



#westkreuz

Nutzungs- und Erschließungskonzept für das Westkreuz

Bericht

Impressum

Auftraggeber: **Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin**
Abteilung Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt
Umwelt- und Naturschutzamt

Rudolf-Mosse-Straße 9
14197 Berlin
Fon: (030) 9029-18800
Fax: (030) 9029-18848
E-Mail: cw760000@charlottenburg-wilmersdorf.de

Ansprechpartner:
Herr Graf zu Lynar

Verfasser: **FUGMANN JANOTTA PARTNER**
Landschaftsarchitekten und Landschaftsplaner ^{bdla}

Belziger Straße 25
10823 Berlin
Fon: (030) 700 11 96-0
Fax: (030) 700 11 96-22
E-Mail: buero@fugmannjanotta.de

Bearbeitung:
Harald Fugmann
Martin Janotta
Saara Vilhunen
Marlen Matthäus

Endfassung
06. Juli 2018

Zur einfacheren Lesbarkeit dieses Dokuments wurde auf die Ausformulierung einer umfassend gendergerechten Sprache verzichtet. Die Wahl der männlichen Sprachform beinhaltet keinerlei normative oder moralische Wertung, sondern entspringt ausschließlich Gründen der Simplizität. Die Autoren dieses Dokuments vertreten die uneingeschränkte Gleichstellung und Gleichbehandlung aller Menschen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
1.2	Auftragsgrundlagen	2
1.3	Vorgehen	3
2	Bestandsanalyse	5
2.1	Untersuchungsgebiet	5
2.2	Topographie	6
2.3	Erschließung	7
2.4	Nutzungen	9
2.5	Historische Relikte	10
2.6	Biotope, Flora und Fauna	11
2.7	Boden und Altlasten	12
2.8	Klima und Luft	13
2.9	Lärm	14
2.10	Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen und Spielplätzen	15
3	Vorliegende Planungen	18
3.1	Flächennutzungsplan (FNP)	18
3.2	Bebauungsplan (B-Plan)	18
3.3	Landschaftsprogramm Berlin	18
3.4	Ostseitige Erschließung des S-Bahnhofs Westkreuz	20
3.5	Umbau des Autobahndreiecks Funkturm	22
3.6	Charrette-Verfahren zum Güterbahnhof Grunewald	23
4	Erschließungskonzept	24
4.1	Übergeordnete Anbindung an das Fahrrad- und Wanderwegenetz	24
4.2	Innere Wegestruktur	26
5	Nutzungskonzept	34
5.1	Planungsansatz und Leitbild	34
5.2	Naturschutzfachliches Aufwertungspotenzial	36
5.3	Nutzungen und Zonierung	38

6	Weiteres Vorgehen	43
7	Quellen	45
8	Anhang	47
8.1	Plansatz	47
8.2	Weitere Anlagen	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Aktueller FNP Stand 06/2016 (l.) und Änderungsentwurf Stand 06/2017 (r.)	2
Abbildung 2:	Termine der Workshop-Reihe	4
Abbildung 3:	Untersuchungsgebiet Westkreuz	5
Abbildung 4:	Topographie mit Böschungen und einzelnen Höhenpunkten	6
Abbildung 5:	Innere Erschließung im Bestand	7
Abbildung 6:	Übergeordnetes Fahrradrouthenetz	8
Abbildung 7:	„20 Grüne Hauptwege“: Aktueller Verlauf der Route 18	8
Abbildung 8:	Schichtdiagramm – Flächen der Bahn-Landwirtschaft (BLW)	9
Abbildung 9:	Schichtdiagramm – Historische Relikte	10
Abbildung 10:	Schichtdiagramm – Biotope	11
Abbildung 11:	Geologische Karte von Berlin	12
Abbildung 12:	Klimatische Bedingungen	13
Abbildung 13:	Strategische Lärmkarten Gesamtlärmindex	14
Abbildung 14:	Versorgungsbereiche	15
Abbildung 15:	Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen und Spielplätzen	16
Abbildung 16:	Westkreuz als Potenzialfläche für den Freiraumverbund	17
Abbildung 17:	LaPro Beschlussfassung: Programmpläne	19
Abbildung 18:	Untersuchte Varianten für die Zuwegung	20
Abbildung 19:	Geplante Zuwegung Nord - Vorzugsvariante	21
Abbildung 20:	Geplante Zuwegung Süd - Vorzugsvariante	21
Abbildung 21:	Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie	22
Abbildung 22:	Erschließungsvarianten für den Güterbahnhof Grunewald	23
Abbildung 23:	Anbindung an das Fahrrad- und Wanderwegenetz	25
Abbildung 24:	Lageplan Gesamtgebiet	26
Abbildung 25:	Teilbereich Nord	27
Abbildung 26:	Neue Brücke nördlich des S-Bahnhofs Westkreuz	28
Abbildung 27:	Teilbereich Mitte und Süd	29
Abbildung 28:	Fuß- und Radweg entlang der sogenannten „Halenseekurve“	30
Abbildung 29:	Brücke an der Lützenstraße / Ringbahnstraße	30
Abbildung 30:	Teilbereich Ost - Variante 1 (oben) und Variante 2 (unten)	31
Abbildung 31:	Rampe / Treppe an der Holtzendorffstraße	32
Abbildung 32:	Fußweg und inselartige Aufweitung im Teilbereich Ost	33
Abbildung 33:	Optionaler Naturlehrpfad im sogenannten „Wildnis-Bereich“	33
Abbildung 34:	Mögliche Szenarien für die Flächenentwicklung	34
Abbildung 35:	Mögliche zukünftige Nutzergruppen und Nutzungsansprüche	35
Abbildung 36:	Leitprinzipien der Konzeptentwicklung	35

Abbildung 37: Zielbiotope für eine maximale naturschutzfachliche Aufwertung	36
Abbildung 38: Biotopwerte der bestehenden und geplanten Biotop- und Nutzungstypen	37
Abbildung 39: Bausteine	38
Abbildung 40: Module / Zonierung	39
Abbildung 41: Prinzip der Perforation	40
Abbildung 42: Nischennutzungen – Beispiele zu Gemeinschaftsgärten	41
Abbildung 43: Nischennutzungen – Beispiele zur Naturerfahrung und Umweltbildung	41
Abbildung 44: Nutzungskonzept – Zusammenstellung von Modulen und Bausteinen	42
Abbildung 45: Weiteres Vorgehen	43

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Im Zusammenhang mit den aktuellen Änderungen der Ziele und planerischen Rahmenbedingungen (BVV-Beschluss zur Sicherung des Westkreuzes als öffentliche Grünfläche, FNP-Änderungsverfahren, geplanter Umbau des Autobahndreiecks Funkturm) wird in diesem Gutachten die bisher vorrangig auf Fragen der Durchwegung bzw. der ostseitigen Erschließung des S-Bahnhofs Westkreuz bezogene Planung des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf inhaltlich und räumlich aufgeweitet. Ziel ist es,

- die Grünflächen im gesamten Untersuchungsgebiet zu erschließen und zu sichern,
- die Erreichbarkeit und Anbindung des zentral gelegenen Kreuzungsbahnhofes Westkreuz zu verbessern (dies umfasst u.a. zwei neue Bahnhofszugänge im Bereich Ringbahnstraße / Heilbronner Straße und an der Rönnestraße für die angrenzenden Wohnquartiere Charlottenburgs und Halensees)
- die jetzige Barrierewirkung des Areals zu reduzieren sowie
- das Netz von Grünverbindungen zu ergänzen und damit neue Frei- und Erholungsräume für die Allgemeinheit zur Erhöhung der Freiflächenversorgung verfügbar zu machen und zu qualifizieren.

Des Weiteren kann das Untersuchungsgebiet ein flächenhaft nicht unwesentlicher Bestandteil der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption bzw. des Kompensationsmanagements werden. Die sich aus der wachsenden Stadt ergebende Entwicklung (Flächenbedarfe für neue Wohnungsbauvorhaben) zieht in erheblichem Umfang auch Flächenbedarfe für Maßnahmen zum Ausgleich und Ersatz der naturschutzrechtlichen Eingriffe nach sich, für die noch in ausreichendem Ausmaß geeignete Flächen zu suchen und Maßnahmen zu definieren sind. Ähnliches gilt auch für die Bedarfe nach wohnungsnahen Erholungs- und Freiraumangeboten. Der Bezirk ist bereits jetzt vor allem in innerstädtischen Lagen zum Teil stark defizitär (vgl. Landschaftsprogramm, Programmplan Erholung). Dies gilt auch für den Ortsteil Halensee sowie die östlich angrenzenden Wohnquartiere Charlottenburgs.

Das Westkreuz in seiner heutigen Ausprägung und das angrenzende Autobahndreieck Funkturm stellen eine großflächige Barriere insbesondere für den Fahrradverkehr dar. Die ostseitige Erschließung des S-Bahnhofes Westkreuz eröffnet weitere, gänzlich neue Perspektiven für die Anbindung an das übergeordnete Radwegenetz (Europaradweg R 1 / Radialroute RR 2 bzw. Spandau-Route RR 3, Tangentialroute TR 5) sowie für die Feinerschließung (bezirkliches Radwegenetz) bislang abgehangter Wohnquartiere. Hierzu erfolgt eine erste Vorklärung der ingenieurmäßigen und bahntechnischen Fragen zur vorgeschlagenen Routenführung (in Kooperation mit dem für die kurzfristige Wegeerschließung beauftragten Ing.-Büro HVB).

Die vorliegende Konzeption liefert die erforderlichen Grundlagen, Bewertungen sowie Maßnahmenvorschläge für die weitere Planung und ermittelt das Ausmaß des Aufwertungspotentials.

Für das Bearbeitungsgebiet wurden zwei Teilkonzepte erarbeitet:

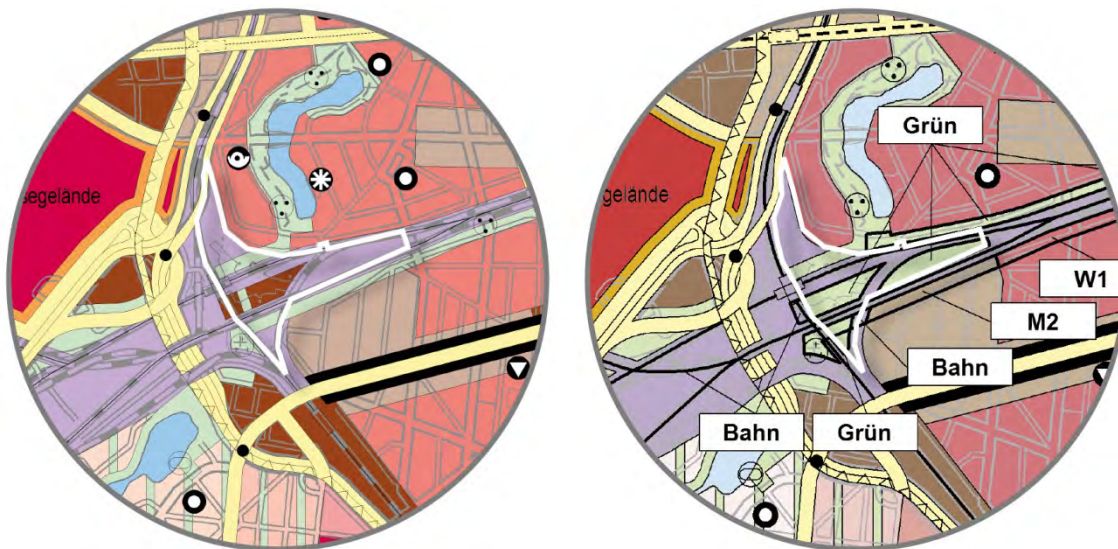
- Erschließungskonzept inkl. übergeordnete Anbindung in das Fahrrad- und Fußwegenetz
- Nutzungskonzept inkl. naturschutzfachliches Aufwertungspotenzial

1.2 Auftragsgrundlagen

FNP-Änderungsverfahren

Im aktuellen Flächennutzungsplan (SENSW 2017a; Abb. 1 links) ist das Planungsgebiet zum größten Teil als Bahnfläche dargestellt. Südöstlich vom S-Bahnhof Westkreuz sind eine gemischte Baufläche M1 und ein übergeordneter Grünzug eingetragen. Der Grünzug soll langfristig die Vernetzung zwischen dem Lietzenseepark und dem Friedenthalpark (ehemaliger Halenseepark) sicherstellen.

Das bisherige Planungsziel, eine gemischte Baufläche M1 mit hoher Nutzungsintensität im Umfeld von Messe / ICC zu etablieren, hat sich als nicht tragfähig erwiesen, nicht zuletzt da die Fläche sehr isoliert zwischen den Gleisen liegt und die Anbindung zum Messegelände ungünstig ist. Die Darstellungen Bahnfläche und Gemischte Baufläche M1 sollen zu Gunsten von Grünfläche aufgegeben werden. Grundlage für eine Neustrukturierung des Freiraumes bilden die aufgegebenen und nicht mehr benötigten Bahnbetriebsflächen. Die beabsichtigte FNP-Änderung (SENSW 2017a; Abb. 1 rechts) soll dem gesamtstädtischen wie auch dem bezirklichen Planungsziel Rechnung tragen, in der wachsenden Stadt noch verfügbare Freiräume zu erschließen und die besonderen Erschließungsqualitäten am Kreuzungspunkt von Stadt- und Ringbahn durch eine bessere Einbindung in die angrenzenden Stadtquartiere zu stärken.



FNP / Flächennutzungsplan Berlin
in der Fassung der Neubekanntmachung
vom 5. Januar 2015 (ABl. S. 31), zuletzt
geändert am 9. Juni 2016 (ABl. S. 1362)

**FNP
Änderungsentwurf**
Stand 8. Juni 2017

Freiflächen, Wasserflächen

- Grünfläche
- Wald
- Wasserfläche

Verkehr

- Bahnfläche

Bauflächen

- Wohnbaufläche, W1 (GFZ über 1,5)
- Wohnbaufläche, W3 (GFZ bis 0,8)
- Wohnbaufläche, W4 (GFZ bis 0,4)
- Gemischte Baufläche, M1
- Gemischte Baufläche, M2

Abbildung 1: Aktueller FNP Stand 06/2016 (l.) und Änderungsentwurf Stand 06/2017 (r.) (SENSW 2017a)

Beschlüsse der Bezirksverordnetenversammlung (BVV)

Die BVV Charlottenburg-Wilmersdorf hat im Juni 2016 beschlossen, dass das Entwicklungspotential für Grünflächen am Westkreuz ermittelt werden soll. Demzufolge wurde das Bezirksamt beauftragt, Entwicklungskonzepte für die Freiflächen zwischen den Bahngleisen zwischen Westkreuz und Holtzendorffstraße / Rönnestraße / Heilbronner Straße zu erstellen. (BVV CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF 2016)

Im Januar 2017 hat die BVV das Bezirksamt aufgefordert, die Aufstellung eines B-Plan für das Westkreuz zu beschließen. Durch den B-Plan soll eine öffentliche Grünfläche festgesetzt werden. (BVV CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF 2017)

Das vorliegende Gutachten wurde vom Umwelt- und Naturschutzamt Charlottenburg-Wilmersdorf im Oktober 2016 beauftragt und soll als Grundlage für das anstehende B-Plan-Verfahren dienen.

1.3 Vorgehen

Bestandsaufnahme

Die Analyse der örtlichen Gegebenheiten und der Bedarfe aus den angrenzenden Wohnquartieren erfolgte auf zwei Ebenen:

- über Zusammentragen und Auswertung vorhandener Informationen, Unterlagen und Planungen sowie
- über Erhebungen vor Ort. Zwischen Oktober 2016 und März 2017 wurden insgesamt 6 Begehungen vorgenommen (u.a. Biotopkartierung, Nutzungsanalyse, Erfassung von historischen Relikten, Untersuchung der Anschlussstellen an das übergeordnete Rad- und Fußwegenetz).

Abstimmungsprozess

Das Konzept wurde in enger Abstimmung mit den Behörden entwickelt. An den Abstimmungsrunden (4x) nahmen Vertreter des Bezirksamtes, der Senatsverwaltung und der Deutschen Bahn teil. Weitere bilaterale Abstimmungen fanden je nach Bedarf mit den Fachämtern sowie mit dem für die kurzfristigen Zuwegungen beauftragten Ing.-Büro HVB statt. Das Fahrradwegekonzept rund um das Westkreuz wurde mit der Verkehrsverwaltung (SenUVK) sowie mit dem ADFC City-West (Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.) abgestimmt. Der Abstimmungsprozess wird in der Anlage IV (Protokolle) dokumentiert.

Darüber hinaus wurden die Erarbeitungsstände im Umweltausschuss (Februar 2017) und im Ausschuss für Straßen und Grünflächen (Oktober 2017) der Bezirksverordnetenversammlung (BVV) Charlottenburg-Wilmersdorf vorgestellt.

Workshop-Reihe zur Beteiligung der Öffentlichkeit

Im Mai–November 2017 wurden vier Bürgerveranstaltungen durchgeführt (Abb. 2 S. 4), um die Öffentlichkeit über das Konzept zu informieren und um Informationen und Anregungen für die Bearbeitung zu sammeln:

- Die Auftaktveranstaltung (1. Workshop) fand am 9. Mai statt. Mittels einer Kärtchenabfrage konnten die Anwesenden Schwächen und Hindernisse sowie Wünsche und Erwartungen für die Entwicklung des Westkreuzes äußern. Danach wurden die Ergebnisse der Bestandsanalyse präsentiert und diskutiert. Ca. 150 Gäste nahmen an der Veranstaltung teil.
- Am 30. Mai wurde im Rahmen einer Begehung ein Teil des Westkreuz-Areals erkundet. Anschließend wurden die Ergebnisse der Kärtchenabfrage der Auftaktveranstaltung vorgestellt sowie die Eindrücke vom Spaziergang diskutiert. Insgesamt waren ca. 100 Interessenten dabei.
- Am 4. Juli fand der 2. Workshop als World Café statt. An Thementischen wurden Ideen und Lösungsansätze für die Themenblöcke 1) „Wege / Erschließung“, 2) „Erholung / Freizeit / Gartennutzung / Begegnung“, 3) „Sicherheit / Sauberkeit / Pflege“ und

- 4) „Natur / Ökologie / Wildnis“ gesammelt und vorgestellt. Etwa 110 Anwohner, Gärtner, Fachexperten, Vertreter der Senats- und der Bezirksverwaltung sowie weitere Interessierte haben sich konstruktiv in den Planungsprozess eingebracht.
- Die Abschlussveranstaltung fand am 23. November im BVV-Saal des Rathauses Charlottenburg statt. Nachdem die Ergebnisse des Nutzungs- und Erschließungskonzeptes präsentiert wurden, konnten die etwa 90 Anwesenden Feedback und Kommentare auf Moderationskarten notieren. Anschließend wurden die Beiträge von den Anwesenden in einer strukturierten Diskussion erläutert und von Fachexperten, Planern sowie Vertretern der Senats- und der Bezirksverwaltung kommentiert.

Für die Workshop-Reihe wurde ein Logo zur besseren Wiedererkennung entwickelt. Eine ausführliche Dokumentation der Workshop-Termine befindet sich in der Anlage IV (Protokolle).



Wir gestalten das Westkreuz!
Workshopreihe mit Kiezspaziergang

#westkreuz

WO?

Kirchengemeinde am Lietzensee
Herbartstraße 4
14057 Berlin

Rathaus Charlottenburg BVV-Saal
Otto-Suhr-Allee 100
10585 Berlin

WANN?

09. Mai 2017
1. WORKSHOP - AUFTAKTVERANSTALTUNG
Zeitraum 19:00 - 21:30 Uhr (Kirchengemeinde)

30. Mai 2017
SPAZIERGANG JEWEILS MIT DISKUSSION
Gruppe 1: 17:00-19:15 Uhr (Kirchengemeinde)
Gruppe 2: 18:30-20:45 Uhr (Kirchengemeinde)

04. Juli 2017
2. WORKSHOP - WORLD CAFÉ
Zeitraum 19:00-21:00 (Kirchengemeinde)

23. November 2017
INFOVERANSTALTUNG ZUM ABSCHLUSS
Zeitraum 18:00-21:00 (Rathaus / BVV-Saal)

Abbildung 2: Termine der Workshop-Reihe

2 Bestandsanalyse

2.1 Untersuchungsgebiet



Abbildung 3: Untersuchungsgebiet Westkreuz (Luftbild: Geoportal Berlin / DOP 2016)

Das Untersuchungsgebiet Westkreuz liegt im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und tangiert die Ortsteile Charlottenburg, Halensee, Westend und Grunewald. Im Westen grenzt das Areal an die Ringbahn, im Norden an die Rönnestraße / Dernburgstraße / Neue Kantstraße, im Osten an die Holzendorffstraße und im Süden an die Heilbronner Straße / Ringbahnstraße bzw. an den Kurfürstendamm. Im Nordosten befindet sich der Lietzensee, im Südwesten der Halensee. (Abb. 3)

Das Planungsgebiet wird durch die Gleise der Fern- und S-Bahn in vier Teilbereiche geschnitten (Nord – Mitte – Süd – Ost). Die gesamte Flächengröße beträgt ca. 20 ha, die Flächengröße der Teilbereiche ohne Bahntrassen insgesamt ca. 17 ha.

2.2 Topographie

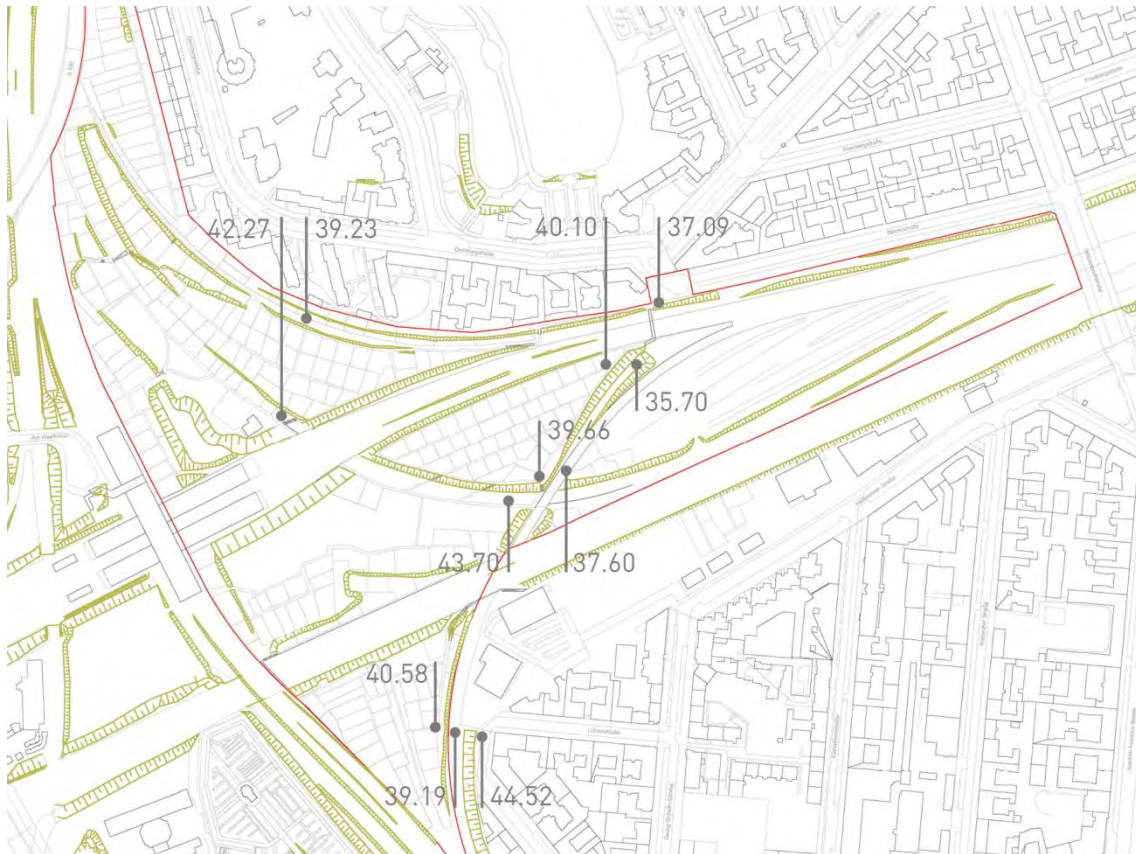


Abbildung 4: Topographie mit Böschungen und einzelnen Höhenpunkten (m ü. NHN)

Das Untersuchungsgebiet wird durch eine komplexe Topographie und erhebliche Höhenunterscheide charakterisiert. Jetzige und ehemalige Bahntrassen durchschneiden das Planungsgebiet und werden durch steile Böschungen flankiert. Im Bereich des S-Bahnhofs Westkreuz liegt die Ost-West-Trasse der Stadtbahn am tiefsten. Darüber verläuft in Nord-Süd-Richtung die Trasse der Ringbahn. Zuoberst liegt die Fernbahntrasse, die südlich des S-Bahnhofs Westkreuz die Ringbahn kreuzt. Im Bereich der Holtzendorffstraße liegen die S- und Fernbahntrassen in etwa höhengleich.

