbahn, schwer erreichbar sind. (Form Follows You, 2024). So wird die Versorgung mit Grünflächen im Quartier laut Kurzprofil „Stralauer Kiez“ als unzureichend und das Klima insbesondere für vulnerable Gruppen als ungünstig bewertet. Durch den Mangel an öffentlichen Grün- und Spielflächen sind private Flächen, wie der Emanuel-Lasker-Sportplatz, wichtige Freiflächen für das Quartier. In der Potentialanalyse „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg“ von 2019 werden vor diesem Hintergrund die Öffnung des Schulhofes der Emanuel-Lasker-Schule zur Etablierung von Mehrfachnutzungen sowie die grüne Entwicklung des RAW-Gelände nordwestlich des Plangebiets als mögliche Anpassungsmaßnahmen vorgeschlagen (vgl. Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg, 2019b).

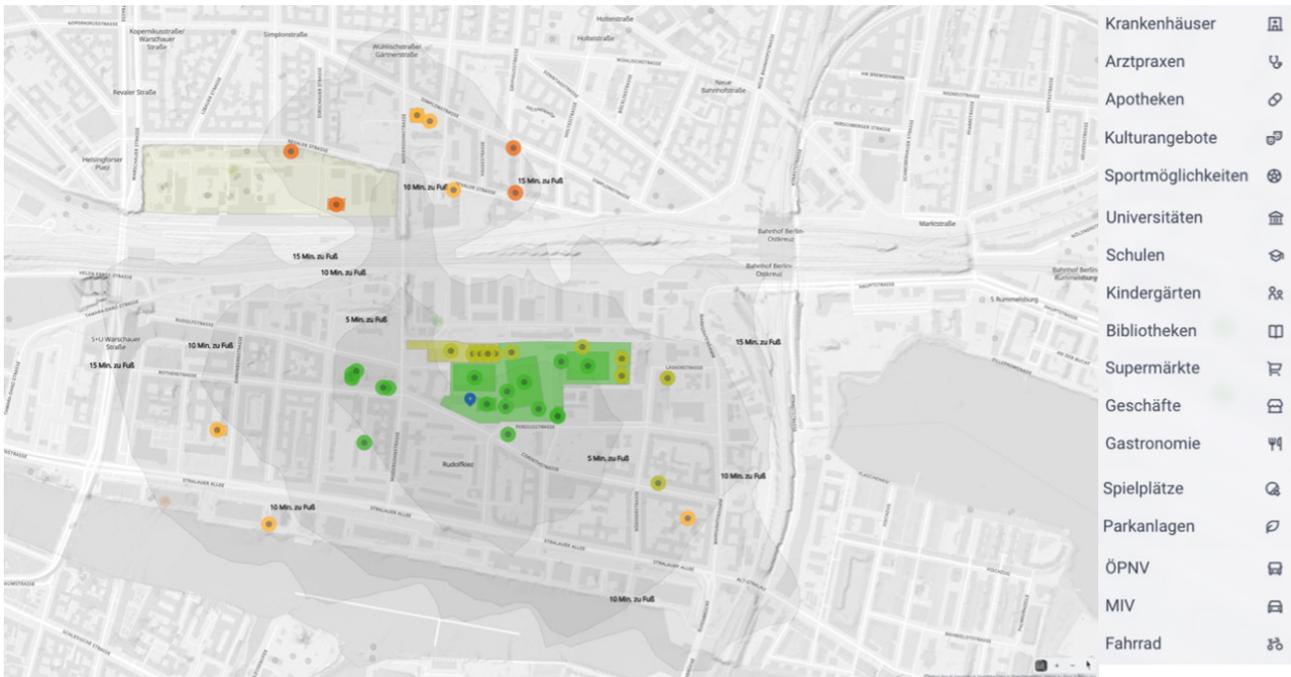


Abbildung 14: Kultur- und Sportangebote (Quelle: Form Follows You 2024)

ERREICHBARKEIT

Neben einer guten fußläufigen Erreichbarkeit verschiedener Ausstattungselemente sind auch die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch die Nähe zu zwei sehr leistungsstarken ÖPNV-Haltestellen (Warschauer Straße und Ostkreuz) und die Nähe zur B96a für den motorisierten Individualverkehr (MIV) wichtige Standortfaktoren für das Quartier. So ist die Erreichbarkeit von großen Teilen

Friedrichshains sowie in die Ortsteile Alt-Treptow, und Rummelsburg durch die öffentlichen Verkehrsmittel sehr gut. Zudem können auch Randbereiche von Kreuzberg und Neukölln, Teile der Spreeinsel sowie Lichtenbergs innerhalb von 15 min erreicht werden. Hierbei ist zu beachten, dass durch die Lage der Haltestellen auch näher gelegene Orte teils schlechter erreichbar sind als bspw. die Spreeinsel.



Abbildung 15: Mobilität (ÖPNV – 5,10 und 15 min) (Quelle: Form Follows You 2024)

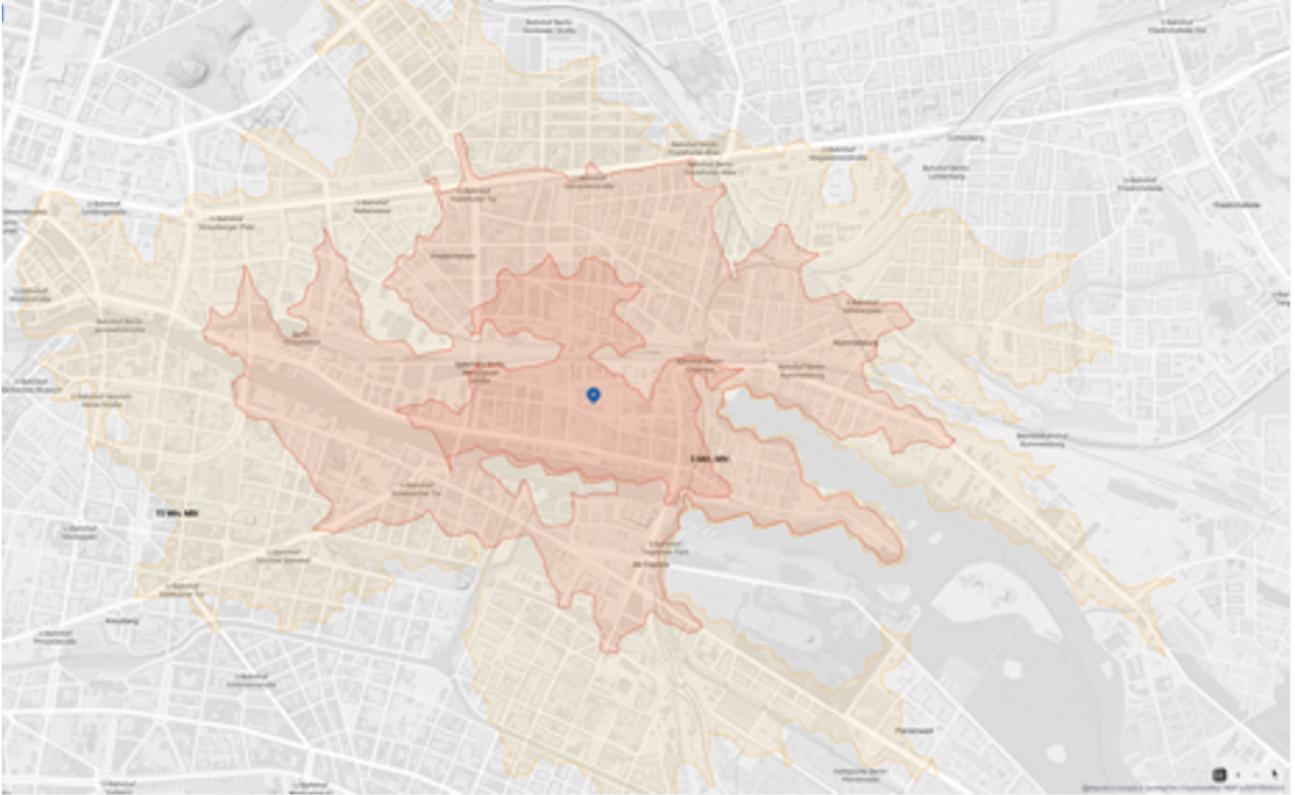


Abbildung 16: : Mobilität (MIV – 5,10 und 15 min) (Quelle: Form Follows You 2024)

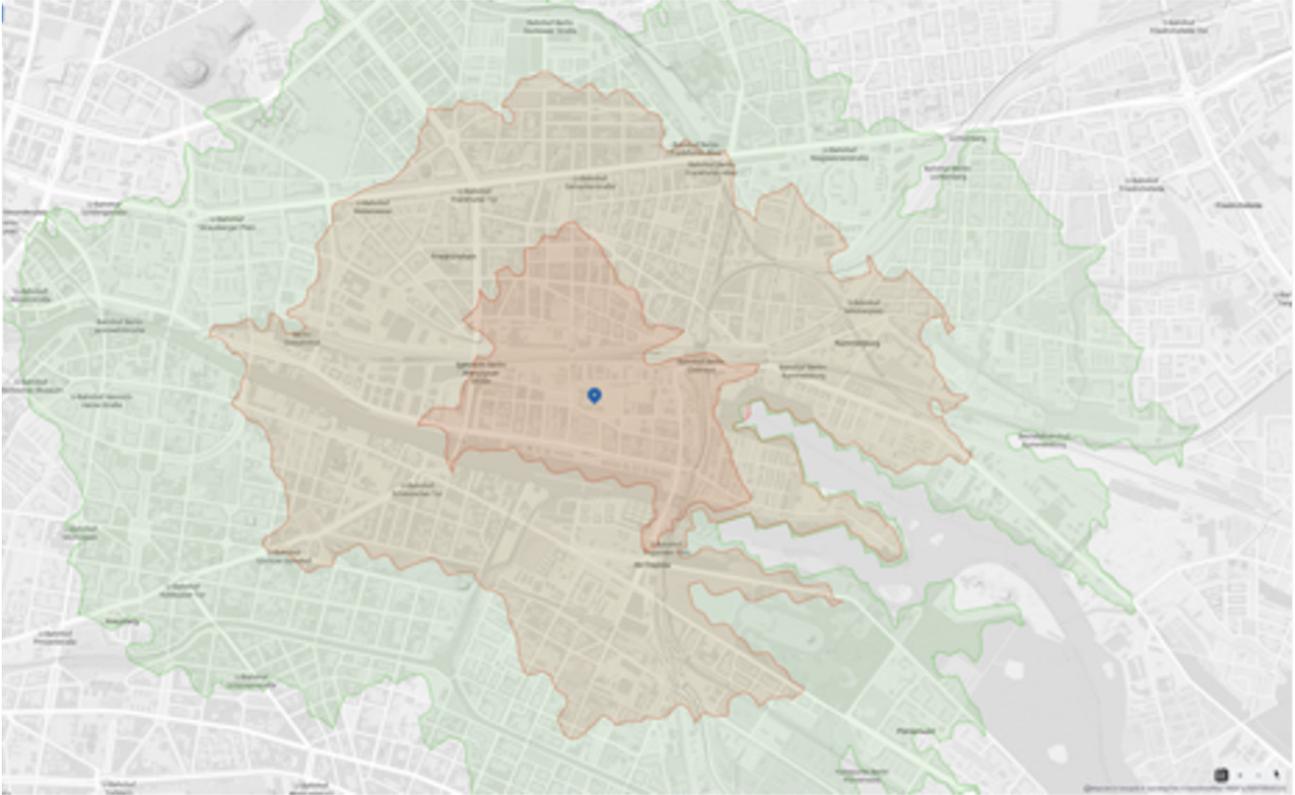


Abbildung 17: Mobilität (Radverkehr – 5,10 und 15 min) (Quelle: Form Follows You 2024)

Mit dem MIV können darüber hinaus auch der Ortsteil Plänterwald, Friedrichsfelde und Randbereiche von Karlshorst erreicht werden. Die Abdeckung innerhalb der vom ÖPNV erreichbaren Orte ist mit dem MIV größer, da dieser nicht stationär gebunden ist. Für Radfahrende hingegen ergibt sich ein eher kreisförmiges

System erreichbarer Orte anstelle eines entlang weniger Axen. Dadurch können weitere Distanzen als mit dem MIV oder ÖPNV zurückgelegt werden, da auch die Wohngebiete und Grünräume keine Barrieren darstellen. Die größten Hindernisse bilden die südlich gelegene Spree und die nördlich liegenden Gleise.

2.3 DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET

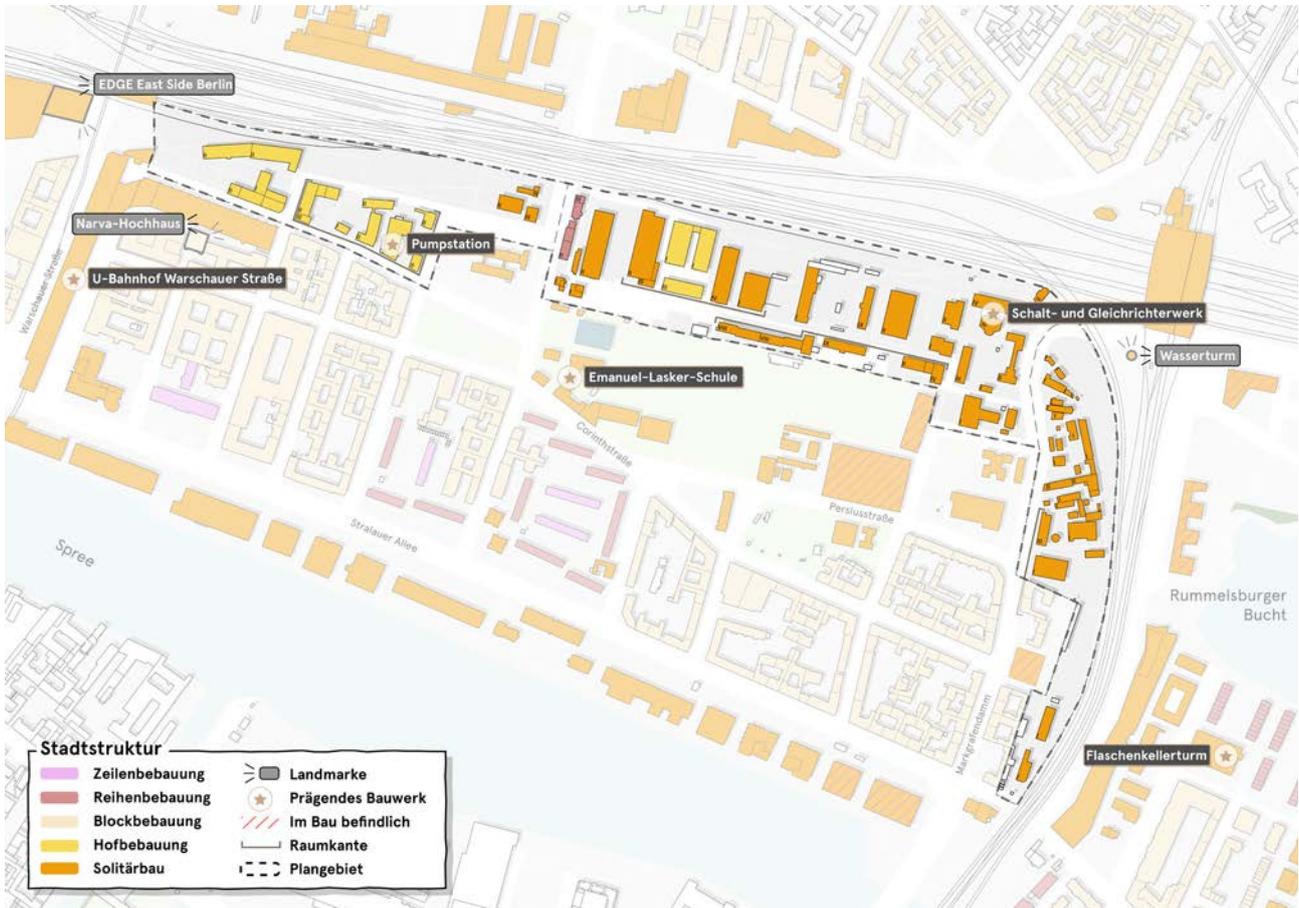


Abbildung 18: Stadtstruktur (Quelle: bjp 2024)

Auf Basis der Quartiersanalyse, der Desktop-Recherchen und der Ortsbegehungen wurden integrierte Analysekarten erstellt und die konkreten Erkenntnisse für den Untersuchungsraum thematisch zusammengefasst.

STADTBILD UND STADTSTRUKTUR

Das Rudolfband zeichnet sich durch verschiedene städtebauliche Merkmale aus. Im südlichen und östlichen Bereich dominieren niedrig geschossige Solitärbauten. Im Bereich entlang der nördlichen Bahntrasse zwischen Ostkreuz und Modersohnbrücke gibt es teils Gebäude mit bis zu 28 Metern Höhe sowie einige niedrige Gewerbehallen, während der westliche Bereich durch kleinere, teilweise historische Gewerbe-

bauten, einzelne Solitäre und Hofstrukturen geprägt ist. Städtebauliche Besonderheiten sind das Schalt- und Gleichrichterwerk sowie die Pumpstation, die das Stadtbild prägen. Raumkanten sind hingegen kaum ausgeprägt. Angrenzend, in Richtung der Spree, dominieren gründerzeitliche Blockstrukturen neben vereinzelt Reih- und Zeilenbauten der Nachkriegszeit. Bedeutende Bauwerke in der Umgebung sind die Emanuel-Lasker-Schule, die Zwingli-Kirche und der U-Bahnhof Warschauer Straße. Darüber hinaus gibt es markante Landmarken und städtebauliche Hochpunkte wie den Flaschenkellerturm, den Wasserturm, die Zwingli-Kirche, das Narva-Hochhaus und den EDGE East Side Tower.

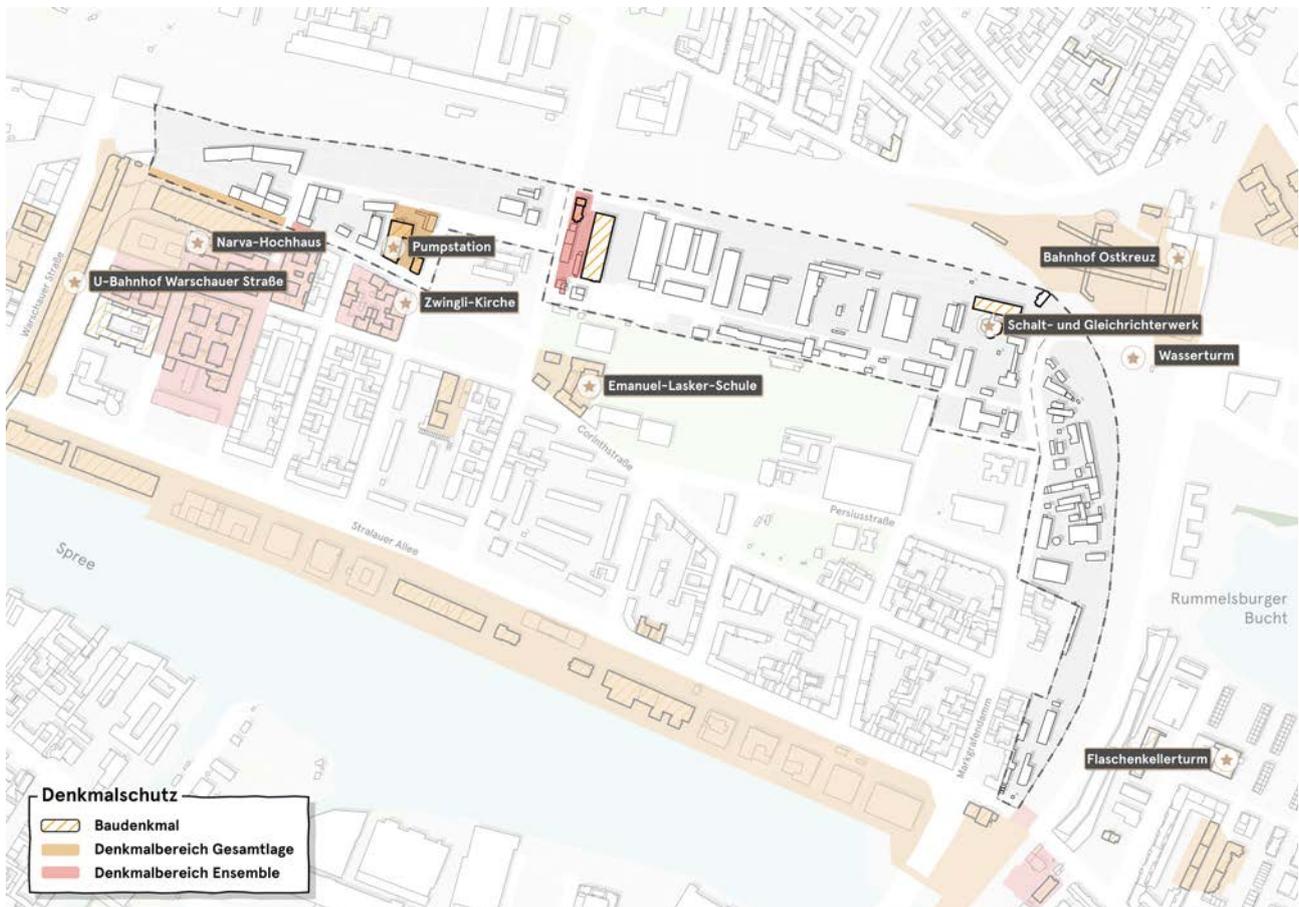


Abbildung 19: Denkmalschutz (Quelle: bjp 2024)

Neben der städtebaulichen Struktur existieren im und an das Plangebiet angrenzend mehrere Baudenkmale, die das Stadtbild prägen. Darunter das Schalt- und Gleichrichterwerk, die Pumpstation, das Stellwerk W5/W6 unter der Warschauer Brücke und einige Gebäude entlang der Modersohnstraße. Darüber hinaus gibt es weitere Baudenkmäler in der näheren Umgebung, u. a. die Zwingli-Kirche, das Narva-Hochhaus, den U-Bahnhof Warschauer Straße, die Emanuel-Lasker-Schule, den Wasserturm und den Flaschenkellerturm. Zusätzlich sind mehrere Areale als Denkmalbereiche ausgewiesen, darunter solche am Spreeufer und im Bereich der Rotherstraße.

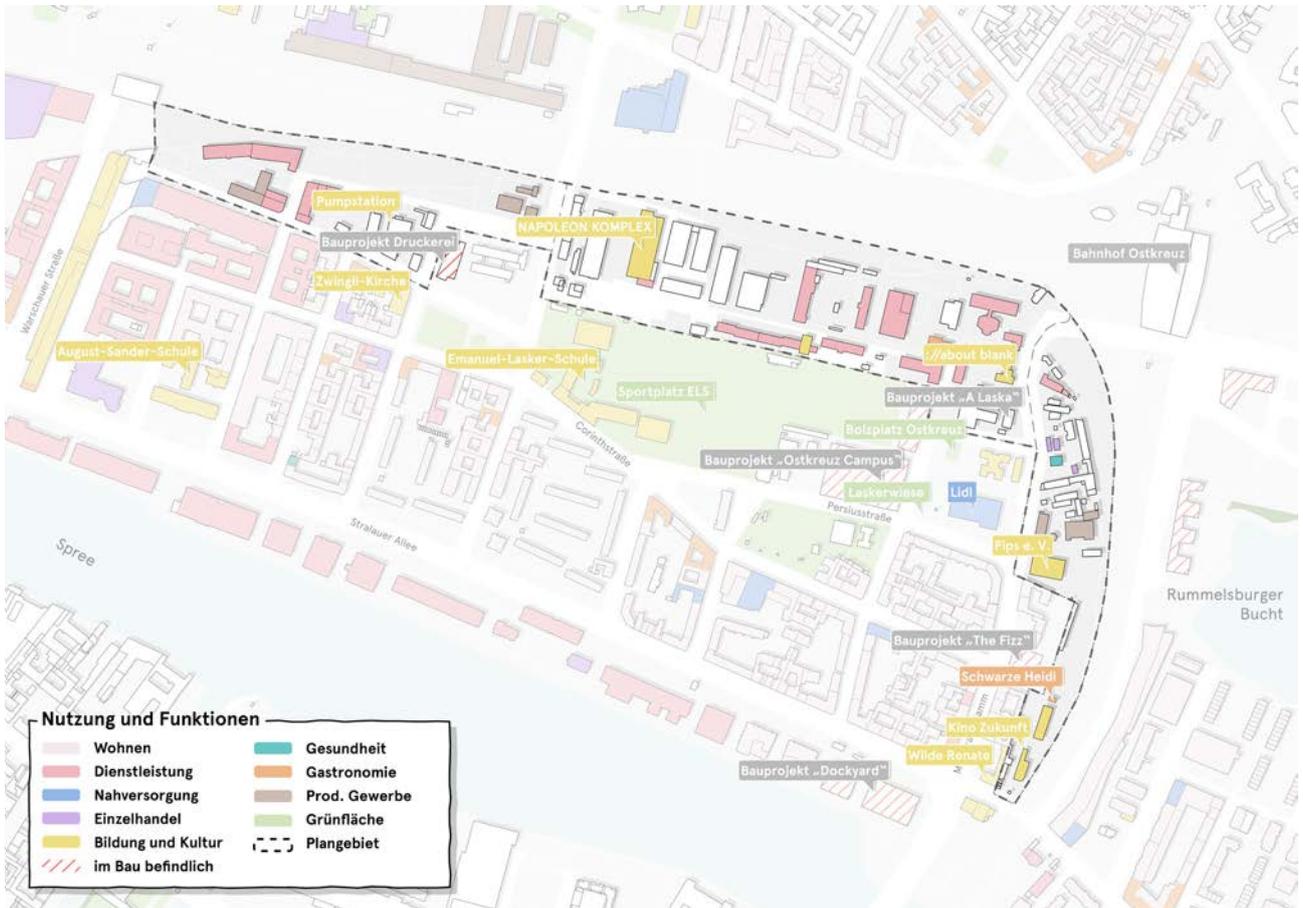


Abbildung 20: Städtische Funktionen (Quelle: bjp 2024)

NUTZUNGEN UND FUNKTIONEN

Das Rudolfband ist im Süden durch kulturelle und gastronomische Einrichtungen geprägt. Im Osten befinden sich Unternehmen des produzierenden Gewerbes sowie der Kfz-Branche. Im Norden und Westen sind Dienstleistungsbetriebe aus dem Handwerk und dem Maschinenbau ansässig. Die Umgebung ist hauptsächlich durch Wohngebäude mit alternativen Erdgeschossnutzungen gekennzeichnet. Eine Ausnahme bildet der Bereich um die Warschauer Straße, wo sich überwiegend Dienstleistungsbetriebe befinden. Schulen und andere Bildungs- und Kultureinrichtungen sind in der näheren Umgebung verortet. Der Sportplatz der Emanuel-Lasker-Schule (ELS) fungiert als

große Grünfläche direkt angrenzend. Ein gutes Beispiel für Zwischennutzungen ist aktuell die Autovermietung, die in der vormals leerstehenden Tiefgarage agiert.

