



## Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V.

Potsdamer Str. 68, 10785 Berlin, Tel. (030) 2655 0864, Fax (030) 2655 1263, e-mail: bln\_berlin@t-online.de

Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. • Potsdamer Str. 68 • 10785 Berlin

**An die Fraktionen  
in der BVV Friedrichshain-Kreuzberg  
Yorckstr. 4-11  
10963 Berlin**

Bearbeiter:  
E. Achilles (AG Gleisdreieck)  
M. Bauer (AG Gleisdreieck)  
A. Faensen-Thiebes (BUND)

Berlin, 03.02.2012

**Betr. Rechtliche Kritikpunkte an den B-Plänen auf dem Gleisdreieck**

**hier: Stellungnahme der BLN, des BUND (LV Berlin), des NABU (LV Berlin), der Baumschutzgemeinschaft Berlin, der GRÜNEN LIGA Berlin, der Schutzgemeinschaft Deutscher Wald (LV Berlin), des Naturschutzzentrums Ökowerk Berlin, der NaturFreunde (LV Berlin) und der übrigen BLN-Mitgliedsverbände**

## 1 EINFÜHRUNG

Die B-Pläne VI-140h (Flottwellpromenade Mitte) und VI-140e (Möckernkiez) stehen demnächst zur Festsetzung an. Beide basieren auf dem das ganz Gleisdreieck abdeckenden B-Plan VI-140, der aber (noch) nicht festgesetzt wurde.

Besonders der B-Plan VI-140h (Flottwellpromenade) bedeutet einen starken Eingriff in den zukünftigen Gleisdreieck-Park und scheint uns rechtlich sehr fragwürdig. Der B-Plan Möckernkiez ist ebenfalls ein gewichtiger Eingriff, zum einen sind hier aber die rechtlichen Voraussetzungen nicht ganz so hanebüchend, zum andern sind hier durch die Genossenschaft eine andere Eigentümergruppe gegeben, die mit uns den Dialog sucht und von uns deswegen anders behandelt werden sollte.

Da wesentliche Festsetzungen bereits durch den allgemeinen B-Plan VI-140 gegeben sind, wird dieser zunächst bewertet. Hierzu ist es nötig, die zu Grunde liegenden Verträge einzubeziehen. Dies sind vor allem:

1. Der Notenwechsel zwischen der Deutschen Bahn, dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Land Berlin von 1994, in dem eine prinzipielle Einigung über den Bau eines 16ha-Parkes auf dem Gleisdreieck zur Kompensation der Potsdamer Platz-Bebauung und das Schaffen von Baurecht auf den übrigen, nicht bahnotwendigen Flächen erzielt wird.
2. Der städtebauliche Vertrag mit DEBIS von 1994, der DEBIS zur Zahlung von 15 Mio DM als naturschutzrechtliche Ersatzzahlung für die Potsdamer Platz-Bebauung für den Park auf dem Gleisdreieck verpflichtet. Nach dem Schema dieses Vertrages wurden mit den anderen Inves-

toren entsprechende Verträge geschlossen, so dass sich die Gesamtsumme später auf ca. 22 Mio. € beläuft.

3. Der Rahmenvertrag mit VIVICO von 2005, der nach längeren bauplanungsrechtlichen Entscheidungen die Gleisdreieckfläche umfassend in Bahn-, Parkflächen und Baugebiete mit unterschiedlichen Baudichten trifft.

## **2.1 STELLUNGNAHME DER BLN ZUM B-PLAN 140h Flottwellpromenade**

### **2.1 Baurechtliche Aspekte**

In der Stellungnahme der BLN (vom BUND und Mitgliedern der AG Gleisdreieck erstellt) vom 30.9.2011 werden folgende formale Punkte zum Verfahren aufgelistet:

