

Tag der Auslobung

Montag 27. März 2023

Auslober

Europan – Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e. V.
in Kooperation mit der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Ansprechpartner

Europan Deutschland e.V.
Vesta Nele Zareh, Lola Meyer
Friedrichstraße 23A
10969 Berlin
Deutschland
Telefon +49 30 399 185 49
Fax +49 30 399 185 50
E-Mail mail@europan.de

Dr. Christian von Oppen
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin
Telefon +49 30 90139-4086
E-Mail christianvon.oppens@senstadt.berlin.de
www.stadtentwicklung.berlin.de

Standortvertreter

Dr. Christian von Oppen
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Leitung der Stabsstelle Architektur, Stadtgestaltung und Planung

Beteiligte

Stadt Berlin
Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
Fehrbelliner Platz 4
10707 Berlin

Team Repräsentant

Architekt:in, Landschaftsarchitekt:in, Stadtplaner:in

Kommunikation

Publikation nach dem Wettbewerb

Jury – erste Auswahlitzung

Mit Beteiligung von Standortvertreter:innen

Jury – Preisvergabe

Preis (12.000 Euro), Anerkennung (6.000 Euro),
Lobende Erwähnung (ohne Preisgeld)
Die Jury ist in ihrer Entscheidung autonom.

Verfahren nach dem Wettbewerb

Das Verfahren, das vom Wettbewerbsergebnis zu einer möglichen Realisierung führt, wird nach den Ergebnissen festgelegt.

Art der Beauftragung

Weitere Beauftragung abhängig vom Wettbewerbsergebnis, nächste Schritte:

- Workshop mit Bürgerbeteiligung, Überarbeitung des Rahmenplans,
- Erstellung ergänzender Strategiekonzepte (u.a. Energie-, Mobilitäts- und Freiraumkonzept), Aufstellung Bebauungsplan, Umsetzung Hochbauten

Termine

2023

| | |
|----------------|---|
| 27. März | Wettbewerbsstart |
| 21. April | Deutsche Auftaktveranstaltung |
| 28. April | Begehung/Rückfragenkolloquium |
| 2. Juni | Ende der Frist für Rückfragen zu den Standorten |
| 16. Juni | Beantworten der Rückfragen zu den Standorten |
| 30. Juli | Anmeldeschluss |
| 30. Juli | Abgabe der Wettbewerbsarbeiten |
| 22. Sept. | Lokale Jury |
| Nov. | Forum der Städte und Juries |
| 17. / 18. Nov. | Nov. Sitzung der nationalen Jury |
| 4. Dez. | Internationale Bekanntgabe der Ergebnisse |
| Dez. / Jan. | Deutsche Preisverleihung |

2024

| | |
|---------------|-------------------------------------|
| Feb. bis Juni | Zeitraum für Workshops |
| Nov. / Dez. | Inter-Sessions-Forum European 17/18 |

Nationale Jury

Bauherrenvertreter:innen

- Andreas Hofer, Intendant der IBA 2027 StadtRegion Stuttgart, Stuttgart/ Zürich
- Dr. Timo Munzinger, Referent für Integrierte Stadtentwicklung, Städtebau, Stadtplanung, Hochbau, Architektur und Baukultur beim Deutschen Städtetag, Vorstand European Deutschland e.V., Köln
- Susanne Wartzack, Sturm und Wartzack GmbH, Präsidentin BDA Bund, Berlin/ Dipperz

Architekt:innen / Planer:innen

- Ralf Fleckenstein, ff-architekten, Berlin
- Dr. Miriam García García, LandLab, Wissenschaftliches Komitee European Europa, Barcelona/ ES
- Prof. Melanie Humann, Professur für Urbanismus & Entwerfen, TU Dresden, Urban Catalysts GmbH, Komitee European Deutschland e.V., Berlin/ Dresden
- Lina Streeruwitz, StudioVlayStreeruwitz, Wien/ AT
- Sarah Wigglesworth, Sarah Wigglesworth Architects, London/ UK

Person des öffentlichen Lebens

- Prof. Jörg Stollmann, Fachgebiet für Städtebau und Urbanisierung, TU Berlin, Berlin/ Zürich

Stellvertreter:innen

- Urs Kumberger, Teleinternetcafe Architektur und Urbanismus, Komitee European Deutschland e.V., Berlin
- Karin Sandeck, Ministerialrätin des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr, Vorstand European Deutschland e.V., München
- Marika Schmidt, Marika Schmidt, MRSCHMIDT ARCHITEKTEN, Komitee European Deutschland e.V., Berlin
- Josef Weber, Leiter des Referates für Planen und Bauen der Stadt Erlangen, Vorstand European Deutschland e.V., Erlangen

Die lokalen Juries werden zeitnah auf der European Website vorgestellt.

Inhaltsverzeichnis

| Teil 1 | Allgemeine Bedingungen | Teil 2 | Wettbewerbsaufgabe |
|---------------|--|---------------|---|
| 1 | Anerkennung des Reglements Europas 17 6 | 2 | Die Stadt 20 |
| 2 | Auslober:innen 6 | 2.1 | Lage und Rolle der Stadt in der Region 20 |
| 3 | Wettbewerbsart 6 | 2.2 | Gesamtstadt 20 |
| 4 | Zulassungsbereich 6 | 2.3 | Aktuelle Herausforderungen der Stadt- entwicklung 20 |
| 5 | Teilnahmeberechtigung 6 | 2.4 | Stadt-, Siedlungs- und Landschaftsstruktur 25 |
| 6 | Registrierung 7 | 2.5 | Mobilität /Verkehrliche Erschließung 26 |
| 7 | Verfügbare Informationen 8 | 2.6 | Sozio-kultureller Kontext 26 |
| 8 | Rückfragen 9 | 2.7 | Ökonomischer Kontext 30 |
| 9 | Abgabe der Wettbewerbsarbeiten 9 | 3 | Der Berliner Nordosten 30 |
| 10 | Ergebnisse und Auszeichnungen 11 | 3.1 | Lage und Rolle in der Stadt 30 |
| 11 | Publikation der Wettbewerbsergebnisse 11 | 3.2 | Herausforderungen der Stadtentwicklung 34 |
| 12 | Rechte und Pflichten 12 | 3.3 | Grundsätze der Stadtentwicklung für den Nordostraum 34 |
| 13 | Übersicht zum Europas 17-Wettbewerb 12 | 3.4 | Urbaner Kontext 37 |
| 14 | Inter-Sessions-Forum 12 | 3.5 | Sozio-kultureller Kontext 39 |
| 15 | Organisation der Jurierung 12 | 3.6 | Ökonomischer Kontext 40 |
| 16 | Juries 12 | 4 | Der Standort (Betrachtungsraum) 40 |
| 17 | Realisierungen 14 | 5 | Der Standort (Projektgebiete) 47 |
| | | 6 | Aufgabenstellung 50 |
| | | 6.1 | Betrachtungsraum 50 |
| | | 6.2 | Projektgebiet 53 |
| | | 7 | Abgabeleistungen 59 |
| | | | Bildnachweise 62 |
| | | | Impressum 64 |

1 Allgemeine Bedingungen





1 Anerkennung des Reglements Europan 17

Der Wettbewerb wird auf der Grundlage des Reglements, das vom europäischen European-Verband verabschiedet wurde, durchgeführt. Das ausführliche Reglement wird im Internet unter www.european-europe.eu veröffentlicht.

Das Verfahren lehnt sich an die Richtlinien für Planungswettbewerbe (RPW 2013) in der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) am 31.1.2013 herausgegebenen Fassung (Bundesanzeiger vom 22.2.2013) an.

Auslober:innen, Teilnehmer:innen sowie alle am Verfahren Beteiligten erkennen den Inhalt dieser Auslobung als verbindlich an. Gleichzeitig erkennen die Teilnehmer:innen die grundsätzlichen Voraussetzungen, Anforderungen und Rahmenbedingungen des European 17-Wettbewerbs an.

2 Auslober:innen

European, Deutsche Gesellschaft zur Förderung von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e. V. in Kooperation mit Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

3 Wettbewerbsart

3.1 Gegenstand des Wettbewerbs

Für die Wettbewerbsaufgabe Karower Kreuz in Berlin ist eine bildhafte Vision zu entwickeln, wie ein zukünftige Bahnverkehrsknoten ein entscheidender Impulsgeber für die urbane Entwicklung des Berliner Nordosten werden kann.

Berlins Bevölkerung ist in den letzten 20 Jahren kontinuierlich um fast eine halbe Million gewachsen. Der Bezirk Pankow im Norden Berlins weist mit einem Zuwachs von rund 75.000 Menschen dabei eine besondere Entwicklungsdynamik auf. Um den damit verbundenen Herausforderungen, vor allem der Wohnraumknappheit, zu begegnen, entwickelt Berlin innovative und nachhaltige Stadtquartiere. Am Karower Kreuz, wo Stadt in Land übergeht, gibt es mit mehreren großen Brachflächen ein bedeutendes Stadtentwicklungspotenzial für Berlin.

Mit dem Bau eines Regional- und S-Bahnhofs „Karower Kreuz“ können sowohl die Mitte des European-Projektgebietes als auch das Umfeld neu geordnet, städtebauliche Barrieren überwunden und ein Ort der Vernetzung und Verflechtung geschaffen werden, der verschiedene Stadt- und Landschaftsräume verknüpft und gestalte-

risch aufwertet. Das Zusammenspiel neuer und bestehender Quartiere an einem in der Vorplanung befindlichen Regional- und S-Bahnhof steht im Mittelpunkt des Standorts. Es werden zukunftsweisende Planungsansätze an der Schnittstelle von Stadt- und Verkehrsplanung gesucht, sodass der Bahnhofsneubau als Nukleus und urbane Mitte für die weiteren Stadtentwicklungsprozesse im Umfeld dienen kann. Städtebaulich wegweisend sollen die Entwürfe zur Debatte um städtische Mobilität, Dichte sowie Vernetzung beitragen und eine integrierte Perspektive auf Stadtwachstum stärken.

3.2 Verfahren

Der Wettbewerb ist als offener, einstufiger Ideenwettbewerb ausgeschrieben. Das Verfahren ist anonym.

4 Zulassungsbereich

Der Zulassungsbereich umfasst die Länder Europas.

5 Teilnahmeberechtigung

5.1 Wettbewerbsteilnehmer:innen

European 17 wendet sich an Einzelpersonen oder Teams, die aus einer Person bestehen die mindestens über einen Abschluss eines Architekturstudiums verfügt, der zum Eintrag in die Architekt:innenliste einer Architektenkammer befähigt oder eingetragene Architekt:in/ eingetragener Architekt und weiteren Fachvertreter:innen der gleichen oder einer anderen Disziplin (Stadtplaner:innen, Landschaftsarchitekt:innen Ingenieur:innen, Künstler:innen, etc.) und/oder mit keinem, einem oder mehreren Studierenden oben genannter Disziplinen mit Bachelor-Abschluss (mindestens 3 Jahre Studienzeit) zusammengesetzt sind.

Alle Teilnehmer:innen müssen, unabhängig von ihrer Disziplin, zum Zeitpunkt der Wettbewerbsabgabe (Stichtag 30. Juli 2023) unter 40 Jahre alt sein.

5.2 Bildung von Teams

Die Anzahl der Teammitglieder ist nicht begrenzt. European möchte die Bildung von interdisziplinären Teams unterschiedlicher Fachrichtungen (z. B. aus Architekt:innen, Stadt- und Landschaftsplaner:innen, Künstler:innen, Ingenieur:innen usw.) fördern.

Ein registriertes Team kann Mitglieder hinzufügen oder streichen. Die Änderungen müssen im elektronischen Teilnahmeformular bis zum Abgabeschluss am 30. Juli 2023 erfolgen. Nach Ablauf dieser Frist sind keine Änderungen mehr möglich. Jedes Teammitglied muss

vor dem Einsendeschluss als solches auf der European-Website registriert werden.

Ein Team kann Projekte für verschiedene Standorte in verschiedenen Ländern einreichen. Dabei ist die Zahl von Wettbewerbsbeiträgen, die in einem Land abgegeben werden auf einen Wettbewerbsbeitrag begrenzt. Dabei kann eine Person Mitglied verschiedener Teams sein, allerdings nur wenn diese ihre Arbeiten in unterschiedlichen Ländern einreichen.

Assoziierte Verfasser:innen

Assoziierte Verfasser:innen werden als Autor:innen des Projektes betrachtet und als solche in den nationalen und europäischen Veröffentlichungen und Ausstellungen genannt. Sie sind, unabhängig von ihrer Nationalität, junge Fachleute mit der Qualifikation eines europäischen Landes in einer der relevanten Disziplinen (gemäß EU-Richtlinie 2005/36/EC des Europäischen Parlaments und Councils vom 7. September 2005). Voraussetzung ist, dass sie über ein europafähiges Diplom oder einen äquivalenten Abschluss einer europäischen Universität oder Hochschule verfügen, das/der im TeilnahmeLand von einer Architektenkammer zur Eintragung in die Architektenliste anerkannt wird. Wenn sie Studierende des gleichen Fachs sind, müssen sie zumindest mit einer Absolvent:in bzw. einem Absolventen assoziiert sein.

Die Mitgliedschaft in einem europäischen Berufsfachverband ist fakultativ, mit Ausnahme eines assoziierten Verfassers ohne europäischen akademischen Grad. Studierende, die als Associates genannt werden, müssen einen Bachelor-Abschluss oder einen gleichwertigen Abschluss in Fach Architektur oder verwandten Disziplinen von einer Universität nach den gleichen Kriterien wie die anderen Associates vorweisen können.

Mitarbeiter:innen

Die Teams können zusätzliche Mitarbeiter:innen, sogenannte Contributors, aufnehmen. Diese müssen nicht über einen Abschluss verfügen, in keinem Fall gelten sie als Co-Autor:innen des Projektes. Wie die (assoziierten) Verfasser:innen müssen auch die Mitarbeiter:innen zum Zeitpunkt der Wettbewerbsabgabe unter 40 Jahre alt sein.

Team-Repräsentant:in

Jedes Team bestimmt aus den assoziierten Mitgliedern eine/einen Repräsentant:in. Die/der Team-Repräsentant:in ist alleinige/r Ansprechpartner:in für das nationale und das europäische Sekretariat während des gesamten Wettbewerbsverfahrens. Darüber hinaus muss die gesamte Kommunikation über die selbe, während des gesamten Wettbewerbes unveränderte, E-Mail-Adresse erfolgen. Die/der Team-Repräsentant:in muss Vertreter:in der Fachrichtung Architektur, oder – sofern es in der Standortbeschreibung angegeben ist – kann Vertreter:in der Fachrichtung Stadt- oder Landschafts-

planung mit einem entsprechenden Abschluss eines europäischen Landes sein. In diesem Fall muss zumindest ein/e assoziierte/r Verfasser:in im Team ein/e Architekt:in sein, bzw. über einen Abschluss verfügen der zur Eintragung in die Architektenliste einer Architektenkammer befähigt.

5.3 Ausschluss von der Teilnahme

Veranstalter:innen sowie Familienangehörige sind von der Teilnahme an Wettbewerben ausgeschlossen, mit deren Durchführung sie betraut sind. Sie können jedoch an einem Standort teilnehmen, der durch eine andere nationale Jury beurteilt wird. Als Veranstalter:innen gelten: Mitglieder der European-Strukturen und ihre Mitarbeiter:innen, Mitarbeiter:innen der Kommunen und Städte, die im aktuellen Verfahren eine:n Vertreter:in stellen, für sie tätige Unternehmer:innen und/oder Partner:innen, Mitglieder:innen der Fachkommissionen, der Preisgerichte und Beobachter:innen und deren Mitarbeiter:innen.

Mitarbeiter:innen

Im Fall einer möglichen Weiterbeauftragung/ Umsetzung nach dem Wettbewerb befolgt European die EU-Rechtsvorschriften für das öffentliche Auftragswesen und alle zu einem bestimmten Zeitpunkt geltenden EU-Sanktionen. Nationale Sanktionen können in den einzelnen Ländern ebenfalls unterschiedlich angewendet werden. Die Teilnehmer:innen sind selbst dafür verantwortlich, zu beurteilen, ob ihre Teilnahmeberechtigung durch diese Sanktionen beeinträchtigt werden kann.

6 Registrierung

Die Registrierung erfolgt über die europäische Website (www.european-europe.eu) und beinhaltet ausdrücklich die Anerkennung der Wettbewerbsregeln. In Übereinstimmung mit dem französischen Datenschutzgesetz Nummer 78–17 vom 6. Januar 1978 ist der Schutz der bei der Registrierung übermittelten persönlichen Daten gewährleistet. Mit der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO), die am 25. Mai 2018 eingeführt wurde, haben Sie das Recht, ihre persönlichen Daten einzusehen und zu verändern bzw. die Nutzung einzuschränken, zu transferieren und zu löschen.

6.1 European 17-Website

Die europäische Website für das 17. Wettbewerbsverfahren steht ab dem Tage des Wettbewerbsstarts unter www.european-europe.eu zur Verfügung. Sie umfasst: die vollständigen Regeln für das European 17-Verfahren; das Thema des Wettbewerbes; die Standortkurzbeschreibungen und die ausführlichen Wettbewerbsunterlagen, geografisch und nach Themen sortiert; die Zusammensetzung der Jurys und eine organisatorische Übersicht der European-Strukturen. Die Website bietet außerdem die Möglichkeit der Registrierung sowie zur Abgabe der Wettbewerbsbeiträge.

6.2 Team-Registrierung

Die Registrierung erfolgt über die europäische Website (registration section) und setzt die Zahlung einer Gebühr von 100 Euro voraus. Eine Erstattung dieser Gebühr ist ausgeschlossen. Die Zahlung gewährt Zugriff auf die ausführlichen Wettbewerbsunterlagen und beinhaltet die Kosten für den – zur Jurierung notwendigen – Druck der Beiträge auf Tafeln durch die nationalen Sekretariate. Der Zahlungseingang wird auf der Website automatisch bestätigt. Das Team kann danach auf den persönlichen Bereich und den digitalen Zugangsbereich zugreifen und die kompletten Unterlagen für den gewählten Standort herunterladen. Weitere komplette Standort-Ordner kosten 50 Euro je Standort.

7 Verfügbare Informationen

7.1 Standort-Kurzbeschreibungen (kostenlos verfügbar)

Die Standort-Kurzbeschreibungen bieten einen zusammengefassten Überblick über den Standort. Sie sind kostenlos auf den Standortseiten der europäischen Website verfügbar und helfen bei der Auswahl des Standortes. Dieses Dokument ist in Englisch (zum Teil auch in der Landessprache) verfasst.

Die Standort-Kurzbeschreibung bietet für jeden Standort folgende aussagekräftigen Plan- und Bildunterlagen: einen Plan der Stadt und Umgebung mit der Lage des Betrachtungsraumes; ein Luftbild des Gebietes innerhalb seines Kontextes mit Angabe des Betrachtungsraumes (in rot) sowie des Projektgebietes (in gelb); ein Schrägluftbild des Betrachtungsraumes; ein Schrägluftbild des Projektgebietes; einen Plan des Betrachtungsraumes; einen Plan des Projektgebietes; mindestens 3 bis 6 Aufnahmen von charakteristischen Elementen (Topografie, natürliche Besonderheiten, Architektur).

Textliche Informationen: die Kategorie des Standortes; Angaben zur/zum Team-Repräsentant:in (Architekt:in, Stadt- oder Landschaftsplaner:in); den Namen der Stadt und des Stadtteils; Bevölkerungszahlen der Stadt; Flächenangaben vom Betrachtungsraum/Projektgebiet; Standortvertreter:innen; Eigentumsverhältnisse; mögliche Beauftragung nach dem Verfahren; die spezifischen Ziele der Stadt und der/des Bauherr:in; strategische Belange des Standortes; Zusammenhang mit dem Thema „Living Cities 2 – Lebendige Städte 2“.

7.2 Auslobung (kostenlos verfügbar)

Die Auslobung ist ein ca. 30-60-seitiges Dokument zum besseren Verständnis der Charakteristika des Kontextes sowohl mittels des Bestandes als auch der Neuordnung des Areals und seiner Umgebung. Die Auslobung ist auf den Standortseiten der europäischen Website frei verfügbar und umfasst folgende Angaben: eine Zusammenfassung der Charakteristika des Standortes; die spezifischen Merkmale des Standortes – Standortvertreter:innen, andere beteiligte Akteur:innen; Funktion der/des Team-Repräsentant:in; Anforderungen an das Team; Phase nach dem Wettbewerb; weiteres Vorgehen; eine detaillierte Analyse des regionalen und städtischen Kontextes, mit einem Ausblick auf den Transformationsprozess des Standortes und der Region, die charakteristischen Merkmale eingeschlossen, die jetzt oder zukünftig Einfluss ausüben können: Mobilitäts-Netzwerke, Ökologie, urbane Struktur, Landschaft etc., dies innerhalb des Bezugsrahmens der „Living Cities 2 – Lebendige Städte 2“; eine detaillierte Analyse des Betrachtungsraumes, mit Schwerpunkt auf den Transformationen des Standortes (und seiner Umgebung), welche den Bezug zum Thema des Wettbewerbes veranschaulicht.

Folgende Informationen werden verfügbar gemacht: Rolle des Betrachtungsraumes in der Stadtentwicklung, mit Angaben zu Zielen in der städtischen Planung; programmatischer Rahmen: geplante Verkehrs-Netzwerke, geplante private und öffentliche Räume und/oder deren Aufwertung, mit Einzelheiten zu geplanten Funktionen und Flächen; öffentlicher Raum und Infrastrukturen; genaue Erklärungen zu den Absichten der Bauherr:innen bezüglich einzelner Aspekte des Programms; eine detaillierte Analyse des Projektgebietes im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung hinsichtlich des Themas „Living Cities 2 – Lebendige Städte 2“. Der programmatische Rahmen wird ebenfalls erläutert: Räume, die geschaffen oder regeneriert werden sollen, inklusive der Funktionen und Dimensionen; präzise Zielvorgaben für die öffentlichen Räume und Infrastrukturen; genaue Angabe der Absichten der Bauherr:innen bezüglich der gewünschten Nutzungen; die wichtigsten Elemente in Bezug auf das European 17-Thema und ihre Auswirkungen auf Nutzungen und die Flexibilität der Räume (privat und öffentlich), natürliche Besonderheiten sowie die Umsetzung der Transformation; eine Beschreibung des

soziokulturellen Kontextes des Standortes, der Stadt und der Region sowie dessen vorgesehene Entwicklung, um zu einem besseren Verständnis der Teilnehmer:innen bezüglich lokaler Lebensweisen und der Rhythmen der Einwohner beizutragen; eine Schilderung des ökonomischen Kontextes des Standortes, der Stadt und der Region, um das Potenzial an möglichen re-aktivierbaren urbanen Räumen aufzuzeigen. Dieses Dokument liegt in Englisch vor (zum Teil auch in der Landessprache).

7.3 Vollständige Standortunterlagen (Verfügbar nach Registrierung)

Die vollständigen Standortunterlagen bieten detailliertes Bildmaterial der Stadt, des Standortes, des Kontextes sowie Zeichnungen, Ansichten und alle Planunterlagen, die für den Entwurf benötigt werden. Die Teilnehmer:innen verpflichten sich, alle zur Verfügung gestellten Daten nur zur Bearbeitung des Wettbewerbs zu nutzen und diese einschließlich aller Sicherheitskopien nach Abgabe des Wettbewerbs zu löschen. Diese Unterlagen sind auf den Standortseiten der europäischen Website verfügbar (nach Registrierung und Login). Folgendes Bild- und Planmaterial ist enthalten:

A. Territorialer Maßstab – Umland

Ein Luftbild der Stadt; ein Plan im regionalen (urbane Geografie) oder urbanen Maßstab (Umland) im geeigneten Ausschnitt mit Darstellung der wichtigsten strukturierenden Elemente (Gebäude, Netzwerke, natürliche Besonderheiten).

B. Urbaner Maßstab – Betrachtungsraum

Ein Luftbild des Betrachtungsraumes; mindestens ein Schrägluftbild des Betrachtungsraumes; mindestens fünf Bilder mit charakteristischen Merkmalen des Betrachtungsraumes: Topografie, natürliche Ressourcen, Architektur etc.; Pläne des Betrachtungsraumes im geeigneten Maßstab; charakteristische Einrichtungen: Infrastruktur, vorhandene und zukünftige Planung etc.

C. Lokaler Maßstab – Projektgebiet

Mindestens drei Schrägluftbilder des Projektgebietes; mindestens zehn Aufnahmen von charakteristischen Elementen des Projektgebietes: Topografie, natürliche Ressourcen, Architektur etc.; Pläne des Projektgebietes im geeigneten Maßstab mit der Lage des Projektgebietes innerhalb des Betrachtungsraumes, der Grundstücksaufteilung des Projektgebietes, Gebäuden, natürlichen Elementen etc.; topografische Karte des Projektgebietes im geeigneten Maßstab und, falls benötigt, charakteristischen Einrichtungen (Gebäude und natürliche Gegebenheiten, die erhalten werden sollen oder nicht etc.).