Neben dem gewerblich geprägten Charakter liegt eine Besonderheit des Rudolfbands in der vielfältigen Akteurslandschaft, die erhalten und gestärkt werden soll. Ziel ist es, privatwirtschaftliche Interessen in Einklang mit einer nachhaltigen und gemeinwohlorientierten Entwicklung des Quartiers zu bringen. Um die gewünschten Nutzer*innen, wie kleinteiliges produzierendes Gewerbe, Kulturschaffende und die Kreativwirtschaft, unterzubringen, seien neben bezahlbaren Mieten vor allem die

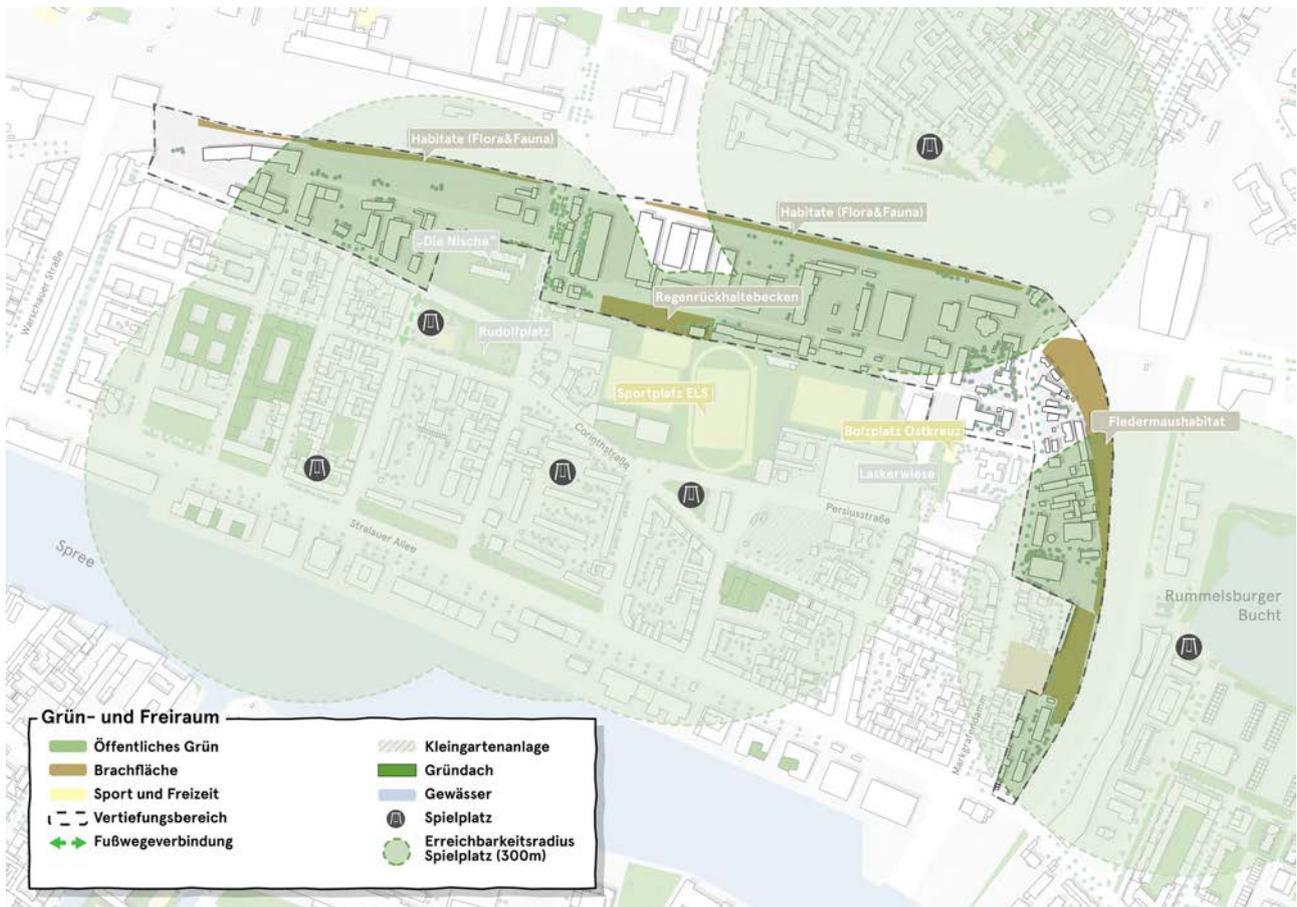


Abbildung 21: Grün- und Freiräume (Quelle: bjp 2024)

Flächenzuschnitte ein ausschlaggebendes Kriterium. Dies sollte laut der Bezirksfachverwaltung insbesondere für die Entwicklung der landeseigenen Flächen berücksichtigt werden. So werden derzeit im Bezirk vor allem Flächen von 300–500 m² von Gewerbetreibenden angefragt, die flexibel genutzt und an Bedürfnisse angepasst werden können. Logistikflächen und große Produktionsflächen spielen eine eher untergeordnete Rolle.

FREIRAUM UND GRÜNFLÄCHEN

Wie schon auf Quartiersebene verfügt auch das Rudolfband selbst kaum über öffentliche Grünflächen. Spielplätze sind im Plangebiet

ebenso nicht vorhanden. Der östliche Bereich weist einige Brachflächen entlang der Bahngleise auf. In der Umgebung befinden sich jedoch der Sportplatz der Emanuel-Lasker-Schule als große Freizeitfläche südlich des Plangebiets, der Bolzplatz Ostkreuz und die Laskerwiese als weitere öffentliche Grünflächen. Die Kinderfreizeiteinrichtung „Die Nische“ liegt südlich des Plangebiets und bietet begrünte und bewaldete Flächen. Der Rudolfplatz hat Potenzial als zentraler Quartiersplatz südlich des Plangebiets. Die Nähe zum Spreeufer und zur Rummelsburger Bucht bietet Zugang zu blauer Infrastruktur in der Umgebung. Das Plangebiet ist klimatisch aktuell vor allem

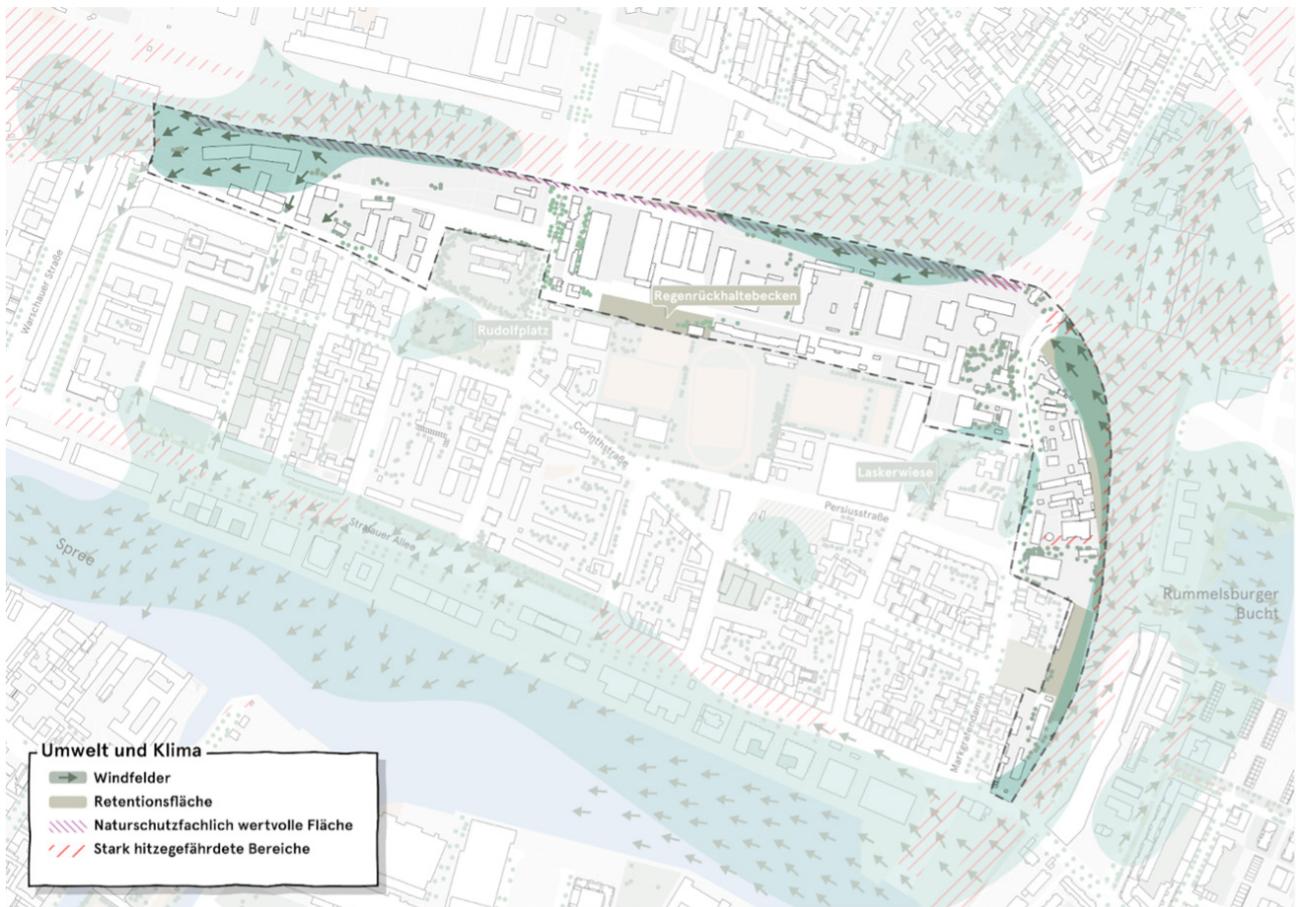


Abbildung 22: Umwelt und Klima (Quelle: bjp 2024)

durch "übernutzte" Grünflächen im Inneren des Quartiers sowie durch große unbebaute Flächen an den äußeren Grenzen geprägt. Ergänzend finden sich begrünte Straßen und Korridore, wie die Modersohnstraße und entsprechend der Planung "Xhain beruhigt sich" künftig auch der Rudolfplatz und die Corinthenstraße. Die Bahngleise, die Spree bzw. die Rummelsburger Bucht kühlen nachts schnell ab und erzeugen wichtige Windfelder für den Transport von Frischluft in das Quartier (s. Karte "Umwelt und Klima"). Darüber hinaus ist der brachliegende Streifen unmittelbar südlich der Bahngleise als naturschutzfachlich wertvolle Fläche zu bewerten und sollte als solche zu-

mindest in Teilen erhalten und von Nutzungen freigehalten werden. So gibt es einen hohen Artenreichtum mit teilweise geschützten oder in Berlin vor dem Aussterben bedrohten Florenarten. Besonderheit des Betrachtungsraums ist die Retentionsfläche in der Mitte des Plangebiets, welche ein dezentrales Regenwassermanagement für ausgewählte Grundstücke im mittleren Betrachtungsraum ermöglicht, jedoch aktuell nicht als Aufenthaltsfläche genutzt wird/werden kann.

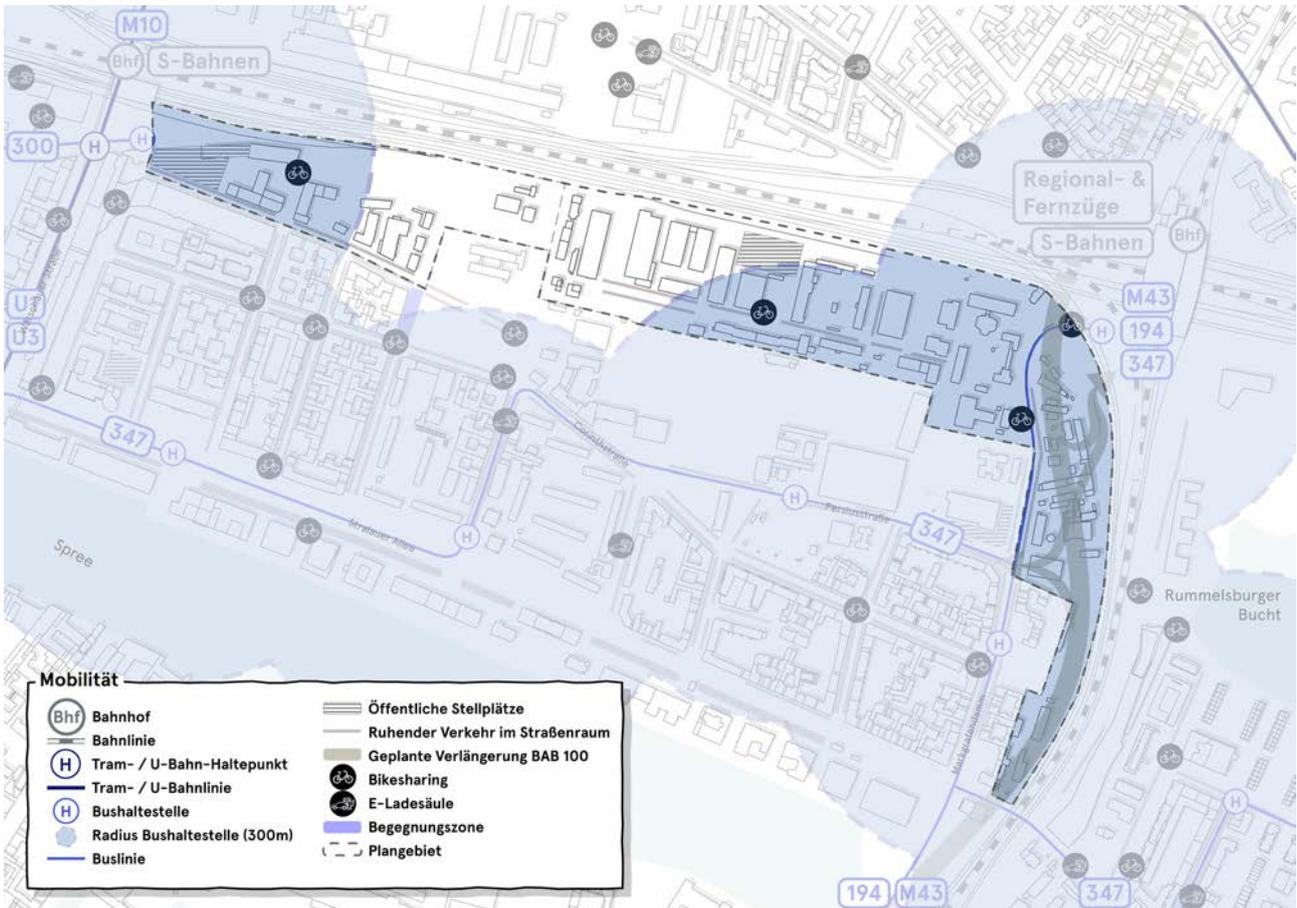


Abbildung 23: Mobilität (Quelle: bjp 2024)

MOBILITÄT UND VERKEHR

Das Rudolfband ist durch den Bahnhof Ostkreuz an den Regional- und Fernverkehr angebunden. Außerdem verlaufen im Westen drei Tram- und U-Bahn-Linien sowie mehrere Buslinien durch das Plangebiet und seine nähere Umgebung. Allerdings ist im nördlichen Bereich eine unzureichende Abdeckung mit Bushaltestellen festzustellen. Ein sehr prägendes und politisch viel diskutiertes Bauvorhaben ist die geplante Verlängerung der Bundesautobahn A100 (BAB 100) im Osten des Plangebiets, wo der Markgrafendamm derzeit als Hauptstraße dient. Vor dem Hintergrund der Bestrebungen des Bezirks, die Mobilitätswende zu fördern, steht der Bezirk der Bundesverkehrswegeplanung

ablehnend gegenüber. Vor diesem Hintergrund wurden bereits drei bezirkliche Beschlüsse gegen den Bau der Autobahn verabschiedet.

Innerhalb des Geländes der Deutschen Bahn gibt es hauptsächlich Erschließungsstraßen sowie unbefestigte oder private Wege. Im Kiez selbst sind viele Straßen von ruhendem Verkehr geprägt, wobei eine gute Anbindung durch S-Bahn, Tram-, U-Bahn- und Buslinien gewährleistet ist. Darüber hinaus gibt es zahlreiche Bike-Sharing-Stationen sowie eine Begegnungszone am Rudolfplatz. Das Netz an E-Ladesäulen für Pkw ist hingegen ausbaufähig. Hervorzuheben ist die geplante flächende-



Abbildung 24: Straßenhierarchie und Erschließung (Quelle: bjp 2024)

ckende Verkehrsberuhigung und Teil-Entsiegung nach einer Konzeptplanung für alle Erschließungsnetze im Bezirk. Für die Entwicklung einer geeigneten Erschließung für den Betrachtungsraum wurde daher die Planung für den Rudolf- und Lasker-Kiez, welche online unter: „[Xhain beruhigt sich](#)“ zu finden ist, berücksichtigt. Demnach soll in den Straßen rund um den Rudolfplatz, sowie in der angrenzenden Corinthstraße neben einer Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit auch eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs erwirkt werden.

03

INTEGRIERTES

ENTWICKLUNGSKONZEPT

3. INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT

3.1 DIE SWOT-ANALYSE

Im Folgenden werden die wesentlichen Aspekte dargestellt, die für die Ausarbeitung der entwicklungsleitenden Motive und des Entwicklungskonzeptes im Prozess als besonders relevant eingestuft wurden:

Stärken

- > Sportflächen – Sportangebot an der Corneliusstraße und Persiusstraße bietet Möglichkeiten für Freizeitaktivitäten und trägt zur Lebensqualität bei.
- > Bereiche mit städtebaulicher Qualität – Einige Gebäude und Flächen im zentralen Bereich der Karte zeigen positive städtebauliche Qualitäten, die eine gute Basis für weitere Entwicklungen bieten.
- > Begrünte Gebiete – Grünflächen im Umfeld der Emanuel-Lasker-Schule erhöhen die Aufenthaltsqualität und schaffen ein angenehmes Wohnumfeld.

Schwächen

- > Barrierewirkung – Die Eisenbahntrasse und die geplante BAB 100 schaffen deutliche Barrieren und schränken die Durchlässigkeit des Gebiets ein.
- > Leerstehende Gebäude – Mehrere Gebäude entlang der Eisenbahntrasse stehen leer und werden nur temporär genutzt
- > Marode Infrastruktur und Sanierungsbedarf – Einige Gebäude weisen Bauschäden auf, die zu einer eingeschränkten Nutzbarkeit führen.
- > Industriebrachen – Gewerbeflächen entlang der Bahntrasse, die nicht genutzt werden, stellen ungenutztes Potenzial dar.
- > Wenige Grünflächen – Die mangelnde Ausstattung mit öffentlichen Grün- und Freiräumen beeinträchtigt das soziale Miteinander sowie die Versickerung von Regenwasser und Kühlungseffekte an Hitzetagen

Chancen

- > Konfliktes Gebiet: Durch die Lage direkt an den Gleisen bietet die Fläche eine der letzten innerstädtischen Reserven für die Entwicklung von lautem bzw. störendem Gewerbe
- > Aufwertungspotential – Verschiedene Wegeverbindungen entlang der Hauptstraßen, zur Rummelsburger Bucht und im südlichen Bereich des Gebiets haben Aufwertungspotential, das durch neue Bauvorhaben genutzt werden könnte.
- > Mögliche Neubauten und Umnutzungen – Durch Neunutzung leerstehender Gebäude oder brachliegender Flächen kann das Gebiet revitalisiert und attraktiver gestaltet werden.

Risiken

- > Hohe missionsbelastung durch Verkehr – Die Nähe zur geplanten BAB 100 und die Eisenbahntrasse führen zu hoher Lärm- und Luftbelastung, was die Wohnqualität beeinträchtigen könnte.
- > Entwicklungskonflikte – Durch die Barrierewirkung und die verschiedenen geplanten und bestehenden Infrastrukturen kann es zu Konflikten bei der baulichen Entwicklung kommen.
- > Beeinträchtigung durch Verkehrsbelastung – Die starken Verkehrsströme könnten die Wohn- und Aufenthaltsqualität in angrenzenden Bereichen verstärkt beeinträchtigen, was langfristige Probleme schaffen könnte.
- > Geplante BAB 100 – Die geplanten Bauprojekte im Zusammenhang mit der BAB 100 könnten zu hohen Belastungen für die bestehenden Nutzungen und den gesamten Kiez darstellen

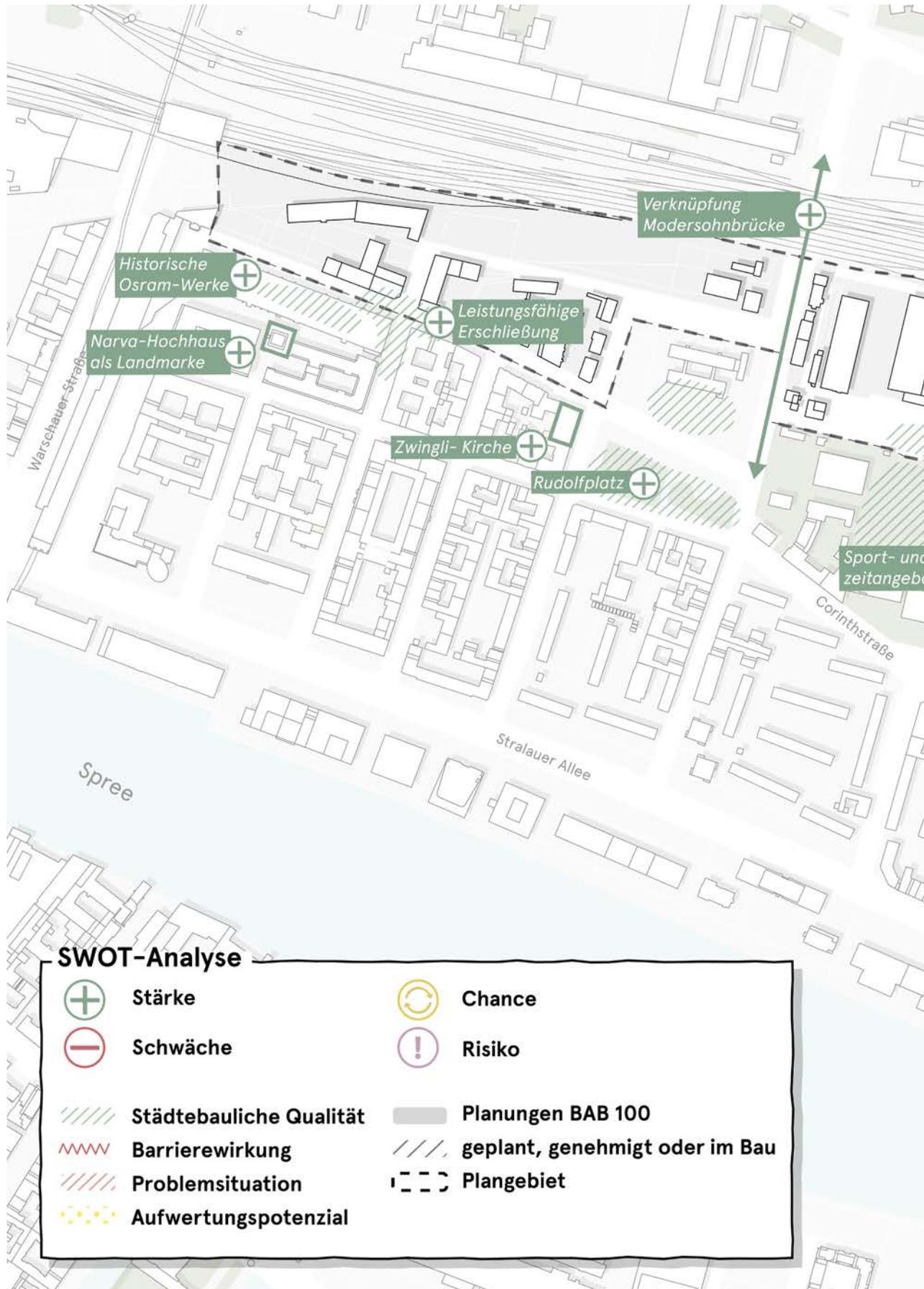
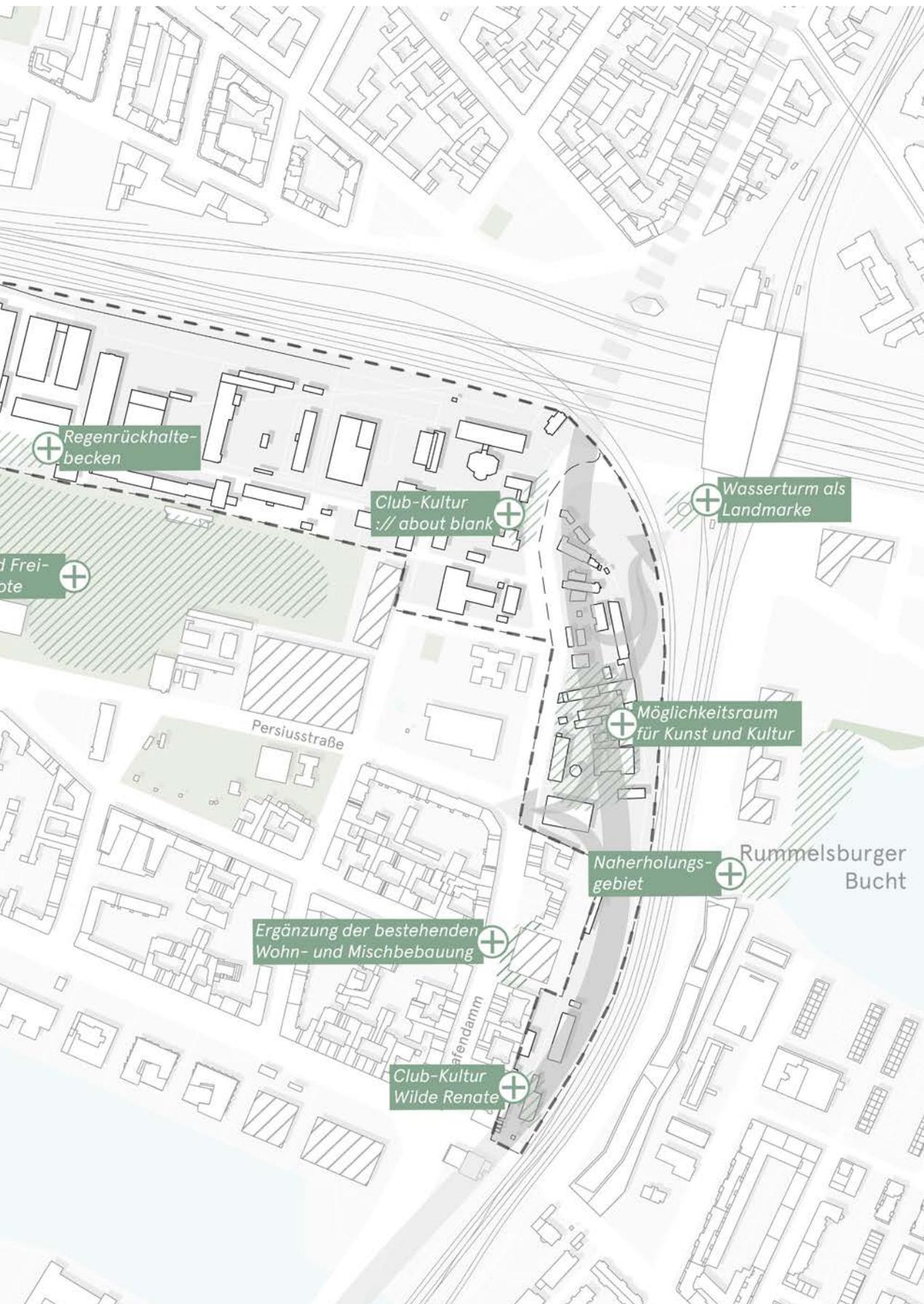