Der tiefste Bereich des Untersuchungsgebietes befindet sich südlich vom Eingang Rönnestraße in der Bahnschlucht der sog. „Halenseekurve“ (35.70 m ü. NHN). Eine weitere Senke liegt direkt nordöstlich des S-Bahnhofs Westkreuz, die als Regenrückhaltebecken funktioniert (Höhe der Sohle unbekannt). Der höchste Bereich ist das Plateau an der Ringbahn zwischen den S- und Fernbahntrassen (43.70 m ü. NHN). Somit sind im Untersuchungsgebiet Höhenunterschiede etwa bis zu 8 m vorhanden.

Für das Untersuchungsgebiet liegt im Moment weder ein Vermessungsplan noch flächendeckende Angaben zu den Höhen vor. Die in der Abb. 4 dargestellten Höhenpunkte wurden im Frühjahr 2017 durch das Ing.-Büro HVB zur Orientierung ermittelt.

2.3 Erschließung

Innere Erschließung

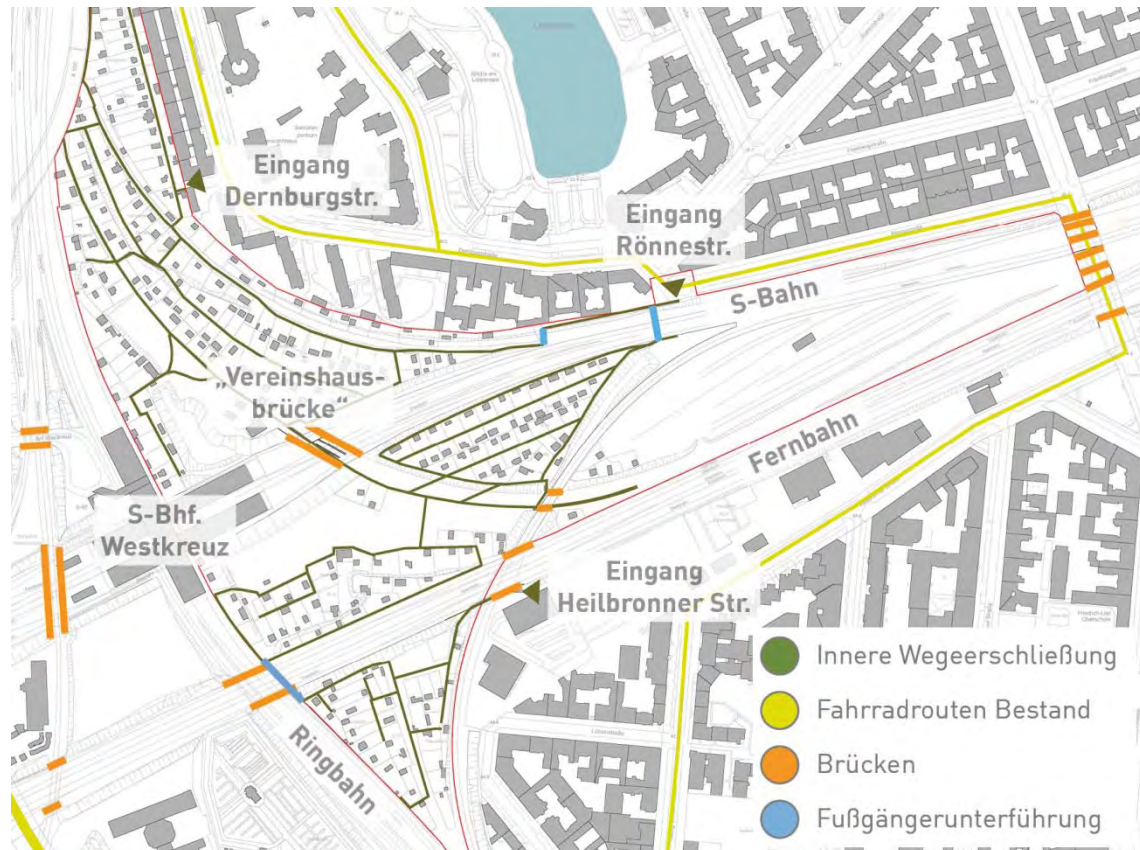


Abbildung 5: Innere Erschließung im Bestand

Das Untersuchungsgebiet verfügt im Bestand über drei Eingänge:

- Rönnestraße (Haupteingang zur Gartenkolonie der Bahn-Landwirtschaft = BLW)
- Dernburgstraße
- Heilbronner Straße (an der Fernbahntrasse hinter dem Supermarkt Aldi)

Die innere Erschließung des Areals (Abb. 5) besteht aus schmalen Wegen sowie wenigen Brücken und fußläufigen Unterführungen. Wegen der starken Topographie sind zahlreiche Treppen und Rampen vorhanden, die meistens nicht behindertengerecht sind und in ihrer Beschaffenheit die heutigen Standards nicht erfüllen. Die alte Bahnbrücke (sog. „Vereinshausbrücke“) östlich des S-Bahnhofs Westkreuz ist baufällig und nicht begehbar – gemäß Auskunft der Deutschen Bahn ist die Brücke wegen der Statik nicht instandsetzungsfähig.

Aufgrund der verwinkelten Wegeführung, der Höhenunterschiede und der Barrierewirkung der Bahntrassen ist die Orientierung in diesem unübersichtlichen Areal schwer. Dies führt an mehreren Stellen zu Angsträumen (nicht einsehbare Ecken, dunkle Tunnel usw.).

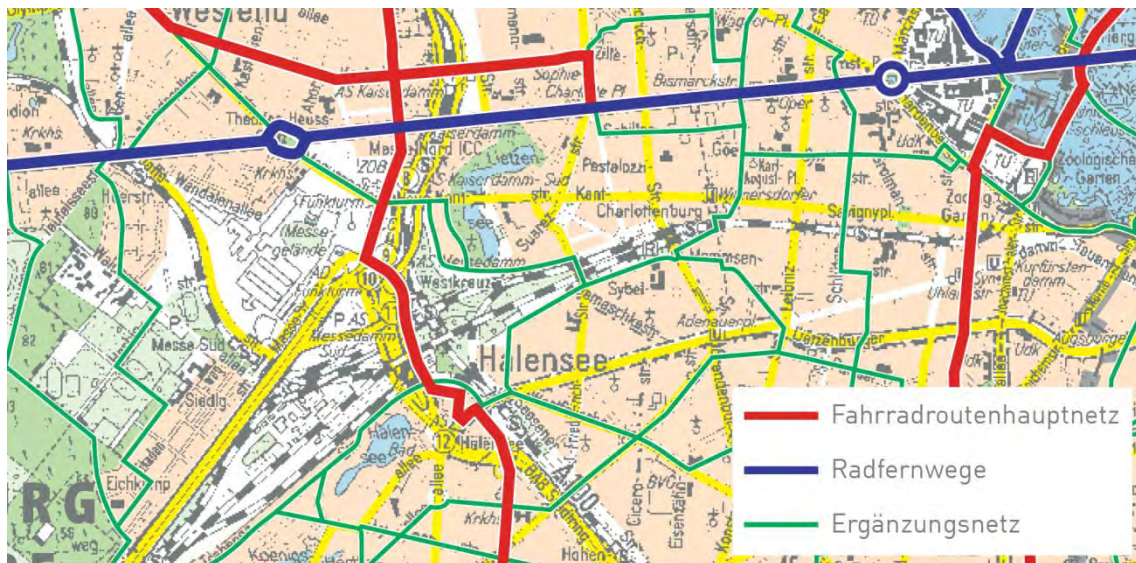
Übergeordnete Anbindung an das Fahrrad- und Wanderwegenetz

Abbildung 6: Übergeordnetes Fahrradrouthenetz (SENSTADTUM 2014)

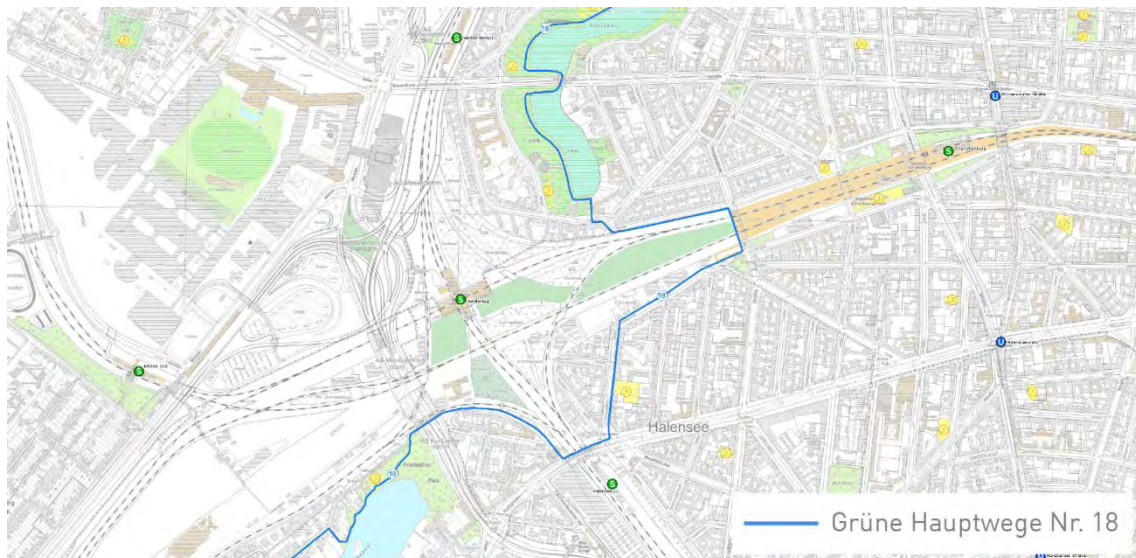


Abbildung 7: „20 Grüne Hauptwege“: Aktueller Verlauf der Route 18 (GEOPORTAL BERLIN)

Das Untersuchungsgebiet wird von mehreren übergeordneten Rad- und Wanderwegen tangiert (Abb. 6): Im Norden entlang des Kaiserdamms verläuft der Europaradweg R 1 / die D-Route 3 (Radfernweg) und im Westen entlang der Autobahn die Tangentialroute TR 5 (Hauptnetz). Das Areal wird zudem durch einen bezirklichen Radweg flankiert (= Ergänzungsnetz zu den übergeordneten Fahrradrouten). Dieser Radweg verläuft vom Süden über die Georg-Wilhelm-Straße, Heilbronner Straße, Holtzendorffstraße, Rönnestraße und Dernburgstraße weiter nach Nordwesten.

Einer der für die fußläufige Erschließung konzipierten „20 grünen Hauptwege“® (Route 18: Innerer Parking) führt vom Lietzenseepark über die Holtzendorffstraße um das Areal Westkreuz herum und verläuft nördlich vom Halensee Richtung Hubertussee und Volkspark Wilmerdorf weiter (Abb. 7).

Insofern bildet das Areal des Westkreuzes eine große stadträumliche Barriere, aus der große Umwege für Fahrradfahrer und Fußgänger resultieren.

2.4 Nutzungen

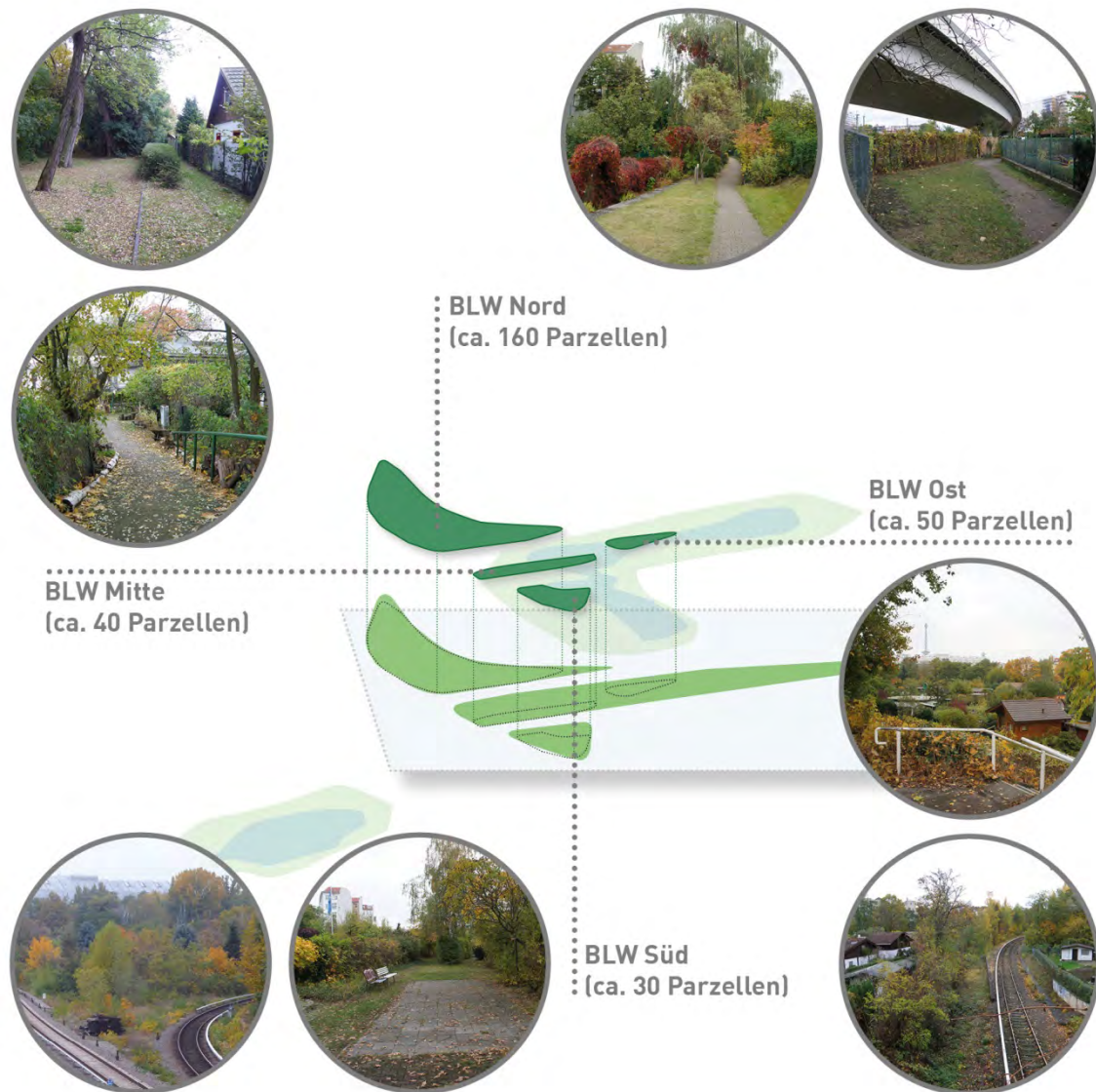


Abbildung 8: Schichtdiagramm – Flächen der Bahn-Landwirtschaft (BLW)

Das Untersuchungsgebiet besteht aus einer Vielzahl von ehemaligen Bahnflächen. Die westlichen Teilbereiche zwischen der Ringbahn und der sog. „Halenseekurve“ werden seit Jahrzehnten durch die Bahn-Landwirtschaft e.V. (BLW) kleingärtnerisch genutzt (Abb. 8). Im Moment befinden sich auf dem gesamten Areal ca. 280 Gartenparzellen der BLW. Die östliche Teilfläche ist nach Aufgabe des Bahnbetriebes brachgefallen.

2.5 Historische Relikte

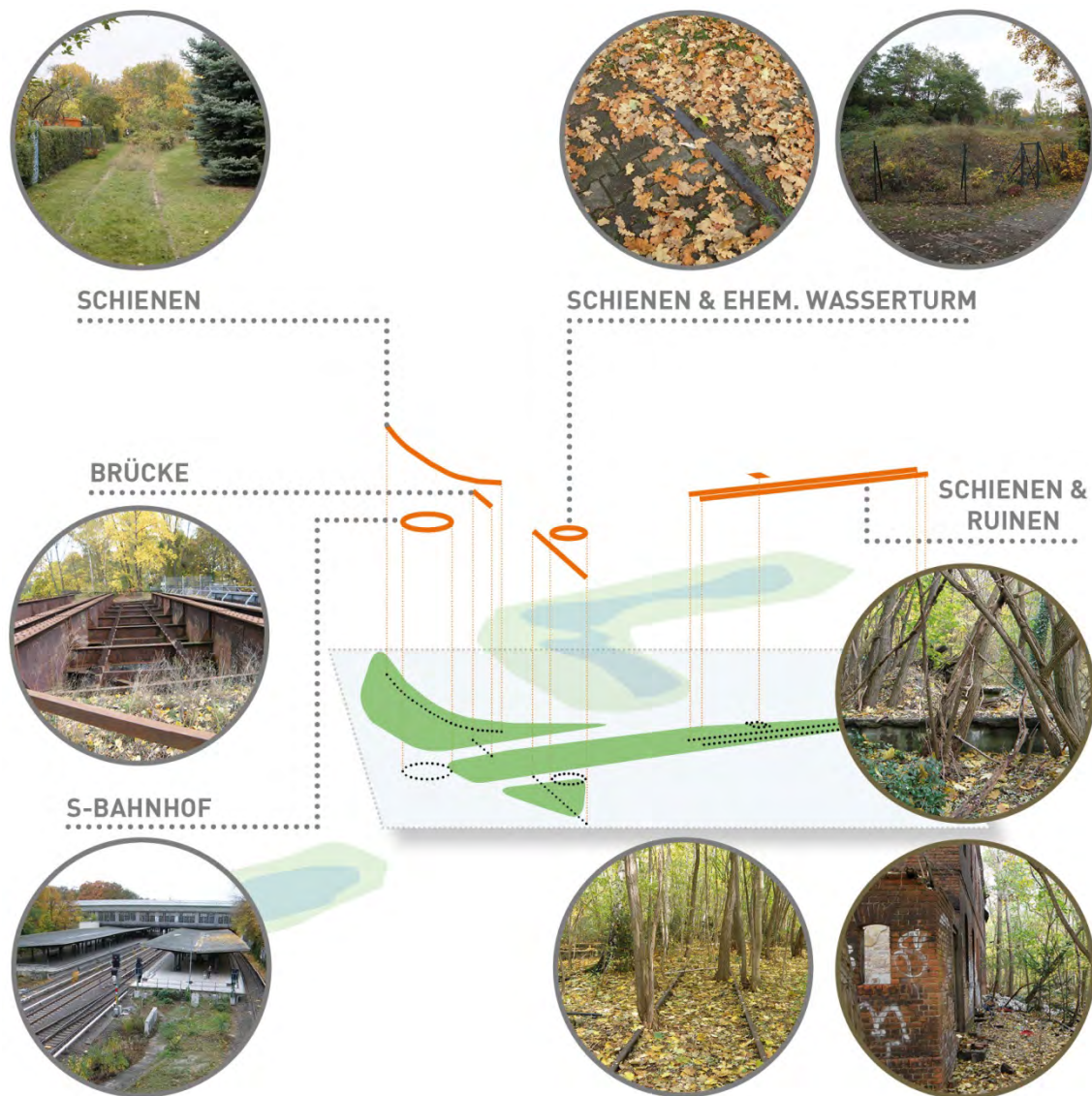


Abbildung 9: Schichtdiagramm – Historische Relikte

Überall im Untersuchungsgebiet finden sich noch Relikte, die die ehemalige Bahnnutzung widerspiegeln (Abb. 9). Neben Schienen befinden sich östlich des S-Bahnhofs Westkreuz die alte „Vereinshausbrücke“ und im südlichen Teilbereich das Fundament bzw. der Standort des ehemaligen Wasserwerks. Das Bahnhofsgebäude, das 1926-1928 errichtet wurde, ist als Baudenkmal geschützt (LANDESDENKMALAMT BERLIN o.J.). Im östlichen Teilbereich sind zahlreiche Schienen, Mauern, Schächte und Ruinen alter Bahngebäude vorzufinden. Außerdem sind in diesem Bereich Flak-Stellungen (niedrige, quer zu den Gleisen liegende Mauern) aus dem 2. Weltkrieg vorhanden.

2.6 Biotope, Flora und Fauna

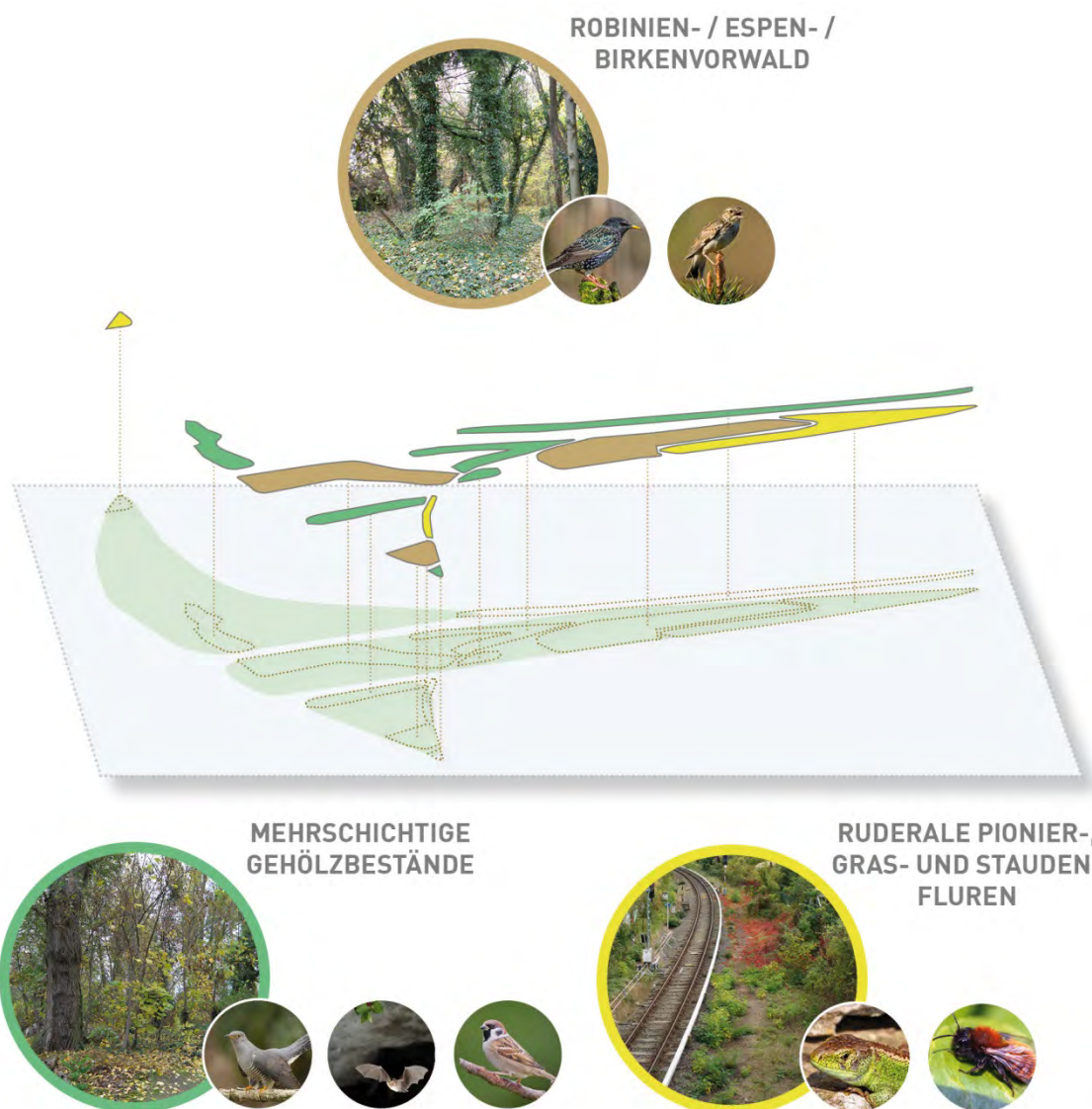


Abbildung 10: Schichtdiagramm – Biotope

Aufgrund der Nutzungsgeschichte wird das Untersuchungsgebiet überwiegend durch Kleingartenanlagen und Bahnflächen geprägt. Außerdem wird das Areal durch Vorwälder, mehrschichtige Gehölzbestände sowie ruderale Pionier-, Gras- und Staudenfluren charakterisiert (Abb. 10).