8 Rückfragen

8.1 Fragen zu den Standorten

Es findet ein Kolloquium mit den Wettbewerbsteilnehmer:innen, den Vertreter:innen der Stadt, Mitglieder:innen der lokalen Jury und der Vorprüfung statt. Diese Veranstaltung bietet den Teilnehmer:innen Gelegenheit zur Besichtigung des Standorts und anschließender Diskussion mit den Standortvertreter:innen. Die Fragestellung wird eingehend erläutert und Fragen beantwortet. Das Protokoll des Kolloquiums wird auf Englisch maximal zwei Wochen später im Internet veröffentlicht. Datum, Uhrzeit sowie Treffpunkt für Ortsbesichtigung und Kolloquium werden im Internet unter www.european.de bekanntgegeben. Zusätzlich wird für einen gewissen Zeitraum (calendar) ein Rückfragenforum zu den Standorten auf der europäischen Website eingerichtet. Nur registrierte Teams können hier Rückfragen zu den Standorten stellen.

8.2 Fragen zum Reglement

Auf der europäischen Website wird für einen definierten Zeitraum (calendar) ein Fragenforum zum Reglement eingerichtet.

9 Abgabe der Wettbewerbsarbeiten

9.1 Digitale Abgabe

Die digitale Abgabe ist obligatorisch. Sie umfasst 3 A1-Paneele, ein maximal vier-seitiges Textdokument mit Illustrationen zur Erläuterung des Projektes und dessen Relation zum Thema und möglichen Realisierungsprozessen, die Dokumente zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung der Team-Mitglieder:innen und Dokumente zur Kommunikation des Projektes.

Die Dokumente müssen bis Mitternacht des 30. Juli 2023 (UTC+2) über den Zugangsbereich (entry section) der europäischen Website hochgeladen werden. Ein Verstoß gegen die im Folgenden benannten Bedingungen für die Tafeln kann zur Disqualifikation des Teams führen. Die Anzahl der eingereichten Beiträge ist, für jeden Standort, auf der europäischen Website ersichtlich.

9.2 Anonymität und vorgeschriebene Kennzeichnung

Der Standort und der Projekttitle müssen auf jedem Dokument verzeichnet sein. Jeder Arbeit wird beim Upload ein individueller Code zugeordnet. Die Teams kennen diesen Code nicht, er dient zur Bearbeitung durch die Jury-Mitglieder. Die Identitäten der Team-Mitglieder werden durch einen Link zwischen diesem Code und der Online-Projektdateibank an das Projekt gebunden.

9.3 Sprache

Die Tafeln müssen entweder in Englisch oder zweisprachig (Englisch und Landessprache) verfasst sein.

9.4 Einzureichende Unterlagen

Die Abgabe muss folgende Dokumente enthalten: drei hochformatige Projektpaneel im Format A1; ein Text, der die Ideen des Projektes erklärt (max. 4 Seiten), Dokumente zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung der Team-Mitglieder:innen; Dokumente zur Projekterläuterung (3 Bilder und ein kurzer Text von max. 800 Zeichen mit Leerzeichen)

9.4.1 A1-Tafeln

Inhalt: Die drei Tafeln müssen: Eine Erläuterung der urbanen Strategie liefern, welche das Projekt bezüglich der Probleme des Standortes und des Wettbewerbsthemas verfolgt; die Ideen des gesamten Projektes vorstellen, mit dem Schwerpunkt auf der Architektur, und insbesondere der Beziehung zwischen den neuen Maßnahmen und dem vorhandenen Kontext, inklusive dreidimensionaler Darstellungen des Projektes; eine Methode entwickeln, wie der Umsetzungsprozess ablaufen kann.

Der Maßstab der Darstellungen muss auf allen zur Wettbewerbsarbeit gehörenden Unterlagen angegeben werden.

Technische Daten: PDF-Format; A1 im Hochformat (B 594 mm × H 841 mm); maximal 20 MB je Tafel; ein Rechteck (B 60 mm × H 40 mm) in der oberen linken Ecke jeder Tafel muss weiß bleiben, um automatisch den Code einzufügen, daneben muss der Name der Stadt aufgeführt werden; die Tafeln müssen in der rechten oberen Ecke mit 1 bis 3 nummeriert werden; das Team ist frei in der Wahl der Platzierung des Projekttitels.

9.4.2 Text

Inhalt: Der Text soll die Ideen des Projektes und die Verbindung zum Thema des Verfahrens erläutern. Zusätzlich sollen mögliche Realisierungsprozesse und -zeiträume präsentiert werden.

Technische Daten: 3 bis 4 Seiten (maximal) mit wenigen Illustrationen PDF Format; A4 Hochformat (B 210 mm × H 297 mm); ein Rechteck (B 60 mm × H 40 mm) in der oberen linken Ecke jeder Tafel muss weiß bleiben, um automatisch den Code einzufügen, daneben muss der Name der Stadt aufgeführt werden. Dokumente zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung.

Die Dokumente zur Offenlegung der Identität und Nachweis der Gültigkeit des Beitrages müssen als PDFs

auf die europäische Website hochgeladen werden. Diese persönlichen Dokumente müssen enthalten:

A. Für das Team:

Das Team-Formular und die Erklärung zu Autor:innen- und Partnerschaft sowie zur Anerkennung des Reglements, diese Dokumente sind online verfügbar im persönlichen Teilnehmerinnenbereich. Sie müssen ausgefüllt und unterzeichnet werden.

B. Für jedes Team-Mitglied:

Ein gescanntes Personaldokument (Personalausweis oder Pass) mit Bild zum Nachweis der Einhaltung der Altersbegrenzung „unter 40 Jahre“ (Stichtag 30. Juli 2023).

Eine gescannte Kopie eines europafähigen Abschlusses oder den Nachweis der Berechtigung zur Führung der Berufsbezeichnung Architekt:in, Stadt- oder Landschaftsplaner:in entsprechend der Gesetzgebung eines europäischen Landes.

C. Für jede/n Mitarbeiter:in:

Ein gescanntes Personaldokument (Personalausweis oder Pass) mit Bild zum Nachweis der Einhaltung der Altersbegrenzung „unter 40 Jahre“ (Stichtag 30. Juli 2023).

Außer den oben aufgezählten sind keine weiteren Dokumente zum Nachweis der Teilnahmeberechtigung erforderlich.

Achtung: Diese Unterlagen müssen für jedes einzelne Team-Mitglied separat hochgeladen werden. Nur Team-Mitglieder:innen, die korrekt registriert sind und alle erforderlichen Dokumente separat hochgeladen haben, werden in das endgültige Team aufgenommen.

Das Hochladen eines einzigen Dokumentes mit allen erforderlichen Informationen wird nicht akzeptiert.

9.4.3 Exposé für Veröffentlichungen

Für jedes Projekt ist eine Zusammenfassung einzureichen: ein kurzer Text mit 800 Zeichen (Leerzeichen eingeschlossen, Eingabe während des Uploads) zu den Projektideen; drei separate Bilder im PDF-Format, zur Veranschaulichung des Projektes (maximal 1 MB je Bild).

9.4.4 Video zur Kommunikation

Die Gewinner und die mit einer Anerkennung ausgezeichneten Teams des E17-Wettbewerbs erstellen ein Kommunikationsvideo, in dem sie ihre Projekte vorstellen. Dieses Video wird nach der Bekanntgabe der Ergebnisse am Montag, 4. Dezember 2023, bis zum 7. Januar 2024 an das europäische Sekretariat geschickt.

- Länge: 3 Minuten (maximal)
- Format: MP4-Video mit dem Codec H.264
- Sprache für die Stimme und/oder Texte: Englisch

Inhalt: die Hauptideen des Projekts in Verbindung mit dem Wettbewerbsthema und der mögliche Umsetzungsprozess

9.5 Informationen zur Abgabe

Jedes Team kann den Eingang des Projektes im persönlichen Teilnehmerbereich prüfen. Falls nötig, können bis zum Abgabeschluss auch einzelne Dokumente modifiziert werden.

Nach Ablauf der Einreichungsfrist (siehe Kalender) steht dem europäischen Sekretariat ein Zeitraum von 5 Tagen zur Verfügung, um das Hochladen der einzelnen, vor Ablauf der Einreichungsfrist eingereichten Beiträge zu kontrollieren und eventuelle Probleme zu beheben, die beim Hochladen der Dokumente mit Belegen aufgetreten sein könnten. Ohne einen Screenshot der Seite, auf der der Eingang des Projekts überprüft wird, wird kein Widerspruch berücksichtigt; Datum und Uhrzeit sollten auf diesem Screenshot deutlich zu erkennen sein.

10 Ergebnisse und Auszeichnungen

10.1 Bekanntgabe der Ergebnisse

Die Bekanntgabe der Ergebnisse erfolgt europaweit online (results section) am Montag, dem 04.12.2023 auf der europäischen Webseite: www.euopan-europe.eu. Diese Liste enthält die Namen aller Mitglieder des Teams (Mitarbeiter und Mitwirkende) sowie die eindeutige E-Mail-Adresse des Teams, die Stadt und das Land, die bei der Registrierung angegeben wurden.

10.2 Preise

Die Gewinner erhalten ein Preisgeld in Höhe von 12.000 Euro (inklusive Steuern) in der jeweiligen Landeswährung (gemäß dem zur Zeit der Bekanntgabe der Ergebnisse gültigen Kurs). European Deutschland verpflichtet sich, die Entscheidung der Jury zu respektieren und die Preissummen binnen 90 Tagen ab Bekanntgabe der Ergebnisse auszuführen.

10.3 Anerkennung

Die mit einer Anerkennung ausgezeichneten Teams erhalten ein Preisgeld in Höhe von 6.000 Euro (inklusive Steuern) in der jeweiligen Landeswährung (gemäß dem zur Zeit der Bekanntgabe der Ergebnisse gültigen Kurs). European Deutschland verpflichtet sich, die Entscheidung der Jury zu respektieren und die Preissummen binnen 90 Tagen ab Bekanntgabe der Ergebnisse auszuführen.

10.4 Lobende Erwähnungen

Lobende Erwähnungen können für solche Projekte ausgesprochen werden, die innovativ, aber nicht exakt Standort angepasst sind. Die Autor:innen erhalten kein Preisgeld.

11 Publikation der Wettbewerbsergebnisse

11.1 Veranstaltungen

Auf der nationalen Ebene

Auf der nationalen Ebene der veranstaltenden und assoziierten Länder wird für Werbung zum Start des Wettbewerbes gesorgt. Nach der ersten, lokalen Jury-Sitzung kann eine Ausstellung oder Online-Präsentation aller Arbeiten eines Standortes stattfinden, vorausgesetzt dass die Anonymität der Teams gewahrt bleibt und die Ausstellung/Präsentation vorher ordnungsgemäß angekündigt wurde. Diese Veröffentlichung sollte in der Auslobung festgelegt werden. Die Bekanntgabe und Präsentation der Ergebnisse erfolgt während einer Veranstaltung und/oder eines Workshops, wobei Preisträger:innen-Teams und Standortvertreter:innen zum ersten Mal in Kontakt treten können.

Auf europäischer Ebene

Eine europäische Veranstaltung mit dem Titel „Inter-Sessions Forum“ dient als Bindeglied zwischen dem vorangegangenen und dem kommenden Verfahren. Dieses Forum bietet den erfolgreichen Teams und Vertreter:innen der Standorte des abgelaufenen Wettbewerbs die Gelegenheit, mit den Standortvertreter:innen des kommenden Verfahrens Ergebnisse und erste Realisierungsschritte gemeinsam zu diskutieren. Bei Teilnahme am Forum erhält jedes mit Preisen und Anerkennungen ausgezeichnete Team eine pauschale Vergütung in Höhe von 500 Euro, um die Ausgaben für Reise und Unterkunft abzudecken.

11.2 Publikationen

Die Wettbewerbsergebnisse können einen Anlass zur Veröffentlichung in jedem veranstaltenden und assoziierten Land sein. Das europäische Sekretariat veröffentlicht einen Katalog mit den europaweiten Ergebnissen zusammen mit Analysen von Experten. Der Katalog ist zur kostenlosen Einsicht sowie zum Kauf auf der europäischen Website erhältlich.

11.3 Websites

Websites werden von nationalen und der europäischen Struktur betrieben, um den Wettbewerb sowie zukünftige Events bekannt zu machen und ein Archiv (vorangegangene Verfahren, Team-Portraits) zur Verfügung zu stellen.

12 Rechte und Pflichten

12.1 Eigentum

Sämtliche eingereichten Unterlagen werden Eigentum des Auslobers. Die Urheberrechte, insbesondere der Schutz vor Plagiaten und das Recht zur Veröffentlichung der Entwürfe, bleiben den Teilnehmer:innen unter Berücksichtigung des Erstveröffentlichungsrechts des Auslobers erhalten.

12.2 Ausstellung und Veröffentlichung

Verzicht auf Veröffentlichung

Es ist den Teams nicht gestattet, die Wettbewerbsbeiträge vor der europaweiten Bekanntgabe der Ergebnisse zu veröffentlichen oder durch deren Kommunikation vorzeitig die Anonymität aufzuheben. Jede solche Veröffentlichung kann zum Ausschluss vom Wettbewerb führen.

Veröffentlichung

Die Auslober wahren ihr Recht auf Veröffentlichung aller eingereichten Projekte nach der offiziellen Bekanntgabe der Ergebnisse. Projekte werden unter Nennung des Namens der Autor:innen ausgestellt und veröffentlicht.

12.3 Streitfälle

Streitfälle werden dem Verwaltungsrat des europäischen Vereins European vorgetragen, der als Schiedsinstitution fungiert. Die Gerichtsbarkeit liegt jeweils im Land des E17-Wettbewerb-Standorts, der bearbeitet wurde.

13 Übersicht zum European 17-Wettbewerb

In der Kontakt-Sektion der europäischen Website werden die detaillierten nationalen Wettbewerbsbedingungen (Anzahl der Standorte und Preise, Angaben zur Berufsausübung etc.) Land für Land aufgelistet, außerdem detaillierte Angaben zu nationalen und europäischen Strukturen, zusammen mit den Namen der Verantwortlichen. Die Jury-Sektion der europäischen Website listet die Mitglieder:innen der nationalen Juries auf.

14 Inter-Sessions-Forum

Vor dem Beginn des Wettbewerbes dient das Inter-Sessions Forum als Bindeglied zwischen dem vorangegangenen und dem kommenden Verfahren. Dieses Forum bietet den erfolgreichen Teams und Vertreter:innen der Standorte des abgelaufenen Wettbewerbs die Gelegenheit, mit den Standortvertreter:innen des kommenden Verfahrens zu diskutieren.

Das Forum des Verfahrens European 16/17 fand vom 03. bis 05. November 2022 statt. Das nächste Inter-Sessions Forum – mit den Ergebnissen von European 17 und den Standorten für European 18 – soll im November 2024 stattfinden.

15 Organisation der Jurierung

15.1 Vorprüfung

Die Vorprüfung erfolgt durch European in Zusammenarbeit mit der Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen. Aufgabe der Vorprüfung ist, neben der Überprüfung der eingegangenen Arbeiten auf Einhaltung der Auslobungsbedingungen, eine vorbereitende, fachliche Prüfung. Die Vorprüfung erarbeitet einen Bericht, welcher der lokalen Jury und der nationalen Jury vorgelegt wird.

16 Juries

16.1 Jury Zusammensetzung

Jedes Land bestimmt eine nationale Jury, deren Mitglieder von den nationalen Strukturen ausgewählt und vom Council des europäischen Dachverbandes bestätigt werden.

Die Jury beurteilt alle Beiträge, die mit dem Reglement konform sind. Das Urteil ist verbindlich. Im Falle eines Verstoßes gegen die Regeln, entscheidet die Jury, ob die Arbeit auszuschließen ist oder nicht.

Je nach Land umfasst die Jury 7 (9) unabhängige Mitglieder und setzt sich wie folgt zusammen:

2 Vertreter:innen aus Politik und Verwaltung – oder 3 bei einer Jury mit 9 Mitgliedern – ohne Verbindung zu einem der angebotenen Standorte.

4 Vertreter der Fachrichtungen Architektur oder Stadtplanung (Architekt:innen, Landschaftsplaner:innen, Stadtplaner:innen) – oder 5 bei einer Jury mit 9 Mitglieder:innen –, darunter mindestens 2 Architekt:innen;

1 Person des öffentlichen Lebens;

Mindestens 2 der 7 Mitglieder:innen müssen aus dem Ausland kommen – oder 3 bei einer Jury mit 9 Mitglieder:innen. Die nationale Struktur bestimmt darüber hinaus mindestens 2 Stellvertreter:innen, Vertreter:innen der Fachrichtung Architektur oder Stadtplanung. Die Jury-Mitglieder:innen stehen zum Start des Verfahrens fest, ihre Namen werden auf der europäischen Website (jury section) veröffentlicht.

Mitglieder der Jury können Stadt- und Standortvertreter:innen konsultieren, unter keinen Umständen dürfen letztere ein Stimmrecht bei der Festlegung von Gewinnen, Anerkennungen und Lobenden Erwähnungen ausüben.

16.2 Arbeitsmethode und Bewertungskriterien

Die Entscheidungen der Jury sind gemäß den Regeln des Verfahrens endgültig. Der Jury werden vor Beginn ihrer Arbeit vom europäischen Dachverband vorbereitete Empfehlungen zur Verfügung gestellt. Die Jury beurteilt die Wettbewerbsarbeiten in zwei zeitlich getrennten Sitzungen:

Lokale Jury

Zu Beginn wählt die lokale Jury aus dem Kreis ihrer Mitglieder:innen einen/eine Vorsitzende/n und beschließt die Arbeitsweise. Standortvertreter:innen können an diesen Sitzungen teilnehmen und, in einigen Ländern, bei der Auswahl der Engeren Wahl mitwirken. Die Jury prüft solche Arbeiten, die nicht mit dem Reglement konform sind und beschließt über deren Disqualifikation. Aufgabe der lokalen Jury ist die fachliche Beurteilung der eingereichten Arbeiten mit dem Ziel einer Klassifizierung der Wettbewerbsbeiträge sowie die Auswahl von 10%-20% der Arbeiten.

Es wird angestrebt, dass mindestens ein Mitglied der lokalen Jury ist Mitglied der nationalen Jury. Er/sie berichtet der nationalen Jury vom Verlauf der Sitzung und trägt die Ergebnisse der fachlichen Prüfung vor.

Nationale Jury

Die nationale Jury entscheidet über die vorausgewählten Wettbewerbsbeiträge und befindet über Preise, Anerkennungen und Lobende Erwähnungen. Das Preisgericht ist im Rahmen des European-Reglements in seinen Entscheidungen autonom. Die Jury betrachtet die Beiträge unter folgenden Gesichtspunkten:

Der Beziehung zwischen Konzept und Standort; der Relevanz in Bezug auf des übergeordnete Thema und insbesondere bezüglich der Belange einer nachhaltigen Entwicklung sowie der Flexibilität; der Tragfähigkeit des Konzeptes bezüglich des Standortes und der Auslobung; dem Potenzial hinsichtlich der Einordnung in einen komplexen urbanen Prozess; dem innovativen Charakter der geplanten öffentlichen Räume; der Berücksichtigung der Beziehungen zwischen verschiedenen Funktionen; die architektonischen und technischen Qualitäten.

Nach Auswahl und Beschluss über die Preise, Anerkennungen und Lobende Erwähnungen wird ein Bericht erstellt, der den Verlauf der Bewertungen, die Entscheidungskriterien und die Entscheidungen hinsichtlich der prämierten Entwürfe zusammenfasst. Der Bericht wird veröffentlicht.

Jedes Land verfügt über ein Budget für einen Preis und eine Anerkennung je Standort. Dennoch wird jede Arbeit nach ihren individuellen Qualitäten beurteilt – das Preisgericht kann beschließen, nicht alle Preise und Anerkennungen zu vergeben. In diesem Fall wird die Begründung dafür veröffentlicht.

Das Preisgericht kann für weitere Arbeiten Lobende Erwähnungen aussprechen. Lobende Erwähnungen können für solche Projekte ausgesprochen werden, die innovative Ideen oder Konzepte verfolgen, aber nicht exakt an den Standort angepasst sind. Die Verfasser:innen erhalten keine Prämien.

Sofern die Qualität der Arbeiten dies rechtfertigt, kann die Jury Wettbewerbsbeiträge als Nachrücker :innen bestimmen, für den Fall, dass prämierte Arbeiten aus formalen Gründen disqualifiziert werden müssen. Die Zusammensetzung der nationalen und der lokalen Jurys wird unter www.european.de veröffentlicht.

16.3 Anonymität

Den Mitgliedern der lokalen und nationalen Jurys sind die Wettbewerbsarbeiten nur anonym bekannt. Nach der Juryentscheidung teilt die/der Vorsitzende die Namen der Verfasser:innen von Preisen, Anerkennungen und Lobenden Erwähnungen mit. Dies geschieht mit Hilfe der Datenbank, die automatisch die Projekte über den Code mit den Teams verlinkt. Dieser Vorgang kann erst nach der Juryentscheidung durchgeführt werden.

16.4 Bekanntgabe der Ergebnisse

Nach der Aufhebung der Anonymität der Preisträger:innen und der darauf folgenden, gegebenenfalls erforderlichen Korrektur der Einstufung, bestätigen die nationalen Sekretariate die Wettbewerbsergebnisse und machen die Namen der Teilnehmer:innen öffentlich. Das europäische Sekretariat veröffentlicht eine vollständige Liste auf der Website voraussichtlich am 4. Dezember 2023.

16.5 Europäische vergleichende Analyse

16.5.1 Europäisches Komitee zur vergleichenden Analyse

Zwischen den beiden Sitzungen wird eine anonyme vergleichende Analyse aller europaweit vorausgewählten Projekte durch das Europäische wissenschaftliche Komitee durchgeführt, die als Grundlage für eine europaweite Debatte mit den Standortvertreter:innen und den Jury-Mitglieder:innen dient.

Die Projekte werden gemäß ihren Problemstellungen und Ideen in Kategorien eingeteilt. In keinem Fall bedeutet diese vergleichende Analyse eine Beurteilung der

Arbeiten – die Beiträge werden unter rein thematischen und vergleichenden Gesichtspunkten klassifiziert.

16.5.2 Forum der Städte und Jürs

Zwischen den zwei nationalen Jürsitzungen treffen sich Mitglieder:innen der nationalen Jürs und Standortvertreter:innen zu einer Diskussion der Analyse der Arbeiten durch das Europäische Wissenschaftliche Komitee. Dieses Treffen dient dazu, den verschiedenen beteiligten Expert:innen einen gemeinsamen Hintergrund zu geben. Die Projekte bleiben während der Veranstaltung anonym und werde nur mittels ihres Codes identifiziert.

17 Realisierungen

17.1 Aktivitäten zur Umsetzung

Der europäische Verein und der European Deutschland e.V. verpflichten sich, alles in ihren Kräften stehende dafür zu tun, dass die Kommunen bzw. die Bauherr:in die prämierten Teams mit der Durchführung innovativer Bauvorhaben betrauen, vorrangig die Preisträger:innen und, wenn möglich, auch die Verfasser:innen der Anerkennungen.

Die nationalen Strukturen werden versuchen ein erstes Treffen zwischen Städten, Bauherr:innen und Preisträger:innen innerhalb von 90 Tagen nach der offiziellen Verkündung der Ergebnisse zu organisieren. Dieses Treffen kann in verschiedener Form stattfinden und dient den Standortvertreter:innen als Ausgangspunkt für die Umsetzung der Projekte und Ideen zusammen mit den Preisträger:innen.

In einigen Ländern – und vorausgesetzt dieser Schritt unterliegt den Bestimmungen des Marktes – können die Preisträger:innen in eine Studie oder einen Workshop eingebunden werden, der in Kooperation mit European durchgeführt wird. Im Anschluss bestimmt die Stadt bzw. ihre Vertreter:innen das Team oder die Teams zur Weiterarbeit. Zur Vorbereitung können Workshops und Seminare durchgeführt oder städtebauliche Studien beauftragt werden, um die prämierten Ideen den örtlichen Gegebenheiten anzupassen und den Realisierungsprozess zu initiieren. Gegebenenfalls erfolgt die Realisierung auf einem anderen Grundstück, auf dem sich die Ideen des Projektes umsetzen lassen. Die prämierten Teams erhalten für diese Vorbereitungszeit eine (pauschale) Vergütung.

Die prämierten Teams müssen die berufsrechtlichen Bestimmungen beachten, die in dem Land gelten, in dem sie mit einem Bauvorhaben beauftragt werden. Nach Abschluss des Wettbewerbs müssen die prämierten Teams aus ihrer Mitte eine Kontaktperson für die Verhandlungen mit den Städten/Bauherr:in benennen.

