

Tagesordnung

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

TOP 1

Leipziger Straße

Begrüßung und Eröffnung der Sitzung / Stefan Tidow, StS UK

Verabschiedung des Protokolls / Ticket B

Vorbemerkungen/Input

zum Planwerk: Innere Stadt / Manfred Kühne

zur Leipziger Straße: Harmut Reupke, Holger Kölling-Orb, Ursula Renker

SenUVK, Susanne Jahn, Jahn, Mack & Partner

Leipziger Straße

Beratung des Gestaltungsbeirats / Bestimmung einer Sprecher*in

Empfehlung des Gestaltungsbeirats zu TOP1

Sitzungsabschluss

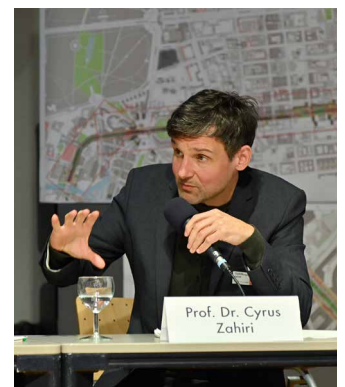
Zusammenfassung, Ausblick und Verabschiedung, Herr Tidow, StS UK

Leipziger Straße

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK



Fotos: Britta Krehl





Orthofoto 2021 Geoportal Berlin

TOP 1 | Leipziger Straße

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

TEILNEHMENDE

SenUVK

Stefan Tidow, Staatssekretär für Umwelt und Klimaschutz

Hartmut Reupke, Leiter der Abteilung Verkehr

Klaus Wichert, Leiter der Abteilung Naturschutz, Klimaschutz und Stadtgrün

Ursula Renker, Referatsleitung Freiraumplanung und Stadtgrün

Mariella Wyhnalek, Ref. der Abteilungsleitung Naturschutz, Klimaschutz und Stadtgrün

Holger Kölling-Orb, Abteilung Verkehr, städtische ÖPNV-Infrastruktur

Heike Brummer, Abteilung Tiefbau

SenSW

Manfred Kühne, Leiter der Abteilung Städtebau und Projekte

Claudia Reich-Schilcher

Bezirk Mitte

Daniel Kyek, Leiter SGA

Projektstudie

Jahn, Mack & Partner architektur und stadtplanung mbB

Susanne Jahn, Stadtplanerin

Gestaltungsbeirat

Prof. Dr. Barbara Lenz

Marianne Mommsen

Isabel Mayer

Prof. Dr. Martin Haag

Prof. Dr. Cyrus Zahiri

Koordinierungsstelle (im Auftrag der SenSW/SenUVK)

Thomas M. Krüger, Ticket B

Annika Eheim, Ticket B

TOP 1 | Leipziger Straße

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

Begrüßung

Herr Krüger begrüßt die Teilnehmenden und erläutert den Ablauf der Sitzung. Herr Tidow eröffnet die Sitzung und heißt neben den Teilnehmenden auch die Öffentlichkeit willkommen. Er führt in das Thema der Sitzung, den Stadt- und Verkehrsraum der Leipziger Straße, ein. Mit der Einladung der Öffentlichkeit geht es nicht darum, einen Ersatz für mögliche Bürgerbeteiligung zu finden, vielmehr soll hier der Raum in der Stadt in Gänze betrachtet werden, während entsprechende Bürgerbeteiligungsverfahren zeitgleich in kleinteiligeren Projektrahmen beleuchtet werden. Mit der Beratung des Projekts im Gestaltungsbeirat geht es darum, prozedurale Schritte konzeptioneller Art zu entwerfen und so der Relevanz des Stadtraums an der Leipziger Straße mit der fachlichen Empfehlung in der heutigen Sitzung Rechnung zu tragen.