Abbildung 25: Stärken-Analyse (Quelle: bjp 2024))



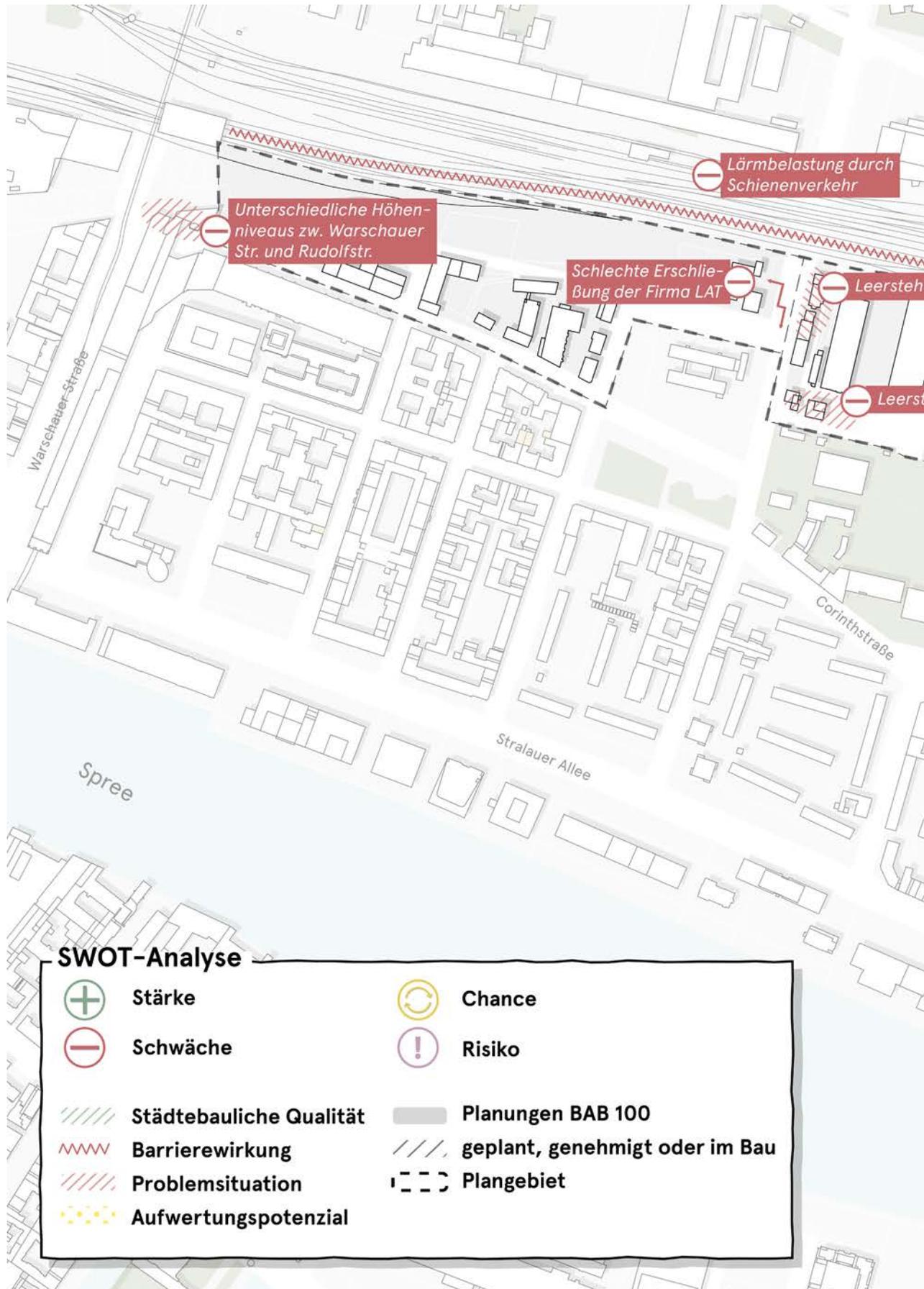
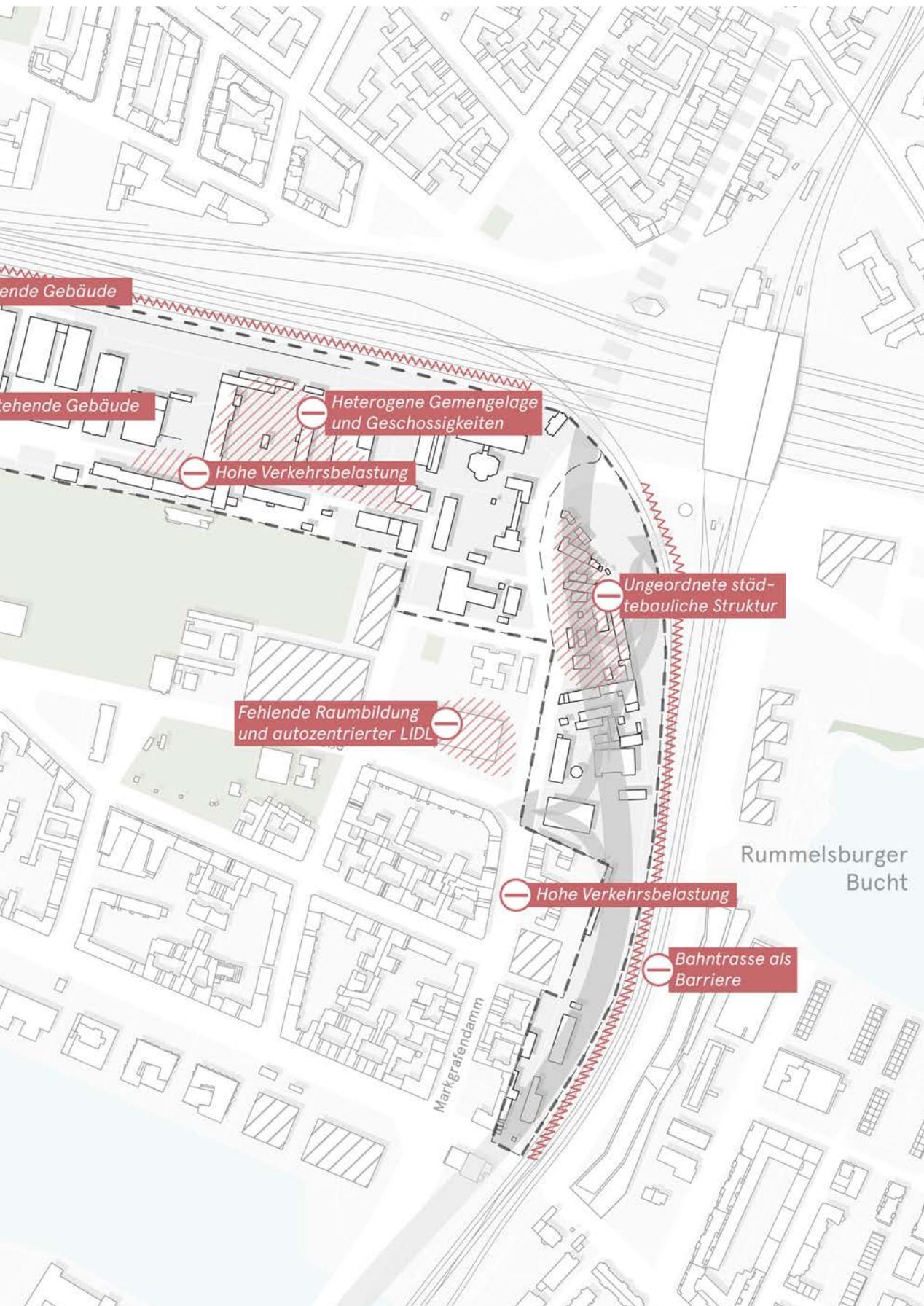


Abbildung 26: Schwächen-Analyse (Quelle: bjp 2024))



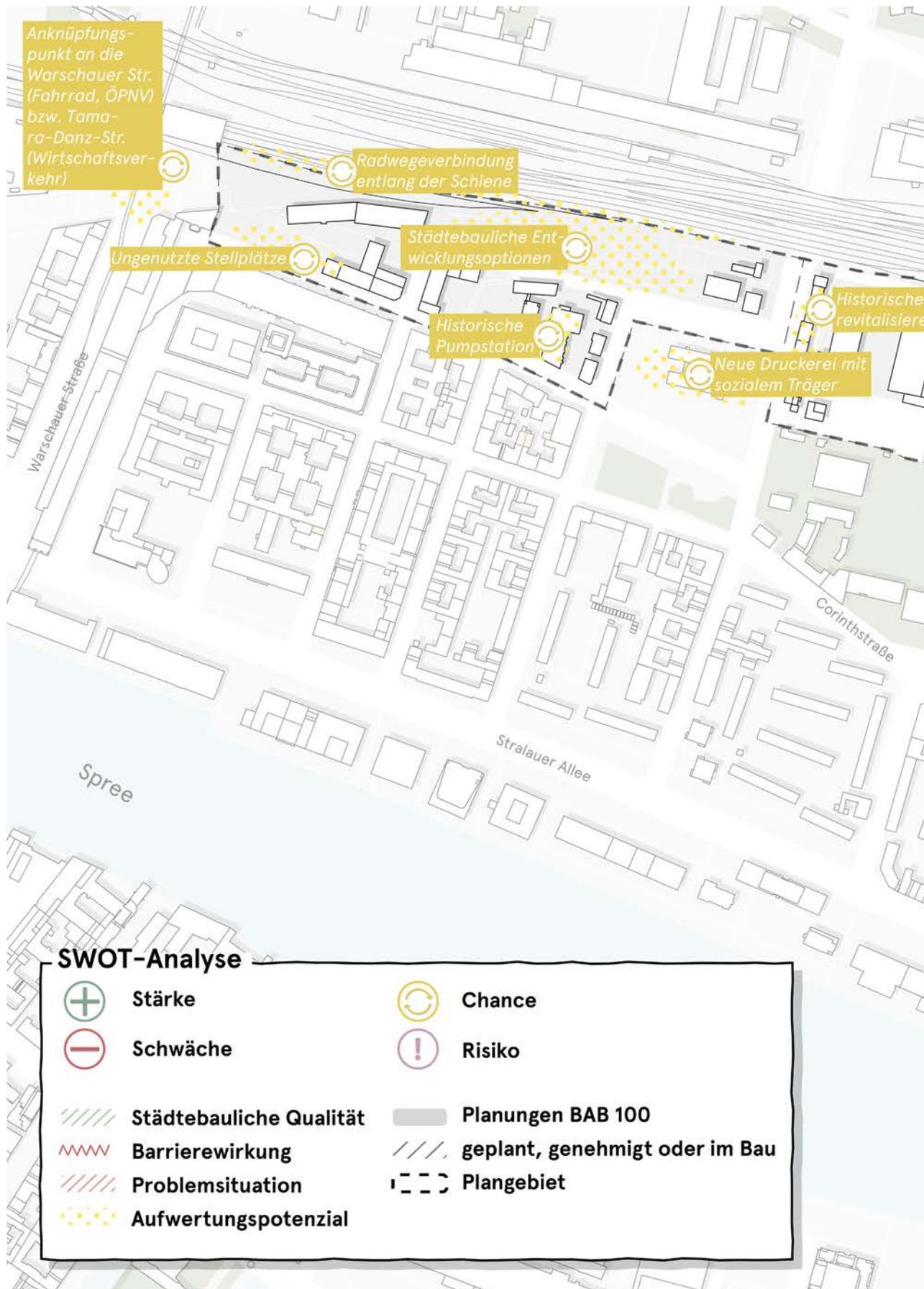
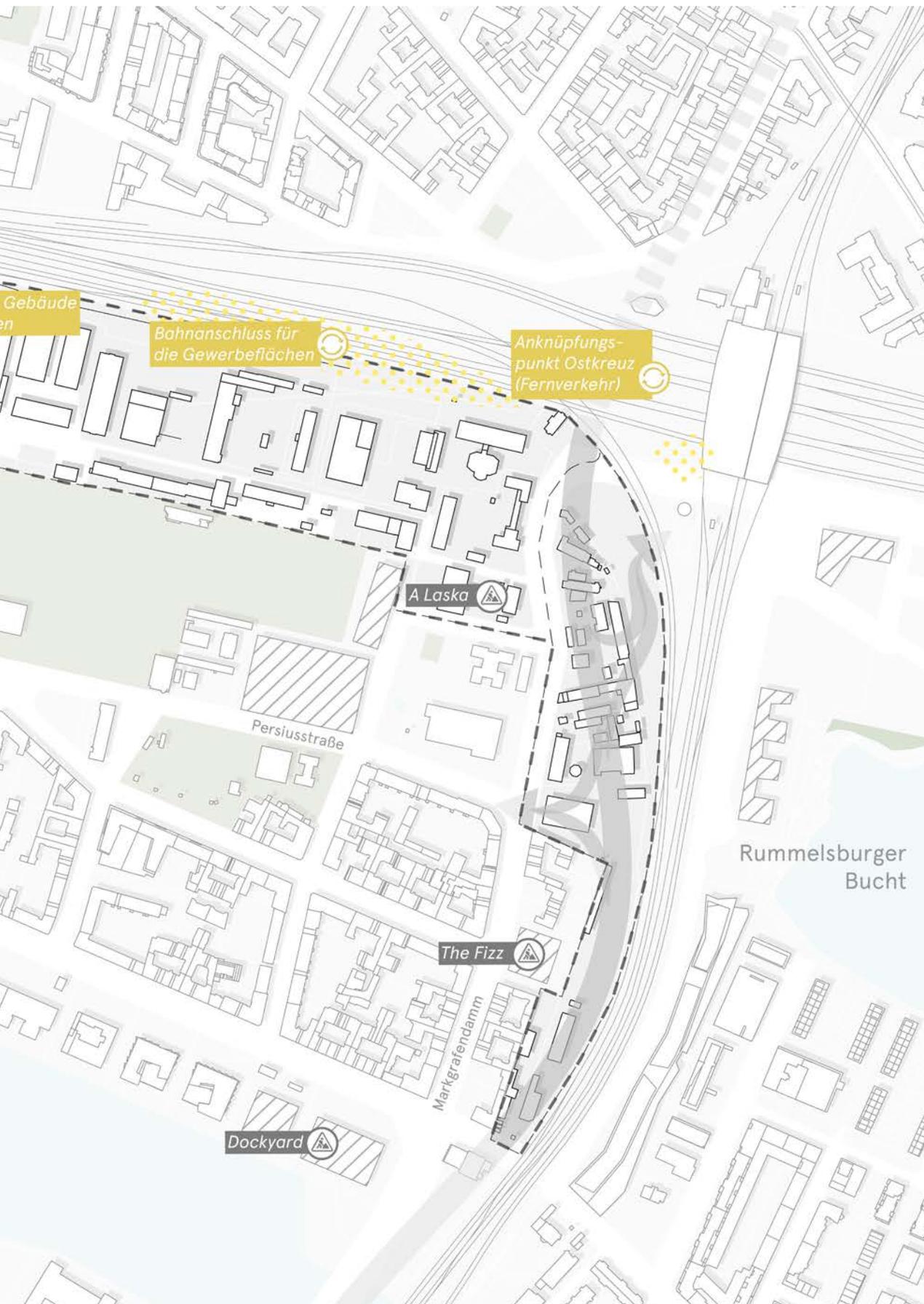


Abbildung 27: Chancen-Analyse (Quelle: bjp 2024))



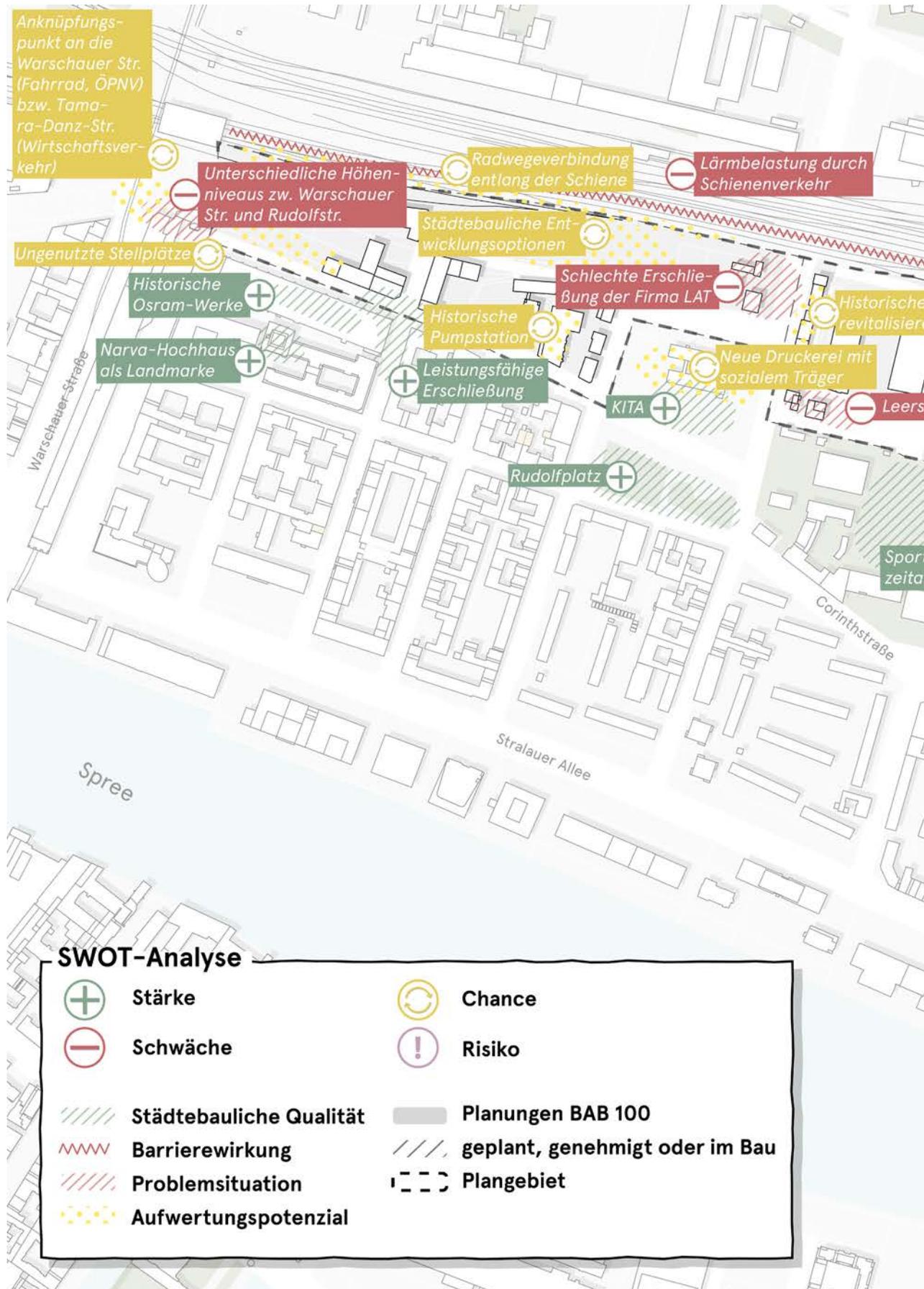


Abbildung 28: SWOT-Analyse (Quelle: bjp 2024))

3.2 DIE ENTWURFSLEITENDEN MOTIVE

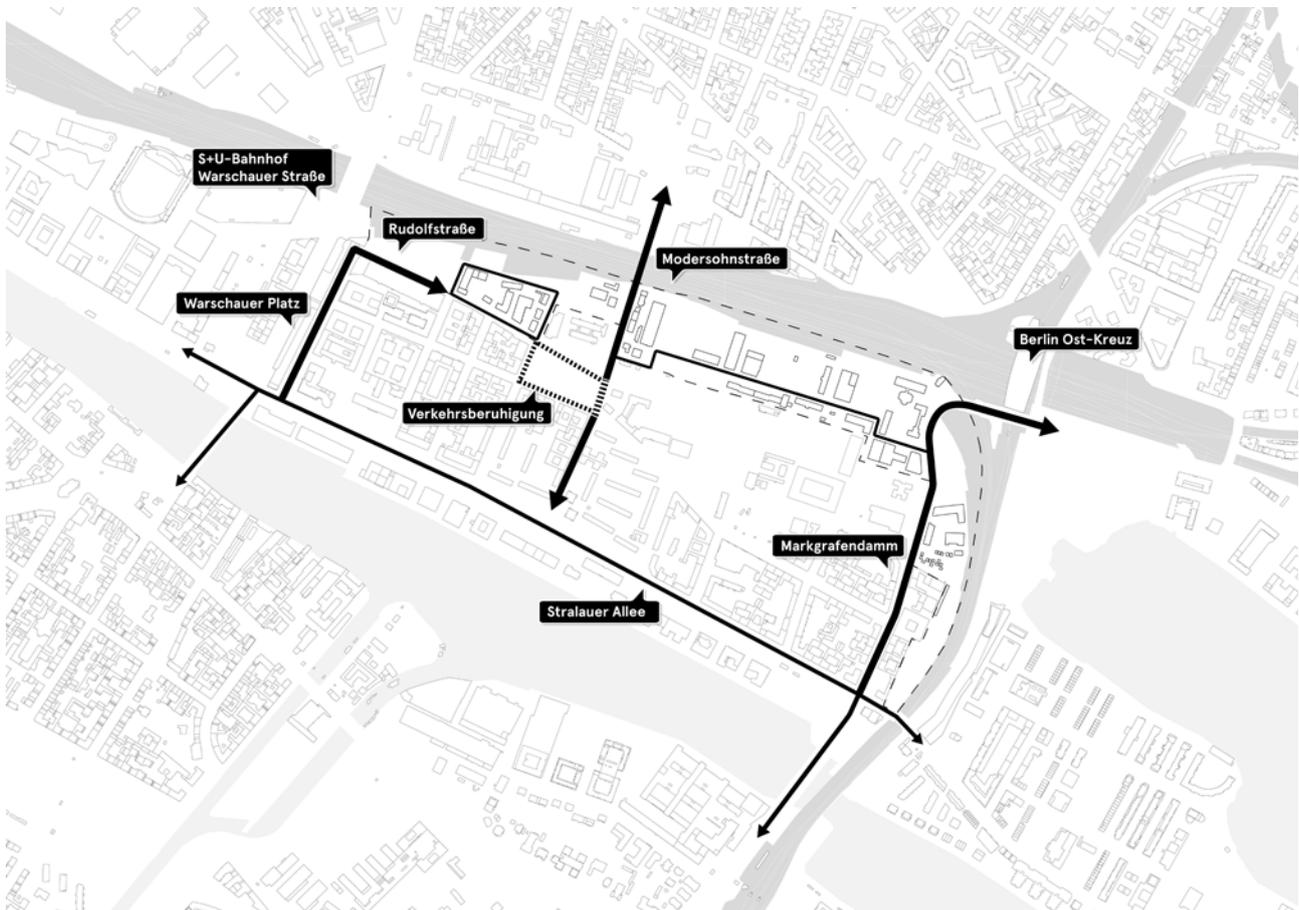


Abbildung 29: : Wegehierarchie (Quelle: bjp 2024)

Aus der Auswertung übergeordneter Leitlinien und Konzepte (siehe Kapitel 2.1), den räumlichen Besonderheiten (siehe Kapitel 2.2), den Beiträgen aus den Fachgesprächen und den Ergebnissen der ersten Stadtwerkstatt (siehe Kapitel 2.3) ließen sich entwurfsleitende Motive für das Entwicklungskonzept Rudolfband ableiten. Entwurfsleitende Motive fördern dabei die identifizierten Stärken, um den Risiken zu begegnen, und nutzen die aufgedeckten Chancen, um die Schwächen aktiv zu mindern.

HAUPTBEWEGUNG

Das Konzept sieht eine Verkehrsberuhigung am Rudolfplatz vor, gleichzeitig wird die Erschließung innerhalb des Gebiets sowie die Einbindung in das stadtweite Verkehrsnetz gesichert. Somit kann effektive Mobilität sowohl innerhalb des Quartiers als auch über die Quartiersgrenzen hinaus sichergestellt werden. Weiterhin sieht das Verkehrskonzept vor, die Erschließung des Gebiets für Gewerbe, unter anderem durch einen Ausbau des Schwerlastverkehrs zu verbessern.