Eine Zusammenfassung der Regeln zur Berufsausübung in den einzelnen Ländern wird auf der europäischen Website (contact section, Europakarte) zur Verfügung gestellt.

17.2 Websites

Die europaweiten nationalen Strukturen präsentieren die Realisierungen auf nationalem Level. Das europäische Sekretariat veröffentlicht abgeschlossene oder laufende Prozesse auf der europäischen Website (implementation processes section).

17.3 Publikationen zur Realisierung

Das europäische Sekretariat koordiniert europaweite Publikationen zu den Realisierungen, in denen abgeschlossene oder laufende Preis- und Anerkennungs-Projekte aus vergangenen Verfahren vorgestellt werden.





2 Wettbewerbsaufgabe



Abb. 0



0
Berlin Pankow, Ortsteile
Karow und Blankenburg
rot: Betrachtungsraum
gelb: Projektgebiet

2 Die Stadt

2.1 Lage und Rolle der Stadt in der Region

Die deutsche Hauptstadtregion profitiert aus ihrer geografischen Lage mitten in Europa, an der Nahtstelle Westeuropas zu den Wachstumsmärkten Nord-, Mittel und Osteuropas, und versteht sich als Tor in die mittel- und osteuropäischen Staaten.

Berlin und Brandenburg bilden zusammen die deutsche Hauptstadtregion in der Mitte des erweiterten Europäischen Wirtschaftsraumes. Mit rund 6,2 Millionen Menschen auf über 30.000 km² Fläche verfügen beide Länder in allen ihren Teilräumen über Stärken und Potenziale und werden – auch international – als eine Region wahrgenommen.

Berlin und Brandenburg haben im Jahr 2006 ein Leitbild für eine gemeinsame, abgestimmte Entwicklung beschlossen, um sich den künftigen Herausforderungen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zu stellen, die jeweiligen Stärken beider Länder gemeinsam zu nutzen, Kräfte zu bündeln und zusammen mit den Menschen die Zukunft der Hauptstadtregion zu gestalten.

Im Rahmen dieser Kooperation ist 2019 unter anderem auch die „Landesentwicklungsplanung Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg“ entwickelt worden. Diese Planung bildet auf der Landkarte ein sehr prägnantes Bild aus: den Siedlungsstern. Die Strahlen bieten dabei die Chance, alle Freiflächen des Berliner Umlands mit dem Stadtzentrum zu verzahnen, indem der Stadtraum vor allem entlang der bestehenden Hauptverkehrsachsen, insbesondere der ÖPNV-Trassen, flächeneffizient weiterentwickelt wird.

2.2 Gesamtstadt

Berlin ist eine wachsende, weltoffene Stadt mit einer aktuellen Einwohnerzahl von rund 3,7 Millionen Menschen, einer jährlichen Touristenanzahl von rund 14 Millionen Besucher:innen und einer Flächengröße von ca. 890 km². Die Stadt hat mit 4.123 Einwohner:innen pro km² die dritthöchste Bevölkerungsdichte Deutschlands. In der Agglomeration Berlin leben knapp 4,7 Millionen Menschen.

2.3 Aktuelle Herausforderungen der Stadtentwicklung

Vor dem Hintergrund der aktuellen Wachstumsprognosen wird in Berlin dringend neuer und insbesondere bezahlbarer Wohnraum benötigt. Um einen ausgeglichenen Wohnungsmarkt zu erreichen, ist der Bau von rund 200.000 Wohnungen bis 2030 nötig. Deswegen hat die aktuelle Landesregierung beschlossen, neben der Nachverdichtung auch neue Stadtquartiere zu entwickeln und die Grundlagen für eine sozial gerechte und

klimaangepasste Entwicklung der Stadt zu schaffen. Ziel ist es, neue lebenswerte Stadtquartiere mit attraktiven städtischen Räumen zu entwickeln, um den wachsenden Bedarf an Wohnraum, Arbeitsstätten, sozialer und technischer Infrastruktur zu decken und mit zukunftsweisenden neuen, bedarfsorientierten und multimodalen Mobilitätskonzepten den CO₂-Ausstoß deutlich zu reduzieren.

Das Wachstum gibt Berlin die Chance, die Stadt zukunftsfruchtig weiter zu bauen. Dies gilt insbesondere für bereits erschlossene Brachflächen und für unterausgenutzte Flächen.

Bereits in den vergangenen Jahren wurde erkennbar, dass die Potenziale des inneren Wachstums allein nicht ausreichen werden, um den notwendigen Wohnraum schnell genug und zu angemessenen Kosten errichten zu können.

Das Wohnungsangebot in den Berliner Außenbezirken wächst aktuell stärker als das der Kernstadt, wobei in beiden Räumen die Einwohner:innenzahl weiterhin steigt. Gleichzeitig wächst die Zahl der Beschäftigten insbesondere in der Kernstadt und in einigen Wachstumspolen des Umlandes. Das bedeutet mehr Verkehr. Um umweltbelastende Mobilität zu vermeiden, hat die Entwicklung neuer Quartiere in den integrierten Lagen des Städtekranses um Berlin bei günstigen Pendelmöglichkeiten mit S-Bahn und Regionalbahn Vorrang.

Die städtebauliche und soziale Qualität der Quartiere – insbesondere die Kombination von Lage-Qualität in der Gesamtstadt mit den inneren Qualitäten – ist die entscheidende Voraussetzung für langfristigen Erfolg. Eine gute verkehrliche Erschließung der neuen Quartiere und ein attraktives engmaschiges Wegenetz für den Fahrradverkehr unterstützen neue Formen der Mobilität.

Berlins Qualität ist die Kombination von Kiez und Metropole, das muss sich gerade auch in den neuen Quartieren beweisen. Die neuen Stadtquartiere werden nur dann einen Mehrwert für ihre Nachbarschaft bieten, wenn sie städtebaulich gut integriert sind und über eine gute Ausstattung mit sozialer Infrastruktur und attraktiven öffentlichen Räumen verfügen.

Es gilt daher, qualitätsvolle, nutzungsgemischte und in jeder Hinsicht nachhaltige Quartiere mit einer stabilen Sozialstruktur zu gestalten.

Neue Stadtquartiere brauchen eine gestaltete Mitte. Das können soziale Einrichtungen ebenso wie Einzelhandel und Gastronomie sein. Auch ein attraktiver Freiraum kann diese Funktion erfüllen. Besondere Aufmerksamkeit ist den Schulen und ihrer städtebaulichen Einbindung in das Quartier zu widmen. Sie sind heute wichtige Stadtteilzentren und zentrale Orte interkultureller Begegnung.



Abb. 1

1
Karower S-Bahn Kreuz (es ist nicht nur ein S-Bahnkreuz, sondern auch für den Regionalverkehr, hier verkehrt auch Fernverkehr) / Blickrichtung SSW

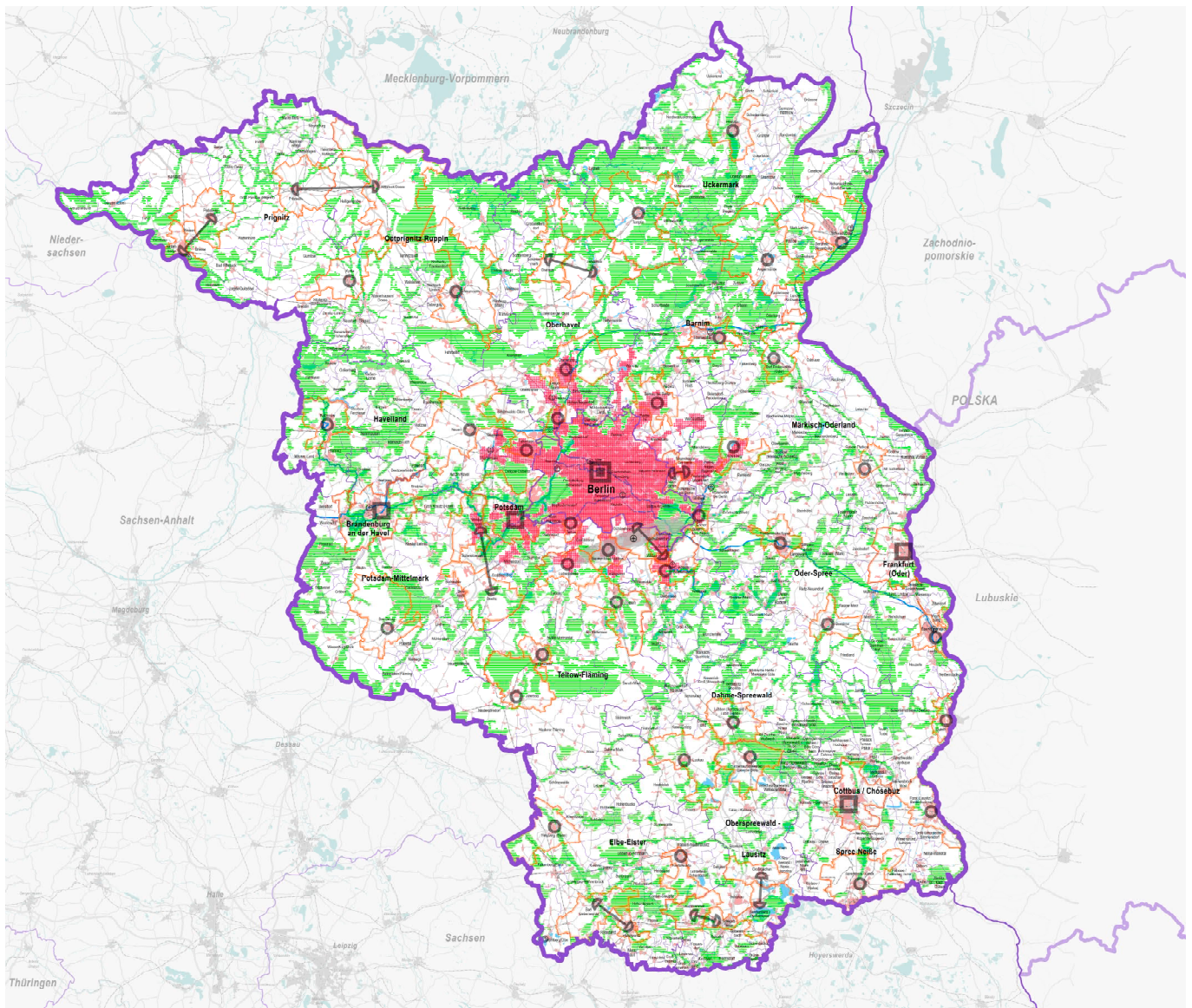




Abb. 2

2
Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion
Berlin-Brandenburg (LEP HR), Bearbeitungs-
stand: 29. April 2019

 Gestaltungsraum Siedlung
 Freiraumverbund

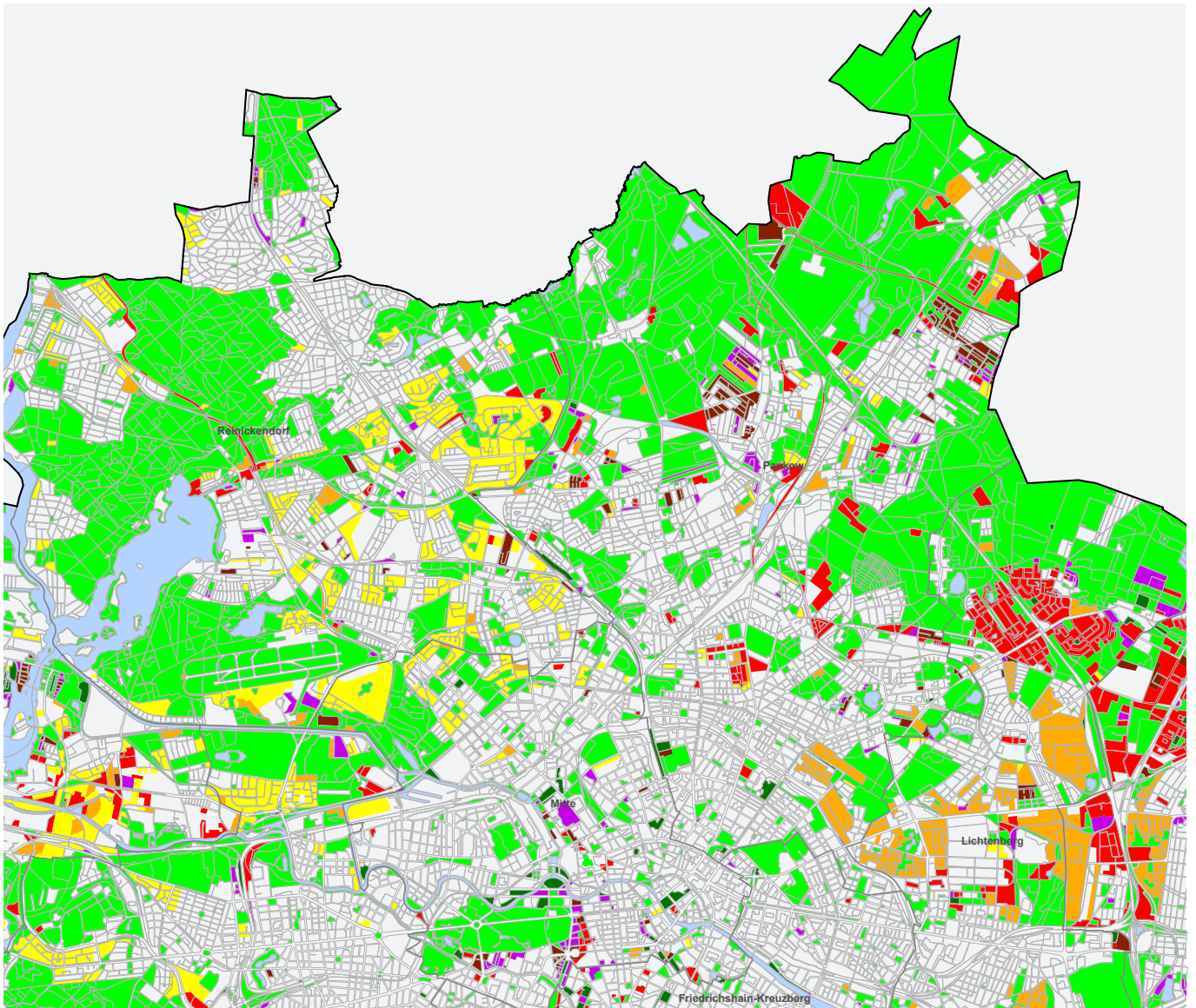


Abb. 3

3

Umweltatlas Freiflächenentwicklung –
Inanspruchnahme von Freiflächen für bauliche
Nutzungen, Bearbeitungsstand: Mai 2013

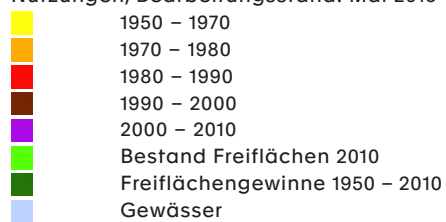




Abb. 4

4
Luftbild Gesamtstadt /
Karower Kreuz markiert

Die Quartiere brauchen Arbeitsplätze. Die Körnigkeit dieser Mischung muss spezifisch auf die individuelle Situation bezogen sein. Die Stärkung lokalen Gewerbes, vom örtlichen Bäcker über Büros, lokale Dienstleistungen, Ladenhandwerk oder spezialisierte Werkstätten, leistet einen wesentlichen Beitrag für die Belebung und nachhaltige Entwicklung der Quartiere. Besondere Aufmerksamkeit ist dabei den Erdgeschossnutzungen zu widmen.

Die Quartiere sollen im Inneren vor allem fußläufig erschlossen sein. Das erfordert eine dichte Bebauung, aber auch einladende Freiräume. Die zentralen Einrichtungen sind Kristallisationspunkte des Kiezes. Das Grundgerüst ist der öffentliche Raum mit Straßenflächen und Freiräumen von hoher Qualität. Auch für die Freiflächen gilt das Primat: Qualität geht vor Quantität. Wesentlich sind attraktive Grünvernetzungen mit der Nachbarschaft und der Innenstadt, die auch zusätzliche Funktionen für die Wasserwirtschaft, für den Fahrradverkehr, als informelle Sportanlagen usw. übernehmen werden. Leitbild ist die Integration der Funktionen, nicht die Addition autonomer Flächenansprüche.

Konzeptionell liegt in der äußeren Stadt ein besonderer Fokus auf der Gartenstadt des 21. Jahrhunderts, auf zukunftsorientierten Verkehrskonzepten und auf ökologischen wie energetischen Qualitäten. In den neuen Quartieren der inneren Stadt spielt die Mischung von Wohnen und Arbeiten auf engstem Raum eine besondere Rolle.

2.4 Stadt-, Siedlungs- und Landschaftsstruktur

Die Auswirkungen der städtischen Besiedlung auf die Umwelt sind in besonderem Maße von der Art und der Intensität der menschlichen Nutzung abhängig. Aus diesem Grunde können die Wirkungen auf die Umwelt eng an Nutzungen und Baustrukturen gekoppelt werden. Im Laufe der städtebaulichen Entwicklung Berlins ist eine vielschichtige Bau- und Freiraumstruktur entstanden.

Siedlungsentwicklung Berlins

Die natürliche Landschaft und die Siedlungsentwicklung haben gleichermaßen die Stadtstruktur Berlins geprägt. Reste der landwirtschaftlich genutzten Flächen sowie durch Gewässer und Wald geprägte Landschaften sind bis heute von Bebauung frei geblieben: die Wälder im Südosten Berlins zwischen Spree und Dahme, im Westen an der Havel und der Bucher Forst im Norden sowie größere zusammenhängende Landwirtschaftsflächen im Nordosten der Stadt.

Nach 1880 – Gründerzeit

Am deutlichsten veränderte sich das Erscheinungsbild Berlins am Ende des 19. Jahrhunderts, als sich die Stadt zu einem industriellen Zentrum entwickelte. Mit zunehmenden Arbeitsmöglichkeiten strömten viele

Menschen nach Berlin, ein wachsender Wohnungsbedarf war die Folge. Die Bautätigkeit wurde in Bebauungsplänen und Bauordnungen geregelt, in denen Straßenbegrenzungslinien, die Größe der Blöcke, die Mindestgröße der Höfe und die Höhe der Gebäude festgelegt waren. Innerhalb der Berliner Ringbahn, zwischen Gesundbrunnen, Ost-, Süd- und Westkreuz, entstand so zwischen 1880 und 1918 die für Berlin typische dichte Blockbebauung mit engen, teilweise mehreren aufeinander folgenden Hinterhöfen. In den damaligen Vororten dominierte eine niedrigere und etwas großzügiger angelegte Blockbebauung mit Schmuck- und Gartenhofstruktur und Villenbebauung.

Nach 1918 – Groß-Berlin

Neue Bauformen entwickelten sich großflächig erst, nachdem 1918 per Gesetz die Errichtung von Seitenflügeln und Quergebäuden verboten wurde. Gleichzeitig lösten gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaften die privaten Bauherren als Hauptträger des Wohnungsbaus ab. Die bisher vorherrschende parzellenweise Bebauung wurde durch größere, zusammenhängende Wohnsiedlungen außerhalb der Ringbahn, am damaligen Stadtrand Berlins abgelöst. Begünstigt wurde diese Entwicklung durch den Zusammenschluss von Berlin mit seinen Umlandgemeinden zu Groß-Berlin im Jahr 1920, was eine einheitliche Bauplanung ermöglichte. Auch den siedlungsbezogenen Freiräumen wurde größere Bedeutung beigemessen, was sich in Größe, Nutzbarkeit und Gestaltung der nicht bebauten Siedlungsräume, aber auch in der öffentlichen Freiraumgestaltung zeigte. In dieser Zeit entstanden die großen Volksparks und Kleingartenanlagen, die sich ringförmig um den Innenstadtkern der Jahrhundertwende erstreckten.

Nach 1945 – Die geteilte Stadt

Massive Zerstörungen während des Zweiten Weltkriegs und die politische Spaltung Berlins im Jahr 1948 beeinflussten die weitere städtebauliche Entwicklung. 30 % aller Gebäude waren damals zerstört oder schwer beschädigt.

Zerstörungen nahezu gleichen Ausmaßes – mit stellenweise destruktiven Wirkungen auf den historischen Stadtgrundriss und die Bausubstanz – gingen in den nachfolgenden Jahrzehnten mit den teils radikal umgesetzten Plänen, wie z. B. der autogerechten Stadt und dem sozialistischen Städtebau, in beiden Stadthälften einher.

Ab Ende der 70er-Jahre begann sich die Baupolitik auf die Reaktivierung der Innenstadt zu konzentrieren. Die Wiedergewinnung der durch Krieg und Mauerbau weitgehend zerstörten historischen Innenstadt war unter dem Motto „Behutsame Stadterneuerung“ das zentrale Thema der Internationalen Bauausstellung 1984/87.

Nach 1989 – Die wiedervereinigte Stadt

Bis 1992 wurden die im Bau befindlichen Plattenbausiedlungen im Ostteil der Stadt fertiggestellt. Im Westteil wurden in dieser Phase nur geringfügige Ergänzungen im Baubestand vorgenommen. In den Jahren 1993 bis 1997 war die Siedlungsentwicklung zum einen durch die Entstehung neuer Vorstädte im Außenbereich, wie zum Beispiel auf ehemaligen Äckern in Karow-Nord, geprägt. Zum anderen wurden in den Folgejahren im Stadtzentrum zahlreiche Großprojekte sowie das Parlaments- und Regierungsviertel für die gemeinsame Hauptstadt Berlin errichtet.

Mitte der 90er-Jahre wurde klar, dass der für Berlin erwartete Entwicklungsboom ausblieb. Die Abwanderung ins Umland wurde zum dominierenden demografischen Faktor. Der Wohnungsneubau war rückläufig und stagnierte bis 2011. An die Stelle von Großbauprojekten traten individuelle Projekte innerstädtischer Nachverdichtung sowie Sanierungen von Plattenbau-Großsiedlungen im Rahmen der Stadtumbau-Förderungen.

In den letzten Jahren hat der Wohnungsneubau in Folge der stark zunehmenden Bevölkerungsentwicklung deutlich zugenommen. Der Stadtentwicklungsplan „Wohnen 2030“ weist 14 neue Stadtquartiere mit einem Potenzial für rund 200.000 neue Wohneinheiten auf. So sollen neue Wohnquartiere unterschiedlicher Typologie und Dichte auf Konversionsflächen, auf Flächen des Außenbereichs und insbesondere auf zahlreichen städtischen Brachflächen entstehen. Diese Prozesse werden die Stadt voraussichtlich die nächsten 10 bis 15 Jahre begleiten.

Freiflächen entlang des Mauerstreifens und brachgefallene Bahnflächen, die sich aufgrund der Jahrzehnte währenden Teilung in mancher Hinsicht zu wertvollen Bestandteilen des Biotop- und Freiraumsystems entwickelt hatten, wurden zu städtischen Parkanlagen oder Gedenkstätten umgestaltet oder konnten als naturnahe Flächen gesichert werden und tragen als neue berlintypische Bestandteile zur vielfältigen Freiraumstruktur der Stadt bei (z. B. Nordbahnhof, Gleisdreieck, Mauerpark, Gedenkstätte Bernauer Straße, Südgelände, Biesenhorster Sand). Es entstanden im Zuge der städtebaulichen Entwicklungsprojekte auch vollständig neue öffentliche Grünflächen, die, vielfach als Landschaftsparks konzipiert, neben der Erholungsfunktion zunehmend auch Aufgaben und Funktionen für den Naturschutz und die Landschaftspflege erfüllen. Die Umweltauskarte „Freiflächenentwicklung“ stellt die einzelnen Gewinne und Verluste an Grün- und Freiflächen differenziert dar.

2.5 Mobilität /Verkehrliche Erschließung

Seit Oktober 2022 wird der gesamte nationale wie internationale Flugverkehr über den neu errichteten

Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) unmittelbar außerhalb der Stadtgrenze im Südosten Berlins abgewickelt.

Im internationalen Schienenfernverkehr ist Berlin ein wichtiger Knotenpunkt insbesondere für Züge zwischen West- und Osteuropa. Mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofes im Jahr 2006 wurde, gemäß dem sogenannten Pilzkonzept und zusätzlich zu der in Ost-West-Richtung angelegten Stadtbahn, eine unterirdische Regional- und Fernverkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung fertiggestellt.

Berlin verfügt über ein engmaschiges Netz an öffentlichem Personennahverkehr mit 16 S-Bahn-Linien, neun U-Bahn-Linien, 22 Straßenbahn-, 150 Bus- und sechs Fährlinien.

Die Innenstadt wird in Ost-West-Richtung von der als Viaduktbahn angelegten Stadtbahn durchquert, die parallel von S-Bahn sowie Regional- und Fernverkehr befahren wird. Vervollständigt wird der Bahnverkehr durch die Ringbahn und den 125 km langen Berliner Außenring, der in der östlichen Hälfte durch das Berliner Stadtgebiet und über das Karower Kreuz verläuft und angrenzende Städte wie Oranienburg, Potsdam und Ludwigsfelde mit Berlin verbindet.

