

MACHBARKEITSSTUDIE

UFERWEG AM BRITZER VERBINDUNGSKANAL



DOKUMENTATION

Impressum

Berlin, Februar 2026

Herausgeber

Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin
Stadtentwicklungsamt | Fachbereich Stadtplanung
Alt-Köpenick 21
12555 Berlin

Tel: +49 30 90297-2312
Fax: +49 30 90297-2324

Mail: stadtplanungsamt@ba-tk.berlin.de
Internet: www.berlin.de/ba-treptow-koepenick

Bearbeitung

SWUP GmbH
Landschaft | Stadt | Kommunikation
Wohlrabedamm 34
13629 Berlin

Tel: +49 30 39 73 84 0
Fax: +49 30 39 73 84 99

Mail: kontakt@swup.de
Internet: www.swup.de

MACHBARKEITSSTUDIE

UFERWEG AM BRITZER VERBINDUNGSKANAL

INHALTSVERZEICHNIS

1. HINTERGRUND

1.1	Anlass	6
1.2	Ausgangslage	6
1.3	Abgrenzung des Planungsraums	7
1.4	Rahmenbedingungen	8
1.5	Ziele der Machbarkeitsstudie	8
1.6	Entwicklungsziele Uferweg	9

2. ANALYSE

2.1	Herangehensweise	10
2.2	Historische Betrachtung	10
2.3	Funktionale Analyse	12
2.4	Bestandserfassung	24
2.5	SWOT-Analyse	28

3. BETEILIGUNG

4. KONZEPT

4.1	Leitlinien	48
4.2	Konzeptebenen	49

5. RECHTLICHES

5.1	Vorbemerkungen	64
5.2	Zuständige Behörden	65
5.3	Genehmigungen	65
5.4	Vertragliche Regelungen	66
5.5	Empfohlene Verfahrensschritte	66
5.6	Kosten	67
5.7	Weitere rechtliche Anforderungen	67
5.8	Förderbedingungen	68

6. MASSNAHMEN

6.1	Bewertung	70
6.2	Rahmenbedingungen	71
6.3	Bausteine	72
6.4	Steckbriefe	74

7. FAZIT

8. ANHANG

8.1	Fotodokumentation	120
8.2	Dokumentation Beteiligung	134

1. HINTERGRUND

1.1 Anlass

Die dieser Machbarkeitsstudie zugrunde liegende Planungsaufgabe ist die Prüfung eines durchgängigen, öffentlichen und barrierefreien Uferwegs entlang der nördlichen Seite des Britzer Verbindungskanals (BVK) auf Treptower Seite.

Das Gebiet Baumschulenstraße – Köpenicker Landstraße im Nordwesten des Bezirks Treptow-Köpenick ist seit 2019 ein förmlich festgelegtes Fördergebiet im Rahmen des Bund-Länder-Programms „Lebendige Zentren und Quartiere“ (LZQ). Als Voraussetzung für die Förderung wurde ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet, das Ziele und Maßnahmen zur Aufwertung des Quartiers definiert. Die Gesamtmaßnahme „Lebendiges Zentrum Baumschulenstraße – Köpenicker Landstraße“ verfolgt dabei unter anderem das Ziel, den öffentlichen Raum zu verbessern und nachhaltige Mobilitätslösungen zu schaffen.



Freiraum- und Biotopverbund durch den Uferweg

In diesem strategischen Rahmen wurde die Entwicklung eines durchgehenden, barrierefreien Uferwegs am Nordufer des BVK – von der Mündung in die Spree bis zum Grünzug am Heidekampgraben – als Schlüsselprojekt im ISEK verankert. Der geplante Uferweg besitzt eine hohe strategische Bedeutung für das Fördergebiet und die städtebauliche Gesamtmaßnahme. Er soll maßgeblich zur Vernetzung der Freiräume beitragen, indem die Ufer-

zone des BVK als durchgängige Grün- und Erholungsachse erschlossen und an die bestehenden Grünzüge angebunden wird. Damit entstünde eine zusammenhängende Freiraumverbindung, die sowohl der Naherholung der Bevölkerung als auch dem Biotopverbund dient. Die Entwicklung des Uferwegs bietet Potenziale zur Steigerung der Biodiversität und zur Klima-Anpassung, indem vorhandene Grünflächen ökologisch aufgewertet und miteinander vernetzt werden.

Der Freiraumverbund stellt einen wichtigen Lückenschluss nicht nur für eine durchgängige Erschließung, naturschutzfachliche Aufwertung und Erlebarmachung des Ufers auf Quartiersebene, sondern auch für die Vernetzung von übergeordneten Freiräumen von stadtweiter Bedeutung dar. Der Treptower Teil des BVK befindet sich zwischen den drei großen Waldgebieten Plänterwald, Wuhlheide und Königsheide sowie zwischen dem ersten der „20 Grünen Hauptwege Berlins“, der „Spreeweg“ und dem Mauerweg. Der BVK verbindet den Teltowkanal und den Neuköllner Schifffahrtskanal mit der Spree. Zusätzlich wird der Heidekampgraben über den Kanal mit der Spree verbunden.

Aufgrund der vorhandenen Brücken-Querungen bestehen zudem Verknüpfungspunkte mit dem städtischen Wegenetz und weiteren Mobilitätsachsen.

1.2 Ausgangslage

Gegenwärtig bestehen entlang des nördlichen Uferabschnitts des BVK deutliche Defizite in Bezug auf Zugang und Durchgängigkeit. Der Weg ist in weiten Teilen nur in Form eines unbefestigten Trampelpfads vorhanden, was die Nutzbarkeit für die Öffentlichkeit stark einschränkt. Barrierefreie Zu- oder Abwege fehlen meist vollständig, ebenso wie attraktive Aufenthaltsbereiche und Verweilangebote.

Außerdem befinden sich die Uferbiotope in einem eher mangelhaften Zustand, was nicht zuletzt der Nutzung des Kanals als Schifffahrtsstraße und damit der notwendigen Befestigung der Uferwände geschuldet ist. Dennoch sind die Uferbereiche größtenteils unverbaut und bieten Potenzial für eine standortangepasste Biotopentwicklung.



Diese Defizite verdeutlichen den dringenden Handlungsbedarf, um die Zugänglichkeit und Qualität des Nordufers zu verbessern und das Ufer langfristig für die Allgemeinheit zu sichern. Die Dringlichkeit der Studie ergibt sich außerdem aus dem zeitlichen Rahmen des Förderprogramms – die im ISEK festgeschriebenen Maßnahmen sollen innerhalb des Förderzeitraums angestoßen und nach Möglichkeit umgesetzt werden – und zum anderen aus aktuellen Sachzwängen vor Ort. So hat das bezirkliche Straßen- und Grünflächenamt (SGA) bereits mit der Planung und Umsetzung eines Teilabschnitts des Uferbereichs zwischen Kieffholzstraße und Südostallee begonnen.

1.3 Abgrenzung des Planungsraums

Der Untersuchungsraum liegt vollständig innerhalb des förmlich festgelegten Fördergebiets Baumschulenstraße – Köpenicker Landstraße im Rahmen des Städtebauförderprogramms LZQ. Das Gebiet befindet sich im Nordwesten des Bezirks Treptow-Köpenick und grenzt unmittelbar an den Bezirk Neukölln.

Das Planungsareal der Machbarkeitsstudie umfasst den nördlichen Uferbereich des BVK im Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Baumschulenweg, auf einer Länge von ca. 2,4 Kilometern. Der Betrachtungsraum erstreckt sich vom östlichen Endpunkt an der Einmündung des Kanals in die Spree im Bereich des Spreeufers bis zum westlich gelegenen Anschluss an den Grünzug Heidekampgraben

im Bereich des Mauerwegs. Die südliche Begrenzung des Untersuchungsraums bildet der Verlauf des Kanals selbst. Die nördliche Abgrenzung orientiert sich an der angrenzenden Bebauung, Verkehrsinfrastruktur sowie bestehenden Nutzungsgrenzen (u. a. Wohnquartiere, Kleingartenanlagen, Sportflächen). Der Planungsraum durchquert damit Abschnitte mit sehr unterschiedlichen städtebaulichen, eigentumsrechtlichen und funktionalen Rahmenbedingungen, sowie vielfältigen Nutzungsansprüchen. Dies macht eine differenzierte Planung erforderlich, die sowohl die lokalen Anforderungen als auch die Einbindung in gesamtstädtische Strukturen berücksichtigen muss.

1.4 Rahmenbedingungen

Die Flächen des Uferwegs befinden sich überwiegend entweder im Eigentum des Landes Berlin, verwaltet durch das Bezirksamt Treptow-Köpenick oder im Eigentum des Bundes, verwaltet durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) Spree-Havel. Das Plangebiet befindet sich außerdem vollständig im Außenbereich gem. §35 BauGB, sowie überwiegend im Wasserschutzgebiet (Zone IIIA). Der BVK selbst ist als Bundeswasserstraße der Schifffahrt gewidmet und wird durch das WSA verwaltet.

Alle baulichen Eingriffe entlang des Kanals lösen deshalb umfangreiche Genehmigungspflichten, sowie vertragliche Vereinbarungen aus, wie in dieser Studie dargelegt wird. Parallel dazu setzen EU-rechtliche Vorgaben wie die Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) einen Rahmen.

Die bezirkliche „Uferkonzeption Treptow-Köpenick“ (2016/17) liefert wichtige Leitlinien. Sie formuliert strategische Ziele und Visionen für die Nutzung, Entwicklung und den Schutz der Ufer im Bezirk. Insbesondere wird darin eine Balance zwischen öffentlicher Zugänglichkeit der Ufer und dem Erhalt naturnaher Abschnitte angestrebt. Die Planung des Uferwegs steht im Einklang mit diesen Zielen und muss die Vorgaben des Naturschutzes und der Freizeitnutzung in Einklang bringen.

1.5 Ziele der Machbarkeitsstudie

Die Machbarkeitsstudie nimmt eine koordinierende Rolle ein: Sie bindet alle relevanten Akteure und Fachämter frühzeitig ein und fördert die Abstimmung, um konkurrierende Interessen zu klären sowie tragfähige Lösungen zu entwickeln. Auf dieser Grundlage kann perspektivisch die schrittweise Realisierung und dauerhafte Sicherung eines durchgehenden Uferwegs am BVK gelingen, der den vielfältigen städtebaulichen, ökologischen und sozialen Anforderungen gerecht wird.

Ziel ist es, die öffentliche Zugänglichkeit des Ufers zu verbessern, neue Erholungs- und Aufenthaltsbereiche zu schaffen und zugleich die ökologischen Qualitäten des Ufers zu stärken. Im Folgenden werden zunächst die Ziele der Machbarkeitsstudie dargestellt; das anschließende Kapitel beschreibt die übergeordneten Entwicklungsziele für die Umsetzung des geplanten Uferwegs.

- **Prüfung der Machbarkeit:** Untersuchung der rechtlichen und planerischen Voraussetzungen für einen durchgängigen, barrierefreien Uferweg entlang des 2,4 km langen nördlichen Kanalufers. Dazu gehören u. a. die Klärung von Eigentumsverhältnissen, naturschutzrechtlichen Aspekten und Zuständigkeiten.
- **Konzept- und Variantenentwicklung:** Erarbeitung von Szenarien und Gestaltungskonzepten für eine durchgehende Wegeverbindung, die eine barrierearme Begehbarkeit ermöglicht und sichere, attraktive Aufenthaltsorte am Ufer schafft. An schwierigen Stellen werden verschiedene Trassen- oder Ausführungsvarianten verglichen.
- **Grundlage für Umsetzung schaffen:** Aufstellung konkreter, umsetzungsfähiger Maßnahmenvorschläge sowie Übersichten der voraussichtlichen Herstellungskosten als Ergebnis der Studie. Die Machbarkeitsstudie dient damit als fundierte Planungsgrundlage und Vorstufe für die Objektplanung.
- **Konfliktarme Realisierung vorbereiten:** Identifizierung der erforderlichen Flächen und Schritte sowie der zu beteiligenden Akteure und zuständigen Stellen, um eine möglichst konfliktfreie Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu ermöglichen.
- **Abstimmung mit Fachbehörden:** Durchführung eines intensiven Abstimmungsprozesses mit relevanten Akteuren auf Landes- und Bezirksebene zur fachlichen Koordination, um Potenziale und Konflikte früh zu erkennen und die Realisierbarkeit der Planungen zu sichern.
- **Öffentlichkeitsbeteiligung:** Transparente Beteiligung der Öffentlichkeit, um Anwohner*innen und Interessierten die Planung vorzustellen und Anregungen aufzunehmen. Dies soll zur breiten Akzeptanz des Vorhabens beitragen und lokale Kenntnisse in die Planung integrieren.
- **Integration bestehender Konzepte:** Berücksichtigung übergeordneter fachlicher und städtebaulicher Konzepte im gesamten Planungsprozess. So wird sichergestellt, dass die Studie im Einklang mit den stadtentwicklungs- und umweltpolitischen Zielen steht und Synergien genutzt werden.

1.6 Entwicklungsziele Uferweg

- **Durchgängige Uferweg-Verbindung:** Schaffung eines kontinuierlichen, öffentlich zugänglichen Uferwegs von der Spreemündung bis zum Grünzug Heidekampgraben, der auf ganzer Länge barrierefrei bzw. barrierearm ausgeführt ist. Bestehende Lücken im Wegenetz sollen geschlossen werden, sodass ein durchgängiger Uferweg entsteht.
- **Verbesserte Zugänglichkeit und Erholung:** Verbesserung des Zugangs zum Wasser für die Bevölkerung und Anlage neuer Aufenthaltsbereiche am Kanal. Der Uferweg soll attraktive Möglichkeiten zum Spazieren, Verweilen und Erholen bieten (z. B. Sitzgelegenheiten, Aussichtspunkte) und die Aufenthaltsqualität im Quartier so deutlich erhöhen.
- **Vernetzung von Grün- und Freiräumen:** Verbindung der vorhandenen Biotop entlang des Kanals durch den Uferweg. Der neue Weg fungiert als Grünzug, der Parks, Kleingartenanlagen und andere Uferbereiche miteinander verknüpft und so einen ökologischen Korridor herstellt.
- **Naturnahe Ufergestaltung und Biodiversität:** Naturschutzfachliche Aufwertung des Uferbereichs im Zuge der Wegeentwicklung, unter Einbezug der Ziele der WRRL. Geplant sind z. B. naturnahe Ufergestaltungen mit standortgerechter Vegetation und ggf. Flachwasserzonen oder andere Habitatstrukturen, zur Förderung der Biodiversität. Dabei sollen Eingriffe in Natur und Landschaft möglichst minimiert und notwendige Ausgleichsmaßnahmen integriert werden.
- **Klimaanpassung und Regenwasserbewirtschaftung:** Berücksichtigung von Klimaanpassungsmaßnahmen bei der Planung des Uferwegs sowie Integration eines Regenwassermanagements. Teilversiegelte Wegflächen sowie Versickerungsmulden sollen zur Regenwasserversickerung und Verbesserung des Mikroklimas beitragen und das Kanalgewässer vor Sedimenteintrag schützen.
- **Förderung nachhaltiger Mobilität:** Beitrag zu einer umweltfreundlichen Mobilität im Stadtteil durch Ausbau einer Wegeachse für Fußgänger abseits des motorisierten Verkehrs. Der Uferweg soll an das übergeordnete Netz der Grünen Hauptwege angebunden werden, um sichere und attraktive Verbindungen zwischen den Ortsteilen zu schaffen.

2. ANALYSE

2.1 Herangehensweise

Die Analysephase bildet die fachliche Grundlage für die Ableitung von Zielstellungen und Maßnahmen im Rahmen der Machbarkeitsstudie. Ziel ist es, die räumlichen, funktionalen, rechtlichen und ökologischen Ausgangsbedingungen im Projektgebiet systematisch zu erfassen, zu bewerten und in einen übergeordneten planerischen Zusammenhang einzuordnen. Die Untersuchung erfolgte stufenweise und unter Einbeziehung relevanter Akteur*innen, bestehender Planwerke sowie aufbereiteter Grundlagen- und Erhebungsdaten.

Neben einer Analyse planungsrechtlicher, stadtstruktureller, nutzungsbezogener und naturschutzfachlicher Rahmenbedingungen wurde eine Bestandserfassung des Plangebietes durchgeführt und eine Dokumentation der vorhandenen Wegeverhältnisse, einschließlich Wegbreiten, Belagsarten, Trassenführung, Zustand und Barrierefreiheit angefertigt. Ebenso wurden die angrenzenden Freiflächen auf ihre Nutzbarkeit, Pflegezustände und funktionale Qualität hin untersucht. Hierzu erfolgten mehrere Begehungen, Fotodokumentationen und kartografische Erhebungen vor Ort.

Ein weiterer Bestandteil war die historische Untersuchung des Planungsraums. Dazu wurden historische Karten und Planwerke ausgewertet sowie eine Netzrecherche durchgeführt. Die Erkenntnisse ermöglichen die Herleitung von möglichen Konflikten oder erhöhten Kosten, etwa im Zusammenhang mit Bodenbelastungen im Bereich der ehemaligen Chemiefabrik oder am Mauerstreifen.

Ergänzend flossen Ergebnisse aus der Bürger*innenbeteiligung ein, die über digitale Formate und Rückmeldungen lokaler Akteur*innen durchgeführt wurde. Die Einschätzungen zu Nutzungsbedarfen, Konfliktlagen und Erholungsansprüchen wurden systematisch dokumentiert.

Schließlich wurde das Plangebiet für eine bessere Handhabung der Maßnahmen in sieben räumliche Teilbereiche gegliedert. Diese ergeben sich aus der räumlichen Teilung des Uferwegs durch die den BVK kreuzenden Brückenbauwerke.

Die Auswertung und Zusammenfassung der gesammelten Erkenntnisse erfolgte anhand einer SWOT-Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) für die einzelnen Teilbereiche. Diese diente als methodisches Instrument zur prioritären Bewertung von Handlungsbedarfen und zur Entwicklung von Handlungsperspektiven. Die Ergebnisse der Analysephase bilden die Grundlage für die nachfolgende Entwicklung von Varianten, Maßnahmevorschlägen und Umsetzungsstrategien im weiteren Verlauf der Machbarkeitsstudie.

2.2 Historische Betrachtung

Entstehung des Kanals

Von Beginn an gehörte der BVK zur öffentlichen Wasserstraßeninfrastruktur. Anfangs stand er unter der Verwaltung der Teltowkanal-Baugesellschaft bzw. der preußischen Wasserbaubehörde. Nach Gründung Groß-Berlins (1920) und nach dem Zweiten Weltkrieg ging die Hoheit auf staatliche Stellen über. Heute ist der Kanal eine Bundeswasserstraße der Wasserstraßenklasse IV (mit Einschränkungen) und wird vom WSA Spree-Havel betreut.

Der BVK (bis 1994 Britzer Zweigkanal) wurde zwischen 1900 und 1906 zeitgleich mit dem Teltowkanal angelegt. Er entstand als Abkürzungsstrecke für die Schifffahrt vom Teltowkanal direkt zur Spree und den Berliner Innenstadt-Häfen. Ursprünglich war er Teil des Teltowkanal-Projekts der damaligen preußischen Behörden (Kreis Teltow) und sollte die neuen Industriegebiete im Berliner Süden an das Wasserstraßennetz anbinden. Mit seiner Fertigstellung 1906 stand eine moderne Wasserstraße zur Verfügung, die den Umweg über die Spree via Köpenick ersparte und den Schiffsverkehr zwischen Havel und Spree beschleunigte. Der Kanal wurde von Anfang an als Bundeswasserstraße bzw. damals Reichswasserstraße betrieben und ist bis heute rechtlich dem Teltowkanal zugeordnet.

In den ersten Jahrzehnten diente der BVK vor allem der Binnenschifffahrt und dem Gütertransport für die neu entstehenden Gewerbegebiete in Britz und Neukölln. Die Eröffnung des Teltowkanals und des Zweigkanals förderte eine schnelle Industrieansiedlung südlich der Berliner Stadtgrenze. Der Kanal band auch den Hafen Neukölln an, der als Umschlagplatz für Waren ausgebaut wurde. Bis in die 1930er Jahre war reger Frachtschiff-

verkehr zu verzeichnen. Am westlichen Abzweig (Hafen Britz-Ost) entstand eine Hafenanlage mit Lagerplätzen, die später unter anderem als Tanklager genutzt wurde.

Nach 1945 änderten sich die Nutzungsbedingungen drastisch. Der westliche Abschnitt des Kanals markierte ab 1961 die Sektorengrenze bzw. später die innerdeutsche Grenze zwischen West-Berlin (Bezirk Neukölln) und Ost-Berlin (Bezirk Treptow). In dieser Zeit war die Schifffahrtsnutzung stark eingeschränkt; der Kanal lag im Grenzgebiet und war durch Sperranlagen unpassierbar bzw. nur mit spezieller Genehmigung befahrbar. Am Kanal ereignete sich 1989 der letzte tödliche Fluchtversuch an der Berliner Mauer: Der Ost-Berliner Chris Gueffroy versuchte, durch den kanalisierten Grenzstreifen nach Neukölln zu fliehen, und wurde dabei von Grenzsoldaten erschossen. Eine Gedenkstele am Ufer erinnert heute an dieses Ereignis.¹

Insgesamt führte die deutsche Teilung zu einem Nutzungsrückgang: Auf Ost-Berliner Seite blieb das Kanalufer unzugänglich, während West-Berlin den Hafen Britz-Ost und die anschließenden Flächen nur eingeschränkt nutzen konnte. Gleichwohl blieb der Kanal formell eine Wasserstraße; in den 1980er Jahren war z. B. am Hafen Britz-Ost ein großes Tanklager in Betrieb, in dem Kraft- und Heizstoffe durch private Pächter gelagert wurden. Diese Nutzung endete 1986, und nach dem Mauerfall wurde das kontaminierte Gelände umfassend saniert.²

Mit dem Wegfall der Grenze wurde der BVK wieder uneingeschränkt schiffbar. Die Frachtschifffahrt spielt heute eine geringere Rolle als früher, doch wird der Kanal weiterhin von der gewerblichen Schifffahrt genutzt. Insbesondere der Hafen Neukölln – über den Neuköllner Schifffahrtskanal und Hafen Britz-Ost angebunden – dient der Verladung von Recyclinggütern und Baustoffen. Nach dem Wirtschaftskonzept des Berliner Senats soll dieser Hafen zu einem bimodalen Logistikzentrum für Bau- und Wertstoffe entwickelt werden. Frachtschiffe können über den BVK Baumaterialien oder Abfälle aus

innerstädtischen Baustellen abtransportieren, was zur Entlastung des Straßenverkehrs beiträgt.



1 Luftbild der Grenzanlagen entlang des BVKs zwischen Neukölln und Treptow | Quelle: Stasi Mediathek

Zugleich hat die Freizeitnutzung zugenommen. Sport- und Freizeitboote passieren den Kanal regelmäßig, da er Teil einer beliebten innerstädtischen Wasserroute ist. Entlang der Ufer entstehen vermehrt Erholungsmöglichkeiten: Bereits 2011 wurde ein erstes Teilstück einer Uferpromenade am Neuköllner Schifffahrtskanal (Richtung Britz-Ost) saniert. Insgesamt wandelt sich der vormals rein utilitaristische Wasserweg zu einem Mischraum: Neben der verbleibenden Frachtschifffahrt nutzen ihn Ausflugsschiffe, Ruder- und Paddelboote, und die Uferbereiche gewinnen als Grün- und Erholungsflächen an Bedeutung.

Städtebauliche Entwicklung der angrenzenden Flächen

Das Umfeld des BVK war von Beginn an vom Übergang zwischen Stadt und Umland geprägt. Auf Neuköllner Seite (West-Berlin) schloss nördlich des Kanals das Industrie- und Gewerbegebiet Südring an, das in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstand. Hier siedelten sich diverse Betriebe an (Chemie, Metall, Lagerhäuser), begünstigt durch die Kanalnähe und die Bahntrasse der Neukölln-Mittenwalder Eisenbahn. Südlich und westlich

¹ https://www.wsa-spree-havel.wsv.de/Webs/WSA/Spree-Havel/DE/01_Wasserstrassen/02_Bundeswasserstrassen/12_Britzer_Verbindungskanal/Geschichte.html

² <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/bodenschutz-und-altlasten/nachsorgender-bodenschutz-altlasten/sanierung-ausserhalb-der-freistellungsverfahren/tanklager-britz-zweigkanal/>

des Kanals dominierten in Britz jedoch lange Zeit Kleingärten, Landwirtschaft und später auch Wohnsiedlungen. Bereits vor dem Ersten Weltkrieg wurden auf der Britzer Gemarkung mehrere Kleingartenanlagen eingerichtet, um unbebaute Feuchthflächen nutzbar zu machen.³ Vor dem Fall der Berliner Mauer war die Fläche Teil des Grenzstreifens und nicht zugänglich.

Der Kanal selbst markierte jedoch eine Zäsur: Nördlich lagen urbane Quartiere von Neukölln, südlich davon eher aufgelockerte Nutzungen (Gärten, Felder, Einzelhöfe). Nach 1945 prägten die innerstädtischen Grenzanlagen das Gebiet im Westen. In West-Berlin blieb das Ufer bei Britz zugänglich; dort wurden sogar Sportanlagen bis an den Kanalrand heran gebaut. In Ost-Berlin hingegen wurde das Gelände entlang des Kanals zur Sperrzone. Vorhandene, unbebaute Flächen wurden als Teil der Grenzanlagen freigehalten, abgesehen von militärischen Grenzbauten. Der südliche, heute brachliegende Teil der KGA Forsthausallee wurde zum Grenzstreifen umgewandelt. Ältere Obstbäume im Zugangsbereich der westlich angrenzenden Parkanlage erinnern an die Kleingarten-nutzung.⁴

Erst nach 1990 begann die Umstrukturierung der vormals getrennten Areale. Die Ost-Berliner Seite, das sogenannte Dreieck Späthsfelde, wird seither sukzessive städtebaulich entwickelt. Anfangs wurden einige Flächen interimistisch z. B. als Gärtnerei oder Lager genutzt, doch mittlerweile gibt es konkrete Planungen für Wohnungsbau und Gewerbeansiedlung. Der Berliner Senat sieht aufgrund der verkehrsgünstigen Lage (Nähe zu Stadtautobahn A113 und S-Bahn Adlershof) großes Potenzial für ein neues Wohnquartier Späthsfelde. Gleichzeitig sollen Teilflächen wegen der Nähe zu bestehenden Industriegebieten für neue Gewerbebetriebe vorgehalten werden.

In Neukölln existiert mit dem Uferwanderweg vom Neuköllner Hafen bis Britz-Ost bereits ein Naherholungsangebot für Fußgänger und Radfahrer. Der geplante Uferweg auf Treptower Seite schließt direkt an diese Verbindung an.

Naturräumliche Entwicklung der Uferzonen und ökologische Aspekte

Als Schifffahrtskanal ist der BVK ein technisch geformtes Gewässer. Ursprünglich wurden seine Ufer vor über 100 Jahren mit Spundwänden, Steinschüttungen und senkrechten Kaimauern befestigt, um die erforderliche Wassertiefe und Uferstabilität zu gewährleisten. Dieses harte Uferprofil ließ wenig Raum für natürliche Lebensräume.

Über die Jahrzehnte haben sich jedoch – vor allem in ruhigeren Abschnitten – gewisse Biotopstrukturen entwickeln können. Insbesondere nach 1961, als das Ost-Ufer unzugänglich wurde, entstand dort stellenweise eine naturnahe Vegetation. Schilfsaum und Ufergehölze breiteten sich aus, wo die Pflege eingeschränkt war.

Seit der Jahrtausendwende rückt die ökologische Verbesserung des Kanals stärker in den Fokus. Der BVK ist als erheblich veränderter Wasserkörper eingestuft, für den gemäß der Vorgaben der EU-Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) ein „gutes ökologisches Potenzial“ (GÖP) erreicht werden soll. Allerdings zeigt sich, dass die Spielräume für Renaturierung in dicht bebauten Bereichen begrenzt sind: Fehlende Uferflächen und Nutzungsdruck erschweren eine rein naturnahe Umgestaltung vieler Abschnitte. Wichtigste Maßnahme zur Erreichung des GÖP ist die Anlage von Flachwasserzonen. Wo dies nicht möglich ist, können Ersatzmaßnahmen umgesetzt werden. Auch der Einsatz ingenieurbioologischer Ufersicherungen (Weidenfaschinen, begrünte Steinschüttungen) ist hilfreich, um Lebensräume für Fische, Wasservögel und Kleinstlebewesen herzustellen.

Der Kanal profitiert zudem von seinem Anschluss an die Spree: Wandernde Fischarten können ungehindert einwandern, und es wurden bereits verschiedene Fischarten (Aal, Barsch, Hecht u. a.) im BVK nachgewiesen. Die Wasserqualität wird größtenteils von der Spree bestimmt, die jedoch städtisch geprägt ist (Nährstoffbelastung, zeitweise niedriger Sauerstoff). Eine besondere ökologische Funktion erfüllt der Heidekampgraben, der am Mauerweg durch ein Rohr mit dem Kanal verbunden ist und eine Biotopverbindung zum Treptower Park herstellt. Der Bereich südlich der Forsthausallee wird als Hundefreilauf oder informell als Park genutzt.

2.3 Funktionale Analyse

Für einen über das Planungsgebiet hinausgehenden Betrachtungsraum wurden die wichtigsten Rahmenbedingungen für die Konzeption eines Uferwegs mit zusätzlichen Nutzungsangeboten zusammengetragen. Dabei wurden die Eigentumsverhältnisse der Grundstücke im Planungsgebiet, vorhandene Planungen, die für die Uferwegekonzeption relevant sind, die Erschließungssituation und die vorhandenen Nutzungen, sowie die wichtigsten biotischen und abiotischen Umweltfaktoren in Übersichtskarten dargestellt.

Eigentumsverhältnisse

Die Analyse der Eigentumsverhältnisse zeigt, dass sich der Großteil der für den Uferweg relevanten Flächen im öffentlichen Eigentum befinden. In der vereinfachten Kartendarstellung wird deutlich, dass eine durchgängi-

3 <https://www.britz.info/strassen-und-plaetze/>

4 Potenzialeinschätzung Kompensationsfläche Forsthausallee im Bezirk T-K

ge Uferwegeverbindung auf öffentlichen Grundstücken gesichert werden kann, mit einer Ausnahme im Bereich der verlängerten Kiehnwerderallee. In den mittleren Projektgebieten befinden sich außerdem Engstellen, für die spezielle Lösungen gefunden werden müssen.

Die Grundstücke des Kanals sowie die schmalen Grundstücke der Uferkante befinden sich vollständig im Eigentum des Bundes unter Verwaltung des WSA. Sie dienen als gewidmete Bundeswasserstraße primär der Sicherstellung eines reibungslosen und sicheren Schiffsverkehrs.

Abseits der Uferlinie zeigt sich eine vielschichtige Eigentumsstruktur. Flächen des Bundes befinden sich am Mauerweg, unter Verwaltung der Autobahn GmbH, sowie an der Bahnbrücke unter Verwaltung der DB AG.

Die übrigen öffentlichen Flächen gehören dem Land Berlin. Der Großteil davon steht unter Verwaltung des Bezirks Treptow-Köpenick und ist unterschiedlichen Fachvermögen zugeordnet. Weitere Grundstücke sind im Eigentum des Landes Berlin, vertreten durch das Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB), den Liegenschaftsfonds Berlin, die Berliner Bäder-Betriebe sowie die Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt.

Hinzu kommen kleinere Grundstücke in Privatbesitz, die teilweise strategisch relevante Lagen für Wegeverbindungen einnehmen. Ein besonders kritischer Punkt für die Realisierung einer durchgängigen Uferwegeverbindung befindet sich im Bereich der verlängerten Kiehnwerderallee: Hier blockiert ein Privatgrundstück den direkten Wegeverlauf entlang des Ufers. Obwohl im Grundbuch ein öffentliches Geh-, Fahr- und Leitungsrecht eingetragen ist, ist das Grundstück derzeit durch einen Zaun abgesperrt und die historische Wegeverbindung nicht zugänglich für eine öffentliche Wegenutzung.

Die vorliegenden Eigentumsverhältnisse verdeutlichen, dass die Umsetzung eines durchgängigen Uferwegs nur durch eine umfassende Abstimmung zwischen den Akteur*innen des Bundes, des Landes, privaten Eigentümer*innen sowie zwischen den Fachämtern realisierbar ist. Die beiden zentralen Herausforderungen sind hierbei die Sicherung der öffentlichen Nutzung der WSA-Flächen und die Schließung der Lücke an der Kiehnwerderallee. Beide Punkte stellen maßgebliche Voraussetzungen für die Planbarkeit und spätere Umsetzung dar.

Relevante Planungen

Im räumlichen Umfeld des Untersuchungsgebiets sind mehrere relevante Planungen und Vorhaben verortet, die in engem Zusammenhang mit der Uferwegentwicklung stehen:

- **Uferkonzeption Treptow-Köpenick:** Die 2016 vom Bezirksamt und der Bezirksverordnetenversammlung beschlossene Uferkonzeption stellt ein Leitbild für den Umgang mit Ufergrundstücken und gewässerbegleitenden Bereichen im Bezirk dar, um Handlungsempfehlungen für die Gestaltung und Nutzung der verschiedenartig beschaffenen Ufer zu erleichtern. Für den Bereich am BVK wird der Erhalt bestehender Wege, die Entwicklung neuer uferbegleitender Wegeverbindungen und die Herstellung von Uferwegen an Brückenstandorten empfohlen.
- **Machbarkeitsstudie zur Schließung der Lücke 01-13-01-17 des grünen Hauptweges „Spreeweg“:** Die 2022 veröffentlichte Studie untersucht die Machbarkeit einer Lückenschließungen innerhalb des Netzes der 20 Grünen Hauptwege. Die Schaffung eines übergeordneten Grünverbindungsnetzes – das Netz der 20 grünen Hauptwege – ist eine im Landschaftsprogramm verankerte Aufgabe der gesamtstädtischen Landschaftsplanung. Ziel ist es, mittels der Wege das vorhandene Grünverbindungsnetz auszubauen und die mit Freiräumen unterversorgten Innenstadtquartiere besser an die vorhandenen Erholungsräume anzubinden. Der Lückenschluss im Hauptweg Nr. 1 – Spreeweg ermöglicht die durchgehende, übergeordnete Wegeverbindung entlang der Spree und schließt den Bereich der Mündung des BVKs mit ein.
- **Maßnahmenkonzept „Gutes ökologisches Potenzial der Kanäle und der Spree in Berlin“:** Ziel dieses Maßnahmenkonzepts ist die Erreichung des guten ökologischen Potenzials (GÖP) zur Umsetzung der Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL). Dies umfasst im Wesentlichen alle Maßnahmen, welche die Nutzungen des Kanals nicht signifikant einschränken. Die Bund-Länder-Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) bietet einen Leitfaden zur Unterstützung bei der Maßnahmenauswahl an, der bei der Entwicklung des Konzepts grundlegend war. Dabei wurde analysiert, welche Organismen im Gewässer vorhanden sein sollten und welche Habitate diese benötigen. Zur Entwicklung geeigneter Habitate ist insbesondere die Bereitstellung von wellengeschützten, sandig-kiesigen Substraten und Totholz erforderlich. Hierzu sind (zum Teil wellengeschützte) Flachwasserzonen und Ersatzstrukturen (Reisigbündel, Fischunterstände o. ä.) herzustellen. Das Maßnahmenkonzept gibt Auskunft darüber, in welchem Umfang diese Maßnahmen im Sinne des Trittsteinkonzepts umgesetzt werden sollten. Es wird geschätzt, dass an etwa 20 % des BVK Flachwasserzonen errichtet werden müssten, um das GÖP zu erreichen. Im Sinne des Strahlwirkungskonzepts wirken sich gute Abschnitte positiv auf angrenzende Bereiche aus, sodass nicht

EIGENTUMSVERHÄLTNISSSE



- Flurstücke im privaten Eigentum
- Flurstücke im öffentlichen Eigentum



Land Berlin

- Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt
- Sondervermögen Immobilien des Landes Berlin (SILB)
- Liegenschaftsfond Berlin
- Berliner Bäder-Betriebe

Fachvermögen Bezirk

- Schul- und Sportamt, FB Sport
- Straßen- und Grünflächenamt, FB Grün
- Straßen- und Grünflächenamt, FB Tief
- Abteilung Bürgerdienste, Personal, Finanzen, Immobilien und Wirtschaft

Bund

- Autobahn GmbH
- Deutsche Bahn AG
- Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Spree-Havel

- Privat

durchgehend im Kanal Orte für das Laichen der Fische erforderlich sind. Makrozoobenthos erfordern geringere Abstände zwischen den Habitaten. Nicht alle Bereiche, die als Suchraum im Maßnahmenkonzept markiert sind, erfordern die Umsetzung der genannten Maßnahme. Dort wäre es jedoch theoretisch möglich. In der vorliegenden MBS werden die Empfehlungen für die Standorte von Flachwasserzonen und Ersatzstrukturen übernommen und ergänzt.

- **Integrierte Standortentwicklungsplanung Treptow-Köpenick:** Das Konzept stellt die Grundlage für die Sicherung, die Weiterentwicklung und den Ausbau der Sport- und Bewegungsinfrastruktur im Bezirk dar. Darin werden auch die Sportfläche am Rodelberg betrachtet und für die Erstellung eines Zielkonzeptes ausgewählt. Zum Zeitpunkt der vorliegenden MBS befindet sich dieses Konzept in Erarbeitung. Die Sportbereiche zwischen Rodelberg und Spree, einschließlich der Flächen am Schwimmbad verfügen Dank ihrer Lage am Wasser über ein sehr großes Potenzial zur Entwicklung als Sportpark mit multifunktionalen Sport- und Bewegungsangeboten für verschiedene Zielgruppen. Neben einzelnen Vereinen wird damit auch die Öffentlichkeit angesprochen. In Bezug auf den in der Studie erläuterten Handlungsbe-
reich C – Bewegungsangebote im öffentlichen Raum und in der Natur, ist bis 2030 mit einer steigenden Nachfrage nach derartigen Infrastrukturen zu rechnen. Die „Ergänzung und Qualifizierung vorhandener straßenunabhängiger Wege, die für unterschiedliche Sport- und Bewegungsformen geeignet sind“ und die „Verbesserung der Zugänglichkeit und Qualifizierung der Uferbereiche für den informellen Wassersport“ deckt sich mit den Zielen der vorliegenden MBS.
- **Potenzialeinschätzung Kompensationsfläche Forsthausallee im Bezirk Treptow-Köpenick:** Der Bau einer Gemeinschaftsschule in Adlershof führt zum Verlust einer Streuobstwiese, die als Biotoptyp „aufgelassene Streuobstwiese, überwiegend Altbäume“ dem gesetzlichen Biotopschutz unterliegt. Gemäß einer naturschutzrechtlichen Befreiung muss Ersatz geleistet werden und eine Fläche als Streuobstwiese im Bezirk entwickelt werden. Die Brachfläche an der Forsthausallee wurde auf die Eignung zur Entwicklung einer Streuobstwiese in dem Gutachten von 2024 geprüft. Inzwischen wurde von Seiten des Bezirks entschieden, dass die Fläche nicht als Ersatz für den Schulneubau entwickelt werden kann, aber weiterhin als Vorhaltefläche für Kompensation dient. Die vorliegende MBS übernimmt die in dem Gutachten vorgeschlagenen Maßnahmen für die Entwicklung der Flächen. Dies beinhaltet eine Obstbaumpflanzung auf den offenen Flächen, den Erhalt der Gehölzbestände im Norden, die Rodung

einer jungen Kiefer und die Integration der kleinen Trockenraseninseln als Bestandteil der krautigen Bodenvegetation. Zudem wird empfohlen die jüngeren Gehölzbestände am Südrand der Fläche, deren faunistische Bedeutung deutlich geringer als die der Gehölze im Norden ist, ergänzend zu entwickeln. Sie sind weniger strukturreich, weisen keinen Krautsaum, dafür aber einen höheren Anteil an invasiven Arten (Robinie, Armenische Brombeere) auf.

- **(Städte)bauliche Projekte:** Das Konzept für die Entwicklung einer Freiraumachse im Quartier Baumschulenweg und die Entwurfsplanung für den Neubau eines genossenschaftlichen Wohnprojekts an der Südostalleebrücke wurden bei der Erstellung des Konzeptes mit einbezogen.
- **Infrastrukturprojekte:** Die technischen Planungen zum Neubau der Marggraffbrücke, sowie zum Neubau eines Regenwasserauslaufs der Berliner Wasserbetriebe an der Kieffholzbrücke wurden bei der Erstellung der Maßnahmen mit einbezogen. Ebenso wurde die geplante Gleichstromkuppelstelle am S-Bahn-Damm einbezogen; sie hat jedoch keine Auswirkungen auf den Uferweg, da die Erschließung über die Gondeler Straße gewährleistet werden kann.

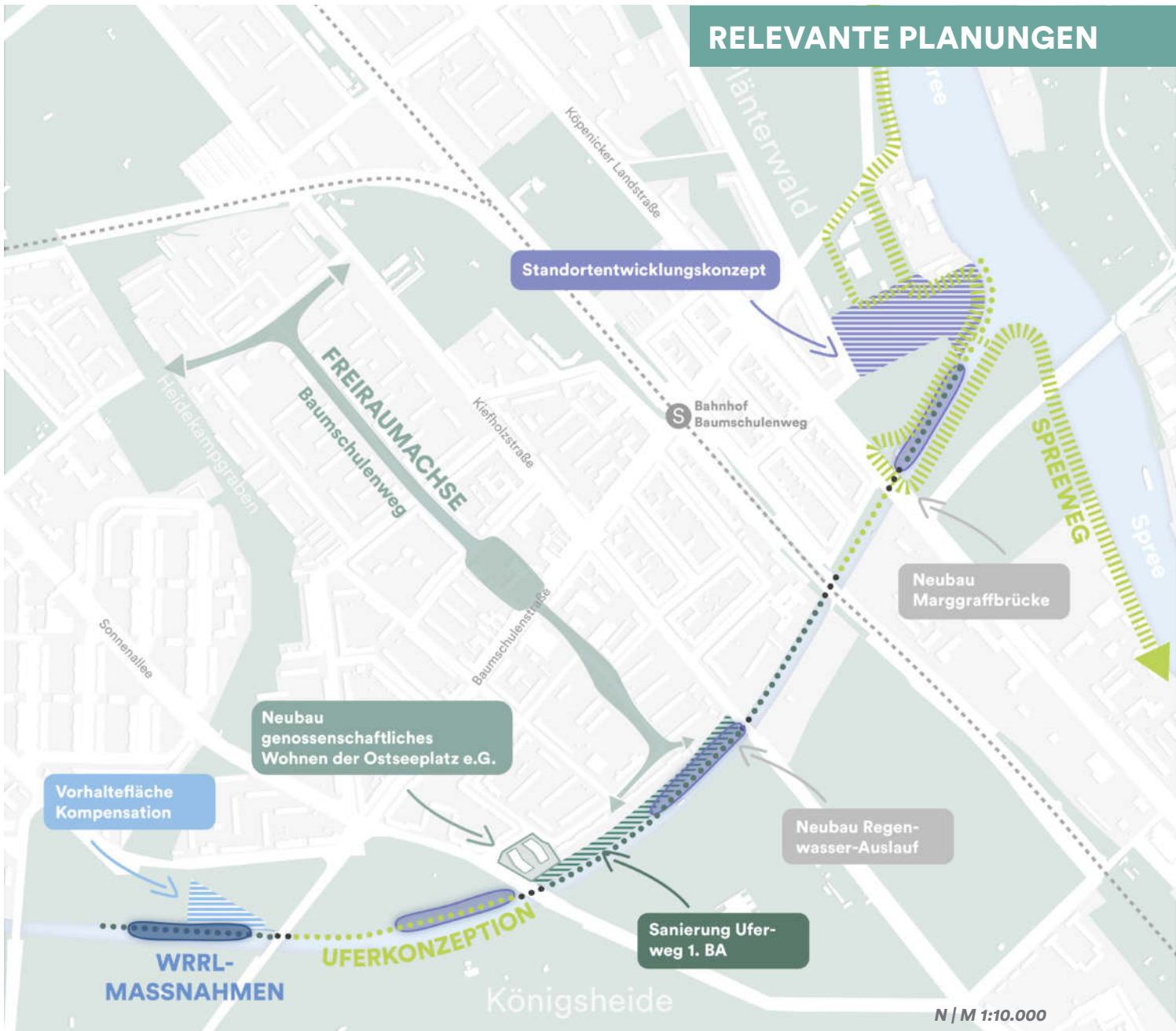
Erschließung

Insgesamt verfügt das Planungsgebiet über eine gute bis sehr gute Erreichbarkeit mit allen wesentlichen Verkehrsträgern. Die jeweiligen Anfang- und Endpunkte des Uferwegs sind sehr gut an das ÖPNV-Netz angeschlossen, während im mittleren Bereich längere Fußwege von den Haltestellen zum Uferweg erforderlich sind. Der zentrale ÖPNV-Knotenpunkt im Stadtteil, der S-Bahnhof Baumschulenweg, ist vom Uferbereich in etwa fünf Gehminuten erreichbar.

Die Zugänglichkeit des Plangebietes – und damit des zukünftigen Uferweges – ist in regelmäßigen Abständen, jedoch nicht barrierefrei für Fußgänger*innen möglich. Für den Radverkehr stehen sowohl im Straßenraum als auch in den angrenzenden Grünräumen qualifizierte Radwege zur Verfügung. Außerdem befinden sich mehrere Next-Bike-Leihstationen in direkter Nähe. Die relativ gut ausgebaute Radverkehrsinfrastruktur erfordert Lösungen, um eine Nutzung des Uferwegs durch Fahrradfahrer*innen zu unterbinden.

Mit Ausnahme der Köpenicker Landstraße einschließlich der Marggraffbrücke sind alle den Britzer Verbindungskanal querenden Straßen örtliche Straßenverbindungen. Die S-Bahn quert den Kanal über eine Bahnbrücke.

RELEVANTE PLANUNGEN



Uferkonzeption T-K

- Erhalt des bestehenden Weges
- Entwicklung einer uferbegleitenden Wegeverbindung
- Entwicklung eines Uferwegs (Brückenstandorte)

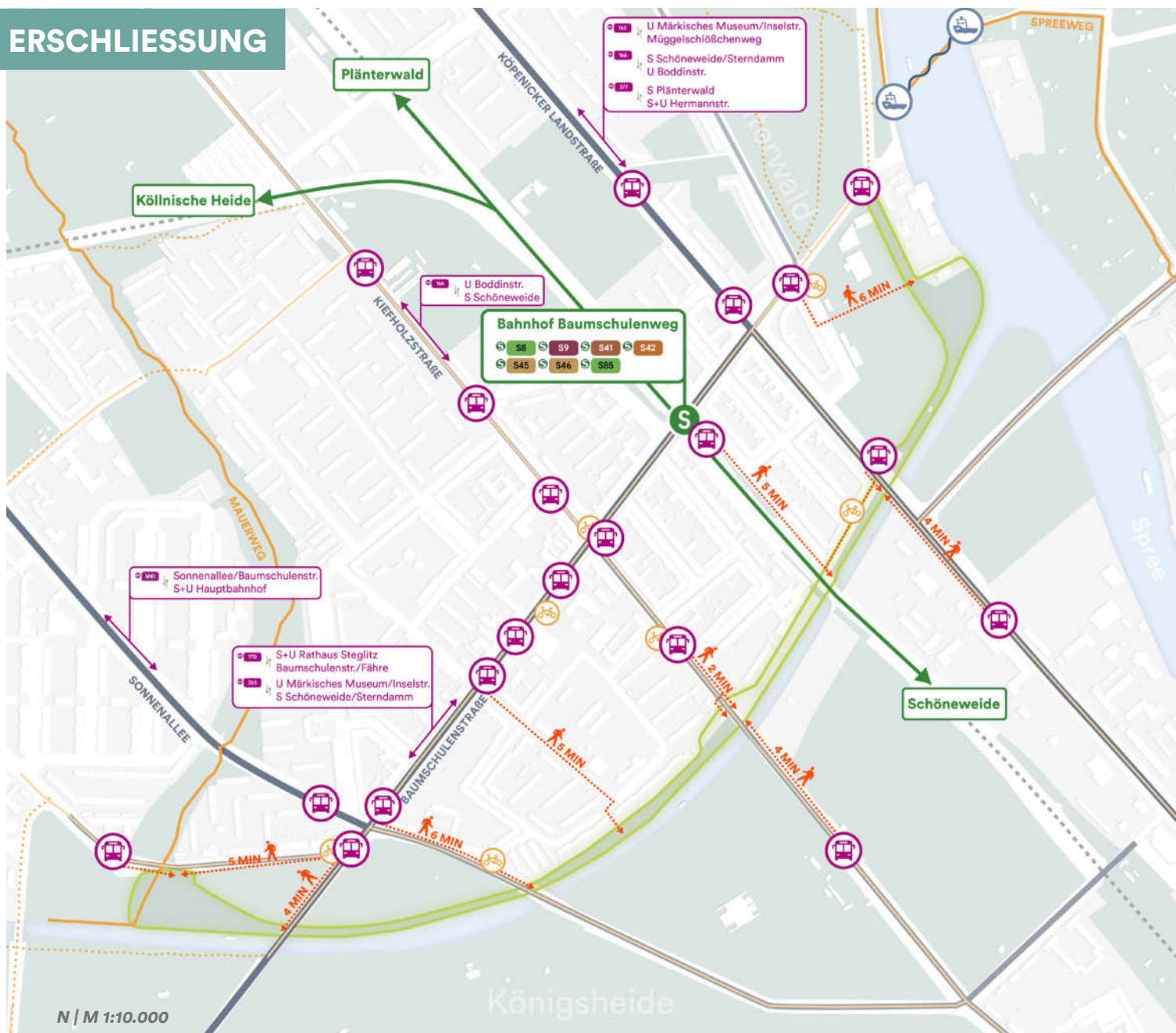
MBS Spreeweg

- || Zielsetzung des Landes Berlin
- || kurz-/ mittelfristig umsetzbare Variante

WRRL-Maßnahmen für Kanäle und Spree

- Anlage von Flachwasserzonen und Ersatzstrukturen
- Anlage von Flachwasserzonen und Ufergehölze pflanzen

ERSCHLIESSUNG



ÖPNV

- S-Bahn-Netz
- S-Bahn Station
- Busverbindungen
- Bushaltestellen
- Fähre
- Fährverbindung

Fußgänger-Erschließung zum Planungsareal

Fahrradverkehr

- qualifizierte Fahrradwege im Straßenraum
- qualifizierte Fahrradwege im Grünraum / im Fußwegenetz
- Übergeordnete Fahrrad- / Wanderwege
- Next Bike Stationen

MIV

- StEP II - übergeordnete Straßenverbindung
- StEP III - örtliche Straßenverbindung
- StEP IV - Ergänzungstraßen



Wohnen	Wald	Kleingartenanlage	Genossenschaftliches Wohnen
Industrie und Gewerbe	Friedhof	Parkanlage	öffentlicher Dienst
Soziale Nutzung	Kompensationsfläche	Hundeauslaufgebiet	sonstige öffentliche Einrichtung
Sport	Sicherheit und Ordnung	Pflegeheim	
Bahnfläche		Schule	
Grünfläche		Spielplatz	
Kleingartenanlage		Sportfläche	

Nutzungen

In der Analyse wurden alle im Plangebiet befindlichen sowie angrenzenden Nutzungen zusammengetragen. Das Plangebiet ist von einer vielfältigen, auch öffentlichen und gemeinwohlorientierten Nutzungsmischung geprägt. Entlang des Untersuchungsraums reihen sich unterschiedliche Infrastrukturen und Einrichtungen aneinander, die in direkter räumlicher Beziehung zum künftigen Uferweg stehen und sowohl Anforderungen an die Planung stellen als auch potenzielle Synergien eröffnen.

Die Anfangs- / Endpunkte des Projektgebietes sind durch großflächige Freiflächen bestimmt, wohingegen die Bebauung mit überwiegender Wohnnutzung im mittleren Teil stärker an das Ufer heranrückt.

Im westlichen Abschnitt des Projektgebiets, im Bereich des ehemaligen Mauerstreifens, verläuft der Kanal in unmittelbarer Nähe zu einer Brachfläche, die als Hundeauslaufgebiet genutzt wird und als Vorhaltefläche für Ausgleichsmaßnahmen definiert ist. Daran angrenzend liegen großflächige Kleingartenanlagen (KGA „Mariengrund“ und KGA „Forsthausallee“), die eine hohe Bedeutung für Naherholung, Stadtökologie und Klimaanpassung haben.

Im mittleren Bereich des Projektgebiets schließen sich mehrere sozial- und bildungsbezogene Einrichtungen an. Dazu zählen die Sonnenblumenschule, ein Seniorenpflegeheim, mehrere öffentliche Spielplätze sowie ein Jugendclub. Diese Nutzungen unterstreichen die hohe Aufenthaltsfrequenz und die soziale Bedeutung des Uferraums insbesondere für Kinder, Jugendliche und ältere Menschen.

Ein weiterer städtebaulich bedeutender Nutzungsschwerpunkt liegt im Bereich der Radenzer Straße, wo sich ein genossenschaftlich organisiertes Wohnungsbauprojekt im Aufbau befindet. Dieses Projekt sieht u. a. öffentlich nutzbare Wegeverbindungen und Gemeinschaftseinrichtungen im Erdgeschossbereich vor, wodurch direkte Anknüpfungspunkte für den Uferweg entstehen.

Im nordwestlichen Teil an der Spree sind mehrere Sportnutzungen konzentriert, darunter eine Schwimmhalle, Tennisanlagen und weitere Sportfreiflächen. Die Sportnutzungen werden überwiegend durch bezirkliche Sportvereine bewirtschaftet. Ebenfalls in diesem Bereich angesiedelt ist ein Standort der Wasserschutzpolizei.

Viele dieser Nutzungen können gut miteinander funktionieren, wie z. B. die Sportanlage auf den Freiflächen an der Spree und der Rodelberg mit seiner Calisthenics-Anlage, oder aber die Spielplätze in der Nähe der Sonnenblumenschule. Es konnten aber auch Nutzungen identi-

ziert werden, die Konflikte hervorrufen könnten, wie die derzeitige Nutzung der Vorhaltefläche für Kompensation als Hundewiese. Hier stellt sich die Frage, wie eine zukünftige Nicht-Nutzung durchgesetzt werden kann. Auch die angrenzenden Nutzungen durch Kleingartenanlagen oder dem Seniorenwohnheim können Konflikte hervorrufen, wenn sich bei einer zukünftig stärkeren Frequentierung des Uferwegs die Nutzer*innen in ihrer Ruhe gestört fühlen könnten.

Deshalb ist es besonders wichtig, im Laufe des Planungsprozesses kontinuierlich in Austausch zu treten, um potenzielle Nutzungskonflikte auszuräumen. Die heterogene Lage des Uferwegs unterstreicht seine hohe stadtstrukturelle Relevanz und die Notwendigkeit einer abgestimmten, nutzungsübergreifenden Planung. Die Entwicklung eines durchgehenden Uferwegs eröffnet die Möglichkeit, bestehende Potenziale im Bereich Erholung, Umwelt, Mobilität und Teilhabe stärker miteinander zu verknüpfen.

Klima

Das Untersuchungsgebiet weist eine hohe Relevanz für den lokal-regionalen Luftaustausch auf. Das Kanalufer ist als linearer Grünzug Bestandteil eines übergeordneten Kaltluftsystems, das maßgeblich zur nächtlichen Frischluftversorgung der angrenzenden Siedlungsbereiche beiträgt.

Aus südlicher und südwestlicher Richtung durchströmen Kaltluftvolumenströme den Planungsraum. Diese verlaufen insbesondere aus der Königsheide, über das Gebiet der Kleingartenanlagen und durch offene Freiflächen entlang des Kanals. Einzelne Flächen entlang des Uferkorridors sind als Grünflächen mit überdurchschnittlich hohem Kaltluftvolumenstrom ausgewiesen und übernehmen damit eine bedeutende Funktion als Frischluftleitbahnen.