Im Rahmen der Konzeptbearbeitung wurde 2016 eine Biotoptypkartierung, eine Erfassung von geschützten Pflanzen- und Tierarten sowie eine Baumkartierung durch das Büro Fugmann Janotta Partner vorgenommen. Die biotische Besiedlung des Planungsgebietes wird in der Anlage II (Biotoptypen, Flora und Fauna) im Detail beschrieben.

2.7 Boden und Altlasten

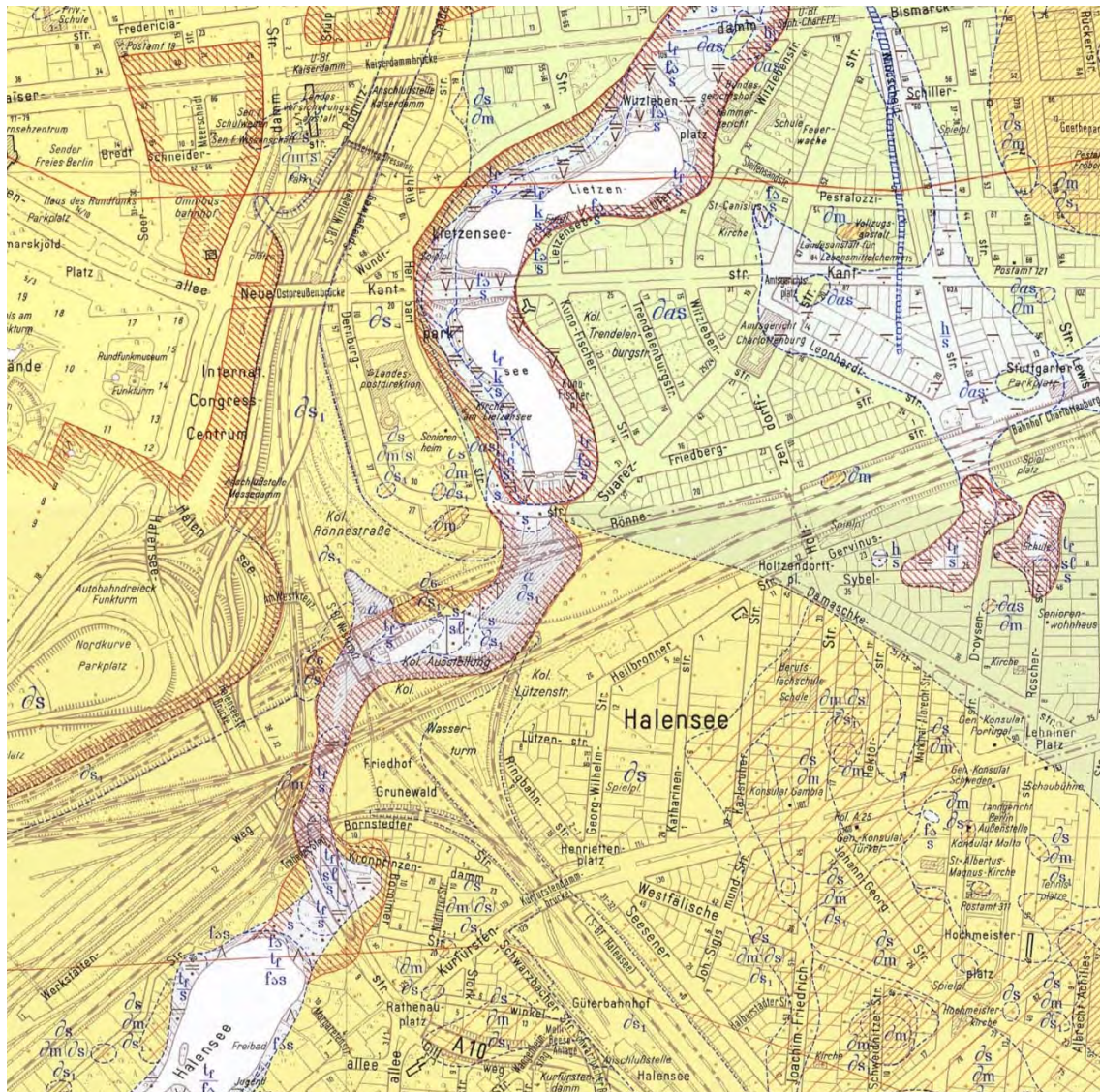


Abbildung 11: Geologische Karte von Berlin (SENSTADTUM & SENBAUWOHN 1990)

Das Untersuchungsgebiet wird aus Sanden des Berliner-Urstromtals aufgebaut. Mittig des Areal verläuft in Nord-Süd-Richtung eine eiszeitliche Schmelzwasserrinne, die überwiegend aus Abschlämmassen besteht (Abb. 11). Im gesamten Untersuchungsgebiet wurde für die Herrichtung der Bahnanlagen das Gelände bis zu mehreren Metern aufgeschüttet.

Aufgrund der Nutzung als Bahnfläche ist anzunehmen, dass im Boden Schadstoffe und Altlasten anzutreffen sind, vor allem auf den ehemaligen Bahnbetriebsflächen im mittleren und östlichen Teilbereich. Ein Boden- oder Schadstoffgutachten für das Areal liegt zur Zeit nicht vor.

2.8 Klima und Luft



Abbildung 12: Klimatische Bedingungen (GEOPORTAL BERLIN, UMWELTATLAS / KLIMAMODELL BERLIN: PLANUNGSHINWEISE STADTKLIMA 2015 – HAUPTKARTE)

Das Planungsgebiet spielt klimatisch eine wichtige Rolle in dem verdichteten Stadtraum. Über den mittleren Teil des Areals verläuft eine Kaltluftleitbahn, die Frischluft aus dem Grunewald in die Innenstadt führt. Im Klimamodell Berlin (Abb. 12) wird die Schutzwürdigkeit der Grün- und Freiflächen am Westkreuz als „hoch“ eingestuft.

2.9 Lärm

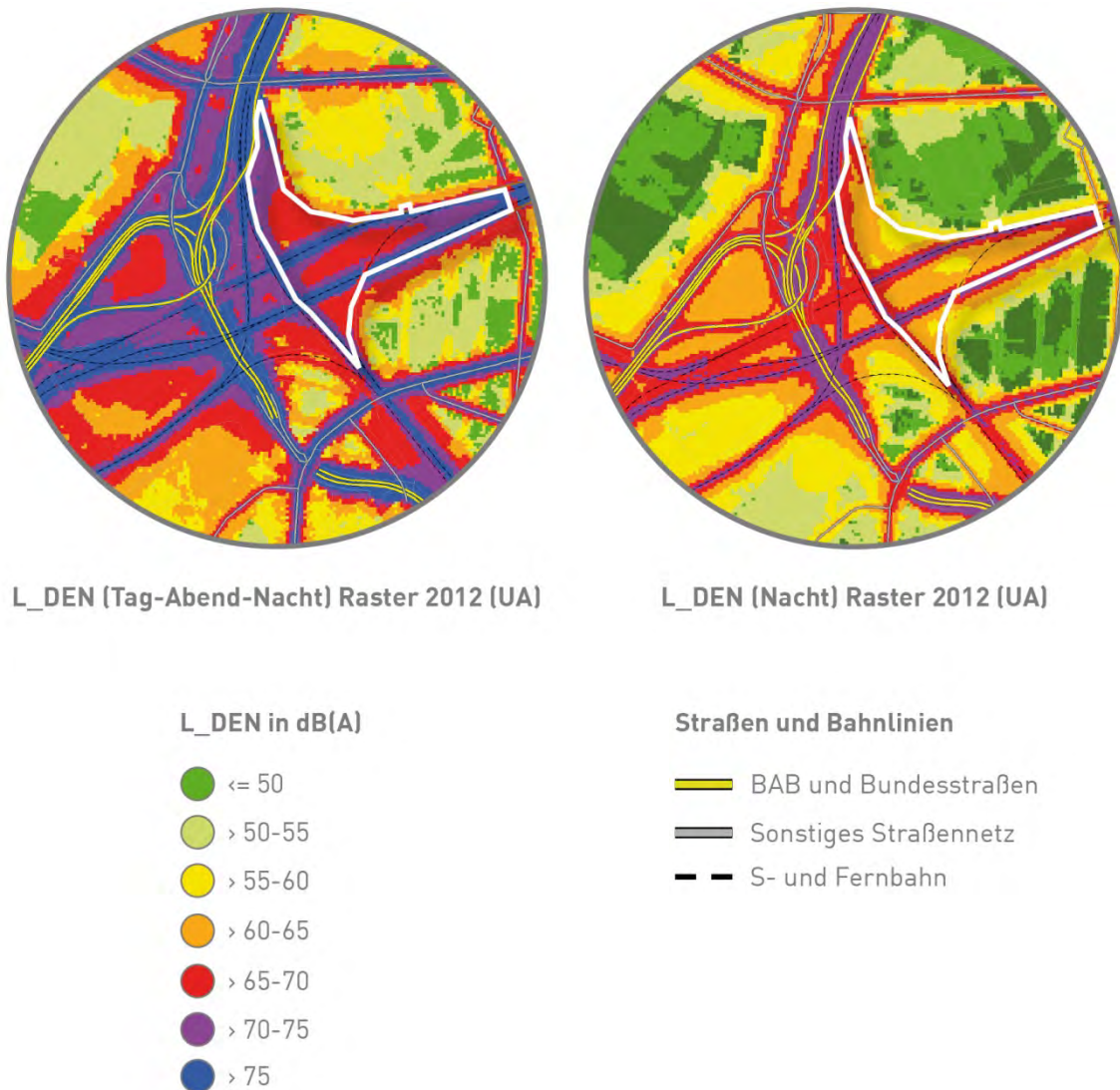


Abbildung 13: Strategische Lärmkarten Gesamtlärmindex (GEOPORTAL BERLIN)

Das Untersuchungsgebiet wird stark durch Verkehrslärm (Autobahn, Straßen und Bahntrassen) belastet. Im gesamten Areal beträgt der durchschnittliche Lärmpegel mehr als 65-70 dB (A) (Tag-Abend-Nacht; Abb. 13 links). In der Nacht sinkt der Lärmpegel, wobei der Wert immer noch bei mehr als 55 dB (A) (Tag) liegt (Abb. 13 rechts). Damit werden weder der Orientierungswert von 55 dB (A) (Tag und Nacht) nach DIN 18005 für Friedhöfe, Kleingarten- und Parkanlagen noch der Immissionsgrenzwert von 59 dB (A) (Tag) / 49 dB (A) (Nacht) nach 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete eingehalten.

2.10 Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen und Spielplätzen

Versorgung im Bestand

Im verdichteten Stadtraum übernehmen die öffentlichen, städtischen Grünflächen eine wichtige Funktion für die Erholung der Bevölkerung (SENSW 2017b). Ebenso wichtig sind öffentliche Spielplätze, die zu einer ausgeglichenen Entwicklung von Kindern und Jugendlichen beitragen. Für eine ausreichende Versorgung mit Grünanlagen und Spielplätzen bzw. für die Ermittlung des Versorgungsgrades werden in Berlin folgende Richtwerte herangezogen:

- 6 m² wohnungsnaher Grünfläche / Einwohner (EW) (SENSW 2017b)
- 1 m² nutzbare öffentliche Spielfläche / Einwohner (EW) und Versorgungsbereich (Kinderspielplatzgesetz (KiSpG) Berlin § 4).

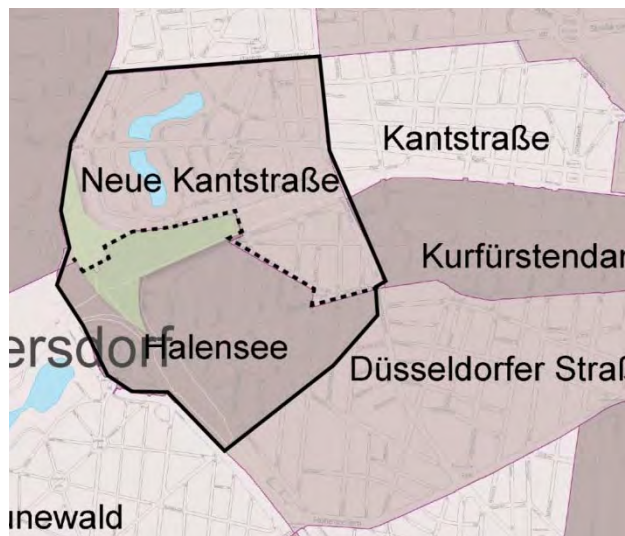


Abbildung 14: Versorgungsbereiche (GEOPORTAL BERLIN / LEBENSWELTLICH ORIENTIERTE RÄUME (LOR) – BEZIRKS-REGIONEN)

Wohnungsnaher Grünflächen sind dem unmittelbaren Wohnumfeld zugeordnet. Diese Freiräume sollen in kurzer Zeit (Einzugsradius 500 m / Gehweg ca. 5-10 Min.) erreicht werden können und sie dienen überwiegend der Kurzzeit- und Feierabenderholung. Die Mindestgröße beträgt 0,5 ha. Über 10 ha große Grünanlagen gelten als siedlungsnaher Grünanlagen – diese dienen der halb- und ganztägigen Erholung und sollen höhere Anforderungen an die Ausstattungsvielfalt erfüllen. (SENSW 2017b)

Als Versorgungsbereiche gelten die Bezirksregionen (Abb. 14). Im Folgenden werden die Versorgungsbereiche „Neue Kantstraße“ (040307) und „Halensee“ (040310) betrachtet. Die bestehenden, öffentlichen Grünanlagen und Spielplätze sind in der Abb. 16 (S. 17) dargestellt. Aus den Karten des Geoportals Berlin (Abb. 15 S. 16) geht hervor, dass

- hinsichtlich öffentlicher, wohnungsnaher Grünanlagen der Ortsteil Halensee nicht bzw. schlecht versorgt ist. Der nördliche Bereich um den Lietzensee ist unterversorgt, der südliche Bereich dagegen ausreichend versorgt. Die Quartiere östlich der Holtzendorff- und Windscheidstraße sind nicht versorgt.
- hinsichtlich öffentlicher Spielplätze der Ortsteil Halensee gut versorgt ist, ausgenommen der Bereich zwischen Kurfürstendamm, Joachim-Friedrich-Straße und Damaschkestraße, der schlecht versorgt ist. Die Quartiere in unmittelbarer Nähe des Lietzensees sind gut versorgt, östlich der Holtzendorffstraße ist die Versorgung stark defizitär.

Anhand der Richtwerte sowie der jetzigen Einwohneranzahl (Stand 2015) und der bestehenden Grün- und Spielflächen in den Versorgungsbereichen (VB) ergibt sich folgende Flächenbilanz (siehe Anlage III):

- Hinsichtlich öffentlicher, wohnungsnaher Grünanlagen besteht im VB Neue Kantstraße ein Flächendefizit von ca. 2,7 ha, im VB Halensee ein Defizit von ca. 7 ha.
- Hinsichtlich öffentlicher Spielplätze besteht im VB Neue Kantstraße ein Flächendefizit von ca. 1 ha, im VB Halensee ein Defizit von ca. 0,6 ha (Stand 2015).

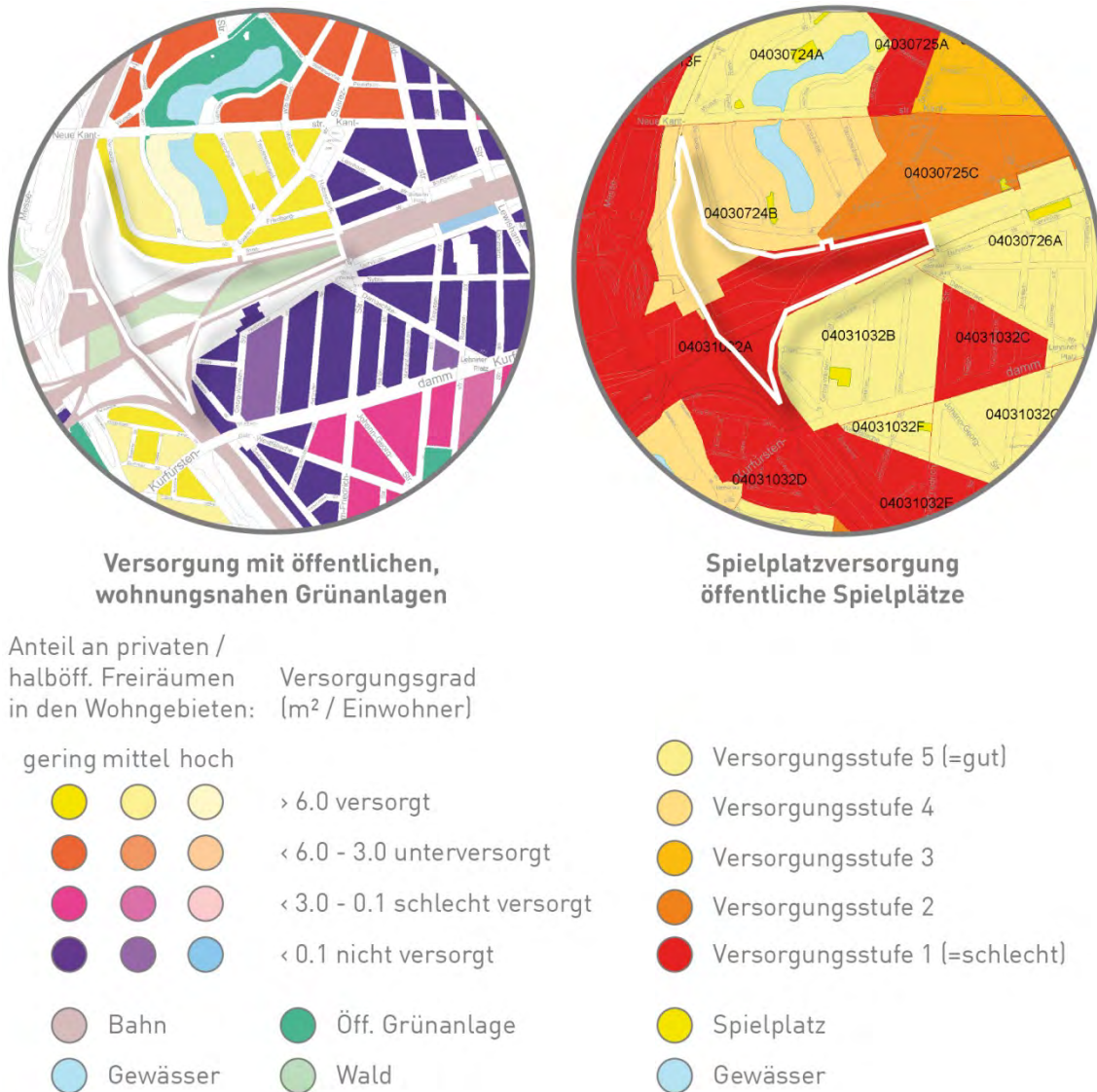


Abbildung 15: Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen und Spielplätzen (GEOPORTAL BERLIN)

Prognose 2030

Gemäß den statistischen Daten des Bezirks Charlottenburg-Wilmersdorf (BA CW 2016a, 2016b) wird in den beiden Versorgungsbereichen bis zum Jahr 2030 eine zunehmende Einwohnerentwicklung erwartet (siehe auch Anlage III):

- im VB Neue Kantstraße ein Zuwachs von ca. 1,75 % (+415 EW) und
- im VB Halensee ein Zuwachs von ca. 19 % (+2.822 EW).

Im VB Neue Kantstraße wird bis 2030 der Anteil von Kindern, Jugendlichen und jungen Erwachsenen (6 bis unter 25 Jahre) sowie Senioren (65+ Jahre) zunehmen. Im VB Halensee wird ein Zuwachs in allen Altersgruppen erwartet.

Wenn der Grünanlagen- und Spielplatzbestand flächenmäßig gleich bleibt, wird das Defizit zukünftig noch höher sein und somit der Nutzungsdruck auf die jetzigen Grün- und Spielflächen steigen.

Das Untersuchungsgebiet Westkreuz birgt in sich ein großes Potenzial für den Freiraumverbund zwischen Lietzensee und Halensee (Abb. 16). Durch Anlage von öffentlichen Grün- und Freiflächen könnte die derzeit defizitäre Versorgungssituation deutlich verbessert werden.

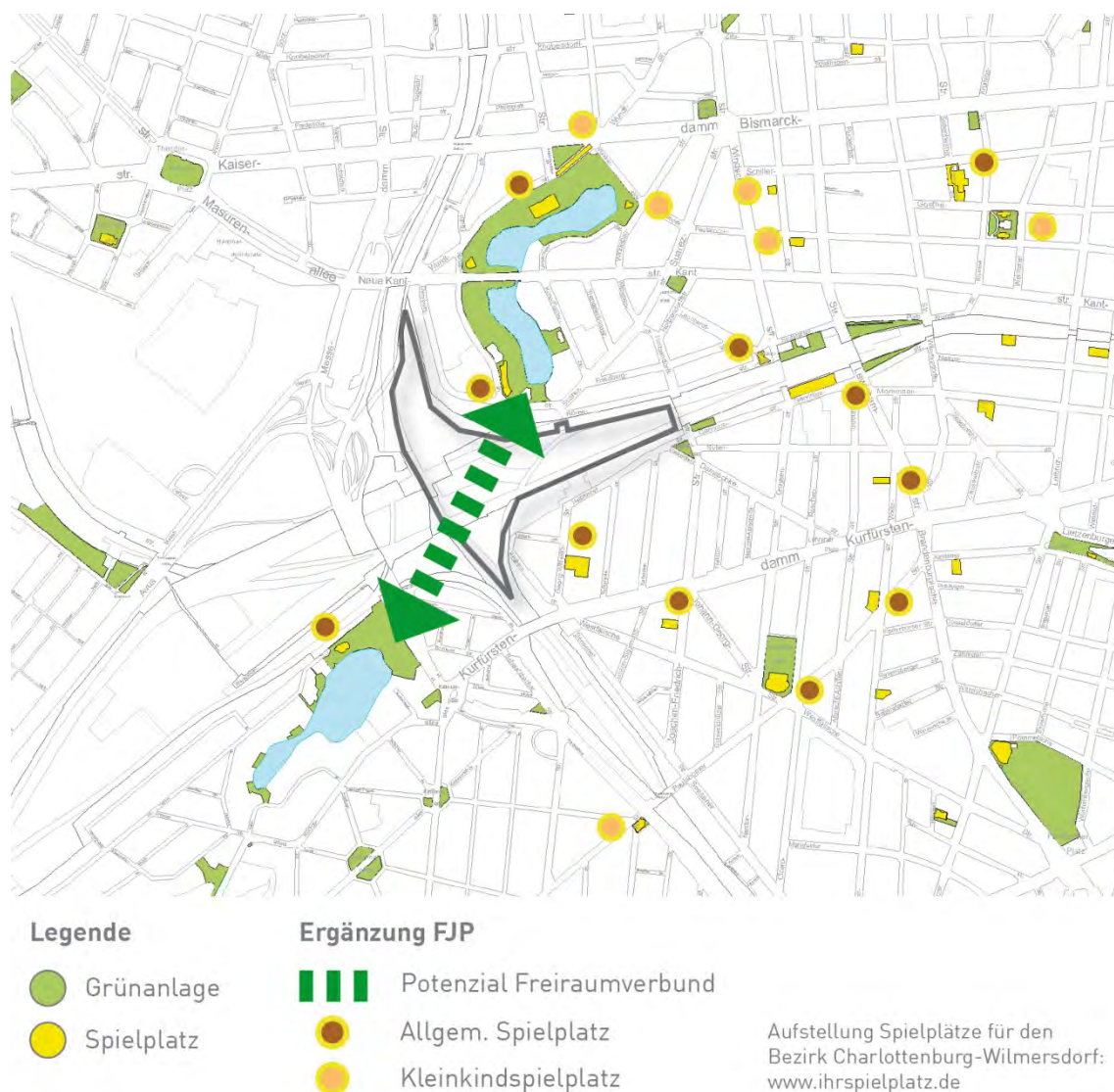


Abbildung 16: Westkreuz als Potenzialfläche für den Freiraumverbund (GEOPORTAL BERLIN / GRÜNANLAGEN-BESTAND BERLIN (EINSCHL. DER ÖFFENTLICHEN SPIELPLÄTZE), ergänzt durch Fugmann Janotta Partner = FJP)

3 Vorliegende Planungen

3.1 Flächennutzungsplan (FNP)

Für den aktuellen Flächennutzungsplan ist ein Änderungsverfahren eingeleitet worden, das bis zur Verfassung des vorliegenden Berichtes noch nicht abgeschlossen ist (siehe Kap. 1.2 S. 2).

