

1. Situationsanalyse

1.1. Städtebauliche Struktur

Räumlich-funktionale Verflechtungen

Das Untersuchungsgebiet hat eine Größe von ca. 73 ha und ca. 13500 Einwohner (Stand 31.12.2008). Das Untersuchungsgebiet liegt im Bezirk Neukölln von Berlin, Ortsteil Neukölln und großräumig zwischen wichtigen städtebaulichen Entwicklungsräumen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg: dem ehem. Flughafen Tempelhof, den Standorten Mediaspree und Ostkreuz, dem Stadtumbau West Gebiet Neukölln-Südring sowie dem Autobahnkreuz „Dreieck Neukölln“ und weiter südlich dem zukünftigen Flughafen Berlin Brandenburg International. Westlich und nordöstlich der Karl-Marx-Straße erstrecken sich mit der Hasenheide und dem Neuköllner Schifffahrtskanal wichtige Grün- und Naherholungsräume. Mit dem Ziel „Neukölln-Nord am Wasser und ans Wasser“ soll die Karl-Marx-Straße gemäß Planwerk Südostraum mit dem nordöstlich gelegenen Neuköllner Schifffahrtskanal und der Spree sowie mit den überörtlichen Freiräumen wie dem Tempelhofer Feld, dem Treptower Park und dem Plänterwald verknüpft und die kreuzenden Wegeverbindungen aufgewertet werden. Das Untersuchungsgebiet grenzt im Norden unmittelbar an das Untersuchungsgebiet Maybachufer/Elbestraße.

Nutzungsstruktur

In der polyzentralen Berliner Zentrenstruktur bildet die Karl-Marx-Straße ein Hauptzentrum und ist somit Standort vielfältiger zentralörtlicher Funktionen und Einrichtungen. Sie ist Verwaltungssitz des Bezirks mit dem Rathaus Neukölln und dem Amtsgericht, ein Einkaufszentrum vor allem für Nordneukölln, ein Standort für Dienstleistungen und ein kultureller Ort mit gesamtstädtischer Ausstrahlung.

Die Karl-Marx-Straße ist auch ein Wohnstandort. Die ansässige Wohnbevölkerung prägt auch die Entwicklung des Einzelhandels. Die Kunden und Passanten der Karl-Marx-Straße wohnen zu einem hohen Anteil in ihrer Umgebung. Dies unterscheidet sie von anderen Einkaufsstraßen und ist eine wichtige Voraussetzung für die Belebung der Straße.

Die Karl-Marx-Straße ist ein lineares Zentrum einer Länge von 2,3 km zwischen Hermannplatz und S-Bahnring. Die zentralen Bereiche der Karl-Marx-Straße sind die City Neukölln (Weichselstraße bis Platz der Stadt Hof) und das Kulturdreieck (Platz der Stadt Hof bis Karl-Marx-Platz). Die nördlichen und südlichen Verflechtungsbereiche reichen bis zum Hermannplatz bzw. zum S-Bahnhof Neukölln. Die Karl-Marx-Straße bildet das Rückgrat für die umliegenden Quartiere Flughafen-, Donau- und Ganghoferstraße, die Rollbergsiedlung, Körnerpark und Richardplatz, die alle Gebiete mit Quartiersmanagement sind.

Bebauungsstruktur

Die städtebauliche Struktur und der öffentliche Raum der Karl-Marx-Straße bieten durch die Abfolge von Plätzen und Kreuzungsbereichen sowie durch herausragende denkmalgeschützte Gebäude und versteckte Höfe einen hohen Identitätswert. Schwerpunkte dieser besonderen Qualitäten des Stadtbildes zeigen sich am Hermannplatz, in der City Neukölln, dem Kulturdreieck und im Bereich des Böhmisches Dorfes / Rixdorf. Dadurch bilden sich unterschiedliche, spannungsvolle Bereiche im Straßenverlauf. Allerdings werden Identitätswert und Qualität durch eine mangelnde Aufenthaltsqualität und Nutzungsmöglichkeit der Gehwege und Stadtplätze eingeschränkt. Auch im Bereich der Ortsbild prägenden Bausubstanz sind Gestaltungs- und Erneuerungsdefizite festzustellen.

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Westlich der Karl-Marx-Straße liegt der Standort der ehemaligen Kindl-Brauerei einer Fläche mit umfangreichem Entwicklungspotenzial in teilweise denkmalgeschützter Bausubstanz der ehemaligen Produktionsstätte.

Historische Entwicklung

Die historische Entwicklung und Verlagerung der Zentrumsbereiche in der Karl-Marx-Straße ist noch heute an der Baustruktur ablesbar bzw. lässt sich anhand der zahlreichen Denkmäler und Denkmalbereiche nachvollziehen. Das historische Zentrum ist Rixdorf rund um den Richardplatz. Nördlich davon entstand ab 1737 das Böhmisches Dorf entlang der heutigen Richardstraße. Verstärkter Zuzug von Handwerkern (Büdner) nach 1800 verlagerte das Zentrum ins sogenannte Büdner Dreieck an die Bergstraße (südlicher Teil der heutigen Karl-Marx-Straße). Ab 1870 wurde auf dem durch das Abtragen der Rollberge neu gewonnenen Bauland das Rollbergviertel in verdichteter Bauweise errichtet. 1872 gründete die Vereinsbrauerei Berliner Gastwirte Aktiengesellschaft (die spätere Kindl Brauerei) ihre Brauerei. Um 1900 fand eine weitere Verlagerung des Zentrums nach Norden statt. An der nördlichen Spitze des Büdner Dreiecks entstanden imposante Kommunal- und Geschäftsbauten. Damit bildete sich die Struktur des Stadtzentrums heraus, die auch heute noch prägend für die Karl-Marx-Straße ist.

Zwischen 1900 und 1915 stieg die Einwohnerzahl um ca. 150.000 Einwohner. Zahlreiche Grundstücke im südlichen Teil der Karl-Marx-Straße wurden nachverdichtet und der nördliche Teil bis zum Hermannplatz durchgehend bebaut. Es entstanden die typischen fünfgeschossigen Mietskasernen. 1912 wurde Rixdorf in Neukölln umbenannt und 1920 nach Groß-Berlin eingemeindet. In den 1920er Jahren wurde der Hermannplatz verbreitert. Auf seiner Westseite entstand das Karstadt Warenhaus (1929), damals eine Ikone des Neuen Bauens in Berlin. Die U-Bahn wurde gebaut und mit dem Berliner S-Bahnring verbunden.

In den 1950er Jahren entstanden im zentralen Bereich weitere große Geschäftshäuser. Das Rathaus erhielt einen Anbau, durch den auch der heutige Rathausplatz entstand. Die zentrale Straße Neuköllns übernahm nun auch Versorgungsfunktionen für die angrenzenden Bezirke. Diesen Status konnte sie lange Zeit halten. In den 1990er Jahren setzte eine starke Abwanderung bzw. Aufgabe alteingesessener Geschäfte ein. Mit dem Bau des Forum Neukölln, den heutigen Neukölln Arcaden, wurde versucht, dem entgegenzuwirken.

Denkmalschutz und Stadtgestalt

Unter den zahlreichen denkmalgeschützten Gebäuden sind insbesondere das Rathaus Neukölln, das Amtsgericht, die alte Post, das Stadtbad in der Ganghofer Straße, die Passage und der Saalbau im Büdner-Dreieck sowie der Denkmalbereich um den Richardplatz und das Böhmisches Dorf hervorzuheben.

Der zentrale Bereich der Karl-Marx-Straße, die City Neukölln, wird durch untergenutzte bzw. leer stehende Gebäude bestimmt, für die neue Nutzungen gefunden werden müssen, z.B. für die ehemalige Post.

Für den Passageplatz im Kulturdreieck ist ein Umbau notwendig damit er als Aufenthaltsort und weniger als Durchgang fungiert. Die Höfe im Bereich des Kulturdreiecks sind besondere Orte für gastronomische, kulturelle und soziale Einrichtungen. Die Öffnung der Höfe sollte in ausgewählten Bereichen angestrebt werden.

Zentrale Anforderung für die Entwicklung der ehemaligen Kindl-Brauerei ist es, ein höherwertiges Angebot zu schaffen, um die Entwicklung der Karl-Marx-Straße voranzubringen. Die Öffnung des Geländes und Gestaltung von Platzflächen ermöglicht eine Durchwegung der Quartiere parallel zur Karl-Marx-Straße. Die zuführenden Strassen müssen durch Ladennutzungen, Gastronomie und Straßengestaltung attraktiver werden

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Eigentümerstruktur

Die Eigentümerstruktur zeichnet sich durch einen Anteil von 91,4% an Einzeleigentümern aus, 59,5% der Eigentümer sind Privatpersonen. Knapp drei Viertel aller Eigentümer haben ihren Wohnsitz in Berlin-Brandenburg, 3,4% kommen aus dem Ausland. Betrachtet man nur die Eigentümerdaten jener Objekte, die entlang der Karl-Marx-Straße liegen, so ergibt sich ein höherer Anteil an ausländischen Eigentümern und Unternehmenseigentum. Die Eigentümerstruktur differenziert sich noch weiter aus, wenn die Karl-Marx-Straße in Abschnitten betrachtet wird: Auffällig ist der Wohnsitz von Eigentümern im nördlichen Bereich, 80% der Grundbesitzer leben in Berlin-Brandenburg. Im Kernbereich (City und Kulturdreieck) und südlichen Bereich der Karl-Marx-Straße sind es noch knapp zwei Drittel. Der Anteil ausländischer Eigentümer im Citybereich (13,8%) und im südlichen Bereich (10%) liegt deutlich höher als im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebiets (2%) bzw. des Kulturdreiecks (4,8%).

1.2. Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Im Untersuchungsgebiet leben 2007 ca. 12.600 Einwohner. Das Gebiet verzeichnet seit dem Jahr 2000 einen geringen Bevölkerungszuwachs von etwa 3%.