Gleichzeitig treten im nördlich angrenzenden Siedlungsbereich, insbesondere im Bereich der Baumschulenstraße, mäßige Wärmeinseleffekte auf. Diese können im Sommer zu einer erhöhten thermischen Belastung führen. Die angrenzenden Uferbereiche wirken dem durch ihre kleinklimatische Funktion entgegen.

Die vorhandenen Grünstrukturen am Ufer sind daher aus klimatischer Sicht besonders schützenswert. Die Planung des Uferwegs ist deshalb so auszurichten, dass Kaltluftschneisen erhalten bleiben, Durchlüftungswirkungen nicht unterbrochen und kleinklimatisch wirksame Strukturen (z. B. Baumgruppen, vegetationsgeprägte Randbereiche) gestärkt werden.

Der Uferweg hat in diesem Zusammenhang eine doppelte Funktion: Er soll einerseits als klimaresilienter Frei-

raum qualifiziert werden, etwa durch Verschattung, waserdurchlässige Beläge oder Pflanzungen. Andererseits darf seine bauliche Realisierung die klimatische Ausgleichsfunktion des Uferraums nicht beeinträchtigen.

Biotope

Die Kartendarstellungen zeigen flächendeckend die Biotope im gesamten Betrachtungsraum. Der Kanal ist als Fließgewässer eingestuft und wird abschnittsweise von Röhrichtzonen und Gehölzbeständen begleitet, die als strukturreiche Saumbiotop fungieren und potenziellen Lebensraum für wassergebundene Arten bieten. Das unmittelbare Umland im westlichen Bereich ist geprägt von Grün- und Freiflächen, Haus- und Kleingärten. Der östliche Teil des Untersuchungsraums wird hingegen durch überwiegend versiegelte Flächen sowie Nutzungsüberlagerungen mit Verkehrsinfrastruktur, Sportflächen und Bebauung geprägt, weist jedoch ebenfalls Gehölzstrukturen in Randbereichen auf.

Im westlichen Abschnitt sind gesetzlich geschützte Biotope kartiert: In dem schmalen Uferbereich an der Kleingartenanlage „Mariengrund“ befinden sich geschützte Baumgruppen und dem Biotoptyp Grünlandbrachen und Hochstaudenfluren zugeordnete Röhrichtbestände. Auf der Brachfläche, die als Hundeauslaufgebiet genutzt wird, wurden Inseln aus Trockenrasen kartiert. Im Zuge der Planungen sind weitere, ggf. flächendeckende Biotopkartierungen entlang des Ufers notwendig.

Boden

Im Projektgebiet befinden sich für den vorsorgenden Bodenschutz überwiegend Böden mit geringer Schutzwürdigkeit. Die westlichen Flächen im Plangebiet sind jedoch mit hoher bis sehr hoher Schutzwürdigkeit ausgewiesen. Die Schutzwürdigkeit ergibt sich aus der Bewertung verschiedener Bodenfunktionen, wie das Verdunstungspotenzial, die Lebensraumfunktion für Pflanzengesellschaften, die Ertragsfunktion für Kulturpflanzen, die Puffer- und Filterfunktion, die Archivfunktion für Naturgeschichte, der Leistungsfähigkeit des Bodens, der Regelungsfunktion für den Wasserhaushalt, sowie der Kühlleistung mit und ohne Versiegelung. Für diese Faktoren wurden die Böden im westlichen Bereich mit mittel bis sehr hoch bewertet. Werden die Funktionen gesondert betrachtet, fällt auf, dass auch die Böden mit geringer Schutzwürdigkeit eine große Bedeutung für die Kühlleistung ohne Versiegelung haben. Daraus ergibt sich der Anspruch für den gesamten Uferweg die Versiegelung möglichst gering zu halten, um diese wichtige Bodenfunktion erhalten zu können.

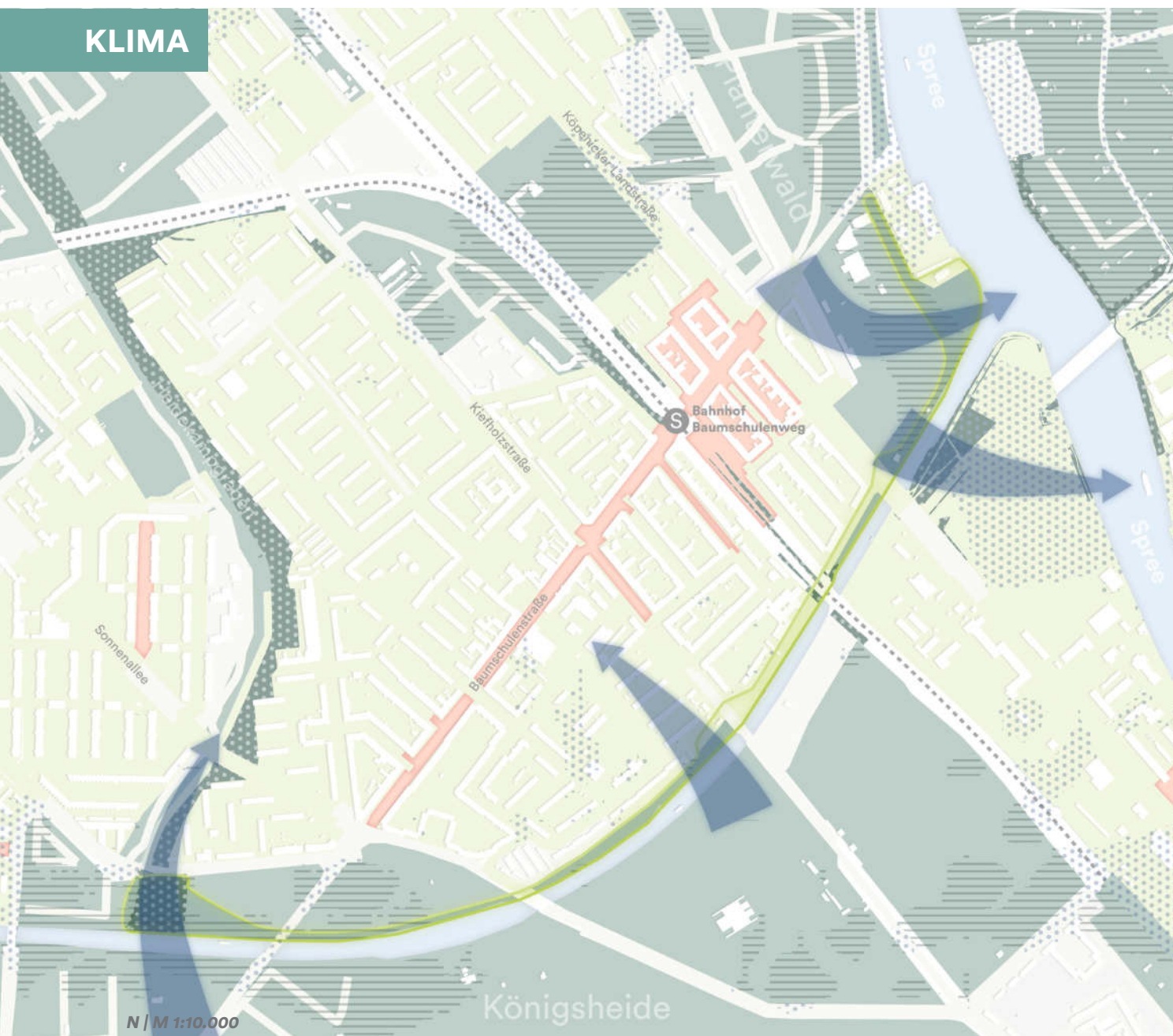
Besondere Aufmerksamkeit erfordern die Freiflächen an der Spree, die in Bezug auf Altlasten als hoch brisant einzustufen sind. Die Fläche befindet sich auf dem Gelände ehemaliger Chemiebetriebe. Im Boden und Grundwasser

wurden erhebliche Belastungen durch Produktionsrückstände nachgewiesen, die bereits vor dem Bau des BVK entstanden sind. Das gesamte Areal, einschließlich der versiegelten Deponiefläche auf der südlichen Kanalseite, weist eine flächendeckend hohe Belastung mit Zyaniden und Arsen auf. Zusätzlich wurde auf dem Gelände Thorium verarbeitet – ein leicht radioaktives Element, das bei Bodenbewegungen eine strahlenschutzrechtliche Begleitung zwingend erforderlich macht.

Im Bereich der zum Ruderverein gehörenden Freifläche wurde bereits 2015-2016 ein großflächiger Bodenaustausch vorgenommen. Für alle verbleibenden Flächen ist jedoch davon auszugehen, dass Eingriffe in den Untergrund mit erheblichen Risiken verbunden sind. Diese betreffen insbesondere unkalkulierbare Mehrkosten durch Altlastenmanagement, Sicherheitsanforderungen und mögliche Planungsrestriktionen. Eine dezentrale Versickerung von örtlich anfallendem Niederschlagswasser ist auf den Altlastenflächen weiterhin möglich, da sich in etwa 1,50 bis 2,00 m Tiefe eine Torfschicht befindet, die als natürliche Sperrschicht wirkt und das Einsickern von Schadstoffen ins Grundwasser bislang vermindert. Eingriffe in diese Torfschicht sind zu vermeiden, da sie die Filterfunktion beeinträchtigen und neue Wege für kontaminiertes Wasser schaffen könnten.

Aus bodenschutzfachlicher Sicht wird daher empfohlen, den Oberboden in diesem Bereich nur oberflächlich zu bearbeiten und das Gelände möglichst flächig zu begrünen, um die Verdunstung zu fördern und die Versickerung von Regenwasser weitgehend zu minimieren. Die Entwicklung naturschutzfachlicher Maßnahmen muss in diesem Teilbereich unter besonderer Berücksichtigung der Altlastensituation und der damit verbundenen Restriktionen erfolgen. Eine enge Abstimmung mit den zuständigen Umwelt-, Boden- und Strahlenschutzbehörden ist zwingend erforderlich.

Die großen Freiflächen am anderen Ende des Plangebiets an der Forsthausallee liegen ebenso nahezu vollständig innerhalb einer Altlastenverdachtsfläche (ALVF), die im Bodenbelastungskataster (BBK) geführt wird. Hintergrund ist die frühere Nutzung als Mauerstreifen zwischen 1961 und 1990. Aussagekräftige Untersuchungsergebnisse liegen derzeit nicht vor. Nach aktuellem Kenntnisstand gibt es keine Hinweise auf stark erhöhte Schadstoffgehalte. Bei unzugänglichen oder schwer zugänglichen Bereichen – etwa dicht bewachsenen Flächen, in denen ein Bodenaustausch ohnehin aufwendig wäre – sowie bei Nutzungen ohne besondere Sensibilität könnte deshalb auf bodenverbessernde Maßnahmen verzichtet werden. Für Flächen mit sensibler Nutzung, wie Spiel- oder Liegewiesen, sind hingegen frühzeitige Prüfungen und gegebenenfalls Sicherungsmaßnahmen erforderlich.



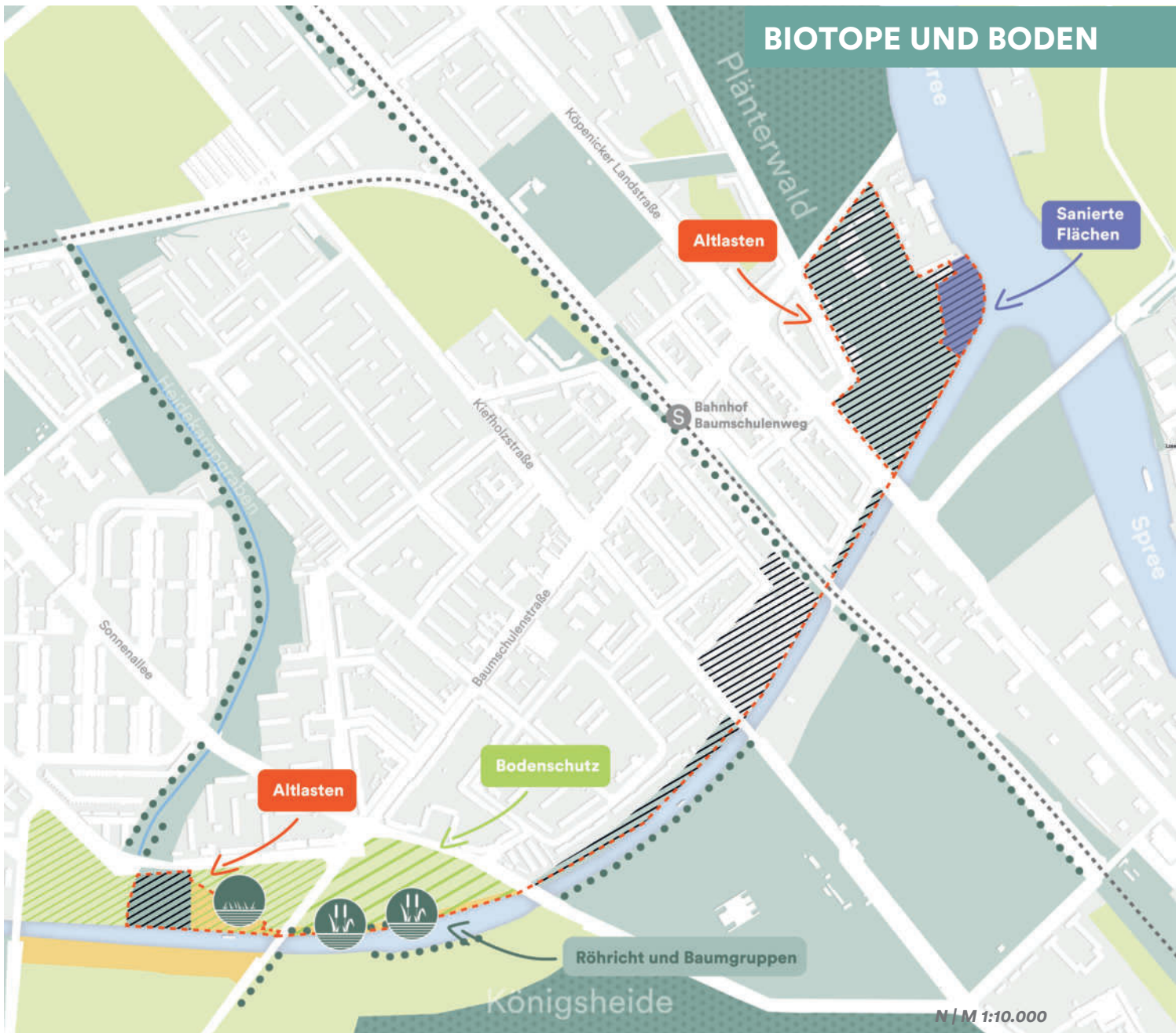
Wärmeinseleffekt

- mäßig
- schwach
- nicht vorhanden

Kaltluft

- ➔ Kaltluftvolumenstrom
- ⋯ Kaltlufteinwirkbereiche Siedlung
- Grünflächen
- ▬ Grünflächenanteile mit überdurchschnittlich hohem Kaltluftvolumenstrom
- Kompensationsflächen

BIOTOPE UND BODEN



Biotope

- Fließgewässer
- Wälder u. Forsten
- Grün- und Freiflächen
- Haus- und Kleingarten
- Ruderalfluren

Geschützte Biotope (im Bearbeitungsgebiet)

- Gebüsch, Baumreihen, Baumgruppen
- Grünlandbrachen und Staudenfluren
- Trockenrasen

vorsorgender Bodenschutz (im Bearbeitungsgebiet)

- geringe Schutzwürdigkeit
- hohe Schutzwürdigkeit
- sehr hohe Schutzwürdigkeit

nachsorgender Bodenschutz (im Bearbeitungsgebiet)

- Altlastenverdachtsfläche
- Sanierte Flächen (2007 / 2018)

2.4 Bestandserfassung

Ergänzend zu der funktionalen Analyse erfolgten Vor-Ort-Begehungen entlang des gesamten Untersuchungsgebiets. Dabei wurden die Wegbeschaffenheit und die Zugänglichkeit, der allgemeine Zustand der Freiflächen sowie besondere Fundstücke im Planungsgebiet kartiert und in den drei folgenden Karten zusammengefasst dargestellt.

Wegbeschaffenheit

Die Kartierung der Wegbeschaffenheit zeigt eine stark differenzierte Ausprägung hinsichtlich Belagsart, Wegbreite und Zugänglichkeit.

Die Zufahrt zum Sportpark am Rodelberg sowie der bereits hergestellte Uferweg südlich des Rodelbergs sind mit Asphalt befestigt. Damit sind sie – abgesehen von der Straße Güldenhofer Ufer – die einzigen asphaltierten Wegabschnitte im Planungsgebiet. An der Brachfläche an der Spree verläuft ein Trampelpfad am Ufer. Hier besteht auch ein informeller Zugang zum Wasser, der als Badestelle genutzt wird. Für den Anschluss an den nächsten Abschnitt muss die Köpenicker Landstraße aktuell über eine Baustellen-Bedarfsampel gequert werden. Der Zugang zur Straße vom Uferweg erfolgt über eine Treppenanlage.

Am Güldenhofer Ufer besteht derzeit kein ausgebauter Uferweg. Eine Durchwegung ist zurzeit auf dem Bürgersteig an der Wohnbebauung möglich. In der Böschung befindet sich ein sehr schmaler Trampelpfad auf einer Berme, der von mehreren Treppenanlagen gekreuzt wird. Diese sind Fluchtwege der Wasserstraße. Im Bereich an der Unterführung zur Bahnbrücke befindet sich ein Trampelpfad, der den großen Höhenunterschied zwischen Straße und Bahnbrücke überwindet. Die Bahnbrücke kann in diesem Bereich nicht überquert werden, die nächste Unterführung befindet sich am S-Bahnhof Baumschulenweg. Westlich der Bahnbrücke existiert ein etwas breiterer Trampelpfad mit Fluchttreppen, der an die Brückenunterführung der Kieholzbrücke endet. Über Treppen am Brückenkopf ist der Zugang zur Kieholzstraße und zum nächsten Abschnitt möglich.

Zwischen Kieholzbrücke und Südostalleebrücke ist der Uferweg als 4m breiter Weg in wassergebundener Decke ausgebaut. Der Zugang aus dem angrenzenden Wohnquartier ist ebenfalls aus Weg ausgebaut. Der Weg mündet in eine Treppe, die zur Südostallee führt. In diesem Bereich zweigt ein Trampelpfad ab, der die große Brückenunterführung erschließt. Am östlichen Brückenkopf befindet sich ein markanter, öffentlich zugänglicher Brückenaufgang. Von hier führt ein schmaler Trampelpfad zwischen hohen Röhrichtbeständen und den Zäunen der Kleingartenanlagen weiter. Da ab diesem Be-

reich das Ufer wieder flacher ausgebildet ist, finden sich hier weitere informelle Zugänge zum Wasser.

Der Trampelpfad schließt die Brückenunterführung der Baumschulenbrücke an. Die Straße ist momentan nicht angeschlossen. Auf der Ostseite befindet sich eine steile, zugewachsene Böschung, auf der Westseite eine abgesperrte Wartungstreppe. Jenseits der Brücke verläuft der Uferweg zunächst als Trampelpfad direkt an der Uferkante bzw. auf der Kaimauer, bis er schließlich in die Grünanlage mündet und den schmalen Weg in wassergebundener Decke anschließt. Die Fortsetzung des Uferwegs auf Neuköllner Seite ist mit wassergebundener Decke und einem Gelände als Absturzsicherung ausgeführt, der Mauerweg ist asphaltiert.

Zustand der Freiflächen

Auch die Freiräume und Grünanlagen weisen eine heterogene Ausprägung in Bezug auf Pflegezustand, Nutzungsintensität und gestalterische Qualität auf. Gepflegte, brachliegende und wildwüchsige Flächen wechseln sich in kurzen Abständen ab, was zu einem insgesamt uneinheitlichen Erscheinungsbild führt.

Die Freifläche an den Sportanlagen an der Spree ist eine Brachfläche, die informell als Liegewiese genutzt wird. Die angrenzende Grünanlage am Rodelberg ist mit seinem dichten Baumbestand in einem gepflegten Zustand. Am nördlichen und südlichen Güldenhofer Ufer ist der Uferbereich von dichtem, wildem Gehölzaufwuchs geprägt. Der zentrale Abschnitt südlich der Radenzer Straße besitzt den Charakter einer Parkanlage und ist weitgehend gepflegt.

Der westliche Abschnitt bis in den Bereich des Heidekampgrabens ist überwiegend durch wildwüchsige Vegetationsstrukturen geprägt. Diese naturnahen Bereiche verfügen über wertvolle Biotopstrukturen, sind jedoch in Bezug auf Aufenthaltsqualität und Wegeverbindung nur eingeschränkt nutzbar. Die angrenzende Grünfläche der Autobahn GmbH befindet sich in gepflegtem Zustand.

Sonstige Beobachtungen

Eine Reihe charakteristischer Raumeindrücke, Strukturelemente und Nutzungsmerkmale liefern als „Fundstücke“ Hinweise auf vorhandene Qualitäten, Potenziale und Defizite.

Mehrere markante Baumgruppen prägen den Verlauf des Uferraums und tragen zur landschaftlichen Gliederung sowie zur Verschattung bei. Historische Strukturen wie die Kiehnwerderallee mit ihren begleitenden Allee-bäumen sind als Relikte früherer Wegeverbindungen ablesbar und bieten Orientierungspotenziale für eine zukünftige Wegführung.

FUNDSTÜCKE



Einzelne Uferabschnitte wie die Badewiese werden bereits informell als Erholungsorte genutzt und zeigen bestehende Nutzungsansprüche auf.

Naturnahe Bereiche wie die Brachfläche am westlichen Ende des Uferwegs oder der Röhrichtbestand entlang der Kleingartenanlagen stellen naturschutzfachlich bedeutsame Strukturen dar, die auch zur Aufenthaltsqualität des Uferraums beitragen können. Der verbreitete Aufwuchs invasiver Arten am Ufer weist auf einen naturschutzfachlichen Handlungsbedarf hin und verdeutlicht die künftigen Herausforderungen im Hinblick auf Pflege, Kontrolle und langfristiges Artenmanagement.

Demgegenüber stehen Hinweise auf Defizite in Bezug auf soziale Sicherheit und Gestaltung: Brückenunterführungen können als Angstraum wahrgenommen werden und verdeutlichen den Bedarf an Aufwertung und Einbindung. Die große Fläche unter der Südostalleebrücke bietet Potenzial für eine funktionale Ergänzung des Uferwegs. Der angrenzende Brückenaufgang stellt mit seiner markanten Bauform ein ortsbildprägendes Element dar und könnte im Rahmen einer Umgestaltung stärker in Szene gesetzt werden. Im Bereich der ehemaligen Mauer sind vereinzelt noch nicht betriebene DDR-Leuchten erhalten, die als historische Relikte an die frühere Nutzung erinnern.

WEGEBESCHAFFENHEIT



Wegbreite



Bodenbeläge

- Asphalt
- wassergebundene Wegedecke
- Trampelpfad

Zugänge und Brückenübergänge

- flacher Übergang
- Treppe
- Böschung

Straßenquerungen

- keine Querungsmöglichkeit
- keine sichere Querungsmöglichkeit

Zugänge zum Kanal

- Treppe
- informelle Badestelle
- Wasserzugang

ZUSTAND FREIFLÄCHEN



N | M 1:10.000

-   Gepflegt
-   Brachliegend
-   Wild

2.5 SWOT-Analyse

Die SWOT-Analyse basiert auf der kombinierten Auswertung der vorangegangenen Analyse. Dafür wurden zunächst alle Ebenen der historischen, funktionalen und räumlichen Analyse über einandergelegt. In einem weiteren Schritt wurde die Überlagerung auf der Ebene von Teilbereichen betrachtet. Ziel war es, die besonderen Qualitäten und Herausforderungen des Planungsgebietes herauszuarbeiten und sie in einen übergeordneten Zusammenhang zu stellen. So konnten für jeden Teilbereich die wesentlichen Stärken (vorhandene Qualitäten), Schwächen (vorhandene Defizite), Potenziale (Entwicklungsmöglichkeiten) und Risiken (mögliche Schwierigkeiten, die bei der Umsetzung entstehen könnten) benannt und in einer Übersicht zusammengefasst und dargestellt werden.

Die Abgrenzung der Teilbereiche orientiert sich an den markanten räumlichen Strukturen der Brücken, sowie zwischen den ersten beiden Teilbereichen an dem Wechsel der Nutzungsstrukturen:

Der **Teilbereich 1 – Spreespitze** markiert den östlichsten Abschnitt des geplanten Uferwegs am BVK und umfasst das weitläufige Gelände zwischen der Mündung des Kanals in die Spree und der Neuen Krugallee. Die Lage an Spree und die Nutzung durch Sportvereine machen diesen Abschnitt zu einem Schlüsselbereich für die Gesamtentwicklung des Uferwegs.

Der **Teilbereich 2 – Rodelberg** verläuft entlang des Ufers im Bereich der durch dichten Gehölzbestand geprägten Parkanlage auf einer ehemaligen Deponie. Hier ist bereits ein gut erhaltener, barrierefreier Asphaltweg vorhanden, der am Privatgrundstück über eine Treppenanlage auf die Kieholzstraße führt. Eine direkte Zuwegung unterhalb der Marggraffbrücke besteht bislang nicht, im Zuge des Brückenneubaus wurden jedoch Bauvorleistungen geschaffen, die künftig eine solche Verbindung ermöglichen könnten.

Der **Teilbereich 3 – Güldenhofer Ufer Nord** besteht aus einer Anwohnerstraße, die direkt an eine breite Uferzone grenzt. Die Straße hat zur Seite der Wohnbebauung einen Bürgersteig. Auf der Seite zum Ufer wird eine unbefestigte Fläche informell zum Parken genutzt. Die steile Böschung zum Ufer ist durch einen dichten Gehölzbestand geprägt. Auf einer Berme führt ein sehr schmaler Trampelpfad. In Fortsetzung der Glanzstraße ist die Brückenunterführung der S-Bahn-Brücke durch einen Trampelpfad in der steilen Böschung erreichbar.

Der **Teilbereich 4 – Güldenhofer Ufer Süd** spannt sich zwischen der S-Bahn-Brücke und der Kieholzbrücke auf und stellt das Bindeglied zwischen dem nördlich gelegenen Güldenhofer Ufer und den angrenzenden Wohnquartieren entlang der Kieholzstraße dar. Heute ist auf

dem schmalen Uferstreifen ein Trampelpfad vorhanden, der über die Brückenunterführung der S-Bahn von Osten, sowie dem Spielplatz und der Brückenunterführung Kieholzbrücke erreichbar ist. Im Bereich des Seniorenwohnheims an der S-Bahn-Brücke gibt es keine Verbindung zur Behringstraße im Quartier. Die Uferböschung ist in diesem Abschnitt bereits weniger steil, aber weiterhin von einem dichten Gehölzbestand geprägt.

Der **Teilbereich 5 – Radenzer Straße** umfasst den Abschnitt zwischen Kieholzbrücke und Südostalleebrücke. Hier besteht bereits ein sehr breiter, ausgebauter Fußweg, der jedoch von der Kieholzbrücke mit etwa 10% Steigung abfällt. Der Übergang in die bestehende Unterführung wird bislang über Treppenanlagen am Brückenbauwerk gelöst. Die Sanierung des vorhandenen Uferwegs in diesem Teilbereich wird bereits als vorgezogene Maßnahme geplant. Inbegriffen ist neben dem Wegebau die Gestaltung eines Aufenthaltsplatzes und die Entwicklung des wegebegleitenden Grünstreifens als artenreiche Wiese im östlichen Teil.

Der **Teilbereich 6 – Ufer am Mariengrund** zwischen Baumschulenstraße und Südostalleebrücke zeichnet sich durch den schmalen und flachen Uferstreifen aus, der vollständig an die KGA Mariengrund grenzt. Heute verläuft ein schmaler, informeller Trampelpfad zeitweise sehr nah am Ufer, entlang geschützter Röhrichtbestände und einzelner Baumgruppen.

Der **Teilbereich 7 – Forsthausallee** zwischen Baumschulenbrücke und Heidekampgraben ist durch großflächige, naturnahe Grünstrukturen geprägt, die sowohl landschaftlich als auch naturschutzfachlich eine hohe Bedeutung haben. Die Fläche ist deutlich sichtbar zweigeteilt: die als Hundebauslauf genutzte Vorhaltefläche für Kompensation im Osten und der bereits als Kompensationsmaßnahme sanierte und als parkartige Grünfläche angelegte Bereich im Westen zum Mauerweg.

Eine übergeordnete **Stärke** stellt die räumliche Vielfalt entlang des Ufers dar, die das Potenzial hat, über den Uferweg in einen Freiraumzusammenhang mit hohen Aufenthaltsqualitäten gebracht zu werden. Außerdem ist die gute Erreichbarkeit vieler Abschnitte aus den angrenzenden Wohnquartieren, teilweise in Verbindung mit einer direkten ÖPNV-Anbindung, sowie der direkte Anschluss an übergeordneten Wegeverbindungen, wie dem Mauerweg oder dem Spreeweg hervorzuheben. Mehrere Abschnitte verfügen über naturnahe Uferstrukturen mit Röhrichten oder dichten Gehölzbeständen, die nicht nur zu attraktiven Landschaftsbild beitragen, sondern auch wichtige ökologische Funktionen erfüllen. Bereits vorhandene Aufenthalts- und Spielangebote – wie am Rodelberg oder an der Radenzer Straße – tragen zur sozialen und freizeitbezogenen Attraktivität des Uferbereichs bei.

Die hohe Fragmentierung der uferbegleitenden Freiräume stellt eine besondere **Herausforderung** für die Entwicklung der durchgängigen Barrierefreiheit oder Barrierearmut des Uferwegs dar. Auch private Grundstücke oder infrastrukturelle Barrieren führen zur Unterbrechung der durchgehenden Wegführung. In einzelnen Bereichen mindern unübersichtliche Brückenunterführungen, eingeschränkte Sichtbeziehungen und als unsicher empfundene Räume die Aufenthaltsqualität. Hinzu kommen die topographischen Verhältnisse, die eine barrierefreie Ver- und Anbindung erheblich erschweren können.

Hervorzuhebende **Potenziale** ergeben sich aus der Möglichkeit, bestehende Freiräume naturschutzfachlich und gestalterisch aufzuwerten und in ein durchgehendes, gut vernetztes Uferwegssystem einzubinden. Die Anknüpfung an geplante Projekte – wie die Freiraumachse Baumschulenweg – eröffnet Chancen für Synergien in Gestaltung, Erschließung und Nutzung. Auch punktuelle Aufwertungen an Brückenstandorten oder Spiel- und Aufenthaltsbereichen können zu einer deutlichen Qualitätssteigerung beitragen.

Wesentliche **Risiken** betreffen die komplexen Eigentums- und Zuständigkeitsstrukturen oder Engpässe wie das Privatgrundstück an der verlängerten Kiehnwerderallee. Ein Risiko, das für alle Teilbereiche gilt und im Folgenden nicht gesondert aufgeführt wird, sind die auf Grund der Eigentumsverhältnisse entstehende Abstimmungsbedarfe und Notwendigkeit von Nutzungsvereinbarungen mit dem WSA. Außerdem sind fast alle baulichen Maßnahmen als Eingriff in den Natur- und Landschaftsraum zu bewerten und erfordern projektbegleitende Abstimmungsbedarfe mit dem Umweltschutzamt. Vor allem die geschützten Biotopie stellen ein Risiko für die Umsetzung der Barrierefreiheit dar. Zudem stellen Altlasten und Bodenschutzaufgaben – insbesondere im Bereich der Spreespitze – ein erhebliches Kosten- und Planungssicherheitsrisiko dar.

Insgesamt verdeutlicht die SWOT-Analyse, dass eine erfolgreiche Entwicklung des Uferwegs eine abgestimmte Gesamtstrategie erfordert, um die Verbesserung der Wege- und Aufenthaltsqualität, den Schutz und die Aufwertung ökologisch wertvoller Bereiche sowie die Sicherung für die Allgemeinheit gleichermaßen zu berücksichtigen.

Legende:







Stärken

- Direkte Lage am Wasser mit bestehendem Wasserzugang und Möglichkeit zum Baden
- Historische Allee der Kiehnwerderallee und Allee von der Neuen Krugallee als ortsbildprägende Elemente
- Bestehende Sport- und Freizeitnutzung (Sportplatz Neue Krugallee, Tennisanlage) sorgt für hohe Besucher*innenfrequenz
- Gute Anbindung an übergeordnete Wegebeziehungen (Spreeweg, Verbindung Plänterwald) und ÖPNV (Fähr- und Busanbindung)
- Kühlungseffekte durch Kaltluft aus dem Plänterwald

Schwächen

- Unterbrechung der Wegeverbindung durch Privatgrundstück östlich der Tennisanlage
- Lückenhafte Ufervegetation mit invasiven Arten
- Formelle Ausweisung als Badestelle rechtlich nicht möglich.

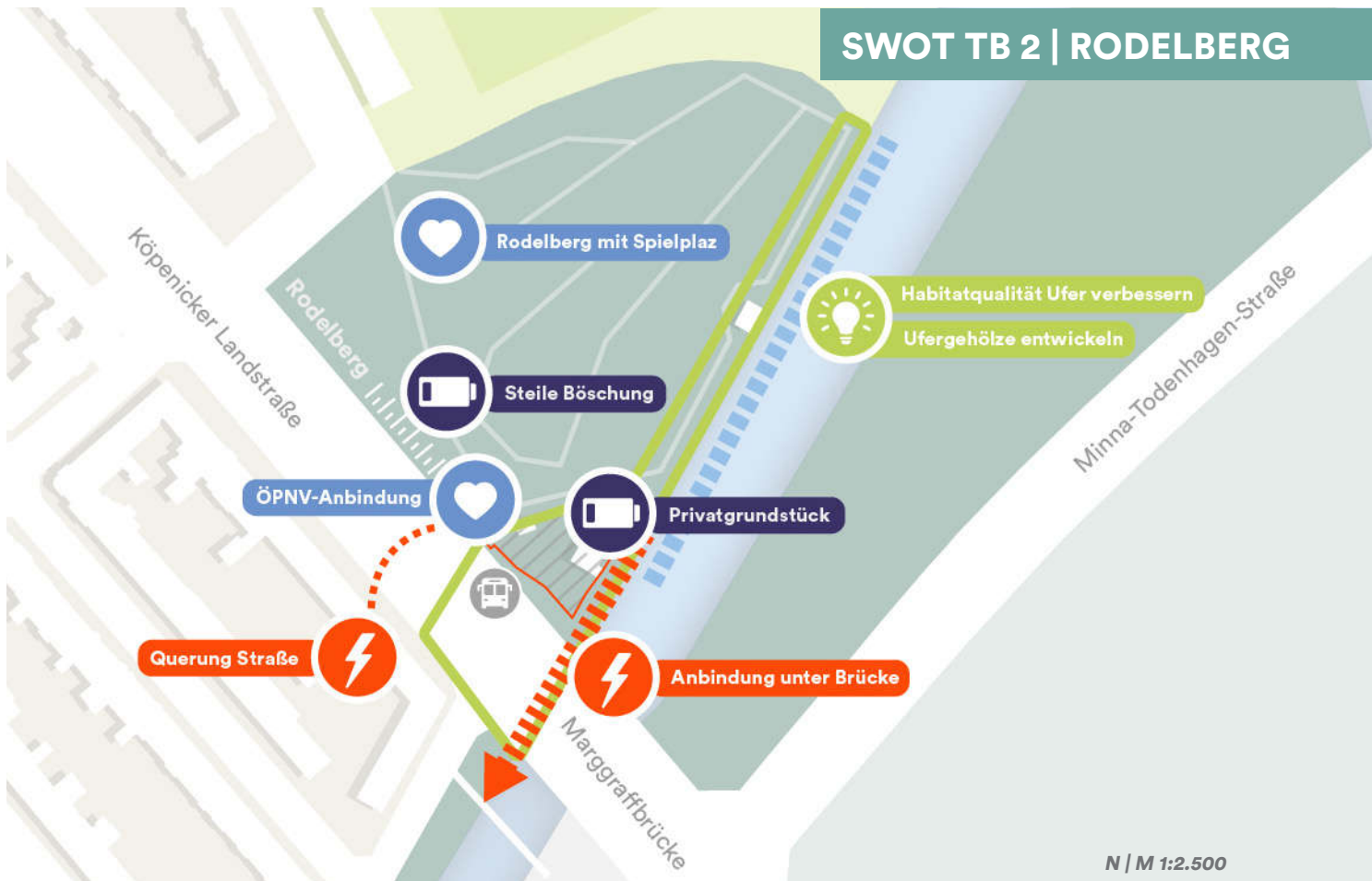
Potenziale

- Einbindung des Uferwegs in das übergeordnete Wegenetz, insbesondere die Anbindung an den Plänterwald und den Spreeweg
- Integration der Sportflächen in ein übergeordnetes Freiraum- und Wegekonzept mit hoher Aufenthaltsqualität

Risiken

- Eigentumsverhältnisse des Privatgrundstücks erschweren oder verhindern den Lückenschluss der Wegeverbindung
- Potenzielle Konflikte zwischen Sportnutzung, privater Nutzung und öffentlicher Zugänglichkeit





N | M 1:2.500

Stärken

- Vorhandene Freizeit- und Spielplatznutzung am Rodelberg, der bereits heute als attraktiver Aufenthaltsort dient
- Gute ÖPNV-Anbindung (Bus) in unmittelbarer Nähe

Schwächen

- Unterbrechung der Wegeverbindung durch Privatgrundstück im unmittelbaren Uferbereich
- Steile Böschung erschwert barrierefreie Erschließung des Uferwegs

Potenziale

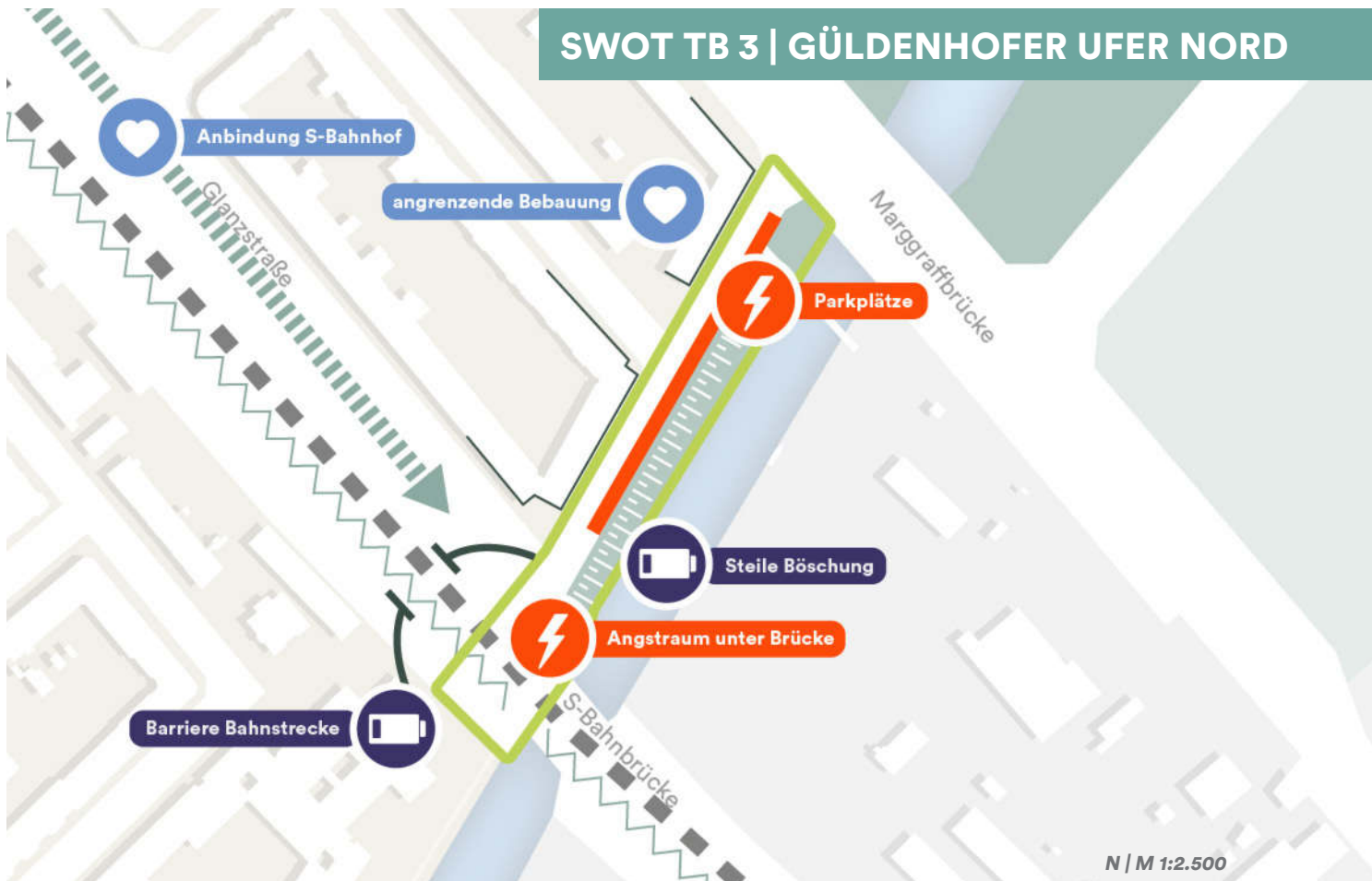
- Suchraum für Maßnahmen am Ufer zur Erreichung des GÖP

Risiken

- Gefährliche Querungssituation der Straße im Bereich Marggraffbrücke
- Fehlende direkte und sichere Verbindung unter der Marggraffbrücke



SWOT TB 3 | GÜLDENHOFER UFER NORD



Stärken

- Nähe zur angrenzenden Wohnbebauung und damit direkter Anschluss an das Quartier
- Fußläufige Anbindung an den S-Bahnhof Baumschulenweg als zentraler ÖPNV-Knotenpunkt

Schwächen

- Steile Böschung schafft baulich-technische Herausforderungen bei der Herstellung des Uferweges und seiner barrierefreien Anschlüsse
- Barriere Bahnstrecke erschwert Querverbindungen und Zugang aus dem weiteren Umfeld

Potenziale

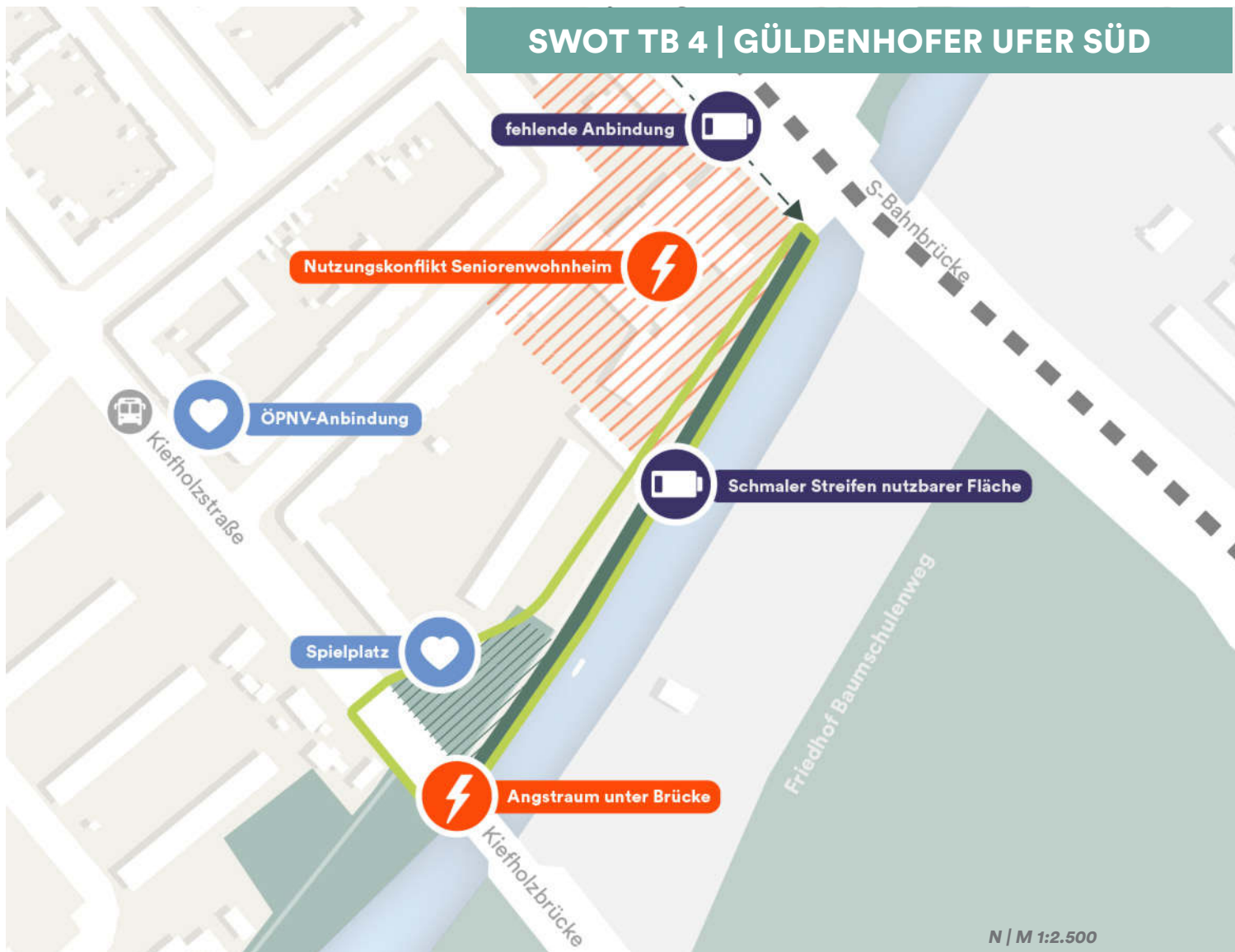
- Einfache Umgestaltung der informellen Parkplätze zur Schaffung eines zusammenhängenden Uferweges
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im unmittelbaren Wohnumfeld

Risiken

- Zusätzlich erforderliche Abstimmung mit DB
- Nutzungskonflikte durch Wegfall von Parkplätzen
- Angsträum unter der Bahnbrücke durch geringe soziale Kontrolle und mangelnde Beleuchtung



SWOT TB 4 | GÜLDENHOFER UFER SÜD



Stärken

- Vorhandener Spielplatz als zusätzliches Angebot
- Naturnaher Charakter des Weges
- Gute ÖPNV-Anbindung über nahegelegene Haltestellen

Schwächen

- Schmalen Streifen nutzbarer Fläche begrenzt Gestaltungsmöglichkeiten für den Uferweg
- Fehlende direkte Wegeverbindung zur Gondelstraße entlang der S-Bahn-Trasse schränkt die Erreichbarkeit des Uferwegs ein

Potenziale

- Aufwertung des Spielplatzumfelds und bessere Anbindung an den Uferweg

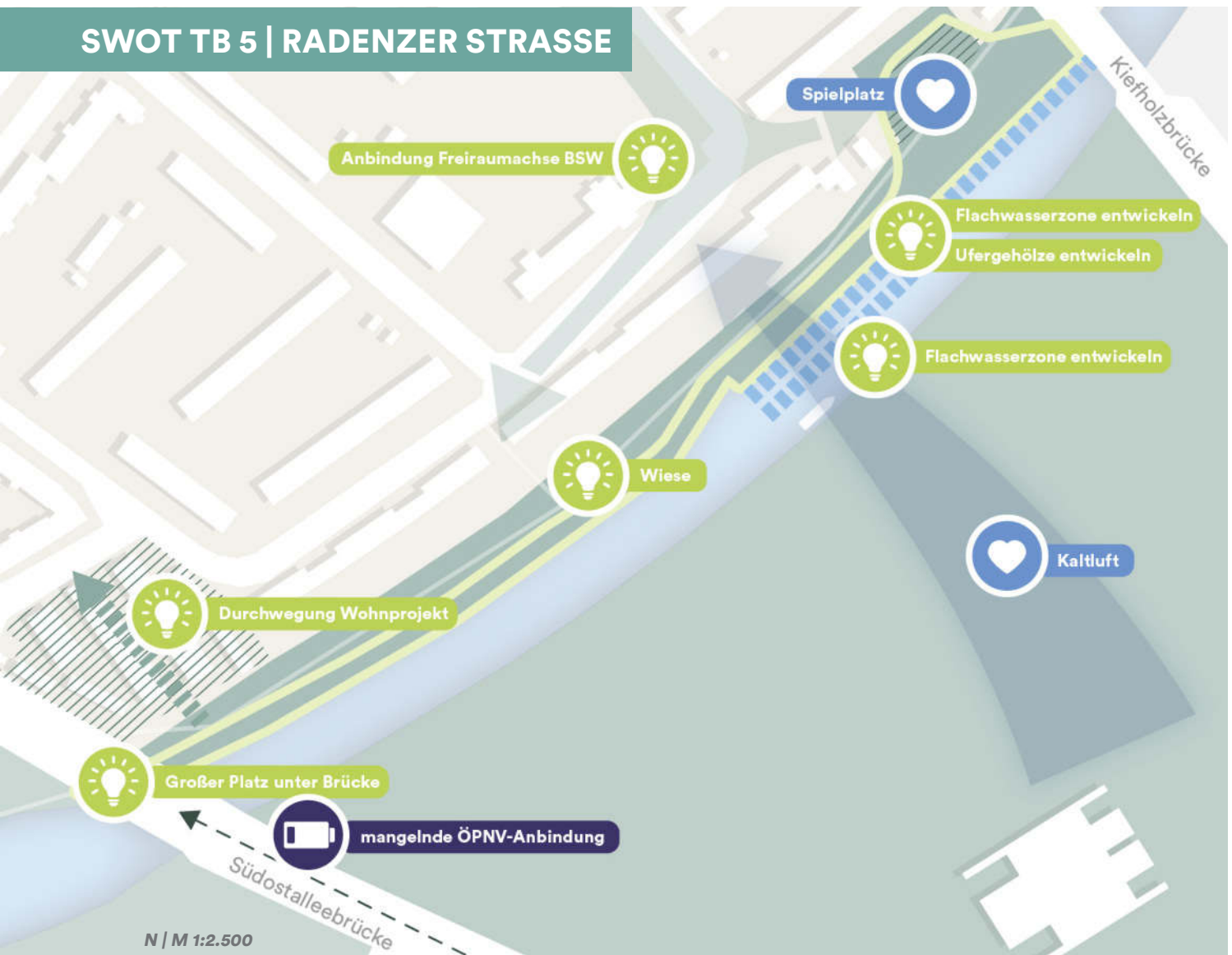
Risiken

- Mögliche Nutzungskonflikte mit angrenzendem Seniorenwohnheim, insbesondere in Bezug auf Lärm, Privatsphäre und Sicherheit..
- Bauliche und planerische Einschränkungen aufgrund der geringen verfügbaren Fläche
- Angstraum unter der Kieholzbrücke durch mangelnde soziale Kontrolle und Beleuchtung





SWOT TB 5 | RADENZER STRASSE



Stärken

- Vorhandener Spielplatz als zusätzliches Angebot
- Kühlungseffekte durch Kaltluftstrom aus dem Süden
- Hohe Nutzungsfrequenz Dank etablierter Verbindung im lokalen Fuß- und Radwegenetz

Schwächen

- Mangelnde ÖPNV-Anbindung im westlichen Bereich erschwert die Erreichbarkeit, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen

Potenziale

- Suchraum für Maßnahmen am Ufer zur Erreichung des GÖP und Erlebbarmachung des Uferbiotops
- Nutzung der großen Freifläche unter der Südostalleebrücke für sportliche, kulturelle oder nachbarschaftliche Aktivitäten
- Verbesserung der Wegebeziehungen im Quartier durch Anbindung an die Freiraumachse Baumschulenweg
- Naturschutzfachliche Aufwertung der wegebegleitenden Wiesenfläche
- Geplante Durchwegung des neu entstehenden Wohnprojekts, um eine barrierefreie Zuwegung zur Südostalleebrücke zu schaffen

Risiken

- Potenzieller Nutzungsdruck auf sensible Uferbereiche durch intensivere Aufenthaltsnutzung

SWOT TB 6 | UFER AM MARIENGRUND



N | M 1:2.500

Stärken

- Gute ÖPNV-Anbindung über den nahegelegenen Knotenpunkt Sonnenallee / Baumschulenstraße
- Brückenaufgang als markantes bauliches Element und Alleinstellungsmerkmal
- Kühlungseffekt durch Lage im Kaltluftentstehungsgebiet
- Naturschönheit der geschützten Baumgruppen und Röhrichtbestände
- Wasserzugang durch flaches Ufer

Schwächen

- Steile Böschung zur Baumschulenbrücke erschwert den direkten und barrierefreien Zugang zur Baumschulenstraße

Potenziele

- Suchraum für Maßnahmen am Ufer zur Erreichung des GÖP und Erlebarmachung des Uferbiotops
- Integration des Kleingartens mit dem geplanten, öffentlichen Angebot des Naschgartens
- Gestalterische Einbindung der historischen Laternen

Risiken

- Geringe Flächenverfügbarkeit zwischen KGA-Gelände und Uferkante
- Mögliche Nutzungskonflikte zwischen Benutzer*innen des Uferwegs und den Kleingärtner*innen
- Eingriff muss auf Grund der hohen Schutzwürdigkeit des Bodens, sowie der vorhandenen geschützten Biotope so gering wie möglich gehalten werden
- Mögliche Konflikte zwischen Anforderungen an Barrierefreiheit des Uferwegs und Natur- und Umweltschutz





SWOT TB 7 | GRÜNFLÄCHE FORSTHAUSALLEE



N | M 1:2.500

Stärken

- Gute ÖPNV-Anbindung über die nahegelegene Bushaltestelle
- Direkte Anbindung an den Mauerweg als übergeordnete Freizeit- und Radroute
- Lage im Kaltluftstrom entlang des Mauerwegs
- Wasserzugang am Kanalufer durch flaches Ufer
- Trockenrasen-Biotop mit hoher ökologischer Wertigkeit

Schwächen

- Steile Böschung zur Baumschulenbrücke erschwert den direkten und barrierefreien Zugang zur Baumschulenstraße

Potenziale

- Suchraum für Maßnahmen am Ufer zur Erreichung des GÖP und Erlebbarmachung des Uferbiotops
- Anlage einer Streuobstwiese
- Öffnung des Heidekampgrabens als Maßnahme zur ökologischen Durchgängigkeit und zur Aufwertung des Landschaftsbildes
- Herstellung einer öffentlich nutzbaren Wegeverbindung zwischen Forsthausallee und Uferweg durch die KGA Forsthausallee

Risiken

- Bestehende Hundeauslaufzone kann zu Nutzungskonflikten mit naturschutzfachlichen Zielen führen



3. BETEILIGUNG

Zielsetzung und Stellenwert

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie relevanter institutioneller Akteur*innen war ein integraler Bestandteil der MBS. Ziel war es, die unterschiedlichen Perspektiven der lokalen Bevölkerung, zivilgesellschaftlicher Gruppen, Kinder und Jugendlicher sowie der Verwaltung frühzeitig zu erfassen und planerisch zu berücksichtigen. Die Beteiligung wurde dabei nicht als rein konsultatives Element verstanden, sondern als aktiver Bestandteil der Qualitätssicherung und Akzeptanzbildung für das zukünftige Projekt.

Im Sinne einer kooperativen Planung wurden deshalb mehrere Formate gewählt, die sowohl strukturiert-digital, dialogisch-analog als auch verwaltungsintern konzipiert waren. Dadurch konnte sichergestellt werden, dass eine möglichst große Bandbreite an Nutzer*innenerfahrungen, Erwartungen und Bedürfnissen in die Erstellung der MBS einfluss.

Digitale Öffentlichkeitsbeteiligung

Ein zentrales Element der Beteiligung war eine Online-Konsultation, die im Zeitraum vom 19. November bis 10. Dezember 2024 auf der Partizipationsplattform mein.Berlin.de durchgeführt wurde. Dieses digitale Format ermöglichte eine niedrigschwellige Mitwirkung, unabhängig von Ort und Zeit, und richtete sich an alle Interessierten im Umfeld des BVKs.