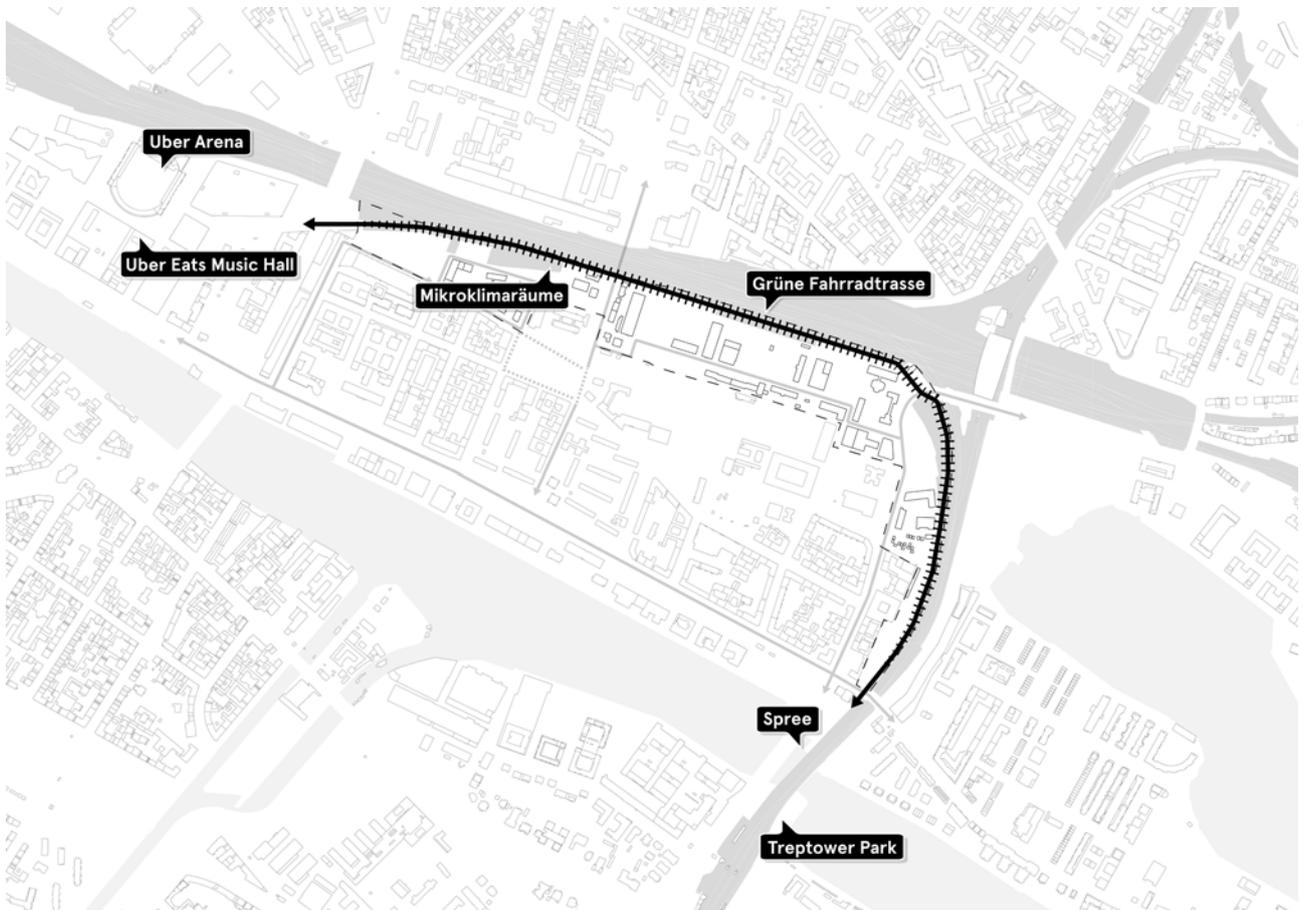


Abbildung 30: Grünes Rückgrat (Quelle: bjp 2024)

GRÜNES RÜCKGRAT

Entlang des nordöstlichen Rands des Planungsgebiets soll das Grüne Rückgrat des Quartiers entwickelt werden, welches vor allem als begrünte Fahrradstraße und als Ausgleichsflächen zum Gleisbett gestaltet werden soll. Ergänzt durch Abstands- und Schutzgrün zu den Gleisen entstehen so mikro-klimatisch relevante Räume, die gleichzeitig die Biodiversität und bestehende Habitate schützen.

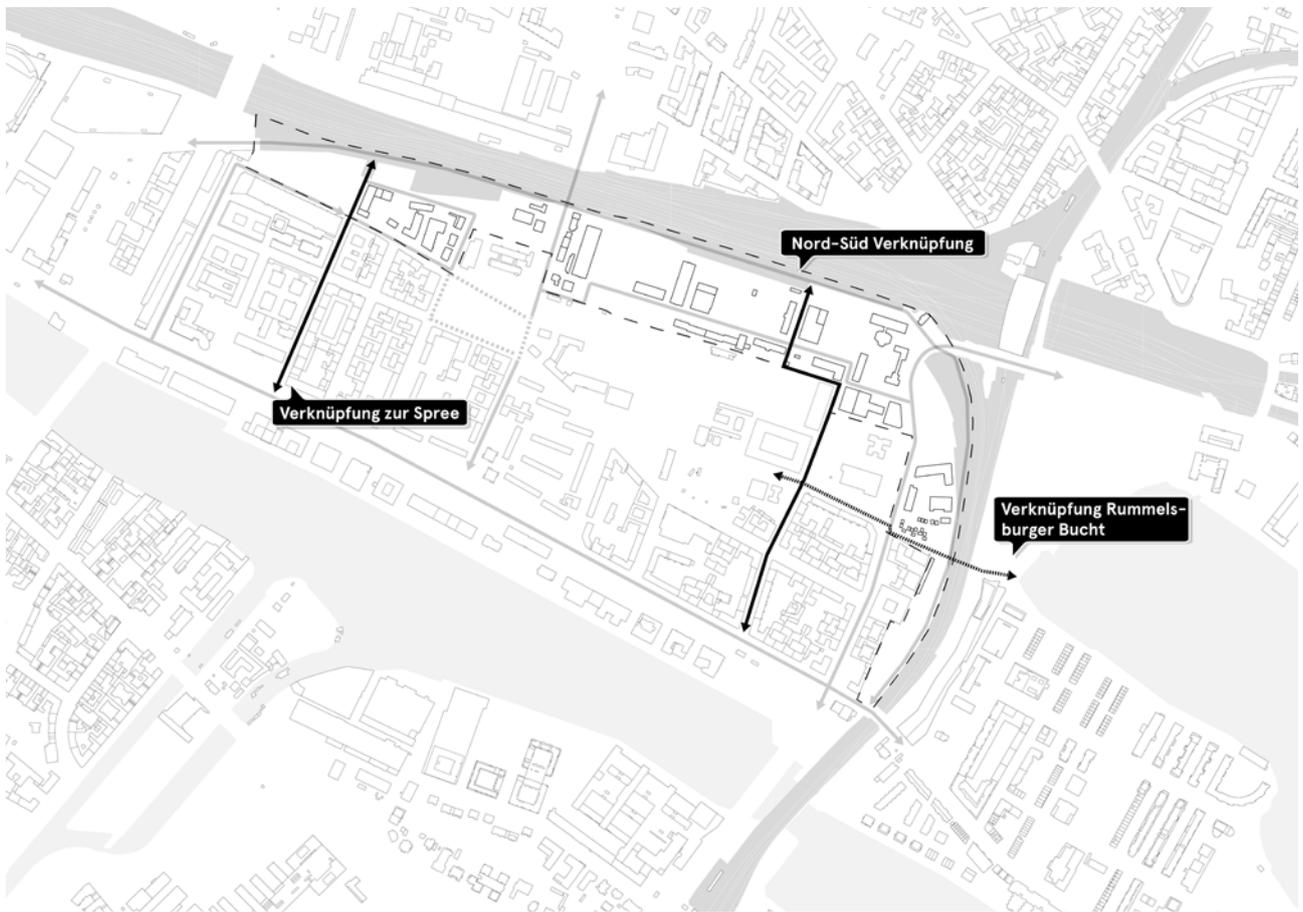


Abbildung 31: Verknüpfendes Wegesystem (Quelle: bjp 2024)

VERKNÜPFUNGEN

Im Fokus des Konzepts steht die Qualifizierung von bestehenden Fuß- und Radwegen sowie der Ausbau und die Sicherung von Querverbindungen, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse. Hierdurch soll die Verbindung des Quartiers mit der Spree als bedeutender blauer Infrastruktur gestärkt werden. Perspektivisch ist auch eine Anbindung an die im Osten des Planungsgebiets liegende Rummelsburger Bucht denkbar, die das entstehende Wegenetz sinnvoll ergänzen würde.

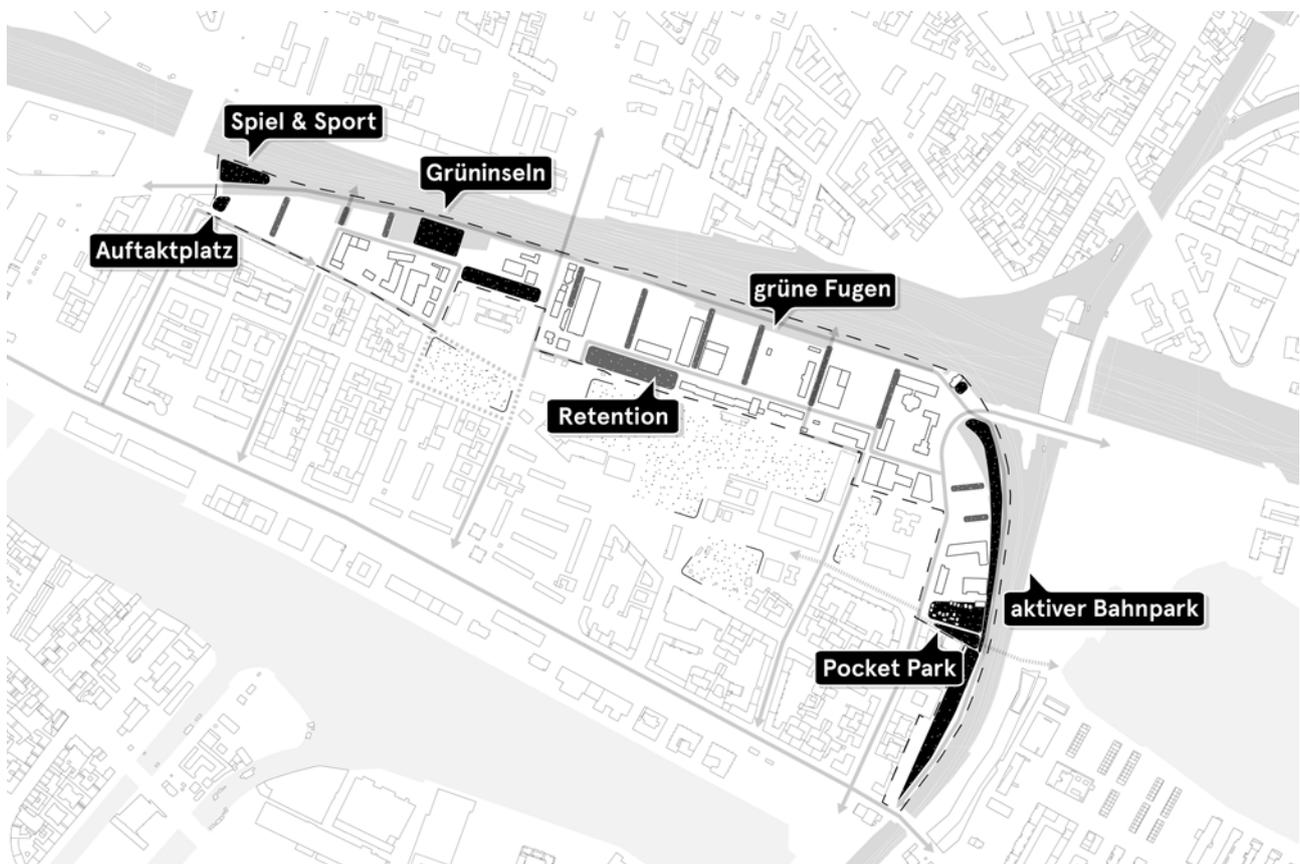


Abbildung 32: Freiräume (Quelle: bjp 2024)

FREIRÄUME

Ziel des Freiraumkonzepts ist es, bestehende Grünräume auszubauen und zu vernetzen, attraktive und vielseitige Freizeitangebote zu schaffen sowie die Klimaanpassung auf Quartiersebene voranzutreiben. Im Zentrum steht die Entwicklung eines lebendigen Bahn-parks entlang des östlichen Abschnitts des Grünen Rückgrats. Spiel- und Sportangebote bieten ergänzende und gesundheitsförderliche Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung. An den Verknüpfungachsen angeordnet werden Grüninseln entwickelt, die diese als „grüne Verbindungen“ noch weiter qualifizieren.

Ergänzend werden Grünfugen zwischen den Produktions- und Kulturhöfen geschaffen, die an Attraktivität gewinnen und zugleich stadträumlich stärker gegliedert werden. Die Anlage verschiedener Retentionsflächen fördert die de- und teilzentrale Regenwasserversickerung und trägt somit zum Ausbau der Resilienz des Quartiers im Kontext des Klimawandels bei.

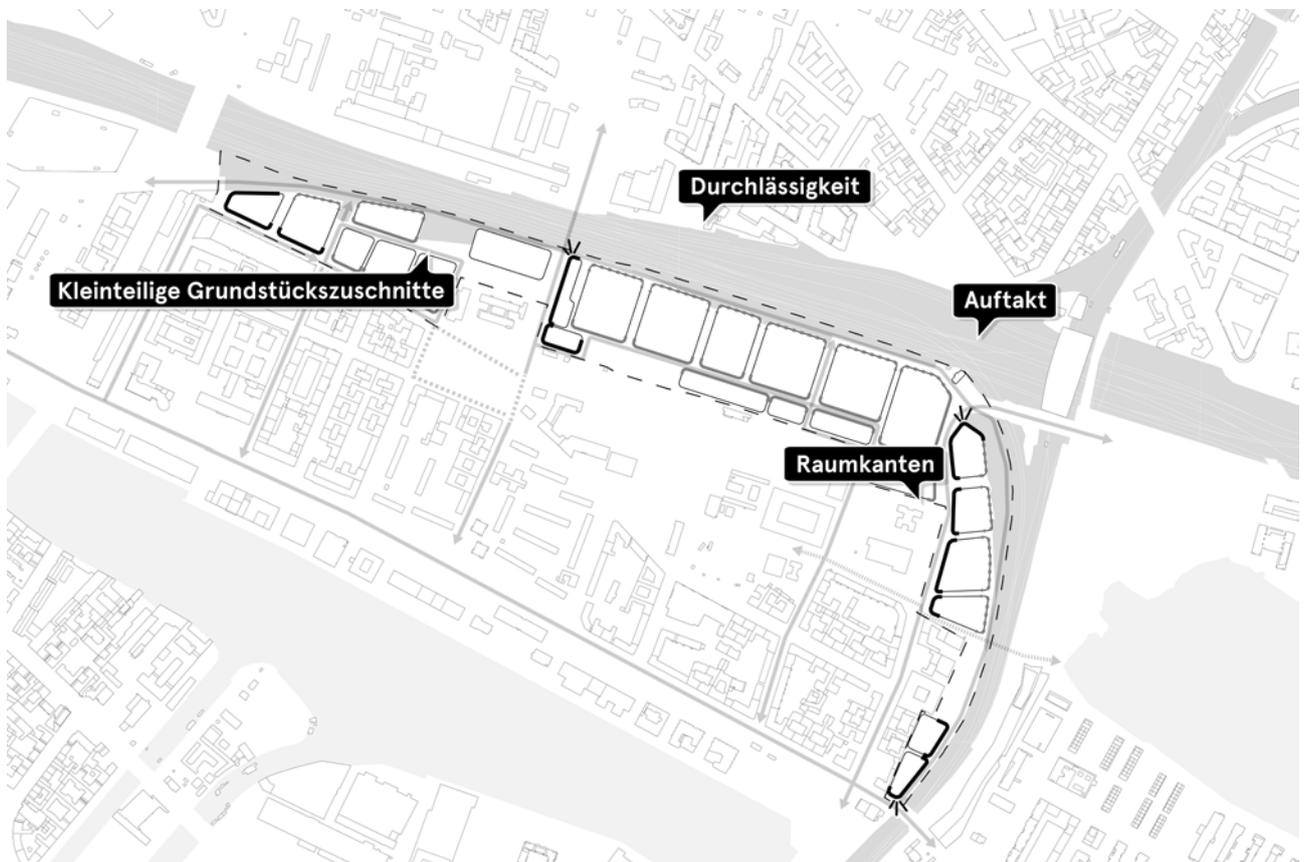


Abbildung 33: Zonierung der Baufelder (Quelle: bjp 2024)

ZONIERUNG DER BAUFELDER

Die Zonierung und geplante bauliche Struktur der Planung spiegeln drei Ansätze wider, die sich gegenseitig ergänzen. Im Osten des Planungsgebiets sind bei kleinteiligen Grundstückszuschnitten langfristigen auch hohe Baukörper vorgesehen. Diese bilden den städtebaulichen Auftakt und Raumkanten des Rudolfbands aus und schirmen das Gebiet gleichzeitig gegen den stark frequentierten Bahndamm ab. In Richtung Westen nimmt die Geschossigkeit ab und orientiert sich zunehmend an der bestehenden Bebauung. Im Sinne des Wegekonzepts werden Nord-Süd-Verbindungen und Durchlässigkeit zum Grünen Rückgrat betont.

Ganz im Westen des Planungsgebiets finden sich wiederum kleine Grundstückszuschnitte. Auf diesen sollen Gebäude, die sich in Geschossigkeit und Gestalt klar in die Umgebung einfügen, realisiert werden.

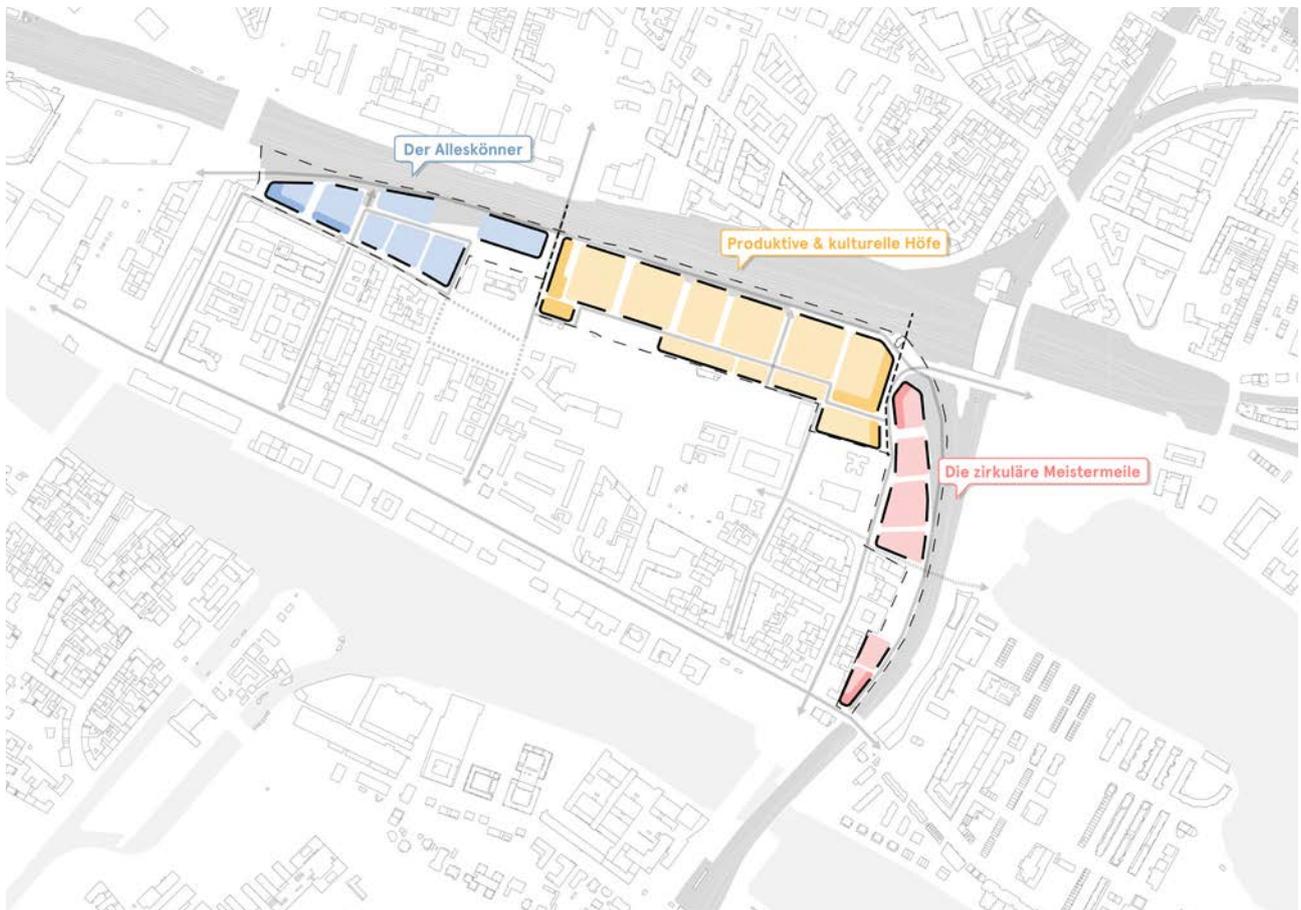


Abbildung 34: Nutzungscluster (Quelle: bjp 2024)

NUTZUNGSCLUSTER

Die vorgesehene Zonierung und bauliche Gestalt des Planungsvorhabens gibt die drei vorgesehenen Nutzungscluster wieder. Strategische Ziele der Planung sind hierbei die Stärkung des lokalen Gewerbes und der Kulturwirtschaft sowie die Schaffung von Synergien zwischen den beiden Funktionen. Um dies städtebaulich zu unterstützen und ein attraktives und durchmischtes Quartier zu entwickeln, soll in der Erdgeschosszone vorrangig öffentlichkeitswirksame Nutzungen untergebracht werden. Der westliche Bauabschnitt ist durch einen vielseitigen funktionalen Mix aus Gewerbe, Handwerk, Freiraum inkl. Bestandsschutz

sowie baulich sensible Ergänzungen und Nachverdichtungen geprägt. Östlich schließen sich Produktions- und Kultur-Höfe an. In diesen sind unter Berücksichtigung und Einbindung des denkmalgeschützten Bestandes verschiedene flächenintensive, kulturelle und produktive Nutzungen geplant. Den Abschluss des Quartiers bildet die sogenannte „Meistermeile“, in der vorrangig kleinteilige Handwerksnutzungen lokalisiert werden. Kulturelles und gastronomisches Angebot sollen die Achse zusätzlich qualifizieren, wobei vorhandene Bestandsnutzungen berücksichtigt und eingebunden werden.

04

VERTIEFENDE UNTERSUCHUNGEN

4. VERTIEFENDE UNTERSUCHUNGEN

Das Rudolfband wird sukzessiv aus dem Bestand heraus entwickelt, wobei der Veränderungsprozess viele Jahre und Jahrzehnte in Anspruch nehmen wird. Dabei wird ein integrierter Ansatz zur baulichen, freiräumlichen und infrastrukturellen Entwicklung verfolgt, welche sich in zwei Phasen unterteilt. Eine kurzfristige Entwicklung des Quartiers innerhalb der nächsten fünf bis zehn Jahre im Rahmen des bestehenden Planungsrechts sowie eine langfristige städtebaulichen Perspektive mit einem Planungshorizont von rund 20 Jahren als Basis für eine gemeinsame Konkretisierung und Ausgestaltung notwendiger Rahmenbedingungen mit Eigentümer*innen, Anwohner*innen und Interessierten im Quartier.

4.1 DAS KURZFRISTIGE ENTWICKLUNGSKONZEPT

Die erste Entwicklungsphase definiert kurzfristige Ziele für die kommenden fünf bis zehn Jahre. Für eine sozial verträgliche als auch nachhaltige Entwicklung sieht das Konzept vor, mögliche Maßnahmen in drei unterschiedlichen Nutzungsbereichen des Rudolfbands (West, Mitte, Ost) aus dem Bestand heraus zu entwickeln. So empfiehlt das Konzept den Eigentümer*innen der Flächen und Gebäude im Untersuchungsraum in der ersten Phase maximal rund 15.000 m² der bestehenden Bruttogrundfläche (BGF) zurückzubauen, da im Rahmen bestehenden Planungsrechts neue Gewerbeflächen nur in geringem Maß entwickelt werden können. Durch die vorgeschlagenen Nachverdichtungs- bzw. Entwicklungspotentiale im Untersuchungsraum könnten durch die Eigentümer*innen rund 58.000 m² BGF aktiviert werden.

Für den Bereich West, der sich zwischen der Tamara-Danz-Straße und der Rudolfstraße erstreckt und eine Fläche von rund 57.000 m² hat, wird im Rahmen baulicher Entwicklungen ein Nutzungsschwerpunkt etabliert, der aus Gewerbe, Gastronomie und Handwerk besteht. Hinzu kommt ein ergänzender Entwicklungsbereich, welcher in einer zweiten Phase entwickelt werden kann. Die Geschossigkeit beträgt zwischen zwei und sechs Vollgeschossen und fügt sich in die umgebende Bestandbebauung ein. So ergeben sich für den Bereich West rund 19.000 m² BGF neue Gewerbefläche. Erschlossen wird der Bereich insbesondere über die Warschauer Straße im Süden und die Modersohnstraße im Osten.

Für die gewerblichen Nutzungen findet eine Ertüchtigung der verkehrstechnischen Infrastruktur statt, um auch den Anforderungen des Schwerlastverkehrs gerecht zu werden. Um den Lärm im Planbereich zu mindern und die Lebensqualität zu steigern, soll der Verkehr entsprechend dem Konzept "Xhain beruhigt sich" am Rudolfplatz beruhigt und Nutzungen entsprechend lärmsensitiv verortet werden. Zur Haltestelle Warschauer Straße sollen größere Spiel- und Sportflächen an der Radwegverbindung und das gezielte Platzieren von Grüninseln einen Auftaktplatz an der Rudolfstraße definieren. Auf diese Weise soll eine Pufferzone im Übergangsbereich zwischen der ÖPNV-Haltestelle (Pendelnde) und dem Quartier (Anwohnende) entstehen, die einerseits durch soziale und kulturelle Nutzungen die Sicherheit an der Ecke Warschauer Straße erhöht und andererseits Lärm aus dem Quartier fernhält.