#### **2.1.1 Anmerkungen zu der Bürgerbeteiligung bei dem Ausgangs-B-Plan VI-140**

Auf S. 3 der VzK: „Die Ergebnisse der Beteiligungsverfahren gemäß § 4 Abs. 1 BauGB (frühzeitige TÖB) für den Rahmenbebauungsplan VI-140 sind bei der Fortsetzung des Bebauungsplans VI-140h berücksichtigt worden.“ Eine vorgezogene Bürgerbeteiligung hatte bereits 1994 für den B-Plan VI-140 stattgefunden, in dem das Baufeld Flottwellstraße noch gar nicht geplant war. Die Stellungnahme der BLN (vom 30. Juni 2006) und der Arbeitsgemeinschaft Gleisdreieck (vom 27. Juni 2006) zu einer erneuten frühzeitigen Auslegung des B-Plans VI-140 mit diesem Baufeld finden sich nicht im Beschluss des Bezirksamtes vom 11.12.2007 zum Entwurf des B-Plans VI-140. Da hier nur die Stellungnahmen der Behörden und der TÖB in die Abwägung eingeflossen sind, ist von einer fehlerhaften Abwägung auszugehen. Dieser Mangel wurde zwar frühzeitig von uns bemerkt, kann aber nicht beklagt werden, da der Beschluss des Bezirksamtes den B-Plan nicht festsetzt sondern – wie geplant – anhält und darauf aufbauend Teilbebauungspläne entwickelt, so auch den 140h.

#### **2.1.2 Übergeordnetes Bauplanungsrecht**

Die Begründung des B-Plans zum Planungsrecht behauptet, der FNP würde dort im nördlichen ca. 2/3 der Fläche eine Baufläche M2 und im südlichen Bereich eine Wohnbaufläche vorsehen (S. 5). Die zeigt jedoch, dass bei der gegebenen Unschärfe des FNP in keiner Weise von einer Bauflächenausweisung ausgegangen werden kann. Der FNP (Abbildung 1) selbst macht deutlich, dass es keine Darstellung von Bauflächen auf der Planungsfläche des B-Plan 140 h gibt: die Grenze Baufläche Grünfläche mag im Verhältnis zur Straße ungenau gezeichnet sein, nimmt man aber nicht die Straßenkante sondern die eingetragene Bezirksgrenze als Bezugspunkt, so ergibt sich eindeutig, dass hier auf Kreuzberger Seite keine Baufläche dargestellt ist.