Es ist ein „junges“ Gebiet mit leicht steigender Tendenz. Überdurchschnittlich viele Kinder und Jugendliche leben im Bereich der südlichen Karl-Marx-Straße (22 - 30% der Gesamteinwohner pro Wohnblock). Die Altersgruppe der 18- bis 27-Jährigen (Familiengründung / Studium) ist seit 2000 größer geworden und mit 15% im Vergleich zu Neukölln (11,8%) und Berlin (11,9%) überdurchschnittlich vertreten. Der Anteil der Mädchen und Frauen nimmt kontinuierlich ab. Senioren (65 Jahre und älter) sind mit einem Anteil von 11% im Vergleich zu Berlin (18%) 2007 unterdurchschnittlich vertreten.

Der Anteil der Ausländer hat sich seit 2000 um 15% erhöht und liegt 2007 bei ca. 41%. Ihr Anteil an der Gesamtbevölkerung im VU-Gebiet hat sich in den letzten 7 Jahren um 4% erhöht und liegt ca. dreimal höher als im Berliner Mittel (14%) und doppelt so hoch wie in Neukölln (22%). Der Großteil der ausländischen Einwohner Nordneuköllns ist türkischer Herkunft (ca. 50%). Einen geringeren Anteil stellen Einwohner aus dem ehemaligen Jugoslawien (ca. 20%) und Einwohner arabischer Staaten (ca. 14%).

Das Gebiet ist durch eine schwierige Sozialstruktur gekennzeichnet und starken Belastungen ausgesetzt (sehr hohes Wanderungsvolumen, Wanderungsverluste, äußerst hohe Werte bei Anteil/Dauer von Existenzsicherungsleistungsbezug, sehr hohe Arbeitslosigkeit).

Die Arbeitslosenquote liegt 2006 bei fast 21% (Berlin: 13%). Auch bezüglich der Langzeitarbeitslosigkeit, weist das Gebiet mit fast 9% sehr hohe Werte auf (Berlin: 5,6%), die seit 2004 leicht abnehmend sind. Dem Berliner Trend gegenläufig ist das Gebiet durch eine überdurchschnittliche Jugendarbeitslosigkeit (Arbeitslose unter 25 Jahren) von knapp 16% geprägt, die seit 2004 zugenommen hat.

Der Anteil an Bewohnern, die trotz Erwerbstätigkeit auf Existenzsicherungsleistungen (SGB II, III und XII) angewiesen sind, ist mit 31% im Vergleich zu Berlin (14%) und Gesamt-Neukölln (21%) sehr hoch. Besonders problematisch ist, dass nahezu 71% der Kinder unter 15 Jahren auf Existenzsicherungsleistungen angewiesen sind. Mit 51,7% Transferleistungsbeziehern innerhalb der Gebietsbewohner (2006) liegt das Gebiet 14,4 % über dem Wert von Neukölln (37,4%) und 26,6% über dem Berliner Durchschnitt.

Das Untersuchungsgebiet und die angrenzenden Gebiete haben einen hohen Interventions- und Präventionsbedarf. Die Ausweisung von Quartiersmanagementgebieten beidseitig der Karl-Marx-Straße ist bereits erfolgt. Die Entwicklung der Karl-Marx-Straße muss zusammen

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

mit den Entwicklungen in den angrenzenden Quartieren koordiniert werden, da das Image der Quartiere auf den Standort ausstrahlt. Das geringe Einkommensniveau im unmittelbaren Umfeld der Karl-Marx-Straße wirkt sich auf den Einkaufsstandort aus.

1.3. Wohnungsmarkt, -struktur

Das Untersuchungsgebiet ist im Berliner Mietspiegel 2007 als überwiegend einfache Wohnlage ausgewiesen. Die hohe Verkehrs- und Lärmbelastung der Karl-Marx-Straße geht mit starken Einschränkungen der Wohnqualität einher. Es finden sich zahlreiche Wohnungsleerstände (zwischen 7,5% und 10%). Gute Wohnlagen befinden sich im rückwärtigen Bereich der Karl-Marx-Straße nahe der Park- und Friedhofsanlagen, insbesondere rund um den Richardplatz und Körnerpark sowie auf der Thomas- und der Lessinghöhe.

Im VU-Gebiet wurden 743 Wohn- und Geschäftshäuser erfasst. Insgesamt der Erneuerungsbedarf gering bis mittel. Nur 12% der Gebäude weisen einen starken und nur 2% einen erheblichen Erneuerungsbedarf auf. 44% der 52 Remisen, die vor allem im Bereich des Büdner Dreiecks sowie im südlichen Bereich der Karl-Marx-Straße zu finden sind, sind in schlechtem baulichen Zustand.

Die straßenseitigen Fassaden der Vorderhäuser im Gebiet prägen das Bild des öffentlichen Raums. 21% der Fassaden an der Karl-Marx-Straße und 15% im Gebiets insgesamt haben einen starken bis erheblichen Erneuerungsbedarf.

Für die Entwicklung des Zentrums Karl-Marx-Straße ist die Stabilisierung der Wohnfunktion an der Karl-Marx-Straße und in den umliegenden Wohnvierteln von Bedeutung. Schwerpunkte des Erneuerungsbedarfs sind die Karl-Marx-Straße, das Büdner Dreieck sowie die Boddinstraße / Neckarstraße. Letztere werden Bedeutung für die Erschließung des Kindl-Areals erhalten. Aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Gestalt des öffentlichen Raums sollte insbesondere die Aufwertung der Fassaden angestrebt werden.

Im untersuchten Gebiet finden sich unterschiedliche Zustände und Nutzungen der Höfe. Insgesamt wurden bei 479 Gebäuden Höfe erhoben. Die Schwerpunkte des baulichen Erneuerungsbedarfs der Höfe liegen im südlichen Bereich des Büdner Dreiecks und auf der westlichen Seite der Karl-Marx-Straße auf der Höhe des Büdner Dreiecks, sowie südlich und nördlich der Neukölln Arcaden. Die Hälfte der Höfe im Gebiet ist teilversiegelt, 39% sind sogar vollversiegelt. Die Höfe an der Karl-Marx-Straße weisen im Vergleich zum gesamten untersuchten Gebiet einen höheren Erneuerungsbedarf auf, sind stärker versiegelt und werden zu einem höheren Anteil gewerblich oder als Stellplatz genutzt. Die Höfe bergen besondere Potenziale für die Verbesserung der Qualität des Wohnens im Gebiet.

1.4. Wirtschaftsstruktur

Im zentralen Bereich der Karl-Marx-Straße zwischen Weichselstraße und Uthmannstraße sind tragfähige Handelsstrukturen vorhanden, die sich vom nördlichen und südlichen Abschnitt und den Nebenlagen positiv abheben. Zentral konzentriert sich die Verkaufsfläche (40.000 m² gegenüber 57.000 m² insgesamt) in leistungsstarken wettbewerbsfähigen Magnetbetrieben bzw. großflächigen Betrieben und einer Vielzahl von Filialen (50% Filialisierungsgrad).

Der Einzelhandelsstandort hat in den letzten Jahrzehnten seine überörtliche Bedeutung verloren. Den Einzelhandel ergänzende, höherwertige Gastronomieangebote fehlen. Problematisch sind die leer stehenden oder mindergenutzten, das Stadtbild prägende Immobilien im zentralen Bereich und die unzureichende Aufenthaltsqualität des Straßenraumes.

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Die niedrige Kaufkraft in Nordneukölln wirkt sich auf den Einkaufsstandort aus. Im Zusammenwirken des schwachen Kaufkraftniveaus mit erheblichen Angebotsverbesserungen und Verkaufsflächenzuwächsen an anderen Einzelhandelsstandorten in Berlin und im Umland kam es zu dem Bedeutungsverlust. Heute übernimmt die Karl-Marx-Straße Versorgungsfunktionen für die südlichen Bereiche von Berlin. Intensive Einkaufsorientierungen auf den Standort Karl-Marx-Straße hat vor allem die Bevölkerung des nördlichen Teils von Neukölln.

Die Ausstrahlungskraft des Einkaufsstandorts Karl-Marx-Straße wird neben mehreren großflächigen Textilkaufhäusern (u. a. C&A, H&M) und Warenhäusern im zentralen Bereich insbesondere vom Shopping Center Neukölln Arcaden geprägt. Daneben überwiegen kleinflächige Betriebseinheiten. Diese Betriebe sind vor allem für die nördlichen und südlichen Abschnitte der Karl-Marx-Straße und die Nebenlagen prägend.

Der Branchenmix ist insgesamt ausgewogen. Es ist eine große Breite verschiedener Angebote, Branchen und Betriebstypen mit unterschiedlichen, z. T. länderspezifischen Zielgruppenausrichtungen vorhanden, die alle Bedarfsbereiche abdeckt. Allerdings gibt es in einzelnen Sortimenten Branchenlücken oder ergänzungsbedürftige Angebote. Angebote des Niedrigpreissegments dominieren, dies spiegelt sich z. T. auch in der Ladengestaltung und Warenpräsentation wider. So existieren zahlreiche inhabergeführte Geschäfte, die nicht mehr zeitgemäß sind und denen ein Investitionsstau anzumerken ist.

Ca. 16% der Ladenlokale in Erdgeschosslagen stehen leer. Im interkommunalen Vergleich ist dies eine überdurchschnittliche Leerstandsquote. Der größte Teil der leer stehenden Ladenlokale liegt in Streulagen der Seitenstraßen. Dabei handelt es sich fast ausschließlich um sehr kleinflächige Einheiten an Straßen mit geringer Fußgänger- und Kfz-Frequenz. Entlang der Karl-Marx-Straße und in den direkt angrenzenden Gebäuden der abzweigenden Straßen ist der Leerstand gering bzw. entfaltet keinen akuten Handlungsdruck.

Die künftigen Aktivitäten an der Karl-Marx-Straße müssen in die bezirkliche Zentrenpolitik eingebettet werden. Die Weiterentwicklung des Einzelhandelsangebotes sollte sich auf den Kernbereich der Karl-Marx-Straße konzentrieren und primär den bestehenden Einzelhandel qualitativ ergänzen. Die unzureichende Aufenthaltsqualität strahlt aus auf die Qualität des Handelsbesatzes. Für eine dauerhafte Attraktivitätssteigerung der Karl-Marx-Straße sind wesentliche Veränderungen des städtebaulichen Rahmens einzuleiten; eine Konzentration auf kurzfristige Marketingprojekte allein verspricht keinen nachhaltigen Erfolg.

