



Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg

Leitbilder und Konzepte

Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg

Leitbilder und Konzepte

Impressum

Herausgeber

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
- Kommunikation -
Württembergische Straße 6
10707 Berlin

Konzeption, Koordination und Bearbeitung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung
Abteilung I: Stadt- und Freiraumplanung – Dietrich Flicke
Referat I B: Michael Künzel
Veronika Honold
Gisela Schumann
Heinrich B. Voßbürger

Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg; Stadtplanungsamt:
Dr. Reinhard Meyer
Matthias Peckskamp

Architekturbüro
mghs meyer große hebestreit sommerer

LandschaftsArchitektur
Planungsbüro Birgit Hammer

Redaktion

Veronika Honold
Elisabeth Rütter
Holger Orb

Layout und graphische Realisierung der Broschüre

Holger Orb

Schutzgebühr □5,-

Berlin, Dezember 2001

Vorwort Peter Strieder	5
Einleitung Dietrich Flicke	6
1 Planungsgebiet	8
2 Freiräume	12
3 Verkehr und Erschließung	14
4 Historische Entwicklung	16
5 Planungen seit 1990	20
6 Leitlinien und Entwicklungsziele für den Spreerraum	24
7 Leitbild	26
8 Ausblick	32

Liebe Mitbürgerinnen und Mitbürger,

der Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg, ehemaliger Grenzraum zwischen Ostteil und Westteil der Stadt, hat für die Umsetzung der Fusion des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg „in den Köpfen“ seiner Mitbürger und als Beispiel für die Gesamtstadt eine Vorbildfunktion. Außerdem gehört er für den Bezirk zu den wichtigsten, für die Stadt zu den wichtigen städtischen Räumen, die für die Öffentlichkeit zurückgewonnen werden können.

Seine Bedeutung resultiert aus der zentralen Lage am Rande der historischen Innenstadt. Das Gebiet muss wichtige verkehrliche Bündlungsfunktionen auf Straße und Schiene übernehmen, gleichzeitig bietet es für übergeordnete Investitionsvorhaben günstige Lagebedingungen. Nicht zuletzt eröffnet der grandiose Stadtraum weite Aussichten zwischen dem Fernsehturm am Alexanderplatz und der Eisenbrücke. Die Bedeutung der Spree muss wieder ins Bewusstsein gebracht werden, lange genug war der Spreeraum geprägt durch die schmerzlich trennende Mauer und Stadtquartiere, die den Flussufer den Rücken zuekehrten.

Der Spreeraum befindet sich im Umbruch. Es müssen sich nicht nur lange Zeit getrennte Stadträume wieder aufeinander beziehen und Brücken gebaut, sondern auch die strukturellen Probleme der Umnutzung von Wasserlagen bewältigt werden.

Das konkrete Leitbild stärkt die noch vorhandenen städtischen Quartiere beiderseits der Spree, indem ein erkennbares Netz aus öffentlichen Straßen und Plätzen das Grundgerüst für die Entwicklung neuer Quartiere auf den bisher brach liegenden Bahn- und Hafensflächen bildet. Der Stadtgrundriss wird im Sinne der Kritischen Rekonstruktion zum einen wieder erlebbar gemacht, zum anderen aber auch neu interpretiert: Die Spree verbindet die beiden bisher voneinander getrennten Ufer und wird als Stadtraum wiederentdeckt und inszeniert. Sie bildet damit gleichzeitig den Übergang zwischen den Außenbezirken und dem Historischen Zentrum.

Das Leitbild ist eine wesentliche Grundlage für ein quartiersübergreifendes Planungs- und Entwicklungsmanagement. Der gemeinsam zwischen Bezirk und Senat gefundene Konsens bindet alle Akteure im Spreeraum an hinreichend flexible und doch starke Leitlinien, die es verhindern, dass Einzelmaßnahmen die abgestimmte Grundstruktur „durchlöchern“. So können auf drängende neue Fragestellungen gemeinsam vernünftige Antworten gefunden werden.

Eine Besonderheit dieses Planungsprozesses war die Parallelität der Leitbild- und Projektentwicklung. Zwar wurde schon an einem Leitbild für den Spreeraum gearbeitet, bevor die privaten Investitionsabsichten eines amerikanischen Investors für die Berlin National Arena bekannt wurden. Jedoch hat dieses Projekt mit seinen erheblichen raumstrukturellen Auswirkungen die Weiterentwicklung des Leitbildes mitbestimmt. Im Gegenstromprinzip hat die gemeinsame Diskussion mit dem Bezirk über das Leitbild das konkrete Projekt beeinflusst, gleichzeitig hat das Projekt das Leitbild auf konkrete Umsetzbarkeit überprüft und entsprechend geprägt.

Das Leitbild ist eine Grundlage für eine gesamtstädtische Sichtweise, die in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirk auf Basis des Planwerks Innenstadt entwickelt wurde und im Bezirk umgesetzt wird. Mit dem Leitbild wurde zwischen Senat und Bezirk eine fruchtbare gemeinsame Debatte eingeleitet, die sowohl die gesamtstädtischen als auch die lokalen Themen bündelt. Es bietet eine gute Grundlage, um diese Debatte fortzusetzen und die Ideen und Leitlinien für den Spreeraum mit den Bürgern, Fachleuten, Gremien, potenziellen Investoren und sonstigen Akteuren zu diskutieren.



Peter Strieder
Senator für Stadtentwicklung



Der Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg ist nach dem Mauerfall und der Fusion der Bezirke Friedrichshain und Kreuzberg ein zusammengehörender, gesamtstädtisch bedeutender Entwicklungsraum. Der Flusslauf der Spree bildet das Rückgrat des Raumes und soll eine wichtige Funktion bei der räumlichen Orientierung und Imagebildung übernehmen. Als Folge der traditionell gewerblichen Prägung, der Jahrzehnte langen Stagnation durch die Funktion als Grenzbereich und trotz des Wirksamwerdens diverser Leitbilder haben der Gesamttraum und die unterschiedlichen Teilräume immer noch keinen Bezug zur Spree.

Seit der Wiedervereinigung und vor allem seit Mitte der 90er Jahre sind für wichtige Bereiche der historischen Mitte nach einer intensiven Diskussion über die kritische Rekonstruktion des Stadtgrundrisses neue Leitbilder entwickelt und zum Teil umgesetzt worden. Für den östlich an die historische Mitte grenzenden Raum an der Spree wurden aufgrund seiner innenstadtnahen Lage und seiner umfangreichen zusammenhängenden Potenzialflächen frühzeitig Entwicklungsvorstellungen formuliert (z.B. Weiterentwicklung des Erschließungsnetzes, Ergänzung der Freiraumstrukturen, Wiederentdeckung der Spree als verbindendes Element, Erschließung neuer Bauflächen). Bereits 1992 wurde der städtebauliche Ideenwettbewerb für das Gebiet um den Hauptbahnhof entschieden. Das 1999 vom Senat beschlossene „Planwerk Innenstadt“ sieht für diesen Teil des Spreeraums eine

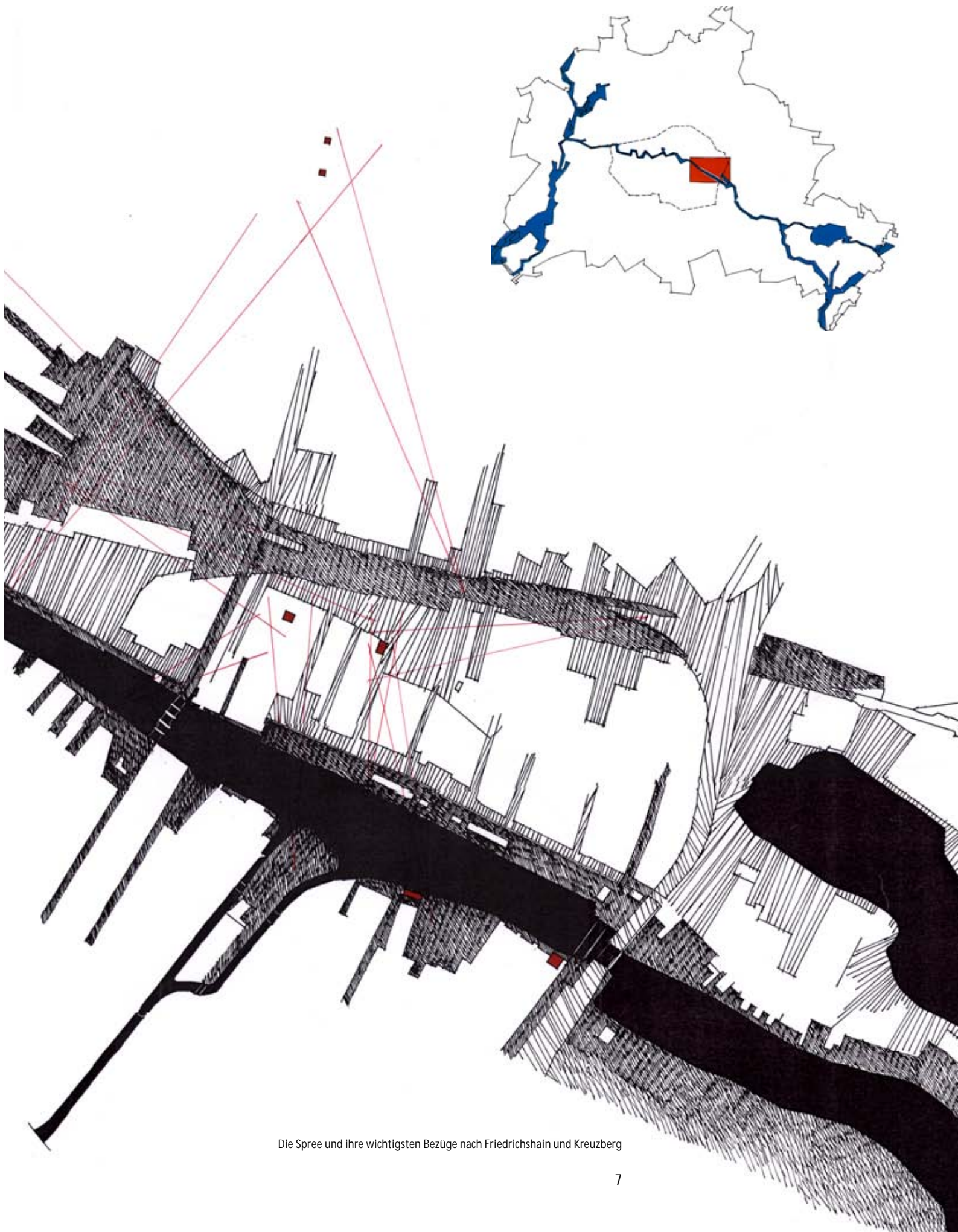
städtebauliche Neuordnung durch die Entwicklung urbaner Stadtquartiere am Spreeufer vor.

Veränderte Rahmenbedingungen ergeben sich heute für diesen Spreeraum zwischen Jannowitzbrücke und Eisenbrücke insbesondere durch die Aufgabe ehemaliger Bahnflächen (Post-, Ostgüter- und Wriezener Bahnhof) und mittelfristig des Osthafens. Der geplante Stadtumbau orientiert sich an der Gliederung des öffentlichen Raumes durch Straßen, öffentliche Parks und Plätze sowie durch Blockrandbebauung. Zusätzliche Brücken sollen künftig die beiden Spreeseiten enger miteinander verbinden. Diese Zielvorstellungen werden durch die Planungen für die „Berlin National Arena“ und die sie umgebenden neuen Stadtquartiere auf den ehemaligen Bahnflächen im Leitbild „Spreeraum“ überlagert.

Die im „Planwerk Innenstadt“ formulierten Leitlinien für einen stadtverträglichen Innenstadtverkehr sind integraler Bestandteil des Leitbildes Spreeraum. Das Ziel, dass ein leistungsfähiges Tangential- und Ringsystem die Verteilung des Verkehrs um die Innenstadt übernimmt, ist nur langfristig und schrittweise umzusetzen. Bis jedoch die Bundesautobahn BAB A100 (mittlerer Ring), die verlängerte Hauptstraße sowie die zusätz-

lichen Brücken gebaut sind, nimmt die ohnehin starke Verkehrsbelastung der Radialen Mühlenstraße/Stralauer Allee und Köpenicker Straße noch zu. Damit die Verkehrssituation im Spreeraum nicht die Entwicklung des Stadtumbauprozesses hemmt, muss kurzfristig die Gestaltung des öffentlichen Raumes verbessert werden.

Das Leitbild Spreeraum trägt der gesamtstädtischen Bedeutung Rechnung. Es ist Ergebnis einer intensiven Zusammenarbeit zwischen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, dem Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg und dem Gutachterbüro mgHs Meyer Große Hebestreit Sommerer in Zusammenarbeit mit dem Büro für Landschaftsarchitektur Birgit Hammer.



Die Spree und ihre wichtigsten Bezüge nach Friedrichshain und Kreuzberg

1 | Planungsgebiet

Der Spreeraum zwischen der Jannowitz- und Eisenbrücke zählt aufgrund seiner innerstädtischen Lage und seiner umfangreichen Potenziale zu den entwicklungsaktiven Stadtbereichen Berlins. Er bildet im Berliner Ring-/Radialstraßensystem einen östlichen Eingang zur Innenstadt.