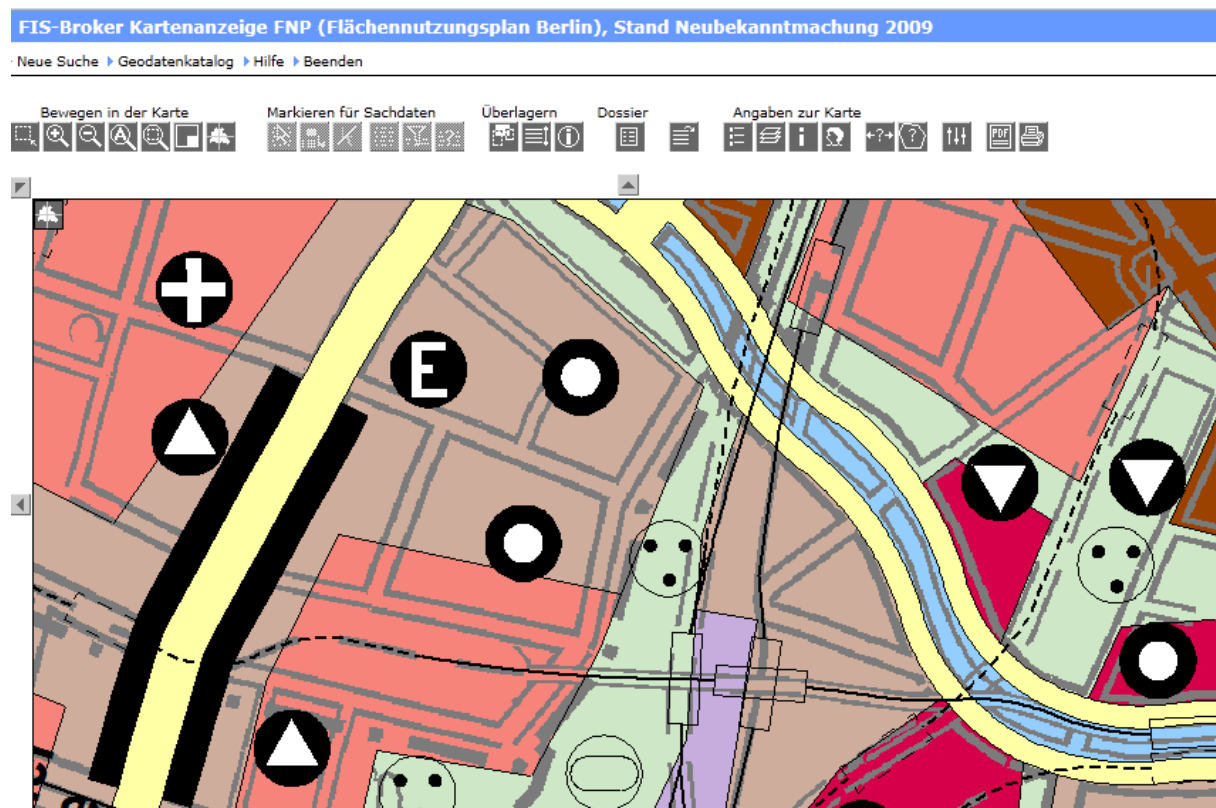


Abbildung 1: Darstellung des FNP im Bereich des B-Plans VI-140h

Durch Aufzählen diverser Gutachten und Planwerke seit den 90er Jahren (Seite 6 ff.) wird suggeriert, dass dort schon seit langer Zeit Konsens über eine Bebauung vorhanden sei.

Auf Seite 10 des Entwurfs zur Begründung zum Bebauungsplan VI-140h heißt es im dritten Absatz, die Gruppe Planwerk mit Becker Giseke Mohren Richard habe in dem von der Senatsverwaltung beauftragten städtebaulichen-landschaftsplanerischen Konzept im Jahre 1997 insbesondere das Baufeld Flottwellstraße für eine Bebauung vorgeschlagen. Diese Behauptung ist schlichtweg falsch, wie die Abbildung 2 aus dem Gutachten zeigt.

