

Freiraumplanerisches-stadtplanerisches Konzept für den Spreeraum im Bezirk Charlottenburg- Wilmersdorf

I.A.
Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin
Abteilung Ordnung, Umwelt, Straßen und Grünflächen
– Umwelt- und Naturschutzamt –
Fachbereich Naturschutz



Rudolf-Mosse-Str. 9-11
14197 Berlin

Bearbeitung

bgmr Landschaftsarchitekten GmbH

Dr. Carlo W. Becker, Sven Faßbender, Marie Schmidt,
Dirk Christiansen, Arno Walz

Prager Platz 6

10779 Berlin

+49 (0)30 21459590

Becker@bgmr.de



Berlin – im Juni 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass und Zielsetzung	4
2	Prozess der Erarbeitung	5
3	Der Spreeraum	6
4	Strukturkonzept	16
5	Maßnahmen	19
6	Ausblick	29
7	Visualisierung von Entwicklungsmöglichkeiten	30

Abbildungsverzeichnis

1 – Anlass und Zielsetzung

Der Projektraum „Spreeraum“ wurde vor über 20.000 Jahren durch die Eiszeit geprägt. Das Berliner Urstromtal ist hier aufgrund der Lage an der Hangkante der Teltowhochfläche trotz zahlreicher infrastruktureller Überformungen als Raumkonstante ablesbar.

Der untersuchte „Spreeraum“ befindet sich im Norden des Bezirkes Charlottenburg-Wilmersdorf am Zusammenfluss von Spree und Westhafenkanal, westlich des S- und U-Bahnhofes Jungfernheide, nordwestlich des Schlossgartens Charlottenburg, südöstlich der Siemensstadt sowie östlich des Ruhwald-Parks. Fluss und Kanal bilden hier durch ihren Zusammenfluss mit mehreren Inseln und Altarmen eine Wasserlandschaft aus, die von zahlreichen Verkehrsstrassen durchschnitten wird. Die Bundesautobahn A 100 mit der Rudolf-Wissell-Brücke (RWB) und dem Autobahndreieck (AD) Charlottenburg, mehrere Fern-, Regional- sowie der S-Bahntrassen, die Wasserstraße der Spree mit der Schleusenanlage sowie weitere Infrastrukturen überlagern damit den Naturraum der Spree.

Diese naturräumlich und topographisch spannende Wasserlage im Spreetal erfährt durch diese raumgreifenden Infrastrukturen, Gewerbe- und Industrieansiedlungen, Nutzung der verbliebenden Resträume durch Kleingärten sowie weitere projektierte bauliche Entwicklungen eine starke anthropogene Überprägung. Der eigentlich zusammenhängende Naturraum der Spree ist durch das Nebeneinander und Überlagern unterschiedlicher Nutzungen als Patchwork diverser Raumfragmente geprägt.

Durch die zum Teil bereits begonnenen oder projektierten Infrastrukturentwicklungen im Gebiet, wird der Spreeraum sich in den kommenden Jahren weiter stark verändern. Zu diesen Projekten zählen unter anderem die Sanierung und der Ausbau der Rudolf-Wissell-Brücke, die Wiederinbetriebnahme der S-Bahnstrecke Siemensbahn, der Stromnetzausbau durch eine unterirdische Kabeltrasse sowie auch der übergeordnete Fuß- und Radweg entlang der Spree. All diese Projekte werden aus ihren Eigenlogiken entwickelt, haben damit auf den ersten Blick nichts miteinander zu tun, sie nutzen aber alle den gleich Raum. All diese und weitere Projekte nehmen neben ihrem endgültigen Flächenanspruch auch bauzeitlich Flächen in Anspruch. Hieraus werden sich Kompensationsansprüche durch Eingriffe in Natur und Landschaft ergeben. Es stellt sich damit auch gleich die Frage, wie die daraus resultierenden Maßnahmen so eingesetzt werden können, so dass der Spreeraum in der Gesamtheit profitiert.

Das freiraumplanerisch-stadtplanerische Konzept für den Spreeraum zeigt Wege auf, wie in Anbetracht laufender und anstehender Infrastrukturprojekte freiräumliche sowie ökologische Vernetzungen und Qualitäten gesichert, stadtnahe Erholungsräume qualifiziert und städtebauliche Entwicklung ermöglicht werden können.

Mit dem Konzept werden somit die zahlreichen sektoralen Nutzungsansprüche – insbesondere der Verkehr- und Versorgungsinfrastrukturen mit einem monothematischen Fokus – in eine integrierte Entwicklung dieses Natur- und Stadtraumes eingebunden. Dies ist eine anspruchsvolle Aufgabe, die nur mit Bereitschaft zur Mitwirkung durch die zahlreichen Akteur:innen gelingen kann.

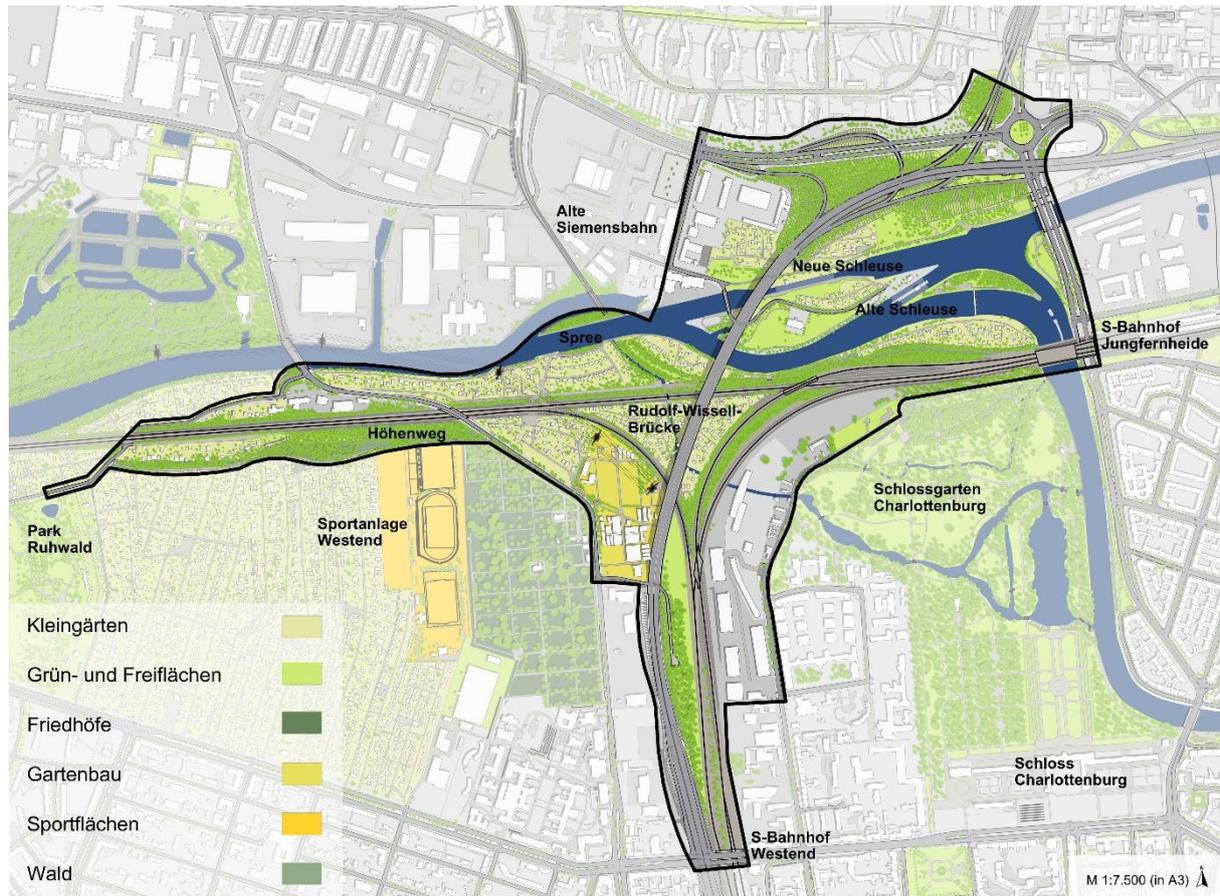


Abbildung 1: Freiräume im Spreeraum

2 – Prozess der Erarbeitung

Voraussetzung für eine integrierte Weiterentwicklung des Spreeraums ist das Wissen über den (Natur-)Raum, über die sektoralen Anforderungen und Entwicklungsabsichten der verschiedenen Infrastrukturen insbesondere über deren Wechselbeziehungen und Abhängigkeiten untereinander. Daher ist ein wesentlicher Arbeitsschritt, einen ‚Überblick‘ zu bekommen, um Sektoriales zusammenzuführen. Hierzu waren im Prozess der Bearbeitung von besonderer Bedeutung:

Projektgruppe

Die Erarbeitung der Studie wurde von gemeinsamen Terminen zwischen Auftraggeber (Bezirksamt (BA) Charlottenburg-Wilmersdorf Fachbereich (FB) Naturschutz und FB Stadtplanung) sowie dem Auftragnehmer (bgmr Landschaftsarchitekten) flankiert. In dieser Projektgruppe wurden das Vorgehen festgelegt, Zwischenstände präsentiert und gemeinsame oder bilaterale Termine mit weiteren Akteuren vorbereitet und ausgewertet. In der Projektgruppe wurde vor allem Wissen zusammengeführt.

Bilaterale Gespräche

In bilateralen Gesprächen mit den unterschiedlichen Akteur:innen wurde sektorales Wissen über Projekte und aktuelle Planungen im Spreeraum zusammengetragen. Die Aufarbeitung und gemeinsame Betrachtung vorhandener Planungen ist essentiell zur Entwicklung einer integrierten Konzeption für den Gesamttraum. So fanden etwa Termine mit der

- DB Netz AG (Wiederinbetriebnahme Siemensbahn),
- DEGES (Ersatzneubau Rudolf-Wissell-Brücke und AD Charlottenburg),
- infraVelo (Qualifizierung Spree-Rad- und Wanderweg),
- Berliner Stadtreinigung (BSR, mögliche Verlegung eines Betriebshofes in das Gebiet)

sowie mit Kolleg:innen anderer Fachbereiche des BA Charlottenburg-Wilmersdorf statt.

Mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) fand ein umfangreicher Austausch über E-Mails zum Ausbau der Schleuse Charlottenburg statt.

Durch dieses Vorgehen konnte viel Wissen gesammelt, Überblick über die vielen parallelen Planungsprozesse gewonnen und in der Zusammenschau der verschiedenen Projekte auch Konflikte und Synergien erkannt werden. Es muss allerdings erwähnt werden, dass die Projektgruppe nicht alle notwendigen Informationen aus diesen Terminen ziehen konnte. Teils waren Projekte noch nicht so weit fortgeschritten, um bestimmte Informationen bekommen zu können, teils konnten die Akteur:innen angefragte Informationen zum Beispiel aufgrund interner Abstimmungsbedürfnisse nicht preisgeben.

Es ist festzuhalten, dass sich Aussagen in Bezug auf das Planfeststellungsverfahren zur Rudolf-Wissell-Brücke und dem Autobahndreieck Charlottenburg auf die vom 08.08.–07.09.2023 öffentlich ausgelegten Unterlagen beziehen. Inwiefern diese Planungen durch den Vorhabenträger im Rahmen der Erörterung angepasst werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht abzusehen.