Projektvorstellung

BLOCK 1: Fachsektorale Planung und ergänzende Untersuchung

Vorstellung Fachplanung // Holger Kölling-Orb

Herr Kölling-Orb gibt eine kurze Einführung in die Fachplanung der Tramlinie Leipziger Straße und stellt die Herausforderungen der Tramlinienplanung dar. Bei dem Projekt handelt es sich um einen Auftrag aus der rot-roten Koalition von 2011, der schließlich 2016 wieder aufgenommen wurde. Mit der Betrachtung der ersten Planungsschritte von 2011 – hier wurden bereits Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sowie Vorplanungen zur Trassenführung erstellt – wurde schließlich festgestellt, dass sich die Rahmenbedingungen mittlerweile deutlich geändert hatten (Stichwort Mobilitätsgesetz), sodass die Planung erneut aufgenommen und an die heutigen Gegebenheiten angepasst wurde. Entsprechend werden an die vorhandenen Brückenbauwerke erhöhte technische Anforderungen gestellt. Hier sind Wettbewerbe für eine Neuplanung teilweise bereits erfolgt (Mühlendammbrücke, 1. Preis COBE und Arup Ingenieure Deutschland) oder teilweise in der Vorbereitung (Gertraudenbrücke).

Grundlegend ist dabei ein hoher gestalterischer Anspruch zu berücksichtigen, die Strecke befindet sich in einem sensiblen Bereich und soll zukünftig als Referenzbeispiel herangezogen werden. Die Straßenbahnplanung ist dabei der Katalysator für eine umfassende Konzeption zur Gestaltung der öffentlichen Räume zwischen Molkenmarkt und Kulturforum. Neben fünf vorkonzipierten Planungsabschnitten reihen sich hier weitere strahlkräftige und eigenständige Projekte ein, wie beispielsweise der kürzlich entschiedene Wettbewerb Rathausforum, sowie der Bereich um den Molkenmarkt. Im Bereich des Spittelmarktes ist das Ziel, Räume so zu qualifizieren, dass sich gute Aufenthaltsräume ergeben. Zu Kontroversen hat bisher insbesondere das Projekt der „großen Kehranlage“ im Bereich Kulturforum sowie der Übergang in den schmalen Abschnitt der Leipziger Straße, (Höhe Markgrafenstr.) und seine Funktion im größeren Raumgefüge geführt. Es stellt sich demnach die Frage nach der Einfügung der neuen Infrastruktur in das Kulturforum sowie die Integration und Verbindung der unterschiedlichen Stadträume.

Mit der Realisierung der Tram und der Neugestaltung der angegliederten Räume ist ein Ausbau in zwei Phasen mit der Perspektive bis in die 2030er Jahre hinein angedacht, um den bis dahin vorangeschrittenen technischen Weiterentwicklungen Rechnung zu tragen. Dabei sind die wesentlichen Infrastrukturelemente gesetzt, Anpassungen werden insbesondere in den Seitenbereichen stattfinden.

Susanne Jahn // Stadtplanerin und Stadtsoziologin

Susanne Jahn betreute mit dem Büro Jahn, Mack und Partner für drei Jahre unter dem Thema „mitten in berlin“ als Pilotprojekt Standortmanagement für die gesamte Berliner Mitte. Neben der vertiefenden Untersuchung übergeordneter räumlicher Zusammenhänge wurden unter anderem mit der Verwaltung und weiteren Akteuren der jeweiligen Standorte thematische und räumliche Schwerpunkte herausgearbeitet. Hieraus entwickelte sich ein Schwerpunktraum

TOP 1 | Leipziger Straße

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

vom Alexanderplatz über den Molkenmarkt über die Leipziger Straße bis hin zum Kulturforum. Dieser stellt im stadträumlichen Zusammenhang – unter anderem durch seine stark trennende Wirkung im Bereich Leipziger Straße – eine Herausforderung dar.