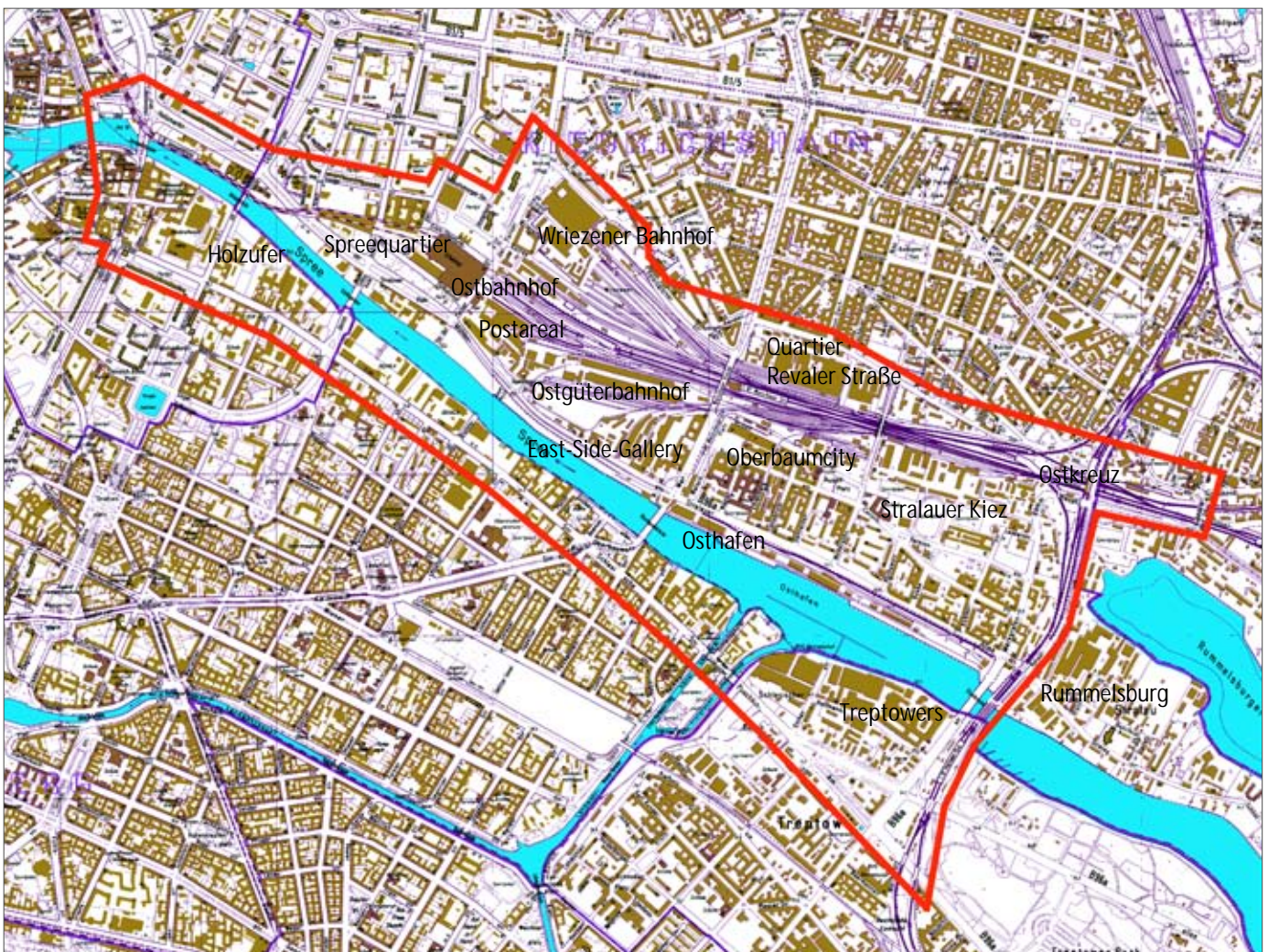
Der Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg liegt im Berliner Urstromtal. Seine naturräumlichen und geschichtlichen Vorbedingungen und Brüche beeinflussen und prägen seine Entwicklung. Der Fluss tritt durch Geradlinigkeit und ca. 150 m Breite stadträumlich besonders hervor und ermöglicht dadurch einmalige Blickbezüge von der Oberbaumbrücke zum historischen Zentrum und zu den Treptowers.

Die Flächen an der Spree sind im Bereich der östlichen Stadterweiterungen des 19. Jahrhunderts traditionell mit Gewerbe- und Hafennutzungen belegt, woraus heute noch erkennbar eine heterogene Bebauungs- und Nutzungs-

struktur resultiert: historische Speicher- und Gewerbebauten, Industrieruinen, Lagerflächen, Brachen und markante Neubauten als Zeichen des Umbruchs. Auf Friedrichshainer Seite verfügt die Nordseite des Ufers über umfangreiche Potenzialflächen mit hervorragender Erschließung (Fern-, S-, U-Bahn, direkte Straßenanbindung an das Stadtzentrum). Parallel zur Spree dehnen sich großräumig die Flächen des ehemaligen Ostgüter- und Wriezener Bahnhofs aus, die jedoch heute von der Bahn nicht mehr genutzt werden. Auch das Gelände des Osthafens wird mittelfristig einer neuen Nutzung zugeführt und muss in den stadträumlichen Zusammenhang integriert werden.

Abgesehen vom Osthafen sind die Nutzungen derzeit weitgehend ohne Wasserbezug. Direkte öffentliche Zugänge zum Wasser gibt es nur im Bereich der Treptowers, am Gröbenufer und am Stadtbalkon an der Cuvrystraße. Die radialen gesamtstädtischen Verbindungslinien Spree, Bahn und Hauptverkehrsstraßen verstärken die

Trennungswirkung zwischen Friedrichshain und Kreuzberg sowie zwischen dem Spreeraum und den angrenzenden Quartieren. In Friedrichshain ist die sechsspurige Verkehrsachse Holzmarktstraße/Mühlenstraße/Stralauer Allee als Hauptverbindung zum Südosten der Stadt mit Flughafen und Autobahn ein auf den Fahrzeugverkehr reduzierter Ort ohne Aufenthaltsqualität. In den Altbaugebieten auf der Kreuzberger Seite präsentieren sich Gewerbehöfe mit der Rückseite zur Spree. Größere zusammenhängende Lager- und Logistikflächen werden nicht adäquat genutzt, bilden Barrieren, so dass das Ufer nur unzureichend in den öffentlichen Raum integriert werden kann. Die Verbindungsfunktion Köpenicker-/Schlesische Straße definiert sich momentan ausschließlich über den Kfz-Verkehr, ein Raumzusammenhang der beiden gegenüberliegenden Straßenseiten ist kaum wahrnehmbar, da eine bauliche Fassung in weiten Teilen nicht existiert.



Planungsgebiet auf der Grundlage der Karte von Berlin, 1:10000, Stand ca. 2000

Während das Kreuzberger Spreeufer in das Stadtquartier eingebunden ist, ist es in Friedrichshain schwieriger, die großflächigen Strukturelemente der Wohngebiete und Bahnflächen zu verknüpfen. Fehlende Querverbindungen und die 1,3 km lange „East-Side-Gallery“ machen die Spree als Raum nicht erlebbar. Sie zählt zu den wenigen Relikten der ehemaligen Grenzanlagen, die die fast dreißig Jahre währende Teilung der Stadt an ihrem ursprünglichen Standort wahrnehmbar machen und steht als Gesamtanlage unter Denkmalschutz. Die fünf Brücken über die Spree, insbesondere die Oberbaumbrücke, sowie Speichergebäude, Krananlagen und Neubauten der letzten Jahre wie das „Trias-Center“ bilden markante Situation.

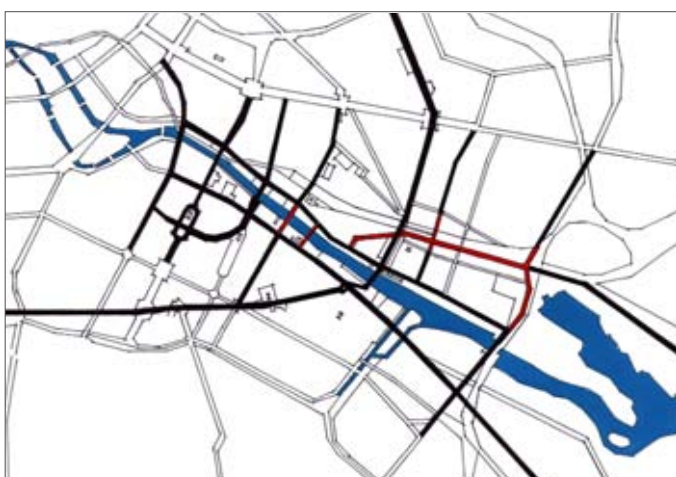
In den letzten 10 Jahren hat der tief greifende politische und ökonomische Strukturwandel zum weiteren Identitätsverlust des Spreerraums beigetragen. Gleichzeitig hat vor allem in Friedrichshain eine Entwicklungsdynamik begonnen. Die Schwerpunktbereiche Ostbahnhof, Oberbaumcity und Treptowers haben bereits gesamtstädtische Ausstrahlung und sind zu Synonymen des Wandels und der Entwicklung geworden. Seit 1990 sind ca. 472.000 qm Bruttogeschossfläche (BGF) für Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen entstanden. Zudem stellt der Spreerraum heute mit seinen ca. 100 ha umfassenden Neuordnungsbereichen das flächengrößte zusammenhängende innerstädtische Entwicklungspotenzial Berlins dar.



Barrieren im engeren Planungsgebiet



Raumgefüge im weiteren Planungsgebiet



Netzgefüge und Ergänzungen im weiteren Planungsgebiet



Flächenpotenziale im engeren Planungsgebiet



Brach gefallene Gewerbeflächen auf der Südseite der Spree



East-Side-Gallery



Oberbaumbrücke



Gleisanlagen östlich der Modersohnbrücke



Speichergebäude am Osthafen



Osthafen



Blick in die Innenstadt: Fernsehturm und TRIAS-Center



Treptowers, Blick zur Eisenbrücke

2 | Freiräume

Mangelhafte räumliche Verbindung zwischen Spree und dem Wohngebiet Karl-Marx-Allee



Autoorientierte Nutzungen haben die Nischen zwischen Holzmarktstraße, Stadtbahn und Spree besetzt



Das Heizkraftwerk Mitte verhindert einen Spreezugang



Die Holzmarktstraße und der Stralauer Platz sind zu Ruderal- und Verkehrsgrün verkommen



Als wichtiges landschaftliches Element ist die Spree in diesem heterogenen Stadtraum nur unzureichend erlebbar, sie wird hier nur über Blickbeziehungen von Brücken aus in den öffentlichen Raum einbezogen.

Die Kreuzberger Spreeseite ist durch dichte gründerzeitliche Bebauung mit kleinteiligen Innenhöfen, begrünten Baulücken und Stadtplätzen geprägt. Die Gewerbenutzungen auf den direkt an die Spree grenzenden Grundstücken beziehen das Ufer nicht in den öffentlichen Raum ein. Dabei hat die Öffnung des Ufers für die angrenzenden dicht bebauten und mit Grünflächen unterversorgten Stadtquartiere eine hohe Bedeutung. Den Freiräumen Görlitzer Park und Schlesischer Busch fehlt eine Verbindung zur Spree. Selbst die Lohmühleninsel direkt an der Spree, begrenzt von Landwehrkanal und Flutgraben, ist nur unzureichend als Freiraum erschlossen. Der Luisenstädtische Kanal in Mitte verbindet die Spree durch seine Grünflächen über das Engelbecken und den Oranienplatz mit dem Landwehrkanal. Durch ihre klare Struktur ist die Anlage ein wesentliches Freiraumelement in der gründerzeitlichen Struktur.

Auf Friedrichshainer Seite ist ein Erleben der Grünflächen und öffentlichen Räume, die Wahrnehmung von Stadtkanten oder die für eine Orientierung wichtige Wahrnehmung von Sichtbeziehungen kaum möglich. Nur die Warschauer Straße stellt durch ihre Platanenallee eine Grünzäsur entlang der Verkehrsachse dar. Die Flächen des ehemaligen Wriezener Bahnhofs und des Ostgüterbahnhofs liegen teilweise brach und haben sich zu wertvollen Biotopflächen entwickelt. Diese Räume sind für die Bevölkerung aber nicht zugänglich und spielen im Bewusstsein der Anwohner kaum eine Rolle. Die nördlich des Straßenzuges Holzmarktstraße/Mühlenstraße/Stralauer Allee liegenden Wohngebiete haben zudem keinerlei Bezug zur Spree. Hier spielen „grüne Einzelstrukturen“ wie kleinere grüne Stadtplätze und Innenhöfe und sogar Baumgruppen eine besondere Rolle. Neue funktionale Beziehungen und stadträumliche Vernetzungen der Stadtteile über die Bahnflächen mit der Spree sind zur Verbesserung der Wohnsituation für diesen Bereich erforderlich.

Im Bereich des Bezirks Mitte bilden die Stadtbahntrasse mit angelagertem Gewerbe und die Holzmarktstraße Barrieren, so dass das Wohngebiet Karl-Marx-Allee keinen Bezug zur Spree hat. Das Heizkraftwerk Mitte verhindert auf der Südseite der Spree einen durchgehenden öffentlichen Weg entlang des Flusses.