3.2 Bebauungsplan (B-Plan)

Zurzeit ist das Areal planfestgestellte Bahnfläche. Die Deutsche Bahn beabsichtigt die Freistellung von Bahnbetriebszwecken und die Veräußerung der Fläche zwischen Westkreuz und Holtzendorffstraße. Die Bahntrassen von S- und Fernbahn sowie die Verbindungskurve zum Südring sollen weiterhin als Eisenbahngelände erhalten werden.

Im Juli 2017 hat das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf einen B-Plan-Aufstellungsbeschluss (B-Plan Nr. 4-66) für den Bereich zwischen den Trassen der Ringbahn, der Halensee- und der S- und Fernbahn (= südlicher, mittlerer und östlicher Teilbereich des Untersuchungsgebietes) verabschiedet. Mit der Festsetzung des B-Plans kann nach jetzigem Kenntnisstand frühestens ab Ende 2019 gerechnet werden.

3.3 Landschaftsprogramm Berlin

Im Programmplan „Erholung und Freiraumnutzung“ (Abb. 17 S. 19 links oben), sind die westlichen Teilbereiche des Untersuchungsgebietes als Kleingarten, der östliche, brachliegende Teilbereich als sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren dargestellt. Durch das Untersuchungsgebiet, zwischen Lietzensee und Halensee, verläuft ein Grünzug, der unter Einbeziehung von Parkanlagen, Kleingärten und Friedhöfen verbessert bzw. neu angelegt werden soll – hierbei soll auch die Barrierewirkung von Straßen- und Bahnflächen gemindert werden. In den Wohnquartieren östlich der Ringbahn werden umfangreiche Sofortmaßnahmen zur Verbesserung der Versorgungssituation mit öffentlichen Freiflächen sowie zur Vernetzung und Qualifizierung vorhandener Freiflächen empfohlen.

Im Programmplan „Biotop- und Artenschutz“ (Abb. 17 S. 19 rechts oben) wird das Plangebiet wie auch der ehemalige Güterbahnhof Grunewald als Fläche für die Entwicklung / Sicherung von Biotopvernetzungsfunktion auf bestehenden und künftigen Siedlungsflächen dargestellt. Der Lietzensee wird als Fläche für die Entwicklung / Sicherung von sonstigen, für die biologische Vielfalt bedeutsamen Flächen und Artenreservoirien dargestellt. Somit hat das Westkreuz eine wichtige Bedeutung als Teil des Biotopverbunds zwischen dem Grunewald und der Innenstadt.

Im Programmplan „Naturhaushalt / Umweltschutz“ (Abb. 17 S. 19 links unten) werden die westlichen Teilbereiche des Untersuchungsgebietes als „Kleingarten, Landwirtschaft, Gartenbau“ und als „Sonstiger Boden mit besonderer Leistungsfähigkeit“ bezeichnet. Der östliche, brachliegende Teilbereich wird als Grün- und Freifläche dargestellt. Das gesamte Untersuchungsgebiet befindet sich innerhalb der Vorsorgegebiete Luftreinhaltung (schwarz-lila Linie) und Klima (schwarz-grüne Linie).

Im Programmplan „Landschaftsbild“ (Abb. 17 S. 19 rechts unten) wird das gesamte Untersuchungsgebiet als prägende oder gliedernde Grün- und Freifläche des Gestalttyps „Kleingarten“ dargestellt. Die Trassen der Ring- und Fernbahn werden als Bahnanlagen besonderer Gestaltqualität bezeichnet.

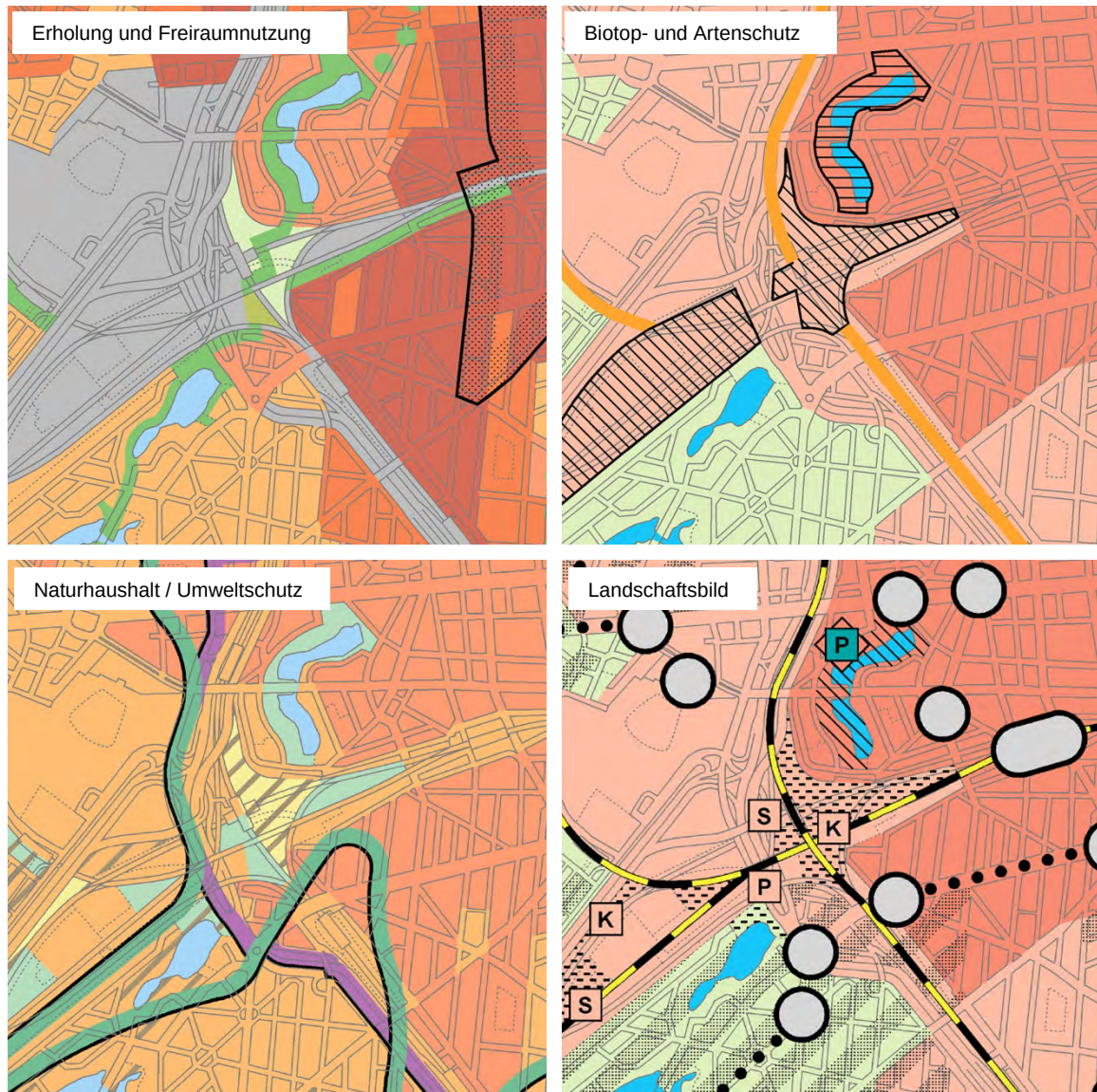


Abbildung 17: LaPro Beschlussfassung – Programmpläne „Erholung und Freiraumnutzung“ (links oben), „Biotop- und Artenschutz“ (rechts oben), „Naturhaushalt / Umweltschutz“ (links unten) und „Landschaftsbild“ (rechts unten) (GEOPORTAL BERLIN)

3.4 Ostseitige Erschließung des S-Bahnhofs Westkreuz

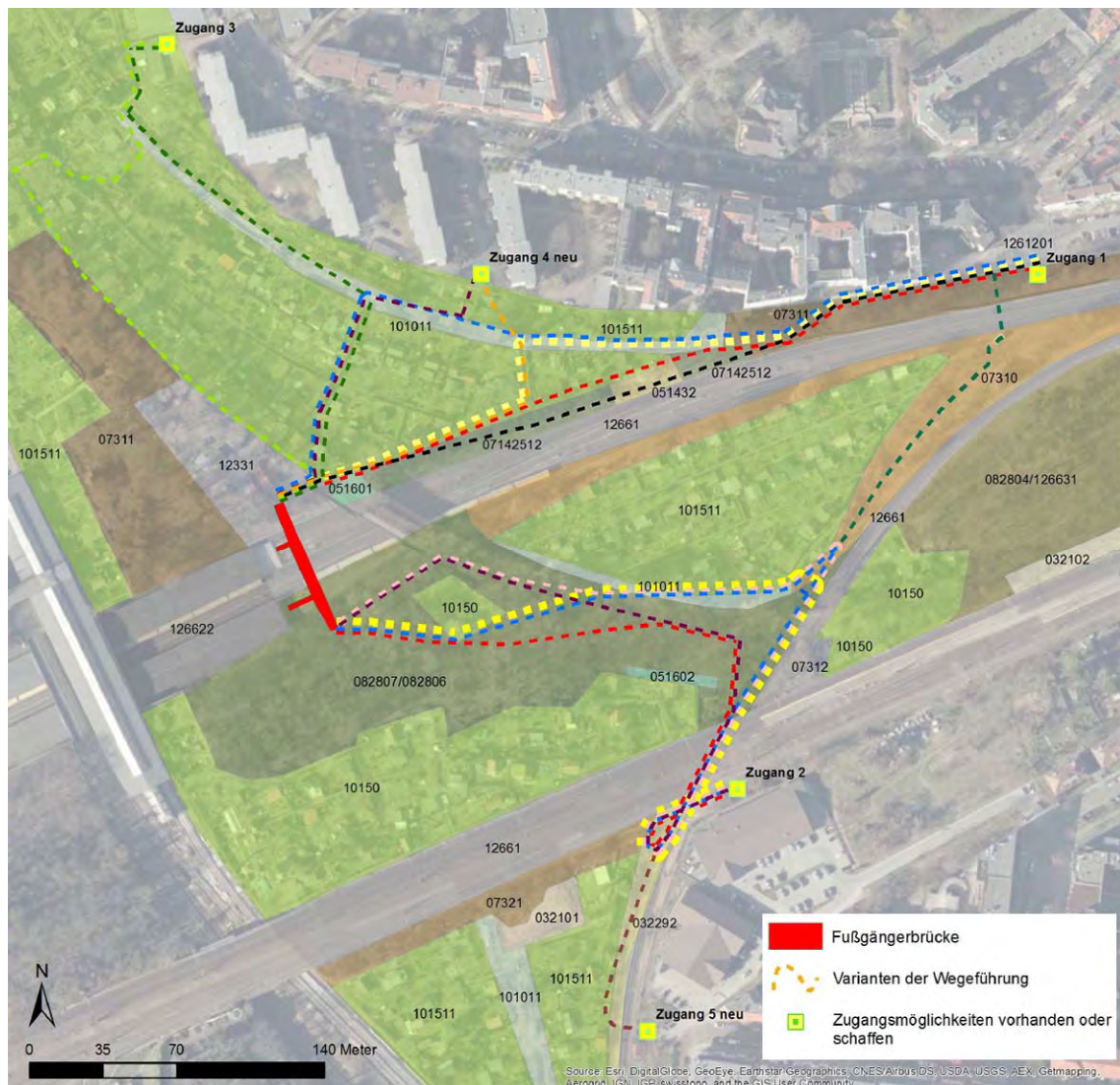


Abbildung 18: Untersuchte Varianten für die Zuwegung (HVB 2017)

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt hat die DB Station & Service AG beauftragt, eine neue Fußgängerbrücke zur ostseitigen Erschließung des S-Bahnhofs Westkreuz zu planen und zu bauen. Gleichzeitig wurde das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf vom Senat gebeten, Zuwegungen vom Ortsteil Halensee und von den Wohnquartieren um den Lietzensee an die neue Brücke zu konzipieren und baulich umzusetzen.

Vor diesem Hintergrund hat das Straßen- und Grünflächenamt Charlottenburg-Wilmersdorf eine Machbarkeitsstudie zu den kurzfristig zu realisierenden Zuwegungen zum S-Bahnhof Westkreuz an das Ing.-Büro HVB in Auftrag gegeben. Für die nord- und südseitige Zuwegung wurden jeweils mehrere Varianten untersucht (Abb. 18) und mit einer groben Kostenschätzung hinterlegt. Die bevorzugten Wegestrassen und Zugänge (Abb. 19-20 S. 21 bzw. rote Varianten in der Abb. 18) wurden in Abstimmung mit dem Büro Fugmann Janotta Partner entwickelt und in das vorliegende Gutachten übernommen.

Die kurzfristig herzustellenden Wege (Zuwegungen) dienen der Erschließung des S-Bahnhofs Westkreuz und der besseren Anbindung der unmittelbar angrenzenden Wohngebiete. Die Zuwegungen wurden als Gehwege definiert, welche für Radfahrer freigegeben sind, und sollen eine Mindestbreite von 4,00 m aufweisen. Damit der Neubau der Brücke - inkl. Aufzüge für die Barrierefreiheit - durch die Deutsche Bahn erfolgen kann, müssen beide Zuwegungen (Nord- und

Südseite) in einem engen Zeitfenster realisiert werden. Gemäß aktueller Planung sollen die Fußgängerbrücke und die nördliche Zuwegung 2022 und die südliche Zuwegung maximal drei Jahre später, d.h. 2025, in Betrieb genommen werden.

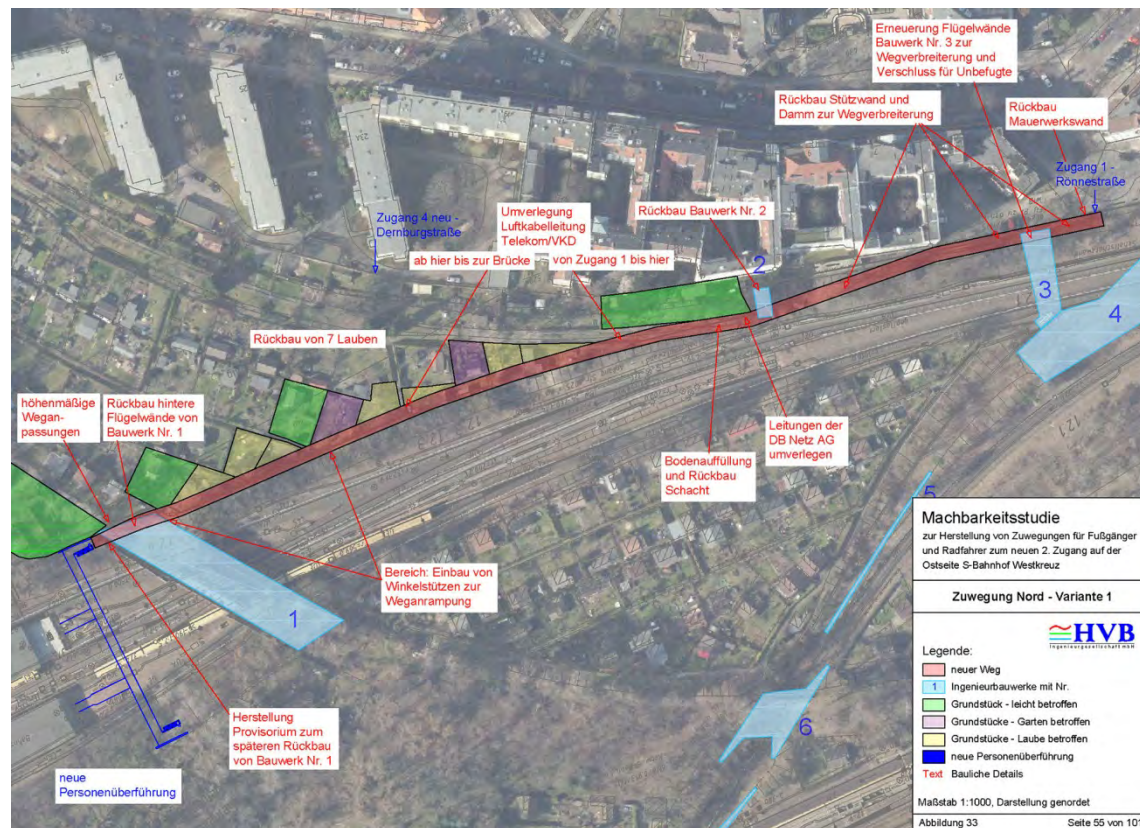


Abbildung 19: Geplante Zuwegung Nord - Vorzugsvariante (HVB 2017)

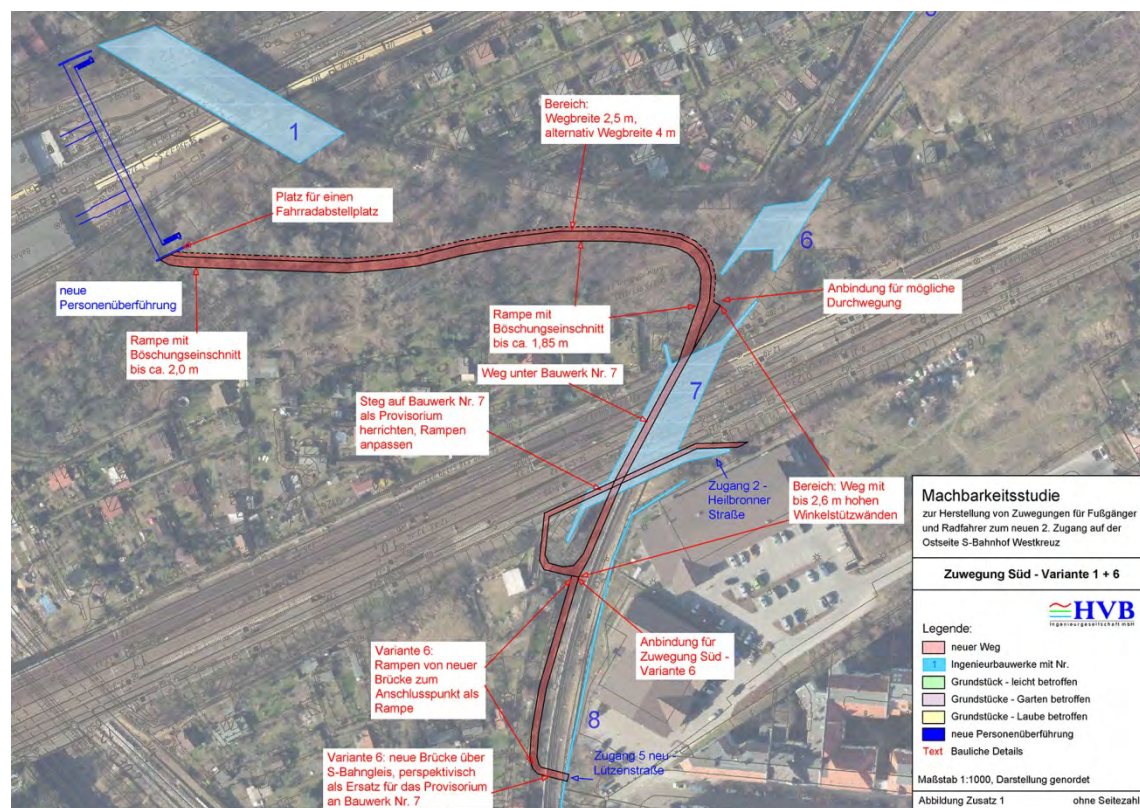


Abbildung 20: Geplante Zuwegung Süd - Vorzugsvariante (HVB 2017)

3.5 Umbau des Autobahndreiecks Funkturm

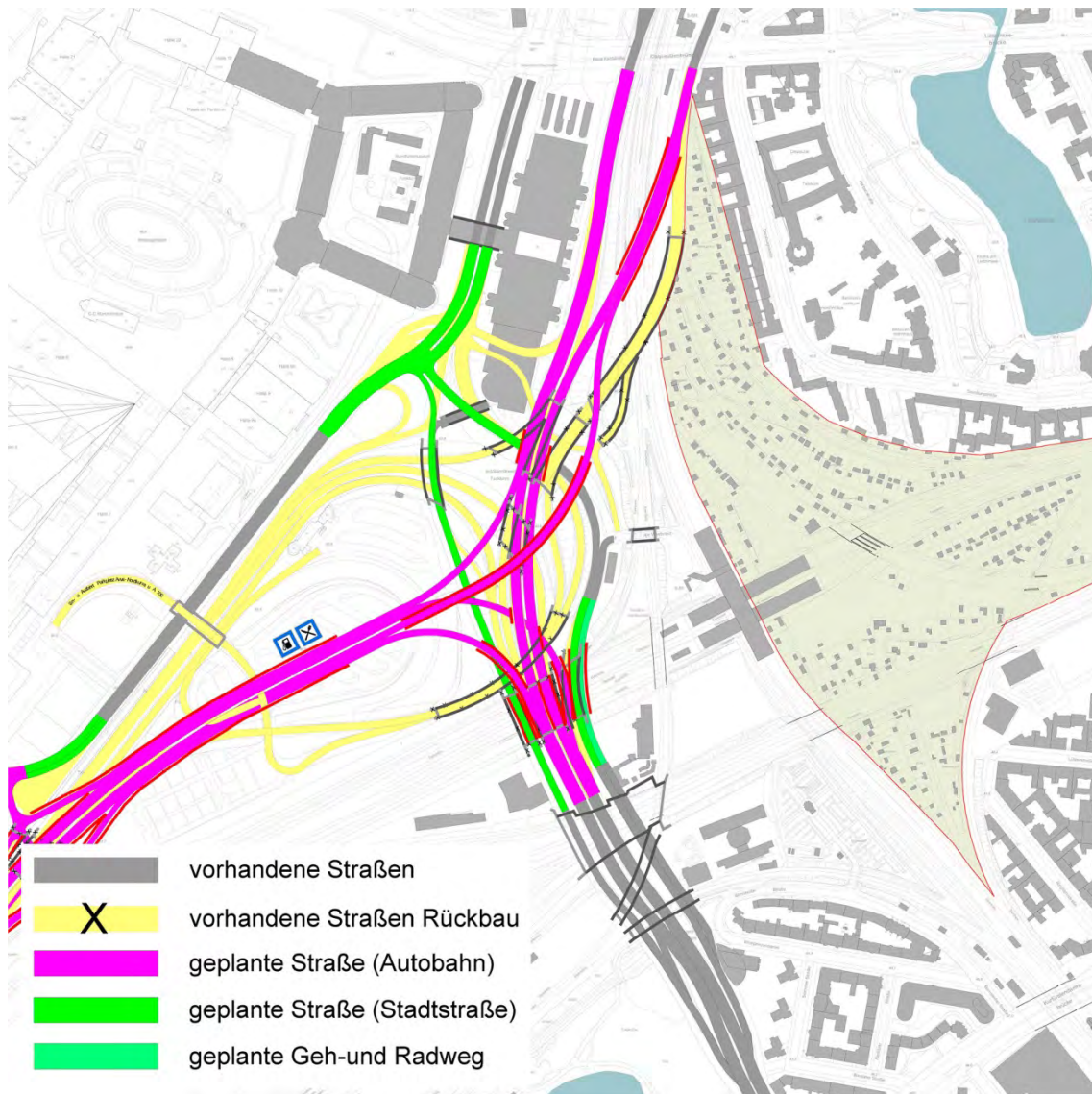


Abbildung 21: Vorzugsvariante der Machbarkeitsstudie (HYDER CONSULTING 2015)

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (SenStadtUm) hat eine Machbarkeitsstudie für den Neubau bzw. Umgestaltung des Autobahndreiecks Funkturm im Auftrag gegeben (HYDER CONSULTING 2015). Die Vorzugsvariante ist in der Abb. 21 dargestellt. Derzeit werden weitere Grundlagen für die Planung ermittelt und die bereits erarbeiteten Lösungsvarianten der Machbarkeitsstudie weiter untersucht und vertieft (SENUVK o.J.).