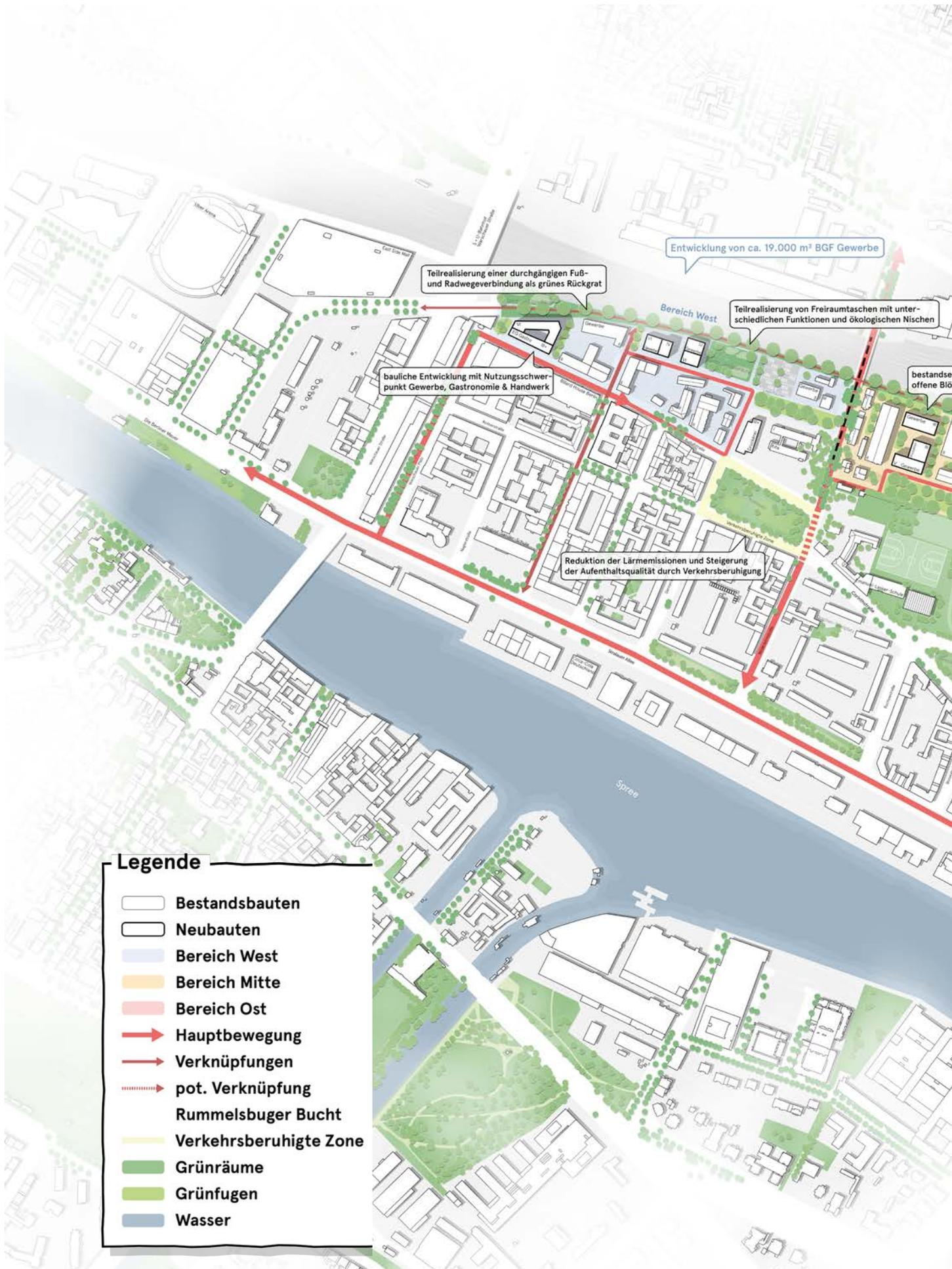
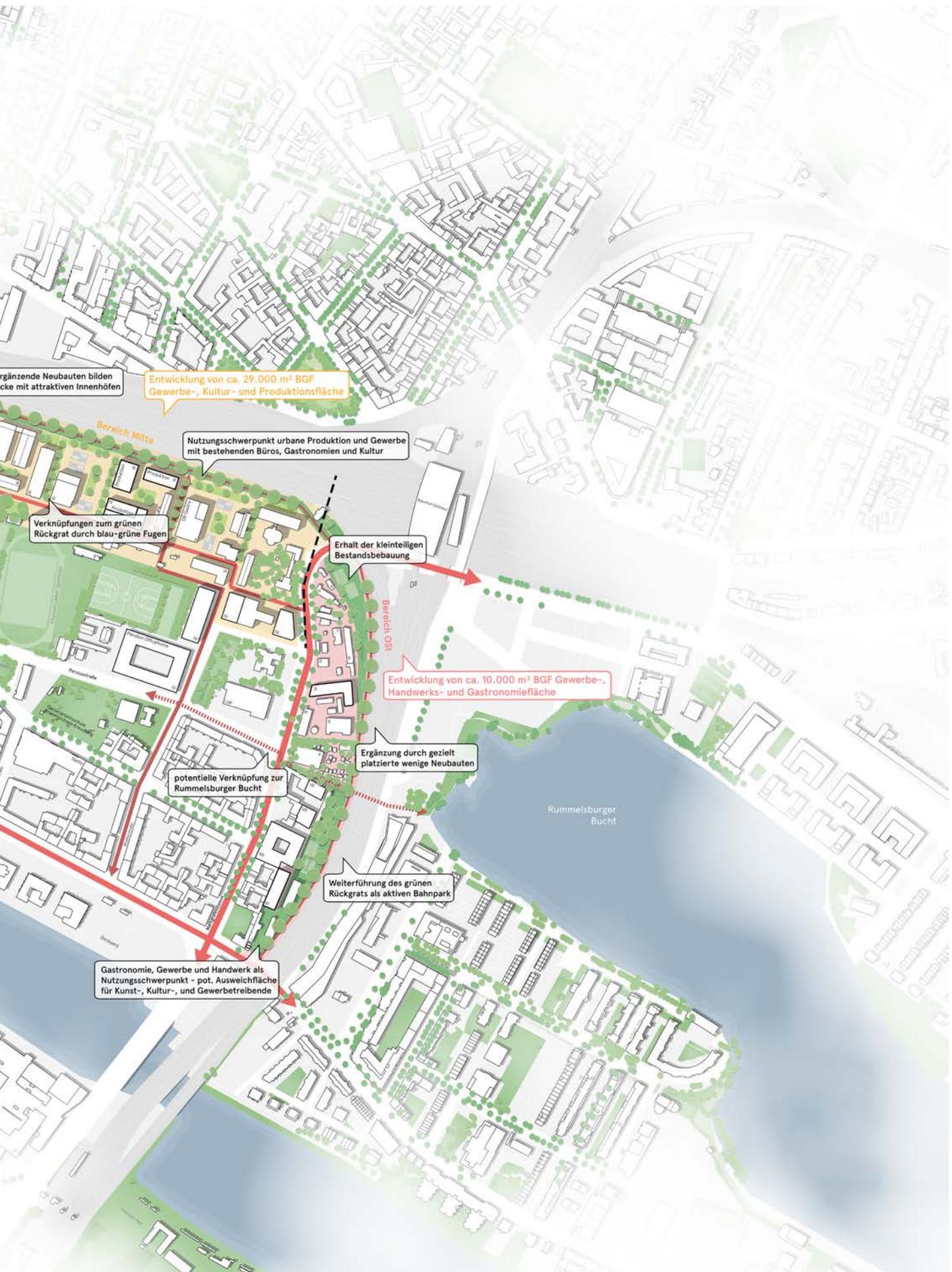


Abbildung 35: Kurzfristige Entwicklung (Quelle: bjp 2024)



Ähnlich wie der Bereich West soll der Bereich Mitte vor allem für urbane Produktion und Gewerbe entwickelt werden, in Teilen aber durch bestehende Büros, Gastronomie und Kultureinrichtungen ergänzt. Trotz der Größe von

rund 107.000 m² können in einer ersten Phase im Bereich Mitte im Rahmen des bestehenden Planungsrechts maximal rund 29.000 m² BGF entwickelt werden. Die vorgeschlagenen Neubauten definieren offene Blöcke, die attraktive

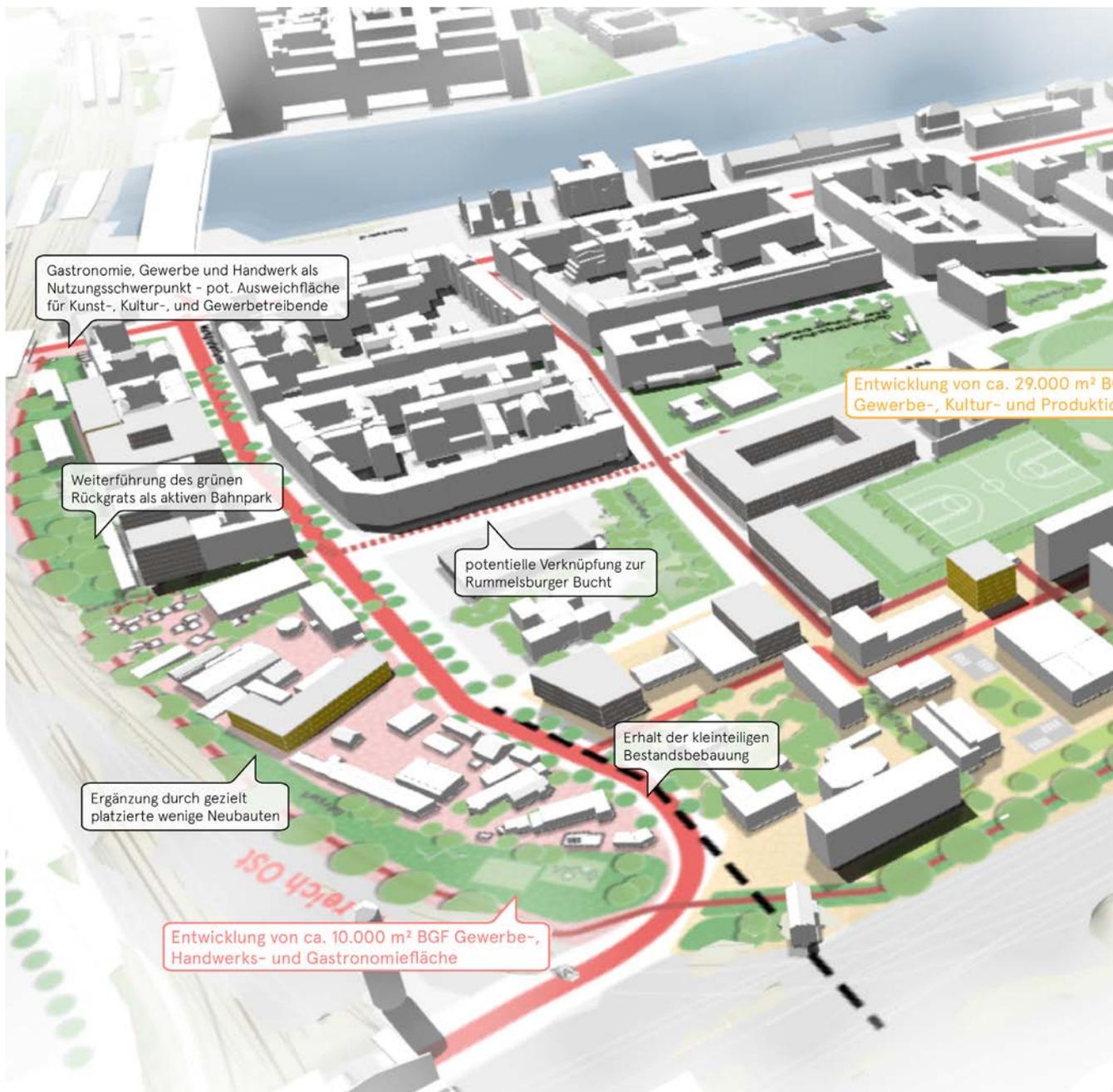
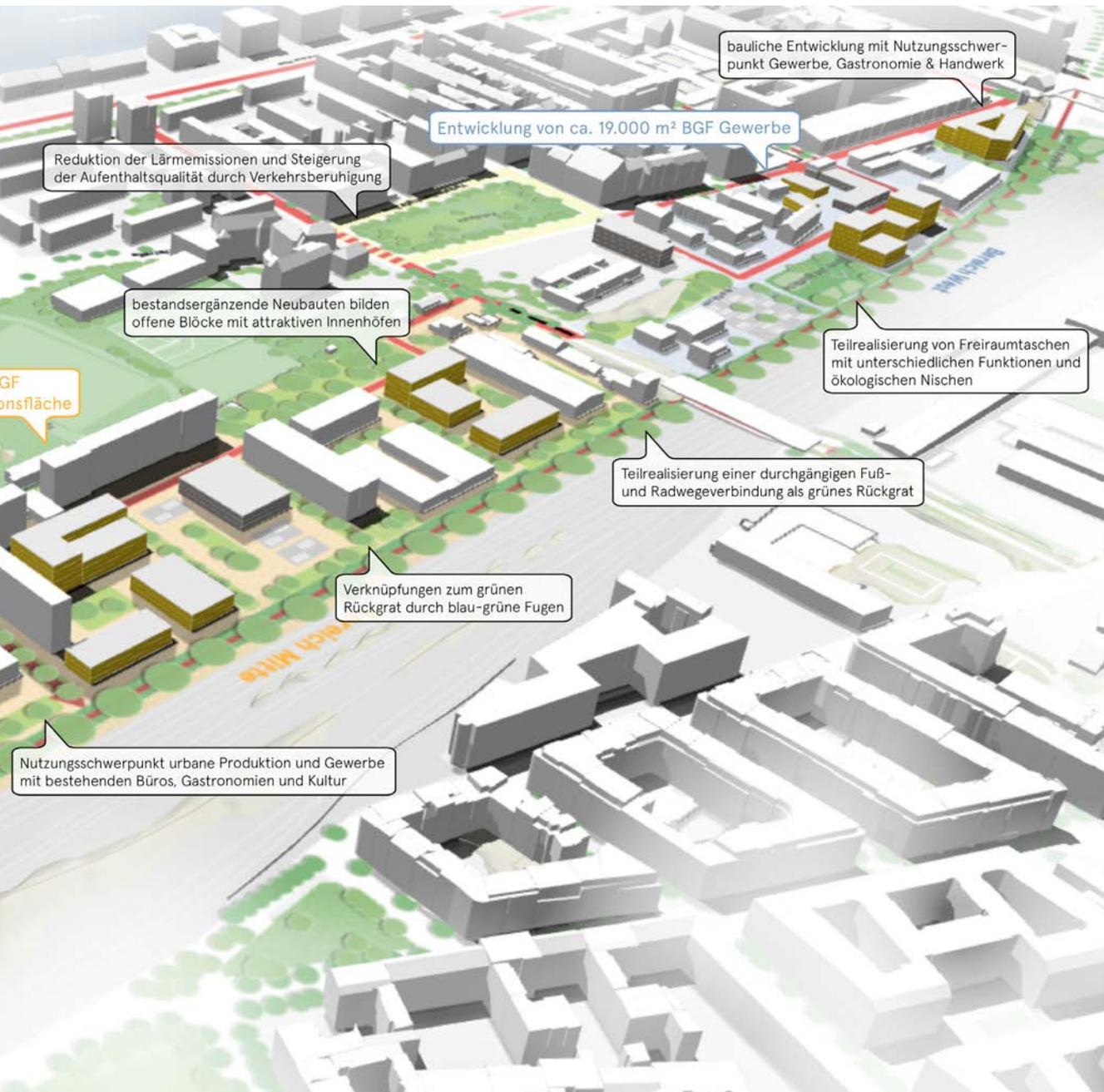


Abbildung 36: Kurzfristige Entwicklung – 3D – Blick Ostkreuz [Gelbe Baukörper = Nachverdichtung; Graue Baukörper = Bestand & Genehmigte Planungen] (Quelle: Form Follows You 2024)

Innenbereiche für die ansässigen Unternehmen sowie Sichtbezüge zum Grünen Rückgrat schaffen. Die Geschossigkeit in diesem Bereich beträgt durch die Plattenbauten zwei bis neun Vollgeschosse. Grünfugen durchziehen den

Bereich und bringen die Qualitäten des grünen Fadens zum Markgrafendamm.



Die Grünfugen erfüllen zum einen klimatische Funktionen, können aber ebenso zum Regenwassermanagement eingesetzt werden. Eine zentrale Retentionsfläche nimmt anfallendes Regenwasser auf. Die Erschließung des Bereichs erfolgt über die für den MIV zu sichernde Modersohnstraße.

Die kleinteilige Bestandsbebauung im östlichen Planbereich (nahe des Ostkreuz) wird in der kurzfristigen Variante erhalten, um mit den Grundstückseigentümer*innen und insbesondere auch den Nutzer*innen in einem kooperativen Prozess eine Zukunftsperspektive auszuarbeiten. Die Fläche mit rund 57.000 m² soll entsprechend des Konzeptes kurzfristig durch zwei Neubauten ergänzt werden, die zusammen rund 10.000 m² BGF erzeugen könnten. Dabei kann als erster Baustein das südlich gelegene Grundstück des Landes Berlin entwickelt werden. Hier sind Nutzungen wie Gastronomie, Gewerbe und Handwerk möglich. Die Gebäude weisen eine Geschossigkeit von fünf bis sechs Vollgeschossen auf. Der Bereich ist vor allem über die Stralauer Allee und den Markgrafendamm zu erreichen. Es ist zu prüfen, ob Kunst-, Kultur- und Gewerbetreibende aus dem nördlichen Bereich Ost hier neue Räumlichkeiten finden können.

In einem Bogen entsprechend dem Verlauf der Bahntrasse, „umarmt“ der aktive Bahnpark entlang des Grünen Rückgrats den Bereich. Ergänzt wird das grüne Angebot durch einen Pocket Park, der eine potenzielle Verbindung zur Rummelsburger Bucht aufzeigt. Darüber hinaus sieht das Konzept für die kurzfristige Entwicklung die Realisierung einer durchgehenden Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse zwischen der Tamara-Danz-Straße im Westen und der Stralauer Allee im Süden vor. Die Radverbindung geht dabei über die Grenzen des Plangebiets hinaus und bindet das Rudolfband

unter anderem an die Spree, den Treptower Park sowie an die Über Arena an. Diese Verbindung ist als Grünes Rückgrat ausgebildet, das neben der Verbindungsfunktion dringend benötigte Freiräume für den Kiez schafft. Dieses besticht durch multifunktionale Grün- und Freiräume, die unterschiedliche Nutzungen wie Sport, Spiel, Erholung und Begegnungen Raum bieten. Durch intensive Begrünung, wie zum Beispiel Baumreihen, generiert diese blau-grüne Infrastruktur einen positiven klimatischen Effekt, der über Grünfugen ins Rudolfband einzieht. Das Grüne Rückgrat bildet nicht nur ein Abstandsgrün zu den Gleisen, sondern auch einen grünen Faden, der das Rudolfband zusammenbindet.

Hierbei sollen selbstverständlich auch die heutigen Habitate für Tiere und Pflanzen berücksichtigt und soweit möglich in eine Gesamtkonzeption integriert werden. Die Erhöhung der Biodiversität der bisherigen Flächen soll dabei verfolgt werden.

4.2 DAS LANGFRISTIGE ENTWICKLUNGSKONZEPT

In der zweiten Phase werden bereits angestoßene Entwicklungen abgeschlossen und ergänzt. Der Zeithorizont umfasst hierbei die kommenden 10 bis 20 Jahre. Zunächst wird das Grüne Rückgrat entlang der Bahntrasse mit integriertem Radweg fertiggestellt, sodass eine durchgehende Verbindung zwischen Tamara-Danz-Straße und der Stralauer Allee besteht. In Ergänzung dazu werden je eine Verbindung zur Spree und zur Rummelsburger Bucht etabliert, die sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr nutzbar sind.

Zugunsten einer langfristigen Entwicklung des Untersuchungsraums, empfiehlt das Konzept die Neuordnung der Grundstücke. Dabei sollten die neuen Zuschnitte kleinteiliger sein

und eine Klima-relevante Durchlässigkeit in Form von Grünfugen gewähren. Die drei Entwicklungsbereiche sollen wie in Kapitel (3.1) erläutert mit individuellem Charakter in Form von drei Nutzungsklustern entwickelt werden. Somit erstrecken sich von West nach Ost der „Alleskönner“, die „produktiven & kulturellen Höfe“ und die „zirkuläre Meistermeile“. Ziel ist bereits heute ansässige Gewerbenutzungen auch langfristig im Untersuchungsraum zu halten, zwischen den Nutzungsklustern Synergien zu schaffen, Gewerbe und Kultur zu stärken sowie öffentlichkeitswirksame Nutzungen in den Erdgeschosszonen zu etablieren.

Im „Alleskönner“, dem westlichen Planbereich, wird das zweite Baufeld – der ergänzende Entwicklungsbereich – entwickelt. Durch Ergänzungsbauten werden neue Blöcke gebildet und der Bereich nachverdichtet, sodass knapp 41.000 m² BGF geschaffen werden können. Dabei spielt vor allem eine Neuordnung des Wirtschaftsverkehrs und die Kooperationsbereitschaft zwischen bestehenden Unternehmen eine wichtige Rolle, um Grundstücke effizienter ausnutzen zu können. Abweichend von der aktuellen Erschließung über die Mordersohnstraße, sieht das Konzept die Haupterschließung in Form einer Schlaufe von der Warschauer Straße aus vor. Der Alleskönner wird einen Nutzungsmix aus Gewerbe, Handwerk und Freiraum sowie sensible Ergänzungen beinhalten.

Die sogenannten „Produktiven & Kulturellen Höfe“ im mittleren Untersuchungsbereich vervollständigen ihre Entwicklung und schaffen somit rund 38.000 m² BGF für Gewerbe und Produktion, sowie in Teilbereichen Gastronomie und Kultur. Durch Ergänzungsbauten und Nachverdichtungen werden weitere produktive und kulturelle Blöcke und Höfe geschaffen und Raumkanten geschlossen. Zur Erschließung

straße Markgrafendamm soll eine Adresse mit entsprechender Fassadengestaltung ausgeprägt werden. Zugunsten der Entwicklung und Belebung des denkmalgeschützten Bestandes wird empfohlen, im Austausch mit lokal ansässigen Kultur- und Sozialorganisationen einen tragfähigen Mix aus kleinteiliger Produktion bzw. Kunsthandwerk, sowie kulturellen Einrichtungen zu entwickeln

Der Bereich Ost entwickelt sich in den nächsten 20 Jahren zu einer zirkulären Meistermeile, dazu werden rund 35.000 m² BGF multifunktionale Gewerbeflächen geschaffen insbesondere für Betriebe mit zirkulären Produkten oder Produktionsprozessen. Im südlichen Teil werden vertikale Gewerbegebäude ergänzt, die den Bestand respektieren und einbinden, wohingegen der nördliche Teil städtebaulich neu geordnet wird. Mithilfe eines kooperativen Stadtentwicklungsverfahrens und einem partizipativen Prozesses kann eine kleinteilige Mischung aus gemeinwohl-orientierten Einrichtungen, Handwerk und Kultur entwickelt werden. Dichte und Körnigkeit orientieren sich dabei an den heute bestehenden Bebauungsstrukturen. Durch Neubauten wird die Geschossigkeit auf zwei bis sieben erhöht und eine effizientere Grundstücksausnutzung erreicht. Hierdurch wird die Bahntrasse abgeschirmt und das Innere des Rudolfbandes beruhigt. Unter Berücksichtigung und Einbindung der Bestandsstrukturen setzt die zirkuläre Meistermeile den Fokus auf kleinteiliges Handwerk, mit Ergänzung von kulturellen und gastronomischen Nutzungen. Die Nutzungen sollen sich – soweit möglich – mit dem Themenbereich Kreislaufwirtschaft beschäftigen und ein Nutzungscluster ausbilden, welches eine hochwertige Kreislaufführung von Materialien gleichrangig zu einer Linearführung von Primärrohstoffen ermöglicht.