Die Verknüpfung von Einzelhandel und Gastronomie / Hotelgewerbe sollte intensiviert werden. Eine deutliche Profilierung des Gastronomieangebotes in zentraler Lage, etwa durch Straßenbewirtschaftung, ist allerdings nur vor dem Hintergrund verbesserter Straßenräume möglich und sollte bei der Umgestaltung der Karl-Marx-Straße „mitgeplant“ werden.

Im Untersuchungsgebiet gehören knapp ein Fünftel der Betriebe zum ethnischen Einzelhandel. Die Angebote dieser überwiegend kleinteilig strukturierten Geschäfte sind verstärkt auf die Einkaufsbedürfnisse von Konsumenten mit Migrationshintergrund ausgerichtet und häufig im Niedrigpreissegment angesiedelt. Der Großteil dieser Geschäfte liegt in den Seitenstraßen und im nördlichen und südlichen Teil der Karl-Marx-Straße.

In den Quartieren abseits der Karl-Marx-Straße hat sich in den vergangenen Jahren eine „lokale Ökonomie“, insbesondere der Kultur- und Kreativwirtschaft entwickelt. Dies ist an der Karl-Marx-Straße kaum wahrnehmbar hat aber Zukunftspotenzial.

Ethnische wie auch sonstige lokale Ökonomie (Kulturwirtschaft, Existenzgründer) gehören zum Bild der Seitenlagen und Verflechtungsbereiche der Karl-Marx-Straße. Synergien für ein besonderes Angebot und Image des Zentrums sind weiter herauszuarbeiten. Es ist im Ein-

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

zelenen zu klären, inwieweit diese im Sinne der Zentrumsentwicklung stabilisiert werden sollen und (ohne Wettbewerb verzerrend zu sein) Unterstützung erhalten können.

Die Karl-Marx-Straße ist ein wichtiger Gesundheitsstandort. Im untersuchten Gebiet haben ca. ein Drittel der 517 im Bezirk Neukölln eingetragenen Ärzte ihren Standort. Diese werden ergänzt durch weitere Einrichtungen des Gesundheitssektors (insgesamt 196 Gesundheitseinrichtungen). Die Gesundheitseinrichtungen konzentrieren sich entlang der Karl-Marx-Straße, in den Nebenlagen finden sich nur vereinzelte Einrichtungen. Allerdings findet in den Gebieten eine starke Abwanderung von Ärzten in Gebiete mit höherer Kaufkraft statt. Die zahlreichen Gesundheitseinrichtungen haben eine hohe Bedeutung für die Stärkung des Zentrums. Der vorhandene Ärztesatz muss weiter stabilisiert werden.

In Ergänzung zu den Angeboten des Einzelhandels und der Gesundheitswirtschaft finden sich im untersuchten Gebiet 232 Dienstleistungsunternehmen und 43 freie Berufe, jeweils mit einer verstärkten Konzentration an der Karl-Marx-Straße. Außerdem ist der Bereich um das Rathaus Neukölln ein bedeutender Verwaltungsstandort.

1.5. Soziale und kulturelle Infrastruktur

Das Untersuchungsgebiet aber vor allem die angrenzenden Bereiche (QM-Gebiete) sind mit zahlreichen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur ausgestattet, die gesamt gesehen dem hohen Bedarf aus der Bevölkerung entsprechen, jedoch gibt es in Teilen erhebliche Defizite.

Spielplätze

Eine hohe Unterversorgung ist bei den öffentlichen und privaten Spielplätzen zu konstatieren. Besonders die Bereiche nördlich der Lessinghöhe (Rollbergviertel, angrenzendes Gelände an ehem. Kindl-Brauerei) sowie östlich der Karl-Marx-Straße zwischen Hermannplatz und Anzengruber Straße sind unzureichend ausgestattet. Lediglich im Bereich Richardplatz und rund um die Lessinghöhe ist die Versorgung gut. Eine Kompensation der Unterversorgung durch Erschließung weiterer öffentlicher Freiflächen ist aufgrund der sehr dichten Bebauung des Gebietes äußerst schwierig.

Vier von sechs Spielplätzen sind sanierungsbedürftig. Alle Spielplätze werden intensiv genutzt, woraus sich ein verstärkter Bedarf der regelmäßigen Pflege und Instandsetzung ergibt. Aufgrund der dichten Baustruktur ist es schwierig zusätzliche Spielplätze anzulegen. Die Einrichtung von Spielorten im Straßenraum kann etwas helfen. Eigentümer mit geeigneten Höfen sollten motiviert werden, Spielmöglichkeiten für Kinder zu schaffen.

Kindertagesstätten

Von den sieben Kitas weisen vier einen mittleren Erneuerungsbedarf auf. Alle Kitas konzentrieren sich südlich der Werbellinstraße bzw. Ganghofer Straße. Der nördliche Untersuchungsbereich verfügt über keine Kita und hat ein Angebotsdefizit. Auch in einem erweiterten Betrachtungsbereich mit 33 Kitas zeigt sich eine auffallende Konzentration der Kitas südlich der Werbellinstraße / Ganghofer Straße. Insgesamt ist der Versorgungsgrad des Gebietes hoch und in einigen Einrichtungen ist ein leichter Platzüberhang zu verzeichnen. Kapazitäten sind vor allem in den Kitas westlich der Karl-Marx-Straße vorhanden.

Schulen

Im Untersuchungsgebiet liegen die Hermann-Boddin-Grundschule (Boddinstr.50-56), die Albrecht-Dürer-Oberschule (Emser Str.137) und die Albert-Schweitzer-Oberschule (Karl-Marx-Straße14). Bauliche Erweiterungen sind bei allen drei Schulstandorten wünschenswert, lassen sich jedoch aufgrund fehlender Erweiterungsflächen nur bedingt umsetzen. Die Schulen weisen einen mittleren bis hohen Erneuerungsbedarf auf. Das Albert-

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Schweitzer-Gymnasium ist mit einem hohen und die Hermann-Boddin-Grundschule mit einem mittleren Erneuerungsbedarf eingestuft.

Jugendfreizeit

In unmittelbarer Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet finden sich zahlreiche Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, die vielseitige Angebote bereithalten. Innerhalb des Gebiets liegen keine Jugendfreizeiteinrichtungen. Auffällig viele der vorhandenen Einrichtungen sind Angebote der Kinder- und Jugendförderung.

Angesichts der hohen Jugendarbeitslosigkeit gibt es Bedarf an Jugendsozialarbeit für die älteren Jugendlichen. Die Einrichtungen Outreach / Blueberry Inn, die unmittelbar an das Untersuchungsgebiet angrenzen, benötigen eine Ausweitung ihrer Kapazitäten. Zu prüfen wäre, ob das Grundstück der Karl-Marx-Straße 52 für eine Einrichtung der Familien- und Jugendarbeit genutzt werden könnte. Unterstützungsnotwendigkeiten sind im Einzelnen mit dem Quartiersmanagement und den Einrichtungen zu klären.

Einrichtungen für Senioren

Im VU-Gebiet gibt es zwei Seniorenfreizeiteinrichtungen sowie eine weitere im näheren Umfeld. Angaben zum Erneuerungsbedarf liegen für diese Einrichtungen nicht vor.

Kultureinrichtungen

Die Karl-Marx-Straße ist Standort zahlreicher Kultureinrichtungen. Das Angebot reicht von etablierten Kultureinrichtungen über Theater- und Musikcafés, Galerien und Ateliers bis zur Kulturarbeit im Kiez. Die kulturellen Angebote haben ihren Schwerpunkt im so genannten „Kulturdreieck“ zwischen Richardstraße, Karl-Marx-Platz / Richardplatz und Karl-Marx-Straße. Einrichtungen wie die Neuköllner Oper und der Saalbau Neukölln besitzen eine überbezirkliche Ausstrahlungskraft. Neben den etablierten Häusern finden sich insbesondere in den Seitenstraßen der Karl-Marx-Straße kleinteilige Kultureinrichtungen. Durch dezentrale, vernetzende Kulturevents wie „48 Stunden Neukölln“ konnte eine kulturelle Ausstrahlungskraft erzielt werden. Sie haben Neukölln auch international als Kulturstandort bekannt gemacht. In den nördlichen Seitenstraßen werden Künstler, Kulturprojekte und Kulturwirtschaftsbetriebe ansässig, die von dem günstigen Mietniveau profitieren.

Auf die konzentrierte Vielfalt an kulturellen Einrichtungen und Angeboten an der Karl-Marx-Straße gilt es weiter aufmerksam zu machen. Regelmäßige Kulturveranstaltungen wie „48 Stunden Neukölln“ bieten hierzu die Möglichkeit. Mit der Zusicherung einer Grundfinanzierung kann diese wichtige Veranstaltung gesichert werden.

Die Passage ist ein kultureller Leuchtturm. Sie muss von der Karl-Marx-Straße besser wahrnehmbar werden und die Aufenthaltsqualität auf ihren Freiflächen muss verbessert werden. Die Zukunft von bedeutenden kulturellen Einrichtungen wie dem Puppenmuseum muss gesichert werden. Für die Galerie im Saalbau müssen alternative Nutzungskonzepte gefunden werden. Für die Helene-Nathan-Bibliothek ist ein besseres Leitsystem wünschenswert. Standorte mit Entwicklungspotenzialen wie die ehemalige Kindl-Brauerei und die ehemalige Post sind hervorragend geeignet Kreativwirtschaft ins Gebiet zu bringen und die kulturelle Vielfalt zu beleben.

1.6. Grün- und Freiflächen

Die öffentlichen Grünflächen, Spielplätze und Stadtplätze müssen weiter qualifiziert werden.