Die Online-Beteiligung bestand aus zwei Hauptbestandteilen: einem strukturierten Online-Fragebogen und einer interaktiven Beteiligungskarte.

Der Fragebogen diente der quantitativen Erhebung von Einschätzungen zur Nutzung, Qualität und möglichen Verbesserungsbedarfen entlang des Uferwegs. Die Fragen umfassten Themen wie Nutzungsfrequenz, bevorzugte Abschnitte, Sicherheitsaspekte, infrastrukturelle Ausstattung, Naturwahrnehmung sowie persönliche Wünsche zur künftigen Entwicklung. Ergänzt wurde der standardisierte Fragekatalog durch offene Freitextfelder, in denen Teilnehmende individuelle Hinweise oder Forderungen formulieren konnten.

Parallel dazu ermöglichte eine digitale Karte das punktgenaue Verorten von Beobachtungen, Verbesserungsvorschlägen und Kritikpunkten. Zur Strukturierung wurden vier Kategorien angeboten: Lieblingsort,

Schwachstelle, Vorschlag und Konflikt. So konnten qualitative Rückmeldungen in einen geografischen Kontext gesetzt und räumlich konkretisiert werden. Die Beiträge waren öffentlich sichtbar, kommentierbar und konnten von anderen Nutzer*innen bewertet werden.

Inhaltlich dominierte der Wunsch nach dem Erhalt des naturnahen Charakters des Uferraums. Viele Beteiligte hoben hervor, dass gerade der unversiegelte Zustand und der wilde, informelle Trampelpfad das Gebiet besonders attraktiv machten. Ausbauen oder Promenadencharakter wurden überwiegend abgelehnt. Gleichzeitig wurde jedoch auch ein Bedarf an punktuellen infrastrukturellen Verbesserungen deutlich: benannte Defizite betrafen insbesondere fehlende Sitzmöglichkeiten, mangelhafte Beleuchtung und unklare Wegführung.

Beteiligung junger Menschen

Um insbesondere die Perspektiven junger Nutzer*innen einzubinden, wurde am 19. Mai 2025 ein zielgruppenspezifischer Workshop in der Jugendfreizeiteinrichtung „Rumba“ durchgeführt. An der Veranstaltung nahmen rund 20 Kinder und Jugendliche im Alter von 7 bis 15 Jahren teil, begleitet von pädagogischem Fachpersonal.

Ziel des Formats war es, auf kreative und altersgerechte Weise Zugang zum Thema Freiraumplanung zu schaffen und spezifische Bedürfnisse und Ideen junger Menschen zu erfassen. Methodisch wurde auf partizipative Visualisierungstechniken gesetzt. Im Zentrum stand eine großformatige Karte des Untersuchungsraums, auf der die Teilnehmenden mit Klebezetteln und Symbolen Aufenthaltsorte, Unsicherheitsstellen, Lieblingsplätze oder Wunschorte markieren konnten. Ergänzt wurde dies durch moderierte Gesprächsrunden in Kleingruppen, in denen einzelne Themen vertieft und durch eigene Erfahrungen kontextualisiert wurden.

Die Ergebnisse waren vielschichtig: Einerseits bestätigten die Jugendlichen das Interesse an einer durchgehenden, gut nutzbaren Wegeverbindung – insbesondere zwischen Sonnenblumenschule, Sportpark Rodelberg und Schwimmhalle. Andererseits betonten sie die Bedeutung von Aufenthaltsqualität: Wettergeschützte Treffpunkte, Picknickmöglichkeiten und einfache, naturnahe Sportangebote wurden vielfach gewünscht. Originell war der Vorschlag zur Einrichtung eines Beachvolleyballfelds mit angrenzender Beach-Bar unter der Südostalleebrücke.

Bemerkenswert war auch die soziale Dimension vieler Beiträge: Die Jugendlichen sprachen sich explizit gegen eine Verdrängung anderer Nutzer*innengruppen (wie etwa obdachloser Menschen) aus und forderten, dass Rückzugsorte für Tiere und Menschen gleichermaßen erhalten bleiben sollten. Zudem wurde der Wunsch nach legalen Graffiti-Wänden geäußert, die Raum für kreative Aneignung bieten.

Verwaltungsexpertise

Ein weiterer Baustein der Beteiligung war ein fachlicher Verwaltungsworkshop, der am 12. Februar 2025 in der VHS Treptow-Köpenick stattfand. Ziel war es, unter Einbeziehung der Fachämter, Eigentümervertreter*innen, Landesinstitutionen sowie Expert*innen für barrierefreies Planen die Machbarkeit konkreter Maßnahmen zu bewerten, rechtliche Rahmenbedingungen zu klären und prioritäre Handlungsfelder zu identifizieren.

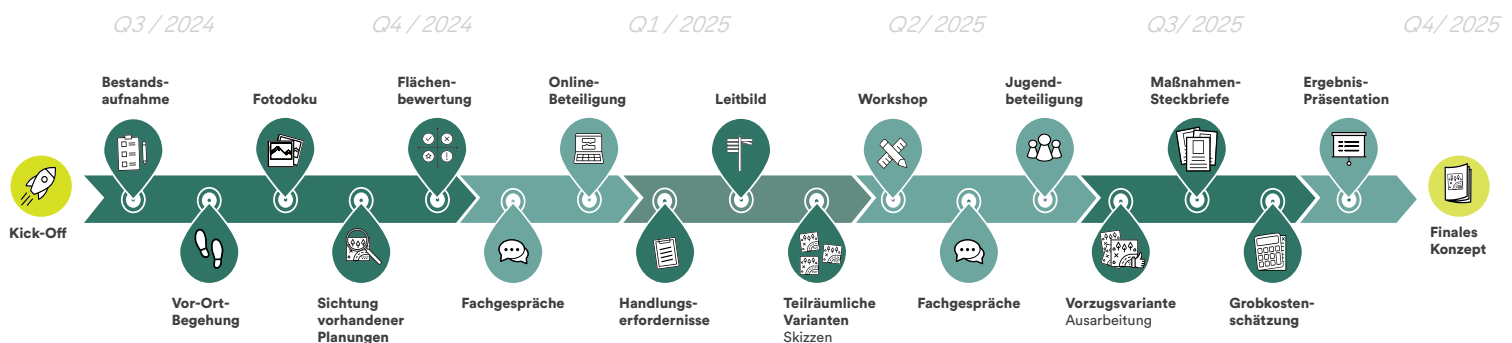
Im Rahmen des Workshops wurden unterschiedliche Teilabschnitte des geplanten Uferwegs in Arbeitsgruppen diskutiert. Besondere Aufmerksamkeit galt dabei der Barrierefreiheit, der Ufervegetation, den Eigentumsverhältnissen (u. a. Flächen der Autobahn GmbH, der Berliner Wasserbetriebe und der BlmA), sowie Fragen des Natur- und Artenschutzes. Die Teilnehmenden brachten eine Vielzahl an Hinweisen zu Trassierungsvarianten, notwendigen weiteren Abstimmungen sowie zur sozialen Infrastruktur und funktionalen Verknüpfung mit dem Quartier ein.

Der Workshop zeigte deutlich: Eine durchgehende Realisierung des Uferwegs ist nur in enger Koordination zwischen Bezirks- und Landesebene sowie den Grundstückseigentümer*innen möglich. Dabei sind Kompromisse zwischen naturschutzfachlichen Zielen, verkehrlicher Erschließung, Erholungsnutzung und sozialen Anforderungen erforderlich. Erste Leitlinien zur Variantenbewertung wurden gemeinsam entwickelt und flossen in die planerische Ausgestaltung ein.

Zusammenfassung und Ausblick

Die Beteiligung hat eine differenzierte, teils kontroverse, aber in weiten Teilen konstruktive Auseinandersetzung mit dem Projekt ermöglicht. Der Wunsch nach einem durchgängigen, barrierearmen Uferweg wurde ebenso deutlich wie die Forderung nach zurückhaltender Gestaltung, Erhalt der naturnahen Qualitäten und sozialer Nutzungsvielfalt. Während einige Teilnehmende eine behutsame Inwertsetzung begrüßen, sehen andere bereits kleinste Eingriffe kritisch, etwa aus Sorge vor Verdrängung, Gentrifizierung oder Verlust von Naturerfahrbarkeit.

Insgesamt konnte die Beteiligung dazu beitragen, zentrale Zielkonflikte frühzeitig sichtbar zu machen und planerisch zu adressieren. Die vielfältigen Hinweise wurden dokumentiert, analysiert und in die Variantenentwicklung der Machbarkeitsstudie integriert. Für die weitere Planung wird die Fortführung dieses dialogischen Prozesses ausdrücklich empfohlen.



Prozessgrafik mit Verortung der Beteiligungsformate

4. KONZEPT

4.1 Leitlinien

Die Leitlinien definieren die übergeordneten Zielvorstellungen, die dem zukünftigen Uferweg entlang des BVKs zugrunde liegen.



1. Durchgängige öffentliche und barrierefreie Begehrbarkeit

Der Uferweg soll eine durchgängige, öffentliche und barrierefreie Zugänglichkeit bieten und damit einen Raum für alle darstellen – erreichbar, begehbar, erfahrbar. In diesem Sinne muss der Weg baulich durch Befestigung, Rampenanlagen und Beleuchtung erschlossen werden. An besonders schwierigen Stellen können Alternativrouten die Durchgängigkeit des Weges gewährleisten. Ein wichtiger Baustein ist außerdem die barrierefreie Ausgestaltung der Zugänge zum Weg.



2. Attraktive und sichere Aufenthaltsorte

Neben der Verbindungsfunktion erfüllt der Uferweg künftig auch eine wichtige Rolle als sozialer Freiraum. In regelmäßigen Abständen sollen Aufenthaltsbereiche entstehen, die nicht nur den Uferweg zusätzlich beleben können, um das subjektive Sicherheitsgefühl der Nutzer*innen zu erhöhen, sondern stellen auch Funktionen für das Quartier bereit. Der Weg soll zum Freiraum mit Charakter werden: für Bewegung, Spiel, Erholung, Begegnung und Naturerfahrung. Das Konzept setzt dabei auf eine gezielte Kombination aus vorhandenen Strukturen, räumlichen Potenzialen und ergänzenden Maßnahmen, die sowohl spontane wie geplante Nutzungen ermöglichen.



3. Verbesserung der Biodiversität und des Biotopverbunds, sowie Maßnahmen zur Klimaanpassung und Regenwassermanagement

Die naturschutzfachliche Aufwertung des Uferbereichs ist integraler Bestandteil der Planung. Dabei spielt einerseits die Aufwertung der bestehenden Uferbiotope und die Neuanlage von Biotopen eine tragende Rolle. Andererseits ist Klimaschutz und der nachhaltige Umgang mit Regenwasser ein zentrales Planungsprinzip. Der Uferweg kann so einen aktiven Beitrag zum Vernetzen der Biotope über das Trittsteinprinzip leisten und das lokale Stadtklima mit der Versorgung von Frischluft verbessern.

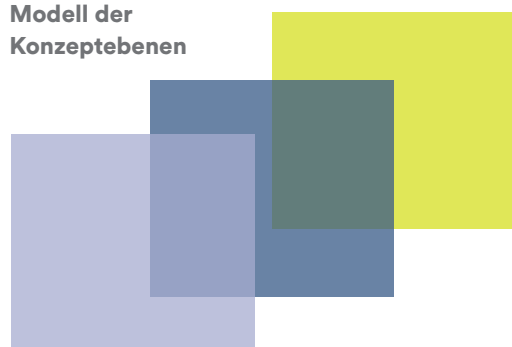
4.2 Konzeptebenen

Das Modell der Konzeptebenen ist ein strukturierendes Planungsinstrument, das komplexe Planungsinhalte in thematisch getrennte, aber miteinander verknüpfbare Betrachtungsebenen gliedert. Ziel ist es, unterschiedliche Themen systematisch zu erfassen und integrativ zu einer räumlichen Lösung zusammenzuführen.

Jede der drei Konzeptebenen behandelt ein spezifisches Thema mit einer eigenen Zielsetzung. Die Inhalte dieser Ebenen werden zunächst eigenständig entwickelt, um Bedarfe und Potenziale klar sichtbar zu machen. Im Anschluss werden die Ebenen übereinandergelegt, sodass sich räumliche Verdichtungen, mögliche Konflikte oder Synergiepotenziale erkennen lassen.

Dieses Schichtenmodell ermöglicht es, fachliche Anforderungen strukturiert darzustellen, ohne sie zu vermischen, Zielkonflikte frühzeitig zu erkennen (z. B. Naturschutz vs. Erschließung), Mehrfachnutzungen zu fördern (z. B. Aufenthaltsfläche mit ökologischer Funktion) und Entscheidungen transparent zu begründen.

Modell der Konzeptebenen



BARRIEREFREIHEIT



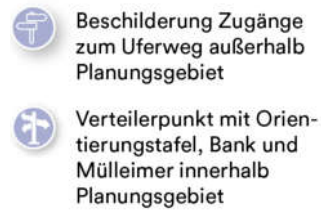
Wegeverbindung



Barrierefreiheit



Leitsystem



Leitidee

Die Konzeptebene „Barrierefreiheit“ verfolgt das Ziel, den Uferweg für alle Menschen zugänglich und sicher nutzbar zu machen. Der Weg soll barrierefrei oder mindestens barrierearm für Fußgänger*innen gestaltet sein. Die einzelnen Wegabschnitte, Zugänge und Alternativrouten sollen durch ein einheitliches Leitsystem gekennzeichnet werden. Die Planung sollte sich dabei an den geltenden DIN-Normen zur Barrierefreiheit sowie den „Design for all“-Prinzipien orientieren. Dazu gehören kontrastreiche Markierungen, taktile Elemente zur Orientierung für Sehbehinderte und normgerechte Handläufe an Rampen oder Treppen. Die Ausstattungselemente – von Bänken über Spielgeräte bis zu Beschilderungen – werden ebenfalls barrierefrei gestaltet. So verfügen die Bänke über Arm- und Rückenlehnen und eine komfortable Sitzhöhe, um das Aufstehen zu erleichtern, und sind so platziert, dass neben ihnen Platz für Rollstühle oder Rollatoren bleibt.

Elemente und Maßnahmen

1. Wegführung

Für den mit wassergebundener Decke befestigten Uferweg wird eine Regelbreite von 2,50 m vorgesehen. An Engstellen kann der Weg eine Breite von 1,80m aufweisen, um Begegnungsverkehr mit Rollstuhl und Kinderwagen noch gewährleisten zu können.

2. Rampenanlagen

An Böschungen oder Geländesprüngen ermöglichen Rampen eine stufenlose Überwindung von Höhenunterschieden. Die Rampen sollen gemäß DIN 18040 (max. 6 % Steigung, Zwischenpodeste) ausgeführt und mit Zwischenpodesten ausgestattet werden. Bei schwierigeren Geländesituationen können auch Steigungen bis 8% und in Ausnahmefällen bis 10% noch Barrierefreiheit gewähren.

3. Treppenanlagen mit Alternativroute

Wo Rampen aufgrund von Platz- oder Geländebeschränkungen nicht möglich sind, kommen Treppenanlagen zum Einsatz. Alternative, barrierefreie Zugänge über einen anderen Wegeverlauf sollten dann ausgeschildert werden.

4. Barrierearme Straßenquerungen

Straßenquerungen sollten mit abgesenkten Bordsteinen, breiten Gehwegen, taktilen Leitsystemen und ggf. Ampeln ausgestattet werden. Damit wird die durchgängige Wegeverbindung auch bei Straßenschnittstellen gewahrt.

5. Fahrradabstellanlage

Um die Nutzung des Uferwegs durch Radfahrende zu verhindern und gleichzeitig die barrierefreie Zugänglichkeit durch Drängelgitter o. ä. nicht einzuschränken, soll-

ten an den wichtigsten Zugangs- und Kreuzungspunkte Radabstellanlagen vorgesehen werden.

6. Beleuchtung

Da die Beleuchtung von Grünflächen in Berlin nicht üblich ist, sollen punktuelle Lichtpunkte an Querungen oder Zugangspunkten, sowie unter den Brücken vorgesehen werden. Dabei sind artenschutzrechtliche Belange zu berücksichtigen (z. B. durch die Lichtfarbe der Beleuchtung). Das WSA fordert darüber hinaus, dass keine Blendwirkung für die Schifffahrt entsteht.

7. Orientierung und Leitsystem

Ein durchgängiges Leitsystem und die gezielte Beschilderung von Zuwegungen sorgen für eine gute Orientierung. An zentralen Orten – Übergänge, Knoten oder Sichtachsen – können Verteilerpunkte entstehen, die mit einer Info-Tafel und Sitzgelegenheiten ausgestattet sind. Die Informations- und Lehrtafeln sollten in geeigneter Höhe montiert und mit gut lesbarer Schrift sowie in Braille- oder Pyramiden-Beschriftung versehen werden.

Räumliche Umsetzungsschwerpunkte

- Kiehnwerderallee: Die Anbindung an den Plänterwald, und damit der Lückenschluss übergeordneter Wegebeziehungen sollte über die Umsetzung des Gehrechts auf dem Privatgrundstück erfolgen. Als Alternativroute sollte die Wegeverbindung südlich des Schwimmbads ausgebaut werden.
- Spreeweg: Die im Konzept zum Spreeweg vorgesehene Kanalquerung sollte durch die Planungen nicht verbaut werden.
- Marggraffbrücke: Die topographisch und eigentumsrechtlich schwierige Querungssituation an der Marggraffbrücke sollte durch einen barrierearmen Übergang über die Köpenicker Landstraße gewährleistet werden. Die Alternativroute wäre unter der Brückenunterführung, die an die Alternativroute am Güldenhofer Ufer anschließt.
- Güldenhofer Ufer: Der Weg führt entlang der Straße am Güldenhofer Ufer. Als Variante
- KGA Mariengrund: Um an die Kreuzung Baumschulenstraße / Sonnenallee anzuschließen, kann ein barrierefreier Durchgang durch das Vereinsgelände gesichert werden.
- Mauerweg: Die Anbindung an den Mauerweg und damit der Anfangs- bzw. Endpunkt des Uferwegs sollte durch einen Verteilerpunkt erfolgen.

NUTZUNGEN



 große Freiflächen
Beispielen mit ergänzenden
Nutzungen

-  Rastplatz Bestand / in Planung
-  Rastplatz am Weg
-  Rastplatz am Ufer
-  Picknickplatz
-  Spielplatz
-  Spielplatz Bestand / in Planung
-  Station Wasserlehrpfad

Leitidee

Der Uferweg soll auf seiner gesamten Länge differenzierte Räume für Aufenthalt, Spiel und informelle Nutzungen bieten. Bestehende Orte sollen gestärkt, neue ergänzt werden. Dabei sollte Wert auf soziale Ausgewogenheit, Gestaltung in naturnaher Form und gute Erreichbarkeit gelegt werden. Die größeren Freiflächen am Anfangs- bzw. Endpunkt des Weges haben das Potenzial, intensivere Nutzungsangebote anbieten zu können. Besonderes Augenmerk sollte auf einer sozial verträglichen Einbindung an die angrenzenden Quartiere und bestehende, informelle Nutzung des Weges liegen:

- Integration der Kleingartenanlage „Mariengrund“ in Wegführung und Aufenthaltsstruktur
- Rücksichtnahme auf Anwohnende bei lauter oder nächtlicher Nutzung (z. B. gezielte Verortung von Sitzgruppen)
- Beachtung bereits vorhandener Nutzungen, die sich in Form von Trampelpfaden oder eigeninitiativ gebauten Wasserzugängen abzeichnen
- Sorgsamer Umgang mit Menschen, die den Ort bereits nutzen und durch eine Aufwertung verdrängt werden können (z. B. Obdachlose, Drogen-Konsumierende)

Nutzungstypen und Raumzuordnungen

1. Aufenthalts- und Rastplätze

Entlang des Weges sollen in regelmäßigen Abständen Möglichkeiten zum Verweilen angeboten werden (Richtwert: alle ~250 m eine Sitzgelegenheit), um insbesondere älteren oder mobilitätseingeschränkten Personen ausreichend Pausenmöglichkeiten zu bieten. Die Aufenthaltsangebote sind entweder direkt in die Wegführung eingebunden (z. B. Banknischen) oder als kleinere Plätze mit zusätzlichen Funktionen ausgebildet. Eine klare Differenzierung erfolgt in drei Kategorien:

- Rastplatz am Weg: kleine Bank, mit Mülleimer und ggf. Orientierungspunkt
- Rastplatz am Ufer: mit Bezug zum Wasser, z. B. mit Sitzstufen, Holzdecks oder Sichtachsen
- Rastplatz: Aufenthaltsangebote ohne direkten Bezug zum Wasser, auch Integration vorhandener Aufenthaltsangebote, ggf. mit Aufwertung

Alle Rastpunkte orientieren sich an einem durchgängigen Gestaltungsprinzip: robuste Materialien, klare Zuwegung, einfache Wartung.

Zusätzlich können die Aufenthaltsplätze mit einer Station eines Lehrpfads ausgestattet sein, der entlang des Weges spielerisch Wissen für verschiedene Altersgruppen vermittelt.

2. Picknickplätze und offene Freiflächen

Größere Wiesenbereiche wie am Bootshaus bieten Raum für Picknicknutzung, Gruppenaufenthalte oder spontane Aktivitäten. Diese Flächen werden mit Tischen, Liegewiesen, ggf. leichten Überdachungen und Begleitgrün ausgestattet.

Ein besonderer Fokus liegt auf Orten mit hoher Sichtbarkeit und sozialer Kontrolle – z. B. an Zugängen, Knotenpunkten oder bei Übergängen zur Siedlungsstruktur.

3. Spielangebote

Die Konzeptebene sieht eine Verstärkung der wohnortnahen Spielangebote entlang des Weges vor. Dabei wird

zwischen formellen und informellen Angeboten unterschieden:

- Formelle Spielplätze (z. B. am Bootshaus, am Heidekampgraben): Ausstattungsplanung für klassische Spielbereiche (Klettern, Balancieren, Sandspiel)
- Informelle Spielräume (z. B. Strandperle): Sandfläche mit Sitzstufen, Uferzugang, Schatteninseln – offen nutzbar für Spiel, Naturerkundung oder soziale Treffpunkte

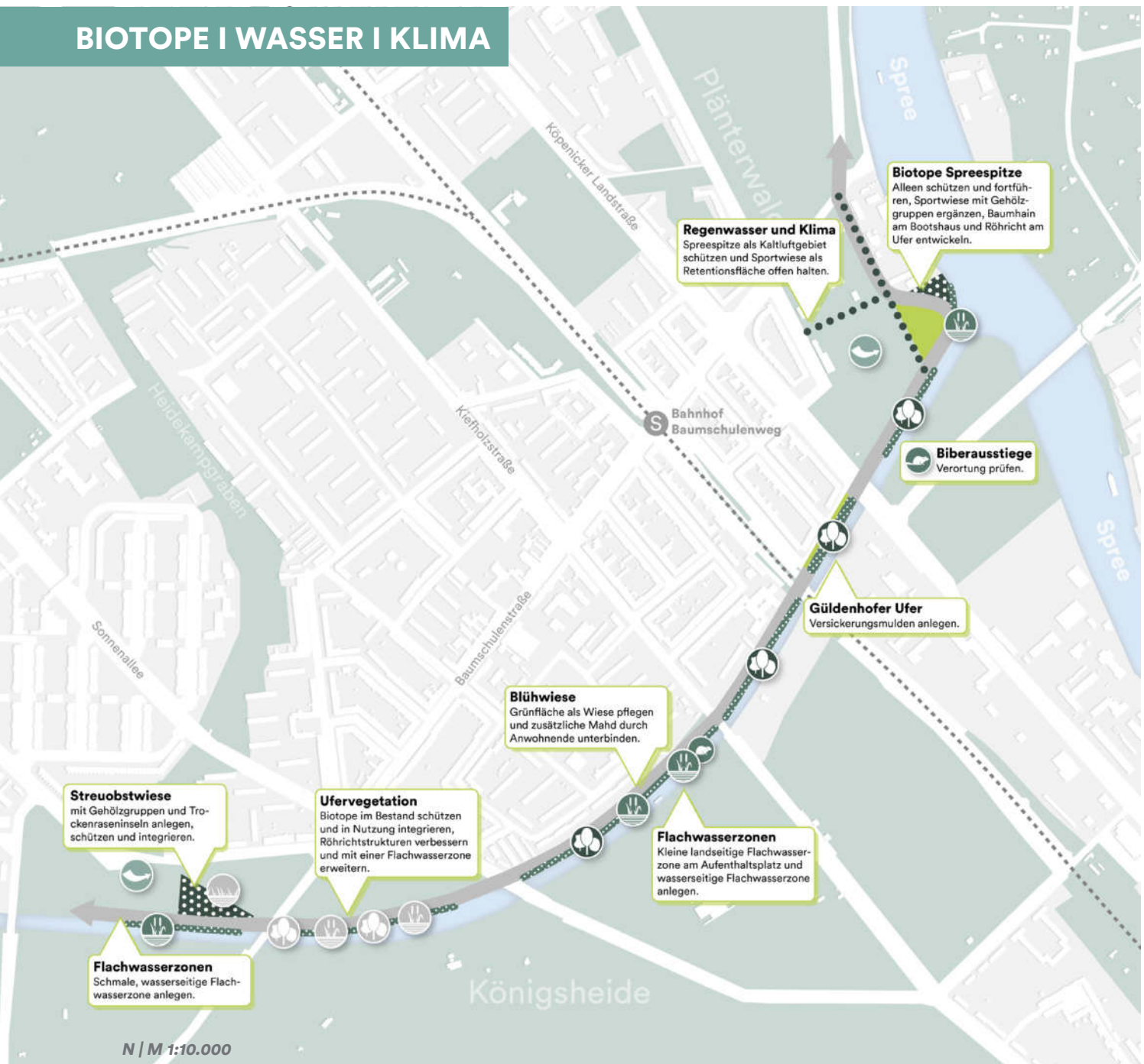
Ziel ist ein vernetztes Spielband aus kleinen Bewegungsanreizen entlang der Strecke, das auch bei kurzen Aufenthalten bzw. bei Spaziergängen genutzt werden kann. Auch die Gestaltung von Spielflächen soll inklusiven Standards folgen.

4. Multifunktionale Flächen

Einzelne größere Freiräume – etwa die Sportwiese oder der Bereich am Heidekampgraben – bieten Potenzial für saisonale oder multifunktionale Nutzung: Sport, Yoga, Urban Gardening, kleinere Veranstaltungen oder Naturbeobachtung. Denkbar ist auch die Erprobung von temporären Modulen wie z. B. mobile Pavillons, Infoelemente oder Stadtmöbel auf Zeit.

Räumliche Umsetzungsschwerpunkte

- Am Bootshaus: Das Gebäude bietet gute infrastrukturelle Voraussetzungen für vereinsbezogene Nutzungen, steht jedoch nicht für eine gastronomische Nutzung zur Verfügung. Ein gastronomisches Angebot kann nur außerhalb des Bootshauses, etwa in saisonaler bzw. temporärer Form, vorgesehen werden. In Kombination mit einem Spielplatz kann so ein attraktiver Ort mit hoher Strahlkraft entstehen. Eine saisonale Doppelnutzung der sanierten Uferwiese als Picknickwiese sollte geprüft werden. Das Nutzungskonzept ist im Rahmen des Standortentwicklungskonzepts „Sportpark am Rodelberg“ auszuarbeiten.
- Sportwiese: Auch die angrenzende, große Brachfläche hat das Potenzial, Sportnutzung mit Aufenthaltsangeboten entlang des Weges zu kombinieren, Sichtbarkeit zu schaffen und Synergieeffekte zu erzielen.
- Strandperle: Die sandige Freifläche unter der Baumschulenbrücke weist nicht nur ein räumliches Potenzial auf, sondern ist auch auf die Längs des Uferweges betrachtet und Dank seiner unmittelbaren Nähe zu dem genossenschaftlichen Wohnungsbauprojekt für die Entwicklung eines besonderen Aufenthaltsangebotes zu empfehlen.
- Heidekampgraben: Als Auftakt- bzw. Endpunkt des Uferwegs an der Schnittstelle am Kreuzungspunkt zum Mauerweg bietet sich diese große Freifläche an, um ein intensiveres Nutzungsangebot bereit zu stellen. Andererseits stehen diesem Ziel eigentums- und verwaltungsrechtliche Hürden im Weg.



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Alleen, Baumreihen | | Röhricht fördern, entwickeln und pflegen |
| | Ufervegetation entwickeln und erhalten | | Röhricht Bestand erhalten und schützen |
| | Streuoobstwiese | | Trockenrasen Bestand vor Trittschäden schützen |
| | Versickerungsmulden | | Biber- und Otterausstieg anlegen |
| | Ufergehölze fördern, entwickeln und pflegen | | Kaltluftgebiet freihalten |
| | Ufergehölze Bestand erhalten und schützen | | |

Leitidee

Die Konzeptebene „Biotope, Klima, Wasser“ bündelt alle Maßnahmen zur Erhaltung und natur- und umweltschutzfachlichen Aufwertung des Ufers am BVK. Ziel ist es, bestehende wertgebende Strukturen zu erhalten, zu sichern und gezielt aufzuwerten. Darüber hinaus soll die Strukturvielfalt durch die Neuanlage von Biotopen an geeigneten Stellen erhöht werden. Über Versickerung und Regenrückhaltung kann ein Beitrag zum nachhaltigen Regenwassermanagement und zum Klimaschutz geleistet werden. Der Uferweg wird so zu einem blauen und grünen Rückgrat im Süden Berlins und leistet einen wichtigen Beitrag zur Klimaresilienz und Artenvielfalt.

Maßnahmenkategorien und räumliche Schwerpunkte

1. Flachwasserzonen und Röhrichtentwicklung

Neben den vorhandenen Röhrichtbiotopen im Teilbereich am Mariengrund, die gesichert und entwickelt werden müssen, können in mehreren Abschnitten auf der gesamten Uferlänge schmale Flachwasserzonen angelegt werden. Die Anlage dieser Zonen erfolgt im Rahmen des wasserwirtschaftlichen Ausbaus zur Erreichung der WRRL-Ziele und dienen als Trittsteinbiotope für Amphibien und Vögel, bieten Unterwasserstrukturen für Fische und fördern Röhricht- und Schwimmblattvegetation. Flachwasserzonen können wasser- und landseitig angelegt werden, eine landseitige Zone bietet sich im Teilbereich Radenzer Straße an. Als Alternative für wasserseitige Zonen sind „Vertical Wetlands“ denkbar. Sie greifen weniger stark in die Fahrrinne ein und können daher an schmalen Kanalabschnitten geeignet sein. Außerdem ist ihre Anlage kostengünstiger und mit einem geringeren Anlage- und Pflegeaufwand verbunden. Diese Maßnahmen sind nur auf Flächen im Eigentum des Bundes möglich und müssen daher durch das WSA realisiert werden.

2. Ufergehölze

Entlang des gesamten Ufers können im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen, die durch den Eingriff des Wegebaus geleistet werden müssen, standortgerechte und heimische Ufergehölze gezielt geschützt und neu etabliert werden. Das schafft strukturreiche Saumzonen, bietet Lebensräume für Kleinvögel und stabilisiert die Uferlinie. Invasive Arten sollten so weit wie möglich mit artspezifischen Maßnahmen bekämpft werden.

3. Streuobstwiese

Die Vorhaltefläche für Kompensation im Teilbereich Forsthausallee soll entsprechend der vorliegenden Studie als Streuobstwiese entwickelt werden. Dabei müssen die vorhandenen Trockenraseninseln als geschützter Biotoptyp durch Besuchlenkung geschützt werden.

4. Versickerung und Regenwassermanagement

Der gesamte Weg (mit Ausnahme der Rampen- und Treppenanlagen) soll mit einem versickerungsfähigen Belag ausgestattet sein und zusätzlich durch ein Quergefälle seitlich in einen Versickerungstreifen entwässern. So kann das anfallende Regenwasser vor Ort gespeichert werden, das Grundwasser speisen und durch Verdunstung über die Vegetation zur Kühlungsleistung beitragen. Die Teilversiegelung des Weges stellt außerdem einen geringeren Eingriff in Natur und Landschaft dar, was sich positiv auf die Eingriffsbilanz auswirkt. Am Güldenhofer Ufer Nord sind bepflanzte Versickerungsmulden vorgesehen, die zur Entwässerung der gesamten Straße beitragen. Diese sind so dimensioniert, dass sie Regenwasser vom Wegekörper aufnehmen und ober-

flächennah versickern. Sie sind mit durchlässigen Substraten ausgestattet und dienen gleichzeitig als gestalterisches Element.

5. Klimaanpassung und Kaltluftschneisen

Auf Grund der geringen Eingriffe in den Naturhaushalt kann die Funktion der Kalt- und Frischluftentstehung und der Kaltluftschneisen, die sich über das gesamte Projektgebiet verteilen gesichert werden. Zusätzliche Pflanzungen von Baumreihen im Teilbereich Spreespitze und die Sicherung und Neupflanzung von schattenspendenden Gehölzen fördern das Mikroklima, reduzieren Hitze und erhöhen die Aufenthaltsqualität an Hitzetagen.

6. Tierökologische Maßnahmen

Entlang des gesamten Uferstreifens muss die Anlage von Biber- oder Otteraustiegen im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen geprüft werden. Diese können flach abfallenden Uferpartien mit vegetationsarmen Kieszonen oder spezielle Kletterhilfen sein, die in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde und ggf. der Berliner Wildtierstation realisiert werden muss. Ein Monitoring kann den Erfolg der Maßnahme sichern.

Schutzgüter, Potenziale und Synergien

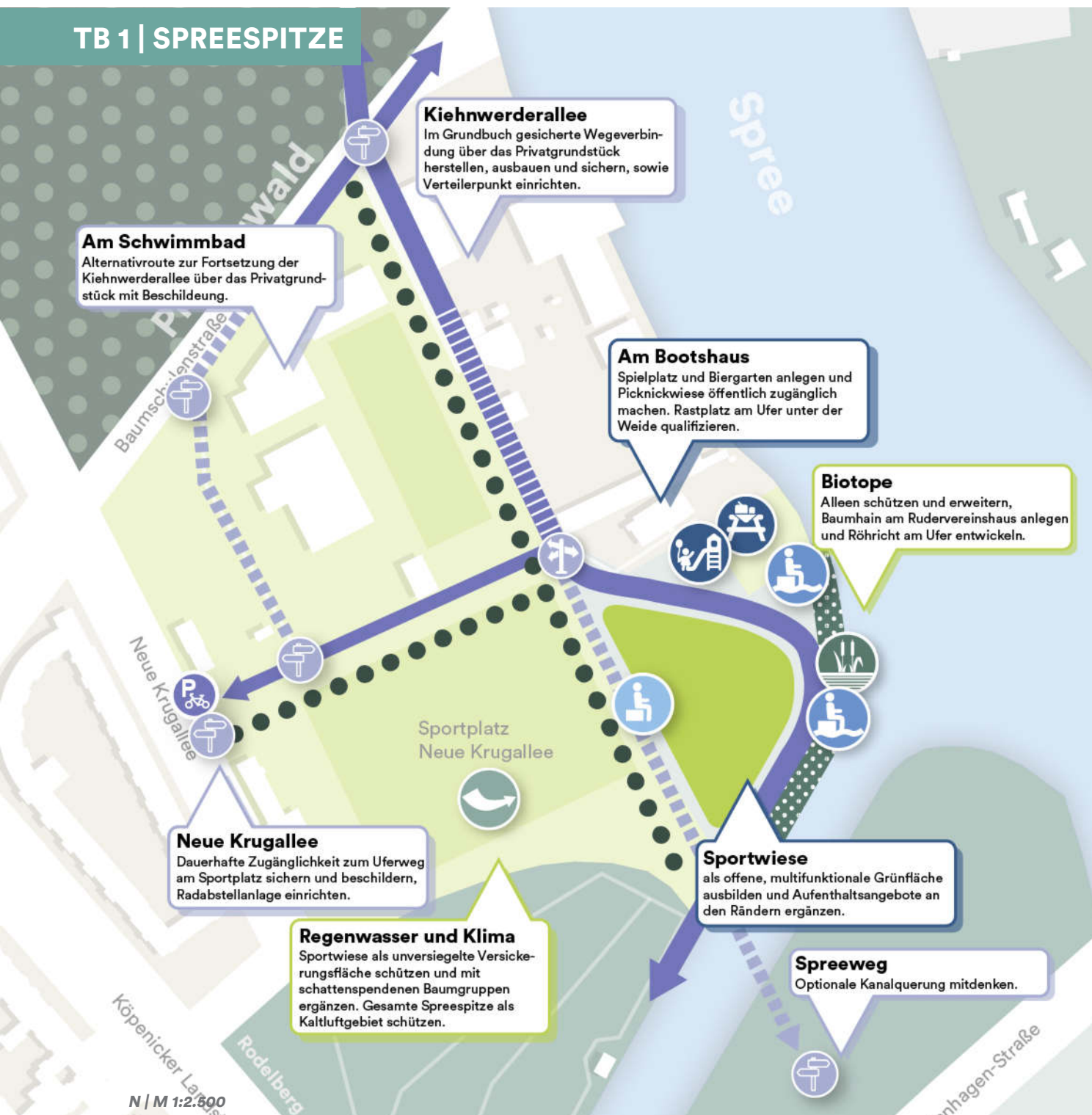
Die Maßnahmen dieser Konzeptebene greifen ineinander und können nicht getrennt voneinander betrachtet werden. Sie dienen mehreren Schutzgütern im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes und der Wasserrahmenrichtlinie:

- Biodiversität: neue Lebensräume und Trittsteinbiotope
- Wasser: Verbesserung der Strukturqualität und Rückhalt von Niederschlag
- Klima: Schutz von Kalt- und Frischluftschneisen und Begrünung zur Abkühlung
- Boden: Vermeidung von Versiegelung, Verdichtung und Erosion durch extensive Pflege
- Landschaft: naturnahe Ästhetik, bessere Erlebbarkeit naturnaher Räume

Rückzugsräume und Besuchlenkung

Wichtig ist die Einrichtung beruhigter Zonen für Natur- und Artenschutz, die als Rückzugsräume nicht zugänglich sind. Besucher*innenströme können über die Wegführung und zusätzlich einfacher landschaftsbaulicher Mittel wie Benjeshecken gelenkt werden, ohne die Erlebbarkeit des Naturraums einzuschränken. Außerdem sollte der Weg nicht zu nah an die Uferkante gebaut werden.

TB 1 | SPREESPITZE



Teilbereich 1 – Spreespitze

Die Stärke dieses Teilbereichs liegt in der Nachbarschaft zu den Sportnutzungen, aus denen mögliche Synergieeffekte entstehen können. Das Konzept zielt darauf ab, die unterschiedlichen Qualitäten des Ortes zu verbinden, Konflikte zu minimieren und den Bereich behutsam, aber nachhaltig zu entwickeln. Ziel für den Auftakt des Uferwegs ist es, eine Wegeverbindung zu schaffen, die neben der Erschließungsfunktion auch intensivere Nutzungsangebote bereit stellt. Dabei soll die klimatische Funktion der Frisch- und Kaltluftentstehung durch die Vermeidung von Versiegelung und Bebauung gesichert werden und das Potenzial für die naturschutzfachliche Aufwertung am Ufer freigesetzt werden. Da Teilbereiche der Spreespitze als sensible Altlastenverdachtsflächen eingestuft werden, dürfen Eingriffe in den Untergrund nur unter boden- und strahlenschutzfachlicher Begleitung erfolgen; eine gezielte Versickerung ist auszuschließen. Für die weitere Planung ist ein abgestimmtes Bodenmanagementkonzept erforderlich.

1. Kiehnwerderallee: Wiederherstellung der historischen Wegeverbindung

Ein zentrales Element ist die Schließung der Lücke der historischen Kiehnwerderallee, die vom Plänterwald kommend im Bereich des Privatgrundstücks unterbrochen ist. Ziel ist, diese Wegeverbindung wieder für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Außerdem soll auf dem Verbindungsstück zwischen Baumschulenstraße und dem Privatgrundstück ein Fußweg als Bürgersteig ausgebildet werden. Sollte eine Umsetzung mittelfristig nicht möglich sein, wird als Alternative der Ausbau eines bestehenden Trampelpfads westlich der Schwimmhalle vorgesehen. Ein Verteilerpunkt mit Sitzgelegenheit, Beschilderung und Radabstellmöglichkeit markiert den Kreuzungspunkt zum Uferweg und stellt den Auftakt am östlichen Ede dar. Von hier wird in Fortsetzung der Kiehnwerderallee und unter Nutzung vorhandener rudimentärer Strukturen (einzelne Bäume, Trampelpfad) eine direkte Wegeverbindung zum Ufer geschaffen, die nicht den Uferweg darstellt. Außerdem sollte die optionale Kanalquerung aus dem Spreeweg-Konzept mitgedacht werden.

2. Am Bootshaus: Öffnung und multifunktionale Aktivierung

Das direkt am Wasser gelegene Areal um das Bootshaus ist bislang durch die Rudervereinsnutzung geprägt und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich. Perspektivisch schlagen wir vor, die Fläche schrittweise zu öffnen. Denkbar sind ein kleines gastronomisches Angebot im Umfeld des Bootshauses – z. B. ein Café oder saisonaler Biergarten –, ein naturnaher Spielbereich sowie ein Tischtennisbereich als niedrigschwelliges Bewegungsangebot. Ergänzend kann die angrenzende Uferwiese saisonal, z. B. außerhalb der Hochzeiten der Vereinsnut-

zung für die Öffentlichkeit zugänglich und als Picknickwiese genutzt werden, wobei Vereinsaktivitäten weiterhin möglich bleiben sollten. Durch diese Kombination aus kommerziellen, wie nicht-kommerziellen Aufenthaltsangeboten und Spielmöglichkeiten für Kinder entsteht ein lebendiger Treffpunkt am Wasser.

3. Sportwiese : Multifunktionale Nutzung und Regenwasserrückhaltung

Im Zentrum der Spreespitze, eingerahmt von den Flächen am Bootshaus, dem Uferweg und der Fortsetzung der Kiehnwerderallee liegt die sogenannte „Sportwiese“, die im Rahmen des Standortentwicklungskonzepts als multifunktionale Grünfläche erhalten und qualifiziert werden soll. Am Rand der Sportwiese können punktuell Aufenthaltsangebote wie Bänke oder kleine Podeste entstehen, die den Blick aufs Wasser oder in die Natur öffnen, ohne den Freiraumcharakter zu beeinträchtigen. Die Fläche ist bereits topografisch leicht vertieft ausgebildet und dient der flächigen Regenwasserversickerung. Eine gezielte Versickerung ist auf Grund des belasteten Bodens nicht möglich, da Schadstoffe nicht in das Grundwasser gespült werden sollen. Gleichzeitig sollte die Fläche unversiegelt bleiben und durch zusätzliche Gehölzpflanzungen am Rand den Regenwasserrückhalt stärken.

4. Biotopaufwertung: Naturerleben am Ufer

Die naturnahen Qualitäten entlang der Spreespitze sollen durch gezielte Maßnahmen gestärkt werden. Die bestehenden Allee von der Neuen Krugallee auf das Gelände soll gesichert, die Kiehnwerderallee durch Neupflanzungen als Allee entwickelt werden. Lockere Gehölzgruppen am Rand der Sportwiese und ein Baumhain im Bereich des vorgeschlagenen Biergartens erhöhen zusätzlich den Regenrückhalt und die Verdunstungsleistung in diesem Bereich und tragen nicht nur zur Biotopvernetzung sondern auch zur Aufenthaltsqualität bei. Die Rudimente von krautiger Ufervegetation soll zu einem Röhrichtbestand entwickelt werden, auch mit Unterstützung durch die Anlage von Flachwasserzonen. Diese Maßnahmen verbessern das Landschaftsbild und leisten einen Beitrag zum Biotopverbund entlang des Kanals.

5. Neue Krugallee: Sicherung der Zugänglichkeit

Ein wichtiger Zugangspunkt zum Uferweg liegt am Eingang zur Sportanlage an der Neuen Krugallee. Hier muss die dauerhafte öffentliche Zugänglichkeit zum Uferweg über die Flächen im Fachvermögen Sport gesichert werden. Entsprechend des Konzepts zur Barrierefreiheit ist hier und am Zugang über die Baumschulenstraße eine Beschilderung und eine Radabstellanlage vorgesehen.

Teilbereiche 2 und 3 – Rodelberg und Güldenhofer Ufer Nord

Im Zentrum der beiden Teilbereiche befindet sich die erste komplizierte Querungssituation über die Kreuzung der Kieffholzstraße / unter der Marggraffbrücke. Der Bereich ist heute stark zergliedert und weist sowohl topographische als auch eigentumsrechtliche Barrieren auf, die eine durchgehende, barrierefreie Wegeverbindung erschweren. Ziel ist es, den Uferweg so zu gestalten, dass er einerseits funktional und gestalterisch eine hochwertige Verbindung mit klarer Orientierung und sicheren Querungen und andererseits einen möglichst geringen, angemessenen Eingriff darstellt.

Marggraffbrücke – Variante 1

Diese Lösung bindet den Uferweg barrierefrei über einen größeren Umweg durch die Grünanlage am Rodelberg an die Köpenicker Landstraße an. Von dort erfolgt die Querung über eine signalgesicherte Ampelanlage zur Radenzer Straße im Bereich der heutigen, durch die Baustelle Marggraffbrücke errichteten Bedarfsampel. Damit kann der gesamte Teilbereich 2 nur als Sackgasse von der Spreespitze barrierefrei erschlossen werden.

Marggraffbrücke – Variante 2

Hier wird der Uferweg vom Rodelberg kommend direkt auf dem schmalen Ufergrundstück zwischen Kanal und Privatgrundstück und unter die Marggraffbrücke geführt. Die dafür benötigten Grundstücke befinden sich im Eigentum des Bundes unter Zuständigkeit der WSV. Diese Variante schafft eine kurze und attraktive Verbindung ohne Umwege, erfordert jedoch für die Fortsetzung der Barrierefreiheit einen größeren Eingriff im folgenden Teilbereich.

Güldenhofer Ufer – Variante 1

Diese Variante sieht den Ausbau eines straßenbegleitenden Gehwegs auf der uferseitigen Straßenseite vor. Durch eine Neuordnung des Straßenraums entfallen die informellen Parkplätze am Grünstreifen. Zur Aufwertung sind punktuelle Aufenthaltsorte an den Mündungspunkten von Glanz- und Scheiblerstraße vorgesehen. Vorteil ist die direkte Anbindung an das angrenzende Wohnquartier und die Chance den Straßenraum, dessen Entwässerung wahrscheinlich nicht regulär erfolgt, neu zu ordnen. Nachteilig ist, dass die Unterführung zur Marggraffbrücke über diesen Weg nur als nicht-barrierefreie Verbindung realisiert werden kann, da in diesem Bereich ein erheblicher Höhenunterschied zwischen Uferkante und Köpenicker Landstraße besteht.

Optionale Weiternutzung der Baustellenrampe

Im Zuge der aktuellen Baustelle für den Brückenneubau existiert eine temporäre Baustellenrampe vom Güldenhofer Ufer zur Brückenunterführung. Eine Einbindung in die Uferwegekonzeption wäre grundsätzlich möglich,

allerdings ist das Gefälle mit rund 27 % deutlich zu steil für eine barrierefreie Nutzung. In einer dauerhaften Lösung könnte sie als zusätzliche, nicht-barrierefreie Wegeverbindung erhalten bleiben. Da der Abschluss des Bauvorhabens für Ende 2026 vorgesehen ist, wird eine möglichst zeitnahe Abstimmung mit dem Sachbereich 7 – Brücken im Wasserstraßen-Neubauamt empfohlen, um ausreichend Vorlauf für die Klärung, Anpassung oder Überführung in eine dauerhafte Nutzung zu gewährleisten.

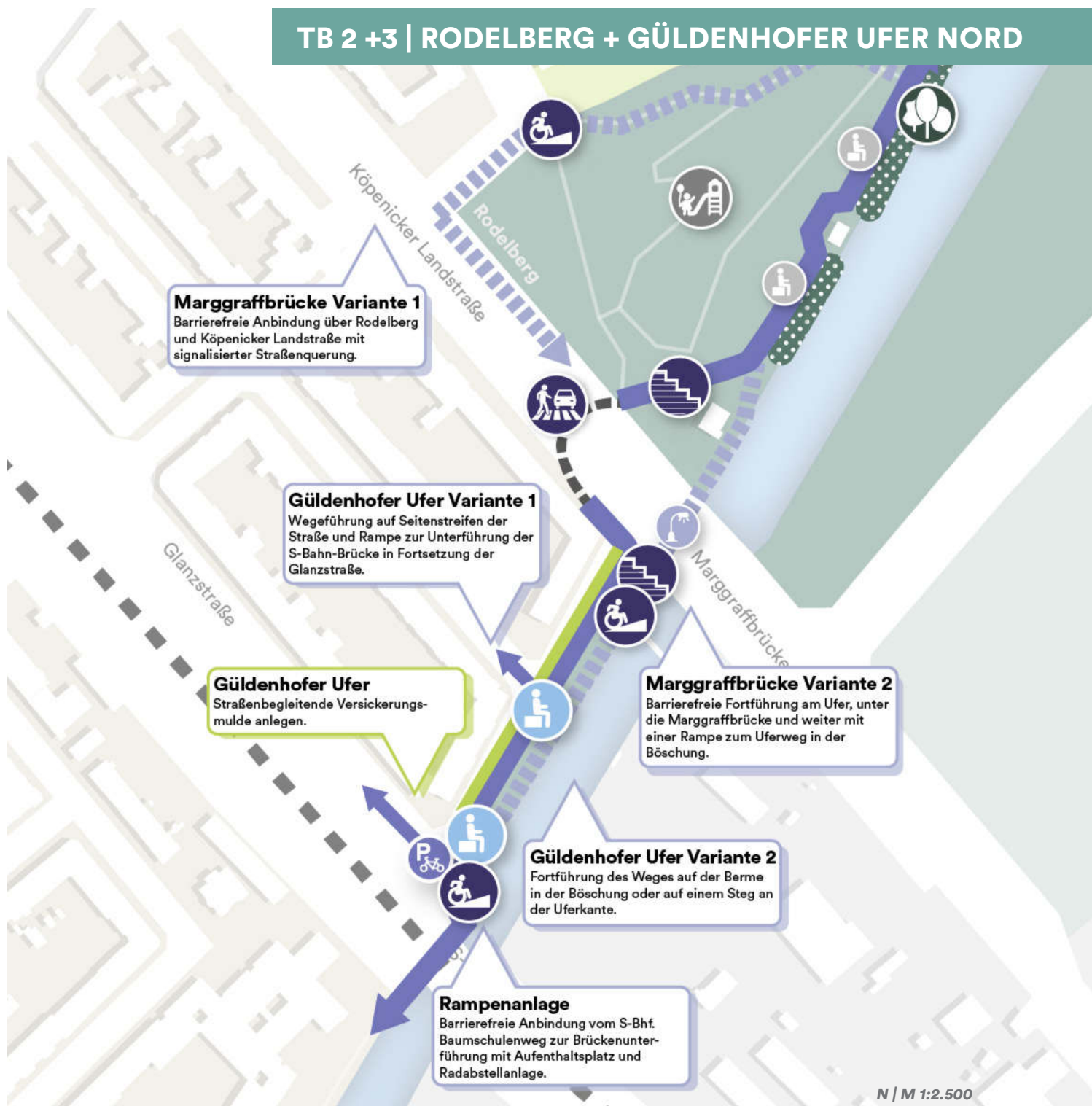
Versickerungsmulde

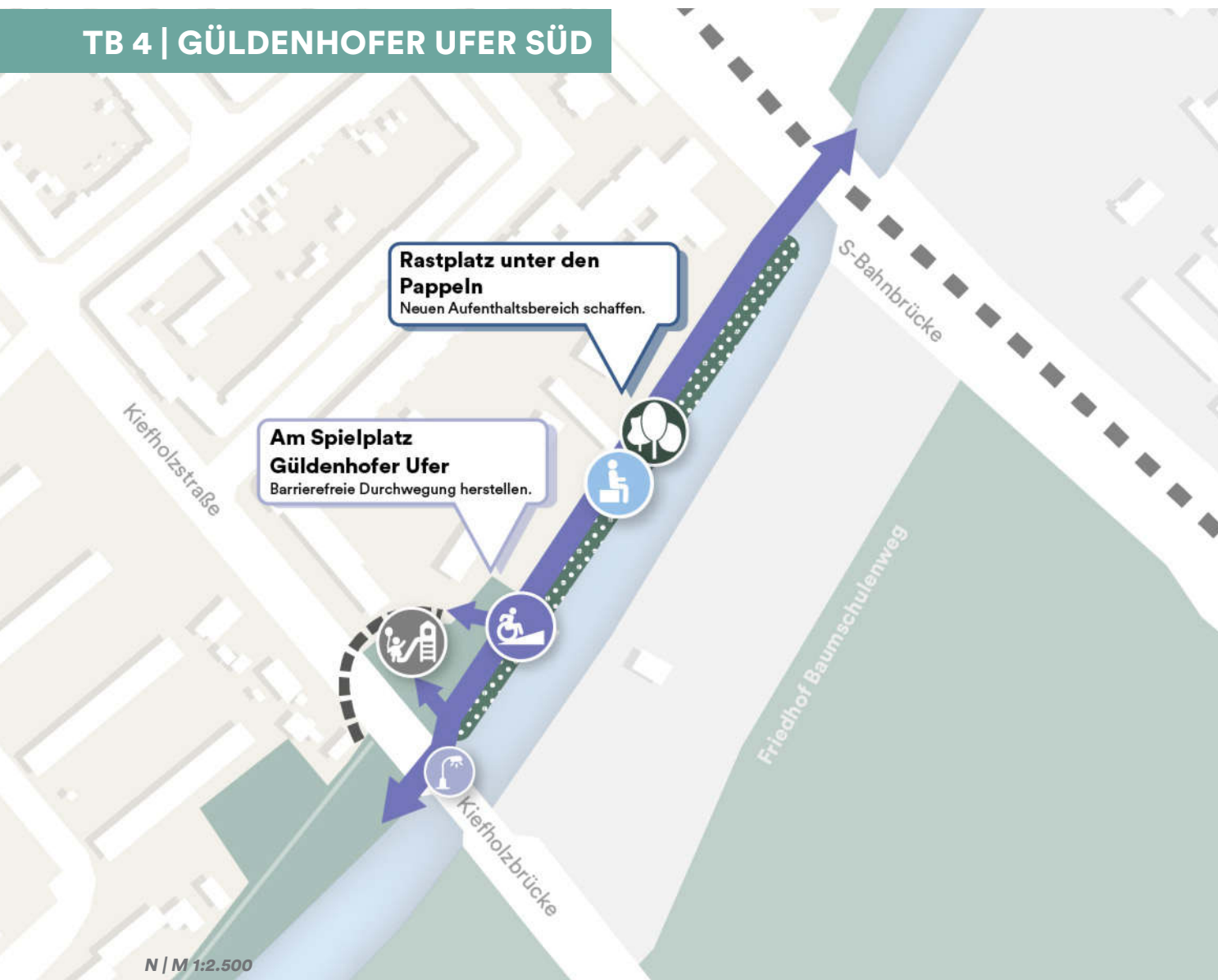
Für ein nachhaltiges Regenwassermanagement wird die Anlage von straßenbegleitenden, bepflanzten Versickerungsmulden angeregt. Diese können die reguläre Straßenentwässerung aufnehmen und gleichzeitig als Puffer zwischen Uferweg und Straße fungieren.

Güldenhofer Ufer – Variante 2

Als Alternative kann der Weg auf der Berme in der Böschung verlaufen. Dies bietet ein unmittelbareres Wassererlebnis, erfordert jedoch erhebliche Eingriffe in die Statik der Böschung und Ufersicherung (Spundwand), sowie einen großen Eingriff in die Ufervegetation. Vorteil ist, dass der Uferweg aus der Variante 2 Marggraffbrücke von der Brückenunterführung barrierefrei über eine kleinere Rampe, die einen geringeren Höhenunterschied überwindet, angebunden werden kann.