3 – Der Spreeraum

Der Untersuchungsraum wurde aus unterschiedlichen Perspektiven betrachtet und auf seine Qualitäten, Herausforderungen und Chancen hin betrachtet und analysiert. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden in Karten festgehalten, die auch in die darauffolgende Entwicklung der Konzeption eingeflossen sind.

Deep time - Topografie

Der Raum wurde vor ca. 20.000 Jahren durch die Eiszeit geprägt. Im Süden liegt erhöht ein Ausläufer der Grundmoräne der Teltowhochfläche. Schlossgarten, Spree, Kanäle und Inseln liegen im Berliner Urstomtal mit sandigen Böden und einem hohen Grundwasserstand. Diese naturräumliche Grundstruktur stellt eine Raumkonstante der Deep time (der Urzeit) dar, die bis heute wirkt.

In diesem Naturraum wurden in einer recht kurzer Zeit von 300 Jahren – in Bezug auf die Deep time – zahlreiche urbane und infrastrukturelle Veränderungen durchgeführt – vom Schloss mit Park bis zur Autobahn.

Mit dieser naturräumlichen Lage und den anthropogenen Maßnahmen ist auch eine markante und raumprägende Topografie verbunden. Zwischen dem Ausläufer der Teltowhochfläche und der tief im Urstomtal liegenden Spree, ergeben sich für Berliner Verhältnisse relativ starke Höhenunterschiede. So bestehen stellenweise bis zu 22 m Höhenunterschied auf kurzer Distanz, beispielsweise zwischen dem Höhenweg an der Sportanlage Westend (53 m ü. NN) und dem darunterliegenden Spreeraum östlich der Rohrdammbrücke (31 m ü. NN).

Doch nicht nur natürliche Prozesse der Eiszeit haben zu einer bewegten Landschaft geführt, auch anthropogene Eingriffe haben die Topografie des Raumes bewegt. So befinden sich viele der den Raum durchziehenden Infrastrukturtrassen auf dafür geschaffenen Dämmen oder Anhöhen.

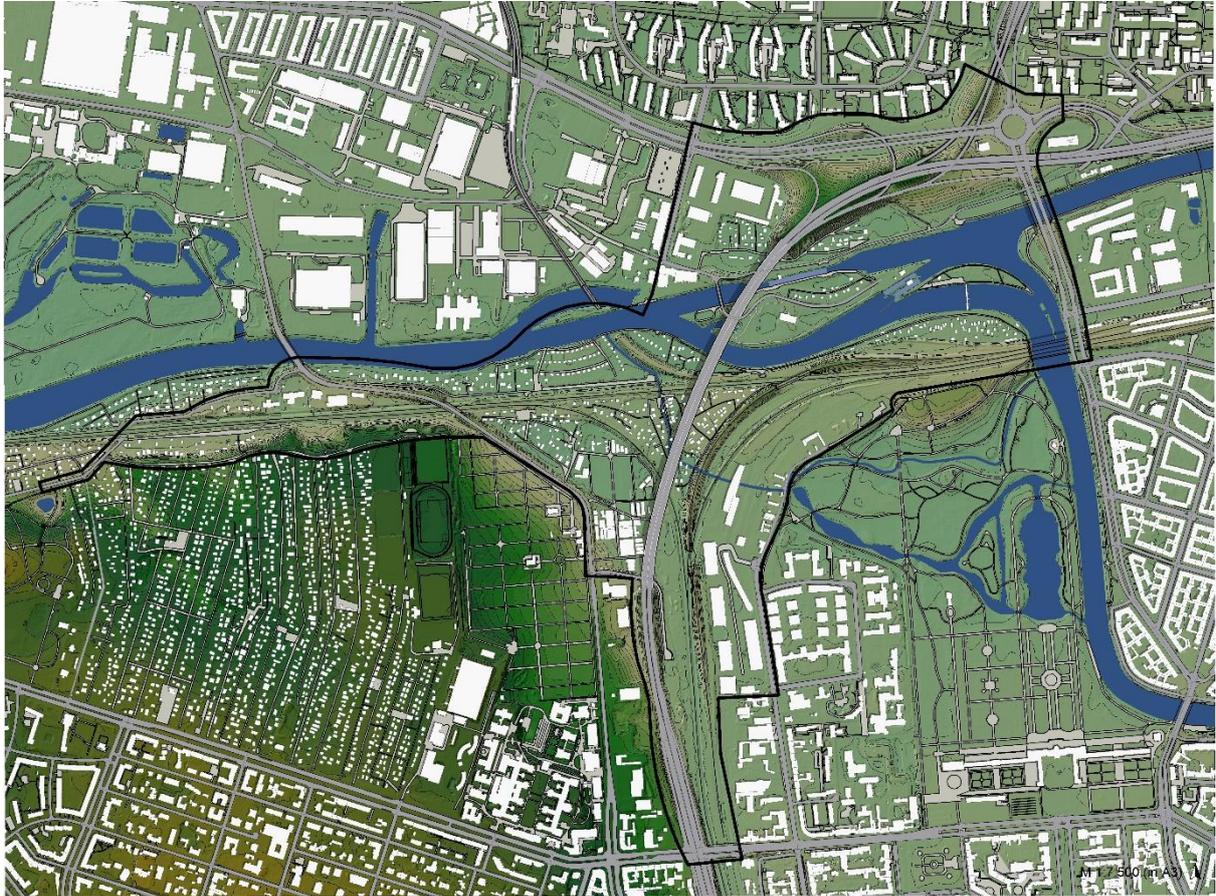


Abbildung 2: Topografie des Spreeraums



Abbildung 3+4: Eindrücke der Höhenunterschiede

Bestehende und geplante Infrastrukturen

Obwohl der Spreeraum aufgrund seiner interessanten Topografie und reizvollen Wasserlage ein großes Potenzial zum landschaftlichen Erholungsraum hätte, wird sein Charakter stark von den vielen Infrastrukturtrassen bestimmt, die den Erholungszwecken im Wege stehen. Bereits heute prägen die das gesamte Planungsgebiet überspannende Rudolf-Wissell-Brücke sowie die vielen S- und Regionalbahngleise den Raum. Auch die Wasserlage selbst ist durch Infrastrukturen der Schifffahrt geprägt. So befinden sich mit der alten und neuen Schleuse Charlottenburg sowie einem Wehr mehrere technische Bauwerke in und an der Spree und dem Westhafenkanal. Zudem wird der Zugang zum Wasser an zahlreichen Stellen durch Zäune verhindert.

Zukünftig besteht die Rudolf-Wissell-Brücke im Rahmen ihrer Erneuerung aus zwei nahezu parallel verlaufenden Brückenbauwerken, das vor allem am Nordufer weitere umfängliche Eingriffe zugunsten der Autobahnplanung erzeugt. Mit der Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn wird ein weiteres Brückenbauwerk erneut die Spree überspannen und zwei Bahngleise das Gebiet durchqueren. Eine neue Höchstspannungsleitung, die „Kabeldiagonale Berlin“, wird derzeit bereits durch 50Hertz gebaut. Sie verläuft nach ihrer Fertigstellung unterirdisch, nimmt aber derzeit eine Fläche unter der Rudolf-Wissell-Brücke zwischen Fürstenbrunner Weg und Bahngleisen für die Baustelleneinrichtung ein.

Die momentan durch die infraVelo geplante Qualifizierung des südlich der Spree gelegenen Weges als „Spree-Rad- und Wanderweg“ wird zu einer Verbesserung der Naherholungsqualität im Gebiet beitragen. Wesentlich wird sein, wie die Wegeführung und Verknüpfungen erfolgen, Engstellen vermieden und die Begleiträume nutzbar, atmosphärisch aber auch ökologisch hochwertig gestaltet werden.

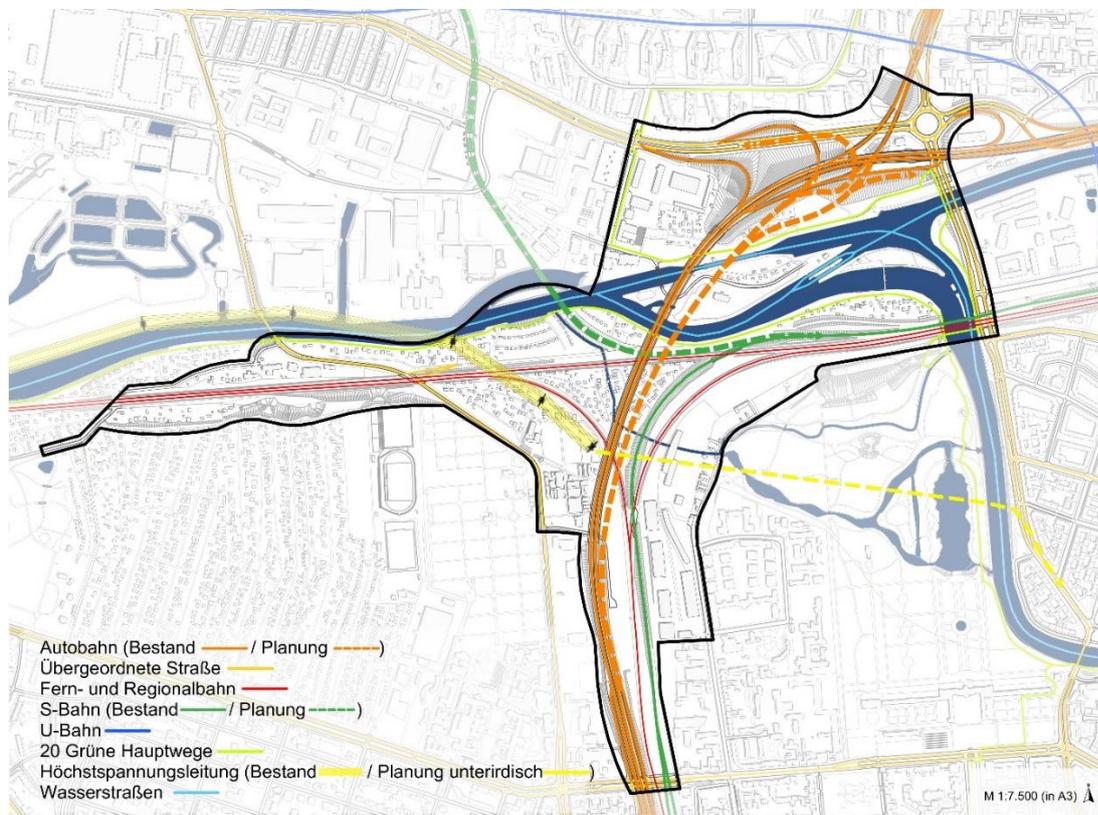


Abbildung 5: Bestehende und geplante Infrastrukturen



Abbildung 6+7: Rudolf-Wissell-Brücke und Blick von der Fürstenbrunner Brücke auf Gleise

Barrieren

Durch die vielen zerschneidenden Infrastrukturen aber auch durch die Fließgewässer entstehen für den Fuß- und Radverkehr viele Barrieren im Gebiet. Zwischen dem Tegeler Weg im Osten und der Altstadt Spandau gibt es auf einer Strecke von sechs Kilometern lediglich eine Spreequerung mit der Rohrdammbrücke auf einem schmalen kombinierten Fuß- und Radweg.

Viele Barrieren sind unüberwindbar oder für Radfahrende nicht komfortabel. In ihrer Mobilität eingeschränkte Personen können bestimmte Wege nicht nutzen, Fahrräder müssen Treppen hinauf- und hinabgetragen werden und bestimmte Wege sind schmal und erzeugen Angsträume.