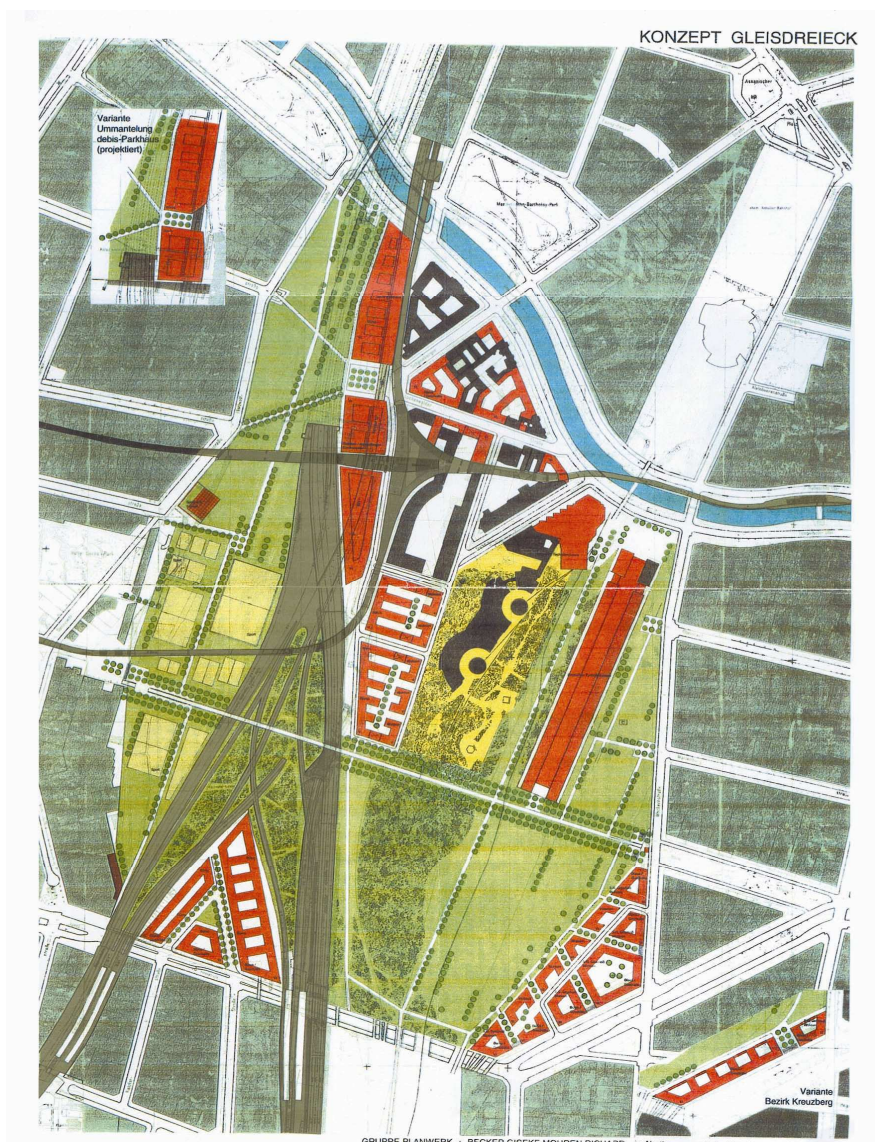


Abbildung 2: Gruppe Planwerk mit Becker Giseke Mohren Richard, 1997

Richtig ist, dass das Gutachten mehrere Bauflächen vorschlug: Yorckdreieck, Möckernkiez (in kleinerer Form), Urbane Mitte (rund um den U-Bhf. Gleisdreieck) sowie einen Standort für die dritte Ausbaustufe des Deutschen Technikmuseums.

Auf Grundlage dieses Gutachtens wurde 1998 die Flächennutzungsplanänderung für das Gleisdreieck durchgeführt. Im Textteil zu dieser Planänderung wurden die neu zu schaffenden Bauflächen unter der Überschrift „Ziele und Erläuterungen“ erwähnt und zwar folgende Flächen: rund um den U-Bahnhof, Gleisdreieck, die Bebauungen nördliche der Yorckstraße (Yorckdreieck, Möckernkiez), die Flächen für das Museum als Gemeinbedarf. Nicht erwähnt wird im Text eine neue Baufläche an der Flottwellstraße.

Es ist richtig, wenn in der Begründung zum B-Plan VI 140h geschrieben wird, dass die Vorschläge des Entwicklungskonzepts (Gruppe Planwerk mit Becker Mohren usw.) Eingang gefunden hätte in das 1999 beschlossene Planwerk Innenstadt sowie in den Flächennutzungsplan. Es ist jedoch nicht richtig, dass damit die Baufläche Flottwellstraße in diese Planwerke aufgenommen worden wäre. Dass

dies nicht der Fall ist, zeigen die Abbildungen des Planwerks Innenstadt aus dem Jahr 2000 (Abb. 3) sowie das Blatt zur FNP-Änderung im Jahr 1998 (Abb. 4). In dieser FNP-Änderung wird explizit deutlich, dass gegenüber dem alten FNP, neue Bau- und Grünflächen dargestellt wurden, im Bereich des B-Plans VI-140h wird aber keine Änderung vorgenommen.

Im 1999 beschlossenen Planwerk Innenstadt werden hier die für das Gleisdreieck relevanten Passagen, veröffentlicht im Amtsblatt vom 13. August 1999, zitiert:

*„Die städtebauliche Überarbeitung zum Gleisdreieck ist in Abstimmung mit den Bezirken Kreuzberg, Schöneberg und Tiergarten, dem Technikmuseum und weiteren Verwaltungen abgeschlossen. Das Konzept zielt vor allem auf den Bau einer neuen Parkanlage mit hoher Aufenthalts-, Nutzungs- und Gestaltqualität (u. a. diverse Sport- und Spielplätze), sobald die Baulogistik GmbH das Gelände verlassen hat. Finanziert wird der öffentliche Freiraum aus Ausgleichs- und Ersatzmitteln des Potsdamer Platz-Projektes. Darüber hinaus sind ergänzende Nutzungsgemischte Bebauungen im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs Gleisdreieck und im südöstlichen Bereich vorgesehen. Durch diese Teilbereichskonzeption soll ein Beitrag zur Aufwertung und Verknüpfung der dicht bebauten Altbauquartiere von Schöneberg und Kreuzberg geleistet werden. Ein Dissens besteht zum einen mit dem Bezirk Kreuzberg, der eine geringere Bebauung befürwortet. Die Bahnmobilien-Management GmbH strebt dagegen eine erheblich höhere bauliche Verdichtung als im vorliegenden Konzept an. Die erforderliche verkehrliche Erschließung des Gleisdreiecks ist sicherzustellen.“*

Das Amtsblatt erwähnt in seinen Text die Baufläche Flottwellstraße nicht. Defacto wurde sie nicht in das Planwerk Innenstadt aufgenommen. Das Amtsblatt erwähnt nur die Baufläche um den U-Bhf. Gleisdreieck, der gleich gegenüber zur Flottwellstraße liegt und die Bauflächen im südöstlichen Bereich. Wäre die Baufläche Flottwellstraße in das Planwerk Innenstadt aufgenommen worden, wäre sie an dieser Stelle im Text des Amtsblattes erwähnt worden.