3.6 Charrette-Verfahren zum Güterbahnhof Grunewald

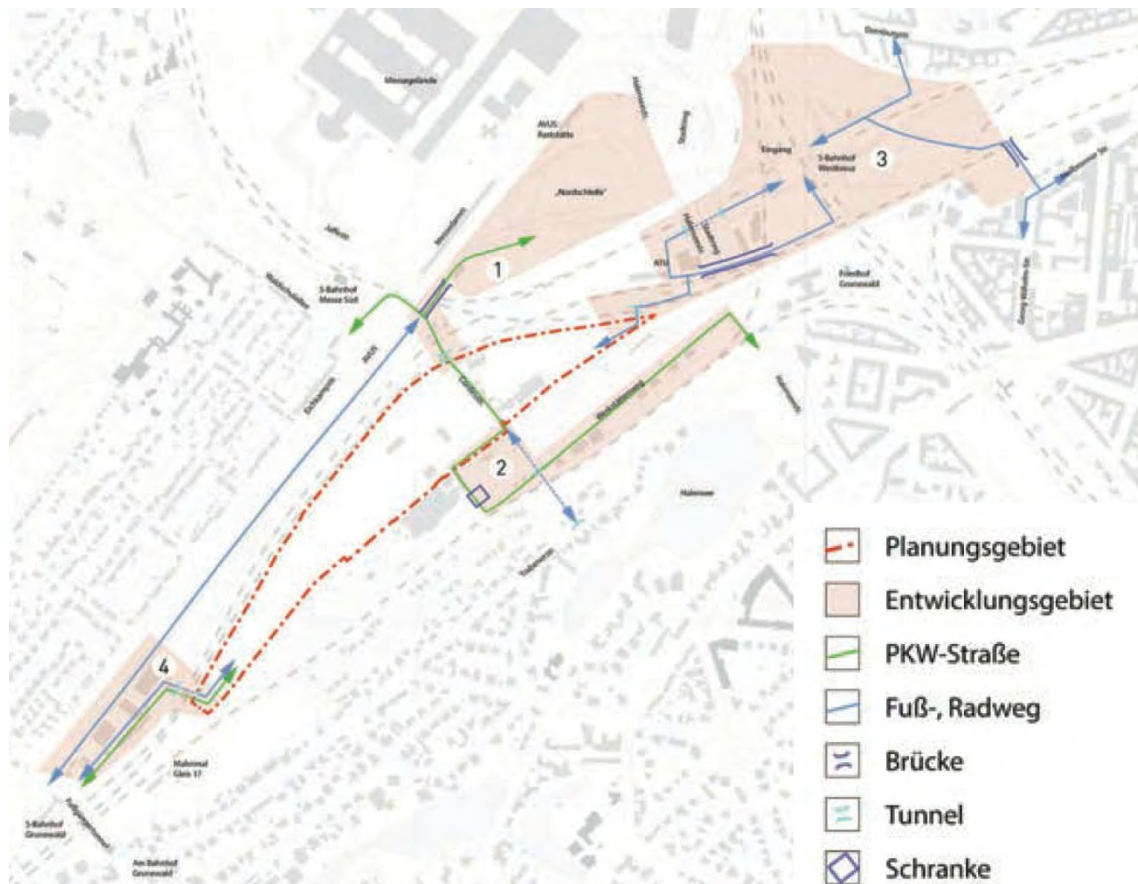


Abbildung 22: Erschließungsvarianten für den Güterbahnhof Grunewald (KAPOK & URBANITAS BERLIN BARCELONA 2014)

Im Auftrag des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf, Abt. Stadtentwicklung und Ordnungsangelegenheiten, wurde Ende 2013 ein Charrette-Verfahren für den ehemaligen Güterbahnhof Grunewald durchgeführt. Es wurden u.a. Erschließungsmöglichkeiten ausgearbeitet, die teilweise das Untersuchungsgebiet Westkreuz auch mit einbeziehen (Abb. 22). (KAPOK & URBANITAS BERLIN BARCELONA 2014)

4 Erschließungskonzept

4.1 Übergeordnete Anbindung an das Fahrrad- und Wanderwegenetz

Um die heutige Barrierewirkung des Westkreuzes zu entschärfen, werden zwei neue Wegeverbindungen vorgeschlagen (Abb. 23 S. 25):

- eine Nord-Süd-Verbindung, die die Wohnquartiere Charlottenburgs und Halensees miteinander vernetzt sowie
- eine West-Ost-Verbindung, die eine neue, bisher fehlende Anbindung zwischen Charlottenburg (bzw. Innenstadt) und Grunewald erschließt.

Beide Verbindungen fungieren auch als ergänzende Radrouten zum bezirklichen Radwegenetz – und somit als wichtige Anschlüsse an das Fahrrad-Hauptwegenetz – und decken sich mit den geplanten Zuwegungen zur ostseitigen Erschließung des S-Bahnhofes Westkreuz (siehe Kap 3.4 S. 20-21).

Nord-Süd-Verbindung

Die Nord-Süd-Verbindung verläuft vom Nordosten aus über die Suarezstraße und schließt im Planungsgebiet an die Halenseekurve an. Die Route führt weiter nach Südwesten über die Ringbahnstraße – Henriettenplatz – Seesener Straße und mündet schließlich in die Grünverbindung Fennsee – Volkspark Wilmersdorf.

Für die Verbindung sind zwei neue Bauwerke erforderlich: Ein Tunnel an der Rönnestraße und eine Brücke an der Ringbahnstraße. Für das Brückenbauwerk an der Ringbahnstraße wird aktuell im Auftrag des Straßen- und Grünflächenamtes Charlottenburg-Wilmersdorf eine Machbarkeitsstudie durch das Ing.-Büro HVB erstellt. Auch für das Tunnelbauwerk an der Rönnestraße soll zeitnah eine Machbarkeitsstudie erarbeitet werden (Beauftragung derzeit noch offen). Die Finanzierung der Nord-Süd-Durchwegung inkl. aller Ingenieurbauwerke könnte nach einer vorläufigen Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz aus Mitteln des SIWANA-Programms (Sondervermögen Infrastruktur der Wachsenden Stadt und Nachhaltigkeitsfonds) erfolgen.

Als weitere Maßnahmen sollen die Seesener Straße und die Suarezstraße als neue Strecken in das bezirkliche Radwegenetz aufgenommen und nach Bedarf entsprechend aufgewertet werden. Einer besonderen Betrachtung bedarf der Henriettenplatz am Kurfürstendamm im Kreuzungsbereich von der Ringbahn- / Georg-Wilhelm-Straße und Seesener Straße. Hierzu soll eine gesonderte, verkehrliche Untersuchung hinsichtlich der Radwegeführung erfolgen.

Außer einer neuen Fahrradverbindung bietet die Nord-Süd-Durchwegung eine attraktivere und kürzere Wegeführung für den Wanderweg „Innerer Parkring“ (20 „grüne Hauptwege“), der im Moment entlang der wenig einladenden Rönnestraße, Holtzendorffstraße, Heilbronner Straße und Georg-Wilhelm-Straße verläuft und einen großen Umweg erfordert.

West-Ost-Verbindung

Die West-Ost-Verbindung soll vom S-Bahnhof Grunewald entlang der Eichkampstraße über das Westkreuz weiter nach Osten entlang der Rönnestraße verlaufen. Für diese Verbindung ist ein neues Brückenbauwerk über die Ringbahn direkt nördlich des S-Bahnhofs Westkreuz erforderlich. Auch dieses Bauwerk könnte nach der vorläufigen Abstimmung von der Senatsverwaltung (teil)finanziert werden. Der Brückenbau sowie die genaue Wegetrasse im Bereich der jetzigen AVUS-Nordkurve muss im Zusammenhang mit dem beabsichtigten Neubau des Autobahndreiecks Funkturm (siehe Kap. 3.5 S. 22) betrachtet und realisiert werden. Eventuell ergeben sich zukünftig noch weitere Anschlussstellen zum ehemaligen Güterbahnhof Grunewald sowie Richtung Messe / ICC, da beide Flächen derzeit unter Entwicklungsdruck stehen. Im Moment liegen für diese Flächen keine konkreten Planungen vor.

Aufgrund der noch unklaren Rahmenbedingungen kann die West-Ost-Verbindung erst langfristig hergestellt werden. Die geplante, nördliche Zuwegung zum S-Bahnhof Westkreuz (Abb. 19 S. 21) bildet hierbei einen Teilabschnitt bzw. die erste, zeitnahe Ausbaustufe (siehe Kap. 4.2 S. 27-28).

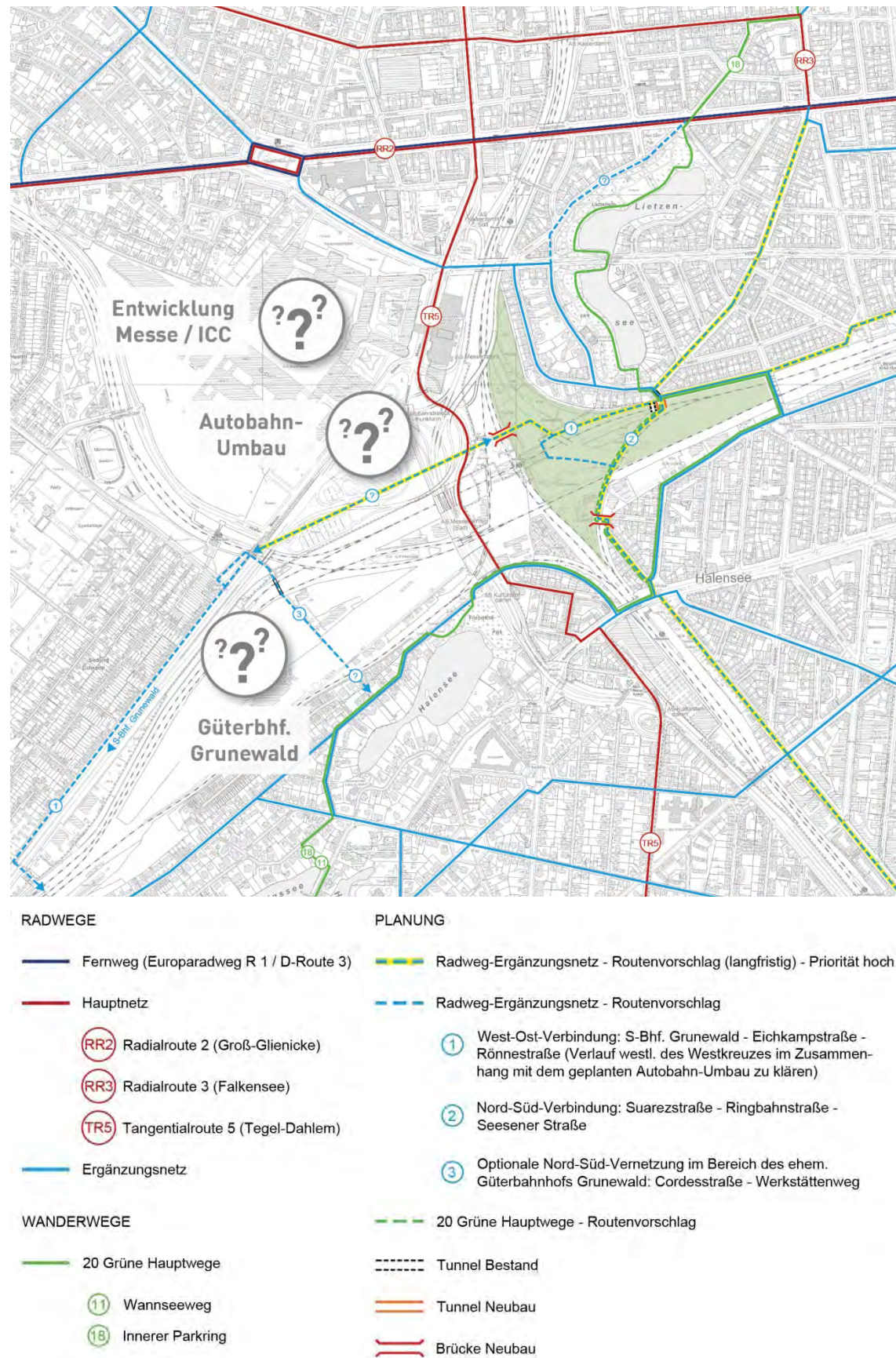


Abbildung 23: Anbindung an das Fahrrad- und Wanderwegenetz (verkleinert, Originalmaßstab 1:10.000 im Plansatz anbei)

4.2 Innere Wegestruktur



Abbildung 24: Konzept Gesamtgebiet (verkleinert, Originalmaßstab 1:1500 im Plansatz anbei)

Das Areal Westkreuz soll zukünftig über sechs Eingänge verfügen:

- Neue Kantstraße im Norden (Planung)
- Dernburgstraße (Erhalt Bestand)
- Rönnestraße (Erhalt Bestand)
- Holtzendorffstraße im Osten (Planung)
- Ringbahn- / Lützenstraße im Süden (Planung – über eine neue Brücke)
- S-Bahnhof Westkreuz im Westen (Planung – über eine neue Brücke)

Drei Eingänge – 1) Rönnestraße, 2) Ringbahn- / Lützenstraße und 3) S-Bahnhof Westkreuz (Nordseite) – sollen als Haupteingänge gestaltet werden. Die restlichen drei Eingänge sind als Nebeneingänge angedacht.

Im Folgenden wird die Erschließung je Teilbereich im Detail beschrieben.

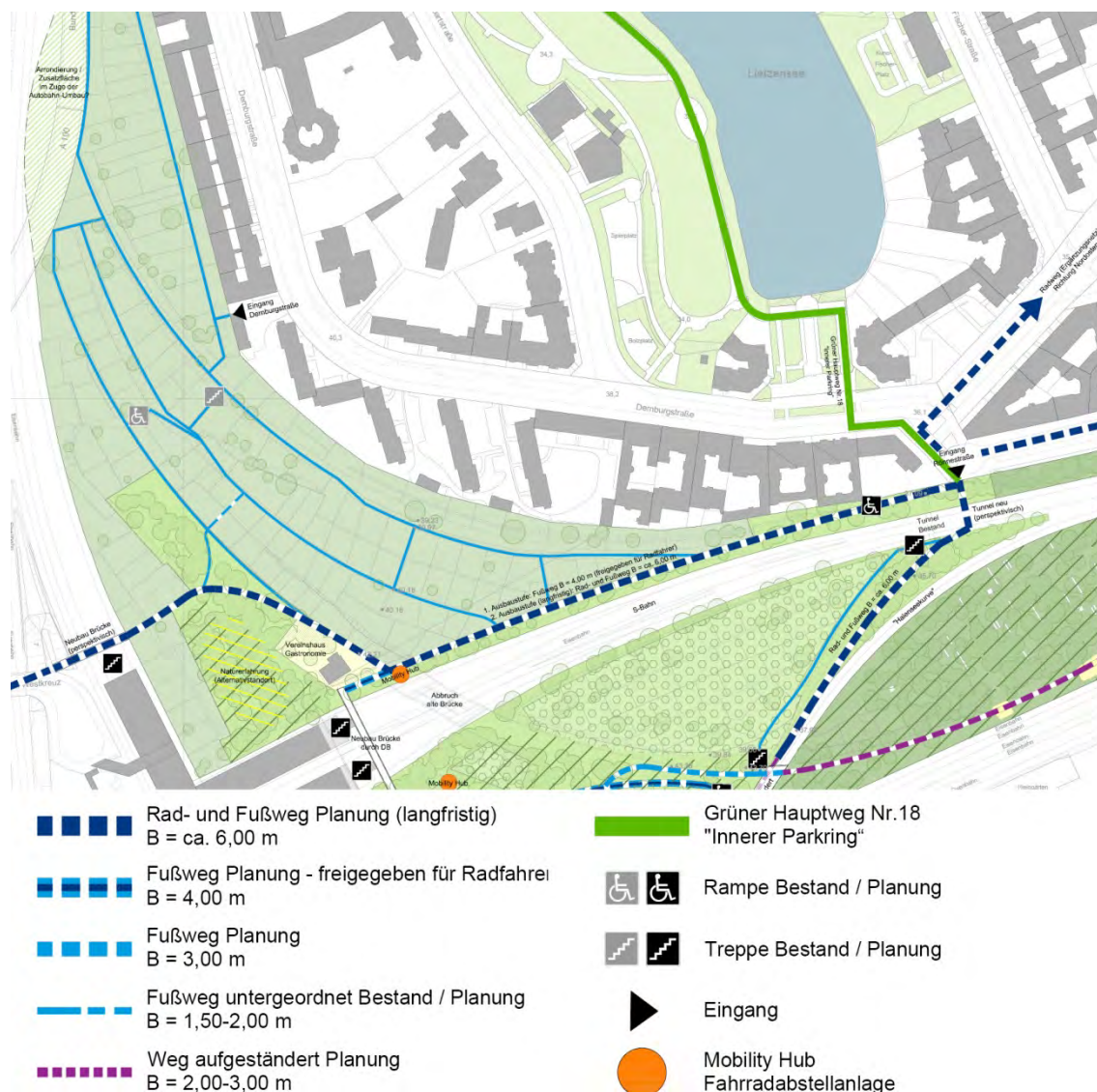
Teilbereich Nord

Abbildung 25: Teilbereich Nord (verkleinert, Originalmaßstab 1:1500 im Plansatz anbei)

Die geplante, nördliche Zuwegung zum S-Bahnhof Westkreuz (Planung: Ing.-Büro HVB) wurde in das Erschließungskonzept übernommen. Der Gehweg (freigegeben für Radfahrer) führt vom Eingang Rönnestraße an der Böschungsoberkante bis zur geplanten Fußgängerbrücke der Deutschen Bahn und soll eine Mindestbreite von 4,0 m aufweisen. An der ehemaligen, historischen Vereinshausbrücke ist eine Fahrradabstellanlage vorgesehen. Ggf. könnten hier auch weitere Angebote wie eine Fahrrad-Ausleihstation und/oder eine Lademöglichkeit für Elektro-Fahrräder untergebracht werden (sog. „Mobility Hub“).

Die zeitnah zu realisierende nördliche Zuwegung bildet die erste Ausbaustufe der übergeordneten West-Ost-Verbindung (siehe Kap. 4.1 S. 24). Für die langfristige Ausbaustufe zweigt der Weg am Vereinshaus nach Nordwesten und führt über ein neues Brückenbauwerk nördlich des S-Bahnhofs Westkreuz über die Ringbahn weiter Richtung Westen. An der neuen Brücke soll eine Treppenanlage zum Ringbahnsteig errichtet werden (Abb. 26 S. 28). Eine alternative Wegeführung über das Regenrückhaltebecken (westlich des Vereinshauses) und über das S-Bahnhofsgebäude wurde nach einer Prüfung verworfen, da einerseits im Bereich des Rückhaltebeckens der Baugrund aus einer Torflinse besteht (durch die Beschaffenheit und den daraus resultierenden notwendigen konstruktiven Maßnahmen würden sehr hohe Baukosten entstehen) und andererseits damit der (übergeordnete) Fuß- und Radverkehr in den Betrieb des

S-Bahn-Hofsgebäudes gezwungen würde. Bei der langfristigen Ausbaustufe soll geprüft werden, ob der gesamte Weg (inkl. der zunächst 4,0 m breiten nördlichen Zuwegung) verbreitert werden könnte, um eine ausreichende Breite für eine Mischfläche (Fuß- und Radverkehr) herzustellen (ca. 6 m). Die Wegebreite ist in der weiteren Planung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abzustimmen.

Die bestehenden Fußwege der Bahn-Landwirtschaft werden nach der Planung erhalten. Im Zusammenhang mit dem Umbau des Autobahndreiecks Funkturm soll nach jetzigem Kenntnisstand am Nordzipfel des Untersuchungsgebietes die bestehende Autobahnbrücke abgerissen werden. Somit würde die Fläche unter der Brücke frei. Diese Fläche könnte zum Planungsgebiet hinzugefügt werden, um u.a. einen weiteren Zugang von der Neuen Kantstraße einzurichten.