Zu nennen sind beispielsweise:

- die Querung der Spree über die schmale Brücke entlang der Bahnbrücke zwischen Schlossgarten und dem Bahnhof Jungfernheide
- der schmale Steg unter der vorgenannten Bahnbrücke entlang der Spree
- der vom Fürstenbrunner Graben durchflossene Bereich innerhalb des zentral gelegenen Gleisdreiecks ohne Zugänglichkeit für die Öffentlichkeit. Er wird als Kleingartenanlage genutzt und ist lediglich durch einen für die Allgemeinheit verschlossenen Durchgang im Norden zu betreten.
- die östliche Schleuseninsel ohne Zugang für die Öffentlichkeit, die westliche Schleuseninsel (Nonneninsel) lediglich von Norden über die Nonnendammbrücke
- viele der Fluss- und Kanalufer sind abgezäunt ohne Zugänglichkeit für die Allgemeinheit

Die vorhandenen und neu geplanten Spreebrücken der Bundesautobahn und der Siemensbahn sind monofunktional nur für den KFZ-Verkehr oder die Bahn ausgerichtet. Eine Mitnutzung für den Fuß- und Radverkehr ist nicht vorgesehen. Die Spreequerung am Wehr ist derzeit für die Öffentlichkeit gesperrt, entsprechend dem Planfeststellungsbeschluss für die Schleuse wird dieser erst zugänglich gemacht, wenn der Betrieb der alten Schleuse dauerhaft eingestellt wird.

Insgesamt ergibt sich aus den derzeitigen Zerschneidungen des Gebietes der Bedarf nach einer besseren Verknüpfung.

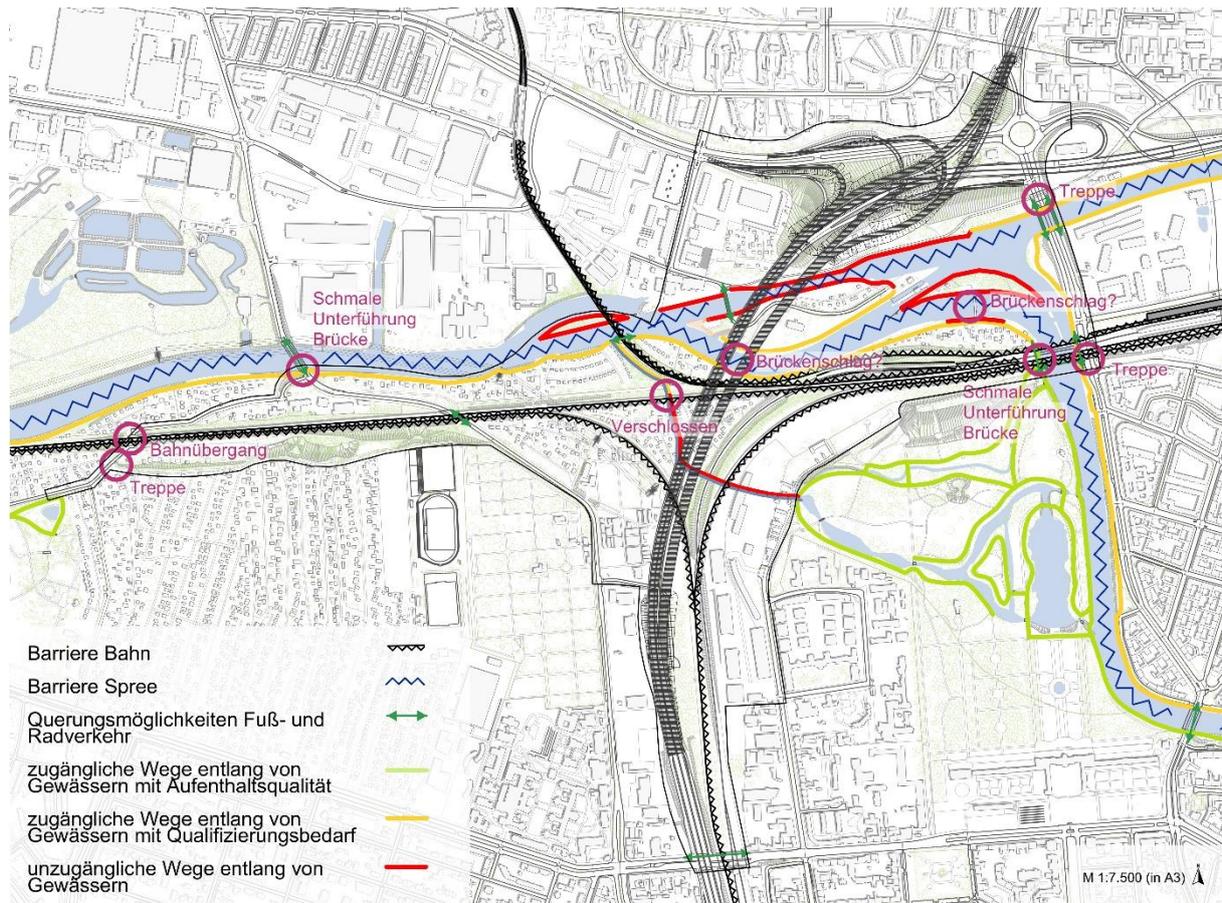


Abbildung 8: Barrieren und Durchgängigkeit



Abbildung 9+10: Unzulängliche Barrierefreiheit (Fußgängerbrücke Tegeler Weg) und verschlossene Wege (Zugang Kleingartenanlagen innerhalb Bahntrassen)

Naturschutz / Biotope

Trotz der starken anthropogenen Einflüsse ist das Gebiet gleichzeitig auch bedeutend für den Natur- und Artenschutz. Gerade die Begleiträume der linearen Infrastrukturen und der Gewässer sind wichtige Flächen für die Biotopvernetzung. So befinden sich im oder angrenzend an das Gebiet bereits geschützte Biotope.

Eine aktuelle Biotoptypenkartierung liegt derzeit für diesen Raum nicht vor. Im Rahmen der größeren Infrastrukturprojekte werden jeweils auf den Eingriffsbereichen Biotop- und Artenkartierungen durchgeführt. Diese Informationen waren bisher nicht verfügbar.

Im Bereich der Bahnflächen wurden größere Vorkommen der Zauneidechse erfasst und im Bereich der Rudolf-Wissel-Brücke sind Fledermausvorkommen kartiert worden.

Bereits heute befinden sich darüber hinaus im Gebiet Kompensationsmaßnahmen, die im Rahmen des Baus der neuen Schleuse Charlottenburg umgesetzt worden sind. Sie befinden sich vorwiegend entlang der Ufer und auf der Nonneninsel zwischen alter und neuer Schleuse.

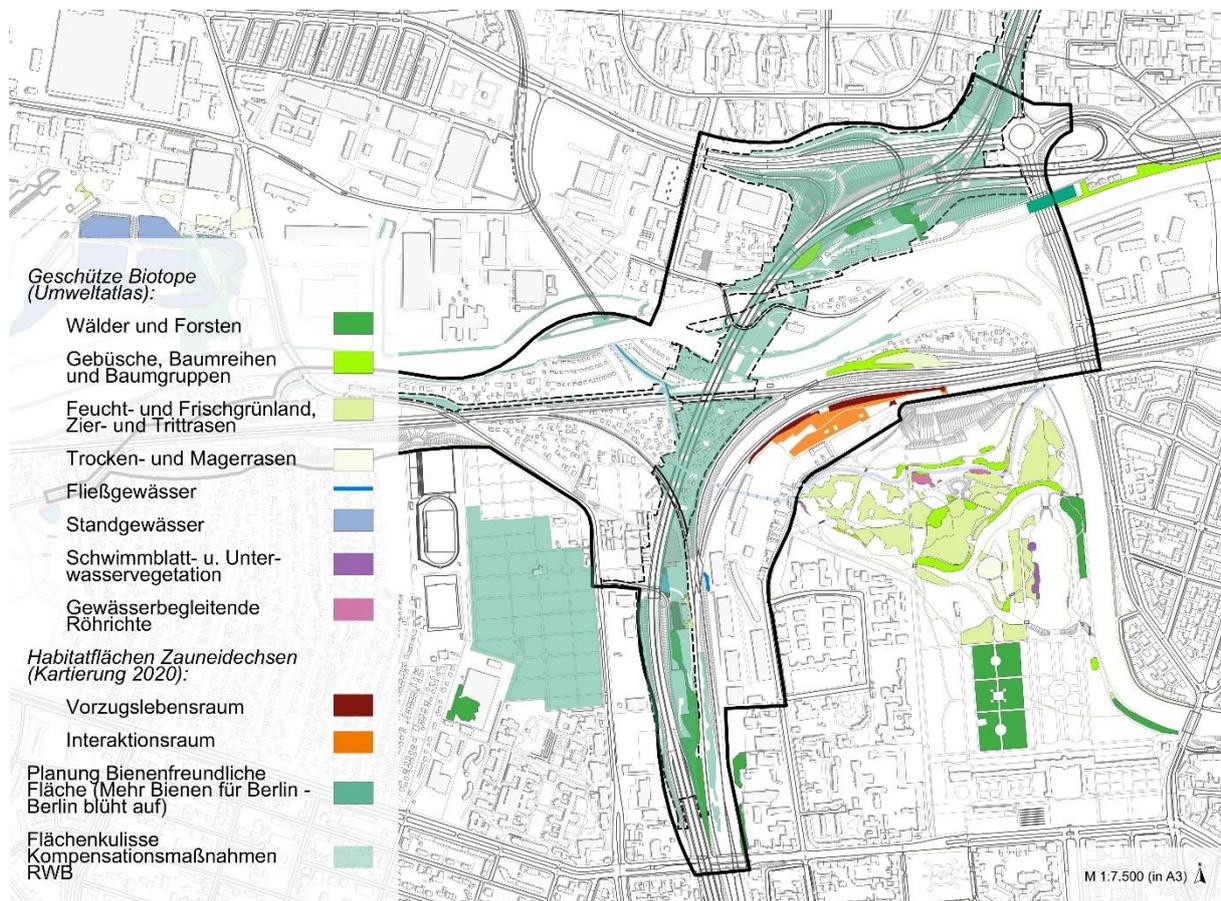


Abbildung 11: Schutzgebiete und Biotope



Abbildung 12+13: Fürstenbrunner Graben und Spreeufer

4 – Strukturkonzept

Ausgehend von der Analyse des Gebietes, der Auswertung vorliegender Planungen und Konzepte sowie den derzeit laufenden Planungsprozessen und den dazu geführten Gesprächen mit beteiligten Akteur:innen wurde ein grobes Strukturkonzept als Zukunftsvision einer vor allem freiraumplanerischen Qualifizierung des Spreeraumes entwickelt. Für diese Zukunftsvision wurden drei Leitlinien entwickelt. Im nachfolgenden Maßnahmenkonzept werden diese Leitlinien mit einzelnen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen untersetzt.

Drei Leitlinien

Der Spreeraum ist ein Natur- und Erholungsraum mit besonderem Charakter, Atmosphären und Qualitäten mitten in der Stadt. Es bedarf einer Bändigung der sektoralen Nutzungsansprüche der verkehrlichen Infrastrukturen, damit dieser zerschnittene Raum mit zahlreichen Barrieren dennoch erlebbar wird, vorhandene freiraumplanerische Chancen genutzt, neue erzeugt und die Potenziale für die Biotopentwicklung und Erhöhung der biologischen Vielfalt aktiviert werden.