Die beiden Parkanlagen im VU-Gebiet Thomashöhe und Comeniusgarten sind in einem guten Zustand und bieten eine hohe Aufenthaltsqualität. Kleine Grünanlagen wie der Boddinplatz und der Albert-Schweitzer-Platz sind von untergeordneter Bedeutung mit mittlerer

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

bis geringer Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität. In der Umgebung finden sich weitere Grünanlagen, wie die Lessinghöhe und der Körnerpark. Insgesamt ist die Versorgung mit öffentlichen Grünanlagen unzureichend. Im Untersuchungsgebiet gibt es weder Sportplätze noch Kleingartenanlagen. In der Umgebung befinden sich mit der Hasenheide, dem Tempelhofer Feld sowie dem Neuköllner Schifffahrtskanal attraktive (zukünftige) Grünflächen.

Der Magdalenen Friedhof und der Bethlehem Friedhof im alten Dorf Rixdorf sowie der St. Jakobi-Kirchhof nahe des Hermannplatzes weisen einen hohen Erholungswert auf. Westlich der Thomashöhe grenzen weitere, große Friedhofsflächen an.

Angesichts der Unterversorgung mit Grün- und Erholungsflächen ist die Vernetzung der verschiedenen Grünräume wichtig. Vor allem ist die Grünverbindung zwischen dem zukünftigen Park auf dem Tempelhofer Feld und dem Neuköllner Schifffahrtskanal von großer Bedeutung. An dieser Achse liegen die großen Friedhöfe, die Thomashöhe und der Richardplatz. Diese Verbindung sollte sowohl für Radfahrer als auch für Fußgänger gestärkt und optisch durch geeignete gestalterische Elemente unterstützt werden. Sie sollte insbesondere zwischen dem Karl-Marx-Platz und der Thomashöhe besser herausgearbeitet werden. Unterstützen könnte hier eine verbindende Leitbepflanzung mit gleichartigen Straßenbäumen, eine entsprechend verbindende Pflasterung o. ä. Es wäre auch überlegenswert, ob die dichte Böschungsbepflanzung der Thomashöhe zugunsten einer etwas transparenteren Begrünung und der Gestaltung eines einladenden Eingangsbereichs aufgelockert werden kann. Dabei sind auch Aspekte des Sicht- und Lärmschutzes für den Spielplatz zu beachten.

Eine weitere Verbindung verläuft von der Biebricher Straße über den Sasarsteig und den Spielplatz Reuterstraße zur Weichselstraße bis zum Neuköllner Schifffahrtskanal. Für eine ansprechende Grün- und Wegeverbindung ist es erforderlich, den Eingangsbereich an der Karl-Marx-Straße einladend zu gestalten, die Zuwegung zu sichern sowie die ungeordneten Freiflächen an der Reuterstraße einschließlich Sasarsteig qualitativ aufzuwerten.

Die Schulhöfe im VU-Gebiet und in der Umgebung sind überwiegend stark versiegelt. Ihre Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten sind gering bis mittel.

Die Seitenstraßen zwischen der Sonnenallee und der Herrmannstraße haben einen mehr oder weniger geschlossenen Straßenbaumbestand. An der Karl-Marx-Straße stehen Bäume zwischen Hermannplatz und Neuköllner Rathaus sowie südlich des Karl-Marx-Platzes in häufig sehr kleinen Baumscheiben. Die Bäume prägen durch ihr Alter den Charakter des Straßenraums maßgeblich mit, ihr Pflegezustand ist jedoch überwiegend unzureichend. Es sollte geprüft werden, ob der lückenhafte Baumbestand komplettiert werden kann. Empfehlenswert ist eine Überprüfung folgender Straßen: Fuldastraße, Falkstraße, Donaustraße, Rollbergstraße, Erkstraße, Kienitzer Straße, Richard- und Saltykowstraße.

Im nördlichen Abschnitt der Karl-Marx-Straße dient ein begrüntes Hochbeet als Mittelstreifen. Es ist in einem unzureichenden Pflegezustand und wirkt wie eine Barriere. Dieses Hochbeet sollte umgestaltet werden.

Vor dem denkmalgeschützten Stadtbad Neukölln in der Ganghofer Straße sollte die Eingangssituation durch eine symmetrische Baumpflanzung hervorgehoben werden. Hierzu ist auf der Ostseite eine Ergänzungspflanzung erforderlich.

1.7. Verkehr und Straßenraum/öffentlicher Raum

Erschließung durch ÖPNV

Das VU-Gebiet ist über die U-Bahnlinie 7 mit vier U-Bahnhöfen und verschiedenen Buslinien hervorragend mit dem ÖPNV angebunden. Der Hermannplatz und der Bahnhof Neukölln

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

sind Kreuzungsbahnhöfe mit direkten Verbindungen zum Alexanderplatz oder über den Berliner S-Bahnring zum Flughafen Schönefeld. Den zukünftigen Flughafen BBI erreicht man mit der U7 und Umsteigen am U-Bahnhof Rudow auf die Schnellbuslinien X7 oder X11 im 5-Minutentakt.

Einbindung in das Verkehrsnetz

Die Karl-Marx-Straße ist eine wichtige Verkehrsachse, es gibt hier sowohl Quell- und Zielverkehr als auch Durchgangsverkehr. Westlich und östlich, parallel zur Karl-Marx-Straße, verlaufen die Achsen Hermannstraße und Sonnenallee. Der nördliche Endpunkt, der Hermannplatz, ist einer der wichtigsten Straßenknoten in der südöstlichen Innenstadt. Am südlichen Ende befindet sich die Anschlussstelle, über die die A 100 (Berliner Stadtring) und A 113 (BBI, Schönefelder Kreuz, Polen, Dresden) erreicht werden können. Nach Fertigstellung der A 100 bis zur Frankfurter Allee wird der Verkehr in der Karl-Marx-Straße weiter abnehmen. Der Straßenzug wird künftig vorwiegend nur noch bezirkliche Verkehrsströme tragen. Daher ist die Karl-Marx-Straße im StEP Verkehr „Bestand 2002“ als übergeordnete Straßenverbindung und „Planung 2015“ als örtliche Straßenverbindung eingestuft.

Verkehrsorganisation

Zwischen den großen Verkehrsknoten Hermannplatz und Silbersteinstraße/Stadtring übernehmen Querstraßen stadtteilverbindende oder stadtteilinterne Funktionen. Die Knoten der Karl-Marx-Straße sind Kreuzungen mit Versatz, d.h. verkehrstechnisch schwierig. Die wichtigsten Querstraßen sind die Flughafen- und die Erkstraße, deren Einmündungen rund 150 m auseinander liegen. Dies ist der Abschnitt auf dem querende Durchgangsverkehr zwischen Tempelhof und Treptow starke Linksabbiegerströme verursachen. Auch Knoten mit eher geringer Bedeutung sind mit Lichtsignalen geregelt.

Die Seitenstraßen der Karl-Marx-Straße weisen insgesamt einen geringen Erneuerungsbedarf auf. Die Fahrbahnbereiche sind, abgesehen von den wichtigen Querverbindungen, weitgehend mit Großsteinpflaster ausgestaltet. Der Zustand der Fahrbahnen ist überwiegend in Ordnung. Erneuerungsbedarf entsteht in erster Linie aufgrund notwendiger Asphaltierungen der Straßen in den Parallelerschließungen (Lärmverminderung, Fahrradfreundlichkeit, Fahrkomfort). Der Erneuerungsbedarf der Gehwege ist höher als der der Fahrbahnen.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit hat die Karl-Marx-Straße problematische Bereiche. Fast 86% der Abschnitte haben zu viele Unfälle, 17 Abschnitte weisen Unfallhäufungen auf. Besondere Schwerpunkte liegen im Bereich des Hermannplatzes, zwischen Werbellinstraße und Karl-Marx-Platz sowie am Knotenpunkt Flughafenstraße / Fuldastraße. Die Qualität bzw. die Leichtigkeit des Verkehrs ist insbesondere am Knotenpunkt Flughafenstraße/Fuldastraße sowie am Knotenpunkt Erkstraße stark eingeschränkt. Dies gilt insbesondere auch für den Fußgängerverkehr. Fußgänger-Lichtsignale gibt es am Rathaus, am Nordausgang des U-Bahnhofs Karl-Marx-Straße und an der Magdalenenkirche in Höhe Kirchhofstraße.

Im zentralen Bereich der Karl-Marx-Straße stehen in der Straße selbst nur wenige Stellplätze für Einkaufskunden zur Verfügung, u.a. aufgrund von Halteverbote für Ladezonen, Bushaltestellen oder Abbiegespuren. Wo Parken erlaubt ist, werden die Stellplätze werktags durch eine Parkscheibenregelung (1 Stunde) freigehalten. Im Umfeld der Karl-Marx-Straße stehen ca. 2300 Parkplätze in Parkhäusern zur Verfügung. Die großen Einzelstandorte verfügen über eigene Parkhäuser.

Die Karl-Marx-Straße wird stark von Radfahrern frequentiert. Abstellplätze für Fahrräder fehlen in erheblichem Umfang. Radwege oder Radfahrstreifen zur Sicherheit der Radfahrer sind nicht vorhanden. Die bezirklichen Radrouten kreuzen die Karl-Marx-Straße an der Kreuzung Werbellinstraße / Ganghoferstraße sowie an der Emser- / Saalestraße. Abseits verlaufen sie parallel, meist über Straßen mit Großsteinpflaster.

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Der öffentliche Straßenraum

In der Karl-Marx-Straße ist die Aufenthaltsqualität insgesamt gering. Sie wird derzeit durch den motorisierten Verkehr geprägt und hat den Charakter einer Durchgangsstraße. Es fehlt an Platz für attraktive Nutzungen. Aufgrund der für die hohe Passantenfrequenz zu schmalen Gehsteige bleibt wenig Raum für Fußgänger aber auch für Nutzungen der Gastronomie und des Handels. Die Nutzbarkeit und der optische Eindruck werden außerdem durch zahlreiche Werbeträger auf den Bürgersteigen eingeschränkt.

Für die Umgestaltung des öffentlichen Raumes besteht ein dringender Handlungsbedarf: Der Straßenraum muss stärker gegliedert werden. Es gilt, den Rhythmus der Straße, ihre unterschiedlichen Abschnitte, herauszustellen. Eine wichtige Rolle spielen dabei sowohl die zentralen Entwicklungsprojekte als auch die Plätze und Kreuzungsbereiche.