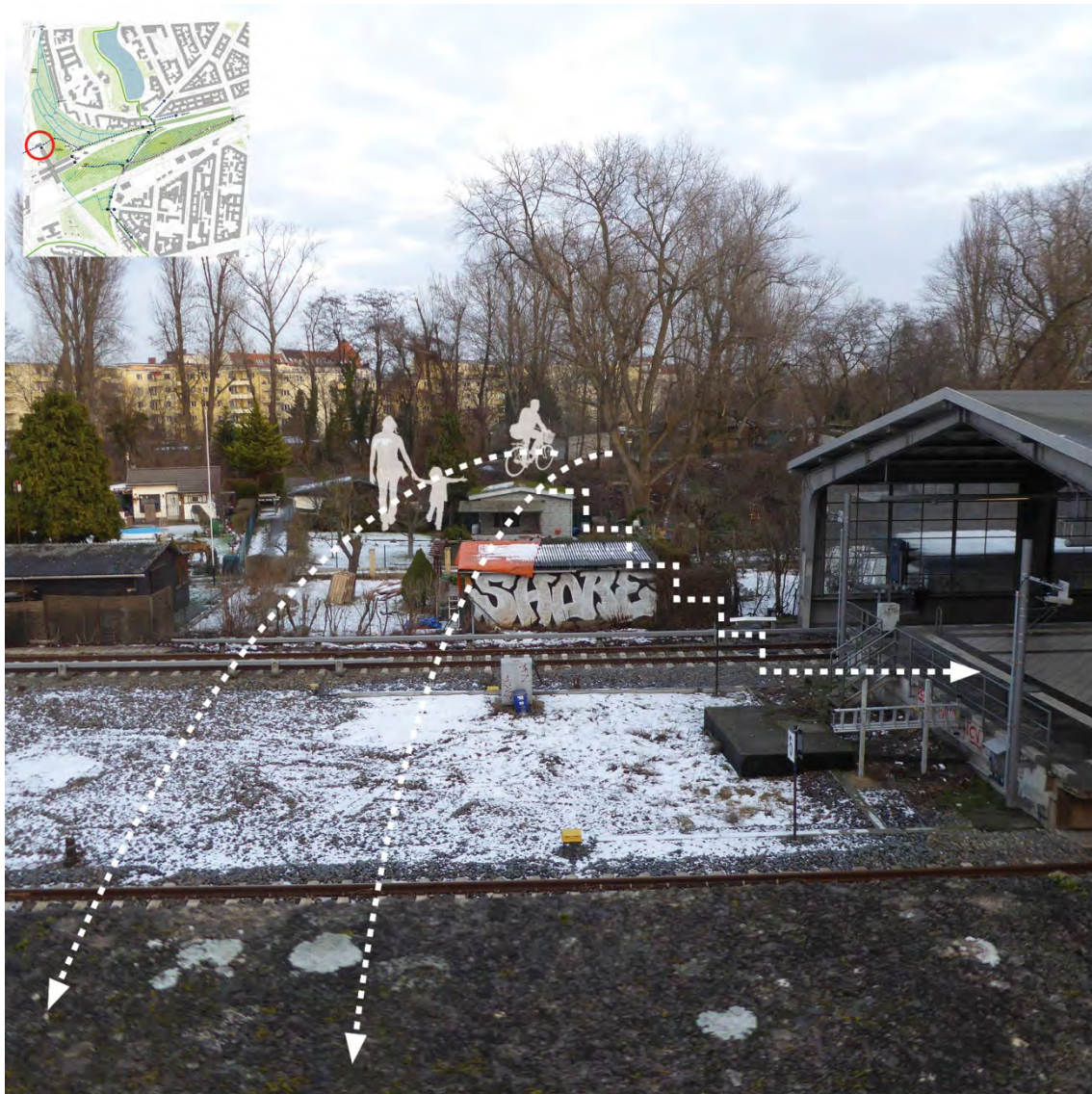


Abbildung 26: Neue Brücke nördlich des S-Bahnhofs Westkreuz (Blick nach Osten)

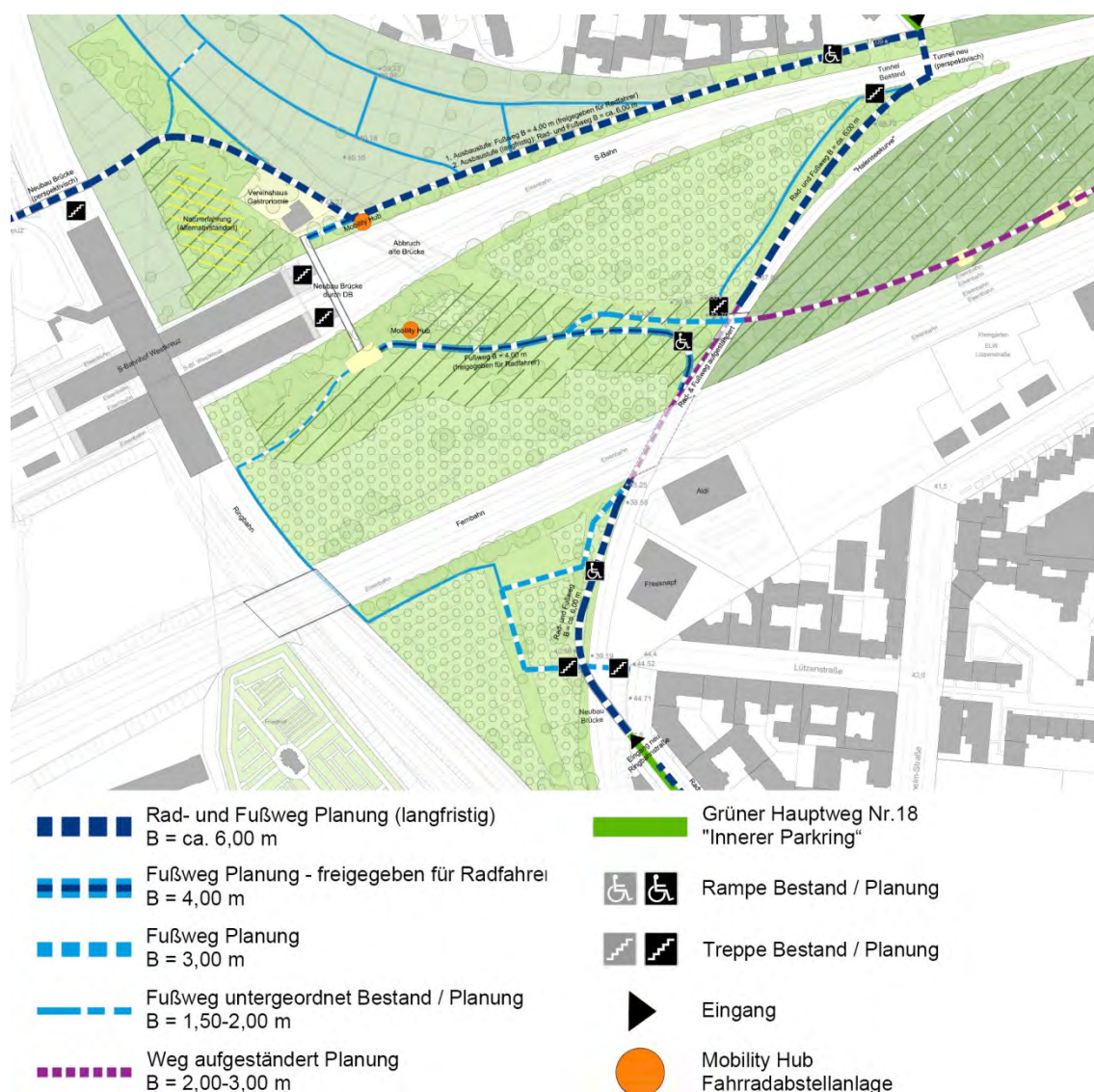
Teilbereich Mitte und Süd

Abbildung 27: Teilbereich Mitte und Süd (verkleinert, Originalmaßstab 1:1500 im Plansatz anbei)

Am Eingang Rönnestraße soll ein neues Tunnelbauwerk unter der S-Bahntrasse errichtet werden, da der jetzige Tunnel zu schmal und dunkel ist und somit einen „Angstraum“ bildet. Der neue Tunnel soll – wie der Rad- und Fußweg, d.h. die Durchwegung – eine ausreichende Breite für eine Mischfläche (Fuß- und Radverkehr) aufweisen (ca. 6 m). Die Wegebreite ist in der weiteren Planung mit der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz abzustimmen. Der Weg wird in der alten Bahnschlucht neben der sogenannten „Halenseekurve“ nach Süden fortgeführt (Abb. 28 S. 30). Unter den zwei vorhandenen Bahnbrücken ist der Weg aufgeständert – die Ausführungsweise (Steg oder ein Weg mit Bodenkontakt) ist in der weiteren Planung zu untersuchen und festzulegen. Die Breite des Weges muss unter den Bahnbrücken reduziert und den örtlichen Gegebenheiten angepasst werden. Nördlich des Fernbahngleises zweigt der Weg zum S-Bahnhof Westkreuz ab. Wie auf der Nordseite (am Vereinshaus) ist auch auf der Südseite der S-Bahntrasse eine Fahrradabstellanlage („Mobility Hub“) vorgesehen.

Auf der Höhe der Lützenstraße ist ein neues Brückenbauwerk vorgesehen (Abb. 29 S. 30), welches zukünftig die Nord-Süd-Verbindung vervollständigt und eine barrierefreie Erschließung des S-Bahnhofs Westkreuz vom Süden aus ermöglicht. Anschlüsse an die Bestandswege der Bahn-Landwirtschaft sind vorgesehen. Die in diesem Konzept vorgeschlagene Wegeführung wurde für die geplante Zuwegung Süd (Abb. 20 S. 21) übernommen (Planung: Ing.-Büro HVB).



Abbildung 28: Rad- und Fußweg entlang der sogenannten „Halenseekurve“ (Blick nach Nordosten)



Abbildung 29: Brücke an der Lützenstraße / Ringbahnstraße (Blick nach Süden)

Teilbereich Ost

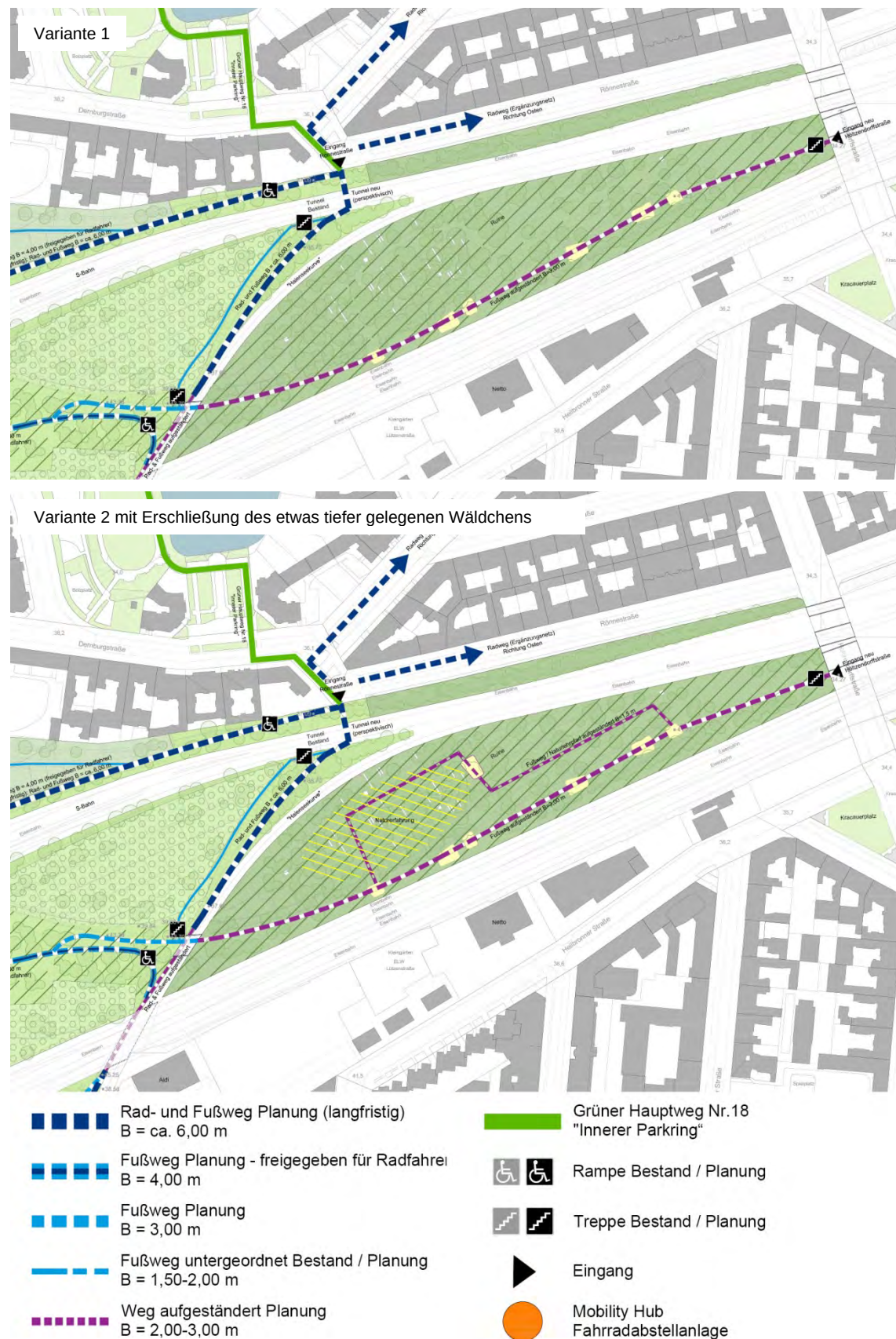


Abbildung 30: Teilbereich Ost - Variante 1 (oben) und Variante 2 (unten) (verkleinert, Originalmaßstab 1:1500 im Plansatz anbei)

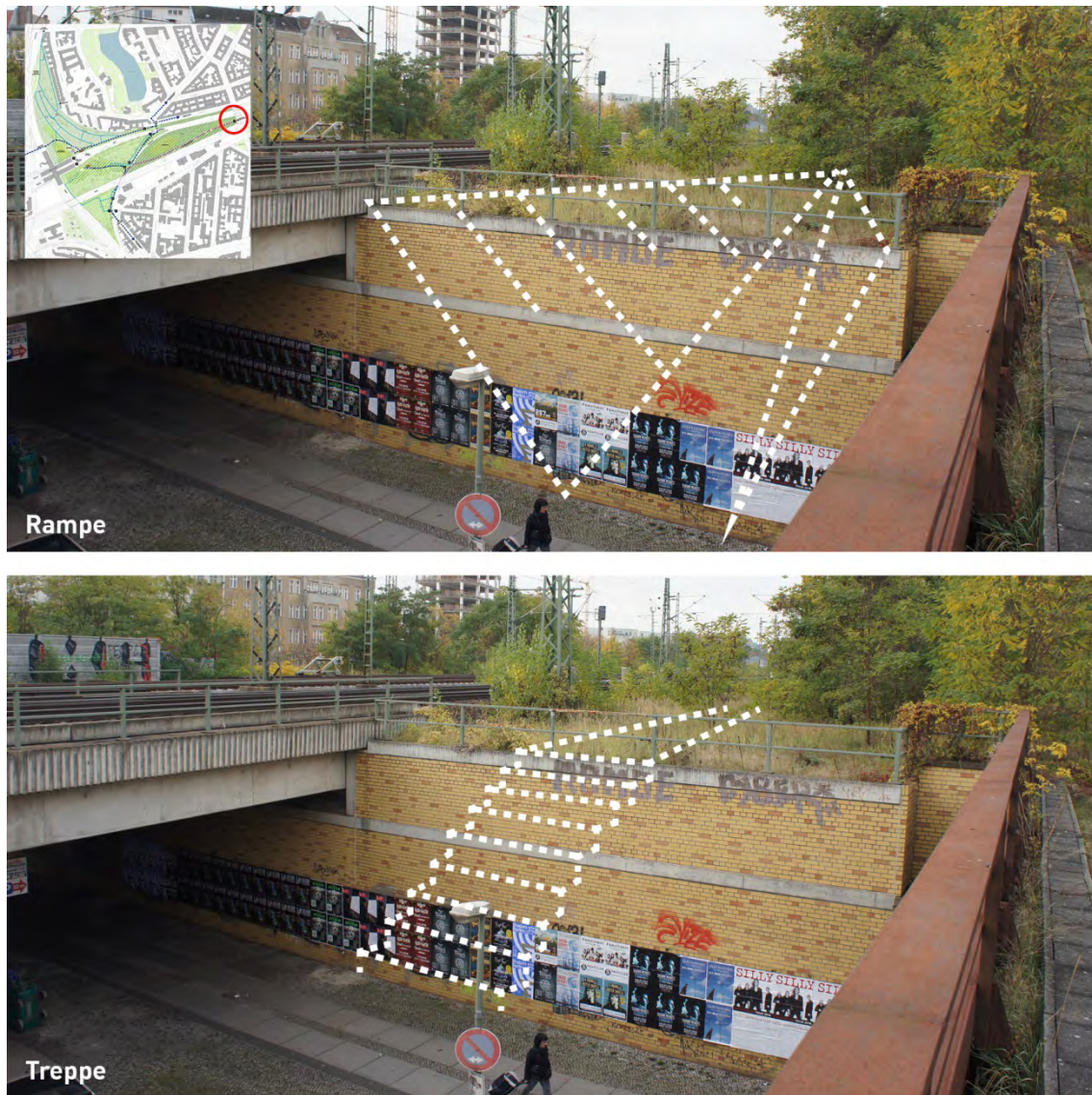


Abbildung 31: Rampe / Treppe an der Holzendorffstraße (Blick nach Westen)

Im Bereich der östlichen „Gleislins“ bzw. „Wildnis“ ist ein 2,0 - 3,0 m breiter Fußweg an der Nordseite der Fernbahntrasse vorgesehen, der von der Holzendorffstraße über eine Treppenanlage zu erreichen ist (Abb. 30 S. 31 oben). Die Idee zu einer barrierefreien Rampe wurde an dieser Stelle verworfen, da dies einen erheblichen Eingriff in die schützenswerte Vegetation der jetzigen Brachfläche bedeuten und unverhältnismäßige Kosten verursachen würde. Zudem würde es aufgrund der engen und unübersichtlichen Einmündung an der Holzendorffstraße zu einer Gefahrenstelle kommen (Abb. 31).

Zum Schutz der Vegetation, zur Besucherlenkung und –sensibilisierung sowie zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit könnte der gesamte Fußweg von der Holzendorffstraße bis zur Halenseekurve aufgeständert sein (Beispiel: Naturpark Südgelände in Berlin-Schöneberg). Wegebegleitend können inselartige Aufweitungen andockt werden, die Möglichkeiten zur ruhigen Erholung und zum Aufenthalt anbieten (Abb. 32 S. 33).

In der weiteren Konkretisierung ist zu prüfen, ob Bewegungsangebote für Kinder, Jugendliche und Erwachsene entlang des aufgeständerten Weges untergebracht werden sollen und eine weitere Erschließung des etwas tiefer gelegenen Wäldchens – z.B. durch einen Naturlehrpfad – vor dem Hintergrund der erforderlichen Verkehrssicherheit und der angestrebten Biotopentwicklung möglich ist (Abb. 30 S. 31 unten & Abb. 33 S. 33).



Abbildung 32: Fußweg und inselartige Aufweitung im Teilbereich Ost (Blick nach Süden)

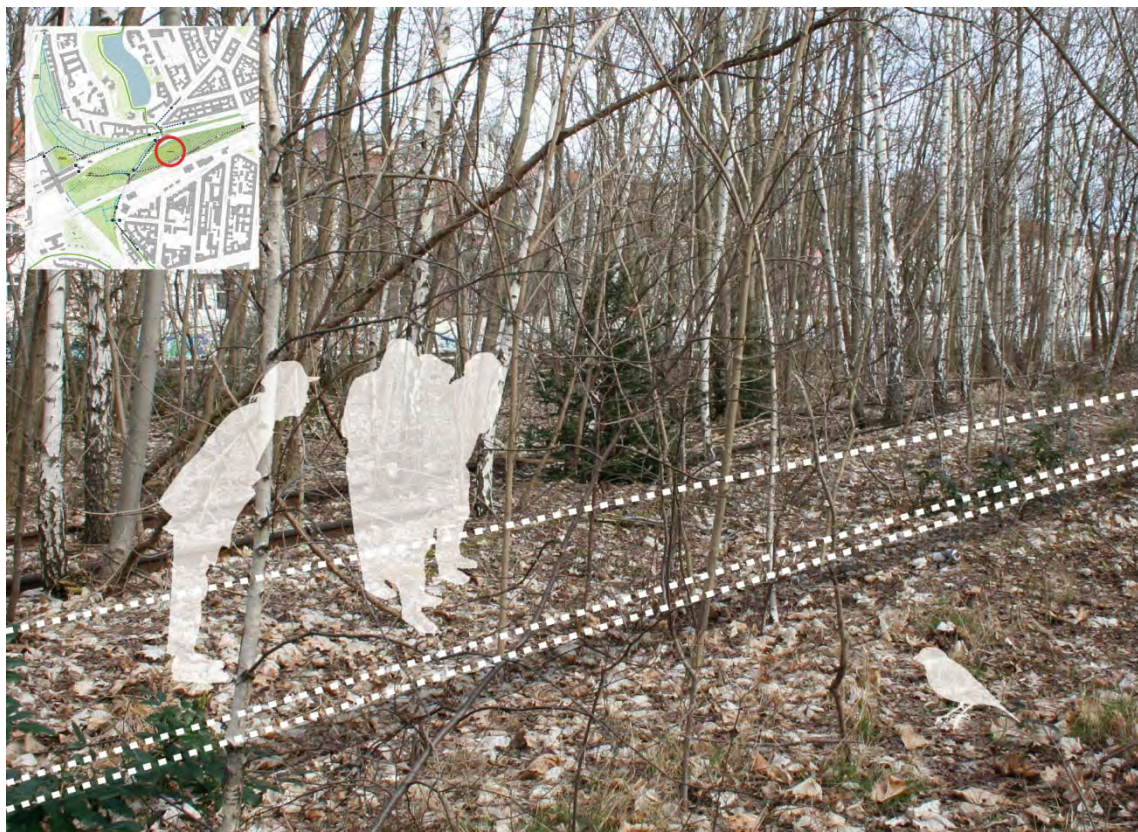


Abbildung 33: Optionaler Naturlehrpfad im sogenannten „Wildnis-Bereich“ (Blick nach Norden)

5 Nutzungskonzept

5.1 Planungsansatz und Leitbild

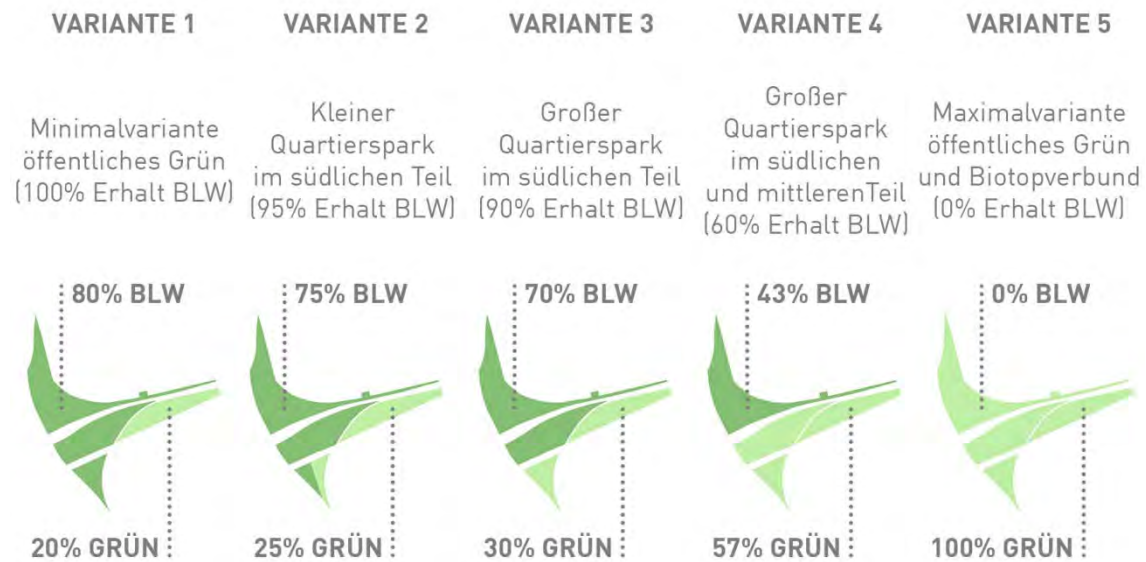


Abbildung 34: Mögliche Szenarien für die Flächenentwicklung (Prozentanteile an der Gesamtfläche)

Vor dem Hintergrund der sich verdichtenden Stadt, des weiteren Bevölkerungszuwachses und der Versorgungsdefizite mit Grünanlagen und Spielplätzen (siehe Kap. 2.10 S. 15-17) hat der Bezirk die Vorsorgepflicht, entsprechende Planungen für zusätzliche öffentliche Grün- und Spielflächen nachzuweisen. Zudem bringt die bauliche Verdichtung des Stadtraumes Ausgleichserfordernisse für Eingriffe in Natur und Landschaft mit sich. Zur Unterbringung von Spiel- und Bewegungsangeboten, Parkflächen und naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen erweist sich das Areal des Westkreuzes als wichtigste, noch nicht erschlossene Flächenressource.

Zum Anfang des Planungsprozesses wurden Szenarien entwickelt, um das ganze Spektrum an Entwicklungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verteilung zwischen Flächen der Bahn-Landwirtschaft (BLW) und öffentlichen Grünflächen aufzuzeigen (Abb. 34). Im Bestand (Variante 1) umfassen die Flächen der BLW ca. 80% der Gesamtfläche. Nach einer Abwägung der verschiedenen Interessen und Anforderungen sowie anhand der Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung findet sich die Variante 4 im Nutzungskonzept wieder.