Die Entscheidung zwischen den Varianten wird maßgeblich von den Prioritäten Barrierefreiheit, Naturschutz und Kosten abhängen. Kurzfristig bietet die Kombination aus straßenbegleitender Führung am Güldenhofer Ufer und Rodelberg-Anbindung die funktional und rechtlich realistischste Lösung. Langfristig bleibt die direkte, ufernahe Führung mit Brückenunterquerung eine attraktive Zielperspektive.





Aufgrund seiner Lage kann der Uferweg in diesem Teilbereich nicht nur als Freizeit- und Erholungsweg, sondern auch für den Alltagsverkehr von Bedeutung sein. Trotz der beengten Verhältnisse ist es möglich, den Uferweg hier als attraktiven und barrierefreien Freiraum auszubauen und gleichzeitig den Eingriff so gering wie möglich zu halten. Die direkte Nähe zum Seniorenwohnheim erfordert eine sorgfältige Abstimmung, um Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Rastplatz

Unter dem markanten Bestand der Pappeln im zentralen Bereich des Weges kann ein kleiner Rastplatz angelegt werden, der Blickbeziehungen zum Wasser ermöglicht und den Abschnitt auch als Ziel für kurze Spaziergänge, beispielsweise für die Bewohner*innen des Senior*innenwohnheims, attraktiv macht.

Einbindung Spielplatz

Durch geringfügige gestalterische Maßnahmen kann der vorhandene Spielplatz einerseits optisch an den Uferweg angebunden und zugleich barrierefrei erschlossen werden; andererseits lässt sich so auch ein barrierefreier Zugang von der Kiefholzstraße herstellen.

Querung Kiefholzstraße

Die Unterführung an der Kiefholzbrücke bleibt eine zentrale Querungsstelle. Das Konzept empfiehlt ergänzend die Prüfung einer barrierearmen Querungsmöglichkeit der Kiefholzstraße oberhalb der Brücke. Dafür wären kleine bauliche Maßnahmen wie eine Gehwegvorstreckung denkbar.



Die Sanierung des vorhandenen Uferweg in diesem Teilbereich wird bereits als vorgezogene Maßnahme geplant. Inbegriffen ist neben dem Wegebau die Gestaltung eines Aufenthaltsplatzes und die Entwicklung des wegebegleitenden Grünstreifens als artenreiche Wiese im östlichen Teil. Das Konzept übernimmt diese Planung und ergänzt sie um folgende Punkte:

Zugang an der Ostseite

Mit der Planung des Auslaufbauwerks bietet sich die Möglichkeit, den Uferweg über eine Rampe barrierefrei an die Unterführung der Kieffholzbrücke anzubinden. Im Bereich des Spielplatzes kann der Weg mit einer Beschilderung barrierefrei an die Radenzer Straße und damit an die übergeordnete Freiraumachse Baumschulenweg angebunden werden.

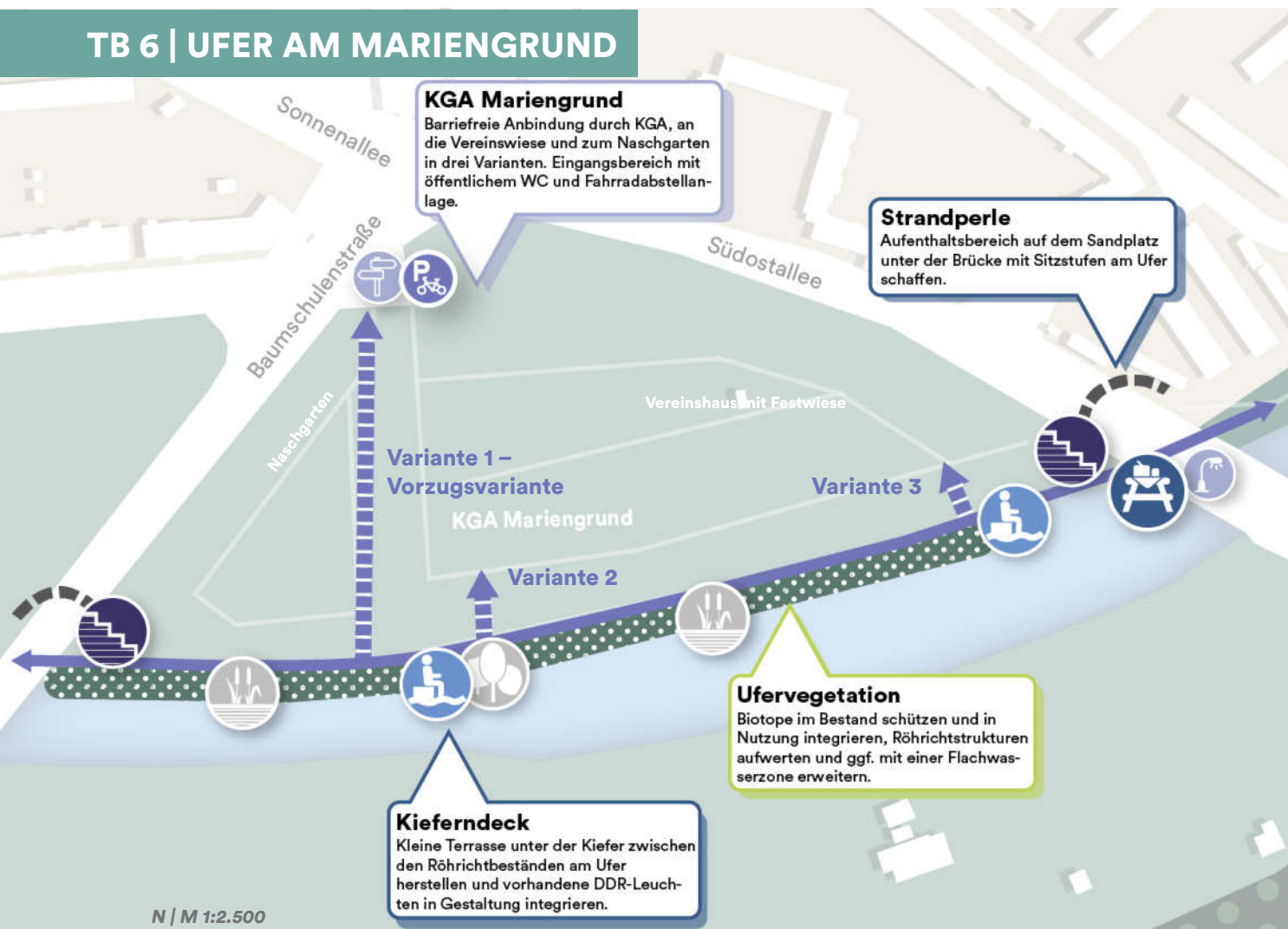
Flachwasserzonen

Im Konzept wird der vorgeschlagene Suchraum für Flachwasserzonen aus dem Maßnahmenkatalog WRRL

übernommen. Im östlichen Bereich bietet sich die Anlage einer wasserseitigen Flachwasserzone an, während im mittleren Bereich auf Grund der großzügigen Flächenverfügbarkeit eine landseitige Zone realisiert werden kann. Diese würde sich direkt an der geplanten Platzaufweitung mit Aussichtspunkt angliedern und damit die Aufenthaltsqualität und Erlebbarkeit maßgeblich steigern. So entstünde auch eine gute Grundlage für die Errichtung einer Station des Wasserlehrpfades.

Zugang an der Westseite

Durch die bereits baurechtlich gesicherte Durchwegung durch das geplante Wohnungsbauprojekts wird ein barrierefreier Anschluss an die Südostallee ermöglicht, die heute nur über eine Treppenanlage angeschlossen ist. Die barrierefreie Fortsetzung des Uferwegs unter die Unterführung der Südostallee ist topographisch bereits gegeben.



Ziel ist es, den Uferweg in diesem Bereich so auszubauen, dass er eine durchgängige, attraktive und barrierearme Verbindung bietet, ohne die sensiblen, geschützten Uferbiotope zu beeinträchtigen. Gleichzeitig sollen punktuelle Aufenthaltsangebote geschaffen werden, die sich in den landschaftlichen Charakter einfügen.

„Strandperle“

Unter der Südostalleebrücke kann ein besonderer Aufenthaltsort entstehen, der gestalterisch auf die vorhandene Sandfläche am Wasser Bezug nimmt. Aufenthalts- und Bewegungsmöglichkeiten können hier mit einer Vorhaltefläche für ein niedrigschwelliges, temporäres Angebot, einer „Strandbar“ ergänzt werden, die sich durch die Nähe zum genossenschaftlichen Wohnbauprojekt speist. Der markante Brückenaufgang zur Südostalleebrücke sollte in die Gestaltung integriert werden.

Anbindung durch KGA

Ein zentrales Element ist die Öffnung der KGA an den Uferweg und damit die Herstellung einer barrierefreien Anbindung von der Kreuzung Baumschulenstraße/Sonnenallee/Südostallee. Es wurden drei Varianten geprüft,

die den Haupteingang der Anlage sowie die Vereinswiese und den geplanten, öffentlich zugänglichen Nachsgarten miteinander verbinden.

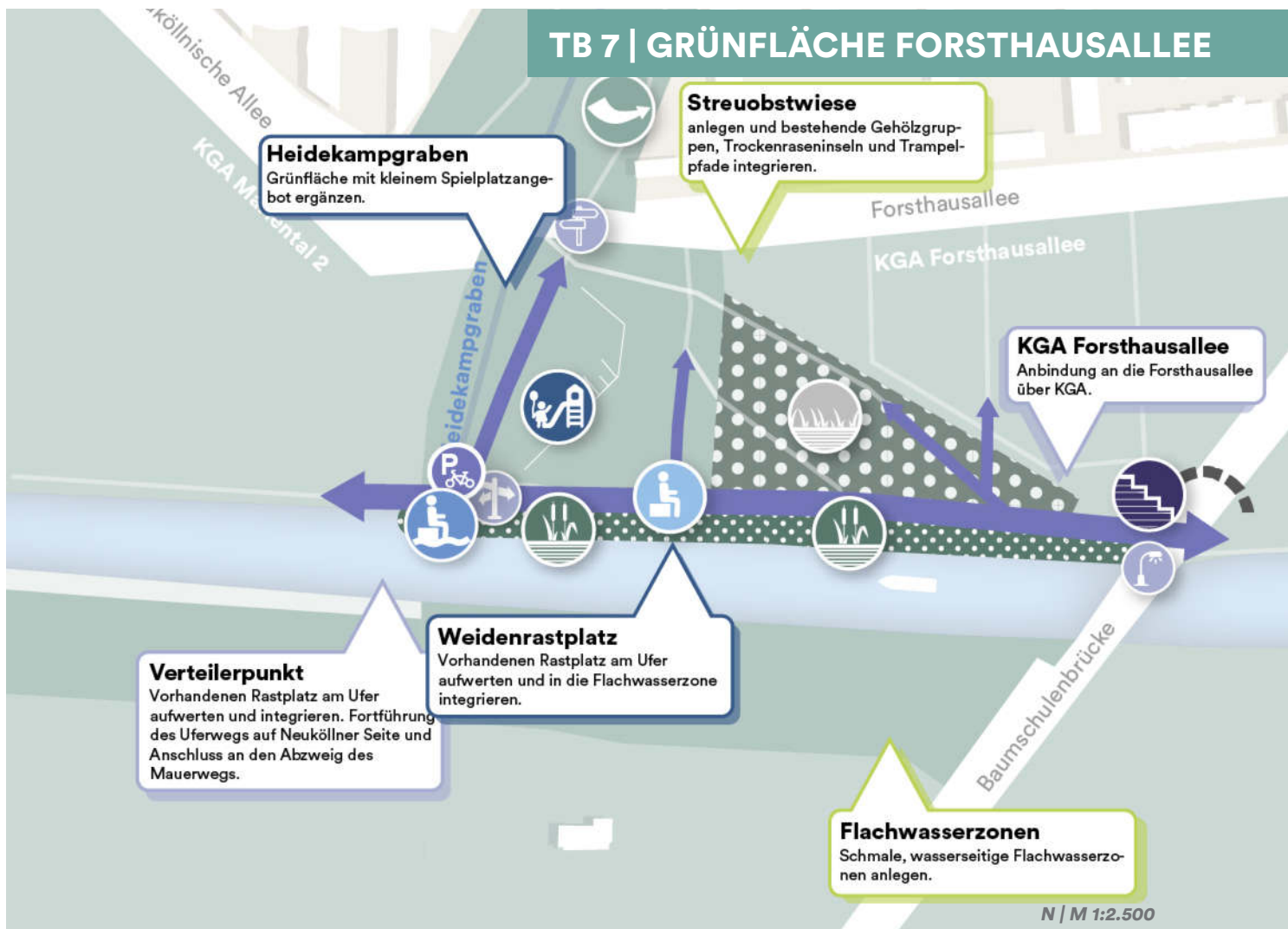
Aufenthaltsangebote entlang des Weges

Im östlichen Abschnitt, der noch keine dichte Röhrichtbestand aufweist, können Sitzstufen direkt am Ufer zur Aufenthaltsqualität beitragen. Das „Kieferndeck“ im westlichen Abschnitt ist eine barrierefrei erreichbare Holzterrasse unter einer alten Kiefer direkt am Ufer. Der Standort bietet sich an, da sich hier eine Lücke in der Röhrichtvegetation befindet. Außerdem befindet sich der große Baum in der Sichtachse des Hauptweges der KGA und gleichzeitig am Kreuzungspunkt zum Zugang in die Anlage der Vorzugsvariante. Dieses Angebot lädt zum Verweilen ein und kann mit den vorhandenen historischen DDR-Leuchten in die Gestaltung integriert werden.

Ufervegetation

Die Röhrichtbestände müssen behutsam in die Wegeplanung integriert werden. Mögliche Flächenverluste durch den Wegebau könnten durch ergänzende Flachwasserzonen ausgeglichen werden, wobei die bestehenden Strukturen bereits als Initialbiotope dienen können.

TB 7 | GRÜNFLÄCHE FORSTHAUSALLEE



Der Teilbereich stellt den landschaftlich geprägten Anfangs- bzw. Endpunkt des Uferwegs dar und soll die Nutzer*innen mit einer großzügig angelegten Grünfläche empfangen. Diese Fläche bietet das Potenzial, intensivere Nutzungsangebote zu integrieren, wobei die Umsetzungsmöglichkeiten auf Grund der Eigentumsverhältnisse begrenzt sind. Durch die Lage am Übergang zum Berliner Mauerweg und zur Neuköllner Uferseite fungiert der Bereich zugleich als wichtiger Verknüpfungspunkt im Rad- und Fußwegenetz. Im östlichen Abschnitt kann die als Streuobstwiese zu entwickelnde „wilde“ Fläche eine Bereicherung für den Uferweg darstellen. Die Verbindung von Erholung, Naturerlebnis und zusätzlichen Nutzungsangeboten soll den Teilbereich zu einem identitätsstiftenden Abschluss bzw. Auftakt der Gesamtstrecke machen.

Verteilerpunkt

Am Übergang zum Uferweg auf Neuköllner Seite ist ein größerer Verteilerpunkt vorgesehen, der gleichzeitig den Kreuzungspunkt zum Berliner Mauerweg markiert. Alternativ ist ein kleinerer Verteilerpunkt auf landeseigenen Flächen, sowie eine Radabstellanlage an der Forsthausallee denkbar, um keine Flächen der Autobahn GmbH zu beanspruchen.

Aufenthaltsangebote

Die beiden vorhandenen, informellen Aufenthaltsbereiche am Ufer sollen als Rastplätze entwickelt werden. In die Grünfläche der Autobahn GmbH kann ein naturnah gestaltetes Spielangebot, eine Tischtennisplatte sowie eine Station des Wasserlehrpfades den Bildungs- und Erlebniswert des Uferwegs erhöhen und einen zusätzlichen Anziehungspunkt für Familien schaffen.

Naturschutzfachliche Aufwertungen

Der flache, offene Uferbereich mit bereits in Ansätzen vorhandener, krautiger Ufervegetation bietet sich für die Entwicklung einer wasserseitigen Flachwasserzone an. Der Bereich der Vorhaltefläche Kompensation soll entsprechend des bestehenden Konzeptes zu einer Streuobstwiese entwickelt werden, die einzelne Gehölzgruppen und die Inseln aus Trockenrasen im Bestand erhält und integriert. Die Trampelpfade sollen dabei in dieser Form erhalten bleiben, lediglich ein zurückhaltend integriertes Aufenthaltsangebot im Bereich der Robinien ist denkbar. Ein Zugang zur KGA Forsthausallee ist zu prüfen.

5. RECHTLICHES

5.1 Vorbemerkungen

Für das Bauvorhaben des Uferwegs am BVK sind eine Vielzahl von planungsrechtlichen Vorschriften und entsprechenden Zuständigkeiten zu beachten:

- **Planungsrechtliche Zuordnung:** Das gesamte Bearbeitungsgebiet liegt planungsrechtlich im Außenbereich gemäß §35 BauGB. Es gibt keine Bebauungspläne und es befinden sich keine vorhabenbezogenen Bebauungspläne in Aufstellung. Im Flächennutzungsplan ist das gesamte Projektgebiet als Grünfläche festgesetzt; an der Spreespitze befindet sich eine Gemeinbedarfsfläche für Sport. Die angrenzenden Kleingartenanlagen Mariengrund und Forsthausallee sind im FNP als Wohnbauflächen ausgewiesen; eine dauerhafte Sicherung dieser Flächen wird seitens des Bezirksamts angestrebt.
- **Bundeswasserstraße:** Der BVK ist als Bundeswasserstraße gewidmet und unterliegt damit dem Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG). Die Flurstücke des BVK und seiner Ufer befinden sich im Eigentum des Bundes, verwaltet durch das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Spree-Havel (WSA). Grundsätzlich ist das WSA bei fast allen Maßnahmen im Rahmen der Uferwegsplanung betroffen; die Vorhaben sind entsprechend genehmigungspflichtig. Dies trifft auch zu, wenn der Weg nicht auf den Flächen des WSA verläuft, da die entsprechenden Lasteintragungen dennoch Auswirkungen auf die Uferbefestigungen haben können. Der BVK ist über seine gesamte Breite als Fahrrinne ausgewiesen. Maßnahmen dürfen laut WSA den Schiffsverkehr nicht behindern (§1 Wasserstraßengesetz (WaStrG): Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs). Außerdem ist das WSA bei den Kanal kreuzenden Brückenbauwerken – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen – in jedem Fall betroffen.
- **Wasserschutzgebiet:** Das Projektgebiet befindet sich in der weiteren Schutzzone des Trinkwasserschutzgebiets Johannisthal (Zone IIIB und Zone IIIA). Die Versickerung von belastetem Wasser ist im gesamten Projektgebiet ausgeschlossen. Eine Versickerung ist nur über die belebte Oberbodenzone zulässig und ausschließlich für schwach belastetes bis unbelastetes Regenwasser möglich. Es gilt die Prämissen, dass Versickerung schadlos stattfinden muss. Die Versickerung gilt in der Regel als schadlos, wenn die Sohle der Versickerungsanlage frei von anthropogenen Auffüllungen und Schadstoffen ist.
- **Oberflächengewässerschutz:** Anlagen an Gewässern sind Anlagen, die sich bei Gewässern erster Ordnung in einem Abstand bis zu 10 Meter von der Uferlinie landeinwärts befinden. Solche Anlagen sind nach Berliner Wasserschutzgesetz (BWB) genehmigungspflichtig (siehe Abschnitt 5.3). Grundsätzlich dürfen Gewässerflächen nur in Anspruch genommen werden, soweit dies unbedingt erforderlich ist.
- **Entwässerung:** Für die Gewässerbenutzung durch das Einleiten von Niederschlagswasser in ein Gewässer ist eine wasserbehördliche Erlaubnis nach den §§8; 9; 10 und 57 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) in Verbindung mit den §§14; 16 und 62ff. des BWG erforderlich. Es gilt ein Versickerungsgebot gemäß §36a BWG. Demnach ist in Abhängigkeit der Belastung des Niederschlagswassers und unter Berücksichtigung weiterer Randbedingungen, wie das Vorkommen von Altlasten sowie Belangen der Wasserschutzgebietsverordnung, eine Versickerung des Niederschlagswassers anzustreben. Abweichungen vom Versickerungsgebot sind zu begründen.
- Das WSA steht einer direkten Entwässerung in den Kanal kritisch gegenüber, da Sedimenteinträge und Ufererosion zu vermeiden sind. Wo immer möglich, ist Regenwasser dezentral zu versickern. Falls eine Ableitung ins Gewässer unumgänglich scheint, muss dies im Einvernehmen mit WSA und Wasserbehörde geplant und durch technische Maßnahmen (Filter, Sedimentfallen) abgesichert werden.
- **Altlasten:** Generell sind in Berlin nahezu flächendeckend anthropogene Aufschüttungen vorhanden und bei regulären Baumaßnahmen vollständig schadfreies Bodenmaterial der Klasse 0 (BM0) kaum anzutreffen. Anthropogene Auffüllungen (Bauschutt u. ä.) sind insbesondere bei Spundwandhinterfüllungen entlang der Kanäle zu erwarten. Die Breite der zu erwartenden Auffüllung hängt von der Bauweise der Spundwand ab. Bei Spundwänden, die mit einer Druckverankerungen befestigt sind, können bis zu einer Breite

von 10m hinter der Spundwand mit anthropogenen Auffüllungen gerechnet werden. Direkt hinter der Spundwand ist mit einer hohen Mächtigkeit der Auffüllung zu rechnen. Für sensible Nutzungen (z. B. Kinderspielflächen oder intensiv genutzte Liegewiesen) muss gewährleistet sein, dass die oberen 30cm des Bodens den Prüfwerten der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) entsprechen. Dies ist entweder durch Untersuchungen im Bestand nachzuweisen oder durch Abdeckung bzw. Austausch der oberen Bodenschicht. Eine Baugrunderkundung (Oberbodenmischprobe nach BBodSchV) kann Hinweise auf die Schadhaftheit und die Aufschüttungsmächtigkeit geben.

- **Naturschutz:** Bei der Planung und Umsetzung des Uferwegs ist ein komplexes naturschutzrechtliches Regelwerk zu beachten. Der Schutz und die Förderung von Flora und Fauna sowie dem Biotopverbund machen eine sehr sensible Entwicklung des Uferwegs in enger Abstimmung mit der Naturschutzbehörde (UmNat) erforderlich. Im Außenbereich nach §35 BauGB sind jegliche Eingriffe in Natur und Landschaft (Schutzgüter Boden, Wasser, Klima, Biotop und Arten) und/oder Eingriffe, die die natürliche Eigenart der Landschaft beeinträchtigen oder das Orts- und Landschaftsbild verunstalten, nicht zulässig. Die Regelungen des allgemeinen Artenschutzes gem. §39 (1) Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und des besonderen Artenschutzes gem. §44 (1) Nr. 1-4 BNatSchG sind zu beachten. Es ist weiterhin zu beachten, dass vorhabenbedingt kein Konflikt mit dem gesetzlichen Biotopschutz gem. § 30 BNatSchG i. V. m. §28 Naturschutzgesetz Berlin (NatSchG Bln) ausgelöst wird.

5.2 Zuständige Behörden

- **Bezirksamt Treptow-Köpenick von Berlin I Abt. Stadtentwicklung, Straßen, Grünflächen und Umwelt:** Das Straßen- und Grünflächenamt (SGA) ist der Vorhabenträger für das Bauvorhaben des Uferwegs in enger Abstimmung mit dem Umwelt- und Naturschutzamt (Eingriffsregelung, Artenschutz, Altlasten). Das SGA ist zuständig für die Verkehrssicherung des Weges.

- **Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Spree-Havel (WSA):** Das WSA erteilt die schifffahrtspolizeiliche Genehmigung und Nutzungsrechte für Bundeswasserstraßen. Das WSA hat den gesetzlichen Auftrag, die Sicherheit und Leichtigkeit des Schifffahrtsverkehrs sicher zu stellen, die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen, ihrer Ufer und seiner Anlagen durchzuführen, sowie die Verbesserung der Hydromorphologie an Bundeswasserstraßen soweit sie zur Zielerreichung gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) notwendig ist.
- **Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU), Abt. II | Ref. II D – Wasserbehörde – Wasserschutzgebiete und Oberflächengewässerschutz:** Wasserbehörde für wasserrechtliche Genehmigungen und Maßgaben nach WHG, BWG und Wasserschutzgebietsverordnung Johannisthal.
- **Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt (SenMVKU), Abteilung VI Verkehr:** Für die verkehrsfachliche Abstimmung hinsichtlich der Einrichtung geeigneter Querungsanlagen an den kreuzenden Straßen.

5.3 Genehmigungen

- **Strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (WSA):** Für alle Einbauten, die im Bereich der Uferzone vorgenommen werden, ist eine strom- und schifffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG) nach §31 WaStrG vom WSA einzuholen. Dafür muss der Lasteneintrag, der durch die Baulichkeit sowie durch die Baudurchführung hervorgerufen wird, angegeben werden. Bei hohem Lasteneintrag ist ein statischer Nachweis darüber zu erbringen, dass die Spundwände nicht gefährdet sind. Dies ist auch von der Trassierung des Uferwegs und dessen Abstand zur Spundwand abhängig. Je nach Umfang des Vorhabens kann ein Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren erforderlich werden. Das WSA empfiehlt, die Umsetzung abschnittsweise zu planen und Genehmigungen geteilt (für Teilabschnitte) zu beantragen, um unterhalb der Schwelle eines langwierigen Planfeststellungsverfahrens zu bleiben

Bei baulichen Maßnahmen an der Brücke der DB, der Leitungsbrücke nordöstlich der Marggraffbrücke sowie dem Auslaufbauwerk an der Radenzer Straße sind zusätzlich Genehmigungen über den jeweiligen Betreiber einzuholen. Für die Oberflächenentwässerung der befestigten Flächen unterhalb der Brückenbauwerke ist eine Abstimmung mit dem WSA und ggf. eine Genehmigung auf Einleitung in ein Oberflächengewässer notwendig.

- **Wasserbehördliche Genehmigung (SenMVKU/Wasserbehörde):** Die wasserbehördliche Genehmigung für Verkehrsflächen (inkl. Wegeflächen) und Außenanlagen werden im Rahmen des Antrags auf wasserbehördliche Genehmigung nach §22a BWG geprüft. Eine Genehmigung von Anlagen in/an Gewässern darf nur erteilt werden, wenn von dem beabsichtigten Unternehmen weder eine Beeinträchtigung des Wohls der Allgemeinheit, insbesondere der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, noch erhebliche Nachteile für Rechte oder Befugnisse anderer zu erwarten sind. Auch für die Versickerung von Regenwasser ist ein „Antrag auf Erteilung der wasserbehördlichen Genehmigung für Bauvorhaben in Wasserschutzgebieten“ bei der Wasserbehörde zu stellen und die Anforderungen der „Wasserschutzgebietsverordnung Johannisthal/Altglienicke“ zu beachten. Grundsätzlich ist bei einer Flächenversickerung bis zu einer Einstauhöhe unter 10cm keine wasserbehördliche Erlaubnis zur Versickerung einzuholen. Im Fall einer bekannten Altlast im Bereich einer breitflächigen Versickerung kann eine wasserbehördliche Erlaubnis durch die Wasserbehörde als nötig erachtet werden, um die Versickerung von Niederschlagswasser über altlastenfreie Flächen zu erzielen. Eine wasserbehördliche Erlaubnis bei breitflächiger Versickerung auf Altlasten-/Altlastenverdachtsflächen wird ebenfalls im Rahmen des Antrags auf wasserbehördliche Genehmigung nach §22a BWG geprüft. Die Herstellung der Altlastenfreiheit geschieht auf Grundlage der Einschätzung der zuständigen Altlastenbehörde. Für die Errichtung, den Betrieb und die wesentliche Veränderung von Anlagen in/an oberirdischen Gewässern (hier beispielsweise der Weg im 10 m-Bereich des Britzer Verbindungskanals und die Flachwasserzonen) ist nach §§62ff. des BWG eine wasserbehördliche Genehmigung erforderlich. Auch hier erfolgt die Prüfung im Antragsverfahren.
- **Naturschutzrechtliche Genehmigung (BNatSchG/Eingriffsregelung):** Ist ein Vorhaben verbunden mit einem Eingriff (ist es eingriffsrelevant) muss eine naturschutzrechtliche Genehmigung im Rahmen des Eingriffsgutachtens erteilt werden. Dafür findet die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung gem. §§ 14ff

BNatSchG Anwendung (§ 18 Absatz 2 BNatSchG). Es gilt das Prinzip der Vermeidung und Minimierung des Eingriffs: Alle Eingriffe sind auf das notwendige Minimum zu beschränken. Im Eingriffsgutachten sind sämtliche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen darzustellen (wie z. B. Wegführung, Wegaufbau, Wegbreite etc.). Ein Artenschutzfachbeitrag (AFB) ist Bestandteil der naturschutzfachlichen Prüfungen, des Weiteren ist eine Biotoptypenkartierung anzufertigen. Ob für das Vorhaben eine naturschutzrechtliche Genehmigung erteilt werden kann, hängt vom Ergebnis der Prüfung des Eingriffsgutachtens und der Abwägung der Belange (gem. §15(5) BNatSchG) durch das Naturschutzamt ab. Ein Rechtsanspruch auf Erteilung einer Ausnahmegenehmigung besteht nicht. Der Eingriff und Ausgleich für das Vorhaben wird nach Berliner Leitfaden bilanziert. Für die Umsetzung von Ausgleichsmaßnahmen sind Ausgleichsflächen erforderlich auf denen Entwicklungsmaßnahmen und dauerhafte Pflege durch den Vorhabenträger umzusetzen sind.

5.4 Vertragliche Regelungen

- **Widmung:** Der gesamte Uferweg wird dem Fachvermögen Grün, bzw. Sport (TB1) zugeordnet und muss als öffentliche Grünfläche gewidmet werden.
- **Nutzungsvertrag mit dem WSA:** Wenn der Uferweg auf oder unmittelbar an WSA-Flächen verläuft; sowie bei der Wegführung über Treppenanlagen an Brücken muss ein Nutzungsvertrag abgeschlossen werden. Dieser regelt Nutzung, Unterhalt und Versicherung der Anlagen. Mit dem Vertrag geht die Verantwortlichkeit und Finanzierung von Pflege- & Unterhaltungsmaßnahmen auf den Bezirk über.
- **Nutzungsvertrag mit der KGA:** Die Herstellung, Instandhaltung und Verkehrssicherungspflicht für das Verbindungsstück des Weges (TB 6) und die erforderliche Einfriedung der jeweils betroffenen Parzelle müssen vom Vorhabenträger übernommen werden.

5.5 Empfohlene Verfahrensschritte

1. **Vorab-Abstimmungen mit der Wasserbehörde und dem WSA:** Mit einem Entwurf einer Maßnahme kann eine Voranfrage gestellt werden, um eine Einschätzung über die Umsetzbarkeit und die erforderliche Genehmigungsfähigkeit zu erhalten.
- **Vorab-Abstimmungen mit den Berliner Wasserbetrieben (BWB)** zur Entwässerung der Straße Gühlen-

hofer Ufer. Die Leitlinie „Wasserbewusste Entwässerungsplanung“ der BWB ist zu beachten.

- **Eigentumsverhältnisse:** Neben dem Grundstückseigentum ist zu klären, in wessen Eigentum sich die jeweilige Uferbefestigung befindet (Bund, Land Berlin oder sonstige Dritte). Die verbindliche Klärung erfolgt im Einzelfall durch das WSA. Für eine bauliche Maßnahme ist die Zustimmung des Eigentümers der Uferbefestigung einzuholen.
- **Flächenverfügbarkeit:** Es ist sicherzustellen, dass die Schiffbarkeit des Kanals gewährleistet bleibt und keine Einschränkungen für die Schifffahrt entstehen.
- **Auswirkungen auf das Gewässer:** Vorhaben sind daraufhin zu prüfen, ob sie Materialeinträge in die Fahrrinne, Veränderungen der Strömungsverhältnisse oder sonstige nachteilige Effekte auf das Gewässer hervorrufen könnten.
- **Baugrundverhältnisse:** Die geologischen und hydrologischen Bedingungen sind zu untersuchen, um Risiken durch Setzungen, Altlasten oder Grundwasserstände auszuschließen.
- **Baulicher Zustand der Uferbefestigung:** Die Tragfähigkeit und technische Eignung der vorhandenen Bauwerke sind zu prüfen; gegebenenfalls sind Sanierungsmaßnahmen notwendig.
- **Verkehrliche Rahmenbedingungen:** Erforderliche Beschilderungen oder Anpassungen an Land- und Wasserverkehr sind im Vorfeld abzustimmen.
- **Kostenaspekte:** Bereits in der Vorplanung ist abzuschätzen, welche Kosten für Rückbau, Ersatz oder Neubau von Uferbauwerken entstehen.

2. Vorab-Abstimmung mit der Naturschutzbehörde:

Für die jeweilige Fläche ist frühzeitig das erforderliche Vorgehen abzustimmen. Grundsätzlich ist ein Eingriffsgutachten mit einem Artenschutzfachbeitrag zu erstellen. Dabei ist zu beachten, dass diese in der Regel über mehrere Monate gemäß den jeweiligen Kartierungsstandards während der Aktivitätszeit der Arten durchzuführen sind. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für die weiteren Planungen. Des Weiteren ist zu beachten, dass sich im Ergebnis neben zu beachtenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen die Notwendigkeit zur Durchführung von Ausgleichsmaßnahmen ergeben kann, deren Umsetzung auch mit einem erheblichen zeitlichen und bürokratischen Aufwand verbunden sein kann.

3. Flächen- und Rechtsklärung: Parallel sollte die Fläche gesichert werden. Dazu zählt die Zuordnung der Fläche zu dem jeweiligen Fachamt und der Abschluss eines Nutzungsvertrags mit dem WSA oder der KGA Mariengrund (TB6).

4. Vorentwurfs und Entwurfsplanungen: einschließlich Herstellung des Kontakts und Abstimmungen mit den Leitungsträgern (Gas-, Strom- und Abwasserleitungen) und technischer Infrastruktur (Einleitbauwerke der Berliner Wasserbetriebe).

5. Baugenehmigung: Antragstellung Bauantrag beim Bezirksamt: Umfasst Fachplanungen – Wegeentwurf, Tragwerksplanung, Entwässerungskonzept, ggf. Artenschutzgutachten

- **Wasserbehördliche Genehmigung bei Wasserbehörde:** Antrag nach §§62ff. BWG auf wasserbehördliche Genehmigung bzw. Antrag auf wasserbehördliche Erlaubnis nach §§8; 9; 10 und 57 WHG in Verbindung §§14; 16 und 62ff BWG, meist eingebettet in den Bauantrag.

6. Eingriffsgutachten: Wird parallel zur Baugenehmigung abgewickelt. Artenschutz- und Ausgleichsmaßnahmen sind nachzuweisen (siehe §45 BNatSchG).

7. Antragstellung für SSG beim WSA: Bauvorlagen mit statischem Nachweis und baulicher Beschreibung.

8. Abschluss und Umsetzung: Nach Erteilung aller Genehmigungen und Abschluss der Verträge kann die Bauausführung beginnen.

5.6 Kosten

- **Planungskosten:** Der Bezirk trägt die Honorare für alle Planungsleistungen wie Tragwerksplanung, Entwässerung, Artenschutzgutachten oder Biotopkartierung. Diese Leistungen werden in der Regel nach HOAI vergütet.

- **Ausgleichsmaßnahmen / Naturschutz:** Für unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft (z. B. Bodenversiegelung, Vegetationsverlust) sind Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Diese können als direkte Maßnahmen (z. B. Pflanzungen) oder als Zahlung in einen Kompensationspool erfolgen. Auch Pflegekosten oder die Sicherung von Ausgleichsflächen sind vom Bezirk zu tragen.

- **Vertragliche und grundstücksbezogene Kosten:** Sofern der Uferweg über Flächen im Eigentum des Bundes (z. B. WSA) verläuft, können Kosten für Nut-

zungsverträge, Versicherungsauflagen oder Vermessungsleistungen anfallen. Die genauen Kosten hängen vom Umfang der Flächennutzung und den individuellen vertraglichen Regelungen ab.

- **Baukosten:** Die eigentlichen Baukosten umfassen alle Aufwendungen für Rückbau, Neubau oder Erhaltung von Uferbauwerken sowie für den Wegebau, Ausstattungselemente und begleitende Begrünungsmaßnahmen. Hinzu kommen gegebenenfalls Kosten für wasserbauliche Sicherungen, die Herstellung barrierefreier Zugänge oder technische Anlagen wie Beleuchtung. Baukosten stellen damit den größten Ausgabenposten im Gesamtprojekt dar und müssen im Einzelfall detailliert kalkuliert werden.

5.7 Weitere rechtliche Anforderungen

- **Technische Planungsstandards:** Die Ausführung des Weges muss gemäß den Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (RStO) erfolgen. Für eine barrierefreie Gestaltung gelten die DIN 18040-3 sowie die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Zusätzliche Anforderungen ergeben sich aus dem Berliner Mobilitätsgesetz in Verbindung mit den Leitlinien zur barrierefreien Stadtgestaltung.
- **Querungshilfen:** Grundlage für die Einschätzung von Verkehrsströmen und möglichen Querungshilfen (Gehwegvorstreckung mit Mittelinsel, Ampel) bildet die RAS. Im weiteren Verlauf der Planung sind hierzu dann Abstimmungen mit SenMVKU Abt. VI (Dauerhafte Anordnungen) erforderlich.
- Die **Verkehrssicherungspflicht** des Weges und der Aufenthaltsbereiche hätte u. a. Maßnahmen, wie die Entfernung von Totholz, Einkürzung von Kronen sowie die vereinzelte Rodung von Bäumen zur Folge, die nicht im Sinne des Naturschutzes sind. Das Thema der Verkehrssicherungspflicht ist entsprechend im Eingriffsgutachten mitzubetrachten. Um diese Maßnahmen wie oben genannt zu vermeiden, wird daher angeregt, dass das SGA die Grünfläche beschildert mit „Betreten auf eigene Gefahr“. Bei Podesten oder ufernahen Aufenthaltsflächen ist auf ein Badeverbot hinzuweisen. Anlegen oder Aussteigen ist zu unterbinden (mittels Hinweisschilder „Baden verboten“ bzw. „Ankern verboten“).
- **Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL):** Die Machbarkeitsstudie gibt Empfehlungen für die Standorte von Flachwasserzonen und Ersatzstrukturen auf Grundlage des Maßnahmenkonzepts. Die Frage der Zuständigkeit und Trägerschaft

(Bund oder Land) ist in Berlin bisher nicht einheitlich geklärt: Die Zuständigkeit für den wasserwirtschaftlichen Ausbau zur Erreichung der Bewirtschaftungsziele der WRRL liegt beim Eigentümer, also dem Bund (WSA). Falls sich Uferbefeestigungen im Eigentum des Landes befinden, ist ein Umbau/eine Sanierung dieser Uferwände durch dieses zu finanzieren. Zuständig wäre in diesem Fall SenMVKU Abt. V. Außerdem ist das Land für die Gewässerreinigung zuständig, was insbesondere die Sammlung von Müll einschließt, welches durch Flachwasserzonen erschwert werden könnte. Hier ist in jedem Fall eine detaillierte Einzelfallprüfung erforderlich. Bei der Anlage von landseitigen Flachwasserzonen auf landeseigenen Grundstücken kann der Bezirk die Planung initiieren.

5.8 Förderbedingungen

Für die Inanspruchnahme von Städtebaufördermitteln gelten Zweckbindungsfristen und Anforderungen an Nachweispflichten. Dazu gehören u. a. barrierefreie Ausführung, Beteiligungsdokumentation, sozialräumliche Wirkung und die Einhaltung naturschutzfachlicher Standards. Zudem ist der projektbezogene Mitteleinsatz nachzuweisen und über mehrere Jahre zu dokumentieren.

- Mögliche Fördertöpfe für wasserbezogene Maßnahmen im Bundesprogramm Blaues Band Deutschland sind das **BBD-Auenförderprogramm des BfN** und das **Aktionsprogramm Natürlicher Klimaschutz (ANK)**.
- **EFRE / regionale Entwicklungsfonds:** Integrierte Freiraum- und Quartiersentwicklungen können über EU-Mittel (z. B. in Strukturprogrammen wie EFRE) gefördert werden, meist mit städtebaulichem Bezug. (Hinweis: Förderhöhe meist bis zu 2/3, abhängig vom Bundesland und Projektumfang.)
- Für Bodensanierungen auf landeseigenen Grundstücken mit gesamtstädtischer Bedeutung (Begründung notwendig) kann das SGA Amtshilfe bei der SenMVKU Abteilung V (Ansprechpartnerin Frau Mientus) beantragen. Sofern SenMVKU in Amtshilfe die Sanierung durchführt, werden die Kosten zu 100% von dieser Abteilung getragen. Die ordnungsbehördliche Zuständigkeit liegt weiterhin bei SenMVKU, II C. SenMVKU übernimmt das Projektmanagement (z. B. Ausschreibungen für Ing.-Büro und Baufirma). Eine Projektlaufzeit von 2-3 Jahren (von der Beantragung bis zum erfolgten Bodenaustausch) ist zu berücksichtigen. Als relevanter Bereich hierfür kommt der TB1 in Frage.

6. MASSNAHMEN

Die im Rahmen der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Maßnahmensteckbriefe stellen ein zentrales Werkzeug zur Entwicklung eines durchgehenden, qualifizierten und barrierearmen Uferwegs am BVKs dar. Sie dienen der strukturierten Darstellung konkreter Maßnahmevorschläge und bilden die Grundlage für eine schrittweise und koordinierte Umsetzung.

Die insgesamt 20 Steckbriefe der 15 Maßnahmen mit dazugehörigen Alternativen beziehen sich auf räumlich und funktional abgrenzbare Einheiten innerhalb des Planungsraums, deren Realisierung als Paket empfohlen wird. Dies ermöglicht einen differenzierten Vergleich der jeweiligen baulichen, rechtlichen und naturschutzfachlichen Rahmenbedingungen sowie der jeweiligen Umsetzungsanforderungen einer Maßnahme.

Jeder Steckbrief enthält neben einem Lageplan des Konzeptentwurfs eine Übersicht zur Flächenverfügbarkeit, den einzubeziehenden Akteure und erforderlichen Genehmigungen sowie eine grobe Einschätzung zu Dringlichkeit, Realisierbarkeit und Kostenintensität. Für jede Maßnahme wird die örtliche Ausgangssituation und die empfohlene Maßnahme beschrieben, sowie hinsichtlich Barrierefreiheit und Eingriffsintensität eingeordnet. Im Fall von Varianten enthalten die Steckbriefe eine qualitative Gegenüberstellung der jeweiligen Lösungsansätze.

Ziel der Maßnahmensteckbriefe ist es, priorisierungsfähige und nachvollziehbar strukturierte Handlungsempfehlungen bereitzustellen, die als Einzelmaßnahmen sinnvoll das Gesamtkonzept unterstützen. Die Steckbriefe ermöglichen eine transparente Kommunikation mit Fachverwaltungen, politischen Gremien, Grundstückseigentümer*innen und weiteren Beteiligten und bilden damit ein zentrales Instrument zur Vorbereitung und Steuerung der weiteren Planungs- und Umsetzungsschritte.

6.1 Bewertung

Dringlichkeit

Bewertung, wie essenziell die Maßnahme ist, um den durchgängigen, barrierefreien Uferweg herzustellen.

4 – Unverzichtbar

Die Maßnahme ist wesentliche Voraussetzung zur Herstellung der Wegeverbindung. Ohne ihre Umsetzung kann der Uferweg nicht barrierearm genutzt werden.

3 – Sehr wichtig

Maßnahme ist erforderlich zur Sicherstellung der lückenlosen Barrierefreiheit der Wegeverbindung. Ohne Umsetzung ist der Uferweg nicht durchgängig barrierefrei nutzbar.

2 – Ergänzend

Maßnahme verbessert den Komfort oder die Zugänglichkeit, ist aber für den funktionalen Wegeverlauf nicht zwingend notwendig.

1 – Optional

Maßnahme hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die Durchgängigkeit oder Barrierefreiheit, sondern dient der Aufenthaltsqualität.

Realisierbarkeit

Einschätzung, wie einfach oder schwierig die Umsetzung ist, unter Berücksichtigung von Eigentumsverhältnissen, Abstimmungsbedarfen und technischem Umsetzbarkeit.

4 – Hoch

Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar, da sie ausnahmslos landeseigenen Flächen beansprucht, Abstimmungsbedarfe nur zwischen den Fachämtern bestehen und mit standardisierter Bauweise umsetzbar ist.

3 – Mittel

Maßnahme ist umsetzbar, da sie neben landeseigenen Flächen auch Bundesflächen unter Verwaltung der WSV beansprucht, die weitere Abstimmungsbedarfe, Nutzungsverträge und eine ssG erfordern, umsetzbar mit standardisierter Bauweise. Oder die Maßnahme beansprucht ausnahmslos landeseigene Flächen, erfordert aber besondere bauliche Lösungen, z. B. zur Überwindung großer Höhenunterschiede oder Engstellen.

2 – Eingeschränkt

Maßnahme erfordert Abstimmungen und Nutzungsverträge mit besonderen oder mindestens zwei verschiedenen Flächeneigentümer*innen, oder die Maßnahme betrifft WSV-Flächen und die Erfordernis für besondere bauliche Lösungen.

1 – Niedrig

Umsetzung der Maßnahme ist derzeit sehr unwahrscheinlich, da sie an sehr aufwendige Prozesse, wie der Änderung eines Planfeststellungsbeschlusses gebunden ist oder sehr unkalkulierbare Kostenrisiken trägt, wie besonders hohe Lasteneinträge auf die Spundwand.

Kostenintensität

Für die Maßnahmen wurde eine grobe Einschätzung der Baukosten in Relation zu typischen Wegebau- und Freiraumgestaltungsmaßnahmen vorgenommen, die als Orientierungswerte dienen. Die aufgeführten Kosten beziehen sich ausschließlich auf die unmittelbaren Herstellungskosten der vorgesehenen Flächen und Beläge (z. B. wassergebundene Wegedecken) unter Annahme regulärer Boden- und Bauverhältnisse.

Mehrkosten können u. a. entstehen für:

- Maßnahmen zur Ufersicherung (Böschungssicherung, Spundwände, Wasserbauwerke, Erosionsschutz) bzw. zu Tragfähigkeitsverbesserungen des Untergrunds (Bodenverbesserung, Bodenaustausch, Geogitter, Tiefgründung)
- Mehrkosten für Altlastensanierung
- Naturschutzfachliche Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Biotop- oder Artenschutzauflagen und naturschutzfachliche Baubegleitung
- Verkehrs- und Arbeitssicherungsmaßnahmen während der Bauzeit (Absperrungen, Umleitungen, Baustelleneinrichtung)

Für die weitere Projektbearbeitung ist es daher notwendig, diese Aspekte gesondert zu prüfen und zu bewerten. Die dargestellten Kostenansätze dienen ausschließlich der frühen Orientierung und sind nicht als Kostenschätzung mit Aufschlüsselung in Kostengruppen nach DIN 276 zu verstehen.

4 – Sehr hoch

Sehr kostenintensiv durch Größe, Lage, Genehmigungs-erfordernisse oder Spezialbau, über 350.000€

3 – Hoch

Hoher technischer Aufwand, ggf. komplexe Gründungs- oder Wasserbauarbeiten, Sonderlösungen, 200.000-350.000€

2 – Mittel

Moderater Aufwand; ortsübliche Gestaltung ohne erhöhten baulichen Aufwand oder besondere Materialien, 75.000-200.000€

1 – Niedrig

Geringer Kostenaufwand; einfache Maßnahme mit Standardmaterialien und begrenztem Bauvolumen, bis 75.000€.

6.2 Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum

Eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung baulicher Maßnahmen ist die Grundstücksverfügbarkeit. Maßnahmen auf Grundstücken in Landeseigentum sind leichter realisierbar. Hingegen erfordern Maßnahmen auf Flächen Dritter (z. B. Flächen des WSA) zusätzliche Abstimmungen und Nutzungsverträge.

Beteiligte Akteur*innen

Die Anzahl der beteiligten Akteure beeinflusst die Komplexität der Umsetzung. Maßnahmen mit klarer Zuständigkeit und wenigen Akteuren sind einfacher zu realisieren. Steigt die Anzahl beteiligter Stellen – z. B. Senatsverwaltungen, Bundesbehörden, Fachämter, Vereine oder private Eigentümer*innen – erhöht sich der Abstimmungs- und Koordinationsaufwand entsprechend.

Genehmigungsverfahren

Neben der Baugenehmigung können weitere Genehmigungen erforderlich werden: Strom- und schiffahrtspolizeiliche Genehmigung (ssG), Wasserbehördliche Genehmigung (WbG), Naturschutzrechtliche Genehmigung (NrG) bei Maßnahmen mit potenzieller Auswirkung auf Biotop, geschützte Arten oder landschaftsbildprägende Strukturen. Die Verfahren sind mit unterschiedlichen Zeitbedarfen und Anforderungen verbunden. Anzahl

und Dauer der Genehmigungsverfahren beeinflussen die Realisierbarkeit.

6.3 Bausteine

Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmenbausteine bilden wiederkehrende Module. Ihnen liegen Gestaltungs- und Qualitätsanforderungen zugrunde, die unabhängig vom konkreten Standort gelten. Sie werden im Folgenden definiert und stellen sicher, dass funktionale und gestalterische Standards entlang des gesamten Uferwegs eingehalten werden. Gleichzeitig erleichtert die Modularisierung die planerische Handhabung, die Kostenermittlung und die Umsetzung der Maßnahmen. Im Rahmen der Steckbriefe werden die Bausteine je nach örtlicher Situation kombiniert, angepasst oder ergänzt.

Wegeausbau und Oberfläche

- Der Uferweg wird nach „Design for All“-Leitlinien als wassergebundene Wegedecke mit einer Wegbreite von regulär 2,5 m (min. 1,80 m, max. 4 m) ausgeführt, um ausreichend Platz für barrierefreien Begegnungsverkehr zu bieten. An Stellen mit geringer Flächenverfügbarkeit kann vom Mindestmaß abgewichen werden, sofern in regelmäßigen Abständen Ausweichbuchten vorhanden sind. Ein leichtes Quergefälle zum Ufer hin (max. 2,5 %) sorgt für die Entwässerung der Wegfläche. An der Wegkante wird ein schmaler Versickerungstreifen ausgebildet, damit das seitlich entwässerte Niederschlagswasser vor Ort versickern kann.
- Die Wegführung ist stufenlos konzipiert; wo Höhenunterschiede überwunden werden müssen, sind **Rampen nach DIN 18024-2** vorgesehen. Rampen dürfen max. 6 % Längsneigung aufweisen, alle 6 m eine Zwischenpodestfläche (ergibt ein durchschnittliches Gefälle von 5,5%). Die Rampen werden rutschfest, eben und gut befahrbar für Rollstühle, Rollatoren und Kinderwagen ausgeführt. Übergänge sind so auszuführen, dass keine Kanten oder Höhenunterschiede entstehen, die für mobilitätseingeschränkte Personen ein Hindernis darstellen könnten.

Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsbereiche

- **Rastplätze:** Aufenthaltsangebote entlang des Weges. Einfache Parkbänke nach „Design for All“-Handbuch, mit Rücken- und Armlehnen sowie einer Sitzhöhe von mindestens 44 cm. Diese barrierefreien Orte bieten bequeme Rastmöglichkeiten und sind für alle Generationen und Personengruppen nutzbar. Jeder Sitzplatz wird mit einem Papierkorb kombiniert.
- **Liegepodeste:** an besonders attraktiven Rastplätzen, etwa auf den größeren Freiflächen an beiden

Endpunkten des Weges, werden komfortable Liegepodeste vorgesehen. Diese laden zum längeren Verweilen, Sonnen oder Picknicken ein und werten die Aufenthaltsqualität an Schlüsselstandorten auf.

- **Rastplätze am Ufer:** Sie bieten Raum für kurze Pausen, fördern die Aufenthaltsqualität und sind barrierefrei zugänglich. Ihre Ausgestaltung variiert je nach Standort als Holzpodest oder landschaftlich eingebundene Uferstelle, folgt jedoch einer einheitlichen Gestaltungslogik, die ein wiedererkennbares Erscheinungsbild des Uferwegs sicherstellt.
- **Sitzstufen in der Uferböschung:** Wo es die Topographie zulässt, werden breite treppenartige Sitzstufen in die Uferböschung integriert. Diese ermöglichen es, nah am Wasser zu sitzen und die Uferatmosphäre zu erleben. Sie dienen zugleich als Treffpunkte und attraktive Aufenthaltsorte, insbesondere für Jugendliche und junge Erwachsene..

Orientierung und Beschilderung

- Ein einheitliches **Leitsystem** sorgt für eine klare Orientierung der Besucher*innen. Alle Zugänge zum Uferweg von den umliegenden Straßen und Quartieren werden einheitlich ausgeschildert, sodass der Weg leicht aufgefunden und erkannt werden kann. Die Wegweiser können darüber hinaus die Distanz zu Zielen in der Umgebung (z. B. Brücken, Parks, Sehenswürdigkeiten) angeben.
- An wichtigen Knotenpunkten entlang des Weges sind darüber hinaus **Verteilerpunkte** geplant. Ein Verteilerpunkt umfasst jeweils eine Orientierungstafel mit Karte des Uferwegs und Informationen über die Umgebung und eine Sitzmöglichkeit. Diese Punkte dienen als Treffpunkte und Einstiegsstellen: Besucher*innen können hier rasten, sich orientieren und Routen planen. Gleichzeitig markieren sie Verbindungsstellen zu anderen Wegen oder Quartieren.
- Darüber hinaus kann der Uferweg mit einer **thematischen Beschilderung** ausgestattet werden. Angedacht ist ein „Wasserlehrpfad“, der entlang der Route auf interessante Aspekte des Gewässers und der Gewässerökologie hinweist. An ausgewählten Stationen informieren Schautafeln über die lokale Flora und Fauna (z. B. Röhrlicht, Biber, Wasservögel), über die Geschichte und Bedeutung des BVKs, sowie über Themen wie Gewässerschutz und Hochwasservorsorge.

Fahrradabstellanlagen

- An den Haupteingängen und wichtigen Zugangspunkten werden **Fahrradabstellanlagen** eingerichtet. Hier wird das Modell „Kreuzberger Bügel“ emp-

fohlen, eine fest im Boden verankerte Bügelform mit charakteristischem zweiten Querriegel auf halber Höhe („Knieholm“), der es ermöglicht, Fahrräder unterschiedlicher Rahmengröße stabil anzulehnen. Diese Anlehnbügel gelten als nutzerfreundlich und diebstahlsicher, da Fahrräder am Rahmen angeschlossen werden können und alle Radgrößen Halt finden.

- Darüber hinaus kann die Installation von **Fahrradsperren** – etwa versetzt angeordnete Sperrbügel, geeignete Pollerreihen oder Drängelgitter – das unzulässige Befahren des Weges mit dem Fahrrad wirksam einschränken. Entsprechend den „Hinweisen für barrierefreie Verkehrsanlagen“ (H BVA, FGSV 2011) sollten Durchgänge so gestaltet werden, dass Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen passieren können, während die räumliche Anordnung der Elemente eine wirkungsvolle physische Barriere für Radfahrende bildet. Vergleichbare Lösungen kommen in Berlin bereits vielfach zur Anwendung, etwa an den Zugängen der Neuköllner Thomashöhe.

Beleuchtung

- **Punktuelle Beleuchtung** ist an ausgewählten kritischen Stellen vorgesehen, etwa unter Brückenunterführungen oder an wichtigen Zugangspunkten, an denen sie aus Sicherheitsgründen erforderlich ist. Die Leuchten sind so auszuwählen und zu installieren, dass sie blendfrei für Schifffahrt und Anwohnerschaft bleiben. Dazu sollen sie mit Abschirmungen nach oben und zum Wasser hin ausgestattet werden, sodass der Lichtkegel ausschließlich den Weg selbst erhellt und weder auf die Wasserfläche noch in den Himmel abstrahlt. Zudem sollten aus Sicht des Umwelt- und Naturschutzamtes – wenn auf Beleuchtung nicht verzichtet werden kann – warmweiße, insektenfreundliche Leuchtmittel mit geringem Blauanteil eingesetzt werden, um Auswirkungen auf nachtaktive Insekten und andere Tiere möglichst zu minimieren. Optional ist der Einsatz von Bewegungsmeldern oder zeitgesteuerten Dämmerungsschaltern möglich, damit die Beleuchtung ausschließlich bei tatsächlicher Nutzung aktiviert wird.