Eine Annäherung an die einzelnen Teilräume in ihrer Unterschiedlichkeit sollte dabei berücksichtigt werden. Eine grundlegende Herausforderung ist es jedoch, die Leipziger Straße als räumliche Verbindung zwischen Friedrichstadt und Kulturforum lesbar zu machen. Wichtig dabei ist auch, dass durch eine Unterteilung in einzelne Sequenzen die Verbindung zwischen Norden und Süden als Querverbindung den stadträumlichen Kontext belebt. Hierbei wären auch Überlegungen zu Radverkehr, sowie einer breiteren Grünanlage im nördlichen Bereich anzugehen. Um übergeordnete Programme aufzugreifen und hiermit an die räumlich übergeordnete Planung anzuknüpfen (zahlreiche Einzelplanungen sind beispielsweise im Bereich Krausen- und Kronenstraße vorhanden), wäre hier möglicherweise auch die Charta für das Berliner Stadtgrün mitzudenken.

Neben den räumlichen Aspekten sind insbesondere die Interessensgemeinschaften der dort wohnenden und arbeitenden zu integrieren, die Erdgeschosszonen zu stärken, sowie Tourismus und Kultur zu fördern.

Manfred Kühne // Ergänzung Immobilienwirtschaftlicher Teil Stadtplanung

Herr Kühne erinnert an die historisch begründete Bedeutung und Charakteristik des Bereichs an der Leipziger Straße, die durch Kriegszerstörung, Teilung und geografische Lage jener Zeit aus dem Bewusstsein der Berliner*innen weitestgehend verschwunden ist. Mit der barocken Stadterweiterung um die Friedrichstraße und dem weiteren Ausbau Richtung Westen, etablierten sich um den Bereich am Potsdamer Platz Villenviertel mit kaufkräftigen Bewohner*innen, sowie das bedeutsame Kaufhaus Wertheim. Neben einer belebten Flaniermeile entstanden in diesem Bereich fünf Bahnhöfe, die hier eine im Stadtraum sehr präsente Infrastruktur ansiedelten. Bis zur politischen Enteignung handelte es sich um einen herausragend repräsentativ gestalteten Stadtraum, dessen Wirkung durch die maximale Verkehrserschließung unterstrichen wurde.

Der Umbau zu einer Mobilitätsachse als relevante Ost-Westverbindung für den MIV geht auf Planungen der Nationalsozialisten zurück und wurde nach der Räumung des zerstörten Bereichs aufgegriffen und fortgeführt. In der geteilten Stadt mit seiner Lage direkt an der Mauer entstand mit der Errichtung des Springer-Hochhauses im Westen in den 1960er Jahren und der anschließenden Errichtung der Wohnhochhäuser nach dem Vorbild des Kalininprospekt in Moskau im Ostteil, ein Paradebeispiel des konfrontativen Städtebaus. Im Osten entstand an der Leipziger Straße als sog. „Mikrorayon“ ein vollwertiges, zeitgemäßes Stadtviertel mit kompletter Infrastruktur wie Kitas, Schulen, einem Seniorenclub und Einkaufsmöglichkeiten als komplexes städtebauliches Ensemble.

Mit der 750-Jahr Feier und dem Einzug der Postmoderne ist im westlichen Bereich der Leipziger Straße schließlich eine andere städtebauliche Haltung mit Bezugnahme auf den Gründerzeitblock und die entsprechende Blockrandbebauung umgesetzt worden – hier zeigt sich auch die große städtebauliche Dynamik der DDR.

Planwerk Innenstadt (1999) und Planwerk Innere Stadt (2010)

Schon in den 1990er Jahren sollte die Leipziger Straße umfassend verkehrlich neu geordnet und auch stadträumlich neu gedacht werden. Neben einer neuen Straßenbahn sollte die U-Bahn unter der Leipziger Straße geführt werden, weitreichende Verkehrsberuhigungen waren bereits angedacht. Weitere Gebäude unmittelbar an die Straße zu setzen, wurde abgelehnt.