Nur wenige innerstädtische Freiräume existieren im Spreeraum:

Helsingforster Platz



Rudolfplatz



Straßenecke Modersohn-/Simplonstraße



Lenbachplatz am Bahnhof Ostkreuz

3 | Verkehr und Erschließung



Holzmarktstraße



Mühlenstraße



Stralauer Allee



Elsenbrücke

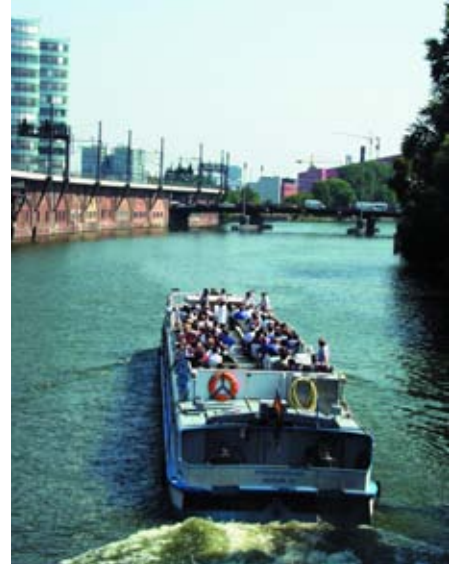
An der Erschließungsstruktur des Planungsgebietes lässt sich Kontinuität und Wandel der historisch gewachsenen Stadtstruktur ablesen. Ursprünglich wurde die Entwicklung von Naturraum und Topografie bestimmt, veränderte sich durch stadtstrukturelle Eingriffe und Brüche und unterliegt beständig dem Funktionswandel des Berliner Verkehrssystems.

Neben der Funktion als Wasserstraße ist die Spree eine Barriere zwischen den Teilräumen, so dass entlang der Ufer auf beiden Seiten Radialstraßen angelegt wurden (Köpenicker-/Schlesische Straße südlich der Spree, Holzmarkt/Mühlenstraße/Stralauer Allee nördlich der Spree). Da die Spree vor allem dem angrenzenden Gewerbe als Transportmittel diente, wurden die Radialen in diesem Abschnitt nicht als Uferstraßen, sondern als Erschließungsstraßen für das Gewerbe konzipiert. Dadurch konnten die Gewerbeblöcke landseitig von den Radialstraßen und wasserseitig von der Spree angedient werden.

Die großräumige Vernetzung der Radialen mit dem Straßennetz erfolgte über ein immer noch existierendes weitmaschiges Ringstraßensystem. Der innerste Ring, der die beiden Spreeufer verband, wird in diesem Teilabschnitt von der Alexander-/Brückenstraße gebildet, weitere Ringstraßenabschnitte sind die Andreasstraße/Engeldamm und die Skalitzer-/Warschauer Straße. Während auf der Südseite die Köpenicker-/Schlesische Straße mit dem kleinteiligen Erschließungsnetz der südlich angrenzenden Luisenstadt verknüpft werden konnte, führte in Friedrichshain die Anlage des Schlesischen Bahnhofs sowie der Stadtbahn dazu, dass sich zwischen dem großflächigen Bahngelände und der Spree nur eine relativ isolierte, bandartige Bebauung entwickeln konnte.

Mit der Teilung der Stadt wurde der Flussraum zum Grenzraum und die Brücken verloren ihre verknüpfende Funktion. Die Köpenicker-/Schlesische Straße wurde von einer Verbindungs- zu einer reinen Erschließungsstraße in Randlage. Der Straßenzug Holzmarkt-/Mühlenstraße/Stralauer Allee/Elsenbrücke übernahm dagegen Verbindungsfunktionen von Mitte nach Treptow und Adlershof, der früher über die Köpenicker Straße abgewickelt wurde.

Nach dem Fall der Mauer wurde das ursprüngliche Straßennetz wiederhergestellt, wobei es ungleich stärkere Verkehrsströme bewältigen muss. Die Brücken wurden mit Ausnahme der Brommybrücke instandgesetzt. Gleichzeitig stellte sich heraus, dass die vorhandenen Bahn-, Hafen- und Gewerbeflächen heute nicht mehr



Spree an der Jannowitzbrücke



Stadtbahn am Bahnhof Jannowitzbrücke



Köpenicker Straße



Die wichtigste Ringverbindung führt über die Warschauer Brücke und Oberbaumbrücke, die MIV, Straßenbahn und U-Bahn aufnehmen

im früheren Umfang benötigt werden und anderen Nutzungen zugeführt werden können. Der Konflikt zwischen attraktiver Lage am Wasser und der Störung bzw. Nutzungseinschränkung durch starke Verkehrsbelastung soll durch die Neustrukturierung des Verkehrsnetzes minimiert sowie durch Umgestaltung und baulich-räumliche Fassung des jeweiligen Straßenraums verbessert werden. Eine engere Vernetzung der beiden Spreeseiten erfordert den Bau zusätzlicher Brücken.

Übergeordnetes Hauptverkehrsstraßennetz

Der FNP stellt das Netz der übergeordneten und örtlichen Hauptverkehrsstraßen dar. Prämisse des zugrunde liegenden Verkehrskonzeptes ist die Vermeidung von Verkehr in der Innenstadt durch Ableiten des Durchgangsverkehrs und die Entlastung von Wohngebieten. Diesem Ziel dienen die Bündelung der übergeordneten Verkehrsströme auf der geplanten BAB A100 und der A113 mit Anschluss an den Innenstadtring und die Verknüpfung des inneren Rings (Skalitzer-/Warschauer Straße) mit der verlängerten Hauptstraße.

Die Radialstraßen sollen den Verkehr zwischen Innenstadt und Innenstadtrand bündeln und auf den Ring im Sinne einer Innenstadttour ablenken. Die Skalitzer-/Warschauer Straße erfüllt diese Ringfunktion (innerer Ring), die später von

der Bundesautobahn im Bereich Eisenstraße, Markgrafendamm/Gürtelstraße (mittlerer Ring) übernommen werden soll. Die wichtigste Radialstraße nördlich der Spree und südlich der Bahnlinie ist die geplante Verbindung zwischen Ostkreuz und Warschauer Straße über die verlängerte Hauptstraße. Die Schließung des mittleren Straßenrings, die Autobahn über Neukölln/Treptow (BAB A100 und A113) bis zur Frankfurter Allee, ermöglicht den Rückbau der Mühlenstraße und entlastet den Straßenzug Köpenicker-/Schlesische Straße vom Durchgangsverkehr.

Die örtlichen Hauptverkehrsstraßen dienen der Bündelung des Verkehrs zwischen Innenstadt und Innenstadtrand und dem Erschließungsverkehr. Die Bündelung betrifft die Straßen, die von ihrer Lage, ihrer Netzgeometrie und ihrem Profil sowie den angrenzenden Nutzungen geeignet sind, einen begrenzten Anteil an Durchgangsverkehr aufzunehmen. Im Untersuchungsgebiet sind die wichtigsten Hauptverkehrs- bzw. Sammelstraßen die Radialstraßen beiderseits der Spree (z. B. Holzmarkt-/Mühlenstraße/ Stralauer Allee bzw. Köpenicker-/Schlesische Str.) und die Ringstraßen (z.B. Lichtenberger Straße/Michaelkirchstr, bzw. -Skalitzer-/Warschauer Straße), deren Verkehr zwangsläufig von den Brücken (z.B. Jannowitzbrücke, Michaelbrücke Schillingbrücke Oberbaumbrücke und Eisenbrücke) gebündelt wird.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Im Spreeraum transportieren täglich ca. 360 Nah- und Fernverkehrszüge sowie die S-Bahn bis zu 120.000 Personen. Die Bahnhöfe Jannowitzbrücke, Ostbahnhof, Warschauer Straße und Ostkreuz sind zentrale Verknüpfungspunkte im Gesamtschiennetz. Die U-Bahnlinien U 1 und U 15 verbinden als Durchmesserlinie zwischen U-Bahnlinie „Warschauer Straße“ und „Krumme Lanke“ Friedrichshain mit Charlottenburg und Wilmersdorf. Die Straßenbahn erschließt nur den nordöstlichen Teil des Verflechtungsbereichs Friedrichshain/Kreuzberg. Die mittelfristig geplante Erweiterung des Straßenbahnnetzes über die Spree in Richtung Hermannplatz führt zu einer erheblichen Netzverbesserung und verknüpft bisher unzureichend erschlossene Gebiete von Neukölln und Kreuzberg mit Friedrichshain. Die Verlängerung der U-Bahn (U1) vom Bahnhof Warschauer Straße bis zum Frankfurter Tor ist eine langfristige Option zur Entwicklung des Stadtraums.

4 | Historische Entwicklung



Siedlungsstruktur um 1810



Siedlungsstruktur um 1880



Siedlungsstruktur um 1910



Siedlungsstruktur um 1940

Für die Wirtschafts- und Sozialgeschichte Berlins hat der Spreeraum besondere Bedeutung. 1842 wurde die Bahnstrecke Berlin-Frankfurt eröffnet, die im Frankfurter Bahnhof (später Schlesischer-, Ost-, Hauptbahnhof) endete. Durch die Zusammenlegung mit der Niederschlesisch-Märkischen-Eisenbahn entstand ein zentraler Knotenpunkt im europäischen Eisenbahnnetz. 1879 erfolgte im Rahmen des Baus einer Ost-West-Eisenbahn-Verbindung, der Stadtbahn, der Umbau des Schlesischen Bahnhofs (vorher Frankfurter Bahnhof) zum Durchgangsbahnhof. Dem Bahnhof vorgelagert war der 1820 als zentraler Festplatz angelegte Stralauer Platz.

Mit Eröffnung der Stadtbahn 1882 (Charlottenburg – Ostbahnhof) und der ersten Hoch- und Untergrundbahn 1902 (Warschauer Brücke – Stralauer Tor – Potsdamer Platz) gingen wichtige Impulse für den städtischen Nahverkehr aus. Das erste kommunale Gaswerk Berlins ging 1847 am Stralauer Platz in Betrieb, 1852 erhielt Berlin mit dem Wasserwerk vor dem Stralauer Tor erstmals eine zentrale Wasserversorgung. Die neue kommunale Infrastruktur und die fünf Brücken über die Spree, die zwischen 1822 und 1909 errichtet wurden, verstärkten die gewerblichen Ansiedlungen beiderseits des Flusses.

Auf Kreuzberger Seite gehen die Straßen und Plätze der Luisenstadt zurück auf Planungen Lennés von 1840. Bis dahin säumten Holzmärkte, Kalkscheunen, Schiffbauer, Kattunfabriken sowie Kasernen und Magazine des preußischen Militärs das Spreeufer. Nach 1800 hatten sich am Schlesischen Tor und der Oberbaumbrücke militärische Anlagen angesiedelt, um 1850 kamen Kasernenanlagen hinzu, die noch heute das Stadtbild prägen. Auch die Stralauer Vorstadt wandelte sich zu einem dichten innerstädtischen Stadtgebiet, geprägt von Bahnanlagen, Hafen und Industrie. Die 1906 eröffnete Glühlampenfabrik Osram (später VEB NARVA) bot Mitte der Zwanziger Jahre 4.500 Arbeitsplätze. Auf den Wassergrundstücken an der Mühlenstraße fand jedoch kein umfassender Austausch der Nutzungen statt: Lager- und Baustoffbetriebe blieben am Ufer bestehen. 1892, 1918 und 1928 wurden die gebietsprägenden Speichergebäude errichtet. Der Osthafen war 1913 einer der größten Umschlagplätze Mitteleuropas, später der größte Binnenhafen der DDR.

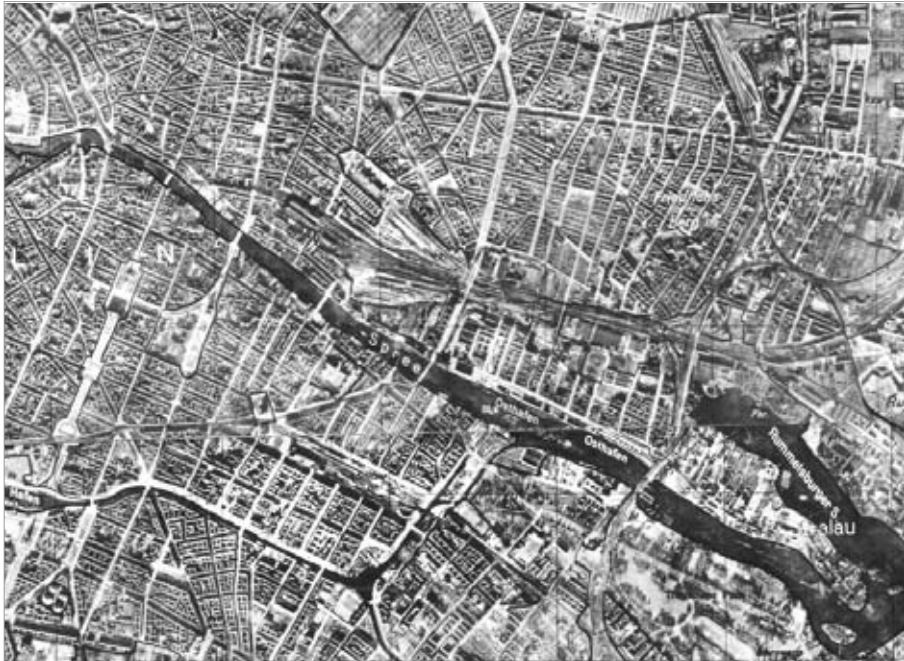
Der Ausbau der kommunalen Infrastruktur bildete damit die Grundlage für die rasante Entwicklung des Gewerbes und der Mietshausquartiere nach der Reichsgründung.