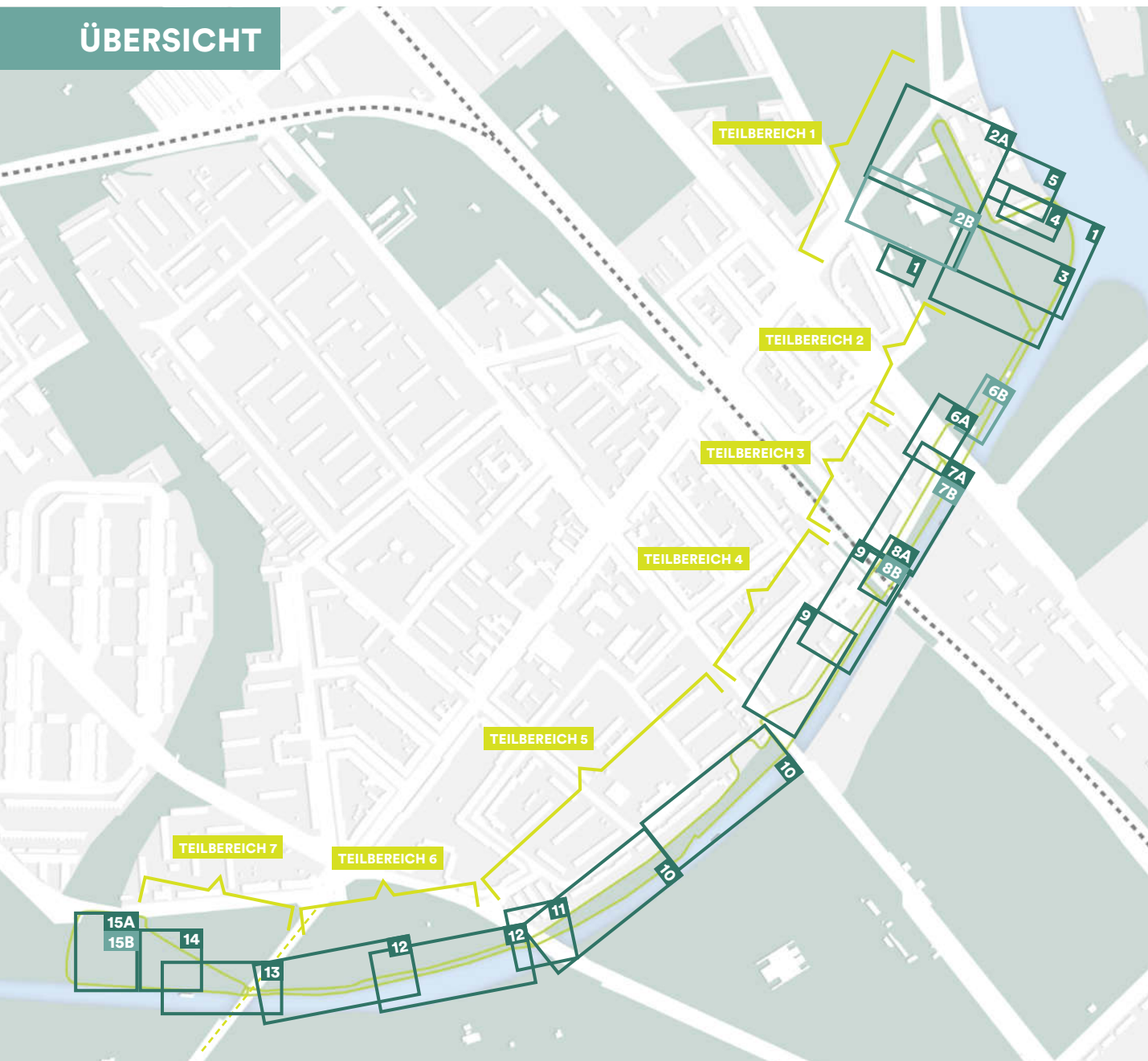
Naturschutzfachliche Maßnahmen

- Entlang des Ufers sollen ausschließlich heimische, **standortgerechte Gehölze** – insbesondere Baum- und Straucharten des Auenwalds – verwendet werden. Invasive krautige Arten sind nach Möglichkeit mit artspezifischen Maßnahmen zu entfernen. Bei invasiven Gehölzen, wie der Robinie, ist die Entnahme abhängig vom angestrebten Ziel der Biotopentwicklung und im Einzelfall zu prüfen.
- Die vorhandenen **Röhrichtzonen** sind ein wesentlicher Bestandteil der natürlichen Ufervegetation und

stellen einen wichtigen Lebensraum für zahlreiche Tierarten dar. Ihre Aufwertung und Pflege kann gegebenenfalls als Ausgleichsmaßnahme für Eingriffe im Zuge der Baumaßnahme berücksichtigt werden.

- **Land- oder wasserseitige Flachwasserzonen** können als Ersatzhabitat angelegt werden. Die Anlage solcher Zonen erfolgt im Rahmen des wasserwirtschaftlichen Ausbaus zur Erreichung der WRRL-Ziele durch den Bund (WSA) und ist nicht originärer Bestandteil des Uferwegebaus.
- Als Alternative sind „**Vertical Wetlands**“ denkbar, die kostengünstiger sind und weniger stark in die Fahrrinne eingreifen.
- In Abstimmung mit der Naturschutzbehörde sollten **Biber- und Otter-Ausstiege** integriert werden.
- **Baumreihen** entlang des Weges dienen einerseits der landschaftlichen Gestaltung, andererseits dem Klima- und Artenschutz.

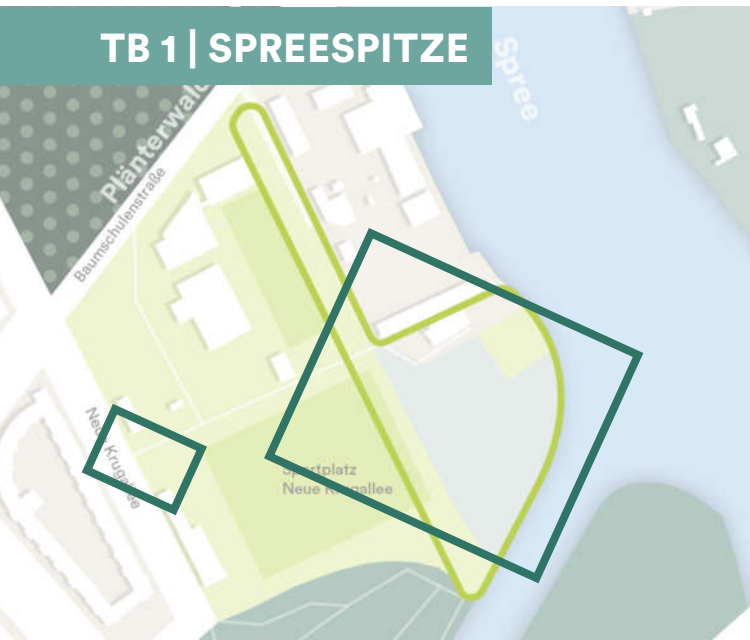
ÜBERSICHT



Maßnahmen

- | | | | |
|-----------|---|------------|--|
| 1 | Uferweg Spreespitze | 8A | Zugang Unterführung Bahnbrücke Vorzug |
| 2A | Durchwegung Privatgrundstück Vorzug | 8B | Zugang Unterführung Bahnbrücke Alternative |
| 2B | Durchwegung Privatgrundstück Alternative | 9 | Uferweg Güldenhofer Ufer Süd |
| 3 | Verlängerung Kiehnwerderallee | 10 | Uferweg Radenzer Straße |
| 4 | Spielplatz an der Sportwiese | 11 | Strandperle |
| 5 | Umfeld Bootshaus | 12 | Uferweg am Mariengrund |
| 6A | Ampel Köpenicker Landstraße | 13 | Uferweg Forsthausallee Ost |
| 6B | Uferweg zur Marggraffbrücke | 14 | Streuobstwiese |
| 7A | Uferweg Güldenhofer Ufer Nord Vorzug | 15A | Uferweg Forsthausallee West Vorzug |
| 7B | Uferweg Güldenhofer Ufer Nord Alternative | 15B | Uferweg Forsthausallee West Alternative |

Maßnahmen		Dringlichkeit				Realisierbarkeit				Kostenintensität			
TEILBEREICH 1	#1 UFERWEG SPREESPITZE												
VORZUG	#2A DURCHWEGUNG PRIVATGRUNDSTÜCK												
ALTERNATIVE	#2B DURCHWEGUNG AN DER SCHWIMMHALLE												
	#3 VERLÄNGERUNG KIEHNWERDERALLEE												
	#4 SPIELPLATZ AN DER SPORTWIESE												
	#5 UMFELD BOOTSHAUS												
TEILBEREICH 2	VORZUG #6A AMPEL KÖPENICKER LANDSTRASSE												
	ALTERNATIVE #6B UFERWEG ZUR MARGGRAFFBRÜCKE												
TEILBEREICH 3	VORZUG #7A UFERWEG GÜLDENHOFER UFER NORD												
	ALTERNATIVE #7B UFERWEG GÜLDENHOFER UFER NORD												
	VORZUG #8A ZUGANG UNTERFÜHRUNG BAHNBRÜCKE												
	ALTERNATIVE #8B ZUGANG UNTERFÜHRUNG BAHNBRÜCKE												
TEILBEREICH 4	#9 UFERWEG GÜLDENHOFER UFER SÜD												
TEILBEREICH 5	#10 UFERWEG RADENZER STRASSE												
	#11 STRANDPERLE												
TEILBEREICH 6	#12 UFERWEG AM MARIENGRUND												
TEILBEREICH 7	#13 UFERWEG FORSTHAUSALLEE OST												
	#14 STREUOBSTWIESE												
	VORZUG #15A UFERWEG FORSTHAUSALLEE WEST												
	ALTERNATIVE #15B UFERWEG FORSTHAUSALLEE WEST												



Bestandssituation

Die Brachfläche wird im Sommer als Liegewiese genutzt. Ein Trampelpfad verläuft vom Stichweg, der das Bootshaus erschließt, zum Ufer und bis zum Anschluss an das Wegenetz am Rodelberg. Das flache, mit einer Steinschüttung befestigte Ufer wird als informelle Badestelle genutzt. An einigen Stellen finden sich Vorstufen von Röhrichtbewuchs. Auf der Fläche südöstlich des Bootshauses befindet sich ein einfacher Basketballkorb.

Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme sieht die bauliche Herstellung eines Uferwegs zwischen dem Anschluss Kiehnwerderallee bzw. Neue Krugallee und dem asphaltierten Uferweg am Rodelberg unter Einbezug der gesamten Sportanlagen vor. Der Uferweg schließt alle weiteren vorgeschlagenen Maßnahmen zur Qualifizierung der Spreespitze an. Ein Verteilerpunkt am Anschluss Kiehnwerderallee markiert den Übergang zur Sportwiese mit den angrenzenden Bewegungs- und Aufenthaltsangeboten. Er umfasst eine Orientierungstafel, eine Sitzbank sowie eine Fahrradabstellanlage. Zusätzlich wird am Eingang Neue Krugallee eine weiterführende Beschilderung und eine weitere Fahrradabstellmöglichkeit geschaffen.

Für die zentrale Brachfläche wird eine offene, multifunktional nutzbare Wiesenfläche vorgeschlagen und für eine spätere, abgestimmte Entwicklung im Rahmen des Standortentwicklungskonzepts freigehalten.

Die informelle Badestelle unter einer Korkenzieherweide wird als Weidenrastplatz entwickelt und an den Uferweg angeschlossen. Ergänzend werden an der Uferböschung im Bereich der vorhandenen Ufervegetation Sitzstufen eingerichtet, die den Blick über den gesamten Bereich der Mündung des BVKs freigeben.

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA
Beteiligte Akteure	BA-FB Sport, StEK, WSA
Genehmigungen	ssG, WbG, NrG

Barrierefreiheit

Der barrierefreie Uferweg verbindet die Kiehnwerder Allee mit dem Rodelberg und bindet die geplanten Aufenthaltsangebote am Ufer und am Rudervereinshaus an. Damit wird eine umfassende Nutzung des gesamten Geländes ermöglicht.

Klimaschutz

Der Eingriff durch den Bau des Uferwegs, des Verteilerplatzes und der Rastplätze am Ufer soll so gering wie möglich gehalten werden. Die vorhandene Vegetation soll weitestgehend erhalten bleiben und kann durch gezielte Maßnahmen aufgewertet und weiter entwickelt werden. Grundsätzlich ist eine flächendeckende Begrünung des gesamten Geländes empfehlenswert, um möglichst wenig Niederschlagswasser durch die belasteten Bodenschichten in das Grundwasser gelangen zu lassen.

Ergänzende Gehölzpflanzungen an den Rändern der Sportwiese ermöglichen die Verschattung und Verbesserung des Mikroklimas der Aufenthaltsflächen. Der vorhandene Bestand des invasiven Japanischen Staudenknöterichs ist durch artspezifische Maßnahmen zu bekämpfen. Der Umgang mit dem Robinienbestand ist zu prüfen. Die Anlage einer Flachwasserzone im Bereich des Röhrichts ist langfristig denkbar und könnte im Rahmen der Umsetzung der WRRL durch das WSA entwickelt werden.

Weitere Hinweise

Die Maßnahmen werden parallel im Standortentwicklungskonzept Rodelberg erarbeitet. Ziel ist hier u.a. eine verbesserte Beschilderung der Fläche, der Ausbau von Sitzmöglichkeiten und Fahrradabstellanlagen.

Eine Bodenuntersuchung in der ersten Planungsphase muss detaillierte Aufschlüsse über die Altlastensituation geben. Daraus sind auch die Kosten abzuleiten und die Realisierbarkeit einzelner Bausteine neu zu bewerten.

Für die dauerhafte Nutzbarkeit als Uferweg ist eine rechtlich verbindliche Sicherung der Wegeverbindung unverzichtbar, etwa über eine formelle Widmung als öffentliche Grünverbindung oder durch eine Anpassung der bestehenden Nutzungszuweisung. Ohne eine solche Regelung besteht das Risiko, dass der Weg mittel- bis

#1 | UFERWEG SPREESPITZE

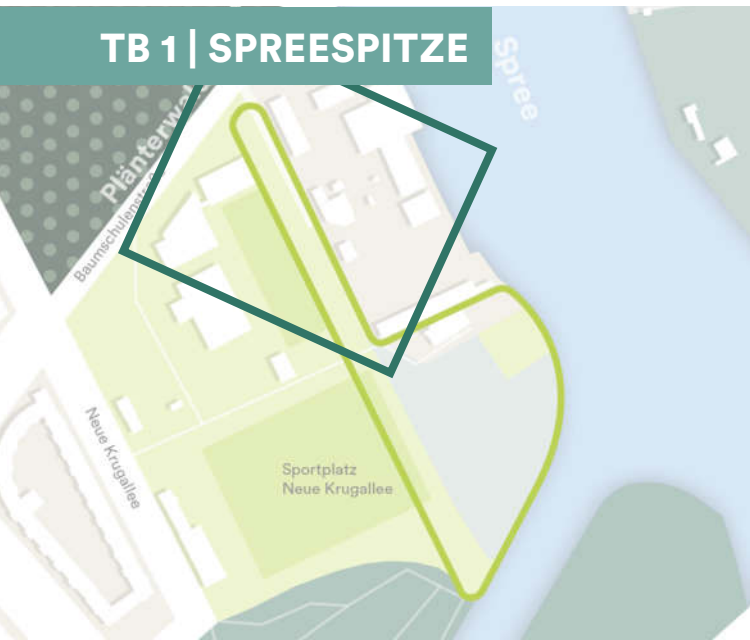


langfristig durch Zugangsbarrieren, etwa durch Tore oder Nutzungsänderungen, unterbrochen werden oder ganz entfallen könnte.

Perspektivisch sollte geprüft werden, wie mit der Badenutzung verantwortungsvoll umgegangen werden kann, etwa durch wasserbezogene Informationen, Hinweise zur Eigenverantwortung oder ggf. abgestimmte temporäre Aufsichtsmodelle.

Bausteine

- Uferweg
- Weidenrastplatz
- Rastplatz Spreespitze
- Verteiler mit Beschilderung, Radabstellanlage und Sitzbank
- Beschilderung und Radabstellanlage Neue Krugallee
- Sportwiese mit ergänzenden Gehölzpflanzungen
- Aufwertung Ufervegetation
- Flachwasserzone
- Station Wasserlehrpfad



Bestandssituation

Die Kiehnwerderallee ist eine historische Wegeverbindung vom Plänterwald zum Ufer des BVKs. Heute ist sie auf einem kurzen Abschnitt zwischen der Baumschulenstraße und den Sportanlagen an der Neuen Krugallee unterbrochen. Der Weg verläuft dort als gepflasterter Weg über eine Liegenschaft des Landes Berlin (genutzt von der Wasserschutzpolizei, siehe Abb. 1) sowie ein angrenzendes Privatgrundstück östlich der bezirkseigenen Tennisplätze (Baumschulenstraße 1B, siehe Abb. 2).



1 Ehem. Kiehnwerderallee auf dem Grundstück der Wasserschutzpolizei

Aktuell ist die Verbindung über das Privatgrundstück beidseitig durch Mauern bzw. Zäune abgeschnitten. Fußgänger*innen weichen auf einen informellen Trampelpfad westlich der Schwimmhalle aus und müssen einen Umweg in Kauf nehmen. Die ursprüngliche Wegachse ist anhand erhaltener Alleeebäume und einem gepflasterten Weg noch erkennbar. Für das Privatgrundstück ist im Grundbuch ein öffentliches Geh-, Fahr- und Leitungsrecht ohne Verortung eingetragen.

Dringlichkeit				
Realisierbarkeit				
Kostenintensität				
Rahmenbedingungen				
Flurstückseigentum	Land Berlin, privat m. Grundbucheintrag			
Beteiligte Akteure	Wasserschutzpolizei, Privateigentümer*in			
Genehmigungen	keine			

Die Herstellung einer durchgehenden Wegführung ist im „Planwerk Südost“ vorgesehen und entspricht einem übergeordneten öffentlichen Interesse.

Maßnahmenbeschreibung

Ziel der Maßnahme ist die Wiederherstellung der historischen Wegeverbindung auf Grundlage des bestehenden Wegerechts. Vorgesehen ist die Sicherung der historischen, baulich noch vorhandenen Wegeverbindung für die Öffentlichkeit auf dem Grundstück der Polizei und dem Privatgrundstück. Ein Neubau des Weges mit wassergebundener, barrierefreier Oberfläche ist in einem weiteren Schritt zu prüfen. Eine klare Abgrenzung (z. B. durch Zaun oder Bepflanzung) zur privaten Nutzung auf dem Grundstück kann der Konfliktvermeidung dienen.

Eine Beschilderung und eine Radabstellanlage sind am Übergang Baumschulenstraße vorgesehen.



2 Ehem. Kiehnwerderallee auf dem Privatgrundstück

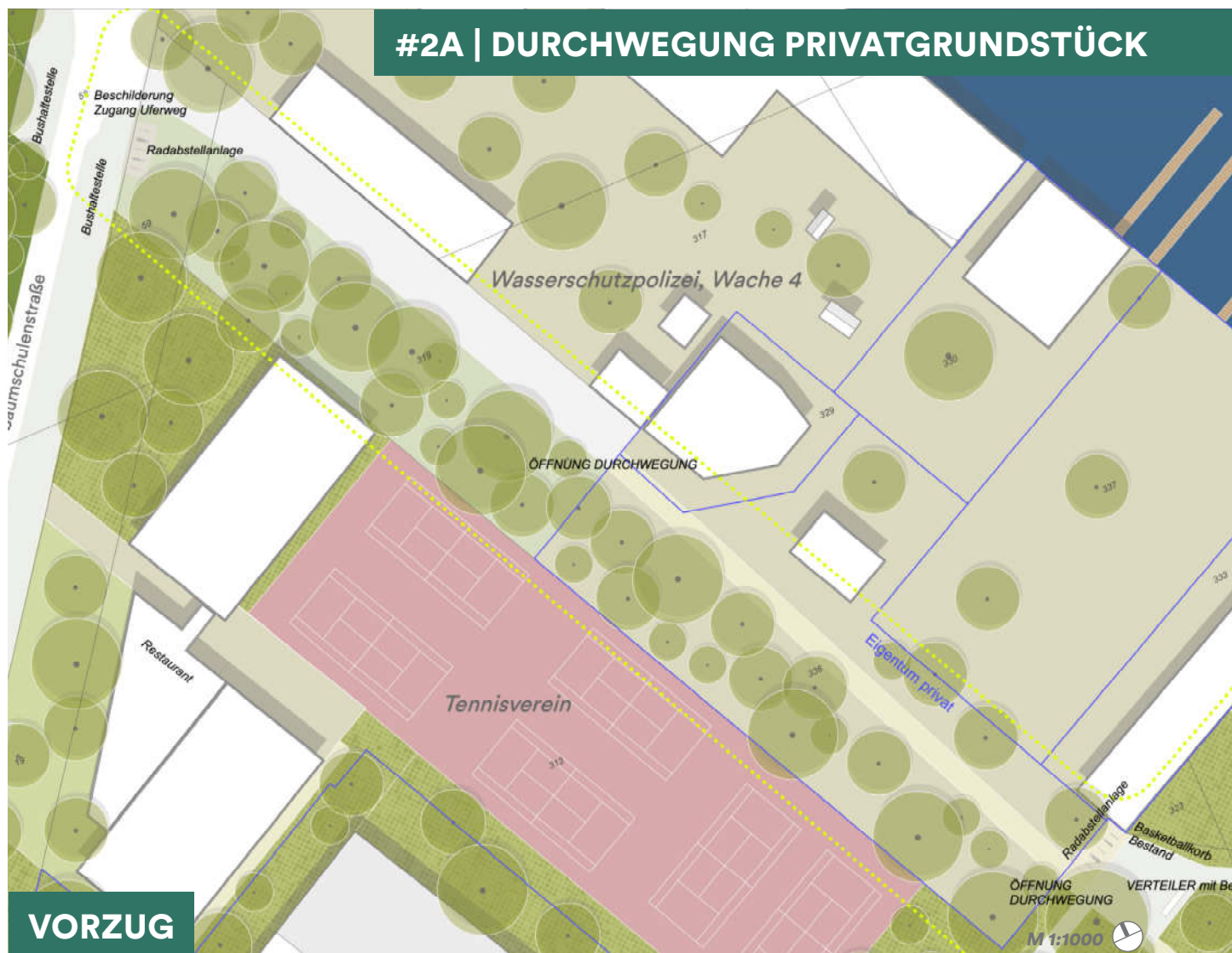
Barrierefreiheit

Die Wiederherstellung der historischen Wegeverbindung entlang der Kiehnwerderallee schafft die Voraussetzung für eine barrierefreie Querung in Ost-West-Richtung. Die vollständig barrierefreie Nutzung des Wegabschnitts kann jedoch nur durch einen Neubau des Weges gewährleistet werden.

Klimaschutz

Die Maßnahme ist mit einem geringem Eingriff verbunden, wenn der vorhandene Wegebelaag weitgehend er-

#2A | DURCHWEGUNG PRIVATGRUNDSTÜCK



VORZUG

halten bleibt. Die Radabstellanlage ist auf einer bereits versiegelten Fläche geplant. Der Rückbau der Mauer und des Zauns sowie neue Pflanzungen im Übergangsbereich zur Bebauung können ökologische Verbesserungen bewirken.

Weitere Hinweise

Die Kiehnwerderallee ist trotz ihres fragmentierten Zustands im Stadtbild noch erkennbar und besitzt durch ihren linearen Verlauf eine identitätsstiftende Wirkung. Ihre gestalterische Aufwertung kann daher zur Stärkung des landschaftlichen Gesamtbilds beitragen. Langfristig kann der Weg als Teil einer übergeordneten Verbindung eine neue Bedeutung erhalten.

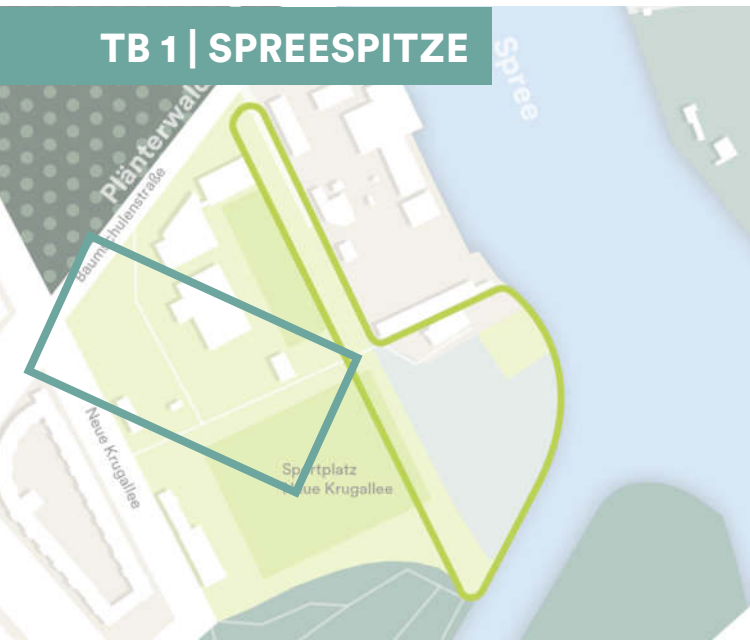
Der Uferweg kann außerdem auf direktem Weg mit dem Fähranleger an der Spree verbunden werden. Ihre Wiederherstellung stärkt die lokale Durchwegung des Gebiets und fördert darüber hinaus die Verknüpfung der regionalen Landschaftsbestandteile Wuhlheide, Plänterwald und Königsheide.

Sollte das bestehende Wegerecht nicht für die Öffentlichkeit gesichert werden können, ist eine hochwertige Ausgestaltung der Alternativroute sicherzustellen.

Bausteine

- Weg
- Beschilderung und Radabstellanlage an Baumschulenstraße

TB 1 | SPREESPITZE



Bestandssituation

Der Abschnitt zwischen Baumschulenstraße und den Sportflächen Neue Krugallee ist aktuell unterbrochen; eine gesicherte Durchwegung über das Privatgrundstück besteht nicht. Derzeit stellt ein informeller Trampelpfad westlich der Schwimmhalle (siehe Abb. 1) die einzige öffentlich zugängliche Verbindung dar.



1 Trampelpfad vor dem Schwimmbad

Maßnahmenbeschreibung

Sollte eine Durchwegung über das Privatgrundstück nicht gesichert werden können, wird als alternative Wegeverbindung die Führung entlang des bestehenden Trampelpfads an der Schwimmhalle vorgeschlagen. Die Maßnahme umfasst den Wegebau, die Beschilderung am Kreuzungspunkt Baumschulenstraße sowie am Stichweg zwischen Neuer Krugallee und dem Ufer. Außerdem wird die Einrichtung von Radabstellanlagen am Wegeingang empfohlen. An der Baumschulenstraße sollte der Bürgersteig hergestellt bzw. qualifiziert werden.

Barrierefreiheit

Auch die alternativ vorgesehene Trasse entlang des bestehenden Trampelpfads kann durch Ausbau und Auf-

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, Berliner Bäder Betriebe
Beteiligte Akteure	Berliner Bäder Betriebe
Genehmigungen	keine

weitung so qualifiziert werden, dass sie barrierefrei gestaltet ist und sichere Begegnungssituationen ermöglicht.

Klimaschutz

Der Eingriff durch den Bau des Weges soll so gering wie möglich gehalten werden. Die Wegführung ist nach einer Kartierung und Bewertung der vorhandenen Bäume ggf. anzupassen.

Weitere Hinweise

Die Aufwertung der Alternativtrasse sollte nicht nur als Provisorium, sondern als eigenständiger Beitrag zur Qualifizierung der öffentlichen Wegeverbindungen verstanden werden. Eine hochwertige Gestaltung mit Wegeleitsystem, Aufenthaltsqualität und sicherer Einbindung kann dazu beitragen, die Akzeptanz und Nutzung auch langfristig zu sichern, selbst wenn die historische Trasse perspektivisch nicht wiederhergestellt werden kann.

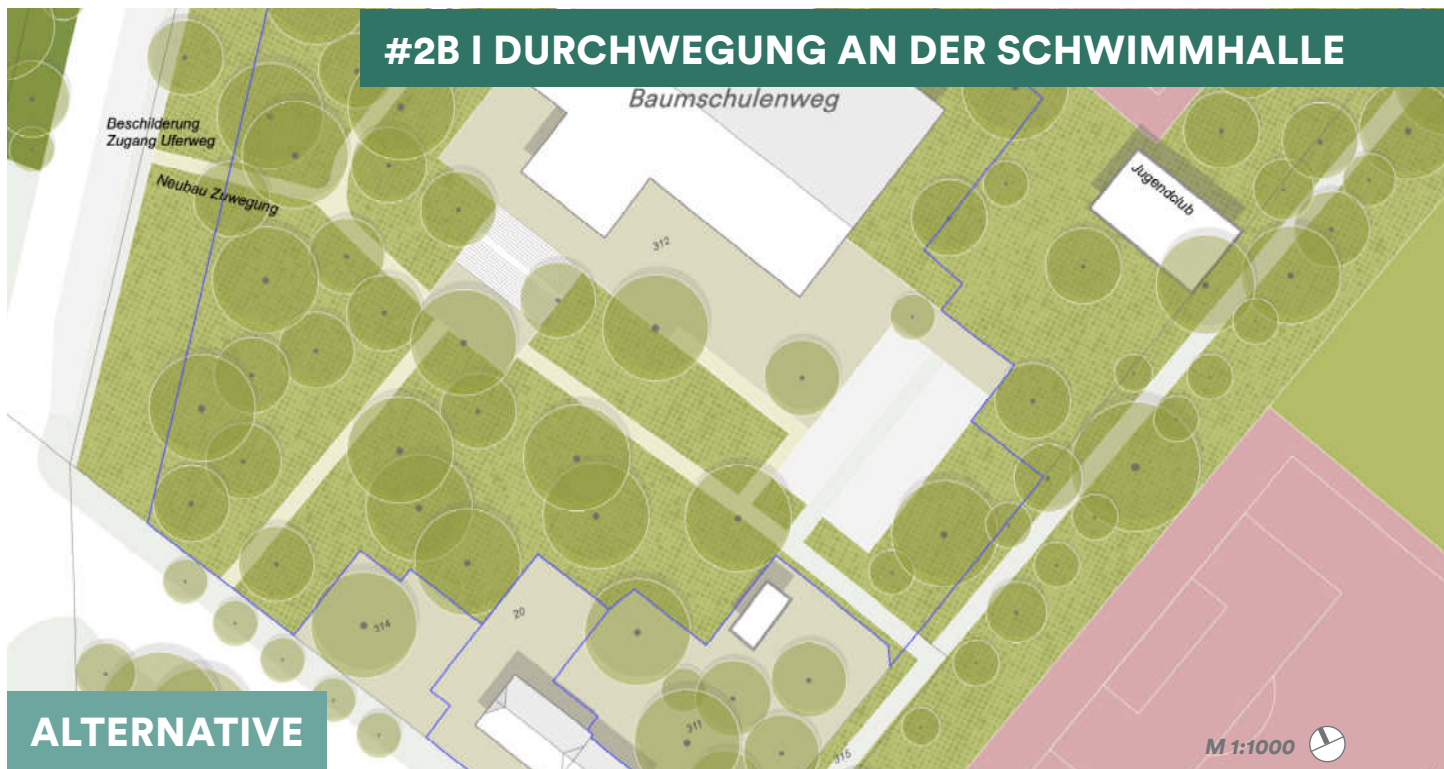
Bausteine

- Weg
- Beschilderung und Radabstellanlage an Baumschulenstraße

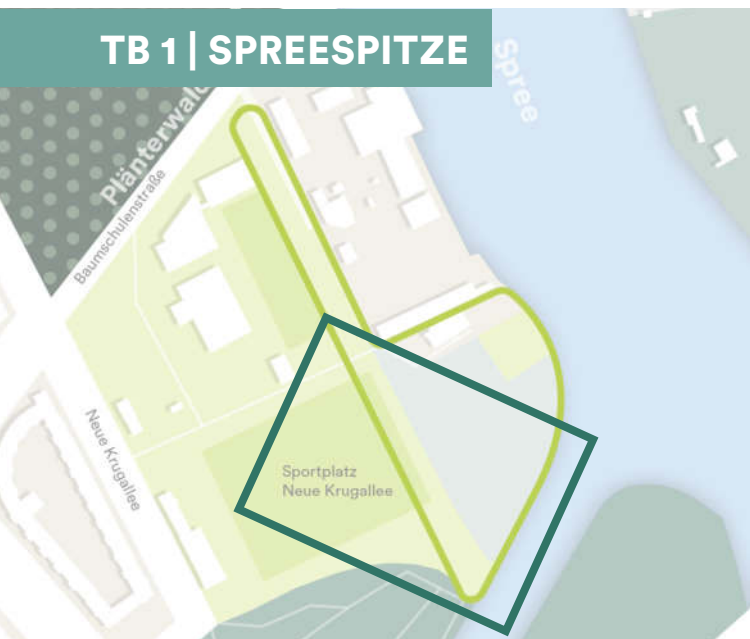
Variantenvergleich

Beide Varianten stellen einen barrierefreien Zugang zum Auftakt und Verteilerpunkt des Uferwegs dar. Grundsätzlich ist die Wiederherstellung der historischen Kiehnwerderallee ein städtebauliches Ziel von übergeordneter Bedeutung, da diese Verbindung auch den Hauptweg Nr. 1 – Spreeweg der 20 Grünen Hauptwege betrifft. Wird allein die Zugänglichkeit des Uferwegs von der Baumschulenstraße betrachtet, stellt die Durchwegung an der Schwimmhalle eine gute Alternative dar, da ihre Realisierbarkeit als höher eingeschätzt wird. Die Kostenintensität und der Eingriff in den Naturhaushalt durch Neuversiegelung ist bei dieser Variante jedoch her-

#2B | DURCHWEGUNG AN DER SCHWIMMHALLE



ALTERNATIVE



Dringlichkeit				
Realisierbarkeit				
Kostenintensität				
Rahmenbedingungen				
Flurstückseigentum	Land Berlin			
Beteiligte Akteure	BA-FB Sport, StEK			
Genehmigungen	NrG			

Bestandssituation

Die verlängerte Kiehnwerderallee ist im Bestand bis etwa zum Ende des Sportplatzes als befestigter Weg nachvollziehbar, weist jedoch erhebliche Oberflächenschäden auf (siehe Abb. 1). Der Baumbestand ist lückenhaft, eine durchgehende Allee ist nicht vorhanden.



1 Befestigter Weg an der Sportanlage

Maßnahmenbeschreibung

Ziel der Maßnahme ist die gestalterische und funktionale Aufwertung des Weges zusätzlich zum Uferweg als grüne Verbindung entlang der historischen Achse der Kiehnwerderallee. Der Weg soll mit wassergebundener Decke neu hergestellt werden. Die Pflanzung ergänzender Bäume kann zur Wiederherstellung des Alleecharakters beitragen.

Um die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich zu verbessern, sind entlang des Weges auf der Seite der Sportwiese Liegepodeste vorgesehen – z. B. zum Sternegucken oder Verweilen am Abend.

Die perspektivisch vorgesehene Errichtung einer Brücke über den BVK in Verlängerung der Kiehnwerderallee ist in dieser Maßnahme mitgedacht.

Barrierefreiheit

Der Neubau des Weges erweitert das barrierefrei nutzbare Wegenetz des gesamten Sportgeländes, ermöglicht die barrierefreie Erschließung des Rasenplatzes von Nordosten und erlaubt eine kürzere Verbindung zum Ufer.

Klimaschutz

Die Maßnahme greift nur moderat in bestehende Strukturen ein, da sie sich auf eine größtenteils versiegelte Fläche konzentriert. Durch den Rückbau des Betonbelags, die Verwendung wasserdurchlässiger Materialien und die Ergänzung standortgerechter Baumpflanzungen entstehen positive Effekte für das Mikroklima, den Bodenwasserhaushalt und die Biodiversität, insbesondere im Übergang zur angrenzenden Wiesenfläche.

Weitere Hinweise

Die Maßnahmen werden parallel im Standortentwicklungskonzept Rodelberg erarbeitet.

Die Kiehnwerderallee ist trotz ihres fragmentierten Zustands im Stadtbild weiterhin ablesbar und entfaltet durch ihren linearen Verlauf eine identitätsprägende Wirkung. Eine gestalterische Aufwertung kann zur Stärkung des landschaftlichen Gesamtbilds beitragen. Langfristig könnte der Weg als Teil einer übergeordneten Wegeverbindung – insbesondere im Zusammenhang mit einer möglichen Brücke über den BVK – an Bedeutung gewinnen.

#3 | VERLÄNGERUNG KIEHNWERDERALLEE



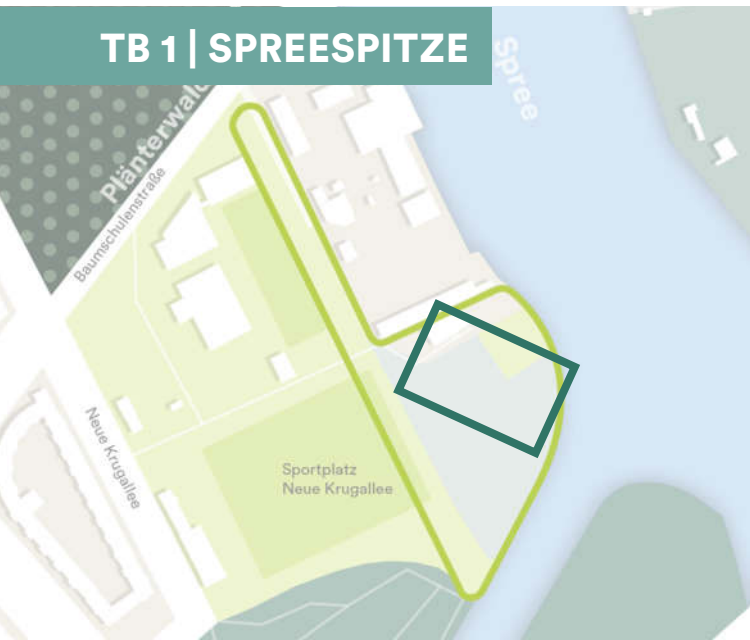
Die Umsetzung sollte möglichst mit der geplanten Entwicklung der nördlich angrenzenden „Sportwiese“ (im Rahmen des Standortentwicklungskonzepts) abgestimmt werden, um eine spätere Anbindung dieser Fläche zu ermöglichen.

Eine Bodengrunduntersuchung in der ersten Planungsphase kann Aufschlüsse über die Altlastensituation und sich daraus ergebende Kosten geben.

Bausteine

- Weg mit ergänzenden Alleebäumen
- Sternguckerplatz

TB 1 | SPREESPITZE



Bestandssituation

Südlich des Bootshauses befindet sich eine brachliegende Wiesenfläche (siehe Abb. 1). Nach Nordwesten wird die Fläche durch einen Zaun und eine Hecke abgegrenzt, welche die Grundstücksgrenze zum daneben liegenden Ruderverein markieren.



1 Wiese vor dem Bootshaus

Maßnahmenbeschreibung

Die bislang brachliegende Fläche wird künftig funktional zweigeteilt genutzt: In der östlichen Hälfte soll ein naturnah gestaltetes Spielangebot entstehen – mit Fokus auf offene, robuste Spiellandschaften, die sich in die Grünstruktur einfügen. Denkbar sind Spielgeräte aus Holz, Balancier- und Kletterelemente sowie naturbezogene Spielformen ohne intensive technische Ausstattung. Die angrenzende Fläche zum Bootshaus kann gastronomisch genutzt werden, woraus sich eine wechselseitige Stärkung der Nutzungen ergibt (siehe nächstes Maßnahmenblatt).

Barrierefreiheit

Die Maßnahme bietet Potenzial, ein naturnahes Spielangebot mit barrierearmen und -freien Nutzungsmög-

Dringlichkeit



Realisierbarkeit



Kostenintensität



Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin
Beteiligte Akteure	BA-FB Sport, StEK
Genehmigungen	NrG

lichkeiten zu schaffen und so auch inklusives Spielen zu ermöglichen. Eine klare Wegführung sowie ausgewählte Spielflächen mit taktilen oder multifunktionalen Elementen können dazu beitragen, dass die Fläche generationenübergreifend und niedrigschwellig nutzbar ist.

Klimaschutz

Der Eingriff in den Naturhaushalt sollte durch entsprechende Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden. Bäume auf dem Spielplatz sorgen außerdem für Verschattung und einer Verbesserung des Mikroklimas. Eine ressourcenschonende Materialauswahl ist empfehlenswert.

Weitere Hinweise

Die Maßnahmen werden parallel im Standortentwicklungskonzept Rodelberg erarbeitet.

Eine Bodenuntersuchung in der ersten Planungsphase muss detaillierte Aufschlüsse über die Altlastensituation geben. Daraus sind auch die Kosten abzuleiten und die Realisierbarkeit neu zu bewerten, insbesondere da es sich um eine sensible Nutzung handelt.

Die Einbindung der angrenzenden Vereinsstruktur – insbesondere des Rudervereins – erfordert eine frühzeitige Kommunikation, um etwaige Belange (z. B. Sichtschutz, Zugangssicherheit oder Lärmschutz) gemeinsam zu klären. Zugleich kann durch die räumliche Nähe ein neuer Begegnungsort zwischen Verein, Quartier und öffentlichem Raum entstehen.

Um die langfristige Nutzbarkeit zu sichern, sollten auch Aspekte der Pflege und Instandhaltung frühzeitig mitgedacht werden. Eine naturnahe Ausstattung mit robusten, langlebigen Spielgeräten reduziert den Wartungsaufwand und unterstützt eine nachhaltige Nutzung der Fläche. Gegebenenfalls kann auch eine Beteiligung lokaler

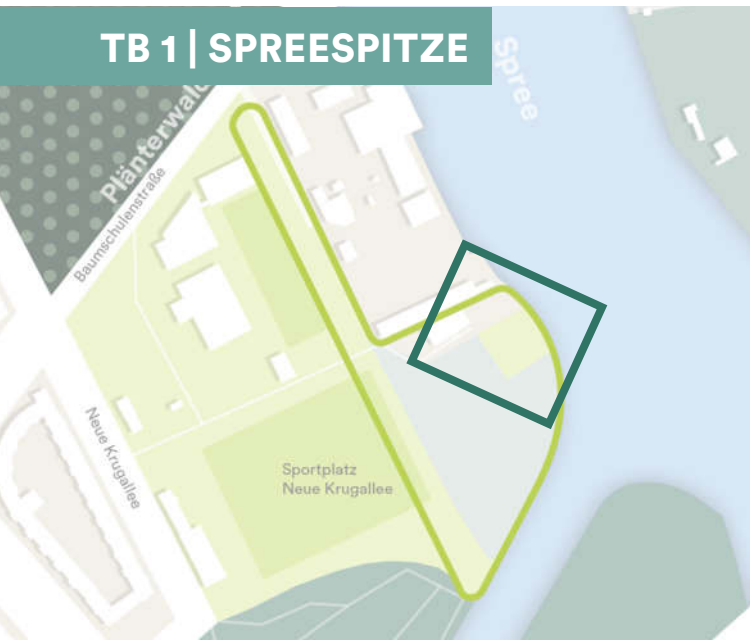


Akteure oder Initiativen an der Entwicklung und Pflege des Areals erwogen werden.

Bausteine

- Einrichtung naturnahes Spielangebot

TB 1 | SPREESPITZE



Bestandssituation

Das historische, gut erhaltene Bootshaus stellt eine Landmarke im Gebiet dar. Das direkte Umfeld des Bootshauses ist derzeit ausschließlich durch Vereinsnutzungen geprägt. Die angrenzende Uferwiese ist durch eine Hecke und einen Zaun abgegrenzt und wird für die Lagerung von Booten genutzt.

Teilflächen südlich des Bootshauses wurden vor einigen Jahren altlastensaniert.



1 Eingezäunte Bootshauswiese an der Spree

Maßnahmenbeschreibung

Der Standort bietet Potenzial für einen niedrigschwelligen, familienfreundlichen Treffpunkt im Grünen und soll als überlokaler Anziehungspunkt im Zusammenspiel mit den Maßnahmen 1-4 etabliert werden. Die Maßnahme verbindet Spiel, Aufenthalt, Bewegung und einfache gastronomische Nutzung an einem zentral gelegenen und attraktiven Standort am Wasser.

Die bislang geschlossenen und ungenutzten Flächen sollen schrittweise geöffnet und multifunktional aktiviert

Dringlichkeit



Realisierbarkeit



Kostenintensität



Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin
Beteiligte Akteure	BA-FB Sport, StEK, Ruderverein
Genehmigungen	NrG

werden. Die sanierte Wiese direkt an der Spree kann zumindest außerhalb des Sommers als Picknickwiese für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Die Fläche zwischen Bootshaus und dem geplanten Spielplatz ist für ein kleingastronomisches Angebot vorgesehen, beispielsweise in Form eines Cafés oder eines saisonalen Biergartens mit direkter Anbindung an den Spielplatz.

Die Öffnung und bauliche Anpassung des Bootshauses ist Teil der Maßnahme und mit erhöhten Kosten verbunden. Eine Aktivierung der Erdgeschosszone ist für öffentliche Sanitäranlagen und lagerbezogene Infrastruktur denkbar, eine gastronomische Nutzung im Bootshaus ist jedoch ausgeschlossen. Entsprechend kann ein gastronomisches Angebot ausschließlich außerhalb des Gebäudes, etwa temporär oder mobil (z. B. Food Trucks oder mobile Theken), organisiert werden.

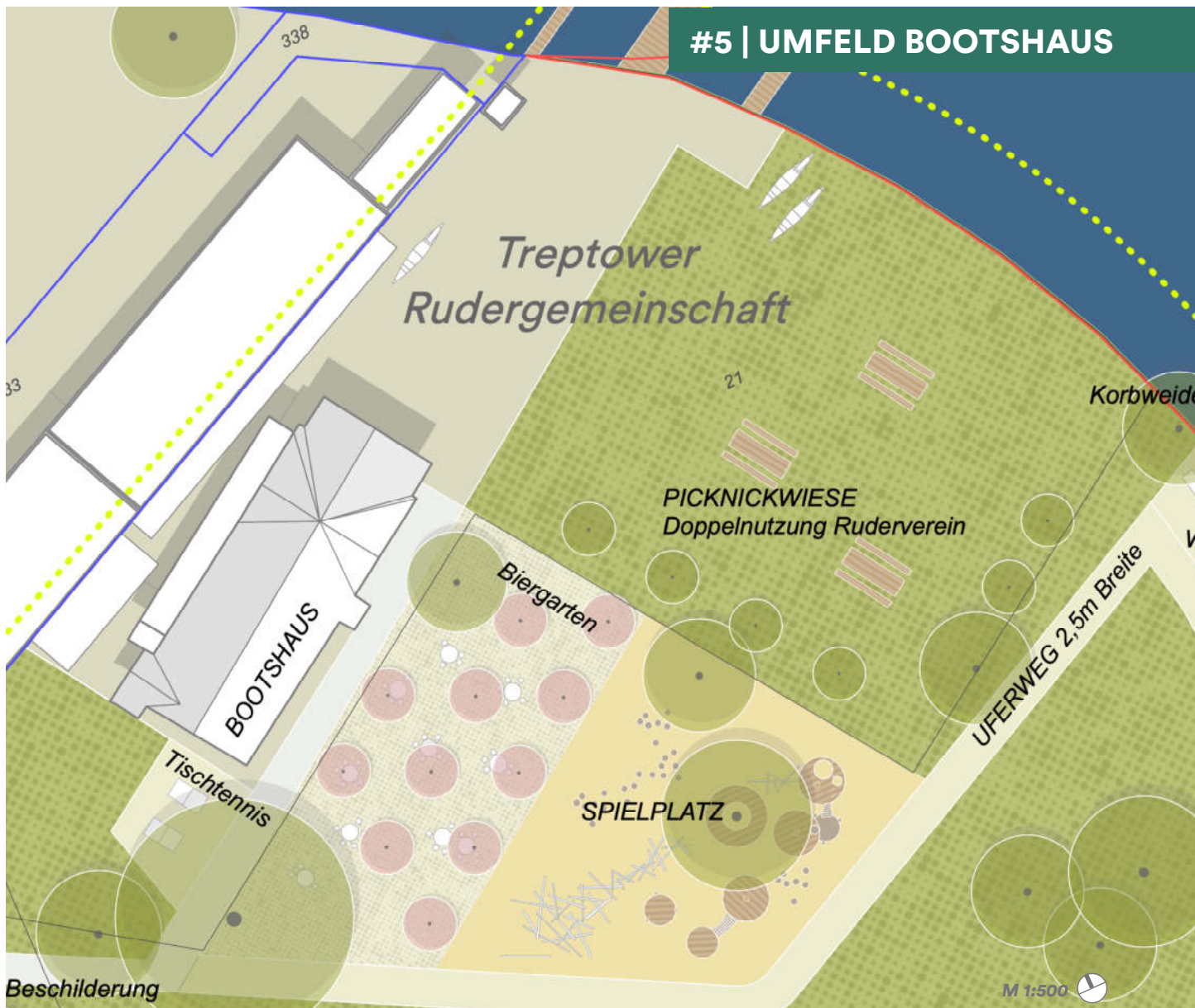
Ergänzend wird südlich des Bootshauses ein Tischtennisbereich als niedrigschwelliges Bewegungsangebot eingerichtet, das unabhängig von Vereinszugehörigkeit genutzt werden kann.

Barrierefreiheit

Die geplante Öffnung und multifunktionale Nutzung des Areals eröffnet die Möglichkeit, gastronomische und Bewegungsangebote barrierefrei zugänglich zu machen.

Klimaschutz

Die Maßnahme greift in bestehende Grünstrukturen ein und erhöht den Versiegelungsgrad des Bodens, insbesondere durch die Befestigung von Teilflächen für die Gastronomie. Der Eingriff ist durch eine zusätzliche Bepflanzung ökologisch auszugleichen.



Weitere Hinweise

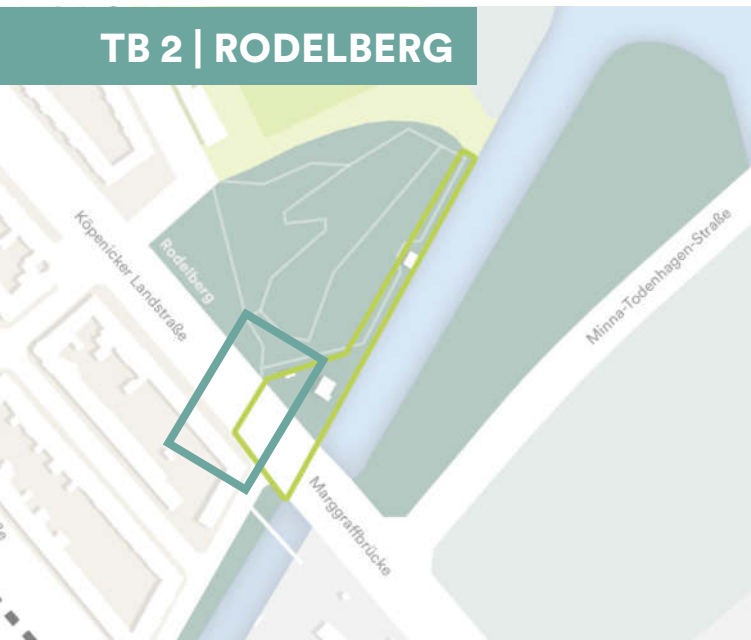
Die Maßnahmen werden parallel im Standortentwicklungskonzept Rodelberg erarbeitet.

Die Umsetzung dieser Maßnahme erfordert eine enge Abstimmung mit dem Ruderverein, um bestehende Nutzungsrechte zu berücksichtigen und langfristige Kooperationsmodelle zu entwickeln, etwa in Form gemeinsamer Infrastruktur oder abgestimmter Nutzungszeiten. Auch Fragen der Verantwortung für Pflege, Sicherheit und Zugänglichkeit sollten frühzeitig geklärt und transparent geregelt werden.

Bausteine

- Vorplatz Bootshaus im Zusammenhang mit der Einbindung des Gebäudes
- Öffnung der Picknickwiese
- Tischtennis

TB 2 | RODELBERG



Bestandssituation

Im Zuge des derzeit laufenden Ersatzneubaus der Marga-Gräff-Brücke wurde eine temporäre Bedarfsampel eingerichtet. Diese ermöglicht Fußgänger*innen die Querung der Köpenicker Landstraße im Bereich zwischen der Einmündung Güldenhofer Ufer und Rodelbergweg. Die Ampel stellt aktuell eine wichtige Verbindung zwischen den Uferabschnitten dar, insbesondere in Abwesenheit einer durchgehenden Brückenunterquerung. Die Straße liegt als übergeordnete Straße im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbehörde, SenMVKU.

Maßnahmenbeschreibung

Sollte sich mittelfristig keine bauliche Lösung zur Brückenunterquerung realisieren lassen, etwa in Form eines Uferstegs oder einer Wegführung entlang des Kanals, wird empfohlen, die bestehende Bedarfsampel dauerhaft zu verstetigen und in das reguläre Verkehrsnetz zu übernehmen. Damit würde eine barrierefreie, verkehrssichere Quermöglichkeit geschaffen, die den Anschluss des übergeordneten Uferwegs trotz fehlender Unterführung sicherstellt. Für eine dauerhafte Quermöglichkeit wären bauliche Anpassungen im Straßenraum erforderlich, u. a. die Absenkung der Borde, der Einbau taktiler Bodenindikatoren zur Sicherstellung der Barrierefreiheit, eine Verswenkung des Radwegs zur Schaffung des notwendigen Platzes für den Überweg sowie ggf. eine Anpassung oder Verbreiterung der Mittelinsel. Diese Maßnahmen sind frühzeitig mit den zuständigen Stellen abzustimmen, um die verkehrliche Leistungsfähigkeit und die Belange der Fußgänger*innen gleichermaßen zu berücksichtigen.

Dringlichkeit



Realisierbarkeit



Kostenintensität



Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin
Beteiligte Akteure	SenMVKU
Genehmigungen	verkehrsbehördliche Genehmigung

Barrierefreiheit

Die Verstetigung der Bedarfsampel stellt eine niedrigschwellige und barrierefreie Querung für alle Nutzergruppen sicher – einschließlich Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Radfahrer*innen und Familien mit Kinderwagen – und bietet damit eine funktional tragfähige Alternative zur fehlenden Brückenunterquerung. Sichtbeziehungen, Querungszeiten und taktile Elemente im Sinne eines inklusiven Verkehrsraums sollten mitgedacht werden.

Klimaschutz

Die Maßnahme erfordert keine Eingriffe in den Naturhaushalt, dient aber auch nicht dem Klimaschutz.