Im Vergleich mit anderen deutschen Städten ist die Dichte an Personenkraftwagen in Berlin niedrig. Gleichzeitig zählt Berlin zu den Millionenmetropolen in Europa mit überdurchschnittlich vielen Fahrradnutzern. Während der Corona-Pandemie wurde diese Tendenz verstärkt und es zeichnete sich ein schneller Wandel von Mobilitätsgewohnheiten und eine veränderte Nutzung von Verkehrsmitteln und des öffentlichen Raums ab.

Mit dem Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr Berlin 2030 wurde im März 2021 ein übergeordnetes Leitbild für eine menschenfreundliche Stadt entwickelt, in der dem Umweltverbund Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt wird. Ziel ist es, mehr Mobilitätsoptionen bei weniger Straßenverkehr zu ermöglichen, um den Bedürfnissen der Menschen, des Klimaschutzes und der Umwelt gerecht zu werden.

2.6 Sozio-kultureller Kontext

Berlin ist eine internationale Stadt, hier leben Menschen aus rund 170 Nationen, der Anteil der ausländischen Bevölkerung liegt bei etwa 20 %, und 55 % der Bevölkerung sind jünger als 45 Jahre.

Seit der Zeit Friedrichs des Großen im 18. Jahrhundert gehört es zum Selbstverständnis Berlins, eine Stadt des Wissens und der Kultur zu sein. Im Stadtbild sind die politischen und kulturellen Entwicklungen des 19. und 20. Jahrhunderts allgegenwärtig. Heute prägt eine

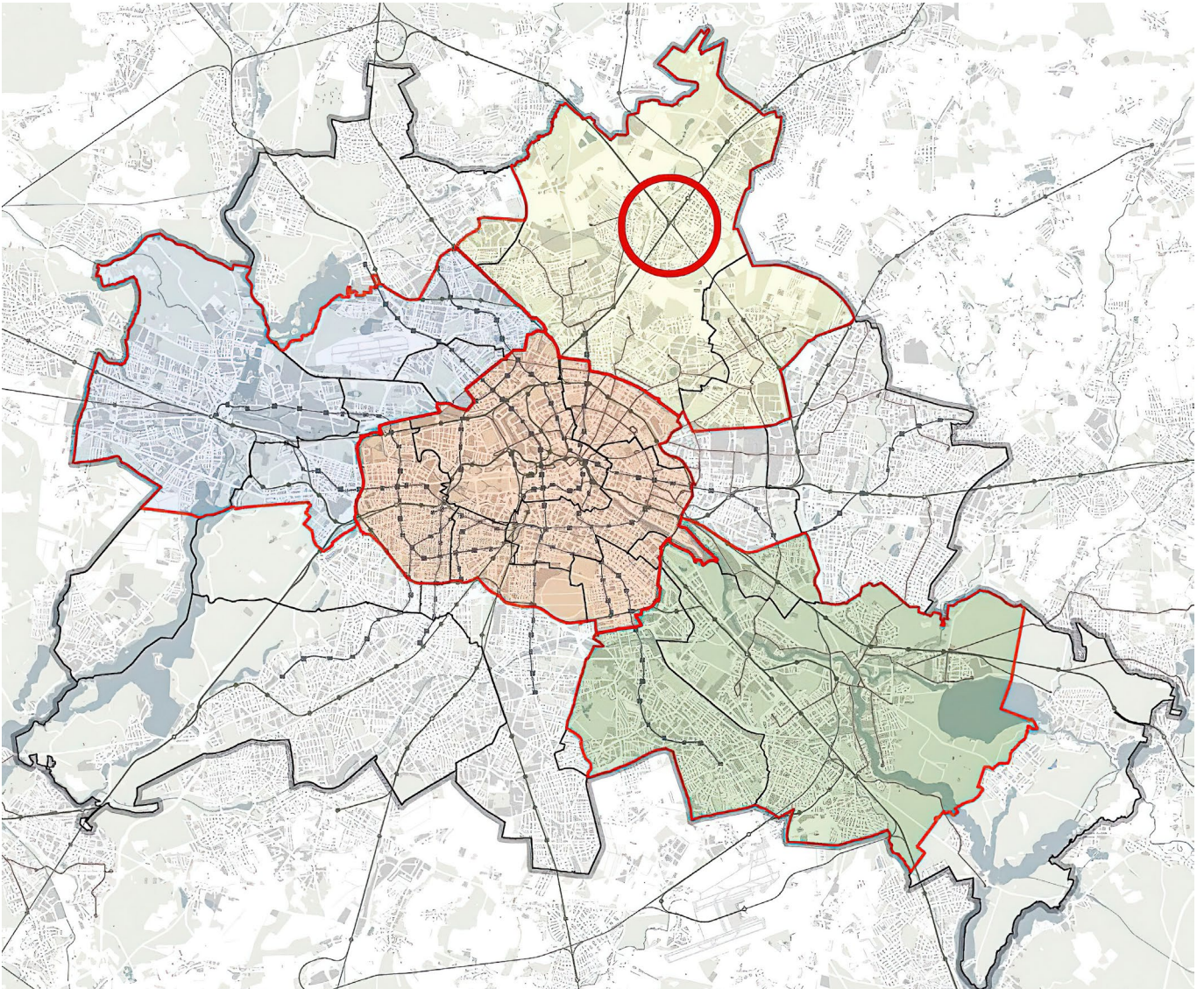


Abb. 5

5
Entwicklungsräume
Berlins (Nordostraum gelb,
Karower Kreuz rot)

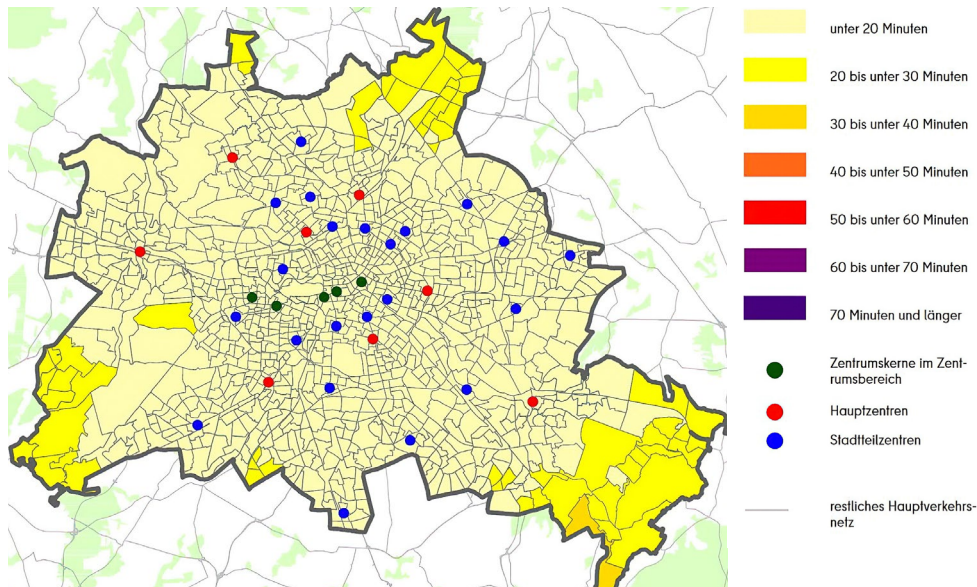


Abb. 6



Abb. 7

6
 Stadtentwicklungsplan
 Mobilität und Verkehr Berlin
 2030, Ergebnisse Straßenver-
 kehr – Mittlere MIV-Reisezeit,
 Bearbeitungsstand: März 2021

7
 Karower Kreuz /
 Blickrichtung Süden

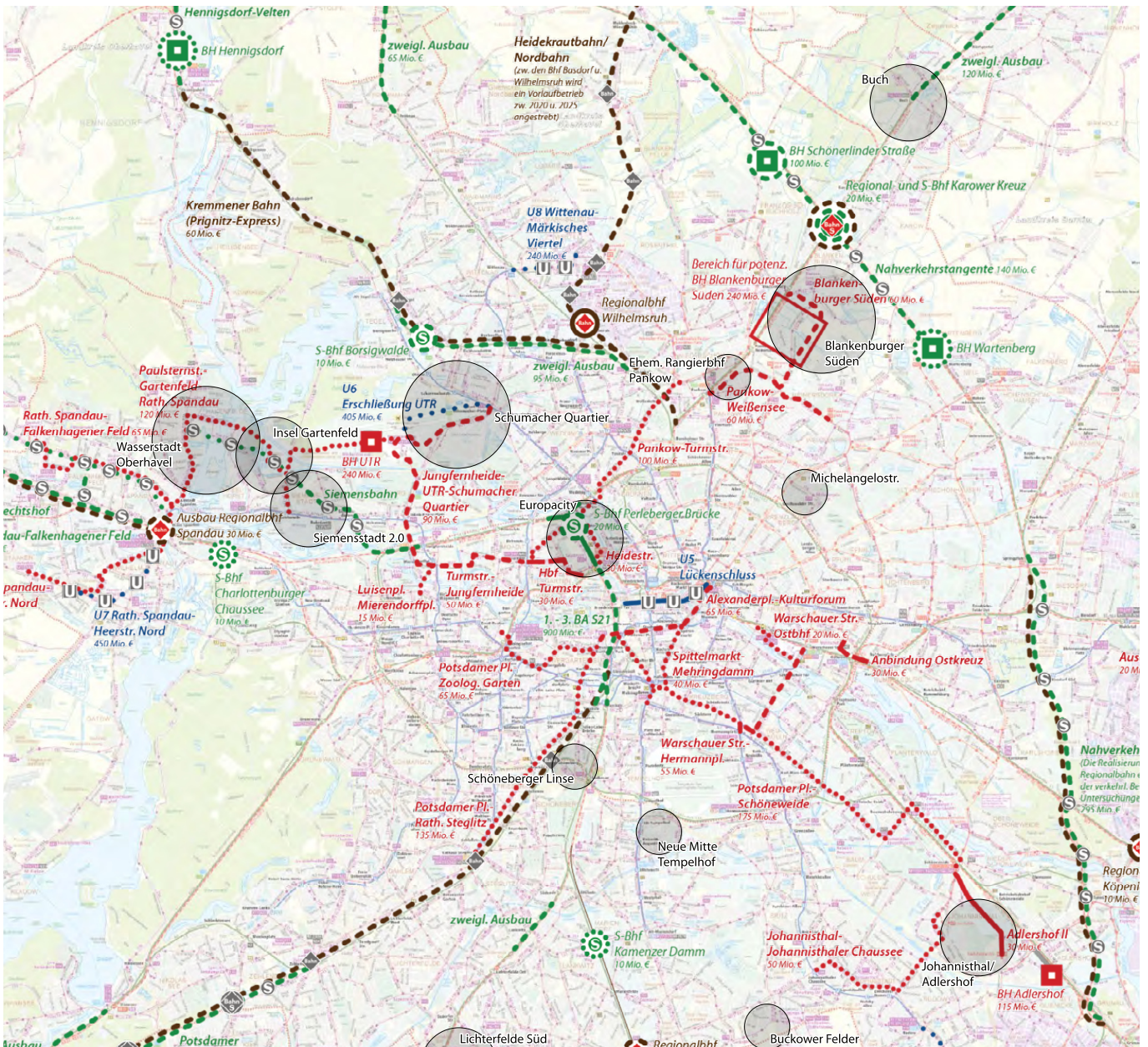


Abb. 8

8

Stadtwentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030, Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Schieneninfrastruktur, Bearbeitungsstand: März 2021

- Bestandsnetz
- derzeit in Umsetzung
- - - - derzeit in Genehmigungsphase
- · · · · derzeit in Planungsphase
- · - · - Fertigstellung bis 2035 geplant
- · · · · Machbarkeitsuntersuchungen
- ◆ S zusätzliche Bahnhöfe (nach Bedarfsplan)
- ◆ S U zusätzliche Bahnhöfe (nach FNP)
- zusätzliche optionale Betriebsshöfe etc.

Kulturlandschaft mit Opernhäusern, Theatern, Museen, Klubkultur oder Street Art die Stadt. Die Museumsinsel, die Berliner Philharmoniker oder das Berlinalefilmfestival genießen internationales Renommee und ziehen jedes Jahr Millionen Besucher:innen in die Stadt.

Berlin zeichnet sich durch ein vielfältiges kulturelles Angebot, zahlreiche Grünflächen in der Stadt und die Nähe zu verschiedenen Naherholungsgebieten aus. Neben den Flüssen Spree, Havel, Dahme und der das Wettbewerbsgebiet durchfließenden, etwas kleineren Panke, befinden sich im Stadtgebiet eine Reihe von Kanälen, kleineren Fließgewässern sowie zahlreichen Seen und Wäldern. In Verbindung mit einem gut ausgebauten Verkehrsverbund hat Berlin einen hohen Freizeit- und Erholungswert. Berlin bietet eine hohe Lebensqualität und belegt 2022 im Ranking der lebenswertesten Städte der Welt Rang 13 (Index der britischen „Economist“-Gruppe).

2.7 Ökonomischer Kontext

Die Wirtschaft Berlins hat nach der deutschen Wiedervereinigung im Jahr 1990 einen tiefgreifenden Strukturwandel durchlaufen. Die industrielle Fertigung verlor zunächst dramatisch an Bedeutung. Das ökonomische Schwergewicht verlagerte sich vom produzierenden Sektor hin zum Dienstleistungssektor. Die Industrie selbst durchlief einen Erneuerungsprozess von arbeits- hin zu wissensintensiver Produktion unter Einsatz von Hochtechnologien.

Zu den bedeutendsten Wirtschaftszweigen in Berlin gehören heute die Kreativ- und Kulturwirtschaft, der Tourismus, die Biotechnologie und die Gesundheitswirtschaft, die Informations- und Kommunikationstechnologien, die Bau- und Immobilienwirtschaft, der Handel, die Optoelektronik, die Energietechnik sowie der Bereich Messe- und Kongresswirtschaft.

Berlin ist ein renommierter Universitätsstandort und weist eine hohe Konzentration von Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen auf. Deutschlandweit hat Berlin die höchste Forscher:innen- und Akademiker:innendichte, insgesamt sind an 79 Einrichtungen etwa 200.000 Menschen in Wissenschaft und Forschung beschäftigt. Zudem bestehen Kooperationen von Wirtschaft und Wissenschaft, wie beispielsweise der Biomedizinische Forschungscampus in Berlin-Buch mit mehr als 50 Forschungseinrichtungen und Biotech-Firmen oder das Technologiezentrum Berlin-Adlershof, in dem sechs Institute der Humboldt-Universität und etwa 1.000 Unternehmen in direkter Nähe zueinander angesiedelt sind.

3. Der Berliner Nordosten

3.1 Lage und Rolle in der Stadt

Berlin ist ein Stadtstaat und besteht aus zwölf Bezirken, von denen der nordöstliche Bezirk Pankow mit rund 410.000 Einwohner:innen der bevölkerungsstärkste Bezirk mit einer starken Entwicklungsdynamik ist, sowohl was die Bevölkerungszahlen als auch die Einkommen betrifft. Der Bezirk Pankow konnte seit 2001 einen Zuwachs von rund 75.000 Menschen verzeichnen.

Der Berliner Nordostraum umfasst im Kern die Siedlungsachse entlang der Stettiner Bahn im Bezirk Pankow, vom Prenzlauer Berg bis zum Stadtrand bei Buch, die sich im Umland fast ohne Unterbrechung bis Bernau fortsetzt. In der landschaftsplanerischen Betrachtung gehören dazu neben den Freiräumen innerhalb dieses Siedlungskorridors auch die westlich und östlich anschließenden, teils landschaftlich, teils städtisch geprägten Flächen des Berliner Barnim, vom Bezirk Reinickendorf bis nach Marzahn-Hellersdorf. Der Nordostraum Berlins steht in engen funktionalen und räumlichen Wechselbeziehungen sowohl mit der dicht bebauten Innenstadt als auch mit dem Dörfernetz des Umlandes.

Der Nordostraum zwischen dem Pankower Zentrum und der Stadtgrenze bei Buch ist einer der großen Entwicklungsräume Berlins. Insbesondere die Entwicklung des Naherholungsgebietes Berliner Barnim hat die Attraktivität des Nordostrums als Ort zum Wohnen, Arbeiten und zur Erholung weiter gestärkt, weshalb sich in den „neuen Vorstädten“ Karow, Blankenburg und Französisch-Buchholz bereits viele Berliner:innen ihren Wunsch nach einem Einfamilienhaus realisiert haben.

Der Siedlungskorridor entlang der Stettiner Bahn ist heterogen zusammengesetzt aus nutzungsstrukturell und städtebaulich differenzierten „Stadtshollen“, die durch Verkehrsschneisen, Kleingartenzonen und Freiflächen voneinander getrennt sind. Wohn- und Gewerbegebiete, Grünflächen, Verkehrsachsen und Infrastrukturstandorte, brachgefallene Flächen sowie Verkehrs- und Leitungstrassen bestimmen heute das Bild des Stadtraumes.

Mit den Radialen der Nordbahn und der Stettiner Bahn, dem Autobahnzubringer und den radialen Hauptverkehrsstraßen ist der Nordosten ein wichtiger Durchgangsraum. Mit seinem schnellen Anschluss an den Autobahn-Außenring ist er auch ein wesentlicher Bestandteil der peripheren Entwicklungsräume beiderseits der Landesgrenze.

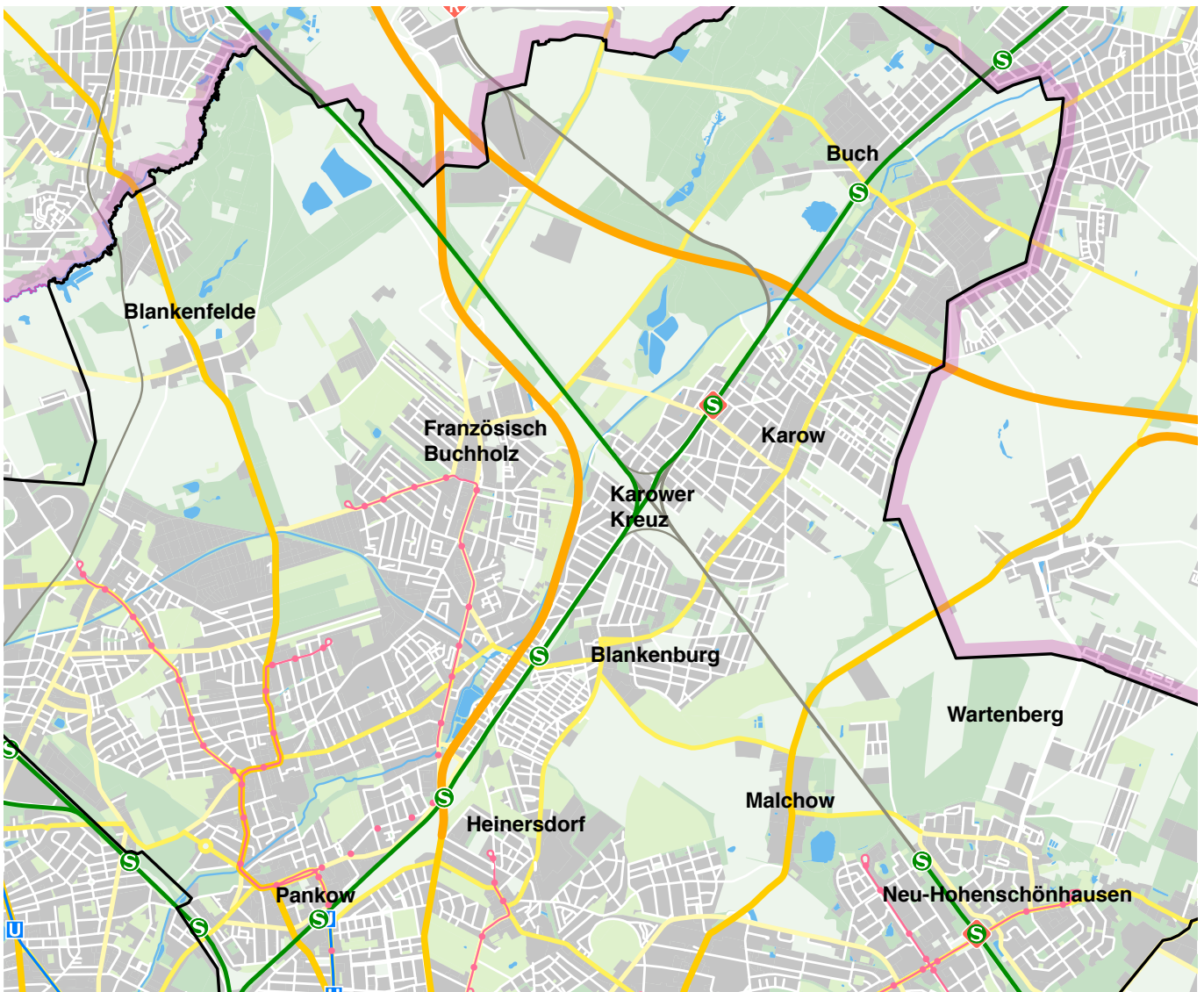


Abb. 9

9
Handlungsraum NordOst
Pankow / Ortsteile



Abb. 10

10
Blick über Nordberlin /
Karower S-Bahn Kreuz /
Blickrichtung Westen



Abb. 11

11
Blick über Nordberlin /
Karower S-Bahn Kreuz /
Blickrichtung Osten

3.2 Herausforderungen der Stadtentwicklung

Der Entwicklungsraum Nordost, zwischen der Berliner Mitte und den Flächen des Berliner Barnims gelegen, verfügt über eine Vielzahl gesamtstädtisch sehr bedeutsamer Entwicklungspotenziale und umfasst große Teile des Bezirks Pankow zwischen dem Bereich Michelangelostraße und der Berliner Landesgrenze.

In diesem Stadtraum sind aktuell allein drei neue Stadtquartiere, weitere gesamtstädtisch bedeutsame Wohnungsbauvorhaben, mehrere größere Gewerbegebiete sowie zahlreiche Projekte der Verkehrs-, Freiraum- und sozialen Infrastruktur geplant.

Allein für den Nordostraum wird eine Handlungskulisse mit ca. 60 mittleren und großen Wohnungsbauvorhaben mit einem perspektivischen Wohnflächenangebot von mehr als 40.000 Wohnungen für über 100.000 neue Einwohner:innen, ca. 360 ha für gewerbliche und industrielle Nutzungen sowie die hierfür erforderlichen Infrastrukturplanungen mit 28 ÖPNV- und 13 MIV-Projekten sowie 31 Schulen aufgezeigt.