„Plan der Umgebungen von Berlin“, um 1865.



Plan der Gleisanlagen in und um Berlin aus dem Jahre 1896.



Luftbild um 1940



Luftbild 2001

Städtebauliche Planungen nach 1945

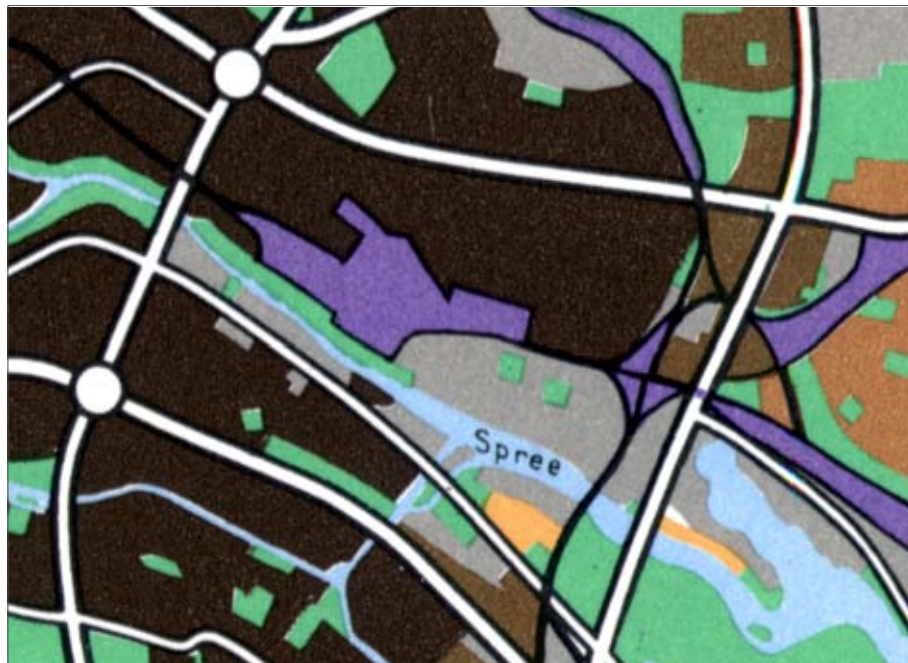
Nach der Teilung Berlins als Ergebnis der Nationalsozialistischen Gewaltherrschaft zählten die beiden stark zerstörten Bezirke nach 1945 zu zwei unterschiedlichen politischen Systemen: Friedrichshain war ein Stadtbezirk Ost-Berlins bzw. der Hauptstadt der DDR und Kreuzberg ein Bezirk West-Berlins, die Grenze verlief entlang der Spree. Für die Entwicklung der beiden Bezirke war nun ihre Lage an der innerstädtischen Grenze und für Friedrichshain die Nähe zum Zentrum Ost-Berlins am Alexanderplatz bestimmend. Dem Wiederaufbau von Friedrichshain und Kreuzberg lagen stadtentwicklungspolitische Ziele zugrunde, die an den Ideen der zwanziger und frühen dreißiger Jahren anknüpfend vor allem die beengten wilhelminischen Wohnverhältnisse überwinden sollten.

1946 legte das Planungskollektiv um Hans Scharoun den „Kollektiv-Plan“ vor. Die Konzeption sah in der flächenhaften Zerstörung großer Teile der Mietskasernenstadt eine Chance zur Gestaltung einer neuen Stadt. Orientiert an der Spree wurden parallel verlaufende Bänder unterschiedlicher Nutzungsarten konzipiert. Die Funktionen Wohnen und Arbeiten sollten voneinander getrennt und durch Schnellverkehrsstraßen mit begleitenden Grünflächen gegliedert werden. Gleichzeitig wurde ein weiterer gesamtstädtischer Plan, der „Zehlendorfer Plan“ erstellt. Seine Grundlage bildete die vorhandene Stadtstruktur, wobei das Verkehrsnetz und die Freiflächensituation verbessert werden sollten. 1948 wurde der „Bonatz-Plan“ als Neuer Plan für Berlin vorgelegt, der an den „Zehlendorfer Plan“ anknüpfte und auf Kontinuität setzte. Absicht war, entsprechend den politischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten, die teilweise zerstörte Stadt umzubilden. Auf Basis des mehrfach überarbeiteten Bonatz-Plans wurde 1950 der Flächennutzungsplan von Berlin vom Magistrat bestätigt und von der Stadtverordnetenversammlung von Groß-Berlin beschlossen. Er ging davon aus, dass Berlin auch die Hauptstadt eines wiedervereinigten Deutschlands würde und konzipierte Bodennutzung und Verkehrsplanung für die Gesamtstadt von maximal 4 Mio. Einwohnern, trennte Wohnen, Arbeiten und Erholung (gemäß den Beschlüssen der „Charta von Athen“) mit dem Ziel, die Wohn- und Lebensverhältnisse zu verbessern.

Diese Leitbildvorstellungen prägten in der folgenden Zeit in West wie Ost die Planungen. Vor allem die Verkehrsplanung blieb dabei gesamtstädtisch orientiert und entwickelte ein Autobahnnetz, das aus Ringen und Tangenten bestand, die an der historischen Innenstadt vorbeiführen sollten. Im Westteil der Stadt wurde mit dem Flächennutzungsplan 1957 eine Planung für Gesamt-Berlin vorgelegt, die die Trennung der verschiedenen Funktionen, eine polyzentrische Stadtstruktur sowie ein leistungsfähiges Verkehrsnetz planerisch verfestigte.

Für den Ostteil der Stadt sah der Generalbebauungsplan von 1969 den Ausbau eines repräsentativen Zentrums vor und strebte ebenfalls die Trennung von Wohn- und Industriegebieten an. Bahn- und Straßennetz wurden auf die Teilstadt orientiert, das sich durch die Tangentialstraßen bis zur Grenze nach West-Berlin konzentrisch gliederte. Mit Beginn des Neuaufbaus des Stadtzentrums in den 60er Jahren wurde der 2. Bauabschnitt Karl-Marx-Allee vom Strausberger Platz bis Alexanderplatz realisiert. Die Karl-Marx-Allee wurde zur Achse der Neubebauung des Gebietes zwischen Holzmarktstraße und Mollstraße, in dem das traditionelle Straßenraster vollständig aufgehoben und freistehende 10-geschossige Zeilenbauten in Plattenbauweise errichtet wurden. Das Gebiet nördlich des Ostbahnhofs erhielt mit dem Neubau der Druckerei Neues Deutschland 1974 nahe des ehemaligen Küstriner Bahnhofs einen Entwicklungsschub. Im Wohngebiet an der Pariser Kommune entstanden Anfang der 70er Jahre 18 bis 21-geschossige Doppelhochhäuser und 11-geschossige Wohnscheiben. Der Ausbau der Radialen Alexander-, Holzmarkt-, Mühlenstraße und Stralauer Allee verbesserte die Verbindung zwischen dem Regierungszentrum in Mitte und dem Flughafen Schönefeld. Die Neugestaltung und Umbenennung des Ostbahnhofs zum Hauptbahnhof im Jahre 1987 sollte seine neue Bedeutung im Gefüge der Teilstadt betonen.

Die Internationale Bauausstellung (IBA) stabilisierte in den 80er Jahren die stark beschädigten Strukturen Kreuzbergs durch Sanierung vorhandener Substanz und die Wiederaufnahme des historischen Stadtgrundrisses bei Neubaumaßnahmen. Die Köpenicker Straße, eine der ältesten Verbindungen von Kreuzberg in den Südosten Berlins, verlor durch die Verfestigung der Teilung weiter an Bedeutung, so dass große gewerblich nutzbare Flächen brach fielen.



West-Berliner Flächennutzungsplan von 1957 mit Planungen für das Stadtautobahnnetz



Ausschnitt aus dem Ost-Berliner Generalbebauungsplan (Plan der Flächennutzung) von 1969

5 | Planungen seit 1990

Der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan, das Landschaftsprogramm, die sektoralen Stadtentwicklungspläne, das Planwerk Innenstadt und städtebauliche Konzepte stellen den übergeordneten Rahmen dar, in den sich das teilräumliche Konzept des Spreeraums einbindet. Gesamtstädtische Rahmenbedingungen und teilräumliche Konzepte stehen aber in einem dynamischen Entwicklungsprozess. Ein stimmiges Gesamtbild entsteht, wenn beide Planungsebenen sich unter veränderten Bedingungen annähern. In diesem Sinn müssen auch übergeordnete Planungen angepasst werden, wenn die Logik der Teilraumkonzepte dies im Rahmen der Gesamtentwicklung nahe legt. Daher erfordert das „Leitbild Spreeraum“ eine Anpassung bzw. Aktualisierung dieser Vorgaben, damit seine Ziele gesichert und umgesetzt werden können.

Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan Berlin spiegelt die unterschiedliche Bedeutung der beiden Spreeuferseiten innerhalb der Gesamtstadt wider. Das Friedrichshainer Spreeufer wird als „Cityergänzungsgebiet“ bis zum Postareal mit einer kerngebietstypischen Nutzungsstruktur (M1), bis zur Warschauer Straße werden gemischte Bauflächen (M2) dargestellt. Ein durchgehender Ufergrünzug soll auf beiden Seiten die Uferzugänglichkeit langfristig sichern. Auf der Kreuzberger Seite sollen die traditionell gewerblichen Standorte erhalten bleiben. Da die weitere gewerblich geprägte Nutzung des Kreuzberger Spreeufers vor dem Hintergrund der Abwanderung von Gewerbebetrieben und der extensiven Nutzungen nicht angemessen erscheint, wird eine Umstrukturierung für diese Flächen erforderlich.

Daher ist für den Bereich die Einleitung eines Verfahrens zur Anpassung des FNP an die veränderten Planungsgrundzüge vorgesehen. Im Straßennetz stellt der FNP die Hauptverkehrsstraßen mit übergeordneter Bedeutung dar. Durch Schließung des Stadtrings im Osten (BAB A100 und Verlängerte Hauptstraße) und Ausbildung eines weiteren Rings von Stadtstraßen um den Kern der Innenstadt sollen weitere Voraussetzungen für die Begrenzung des Autoverkehrs in der inneren Stadt geschaffen werden. Das Verkehrskonzept, das dem FNP zugrunde liegt, geht davon aus, dass das zukünftige Straßennetz in seiner Leistungsfähigkeit für den Durchgangsverkehr reduziert und die Qualität des Straßenraumes verbessert werden. Dies betrifft im Planungsgebiet vor allem die nördlich und südlich der Spree verlaufenden Radialen Holzmarkt-/Mühlenstraße/Stralauer Allee sowie Köpenicker-/Schlesische Straße.

Landschaftsprogramm (LaPro)

Das Landschaftsprogramm verdeutlicht die Spreeniederung als Naturraum und zielt auf eine Aufwertung der Freiräume für die Erholung, des Landschaftsbilds, des Biotop- und Artenschutzes sowie des Naturhaushalts. Der Erholungs- und Freiraumnutzung sowie dem Landschaftsbild dienen insbesondere die uferbegleitenden Grünzüge, die Grünverbindung über Modersohnbrücke, Luisenstädtischen Kanal und Engelbecken zum Oranienplatz sowie eine Aufwertung von Stadtplätzen (Stralauer Platz, Rummelsburger Platz, Warschauer Straße/Revaler Straße, Platz an der Jannowitzbrücke). Die jeweiligen blockscharfen Entwicklungsziele des Landschaftsprogramms müssen entsprechend der jetzigen Planung modifiziert und angepasst werden.

„Stadtentwicklungsplan Wohnen“ (Senatsbeschluss 10.08.1999)

Der Spreeraum gehört zu den prioritären Räumen für die Wohnungsentwicklung. Er bietet Potenziale für innerstädtisches, hochwertiges Wohnen am Wasser. Neubaupotenziale ergeben sich im Rahmen der Marktfähigkeit für freifinanzierten Wohnungsbau, der besondere Standortqualitäten erfordert. Flächen des Wriezener Bahnhofs und das RAW-Gelände werden als nachrangig zu entwickelnde Standorte eingestuft. Insgesamt sind Wohnungsbaupotenziale von ca. 4.850 WE tragfähig.



Ausschnitt aus dem
Flächennutzungsplan
1994



Ausschnitt aus dem
Landschaftsprogramm
1995

Konzept „Bürostandort Berlin – Strukturen und Perspektiven bis 2010“ (Veröffentlichung: 2001)

Das Konzept setzt angesichts nachlassender Nachfrage Prioritäten in der Innenstadt (City). Hochwertige Bürostandorte in Citylage werden durch kleinteilige Büronutzungen in urbaner Mischung in sonstigen Innenstadtbereichen ergänzt.

- Der Bereich um den Ostbahnhof erhält als eine von insgesamt 3 „Neuen Cities“ eine herausragende Bedeutung innerhalb der Gesamtstadt. Der Standort eignet sich für Cityfunktionen, ist als repräsentativer Standort prädestiniert für großflächige Vorhaben.
- Der Bereich Holzmarktstraße bis Michaelkirchstraße ist als „Neuer Ort in der Stadt“ ein Standorttypus der Stadtrekonstruktion in zentraler Lage mit hoher Attraktivität.
- Der Bereich Ostgüterbahnhof bis zum Ostkreuz ist als Standorttyp „Open Game“ attraktiv für großflächige Vorhaben.
- Entlang des Kreuzberger Ufers bietet der Nutzungstyp „Urbane Mischung“ überwiegend Standorte auf gewerblichen Flächen und kleinteilige Nachverdichtungspotenziale.