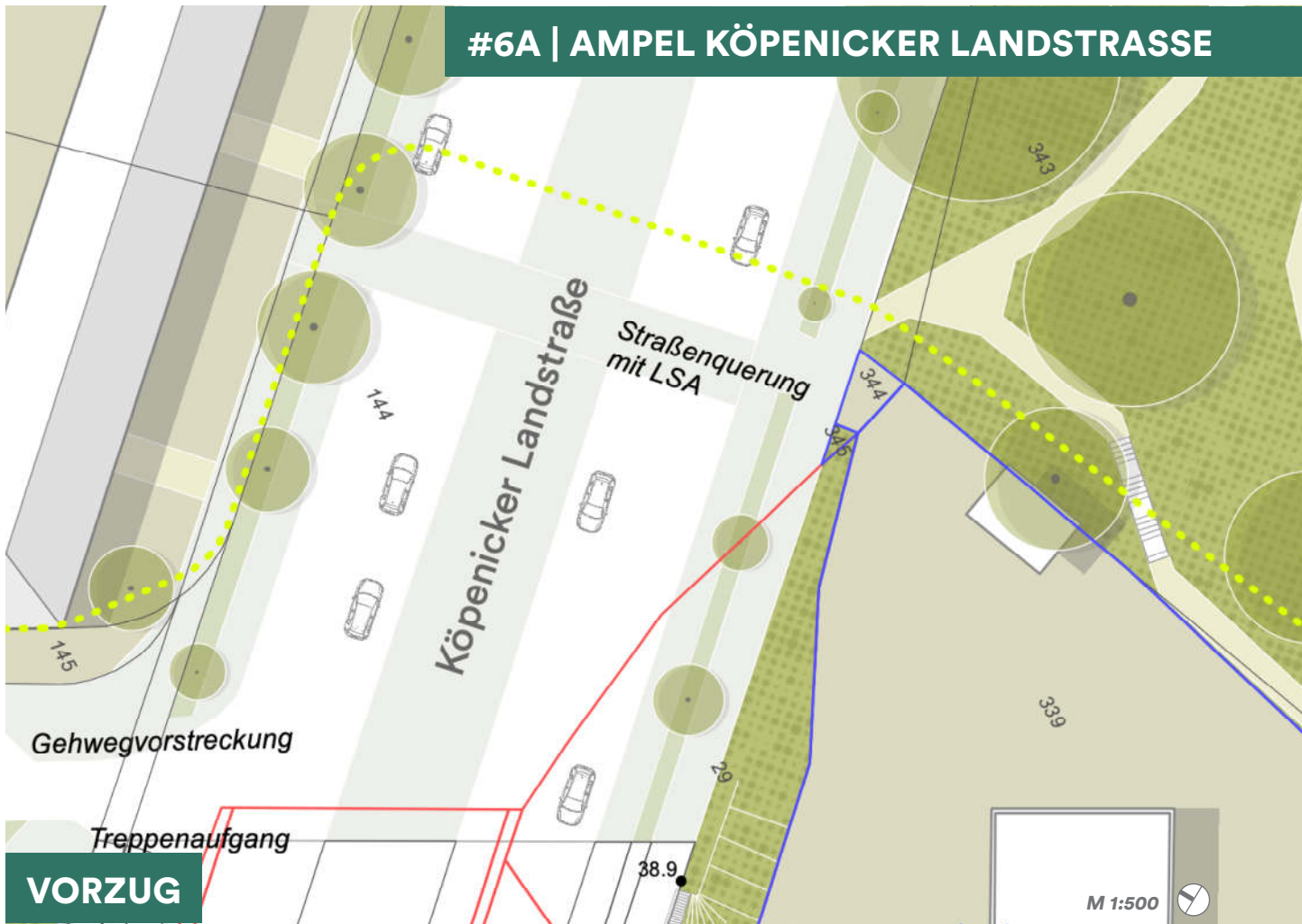
Weitere Hinweise

Die Anordnung einer LSA ist abhängig von einer Begründung, die sich voraussichtlich nicht in der Herstellung des Uferweges erschöpft (z. B. Unfallschwerpunkt, Schulwegsicherung).

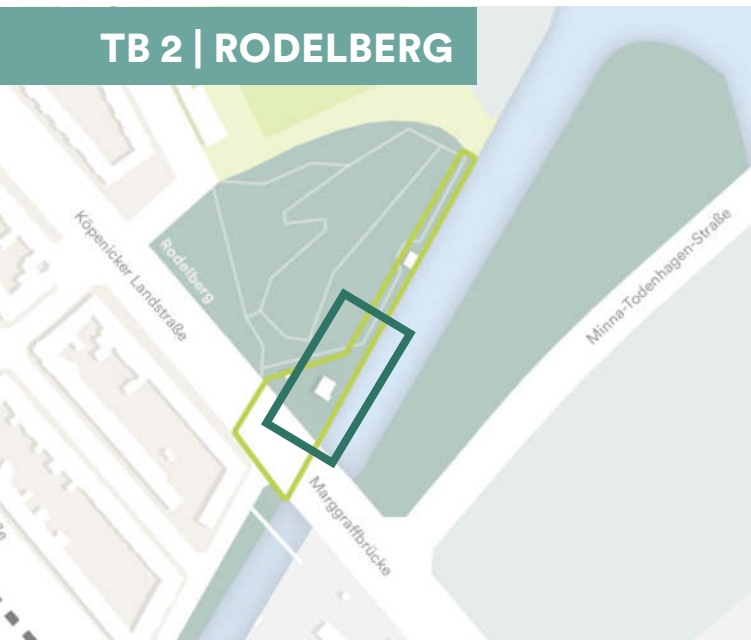
Bausteine

- LSA inkl. Gehwegabsenkung, Einbau taktilen Leitsystems, ggf. Verswenkung Radweg und Anpassung Mittelinsel
- Ergänzung der Beschilderung zur barrierefreien Umgehung

#6A | AMPEL KÖPENICKER LANDSTRASSE

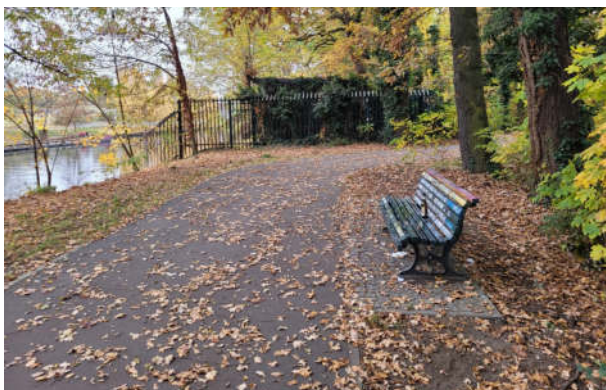


TB 2 | RODELBERG



Bestandssituation

Östlich der Marggraffbrücke besteht ein asphaltierter Uferweg, der im Zuge der Wegesanierung am Rodelberg vor 2017/2018 angelegt wurde. Auf Höhe des Privatgrundstücks Köpenicker Landstraße 277 verschwenkt der Weg nördlich des Grundstücks und führt über eine Treppe zur Köpenicker Landstraße (siehe Abb. 1).



1 Verschwenkung des Uferwegs am Privatgrundstück

Im Zuge der früheren Planungen wurde an dieser Stelle auch die Anlage einer barrierefreien Rampe geprüft. Aufgrund der topographischen Situation und der baulichen Enge ließ sich diese jedoch nicht realisieren (siehe Abb. 2). Der barrierefreie Umweg verläuft stattdessen über den Rodelberg und schließt an die Neue Krugallee an.

Für die Marggraffbrücke wird aktuell ein Ersatzneubau umgesetzt. Dabei ist eine Verbreiterung und Befestigung der Brückenunterquerung vorgesehen. Die Anbindung der Wegeanschlüsse ist hingegen bislang noch nicht konkret geplant.

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

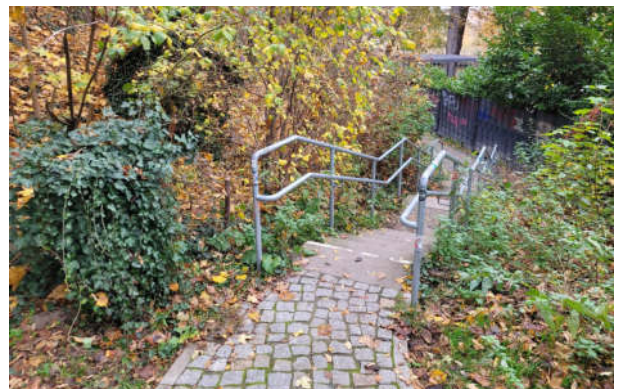
Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum Land Berlin, WSA

Beteiligte Akteure BA-FB Grün, Privateigentümer, WSA

Genehmigungen ssG, NrG



2 Bestehende Treppe, die den Uferweg von der Köpenicker Landstraße erschließt

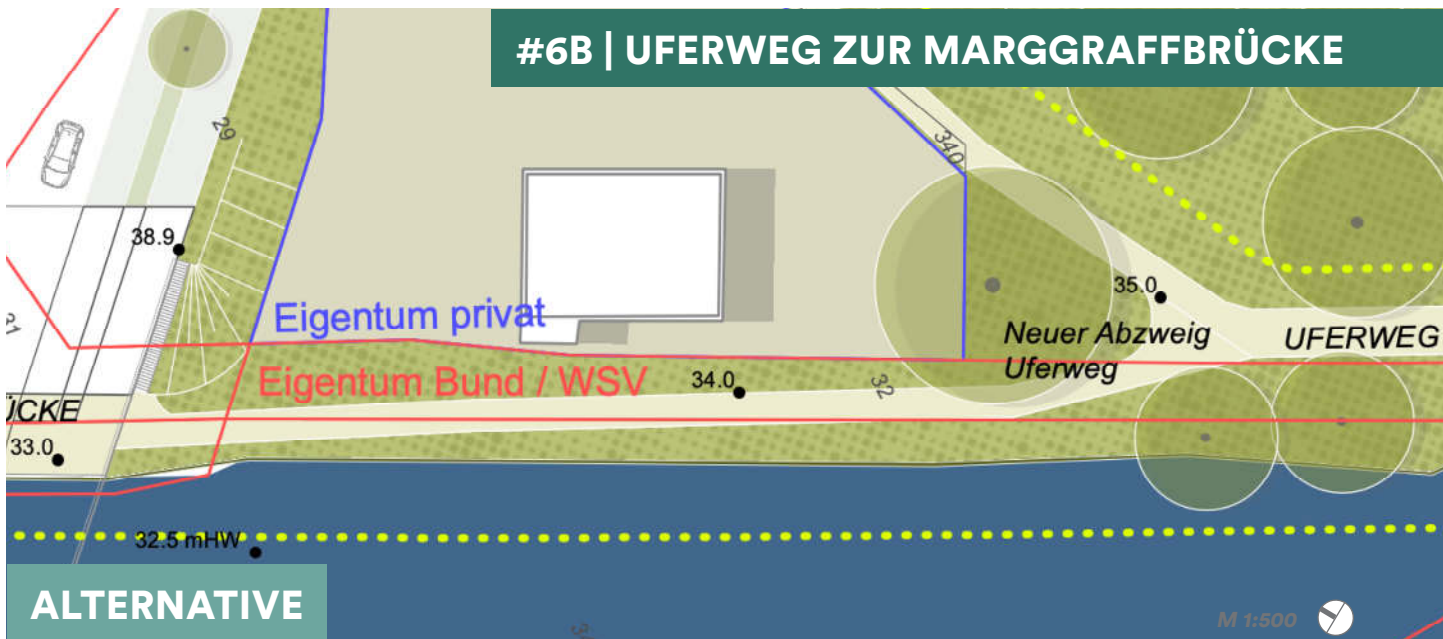
Maßnahmenbeschreibung

Ziel der Maßnahme ist es, den durchgängigen, barrierefreien Weg entlang des Ufers zu führen und die Marggraffbrücke zu unterqueren. Der neue Wegabschnitt zweigt auf Höhe des Privatgrundstücks ab und verläuft dabei direkt an der Grundstücksgrenze auf dem Grundstück des WSA (siehe Abb. 3). In diesem Bereich steht nur eine schmale Fläche zur Verfügung, zugleich ermöglicht die Topographie der Uferböschung eine Lösung ohne Rampen und starke Gefälle. Unter der Brücke ist eine Beleuchtung vorgesehen, die mit den Anforderungen von Naturschutz und Schifffahrt vereinbar ist.

Barrierefreiheit

Die Maßnahme ermöglicht mit vergleichsweise einfachen Mitteln die Herstellung der direkten Verbindung zwischen den Uferabschnitten beiderseits der Brücke, was ein deutliches Komfort- und Sicherheitsplus bedeutet. Die bislang ausgeschilderte Umgehung kann somit deutlich verkürzt und die Querung der stark befahrenen Köpenicker Landstraße vermieden werden.

#6B | UFERWEG ZUR MARGGRAFFBRÜCKE



3 WSA-Fläche zwischen Privatgrundstück und Kanalufer

Klimaschutz

Die Wegführung direkt am Ufer erfordert besondere Rücksicht auf angrenzende Uferbiotope. Der Eingriff in den bisher unversiegelten Boden sollte durch Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden. Diese Ersatzpflanzungen können einen Beitrag zum Klimaschutz leisten.

Weitere Hinweise

Der benachbarte Rodelberg entstand auf einer ehemaligen Bauschuttdeponie. Die dort befindlichen Altlastenverdachtsflächen (Schwermetalle und PAK) grenzen unmittelbar an den geplanten Verlauf des Uferwegs an. Des Weiteren befinden sich die Flächen in unmittelbarer Nähe zur Spundwand, auch hier sind mit anthropogenen Auffüllungen zu rechnen. Eine Bodengrunduntersuchung in der ersten Planungsphase kann Aufschlüsse über die Altlastensituation und sich daraus ergebende Kosten geben.

Des Weiteren sind für die Umsetzung abstimmungsbedürftige Randbedingungen zu klären, insbesondere in Bezug auf die Nähe zur Wohnbebauung und mögliche Sichtschutz- oder Abgrenzungsmaßnahmen.

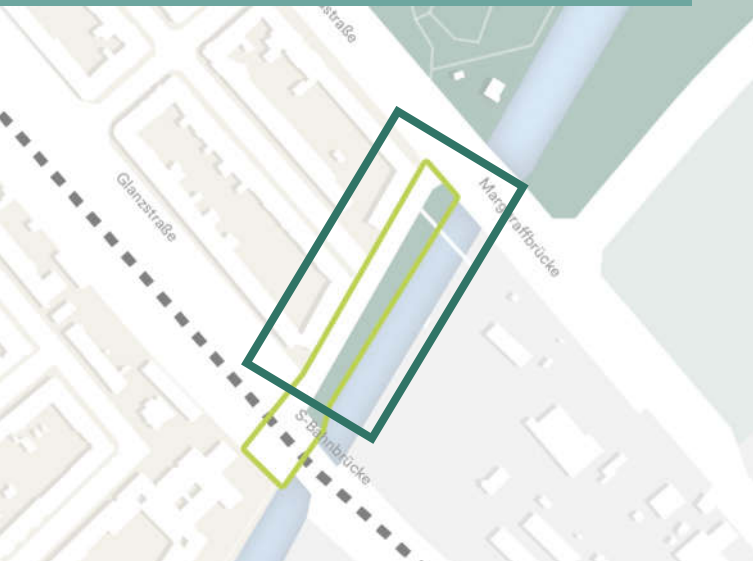
Bausteine

- Weg
- Beleuchtung Unterführung Marggraffbrücke
- Aufwertung Ufervegetation

Variantenvergleich

Die Straßenüberquerung ist im Vergleich zur alternativen Variante der Brückenunterquerung kostengünstiger und mit einem naturschutzrechtlich geringeren Eingriff verbunden. Die Vorzugsvariante der Maßnahme 6 schließt an die Vorzugsvariante der Maßnahme 7 an, während die Alternative der Maßnahme 6 eine sinnvolle Wegführung zur Alternative der Maßnahme 7 bildet.

TB 3 | GÜLDENHOFER UFER N



Bestandssituation

Am nördlichen Goldenhofer Ufer verläuft ein schmaler Trampelpfad in der Uferböschung, die relativ steil und dicht bewachsen ist. Zwischen dem Goldenhofer Ufer an der Mündung zur Köpenicker Landstraße und der Uferbefestigung besteht ein Höhenunterschied von 5,5 Metern. Ein Zugang zur Unterquerung der Marggraffbrücke ist nicht vorhanden. Aktuell dient der nördliche Bereich als Baustelleneinrichtungsfläche für den Ersatzneubau der Marggraffbrücke, einschließlich einer steilen Baustellenrampe (Abb. 1).

Der Straßenraum ist beidseitig vom ruhenden Verkehr geprägt: Westlich parken Autos entlang des Fahrbahnrandes, östlich – zur Uferseite hin – wird eine unbefestigte Fläche informell als Stellfläche genutzt. Eine Regelerntwässerung der Straße ist wahrscheinlich nicht vorhanden.

Maßnahmenbeschreibung

Im Zuge der Maßnahme soll entlang der uferseitigen Straßenseite ein 2,5 m breiter Uferweg auf den informellen Stellplatzflächen angelegt werden. Zwischen Uferweg und Straße sind Versickerungsmulden geplant, die der Straßenentwässerung dienen können und gleichzeitig eine Fremdnutzung des Weges durch Parken wirksam verhindern können.

Der Straßenquerschnitt wird in diesem Zuge neu geordnet. Gehwegvorstreckungen an den Einmündungen Glanzstraße, Scheiblerstraße und Köpenicker Landstraße verbessern die Querungssituation und tragen zur Verkehrssicherheit bei. Das Parken entlang der uferseitigen Straßenseite entfällt vollständig, ebenso das Längsparken auf der häuserseitigen Straßenseite im Abschnitt zwischen Glanzstraße und Scheiblerstraße.

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA
Beteiligte Akteure	BA-FB Tief, Verwaltung, Grün, WSA-Neubau
Genehmigungen	WrG, ssG, NrG

Entlang des neuen Weges entstehen im Bereich der Scheiblerstraße ein kleiner Aufenthaltsbereich mit Sitzbank sowie eine platzartige Aufweitung an der Glanzstraße, wo zusätzlich eine Radabstellanlage eingerichtet wird. Eine Beschilderung in der Glanzstraße weist den Weg zum S-Bahnhof Baumschulenweg aus.

Die bestehende Baustellenrampe unterhalb der Marggraffbrücke kann verstetigt werden und im Falle einer Herstellung der Zuwegung zur Marggraffbrücke auf der anderen Seite (siehe Maßnahme 6A) an den Uferweg anschließen. Aufgrund ihres starken Gefälles ist sie jedoch nicht barrierefrei nutzbar. Alternativ kann der geplante Treppenaufgang öffentlich zugänglich gemacht werden.

Die Maßnahme bietet die Chance, mit einem geringen Eingriff in die Statik und Vegetation der Uferböschung den Uferweg herzustellen, den öffentlichen Straßenraum neu zu strukturieren und ein geregeltes sowie nachhaltiges Straßenentwässerungssystem einzurichten. Nachteilig an dieser Variante ist, dass aufgrund des großen Höhenunterschieds zwischen Uferweg und Brückenunterführung eine barrierefreie Rampe als unverhältnismäßig ausgeschlossen werden muss. Damit ist die barrierefreie Wegeverbindung lediglich über die Ampelanlage sowie den weitläufigen Umweg am Rodelberg möglich (siehe Maßnahme 6B).

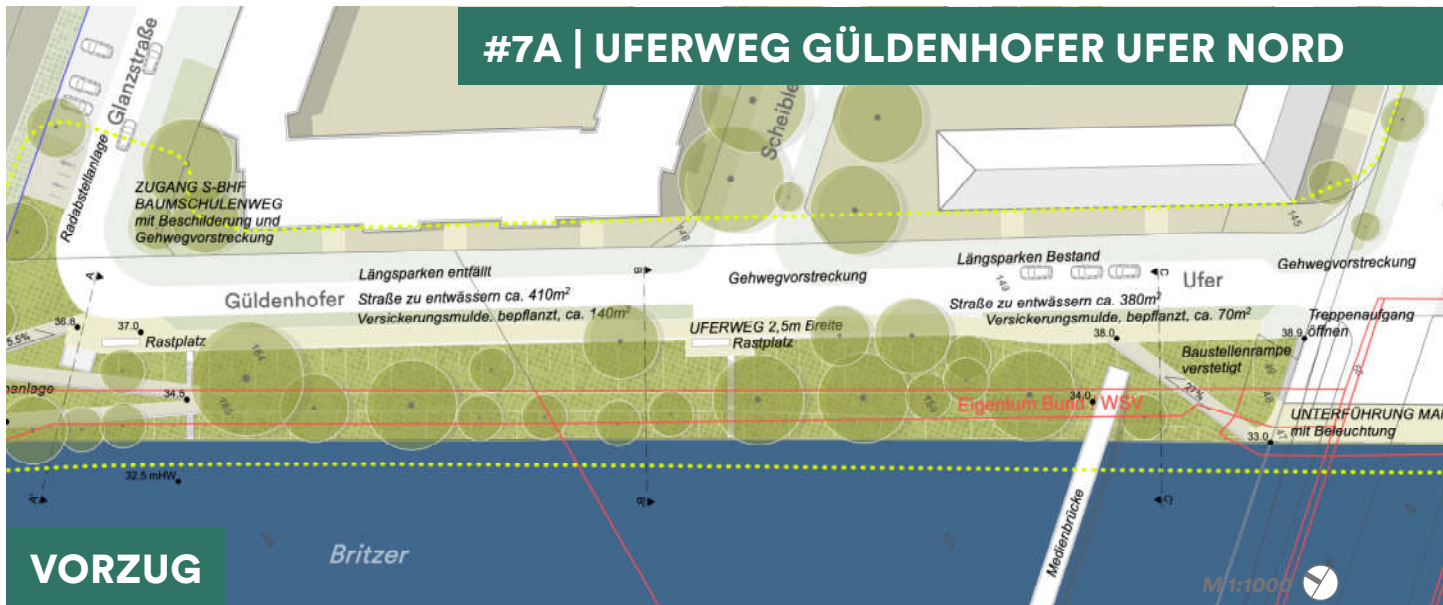


1 Baustellenrampe an der Marggraffbrücke

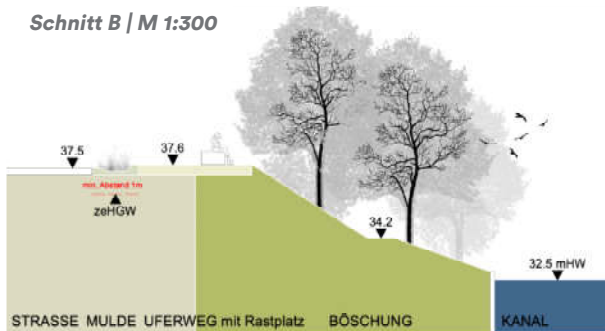
Barrierefreiheit

Die Qualifizierung des Straßenraum ermöglicht die barrierefreie Erschließung dieses Teilbereichs. Der barrierefreie Anschluss an den Teilbereich des Rodelbergs ist jedoch nur über einen großen Umweg möglich.

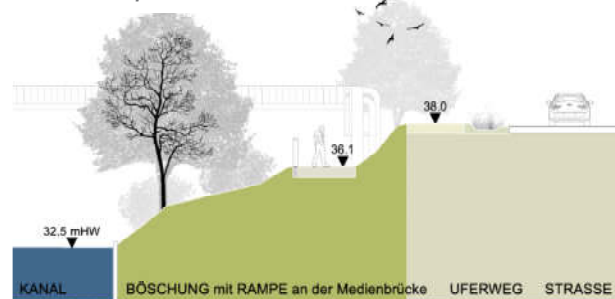
#7A | UFERWEG GÜLDENHOFER UFER NORD



Schnitt B | M 1:300



Schnitt C | M 1:300



Klimaschutz

Die geplante Niederschlagsversickerung über ein bepflanztes Mulden(-Rigolen-)System und die Aufwertung der Ufervegetation tragen zur natur- und umweltschutzfachlichen Aufwertung bei. Im Bereich der Baustelle einschließlich der Baustellenrampe fanden bereits großflächige Rodungen statt. Im Zuge einer möglichen Verstetigung der Rampe sind Abstimmungen zu den notwendigen Ersatzpflanzungen erforderlich.

Weitere Hinweise

Die Bewertung der Wasserbelastung der Straße Goldenhofer Ufer hängt maßgeblich von der Verkehrsbelastung ab, da höhere Verkehrsmengen zu einem erhöhten Eintrag von Schadstoffen (insbesondere PAK, Schwermetalle, Mikroplastik aus Reifenabrieb sowie Kohlenwasserstoffe) in das Regenabflusswasser führen und damit die Anforderungen an dessen Behandlung und Versickerung erhöhen. Für die in diesem Teilbereich geplante Versickerungsmulde ist ein Mindestabstand von einem Meter zwischen der Unterkante der Mulde (bzw. Rigole) und dem zu erwartenden höchsten Grundwasserstand (zeHGW) einzuhalten. Mögliche Abweichungen können unter Umständen von der Wasserbehörde als Ausnahme genehmigt werden. Die Pflanzung von Bäumen auf der Sohle der Versickerungsmulde ist derzeit nicht zulässig (SenMVKU: Hinweisblatt 2. zur Antragsstellung: Versickerung von Niederschlagswasser).

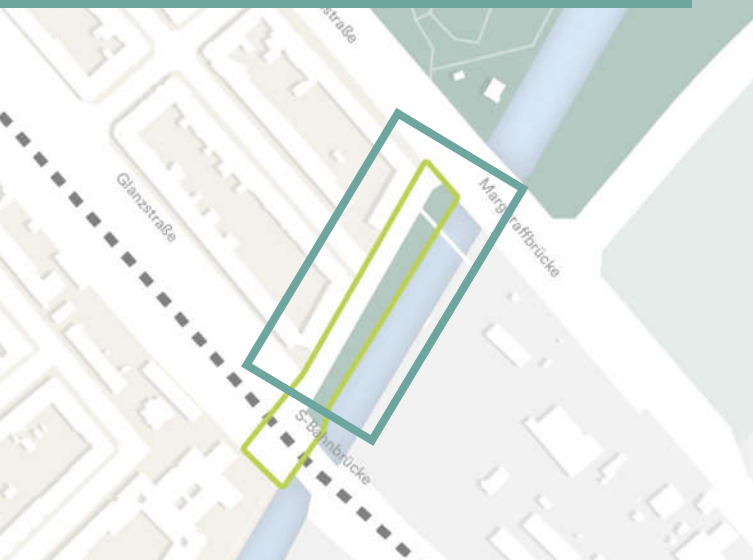
Die Verstetigung der Baustellenrampe sowie die Nutzung des Treppenaufgangs erfordern eine zeitnahe Abstimmung mit dem WSA, noch vor Abschluss der Baumaßnahme und Rückbau der Baustelleneinrichtung (vgl. Ende 2026).

Die Umsetzung erfordert eine sensible Kommunikation hinsichtlich des Wegfalls informeller Parkplätze, um die Akzeptanz im Quartier zu sichern. Gleichzeitig eröffnet die Maßnahme die Chance, das Goldenhofer Ufer als grün geprägten Stadtraum neu zu definieren und stärker mit den angrenzenden Wohnbereichen zu verknüpfen.

Bausteine

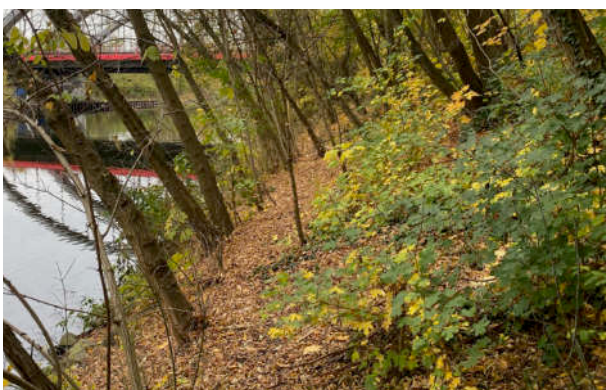
- Weg mit Versickerungsmulden an der Straße, Umgestaltung Straßenraumprofil, Gehwegvorstreckungen
- Rampe zur Unterführung Marggraffbrücke
- Rastplatz Scheiblerstraße
- Rastplatz Glanzstraße
- Radabstellanlage Glanzstraße
- Beschilderung Glanzstraße
- Aufwertung Ufervegetation

TB 3 | GÜLDENHOFER UFER N



Bestandssituation

Die Ausgangssituation entspricht der im Maßnahmenblatt 7A dargestellten: Am nördlichen Güldenhofer Ufer fehlt derzeit eine durchgehende Wegeverbindung. Die Uferböschung ist steil, dicht bewachsen und ist im Bereich der Brückenbaustelle komplett gerodet. Im Zuge der Baumaßnahme der Sanierung der Marggraffbrücke wurde eine Medienbrücke errichtet, die bestehen bleiben soll. Im Bereich der Bahnbrücke gibt es einen steilen Trampelpfad zur Unterführung der Bahnbrücke.



1 Trampelpfad auf der Berme im Hang mit Blick auf die Bahnbrücke

Maßnahmenbeschreibung

In dieser Variante verläuft der Uferweg nicht auf Straßenniveau, sondern wird als schmaler Pfad (1,80m Breite) auf der Uferberme realisiert. Im nördlichen Abschnitt wird der Weg mit einer barrierefreien Rampe an die Unterführung der Marggraffbrücke angebunden. Am Übergang zur Brücke kann der bestehende Treppenaufgang geöffnet werden, um eine zusätzliche Verbindung zu schaffen. Im südlichen Abschnitt ist der Anschluss des Weges sowohl nach unten zur Brückenunterführung der Bahnbrücke, als auch nach oben an die Straße und

Dringlichkeit



Realisierbarkeit



Kostenintensität



Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA
Beteiligte Akteure	BA-FB Tief, Verwaltung, Grün, WSA
Genehmigungen	WrG, ssG, NrG

weiter zum S-Bhf. Baumschulenweg über ein separates Rampenbauwerk vorgesehen (siehe Maßnahme 8).

Barrierefreiheit

Im Gegensatz zur Vorzugsvariante auf Straßenniveau ermöglicht diese Lösung eine direkte und lückenlose barrierefreie Uferwegführung unter Einbezug der Brückenunterführungen.

Klimaschutz

Die Maßnahme greift stark in die bestehende Böschungsstruktur ein und würde größere Teile der gewachsenen Vegetation beeinträchtigen. Aus ökologischer Sicht ist diese Variante daher kritisch zu bewerten – insbesondere in Hinblick auf die Böschungstabilität, die Menge der zu entfernenden Gehölze und die unmittelbare Nähe zur Uferlinie.

Weitere Hinweise

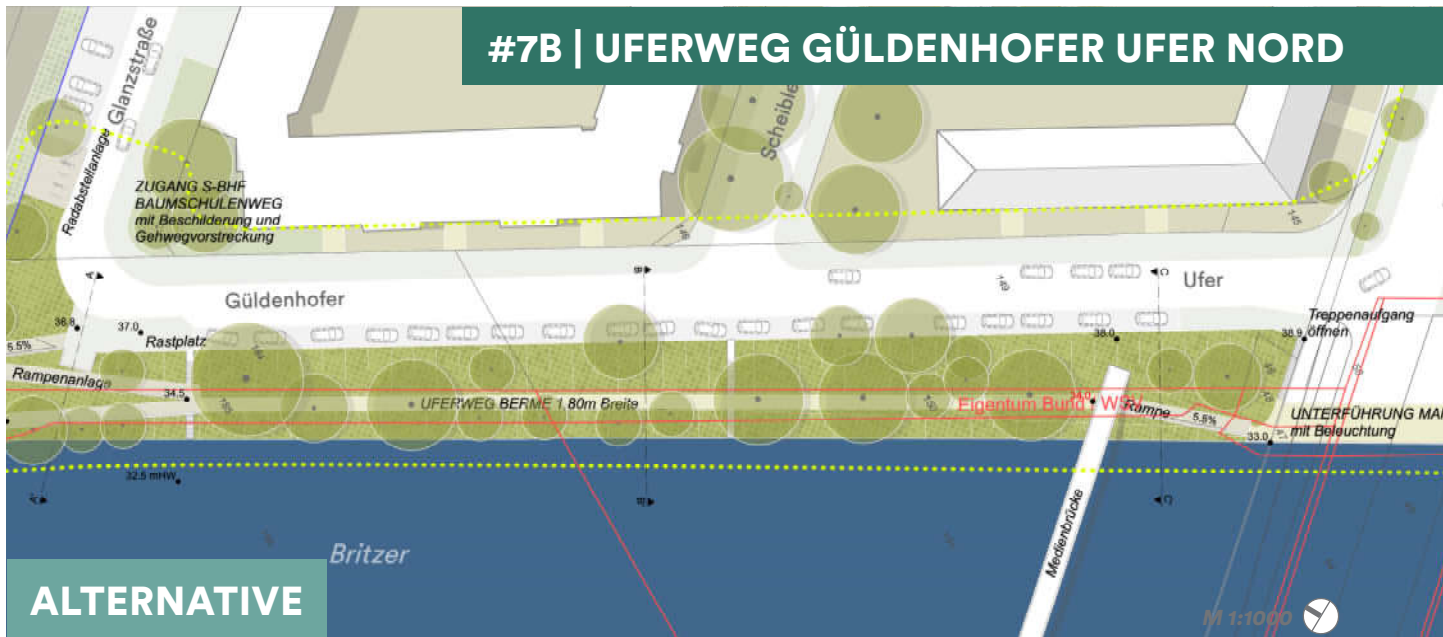
Aufgrund der zu erwartenden Lasteneinträge auf die Ufersicherung müssen sämtliche Bauwerke, insbesondere Rampen und Stützelemente im Vorfeld statisch nachgewiesen werden. Die Lasten, die durch den Einbau der Trasse auf die Böschung eingebracht werden, dürfen die Stabilität des Uferprofils nicht beeinträchtigen. Dadurch können die Kosten für diese Maßnahme voraussichtlich sehr hoch werden.

Eine Vermessung der Geländehöhen im Bereich der Medienbrücke ist erforderlich, um die tatsächliche Realisierbarkeit der Trasse zu klären.

Bausteine

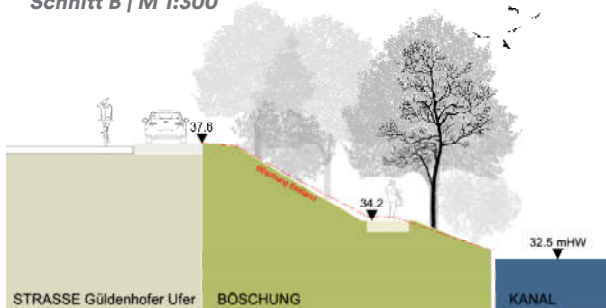
- Weg in der Berme
- Rampe von Unterführung Marggraffbrücke
- Rastplatz Glanzstraße
- Radabstellanlage Glanzstraße

#7B | UFERWEG GÜLDENHOFER UFER NORD

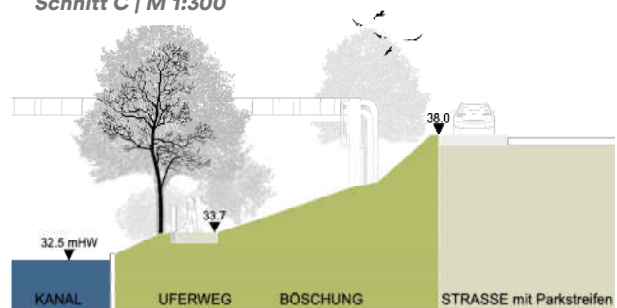


ALTERNATIVE

Schnitt B | M 1:300



Schnitt C | M 1:300



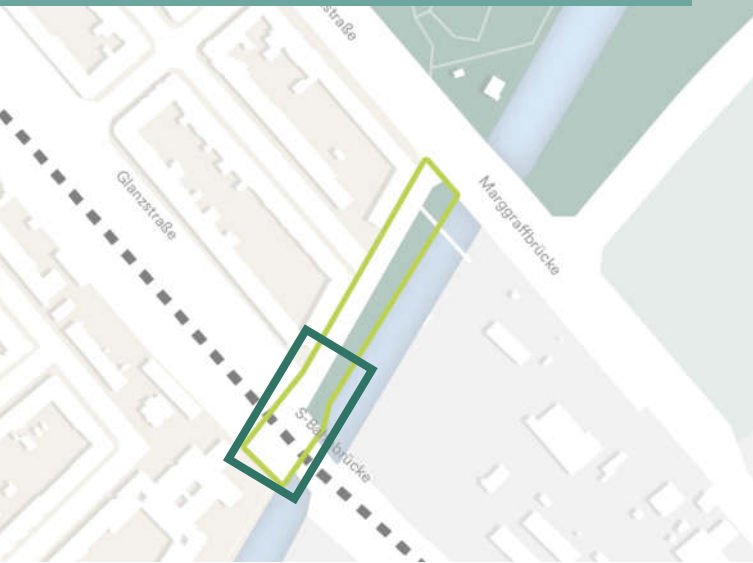
- Beschilderung Glanzstraße
- Aufwertung Ufervegetation

Variantenvergleich

Diese Lösung ist mit deutlich höheren Planungs- und Baukosten verbunden als die straßenbündige Variante. Zudem ist die technische Machbarkeit durch die statischen Bedingungen nur eingeschränkt bewertbar, solange keine vertiefte Vermessung und Prüfung erfolgt ist. Zusätzlich erfordert diese Variante einen höheren Abstimmungsbedarf, da der Uferweg auf den Flächen des WSA verläuft.

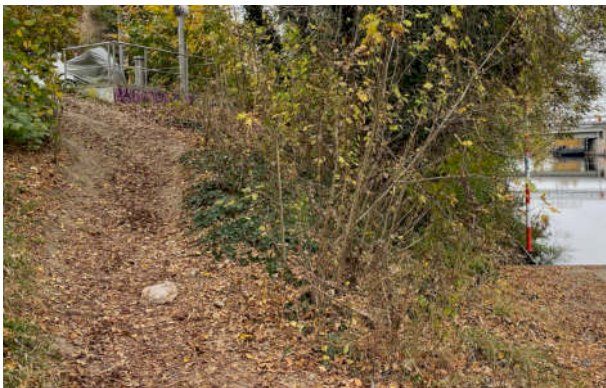
Allerdings bietet die Trassenführung auf der Berme die einzige Möglichkeit, den Uferweg an dieser Stelle durchgehend und barrierefrei unter der Brücke hindurchzuführen. Aus diesem Grund sollte die Variante trotz der Herausforderungen zumindest planerisch offengehalten werden.

TB 3 | GÜLDENHOFER UFER N



Bestandssituation

Zwischen dem Güldenhofer Ufer und der Bahnunterführung verläuft derzeit ein steiler, unbefestigter Trampelpfad, der als schmaler Stichweg genutzt wird (Abb. 1).



1 Trampelpfad von der Straße Güldenhofer Ufer zur Unterführung der Bahnbrücke

Maßnahmenbeschreibung

Um den Höhenunterschied zwischen Straße und Bahnböschung barrierefrei zu überwinden muss eine barrierefreie Rampe im „Zickzack“ geführt werden. Die Rampe wird so angelegt, dass sie sowohl den Anschluss zur Unterführung der Bahnbrücke als auch eine spätere Anbindung an den Uferweg auf der Berme (siehe Maßnahme 8B) ermöglicht.

Aufgrund der Nähe zur bestehenden Ufermauer und der damit verbundenen statischen Anforderungen muss die Rampe im Vorfeld statisch nachgewiesen werden. Die Lasten, die durch den Einbau eingebracht werden, dürfen die Stabilität des Uferprofils nicht beeinträchtigen.

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA, DB
Beteiligte Akteure	BA-FB Tief, Verwaltung, Grün, WSA, DB, SenMVKU/Wasser
Genehmigungen	WrG, ssG, NrG

Darüber hinaus ist die Qualifizierung des Wegebelaags und die Installation einer Beleuchtung im Bereich der Bahnunterführung vorgesehen.

Barrierefreiheit

Die barrierefreie Rampenanlage ist für die durchgehende barrierefreie Erschließung des Ufers unerlässlich. Ohne diesen Lückenschluss ist ein Umweg über die Glanzstraße bis zum S-Bhf. Baumschulenweg, Baumschulenstraße und Kiefholzstraße erforderlich. Damit würde der gesamte Teilbereich 4 nur als Sackgasse barrierefrei erschlossen.

Klimaschutz

Die Maßnahme erfordert an dieser Stelle einen erheblichen Eingriff in die Böschung und die Entnahme mehrerer Gehölze. Entsprechende Ersatzpflanzungen sind einzuplanen.

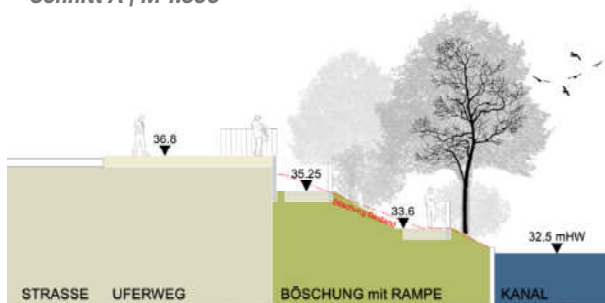
Weitere Hinweise

Die Kreuzungssituation zwischen Weg und Bahnanlage fällt in die Zuständigkeit der SenMVKU, Abt. V, Referat Tiefbau, Bereich Wasser. Die Bahnbrücke selbst steht im Eigentum und unter der Wartungshoheit der Deutschen Bahn AG. Eine Widmung des Weges unter der Bahnbrücke und der Rampe als öffentlicher Fußweg wäre vonseiten der DB voraussichtlich begrüßenswert, da damit die Unterhaltungspflicht auf das SGA übergehen könnte. Frühzeitige Abstimmungen mit allen beteiligten Stellen sind für die Realisierung dieser Maßnahme zwingend erforderlich.

#8A | ZUGANG UNTERFÜHRUNG BAHNBRÜCKE



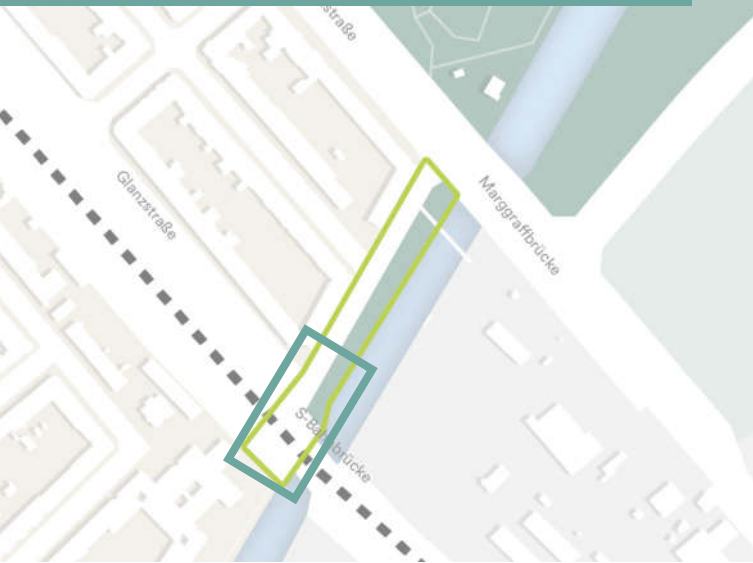
Schnitt A | M 1:300



Bausteine

- Rampenanlage mit entsprechendem Wegeanschluss nach Norden
- Qualifizierung Wegebelaag Unterführung Bahnbrücke
- Beleuchtung Unterführung Bahnbrücke

TB 3 | GÜLDENHOFER UFER N



Bestandssituation

Die Ausgangssituation entspricht der im Maßnahmenblatt 8A beschriebenen Lage. Der Höhenunterschied zwischen dem Straßenniveau am Güldenhof Ufer und dem Geländeniveau der Bahnunterführung wird derzeit über einen Trampelpfad überwunden. Die Verbindung ist steil, unbefestigt und nicht dauerhaft nutzbar.

Maßnahmenbeschreibung

Zur funktionalen Erschließung der Unterführung der Bahnbrücke kann eine reguläre Treppenanlage in die Böschung eingebaut werden, welche die direkte Verbindung zwischen dem Entree auf Straßenniveau und dem Bereich der Bahnunterführung ermöglicht.

Barrierefreiheit

Im Gegensatz zur Variante mit Rampe (Maßnahme 9A) kann hier keine barrierefreie Verbindung geschaffen werden. Die geplante Treppenanlage ist für mobilitätseingeschränkte Personen, Personen mit Kinderwagen oder Fahrrädern ohne alternative Führung nicht nutzbar. Die Verbindung stellt daher keine barrierefreie Lösung dar und erfordert eine ergänzende Wegweisung zur barrierearmen Route über den S-Bhf. Baumschulenweg.

Klimaschutz

Im Vergleich zur Rampe ist der Eingriff in die Böschung deutlich geringer, da die erforderliche Fläche für die Treppenanlage kleiner ist. Einzelne Gehölze müssen entnommen werden, um die Trasse freizustellen und die Entreesituation am oberen Treppenkopf herzustellen. Insgesamt ist der Eingriff aus ökologischer Sicht moderat und vertretbar, zumal durch Begrünung und Uferpflege punktuell Ausgleich geschaffen werden kann.

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA, DB
Beteiligte Akteure	BA-FB Tief, Verwaltung, Grün, WSA, DB, SenMVKU/Wasser
Genehmigungen	WrG, ssG, NrG

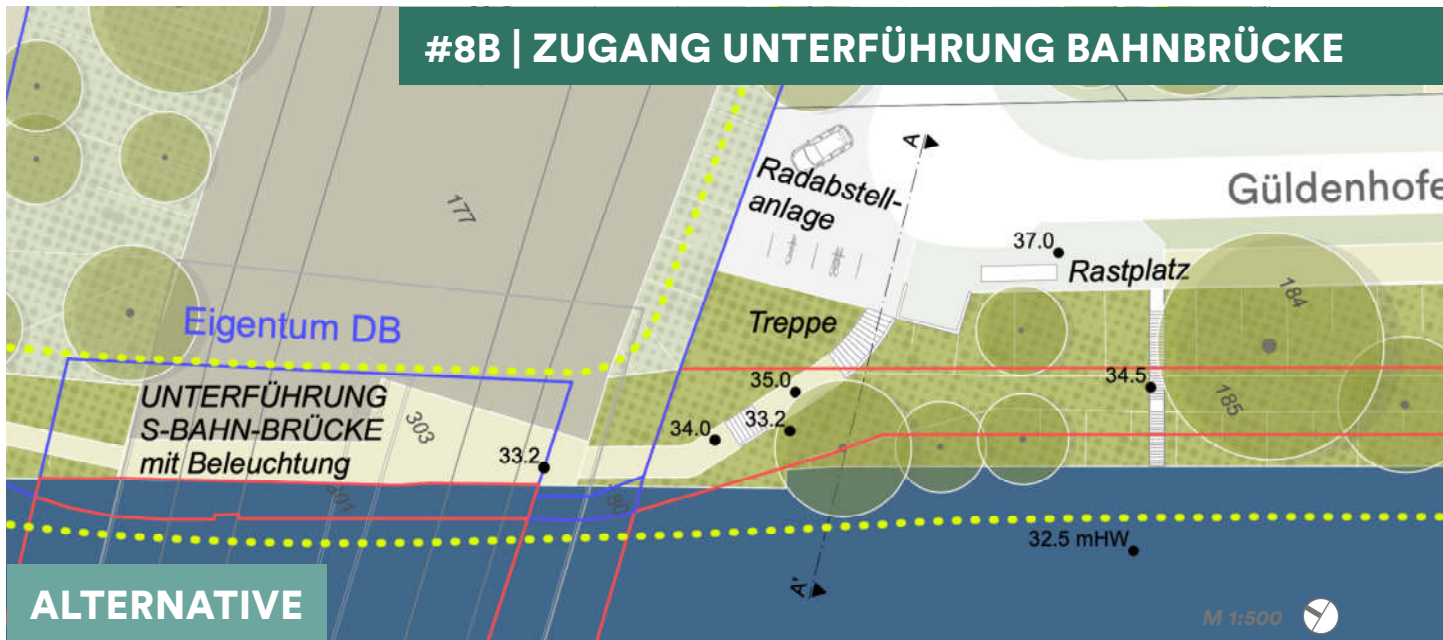
Weitere Hinweise

Die Kreuzungssituation zwischen Weg und Bahnanlage fällt in die Zuständigkeit der SenMVKU, Abt. V, Referat Tiefbau, Bereich Wasser. Die Bahnbrücke selbst steht im Eigentum und unter der Wartungshoheit der Deutschen Bahn AG. Eine Widmung des Weges unter der Bahnbrücke und der Treppe als öffentlicher Fußweg wäre vonseiten der DB voraussichtlich begrüßenswert, da damit die Unterhaltungspflicht auf das SGA übergehen könnte. Frühzeitige Abstimmungen mit allen beteiligten Stellen sind für die Realisierung dieser Maßnahme zwingend erforderlich.

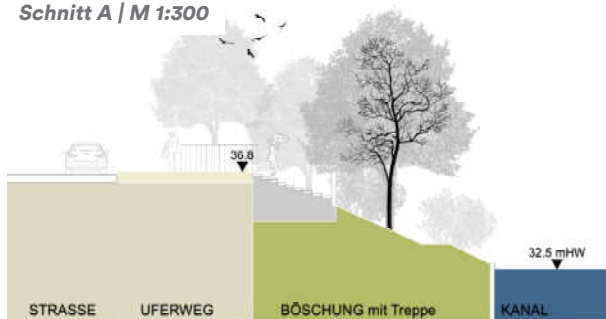
Bausteine

- Qualifizierung Wegebelaag Unterführung Bahnbrücke
- Beleuchtung Unterführung Bahnbrücke

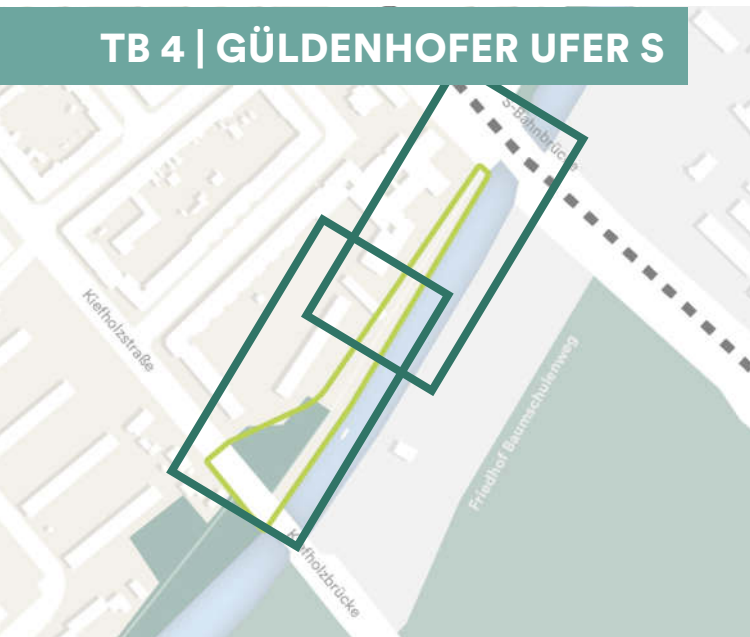
#8B | ZUGANG UNTERFÜHRUNG BAHNBRÜCKE



Schnitt A | M 1:300



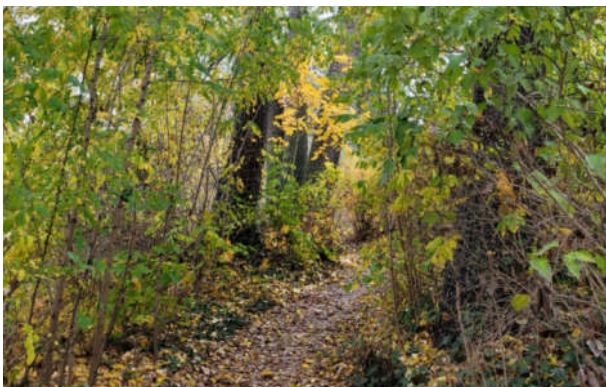
TB 4 | GÜLDENHOFER UFER S



Bestandssituation

Im südlichen Abschnitt des Güldenhofer Ufers besteht derzeit ein informeller Trampelpfad, der von der Unterführung der Bahnbrücke in Richtung Kieholzbrücke verläuft. Der Weg führt entlang der Grundstücksgrenze der angrenzenden Seniorenresidenz, von der er durch einen Zaun abgetrennt ist. Obwohl sich an dieser Stelle die Böschung zum Ufer deutlich abflacht, ist die Fläche insgesamt sehr beengt (Abb. 1). Im Bereich des Spielplatzes, der sich in einem mittleren Erhaltungszustand befindet, ist der Weg an zwei Stellen über eine kleine Treppenanlage und ein Drängelgitter zugänglich (Abb. 2).

Südlich der Bahnunterführung war das Gelände bereits Gegenstand einer früheren Bodensanierung im Zusammenhang mit dem Neubau des Seniorenwohnheims. Für den Bereich der Wegetrasse liegen bislang keine Untersuchungsergebnisse vor.



1 Trampelpfad mit dichter Ufervegetation

Dringlichkeit				
Realisierbarkeit				
Kostenintensität				
Rahmenbedingungen				
Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA			
Beteiligte Akteure	BA-FB Tief, Verwaltung, Grün, WSA, SenMVKU/Verkehr			
Genehmigungen	WrG, ssG, NrG			



2 Drängelgitter am Spielplatz

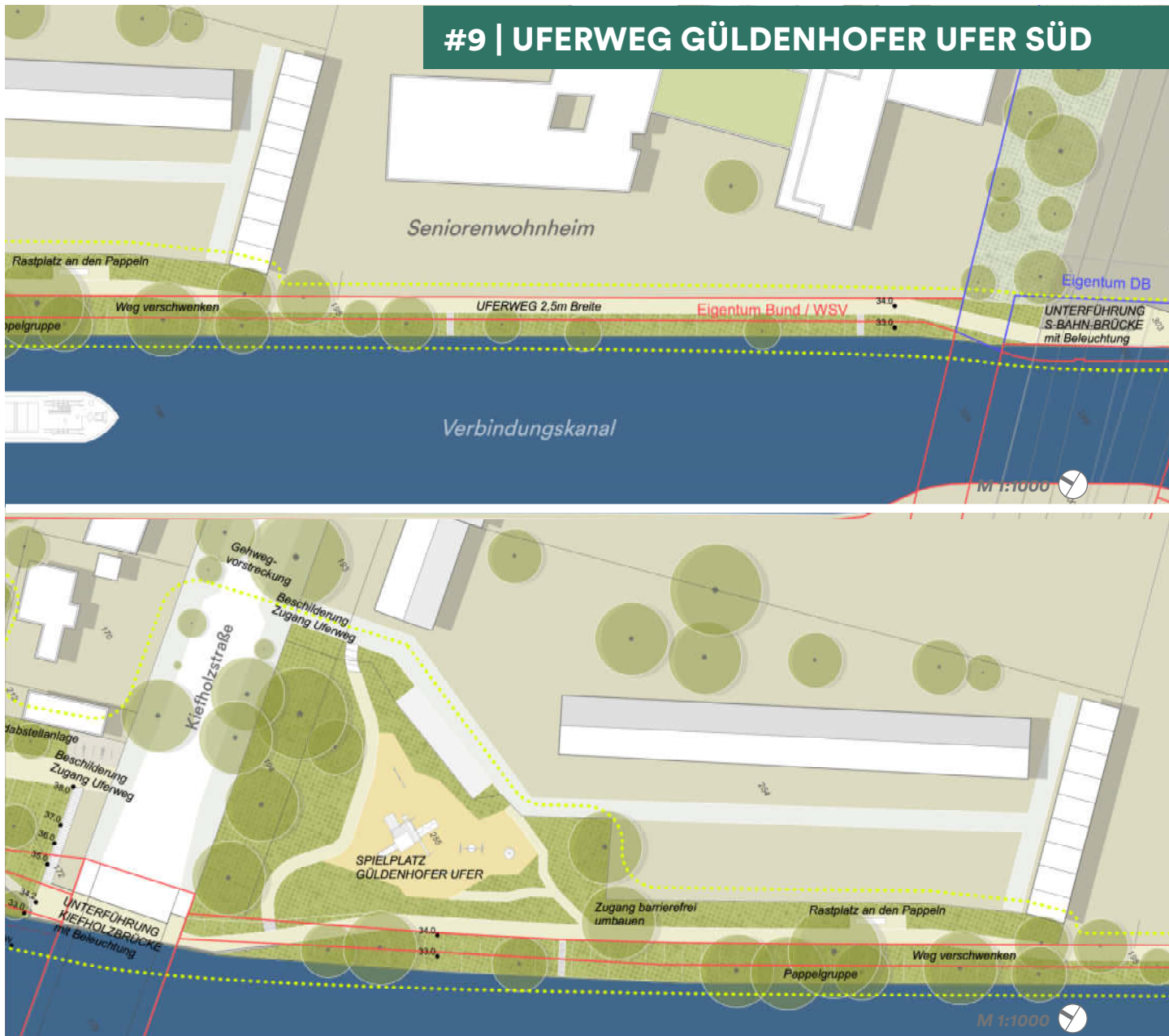
Maßnahmenbeschreibung

Der vorhandene Trampelpfad wird zu einem 2,50 Meter breiten Uferweg ausgebaut. Dabei wird die bestehende Vegetation soweit wie möglich berücksichtigt, um den wilden, naturnahen Charakter des Abschnitts nicht zu stark zu beeinträchtigen. Um die Wegführung nach Möglichkeit auf bezirkseigenem Grund zu sichern, wird der Weg im Bereich des Garagenhofs an der Kieholzstraße 254 leicht verschwenkt. Entlang des Weges ist ein kleiner Rastplatz an einer Pappelgruppe vorgesehen.