3.3 Grundsätze der Stadtentwicklung für den Nordostraum

1. Es gilt den Nordostraum als attraktiven und stadtnahen grünen Wohnstandort mit besonderer Identität auszubauen. Die Ortsteile des Bezirks Pankow mit ihren historischen Ortskernen bieten die Chance, durch Erhalt typischer Elemente und Strukturen dem Wohnen eine besondere Adresse und Identität zu verleihen. Ein enger Bezug zur umgebenden Landschaft ermöglicht attraktives Wohnen im Grünen. Die Lage großer Potenzialflächen entlang der S-Bahn gewährleistet eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt und des Umlandes mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Umfangreiche Verdichtungspotenziale in den bestehenden Einfamilienhausgebieten sowie kleinere und größere Abrundungsflächen ermöglichen im Nordosten ein breites Spektrum unterschiedlicher Wohnungsbautypen, die individuellen Wohnansprüchen gerecht werden. Die Nachverdichtung vorhandener Siedlungsflächen in Anlehnung an die Maßstäblichkeit des Bestandes soll dabei im Vordergrund stehen.
2. Die Landschaft muss als stabilisierendes und rahmengebendes Element erhalten und entwickelt werden. Die durch weiträumige Felder, Wiesen und Wälder geprägte Landschaft des Berliner Barnim ist innerhalb Berlins einzigartig. Sie gibt dem Raum seine unverwechselbare Qualität und wirkt in dem heterogenen Siedlungsgefüge als gliederndes und verbindendes Element. Durch landschaftliche Aufwertung und Überwindung von Barrieren sowie durch ergänzende Angebote für eine aktive Freizeitbetätigung kann dieser heute schon beliebte Erholungsraum noch besser nutzbar gemacht werden. Das Naherholungsgebiet Berliner Barnim erhält durch seinen weiteren Ausbau eine zunehmend gesamtstädtische Bedeutung. Schwerpunkte sind die Aufwertung der Wartenberger und Falkenberger Feldflur, der Malchower Auenlandschaft, des Pankeparcs Buch und die Entwicklung Arkenbergs zu einem naturnahen Naherholungsgebiet. Eine innovative landwirtschaftliche Nutzung, z. B. durch nachwachsende Rohstoffe und „Farbfelder“, sowie die Erschließung durch ein umfangreiches Wegenetz sollen diese Maßnahmen ergänzen. Durch einen engen Bezug von vorhandenen und neuen Siedlungsflächen zu reizvollen Landschaftsstrukturen erhält die gesamte Region eine besondere Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandort.
3. Die Dorfkernen und Ortskerne müssen attraktiver gestaltet werden. Die historischen Dorflagen als imageprägende Kernbereiche müssen im Zuge der Verdichtung der Bestandsgebiete und der Erschließung neuer Wohnbaustandorte in ihrer Zentralität weiterentwickelt und behutsam ergänzt werden. Durch Herausarbeitung der dörflichen Strukturen und Maßnahmen zur Begrenzung und Lenkung des Verkehrs sollen die Aufenthaltsqualität erhöht und Anreize für die Ansiedlung von Gaststätten und kleinen Dienstleistungsbetrieben geschaffen werden.
4. Die Synergien des Gesundheits- und Wissenschaftsstandortes Buch müssen genutzt werden. Durch die Tradition als Gesundheits- und Wissenschaftsstandort mit einer engen Verbindung von Grundlagenforschung, klinischer Forschung und Biotechnologie hat der Ortsteil eine hervorragende Ausgangsposition für eine erfolgreiche Zukunft. Das besondere Profil ermöglicht es, spezielle Wirtschafts- und Forschungszweige zu etablieren, die für das Image und die wirtschaftliche Entwicklung ganz Berlins Bedeutung haben. Das besondere Profil Buchs, seine Lage und seine städtebaulichen Qualitäten machen den Ortsteil zu einem attraktiven Standort für Wohnen und Arbeiten und bilden das Fundament für eine nachhaltige Entwicklung.
5. Die Arbeitsplatzpotenziale müssen im Nordostraum gezielt genutzt werden. Der Nordosten zählt nicht zu den traditionellen Gewerbestandorten Berlins. Wohnmöglichkeiten und Arbeitsstätten müssen hier in ein ausgewogeneres Verhältnis gesetzt werden, um den im Vergleich zu anderen Stadtteilen geringen Arbeitsplatzbesatz auszubauen. Durch die Lage am äußeren Berliner Autobahnring, die kurzfristig mobilisierbaren Potenziale für Neuansiedlungen nördlich von Buchholz, den Ausbau des

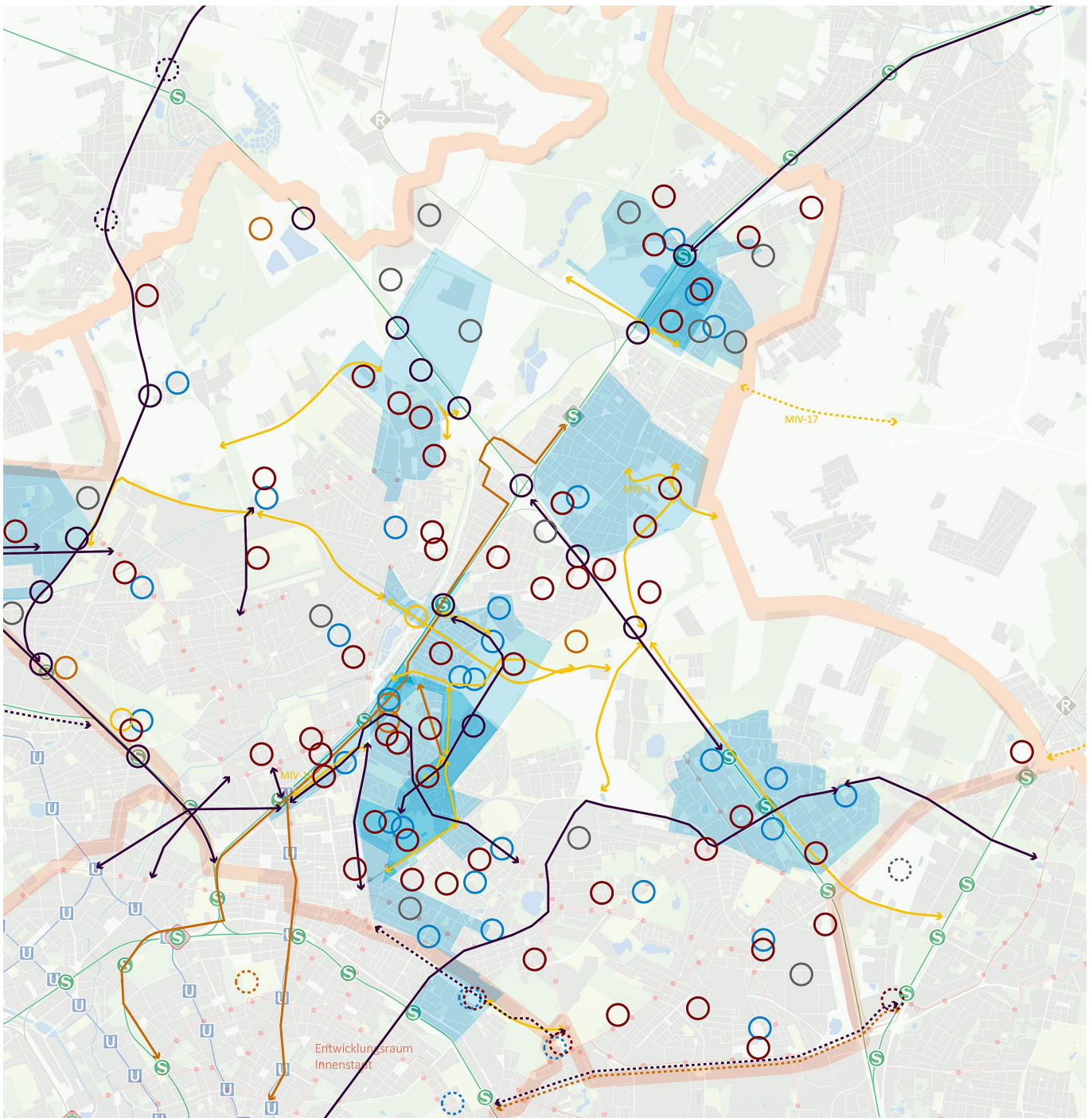


Abb. 12

- 12
 Struktur- und Handlungskonzept für den
 Nordostraum Berlins 2021
- Wohnbaugebiete
 - Gewerbe und Forschung
 - ÖPNV
 - Motorisierter Individualverkehr
 - Soziale Infrastruktur
 - Grünraum
 - Sonstige Planung

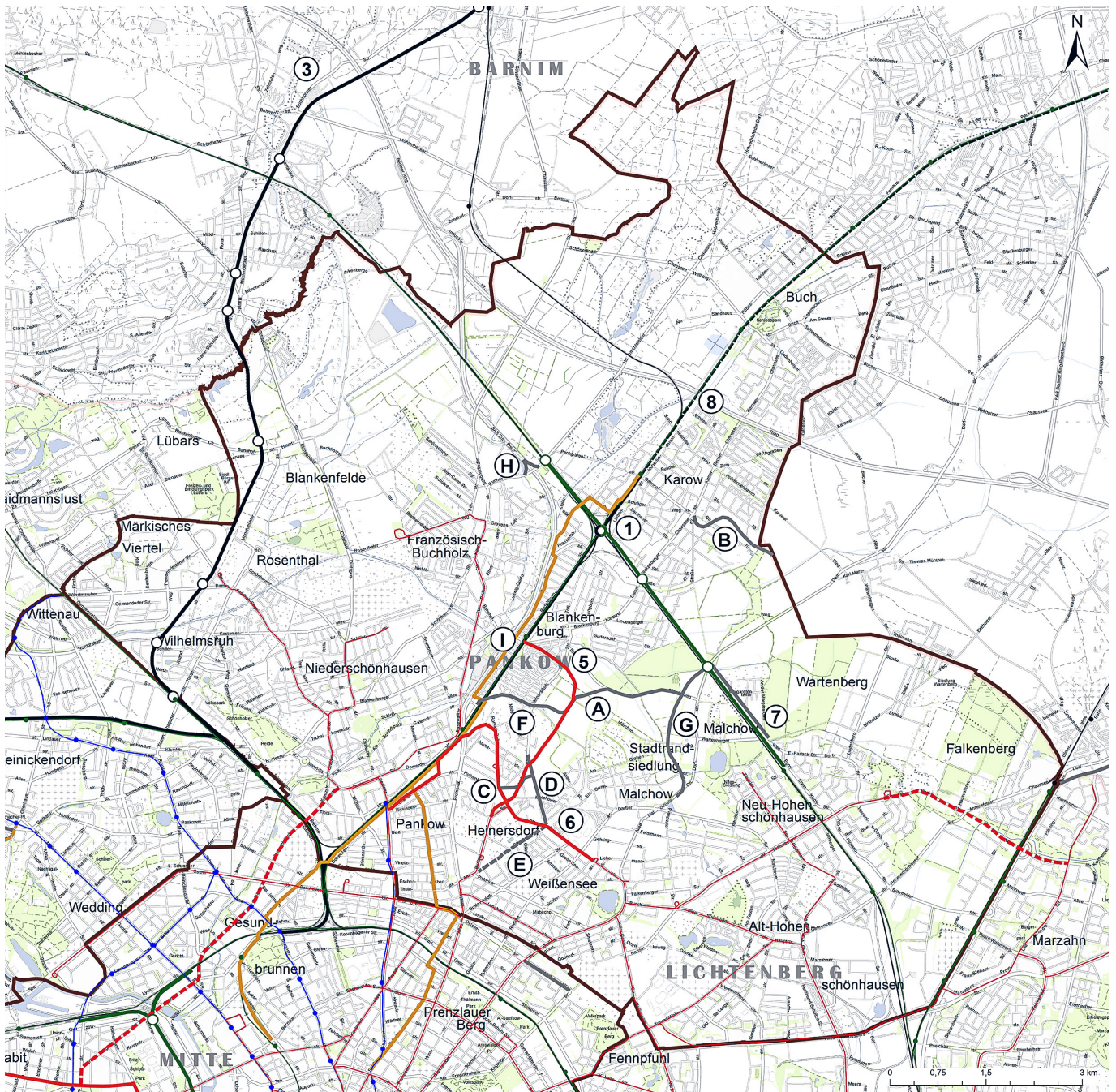


Abb. 13

- 13 Verkehrsplanung Nordostraum /Entwurf 2019
- Straßennetz
 - Planung bis 2030
 - Planung zurückgestellt
- Regionalbahn
 - Bestand
 - Planung bis 2030
 - zweigleisiger Ausbau
- S-Bahn
 - Bestand
 - Planung bis 2030
- U-Bahn
 - Bestand

- Straßenbahn
 - Bestand
 - Planung bis 2030
 - - - Dringlicher weiterer Bedarf
 - Panke-trail (Planung bis 2030)
- Radweg
 - Bestand
- Sonstiges
 - Umsteigebahnhof (Planung bis 2030)
 - Abgrenzung Entwicklungsräume
 - Landesgrenze

Gewerbegebietes Schöneler Straße, die Nachnutzung der Flächen des Rangierbahnhofs Pankow für ein urban durchmischtes neues Stadtquartier mit Wohn- und Mischnutzungen, die Entwicklung des neuen Stadtquartiers „Blankenburger Süden“ mit einer vielfältigen Nutzungsmischung (Wohnen, Gewerbe, Soziales, Kultur, Gesundheit etc.) sowie die Weiterentwicklung des Standorts Buch zu einem Medizin- und Biotechnologieschwerpunkt entstehen für den Nordostraum Perspektiven auch als Arbeitsort, die gezielt zu nutzen sind.

6. Die städtischen Zentren müssen stabilisiert und aufgewertet werden. Die historischen Ortskerne bilden das Grundgerüst der städtischen Zentren im Nordostraum. Unter diesen nimmt der Ortskern Pankow als einziges Hauptzentrum und Bindeglied zur Innenstadt eine herausragende Stellung ein. Seine Entwicklung zu einem multifunktionalen Hauptzentrum soll durch die Nutzung von Flächen südlich des Angers sowie durch ergänzende Einzelhandelsangebote auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs Pankow unterstützt werden. Die bisher eher verhaltene Entwicklung des Einzelhandels im Nordostraum bietet die Chance, auch die Sub-Zentren in den Ortsteilen zu stabilisieren. Das Umfeld des Bahnhofs Buch ist ein positives Beispiel für ein gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbares Ortsteilzentrum, das sich in die bestehende Bebauung einfügt und in diesem Sinne weiter ausgebaut werden soll.
7. Das Verkehrsnetz muss behutsam weiterentwickelt werden. Eine wesentliche Standortqualität des Nordostraums ist die Lage an mehreren S-Bahn-Linien mit schnellen Verbindungen in Richtung Innenstadt. Die Erreichbarkeit der Bahnhöfe aus den vorhandenen und geplanten Siedlungsbereichen zu Fuß, mit dem Fahrrad oder per Bus ist teilweise zu qualifizieren. Die Bahnhofsumfelder sind angemessen zu verdichten. Defizite bestehen im Straßennetz, das in den dominanten Radialverbindungen noch Engpässe aufweist, während leistungsfähige Querverbindungen fehlen. Im Zuge der weiteren Entwicklung des Nordostraums sind deshalb Optionen für entsprechende Netzergänzungen offen zu halten. Wichtigstes Element der langfristigen Netzkonzeption ist die „Tangentialverbindung Nord“. Ihre Realisierung hängt jedoch vom weiteren Fortschreiten der Bebauung im Nordostraum ab. Zunächst sollen die Verbindungen durch Ausbau und örtliche Ergänzung des vorhandenen Straßennetzes verbessert werden. Dazu gehören u. a. die Neutrassierung und Verlängerung der Granitzstraße in Pankow, die Entlastung des Ortskerns von Heinersdorf, die Verkehrserschließung Blankenburgs sowie die Verbindung zwischen Karow und der

Bundesstraße 2. Wichtige und bereits realisierte Maßnahmen im überörtlichen Netz sind der dreistreifige Ausbau des Autobahn-Außenrings und der Umbau des Autobahndreiecks Pankow.

3.4 Urbaner Kontext

Der Nordostraum mit einer Fläche von 6.800 ha gliedert sich in einen inneren und einen äußeren Teilraum. Mit einer dichten, mehrgeschossigen Bebauung weist der innere Bereich städtische Strukturen auf, auf etwa 20 % der Fläche leben hier 60 % der Einwohner:innen. Der äußere Nordostraum ist dagegen durch heterogene Bauungs- und Nutzungsstrukturen geprägt. Idyllische Dorflagen finden sich neben ausgedehnten Siedlungsgebieten, neuen Vorstädten und großen Verkehrsanlagen. Die Abgrenzung zwischen Siedlungsraum und äußeren Freiräumen ist an vielen Stellen nicht deutlich ausgeprägt.

Landschaftsstruktur

Die wellige Landschaft des Barnim, die sich von den Urstromtälern von Spree und Havel bis zum Oderbruch hinzieht, entstand am Ende der letzten Eiszeit. Die schmelzenden Gletschermassen hinterließen eine Hochfläche mit ausgeprägten Schichtungen von Sand und Lehm. Charakteristisch ist das Schichtenwasser, das auf oberflächennahen Lehmschichten mit geringer Sandauflage bis zu neun Monate im Jahr temporäre Teiche bilden kann. Das abfließende Schmelzwasser des Gletschers grub sich in die Hochfläche ein und hinterließ das Tegeler Fließ, die Panke und die Wuhle. In Senken und Mulden, in denen sich große Eisblöcke über längere Zeit halten konnten, entstanden Feuchtgebiete, Moore und Kleingewässer, die heute – wie die temporären Teiche – bevorzugte Lebensräume für seltene wild lebende Tiere und Pflanzen sind. Auf der Hochfläche entwickelte sich zunächst Wald, der seit dem späten Mittelalter für Ackerflächen auf der Grundmoräne gerodet wurde. Heute sind der Bucher Forst und der Rehahn bei Ahrensfelde die einzigen alten Wälder.

Als Berlin in den Gründerjahren des 19. Jahrhunderts sprunghaft wuchs und die offen durch die Straßen fließenden Abwässer die Menschen mit Krankheiten bedrohten, beauftragte der Berliner Magistrat 1873 James Hobrecht mit dem Ausbau eines Abwassersystems. In den Folgejahren entstand durch Kauf ehemaliger Gutsländereien in Falkenberg und Wartenberg, Blankenburg, Malchow, Blankenfelde und Rosenthal das größte Rieselgut Berlins. Die Anlage von Dämmen und Rieselfeldtafeln veränderte das Landschaftsbild. Der Einbau einer Drainage und die allmähliche Absetzung von Schwermetallen führten zu einer nachhaltigen Veränderung der Böden. Nach dem Versickern des Wassers blieb auf den Rieselfeldern nährstoffreicher Schlamm zurück, auf dem Gemüse gepflanzt und Getreide angebaut wurde und der bis zu

KLIMA UND GRÜN

Landschaftspläne, Ökokonten und Überschlägige Eingriffsfolgenabschätzung

Landschaftsplanung:


 Landschaftspläne im Verfahren

Berliner Ökokonto:

 Malchower Auenlandschaft

 Blaue Perlen für Berlin

ÜEFA:

 Vorhaben mit vsl. hohem ext. Kompensationsbedarf und hoher Wertigkeit im Bestand

20 Grüne Hauptwege:

 Wegeföhrung

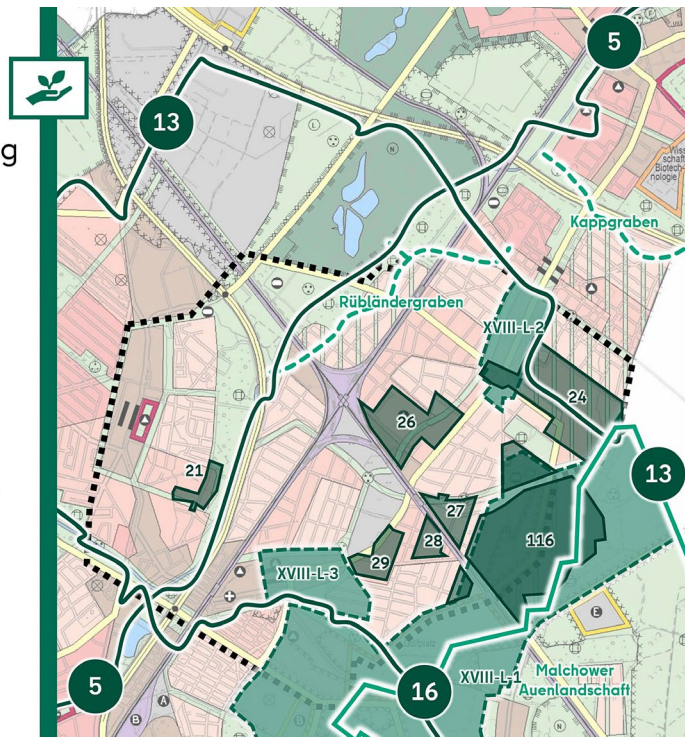


Abb. 14

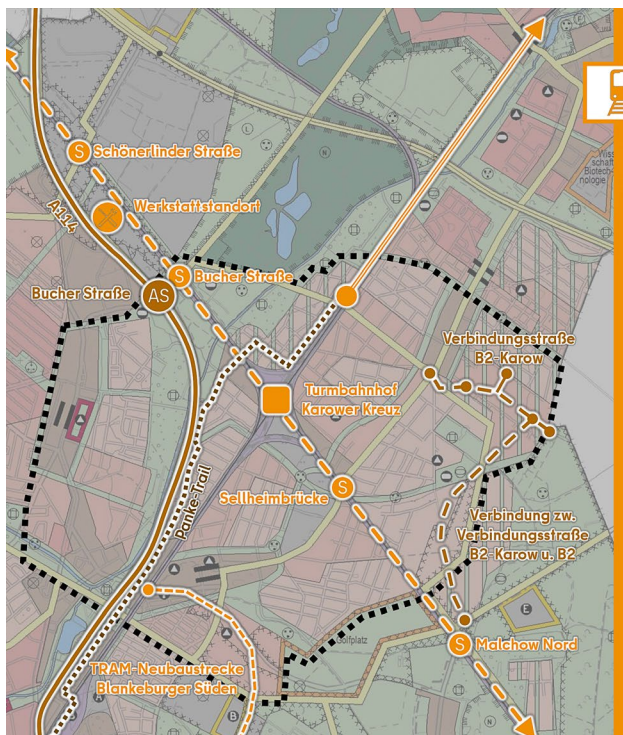


Abb. 15



VERKEHR UND MOBILITÄT

Geplante ÖPNV-, MIV- sowie Radverkehrsmaßnahmen im Nordost-Raum

Zuständigkeit: SenUMVK IV




Schwerpunkte:

- Verlängerung S75 (Wartenberg-Karower Kreuz-Mühlenbeck)
- Neubau Turmbahnhof Karower Kreuz (S-Bahn + Regionalverkehr)
- Neubau von 4 S-Bahnhöfen und einer Betriebswerkstatt
- Verbindungsstraße von Karow an die B2
- Panke-Trail

ÖPNV:

-  Ausbau S-Bahn-Trasse
-  Ausbau der Zweigleisigkeit, Taktverdichtung
-  Neubau Turmbahnhof (Regional- und S-Bahn)
-  Neubau S-Bahnhof / Werkstattstandort

MIV:

-  Planung Straßenneubau
-  grundlegende Erneuerung der Autobahn
-  Realisierung Voll-Anschlussstelle

Radverkehr:

-  Ausbau Radschnellverbindung

drei Ernten im Jahr zuließ. Zusammen mit den Erträgen straßenbegleitender Obstbäume, der Fischzucht in natürlichen und künstlich angelegten Teichen und der Viehzucht in den Stadtgütern bot sich, trotz der vorherrschenden Grenzertragsböden, eine reiche Palette von landwirtschaftlichen Produkten zur Vermarktung in der Metropole Berlin an.

Die Entwicklung der Abwassertechnik und der Bau von Klärwerken führten in den 70er-Jahren zu einer zweiten Umgestaltung der Landschaft. Die kleinteiligen Rieselfeldtafeln wurden zu weiträumigen Ackerflächen für die industrielle Landwirtschaft zusammengelegt. Einige Teilbereiche wurden mit Großwohnsiedlungen bebaut, andere zur 750-Jahr-Feier Berlins aufgeforstet. Der Rest wird bis heute landwirtschaftlich genutzt. Durch seine gute Erreichbarkeit entwickelte sich der Nordosten zu einem beliebten Ausflugsziel und zu einem Ort der Erholung in Kleingärten und Wochenendhäusern. Am Rand des Bucher Forstes entstanden zu Beginn des 20. Jahrhunderts die großen Heil- und Pflegeanstalten, deren künstlerisch gestaltete Gartenanlagen in die Landschaft eingebunden wurden und Teil des Heilungsprozesses waren.

Die landschaftlich geprägten Räume zwischen den Siedlungsachsen stellen wichtige Grünverbindungen dar und fungieren als Frischluftschneisen. Besonders hervorzuheben sind die Malchower Auenlandschaft im Südwesten des Betrachtungsraums und die Karower Teiche im Norden.

In unmittelbarer Nähe des Betrachtungsraums befinden sich drei der 20 grünen Hauptwege Berlins. Der 44 km lange Nord-Süd-Weg (Weg 5) begleitet die Panke von der nördlichen Stadtgrenze bis zur historischen Mündung der Panke in die Spree am Bahnhof Friedrichstraße und weiter bis zur südlichen Landesgrenze Berlins in Marienfelde. Der 34 km lange Barnimer Dörferweg (Weg 13) beginnt am Tegeler Hafen und verbindet von hier die historischen Dorfkerne im Bereich des Berliner Barnims bis Ahrensfelde. Die 36 km lange Humboldt-Spur (Weg 16) führt entlang des Nordgrabens vom Schloss Tegel im Bezirk Reinickendorf bis nach Ahrensfelde.

Verkehr und Erschließung

Die wesentlichen Trassen des schienengebundenen öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) sind die S-Bahnstrecke der S 2 aus der Innenstadt Berlin nach Borna sowie die Regionalbahnstrecke von Hohen-schönhausen Richtung Oranienburg, die bis Wartenberg bereits als S-Bahnstrecke ausgebaut ist und bis zum Bahnhof Karower Kreuz verlängert wird.

Als wichtige übergeordnete radiale Verkehrsstraßen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), durchqueren die Prenzlauer Promenade (B 109), die B 96 und B 96a sowie die Berliner Allee (B 2) den Nordostraum von Nord nach

Süd. Ebenso queren die BAB A 110 sowie die BAB A 114 mit der Teilanschlussstelle Bucher Straße den Bereich. Die Erschließung der Ortsteile untereinander ist durch die Schneisen der Eisenbahn- und Autobahntrassen erschwert.

Der Nordostraum wird durch starke radiale Verkehrsströme belastet. Die alten Ortskerne werden dadurch in ihrer Umfeldqualität beeinträchtigt, lediglich Französisch Buchholz wird durch den Autobahnzubringer A 114 umfahren. Durch das Wachstum im äußeren Stadtraum haben auch tangentielle Verkehrsströme erheblich zugenommen. Das Straßennetz ist darauf jedoch nicht ausgerichtet, teilweise belastet eigentlich tangential gerichteter Verkehr auch die in die Stadt führenden Radialen.