Von zentraler Bedeutung ist auch die Umgestaltung des Platzes der Stadt Hof. Der Platz muss einen Übergang zum Kulturdreieck markieren und sich zur Karl-Marx-Straße hin öffnen. Wichtig ist die Abstimmung mit den Lösungen für den Autoverkehr.

Grundsätzlich soll die Karl-Marx-Straße einspurig für den Kfz-Verkehr werden. Durch die Verringerung der Fahrbahnbreiten wird das Queren für die Fußgänger an vielen Stellen erleichtert. Im gesamten Straßenzug Karl-Marx-Straße zwischen Hermannplatz und Silbersteinstraße sollen für den Radverkehr Angebotsstreifen eingerichtet werden. Auch in den Seitenstraßen der Karl-Marx-Straße müssen Wege für Radfahrer geschaffen werden. Insbesondere im Bereich der U-Bahnhofo, der Neukölln Arcaden und des Rathauses sollen zusätzliche Fahrradstellplätze angeboten werden. Für die Bereiche der City Neukölln wird empfohlen, die vorhandenen Gehbahnbreiten und Ober- und Unterstreifen beizubehalten und wo möglich zu verbreitern. Die heute bereits eingerichteten Ladezonen sollen im Wesentlichen beibehalten werden, da sie für den Einzelhandel wichtig sind und das Halten in zweiter Spur verhindern.

Die Beleuchtung sowohl der Fahrbahn als auch der Seitenbereiche sollte verbessert werden. Beim Umbau der Straße ist zusätzlich bei der Markierung auf das Qualitätsmerkmal „erhöhte Nachtsichtbarkeit“ zu achten. Die LSA-Schaltungen müssen überarbeitet werden, insbesondere an Stellen mit zu kurzen Freigabezeiten für Fußgänger. Grundlage der Umprogrammierung sollen neben der neuen Geometrie der Knotenpunkte auch aktuelle sowie perspektivische Verkehrszahlen sein. Besondere Beachtung müssen die Unfallschwerpunkte finden.

Die Ergänzung des Straßenbaumbestandes sollte, soweit es die unterhalb der Straßendecke liegenden U-Bahntunnel zulassen, vorgenommen werden. Die Baumstandorte sollten gewissen Prinzipien folgen. Diese müssen im Rahmen der Entwurfsplanung konkretisiert werden.

1.8. Umwelt und Natur

Der Bereich der Karl-Marx-Straße / Rixdorf ist im gesamtstädtischen Vergleich überdurchschnittlich hoch von Lärm belastet. Die höchsten Lärmbelastungen treten an der Karl-Marx-Straße auf (am Tag bis zu 76 dB(A), nachts bis zu 67 dB(A)). Verursacht werden die Lärmbelastungen im Straßennetz ausschließlich durch KFZ-Verkehr. Weitere Lärmbelastungen treten an der in Hochlage liegenden S-Bahnstrecke auf. Neben einer deutlichen Reduzierung der Lärmbelastung, besteht der Handlungsbedarf vor allem in der Erhöhung der Straßenraum- und Aufenthaltsqualität. Die Bedingungen für Fuß- und Radverkehr sind zu verbessern.

Zusätzlich treten in der Karl-Marx-Straße erhöhte Luftschadstoffbelastungen auf. Ausschlaggebend ist insbesondere die Luftbelastung mit Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxiden

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

(NO₂), die mit dem höchsten Indexwert größer 2 als „sehr hoch“ einzuordnen ist. Der einzuhaltende Grenzwert wird mehrfach überschritten.

Handlungsbedarf im Bereich des Klimaschutzes besteht bei der energetischen Erneuerung der öffentlichen sowie privaten Gebäude. Ein Maßnahmenkatalog, der zusätzlich zu der energetischen Erneuerung der Gebäude speziell auf die Geschäftsstraße zugeschnitten ist, sollte entwickelt werden. Das Image der Karl-Marx-Straße kann vom positiv besetzten Klimaschutz profitieren.

1.9. Technische Infrastruktur

Im Gebiet der vorbereitenden Untersuchungen hat die Feuerwehr einen Standort in der Emser Straße. Das Gebäude ist in einem guten baulichen Zustand.

Die geplanten Umbaumaßnahmen an der Karl-Marx-Straße werden ggf. auch Auswirkungen auf die technische Infrastruktur haben. Dies betrifft insbesondere die Deckensanierung der U-Bahn und die Ergänzung des Straßenbaumbestandes. Deshalb müssen Abstimmungen mit den Leitungsbetrieben und der BVG erfolgen.

2. Ergebnisse der Stärken/Schwächen Analyse

Zentrumsfunktion der Karl-Marx-Straße

Die Neuköllner Karl-Marx-Straße weist gemeinsam mit ihrem Hinterland eine Vielfalt von Zentrumsfunktionen auf. Die Schwäche der Karl-Marx-Straße besteht insbesondere im Bereich Einzelhandel und Dienstleistung.

Die Karl-Marx-Straße hat ihre überörtliche Bedeutung in diesem Bereich im Zuge eines Umstrukturierungsprozesses mit einer einhergehenden Abwertung der Handelsfunktion verloren. Ein wichtiger Faktor bei dieser Entwicklung war die Veränderung der Nachfrage, was in der polyzentrischen Struktur Berlins auch zu einer Ausdifferenzierung der Stadtteilzentren und zu einer Konzentration des niedrigpreisigen Segments beispielsweise in der Karl-Marx-Straße führte. Dieser Prozess wurde in Neukölln durch den Abbau der Industrie-Arbeitsplätze und die Schaffung neuer Handelsflächen im engeren und weiteren Einzugsbereich verstärkt. Er ist auch in Wechselwirkung mit den Entwicklungen der sozio-ökonomischen Strukturen der Bevölkerung in den angrenzenden Quartieren zu sehen.

Schwächen bestehen insbesondere in der Qualität aber auch im Branchenmix des Angebotes. Der in den Nebenlagen vorhandene kleinteilige Einzelhandel muss in Teilen als instabil eingestuft werden. Der Leerstand von Stadtbild prägenden Immobilien im zentralen Bereich der Karl-Marx-Straße konnte inzwischen zum Großteil durch neue Nutzungen oder Zwischennutzungen beseitigt werden. In den Seitenstraßen finden sich noch Ladenleerstände.

In räumlicher Hinsicht ist die lineare Ausdehnung des Zentrums Karl-Marx-Straße von 2,3 km problematisch für die Entwicklung einer Einkaufsstraße. In der Karl-Marx-Straße hat sich zwischen Weichselstraße und Karl-Marx-Platz ein zentraler Bereich herausgebildet, der insbesondere zwischen Weichselstraße und Werbellinstraße einen starken Besatz an filialisierbaren, großflächigen Einzelhandel aufweist. Eine Konzentration auf den zentralen Bereich birgt die Gefahr, die angrenzenden Standortbereiche zu vernachlässigen.

Eine analoge Situation wie im Einzelhandel findet sich im Gastronomiebereich. Den Einzelhandel ergänzende, höherwertige Gastronomieangebote fehlen. Eine negative Entwicklung

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

zeigt sich auch im Dienstleistungsbereich. So fand in den letzten Jahren eine verstärkte Abwanderung von Ärzten in einkommensstärkere Gebiete statt.

Der Kulturbereich stellt an der Karl-Marx-Straße ein Gegengewicht dar. Insbesondere die etablierten Einrichtungen im Kulturdreieck aber auch die dynamische Kulturszene in den Seitenstraßen der Karl-Marx-Straße besitzen eine überbezirkliche Ausstrahlungskraft. Allerdings besteht ein Handlungsbedarf aufgrund des Fortzugs bzw. des ungesicherten Fortbestandes etablierter Einrichtungen. Die kleinteiligen Einrichtungen agieren zudem häufig am Existenzminimum.

An der Karl-Marx-Straße konzentrieren sich zahlreiche Akteure und Einrichtungen, die sich für die Entwicklung der Straße engagieren. Netzwerke bestehen im Bereich des Einzelhandels, der sozio-kulturellen Einrichtungen und der Kunstszene. Schwierigkeiten bestehen in der Vernetzung und Einbindung des kleinteiligen sowie insbesondere des migrantischen Einzelhandels, der in der Karl-Marx-Straße den überwiegenden Teil der Händler ausmacht. Weiterhin fehlt eine stärkere Vernetzung der unterschiedlichen Akteursgruppen.

Verkehrsfunktion und öffentlicher Raum der Karl-Marx-Straße

Die Karl-Marx-Straße ist derzeit laut StEP Verkehr als übergeordnete und künftig als örtliche Straßenverbindung einzuordnen. Die Rückstufung von der Bundesstrasse auf eine örtliche Verkehrsverbindung ist bereits erfolgt. Die Verkehrsfunktion der Karl-Marx-Straße soll auch zukünftig erhalten, aber in Einklang mit den übrigen Funktionen gebracht werden. Konflikte ergeben sich insbesondere im Bereich der Aufenthaltsqualität und der sonstigen Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes.

Der Straßenraum wird derzeit durch den motorisierten Verkehr dominiert, nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger sind benachteiligt. Trotz abnehmender Verkehrsströme weist die Karl-Marx-Straße eine starke Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung auf. Sie ist gekennzeichnet durch unübersichtliche Kreuzungsbereiche und hohe Unfallzahlen.

Neben den die Verkehrsfunktion betreffenden Mängeln der Karl-Marx-Straße bestehen gestalterische und funktionale Mängel aufgrund des Ausbaus der Karl-Marx-Straße als Durchgangsstraße. Zwar verfügt sie durch die Abfolge von Plätzen und Kreuzungsbereichen, durch herausragende denkmalgeschützte Gebäude und versteckte Höfe über einen hohen Identitätswert. Dieser ist aber aufgrund von Gestaltungs- und Erneuerungsdefiziten in Ortsbild prägender Gebäudesubstanz sowie aufgrund der eingeschränkten Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums nur bedingt wahrnehmbar. Die fehlende Aufenthaltsqualität der Wege und Plätze ist zusätzlich relevant, da das Gebiet eine sehr dichte Bebauungsstruktur aufweist und nur unzureichend mit Grün- und Freiflächen versorgt ist. Die abseits liegenden Grünflächen werden nicht durch attraktive Wegeverbindungen mit der Karl-Marx-Straße verbunden. Die Aspekte der mangelnden Gestaltung, Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes wirken sich negativ auf die Zentrumsfunktionen der Karl-Marx-Straße aus.