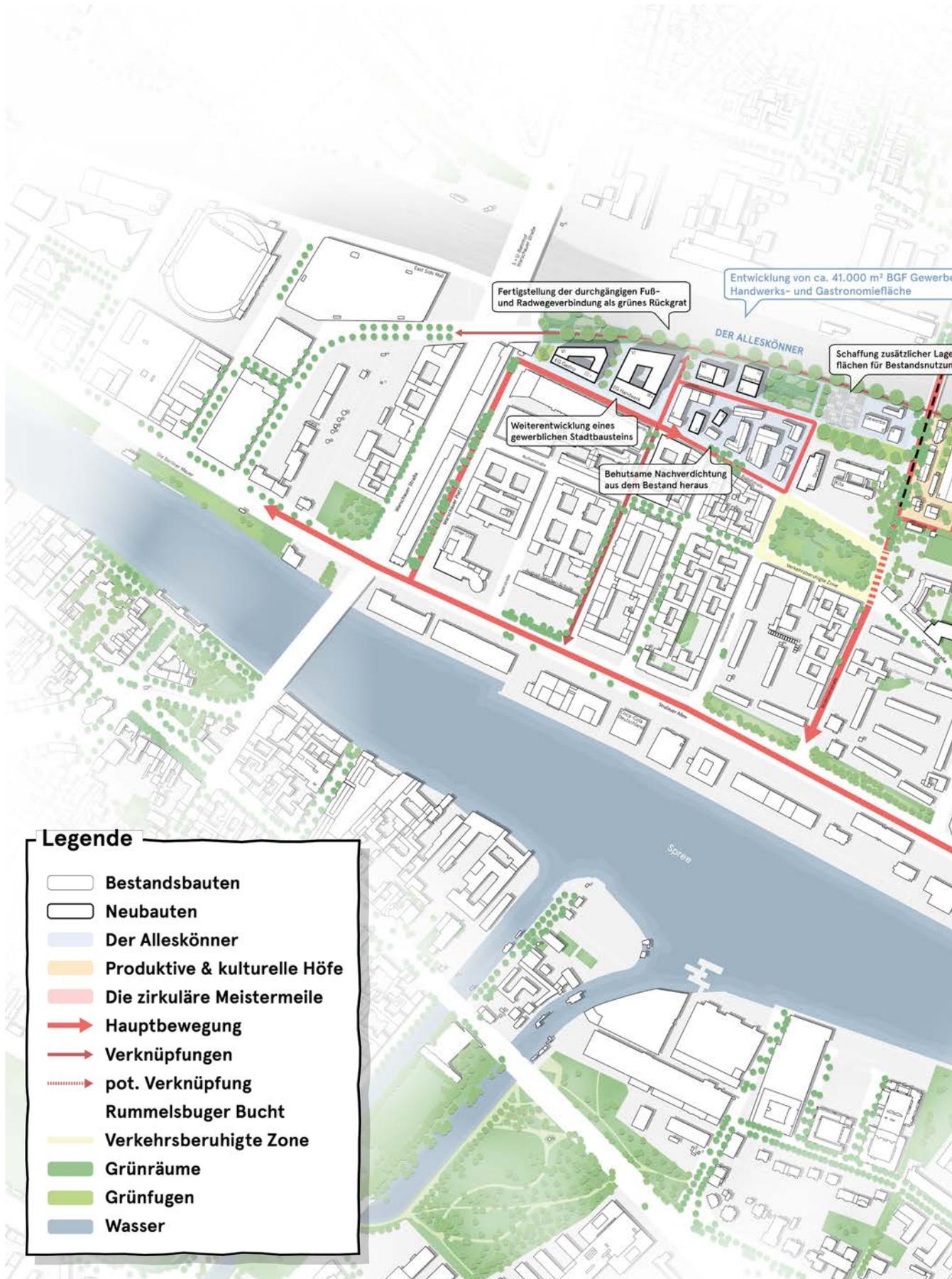
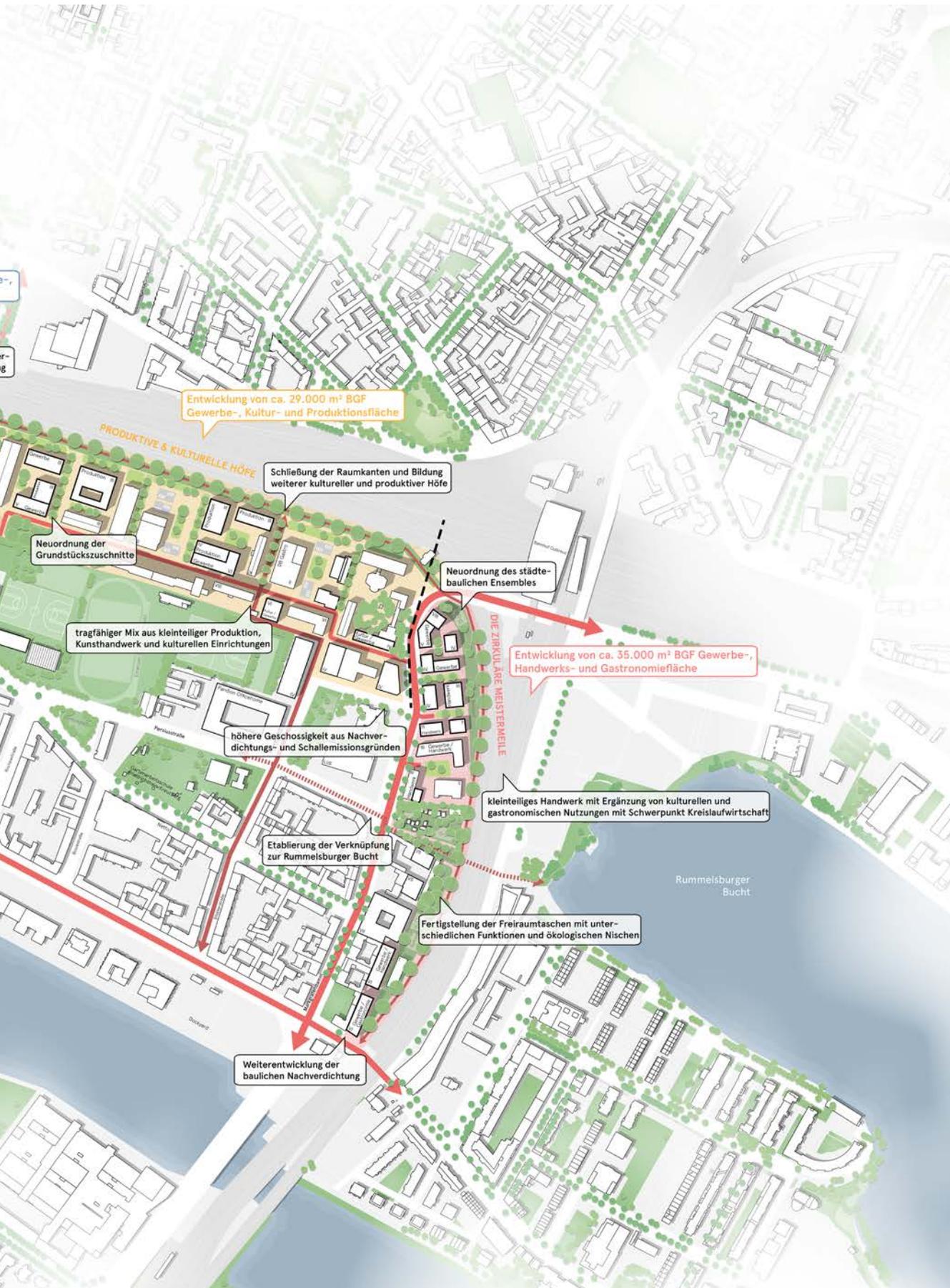


Abbildung 37: Langfristige Entwicklung (Quelle: bjp 2024)



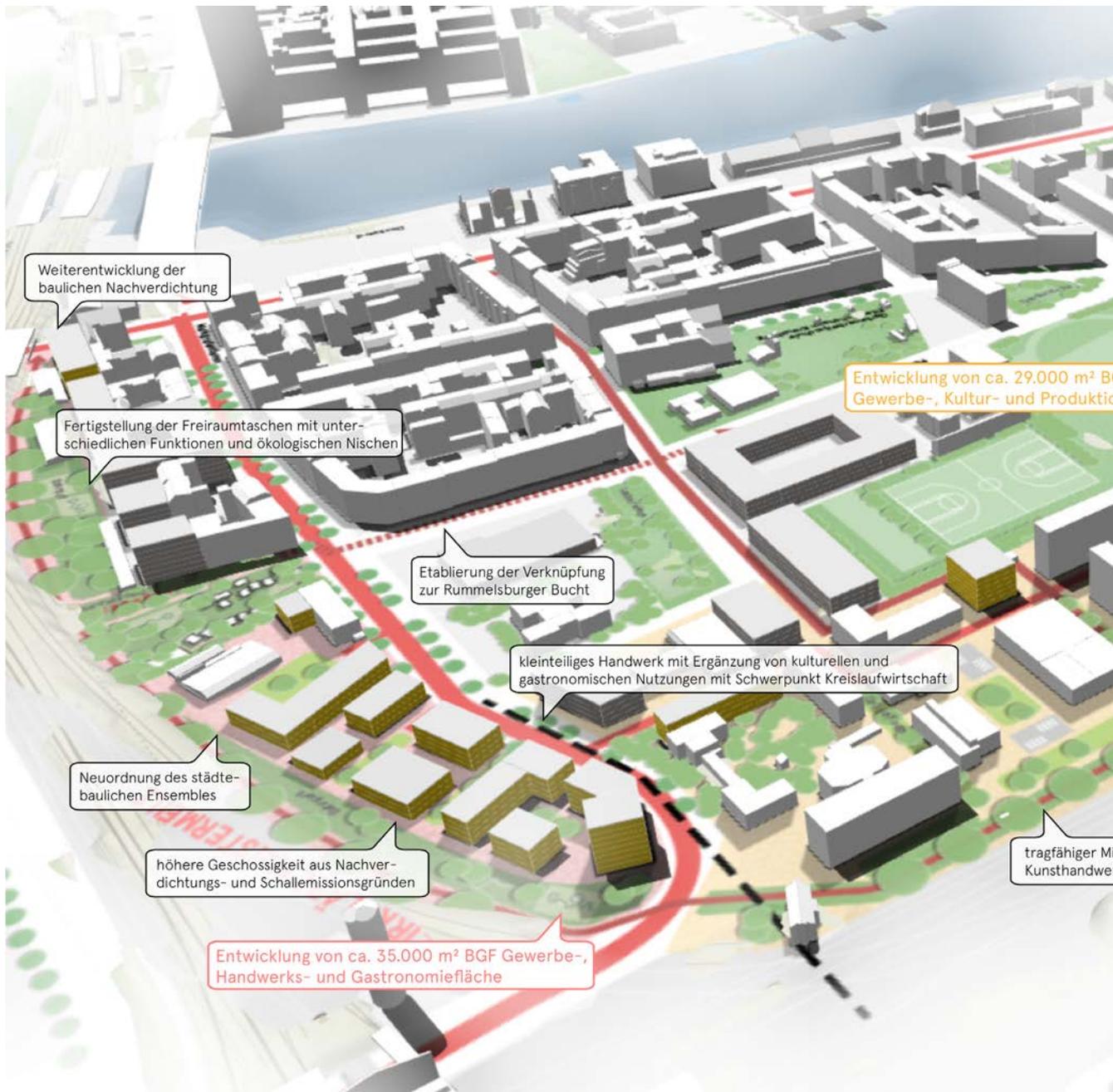
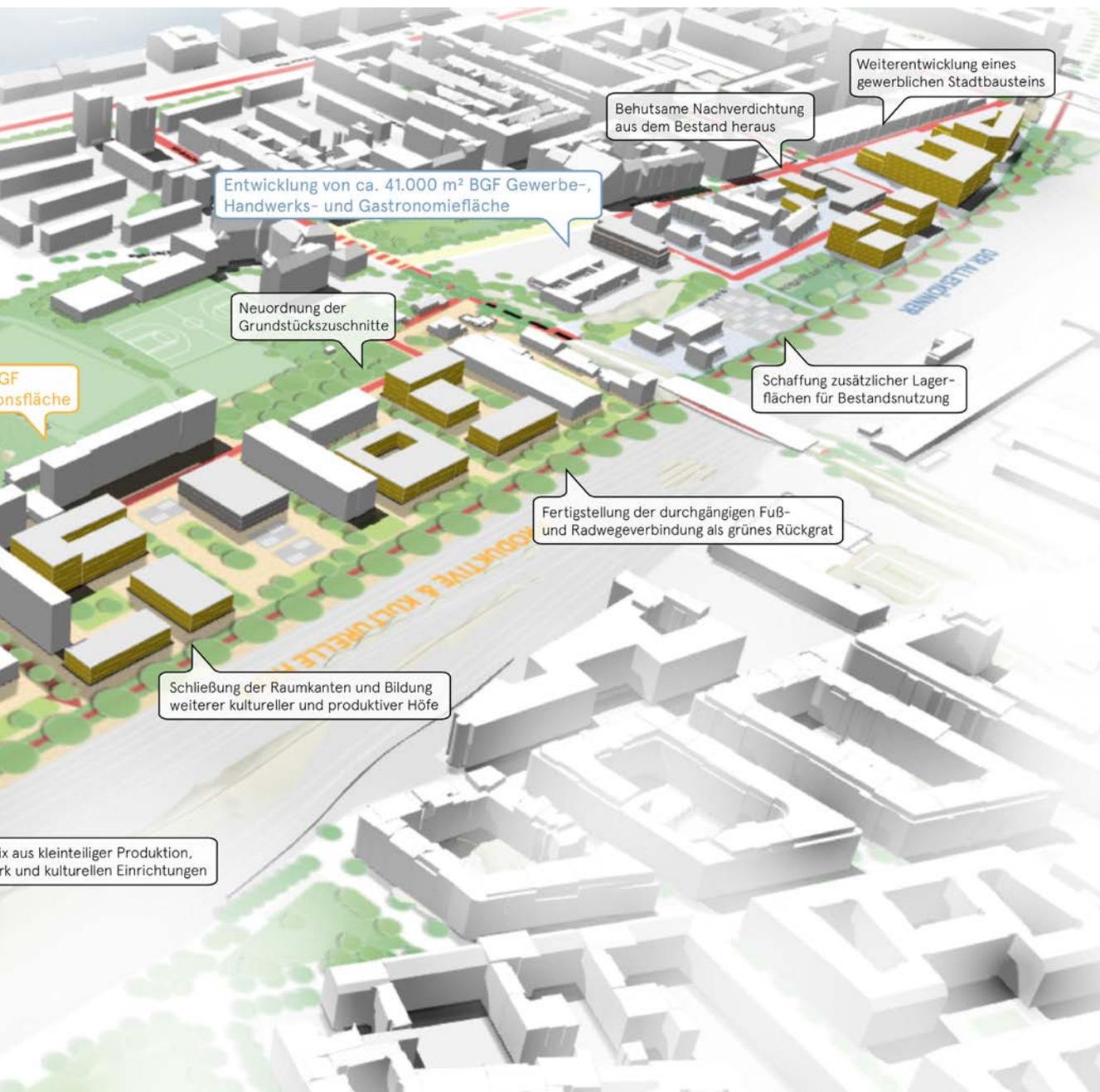


Abbildung 38: Langfristige Entwicklung – 3D – Blick Ostkreuz [Gelbe Baukörper = Nachverdichtung; Graue Baukörper = Bestand & Genehmigte Planungen] (Quelle: Form Follows You 2024)



4.3 DIE ENTWICKLUNGSPERSPEKTIVEN

Für die Benennung konkreter Entwicklungsperspektiven wurden die Erkenntnisse der Analyse sowie die städtebaulichen Entwürfe mit den Fachämtern des Bezirksamts Friedrichshain-Kreuzberg sowie im Rahmen zweier öffentlichen Stadtwerkstätten mit interessierten und betroffenen Akteur*innen diskutiert. Darüber hinaus wurde eine Online-Beteiligung durchgeführt. Das Ergebnis sind Hinweise zu konkreten Herausforderungen und neuesten Entwicklungen im Quartier. Neben den Informationen zum Bestand und bereits geplanten Entwicklungen, welche in das Kapitel 2 eingeflossen sind, wurden im Rahmen der Fachgespräche sowie der öffentlichen Stadtwerkstätten Bedarfe und Ideen für das Rudolfband diskutiert und daraus realistische Entwicklungsperspektiven abgeleitet.

STADTBILD UND STADTSTRUKTUR

Durch historisch gewachsene, gewerbliche Strukturen, die direkte Nähe zu den Bahngleisen, ungeordnete Nachverdichtungen und zahlreiche Brach- und Restflächen, existieren heute sehr unterschiedliche Geschossigkeiten und Charaktere im Kiez. Dadurch zerfällt die städtebauliche Struktur zunehmend. Aufgrund nicht absehbarer Zeiträume für den Bau der Stadtautobahn (BAB 100) wurden zugunsten einer hohen Anwendbarkeit des Entwicklungskonzeptes zwei Varianten erarbeitet. Nicht überplanbar sind vor allem die Bahn-Gebäude für die Stromversorgung der S-Bahnen im mittleren Betrachtungsraum sowie die Gebäude der Berliner Wasserbetriebe als wichtige Infrastrukturbetreiber. Neben den Vorhalteflächen für die Stadtautobahn ist die Fläche von „Art Project“ der einzige Standort für eine größere, zusammenhängende Gewerbeentwicklung. Bisherige Überlegungen beinhalteten dabei eine Kombination aus Gewerbe und Büro, die jedoch aufgrund der Lage Nutzungskonflikte auslö-

sen könnte, da das Schutzbedürfnis der Büronutzungen im Zusammenhang mit (lautem) Gewerbe zu Spannungen führen kann.

Ziel ist, in beiden Varianten bestehende Strukturen im Quartier zu erhalten und ihnen Entwicklungsmöglichkeiten zu geben. Die „kurzfristige“ Variante sieht dabei eine Nutzung der Vorhalteflächen der Stadtautobahn als Frei- und Grünraum vor und beschränkt sich auf eine sensible Entwicklung mit Nachverdichtungen und minimalem Rückbau im restlichen Untersuchungsgebiet. Auch die Verlagerung von Unternehmen oder sozialen Einrichtungen wird bewusst nicht angestrebt. Die „langfristige“ Variante zeigt eine Entwicklungsperspektive für den Fall, dass die Stadtautobahn nicht oder in anderer Ausführung realisiert wird, sodass die Vorhalteflächen für eine Neubebauung zur Verfügung stehen. In dieser Variante wurden insbesondere auch Vorschläge für effizientere Gebäudestrukturen und eine nachhaltigere Ausnutzung der Grundstücke des Untersuchungsgebietes dargestellt.

In beiden Varianten sollten in die Detailplanung Gestaltungshinweise zu vogelfreundlichem Bauen, beziehungsweise Animal Aided Design einfließen. Dazu zählen beispielsweise ein sparsamer Umgang mit Glas oder auch die Begrünung von Bestands- und Neubauten sowie die Etablierung eines dezentralen Regenwassermanagements über „grüne“ Fugen auf den Grundstücken. Dabei kann die Kleinteiligkeit der Grundstückszuschnitte beibehalten werden, wenn Lösungen gemeinschaftlich entwickelt werden. Sollte keine kooperative Lösung über die Grundstücksgrenzen hinweg (bspw. für die Unterbringung von Grün, Fuhrparks etc.) möglich sein, wäre eine sinnvolle Umliegung der Grundstücke mit den Eigentümer*innen anzustreben.

Durch die zu den Gleisen abfallende Topografie sowie die unter Denkmalschutz stehenden Gebäude im westlichen Bereich entsteht ein prägender Höhenverlauf. Dabei bieten die Wagenreparaturhalle und der „Mäuseturm“ geeignete Bezugshöhen für eine potenzielle Nachverdichtung am westlichen Ende der Rudolfstraße. Vor allem am Übergang zur S- und U-Bahn-Haltestelle Warschauer Straße ist der Stadtraum derzeit undefiniert und weist nur geringe Qualität auf. Durch den Höhenversprung können neue Gebäude(-teile) zu den Gleisen hin in ihrer Geschossigkeit zunehmen, ohne die Blicke auf die ehemalige Wagenreparaturhalle von der Warschauer Brücke aus zu beeinträchtigen. Eine geeignete Architektur, welche Rücksicht auf die historische Bebauung nimmt, ist essenziell für den Erhalt des Stadtbildes.

Im östlichen und im mittleren Bereich sind die Belange des Denkmalschutzes weniger herausfordernd für eine städtebauliche Entwicklung als im westlichen Teil und somit eine höhere Geschossigkeit möglich. Im mittleren Bereich ist insbesondere der Erhalt der Denkmale an der Modersohnbrücke von großer Bedeutung für die städtebauliche Gestaltung. Neben der Halle an der Modersohnstraße ist auch der Kopfbau der dahinterliegenden Halle zwingend denkmalgerecht zu erhalten. Im östlichen Bereich bieten der Wasserturm und das ehemalige Eisenbahner-Haus städtebaulich markante Bauwerke, die als Einzeldenkmale ihre Umgebung prägen. Für beide Gebäude werden derzeit Nutzungen evaluiert, die zum Erhalt der Bauwerke beitragen.

NUTZUNGEN UND FUNKTIONEN

Aus den übergeordneten Planungen (wie bspw. dem Wirtschaftsflächenkonzept Friedrichshain-Kreuzberg), Gesprächen mit der Stadtgesellschaft und der Fachverwaltung

wurden Zielgruppen für die Entwicklung des Rudolfbands definiert. Besondere Berücksichtigung finden dabei einerseits Gewerbetreibende (vor allem kleinteiliges und störendes Gewerbe, wie Handwerk) und andererseits Kulturschaffende (insbesondere aus dem Bereich Musik, Kunst und Soziales). Eine Nachverdichtung mit Wohneinheiten wird bewusst nicht aufgenommen, um Nutzungskonflikte zwischen Wohnen und Gewerbe zu vermeiden. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Fachkräftemangels sollte jedoch im Zuge der Konkretisierung der aufgezeigten städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten die Kombination von Arbeitsplätzen mit bezahlbarem Wohnraum für Mitarbeitende (bspw. in Form von Gewerbe- oder Handwerkerhöfen) mit den Eigentümer*innen und Bauherr*innen diskutiert und bspw. in Nutzungskonzepten und Kooperationsvereinbarungen festgehalten werden. Auch die Entwicklung gestapelten Gewerbes (vgl. „Meistermeile-Hamburg“), vertikaler Nutzungsmischung oder multifunktionaler Strukturen (wie Mobility Hubs, innovativen Umschlagplätzen bzw. Baubetriebshöfen) mit kommunalen Bauträger*innen und Kooperationspartner*innen (bspw. WISTA.Plan) sollte auf Grundlage des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes mit potentiellen Umsetzungspartner*innen und Nutzenden für die Flächen in öffentlicher Hand analysiert werden.

Neben der Konkretisierung der Nutzungsmischung mit relevanten Akteur*innen sollten mögliche Ansätze in der Bauleitplanung für Kombinationsformen von Wohnen und Gewerbe hinsichtlich der Optionen zur Sicherung von störendem Gewerbe evaluiert werden. Dabei kann die Qualifizierung kultureller bzw. sozial genutzter Flächen und Gebäude als eine räumliche Abgrenzung zwischen den Anwohnenden im Untersuchungsraum (vgl. Bereich Ost) und den zu entwickelnden Flächen (für störendes

Gewerbe) zur Minderung des Konfliktpotentials (bspw. ausgehend von den Gewerbe-Emissionen) beitragen.

Neben einer geeigneten Erschließung benötigen die diversen Bestandsunternehmen insbesondere auch Erweiterungsmöglichkeiten und Planungssicherheit. Besonderheit sind die direkt ansässigen Eigentümer*innen. Dazu zählen bspw. die Unternehmen LAT, BSR, Talgo, SKS, CTM, Dämmstatt, der Kfz-Betrieb „Am Ostkreuz“, die Deutsche Bahn, Aira Home Germany GmbH und eine Druckerei mit sozialem Träger. So haben die durchgeführten Fachgespräche ergeben, dass beispielsweise sowohl der jetzige Standort der BSR als auch der des Unternehmens LAT im östlichen Untersuchungsraum des Rudolfbands zu klein sind. Für beide Unternehmen wäre eine Erweiterung der Fläche oder ein Flächentausch (innerhalb oder über die Grenzen des Untersuchungsraumes hinaus) sinnvoll. Neben nachhaltigen baulichen Entwicklungen können durch eine aktive Einbindung der Eigentümer*innen und Nutzer*innen in den weiteren Planungsprozess auch neue Kooperationsformen und -räume beispielsweise zwischen den ansässigen Unternehmen und der Deutschen Bahn für die Organisation des Wirtschaftsverkehrs in Form eines Umschlagsplatzes für den Warentransport über die Schiene (Zielsetzung des StEP MoVe) etabliert werden. Temporäre Zwischennutzungen können dabei nur zulässig sein, wenn sie künftigen Nutzungen nicht entgegenstehen oder diese verhindern. Zu berücksichtigen sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Flächen der DB InfraGO AG im östlichen Betrachtungsraum, die derzeit noch für die Autobahntrasse vorgehalten werden.

MOBILITÄT UND VERKEHR

Neben der Schaffung von räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten sieht das Entwicklungskon-

zept für eine langfristige Sicherung des Gewerbestandortes eine maßgebliche Verbesserung der Erschließung gewerblicher Grundstücke vor, um die Zugänglichkeit für den Fuhrpark (u.a. Fahrzeuge der Anlieferung und des Warentransports) zu erhöhen.

Aufgrund der geschilderten Planungen (Kapitel 2) ist eine Haupterschließung des westlichen Betrachtungsraums lediglich über den Warschauer Platz und nicht über die Nebenstraßen möglich. In diesem Zusammenhang muss erwähnt werden, dass in zurückliegenden Überlegungen ein Durchbruch durch den Sockel am „Mäuseturm“ von der Tamara-Danz-Straße zur Warschauer Straße für den Fuß- und Radverkehr diskutiert, jedoch nicht realisiert wurde. Aufgrund der notwendigen Haupterschließung für Schwerlastverkehr über die Warschauer Straße und somit potenzieller Konflikte mit einer großen Anzahl Passant*innen, u. a. von der S-/U-Bahnstation sieht das vorliegende Konzept die Trennung des Fuß- und Radverkehrs vom MIV vor. Demnach würde die Tamara-Danz-Straße für den Rad- und Fußverkehr entlang der Gleisanlagen verlängert werden. Zu prüfen ist in diesem Zusammenhang, ob neben einem getrennten Rad- und Fußweg (mind. fünf Meter Breite) auch ein Radschnellweg möglich wäre, welcher zwei getrennte Fahrstreifen mit jeweils mind. zwei-meter-fünfundzwanzig Breite und zusätzlich einen mind. zwei Meter breiten Fußweg benötigen würde. Aufgrund der sehr hohen Temperaturen an den Gleisanlagen ist eine Begrünung bzw. Verschattung des Rad- und Fußweges in jedem Fall zwingend erforderlich. Für die Erschließung der Gewerbegrundstücke im westlichen und mittleren Betrachtungsraum ist die Anbindung an die Schiene aufgrund der besonderen Lage zu empfehlen. Dabei sollte geprüft werden, welche Kapazitäten und Möglichkeiten der Schienenanschluss bietet, der im mittleren Bereich an das Grundstück der Bahn

am Markgrafendamm 24 grenzt. Grundsätzlich sollte bei einem Anschluss eine kooperative Lösung angestrebt werden, welche eine Mitnutzung der Umschlag-Infrastruktur und ggf. auch eines geteilten Fuhrparks für die umliegenden Gewerbetreibenden ermöglicht. Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass es sich bei der Erschließungsstraße für den mittleren Bereich um eine Privatstraße handelt, deren Wendemöglichkeiten als auch die Kapazitäten der Anschlussstellen für den Schwerlastverkehr bei wachsenden Bedarfen nicht ausreichend sind. Sollte eine Aktivierung des Gleises nicht möglich sein, sind zur langfristigen Entwicklung der Grundstücke (im mittleren Bereich) sinnvolle Konzepte zur Reduktion des Schwerlastverkehrs, wie Umschlagplätze für die "letzte Meile" oder die Überführung der privaten Erschließungsstraße in öffentliches Eigentum zu prüfen, um diese auszubauen. Anschließend wäre eine Umlage von Erschließungskosten (bspw. für den Aus und Umbau der Straße) in der Bauleitplanung möglich. Herausforderung bleibt dabei jedoch der östliche Anschluss an den Markgrafendamm, welcher aufgrund der Eigentumsverhältnisse nur über eine Kurve inkl. der notwendigen Rangierflächen für den Schwerlastverkehr möglich wäre. Für die Erschließung des östlichen Betrachtungsraums sind verschiedene Ansätze denkbar, neben der Erschließung der nördlich gelegenen Grundstücke mit Stichstraßen über den Markgrafendamm, ist für die südlichen Grundstücke auch eine Anbindung über die Stralauer Allee möglich. Je nach baulicher Dichte könnte in diesem Fall eine Erschließung durch die Gebäude (zugunsten eines größeren Abstands zu der Brücke) sinnvoll sein.