Nicht zuletzt dadurch stößt das bestehende Straßennetz an einigen Punkten an seine Leistungsgrenzen. Diese Problematik wird sich noch verstärken, wenn das Wachstum im Nordostraum und im Umland weiter steigt und die dortigen Flächenreserven genutzt werden. Entlang der Schienenkorridore der S-Bahn, im inneren Bereich ergänzt durch U-Bahn und Straßenbahn, weist der Nordostraum eine hohe Erschließungsqualität mit ausreichenden Leistungsreserven auf. Diese Verkehrsgunst bildet sich in der vorhandenen Siedlungsstruktur jedoch kaum ab. Fast überall finden sich in unmittelbarer Bahnhofsnähe noch große ungenutzte oder untergenutzte Flächen. Das tangentielle Verknüpfungspotenzial des Eisenbahn-Außenrings wird für den öffentlichen Personennahverkehr noch kaum genutzt.

Des Weiteren ist mit dem sogenannten Panke-Trail der Bau einer 18,5 km langen Radschnellverbindung vom S-Bahnhof Karow im Bezirk Pankow bis zur Torstraße in Berlin-Mitte geplant, um Fahrradfahren in Berlin noch einfacher, sicherer und komfortabler zu machen.

3.5 Sozio-kultureller Kontext

Der Nordostraum gehört zu den wenigen Berliner Teilräumen, die in den 90er-Jahren noch ein nennenswertes Bevölkerungswachstum verzeichneten. Zwischen 1991 und 2001 stand einem Rückgang in Gesamtberlin um 3,1 % ein Zuwachs im Nordostraum von etwa 30,4 % gegenüber. Motor der Entwicklung war vor allem die Verdichtung der Altsiedlungsgebiete, überlagert durch die Fertigstellung der großen Neubauvorhaben, insbesondere in Karow und Französisch Buchholz. Während die Zahl der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen in Berlin insgesamt deutlich zurückging, nahmen diese Altersgruppen im Nordosten noch zu. Bei der wachsenden Zahl an älteren Menschen verlief die Entwicklung dagegen parallel zur Gesamtstadt. Die neu zugezogenen Familien werden altern, ihre Kinder teilweise den Stadtteil verlassen. Da der Anteil der Kinder und Jugendlichen im Vergleich zur Elterngeneration um

ein Drittel geringer ist, werden weniger Familien nachwachsen, was durch Zuwanderung vermutlich nicht kompensiert wird. Die Gruppe der älteren Erwerbstätigen und insbesondere der Senioren wird dagegen stark zunehmen. Damit die Bevölkerung auch künftig eine Perspektive im Nordostraum sieht, müssen die Infrastruktur- und Wohnungsangebote auf alle Alters- und Lebensphasen ausgerichtet werden. Für die junge Generation müssen Bildungs- und Ausbildungsangebote vor Ort bestehen, die jungen Erwerbsfähigen brauchen Arbeitsplätze und die ältere Generation, deren Lebenserwartung zunimmt, benötigt Angebote in den Bereichen Freizeit, betreutes Wohnen und medizinische Versorgung.

Der Wohnungsbestand im Nordostraum umfasst einen hohen Anteil an Altbauten aus den Zwischenkriegsjahren und einen eher geringen Anteil an Nachkriegs- bzw. Neubauten. Die Wohnflächenversorgung erreicht mit 34 m² je Einwohner:in ein relativ hohes Niveau. In den 90er-Jahren wurden im Nordostraum fast 20.000 Wohnungen neu erstellt, davon vier Fünftel im Geschosswohnungsbau.

3.6 Ökonomischer Kontext

Zentren und Einzelhandel

Die Bevölkerung des Nordostraums verfügt im Durchschnitt über die höchste Kaufkraft im Ostteil der Stadt. Andererseits ist der Nordosten der Teilraum Berlins mit der geringsten Kaufkraftbindung und Verkaufsflächenausstattung, dem höchsten Fachmarktanteil und dem geringsten Verkaufsflächenanteil in Zentren. Dominierendes Zentrum im Nordosten ist der Ortskern von Pankow mit einem ausgedehnten Einzugsbereich. Mit der Fertigstellung des Rathauscenters kann es die Versorgungsfunktion eines Hauptzentrums besser wahrnehmen. Dennoch bestehen Defizite bei höherwertigen Angeboten sowie im Hinblick auf eine urbane Ergänzung durch Dienstleistungen, Freizeitangebote und Gastronomie.

Die Zentren in den Ortslagen werden ihrer Funktion als zentrale Versorgungsbereiche nur teilweise gerecht. In Französisch Buchholz und in Karow wurden in den Neubaugebieten neue Zentren abseits der traditionellen Ortskerne etabliert. Auch in Buch, in Blankenburg und in Heinersdorf haben sich durch Ansiedlung von Discountern und Fachmärkten neue Einkaufsschwerpunkte abseits der Ortskerne gebildet, deren Anziehungskraft dadurch abgenommen hat.

Umso mehr wird es darauf ankommen, die Entwicklung auf die Zentren, und hier wiederum auf deren Kernbereiche, zu konzentrieren und für weniger Zentren geeignete Handelsformen Flächenangebote in integrierten Lagen bereitzustellen.

Gewerbe und Dienstleistungen

Der Nordostraum hat einen vergleichsweise niedrigen Arbeitsplatzbesatz. Auf einen Arbeitsplatz kommen mehr als vier Einwohner, doppelt so viele wie im Berliner Durchschnitt.

Knapp ein Drittel aller Arbeitsplätze des Nordostraums befindet sich im Ortsteil Pankow, überwiegend im Dienstleistungssektor. Fast 5.000 Arbeitsplätze bietet Buch im Gesundheitswesen und in den biomedizinischen Forschungseinrichtungen. Weitere Dienstleistungsschwerpunkte liegen in den Ortsteilzentren. Die traditionellen Gewerbestandorte in Wilhelmsruh, Niederschönhausen-Ost und Heinersdorf weisen einen hohen Leerstand auf.

Wachstumspotenziale liegen vor allem in Buch sowie in den für Dienstleistungen attraktiven Lagen von Pankow. Gewerbeflächen werden dagegen – auch an neu erschlossenen Standorten – zurzeit nur schleppend nachgefragt.

Für eine langfristig orientierte Gewerbepolitik kommt dem Nordosten eine wichtige Funktion zu, da hier noch größere zusammenhängende, durch Bahn und Autobahn gut erschlossene Flächen für produktionsgeprägtes Gewerbe verfügbar sind.

4. Der Standort (Betrachtungsraum)

Das Karower Kreuz, etwa 10 km vom Stadtzentrum entfernt, liegt im Zentrum des Betrachtungsraums im Bezirk Pankow und bildet die Schnittstelle der Ortsteile Karow im Norden und Blankenburg im Süden. Westlich schließt sich der Ortsteil Französisch Buchholz an, der durch die Autobahntrasse A 114 in einen nördlichen, überwiegend landschaftlich geprägten und einen südlichen, dichter bebauten Bereich gegliedert wird.

Alle drei Ortsteile wurden, wie die meisten Dörfer im südlichen Barnim, etwa um die Mitte des 13. Jahrhunderts gegründet.

Französisch Buchholz

Kern des Dorfes ist der lang gestreckte Dorfanger, der im Süden in die vorstädtisch geprägte Berliner Straße übergeht. Im Osten schließen ältere Siedlungsgebiete an, durchsetzt von aufgegebenen oder umgenutzten Gärtnereien sowie mit Brachflächen und Kleingärten, die sich bis zum Autobahnzubringer erstrecken. Auch im Südwesten herrschen ältere Siedlungsgebiete mit Kleingärten und vielen Baulücken vor. Der Westen des Ortsteils wird dagegen geprägt durch das Neubaugebiet Französisch Buchholz-West, das sich mit seinen Blockstrukturen und Reihenhauszeilen zwischen die älteren Siedlungsteile schiebt und mit dem Hugenottenplatz einen eigenen städtischen Schwerpunkt aufweist. Nach Nordwesten bilden ausgedehnte Kleingartenkolo-

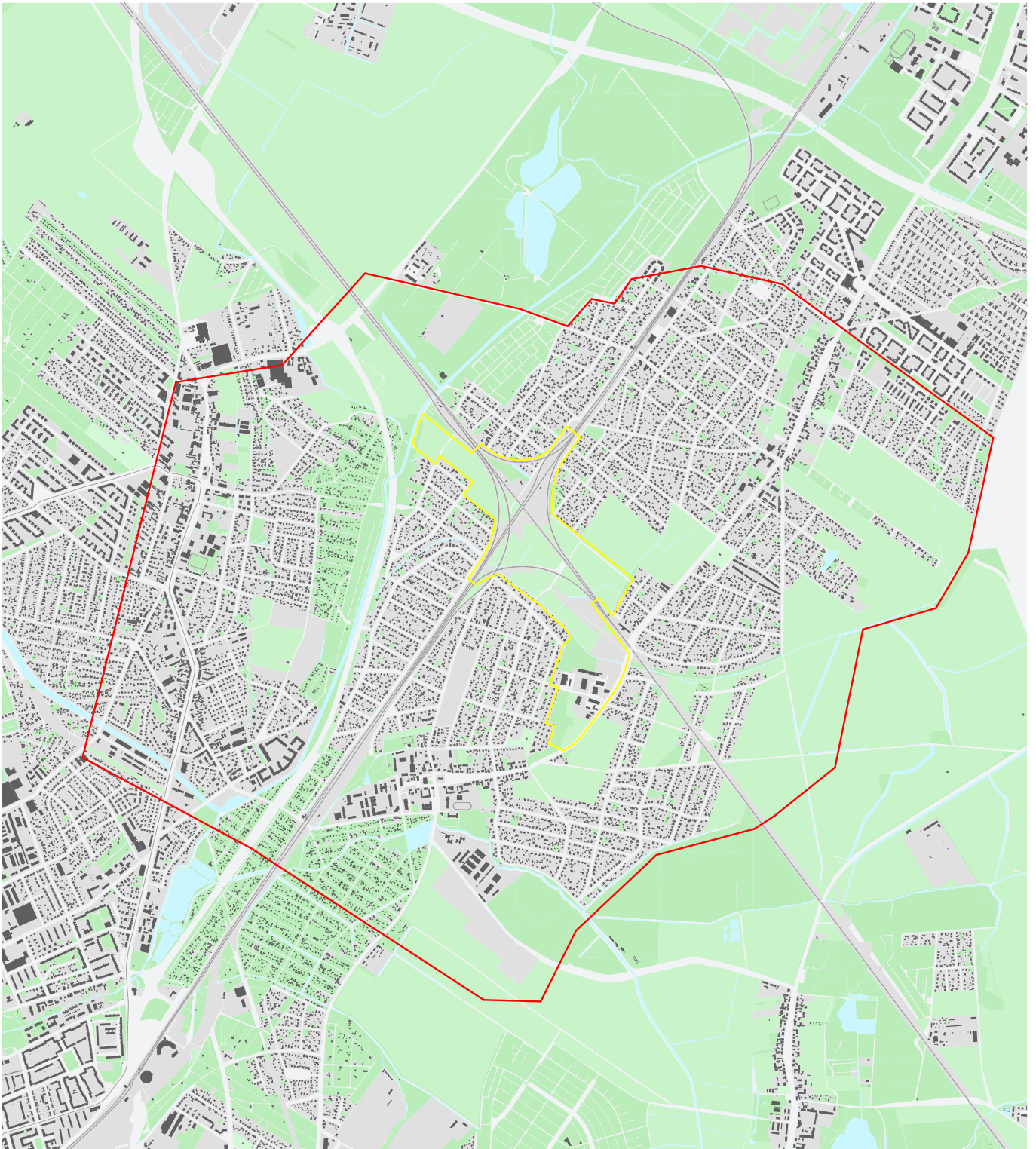


Abb. 16

16
Lageplan Karower Kreuz
und Umgebung mit
dem Betrachtungsraum
(rot) und Projektgebiet
(gelb), M. 1:10.000

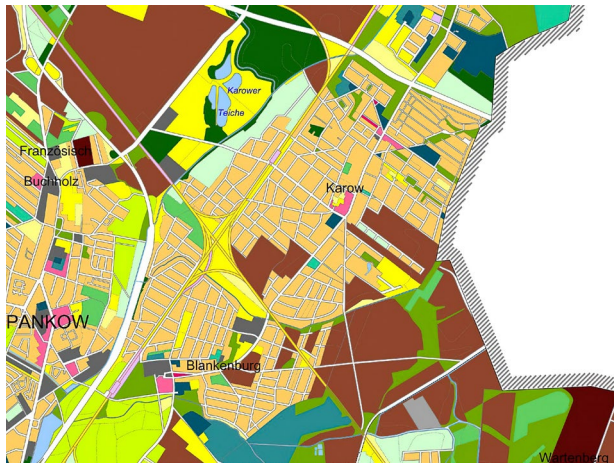


Abb. 17

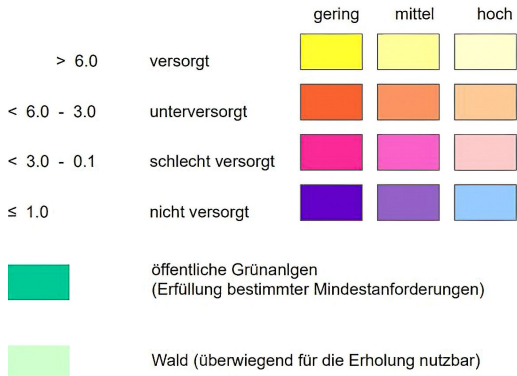
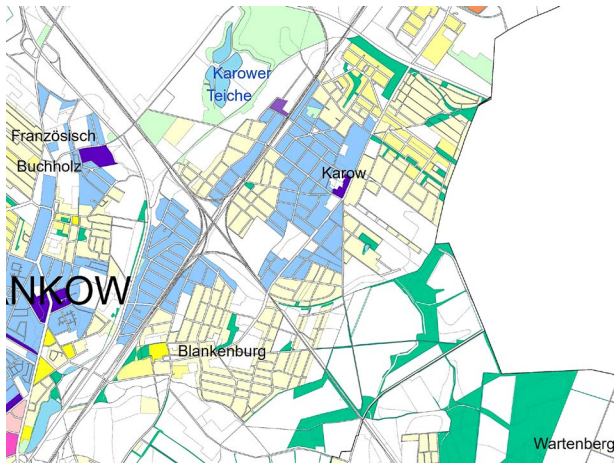


Abb. 18

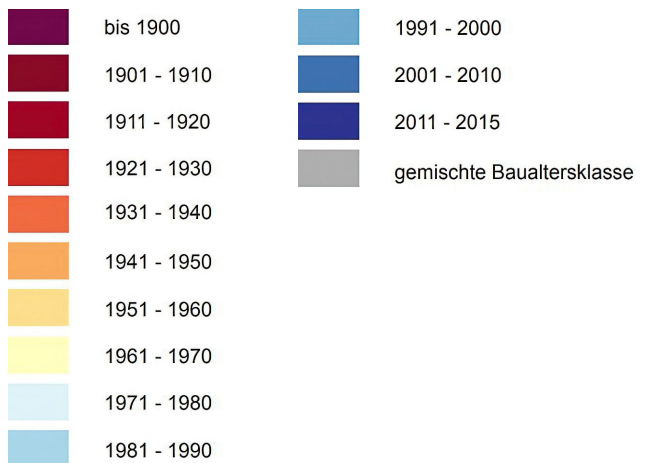
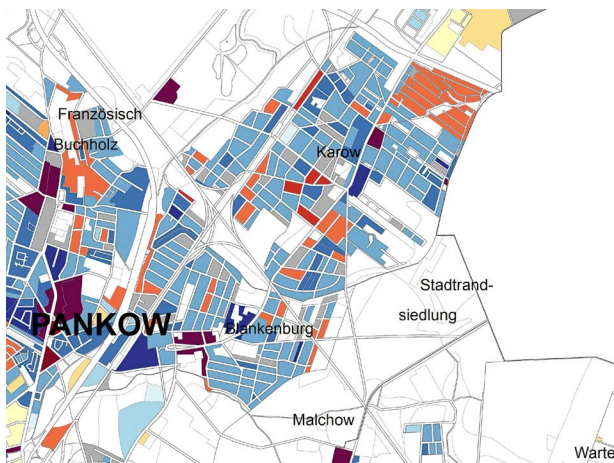


Abb. 19

17
Untersuchungsergebnisse –
Reale Flächennutzung,
Bearbeitungsstand: Juni
2016

18
Untersuchungsergebnisse
– wohnungsnah Grünan-
lagen, Bearbeitungsstand:
Oktober 2020

19
Untersuchungsergebnisse
– Gebäudealter der Wohn-
bebauung, Bearbeitungs-
stand: Januar 2018

nien, streifenartig durchsetzt mit Wohngebieten, den Übergang zur offenen Landschaft und den Karower Teichen, die seit 1994 Naturschutzgebiet sind. Mit dem Projekt „Alte Schäferei“ gibt es Überlegungen, ein weiteres Gebiet für den Wohnungsbau zu erschließen.

Französisch Buchholz ist durch die Straßenbahnlinie 50 mit dem südlich gelegenen S-Bahnhof Pankow-Heinersdorf und mit der Berliner Innenstadt verbunden. Die Buslinie 150 verbindet Französisch Buchholz mit den angrenzenden Ortsteilen Blankenburg und Karow über den Straßenzug Alt-Blankenburg/Karower Damm/Blankenburger Chaussee/Alt-Karow.

Im Ortsteil Französisch Buchholz wohnen aktuell rund 21.500 Menschen, die Einwohner:innendichte beträgt 1.789 pro km².

Mit über 70 ha ist die noch weiter nördlich gelegene Elisabeth-Aue eines der größten landeseigenen Wohnungsbaupotenziale von gesamtstädtischer Bedeutung. In dem Gebiet, das an gewachsene Ortsteile mit durchmischter Bewohner:innenstruktur grenzt, sollen neue Wohnungen unter dem Leitgedanken der Gartensstadt des 21. Jahrhunderts gebaut werden. Damit ein lebendiges und stabiles Quartier für Menschen mit unterschiedlichen Hintergründen und Bedürfnissen entsteht, ist die Einbeziehung der vorhandenen Nachbarschaft und der künftigen Bewohnerschaft von großer Bedeutung.

Blankenburg

Blankenburg weist eine kleinteilige Siedlungsstruktur auf und ist durch den gut erhaltenen Ortsanger mit Dorfkirche geprägt. An den Dorfanger schließen im Norden und im Südosten ausgedehnte Siedlungsgebiete der Zwischen- und Nachkriegszeit an. Auf vielen Grundstücken, die nur mit Lauben oder Kleinhäusern bebaut waren, sind seit 1990 neue Einfamilienhäuser entstanden. Auch die offenen Felder, die den Siedlungszusammenhang unterbrechen, sind überwiegend für den Einfamilienhausbau vorgesehen. Südlich von Bahnhof und Dorfkern liegt eine der ältesten großen Kleingartenkolonien Berlins mit vielen Dauerwohner:innen. Im Südosten entlang des Blankenburger Pflasterweges greift der aufgegebene und bereits zurückgebaute Standort einer Polizeischule weit in die offene Feldflur hinein. Unter dem Leitbild „Vielfalt und Gemeinschaft zwischen Blankenburg und Heinersdorf“ soll hier das neue Stadtquartier Blankenburger Süden entwickelt werden. Das schließt die Umsetzung von unterschiedlichen Bautypologien, einer vielfältigen Nutzungsmischung (Wohnen, Gewerbe, Soziales, Kultur, Gesundheit etc.) und eines umfassenden Angebotes im Bereich der grünen Infrastruktur ebenso ein wie die Grundstückszuweisung und bauliche Umsetzung durch verschiedene Bauträger.

Rund um die Straße Alt-Blankenburg stehen einzelne Gebäude und Gebäudeensembles unter Denkmalschutz. Besondere Bedeutung für den Ortsteil haben die Gebäude des Pflegeheims der Albert-Schweizer-Stiftung an der Bahnhofstraße. Zwischen Triftstraße und Lautentalerstraße ist derzeit eine behutsame innerörtliche Nachverdichtung mit zwei- bis dreigeschossigen Reihenhausstrukturen geplant. Am südöstlichen Ortsrand, im Übergang zu landwirtschaftlich genutzten Flächen, schließt sich das Golf Resort Berlin-Pankow an, einer von drei Berliner Golfplätzen.

Blankenburg liegt an der Stettiner Bahn und dem Berliner Außenring und verfügt über einen Bahnhof mit Haltestellen der S-Bahn-Linie S2 und S8. Am Bahnhof verkehren die Buslinien-Linien 150 und 154.

Mit rund 7.000 Einwohner:innen weist Blankenburg eine vergleichsweise geringe Bevölkerung aus, die Einwohner:innendichte beträgt 1.146 pro km².

Karow

Die angerartige Aufweitung im Dorfkern von Karow zeigt noch das Bild eines im 19. Jahrhundert wohlhabend gewordenen Bauerndorfes. Die Dorfkirche Karow, ein spätromanischer Bau, gilt als das älteste Gebäude auf dem Barnim in Berlin.

Zwischen den tiefen Nutzgärten der alten Hofstellen und der Stettiner Bahn entwickelte sich seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert eine Vorortsiedlung mit einzelnen Ladengeschäften entlang der Bahnhofstraße. Östlich und südlich erstrecken sich ausgedehnte, locker bebaute Einzelhaussiedlungen, unterbrochen durch die großen Ackerschläge am Karower Kreuz und um den Teichberg. Zwischen Karow und der Stadtrandsiedlung am Kappgraben wurde in den 1990er-Jahren nach einer einheitlichen Planung das Neubaugebiet Karow Nord mit einer vielfältigen Infrastruktur und einem eigenen Zentrum entlang der Achillesstraße angelegt; deren östlicher Teil ist noch nicht fertiggestellt. Die Einwohner:innenzahl von Karow hat sich dadurch seit 1990 nahezu verdreifacht. Heute leben hier fast 20.000 Einwohner:innen, die Einwohner:innendichte beträgt 2.980 pro km².

Karow liegt an der Stettiner Bahn und dem Berliner Außenring und verfügt über einen Bahnhof mit Haltestellen der S-Bahn-Linie S2 und der Regionalbahn RB 27. Am Bahnhof verkehrt die Buslinien-Linie 350, entlang dem Straßenzug Blankenburger Chaussee/Alt Karow verkehren die Bus-Linien 150, 158 und N58.