Wohnfunktion der Karl-Marx-Straße

Eine Besonderheit der Karl-Marx-Straße ist, dass die Straße selbst zusätzlich zu ihren zentralörtlichen Einrichtungen auch ein Wohnstandort ist. Gerade dieser Bereich ist vor dem Hintergrund der im gesamtstädtischen Vergleich als problematisch mit negativer Entwicklungstendenz einzuschätzenden Bevölkerungsstruktur zu betrachten. Der soziale Status ist sehr niedrig, die Kaufkraft gering. Die Gebietsbevölkerung ist durch einen hohen Anteil an junger

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Bevölkerung geprägt und weist einen überdurchschnittlich hohen Ausländeranteil auf. Zu beachten sind die Wechselwirkungen zwischen der Wohnfunktion und der Zentrumsfunktion. Die Bewohner der Karl-Marx-Straße sind zudem auch ihre Nutzer und Kunden.

Schwächen bezüglich der Wohnfunktion entstehen durch Mängel in der Gebäudesubstanz. Zudem zeigt sich im Gebiet ein im Berliner Vergleich hoher Wohnungsleerstand. Auf der anderen Seite ist seit kurzem eine verstärkte Nachfrage nach Wohnraum in Nord-Neukölln zu verzeichnen, die steigende Mieten nach sich zieht.

Insbesondere vor dem Hintergrund der problematischen Sozialstruktur gewinnen die Einrichtungen der sozialen Infrastruktur eine besondere Bedeutung. Zahlreiche Einrichtungen, die den Funktionen eines Hauptzentrums entsprechen, befinden sich in den Seitenstraßen der Karl-Marx-Straße, zum Teil außerhalb des Sanierungsgebiets. Die Einrichtungen der Sozialen Infrastruktur weisen einen Modernisierungs- und Erweiterungsbedarf auf. Eine starke Unterversorgung ist bei den Spielplatzflächen festzustellen. Angesichts der hohen Jugendarbeitslosigkeit bedingt durch Bildungsdefizite besteht weiterhin ein besonderer Bedarf an Jugendeinrichtungen und Jugendsozialarbeit, der nicht gedeckt ist.

3. Leitbilder und integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

3.1. Leitbild, Leitsätze und Handlungsfelder

Als Grundlage für die weitere Verständigung über die strategische Ausrichtung des Erneuerungsprozesses der Karl-Marx-Straße wurde das **Leitbild** für die Karl-Marx-Straße formuliert. Das Leitbild steht unter dem Motto: „Aktion! Karl-Marx-Straße – jung, bunt, erfolgreich“. Daraus ergeben sich die drei Kernthemen des Leitbildes „handeln, begegnen, erleben“.

Übergeordnete **Leitsätze** verdeutlichen die inhaltlichen Schwerpunkte des Entwicklungsprozesses. Sie lauten:

1. Die Karl-Marx-Straße wird ein junges und buntes Berliner Zentrum sein. Sie soll wieder eine erfolgreiche Einkaufsstraße werden. Dafür müssen sowohl der großflächige, filialierte als auch der kleinteilige, inhabergeführte Einzelhandel gestärkt und entwickelt werden.
2. Um ein erfolgreicher Anziehungspunkt für Handel, Dienstleistungen und Kultur zu sein, müssen Bürger, Verwaltung und Politik ihre Interessen bündeln. Nur durch gemeinsames Handeln können nachhaltige Verbesserungen erzielt werden. Voraussetzung dafür ist ein funktionierendes Kommunikationsnetzwerk zwischen allen Handelnden.
3. Damit die Karl-Marx-Straße ein bekannter und beliebter Treffpunkt wird, muss die Aufenthaltsqualität verbessert werden. Es gilt, vielfältige Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Raums zu eröffnen und mehr Platz zum Verweilen sowie für Fußgänger und Radfahrer zu schaffen.
4. Der Stadtraum wird zum Erlebnisraum werden, den es sich lohnt zu entdecken. Die besondere städtebauliche Struktur der Karl-Marx-Straße bildet den Rahmen. Stadtbildprägende Gebäude sollen durch ihre Außenwirkung und Nutzung stärker heraus gestellt werden. Auch Höfe sollen im Einzelfall vielfältig genutzt und geöffnet werden um zum Entdecken einzuladen.

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

5. Die Karl-Marx-Straße verfügt über ein abwechslungsreiches Hinterland. Die Vernetzung mit den angrenzenden Quartieren soll gestärkt und qualifiziert werden. Insbesondere die Flächen der ehemaligen Kindl-Brauerei sowie das Stadtbad Ganghofer Straße sollen mit der Karl-Marx-Straße verbunden werden und durch ihre Angebote dazu beitragen, das Zentrum Neuköllns zu stärken.
6. Für eine bunte Mischung entsteht durch die Nutzungsvielfalt von Handel, Gastronomie, Kultur, Dienstleistungen und Wohnen. Diese Vielfalt soll erhalten und gestärkt werden.
7. Die Kulturinstitutionen entlang der Karl-Marx-Straße wie die kleinen Kunst- und Kulturprojekte in den Seitenstraßen, die zunehmend die Funktion kreativer Impulsgeber übernehmen und zu einem kulturwirtschaftlichen Faktor werden, vermitteln der Straße Attraktivität und Aufenthaltsqualität bis in die späten Abendstunden hinein. Ihre Standorte und Arbeitsgrundlagen gilt es nachhaltig und zukunftssträchtig zu sichern.
8. Die Karl-Marx-Straße ist gemeinsam mit den angrenzenden Quartieren ein Wohnort. Dieser soll unter Beachtung des sozialen Gleichgewichts erhalten und stabilisiert werden.
9. Die Karl-Marx-Straße ist ein Ort, an dem viele Kulturen und Generationen zusammenleben und sich begegnen. Eine junge und bunte Karl-Marx-Straße muss kinder-, jugend- und familienfreundlich sein. Die unterschiedlichen Gruppen müssen in den Entwicklungsprozess eingebunden und besondere Angebote geschaffen werden.
10. Die eingeleitete Entwicklung soll nachhaltig wirken: Ressourcen schonende Projekte, Maßnahmen der Energieeffizienz und Energieeinsparung sind dafür ebenso von Bedeutung wie eine breite Partizipation. Kooperations- und Kommunikationsformen sollen sich langfristig selber tragen.

Auf den Stadtraum übertragen bildet sich das räumliche Konzept aus Kernbereich, Erlebnisräumen und Quartieren.

Das Zentrum Karl-Marx-Straße, der Kernbereich zwischen Weichselstraße und Karl-Marx-Platz, muss gestärkt werden, indem sich Funktionen, Anziehungspunkte und Aktionen dort konzentrieren. Die neue Zentrumserweiterung auf der Fläche der ehemaligen Kindl-Brauerei muss dabei einbezogen werden.

In der Karl-Marx-Straße müssen Platz und Erlebnisräume geschaffen werden in dem der lineare Straßenraum entsprechend der historischen Stadtstruktur stärker gegliedert wird. Dabei steht die Umgestaltung des Platzes der Stadt Hof, im Mittelpunkt. Der angrenzende ellipsenförmige Straßenraum des Kulturdreiecks muss stärker hervorgehoben werden. Die Neukölln Arcaden und der Karl-Marx-Platz sind als Eingänge ins Zentrum zusätzlich zu profilieren.

Das Zentrum Karl-Marx-Straße muss mit den umliegenden Quartieren und Erholungsräumen vernetzt werden. Wege und Kreuzungen müssen attraktiver gestaltet werden.

Die Maßnahmen, die im Rahmen der Sanierung Neukölln Karl-Marx-Straße durchgeführt werden sollen, setzen das Leitbild und die Leitsätze um und orientieren sich am räumlichen Konzept. Sie sind den drei **Handlungsfeldern** zugeordnet:

- A) „Interessen bündeln“ gilt es in der [Aktion! Karl-Marx-Straße];
- B) „Platz schaffen“ für Erlebnisräume und Aufenthaltsqualitäten (besonders für Fußgänger) ist die Aufgabe in der Karl-Marx-Straße
- C) „Vielfalt stärken!“ heißt, alle Projekte darauf hin zu prüfen, ob die Maßnahmen dem interkulturellen Aspekt und den Bedürfnissen der Nutzer der Karl-Marx-Straße Rechnung tragen.

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Interessen bündeln!

In der Karl-Marx-Straße gibt es eine große Anzahl von Akteuren, die sich in unterschiedlichen Initiativen für die Entwicklung der Straße engagieren. Als Schwäche wurden die fehlende Vernetzung und Etablierung einer gemeinsamen Organisation erkannt, die sich auf die Karl-Marx-Straße konzentriert. Um die Karl-Marx-Straße in Konkurrenz zu den zahlreichen Zentren Berlins zu einem dauerhaft erfolgreichen Wirtschafts- und Kulturstandort zu entwickeln, wurde bereits eine Standortgemeinschaft der Karl-Marx-Straße aufgebaut. Die Akteure des Einzelhandels, der Eigentümer, Kulturschaffenden und Dienstleistungsunternehmen werden vernetzt und in der neuen Organisation [Aktion! Karl-Marx-Straße] gebündelt. Sie wird durch ein professionelles Citymanagement unterstützt.

Gemeinsam mit dem Engagement von Politik und Verwaltung soll die [Aktion! Karl-Marx-Straße] dazu beitragen, dass die besondere städtebauliche und funktionale Vielfalt der Karl-Marx-Straße erhalten bleibt und zum Vorteil aller Akteure weiterentwickelt und bekannt gemacht wird. Das vorhandene Engagement soll zu einem dauerhaften Entwicklungsfaktor für die Karl-Marx-Straße qualifiziert werden. Die Entwicklungen an der Karl-Marx-Straße sollen durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit kommuniziert werden.