TOP 1 | Leipziger Straße

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

Immobilienwirtschaft

Besonderheiten zeigen sich insbesondere in den Eigentumsverhältnissen: alle Immobilien xx gehören der öffentlichen Hand, vorwiegend landeseigenen Wohnungsbaugesellschaften. Nach der Zeit, in dem dem Land Berlin die Immobilien zugefallen waren und weder Verkauf noch Rückbau möglich waren, folgte die Zeit der radikalen Verwahrlosung und Leerstand der Erdgeschosse, die für die zukünftige Planung weiterhin eine große Herausforderung darstellt. Während als „Mikrorayon“ hier ein lebhaftes Quartier mit Buchläden und Gaststätten angesiedelt war, stehen die Erdgeschosse nun überwiegend leer. Mit den klaren Eigentumsverhältnissen auf der Seite des Landes Berlin ist auch die Möglichkeit gegeben, eine planvolle Herangehensweise und eine kuratierte und programmatisch ausgerichtete Nutzung zu ermöglichen.

Fragestellung an den Beirat // Klaus Wichert

Ableitend aus den vorangegangenen Vorträgen erläutert Herr Wichert, die sich daraus ergebende Fragestellung an den Gestaltungsbeirat öffentliche Räume, welche während der internen Beratung im Laufe der Sitzung beraten werden soll: Wie sollte zukünftig das Zusammenspiel zwischen sektoraler Fachplanung und integrierter räumlicher Planung gestaltet werden, um einzelne Fachplanungen mit den Anforderungen einer jeweils eigenständigen integrierten Stadtplanung nicht zu überfordern?

BLOCK 2: Stadträumliche Zusammenhänge

Beispiel Planwerk: Innere Stadt // Manfred Kühne

Nach einer langen Phase der Unsicherheit bezüglich der Planungen am Spittelmarkt wurde beschlossen, erstmalig mit temporärer Gestaltung zu arbeiten, da der vorherrschende Zustand der Verwahrlosung nicht weiter tragbar war. Im Austausch mit der Bewohnerschaft wurde deutlich, dass es sich hier um eine beliebte Wohnlage handelt, die sowohl von älteren als auch jungen engagierten Bewohner*innen geschätzt wird und bei der ein großes Identifikationspotenzial mit der Umgebung besteht. Hervorgegangen aus dem Projekt sind unter anderem ein kommunikativ gestalteter Aufenthaltsbereich im öffentlichen Raum am U-Bahnhof Spittelmarkt mit entsprechenden Sitzmöglichkeiten (Bernard Sattler Landschaftsarchitekten). Auch Bereiche des nördlichen Gehwegs an der Leipziger Straße wurden ebenfalls temporär neugestaltet – und sind hierfür ausgezeichnet worden. Dabei wurde u.a. erprobt mit wem und wie solche Planungen erfolgreich vorangebracht werden können.

Auch am Beispiel Rathausforum wurden Bürger*innen große Spielräume zur Mitentscheidung und zur gemeinsamen Programmierung von Stadtraum eingeräumt, hierzu wurde erst kürzlich der ausgelobte Wettbewerb zur Freiraumgestaltung entschieden. Am Haus der Statistik ist man einen Schritt weiter gegangen und hat den Akteuren auch die Rolle der Koproduktion als Bauherren übertragen. In Bezug auf die Leipziger Straße ist demnach in Erfahrung zu bringen, welche Rolle die Zivilgesellschaft über den Alexanderplatz hinaus in großen Stadträumen der Nachkriegszeit spielen kann. Im Quartierskontext wären hier insbesondere die Grünräume zu beleuchten. Dabei ist mit Hinblick auf den Spittelmarkt in Erfahrung zu bringen, inwiefern dieser als eigener Stadtraum trotz des klaren räumlichen Zusammenhangs zur Leipziger Straße zu betrachten ist.

Fragestellung an den Beirat // Herr Kühne, Ergänzung Frau Renker:

Die Straßenbahnplanung treibt die Verwaltung dazu, über einen Raum nachzudenken der eigentlich weitaus größer ist als der Verkehrsbereich selbst. Im Hinblick auf eine neue Ordnung und Gestaltung des öffentlichen Raumes der Leipziger Straße in Folge der Mobilitätswende: Welche Abschnitte sind mit welcher räumlichen Ausdehnung als Empfehlung für einen Untersuchungsauftrag, unter Berücksichtigung der stadträumlichen Struktur und zu beteiligenden Akteure zu bilden?