Dabei wird die anthropogene Überprägung des Raumes bestehen bleiben und sich noch weiter verstärken. Viele der neuen baulichen Entwicklungen lösen allerdings Chancen aus, die im ‚Huckepack‘ genutzt werden sollten, um Natur und Landschaft aufzuwerten, Wegebeziehungen zu verbessern oder erst herzustellen sowie Aufenthaltsqualitäten zu steigern.

Diese integrierte Entwicklung des Spreeraumes soll sich an den drei Leitlinien **„Verflechten“**, **„Erleben“** und **„(Natur) Kultivieren“** orientieren.

Gleichzeitig sollen im Zuge der Transformationen und Umbauten im Gebiet städtebauliche Neuordnungen vorbereitet werden. Davon profitieren auch umliegende Stadtquartiere.

Verflechten

Komfortable, sichere und mit begleitenden Qualitäten ausgestattete Fuß- und Radwegeverbindungen, auf denen Zufußgehende den Vorrang haben, bilden das Rückgrat der Naherholungslandschaft im Spreeraum. Sie tragen zur Erlebbarkeit des Raumes und vor allem seiner Wasserlage bei und verbinden ihn mit den umliegenden Freiräumen und Siedlungsbereichen. Gute Anbindungen an die umliegenden S-Bahnstationen steigern diese Funktion noch. Vor allem die derzeit von der infraVelo geplante Qualifizierung des „Spree-Rad- und Wanderweges“ südlich der Spree entlang des Schlossgartens Charlottenburgs wird die Attraktivität des Raumes für Naherholungssuchende stärken. Die Verflechtung dieses Weges mit dem bestehenden Stadtraum ist dabei ein wesentliches Entwicklungsziel.

Neben dem „Spree-Rad- und Wanderweg“ sind jedoch auch die Anlage und Qualifizierung weiterer Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr essentiell, um das Naherholungspotenzial des Spreeraumes und die Verknüpfung in die umliegenden Siedlungsbereiche weiter zu stärken. Vor allem Nord-Süd Verbindungen, wie eine komfortable Möglichkeit zur Überquerung der Spree oder eine bessere Anbindung zwischen Spree und S-Bahnhof Westend sind relevant für die bessere Vernetzung des Gebietes.

Die Herstellung einer Spreequerung ist dabei ein Kernziel. Eine Fuß- und Radwegeverbindung soll – entsprechend der Planfeststellung für die Schleuse Charlottenburg – über das Wehr zur Nonneninsel geführt werden. Zusätzlich ist eine Weiternutzung der im Rahmen der Bauarbeiten zur Rudolf-Wissell-Brücke bauzeitlich hergestellten Brücke zur Nonneninsel anzustreben.

Die Anlage neuer Wege soll sich grob an der Gestaltung des „Spree-Rad- und Wanderweges“ orientieren. Angestrebt werden Wege, die zum Spazieren und Joggen einladen und schon durch ihre Gestaltung vermitteln, dass die Radfahrenden Rücksicht nehmen. Die maximal 3–4 m breiten Wege könnten mit beidseitig 3 m breiten landschaftlich gestalteten Bankettstreifen in die Umgebung integriert werden. Diese Streifen dienen auch als Raum für wegebegleitende Ergänzungen wie Sitzmöglichkeiten. Die Wege sind jedoch in ihrer Breite und Gestaltung immer die örtlichen Gegebenheiten anzupassen.

Neben weiterer neuer Verbindungen besteht vor allem der Bedarf nach einer Verbesserung der bestehenden Infrastrukturen, wie beispielsweise der barrierefreien Zugänglichkeit der Fuß- und Radverkehrsbrücke entlang der Bahnbrücke über die Spree am S-Bahnhof Jungferheide oder eine Verbreiterung des schmalen Steges unter selbiger Brücke hindurch entlang der Spree.

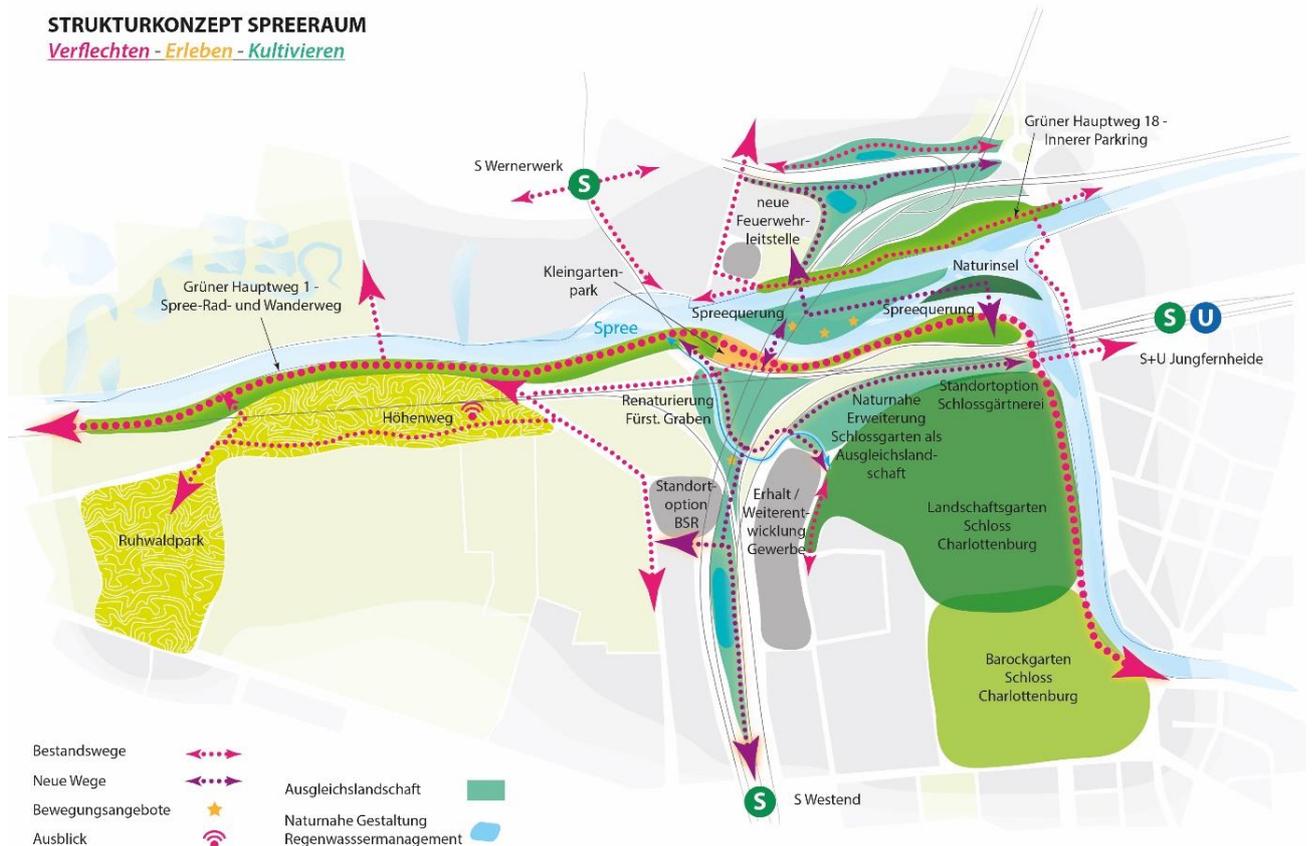


Abbildung 14: Strukturkonzept

Erleben

Durch eine bessere Vernetzung können auch die unterschiedlichen Freiräume des Gebietes besser erlebbar werden. Dabei werden im Gebiet bestehende Freiräume wie zum Beispiel der Barock- und der Landschaftsgarten des Schlosses Charlottenburg in Zukunft durch aufgewertete und neue Freiräume ergänzt. Es ergibt sich von Süden nach Norden eine Abfolge der Gestaltungsintensität vom Barockgarten, über den Landschaftsgarten zum Naturraum Spree.

Im Rahmen der Qualifizierung des „Spree-Rad- und Wanderweges“ sollen auch die Begleiträume entlang der Spree mit Sitzgelegenheiten, Sitzstufen und Balkonen an der Spree, Rasen- und Wiesenansaat sowie Strauch-, Stauden- und Baumpflanzungen aufgewertet werden. Wo möglich, sollen Spiel- und Bewegungsangebote geschaffen werden, um der Bedeutung des Raumes als Naherholungsort auch im Hinblick auf die projektierten größeren Wohnbaustandorte zum Beispiel in der Siemensstadt gerecht zu werden. Wasserlagen sollen zugänglich gemacht und so der direkte Bezug zum Wasser erfahrbar werden. Hier besteht noch ein erhebliches Potenzial, wenn die Wirtschaftswege des Wasser- und Schifffahrtsamts (WSA) doppelt genutzt werden.

(Natur) Kultivieren

Der Naturraum Spree wurde in der Vergangenheit negiert. Mit der Leitlinie (Natur) Kultivieren wird darauf abgehoben, die Besonderheiten und Eigenarten des Spreeraums zu erkennen und als Alleinstellungsmerkmal lesbar und erfahrbar zu machen. Dafür bedarf es vor allem einer neuen (Planungs-)Kultur im Umgang der großen Infrastrukturen mit diesen Raumqualitäten. So sollen Barrieren abgebaut anstelle verfestigt zu werden, das Wegenetz einladender gestaltet und ergänzt werden, die „Atmosphäre des Spreeraumes“ gestärkt und die biologische Vielfalt gesteigert werden.

Aufgrund von vergangenen Eingriffen wurden bereits Maßnahmen zur Kompensation im Raum umgesetzt. Zukünftig wird durch die geplanten Infrastrukturprojekte der Bedarf an Kompensationsflächen weiter gesteigert. Analog zu diesen anthropogenen Eingriffen, die die ursprüngliche Naturlandschaft überformt haben und weiter überformen werden, entstehen somit Ausgleichslandschaften, die Natur gewissermaßen kultivieren. Neue landschaftliche Qualitäten können vor allem in den durch den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke herzustellenden Ausgleichslandschaften entwickelt werden. Sie bieten ein großes Potenzial zur Stärkung des Natur- und Artenschutzes sowie des Biotopverbundes. Maßnahmen des Natur- und Artenschutzes sollen jedoch immer flankiert werden durch Naherholungsangebote wie Fuß- und Radwege, um beide Aspekte integriert im Sinne einer Multicodierung zu entwickeln und auch diese neuen Ausgleichslandschaften erlebbar zu machen.

Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen und Handlungsoptionen erläutert.