Platz schaffen!

Die Gestaltung des öffentlichen Raumes und seine mangelhafte Nutzbarkeit für Fußgänger und Radfahrer sind zentrale Hemmnisse für die positive Entwicklung der Karl-Marx-Straße. Deshalb kommt der Umgestaltung der Karl-Marx-Straße vom Verkehrs- zum Erlebnisraum eine hohe Priorität zu. Die fußgängerfreundliche Gestaltung und die Erhöhung der Nutzbarkeit und der Aufenthaltsqualität auf Gehwegen, Kreuzungsbereichen und Plätzen sind zentral. Auch die Qualifizierung der verbindenden Wegebeziehungen zwischen Zentrum und Quartieren gehören dazu. Darüber hinausgehende Gestaltungskonzepte für den öffentlichen Raum der Karl-Marx-Straße und ihrer Seitenstraßen sollen entwickelt werden. Dazu gehören Beleuchtungskonzepte mit denen die städtebaulichen Besonderheiten der Karl-Marx-Straße herausgestellt werden. Auch die Erneuerung gründerzeitlicher Fassaden erhöht die Aufenthaltsqualität.

Vielfalt stärken!

Die Karl-Marx-Straße ist durch eine große Vielfalt geprägt – eine Vielfalt der Herkünfte, Kulturen und Generationen, der Einrichtungen und Nutzungen. Diese Vielfalt und die damit einhergehende Lebendigkeit muss gestärkt und für die weitere Entwicklung der Karl-Marx-Straße genutzt werden.

Mit Einwohnern aus über 160 Nationen verfügt Neukölln über eine vielfältige Mischung, die der Karl-Marx-Straße in einer globalisierten Welt Entwicklungsperspektiven eröffnet und die zukünftig eine intensive Auseinandersetzung mit den Fragen der Integration erfordert. Im Rahmen aller Projekte ist zu prüfen, ob die Maßnahmen dem interkulturellen Aspekt und den Bedürfnissen der Nutzer der Karl-Marx-Straße Rechnung tragen. Die bewusste Auseinandersetzung mit den Fragen der Integration wird für Berlin Pilotcharakter haben.

Mit den Maßnahmen im Rahmen der Sanierung soll das Gleichgewicht zwischen den verschiedenen Nutzungen wie Handel, Dienstleistung, Kultur, Bildung und Wohnen gestärkt werden. Sichtbar sollen die vielfältigen kulturellen Einrichtungen an der Karl-Marx-Straße werden.

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Insbesondere junge Menschen sollen in die Entwicklung der Karl-Marx-Straße eingebunden werden. Angebote für Kinder und Jugendliche sollen geschaffen und erweitert werden.

3.2. Städtebauliches Entwicklungskonzept

[Plandarstellung]

4. Maßnahmekonzept zur Durchführung

4.1. Schlüsselprojekte und sonstige Maßnahmen und Prioritäten

Zur Umsetzung des Leitbildes und der Leitsätze wurden in Abstimmung mit dem Bezirksamt Neukölln und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Maßnahmen benannt und den Prioritäten 1 bis 3 zugeordnet. Priorität 1 haben Projekte, deren zügige Umsetzung größtmögliche Effekte und nachhaltige Verbesserungen für die Gebietsentwicklung bewirken. Diese „Schlüsselprojekte“ sind bereits in der Startphase des Erneuerungsprozesses vorzubereiten und umzusetzen. Maßnahmen der 2. und 3. Priorität ergänzen den Erneuerungsprozess langfristig.

Maßnahmeschwerpunkte sind:

- Prozesssteuerung (Priorität 1)
- Öffentlichkeitsarbeit (Priorität 1)
- Vorbereitung der Sanierung: Gutachten und Workshops, Wettbewerbe, Beteiligungsverfahren (Priorität 1 und 2)
- Aufwertung öffentlicher Raum: Karl-Marx-Straße (innerhalb des Sanierungsgebiets Priorität 1 und 2), Seitenstraßen (Priorität 2 und 3), Plätze (Priorität 1 und 2), Grünflächen / Spielplätze (Priorität 2 und 3)
- Unterstützung der Cityfunktion: Handel & Dienstleistung, Kultur (Priorität 1 und 2)
- Aufwertung von Gebäuden und Grundstücken: öffentliche Gebäude/Grundstücke, private Gebäude/Grundstücke (Priorität 1, 2 und 3)

Schlüsselmaßnahmen mit Priorität 1 sind :

- der abschnittsweise Umbau der Karl-Marx-Straße mit Baustellenmarketing
- das Citymanagement [Aktion! Karl-Marx-Straße]
- die Gestaltung des öffentlichen Raumes der Karl-Marx-Straße und ihrer Seitenstraßen mit einem Lichtkonzept, einem Möblierungskonzept, einem Konzept für Spielorte und einem Leitsystem
- der Umbau und die Erweiterung des Platzes der Stadt Hof
- die Aufwertung des Kulturstandortes „Passage“
- die Wiedernutzung der Alten Post
- und die Familien Arcaden Karl-Marx-Straße 52.
- Anbau von Klassenräumen für den gebundenen Ganztagsbetrieb der Hermann-Boddin-Grundschule (Konjunkturprogramm II)
- die Kinder- und Jugendbeteiligung an dem Entwicklungsprozess.

Maßnahmen mit Priorität 2 sind u.a.

Erneuerung der Seitenstraßen, z.B. in der Richard-, Erk- und Ganghofer- und die Sanierung privater Häuser

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Priorität 3–Maßnahmen sind z.B. Umbaumaßnahmen in Abschnitten der Karl-Marx-Straße, die außerhalb des Sanierungsgebiets (innerhalb des Aktive Zentren-Gebiets) liegen.

Alle vorgeschlagenen Maßnahmen sind in der beigefügten Maßnahmeübersicht aufgelistet.

4.2. Einsatz planungsrechtlicher Instrumente und Verfahren (Anwendung der Vorschriften des Besonderen Städtebaurechts nach BauGB)

Für das Gebiet Neukölln Karl-Marx-Straße können städtebauliche Missstände im Sinne von Funktionsmängeln in Kombination mit Substanzmängeln nachgewiesen werden. Diese rechtfertigen den Einsatz der Instrumente des besonderen Städtebaurechts nach § 136 BauGB.

Funktionsmängel:

Funktionsmängel der Karl-Marx-Straße bestehen hinsichtlich ihrer Zentrumsfunktion als Berliner Hauptzentrum und ihrer Verkehrsfunktion in Zusammenhang mit der Gestaltung des öffentlichen Raums.

Die Karl-Marx-Straße hat ihre überörtliche Bedeutung verloren. Die sozio-ökonomische Entwicklung in den angrenzenden Quartieren hat diesen Abwärtstrend unterstützt.

Mängel in der Zentrumsfunktion bestehen insbesondere im Bereich Einzelhandel und Dienstleistung durch eine qualitative Abwertung des Angebots sowie durch die Instabilität der Einrichtungen. Die Mängel werden durch die fehlende Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums verstärkt. Die Anforderungen der Verkehrs- und der Zentrumsfunktionen müssen hier in Einklang gebracht werden.

Substanzmängel:

Bezüglich der Wohnfunktion sind Mängel in der Gebäudesubstanz sowohl der sozialen Infrastruktur als auch der Wohngebäude festzustellen. Während des Entwicklungsprozesses muss ein Gleichgewicht zwischen der problematischen Sozialstruktur und den gewünschten Aufwertungstendenzen gefunden werden.

Der Straßenraum wird vom motorisierten Verkehr dominiert, andere Verkehrsteilnehmer werden benachteiligt. Insbesondere die versetzten Kreuzungsbereiche sind Unfallschwerpunkte. Trotz abnehmendem Verkehr weist die Karl-Marx-Straße eine starke Verkehrs-, Lärm- und Luftschadstoffbelastung auf.

Wesentlicher Bestandteil der sanierungsrechtlichen Instrumente sind die genehmigungspflichtigen Vorhaben und Rechtsvorgänge gem. § 144 BauGB. Mit ihnen kann sich der Bezirk durch die Genehmigungsvorgänge einen Überblick über das Geschehen im Sanierungsgebiet verschaffen und Einfluss auf Vorgänge, die den Sanierungszielen widersprechen, nehmen.

Folgende **Instrumente** sollen zur Anwendung kommen

Für das Sanierungsgebiet Karl-Marx-Straße haben die sanierungsrechtlichen Genehmigungen für die Veränderung baulicher Anlagen (§ 144 Abs.1 Nr.1 BauGB), die Genehmigung von Miet- und Pachtverträgen (§ 144 Abs.1 Nr. 2 BauGB) sowie die rechtsgeschäftliche Veräußerung von Grundstücken (§ 144 Abs.2 Nr.1 BauGB) eine besondere Bedeutung.

Zur Vereinfachung des Verwaltungsaufwandes, den die Anwendung des §144 BauGB mit sich bringt, können gem. § 144 Abs. 3 BauGB für bestimmte Fälle für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet insgesamt oder für Teile desselben durch Vorweggenehmigungen erteilt werden. Vorweggenehmigungen sind im Zuge der Umsetzung der Sanierung zu einem späteren Zeitpunkt für bestimmte Fallgruppen und Teilbereiche des Sanierungsgebiets Karl-

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Marx-Straße denkbar. Es wird empfohlen im Zuge des Verfahrens die Relevanz der Genehmigungstatbestände hinsichtlich der Umsetzung der Sanierungsziele zu evaluieren.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen im Sanierungsgebiet weitere sanierungsrechtliche Vorschriften zur Anwendung: § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB (allgemeines Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet), § 88 Satz 2 BauGB (Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen), § 145 BauGB (Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen), §§ 180 und 181 BauGB (Sozialplan und Härteausgleich), §§ 182 bis 186 BauGB (Aufhebung bzw. Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen)

4.3. Begründung zur räumlichen Abgrenzung eines zukünftigen Stadterneuerungsgebietes und Anwendung des Sanierungsverfahrens

Das Sanierungsgebiet soll „Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]“ heißen.