TOP 1 | Leipziger Straße

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

BLOCK 3: Wie kann in Zukunft integriert geplant werden?

Hartmut Reupke

Herr Reupke erläutert, dass die Lösung der Herausforderung an der Leipziger Straße einer unbestimmten Gleichung ähnelt: auf allen Ebenen von Nutzer*innen und Anrainer*innen (z.B. Bundesrat, Stiftung Preußischer Kulturbesitz) gibt es hohe Anforderungen, Ansprüche und Erwartungen, die die sektorale Planungen erschweren. Es stellt sich demnach auch die Frage, wie die Verwaltung in einem solch dynamischen Umfeld eine sektorale Planung vornehmen kann. Die Umsetzung der Tram mit einem stufenweisen Vorgehen zu verknüpfen, erscheint als relevanter Schritt.

Es wird ergänzt, dass die Planung von solch langfristig angelegten Projekten in Berlin eine Herausforderung darstellt, da hier disruptive Prozesse die sukzessive Langfristigkeit auf die die Projekt angelegt sind, konterkarieren. Unter diesen Vorzeichen wurden beispielsweise auch die Infrastrukturplanungen aus den 1990er Jahren gestoppt, deren Umsetzung Mobilitätsthemen in der Stadt, wie bereichsweise Verkehrsberuhigung in der Leipziger Straße sowie Ausbau des ÖPNV bereits ab diesem Punkt grundlegend verändert hätte. Mit der Erfahrung jener Prozesse ist auch für die Straßenbahnplanung mit den großen Veränderungsperspektiven in Mitte nicht möglich, jedes im Prozess befindliche, dynamische Projekt vollständig mit vorzudenken.

Fragestellung an den Beirat, Herr Reupke:

Wie stellt man sicher, dass Aushandlungs- und Beteiligungsprozesse mit der Stadtgesellschaft so gestaltet werden, dass sie für die jeweilige Fachplanung fruchtbar und Enttäuschungen auf Seiten der Bürgerschaft vermieden werden?

Empfehlung

Vorgetragen von Marianne Mommsen / Cyrus Zahiri // Zu Frage 2:

Im Hinblick auf eine neue Ordnung und Gestaltung des öffentlichen Raumes der Leipziger Straße in Folge der Mobilitätswende: Welche Abschnitte sind mit welcher räumlichen Ausdehnung als Empfehlung für einen Untersuchungsauftrag, unter Berücksichtigung der stadträumlichen Struktur und zu beteiligenden Akteure zu bilden?

Grundlegend wird die Tramplanung selbst als positive Entwicklung aufgefasst; einerseits für das Vorantreiben der Mobilitätswende, andererseits aber auch im Hinblick auf die räumliche Verknüpfung des Raumes um den Alexanderplatz mit dem Kulturforum, die in der bisherigen Wahrnehmung als deutlich räumlich getrennt wahrgenommen werden. Auch die bisher angedachte Aufteilung sowie die Planung in Phasen erscheint dem Gestaltungsbeirat als nachvollziehbar und soll in dieser Form weiterverfolgt werden.

Bei der Planung entlang des linearen Elements der Tramlinie sieht der Gestaltungsbeirat die Gefahr, dass die Trennwirkung zwischen Norden und Süden durch die dichten Baumreihen sowie die Stadtmöblierung in Form von Haltestellen weiter verstärkt wird. Die Planung sollte demnach mit Hinblick auf die Auswirkungen auf den öffentlichen Raum genauer betrachtet werden. Dabei soll auch die These eines großen, zusammenhängenden grünen Bandes überprüft werden und die angegliederten Teilräume mit ihren spezifischen räumlichen Charakteristika betrachtet werden. Dabei ist zu überprüfen, wie jene Räume in die Stadt hineinwirken; die Trasse soll die räumlichen Anforderungen an die Teilräume berücksichtigen.