5 – Maßnahmen

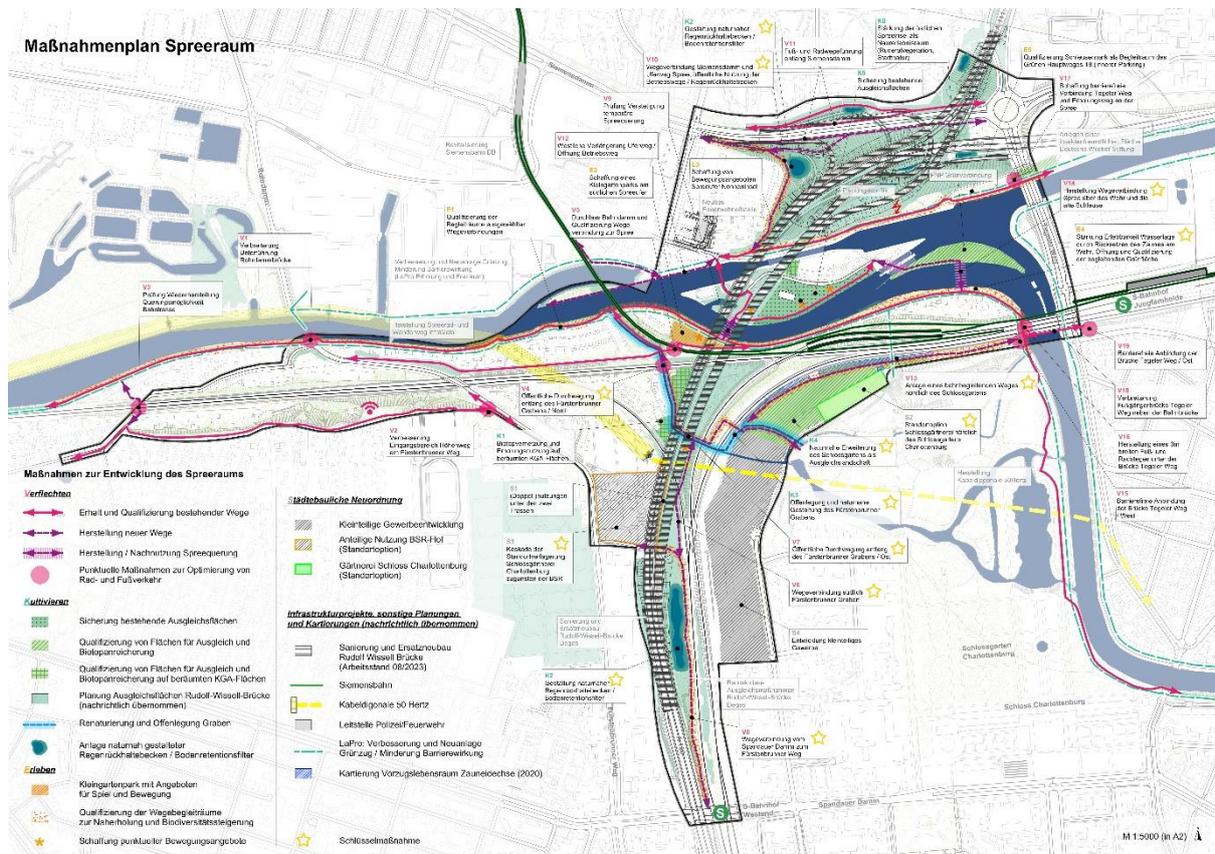


Abbildung 15: Maßnahmenplan

Die drei Leitlinien zur Entwicklung des Spreerraums **Verflechten, Erleben und Kultivieren** werden mit einzelnen Maßnahmen und Handlungsoptionen unteretzt. Weiterhin werden Vorschläge für die städtebauliche Neuordnung im Verflechtungsraum entwickelt.

Besonders relevante Maßnahmen (Schlüsselmaßnahmen) sind mit einem  versehen.

Verflechten

V1 Verbreiterung Unterführung Rohrdammbrücke

Die derzeitige Unterführung der Rohrdammbrücke für den Fuß- und Radverkehr ist sehr schmal und soll im Rahmen der Qualifizierung des „Spree-Rad- und Wanderweges“ durch die infraVelo auf 3–3,5 m verbreitert werden.

V2 Verbesserung Eingangsbereich Höhenweg am Fürstenbrunner Weg

Der Zugang zum Höhenweg vom Rad- und Gehweg entlang des Fürstenbrunner Weges ist derzeit unscheinbar und durch Stufen für mobilitätseingeschränkte Personen und Radfahrende schlecht nutzbar. Durch eine sichtbarere Beschilderung, die Ergänzung von Rampen und ggf. eine Beleuchtung kann der Höhenweg besser in das Wegenetz des Spreeraumes eingebunden werden.

V3 Prüfung Wiederherstellung Querungsmöglichkeit Bahntrasse

Der Ruhwaldweg wird heute von der Fernbahntrasse Berlin–Hannover zerschnitten. Bis 2004 ermöglichte ein beschränkter Bahnübergang am Quellenweg hier die Überquerung. Es sollte geprüft werden, diese Verbindung für Erholungssuchende vom südlichen Teil Richtung Norden zur Spree und zum „Spree-Rad- und Wanderweg, in einer langfristigen Perspektive, wieder zu aktivieren. Gegenwärtig ist nur am Wiesendamm und Fürstenbrunner Weg eine Querung der Bahn möglich; diese Übergänge liegen fast 2 km auseinander.

V4 Öffentliche Durchwegung entlang des Fürstenbrunner Grabens / Nord

Derzeit kann dem Fürstenbrunner Graben von der Spree kommend nur bis zu einem verschlossenen Tor unter der Bahntrasse auf einem schmalen Pfad gefolgt werden. Hinter dem Tor verläuft er durch die Kleingartenanlagen „Ablaufberg“ und „Westend-Schlackeloch“, die nur von Mitgliedern mit Schlüssel betretbar ist. Durch die Bautätigkeit für die Rudolf-Wissel-Brücke (RWB) finden hier große Eingriffe und eine Umstrukturierung des Gebietes statt, wodurch ein Teil der Kleingartenanlage beräumt wird. Um die Erlebbarkeit des Fürstenbrunner Grabens zu sichern, sollte hier ein öffentlicher Weg angelegt werden. Insbesondere in Kombination mit den Maßnahmen zur Offenlegung und naturnahen Gestaltung des Fürstenbrunner Grabens (siehe K3) und einer perspektivischen Weiterführung des Weges Richtung durch die Kleingartenanlage bis zum Schlossgarten (siehe V7) ist dies eine Schlüsselmaßnahme.

V5 Durchlass Bahndamm und Qualifizierung Wegeverbindung zur Spree

Der kleine Tunnel im Damm der Siemensbahn ist so eng, dass sich zwei Personen nicht begegnen können und stellt zudem einen Angstraum dar. Im Zuge der Umbauarbeiten an diesem Damm sollte im Huckepack auch die ‚Öffnung‘ für den Fuß- und Radverkehr vergrößert werden. Die Wegeanschlüsse müssen entsprechend vorbereitet werden.

Als Alternative sollte die dauerhafte Nutzung der Öffnung des Siemensbahndamms, die im Rahmen der Bauarbeiten Rudolf-Wissel-Brücke für die Baustraße C hergestellt wird, geprüft werden.

V6 Wegeverbindung südlich Fürstenbrunner Graben

V8 Wegeverbindung vom Spandauer Damm zum Fürstenbrunner Weg

Aus den nördlich gelegenen Stadtquartieren Charlottenburgs ist eine Zuwegung zur Spree bisher nur über den Fürstenbrunner Weg und über die Spreebrücke auf Höhe des S-Bahnhof Jungfernheide auf einem schmalen und nicht barrierefrei erschlossenen Weg möglich. Die hier

geplante Wegeverbindung vom S-Bahnhof Westend in nördliche Richtung bis zur Spree ist eine Schlüsselmaßnahme, um die Stadtquartiere Charlottenburgs auf direktem Weg bis an die Spree zu führen (Maßnahmen V6 und V8 in Verbindung mit V7). Für die Maßnahmen V6 und V8 ist zu prüfen, ob die für den Bau der Rudolf-Wissell-Brücke einzurichtenden Baustraßen zum Teil als öffentlicher Erholungsweg nachgenutzt werden können. Der während der Bautätigkeit eingerichtete temporäre Bahnübergang der Baustraße B.2 müsste an dieser Stelle für die Wegeverbindung V6 als dauerhafte Lösung zur Querung der Bahntrasse geprüft werden. Die Planung des Versickerungsbeckens 01 ist gestalterisch auf diese Wegeführung abzustimmen (siehe K2). Das Umfeld des Versickerungsbeckens sollte als eine wegebegleitende landschaftliche Situation gestaltet werden. Geländemodellierung, Böschungen, Wegeführung, technische Anlagen, Einfriedungen sind auf diese Anforderung abzustimmen. Im Rahmen der Maßnahme V6 können auch wegebegleitende Bewegungsangebote unter dem neuen Brückenbauwerk vorgesehen werden.

V7 Öffentliche Durchwegung entlang des Fürstenbrunner Grabens / Ost

Diese Maßnahme besteht aus zwei Abschnitten. Zum einen stellt dieser Weg den nördlichen Abschnitt der Verknüpfung des S-Bahnhof Westend mit der Wasserlage der Spree her, zum anderen wird in einer längeren Perspektive zusammen mit einer Offenlegung des Fürstenbrunner Grabens eine Verknüpfung zum Schlossgarten angestrebt.

Entlang des Fürstenbrunner Grabens kann durch die heutige Kleingartenanlage „Kolonie Tiefer Grund 2“, die für den Neubau der RWB teilweise beräumt wird, ein Weg unter den Autobahnbrücken bis zur ersten der beiden Gleistrassen erfolgen. Damit ist die Verbindung bis zum S-Bahnhof Westend vorbereitet. Darüber hinaus wird vorgeschlagen, entlang der Fürstenbrunner Grabens einen Weg zum Schlossgarten zu führen. Hierzu müssen zwei Gleistrassen überwunden werden. Der Fürstenbrunner Graben verläuft hier bereits verrohrt. Die erste westliche Gleistrasse liegt auf einem Damm, hier ist eine nahezu ebenerdige Tunnellösung denkbar. Der zweite östliche Gleiskörper liegt beinahe ebenerdig in nur leichter Dammlage und müsste durch eine Unterführung gequert werden. Der weitere Verlauf des Weges führt über die Flächen für die naturnahe Erweiterung des Schlossgartens (K4) bis zur Sophie-Charlottenstraße und somit zum Nebeneingang des Schlossgartens. Dieser Wegeabschnitt sollte im Zuge der Offenlegung des Grabens (K3) und der naturnahen Erweiterung des Schlossgartens (K4) umgesetzt werden.

V8 Wegeverbindung vom Spandauer Damm zum Fürstenbrunner Weg

(siehe V6)

V9 Prüfung Verstetigung temporäre Spreequerung

Im Rahmen der Baumaßnahmen der Rudolf-Wissell-Brücke wird eine temporäre Spreequerung zur Baustelleneinrichtung zwischen den beiden zukünftigen Brückensträngen eingerichtet. Eine Brücke an der Stelle würde die Nonneninsel mit dem Spreerad- und Wanderweg verknüpfen. Wenn diese Spreequerung als dauerhafte Brücke für den Fuß- und Radverkehr nach dem Bau der RWB genutzt werden kann, könnte die geplante Nord-Süd-Wegeverbindung vom S-Bahnhof Westend (V8, V6, V4) damit über die Spree, Nonneninsel, Nonnendammbrücke in Richtung Siemensdamm weitergeführt werden.

Damit besteht das Erfordernis, die Detailplanung für die Baustellenbrücke über die Spree hinsichtlich einer möglichen Verstetigung zu prüfen und ggf. für den Fuß- und Radverkehr zu qualifizieren.