FREIRAUM UND GRÜNFLÄCHEN

Neben dem Verzicht auf eine Bebauung der Frischluftschneise zur Rummelsburger Bucht (welche ein wichtiges Jagdgebiet für Fleder-

mäuse ist), soll mit dem Entwicklungskonzept auch eine fußläufige Verbindung zur Rummelsburger Bucht geschaffen werden. So sollen einerseits qualitätsvolle Grünverbindungen geschaffen werden und andererseits soll die Querung von Wildtieren ermöglicht werden. Auch die Bahngleise und -brachen bilden wichtige Naturkorridore, die es zu erhalten gilt, um geeignete Routen für Vögel und andere Tiere zu schaffen, ebenso wie die im Flächennutzungsplan (FNP) benannte "Grüne Achse" entlang der Modersohnstraße/-brücke ein wichtiger Grünkorridor ist und nicht weiter verengt, sondern entwickelt werden sollte. Die Entsiegelung von Straßen und das Begrünen von Gebäuden trägt dazu bei, zusammenhängende Grünstrukturen entstehen zu lassen. Im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sollten bspw. bei weiteren Baumaßnahmen zudem der Regenwasserrückhalt und die dezentrale Versickerung des Regenwassers von Dach- und Straßenflächen ausgebaut werden, um unter anderem Hitzeinseln zu vermeiden.

Die Schaffung von qualitativ hochwertigen Aufenthalts- und Begegnungsräumen, geeignet für eine Vielzahl an Zielgruppen aller Altersgruppen, ist aufgrund der stark hitzegefährdeten Bereiche entlang der Bahngleise im westlichen und mittleren Bereich sowie der schwer belasteten Fläche an der Modersohnstraße nur im östlichen Plangebiet sinnvoll möglich, da der Höhenunterschied zu den Gleisen den Bereich vor den hohen Temperaturen, von bis zu 50 Grad, schützt. Berücksichtigt werden sollten dabei Konzepte für multi-codierte Grün- bzw. Freiräume bzw. Konzepte für Räume ohne vorgegebene Nutzungen, die eine Aneignung durch vielfältige Bevölkerungsgruppen ermöglichen. Aufgrund der städtischen Lage müssen Freiraumkonzepte für das Rudolfband neben der Schaffung (wetter-)geschützter Räume auch geeignete Lösungen bzw. Ansätze für die The-

men Drogenkonsum, Wohnungslosigkeit und soziale Sicherheit identifizieren. Vom Bezirkssamt wurde bereits ein Antrag für die Widmung einer geeigneten Fläche als öffentliches Grün nahe der Bahntrasse eingereicht.

Dabei muss darauf geachtet werden, dass öffentliche Ausgleichs- und Grünflächen sowie Versickerungs- und Verdunstungsflächen nicht auf den schützenswerten Flächen entstehen. Im Falle einer Entwicklung der Flächen an den Bahngleisen für soziale Zwecke oder als Wegeverbindungen sind besondere Maßnahmen für zwei gefährdete Arten entlang der gesamten Strecke zwischen Ostkreuz und Warschauer Straße erforderlich. Dies betrifft die Sparrige Flockenblume mit Hybriden sowie den Zwerg-Schneckenklee, deren Erhalt oder Sicherungsmaßnahmen zu berücksichtigen sind. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, dass auch soziale Nutzungen und Infrastrukturen, wie Graffiti-Wände (aufgrund von Mikroplastik) Hundespielplätze (aufgrund der Nährstoffeinträge) und Sportnutzungen (aufgrund von Müll) entlang der Bahntrasse im westlichen und mittleren Untersuchungsgebiet problematisch für die schützenswerten Arten sein können. Daher wäre eine bauliche Trennung oder alternativ eine Berücksichtigung als beschilterter und abgezaunter Naturerlebnispfad zum Schutz der Arten zu prüfen. Für die stark von Altlasten geprägte Grünfläche an der Modersohnbrücke (nördlich der Kita) sollte mangels anderer Nutzungsmöglichkeiten geprüft werden, ob eine Entwicklung im Sinne der Klimaanpassung und des -schutzes als Mikro-Wald möglich wäre.

05

ANHANG

„Gefühle“ Bestandsanalyse:

- Anwohner*innen des Stralauer Kiezes schätzen ihre Wohnlage sehr und spüren eine starke Identifikation mit ihrem Kiez
- Hinsichtlich der Flächen im „Rudolfband“ sind die Einschätzungen teils konträr: Für die einen sind die Flächen nahe zu den Gleisen gefühlt klar noch Teil „ihres Kiezes“, für andere gehören diese gewerblich geprägten Flächen nicht mehr dazu. Die gefühlte Grenze im Sozialraum liegt sicherlich an der mangelnden Zugänglichkeit vieler Flächen, was auch als Manko benannt wird.
- Verdrängung von Geschäften und gastronomischen Betrieben aus dem Wohnviertel wird beklagt, Zuzug von neuen Betrieben ins Rudolfband mehrheitlich begrüßt, aber teils auch kritisch beäugt. Insbesondere stark kommerzielle Angebote (Event-Business) hat Einflüsse auf den Kiez, die viele fürchten: Vermüllung, laute Nachtnutzungen, stärkere Nachtverkehre.
- Stark negativ empfundener Ort: Übergang von U- & S-Bhf Warschauerstr. in den Kiez. Dort sind starke Veränderungen in Richtung einer Belebung und „sozialer Kontrolle“ gewünscht. Weil die Situation eigentlich als Ort mit guten Potenzialen angesehen wird, könnte bei entsprechender städtebaulicher Veränderung hier ein Ort für Restaurants, Cafés, Eisdielen, Clubs entstehen. Weit genug weg von der Wohnbebauung, nah an der Verkehrsinfrastruktur und doch in einem eher geschützten Winkel.
- Schon vorhandener Neubau von Bürogewerbeflächen wird negativ gesehen, zumal ein Großteil der Bestandsflächen im Viertel offensichtlich leerstehen. Daher war es Konsens in der Beteiligung, dass „nicht noch mehr Büroflächen“ gebaut werden sollten.

Entwicklungswünsche > Nutzungen

- In der Gruppe gab es starke Fürsprache für die Integration von möglichst vielen kulturellen Nutzungen im Gewerbeband des Planungsraums. Einzig bei der Nutzung für Clubs gingen die Meinungen auseinander, insbesondere wegen der befürchteten Folgen aufs direkte Umfeld (nächtlicher Lärm, Müll, Verkehr).
- Es gab Zuspruch für die Idee mehrstöckige Gewerbehöfe zu bauen, die zur Straße und zum Wohnkiez hin eine geschlossene Fassade haben und eher nach hinten (nach Norden) zu den Gleisen offen (und per Fahrrad zugänglich) sind. Hier könnten kleinere produzierende Gewerbe einziehen.

- Das Rudolfband Ost wird als geeigneter Ort für temporäre experimentelle Nutzungen gesehen, der möglichst lange erhalten und „aneignungs-offen“ bleiben sollte. Z.B. kulturelle saisonale Nutzungen, Atelierflächen, Zirkus etc.

Aufgenommene Hinweise/Wünsche für andere inhaltliche Bereiche

> Städtebau:

- Es gibt wenig Ängste vor einer deutlichen Höhenentwicklung im Rudolfband. Die vom Stadtplanungsamt genannte eher flache Bebauung wurde nicht als vordringlich angesehen.
- Gewünscht wird eine Art schützende Zeilenbebauung am südlichen Rand des Rudolfbands („Mittelwall nördlich der Schulen und Sportplätze“), hinter der sich Höfe ausbreiten können, so dass sich Lärm von dort nicht ins Wohnquartier im Süden ausbreiten kann.
- Wenig Verständnis für den Supermarkt-Neubau („Lidl“) ohne Überbauung mit Wohnungen. Leistbare Wohnungen als Aufstockungen werden eingefordert.

> Grünflächen:

- Der Park in der Mitte des Kiezes wird als bereits übernutzt empfunden. Fehlender Schatten wird beklagt.

> Mobilität und Verkehr

- Eine Fuß- und Radverbindung direkt entlang der Gleise wird gewünscht. Könnte kombiniert werden mit einem Fitnessparcour für jung und alt.
- Eine bessere Fahrradverbindung aus dem Rudolfkiez nach Norden auf die Warschauer Str. wird gewünscht

Generalisierte Äußerungen

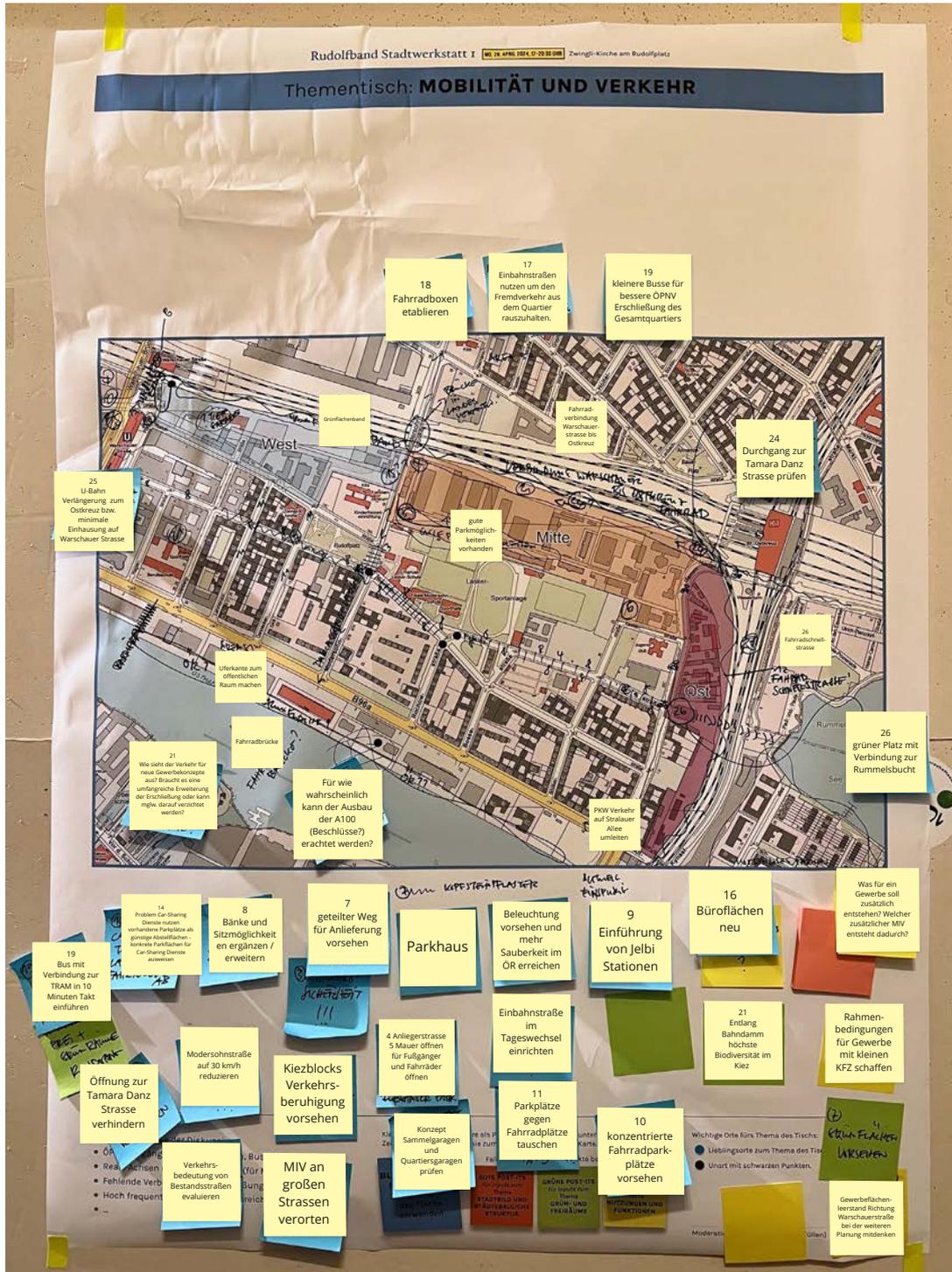
Das Beste rausholen!

- In der Gruppe herrschte weitgehender Konsens, dass eine moderne zeitgemäße Stadtplanung insbesondere Aspekte der Klima-Resilienz beachten muss.
- Daher stehe der natürliche Wasserhaushalt eines Quartiers im Zentrum der Überlegungen, müsse möglichst viel Fläche entsiegelt, wo möglich begrünt und für Schatten gesorgt werden.
- Stadträume sollten möglichst zugänglich und für alle offen gehalten werden.

Skepsis gegenüber der Fähigkeit zur effektiven Stadtplanung mit den Mitteln der Kommune

- Immer wieder wurde gefragt und bezweifelt, ob mit den groben Kategorien, die im Verfahren planungsrechtlich festgelegt werden können, überhaupt gesteuert werden kann, welche Nutzungen ins Rudolfband kommen. Da in der Kategorie „Gewerbe“ von Büro über Fabrik, bis Kita alles drinsteckt.
- Es werden deshalb weitere qualitative Beschreibungen und Zuordnungen eingefordert.
- Deutlich bedauert wird, dass die Kommune keinen Hebel hat, um ungenutzte Büroflächen in Wohnflächen zu verwandeln, da dies als wesentliches Potenzial zur Verbesserung des Viertels angesehen wird.

Thematisch: Verkehr und Mobilität



„Gefühle“ Bestandsanalyse:

- Insgesamt werden große Gewerbeflächenleerstände im Kiez bis hin zur Warschauer Straße vermutet, vor diesem Hintergrund wünschen sich die Menschen, dass eine mögliche weitere Verdichtung mit gewerblichen Flächen und der daraus resultierende zusätzliche motorisierte Individualverkehr (MIV) sorgfältig mit den Belangen und Wünschen der Nachbarschaft abgewogen werden.

- Die ÖPNV-Erschließung wird im gesamten Kiez zu gering empfunden, fußläufige Infrastruktur unzureichend bzw. aufgrund der großen Distanzen zu weit voneinander entfernt.
- Parkplätze werden als Abstellflächen für Car-Sharing KfZ wahrgenommen, die Inanspruchnahme von Parkplätzen durch Car-Sharing Dienste als übermäßig.
- Im Bereich Mitte sind noch gute Parkmöglichkeiten vorhanden.
- Die Kommunikation und Aufklärung über den Stand der bisherigen Planungen zur Erweiterung der A100 wird als nicht ausreichend wahrgenommen.
- Es herrscht der Eindruck, dass die Bedeutung von Bestandsstraßen für den Verkehr nicht genug in der Planung und in strategischen Überlegungen der Weiterentwicklung des Quartiers berücksichtigt werden.
- Daran anschließende Fragen: Wie sieht der Verkehr für neue Gewerbekonzepte aus? Braucht es eine umfangreiche Erweiterung der Erschließung oder kann möglicherweise darauf verzichtet werden? Was für ein Gewerbe soll zusätzlich entstehen? Welcher zusätzlicher MIV entsteht dadurch?
- Klage über sehr viel MIV im Kiez und insgesamt zu viel motorisierter Fremdverkehr in den verkehrsberuhigten Zonen des Quartiers.
- Entlang des Bahndamms höchste Biodiversität im Kiez.

Entwicklungswünsche

- Etablierung einer Fahrradschnellstraße an den Bahngleisen als Verbindung zwischen Modersohn-Brücke und Bahnhof Ostkreuz in Kombination mit großzügiger Grünfläche (Grünflächenband) zur Unterstützung der gut ausgeprägten Biodiversität.
- Kleinere Busse für bessere ÖPNV-Erschließung des Gesamtquartiers mit kürzerer Taktung (alle 10 Minuten werktags zwischen 8 und 18 Uhr) einführen.
- Durchgang zur Tamara-Danz Straße prüfen.
- Parkplätze gegen Fahrradplätze tauschen und konzentrierte Fahrradparkplätze auf Bürgersteigen vorsehen.
- Einführung von Jelbi-Stationen im Bereich Bahnhof Warschauer Straße und Bahnhof Ostkreuz.
- Modersohnstraße auf Tempo 30 km/h reduzieren.
- Mehr Kiezblocks als Verkehrsberuhigung vorsehen bzw. die von der BVV beschlossenen verkehrsberuhigten Zonen vollumfänglich umsetzen.
- Konkrete Parkflächen für Car-Sharing Dienste ausweisen.
- Bus mit Verbindung zur TRAM in 10 Minuten Takt einführen.
- PKW-Verkehr auf Stralauer Allee umleiten.

- Geteilter/getrennter Weg für Anlieferung vorsehen.
- U-Bahn Verlängerung zum Ostkreuz bzw. minimale Einhausung auf Warschauer Straße.
- Anliegerstraße ausweiten.
- Mauer Richtung Rummelsburger Bucht für Fußgänger und Fahrräder öffnen.
- Verkehrsbedeutung von Bestandsstraßen evaluieren.

Aufgenommene Hinweise/Wünsche für andere inhaltliche Bereiche

> Städtebau:

- Uferkante Baufelder Starlauer Allee zum öffentlich zugänglichen Raum machen

> Grünflächen

- grüner Platz mit Verbindung zur Rummelsburger Bucht

> Nutzungen

- Gewerbeflächenleerstand Richtung Warschauer Straße bei der weiteren Planung mitdenken

Thementisch: Stadtbild und städtebauliche Struktur

Rudolfband Stadtwerkstatt 1 | Mi. 24. APRIL 2024, 17-20:30 UHR | Zwingli-Kirche am Rudolfplatz

Thementisch: STADTBILD UND STÄDTEBAULICHE STRUKTUR

ANLEITUNG

Aspekte der Diskussion

- Kubaturen der Stadt, Typologien, Höhen, Dichten
- Als zusammenhängende Stadträume wahrgenommene Bereiche (Sozialräume), gefühlte Grenzen
- (Soziale) Infrastrukturen und ihre Bedeutung
- Denkmalschutz und seine Bedeutung

Kleben Sie Ihre Kommentare als Post-its in oder über und unter Zeichen Sie gerne eine Linie zum spezifischen Ort in der Karte. Falls am Tisch andere Aspekte benannt werden:

Wichtiges Thema des Tisches:
 ● Lieblingsorte zum Thema des Tisches
 ● Unort mit schwarzen Punkten.

ROTE POST-ITS für Aspekte zum Thema des Tisches (rot markieren)

GRÜNE POST-ITS für Aspekte zum Thema GRÜN- UND FREIRÄUME

BLAUE POST-ITS für Aspekte zum Thema MOBILITÄT UND VERKEHR

GELBE POST-ITS für Aspekte zum Thema NUTZUNGEN UND FUNKTIONEN

HENDRIK JENSEN
 Moderation des Tisches (Bitte ausfüllen)

„Gefühlte“ Bestandsanalyse:

- Im Gegensatz zu den Wohnquartieren in Blockrandbebauung südlich des zentralen Platzes und der östlich davon liegenden Schulen und Sportplätze, wird im nördlichen Bereich des Kiezes (Rudolfband) kaum eine erkennbare Struktur wahrgenommen. Das Stadtbild zerfällt hier weitgehend ungeordnet und zunehmend nach Osten.

- Der Sozialraum zerfällt es in einen strukturierten Süd-Westkiez und ein Durcheinander im Osten/Norden. Verbindungen zwischen den Teilkiezen sind nicht vorhanden oder nicht wahrnehmbar.
- Der Bestand wird mit heterogenen Höhen und Formen wahrgenommen – von ein- bis elf-geschossig, von Werkhalle bis Wohnplatte alles dabei.
- Im Bestand wird viel (Büro)Leerstand erkannt. Die Bürger*innen wünschen sich, dass erst Leerstand genutzt werden sollte, bevor weitere Gewerbefläche hinzugebaut werden, wissen aber, dass es dazu keine Handhabe für die Kommune gibt.
- Wenig Verständnis für den eingeschossigen Lidl-Neubau ohne Überbauung mit Wohnungen. Sowas sollte verhindert werden.
- Fehlende Grünflächen direkt entlang der Spree werden bemängelt. Die Neubauten und ihr Umfeld dort erscheinen als Steinwüste.

Entwicklungswünsche

- Die bestehenden „Landmarks“ (Zwinglikirche und Narva-Turm) sollten die markanten und Identität-stiftenden Hochpunkte bleiben. Andererseits werden mittlere Hochpunkte nicht als kritisch gesehen.
- Kommende Nutzungen sollten zur gebauten Typologie passen bzw. umgekehrt, sollten die Gebäude/Kubaturen gewünschte Nutzungen anziehen.
- Aneignungsoffene Flächen für temporäre Nutzungen ohne städtebauliche Fassungen werden als Orte mit besonderen Qualitäten beschrieben und sollten erhalten bleiben.
- Aufheizung der Gleisanlagen im Sommer wird als Problem gesehen, dem entgegengewirkt werden sollte

Aufgenommene Hinweise/Wünsche für andere inhaltliche Bereiche

> Verkehr und Mobilität:

- Gewünscht ist eine Fuß- und Radtrasse entlang der Bahngleise
- Idee der Entlastungsstraße durch das Rudolfband, mit der der Gewerbeverkehr außerhalb des Wohnkiezes aufgefangen und abgeleitet werden soll.
- An der Warschauer Brücke könnte ein Fahrradparkhaus sinnvoll sein und mit den Zufahrten die Verbindung über den Höhensprung schaffen.

> Grünflächen

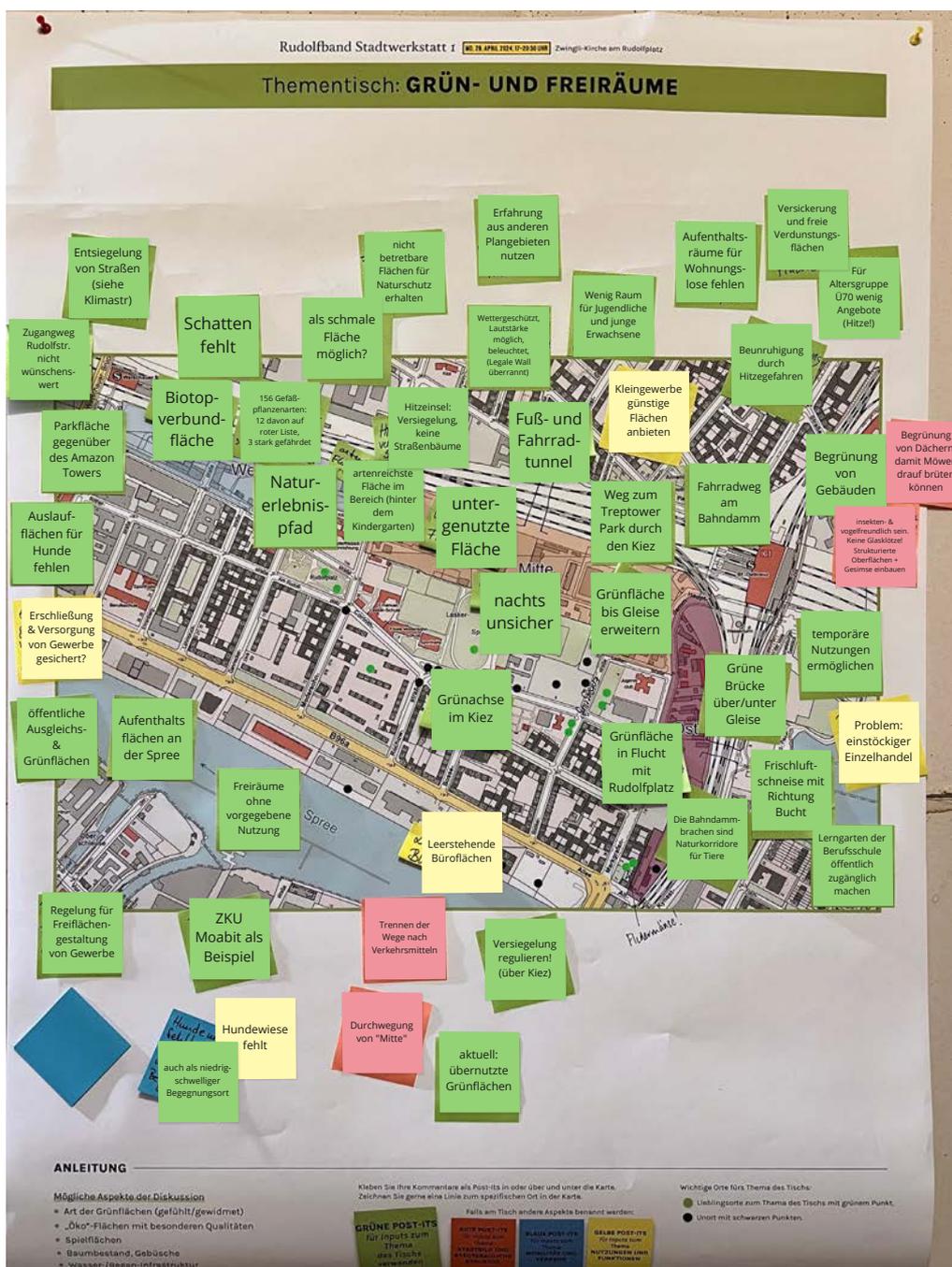
- Möglichkeiten für Baumpatenschaften anbieten.
- Entlang der Spree werden mehr Grünflächen gewünscht.

- Verbindungen von Grün- und Brachflächen als Korridore für Tiere beachten.

> Nutzungen

- Eine kritische Haltung zu Event/Party-Angeboten und Clubs wird geäußert, weil Konflikte mit der Wohnnutzung gesehen werden.
- Öffentliche Sportgeräte für alle Generationen werden gewünscht.
- Mehr öffentliche Toiletten werden gewünscht.

Thematisch: Grün- und Freiräume



„Gefühle“ Bestandsanalyse:

- Bisher kaum genutzte Brachflächen haben enormen ökologischen Wert (entwickelt) mit hoher Artenvielfalt in Flora und Fauna.
- Entlang der Spree fehlen qualitative grüne Aufenthaltsflächen. Dort erscheint alles versiegelt.
- Entlang der Gleisanlagen werden Hitzeinseln wahrgenommen. Insbesondere ältere Menschen sind deshalb beunruhigt und gestresst.
- Es wird eine Unterversorgung mit Hundenausläufflächen im Kiez genannt.
- Es gibt bei manchen nachts ein Unsicherheitsgefühl in den Parks und die Straßen im Rudolfband werden deshalb gemieden.