Bei den innerstädtischen Großprojekten wurde eine große Diskrepanz zwischen den umfangreichen Potenzialen und der zu erwartenden Nachfrage festgestellt. Die auf die Innenstadt bezogene Nachfrage wird auf absehbare Zeit vorrangig von kleinen und mittleren Unternehmen ausgehen, für die Zentralität, gute Erreichbarkeit und urbanes Umfeld im Vordergrund stehen.

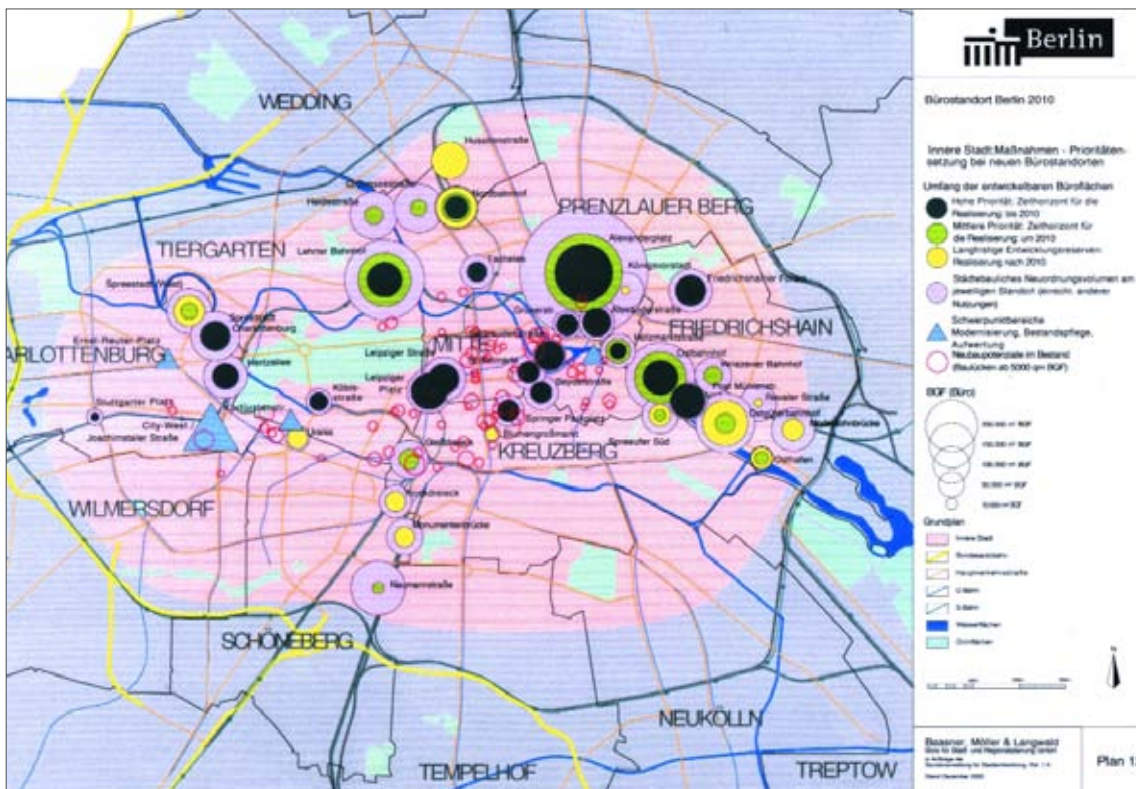
„Stadtentwicklungsplan Gewerbe“ (Senatsbeschluss: 14.09.1999)

Der StEP Gewerbe und das Entwicklungskonzept für den produktionsgeprägten Bereich (EpB, Senatsbeschluss: 07.09.1999) versuchen, die stadträumlichen Folgen des Wandels nach dem Fall der Mauer im verarbeitenden Gewerbe zu bewältigen. Günstige Entwicklungsbedingungen werden u.a. für Unternehmen der Medienwirtschaft, des grafischen Gewerbes, der Informations- und Kommunikationstechnik, der Pharmazie und der Solartechnik gesehen. Gewerbliche Produktionsanlagen in Streulagen sollen gesichert werden. Am Ostkreuz wird der Schwerpunkt auf Wissenschaft, Forschung und dienstleistungsorientierte Produktion gelegt. Die Flächen an der Köpenicker Straße sind Bestandteil des Entwicklungskonzeptes für den produktionsgeprägten Bereich. Der Umnutzungsdruck wird zu einer Qualifizie-

rung des Bestandes und Öffnung für konsumorientierte Dienstleistungen führen. Neue Kombinationen von Arbeiten und Wohnen bieten ein breites Spektrum der Standortqualifizierung.

„Stadtentwicklungsplan Zentren und Einzelhandel“ (Senatsbeschluss: 09.03.1999)

In den teilräumlichen Leitlinien zur Zentren- und Einzelhandelsentwicklung wird im Innenstadtraum dem Zentrumsbereich Mitte (Potsdamer/Leipziger Platz, Alexanderplatz, Friedrichstraße) und dem Hauptzentrum Frankfurter Allee zentrale Bedeutung für die Einzelhandelsentwicklung zugemessen. Größere Einzelhandelsprojekte mit höherwertigen Angeboten sind hier vorrangig anzusiedeln. Die Ansiedlung bedeutender Einzelhandelsprojekte in der näheren Umgebung der Zentrenkerne sollte vermieden werden, um einerseits die Stabilisierung der Zentrenstruktur und andererseits die kleinteilige wohnungsnah Einzelhandelsversorgung an der Warschauer Straße nicht zu gefährden.



Konzept „Bürostandort Berlin“: Maßnahmen- und Prioritätensetzungen bei neuen Bürostandorten für die Innere Stadt



Ausschnitt aus dem Planwerk Innenstadt, Senatsbeschluss vom 18. Mai 1999

Planwerk Innenstadt
(Senatsbeschluss 18.05.1999)

Das Leitbild für die kompakte und durchmischte Berliner Innenstadt stellt mit dem Senatsbeschluss vom 18. Mai 1999 eine überbezirkliche Planungsvorgabe dar. Das Planwerk Innenstadt setzt die beiden über Jahrzehnte getrennten Stadtzentren zueinander in Beziehung und verbindet sie. Das Plangebiet umfasst das „Zentrum des Westens“ und das „Historische Zentrum“ wie sie sich – bis ins 19. Jahrhundert begrenzt durch die Akzisemauer mit ihren Toren – entwickelt hat. Der hier untersuchte Spreeraum wird von der Jannowitzbrücke bis zur Oberbaumbrücke einbezogen. Das Leitbild des Planwerks sieht Blockrandbildungen, eine Orientierung zur Spree durch nord-süd-orientierte Vernetzungen und Sichtachsen, eine Betonung besonderer Orte (Brückenköpfe) und Platz- und Freiräume mit Bezug zum Uferweg vor. Der Spreeraum wurde nicht als Vertiefungsraum im Planwerk behandelt. Angesichts veränderter Rahmenbedingungen insbesondere durch die Möglichkeit der Einbeziehung weiterer umfangreicher Bahnflächen bei der Neuordnung des Stadtraumes und durch das konkrete Ansiedlungsprojekt einer Großveranstaltungshalle sollen im Leitbild Spreeraum die übergreifenden Zusammenhänge weiterentwickelt werden, um zu einem tragfähigen und konsensfähigen Teilraumkonzept zu gelangen.



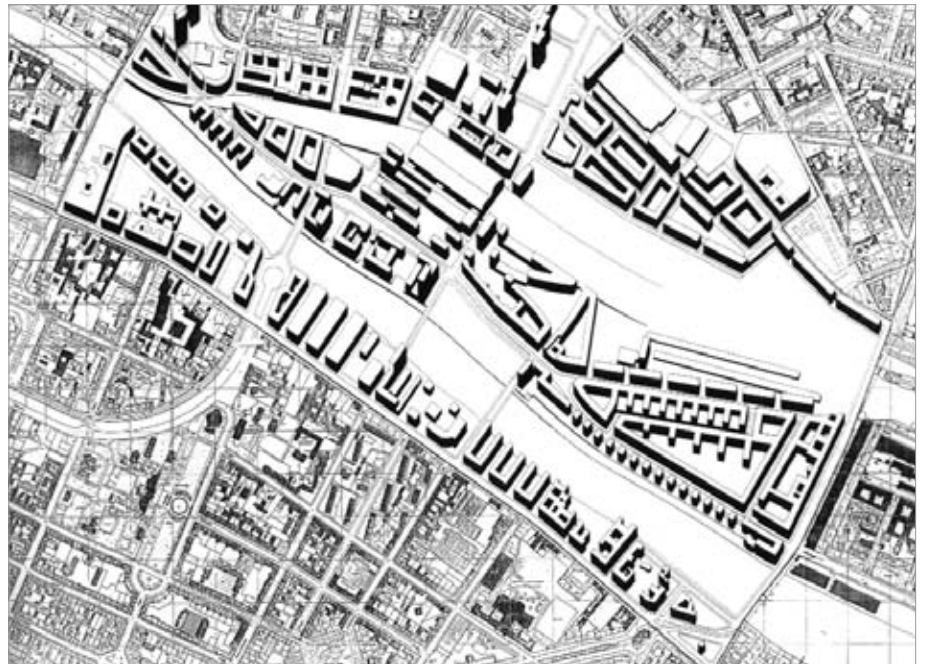
Zuschnitt der Bereichsentwicklungsplanungen der ehemaligen Bezirke Mitte, Friedrichshain, Kreuzberg, Neukölln und Treptow, Stand 2000.

Bereichsentwicklungsplanung

Die Bereichsentwicklungsplanung der Bezirke konkretisiert die planerischen Grundzüge des Flächennutzungsplanes. Die Planungen können jedoch teilweise als obsolet bezeichnet werden: An das „Cityergänzungsgebiet“ rund um den Ostbahnhof schließen sich ausgedehnte Bahn- und Gewerbeflächen für Logistik und bahnorientiertes Gewerbe an. Die gewerbliche Prägung des Kernraumes zwischen Ostbahnhof und Warschauer Straße wird angesichts Bedeutung und Erschließungsgunst des Raumes heute durch „höherwertige“ Standortentwicklungsmöglichkeiten in Frage gestellt. Dadurch muss auch die Übernahme des Rahmenplanes von 1993 im Bereich Mühlenstraße überprüft werden. Der in den Planungen berücksichtigte Osthafen wird mittelfristig aufgegeben, so dass auch hier neue Überlegungen erforderlich werden.

Städtebaulicher Ideenwettbewerb
Hauptbahnhof Berlin/Spreeufer, 1992,
Städtebaulicher Rahmenplan
Hauptbahnhof/Spreeufer, 1993,
Rahmenplan Mühlenstraße 1994

Kurz nach der Wende wurde das hohe Entwicklungspotenzial im Spreeraum rund um den damaligen Hauptbahnhof erkannt und 1992 ein bundesoffener städtebaulicher Ideenwettbewerb für das Umfeld des Hauptbahnhofes und das Spreeufer zwischen Michaelbrücke und Rummelsburger Platz durchgeführt. Der Wettbewerb ist nach der Teilung und Fragmentierung des Raumes der erste planerische Versuch, die strukturellen Zusammenhänge wiederherzustellen bzw. neu zu definieren. Das Leitbild der gemischten kompakten Stadtquartiere mit direktem und indirektem Bezug zum Wasser wird durch den Wettbewerb bestätigt. Der Spreeraum wird als selbstständige räumliche Einheit verstanden, der baulich strukturiert und akzentuiert wurde. Die ersten Preisträger des Wettbewerbs Hemprich und Tophof wurden 1993 beauftragt, auf Grundlage ihres Entwurfes einen Rahmenplan Hauptbahnhof/Spreeufer zu erarbeiten. Die Planer schlagen kompakt bebaute Quartiere in einheitlicher Höhe mit einer Höhendominante am Brückenkopf Schillingbrücke vor, stellen eine räumliche Beziehung zwischen dem Hauptbahnhof und Spree her und definieren den Spreepark vor dem Postareal. Der Rummelsburger Platz wird baulich formuliert, an der Mühlenstraße wird am Spreeufer eine Kette punktförmiger Gebäude vorgesehen. Eine ca. 15 m breite Uferpromenade soll die Spree auf der Friedrichshainer Seite von der Jannowitzbrücke bis zur Oberbaumbrücke erlebbar machen. Ein neuer Park bindet die East-Side-Gallery ein, zwischen Rummelsburger Platz und Oberbaumbrücke wird die East-Side-Gallery teilweise aufgebrochen, bleibt in ihrer Linearität aber erhalten und wird in einzelne Wohn- und Geschäftshäuser integriert.



Rahmenplan 1993 (Hemprich/Tophof)

Zusammenfassung

Die gesamtstädtischen und teilräumlichen Planungen für den Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg verdeutlichen die übergeordnete Bedeutung des Raumes für die Gesamtstadt. Aus den Aussagen zu gesamtstädtischen und teilräumlichen Konzepten lässt sich ein Entwicklungsrahmen für den Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg ableiten:

Die Spree prägt die Einmaligkeit und Besonderheit dieses Stadtraums. Der Raum benötigt eine neue, auf den Fluss bezogene Ordnung. Wesentliches Element einer neuen Ordnung ist die Gliederung des Raumes durch neue Vernetzungen und Bildung von Quartieren. Angesichts der Lagegunst und der Bedeutung dieses Stadtraumes als Stadteingang bietet er Potenziale diverse Cityergänzungsfunktionen und übergeordnete Einrichtungen aufzunehmen.