Aufgrund der unklaren Rahmenbedingungen – Eigentumsverhältnisse, Finanzierungsmöglichkeiten, Planungsabsichten im Umfeld (z.B. Umbau des Autobahndreiecks Funkturm), des zeitlichen Horizontes bis 2030+ sowie der zukünftigen, jetzt noch unbekannten Interessen und Nutzungsanforderungen (Abb. 35 S. 35 oben) an die Fläche – ist es im Moment zu früh, ein „seriöses“ Konzept zu erstellen. Als Leitbild wurde deshalb ein modulares, flexibles Nutzungskonzept entwickelt, um ausreichende Spielräume im weiteren Planungsprozess zu ermöglichen. Die Leitprinzipien der Konzeptentwicklung werden in der Abb. 36 (S. 35 unten) dargestellt.

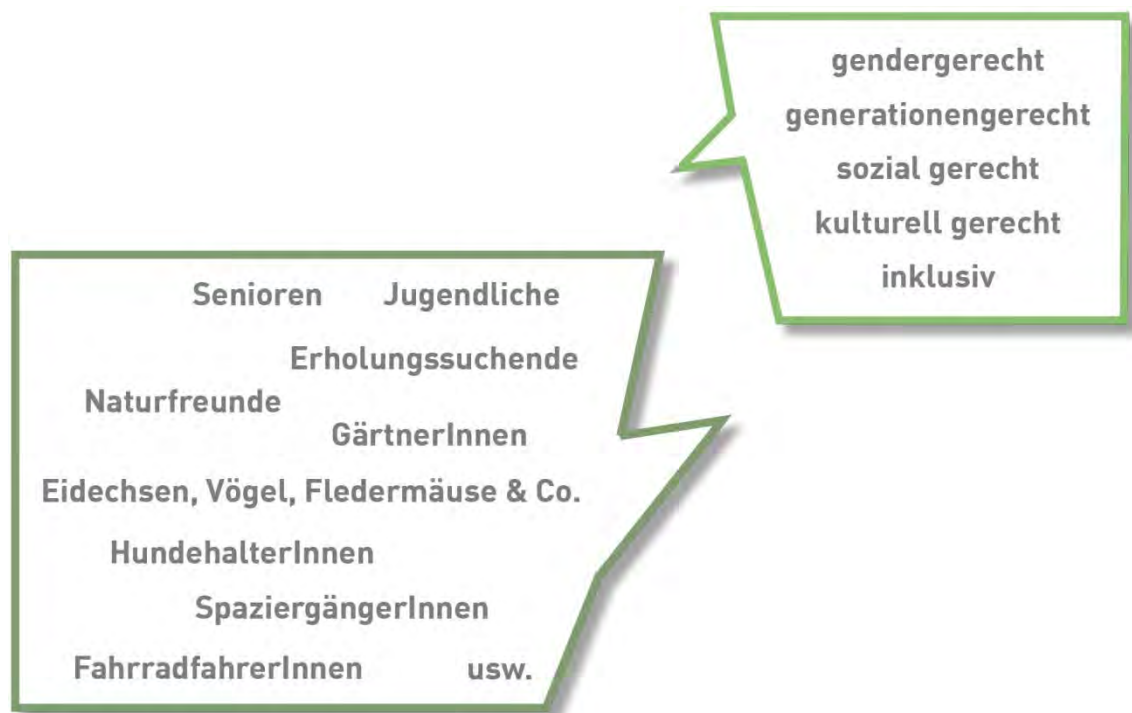


Abbildung 35: Mögliche zukünftige Nutzergruppen und Nutzungsansprüche



Abbildung 36: Leitprinzipien der Konzeptentwicklung

5.2 Naturschutzfachliches Aufwertungspotenzial

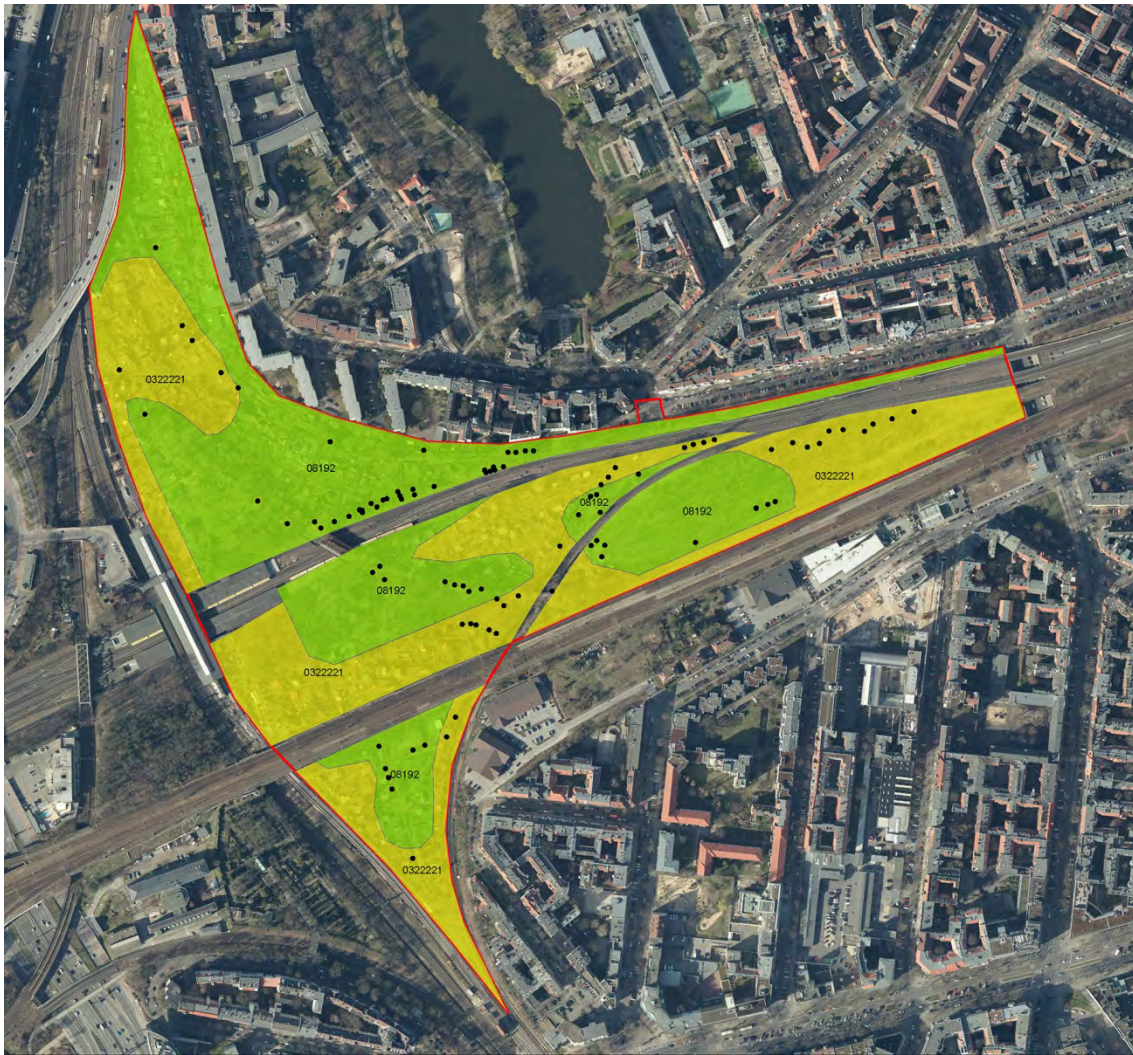


Abbildung 37: Zielbiotope für eine maximale naturschutzfachliche Aufwertung (verkleinert, Originalmaßstab 1:3500 im Plansatz anbei)

Ein wesentliches Ziel des Konzeptes ist es, die Fläche des Westkreuzes zumindest in Teilen als Kompensationsfläche für Eingriffe in Natur und Landschaft gemäß des Bundesnaturschutzgesetzes zu nutzen. Dabei wird angestrebt, die vorhandenen Biotoptypen (siehe Anlage II) im Sinne der biologischen Vielfalt aufzuwerten. Die Abb. 37 zeigt ein Idealbild für eine maximale Aufwertung der Fläche auf (vgl. Variante 5 in der Abb. 34 S. 34).

Als Entwicklungsziel diene eine Biotopstruktur, die einerseits Offenlandarten und andererseits Waldarten einen Lebensraum bietet. Dabei wurde angenommen, dass sich auf den bestehenden Gehölzstandorten Wälder des Biotoptypes 8192 „frisch bis mäßig trockene Eichenmischwälder“ (in der Darstellung grün) und in den Offenlandbereichen ein Biotopmosaik des Biotoptypes 32221 „Rispengrasfluren (mit eingestreuten Arten der Trockenrasen) mit einem Gehölzanteil von 10-30%“ (in der Darstellung gelb) entwickeln lassen. Unter Annahme des in der Abb. 37 dargestellten fiktiven Verteilungsmusters ließe sich, ermittelt nach dem Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen (SENUVK 2017), ein Aufwertungspotential von maximal 820 Wertpunkten allein für die Biotopaufwertung darstellen.

Die obige Darstellung ist nur auf Teilen des Areals angestrebt. Welchen Biotopwert die einzelnen Nutzungs- und Biotoptypen nach der benannten Methodik erreichen können, zeigt die Abb. 38 (S. 37). Daraus lässt sich das jeweilige Aufwertungspotential bei der Umnutzung oder gezielten Entwicklungs- und Pflegemaßnahmen ableiten.

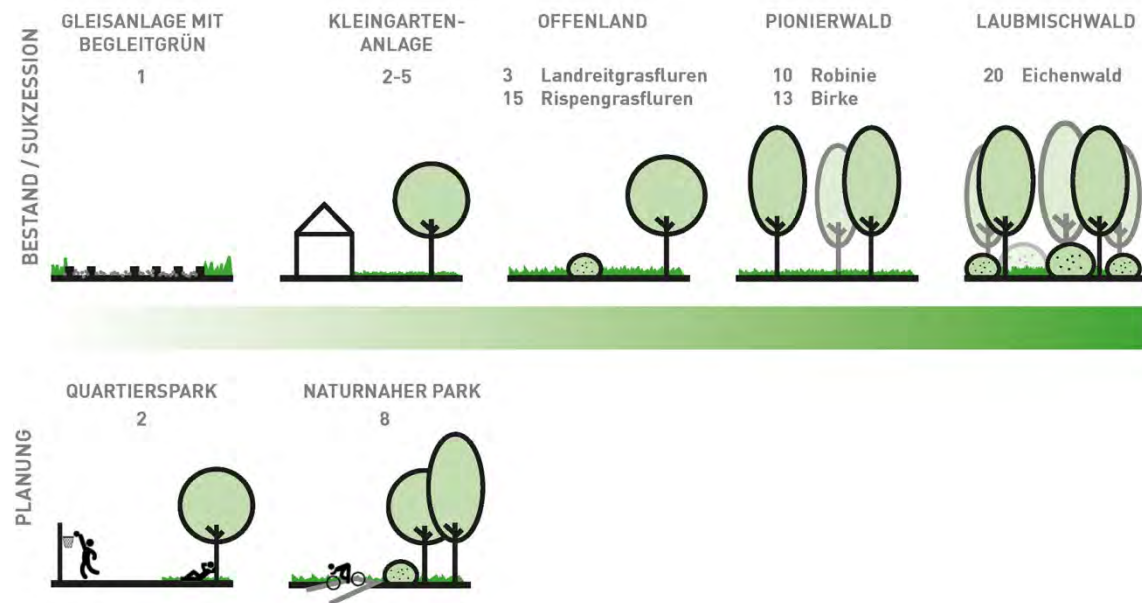


Abbildung 38: Biotopwerte der bestehenden und geplanten Biotop- und Nutzungstypen

5.3 Nutzungen und Zonierung

Bausteine / Nutzungen



Abbildung 39: Bausteine

Im Laufe des Planungsprozesses – anhand der Bestandsanalyse, in den öffentlichen Workshops sowie in Abstimmungsterminen mit den Behörden und anderen Beteiligten – wurde eine Reihe von möglichen Nutzungen identifiziert, die zunächst in drei Kategorien gruppiert werden:

- **Gärtnern:** Das Gärtnern soll auch weiterhin ein Bestandteil des Areals bzw. des öffentlichen Parks sein. Zusätzlich zur Kleingartennutzung durch die Bahn-Landwirtschaft (BLW) können weitere Formen des Gärtnerns hinzugefügt werden, z.B. Gemeinschaftsgärten, die auf verhältnismäßig kleinen Fläche das Gärtnern für viele Menschen ermöglichen und/oder „Forest Gardening“ (Waldgärtnern), wo fruchttragende Gehölze (Obst, Nüsse, Beeren) im Vordergrund stehen.
- **Öffentliche Nutzungen:** Zur Verbesserung der Versorgungssituation mit Grün- und Spielflächen sowie zur besseren Erschließung sollen neue, öffentliche Nutzungen eingeführt werden. Hierzu zählen u.a. Spielflächen für Kinder und Jugendliche, Bewegungsangebote sowie öffentliche Wege (Durchwegungen), die das Areal für die Öffentlichkeit erschließen und zur Vernetzung der angrenzenden Ortsteile dienen.
- **Ökologie & Wildnis:** Die vorhandenen ökologischen Qualitäten und historischen Relikte sollen erhalten und erlebbar gemacht werden. Außerdem sollen Ausgleichsflächen sowie Angebote zum Naturerlebnis und zur Umweltbildung in die Freiraumentwicklung integriert werden. Außer mit den Themen Natur, Landschaft und Ökologie kann die Umweltbildung auch gut mit dem Gärtnern verknüpft werden.

Module / Zonierung

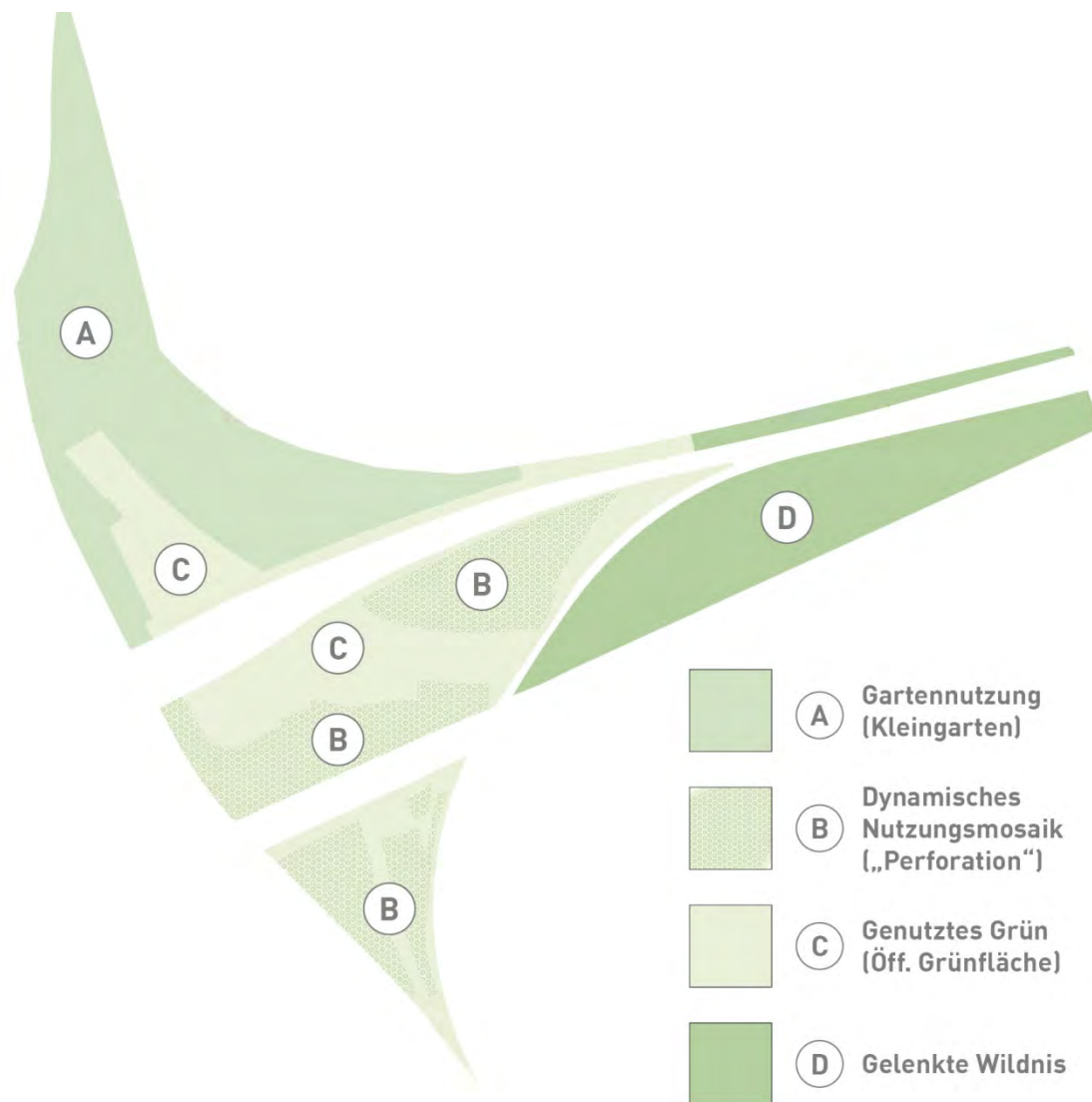


Abbildung 40: Module / Zonierung

Die Zonierung des Westkreuz-Areals setzt sich aus vier Modulen zusammen (Abb. 40), die mit verschiedenen Bausteinen (Abb. 39 S. 38, siehe auch Abb. 44 S. 42) belegt werden können:

- **A:** Auf der nördlichen Teilfläche soll die Gartennutzung durch die BLW erhalten bleiben und langfristig gesichert werden. Flächen, die durch den geplanten Autobahn-Umbau ggf. frei werden, könnten zur BLW hinzugefügt werden.
- **B:** Die Fläche mit dem Gartenparzellenbestand auf der mittleren und südlichen Teilfläche soll durch „Perforation“ entwickelt werden, so dass ein dynamisches Nutzungsmosaik entsteht (s. folgende Seite).
- **C:** Auf den Flächen der BLW, wo sich im Moment keine Gartenparzellen befinden, können unabhängig vom Bestandsschutz öffentliche Grünflächen mit entsprechenden Nutzungen – z.B. Spiel- und Bewegungsangebote – entwickelt werden.
- **D:** Auf der östlichen Teilfläche sollen Arten- und Biotopschutz sowie Ausgleichsflächen Vorrang haben. Der sogenannte „Wildnis-Bereich“ (bzw. die vorhandene Biotopstruktur) soll durch geeignete Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen „gelenkt“ und aufgewertet werden, um somit Ausgleichspotenziale zu erschließen (siehe Kap. 5.2 S. 36-37). Durch behutsame Erschließung können zudem Umweltbildungsangebote und/oder Orte zum Naturerleben angedockt werden.

Umgang mit dem baulichen Bestand und den historischen Relikten

Um eine Lesbarkeit der Historie des Geländes zu ermöglichen, sollen die Ruinen und die weiteren historischen Relikte (z.B. Fundamente und Schienen; siehe Kap. 2.5 S. 10) unter der Maßgabe der Verkehrssicherheit erhalten bleiben und in der weiteren Planung gestalterisch eingebunden werden. Gefahrenstellen wie Schächte, Pfosten und Armierungen sollen beseitigt werden.

Entwicklung durch Perforation



Abbildung 41: Prinzip der Perforation

Die vorhandene Parzellenstruktur der BLW im mittleren und südlichen Bereich wird durch die Aufgabe der Parzellen sukzessive perforiert. Somit werden diese Bereiche von Zwischen- oder Neunutzungen durchdrungen und langsam in einen neuen, öffentlichen Freiraum überführt (Abb. 41):

- Nachdem der Bezirk die Flächen übernommen hat, soll es für die Gartenparzellen einen Bestandsschutz für vorhandene Pachtverträge geben. Es soll danach keine Neuvergabe der aufgegebenen Parzellen erfolgen.
- Durch das Auslaufen der Parzellenstruktur entstehen Nischen, in denen nach und nach neue (Zwischen-) Nutzungen wie Umweltbildung, Gemeinschaftsgärten oder Spiel- und Bewegungsangebote initiiert werden können.
- Mit der fortlaufenden Zeit werden größere zusammenhängende Flächen frei, wo auch Nutzungen mit höheren Anforderungen an die Flächengröße, z.B. Bereiche zur Naturerfahrung, entwickelt werden können.

Somit würde sich am Ende des Perforationsprozesses ein kleinteiliges Mosaik aus verschiedenen (Zwischen-) Nutzungen ergeben (Abb. 42-43 S. 41). Wenn – abhängig von dem endgültigen Nutzungskonzept – größere Teilflächen zum Beispiel für die Anlage eines Spielplatzes, eines Jugendorts, einer Liegewiese oder eines Naturerfahrungsraums benötigt werden – müssen ggf. die (Zwischen-) Nutzungen aufgegeben werden.