V10 Wegeverbindung Siemensdamm und Uferweg Spree, öffentliche Nutzung

der Betriebswege Regenrückhaltebecken

Vom Siemensdamm aus wird das Versickerungsbecken 02 im nordwestlichen Plangebiet erschlossen. Der Weg endet am Regenrückhaltebecken. Mit einer Verlängerung dieses Weges bis an den Uferweg an der Spree können die Stadtquartiere in Charlottenburg an die Spree herangeführt werden. Der Weg soll barrierefrei und mit seinen Begleiträumen als halboffene Parklandschaft (siehe E1) gestaltet werden.

Mit diesem nördlichen Teilstück wäre dann eine übergeordnete Wegeverbindung zwischen Charlottenburg-Nord über die Schleuseninsel bis zum S-Bahnhof Westend durchgängig möglich (siehe V14).

V11 Fuß- und Radwegeführung entlang Siemensdamm

Gegenwärtig wird der Radweg am Siemensdamm im Bereich der Auf- und Abfahrten zur A 100 nicht am Siemensdamm geführt, sondern außerhalb, also nördlich bzw. südlich der Rampen der A 100. Die Rampen, insbesondere die südliche, wird nach dem jetzigen Planungstand deutlich verlängert. Der Fuß- und Radweg wird damit auf einem deutlich längeren Stück in ‚2. Reihe‘ zwischen Rampe mit begleitender Lärmschutzwand (4 bis 4,5 m Höhe) und Gewerbegrundstück/Regenrückhaltebecken mit geplanter Zauneinfriedung geführt. Hiermit entsteht zumindest bei Dunkelheit ein potentieller Angstraum. Eine solche Situation sollte vermieden werden. Dies kann erreicht werden, indem entlang des Siemensdamms ein Fuß- und Radweg bis Jakob-Kaiser-Platz geführt wird (siehe auch Mobilitätsgesetz Berlin). Entlang des Siemensdamms sollte eine ablesbare Alleebepflanzung erfolgen, um den Charakter einer Stadtstraße zu stärken.

V12 Westliche Verlängerung Uferweg / Öffnung Betriebsweg

Der wasserbegleitende Rad- und Fußweg, der entlang des nördlichen Ufers des Westhafenkanals und der Spree verläuft, endet an der Nonnendammbrücke und wird vom Ufer in den Nonnendamm geleitet. Der am Ufer nach Westen weiter verlaufende Wirtschaftsweg ist für die öffentliche Nutzung gesperrt. Grundsätzlich sind nach § 2 Abs. 1 Wasserstraßen-Betriebsanlagenverordnung (WaStrBAV) bundeseigene Uferanlagen und Betriebswege vom Benutzungsverbot von Fußgänger:innen und Fahrräder ausgenommen. Daher sollte mit einer Öffnung des Betriebsweges die Spree auf einem weiteren Abschnitt von ca. 500 m erlebbar gemacht werden. Perspektivisch könnte auch – im Falle von Umstrukturierungen von Ufernutzungen am Altarm der Spree – eine Wegeverbindung bis zum Viadukt der Siemensbahn weitergeführt werden und so die Wege an der Spree mit dem S-Bahnhof Wernerwerk verknüpft werden. Diese Maßnahmen liegt im Bezirk Spandau und wird daher hier nicht weiter vertieft.

V13 Anlage eines bahnbegleitenden Weges nördlich des Schlossgartens

Perspektivisch soll nördlich des Schlossgartens eine naturnahe Ausgleichslandschaft entstehen (K4). Hier befinden sich bereits zahlreiche Trampelpfade. Durch einen Weg soll die Fläche behutsam erschlossen, die Besucher:innen gelenkt und gleichzeitig eine gute Wegeverbindung von der Spreebrücke am S-Bahnhof Jungfernheide über den Fürstenbrunner Graben zur Sophie-Charlotten-Straße hergestellt werden. Die Umsetzung soll als Teil der Sammelmaßnahme zur naturnahen Erweiterung des Schlossgartens erfolgen.

V14 Herstellung Wegeverbindung Spree über das Wehr und die alte Schleuse 

Eine Schlüsselmaßnahme zur Minderung der Barrierewirkung der Spree ist die Öffnung der Wehrbrücke über die Spree für den Fuß- und Radverkehr. Damit kann über die Schleuseninsel/Nonnendammbrücke die Wegeverbindung bis nach Charlottenburg Nord hergestellt werden. Diese Maßnahmen ist Bestandteil der Planfeststellung für den Neubau der Schleuse Charlottenburg und sollte nach ca. zehn Jahren umgesetzt werden. Der Aufwand ist begrenzt, da das eigentliche Bauwerk mit der Wehrbrücke bereits vorhanden ist. Lediglich Wegeanschlüsse, barrierefreie Rampen und Geländer müssten hergestellt werden. In diesem Zuge sollten auch die massiven Einzäunungen zwischen Wehr und Fußweg an die Uferkante verschoben werden. Die notwendige Verkehrssicherung am Wehr kann auch unmittelbar an der Ufermauer erfolgen.

Die Umsetzung dieser Maßnahme hat eine zeitliche Priorität, damit während der Bauphase der Rudolf-Wissell-Brücke und den damit verbundenen umfangreichen Sperrungen von Uferwegen zumindest in diesen Bereichen die Erlebbarkeit der Spree gewährleistet wird.

V15 Barrierefreie Anbindung der Brücke Tegeler Weg / West

Zwischen dem Steg unter der Spreebrücke der Bahn im Verlauf des Spree-Rad und Wanderweges sowie den Wegen im Schlossgarten ist zur bestehenden schmalen, an die Bahnbrücke angehängten, Fußgängerbrücke Tegeler Weg ein erheblicher Höhenunterschied vorhanden. Dieser soll zukünftig als Rampe/Spindel barrierefrei und radtauglich ausgebaut werden. Bei Herstellung von Rampen mit nur 3 % Gefälle wären die Eingriffe im Bereich des Schlossgartens erheblich. Es wird daher empfohlen, hier lediglich die Barrierefreiheit mit 5 % bzw. 6 % mit Zwischenpodesten zu gewährleisten. Diese Maßnahme ist auch Bestandteil der Ziele und Planungen der infraVelo.

V16 Herstellung eines 3 m breiten Fuß- und Radsteiges unter der Brücke Tegeler Weg

Der Steg unter der Bahnbrücke ist derzeit sehr schmal. Dieser sollte entsprechend der Festlegungen der Planfeststellung der Schleuse Charlottenburg auf das Mindestmaß von 3 m verbreitert werden. Diese Maßnahme ist auch Bestandteil der Ziele und Planungen der infraVelo.

V17 Schaffung barrierefreie Verbindung Tegeler Weg und Erholungsweg an der Spree

Derzeit besteht keine direkte Anbindung zwischen dem Tegeler Weg und der darunter am nördlichen Ufer verlaufenden übergeordnete Grünverbindung. Der Uferweg ist an dieser Stelle vom Tegeler Weg lediglich über einen informellen Pfad an der Böschung der Autobahnabfahrt zu erreichen. Hier ist eine barrierefreie Verbindung für Radfahrende und Zufußgehende in Form einer Rampe erforderlich um die Verknüpfung zu verbessern.

V18 Verbreiterung Fußgängerbrücke Tegeler Weg neben der Bahnbrücke

Die Fußgängerbrücke Tegeler Weg ist sehr schmal und entspricht weder den Anforderungen für den Fuß- noch für den Radverkehr. Eine Verbreiterung ist dringend erforderlich. Die Brücke ist ein wichtiges Projekt für die Anbindung des Stadtgebietes an den Landschaftsraum der Spree und ist Teil des Grünen Hauptweges 18 (Innerer Parkring). Für den Fall, dass auf der Brücke Lärmschutzwände errichtet werden müssen, darf die bestehende Verbindung nicht noch weiter eingeschränkt werden, im Gegenteil: es sollte eine Optimierung der Wegeverbindung erfolgen.

V19 Barrierefreie Anbindung der Brücke Tegeler Weg / Ost

Eine barrierefreie Anbindung der bestehenden Fußgängerüberführung über den Tegeler Weg und die Spree durch eine Rampenanlage ist bereits heute dringend erforderlich, um den Schlossgarten für mobilitätseingeschränkte Menschen aus dem Quartier und vom S-Bahnhof Jungfernheide zu erschließen. Mit dem Ausbau des Spree-Rad- und Wanderwegs und der Tegeler Fußgängerbrücke für den Radverkehr sowie dem geplanten Radweg in der Olbersstraße wird eine fahrradtaugliche Anbindung der Brücke ebenso zwingend notwendig. In dem für eine Rampe benötigten Bereich, in dem sich zur Zeit Kleingartenparzellen befinden, hat die BVG Interesse ein Gleichrichterwerk für die Straßenbahnneubaustrecke Turmstraße – Bahnhof Jungfernheide zu errichten. Es muss sichergestellt werden, dass die Errichtung eines Gleichrichterwerkes an dieser Stelle den Bau der Rampenanlage nicht verhindert. Um möglichst wenig Flächen zu beanspruchen, sollte geprüft werden, ob beide Bauwerke kombiniert werden können (z.B. Gleichrichterwerk unter Rampe).

Erleben

E1 Qualifizierung der Begleiträume ausgewählter Wegeverbindungen

Um das Raumerleben im Spreeraum für Zufußgehende und Radfahrende zu verbessern und darüber hinaus einen Beitrag zur Aufwertung der Freiräume zu leisten, sollen (neue) bedeutende Wegeverbindungen mit wegebegleitenden Qualitäten ausgestattet werden. Dies trifft besonders auf den derzeit durch die infraVelo in Planung befindlichen Spree-Rad- und Wanderweg entlang des Südufers der Spree zu, der gewissermaßen das Rückgrat der Naherholungsinfrastruktur im Gebiet bildet. Aber auch andere Wege sollten durch attraktive Begleiträume für die Naherholung qualifiziert werden. Hierzu zählen der bestehende (und nach den Bauarbeiten zur Rudolf-Wissell-Brücke wiederherzustellende) Grüne Hauptweg 18 (Innerer Parkring) entlang des nördlichen Ufers des Westhafenkanals (siehe auch V12 und E5), die Wegeverbindungen entlang der neuen Regenrückhaltebecken (siehe K2) vom Spandauer Damm zum Fürstenbrunner Weg (siehe V8) sowie vom Siemensdamm zum Westhafenkanal (siehe V10), die neue Wegeverbindung entlang des Fürstenbrunner Grabens (siehe V4 und V7) und der neuen Wegeverbindung zwischen Bahntrassen und nördlichem Ende des Schlossgartens Charlottenburg zwischen Fürstenbrunner Graben und Spree (siehe V13). Um die Naherholungsqualität und die Biodiversität zu steigern, sind die Begleiträume dieser Wege mit Baumneupflanzungen (Einzelbäume, Reihen und Gruppen), Rasen- und Wiesenansaat sowie Strauchflächen anzureichern. In der Regel soll wegebegleitend der Charakter einer Halboffenlandschaft entstehen. Die Wiesenflächen sollen als artenreiche Blühwiesen mit gebietseigenem Saatgut, u. a. auch als Langgraswiesen extensiv gepflegt werden. Diese Qualifizierungen sind als trassennahe Kompensationsmaßnahme umzusetzen.

Wo sinnvoll und mit den Zielen des Natur- und Artenschutzes vereinbar, sind auch Elemente zur Verbesserung der Nutzbarkeit wie Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, Abfallbehälter, Fahrradbügel oder Informations- und Leitschilder herzustellen.