Bebauungsformen

Die drei Ortskerne sind von einer dörflichen Bebauung geprägt, die sich durch eine sehr heterogene Struktur von ihrer Umgebung unterscheidet. Sie besteht überwiegend aus niedrigen und vielfältig gestalteten Einzelhäusern,

deren Parzellen entlang der erschließenden Straße liegen. In den Ortsmitten befindet sich mit der Dorfkirche ein alleinstehendes und aus seinem baulichen und städtebaulichen Umfeld deutlich herausragendes, öffentliches Gebäude. [vgl. Bürklin 2017, S. 49]

Diese dörfliche Bebauung ist überwiegend von einer niedrigen Bebauung mit Hausgärten umgeben. Über das Prinzip der linearen Addition bildet die doppelseitige und offene Bebauungsreihe eine erlebbare und durchgängige Raumkante. Gleichzeitig entstehen um die Einzel- oder Doppelhäuser großzügige Freiräume. Die Längsentwicklung der Reihen wird durch die infrastrukturelle Belastbarkeit eingeschränkt, sodass ein feingliedriges Netzwerk aus Querstraßen mehrere städtebauliche Einheiten in Form von Blöcken erzeugt. In ihrer Orientierung zur Straße hin wird die Reihe durch eine eindeutige sozialräumliche Differenzierung von vorne und hinten bestimmt. Diese äußert sich nicht nur in verschiedenen Nutzungsweisen – öffentlich zur Straße, privat oder gemeinschaftlich im rückwärtigen Raum des Gartens –, sondern auch in unterschiedlicher architektonischer Gestaltung. Die Gebäude können aufgrund ihrer drei- bzw. vierseitigen Orientierung hervorragend belichtet und belüftet werden. Zudem ist es die enge, räumliche Beziehung zwischen dem Innen- und Außenraum, der diese Bebauungsform, die jedoch eine hohe Inanspruchnahme von Flächen erfordert, vor allem für Familien so attraktiv macht. [vgl. Bürklin 2017, S. 11ff]

Im Karower Norden und im Westen von Französisch Buchholz befinden sich zudem ganzheitlich geplante Siedlungsbebauungen der 90er-Jahre. Sie bestehen aus einer Gruppe von Parzellen mit offener Blockrandbebauung, die allseitig von Straßen umgeben und erschlossen sind. Die Gebäude sind mit ihrer Vorderseite zur Straße hin orientiert. Das Blockinnere dient der Anlage von Gärten, Höfen, Freiflächen, Garagen, Abstellplätzen, Nebengebäuden usw. Das Fehlen eines eigenen Gartens im Geschosswohnungsbau wird durch die Nähe zu Freiräumen sowie durch aneignungsfähige Gemeinschaftsgärten, durch Terrassen und Balkone ausgeglichen. Diese Blöcke ermöglichen eine intensive Vernetzung mit der umgebenden Stadtstruktur. Sie sind eingebunden in das System der städtischen Straßen und Baufluchten, es entsteht ein von allen Seiten erreichbarer, durchgängiger und weitgehend geschlossener Stadtraum. Die äußere Grenze des Grundstücks definiert die Grenze zwischen dem öffentlichen Raum der Stadt und dem privaten Raum von Haus und Parzelle. Die eindeutige sozialräumliche Differenzierung von Außen (als Verbindung mit der Öffentlichkeit der Stadt) und Innen (Bezug zum Gemeinschaftlichen und Privaten) spiegelt sich auch in der unterschiedlichen gestalterischen Regelung der beiden Seiten wider. Dies betrifft sowohl die Freiraumgestaltung als auch die Architektur. Durch rationale und ökonomische Ausnutzung von Grund und Boden erlauben diese Blöcke vergleichsweise

hohe städtebauliche Dichten. Gerade angesichts der heutigen Diskussion um den zunehmenden Siedlungsflächenverbrauch ist dies ökologisch wie ökonomisch positiv zu werten. [vgl. Bürklin 2017, S. 20ff]

Aktuelle Stadtentwicklungsvorhaben

Karow verfügt mit mehreren großen Brachflächen, die an die bestehende dörfliche Bebauung von Alt-Karow und die umgebende Einfamilienhausstruktur anschließen, über ein bedeutendes Stadtentwicklungspotenzial für Berlin. Vor dem Hintergrund des starken Bevölkerungswachstums in den letzten Jahren und der damit verbundenen hohen Nachfrage insbesondere nach bezahlbarem Wohnraum wurde durch den Bezirk Pankow eine Rahmenplanung erarbeitet. Ziel war es, die Funktionsfähigkeit und die soziale Stabilität in den Bestandsgebieten zu sichern und zu qualifizieren und gleichzeitig Rahmenbedingungen für die Entwicklung neuer, nachhaltiger und Nutzungsgemischter Stadtquartiere mit differenzierten Wohnungsangeboten, mit bedarfsgerechter sozialer Infrastruktur, attraktiven öffentlichen und klimaangepassten Freiräumen und einer mit den Zielen der Verkehrspolitik des Landes Berlin abgestimmten Mobilitätsstrategie vorzubereiten. Der Rahmenplan ist vom Bezirk Pankow nicht beschlossen worden. Mit der Übernahme der drei Teilgebiete „Karow Süd“, „Am Teichberg“ und „Straße 52“ im Jahr 2021 durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen, wird die Gesamtplanung auf Grundlage des Rahmenplans Karow weiterentwickelt. Insbesondere die bisher nicht vorgesehene Vernetzung mit dem Turmbahnhof ist ein wesentlicher Bestandteil der weiteren Planungen. Die Ergebnisse von European 17 sollen in diesen Prozess einfließen.

Der bisherige Rahmenplan Karow sieht die Entwicklung von drei neuen Wohnquartieren, dem Gebiet Am Teichberg mit einer Größe von rund 52 ha, dem Gebiet An der Laake (bisherige Bezeichnung: Straße 52) mit 18 ha und dem Gebiet Karow Süd mit einer Größe von rund 28 ha, mit insgesamt rund 3.500 neuen Wohneinheiten, überwiegend im Geschosswohnungsbau, vor. Dem geplanten Stadtquartier Karow Süd kommt aufgrund seiner Lage in unmittelbarer Nähe zum künftigen Bahnhof Karower Kreuz eine besondere Rolle zu. Neben Wohnbauflächen werden hier im westlichen Bereich die übergeordneten Einrichtungen der sozialen Infrastruktur (Doppelschulstandort mit Grundschule und Integrierter Sekundarschule) verortet – Grün- und Sportfreiflächen im Übergang zu den Bahnflächen im Süden und gemischte Bauflächen mit der Möglichkeit einer Setzung von Hochpunkten an gut erschlossenen Standorten in Bahnhofsnähe.

Eine wichtige Grünverbindung wird entlang des Upstallgrabens zur Laake im Süden vorgesehen. Zwischen Upstallgraben und östlich angrenzender Einfamilienhausbebauung sind Maßnahmen zur

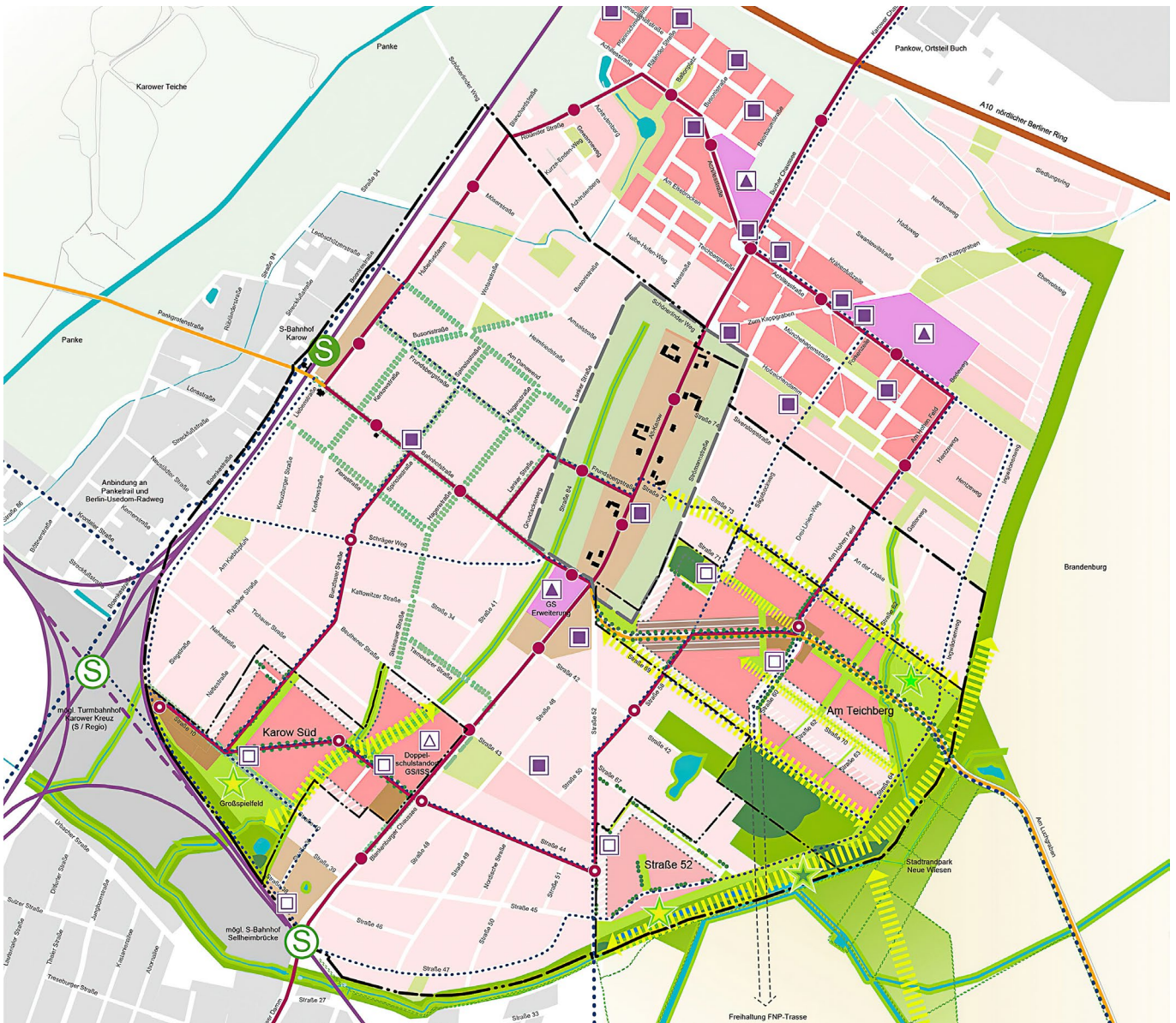


Abb. 20

20
Rahmenplan Karow / 2019
Städtebau

Freiraum / Erholung

- Wohnbaufläche GFZ bis 0,6
- Wohnbaufläche GFZ bis 0,8
- Wohnbaufläche GFZ bis 1,0
- Wohnbaufläche GFZ bis 1,2
- öffentliche Parkanlage
- naturnahe Offenlandschaft
- übergeordnete Freiraumverbindung
- Kleingewässer / Feuchtgebiete
- Wald
- landwirtschaftlich genutzte Flächen



Abb. 21

GFZ-Wert



Geschosse

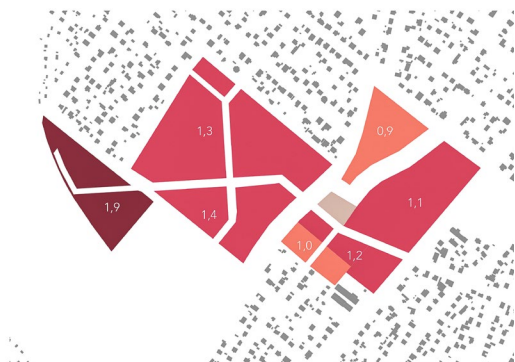


Abb. 22

21
Projektgebiete

22
GFZ Dichteverteilung /
Baufelder Karow-Süd

Regenwasserentwässerung geplant. Die städtebauliche Struktur sieht überwiegend eine offene Bauweise mit vier Geschossen, angrenzend an die lockere, bis zu zweigeschossige Einfamilienhausbebauung, vor. Der Übergangsbereich zwischen Neubau und Bestand wird durch grüne Aktivbänder definiert. Entlang einer diagonalen Verbindung zwischen dem zukünftigen Bahnhofsstandort und der Hauptverkehrsstraße Blankenburger Chaussee ist eine straßenbegleitende Bebauung mit öffentlichen Erdgeschosszonen und bis zu sieben Geschossen vorgesehen. Die Straße 10 mit ihrem prägenden Baumbestand soll überwiegend erhalten bleiben und der fußläufigen und Radwegeerschließung dienen.

5 Der Standort (Projektgebiete)

Projektgebiet 1 – Karower Kreuz

Das Karower Kreuz nimmt in der strahlenförmigen Vergrößerung und Umlandentwicklung Berlins eine ganz besondere Rolle ein. Aktuell ist das Areal eine städtebauliche Leerstelle mit einer Größe von rund 25 ha zwischen den Gleistrassen des Berliner Außenrings und der Stettiner Bahn, die das Stadtzentrum mit dem Berliner Norden verbinden. Die Gleistrassen der Regional- und S-Bahn unterteilen das Projektgebiet in vier Sektoren, die durch die Abbiegleise der Bahn und die Böschungsgebiete vom umliegenden Siedlungsraum abgeschottet sind. Der nördliche Bereich ist über die Boenkestraße und eine schmale Unterführung, der südliche Bereich über eine Betriebsstraße der Eisenbahn erschlossen. Die Flächen des Projektgebiets befinden sich überwiegend im Eigentum der Eisenbahn.

Projektgebiet 2 – Karow Süd

Das nordwestlich anschließende Projektgebiet 2 hat eine Größe von rund 7,7 ha und ist Teil der geplanten Stadterweiterung Karow Süd. Hier sehen die aktuellen Überlegungen zum Rahmenplan im Übergang vom Wohngebiet Karow Süd zum künftigen Bahnhof gemischte Bauflächen vor – zum Wohnen, für soziale Infrastruktureinrichtungen, für Büros, Einzelhandel und Gewerbe sowie Grün-, Freizeit- und Erholungsflächen. Im Flächennutzungsplan sind die Flächen des Projektgebiets als gemischte Baufläche (M2) mit mittlerer Dichte, Wohnbaufläche und übergeordnetem Grünzug entlang des Upstallgrabens dargestellt. Die Dichtestudie auf Basis der Rahmenplanung für Karow Süd sieht für diesen Bereich eine Bebauungsdichte mit einer GFZ von bis zu 1,9 und punktuell eine Geschossigkeit von acht und mehr Vollgeschossen vor.

Rund 4,5 ha der Fläche befindet sich im Eigentum einer landeseigenen Wohnungsbaugesellschaft, die restlichen Flächen befinden sich im Eigentum eines Unternehmens sowie natürlicher Personen (siehe Eigentümerkarte).

Der offen gelegene Upstallgraben im südlichen Bereich des Projektgebietes ist mit einem 20 m breiten Schutzstreifen zu sichern, der angrenzende Vernässungsbereich von Bebauung freizuhalten. Siedlungsnahen Grünflächen als Quartierspark, die auch der Sportnutzung dienen, sollen in der Planung berücksichtigt werden, müssen jedoch nicht unbedingt im Projektgebiet 2 nachgewiesen werden. Die bestehende Baumallee der Straße 10 ist in das Konzept zu integrieren und der wertvolle Baumbestand zu sichern. Eine direkte Bus- und MIV-Anbindung des zukünftigen Bahnhofs an die Blankenburger Chaussee sollte über den geplanten angrenzenden Wohnstandort und nicht über die Straße 10 führen. Die geplanten und bestehenden Quartiere sollen insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende attraktiv mit dem zukünftigen Bahnhofsstandort verknüpft werden.

Projektgebiet 3 – Erweiterung Gewerbegebiet Treseburger Straße

Das Projektgebiet 3 mit einer Gesamtgröße von rund 26,5 ha erstreckt sich von der südlichen Gleiskurve am Karower Kreuz und der Bahntrasse des Eisenbahnaußenrings (Regionalbahn RB 12) zum Karower Damm/Sellheimbrücke hin zum Fließgewässer der Laake und bezieht Grundstücke des bestehenden Gewerbegebietes im Süden mit ein. Im Südwesten grenzen an das Gebiet historisch gewachsene Einfamilienhausbebauungen des Ortsteils Blankenburg.

Die Erschließung des bestehenden Gewerbegebiets erfolgt über den Knotenpunkt Karower Damm/Treseburger Straße. Die umgebenden Bahntrassen und die Sellheimbrücke bedingen eine Insellage und unzureichende Wegeverknüpfung mit den jenseits der Bahntrassen gelegenen Siedlungsbereichen. Auch eine direkte Anbindung an den geplanten Umsteigebahnhof Karower Kreuz ist aufgrund der fehlenden Querungsmöglichkeiten und der Flächen für Ausgleichsmaßnahmen derzeit nicht möglich.

Im Flächennutzungsplan ist das Projektgebiet 3 als gewerbliche Baufläche mit übergeordneten Grünzügen entlang der Laake und dem Upstallgraben dargestellt. Die Grundstücke befinden sich im Eigentum der Eisenbahn, des Landes Berlin sowie verschiedener Unternehmen und natürlicher Personen (siehe Eigentümerkarte).

Besondere landschaftliche Elemente sind die Gewässer Laake mit einer dichten Baumkulisse am Ufer und der offen gelegene Upstallgraben, die als lineare Landschaftselemente das Projektgebiet prägen.

Zwischen den Bahngleisen und der Laake hat sich eine ausgeprägte Biotopstruktur entwickelt, die bei der bisherigen Planung berücksichtigt worden ist. So ergeben sich unterschiedliche Restriktionen und Einschränkungen wie planfestgestellte Maßnahmen-Flä-



Abb. 23



23
Projektgebiet /
Blickrichtung Osten

chen, die es im Rahmen dieses Verfahrens zu überdenken gilt.

Projektgebiet 4 – Experimentierfeld

Das Projektgebiet 4 mit einer Gesamtgröße von rund 10,5 ha schließt nordwestlich an das Karower Kreuz an und wird im Nordosten von der Bahntrasse, im Nordwesten von der Panke und im Süden durch historisch gewachsene Einfamilienhausbebauungen des Ortsteils Blankenburg begrenzt. Der offen gelegene Rübländer Graben durchzieht das Areal von Südwesten nach Nordosten.

Das Areal ist von Norden über die Krontaler Straße und aus dem Einfamilienhausgebiet im Süden über die Fleischlen- und die Frankenstraße erschlossen.

Im Flächennutzungsplan ist das Projektgebiet als gemischte Baufläche und Grünfläche dargestellt. Die Flächen befinden sich im Eigentum von Unternehmen, natürlichen Personen, Stiftungen/Vereinen sowie des Landes Berlin (siehe Eigentümerkarte).

6 Aufgabenstellung

Die Teilnehmenden werden aufgefordert, ein städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept für die Projektgebiete 1 bis 4 zu erarbeiten und das Konzept am Beispiel eines selbst gewählten Projektgebietes zu vertiefen.

6.1 Betrachtungsraum

Mit dem geplanten Bau des Turmbahnhofs Karower Kreuz als Umsteigepunkt des Regional- und S-Bahnverkehrs soll sowohl die Mitte des European-Projektgebietes als auch das Umfeld neu geordnet, städtebauliche Barrieren überwunden und ein Ort der Vernetzung und Verflechtung geschaffen werden, der verschiedene Stadt- und Landschaftsräume verknüpft und gestalterisch aufwertet. Hierfür werden zukunftsweisende Planungsansätze an der Schnittstelle von Stadt- und Verkehrsplanung gesucht.

Der geplante Ausbau der Bahninfrastruktur am Karower Kreuz im Zuge des Programms i2030 ist ein starker Impulsgeber für eine verbesserte Verkehrsanbindung des gesamten Nordostrums. Ziel ist es, eine Entwicklung für den gesamten Betrachtungsraum anzustoßen, die das komplexe Infrastrukturbauwerk des Turmbahnhofs in den städtebaulichen Kontext der angrenzenden Siedlungsräume – Karow im Norden und Osten, Blankenburg im Süden und Westen sowie Französisch Buchholz westlich der Autobahntrasse A 114 – einbindet und diese Quartiere besser miteinander vernetzt. Dabei sind intelligente städtebauliche Lösungen zur Reduzierung der Schallemissionen durch den Schienenverkehr zu entwickeln, um die angrenzenden bestehenden und

neuen Wohnquartiere von unerwünschten Störeinflüssen zu entlasten.

Im Wesentlichen verfolgt die Berliner Stadtentwicklung an diesem Standort folgende Entwicklungsgrundsätze:

1. Die Quartiersentwicklung ist an die Auswirkungen des Klimawandels anzupassen, damit die vorhandenen Lebensqualitäten erhalten und verbessert werden können.
2. Die Gestaltung von öffentlichen Räumen und Freiflächen, die sowohl eine soziale als auch eine ökologische Funktion besitzen, unterliegen einem hohen Qualitätsanspruch.
3. Die Quartiersmobilität fördert Polyzentralität und Urbanität und ist intermodal, besonders tragfähig, flexibel, effizient und umweltschonend zu strukturieren.
4. Neue Stadtquartiere sind kompakt, kleinteilig und flächeneffizient zu gestalten, sollen vielfältig nutzbar und auf kurzen Wegen erreichbar sein und ein breites Angebot für alle Alters- und Sozialstrukturen schaffen.
5. Ziel ist die Entwicklung differenzierter Quartiere, die mit hervorragenden freiräumlichen, städtebaulichen und architektonischen Qualitäten die Entstehung von einzigartigen Identitäten fördern. Experimente und Innovationen können dabei ein Grundbaustein sein, den Stadtraum nachhaltig an die sich verändernden Anforderungen anzupassen.

Eine wesentliche Herausforderung ist, die benachbarten Bestandsquartiere besser miteinander und mit dem neuen Bahnhof zu vernetzen und ein ganzheitliches und tragfähiges Mobilitätskonzept zu entwickeln, das alle Verkehrsarten und die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen angemessen berücksichtigt. Eine nachhaltige, emissionsarme Verkehrsgestaltung und die Stärkung des Umweltverbundes durch vielfältige, miteinander kombinierbare und digital unterstützte Mobilitätsangebote soll den Bewohnerinnen und Bewohnern der Quartiere ermöglichen, komfortabel autofrei zu leben und dabei flexibel mobil zu sein.

Ziel ist es, die Lebensbedingungen in den bestehenden Quartieren nachhaltig zu qualifizieren und übergeordnete Grün- und Wegeverbindungen zu schaffen. Durch die städtebauliche Aufwertung bestehender Verbindungen und den Bau neuer Brücken und Tunnelquerungen soll die physische Barrierewirkung durch die Straßen- und Bahntrassen reduziert werden. Die stark abgrenzende Wirkung der Böschungsbereiche entlang der Bahntrassen soll punktuell aufgebrochen werden, um auch visuelle Beziehungen zwischen den Quartieren zu ermöglichen.



Abb. 24



Abb. 25

24
Luftbild Karower Kreuz

25
Ideenskizze / Anbindung
Karower Kreuz



Fig. 26



Fig. 27

26
Projektgebiet 1 /
Blickrichtung Süden

27
Unterführung im Projektge-
biet 1 (Boenkestraße)

6.2 Projektgebiet 1

Karower Kreuz – Entwicklungsmotor für eine dynamische Urbanität

Mit dem künftigen Umsteigebahnhof Karower Kreuz im Herzen des Berliner Nordostens entsteht eine neue Aktivitätsdichte im suburban geprägten Siedlungsraum. Gesucht werden Vorschläge, wie das Bahnhofsareal im Zentrum der Projektgebiete, neben seiner Funktion als Verkehrsknotenpunkt und Mobilitäts-Hub, städtebaulich architektonisch und programmatisch entwickelt werden kann, damit ein anziehender und belebter Ort entsteht, der Strahlkraft in die umgebenden Stadtteile ausübt.

Ziel ist es, für den inneren Bereich des Karower Kreuzes ein Bebauungskonzept zu entwickeln, welches die Flächenpotenziale effizient nutzt, den Bahnhof in das Gesamtkonzept integriert und dem öffentlichen Raum eine atmosphärische Wirkung als Ort des Austausches und der Begegnung verleiht.

Welche städtebauliche Dichte ist für den Ort angemessen und mit welchen Bauformen kann das Areal um den neuen Bahnhof effizient arrondiert werden, damit ein ablesbarer Stadteingang formuliert wird, der als Initial und Attraktor für die Umgebung wirkt?

Wie kann es gelingen, eine neue Zentralität zu etablieren, die nicht in Konkurrenz mit den bestehenden Ortsteilzentren und deren Versorgungsfunktion tritt, sondern durch neue Programme stimuliert wird, die konsequent aus dem Weiterdenken des Bahnhofs als Knotenpunkt des öffentlichen Lebens und produktive Schnittstelle ökologischer, ökonomischer, sozialer und kultureller Werte entwickelt werden?

Mit welchen Programmbausteinen können neue Büro- und Gewerbebauten ergänzt werden, damit der öffentliche Raum zum urbanen Treffpunkt wird und ein sicherer und angstfreier Stadtraum entsteht? Wie sind Gebäude und insbesondere die Erdgeschosszonen zu gestalten, damit sie einen Beitrag zur Belebung des öffentlichen Raumes leisten?

Der moderne Bahnhof als innovative, multimodale Mobilitätsplattform muss flexibel und nutzerfreundlich gestaltet sein, um zur Steigerung des Anteils nachhaltiger Verkehrsmittel beizutragen. Wesentliches Ziel ist es, alle Mobilitätsformen auf kurzen Wegen zu verknüpfen. Innovative, flächensparende Fahrradgaragen, gestalterisch anspruchsvolle Bushaltestellen sowie Taxivorfahrten und Kiss & Ride-Zonen sind nahe den Eingangsbereichen übersichtlich zu organisieren.

Die Erschließung des Areals stellt eine besondere Herausforderung dar. Gesucht werden Lösungen zur Qualifizierung der verkehrlichen Anbindung an das Fuß-, Radwege- und Straßennetz. Dabei ist auch zu untersu-

chen, inwieweit die Barrieren der Bahntrassen (in Form von Dämmen und Böschungen) baulich-räumlich oder auch lediglich optisch aufgelöst werden können. Ziel ist es, dass die Quartiere stärker visuell bzw. räumlich miteinander vernetzt werden. Um den künftigen Bahnhof mit den angrenzenden bestehenden und neuen Quartieren zu verbinden, sind übersichtliche und klar auffindbare Wegeverbindungen für alle Mobilitätsformen zu schaffen.

Durch den neuen Umsteigebahnhof wird auch der innere Bereich in vier Raumeinheiten gegliedert. Große Herausforderung ist es, in allen Teilräumen ein attraktives Bahnhofsvorfeld mit guter Orientierung und klar ablesbaren Zugängen zu den Gleisen zu schaffen und eine physische und visuelle Verbindung zwischen den Teilräumen herzustellen.

Haltestellen für Busse und Taxivorfahrten sind in der momentanen Planung im nördlichen Quadranten über die bestehende Boenkestraße sowie im östlichen und südlichen Quadranten vorgesehen. Eine gute Erreichbarkeit der Bahnhofszugänge für zu Fuß Gehende und Radfahrende ist aus allen vier Quadranten sicherzustellen. Fahrradstellplätze sind in kurzer Distanz zu den Aus- und Eingängen vorzusehen.