Barrierefreiheit

Zur Herstellung einer barrierearmen Verbindung über die Kieholzstraße ist der Zugang zum vorhandenen Spielplatz barrierefrei auszubauen. Hierfür bietet sich die Umgestaltung des westlichen Zugangs an; die Entfernung des Drängelgitters, eine Wegebefestigung sowie die Beschilderung der Umleitungsstrecke stellen einfache und kurzfristig umsetzbare Maßnahmen dar. Ergänzend soll an der Kieholzstraße eine neue barrierearme Fußgängerquerung eingerichtet werden. Anhand der Höhe der Verkehrsströme wäre eine Mittelinsel in

#9 | UFERWEG GÜLDENHOFER UFER SÜD



Kombination mit Gehwegvorstreckungen denkbar und zu prüfen.

Klimaschutz

Eingriffe in den Gehölzbestand durch die Anlage des Weges sind durch geeignete Ersatzpflanzungen auszugleichen.

Weitere Hinweise

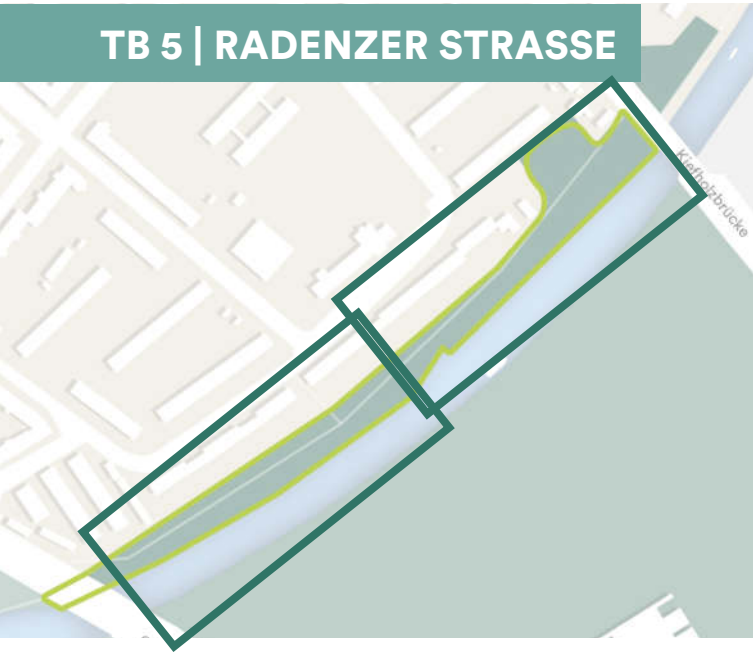
Die Maßnahme befindet sich in unmittelbarer Nähe zu sensiblen Nutzungen wie dem Seniorenwohnheim und öffentlichen Spielangeboten. Eine frühzeitige Kommunikation mit Anwohnenden und sozialen Trägern ist daher erforderlich.

Die Prüfung der Quermöglichkeit an der Kieffholzstraße sollte in enger Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde, SenMVKU erfolgen.

Bausteine

- Weg
- Rastplatz
- Barrierefreie Gestaltung Zugang Spielplatz
- Beschilderung
- Querungshilfe Kieffholzstraße (Gehwegvorstreckung)
- Beleuchtung Unterführung Kieffholzbrücke
- Aufwertung Ufervegetation

TB 5 | RADENZER STRASSE



Bestandssituation

In diesem Bereich ist bereits ein Fußweg mit wassergebundener Decke vorhanden, dessen Sanierung und Aufwertung derzeit vorbereitet wird. Das Verbindungsstück zur Kieffholzstraße wird auf Grund der ausstehenden Planung zum Auslaufbauwerk der Berliner Wasserbetriebe (BWB) einen weiteren Bauabschnitt bilden. Die Kieffholzbrücke befindet sich in einem baulich schlechten Zustand und soll in den kommenden Jahren saniert oder ggf. ersetzt werden.

Maßnahmenbeschreibung

Der Hauptweg wird entsprechend der laufenden Planung mit einer Aussichtsterrasse mit Sitzgelegenheiten und begleitenden Wiesenflächen realisiert. Im Zugangsbereich zur Kieffholzstraße soll eine Radabstellanlage und eine Beschilderung ergänzt werden. Außerdem ist eine Beschilderung an den drei Zugangspunkten von der Radenzer Straße und über das Neubauvorhaben notwendig. Zur Unterführung der Südostalleebrücke wird eine neue, barrierefreie Anbindung hergestellt.

Im mittleren Bereich ist zudem die Anlage einer land- und einer wasserseitigen Flachwasserzone denkbar. Die landseitige Zone sollte in Verbindung mit der Aussichtsterrasse geplant werden und könnte eine Station des Wasserlehrpfads darstellen.

Barrierefreiheit

Das zum Anschluss an die Kieffholzbrücke führende Wegstück weist ein Gefälle von über 6 % auf und ist somit nicht barrierefrei. Die vorgesehene Rampe von der Unterführung der Kieffholzbrücke gewährleistet die barrierefreie Durchgängigkeit des Uferwegs.

Eine barrierefreie Direktanbindung zur Südostallee anstelle der vorhandenen Treppenanlage wurde im Rah-

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA
Beteiligte Akteure	BA-FB Grün, WSA, BWB
Genehmigungen	WrG, ssG, NrG

men des angrenzenden Wohnungsneubauprojekts bereits geprüft und verworfen. Eine alternative Anbindung über die Erschließungsflächen des Neubauvorhabens der Genossenschaft ist planungsrechtlich gesichert.

Die Herstellung des Weges an der Unterführung Südostalleebrücke ist unerlässlich für die barrierefreie Durchgängigkeit des Uferwegs. Auf der Seite zur KGA Am Mariengrund ist keine barrierefreie Direktverbindung von der Südostallee zum Uferweg möglich. Hier ist der Anschluss erst über einen Umweg durch die KGA gegeben.

Klimaschutz

Die baulichen Eingriffe beschränken sich überwiegend auf die Sanierung bereits befestigter Flächen. Wegbegleitend soll die vorhandene Grünfläche westlich der Aussichtsterrasse auf der nördlichen Seite als artenreiche Blühwiese entwickelt und gepflegt werden. Im Bereich der neu anzulegenden Rampe sind Eingriffe in Gehölzbestände erforderlich, die durch Ersatzpflanzungen ausgeglichen werden müssen.

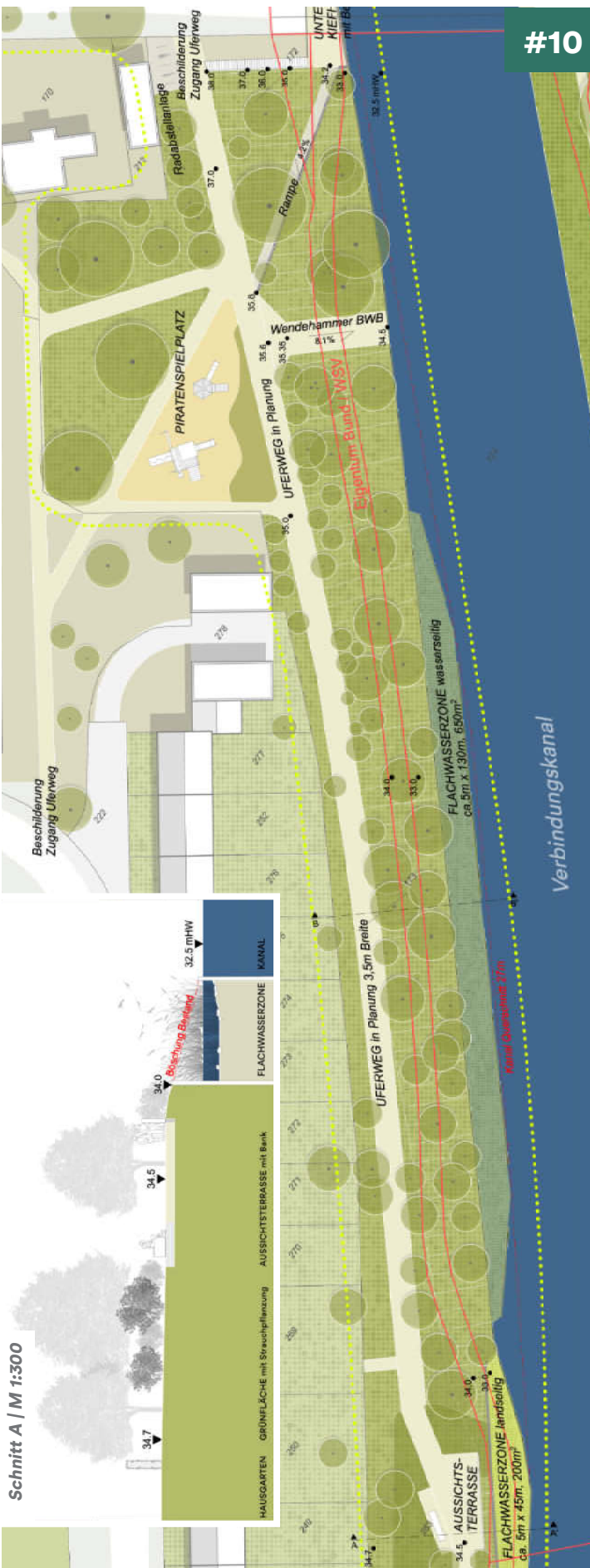
Weitere Hinweise

Eine enge Abstimmung mit den Berliner Wasserbetrieben zur Integration der Rampenanlage am Auslaufbauwerk ist unerlässlich. Die Rampe mündet in den geplanten Wartungsweg der Berliner Wasserbetriebe, der hier auch als Wegetrasse genutzt werden soll. Schwierigkeiten bei der Realisierung können sich aus den statischen Voraussetzungen der angrenzenden Uferwand ergeben, deren Belastbarkeit vorab geprüft werden muss.

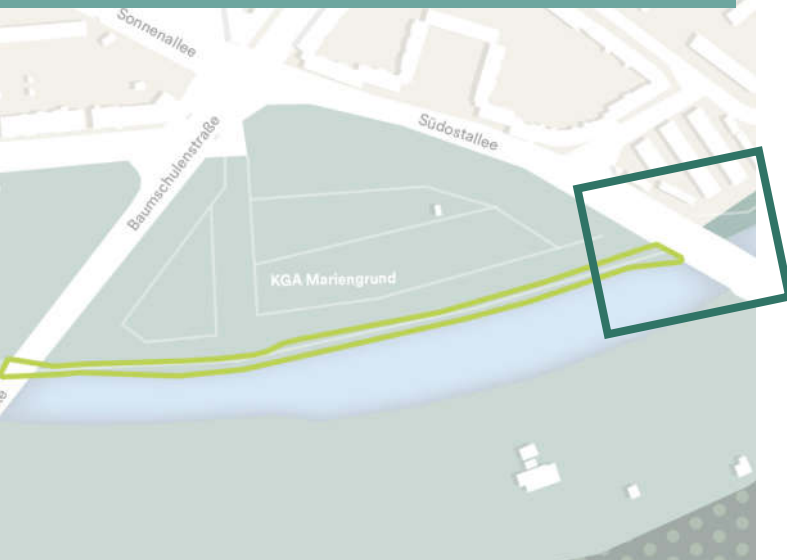
Bausteine

- Weg (mit Platzaufweitung, Sitzgelegenheit und Wiese entsprechend bestehender Planung)
- Rampe von Unterführung Kieffholzbrücke
- Radabstellanlage Kieffholzstraße
- Beschilderungen Kieffholzstraße, Radenzer Straße, Südostallee
- Aufwertung Ufervegetation
- Flachwasserzone wasserseitig und landseitig
- Station Wasserlehrpfad

#10 | UFERWEG RADENZER STRASSE



TB 6 | UFER AM MARIENGRUND



Dringlichkeit



Realisierbarkeit



Kostenintensität



Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA
Beteiligte Akteure	BA-FB Grün, WSA, Genossenschaft, KGA
Genehmigungen	WrG, ssG

Bestandssituation

Unterhalb der Kieholzbrücke befindet sich eine offene, sandige Fläche, die derzeit weitgehend ungenutzt ist (siehe Abb. 1). Der Ort besitzt mit dem charakteristischen Treppenaufgang zur Brücke ein markantes Merkmal (siehe Abb. 2), das den Raum optisch definiert, jedoch funktional bislang nicht erschlossen ist. Die Lage direkt am Wasser sowie die räumliche Fassung durch das Brückenbauwerk verleihen dem Bereich einen besonderen atmosphärischen Reiz. Am Brückenaufgang befindet sich ein Spritzenabwurfbehälter.



1 Offene Sandfläche unter der Brücke

Maßnahmenbeschreibung

Ziel ist die Aktivierung dieser besonderen Stadtraum-Nische als niederschwelliger Aufenthaltsort mit Bezug zur Uferlage. Die Gestaltung greift eine naturnahe Strand-Thematik auf, die sich in der Wahl der Materialien, Pflanzenauswahl und Möblierung widerspiegelt. Der vorhandene Weg wird in wassergebundener Decke ausgebaut, um eine barrierefreie Grundstruktur zu schaffen. Ergänzt wird die Fläche durch einfache und robuste Ausstattungselemente wie als Bewegungsparcours nutzbare Sitzbänke, Strandinseln mit Findlingen und eine für

Outdoor Fitness nutzbare Anlage am Brückenkopf. Für die Abendstunden ist eine dezente Beleuchtung vorgesehen, die das Sicherheitsempfinden stärkt und den Bereich zugleich einladend wirken lässt.

Die unmittelbare Nähe zum Neubauprojekt mit genossenschaftlichem Wohnen kann sich als Chance für die Belebung des Bereichs erweisen. Denkbar ist auch eine zeitlich begrenzte Aktivierung, etwa durch eine temporäre, autark funktionierende Pop-Up-Strandbar, für die eine Vorhaltefläche ohne Leitungsanschluss vorgesehen ist.

Barrierefreiheit

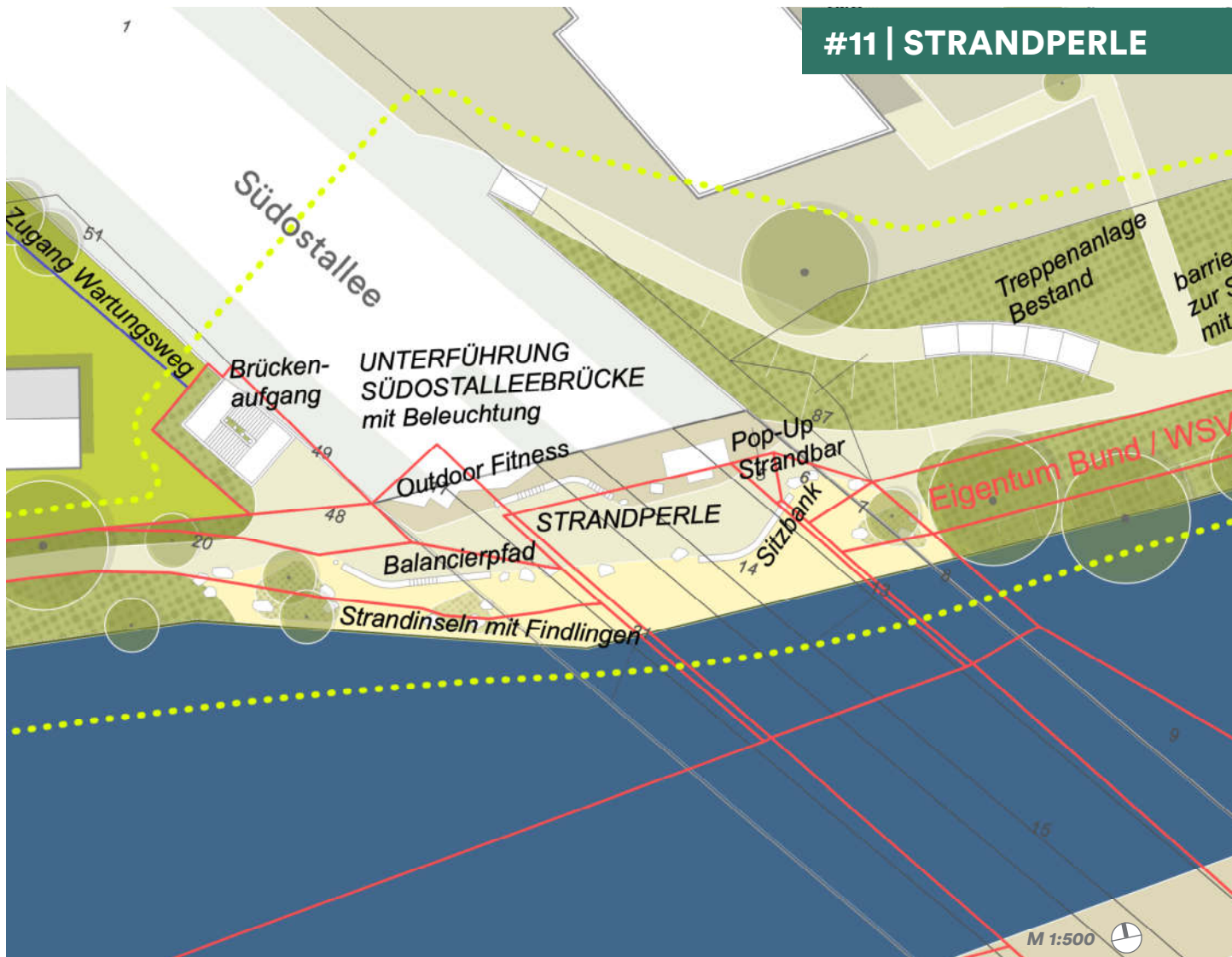
Bei der Ausgestaltung des Aufenthaltsangebots ‚Strandperle‘ sind Bewegungsangebote und Sitzgelegenheiten so zu planen, dass auch mobilitätseingeschränkte Personen den Raum selbstbestimmt nutzen können.

Klimaschutz

Die Maßnahme greift auf eine bereits anthropogen geprägte Fläche zurück. Der Eingriff in bestehende Vegetation ist gering, zumal durch gezielte Begrünung und naturnahe Gestaltung neue ökologische Strukturen entstehen können. Die Verwendung unversiegelter Materialien sowie die Einbindung klimaresilienter Bepflanzung ermöglichen eine landschaftsverträgliche Umsetzung.

Weitere Hinweise

Der bestehenden informellen Nutzung durch Drogen konsumierende Personen sollte mit Sensibilität begegnet werden. Die Planung sollte diese Realität nicht ignorieren, sondern sozial verträgliche Lösungen anstreben, die den Ort für verschiedene Gruppen offenhalten, ohne Nutzungskonflikte zu verschärfen. Die spätere Unterhaltung, insbesondere bei intensiver Nutzung, sollte von Anfang an mitgedacht werden. Die dauerhafte Aufent-



haltsqualität hängt von der sozialen Kontrolle und der Einbindung ins Umfeld ab. Kooperationen mit Trägern der Stadtteilarbeit, Wohnprojekten oder lokalen Initiativen können hier zur nachhaltigen Etablierung des Ortes beitragen.

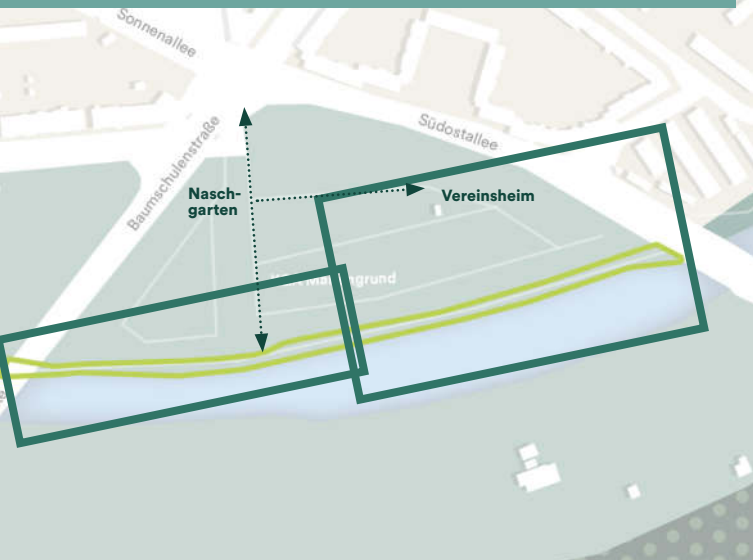
Bausteine

- Weg
- Ausstattung (Sitz-, Bewegungs- und Vegetationselemente)
- Beleuchtung
- Station Wasserlehrpfad



2 Brückenaufgang als Landmark

TB 6 | UFER AM MARIENGRUND



Bestandssituation

Der bestehende Uferweg entlang der KGA Mariengrund ist derzeit lediglich als schmaler Trampelpfad ausgebildet, der in diesem Abschnitt direkt am flachen Ufer verläuft. Die Flächenverfügbarkeit ist durch die unmittelbare Lage an die KGA und den an einigen Stellen dichten Röhrichtbeständen begrenzt. Vereinzelte Baumgruppen bilden Orientierungspunkte entlang des Ufers, während die vorhandenen DDR-Laternen (nicht in Betrieb) auf den früheren Verlauf des Mauerstreifens hinweisen.

Im Umweltatlas ist der Boden der gesamten Fläche als besonders schutzwürdig eingestuft, sodass für alle Eingriffe vorrangig das Vermeidungs- und Verminderungsgebot zu beachten ist. Die Fläche der Kleingartenanlage ist aktuell im landeseigenen Wohnungsbaupotenzialflächenverzeichnis enthalten. Der Bezirk strebt jedoch eine langfristige Sicherung der Anlage an.

Maßnahmenbeschreibung

Der bestehende Trampelpfad soll zu einem durchgängigen Uferweg mit einer Mindestbreite von 1,80m ausgebaut werden. In Abstimmung mit dem Verein sollte an den Stellen, an denen der Weg besonders nah an den Parzellen verläuft, eine Abpflanzung vorgesehen werden. Ein Treppenaufgang in der steilen Böschung an der Baumschulenbrücke stellt eine nicht barrierefreie Verbindung zur Baumschulenstraße her.

An einem geeigneten Uferabschnitt ohne Röhrichtbestand sind Sitzstufen geplant, die eine naturnahe Aufenthaltsqualität schaffen. Ein Holzdeck unter einer markanten Kiefer – das „Kieferndeck“ – bietet einen geschützten Ort zum Verweilen mit Blick auf das Wasser und markiert den Abzweig der geplanten Durchwegung der Kleingartenanlage. Die funktionale Einbindung der Kleingartenanlage mit saisonalen öffentlichen Angeboten,

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA, BImA
Beteiligte Akteure	BA-FB Grün, SGA, WSA, KGA und Bezirksverband
Genehmigungen	WrG, ssG, NrG

ten, wie etwa einem Pflanzenmarkt am Vereinsheim, ist als ergänzender Bestandteil der Maßnahme vorgesehen.

Barrierefreiheit

Eine barrierefreie Zuwegung zum Uferweg von der zentralen Kreuzung Baumschulenstraße/Sonnenallee/Südostallee ist durch die KGA möglich. Diese kann in Verlängerung des bestehenden Hauptweges realisiert werden, wofür eine schmale Abtrennung der Parzelle Nr. 65 nach einem Pächterwechsel erforderlich wird. Vorteil dieser Lösung ist, dass die Wegeverbindung über eine Fläche im Landeseigentum verläuft, in der Sichtachse des Haupteingangs der KGA liegt und an einer potenziell für einen öffentlichen Naschgarten nutzbaren Fläche vorbeiführt. Die Verkehrssicherungspflicht liegt beim SGA, ein Nutzungsvertrag ist notwendig. Alternativ wurden weitere Wegeführungen geprüft, etwa eine Erschließung zwischen den Parzellen 43 und 65 oder über die Parzelle 52. Diese wären jedoch mit Umwegen verbunden, verlaufen über Flächen im Eigentum der BImA und würden entsprechend weitergehende Abstimmungen erfordern.

Klimaschutz

Die Maßnahme betrifft ein Gebiet mit hoher bodenschutzfachlicher Relevanz, geschützten Biotopen und Baumgruppen. Eingriffe in den Röhrichtbestand zur Herstellung des Uferwegs können ggf. durch Verringerung der Wegbreite (1,20m Breite mit regelmäßigen Aufweitungen) vermieden werden. Zusätzlich könnte ein Eingriff in den Röhricht über die Anlage einer wasserseitigen Flachwasserzone ausgeglichen werden. Auf Grund der hafenartigen Verbreiterung des Kanals in diesem Teilbereich und der bereits bestehenden Röhrichtstrukturen bietet sich die Anlage besonders an. Die DDR-Laternenmasten, die als Nistplätze für Sperlinge dienen können, sind auf ihre ökologische Funktion zu überprüfen und können in die Gestaltung integriert werden.

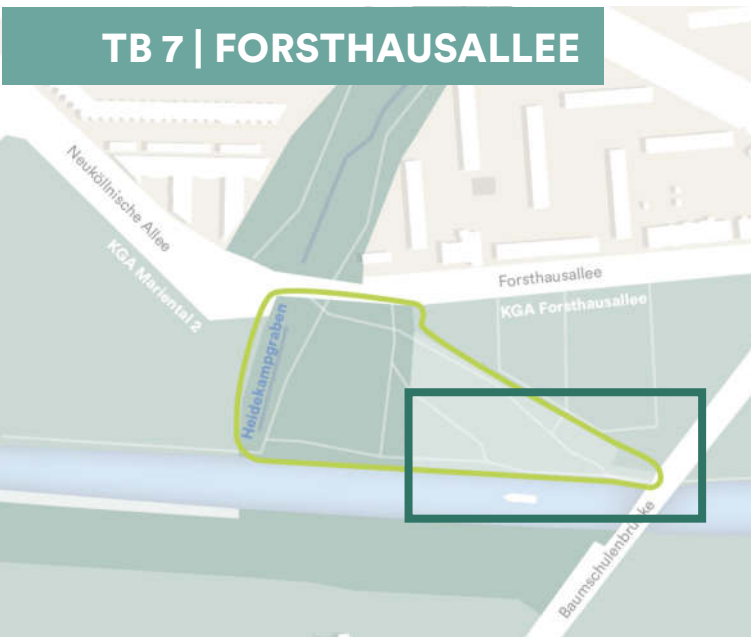
Weitere Hinweise

Die öffentliche Erschließung im Rahmen des Uferwegs sollte so gestaltet sein, dass sie mit dem Erhalt sowohl der kleingärtnerischen Nutzung als auch den geschützten Biotopen in Einklang steht. Eine enge Einbindung des Vereins und des Bezirksverbands sowie der Naturschutzbehörde sind Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung dieser sensiblen Maßnahme.

#12 | UFERWEG AM MARIENGRUND



TB 7 | FORSTHAUSALLEE



Bestandssituation

Der Uferabschnitt im Bereich der Forsthausallee ist derzeit nur eingeschränkt erschlossen. Ein schmaler, unbefestigter Trampelpfad verläuft nahe zum flachen Ufer, teils direkt an der Kaimauer (siehe Abb. 1). Nördlich schließt sich eine Brachfläche an, die als Vorhaltefläche für Kompensation dient und als Hundebereich für Hundeauslaufgebiete beschildert ist. Diese Fläche wirkt insgesamt informell und wird dennoch stark genutzt: Spaziergänger*innen, Jogger*innen und Hundebesitzer*innen nutzen den Pfad regelmäßig. Auch spontane Aufenthaltsorte haben sich gebildet – etwa selbst gebaute Bänke oder improvisierte Sitzgelegenheiten direkt am Wasser.



1 Trampelpfad an der Kaimauer

Maßnahmenbeschreibung

Der bestehende Trampelpfad wird zu einem 2,50 m breiten Uferweg ausgebaut. Um die Wegführung zu sichern, wird die Trasse nach der Unterführung der Baumschulenbrücke leicht nördlich verschwenkt, um auf landeseigener Fläche geführt werden zu können. Dadurch kann außerdem auf eine Absturzsicherung an der Kaimauer verzichtet werden. Der Weg erschließt auch die vorgesehene Streuobstwiese (siehe Maßnahme Nr. 14).

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

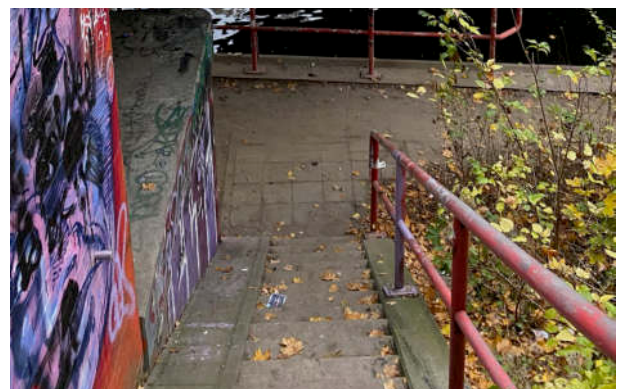
Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum Land Berlin, WSA

Beteiligte Akteure BA-FB Grün, UmNat, WSA

Genehmigungen WrG, ssG, NrG



2 Treppenaufgang Baumschulenbrücke

Zur Anbindung des Uferwegs kann der bestehende, jedoch bislang verschlossene Treppenaufgang an der Baumschulenbrücke geöffnet werden (siehe Abb. 2). Dazu ist ein Nutzungsvertrag mit dem WSA notwendig.

Barrierefreiheit

Der geplante Wegebau vervollständigt die durchgängig barrierefreie Wegeverbindung am Nordufer des Kanals. Im Osten bindet er die Unterführung Baumschulenbrücke und den Uferweg am Mariengrund (siehe Maßnahme Nr. 12) an. Im Westen mündet der Wegabschnitt in der bereits ausgebauten Grünfläche am Mauerweg (siehe Maßnahme Nr. 15).

Klimaschutz

Die Maßnahme greift in bestehende Vegetationsflächen ein, insbesondere durch die Neutrassierung des Weges. Der Wegebau sollte eng mit der Entwicklung der Kompensationsfläche abgestimmt werden. Die Uferzone bietet darüber hinaus Potenziale zur ökologischen Aufwertung durch die Anlage einer Flachwasserzone.

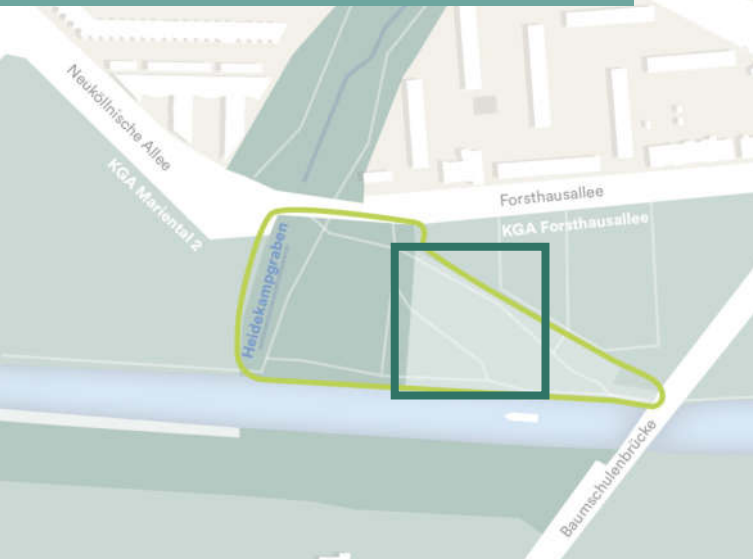
#13 | UFERWEG FORSTHAUSALLEE OST



Bausteine

- Weg
- Treppenaufgang öffnen und Zuwegung beschildern
- Aufwertung Ufervegetation
- Flachwasserzonen

TB 7 | FORSTHAUSALLEE



Bestandssituation

Die vorgesehene Fläche befindet sich nördlich des geplanten Uferwegs im Bereich der Forsthausallee. Die brachliegende Fläche ist nur informell durch Trampelpfade erschlossen und wird derzeit als Hundeauslaufwiese genutzt. Es handelt sich um einen weitgehend offenen Bereich mit Trockenraseninseln, Ruderalvegetation und vereinzelt Gehölzen (siehe Abb. 1). Von der westlich angrenzenden Parkanlage ist die Fläche durch eine Benjeshecke getrennt. Die Fläche liegt im ehemaligen Mauerstreifen und weist daher eine besondere stadthistorische Prägung auf.



1 Hinweisschild zum Hundeauslaufgebiet

Der gesamte Abschnitt ist Teil einer vom Bezirk geführten Altlastenverdachtsfläche, die im Bodenbelastungskataster verzeichnet ist. Es ist davon auszugehen, dass im Untergrund auch Bauschutt oder andere Altablagerungen vorhanden sind. Untersuchungsergebnisse liegen bislang nicht vor.

Maßnahmenbeschreibung

Für die als Vorhaltefläche für Kompensationsmaßnahmen ausgewiesene Fläche wurde die Entwicklung einer

Dringlichkeit



Realisierbarkeit



Kostenintensität



Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA
Beteiligte Akteure	BA-FB Grün, UmNat, WSA
Genehmigungen	NrG

naturnahen, extensiv gepflegten Streuobstwiese unter Erhalt der vorhandenen Trockenraseninseln und Laubgebüsche geprüft. Zum Zeitpunkt der MBS ist allerdings noch unklar, ob eine Kompensation auf dieser Fläche realisiert wird. Die Begehbarkeit der Fläche sollte gewährleistet werden. Die Planung der Streuobstwiese wurde übernommen und um niedrigschwellige Aufenthaltsangebote ergänzt.

Um den Eingriff so gering wie möglich zu halten, kommt die Maßnahme ohne formale Wegeverbindungen aus. Stattdessen bleiben die zwei bestehenden Trampelpfade durch das Gelände bestehen (siehe Abb. 2). In den Randbereichen der Fläche werden einzelne Liegepodeste aus Holz installiert, die als ruhige Rückzugsorte genutzt werden können.

Der bestehende Weg innerhalb der KGA Forsthausallee soll künftig als öffentliche Durchwegung qualifiziert werden. Hierfür soll eine kleine Tür im Zaun anstelle des bestehenden Tores eingebaut werden. Der Verein bevorzugt eine Lösung mit Zeitschloss, das sich in den Abend- und Nachtstunden automatisch schließt. Die konkrete Ausgestaltung ist im weiteren Verfahren abzustimmen.

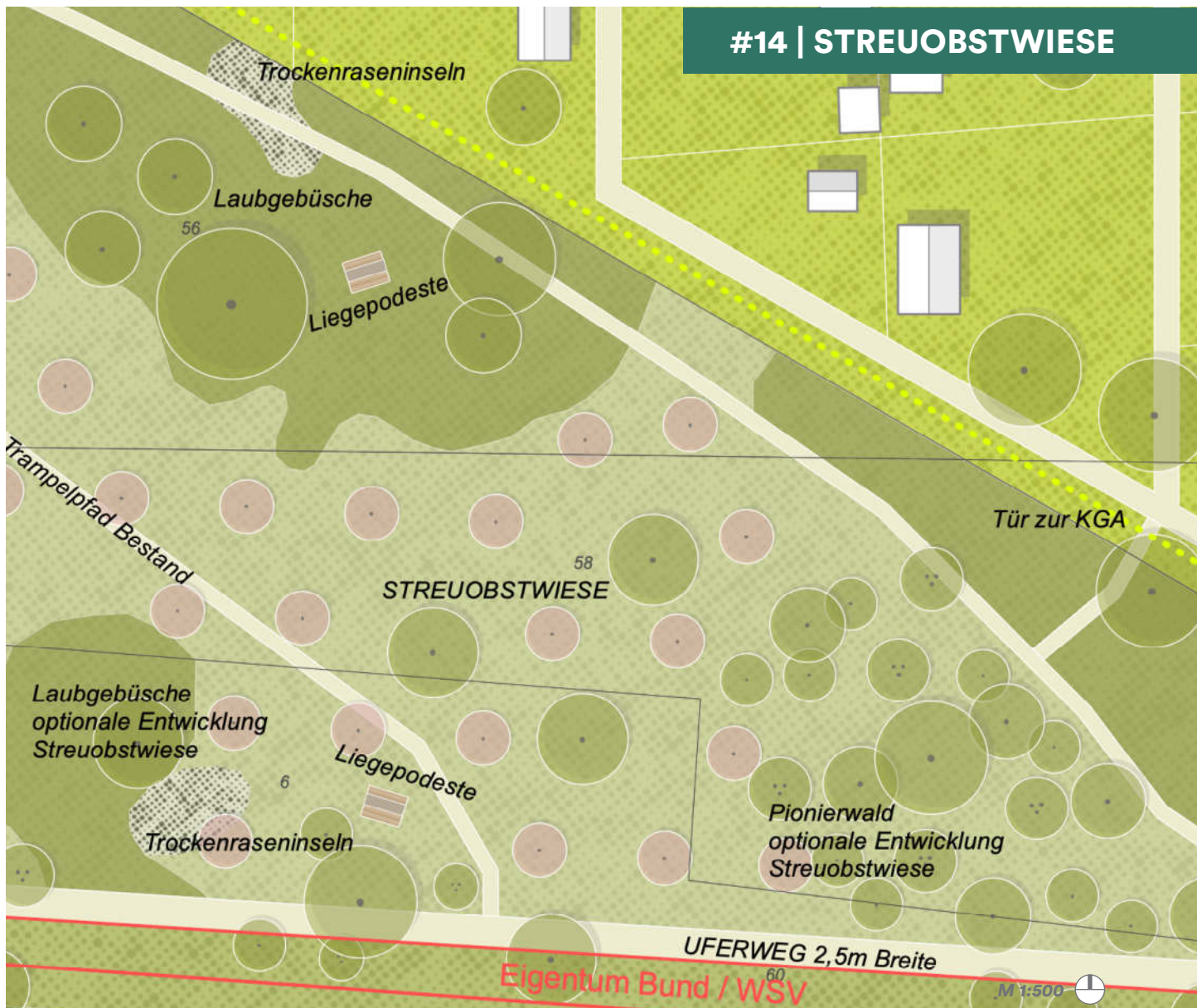
Barrierefreiheit

Die Maßnahme sieht keine baulichen Eingriffe zur Schaffung von barrierefreien Wegeverbindungen vor und richtet sich primär an Nutzer*innengruppen, die das Gelände über vorhandene Trampelpfade erschließen können.



2 Vom Uferweg abzweigender Trampelpfad in der Brache

#14 | STREUOBSTWIESE



Klimaschutz

Die vorgesehene Umwandlung einer Hundeauslaufwiese in eine Streuobstwiese trägt zu einer naturschutzfachlichen Aufwertung, zur Verbesserung des Biotopverbunds im Uferbereich sowie zum Klimaschutz bei. Die mit den niedragschwelligen Aufenthaltsangeboten verbundenen Eingriffe können mit ihrem Beitrag zur Umweltbildung und zur Akzeptanzsteigerung der Maßnahme begründet werden.

Weitere Hinweise

Die Kosten für Kompensation sind nicht Teil der Kosten-schätzung für diese Maßnahme. Auch die Bewertung der Realisierbarkeit wurde unabhängig von den planerischen Entscheidungen zur Kompensation gemacht. Mit der Umnutzung der bisherigen Hundeauslauffläche ist zu erwarten, dass ein Teil der bisherigen Nutzer*innen-gruppen auf andere Räume ausweicht. Dabei ist zu verhindern, dass sich die Nutzung auf benachbarte Flächen

verlagert, insbesondere auf Grundstücke der Autobahn GmbH, deren Entwicklungsziele dadurch beeinträchtigt werden könnten. Die geplante Maßnahme muss daher in eine abgestimmte Gesamtstrategie zur Hundeführung und Flächenverteilung im Quartier eingebettet werden.

Bzgl. der vorgesehenen Durchwegung weisen Verein und Bezirksverband der Gartenfreunde Treptow e.V. darauf hin, dass ein Fußgängerüberweg über die Forsthausallee erforderlich sei. Da auf der Straßenseite der KGA kein befestigter Gehweg vorhanden ist und das Verkehrsaufkommen sowie die Fahrgeschwindigkeiten stark zugenommen habe, sollte eine gesicherte Querung als ergänzende Maßnahme geprüft werden.

Bausteine

- Kompensationsmaßnahmen
- Liegepodeste
- Einbau Tür zur KGA

TB 7 | FORSTHAUSALLEE



Vorbemerkungen

Der westliche Anschlusspunkt des geplanten Uferwegs wird durch die Grünfläche am Mauerweg begrenzt. Diese ist Bestandteil eines Planfeststellungsbeschlusses und als Ausgleichsfläche für den Autobahnbau rechtlich gebunden. Sie befindet sich im Eigentum der Autobahn GmbH, die auch die Unterhaltung übernimmt. Bauliche Maßnahmen wären hier nur nach einer rechtlichen Neuregelung möglich – entweder durch Änderung des Planfeststellungsbeschlusses oder durch eine Übernahme der Fläche durch den Bezirk mit anschließender Umwidmung zur öffentlichen Grünfläche. Daher sieht die Vorzugsvariante für den Uferweg Forsthausallee West ausschließlich ergänzende Angebote auf landeseigenen Flächen vor.

Bestandssituation

Die Grünfläche ist als Wiesenfläche mit einzelnen Gehölzpflanzungen, einer zentralen Geländemodellierung und einem einfachen Wegenetz mit Sitzbänken gestaltet. Der am Ufer geführte Weg weist lediglich eine Breite von 1,20 m auf und ist damit nicht barrierefrei nach „Design for all“-Kriterien. Der Berliner Mauerweg verläuft vom Ufer auf Neuköllner Seite kommend nach Norden parallel zum verrohrten Heidekampgraben und stellt damit bereits eine überregionale Wegeverbindung dar.

Maßnahmenbeschreibung

Zur Ausbildung eines klar definierten Auftakts bzw. Endpunkts des Uferwegs werden Ergänzungen auf den unmittelbar angrenzenden landeseigenen Flächen empfohlen – sowohl am östlichen Anschluss des Uferwegs, am Mauerweg am Ufer als auch an der Forsthausallee. Als besondere Aufenthaltsorte am Ufer sind zwei landschaftlich geprägte Rastplätze vorgesehen, die eine bislang informelle Nutzung (Abb. 1) verstetigen: der Weidenrastplatz an der östlichen Fortsetzung des Uferwegs

Dringlichkeit



Realisierbarkeit



Kostenintensität



Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA, Autobahn GmbH
Beteiligte Akteure	BA-FB Grün, UmNat, WSA, Autobahn GmbH
Genehmigungen	ssG, NrG

und der Pappelrastplatz im Anschluss des Uferwegs/ Mauerwegs auf Neuköllner Seite. An der Forsthausallee wird ein kleiner Verteilerplatz mit Radabstellmöglichkeiten und Beschilderung geschaffen.

Barrierefreiheit

Der vorhandene Uferweg entspricht in diesem Abschnitt nicht den Leitlinien für Barrierefreiheit, jedoch wird eine barrierefreie Nutzbarkeit durch die beiden Rastplätze und die Integration in das Leitsystem unterstützt.



1 | Informeller Aufenthaltsort am Ufer

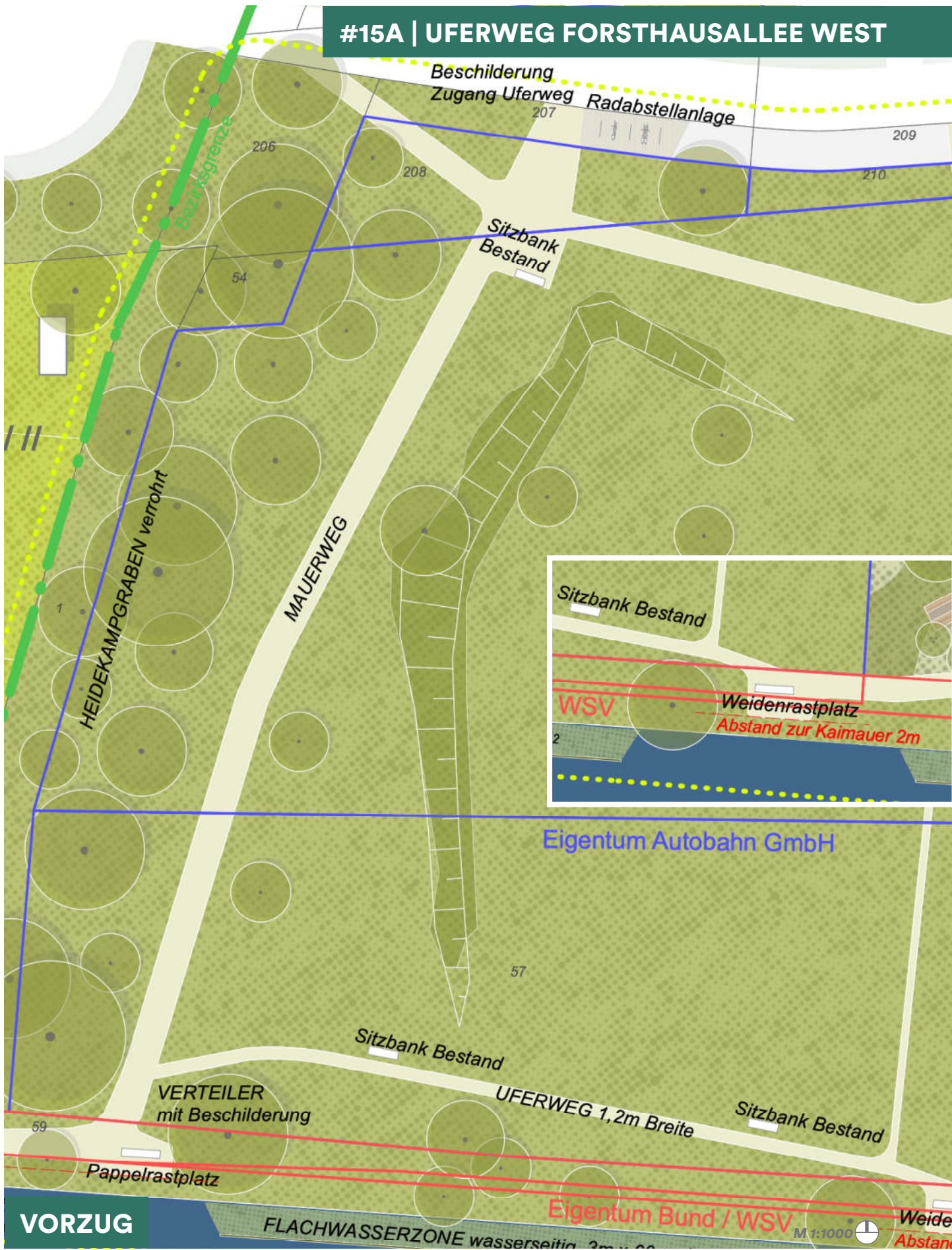
Klimaschutz

Der Eingriff bleibt minimal, da der behutsame Ausbau der bereits informell genutzten Uferbereiche ohne Beeinträchtigung der Gehölzstrukturen erfolgt und die Radabstellanlage auf einer bereits befestigten Fläche ergänzt wird. Die Uferzone bietet darüber hinaus Potenziale zur ökologischen Aufwertung durch die Anlage einer Flachwasserzone.

Bausteine

- Weidenrastplatz
- Pappelrastplatz
- Verteilerplatz mit Radabstellanlage und Beschilderung
- Aufwertung Ufervegetation
- Flachwasserzonen
- Station Wasserlehrpfad

#15A | UFERWEG FORSTHAUSALLEE WEST



VORZUG

FLACHWASSERZONE wasserseitig 3m x 60

Eigentum Bund / WSV

M 1:1000

Weide

Abstand

TB 7 | FORSTHAUSALLEE



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme zielt auf eine sanfte Aktivierung und gestalterische Einbindung der Fläche in den übergeordneten Freiraumverbund. Der Uferweg wird auf 2,50 m verbreitert und schafft damit eine barrierefreie Erschließung und verbesserte Orientierung. Am Abzweig zum Mauerweg entsteht ein Verteilerpunkt mit Beschilderung, Radabstellanlage, Sitzgelegenheiten und einer Tischtennisplatte. Diese Anordnung markiert den Beginn bzw. Abschluss des Uferweges.

Ausstattungs-elemente wie Liegepodeste auf der bestehenden topographischen Erhöhung, die zum Aufenthalt mit Ausblick einladen, stärken den vorhandenen Erholungswert. Ein sich in den Landschaftsraum eingliedernder Naturspielplatz öffnet die Grünanlage für weitere Nutzer*innengruppen, insbesondere aus den angrenzenden Wohnquartieren.

Langfristig könnte auch die teilweise Öffnung des verrohrten Heidekampgrabens und die Einbindung der Mündung in den BVK als landschaftliche Maßnahme in Betracht gezogen werden, um den Wert der Fläche zusätzlich zu stärken.

Barrierefreiheit

Die Verbreiterung des Uferwegs ermöglicht den barrierefreien Anschluss an den Mauerweg. Da dieser Abschnitt den Auftakt des Uferwegs bildet, ist die Einrichtung einer Radabstellanlage sinnvoll, um den Radverkehr vom Uferweg fernzuhalten und Konflikte mit zu Fuß Gehenden sowie mobilitätseingeschränkten Personen zu vermeiden. Dadurch wird die durchgängige barrierearme Nutzbarkeit des Uferwegs unterstützt.

Dringlichkeit

Realisierbarkeit

Kostenintensität

Rahmenbedingungen

Flurstückseigentum	Land Berlin, WSA, Autobahn GmbH
Beteiligte Akteure	BA-FB Grün, UmNat, WSA, Autobahn GmbH
Genehmigungen	ssG, NrG

Klimaschutz

Im Vergleich zur Vorzugsvariante ist der Eingriff deutlich größer, da mit zusätzlicher Versiegelung innerhalb der bestehenden Kompensationsfläche sowie mit einem erhöhten Nutzer*innenaufkommen zu rechnen ist. Die Fläche eignet sich für Gehölzpflanzungen als Ausgleichsmaßnahme und bietet in der Uferzone zudem Potenziale für eine ökologische Aufwertung durch die Anlage einer Flachwasserzone.

Weitere Hinweise

Der Teilbereich 7 ist nahezu vollständig als Altlastenverdachtsfläche im Bodenbelastungskataster erfasst. Grund hierfür ist die frühere Inanspruchnahme als Grenz- und Sicherungstreifen der Berliner Mauer. Altablagerungen, etwa in Form von Bauschutt, können nicht ausgeschlossen werden. Für Maßnahmen mit sensibler Nutzung sind daher weitergehende Untersuchungen, insbesondere eine Baugrunduntersuchung, erforderlich.

Bausteine

- Verbreiterung des Uferwegs
- Pappelrastplatz und Weidenrastplatz
- Beschilderung Forsthausallee
- Verteilerpunkt mit Radabstellanlage + Beschilderung
- Liegepodeste
- Spielplatz und Tischtennisplatten
- Station Wasserlehrpfad

Variantenvergleich

Auf den Flächen der Autobahn GmbH sind bauliche Maßnahmen nicht zulässig, was bereits eine Verbreiterung des Weges ausschließt. Grundsätzlich erfordert jeder Eingriff eine entsprechende Ersatzmaßnahme. Eine Umsetzung wäre nur möglich, wenn die Flächen vom Bezirk übernommen und anschließend zur öffentlichen Grünfläche umgewidmet würden. Hierfür wären Abstimmungen zwischen Bezirk und Autobahn GmbH mit dem Ziel einer Änderung des Planfeststellungsbeschlusses erforderlich. Alternativ könnten Nutzungsverträge zwischen Bezirk und Autobahn GmbH abgeschlossen werden, um abgestimmte Gestaltungen zu ermöglichen.

#15B | UFERWEG FORSTHAUSALLEE WEST



ALTERNATIVE

Eigentum Bund / WSV

Weidenrastplatz

7. FAZIT

Die Machbarkeitsstudie zum Uferweg am Britzer Verbindungskanal zeigt, dass der nördliche Uferbereich ein großes Potenzial für die Entwicklung eines durchgehenden Uferwegs in einem zusammenhängenden und vielfältig nutzbaren Grünzug besitzt. Der Kanal bildet heute eine in Teilen unzugängliche, wenig wahrgenommene Landschaftsachse, die künftig stärker in das öffentliche Bewusstsein rücken und in das übergeordnete Berliner Freiraumnetz eingebunden werden kann. Gleichzeitig kann auch die bereits vorhandene Funktion für die quartiersnahe Versorgung gestärkt werden. Im Vordergrund steht die Idee eines Uferwegs, der sowohl ökologische als auch soziale Qualitäten stärkt.

Rückblick Prozess

Die Analyse hat gezeigt, dass die Uferäume physisch sehr unterschiedlich ausgeprägt sind: Neben offenen Grünflächen finden sich dichte Gehölzsäume, Kleingärten, Sport- und Verkehrsflächen. Diese Vielfalt bietet zahlreiche Anknüpfungspunkte, erfordert aber auch Sensibilität im Umgang mit dem bereits genutzten Bestand. Auch die heterogene Eigentumsstruktur und die Vielfalt der Fachvermögenszuordnungen der Flächen, genauso wie die Vielfalt der angrenzenden Nutzungen erfordern auf jeden Teilbereich angepasste, individuelle Lösungen.

Ein wesentliches Element der Machbarkeitsstudie war der intensive Austausch mit Verwaltung, Stakeholdern und Öffentlichkeit. Die Gespräche haben verdeutlicht, dass das Projekt auf ein hohes Interesse stößt und gleichzeitig die Entwicklung nur in enger Kooperation aller Beteiligten möglich ist. Viele Anregungen aus der Bürgerschaft konnten aufgenommen und in die Konzeption integriert werden. Der zukünftigen Einbindung lokaler Akteur*innen wie der Kleingartenvereine, Schulen, Sportvereine und Initiativen, die den Uferweg künftig mitgestalten und beleben können, kann dabei eine besondere Bedeutung zukommen.

Die Abstimmungen mit den Fachverwaltungen haben gezeigt, dass bei aller Komplexität der Rahmenbedingungen grundsätzlich Einigkeit über die Zielrichtung besteht: Es soll ein durchgängig erlebbarer, umweltverträglicher und sozial nutzbarer Uferweg entstehen. Einzelne Themen – etwa Eigentumsfragen, Genehmigungsprozesse oder der Umgang mit geschützten Biotopen – müssen in den weiteren Planungsschritten vertieft werden, stehen einer Umsetzung jedoch nicht grundsätzlich entgegen.

Naturschutzfachliche Bedeutung

Das gesamte Plangebiet befindet sich im Außenbereich und einer Wasserschutzzone, sodass jeder Eingriff mit Kosten für den Umwelt- und Naturhaushalt verbunden ist und sorgfältig abgewogen werden muss. Der Britzer Verbindungskanal ist gleichzeitig Teil eines innerstädtischen Naturraums. Seine Entwicklung bietet die Chance, auch ökologische Funktionen zu stärken, neue Lebensräume für Flora und Fauna zu schaffen und zum stadtweiten Biotopverbund beizutragen. Auch unter dem Aspekt des Klimawandels gewinnt der Uferweg an Bedeutung. Grünflächen speichern Regenwasser, tragen zur Kühlung der Umgebung bei und fördern die Biodiversität. Die geplanten Maßnahmen leisten damit einen Beitrag zu einer klimaangepassten Stadtentwicklung und zur Umsetzung übergeordneter Umweltziele des Landes Berlin.