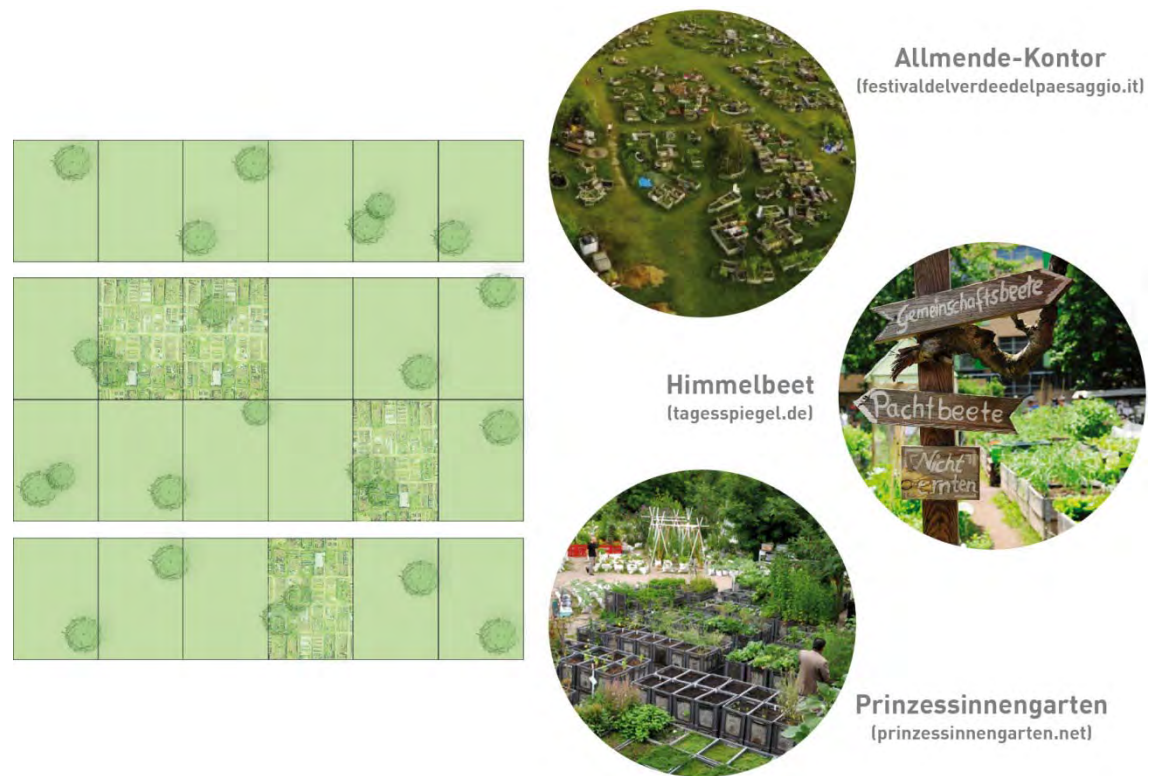


Abbildung 42: (Zwischen-) Nutzungen – Beispiele zu Gemeinschaftsgärten

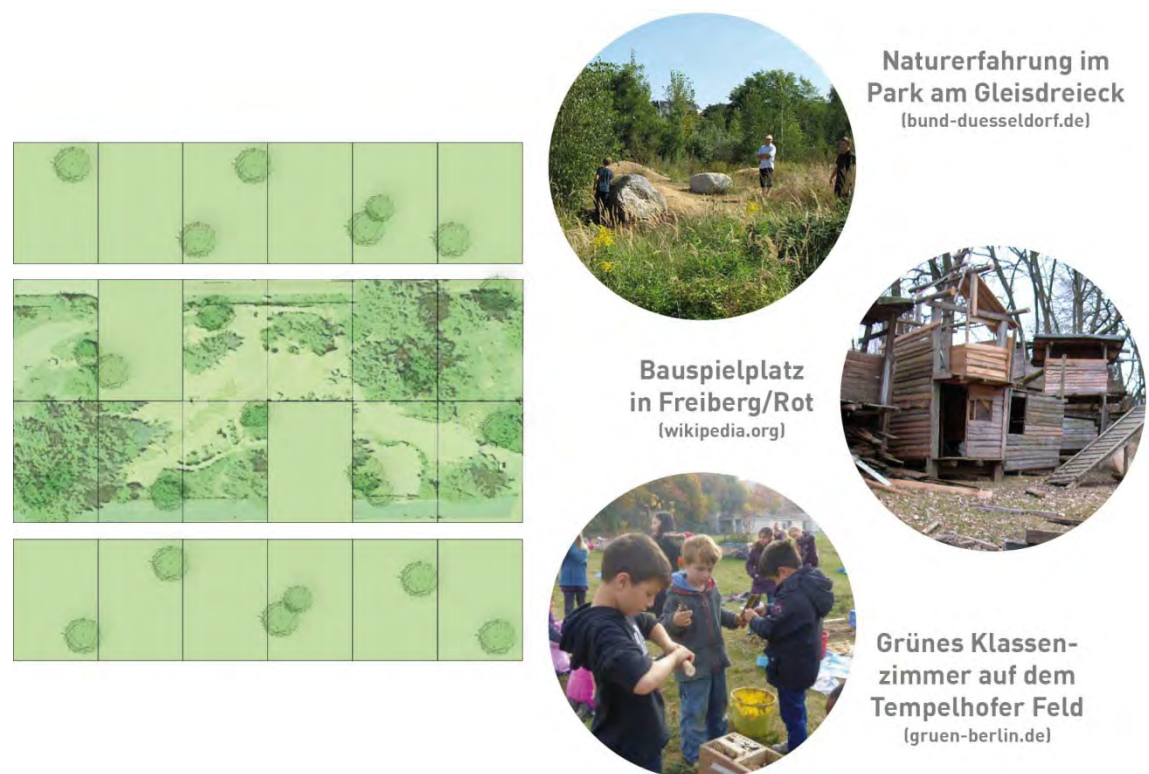


Abbildung 43: (Zwischen-) Nutzungen – Beispiele zur Naturerfahrung und Umweltbildung

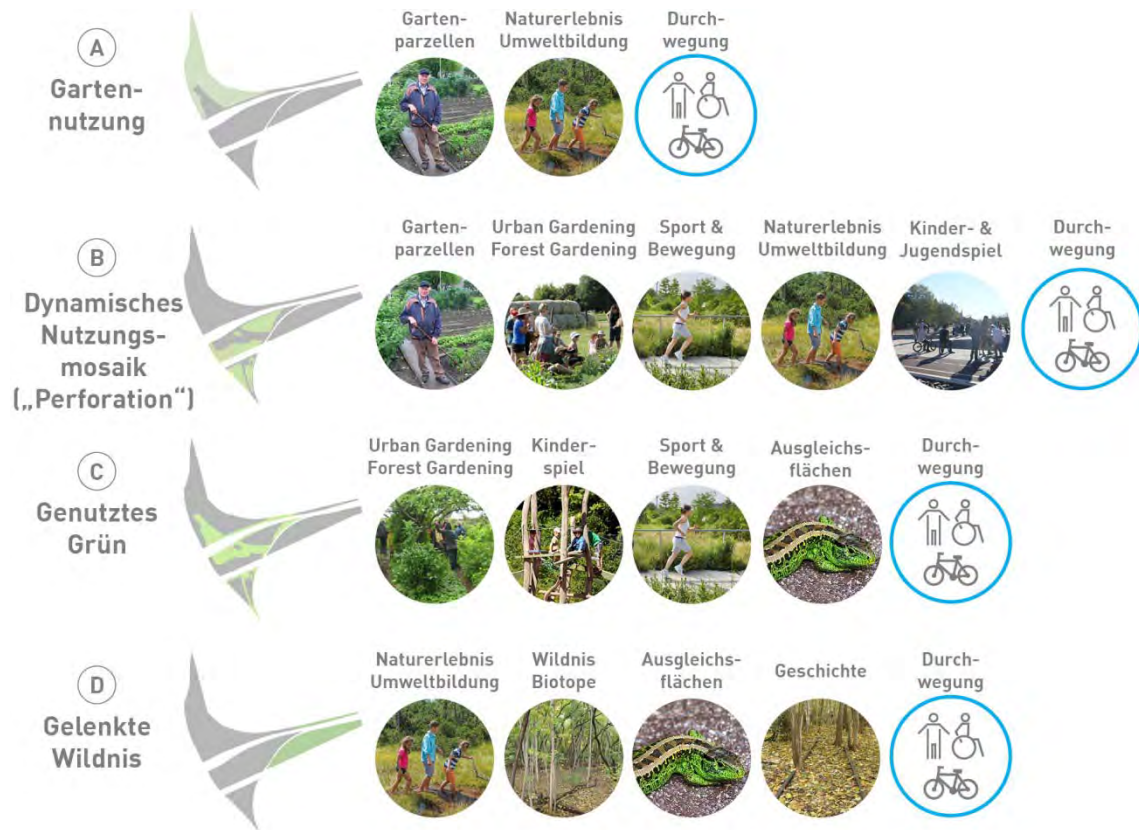
Nutzungskonzept als offener Prozess

Abbildung 44: Nutzungskonzept – Zusammenstellung von Modulen und Bausteinen

Da es zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich und auch nicht sinnvoll ist, bestimmte Nutzungen festzulegen und dafür flächenscharf Bereiche abzugrenzen, versteht sich das Nutzungskonzept als offener Prozess.

Zukünftig soll sich auf dem Areal ein vielfältiges Nebeneinander von Freiraumnutzungen entwickeln. Die Abb. 44 zeigt eine Palette von möglichen Nutzungen auf und gibt eine Orientierung für die Entwicklung der Freiflächen. Im Laufe der Zeit können sich auch weitere Nutzungsansprüche ergeben, die im Moment nicht vorhersehbar sind. Die genaue Zonierung und die endgültigen Nutzungen können erst dann im Prozess konkretisiert werden, wenn die Rahmenbedingungen geklärt sind.

6 Weiteres Vorgehen

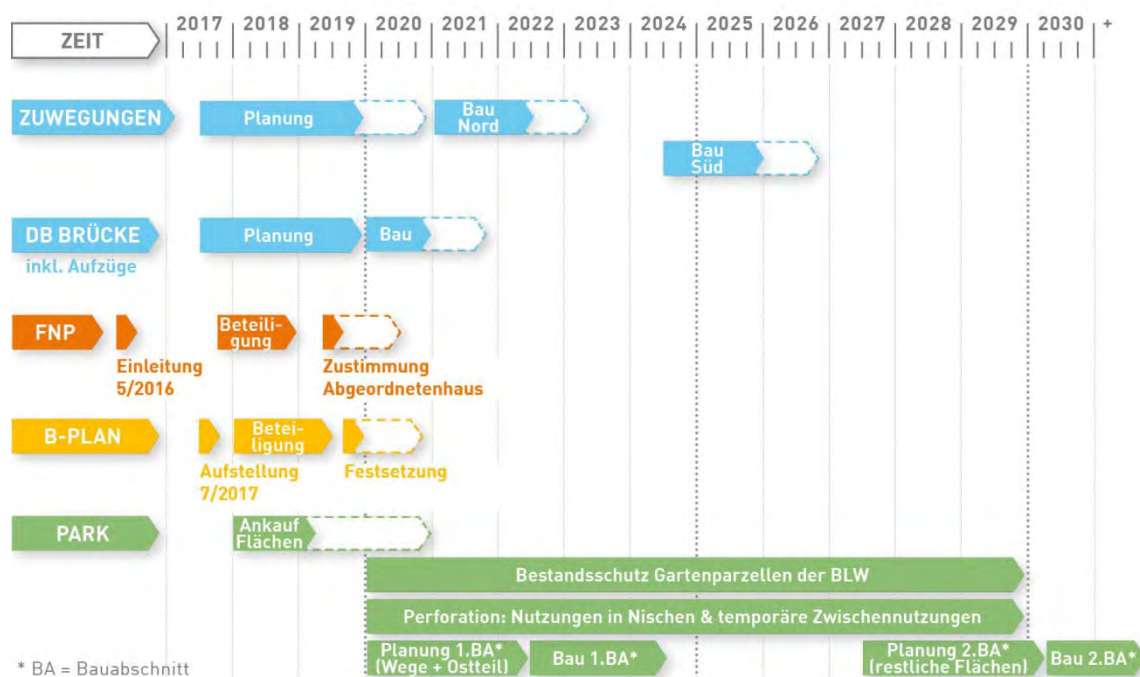


Abbildung 45: Weiteres Vorgehen

Die Abb. 45 fasst das weitere Vorgehen bis 2030+ zusammen:

Kurzfristige Zuwegungen

Die beiden Zuwegungen zur ostseitigen Erschließung des S-Bahnhofs Westkreuz sollen bis Ende 2019 durch das Ing.-Büro HVB planerisch konkretisiert werden. Die bauliche Realisierung der Zuwegung Nord soll nach jetzigem Kenntnisstand bis 2022 erfolgen. Gleichzeitig mit der nördlichen Zuwegung soll auch die neue Fußgängerbrücke inkl. Aufzüge unmittelbar östlich des S-Bahnhofs Westkreuz durch die Deutsche Bahn errichtet werden.

Die Fertigstellung der südlichen Zuwegung inkl. des notwendigen Brückenbauwerks an der Ringbahnstraße / Ecke Lützenstraße wird für 2025 angestrebt.

Flächennutzungsplan und Bauleitplanung

Das FNP-Änderungsverfahren wurde im Mai 2016 eingeleitet, der Änderungsentwurf befindet sich gerade in der Öffentlichkeitsbeteiligung. Nach jetzigem Kenntnisstand kann mit einer Zustimmung des Abgeordnetenhauses frühestens ab Mitte 2019 gerechnet werden.

Im Juli 2017 hat das Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf einen B-Plan-Aufstellungsbeschluss verabschiedet (B-Plan-Nr. 4-66). Laut Stadtentwicklungsamt soll der Beteiligungsprozess 2018-2019 durchgeführt werden, so dass mit der Festsetzung des B-Plans frühestens ab Ende 2019 gerechnet werden kann.

Entwicklung des „Westkreuzparks“

Der erste, wesentliche Schritt zur Entwicklung einer öffentlichen Grünfläche auf dem Westkreuz-Areal ist der Flächenankauf durch den Bezirk. Erst danach kann mit der weiteren Planung begonnen werden. Ebenso würde erst nach dem Eigentümerwechsel der Bestandsschutz für die Gartenparzellen der Bahn-Landwirtschaft (BLW) eintreten. Wenn in dieser Zeit Gartenparzellen aufgegeben werden, können in den frei werdenden Nischen bereits die ersten neuen Nutzungen

eingeführt werden (Perforation). Der Perforationsprozess soll durch den Bezirk oder einen anderen Träger begleitet, koordiniert und gesteuert werden.

Unabhängig vom Bestandsschutz, nach der Festsetzung des B-Plans, können die Wegeverbindungen (ausgenommen die kurzfristigen Zuwegungen, die bereits früher realisiert werden sollen) sowie die östliche Teilfläche (gelenkte Wildnis) als erster Bauabschnitt geplant und baulich umgesetzt werden. Für öffentliche Nutzungen wie Gärtnern, Kinderspiel und ggf. Naturerfahrung sollen in der weiteren Planung Boden- und Schadstoffgutachten erstellt werden. Für die Wegetrassen ist außerdem ein Baugrundgutachten erforderlich.

Die restlichen Flächen können erst in der Endphase des Bestandsschutzes weiter konkretisiert werden, wenn einerseits die Flächen in absehbarer Zeit zur Verfügung stehen und andererseits die Rahmenbedingungen und Nutzungsanforderungen klarer definiert worden sind.

7 Quellen

Literatur, Gutachten und Internet

- BEZIRKSVERORDNETENVERSAMMLUNG (BVV) CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF (2016): Entwicklungspotential für Grünflächen am Westkreuz ermitteln. Drucksachen der Bezirksverordnetenversammlung Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, 4. Wahlperiode. DS-Nr: 1612/4
- BEZIRKSVERORDNETENVERSAMMLUNG (BVV) CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF (2017): Westkreuz als öffentliche Grünfläche sichern. Drucksachen der Bezirksverordnetenversammlung Charlottenburg-Wilmersdorf von Berlin, 5. Wahlperiode. DS-Nr: 0055/5
- HVB INGENIEURGESELLSCHAFT MBH (2017): Machbarkeitsstudie zur Herstellung von Zuwegungen für Fußgänger und Radfahrer zum neuen 2. Zugang auf der Ostseite des S-Bahnhofes Westkreuz. Im Auftrag von: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf zu Berlin / Abt. Stadtentwicklung, Bauen und Umwelt / Straßen- und Grünflächenamt / FB Grünflächen. Korrigierte Fassung, Stand: 06.04.2017.
- HYDER CONSULTING GMBH DEUTSCHLAND (2015): Untersuchung zum Neubau bzw. Umgestaltung für das Autobahndreieck Funkturm im Zuge der BAB 100 und BAB 115. Planungsalternative Rasthofquerung. Im Auftrag von: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt. Juni 2015.
- KAPOK & URBANITAS BERLIN BARCELONA (2014): Charrette(Verfahren): BürgerInnen planen ihre Stadt am Beispiel der Konversionsfläche Güterbahnhof Grunewald. Dokumentation. Im Auftrag von: Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf / Abt. Stadtentwicklung und Ordnungsangelegenheiten. März 2014. Online auf: www.urbanitas.eu/Charrette_Grunewald_Doku.pdf (13.02.2017)
- LANDESDENKMALAMT BERLIN (o.J.): Denkmaldatenbank - S-Bahnhof Westkreuz. Online auf: http://www.stadtentwicklung.berlin.de/denkmal/liste_karte_datenbank/de/denkmaldatenbank/daobj.php?obj_dok_nr=09096084 (05.02.2018)
- SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN (SENSW) (2017a): Flächennutzungsplan-Änderung, Westkreuz / Heilbronner Straße (Charlottenburg-Wilmersdorf), Lfd. Nr. 04/16. Vorentwurf, Stand: 11.08.2017
- SENATSV ERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND WOHNEN (SENSW) (2017b): 06.05 Versorgung mit öffentlichen, wohnungsnahen Grünanlagen (Ausgabe 2017). Online auf: www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/umweltatlas/e_text/kb605.pdf (23.10.2017)
- SENATSV ERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ (SENUVK) (o.J.): Straßen und Brücken für Berlin: Umbau der BAB A 100/ A 115, Autobahndreieck Funkturm. Online auf: www.berlin.de/senuvk/bauen/strassenbau/autobahndreieck_funkturm/index.shtml
- SENATSV ERWALTUNG FÜR UMWELT, VERKEHR UND KLIMASCHUTZ (SENUVK) (2017): Berliner Leitfaden zur Bewertung und Bilanzierung von Eingriffen. Online auf: www.berlin.de/senuvk/umwelt/landschaftsplanung/bbe/download/leitfaden_eingriffe.pdf (14.02.2018)

Gesetze

- KISPG BERLIN - Gesetz über öffentliche Kinderspielplätze (Kinderspielplatzgesetz) vom 15. Januar 1979 (GVBl. S. 90) in der Fassung vom 20. Juni 1995 (GVBl. S. 388), geändert durch Art. XI des Gesetzes vom 17. Dezember 2003 (GVBl. S. 617) Online auf: www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/stadtgruen/gesetze/download/spielpg.pdf (Stand 23.10.2017)

Karten, Pläne und Datensätze

BEZIRKSAMT CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF (BA CW) (2016a): Einwohnerentwicklung von 2015-2030 in CW (inkl. Kapazitäten der Flüchtlingsunterkünfte). Stadtentwicklungsamt, FB Stadtplanung. PDF-Tabelle, per E-Mail am 10.11.2016 erhalten. Dateiname: Bev.Prog. inkl. Flüchtl für Broschüre_CW_2016.09.06.pdf

BEZIRKSAMT CHARLOTTENBURG-WILMERSDORF (BA CW) (2016b): Bevölkerungsprognose nach Bezirksregionen mit den Altersklassen. Stadtentwicklungsamt, FB Stadtplanung. PDF-Tabelle, per E-Mail am 17.11.2016 erhalten. Dateiname: Auszug für Gutachen Westkreuz Bev.Prog._CW_2016.pdf

GEOPORTAL BERLIN: Diverse Datensätze. Online auf: www.stadtentwicklung.berlin.de/geoinformation/fis-broker

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELTSCHUTZ IV (SENSTADTUM) & SENATSVERWALTUNG FÜR BAU- UND WOHNUNGSWESEN V (SENBAUWOHN) (Hrsg.) (1990): Geologische Karte von Berlin. Bearbeiter P. Aßmann gest. 1956, 2. unveränderte Auflage 1990. Online auf: <http://fbinter.stadt-berlin.de>

SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG UND UMWELT (SENSTADTUM) (2014): Übergeordnetes Fahrradrouthenetz. Zielplanung, Stand: März 2014. Online auf: www.berlin.de/senuvk/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/index.shtml (02.12.2016)

Fotos und Abbildungen

Alle Fotos und Abbildungen (außer anders gekennzeichnet) © FUGMANN JANOTTA PARTNER

8 Anhang

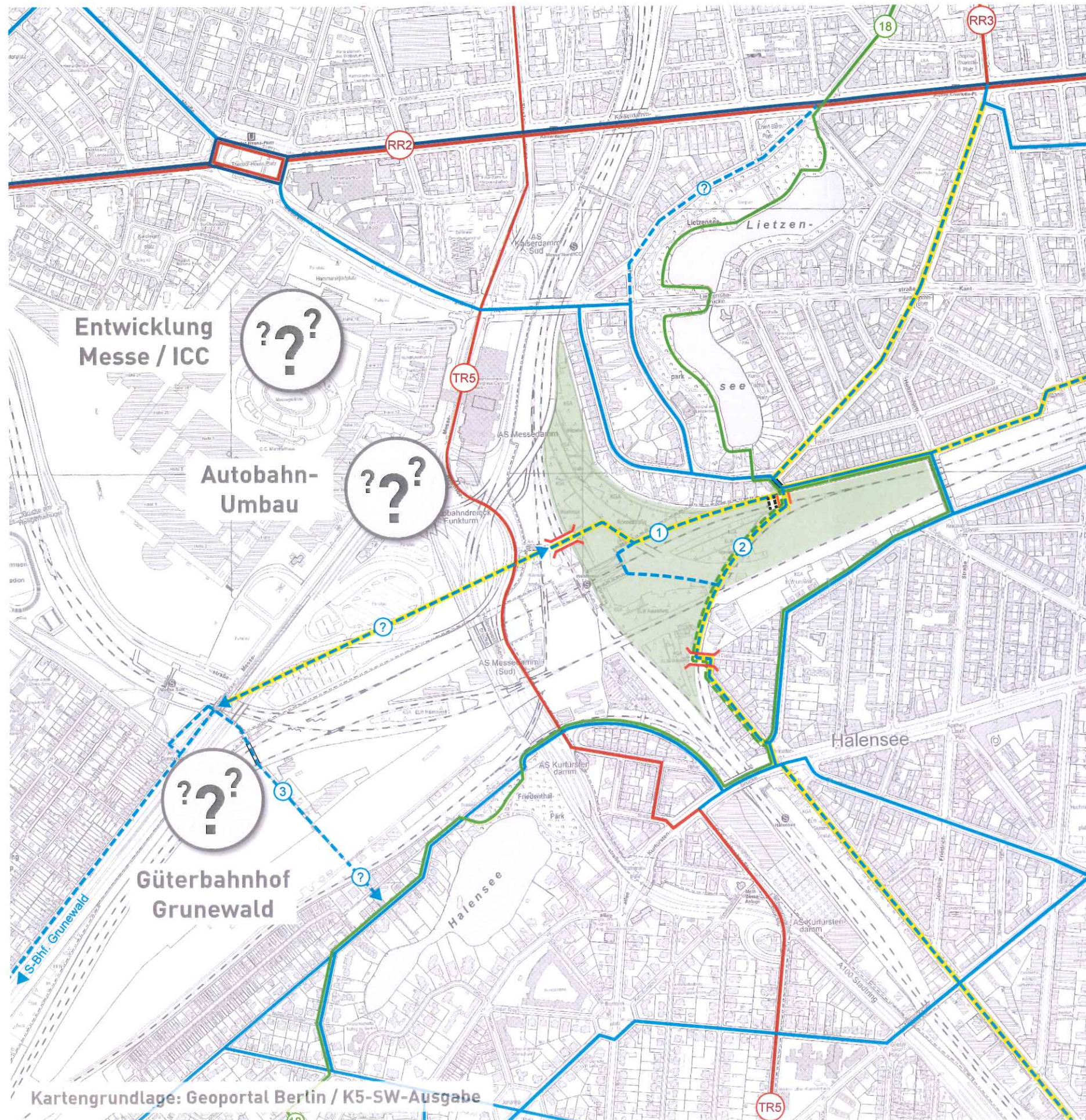
8.1 Plansatz

- 1 *Konzept Gesamtgebiet – Karte 1:1.500 (DIN A0)***
- 2 *Anbindung an das Fahrrad- und Wanderwegenetz – Karte 1:10.000 (DIN A3)***
- 3 *Zielbiotope für eine max. naturschutzfachliche Aufwertung – Karte 1:3.500 (DIN A3)***

8.2 Weitere Anlagen

- I *Fotodokumentation***
- II *Biotoptypen, Flora und Fauna***
- III *Versorgung mit Spiel- und Grünflächen***
- IV *Protokolle***





RADWEGE

- Fernweg (Europaradweg R 1 / D-Route 3)
- Hauptnetz
- RR2 Radialroute 2 (Groß-Glienicke)
- RR3 Radialroute 3 (Falkensee)
- TR5 Tangentialroute 5 (Tegel-Dahlem)
- Ergänzungsnetz

WANDERWEGE

- 20 Grüne Hauptwege
- 11 Wannseeweg
- 18 Innerer Parkring

PLANUNG

- Radweg-Ergänzungsnetz - Routenvorschlag (langfristig) - Priorität ho
- Radweg-Ergänzungsnetz - Routenvorschlag
- ① West-Ost-Verbindung: S-Bhf. Grunewald - Eichkampstraße - Rönnestraße (Verlauf westl. des Westkreuzes im Zusammenhang mit dem geplanten Autobahn-Umbau zu klären)
- ② Nord-Süd-Verbindung: Suarezstraße - Ringbahnstraße - Seesener Straße
- ③ Optionale Nord-Süd-Vernetzung im Bereich des ehem. Güterbahnhofs Grunewald: Cordesstraße - Werkstättenweg
- 20 Grüne Hauptwege - Routenvorschlag
- Tunnel Bestand
- Tunnel Neubau
- Brücke Neubau



- 0322221 ruderaler Rispengrasflur mit Gehölzbewuchs (Gehölzdeckung 10 -30%), typische Ausprägung
- 08192 frisch bis mäßig trockene Eichenmischwälder