Vorrangiges Ziel ist die Stärkung der Wasserlage als räumliche und urbane Einheit und die Entwicklung neuer bzw. Stabilisierung vorhandener Stadtquartiere in Friedrichshain. Das Entstehen lebendiger Stadtquartiere setzt voraus, dass ein erheblicher Anteil Wohnen realisiert wird und die Transitfunktion des Raumes zugunsten kleinteilig vernetzter Gebietsstrukturen aufgehoben wird.

Auf der Kreuzberger Seite gibt es vor allem durch den direkten Bezug zum Wasser einmalige Entwicklungsmöglichkeiten für Dienstleistungen, Gewerbe und Wohnen – die besondere Chance liegt hier in moderner Nutzungsmischung und der engen Verbindung zu den angrenzenden Quartieren.

Die Entwicklung und Vernetzung beider Spreeseiten erfordert jedoch die Umgestaltung der beiden Radialen Mühlenstraße/Straßlauer Allee und Köpenicker-/Schlesische Straße sowie langfristig eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens.

Flächenpotenziale



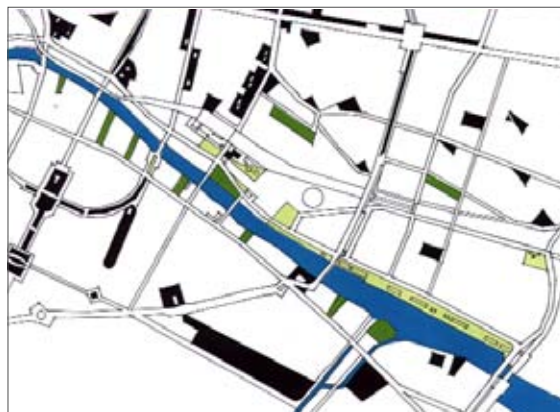
Bezüge zur Spree



Netzergänzungen



Freiräume



1. Erschließung der entscheidenden Entwicklungspotentiale des Spreeraums

Die umfangreichen ehemaligen Bahnflächen Wriezener Bahnhof, Ostgüterbahnhof, das frühere „Reichsbahnausbesserungswerk RAW“ Revaler Straße sowie die Areale am Ostkreuz werden künftig in die Innenstadt integriert. Mit der Entwicklung neuer Stadtquartiere erhält der Spreeraum als Wohn- und Arbeitsort eine neue Identität. Durch den Abbau von Barrieren und den Bau zusätzlicher Brücken werden die neuen und vorhandenen Stadtquartiere beiderseits des Flusses miteinander verbunden.

2. Überwindung von Barrieren

Wesentliche Maßnahmen zum Abbau von Verkehrsbelastungen in den ufernahen Achsen sind radiale Ergänzungen und neue Querungen über die Spree. Voraussetzung für die Entwicklung der Uferbereiche sind vor allem reduzierte Verkehrsaufkommen und -belastungen in der Köpenicker Straße und der Mühlenstraße/Stralauer Allee. Langfristige Planungen gehen von einer neuen Verbindungsstraße zwischen dem Ostkreuz und dem Gelände des ehemaligen Ostgüterbahnhofs in der Verlängerung der Hauptstraße (parallel und südlich der Bahntrasse) aus. Neue Spreequerungen sind in den Achsen Straße der Pariser Kommune/Manteuffelstraße und Brommystraße (Fußgänger, Radfahrer, Straßenbahn) vordringlich.

3. Räumliche und funktionale Verknüpfung der Stadträume

Neue Straßen, Straßenergänzungen und Brücken sind nicht Verkehrsträger allein, sie sind als öffentliche Räume Verbindungselemente zwischen bestehenden Orten und stadträumlichen Situationen eigener Identität. Sie vernetzen den Spreeraum mit dem umgebenden Stadtgebiet, so dass eine erkennbare stadträumliche Ordnung mit vorhandenen und neuen Gestaltmerkmalen und Qualitäten entsteht.

4. Neudefinition des Flussraums als öffentlicher Raum

Mit der funktionellen und stadträumlichen Stärkung der Uferbereiche erhält der Spreeraum eine neue Identität. Zugleich sind die Spreeufer Ausgangspunkte für Entwicklungen in die Tiefe der angrenzenden Stadtquartiere. Damit entsteht die Chance, die neuen Stadtquartiere zum Wasser hin zu orientieren. Die Weite des Spreeraums lässt der Bildung von Silhouettenkanten eine besondere Bedeutung zukommen. Auf Friedrichshainer Seite wird eine Gliederung der Baumasse angestrebt, die ein Spannungsverhältnis schafft zwischen blockartigen, die Horizontale betonenden Abschnitten und punktuellen vertikalen Dominanten, die an wenigen Stellen als singuläre Blickpunkte mit Bezug zum Stadtganzen positioniert werden. Auf Kreuzberger Seite sollen bei der Neubebauung die bestehende Maßstäblichkeit aufgegriffen und städtebauliche Dominanten nur dort zugelassen werden, wo sie den optischen Bezug zum gegenüberliegenden Ufer herstellen und für die Gliederung der bestehenden Stadtkanten erforderlich sind.

5. Ansiedlung überbezirklich bedeutsamer Nutzungen

Durch die Ansiedlung innovativer Unternehmen mit den Schwerpunkten Multimedia/ Design haben sich Ansätze zur Profilierung des Wirtschaftsraumes herausgebildet. Aufgrund seiner Zentralität und der erheblichen Flächenpotenziale eignet sich der Spreeraum darüber hinaus als Standort für gesamtstädtisch bedeutsame Freizeit-, Sport- und Kultureinrichtungen. Das neue Leitbild ermöglicht die Einordnung eines Großvorhabens.

6. Stärkung des Wohnens und Förderung von gemischten Nutzungsstrukturen

Beide Spreeufer sowie die Flächen des Ostgüterbahnhofs und des Wriezener Bahnhofs sind geeignet, sich zu attraktiven Wohngebieten zu entwickeln. Ergänzt mit Flächenangeboten für Gewerbe und Dienstleistungen an Bahn und Straße sowie mit gesamtstädtisch bedeutsamen Nutzungen entsteht am Rande der Innenstadt und beiderseits der Spree ein gemischter Stadtteil mit hoher Qualität und Anziehungskraft.



Geplante „Berlin National Arena“ auf dem Gelände des ehemaligen Ostgüterbahnhofes

7. Neue Grünflächen und Grünnetzungen

Spreeparks, Spreeufergrünzüge und Spreeuferwege sind freiräumliche Qualitäten im unmittelbaren Umfeld der Spree, die zum Image und zur neuen Identität des Flussraums beitragen. Ein neuer Stadtteilpark auf dem Areal des Wriezener Bahnhofs könnte zusammen mit dem Park an der Spree ein funktionelles und räumliches Bindeglied zwischen Bestands- und Neuordnungsbereichen bilden. In Nord-Süd Richtung querende Grünnetzungen binden den Spreeraum in die Stadt ein.

8. Aufwertung der Bahnhofsumfelder

Die am Ostbahnhof begonnene Aufwertung des Bahnhofs und des Bahnhofsumfeldes wird mit der geplanten Umgestaltung des Bahnhofs Ostkreuz fortgesetzt. Von besonderer Bedeutung ist die städtebauliche Verknüpfung mit dem Stralauer Kiez. Der Knoten Warschauer Straße wird durch die geplante Verknüpfung der Verkehrsträger U- und S-Bahn, Straßenbahn und Bus gestärkt. Dadurch können die Entwicklungsbereiche Oberbaum-City, das Gelände des ehemaligen Ostgüterbahnhofs und das RAW-Gebiet besser miteinander verbunden werden.

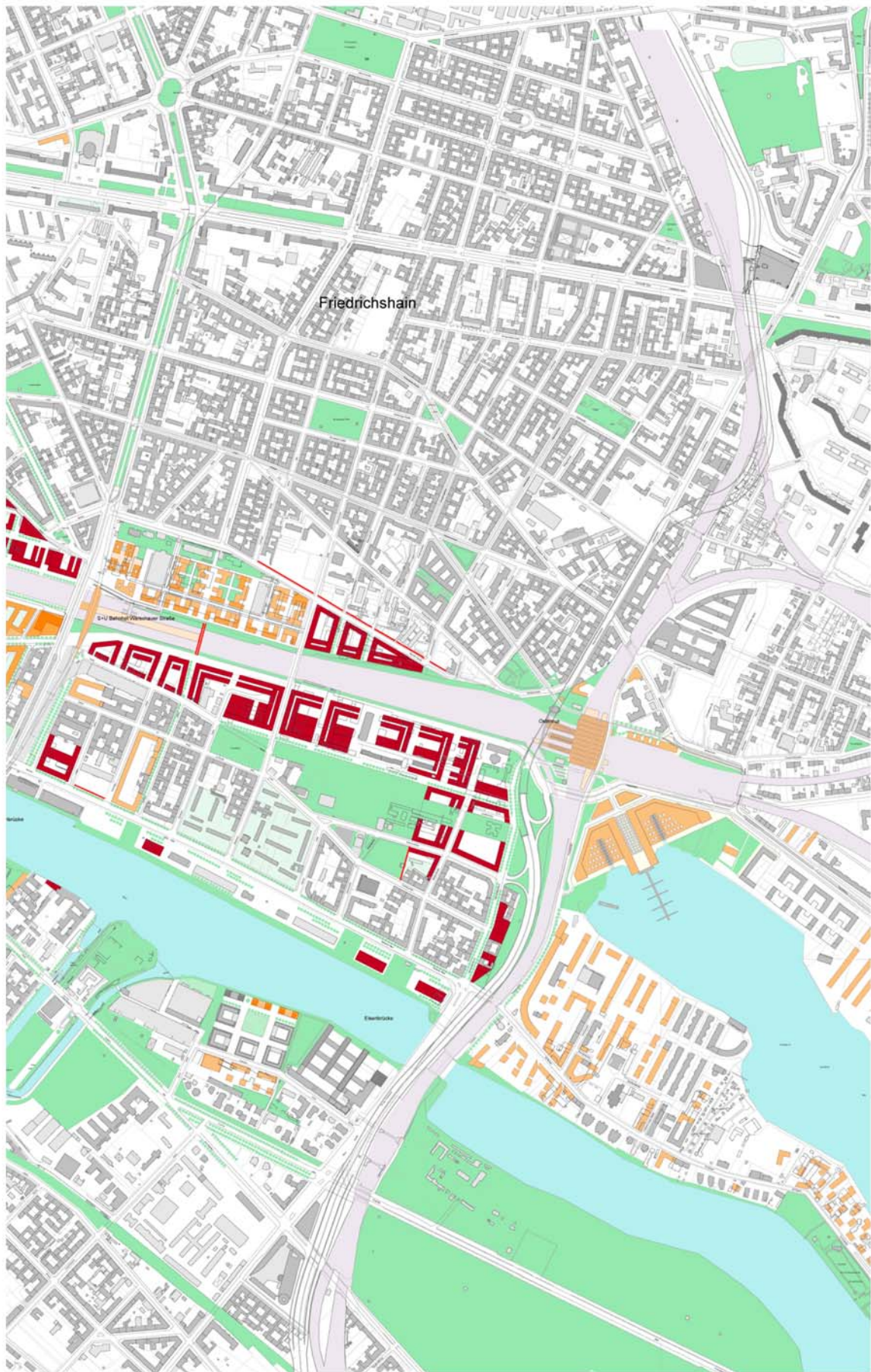
9. Stärkung der stadträumlichen Ordnung

Durch Herausstellen vorhandener städtebaulicher Qualitäten und Ergänzung neuer Elemente werden stadträumliche Bezüge qualifiziert und die Orientierung im Spreeraum erleichtert: dazu gehören differenzierte Platzfolgen, Wechsel von offener und geschlossener Bebauung, Bezüge zwischen wassergeprägtem, städtischem Landschaftsraum und Stadtraum und die Positionierung dominanter Gebäude.

10. Weiterentwicklung des Planungs- und Entwicklungsmanagements

Ein bezirkliches Planungs- und Entwicklungsmanagement wird die grundstücksübergreifenden Entwicklungsmaßnahmen im Spreeraum koordinieren und moderieren, die erforderliche Bauleitplanung unterstützen und eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit absichern. Dabei sind die bereits bestehenden Investoreninitiativen ebenso einzubinden wie Bürgerinitiativen, Stadtteilausschuss und Bezirksverordnetenversammlung.





Maßstab 1:5000

Stand 23.12.02

- Leitbild
- Planwerk Innenstadt und andere bestehende Planungen
- Private, halböffentliche und öffentliche Grünflächen
- Räumliche Fassung

Rahmenbedingungen

Das Leitbild orientiert sich an den Grundprinzipien des Planwerks Innenstadt und an den veränderten gesamtstädtischen Rahmenbedingungen. Es berücksichtigt Abstimmungen der diversen Fachplanungen und getroffene Entscheidungen über Einzelvorhaben.