Für den Bau des Uferweges bedeutet das eine kontinuierliche sensible Abwägung zwischen naturschutzfachlichen Belangen und dem Anspruch der durchgängig barrierefreien Wegführung. Eine Lösung dafür ist die an die jeweilige Ausgangslage angepasste Entwicklung des Uferwegs: In Bereichen mit hoher ökologischer Qualität sind die Eingriffe so gering wie möglich zu halten, sodass dort gegebenenfalls lediglich barrierearme Lösungen oder geringfügige Umwege in Kauf genommen werden müssen. Außerdem muss geprüft werden, in welchen Bereichen störungsfreie Rückzugsräume für Flora und Fauna geschaffen werden können. In eher urban geprägten Abschnitten können dann Orte mit intensiveren Nutzungsangeboten entstehen.

Barrierefreiheit

In der Machbarkeitsstudie wurde die Entwicklung eines durchgehenden barrierefreien Uferwegs mit regelmäßigen, barrierefrei gestalteten Zugängen und barrierefrei nutzbaren zusätzlichen Aufenthalts-, Bewegungs- und Erholungsangeboten geprüft. Die Machbarkeit konnte mit baulichen Lösungen nachgewiesen werden. Diesem Ziel stehen jedoch aufwendige Abstimmungs- und Genehmigungsprozesse und Nutzungsverträge, naturschutzfachliche Belange und hohe Kosten durch im Vorfeld nicht kalkulierbare Kompensationsmaßnahmen, notwendige statische Absicherung der Ufersicherungen und Bodensanierungen entgegen. Eine große Herausforderung stellen dabei nicht – wie zunächst erwartet – die zum Teil sehr begrenzte Flächenverfügbarkeit, sondern die Kreuzungspunkte mit den Brücken dar. Besonders im Bereich der Marggraffbrücke, der S-Bahn-Brücke und der Kieffholzbrücke müssen Kompromisse zwischen optimaler Wegführung und der Höhe des Eingriffs gefunden werden.

Perspektive

Mit Abschluss der Machbarkeitsstudie liegt nun eine fundierte Grundlage für die weitere Entwicklung des Uferwegs vor. Die dargestellten Maßnahmen geben Orientierung für die schrittweise Entwicklung des Uferwegs. Empfohlen wird, die Umsetzung schrittweise anzugehen und zunächst dort zu beginnen, wo die Dringlichkeit in Relation zu den Kosten und der Realisierbarkeit am höchsten ist. Dies betrifft die Maßnahmen Uferweg und Durchwegung (#1, #2) an der Spreespitze, die Überquerung der Köpenicker Landstraße (#6), den Uferweg am Güldenhofer Ufer Nord (#7), den Zugang zur Unterführung der Bahnbrücke (#8) und alle folgenden Uferwege bis einschließlich zur Forsthausallee Ost (#9, #10, #12, #13). In welcher Reihenfolge diese genannten Maßnahmen umgesetzt werden, ist auch abhängig von den Ergebnissen der jeweils erforderlichen Abstimmungen.

8. ANHANG

FOTODOKUMENTATION

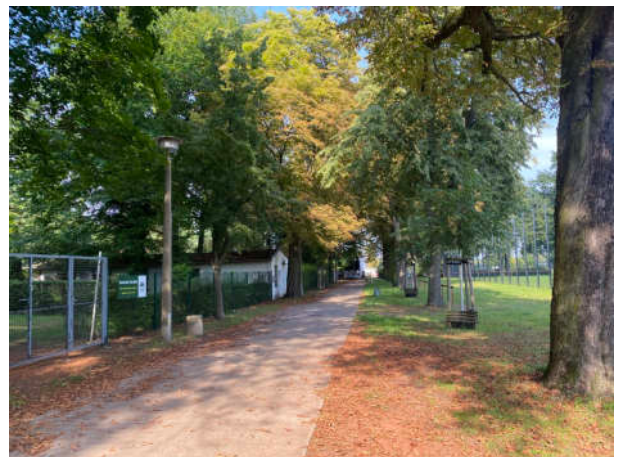
TEILBEREICH 1



1 Einfahrt Plänterwald/Kiehnwerderallee



2 Zufahrt Wasserschutzpolizei



3 Zufahrt Sportanlage Neue Krugallee



4a Blick auf Brachfläche



4b Sportplatz Neue Krugallee



5a Wegführung auf der Brachfläche



5b Grill- & Campingverbot



5c Grasbewuchs auf der Brachfläche



8 Blick über die Brachfläche auf den Ruderverein



7 Deckwerk an der Spree



8 Verwilderter Bereich im Übergang zu TB-2

TEILBEREICH 2



1a Weg auf den Rodelberg



1b Übergangsbereich TB-1



2 Wegführung entlang des Kanals



3 Ausstattungselemente Rodelberg



4 Wurzelschutzmaßnahmen im Wegebereich



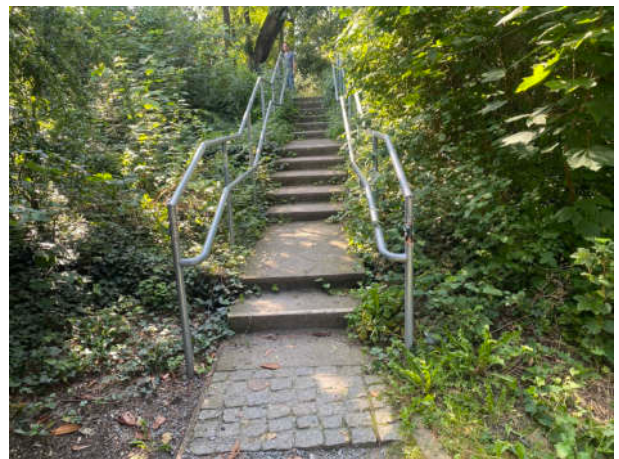
5a Informelle Zuwegung zum Kanal



5b Holzgeländer am Kanal



6 Wegführung im Bereich der Köpenicker Landstraße 277



7 Treppenanlage Richtung Köpenicker Landstraße

TEILBEREICH 3



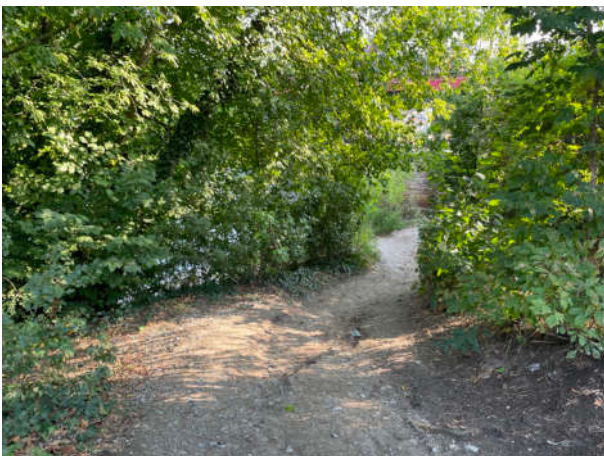
1 Foto I Güldenhofer Ufer



2 Wasserzugang



3 Übergangsbereich TB-4

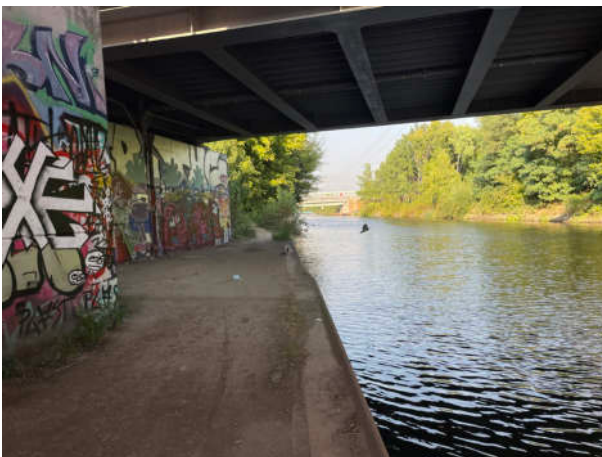


4 Steiler und ungesicherter Abgang zum Ufer

TEILBEREICH 4



1 Unterquerung der Eisenbahnbrücke



2 Unter der Eisenbahnbrücke



3 Schmalter Uferweg entlang des Pflegeheims



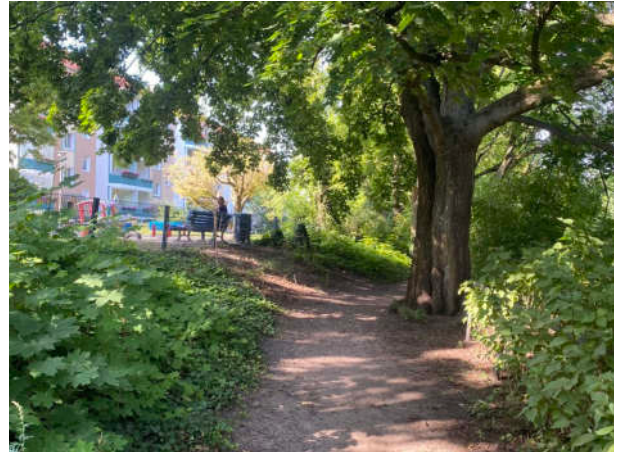
4 Schlechte Einsehbarkeit des Wegeverlaufs



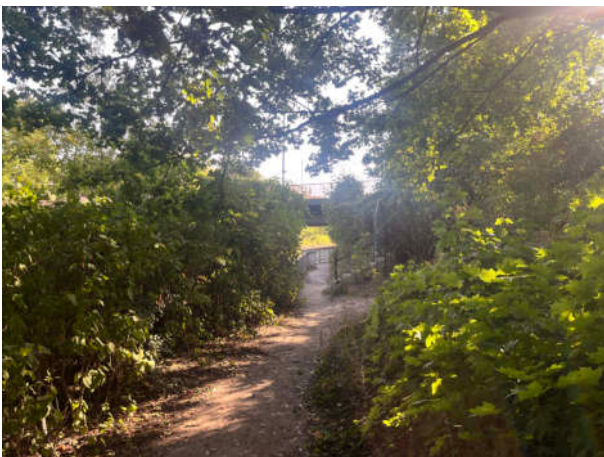
5 Zugang zum Spielplatz Kieholzstraße



6 Spielplatz Kiefholzstraße



7 Wegführung entlang des Spielplatzes

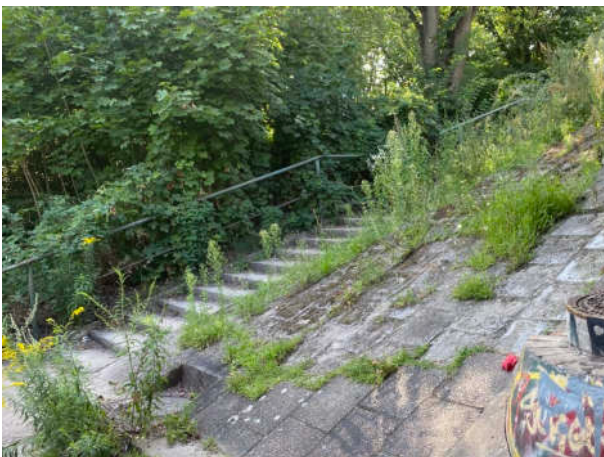


8 Übergangsbereich zum TB-5

TEILBEREICH 5



1a Unter der Kieffholzbrücke



1b Aufgang zur Kieffholzstraße



2 Übergangsbereich Kieffholzstraße



3 Eingangsbereich an der Kieffholzstraße



4 Piratenspielfeld



5 Uferweg im nördlichen Bereich



6 Uferweg im südlichen Bereich



7 Aufgang zur Südostallee

TEILBEREICH 6



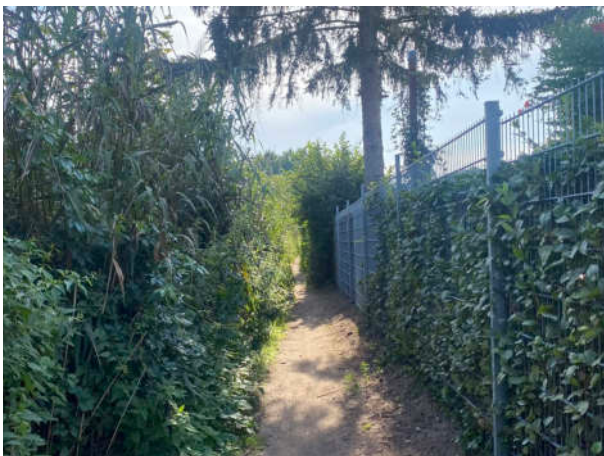
1 Unter der Südostalleebrücke



2 Uferweg (links) und Ausgang zur Südostallee (rechts)



3 Uferweg im nördlichen Bereich



4 Enge Bereiche zwischen Röhricht und Kleingärten



5 Uferweg im südlichen Bereich



6 Uferweg im südlichen Bereich



7 Uferweg (links) & Ausgang zur Baumschulenstraße (rechts)

TEILBEREICH 7



1 Unter der Baumschulenbrücke



2 Uferweg im nördlichen Bereich



3 Fläche der Ausgleichsmaßnahme (Schulneubau)



4 Fläche der Ausgleichsmaßnahme (Autobahn A100)



5 Uferweg im südlichen Bereich



6 Mauerweg Richtung Heidekampgraben



7 Übergang zum Mauerweg (Grenze Bezirk Neukölln)



**8 Mauerweg am BVK
(außerhalb des Untersuchungsraums)**

BETEILIGUNG

Für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie wurde ein intensiver Kooperations- und Abstimmungsprozess mit den zuständigen Fachämtern, Landesbehörden und weiteren relevanten Akteurinnen und Akteuren – wie den Berliner Wasserbetrieben, dem Straßen- und Grünflächenamt sowie betroffenen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern – vorgesehen. Ziel war es, frühzeitig die Realisierbarkeit der vorgesehenen Maßnahmen sicherzustellen und Konflikte im weiteren Planungsverlauf zu minimieren.

Neben der Einbindung der Eigentümerinnen und Eigentümer strategisch wichtiger Flächen wurde auch die Öffentlichkeit in den Prozess einbezogen. Hierzu fand ein digitales Beteiligungsformat statt, das über die Plattform **mein.Berlin.de** angekündigt und umgesetzt wurde. Das Hauptziel dieser Beteiligung war es, die Perspektiven, Anregungen und Einschätzungen der Bürgerinnen und Bürger zum Uferweg kennenzulernen. Die dafür genutzten Beteiligungswerkzeuge werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.

BÜRGERBETEILIGUNG

MACHBARKEITSSTUDIE UFERWEG BRITZER VERBINDUNGSKANAL

online via mein.berlin

Gestalten Sie mit uns den Uferweg am Britzer Verbindungskanal!

Beteiligen Sie sich jetzt online und bringen Sie Ihre Ideen ein:

Vom 19. November bis 10. Dezember auf **mein.berlin.de/projekte/uferweg**

Machen Sie mit – Ihre Meinung zählt.



QR-Code zur Online-Beteiligung



Das Projekt des Lebenslagen-Zentrums Berlin, achtsamstraße – urbaner Lebenshof, Stadtkultur und Wissen des Staates und des Landes Berlin.



SWUP

**BAUME
ECKE
KÖPENICKER**

Der Online-Fragebogen diente der Erfassung eines allgemeinen Stimmungsbildes der Bevölkerung zum Thema Uferweg. Er umfasste insgesamt zehn Fragen, darunter zwei offene Fragen sowie ein zusätzliches Kommentarfeld für individuelle Anmerkungen.

Die Inhalte des Fragebogens deckten verschiedene Aspekte der Nutzung des Uferwegs ab – von der Häufigkeit und den Anlässen der Nutzung über bevorzugte Aufenthaltsbereiche bis hin zu wahrgenommenen Defiziten, gewünschten Verbesserungen und dem individuellen Sicherheitsempfinden. Ergänzend wurden Angaben zum Wohnort und zum persönlichen Bezug der Teilnehmenden zum Uferweg erhoben.

Mehrfachantworten waren bei einzelnen Fragen möglich, um ein differenziertes Meinungsbild zu erhalten. Zusätzlich bot die Option „Sonstiges“ Raum für eigene Ergänzungen. Zur besseren Einordnung der Ergebnisse wurde abschließend eine freiwillige Angabe zum Alter der Teilnehmenden abgefragt.

Onlinebefragung zum nördlichen Uferweg am Britzer Verbindungskanal

Helfen Sie uns, indem Sie die untenstehenden Fragen beantworten. Am Ende des Fragebogens ist Platz für Ihre Kommentare. Vielen Dank für Ihre Mitarbeit! Die Ergebnisse der Befragung werden zeitnah ausgewertet und veröffentlicht.

Machen Sie mit bei unserer Umfrage!
18. November 2024 18:00 – 10. Dezember 2024 23:59
Helfen Sie uns, indem Sie die unten stehenden Fragen beantworten. Am Ende des Fragebogens ist Platz für Ihre Kommentare.

Wie häufig nutzen Sie den nördlichen Uferweg am Britzer Verbindungskanal?

☐ Mehrmals täglich
☐ Täglich
☐ 2 bis 3 mal die Woche
☐ 1 mal pro Woche oder seltener
☐ 1 bis 3 mal pro Monat
☐ Seltener als 1 mal im Monat

Wie nutzen Sie den Uferweg am Britzer Verbindungskanal?
Mehrfachantworten sind möglich.

☐ zum Spaziergehen
☐ zum Sporttreiben
☐ zum Gassgehen
☐ für den Arbeitsweg
☐ als schnellste Verbindung von A nach B
☐ als Radweg
☐ um Freunde zu treffen
☐ zur Erholung
☐ gar nicht
☐ sonstige

Ideensammlung mit Karte

Verorten Sie Ihre Ideen und Vorschläge auf einer Karte des Projektgebiets oder kommentieren und bewerten Sie die Beiträge von anderen Nutzer:innen und Nutzern.

Was sind Ihre Ideen?
18. November 2024 18:00 – 10. Dezember 2024 23:59
Sie können eigene Ideen auf der Karte eintragen und die Ideen der anderen Teilnehmer*innen kommentieren und bewerten.

Idee anlegen

Unsere Fragen an Sie: Alle

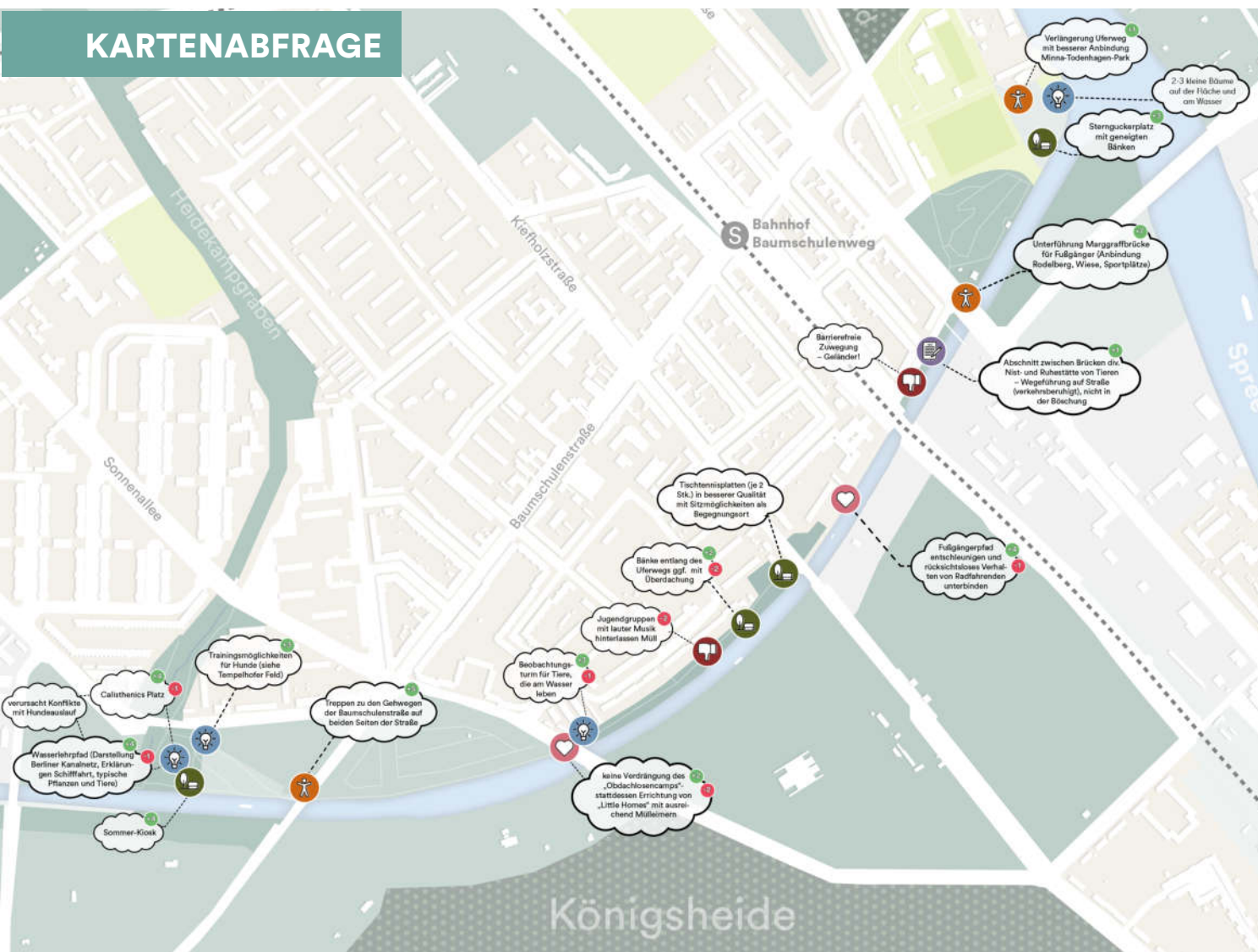
☒ **Lieblingsort** – Wo halten Sie sich gerne auf und warum?
☐ **Schwachstelle** – Welche Orte meiden Sie und warum?
☐ **Vorschlag** – Welche Idee haben Sie?
☐ **Konflikt** – Wo sehen Sie Schwierigkeiten im Zusammenhang mit dem Uferweg?

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten die Teilnehmenden ihre Hinweise und Anregungen direkt auf einer interaktiven Karte eintragen. Auf diese Weise war es möglich, Ideen räumlich zu verorten, bestehende Beiträge zu kommentieren oder zu bewerten sowie ergänzend eigene Bilder oder Grafiken zur Veranschaulichung hochzuladen.

Zur thematischen Strukturierung der Beiträge standen vier Kategorien zur Auswahl:

- **Lieblingsort:** Orte, die besonders gerne besucht werden und positive Qualitäten aufweisen.
- **Schwachstelle:** Bereiche, die gemieden werden oder als problematisch wahrgenommen werden.
- **Vorschlag:** Ideen und Hinweise zur Verbesserung oder Weiterentwicklung des Uferwegs.
- **Konflikt:** Orte, an denen unterschiedliche Nutzungsansprüche oder Herausforderungen bestehen.

KARTENABFRAGE



LEGENDE

- | | | | |
|--|---------------|--|----------------------------|
| | Vorschlag | | Erreichbarkeit |
| | Hinweis | | Lieblingsort |
| | Angebot | | Anzahl positiver Wertungen |
| | Schwachstelle | | Anzahl negativer Wertungen |

Im Rahmen der Kartenabfrage wurden zahlreiche Hinweise und Kommentare zu verschiedenen Themenfeldern eingebracht. Die Rückmeldungen lassen sich inhaltlich wie folgt zusammenfassen:

Drogenhandel und -konsum

Mehrere Teilnehmende äußerten Kritik am Umgang mit der bestehenden Drogenproblematik im Bereich des Uferwegs. Bemängelt wurde insbesondere, dass polizeiliche Maßnahmen sich häufig gegen Konsumierende richteten, während gegen den eigentlichen Drogenhandel nur unzureichend vorgegangen werde. Gewünscht wird ein gezielteres Vorgehen gegen den Verkauf illegaler Substanzen.

Baustellen und Eingriffe

Wiederholt wurde auf die bereits hohe Belastung durch bestehende und geplante Bauvorhaben hingewiesen (u. a. Neubau der Brücken, Errichtung des E-Busbetriebs-hofs und der Straßenbahntrasse). Vor diesem Hintergrund äußerten Teilnehmende Unverständnis für weitere Eingriffe in das Gebiet und die zunehmende bauliche Verdichtung.

Erhalt von Natur und Ökosystemen

Zahlreiche Beiträge betonten den hohen ökologischen Wert des Uferraums. Gefordert wurde der Schutz bestehender Lebensräume für Biber, Fischotter, Vögel und Insekten sowie der Verzicht auf zusätzliche Flächenversiegelungen oder Beleuchtung. Gleichzeitig wurde angeregt, invasive Pflanzenarten zu entfernen und die vorhandene Wildnis zu bewahren.

Barrierefreiheit

Positiv bewertet wurde die Herstellung barrierefreier Wege, insbesondere für Rollstuhlnutzende. Diese Maßnahme wurde als einzige bauliche Veränderung ausdrücklich befürwortet, da sie die Zugänglichkeit für alle verbessert, ohne den Naturraum wesentlich zu beeinträchtigen.

Sicherheit

Ein Teil der Teilnehmenden stellte die Notwendigkeit von Sicherheitsmaßnahmen infrage. Es wurde betont, dass der Uferweg grundsätzlich auf eigene Verantwortung genutzt werden könne und Hinweisschilder („Betreten auf eigene Gefahr“) ausreichend seien.

Natürliche Ästhetik und Freizeitnutzung

Der naturnahe Charakter des Uferbereichs wurde von vielen Teilnehmenden als besonders wertvoll hervor-gehoben. Die „wilde“ Ästhetik des Ufers soll erhalten bleiben. Gleichzeitig wurde der Wunsch geäußert, bestehende Müllprobleme zu beheben und punktuell kleinere Aufenthaltsangebote wie Sitzgelegenheiten oder ein kleines Café zu schaffen.

Fuß- und Radverkehr

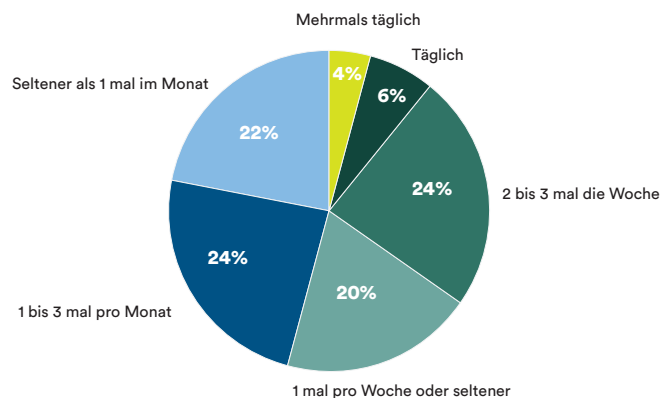
Mehrere Beiträge betonten die Notwendigkeit einer klaren Trennung von Fuß- und Radverkehr, um Nutzungskonflikte zu vermeiden. Vorgeschlagen wurde zudem eine verbesserte Beschilderung der Radwege.

Fazit

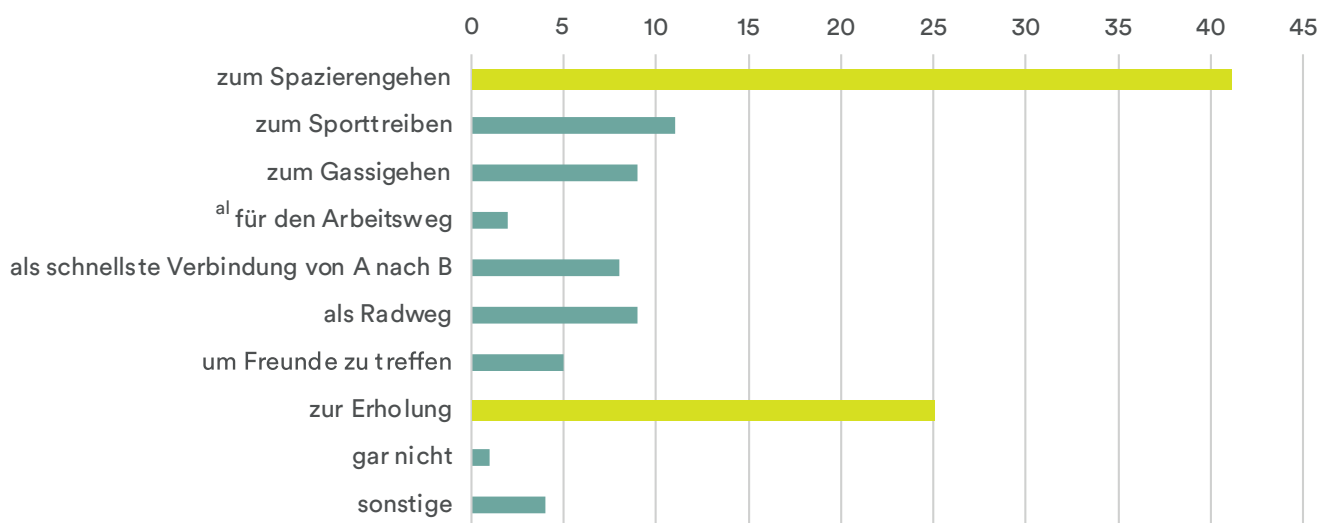
Die Mehrheit der Rückmeldungen spricht sich für den Erhalt des naturbelassenen Charakters des Uferwegs aus. Im Vordergrund stehen der Schutz von Tieren und Pflanzen sowie die Vermeidung zusätzlicher Versiegelungen oder technischer Eingriffe. Verbesserungen sollten sich auf minimale, naturnahe Maßnahmen beschränken.

FRAGEBOGEN

Wie häufig nutzen Sie den nördlichen Uferweg am Britzer Verbindungskanal?



Wie nutzen Sie den Uferweg am Britzer Verbindungskanal?



*um im Grünen zu sein
und Baumschatten zu
genießen*

*für Natur-
beobachtungen*

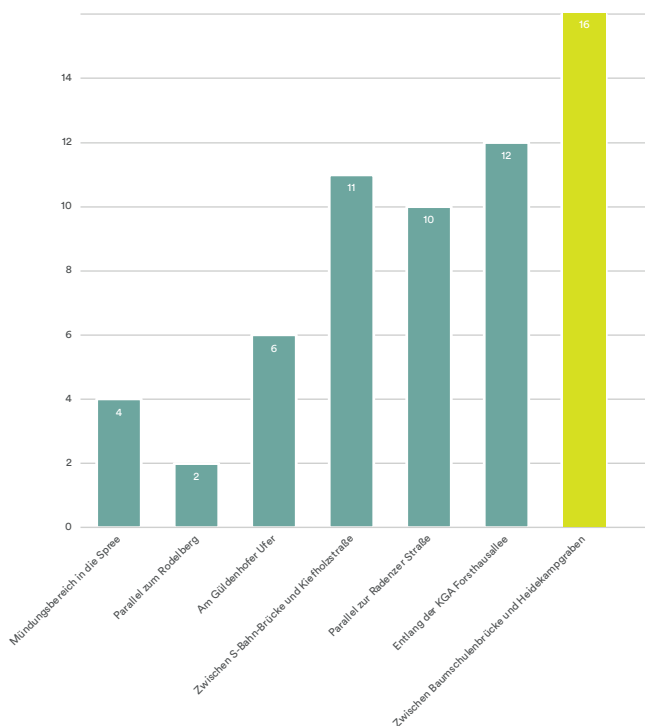
*zum Fotografie-
ren von Tieren*

*Kinder zur Schule
oder Kita bringen*

Anzahl der Nennungen
– Multiple Choice

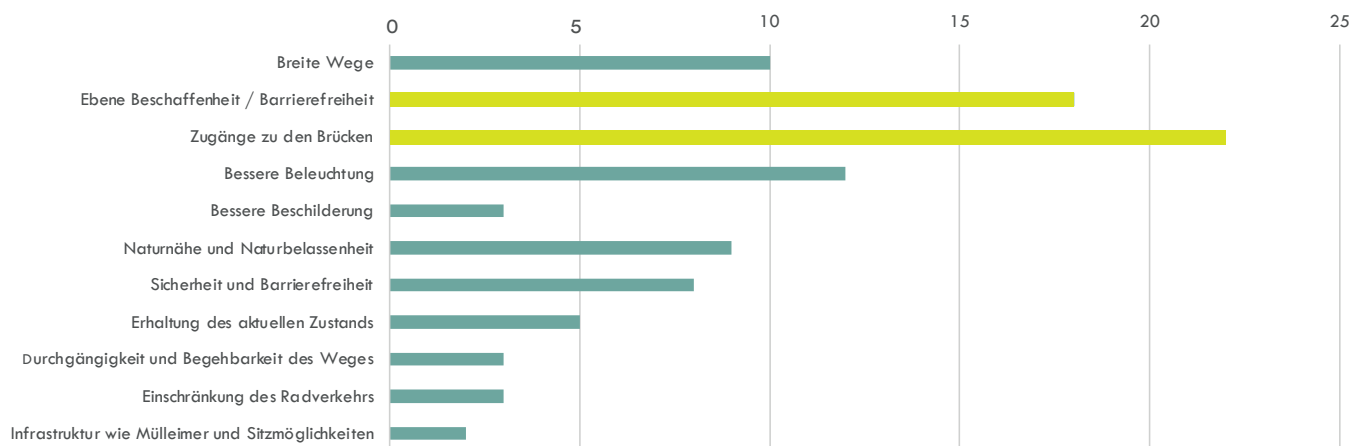
Welche Bereiche des Uferwegs am Britzer Verbindungskanals nutzen Sie hauptsächlich?

Anzahl der Nennungen
– Multiple Choice



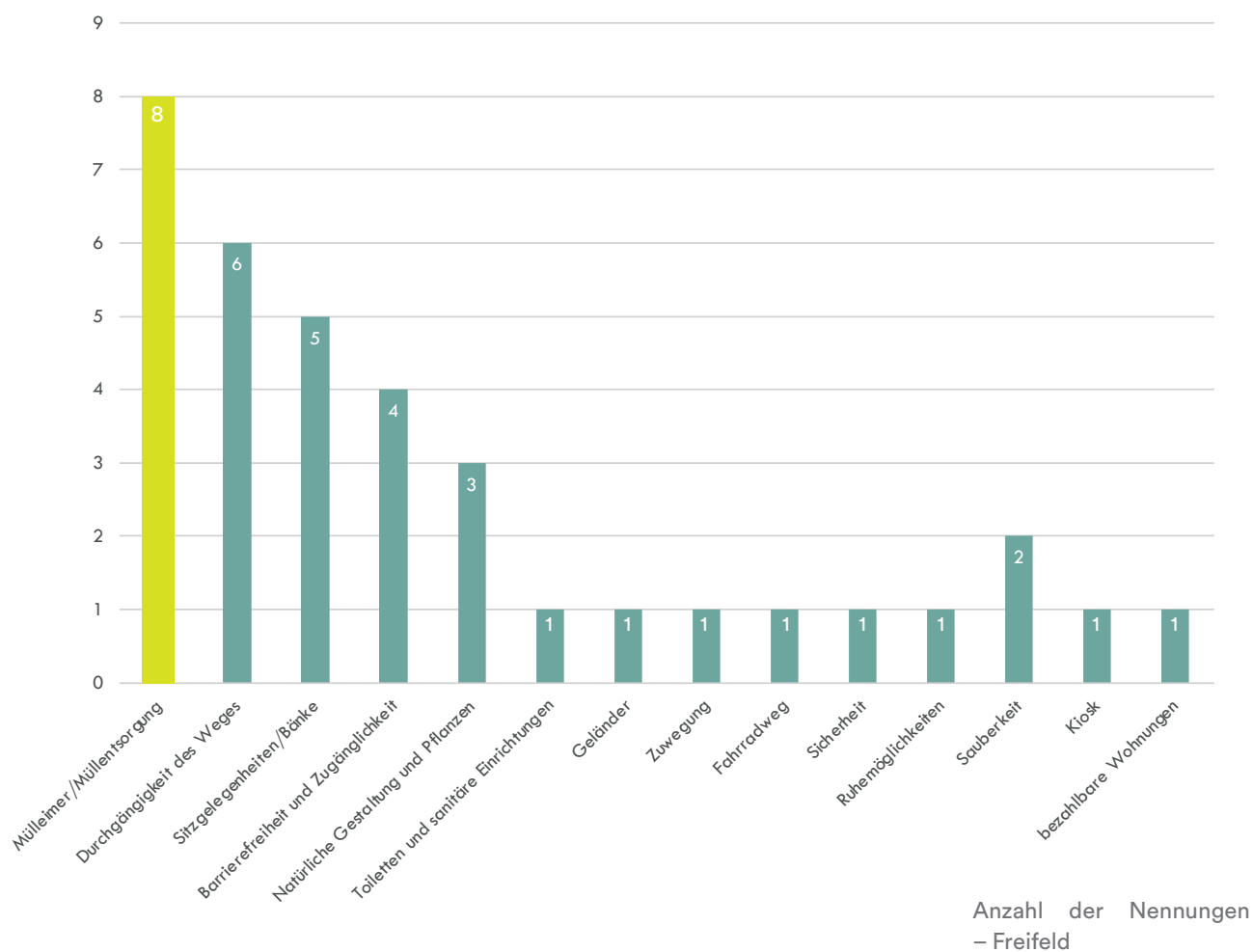
Was ist Ihnen in Bezug auf den Uferweg besonders wichtig?

Anzahl der Nennungen
– Multiple Choice

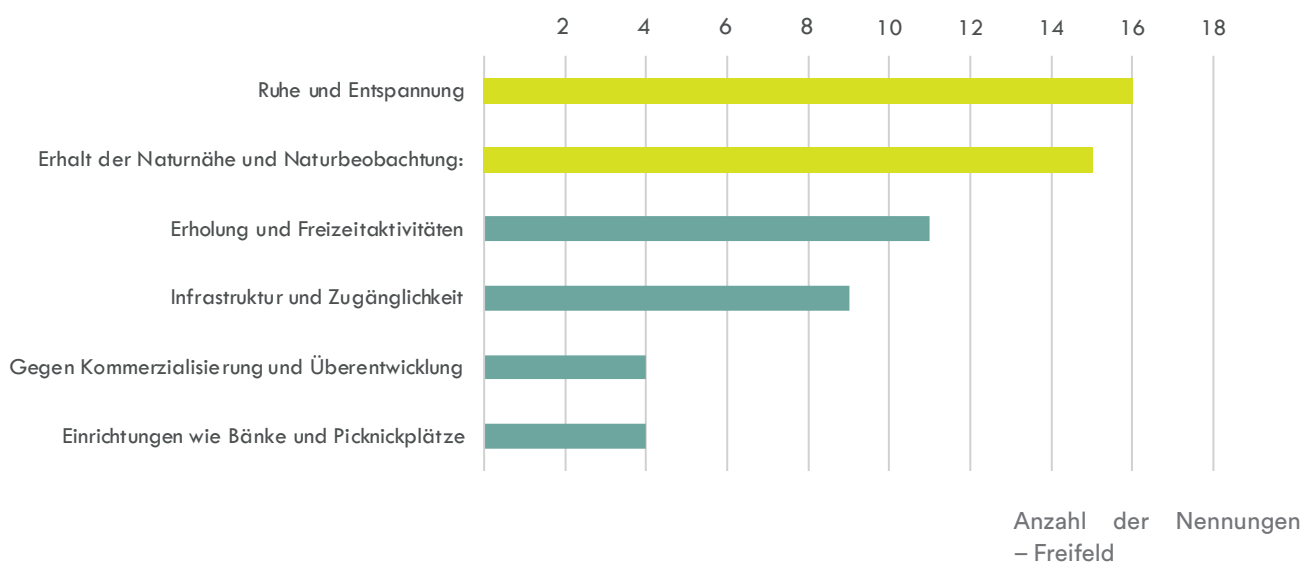


FRAGEBOGEN

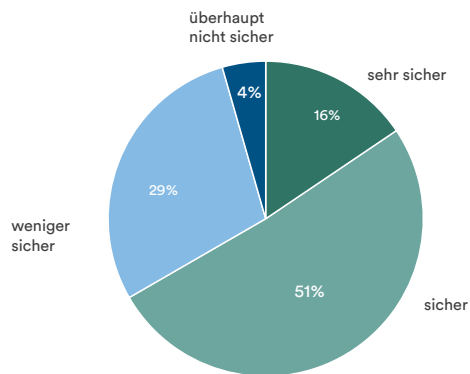
Was fehlt Ihnen am Britzer Verbindungskanal?



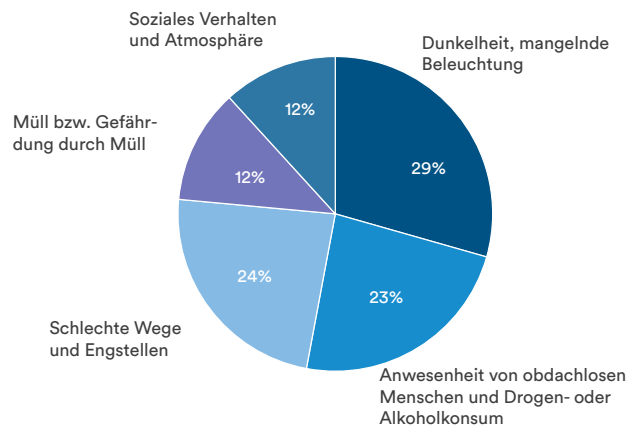
Was möchten Sie in Zukunft am Britzer Verbindungskanal erleben?



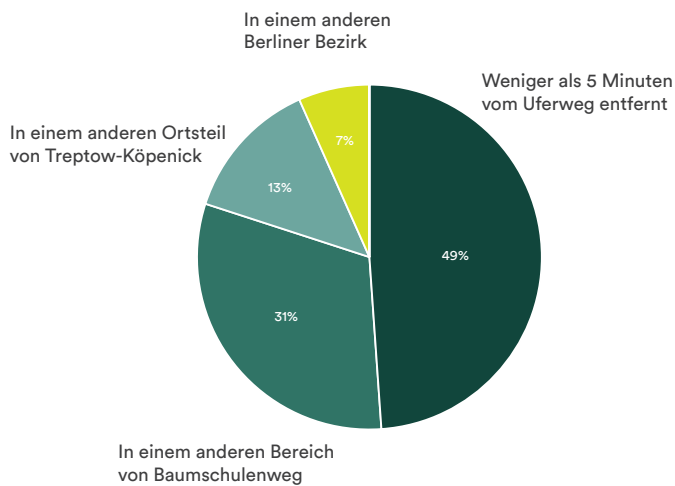
Wie sicher fühlen Sie sich am nördlichen Uferweg am Britzer Verbindungskanal?



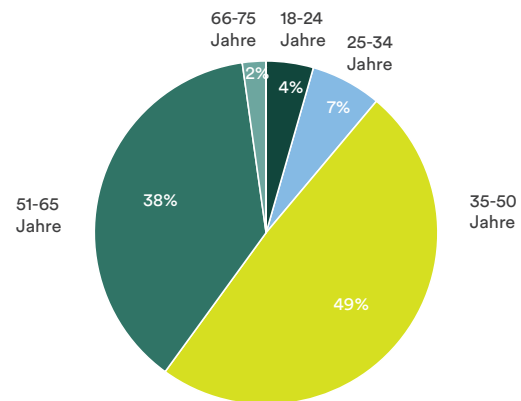
Wenn Sie die vorherige Frage mit „weniger sicher“ oder „überhaupt nicht sicher“ beantwortet haben: warum fühlen Sie sich unsicher?



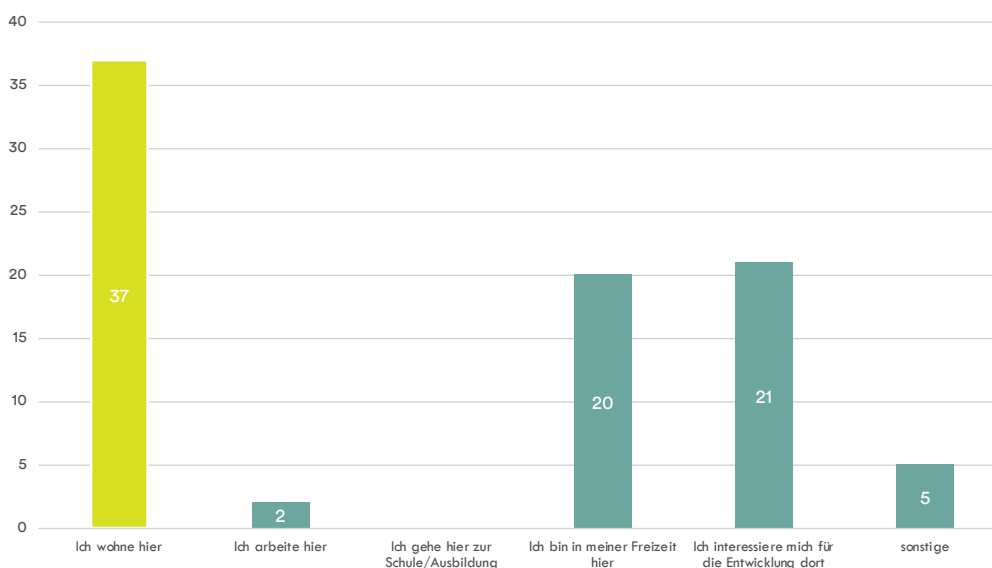
Wo wohnen Sie?



Wie alt sind Sie?



Was verbindet Sie mit dem Ortsteil Baumschulenweg?



Anzahl der Nennungen
– Multiple Choice

Auswertung der Kommentare im Freitextfeld

Im Freitextfeld des Online-Fragebogens konnten Teilnehmende eigene Anmerkungen und Hinweise ergänzen. Insgesamt gingen 12 Kommentare ein, die sich inhaltlich drei thematischen Schwerpunkten zuordnen lassen.

1. Umwelt, Sauberkeit und Naturschutz

Mehrere Kommentare befassten sich mit der Sauberkeit an öffentlichen Orten, insbesondere an den Uferbereichen. Wiederholt wurde der Wunsch nach einer besseren Müllentsorgung und einer allgemein höheren Pflegequalität geäußert. Gleichzeitig wurde Kritik an geplanten Eingriffen in die Natur formuliert. Zahlreiche Teilnehmende sprachen sich für den Erhalt der bestehenden Landschaft und für eine stärkere Berücksichtigung des Naturschutzes bei zukünftigen Maßnahmen aus.

Anzahl Kommentare: 6 | Likes: 40

2. Drogen und Sicherheit

Ein weiterer Themenkomplex betraf die wahrgenommene Drogenproblematik im öffentlichen Raum. Kommentiert wurde insbesondere, dass polizeiliche Maßnahmen häufig gegen Konsumierende gerichtet seien, während der Handel mit Drogen kaum verfolgt werde. Gefordert wurde ein gezielteres Vorgehen gegen den Drogenhandel sowie Maßnahmen zur allgemeinen Verbesserung der Sicherheitslage.

Anzahl Kommentare: 2 | Likes: 5

3. Stadtentwicklung und Nutzung

In mehreren Kommentaren wurde die aktuelle und zukünftige Flächennutzung im Umfeld des Britzer Verbindungskanals diskutiert. Es wurden Bedenken gegenüber neuen Bauvorhaben und baulichen Eingriffen in naturnahe Bereiche geäußert. Der Erhalt bestehender Strukturen und die Vermeidung unnötiger Veränderungen wurden als vorrangige Ziele benannt.

Anzahl Kommentare: 4 | Likes: 18

Resümee

Insgesamt verdeutlichen die Kommentare eine überwiegend kritische Haltung gegenüber baulichen Eingriffen und Veränderungen in der Uferlandschaft. Der Wunsch nach einem sensiblen Umgang mit Natur- und Freiräumen sowie einer stärkeren Berücksichtigung ökologischer Aspekte bei zukünftigen Stadtentwicklungsmaßnahmen steht im Mittelpunkt der Rückmeldungen.

Das einzige, was für eine teilweise versiegelte Fläche spricht: rollstuhlbefahrbare Wege wären super, damit alle den Weg gut nutzen können! Ansonsten so naturnah und wildtierfreundlich wie möglich belassen/schaffen.

WOZU der Ausbau eines bereits vorhandenen, funktionierenden Weges?

Bitte so lassen wie es ist. Natürliche Wege und Ecken in Berlin naturbelassen halten!

Bitte bloß keine verdichteten Wege. Gerade der getrampelte Weg entlang des Kanals, macht diesen Weg zu dem was er ist.

Der Uferweg ist genau richtig, so, wie er ist. Er gibt das Gefühl noch 'echte Natur' in der Nachbarschaft zu haben, anstatt manikürte, sterile Grünflächen.

WARUM kann man EINE Fläche mal unangetastet lassen? [sic!]

Bitte keine Vermischung von Rad- und Fußweg

Ich mag das Ufer eigentlich so wie es ist, wär nur schön wenn an einigen Stellen die Leute nicht so viel Müll hinterlassen würden!

Auch ich wünsche mir, dass sich das Ufer wenig verändert, ein bisschen 'Wildnis' tut gut!

Am wichtigsten ist mir Durchgängigkeit, insbesondere vom Güldenhofer Ufer (unterhalb des Seniorenheims) hin zum Rodelberg.

■ Eingriffe in die Natur durch Versiegelung / Bebauung nach Möglichkeit vermeiden

Die Online-Beteiligung zeigt eine klare Ablehnung umfangreicher Versiegelungen und baulicher Maßnahmen im Uferbereich. Viele Stimmen sprechen sich für den Erhalt des bestehenden Trampelpfades und der naturnahen Gestaltung aus. Die Bedenken reichen von der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes bis hin zur Reduzierung der Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Besonders hervorgehoben wurde, dass die Fläche derzeit eine wichtige Rückzugszone für Wildtiere wie Biber, Fischotter und zahlreiche Vogelarten darstellt. Zudem wird darauf hingewiesen, dass bereits zahlreiche Baustellen in der Umgebung bestehen und eine zusätzliche Baustelle nicht notwendig sei.

■ Stärkere Berücksichtigung des Naturschutzes

Der Schutz der Natur vor weiteren Eingriffen ist ein zentrales Anliegen der Beteiligten. Die EU-Richtlinie zur Wiederherstellung der Natur (EU Nature Restoration Law) wird als Argument für den Erhalt der bestehenden Vegetation und den Schutz der Uferzone genannt. Maßnahmen zur Beseitigung von Gefahrenquellen (z. B. abbruchgefährdete Äste) werden als ausreichend erachtet, während größere Umgestaltungen abgelehnt werden. Zudem wird betont, dass der Charakter des Gebiets als natürliche Grünfläche in der Stadt erhalten bleiben sollte, um weiterhin als Lebensraum für Pflanzen und Tiere zu dienen.

■ Bewahrung des „wilden“ Charakters

Viele Teilnehmende heben hervor, dass der aktuelle Zustand des Uferwegs ein wertvolles Stück Natur in der Stadt darstellt. Der Trampelpfad wird als authentisch und naturnah empfunden, im Gegensatz zu künstlich angelegten, befestigten Wegen. Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass eine Gestaltung als Promenade nicht notwendig sei und den Charakter des Gebiets grundlegend verändern würde. Zudem wird befürchtet, dass neue offizielle Wege verstärkt zu Müllproblemen führen könnten, während der jetzige Zustand eine gewisse Eigenverantwortung der Nutzerinnen fördert.

■ Barrierefreie Nutzbarkeit ermöglichen

Während sich die Mehrheit gegen eine umfangreiche bauliche Veränderung ausspricht, gibt es Stimmen, die eine bessere Zugänglichkeit für alle fordern. Insbesondere rollstuhlbefahrbare Wege werden als positiver As-

pekt genannt. Dies stellt einen möglichen Kompromiss zwischen der Bewahrung der Naturnähe und der Ermöglichung einer inklusiven Nutzung dar. Eine alternative Lösung könnte sein, gezielt einzelne Abschnitte zu befestigen, anstatt den gesamten Uferweg durchgehend auszubauen.

■ Sicherheit und Sauberkeit verbessern

Ein weiteres wichtiges Thema ist das Sicherheitsempfinden im Uferbereich. Einige Beteiligte berichten von Problemen mit Drogenkonsum und -handel, insbesondere an bestimmten Punkten des Ufers. Hier wird eine differenzierte Herangehensweise gefordert: Polizeieinsätze sollten sich auf Dealer konzentrieren, während obdachlose Konsumenten nicht kriminalisiert werden sollten. Gleichzeitig wird betont, dass sich die Sicherheit im Uferbereich nicht allein durch bauliche Maßnahmen verbessern lasse. Eine bessere Müllentsorgung und gezielte Maßnahmen gegen illegale Müllentsorgung werden als praktikable Lösungen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität genannt.

Gesamtfazit der Online-Beteiligung

Die Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung machen deutlich, dass die Mehrheit der Teilnehmenden den Uferweg in seinem jetzigen naturnahen Zustand erhalten möchte. Anstelle eines Ausbaus oder einer großflächigen Versiegelung wird der Schutz der Natur und die Bewahrung des wilden Charakters gefordert. Gleichzeitig gibt es berechtigte Anliegen bezüglich Barrierefreiheit, Sauberkeit und Sicherheit, die in die weitere Planung einfließen sollten. Eine Lösung kann darin bestehen, gezielt Verbesserungen vorzunehmen, ohne dabei die ökologischen Qualitäten des Gebiets zu gefährden.

Die Beteiligung hat allerdings auch gezeigt, dass es teils widersprüchliche Erwartungen an die zukünftige Gestaltung des Uferwegs gibt. Es ist daher zu beachten, dass es nicht zwangsläufig zu einer 1:1-Umsetzung aller genannten Wünsche kommen kann. Die weitere Planung erfordert eine sorgfältige Abwägung unterschiedlicher Nutzungsansprüche, möglicher Zielkonflikte, finanzieller Rahmenbedingungen und planerischer Prioritäten.

Impressum

SWUP GmbH Landschaft | Stadt | Kommunikation
Wohlrabedamm 34
13629 Berlin

Tel: +49 30 39 73 84 0
Fax: +49 30 39 73 84 99

Mail: kontakt@swup.de
Internet: www.swup.de

Sämtliche von SWUP GmbH Landschaft | Stadt | Kommunikation erarbeiteten Inhalte, Konzepte und sonstige Werke bleiben geistiges Eigentum. Sämtliche Nutzungsrechte erbrachter Leistungen verbleiben ebenfalls, soweit vertraglich nicht anders geregelt. Weitergabe und Vervielfältigung (auch auszugsweise) sind lediglich mit schriftlicher Einwilligung der SWUP GmbH zulässig. Soweit Fotos, Grafiken u. a. Abbildungen zur Illustration oder zur Verdeutlichung von Planungsgedanken oder als Platzhalter verwendet wurden, für die keine Nutzungsrechte für einen öffentlichen Gebrauch vorliegen, kann jede Wiedergabe, Vervielfältigung oder gar Veröffentlichung Ansprüche der Rechteinhaber auslösen.

Wer diese Unterlage – ganz oder teilweise – in welcher Form auch immer weitergibt, vervielfältigt oder veröffentlicht übernimmt das volle Haftungsrisiko gegenüber den Inhabern der Rechte, stellt SWUP GmbH Landschaft | Stadt | Kommunikation von allen Ansprüchen Dritter frei und trägt die Kosten der ggf. notwendigen Abwehr von solchen Ansprüchen durch SWUP GmbH Landschaft | Stadt | Kommunikation.

Die verwendeten Kartenvorlagen sowie die Geodaten wurden über das Berliner Geoportal FIS-Broker gewonnen.

Die Machbarkeitsstudie zum Uferweg am Britzer Verbindungskanal prüft umfassend die planerischen, baulichen und naturschutzfachlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines durchgehenden, barrierefreien Uferwegs im Fördergebiet Baumschulenstraße – Köpenicker Landstraße. Ziel ist es, das nördliche Ufer des Kanals als Freizeitverbindung zu qualifizieren und in bestehende Grün- und Freiraumstrukturen einzubinden.

Die Studie analysiert die Ausgangslage, bewertet verschiedene Planungsvarianten unter Berücksichtigung aller relevanten Fachbelange und beschreibt und priorisiert die umsetzbaren Maßnahmenbausteine. Sie liefert eine belastbare Grundlage für die schrittweise Umsetzung förderfähiger Maßnahmen und stellt eine zentrale Arbeits- und Entscheidungsgrundlage für das weitere Verwaltungshandeln dar.