Das übergeordnete Entwicklungsziel der Stärkung der Zentrumsfunktionen erfordert eine Konzentration der Sanierungsmaßnahmen auf den zentralen Bereich der Karl-Marx-Straße. Die Abgrenzung des Sanierungsgebiets umfasst deshalb die Karl-Marx-Straße zwischen Weichselstraße und Karl-Marx-Platz mit den unmittelbar angrenzenden Blöcken, da sich in diesem Bereich die zentralen zentrumsrelevanten Funktionen konzentrieren.

Darüber hinaus ist der Block der Neukölln Arcaden bis zu der Wegeverbindung Sasarsteig – Weichselstraße (Karl-Marx-Straße 52) Teil des Sanierungsgebiets weil diese Wegeverbindung eine überörtliche Bedeutung für die Vernetzung der Karl-Marx-Straße mit den angrenzenden Grünräumen hat.

Der Karl-Marx-Platz ist einer der an die Karl-Marx-Straße angrenzenden Platzbereiche und ist Teil einer die Karl-Marx-Straße kreuzenden, zu qualifizierenden Wegebeziehung. Er ist deshalb Teil des Sanierungsgebiets. Einbezogen werden auch die Grundstück Karl-Marx-Str. 186/188, Thomasstr. 1/21 und Rübelandstr. 1/7 als Teil des Ensembles Karl-Marx-Platz und Raumkante der wichtigen Wegeverbindung über die Thomashöhe Richtung Tempelhofer Feld sind.

Das Areal der ehemaligen Kindl-Brauerei ist mit seinen Entwicklungszielen Handel, Bildung, Kultur und Wohnen räumlich und funktional unmittelbar mit dem Zentrum Karl-Marx-Straße verbunden. Eine gemeinsame Entwicklung von Karl-Marx-Straße und Kindl-Areal soll angestrebt werden. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes „8-22a“ kann die städtebauliche Entwicklung im Hinblick auf die Sanierungsziele ohne Einbeziehung in das Sanierungsgebiet als gesichert betrachtet werden. Hingegen soll die Restfläche des ehemaligen Kindl-Geländes, Bebauungsplan „8-22b“ in das künftige Sanierungsgebiet aufgenommen werden.

Die angestrebten Nutzungen auf dem Kindl-Areal benötigen ein anspruchsvolles Umfeld. Weiterhin soll die Vernetzung des Kindl-Areals mit den angrenzenden Gebieten verbessert werden. Deshalb sollen die Rollbergstraße sowie die Boddinstraße und der Boddinplatz in ganzer Breite im Sanierungsgebiet liegen. Die Integration des Standorts Boddin-Grundschule wird ebenfalls empfohlen.

Das entlang der Grenzen des Sanierungsgebiets gelegene öffentliche Straßenland soll in voller Breite im Sanierungsgebiet liegen. Damit soll das Ziel der Wegevernetzung von Quartieren, besonderen Orten und Freiräumen verfolgt werden.

Mit dieser Abgrenzung entsteht eine Überschneidung mit der Gebietskulisse von „Aktive Stadtzentren“. Da im Rahmen von Aktive Stadtzentren und Sanierung ähnliche Ziele verfolgt werden, können die durch die Überschneidung der Fördergebiete entstehenden Synergien

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

genutzt werden. Die Gebietskulisse von „Aktive Stadtzentren“ sollte um die nördliche Karl-Marx-Straße und den Hermannplatz sowie um die südliche Karl-Marx-Straße bis zur Jonasstraße erweitert werden. Ein gemeinsamer Gebietsbeauftragter sollte für die Entwicklung zuständig sein.

Von der Entwicklung des Bezirkszentrums entlang der Karl-Marx-Straße sind aufwertende Effekte für das im Norden angrenzende Untersuchungsgebiet Maybachufer/ Elbestraße zu erwarten. Beide Untersuchungsgebiete sind funktional und räumlich miteinander verbunden und beeinflussen sich gegenseitig in ihrer Entwicklung.

Mit den angrenzenden Quartiersmanagement-Gebieten entstehen nur partielle Überschneidungen, die insbesondere genutzt werden sollten, um die Prozesse in den an die Karl-Marx-Straße angrenzenden Quartieren in die Zentrumsentwicklung einzubinden. Die Koordination der unterschiedlichen Entwicklungsprozesse in den Fördergebieten ist notwendig.

Sanierungsverfahren

Für die Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen in der Karl-Marx-Straße wird die Anwendung des umfassenden Verfahrens gemäß der sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB empfohlen. Maßstab für die Wahl des Sanierungsverfahrens ist die Erforderlichkeit der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften, wobei insbesondere die Beurteilung der Frage der sanierungsbedingten Wertsteigerungen von Grundstücken von ausschlaggebender Bedeutung ist. Es ist zum einen zu prüfen, ob die Gefahr besteht, dass bereits durch die Sanierungsabsicht Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, die dann insbesondere den erforderlichen Grunderwerb für die geplanten Neuordnungsmaßnahmen beeinträchtigen könnten. Zum anderen ist die Anwendung der §§ 152 – 156a BauGB im Hinblick auf die Erhebung von Ausgleichsbeträgen zur Mitfinanzierung der Sanierung, also die Erfassung der sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen, von rechtlicher Bedeutung.

Generell sind im geplanten Sanierungsgebiet Bodenwertsteigerungen durch die Sanierung zu erwarten. Es wurde gemäß der bereits jetzt absehbaren Sanierungsziele eine Bodenwert-erhöhung von 6 % für die Grundstücke ermittelt, die direkt an der Karl-Marx-Straße liegen und von den Maßnahmen am stärksten profitieren. In der Fläche ist eher eine geringere Steigerung von 3 % anzunehmen.

Insgesamt werden die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen auf ca. 8,0 Mio. Euro geschätzt. Bei zu erwartenden Erneuerungskosten von ca. 106 Mio. Euro, davon ca. zwei Fünftel aus öffentlichen Mitteln, muss der Mittelrückfluss durch Ausgleichsbeträge Berücksichtigung finden. Ca. 15 Mio. Euro werden für Erschließungskosten veranschlagt. Die Anwendung des Straßenausbaubeitragsgesetzes (StrABG) entfällt beim umfassenden Verfahren.

[Plandarstellung räumliche Abgrenzung]

4.4. Einschätzung der privaten Mitwirkungsbereitschaft (u.a. bei Grundstückseigentümern), Vorschläge zur Kommunikations- und Organisationsstruktur

Das Engagement der lokalen Akteure wird durch die zügige Etablierung der [Aktion! Karl-Marx-Straße] deutlich. Entscheidend wird insbesondere die – auch finanzielle – Unterstützung der Sanierungsziele durch Eigentümer und Händler sein. Im Rahmen der Öffentlichkeitsveranstaltungen ist das große Interesse insbesondere der Eigentümer deutlich geworden. Die Industrie- und Handelskammer hat ihre Mitwirkungsbereitschaft im Lenkungsausschuss zugesagt.

Sanierungsgebiet [Aktion! Karl-Marx-Straße]

Für den Entwicklungsprozess der Karl-Marx-Straße wird eine kooperative Organisationsstruktur zwischen Politik und Verwaltung, lokalen Akteuren und externer Steuerung angestrebt.

Auf der Leitungsebene agieren die Verwaltungen von SenStadt IV C und das Stadtplanungsamt des Bezirksamtes Neukölln, die in die politischen Leitungen (Staatssekretärin/Senatorin, BauDez/BzBm) eingebunden sind. Parallel hierzu wird ein Lenkungsausschuss gebildet, der die Idee eines Sanierungsbeirats aufgreift und gleichzeitig weiter fasst. Der Lenkungsausschuss Karl-Marx-Straße fasst die maßgeblichen Beschlüsse, wird umfassend informiert und gibt sich als eigenständiges Gremium seine Verfahrens- und Tagungsstruktur. Die Mitglieder des Lenkungsausschusses setzen sich aus der politischen Spitze des Rathauses Neukölln, Vertretern der BVV sowie den Fachverwaltungen und Vertreter der Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße] sowie der IHK Berlin zusammen..

Die Lenkungsgruppe der [Aktion! Karl-Marx-Straße] besteht aus ehrenamtlichen Akteuren. Um die Handlungsfähigkeit des Vereins zu gewährleisten, beschäftigt sie einen Citymanager, der hauptamtlich ihre Interessen vertritt.

Kernaufgabe des Citymanagers wird neben aktiver Gremienarbeit die Initiierung und Steuerung eigener Projekte sowie die Akquisition von Fördermitteln und finanziellen Beteiligungen Privater und die Öffentlichkeitsarbeit des Vereins sein.

Eine intensive Abstimmung und Bündelung aller Akteure und Gremien wird im Bezirksamt Neukölln notwendig.

4.5. Einschätzung des Durchführungszeitraums

Aufgrund der Komplexität der Maßnahmen im öffentlichen Raum, des Personalaufwands und der Kosten der Sanierung sollte die Frist für die Durchführung der Sanierung auf 15 Jahre festgelegt werden. Damit wird zum einen dem Umstand Rechnung getragen, dass der Umbau einer stark frequentierten Geschäftsstraße besonders sensibel ist. Die Straßen können nur in Abschnitten und nur mit einem großen Steuerungs- und Verwaltungsaufwand umgebaut werden. Die durch die öffentliche Hand aus verschiedenen Töpfen bereit zu stellenden Mittel betragen voraussichtlich 40 Mio. Euro. Mit Jahresscheiben von rund 3 Mio. Euro sind die Durchführbarkeit und die Überschaubarkeit der Sanierung gewährleistet.

Im Zeitraum von 15 Jahren lassen sich auch die weiteren Vorbereitungen der Sanierung, vertiefende Untersuchungen und Vorplanungen insbesondere zum Umbau der Karl-Marx-Straße umsetzen.

4.6. Kosten- und Finanzierungsübersicht

[Excel-Liste aller Maßnahmen mit Kostenangaben soweit vorhanden]