Das Leitbild zielt darauf ab, die sich abzeichnende heterogene Entwicklung im Spreeraum zu vereinheitlichen und den Prozess der Revitalisierung dieses Stadtraumes räumlich und zeitlich zu verstetigen. Dabei soll die Neugestaltung des Spreeraums mit der Gesamtentwicklung zwischen Berlin-Mitte und der Rummelsburger Bucht verknüpft (Entwicklungsband) und die Bezüge zu den unmittelbar angrenzenden Stadtquartieren hergestellt werden. Das Leitbild zeigt eine langfristige Perspektive der nutzungsstrukturellen, baulich-räumlichen und gestalterischen Struktur auf und definiert den städtebaulichen Rahmen innerhalb dessen die Potenziale und aktuellen Vorhaben stadtverträglich und umsetzungsfähig realisiert werden können.

Wesentliche Elemente des Leitbildes sind:

- Nutzungsstruktur und Image: Formulieren eines zukunftsfähigen und vielschichtigen Nutzungs- und Gestaltungsprofils für den Spreeraum, in das sich die Einzelvorhaben einfügen und das quartiersbezogene Entwicklungsmöglichkeiten zulässt, deren Charakter sich zwischen Cityerweiterungsgebiet und Kiez-Struktur bewegen kann.
- Verkehr: Entwicklung eines Verkehrsnetzes auf der Grundlage eines vom ÖPNV bestimmten „modal splits“ und der Nachrangigkeit des individuellen Kfz-Verkehrs.
- Städtebauliche Struktur: Entwicklung eines differenzierten städtebaulich-landschaftlichen Gesamtkonzeptes, das traditionelle und innovative Raumstrukturen, notwendige infrastrukturelle Ausstattungen und standortspezifische Synergien berücksichtigt.
- Gestaltung: Weiterentwicklung der bestehenden architektonischen und landschaftlichen Struktur im Sinne adressenbildender Gestaltung und Vernetzung von Freiräumen und Erschließungsstrukturen (Uferpromenade, Freiflächen). Die künftige bauliche Dichte soll eine Akzentuierung zwischen der Berliner Traufhöhe und den vertikalen Dominanten zulassen.

Das Leitbild geht von diesen Zielen aus, knüpft an die spezifischen Ausgangsbedingungen der beiden Spreeseiten an und definiert demzufolge für die einzelnen Bereiche differenzierte Maßstäblichkeiten. Die Unterschiede zwischen der Friedrichshainer und der Kreuzberger Seite werden im Leitbild akzeptiert und im Sinne der Identitätswahrung und -bildung berücksichtigt. So werden beispielsweise die für Friedrichshain vorgesehenen Größenordnungen nicht auf die Kreuzberger Seite übertragen, um nicht die bestehende Struktur zu überformen und die gewachsene Identität zu gefährden.

Nutzungsstruktur

Der Spreeraum umfasst im Planungsgebiet ein Baulandpotenzial von ca. 2,5 Mio. qm Bruttogeschossfläche. Insgesamt ergibt dies ein Potenzial von über 40.000 zusätzlichen Arbeitsplätzen und ca. 8.500 neuen Einwohnern.

Der Spreeraum bietet Platz für vielfältige abwechslungsreiche Entwicklungen: Gewerbe neben repräsentativen Bürostandorten, Einkaufen neben Freizeiteinrichtungen, innovatives Gewerbe neben Wohnen mit Spreesicht, öffentlich zugängliche Spreeufer für Erholung neben alten Spreespeichern, Großformen neben herkömmlichen Stadtstrukturen.

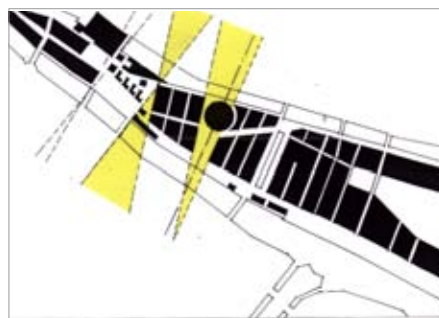
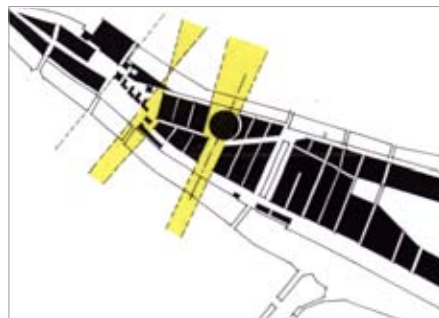
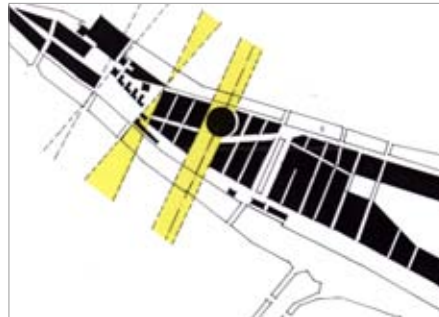
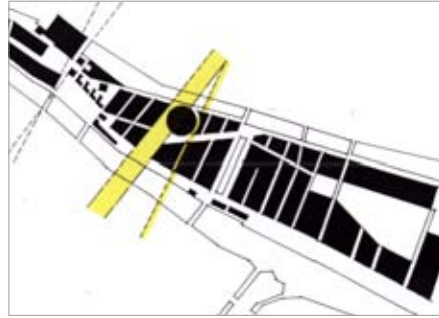
Dabei müssen die Zielkonflikte zwischen stadtverträglicher Konzentration von Einzelhandel und Dienstleistungen einerseits und der einzelwirtschaftlichen Tragfähigkeit andererseits projektbezogen vermittelt werden. Grundsätzlich sollten die Einzelvorhaben nach folgenden Kriterien beurteilt werden:

- Einbindung des beabsichtigten Nutzungsprofils in die teilräumliche Zentrenstruktur
- Stadtstrukturell erforderliche Gestaltung und daraus resultierende Größenordnungen
- Kapazität des Verkehrsnetzes
- Zusammenhang zwischen Mantelbevölkerung und Nutzungsangebot
- Zusammenhang zwischen Nutzungsangebot, Lagedifferenzierung und Standorteignung
- Tragfähigkeit der Mischnutzung in Bezug auf Quartiersgröße.

Städtebauliche Struktur und Gestaltung

Die Großzügigkeit, Differenziertheit und Geschichte dieses Spreeraumes ermöglicht die Formulierung einer für Berlin einmaligen innerstädtischen Silhouette im Wechsel von Altem und Neuem. Die Umsetzung dieser Chance durch avantgardistische architektonische Lösungen auf den einzelnen Grundstücken darf jedoch nicht zu einer Beliebigkeit der Gesamtansicht führen. Das Leitbild beinhaltet eine gestalterische Strukturierung des Spreeraumes auf Basis der tragfähigen Flächengrößen und mit Bezug auf folgende Kriterien:

- Bandförmige, horizontale Struktur mit punktuellen städtebaulichen Akzenten
- Einbindung der Bebauung in die Maßstäblichkeit der angrenzenden Stadträume
- Berücksichtigung der Silhouettenwirkung und der Raumaufweitung in diesem Spreeabschnitt
- Vernetzung der Freiraumstrukturen und der Erschließungswege mit den angrenzenden Stadträumen und über die Spree hinweg
- Abgrenzung von stadträumlichen und landschaftsräumlichen Elementen als strukturelle Gliederungsmöglichkeit des Spreeraums (Abgrenzungs-, Verknüpfungs- und Übergangsmarkierungen analog Stadtmauer, Stadttor, Landschaftsfenster)
- Innere Gliederung der dem Spreeraum zugeordneten Stadträume, um die Entwicklung homogener Einheiten zu ermöglichen
- Schaffung linearer klein- und großräumiger Gliederungselemente (öffentliche Räume, Ufergrünzüge, Platzräume) und ihre Vernetzung
- Einordnung in die Silhouette des Spreeraums und Berücksichtigung charakteristischer Blickbeziehungen und Sichtachsen
- Beachtung städtebaulicher Gebäude- und Blocktypologien, die die Entwicklung von flächenhaften und linearen Strukturen sowie eines differenzierten Höhenaufbaus ermöglicht



Entwurfsvarianten zur Einordnung des Hallenstandortes



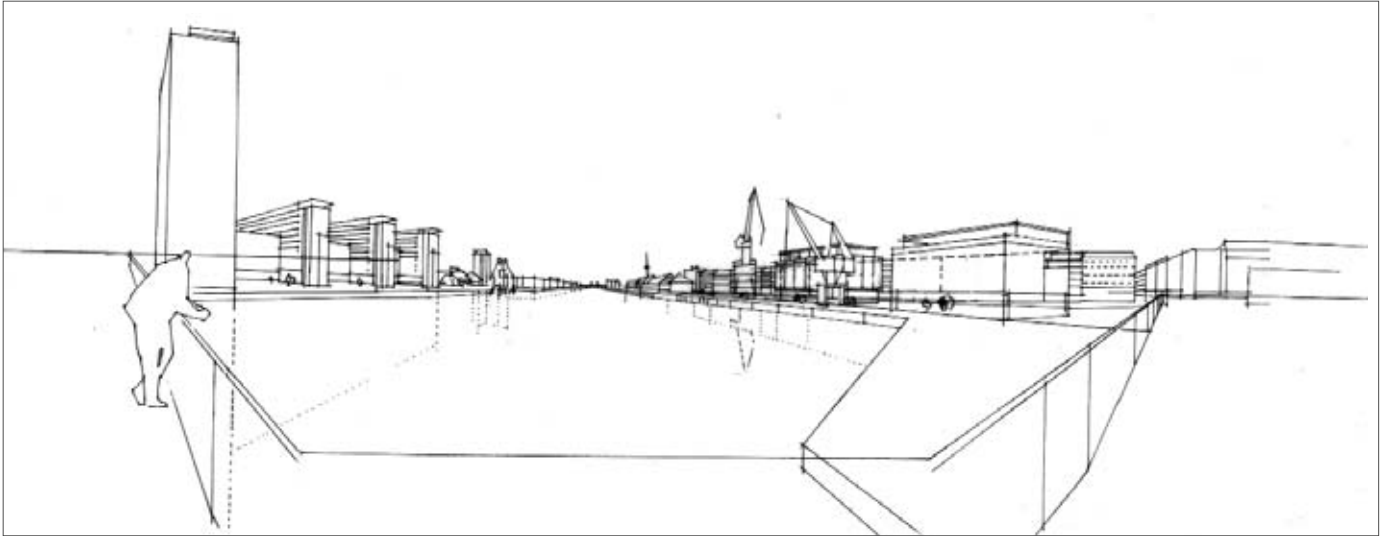
Beispiel für neue identitätsbildende Stadtmarken: Sanierte Oberbaumbrücke und Treptowers

Verkehr

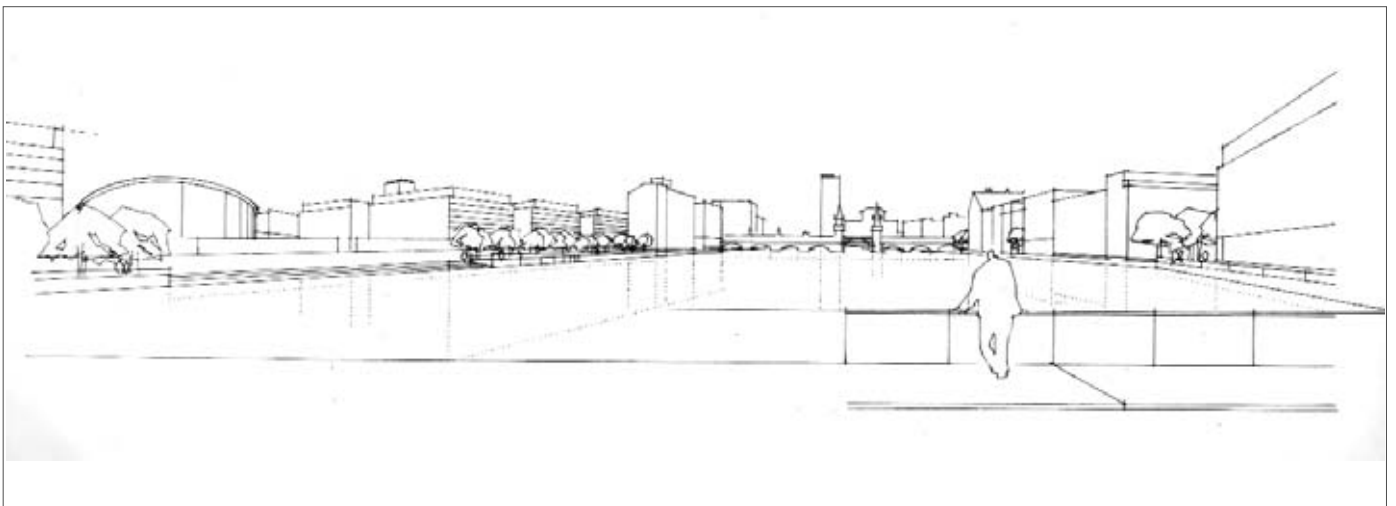
Das Leitbild räumt dem ÖPNV Priorität ein. Der Standort der Multifunktionshalle wurde beispielsweise zwischen zwei Bahnhöfen bestimmt, um durch den unmittelbaren Anschluss an den Fern-, Regional- und S-Bahnhof Ostbahnhof und den Bahnhof Warschauer Straße (U-/S-Bahnhof und Straßenbahn) die Hupterschließung mit dem öffentlichen Nahverkehr zu ermöglichen.