Projektgebiet 2

Das Projektgebiet 2 ist Teil des neuen Wohnquartiers Karow Süd im Übergang zu den Bahnanlagen und dem künftigen Bahnhof Karower Kreuz.

Hier soll unter Berücksichtigung ökologischer Gesichtspunkte ein gemischt genutztes Quartier mit Flächen zum Wohnen, für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur, Büros, Einzelhandel und Gewerbe entstehen und ein grüner Quartierspark mit attraktivem Freizeitangebot, Spiel- und Sportfreiflächen sowie zentralen Retentionsflächen.

Das Areal bietet sich für eine höhere Bebauungsdichte und die Setzung von Hochpunkten, insbesondere im Übergangsbereich zum geplanten Bahnhof Karower Kreuz, an.

Erwartet werden intelligente Konzepte für eine gezielte Lärmschutzbebauung, um die Lärmemissionen der Bahn in das neue Wohnquartier Karow Süd zu minimieren.

In den grünen Quartierspark des neuen Wohnquartiers sind der Upstallgraben und die südlich angrenzenden Vernässungsbereiche als besondere Freiraumqualität zu integrieren.

Die bestehende Baumallee der Straße 10 ist in das Konzept aufzunehmen und der wertvolle Baumbestand zu sichern. Eine attraktive Verknüpfung der geplanten und bestehenden Quartiere insbesondere für zu Fuß



Abb. 28

Flächenangaben in m²

| | |
|---------------------------|----------------|
| Karow Süd | 280.000 |
| Upstall+Retentionsflächen | 48.190 |
| Bruttobauland | 231.810 |
| Grünflächen | 45.300 |
| Verkehrsflächen | 23.800 |
| Nettobauland | 162.710 |



Abb. 29

28
Projektgebiete 2 /
Blickrichtung Osten

29
Städtebauliche Parameter /
Karow Süd

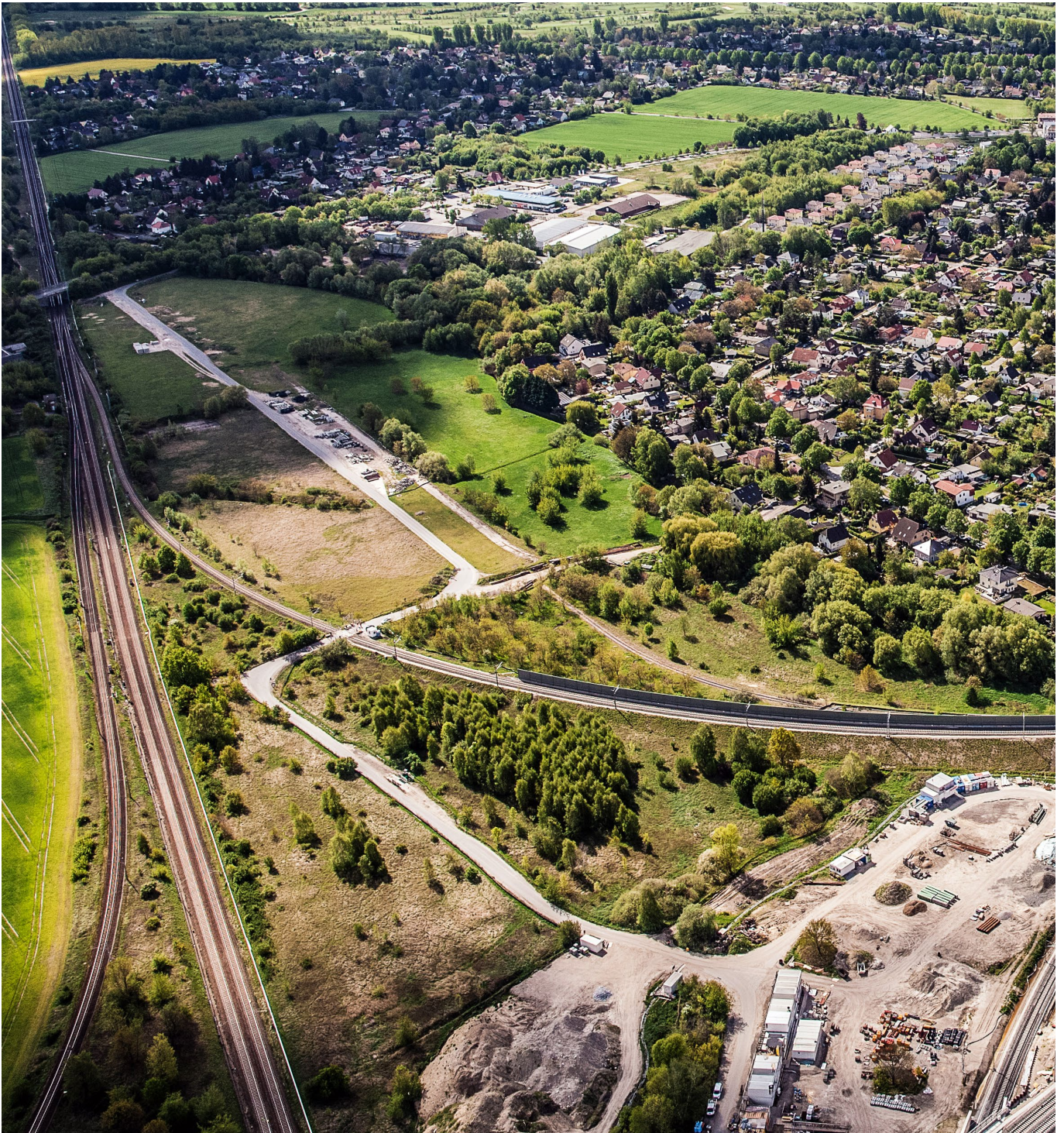


Abb. 30

Gehende und Radfahrende mit dem zukünftigen Bahnhofsstandort ist in der Planung zu berücksichtigen. Die verkehrliche Anbindung des zukünftigen Bahnhofs an die Blankenburger Chaussee für eine Bus- und MIV-Erschließung soll über die Erschließungsstraße des künftigen Wohnquartiers Karow Süd führen.

Projektgebiet 3

Das Projektgebiet 3 bietet sich an, die steigende Nachfrage nach wohnortnahen Gewerbeflächen für kleine und mittlere Betriebe als Erweiterung des südlich angrenzenden Gewerbegebiets an der Treseburger Straße zu decken.

Ziel ist die Entwicklung eines nachhaltigen, wohnortnahen Gewerbestandorts, der die bestehenden landschaftlichen Qualitäten integriert, die wohnortnahen Grün- und Freiflächen verbindet und die Biotopvernetzung begünstigt.

Neben klassischen Handwerksbetrieben und Produktionsstätten sollen auch Flächen für neue urbane Produktionsräume wie Manufakturen, Fabrikationslabore und digitale Werkstätten bereitgestellt werden. Es sollen zukunftsfähige nachhaltige Gewerbestrukturen entwickelt werden, die z. B. durch Stapelung und flexible Größenangebote die Ansiedlung unterschiedlicher Betriebe ermöglichen und durch gemeinschaftliche Nutzungsangebote von Raum, Technik und Maschinen dazu beitragen, Synergien zu erzeugen und Kosten zu reduzieren.

Es werden intelligente Bebauungskonzepte erwartet, die einen Beitrag zur Minimierung der Schallemissionen in die südlich angrenzende Einfamilienhausbebauung leistet.

Die vorhandenen Natur- und Landschaftsflächen, die Laake mit einer dichten Baumkulisse am Ufer und der offen gelegene Upstallgraben sowie die Waldflächen im südlichen Bereich sind in ein ganzheitliches Konzept zu integrieren. Es soll ein grünes Gewerbegebiet entstehen, das durch qualifizierte Wegeverbindungen eng mit naturnahen Grünflächen verknüpft ist, Durchlässigkeit zwischen den Quartieren erlaubt und Vernetzungen der bestehenden Natur- und Landschaftsräume berücksichtigt.

Die Erschließung des Areals ist über den bestehenden Knotenpunkt Karower Damm/Treseburger Straße vorzusehen, der im Zuge des geplanten Bauvorhabens der Sellheimbrücke modifiziert wird. Die Erschließungsstraße der Eisenbahn wird künftig an die Treseburger Straße angebunden. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts wird jedoch auch künftig für intensive Lkw-Verkehre eingeschränkt sein, daher sind kleinteilige, wohnortnahe Gewerbestrukturen ohne Schwerlastverkehr zu entwickeln.

Projektgebiet 4

Für das Projektgebiet 4 liegen aktuell keine Planungen vor, der Bereich kann im Rahmen des European-Wettbewerbs sowohl städtebaulich als auch programmatisch als Experimentierfeld untersucht werden.

Das Gebiet ist im Flächennutzungsplan als gemischte Baufläche mit mittlerer Dichte ausgewiesen und bietet die Chance, neue städtische Siedlungsformen zu untersuchen, die die Entwicklung von Ökomobilität, die Belegung von Flächen für kleinere und größere Unternehmen, Kombinationen aus Wohnen und Arbeiten, die Einbeziehung sozialer und nachbarschaftlicher Einrichtungen und die Qualifizierung von Grünräumen im Sinne einer lebenswerten, durchgrüneten und produktiven Stadt bieten.

Dabei soll ausgelotet werden, welche bauliche Dichte im Übergang zu den bestehenden Quartieren im Hinblick auf die wachsende Stadt mit einerseits neuen Anforderungen an Wohnen und andererseits wohnortnahen Arbeitsmöglichkeiten angemessen ist.

Mit dem Bebauungskonzept sollen die Schallemissionen der Autobahntrasse A 114 in die östlichen Quartiere reduziert werden.

Das Areal ist durch seine Lage am übergeordneten Nord-Süd-Weg Nr. 5 entlang der Panke und dem geplanten Panke-Trail als Radschnellweg in die Berliner Innenstadt gut vernetzt.

Der Rübländer Graben, der von Nord nach Süd durch das Gebiet fließt und in die Panke mündet, verleiht dem Gebiet eine besondere naturräumliche Qualität und ist in die Gesamtkonzeption einzubeziehen.



Abb. 31



Abb. 32

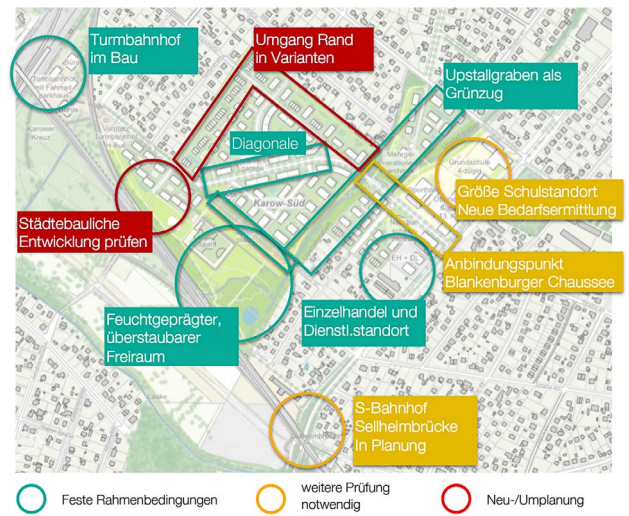


Abb. 33

31
 Projektgebiete 4 /
 Blickrichtung Süden

32
 Leitbild / Bericht Trese-
 burger Straße

33
 Rahmenbedingungen /
 Karow Süd

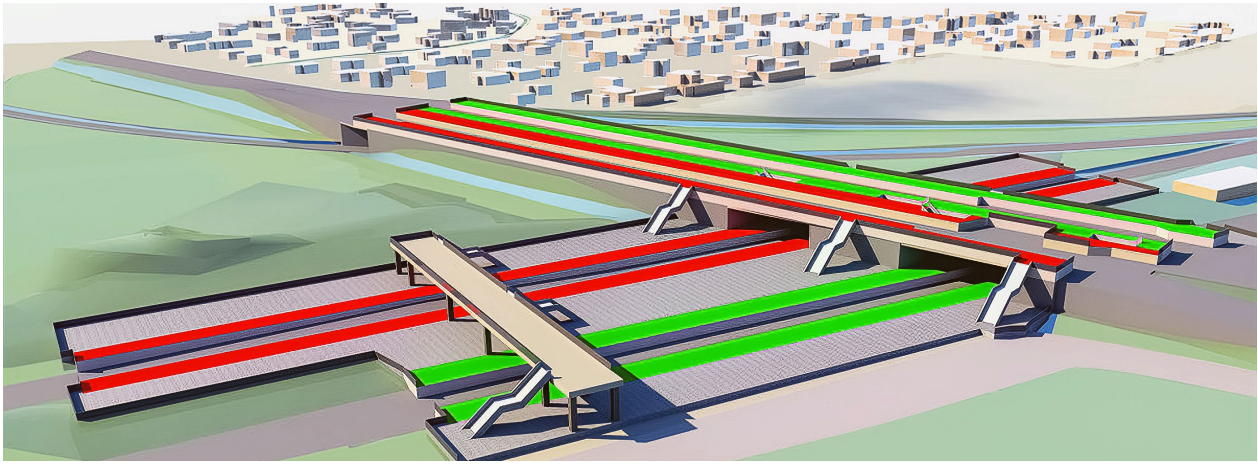


Abb. 34

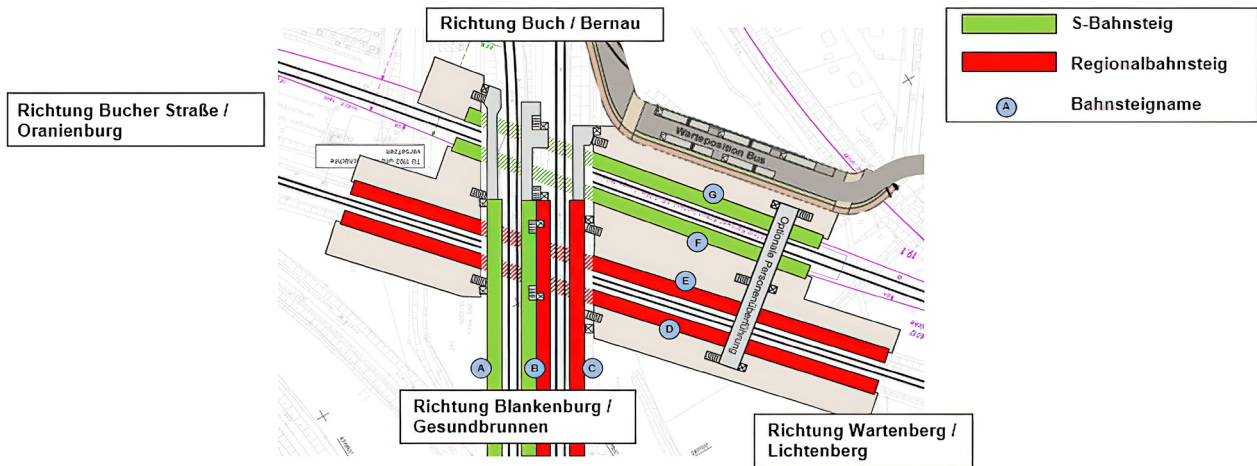


Abb. 35



Abb. 36

34
Ideenskizze eine möglichen
Bahnhofserschließung a)

35
Ideenskizze eine möglichen
Bahnhofserschließung b)

36
Berlin / Karower Kreuz

7. Abgabeleistungen

Panel 1

Auf Panel 1 ist das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept einschließlich der Vernetzung mit den angrenzenden Ortsteilen im Maßstab 1:10.000 darzustellen. Zusätzlich sind die wesentlichen Aspekte des Konzepts in Form von Diagrammen, Skizzen, räumlichen Darstellungen etc. zu vertiefen. Der Maßstab und die Art der Darstellung können konzeptabhängig frei gewählt werden.

Panel 2

Auf Panel 2 ist das städtebauliche und freiraumplanerische Konzept für alle 4 Projektgebiete einschließlich der Übergangsbereiche in die angrenzenden Quartiere im Maßstab 1:2.500 darzustellen. Besonderer Fokus ist auf die gestalterische und programmatische Ausformulierung des neuen Bahnhofsquartiers und die Qualität der öffentlichen Räume, Freiflächen, Vorplätze und Eingänge zum künftigen Turmbahnhof zu legen (Projektgebiet 1).

Ebenso ist eine tragfähige Anbindung der neuen und bestehenden Quartiere an den Bahnhof darzustellen.

Panel 3

Die Bearbeitungsschwerpunkte, Art der Darstellungen und Maßstabswahl sind den Teilnehmenden freigestellt. Hier können die räumlichen Visionen entweder für das künftige Bahnhofsquartier (Projektgebiet 1), eine intelligente Lärmschutzbebauung in verdichteter Bauweise mit attraktiven gemischten Nutzungen (Projektgebiet 2), neue Formen zukunftsfähiger Gewerbestrukturen (Projektgebiet 3) oder städtebaulich wie programmatische experimentelle Strukturen (Projektgebiet 4) vertieft werden.

Folgende Punkte sind bei der Erstellung der Erläuterungstexte unbedingt in jeweils 3–4 Sätzen zu beschreiben:

Konzept

Was ist die Hauptidee?

Themenschwerpunkt E17

Wo finden sich die European E17 Themen in eurem Entwurf wieder?

- Nachhaltiger Städtebau
- Sozialer Städtebau

Betrachtungsraum

Welche Maßnahmen sind für den erweiterten Perimeter – dargestellt in rot – vorgesehen?

Projektgebiet

Welche Ideen und Maßnahmen sind im Projektgebiet vorgesehen mit Blick auf den Städtebau, die Architektur,

den Freiraum, die Mobilität und welche geplanten Nutzungen soll es dort geben?

- Städtebau, zum Beispiel Angaben zu städtebaulichen Typologien, Gebäudetypologien, Dichte, ...
- Architektur, zum Beispiel Angaben zu Gebäudetypen, Bauweisen, Materialien, ...
- Grün- und Freiraum Konzept, zum Beispiel Aussagen zu privaten Freiräumen, öffentlichen Freiräumen, Abstufungen von Öffentlichkeiten, Freiraumtypologien wie Parks, Gärten, Promenaden, bis hin zu Balkonen oder Dachterrassen, Bepflanzungen, ...
- Mobilitätskonzept, zum Beispiel: Wie ist der Verkehr organisiert? Wo findet welche Verkehrsart statt / MIV, Rad- und Fußverkehr, Öffentlicher Verkehr?
- Nutzungen, zum Beispiel: Welche Arten von Nutzungen sind vorgesehen? Wie sind die Erdgeschossnutzungen, wo gibt es Mischnutzungen, etc.
- Prozessorientierte Entwicklung
Vorschläge zur Partizipation von Bewohner:innen oder der Stadtgesellschaft, Ideen für eine mögliche schrittweise Umsetzung wie verschiedene Baufelder, Pionierprojekte / Zwischennutzungen, etc.

Standortspezifische Kriterien

- Bahnhofsquartier (Wie wird der Turmbahnhof als funktionaler Verdichtungsraum und Mobilitäts-Hub in Bezug zur Quartiersentwicklung konzipiert?)
- Städtebauliche Schallschutz-Maßnahmen (Wie werden die Schallemissionen durch den Schienenverkehr in den angrenzenden bestehenden und neuen Wohnquartiere reduziert?)
- Zusammenwachsen und Mobilitätskonzept (Wie werden die benachbarten Bestandsquartiere stadträumlich und verkehrlich miteinander und mit dem neuen Bahnhof vernetzt? Welche besonderen Anbindungspunkte werden vorgesehen?)
- Upstallgraben und Laake (Wie werden die vorhandenen Natur- und Landschaftsflächen und insbesondere die Gewässer in den Entwurf integriert?)



37
Berlin Pankow /
Blickrichtung Süden
rot: Betrachtungsraum
gelb: Projektgebiet

Abb. 37



Bildnachweise

- Abb. 0
Berlin Pankow, Ortsteile Karow und Blankenburg
Quelle: European / Geoportal Berlin
- Abb. 1
Karower S-Bahn Kreuz (es ist nicht nur ein S-Bahnkreuz, sondern auch für den Regionalverkehr, hier verkehrt auch Fernverkehr) / Blickrichtung SSW
Fotograf Dirk Laubner
- Abb. 2
Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), Bearbeitungsstand: 29. April 2019
Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, Frankfurt am Main
- Abb. 3
Umweltatlas Freiflächenentwicklung – Inanspruchnahme von Freiflächen für bauliche Nutzungen, Bearbeitungsstand: Mai 2013
Umweltatlas Berlin
- Abb. 4
Luftbild Gesamtstadt / Karower Kreuz markiert
Geoportal Berlin
- Abb. 5
Entwicklungsräume Berlins (Nordostraum gelb, Karower Kreuz rot)
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Abb. 6
Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030, Ergebnisse Straßenverkehr - Mittlere MIV-Reisezeit, Bearbeitungsstand: März 2021
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- Abb. 7
Karower Kreuz / Blickrichtung Süden
Fotograf Dirk Laubner
- Abb. 8
Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr Berlin 2030, Übersicht über neue Stadtquartiere und vorgesehene Schieneninfrastruktur, Bearbeitungsstand: März 2021
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- Abb. 9
Handlungsraum NordOst Pankow / Ortsteile
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Abb. 10
Blick über Nordberlin / Karower S-Bahn Kreuz / Blickrichtung Westen
Fotograf Dirk Laubner
- Abb. 11
Blick über Nordberlin / Karower S-Bahn Kreuz / Blickrichtung Osten
Fotograf Dirk Laubner
- Abb. 12
Struktur- und Handlungskonzept für den Nordostraum Berlins 2021
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Abb. 13
Verkehrsplanung Nordostraum /Entwurf 2019
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz
- Abb. 14
Klima und Grün
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Abb. 15
Verkehr und Mobilität
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Abb. 16
Lageplan Karower Kreuz und Umgebung mit dem Betrachtungsraum (rot) und Projektgebiet (gelb), M 1:10.000
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Abb. 17
Untersuchungsergebnisse – Reale Flächennutzung, Bearbeitungsstand: Juni 2016
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Abb. 18
Untersuchungsergebnisse – wohnungsnaher Grünanlagen, Bearbeitungsstand: Oktober 2020
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen
- Abb. 19
Untersuchungsergebnisse – Gebäudealter der Wohnbebauung, Bearbeitungsstand: Januar 2018
Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen

Abb. 20
 Stadtkarte M1:10.000 mit Betrachtungsraum (rot) und
 Projektgebiet (gelb)
 Stadt.Land.Fluss – Büro für Städtebau und Stadtplanung

Abb. 21
 Projektgebiete
 Geoportal Berlin

Abb. 22
 GFZ Dichteverteilung / Baufelder Karow-Süd
 Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 lung, Bauen und Wohnen

Abb. 23
 Projektgebiet / Blickrichtung Osten
 Fotograf Dirk Laubner

Abb. 24
 Luftbild Karower Kreuz
 Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 lung, Bauen und Wohnen

Abb. 25
 Ideenskizze / Anbindung Karower Kreuz
 Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr
 und Klimaschutz

Abb. 26
 Projektgebiet 1 / Blickrichtung Süden
 Fotograf Dirk Laubner

Abb. 27
 Unterführung im Projektgebiet 1 (Boenkestraße)
 Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 lung, Bauen und Wohnen

Abb. 28
 Projektgebiete 2 / Blickrichtung Osten
 Fotograf Dirk Laubner

Abb. 29
 Städtebauliche Parameter / Karow Süd
 Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 lung, Bauen und Wohnen

Abb. 30
 Projektgebiete 1, 2 und 3 / Blickrichtung Ost-West
 Fotograf Dirk Laubner

Abb. 31
 Projektgebiete 4 / Blickrichtung Süden
 Fotograf Dirk Laubner

Abb. 32
 Leitbild / Bericht Treseburger Straße

Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 lung, Bauen und Wohnen

Abb. 33
 Rahmenbedingungen Karow Süd
 Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 lung, Bauen und Wohnen

Abb. 34
 Ideenskizze eine möglichen Bahnhofserschließung a)
 Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 lung, Bauen und Wohnen

Abb. 35
 Ideenskizze eine möglichen Bahnhofserschließung b)
 Stadt Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwick-
 lung, Bauen und Wohnen

Abb. 36
 Berlin / Karower Kreuz
 Geoportal Berlin

Abb. 37
 Berlin Pankow / Blickrichtung Süden
 Fotograf Dirk Laubner

Impressum

Herausgegeben von
Europam – Deutsche Gesellschaft zur Förderung
von Architektur, Wohnungs- und Städtebau e.V.
Friedrichstraße 23A
10969 Berlin
Deutschland
www.europam.de

Redaktion
Dr. Felix Bentlin
Lola Meyer
Vesta Nele Zareh

Englische Übersetzung
Amy Klement, Jonathan Lutes

Lektorat
Kerstin Wieland

Gestaltung
Christina Schmid und Simon Malz

2023

www.europam.de