Da ein Großteil dieser Wege im Rahmen des Umbaus der Rudolf-Wissell-Brücke neu angelegt oder verändert wird, sollten im Rahmen dieser Planverfahren auch die Begleiträume gestaltet werden. Der Spree-Rad- und Wanderweg wird von infraVelo zusammen mit seinen Begleiträumen geplant. Damit die Verknüpfung von Wegeausbau und Qualifizierung der Begleiträume abgesichert wird, sollten Wegekonzepte immer mit den Begleiträumen zusammen geplant werden.

E2 Schaffung eines Kleingartenparks am südlichen Spreeufer

Nach der temporären Beräumung der Kleingartenanlagen am Spree-Rad- und Wanderweg am südlichen Spreeufer unter den Autobahnbrücken besteht auf dieser Fläche das Potenzial einer zeit- und klimagemäßen Neuinterpretation von Kleingartenanlagen. Hier soll ein Konzept erprobt werden, Kleingärten im südlichen Bereich der Fläche wiederherzustellen und öffentliche Nutzungen wie Aufenthalts-, Spiel- und Bewegungsangebote entlang des Weges im Norden zu realisieren, wobei durch eine Verkleinerung der Parzellen beabsichtigt wird, die gleiche Anzahl an Parzellen wiederherzustellen. Dieses ‚Aktivufer‘ steht Kleingärtner:innen, Nutzenden des Weges oder Anwohnenden aus der weiteren Umgebung gleichermaßen zur Nutzung zur Verfügung und schafft einen neuen attraktiven Ort und Treffpunkt am Wasser.

E3 Schaffung von Bewegungsangeboten Spreeufer Nonneninsel

Als ergänzendes Angebot könnten auf der Nonneninsel am südlichen Ufer punktuelle Bewegungsangebote in Form eines Stationenkonzeptes umgesetzt werden. Vor allem im Rahmen der bereits planfestgestellten Anbindung über die alte Schleuse und das Wehr an den Spree-, Rad- und Wanderweg (V14) könnte so ein attraktiver Zielort entstehen. Diese Fläche liegt innerhalb der planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen des Schleusenneubaus. Daher müsste bei Realisierung dieser Maßnahme ein entsprechender Ausgleich erfolgen. Der Ausgleich könnte auf den von Kleingärten beräumten Flächen südlich der Spree (z. B. begleitend zum Fürstenbrunner Graben) ersatzweise umgesetzt werden.

E4 Stärkung Erlebbarkeit Wasserlage durch Rücksetzen des Zaunes am Wehr,  Öffnung und Qualifizierung der begleitenden Grünfläche

Eine relevante Maßnahme der Qualifizierung der Wegebegleiträume entlang des Spree-Rad- und Wanderweges befindet sich im Bereich des Wehres am Südufer der Spree. Ein bis zu 8 m breiter Streifen entlang des Ufers zwischen Weg und Spree ist in diesem Bereich durch einen Zaun abgetrennt und somit weder begeh- noch öffentlich nutzbar. In dieser Flächenkulisse liegt ein großes Potenzial zur freiräumlichen Aufwertung des Ufers. Ziel sollte sein, bis an die Ufermauer der Spree heranzutreten. Mit einem Geländer auf der Ufermauer wird die erforderliche Verkehrssicherheit hergestellt. Damit wird eine einladende Situation für die planfestgestellte Spreequerung über Wehr und alte Schleuse hergestellt (siehe V14). Hier sollten auch durch die Pflanzung großkroniger Bäume Schattenplätze geschaffen werden. Diese Bäume könnten auch als Ersatzpflanzung herangezogen werden, da diese bisher im Rahmen der Planfeststellung nicht ‚gerechnet‘ wurden.

E5 Qualifizierung Schleusenpark als Begleitraum des Grünen Hauptweges 18 (Innerer Parkring)

Der bestehende Schleusenpark am Nordufer der Spree ist Teil einer übergeordneten Grünverbindung des Landes Berlin in der der Grüne Hauptweg 18 (Innerer Parkring) verläuft. Vor dem Hintergrund der Bedeutsamkeit dieser Wegeverbindung, dargestellt sowohl im Flächennutzungsplan Berlin als auch im Landschaftsprogramm Berlin, sollte hier die Qualität der Grünflächen verbessert und punktuelle Aufenthaltsmöglichkeiten geschaffen werden.

Kultivieren

K1 Biotopvernetzung und Erholungsnutzung auf beräumten KGA-Flächen

Durch die Bautätigkeiten für die Rudolf-Wissell-Brücke werden im Norden der Nonneninsel sowie auf der südlichen Spreeseite westlich der Autobahnbrücken Kleingartenanlagen beräumt, die nach derzeitiger Planung des landschaftspflegerischen Begleitplanes der DEGES nach Abschluss der Bautätigkeit wieder als potentielle Fläche für Kleingärten hergestellt werden sollen. Besonders die Flächen entlang des Fürstenbrunner Grabens sind durch ihre Lage am Gewässer sowie ihre Verknüpfung mit bestehenden Erholungswegen und der zukünftigen Wegeverbindung von der Spree bis zum Schlossgarten Charlottenburg (siehe V4 und V7) auch für eine öffentliche Erholungsnutzung und Aufwertung durch hochwertige Ausgleichsmaßnahmen sowie eine bessere Biotopvernetzung prädestiniert. Über die Eingriffe durch die DEGES hinaus fallen auch bei einer Ausstattung mit wegebegleitenden Spiel- und Bewegungsangeboten im Spreeraum (siehe E3, E4 und E5) möglicherweise Eingriffe und damit der Bedarf nach Ausgleichsmaßnahmen an, die auf diesen Flächen in die Umsetzung gebracht werden können. Um diese vielfältigen Belange umsetzen zu können, ist eine integrierte Entwicklung von Erholungsinfrastruktur und Belangen des Natur- und Artenschutzes auf diesen Flächen nötig.

K2 Gestaltung naturnaher Regenrückhaltebecken / Bodenretentionsfilter

Die im Rahmen des Ersatzneubaus der Rudolf-Wissell-Brücke und des Autobahndreiecks Charlottenburg von der DEGES geplanten Flächen für die Regenwasserbewirtschaftung werden als Versickerungsbecken mit Einfriedung, Wartungsweg und Vorreinigung über Rasenmulden angelegt. Der Einstau beträgt bei einer 10 Jährlichkeit bis zu 1 m.

Regenrückhaltebecken haben ein erhebliches Potenzial als wechselfeuchter Biotoptyp, wenn sie entsprechend naturnah gestaltet werden.

Zum einen werden durch eine naturnahe Gestaltung Lebensräume für viele verschiedene Arten geschaffen und somit ein Beitrag zur Steigerung der Biodiversität geleistet, zum anderen trägt ein naturnahes Regenrückhaltebecken durch seine gefälligere Einbettung in die Landschaft und in Kombination mit einem Netz aus Naherholungswegen zur Steigerung des Landschaftsbildes und der Naherholungsqualität bei. Auf diese Weise können Aspekte der Naherholung und des Natur- und Artenschutzes integriert entwickelt werden.

Wichtig bei der Gestaltung ist eine stufenartig abfallende Geländemodellierung mit unterschiedlichen Böschungsneigungen. In der Sohle sollen Teilbereiche gedichtet werden, so dass diese als punktuelle Vertiefung einen Dauerstau aufweisen und so verschiedene Feuchtlebensräume wie Seggenrieder, Feuchtwiesen oder Röhrichtbereiche in Kombination mit für wechselfeuchte Standorte typischen Strauch- und Baumarten entwickeln können. Ein weiterer Vorteil naturnah gestalteter Regenrückhaltebecken ist der geringere Eingriff im Vergleich zu technischen Bauwerken zur Regenrückhaltung, weiterhin leisten sie als wechselfeuchte Gebiete einen größeren Beitrag zur Hitzevorsorge.

Im Sinne der Leitlinie Kultivieren sollten die fünf technischen Bauwerke der Regenwasserbewirtschaftung als multifunktionale Flächen entwickelt werden und somit die Erholungsnutzung, das Landschaftsbild, die biologische Vielfalt und die Klimaanpassung durch die Regenwasserbewirtschaftung verbessern. Vor allem für die vier Standorte parallel zum Fürstenbrunner Graben, nördlich und südlich des Siemensdamms und an der Dahrendorfzeile sollten Planungskonzepte von multicodierten Regenwasserbewirtschaftungsanlagen im Zuge der laufenden Planfeststellungsverfahren entwickelt werden.

Dabei sollten die Planungen gestalterisch auf die begleitenden Wegeführungen (V8, V10, V19) abgestimmt werden. Das Umfeld der Versickerungsbecken sollte als eine wegebegleitende

landschaftliche Situation gestaltet werden. Geländemodellierung, Böschungen, Wegeföhrung, technische Anlagen, Einfriedungen sind auf diese Anforderung abzustimmen.

K3 Offenlegung und naturnahe Gestaltung des Fürstenbrunner Grabens

Der Fürstenbrunner Graben ist derzeit auf längeren Abschnitten verrohrt, eingengt und befestigt. Als lineare Biotopstruktur hat er ein erhebliches Potenzial der ökologischen Aufwertung. Dafür müssen die Verrohrungen rückgebaut, Grabenbefestigungen entfernt, dem Gewässerbett mehr Raum gegeben und entlang der Ränder differenzierte Vegetationsstrukturen entwickelt werden.

Im Bereich der Einmündung in die Spree sollte anstelle des Rohres eine Brücke erstellt werden, damit der Graben sichtbar wird und die Biotopvernetzung zur Spree hergestellt wird. Im Bereich der Beräumung der Kleingärten sollten die naturnahen Begleiträume des Grabens deutlich verbreitert werden. Im Bereich des Gewerbegebietes soll die Verrohrung langfristig rückgebaut werden. Stattdessen wird der zu renaturierende Graben zukünftig nördlich des Gewerbegebietes geführt und bildet damit einen grün-blauen Abschluss zum Gewerbegebiet und einen Anschluss an das Gewässersystem des Schlossgartens Charlottenburg. Begleitende Wege sind mit entsprechenden landschaftlichen Qualitäten herzustellen (V4 und V7).

Die Maßnahme K3 sollte als Sammelausgleichsmaßnahme im Zusammenhang der Maßnahme K4 sowie V4 und V7 umgesetzt werden.

K4 Naturnahe Erweiterung des Schlossgartens als Ausgleichslandschaft

Die nordöstlich an die Gewerbefläche an der der Sophie-Charlotten-Straße angrenzende Fläche zwischen Gleisanlage im Norden und Schlossgarten Charlottenburg im Süden soll als extensiv genutzte Halboffenlandschaft mit einem hohen Wert für Natur und Artenschutz entwickelt werden. Diese neue Ausgleichslandschaft soll sich durch Naturnähe auszeichnen.

Hier können Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe gebündelt werden. Dazu gehört die Renaturierung des Fürstenbrunner Grabens (K3), Entsiegelungen und die naturnahe Anlage von Vegetationsflächen sowie die behutsame Erschließung des Geländes (V4, V13). Die Sammelmaßnahme sollte darüber auch den Flächenankauf und die Erarbeitung eines Entwicklungskonzeptes, das die Belange des Natur- und Artenschutzes, die Durchwegung und die behutsame Naherholungsnutzung zusammenführt, beinhalten. Um den Charakter der Halboffenlandschaft mit einem hohen Anteil an extensiv bewirtschafteten Wiesenflächen zu sichern, bedarf es eines entsprechenden Pflegekonzeptes (z. B. durch Beweidung).