Das Straßennetz folgt im Wesentlichen den Vorgaben des Flächennutzungsplans und den entsprechenden Fachplanungen. Das Leitbild sieht die Verlängerung der Hauptstraße südlich der Bahntrasse und in diesem Zusammenhang die Entlastung des Straßenzuges Holzmarkt-/Mühlenstraße/Stralauer Allee vor. Damit kann der Stadtraum zwischen Hauptstraße und Spree qualitativ verbessert und weiterentwickelt werden. Die Realisierungsdefizite (insbesondere die ausstehende Verlängerung der Hauptstraße) bedingen kurz- bis mittelfristige Zielkonflikte zwischen diesen städtebaulichen Zielen und den verkehrlichen Belangen. Die geplante BAB A100 wird aufgrund der Umlenkung von Verkehrsströmen zu stadtstrukturellen Veränderungen vor allem im Stralauer Kiez führen. In Verbindung mit der verlängerten Hauptstraße sind Entlastungseffekte für die Uferstraßen zu erwarten, während die Straßen, die zu den Anbindungen der BAB führen, stärker belastet werden. Weil die Trasse der BAB A100 in diesem Bereich weitgehend abgestimmt ist, wurde sie – ohne denkbare Alternativen – in den Leitbildplan aufgenommen.

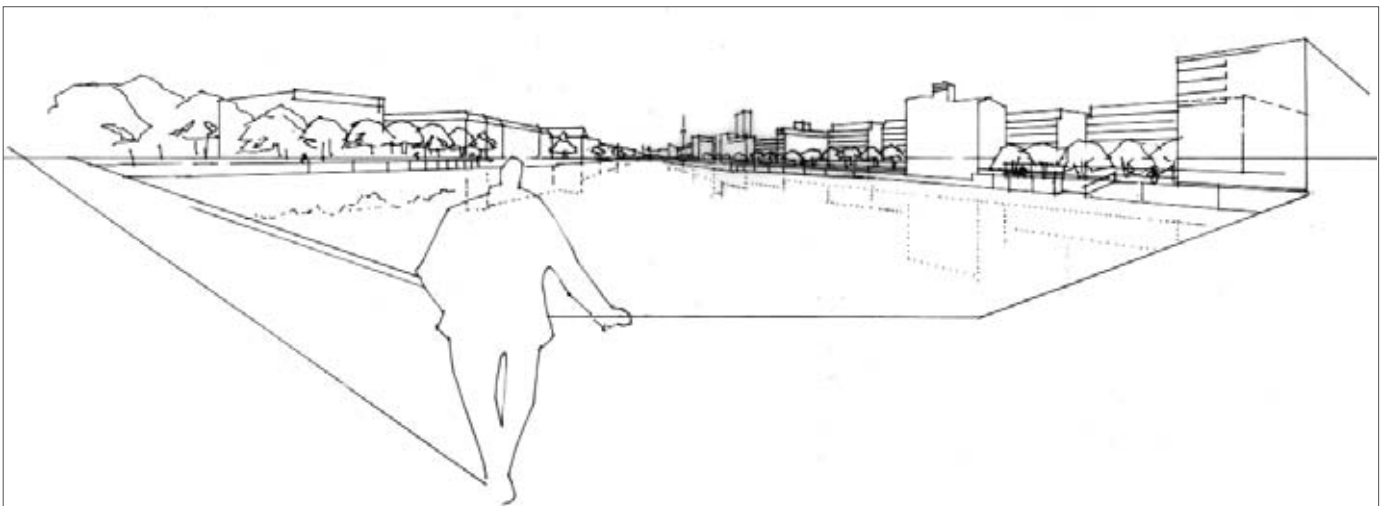
Voraussichtlich werden die geplanten Straßen BAB A100, verlängerte Hauptstraße sowie die zusätzlichen Brücken erst langfristig gebaut, so dass künftig die Verkehrsbelastung im Spreeraum weiter zunehmen wird. Die hohe Verkehrsbelastung vor allem der Straßenzüge Mühlenstraße/Stralauer Allee in Friedrichshain sowie Köpenicker-/Schlesische Straße in Kreuzberg erschweren die qualitative Aufwertung der Uferzonen und die gewünschte Verknüpfung des Spreeufers mit den angrenzenden Quartieren. Sie werden erst mit dem Bau der verlängerten Hauptstraße entlastet und zurückgebaut werden können. Als kurzfristige Maßnahmen ist dennoch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität beabsichtigt, die durch Umgestaltung und Gliederung der vorhandenen Straßenräume für Fußgänger und Radfahrer aufgewertet werden können.



Blick von der Eisenbrücke in Richtung Osthafen und Fernsehturm



Blick von der neuen Brommybrücke auf die Spree in Richtung Oberbaumbrücke



Blick von der Oberbaumbrücke in Richtung Fernsehturm

Der Spreeraum ist ein Entwicklungsraum, der als künftiges Cityergänzungsgebiet große Bedeutung für die Gesamtstadt erlangen kann. Zum einen übernimmt der Raum schon heute wichtige verkehrsinfrastrukturelle Funktionen für die Stadt, zum anderen bietet er umfangreiche Flächenpotenziale, die für Großinvestitionen und kleinteilige Quartiersentwicklung geeignet sind. Rund 160 ha können langfristig durch Umstrukturierung in den Stadtraum integriert werden.

Die dynamische Entwicklung der Nachwendzeit verhinderte, dass im Spreeraum ein Rahmen für tragfähige Nutzungsquantitäten, Nutzungsmischungen und städtebauliche Gestaltung abgesteckt wurde. So konnten Planungen von Einzelvorhaben auf zahlreichen Teilflächen eingeleitet werden ohne die Bezüge zu benachbarten Flächen oder zur Gesamtstadt hinreichend zu beachten. Die fehlende Prioritätensetzung und die leeren öffentlichen Kassen führen dazu, dass die mit den Vorhaben geplanten Umfeldverbesserungen durch Schaffen von Grünverbindungen, Freiflächen oder Umgestaltung des öffentlichen Raumes nicht realisiert werden. Vor allem im Friedrichshainer Spreeraum mit seinen umfangreichen Flächenpotenzialen ist zu befürchten, dass sich einzelne „Projekt-Inseln“ entwickeln und Neubauten jahrelang als Solitäre in einem entwicklungsbedürftigem Umfeld stehen.

Um dieser Entwicklung entgegenzutreten, müssen sich die beteiligten Akteure auf eine gemeinsame Strategie verständigen. Einerseits sind nutzungsstrukturell tragfähige städtebauliche Einheiten zu definieren, die zügig abgestimmt und einheitlich realisiert werden können. Im Rahmen der Konkretisierung der Vorhaben sind deshalb Bebauungstypen und Quartiersstrukturen zu konzipieren, die an veränderte Bedingungen angepasst werden können und die eine schrittweise Realisierung des Gesamtkonzeptes ermöglichen.

Die Notwendigkeit, koordiniert vorzugehen und in sich funktionsfähige Bereiche zu entwickeln, haben auch die vor Ort tätigen Investoren erkannt. Der Zusammenschluss in der Investorengemeinschaft „media spree“, die aus sieben namhaften Partnern besteht, ist ein erster Schritt die umfangreichen Potenziale gezielt und in tragfähigen Einheiten zu entwickeln. Ziel ist es mit den „Investorennachbarn“ Partner zu gewinnen, deren Vorhaben Synergieeffekte für das eigene Vorhaben bringen kann. In diesem Zusammenhang wurde die vorgesehene Multifunktionshalle als Starterprojekt ebenso begrüßt wie die

Synergieeffekte, die sie als Ankernutzung auslösen kann.

Strategie und Realisierung

Entscheidend für neu zu entwickelnde, urbane Stadtviertel sind die Attraktivität der Standorte, die Beziehung zum Spreeufer, die Lebensqualität in den Quartieren und ihre Einbindung in gewachsene Stadträume. Angesichts begrenzter Entwicklungsdynamik in der Gesamtstadt konkurriert der Raum mit verschiedenen Standorten in der Stadt.

Die Prägung und das Image des Spreeraums sind noch nicht ausreichend ausgebildet. Der Raum ist vielfältig belastet und die Qualitäten können aufgrund von Brüchen, Zäsuren und Zwischennutzungen nicht angemessen wahrgenommen werden. Um die Bedeutung des Raumes im Bewusstsein der Stadt zu verankern, bedarf es eines umfassenden, langfristig angelegten Entwicklungsmanagements.

Die Realisierung des Leitbildes erfordert einen differenzierten Einsatz von politischen, rechtlichen (städtebauliche Verträge) und bauleitplanerischen Instrumenten sowie Maßnahmen zur Sicherung des Gesamtkonzeptes und zur Steuerung des Entwicklungsprozesses.

Die im Leitbild Spreeraum entwickelte stadträumliche Struktur ist kein statisches Bild, das kurzfristig umgesetzt wird. Es muss öffentlich diskutiert, veränderten Rahmenbedingungen angepasst und im Zuge der Umsetzung politisch beschlossen werden. Unter diesen Voraussetzungen kann es die Grundlage für kleinräumige Konkretisierungen werden, die zum Teil eine langfristige Perspektive haben. Während die Multifunktionshalle im Bereich des ehemaligen Ostgüterbahnhofs bereits kurzfristig neue Raumbezüge ausbilden soll, ist der Bau der verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen (BAB A100 und verlängerte Hauptstraße) oder die Quartiersentwicklung auf den aufgelassenen Bahnflächen noch nicht konkret absehbar. Die Quartiere nördlich der Bahn und nördlich des Stralauer Kiezes sind wichtig für die räumliche Fassung der künftig reduzierten Bahnbetriebsflächen, sie sind jedoch in ihrer Realisierungsperspektive deutlich nachrangig einzustufen.

Der Raum wird auch weiterhin mit „Provisorien“ umgehen müssen. Derzeit erhält er durch Lagerflächen und befristet genehmigte Baustoffbetriebe eine negative Prägung. Angesichts der aus der Erfahrung bekannten Beständigkeit von „Provisorien“ sollte im

Rahmen eines aktiven Entwicklungsmanagements mit Zwischennutzungen kreativ umgegangen werden, die dem Raum ein positives Image verleihen. Ansätze bieten der Kultur-, Medien- und Clubszene.

Andererseits müssen für die kurzfristige Verwertung von Teilflächen Zwischennutzungen gefunden werden, die nicht entwicklungshemmend wirken und die mittel- bis langfristige Standortentwicklung nicht verbauen.

Die Planung kann angesichts der sehr angespannten Haushaltslage Berlins nur umgesetzt werden, wenn sie haushaltsneutral erfolgt. Aus diesem Grund ist im Sinne einer sozialorientierten Bodenpolitik eine angemessene Beteiligung der Eigentümer/Investoren an den durch die Planung ausgelösten Kosten für die technische und soziale Infrastruktur erforderlich.

Die geplante BAB A100 wird im Bereich Ostkreuz einschneidende Veränderungen bringen. Sie genügt verkehrstechnischen Anforderungen, ist jedoch in ihrer Wirkung für den umgebenden Stadtraum nicht unproblematisch. Die verkehrspolitischen Prämissen für die Gesamtstadt werden im Rahmen des StEP Verkehr geprüft. Es ist zu erwarten, dass sich aus der Neuorientierung der Verkehrspolitik neue Rahmenbedingungen ergeben, die auch räumlich Konsequenzen für den Spreeraum haben werden.

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg wird mit dem Leitbild die Diskussion und Abstimmung über die Zukunft des Spreeraums mit den Bewohnern, den Investoren und Eigentümern, den Fachverwaltungen und politischen Gremien führen und die erforderlichen politischen Entscheidungen vorbereiten. Gleichzeitig werden alle Aktivitäten unterstützt, um im Spreeraum vitale Stadtquartiere entstehen lassen.

Der Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg ist nach Überwindung der innerstädtischen Grenze und der Fusion von Friedrichshain und Kreuzberg wieder ein zusammengehörender, gesamtstädtisch bedeutender Entwicklungsraum, den die Spree als Rückgrat durchfließt. Als Folgen ursprünglich landschaftlicher und später gewerblicher Prägung, jahrzehntelanger Teilung und des Wirksamwerdens unterschiedlicher Leitbilder nimmt der Gesamttraum und die unterschiedlichen Teilräume immer noch keinen Bezug zu diesem Rückgrat.

Die Absicht, dem Raum zwischen Jannowitzbrücke und Ostkreuz einen eigenständigen – von der Transitfunktion unabhängigen Charakter – zu verleihen, führte zusammen mit veränderten gesamtstädtischen Rahmenbedingungen dazu, die vorhandenen Planungen für den Gesamttraum zu überprüfen und als einheitliches Leitbild neu zu entwickeln.

Grundzüge dieser Leitbildentwicklung sind:

1. Erschließung der entscheidenden Entwicklungspotenziale des Spreeraums
2. Überwindung von Barrieren
3. Räumliche und funktionale Verknüpfung der Stadträume
4. Neudefinition des Flusstraums als öffentlicher Raum
5. Ansiedlung überbezirklich bedeutsamer Nutzungen
6. Stärkung des Wohnens und Förderung von gemischten Nutzungsstrukturen
7. Neue Grünflächen und Grünnetzungen
8. Aufwertung der Bahnhofsumfelder
9. Stärkung der stadträumlichen Ordnung
10. Weiterentwicklung des Planungs- und Entwicklungsmanagements

Das Leitbild Spreeraum Friedrichshain-Kreuzberg hilft, diese Ziele zu diskutieren.