Verfahrenstechnisch wird die klare Empfehlung gegeben, ein Werkstattverfahren durchzuführen. Hierfür sollten alle Planungen auch zeichnerisch zusammengeführt werden, um neben den verkehrlichen Planungen den öffentlichen Räumen Rechnung zu tragen. Im Rahmen des Werkstattverfahrens soll der Umgang mit den einzelnen Teilräumen

TOP 1 | Leipziger Straße

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

planerisch betrachtet werden. Dabei sollen die Anforderungen untersucht werden, die sich aus den einzelnen Teilräumen ergeben und die schließlich auch Auswirkungen auf die Straßenbahnplanung haben könnten. Dabei ist es nicht notwendig, ein aufwändiges Verfahren zu gestalten: Mit der Erfahrung der Senatsverwaltung bezüglich solcher Verfahren erscheinen zwei Termine zielführend.

Als zweiter elementarer Aspekt erscheint die Nutzung der Erdgeschosse, die mit dem derzeitigen Leerstand eine weitreichende Transformation erfahren hat. Für einen erfolgreichen Planungsprozess erscheint es wichtig, die Erdgeschosse nicht als reine Gewerbefläche zu betrachten, sondern auch in die angrenzenden Quartiere und an Akteure anzubinden. Das Werkstattverfahren kann auch ein Anstoß sein, neue Akteurskonstellationen zu formen oder bestehende an einen Tisch zu bringen. Auch im Anschluss sollte das Kuratieren der Erdgeschosse sowie die Begleitung der Akteure fortgesetzt werden. Dabei sollte die weitreichende Erfahrung des Landes Berlin zur Genese jener handlungsfähigen Akteure eingebracht und fortgeführt werden.

Bei Betrachtung der Stadträume treten insbesondere zwei Teilräume in den Fokus, bei denen der Trassenverlauf noch nicht zufriedenstellend gelöst ist und eine Revision vorgenommen werden sollte:

- 1. Teilraum: Kulturforum, Bereich um die Staatsbibliothek, hier wird empfohlen den Raum in seiner Breite der Ausdehnung zu betrachten
- 2. Teilraum: im östlichen Bereich der „breiten“ Leipziger Straße, auch hier wird die räumliche Betrachtung als Pendant zu dem linearen Tramlinienelement empfohlen

Dabei soll der Grundsatz verfolgt werden, dass die Straßenbahn grundlegend als „hard fact“ respektiert wird und verstärkt Querungsoptionen, Wegeverbindungen und Baumstellungen beleuchtet werden. Explizit zum Thema der Baumstellungen wären statt der bisher angedachten linearen Anordnung von Bäumen, auch Baumgruppen denkbar, die den Straßenbahnpassagieren wiederholt Blickbeziehungen in die Weite des Stadtraums ermöglichen. Auch ist die Stadtmöblierung gestalterisch zu qualifizieren; insbesondere im sehr sensiblen Bereich des Kulturforums ist eine Standardmöblierung nicht denkbar.

Vorgetragen von Martin Haag und Barbara Lenz // Zu Frage 1+3

Wie sollte zukünftig das Zusammenspiel zwischen sektoraler Fachplanung und integrierter räumlicher Planung gestaltet werden, um einzelne Fachplanungen mit den Anforderungen einer jeweils eigenständigen integrierten Stadtplanung nicht zu überfordern?

Wie stellt man sicher, dass Aushandlungs- und Beteiligungsprozesse mit der Stadtgesellschaft so gestaltet werden, dass sie für die jeweilige Fachplanung fruchtbar und Enttäuschungen auf Seiten der Bürgerschaft vermieden werden?