Diese neue Ausgleichslandschaft ergänzt die Abfolge von Grünräumen, die im Süden mit dem Barockgarten Schloss Charlottenburg beginnt, dann über den Landschaftsgarten Charlottenburg führt und zukünftig im Norden als naturnaher Erweiterung des Schlossgartens bis an die Gleise reicht. Über den zu renaturierenden Fürstenbrunner Graben und weitere Ausgleichsflächen, die durch den Ersatzneubau der Autobahn entstehen, könnte so ein weitläufiger Biotopverbund bis zur Spree entstehen.

K5 Sicherung bestehende Ausgleichsflächen

Die im landschaftspflegerischen Begleitplan zum Bau der Schleuse Charlottenburg auf der Nonneninsel und am nördlichen Spreeufer festgesetzten Ausgleichsflächen werden nach derzeitiger Planung zur Sanierung der Rudolf-Wissell-Brücke für die Baumaßnahmen in Anspruch genommen. Die Eingriffe in die planfestgestellten Ausgleichsmaßnahmen der Schleuse müssen entsprechend kompensiert werden.

Auch für die im Spreeraumkonzept vorgeschlagenen punktuellen Bewegungsangebote entlang des südlichen Weges auf der Insel (E3) müsste ggf. ein entsprechender Ersatz geschaffen werden. Hierzu können die Flächen auf den durch die Bautätigkeiten der RWB abgeräumten KGA-Flächen dienen (K1).

K6 Stärkung der östlichen Spreeinsel als Naturerlebnisraum (Ruderalvegetation, Stadtnatur)

Mit der Umsetzung der bereits planfestgestellten Wegeverbindung über die Inseln (siehe V14) soll die östliche Insel mit ihrem bereits vorgeprägten naturnahen Charakter als Naturerlebnisraum gesichert und qualifiziert werden. Hier können Themen wie Stadtnatur am Wasser, Biodiversität und Sukzession durch verschiedene Formate der Umweltbildung vermittelt und der interessierten Öffentlichkeit nähergebracht werden. Vorstellbar sind z. B. Infotafeln, geführte Begehungen durch Stadtnaturranger:innen und die Sicherung als Naturerfahrungsraum mit behutsam ergänzten spielerischen Angeboten für Kinder.

Städtebauliche Neuordnung

S1 (Doppel-)Nutzungen unter den zwei Trassen

Die großen Flächen unter den zwei neuen Trassen der Rudolf-Wissel-Brücke bieten Potenziale für weitere Nutzungen, wie z. B. das Lagern von Baustoffen oder Abstellen von Fahrzeugzubehör wie Schneeschieber, Container oder Fahrzeuge der BSR oder des SGA. Eine Doppelnutzung ist auf Höhe des heutigen Bauhofs des SGA nach der Fertigstellung beider Trassen wieder zu ermöglichen. Von Seiten der BAB-Planung werden Brandschutzargumente gegen eine Doppelnutzung angeführt.

Dennoch sind Lösungen für Doppelnutzungen im Sinne eines sparsamen Umgangs mit Flächenressource anzustreben. Eine weitere Möglichkeit der Doppelnutzung unter den Trassen könnten u. a. Bewegungsangebote sein (siehe Maßnahme V6). Für den ökologischen Ausgleich sind die Flächen unter der Brücke kaum von Bedeutung.

S2 Standortoption Schlossgärtnerei nördlich des Schlossgartens Charlottenburg 

Die Stiftung Preußische Schlösser und Gärten (SPSG) hat die Verlagerung der Schlossgärtnerei vom Fürstenbrunner Weg auf u. a. den bereits genutzten Wirtschaftshof im Norden des Schlossgartens durch eine Machbarkeitsstudie prüfen lassen. Für die Verlagerung der Schlossgärtnerei sprechen insbesondere die zeitintensiven Fahrtwege für die Gärtnerinnen und Gärtner (über den Spandauer Damm) vom Standort Fürstenbrunner Weg zum Schlossgarten und der energetisch schlechte Zustand der baulichen Anlagen.

Bei einer konkreteren Planung sollte geprüft werden, in welchem Maße die Fläche der zukünftigen Gärtnerei zur Vernetzung zwischen dem Schlossgarten Charlottenburg und der nördlich geplanten Ausgleichslandschaft (K4) beitragen kann.

S3 Kaskade der Standortverlagerung Schlossgärtnerei Charlottenburg zugunsten der BSR 

Sollten durch die Verlagerung der Schlossgärtnerei (S2) die Flächen am Fürstenbrunner Weg frei werden, bietet sich die Verlagerung des BSR-Standortes (Betriebshof und Recyclinghof) von der Ilsenburger Straße auf der Mierendorffinsel an den Fürstenbrunner Damm an. Der aktuelle BSR-Standort liegt städtebaulich ungünstig direkt an Wohn- und Kleingartennutzung angrenzend.

Mit der Kaskade der Verlagerung würden größere Flächen an der Ilsenburger Straße für soziale, schulische und grüne Infrastruktur frei werden, für die es einen großen Bedarf im Umfeld gibt.

Von Seiten der BSR würden bei einer Verlagerung ebenfalls Vorteile für den Betrieb gesehen. Für eine vollständige Verlagerung des BSR-Standortes bietet der derzeitige Standort der Gärtnerei des Schlosses Charlottenburg (SPSG) allerdings allein keine ausreichende Fläche. Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens RWB ist zu klären, wo der benachbarte Bauhof des Straßen- und Grünflächenamtes (SGA) Charlottenburg-Wilmersdorf langfristig einen geeigneten Standort im Norden von Charlottenburg finden kann, zumal der Bauhof bauzeitlich wahrscheinlich ohnehin zu räumen wäre. Damit wäre der potentielle Standort mit ca. 2,2 ha groß genug für die BSR.

S4 Entwicklung kleinteiliges Gewerbe

In innerstädtischen Bezirken wie Charlottenburg-Wilmersdorf besteht ein Mangel an kleinteilig nutzbaren Gewerbeflächen. Der Standort westlich der Sophie-Charlotten-Straße hat bereits vielfältige Gewerbenutzungen. Diese sollen neu geordnet und in ihren Zuschnitten optimiert werden. Ziel ist der Erhalt und die behutsame Entwicklung der kleinteiligen, gemischten Gewerbestruktur.

6 – Ausblick

Verbindlichkeit des Konzeptes für zukünftige Planungen

Mit dem freiraumplanerischen-stadtplanerischen Konzept für den Spreeraum wurde zunächst ein informelles Konzept erarbeitet, das fachliche Grundlagen zusammenstellt, Konflikte und Abhängigkeiten aufzeigt, Ziele formuliert und ein Bündel an Maßnahmen vorschlägt. Da viele Maßnahmen des Spreeraumkonzepts nur im Rahmen der anstehenden großen Infrastrukturprojekte in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Akteur:innen (wie beispielsweise der Deges) umgesetzt werden können, wird eine möglichst hohe Verbindlichkeit des Spreeraumkonzepts angestrebt, um die Integration in die verschiedenen sektoralen Planungen zu erreichen.

Durch den bezirklichen Beschluss des Konzeptes als städtebauliche Planung im Sinne des § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB sind die Inhalte in der verbindlichen Bauleitplanung besonders zu beachten. Somit wirken die Ziele und Ergebnisse des Konzeptes in Zukunft auf die Abwägungsentscheidungen bei der Schaffung von Bau- und Planungsrecht.

Huckepack-Strategie / Am Ball bleiben

Wie gerade beschrieben, ist der zentrale Ansatz, das Spreeraumkonzept im Zuge sektoraler Planungen von Infrastrukturprojekten quasi im ‚Huckepack‘ dieser Projekte umzusetzen und Mehrwerte im Sinne der drei übergeordneten Leitlinien „**Verflechten**“, „**Erleben**“ und „**(Natur) Kultivieren**“ zu generieren.

Um dies zu erreichen, müssen den Planungsträger:innen die Anforderungen aus dem Spreeraumkonzept frühzeitig übermittelt werden. So war das Konzept beispielsweise schon die Grundlage für die Stellungnahme des Bezirks im Rahmen der Trägerbeteiligung (TÖB) zum Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke und der Sanierung des Autobahndreiecks Charlottenburg.

Da es sich bei der Planung und dem Bau der Infrastrukturen um langfristige Projekte handelt, deren Fokus naturgemäß nicht auf der Freiraum- oder Gewässerentwicklung liegt wird eine kontinuierliche Begleitung durch verschiedene Fachbereiche der Bezirksämter und unterschiedliche Abteilungen der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima und Umwelt notwendig sein. Interdisziplinäre Steuerungsrunden zu einzelnen Schlüsselmaßnahmen bieten sich als ein Instrument an, um die Umsetzung des Spreeraumkonzepts voranzubringen.

Umsetzung der Ausgleichsmaßnahmen Schleusenausbau

Die Notwendigkeit einer solchen Steuerungsrunde für die Schlüsselmaßnahme V14 „Spreequerung über die Schleuseninsel“ war bereits Konsens bei der Vorstellung des Spreeraumkonzepts in einer verwaltungsinternen Fachrunde.

Die Querung der Spree im Bereich des Wehres auf die Schleuseninsel ist ein wichtiger Bestandteil der Ausgleichskonzeption aus dem Landschaftspflegerischen Begleitplan im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Neubau der Schleuse Charlottenburg im Jahre 1999. Diese und andere Maßnahmen, wie die Verbreiterung des Steges unter der S-Bahnbrücke am Tegeler Weg sind immer noch nicht umgesetzt. Es sollte eine Initiative – im Verbund mit anderen Verwaltungen auf bezirklicher und gesamtstädtischer Ebene – eingeleitet werden, um hier eine Umsetzung zu forcieren.

Kommunikation – Spreeraum-Branding

Das Freiraumkonzept für den Spreeraum sollte nicht nur den Planungsträger:innen im Raum frühzeitig zur Verfügung gestellt und die Inhalte vermittelt werden. Nach dem Motto: „das sind die Ziele für die Entwicklung des Spreeraumes“ sollten auch die Bürger:innen über die Planungen und die Umsetzung einzelner Maßnahmen informiert werden.

7 – Visualisierung von Entwicklungsmöglichkeiten

Zur Visualisierung und Kommunikation des Spreeraumkonzeptes wurden fünf darzustellende Situationen ausgewählt. Eine Abbildung gibt einen Überblick über den Gesamttraum, die anderen vier Abbildungen zeigen konkrete Situationen, die eine mögliche Perspektive nach Umsetzung der Schlüsselmaßnahmen zeigen.



Abbildung 16: Zukunft des Spreeraums – eine erlebbare Flusslandschaft



Abbildung 17: Verflechten – die neue Spreequerung über die Schleuseninsel (Umsetzung der Planfeststellung zum Schleusenausbau aus dem Jahr 1999)



Abbildung 18: Kultivieren – die wasserwirtschaftliche Anlage eines Retentionsbodenfilters als erlebbarer Ort



Abbildung 19: Natur – kultivieren: ein neuer Naturraum mitten in der Stadt (die halboffene Ausgleichslandschaft als naturnaher Abschluss des Schlossgartens)



Abbildung 20: Verflechten: mit neuen Wegeverbindungen Barrieren abbauen, Erlebbarkeit verbessern – eine längerfristige Zukunftsaufgabe

Abbildungsverzeichnis

Abbildungen 1 – 20: bgmr Landschaftsarchitekten