Entwicklungswünsche

- Die Qualitäten der Brachflächen sollten bei der Stadtplanung nicht übersehen werden. Sie könnten vielleicht genutzt werden, um z.B. einen Naturerlebnispfad in der Stadt einzurichten und Teil des Versickerungskonzeptes sein.
- Es wird gewünscht, Grünachsen durch den Kiez zu planen. Sowohl in Ost-West-Richtung wie in Süd-Nord-Richtung zwischen Spree und dem Norden bis zur Modersohn-Brücke. In diesem Zusammenhang werden auch Unterführungen oder zusätzliche Brücken über die Gleisanlagen genannt (z.B. eine Unterführung unter der Bahntrasse zur Rummelsburger Bucht).
- Freiräumen ohne klar vorgegebenen Nutzungen werden hohe Qualität zugeschrieben und sollten eingeplant/erhalten werden. Flächen für temporäre Nutzungen werden als wichtig angesehen.
- Im Ausgleich zum Amazon-Tower und der dortigen extremen Dichte und Nutzung könnte gegenüber der Warschauer Straße/Brücke eine Parkfläche entstehen.
- Mehr Straßen könnten entsiegelt werden und mit Bäumen ergänzt werden (siehe Klimastraße).
- Mehr ökologisches Bauen sollte eingefordert werden, z.B. mit Dachbegrünungen, auf denen Vögelbrüten können und Insekten Nahrung finden.

Aufgenommene Hinweise/Wünsche für andere inhaltliche Bereiche

> Nutzungen und Funktionen:

- Darauf achten, dass bezahlbare Nutzflächen für Kleingewerbe entstehen.

> Mobilität und Verkehr

- Verkehrliche Erschließung der Gewerbeflächen möglichst nicht durch den Kiez legen.
- Eventuell getrennte Wege für verschiedene Verkehrsmittel schaffen.
- Fahrradweg entlang des Bahndamms wird gewünscht.

5.2 ÖFFENTLICHE DOKUMENTATION STADTWERKSTATT II

THEMENTISCH „KURZFRISTIGE ENTWICK- LUNG (5-10 JAHRE)“

GENERALISIERTE ÄUSSERUNGEN

- > Gewerbesicherung:
 - > Verständnis für die Sicherung von Gewerbeflächen für „störendes Gewerbe“
 - > Trotzdem vermehrte Nachfragen nach dem möglichen Einfügen von Wohnen, zumindest als gewerbliches Wohnen mit gemeinwohlorientierten Trägern
 - > Insbesondere für die Teilbereiche WEST und OST
 - > WEST: Wohnen an der Spitze > siehe Bauantrag von Eigentümer*innen
 - > OST: Absicherung des informellen Wohnens (Fips) gefordert
- > Umweltthemen:
 - > Baumreihe entlang der Gleise gut > Teilwiderspruch aus dem Ressort Umwelt: „Sonnenexponiertheit bringt erhaltenswerte Qualität und Arten“
 - > Grüne Fugen: gut > kritische Fragen zu Qualitäten
- > Verkehrsthemen:
 - > Radtrasse entlang der Gleise wird positiv aufgenommen
 - > Aber hohe Priorität auf die „Grüne Fahrradstraße“ in der Mitte des Kiezes (Rotherstraße, Corinthstraße, Perseusstraße) > Befürchtung, dass die neue Radtrasse entlang der Gleise als Konkurrenzprojekt die grüne Mittelstraße und deren Beruhigung gefährdet
 - > Große Sorge um Sicherheit an der Mordersohnstraße
 - > Beruhigung gefordert
 - > Schließung der Privatstraße an der Mordersohnstraße gefordert
 - > Fehlende Überlegungen zu Verbindungen auf dem Untersuchungsgebiet heraus werden bemängelt:
 - > Radverbindung an der Ecke zum Ostkreuz mit Überwindung der Gleisanlagen in den Travekiez

THEMENTISCH „LANGFRISTIGE ENTWICKLUNG (10-20 JAHRE)“

Die Diskussion der langfristigen Entwicklung war lebhaft und produktiv. Es nahmen etwa 30 bis 40 Personen teil.

Die meisten Beiträge bezogen sich auf den Schutz und die Neuansiedlung von Gewerbe – mit Fokus auf Kleingewerbe, gemeinwohlorientierte und Kulturnutzungen. Die Auswahl der Nutzer*innen ist Sache der Eigentümer*innen. Der Bezirk könnte bei den meisten Flächen nur indirekt tätig werden, etwa über Aushandlungsprozesse bis hin zu städtebaulichen Verträgen.

Ein zweiter Schwerpunkt war der Verkehr und die Erschließung des Kiezes, wobei hier besonders eine bessere Anbindung des Stralauer Kiezes für Fußgänger*innen und Radfahrende an den Planungsraum Frankfurter Allee Süd gefordert wurde. Hier wäre die Landesebene einzubinden bzw. anzurufen.

Einige Beiträge forderten eine bessere Nutzungsmischung im Rudolfband, die an bestimmten Orten auch Wohnen enthalten könnte.

GRUPPIERTE ÄUSSERUNGEN

Anbindung Stralauer Kiez an Frankfurter Allee:

- > Verbindung von Fußgängerbrücke zwischen U-Bahn und S-Bahn mit Rudolfkiez planen
- > Verbindung zum Ostkreuz kiez
- > Fahrradbrücke über das Ostkreuz mitdenken /planen
- > Mangel: Modersohnstr. übergeordnete Straße, aber kaum Fahrradweg

Verkehrsberuhigung:

- > Vision: aktive Angebote für mehr Mobilität ohne eigenes KFZ
- > Verkehr von Stralauer ableiten, umleiten z.Bsp. über Warschauer, Vision: Modersohnbrücke ändern
- > Erschließung Modersohn: wie passt das mit Konzept Verkehrsberuhigung zusammen?

Gestaltung Freiräume:

- > mehr Frei- und Grünflächen auch als Entlastung des Planungsraums Frankfurter Allee Süd
- > Vision: Bereiche/Plätze mit Aufenthaltsqualität -> communite, public space (Bsp Danneckerstr)
- > pocket parks: mögliches Problem der Vermüllung (kein sozialer Ort) -> zusammen mit Radtrasse denken

Nutzungsmischung:

- > Angst vor „Gewerbe-Zange“ - Geisterstadt nachts -[stattdessen] Mischung
- > Ostkreuz erster Bahnhof nach Flughafen -> Wohnen/Co-Working
- > Band / Nischen für Touristen Wohnen?
- > Vision: nutzungsgemischtes, gemeinwohlorientiertes Quartier, das sich öffnet zu weiterem Kiez
- > Vision: Mischung, Mischung, Mischung (außer Wohnen) Kultur, produzierendes Gewerbe

Ansiedlung von Gewerbe / Gewerbe-Arten:

- > Gewerbe (räume) meint auch soziale Nutzung (Kita, etc.)
- > (mehr) gemeinwohlorientierte (Klein-) Gewerbe berücksichtigen
- > Vision: sichere Orte für FLINTA* -> soziale Orte mitdenken, erhalten
- > Ansiedlung von Gewerbe ermöglichen teilweise Neuordnung ist möglich?
- > nicht nur Sicherung - sondern Neuschaffung von Kultur-Flächen -> Zwischennutzung möglich
- > Vision: Versorgung geht zurück in die Innenstadt -> Bedarf nach Gewerbe steigt
- > Anwohnende mitdenken! Clubs/Kultur in weniger besiedelte Teile bringen

Gewerbe-Nutzer*innen in die weitere Planung einbeziehen

- > weitere Entwicklung mit Gewerbetreibenden zusammen & langfristig
- > FIPS - Warum Gelände verschieben? Nutzer*innen in weitere gemeinsame Planung einbinden

Schutz von Gewerbe-Nutzer*innen und besonders (Club-)Kultur

- > Vision: Existenzen schützen (z.Bsp. Neue Zukunft)
- > Vision: Kulturorte schützen
- > obacht für gesamtstädtischen Druck! -> Kleingewerbe schützen -> [nicht leserlich]
- > mögliche Verdrängung der Clubs in andere Stadtteile
- > Warum Schwerpunkt Clubs im Bereich ost -> hier höchste Bedrohung

Allgemeine Hinweise

- > Vision: konkrete Planung vs. / gegen Investoren-Druck
- > Bezirk kann nur wenige Parameter steuern



Abbildung 39: Abgetippte Beiträge des Thementischs „kurzfristige Entwicklung (5-10 Jahre)“ auf der Stadtwerkstatt II zum iEK Rudolfband (Quelle: Baustelle Gemeinwohl 2024)



Abbildung 40: Abgetippte Beiträge des Thementischs „langfristige Entwicklung (10–20 Jahre)“ auf der Stadtwerkstatt II zum iEK Rudolfband (Quelle: Bezirksamt Friedrichshain–Kreuzberg 2024)



Verbindung zum Ostkreuz kiez

obacht für gesamtstädtische n Druck -> Kleingewerbe schützen -> [nicht leserlich]

Bezirk kann nur wenige Parmeter steuern

pocket parks: mögliches Problem der Vermüllung (kein sozialer Ort) -> zusammen mit Radtrasse denken

Fahrradbrücke über das Ostkreuz mitdenken /planen

Ostkreuz erster Bahnhof nach Flughafen -> Wohnen/Co-Working

Vision: Versorgung geht zurück in die Innenstadt -> Bedarf nach Gewerbe steigt

Warum Schwerpunkt Clubs im Bereich ost -> hier höchste Bedrohung

Gewerbe (räume) meint auch soziale Nutzung (Kita, etc.)

Neu-Ansiedlung von Gewerbe ermöglichen -> teilweise Neuordnung ist möglich?

mögliche Verdrängung der Clubs in andere Stadtteile

Band / Nischen für Touristen Wohnen?

Angst vor "Gewerbe-Zange" - Geisterstadt nachts -[stattdessen] Mischung

Verbindung Rummelsburger Bucht

FIPS - Warum gelände verschieben? Nutzer*innen in weitere gemeinsame Planung einbinden

weitere Entwicklung mit Gewerbetreibenden zusammen & langfristig

Vision: Kulturorte schützen

Anwohner mitdenken! Clubs/Kultur in weniger besiedelte Teile bringen

nicht nur Sicherung -sonder Neu Schaffung von Kultur-Flächen -> Zwischennutzung möglich

Vision: Existenzen schützen (z.Bsp. Neue Zukunft)

Gewerbe / Handwerk

5.3 ZUSAMMENFASSUNG DER BETEILIGUNGSERGEBNISSE

Die folgenden Tabellen geben einen Einblick in die diskutierten Themen der zwei Stadtwerkstätten sowie die Themen aus den Fach-

gesprächen. Es handelt sich nicht um ein Protokoll, sondern um eine Ergebnisdokumentation.

NUTZUNGEN & FUNKTIONEN

IMPULSE AUS DEN STADTWERKSTÄTTEN	BEDARFE WÜNSCHE DER FACHVERWALTUNG
<ul style="list-style-type: none"> > Integration von möglichst vielen kulturellen Nutzungen in das Gewerbeband des Planungsraums. ACHTUNG: Berücksichtigen der Folgen aufs direkte Umfeld (nächtlicher Lärm, Müll, Verkehr) > Mehrstöckige Gewerbehöfe, die zur Straße und zum Wohnkiez hin eine geschlossene Fassade haben und eher nach hinten (nach Norden) zu den Gleisen offen (und per Fahrrad zugänglich) sind > Bezahlbare Nutzflächen für Kleingewerbe > Temporäre experimentelle Nutzungen, Fläche möglichst lange erhalten und „aneignungsoffen“ lassen. > Gewerbe (räume) meint auch soziale Nutzung (Kita, etc.), Versorgung geht zurück in die Innenstadt -> Bedarf nach Gewerbe steigt > Vision: sichere Orte für FLINTA* -> soziale Orte mitdenken, erhalten. Nicht nur Sicherung - sondern Neu-Schaffung von Kultur-Flächen > Anwohnende mitdenken! Clubs/Kultur in weniger besiedelte Teile bringen > Wohnen, zumindest als gewerbliches Wohnen mit gemeinwohlorientierten Trägern insbesondere für die Teilbereiche WEST und OST > Ostkreuz erster Bahnhof nach Flughafen -> Ort für Wohnen/Co-Working > Vision: Existenzen schützen (z.B. Neue Zukunft); Vision: Kulturorte schützen – Warum Schwerpunkt Clubs im Bereich Ost -> hier höchste Bedrohung 	<ul style="list-style-type: none"> > West / Mitte: Entwicklung von Handwerk und Kleinproduktion > Ost: Erweiterung für Produzierendes Gewerbe, Unternehmen aus der Kreativwirtschaft und Clubstandorte > Straßenbauhof „Verkehrswende“: Multicodierte Nutzung, wie ein Mobility Hub mit Straßen und Schienenanbindung > Flächenschonende, innovative Lösungen wie gestapeltes Gewerbe („urbane Fabrik“) > Skatepark, Basketballfeld, Graffitiwand am westlichen Ende des Untersuchungsgebiets, sowie wettergeschützte Räume, Naturerlebnispfad > Angebote für Ü70 bedenken > Aufenthaltsräume für Wohnungslose und öffentliche Toiletten im Quartier denkbar > Gewerbe & Produktion ermöglichen > Kein „normales“ Wohnen, da großes Konfliktpotential

STADTBILD & STADTSTRUKTUR

IMPULSE AUS DEN STADTWERKSTÄTTEN	BEDARFE WÜNSCHE DER FACHVERWALTUNG
<ul style="list-style-type: none"> > Die bestehenden „Landmarks“ (Zwinglikirche und Narva- Turm) sollten die markanten und identitätsstiftenden Hochpunkte bleiben. > Kommende Nutzungen sollten zur gebauten Typologie passen bzw. umgekehrt. > Aneignungsoffene Flächen für temporäre Nutzungen ohne städtebauliche Fassungen sollten erhalten bleiben. > Der Aufheizung der Gleisanlagen im Sommer sollte entgegengewirkt werden. > Lärm sollte durch eine schützende Zeilenbebauung am südlichen Rand des Rudolfbands aus dem Quartier gehalten werden. > Vision: gemischtes Quartier, das sich öffnet zu weiterem Kiez > mögliche Verdrängung der Clubs in andere Stadtteile > Angst vor „Gewerbe-Zange“ - Geisterstadt nachts -[stattdessen] Mischung 	<ul style="list-style-type: none"> > Neuordnung der Grundstücke unter Berücksichtigung der > Entwicklungsmöglichkeiten zu 300-500m² großen Flächen (durch Gespräche mit Eigentümer*innen und der Initiierung von Standortgemeinschaften bzw. Netzwerken) > Abgrenzung zwischen Wohnen und störendem Gewerbe durch nicht störendes Gewerbe nicht Büros. > Die Staffelung der Geschossigkeit zu den Gleisen muss (insb. im Westlichen Bereich) aufrechterhalten werden (Geschossigkeit der Gebäude nimmt zur Bahntrasse hin ab) > Blickbeziehung zum Narva-Turm als auch der ehemaligen > Wagenhalle (Bereich Ost) und deren Fassaden müssen von der Warschauer Brücke erhalten werden > Der Kopfbau der mittleren Halle (Bereich Mitte) muss zwingend bleiben, Restflächen der Halle könnten (mit einem umsichtigen Konzept oder Raum-in-Raum-Lösung) erneuert.

MOBILITÄT & ERSCHLISSUNG

IMPULSE AUS DEN STADTWERKSTÄTTEN	BEDARFE WÜNSCHE DER FACHVERWALTUNG
<ul style="list-style-type: none"> > Etablierung einer Fahrradschnellstraße an den Bahngleisen als Verbindung zwischen Modersohnbrücke und Bahnhof Ostkreuz inkl. nötiger Infrastruktur > Durchgang zur Tamara-Danz-Straße sowie Richtung Rummelsburger Bucht für Fußgänger und Fahrräder öffnen > Fahrradparkplätze im Quartier vorsehen sowie Jelbi-Stationen und Car-Sharing-Parkplätze im Bereich Bahnhof Warschauer Straße und Bahnhof Ostkreuz ausweisen. > Die von der BVV beschlossenen verkehrsberuhigten Zonen vollumfänglich umsetzen, den PKW-Verkehr auf Stralauer Allee umleiten und einen Weg für die Anlieferung von Gewerbe vorsehen. > Verbindung von Fußgängerbrücke zwischen U-Bahn und S-Bahn mit Rudolfskiez planen > Verbindung zum Ostkreuz-Kiez > Fahrradbrücke über das Ostkreuz mitdenken /planen > Mangel: Modersohnstr. übergeordnete Straße, aber kaum Fahrradweg > Vision: aktive Angebote für mehr Mobilität ohne eigenes KFZ > Verkehr von Stralauer ab-/ umleiten, Vision: Modersohnbrücke ändern > Befürchtung, dass die neue Radtrasse entlang der Gleise als Konkurrenzprojekt die grüne Mittelstraße und deren Beruhigung gefährdet > Große Sorge um Sicherheit an der Modersohnstraße - Beruhigung gefordert > Radverbindung an der Ecke zum Ostkreuz mit Überwindung der Gleisanlagen in den Travekiez 	<ul style="list-style-type: none"> > Vorhalteflächen für die Stadtautobahn berücksichtigen. > Zugänglichkeit der Gewerbegrundstücke erhöhen (durch Ertüchtigung der Erschließung) > Wirtschaftsverkehr neu strukturieren (durch Umschlagplätze "Letzte Meile" und alternative Verkehrswege für den Wirtschaftsverkehr, z.B. Bahntrasse) > Verkehrslösung für Schwerlastverkehr > Verkehrsberuhigung im Kiez geplant, daher sollte die HAUPTerschließung über den Warschauer Platz erfolgen – Nicht über die Nebenstraßen > Vorgeschriebene Wegebreiten berücksichtigen: 7m Radschnellweg (2,5 x 2,5, 2m Fuß); 5m Getrennter Radweg + Fußweg.

FREI- & GRÜNFLÄCHEN

IMPULSE AUS DEN STADTWERKSTÄTTEN	BEDARFE WÜNSCHE DER FACHVERWALTUNG
<ul style="list-style-type: none"> > Naturerlebnispfad oder Versickerungsflächen auf den Brachen. > Grünachsen durch den Kiez - Sowohl in Ost- West-Richtung wie in Süd-Nord-Richtung inkl. Unterführungen oder zusätzliche Brücken über die Gleisanlagen. > Zusammenhängende Freiflächen ohne vorgegebene Nutzungen bzw. multicodiert entwickeln > Parkfläche gegenüber der Warschauer Straße/Brücke bzw. Amazon Tower. > Entsiegelung von Straßen (siehe Klimastraße). > Ökologisches Bauen z.B. mit Dachbegrünungen. > mehr Frei- und Grünflächen auch als Entlastung des Planungsraums Frankfurter Allee Süd > Vision: Bereiche/Plätze mit Aufenthaltsqualität -> Gemeinschafts- und öffentliche Orte (Bsp. Danneckerstr) > pocket parks: kleiner gärtnerische Freiraum, mögliches Problem der Vermüllung (kein sozialer Ort) -> zusammen mit Radtrasse denken 	<ul style="list-style-type: none"> > Qualifizierung der Grünen Achse (FNP) entlang der Modersohnstraße für positive Effekte auf das Mikroklima > Entsiegelung von Straßen, Entwicklung von Grünflächen mit Bezug zum Rudolfplatz. > Animal Aided Design (langfristige Ansiedlung von wildlebenden Tieren im städtischen Raum), Begrünung von Bestands- und Neubauten > dezentrales Regenwassermanagement (Sammelorte auf Grundstücken, Straßenbegleitend bei Wegen) > Kaltluftschneisen entlang der Bahntrasse und von der Rummelsburger Bucht freihalten > Bahndammbrachen als wichtige Naturkorridore zu erhalten > Nicht betretbare Flächen für den Naturschutz, ggf. baulich trennen. Andernfalls ist das Ergreifen von Sicherungsmaßnahmen notwendig

5.4 ABKÜRZUNGEN

iEK	Integriertes Entwicklungskonzept
IEK	Innenentwicklungskonzept
WE	Wohneinheiten
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schienengebundener Personennahverkehr
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nicht-Motorisierter Individualverkehr
EFH	Einfamilienhaus/-häuser
MFH	Mehrfamilienhaus/-häuser
WoFIS	Wohnflächeninformati- ons- system
WiKo	Wirtschaftskonzept
StEP	Stadtentwicklungsplan
BAB 100	Bundesautobahn 100

5.5 QUELLEN

Gesetzestexte

BauGB (2023): Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 28. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 221) geändert worden ist

Literatur

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2023): Rudolf- und Laskerkiez, Stralauer Kiez. URL: <https://www.xhain-beruhigt.berlin/gebiete/rudolf-und-laskerkiez/> (zuletzt abgerufen am 31.10.2024)

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2022): Wirtschaftsflächenkonzept Friedrichshain-Kreuzberg.

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2019a): Kurzprofil „Stralauer Kiez“, URL: https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/service-und-organisationseinheiten/bezirkliche-planung-und-koordinierung/sozialraumorientierte-planungskoordination/kurzprofil/kurzprofil_stralauer_kiez_mit_kid_2017.pdf?ts=1649931274 (zuletzt abgerufen am 31.10.2024)

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg (2019b): Potentialanalyse „Mehr Grün in Friedrichshain-Kreuzberg“, URL: <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/aktuelles/artikel.907090.php> (zuletzt abgerufen am 31.10.2024)

Form Follows You (2024): Buildplace.io – Quartieranalyse, auf Grundlage von Open Street Maps und isochronen Bewegungsmustern.

Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (2017): Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro).

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2015): Flächennutzungsplan Berlin.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2019): Stadtentwicklungsplan Wohnen 2030.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2019): Stadtentwicklungsplan (StEP) Wirtschaft 2030.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2019): Stadtentwicklungsplan (StEP) Zentren 2030.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (2022): Stadtentwicklungsplan (StEP) Klima 2.0.

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2020): Lärmaktionsplan 2019-2023: Nach Maßgabe des §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz.

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

SEITE

Abbildung 1: Übersicht Rudolfband (Quelle: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Berlin 2025)	5
Abbildung 2: Zusammenfassung der Ergebnisse aus der Stadtwerkstatt 1 zum iEK Rudolfband , (Quelle: AKS V-intern, Fachbereich Stadtplanung, LokalBau(2024): Rudolfband Stadtwerkstatt 1: Anwohnende analysieren den Bestand. URL: baustelle-gemeinwohl.de)	10
Abbildung 3: Eindruck aus den 1. Stadtwerkstatt am 29.04.2024 (Quelle: Form Follows You 2024)	11
Abbildung 4: Eindruck aus der 2. Stadtwerkstatt am 18.09.2024 (Quelle: bjp 2024)	11
Abbildung 6: Eindruck aus der 1. Stadtwerkstatt am 29.04.2024 (Quelle: bjp 2024)	12
Abbildung 5: Eindruck aus der 1. Stadtwerkstatt am 29.04.2024 (Quelle: bjp 2024)	12
Abbildung 7: Eindruck aus der 1. Stadtwerkstatt am 29.04.2024 (Quelle: bjp 2024)	12
Abbildung 8: Eindruck aus der 2. Stadtwerkstatt am 18.09.2024 (Quelle: bjp 2024)	13
Abbildung 10: Eindruck aus der 2. Stadtwerkstatt am 18.09.2024 (Quelle: bjp 2024)	13
Abbildung 9: Eindruck aus der 2. Stadtwerkstatt am 18.09.2024 (Quelle: bjp 2024)	13
Abbildung 11: Bebauungspläne im Planungsgebiet – Nicht festgesetzte B-Pläne [blau] und Festgesetzte B-Pläne [rot] (Quelle: FIS-Broker Berlin 2024)	23
Abbildung 12: Einwohnerdichte 2022 [EW/ha] (Quelle: Fis-Broker 2024)	25
Abbildung 13: Nahversorgungseinrichtungen (Quelle: Form Follows You 2024)	27
Abbildung 14: Kultur- und Sportangebote (Quelle: Form Follows You 2024)	28
Abbildung 15: Mobilität (ÖPNV – 5,10 und 15 min) (Quelle: Form Follows You 2024)	29
Abbildung 16: : Mobilität (MIV – 5,10 und 15 min) (Quelle: Form Follows You 2024)	29
Abbildung 17: Mobilität (Radverkehr – 5,10 und 15 min) (Quelle: Form Follows You 2024)	30
Abbildung 18: Stadtstruktur (Quelle: bjp 2024)	31
Abbildung 19: Denkmalschutz (Quelle: bjp 2024)	32
Abbildung 20: Städtische Funktionen (Quelle: bjp 2024)	33

<i>Abbildung 21: Grün- und Freiräume (Quelle: bjp 2024)</i>	34
<i>Abbildung 22: Umwelt und Klima (Quelle: bjp 2024)</i>	35
<i>Abbildung 23: Mobilität (Quelle: bjp 2024)</i>	36
<i>Abbildung 24: Straßenhierarchie und Erschließung (Quelle: bjp 2024)</i>	37
<i>Abbildung 25: Stärken-Analyse (Quelle: bjp 2024))</i>	40
<i>Abbildung 26: Schwächen-Analyse (Quelle: bjp 2024))</i>	42
<i>Abbildung 27: Chancen-Analyse (Quelle: bjp 2024))</i>	44
<i>Abbildung 28: SWOT-Analyse (Quelle: bjp 2024))</i>	46
<i>Abbildung 29: : Wegehierarchie (Quelle: bjp 2024)</i>	48
<i>Abbildung 30: Grünes Rückgrat (Quelle: bjp 2024)</i>	49
<i>Abbildung 31: Verknüpfendes Wegesystem (Quelle: bjp 2024)</i>	50
<i>Abbildung 32: Freiräume (Quelle: bjp 2024)</i>	51
<i>Abbildung 33: Zonierung der Baufelder (Quelle: bjp 2024)</i>	52
<i>Abbildung 34: Nutzungscluster (Quelle: bjp 2024)</i>	53
<i>Abbildung 35: Kurzfristige Entwicklung (Quelle: bjp 2024)</i>	56
<i>Abbildung 36: Kurzfristige Entwicklung – 3D – Blick Ostkreuz [Gelbe Baukörper = Nachverdichtung; Graue Baukörper = Bestand & Genehmigte Planungen] (Quelle: Form Follows You 2024)</i>	58
<i>Abbildung 37: Langfristige Entwicklung (Quelle: bjp 2024)</i>	62
<i>Abbildung 38: Langfristige Entwicklung – 3D – Blick Ostkreuz [Gelbe Baukörper = Nachverdichtung; Graue Baukörper = Bestand & Genehmigte Planungen] (Quelle: Form Follows You 2024)</i>	64
<i>Abbildung 39: Abgetippte Beiträge des Thementischs „kurzfristige Entwicklung (5-10 Jahre)“ auf der Stadtwerkstatt II zum iEK Rudolfband (Quelle: Baustelle Gemeinwohl 2024)</i>	86
<i>Abbildung 40: Abgetippte Beiträge des Thementischs „langfristige Entwicklung (10-20 Jahre)“ auf der Stadtwerkstatt II zum iEK Rudolfband (Quelle: Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg 2024)</i>	88

**INTEGRIERTES
ENTWICKLUNGSKONZEPT
RUDOLFBAND**