Bei beiden Fragestellungen handelt es sich um prozessuale Fragen, bei denen eine erfolgreiche Planung zum Ziel gesetzt wird. Die Werkzeuge der Stadtplanung haben dabei einen enormen Einfluss auf die Stadträume, die weitreichende Veränderungen und Anstöße voranbringen, weshalb ihre zielführende Anwendung an ein komplexes Verfahren geknüpft ist. Jene Veränderungen wirken sich sowohl ins Quartier, als auch in den städtischen Gesamttraum aus und setzen sich mit Themen der lokalen Akteure vor Ort und der Gesamtplanung auseinander. In den beiden unterschiedlichen Betrachtungsrahmen offenbart sich eine grundlegende Herausforderung: einerseits die Betrachtung der lokalen Anforderungen vor Ort, andererseits die Anforderungen an die übergeordneten verkehrlichen Themen.

Ebenso treten die beiden unterschiedlichen Maßstäbe in Zusammenhang mit den Anwohnenden und der Stadtgesellschaft auf. Auch hier gibt es Bürger*innen, die sich verstärkt für lokale Aspekte wie Kultur, Handel,

TOP 1 | Leipziger Straße

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

Betriebe interessieren, sowie die Verkehrsteilnehmenden, als MIV, Radfahrer oder Fußgänger, die hier gänzlich andere Perspektiven als relevant erachten. Hierbei scheint es für das Verfahren wichtig, eine bis dato fehlende klare Zielvorgabe zu geben und klar abgesteckte Rahmenbedingungen zu kommunizieren. Damit kann das Projekt grundsätzlich vorangetrieben werden und es werden auf Akteursebene Enttäuschungen um vermeintliche planerische Spielräume vorgebeugt.

Die vorgestellte stufenweise Entwicklung erscheint auf der prozessualen Ebene sinnvoll, um das Fortschreiten von Technologien und Anforderungen auch über das Jahr 2028 hinaus mit in den Planungsprozess zu integrieren. Darüber hinaus sollte jedoch auch die nähere zeitliche Perspektive betrachtet werden, um in der Stadtgesellschaft notwendige Veränderungen auch in einen absehbaren Zeitraum zu setzen. Wichtig erscheint dabei die Umsetzung grundlegend voranzutreiben und ggf. einzuräumen, dass die Berücksichtigung aller Interessenslagen in der Breite an seine Grenzen stößt und vermutlich nicht alle angegliederten Projekte synchronisiert werden können. Die bisherige Planungsgeschichte der 1990er Jahre zu ÖPNV im Bereich der Leipziger Straße selbst, darf hierfür zur Umsetzung anspornen.

Weiterhin sind planerisch die „quick wins“ – kurzfristig realisierbare positive Auswirkungen – zu beleuchten und umzusetzen. Dabei wird aus dem Gestaltungsbeirat ein experimentelles Vorgehen empfohlen, womit bereits an anderen Stellen in der Stadt Erfahrungen gesammelt wurden. Zwar wird auch die Schwierigkeit der Gemengelage erwogen, dennoch wird aus dem Gestaltungsbeirat explizit der Wunsch nach einem experimentellen Vorgehen in Zusammenhang mit dem Werkstattverfahren geäußert.

Grundlegend ist zu berücksichtigen, dass die hier vorhandenen großen Themen der Verkehrswende und des Leerstands sich keineswegs gegenseitig ausschließen, sondern eine potenzielle Win-Win-Situation darstellen. Auf einer prozessualen wie auch räumlichen Ebene unterstützt die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs die Aufenthaltsqualität und kann zur Belebung der Erdgeschosse führen. Diese gegenseitige Stärkung wird sich aus dem Prozess und insbesondere aus der Stadtgesellschaft heraus entwickeln und kann durch Impulse zum Management seitens der Senatsverwaltung unterstützt werden.

Herr Tidow bedankt sich für die klare Empfehlung und den produktiven Austausch und schließt die Sitzung.

PROTOKOLL 6. Sitzung des Gestaltungsbeirats Öffentliche Räume 04.10.2021 | SenUVK

Protokoll: Thomas M. Krüger.

Das Protokoll ist von den Mitgliedern des Gestaltungsbeirats freigegeben.

Ansprechpartnerin: Mariella Wyhnalek, Kontakt: mariella.wyhnalek@senuvk.berlin.de