Zwar zeigen neuere Pläne der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ab 2001 Baustrukturen (erst Stadtvillen, später dichtere Bauformen) an dieser Stelle. Hierzu ist jedoch bis heute keine formeller Beschluss gefasst worden zur Aufnahme in das Planwerk Innenstadt. Darüber hinaus ist das Planwerk Innenstadt keine verbindliche Planungsgrundlage im Sinne des BauGB.

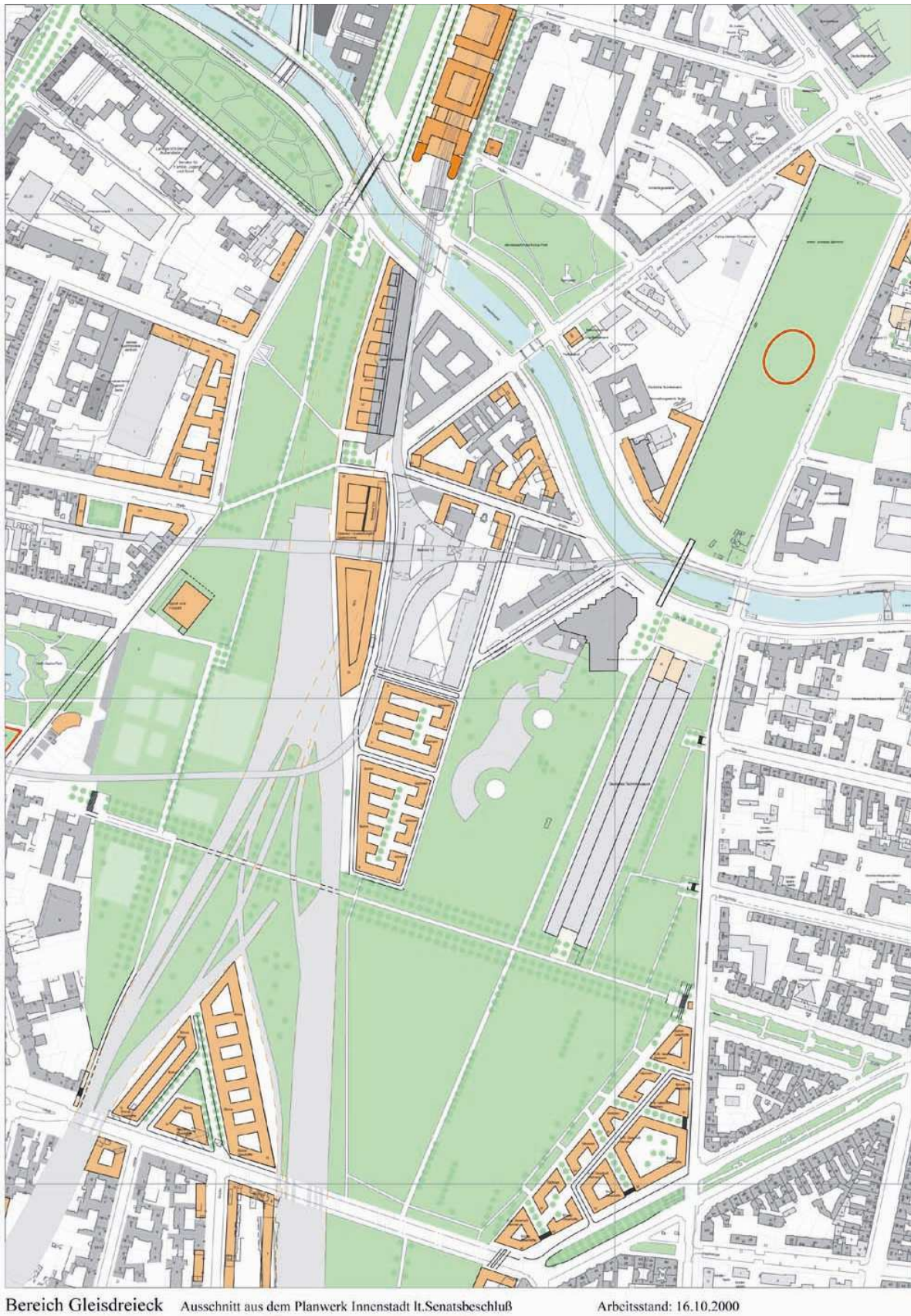
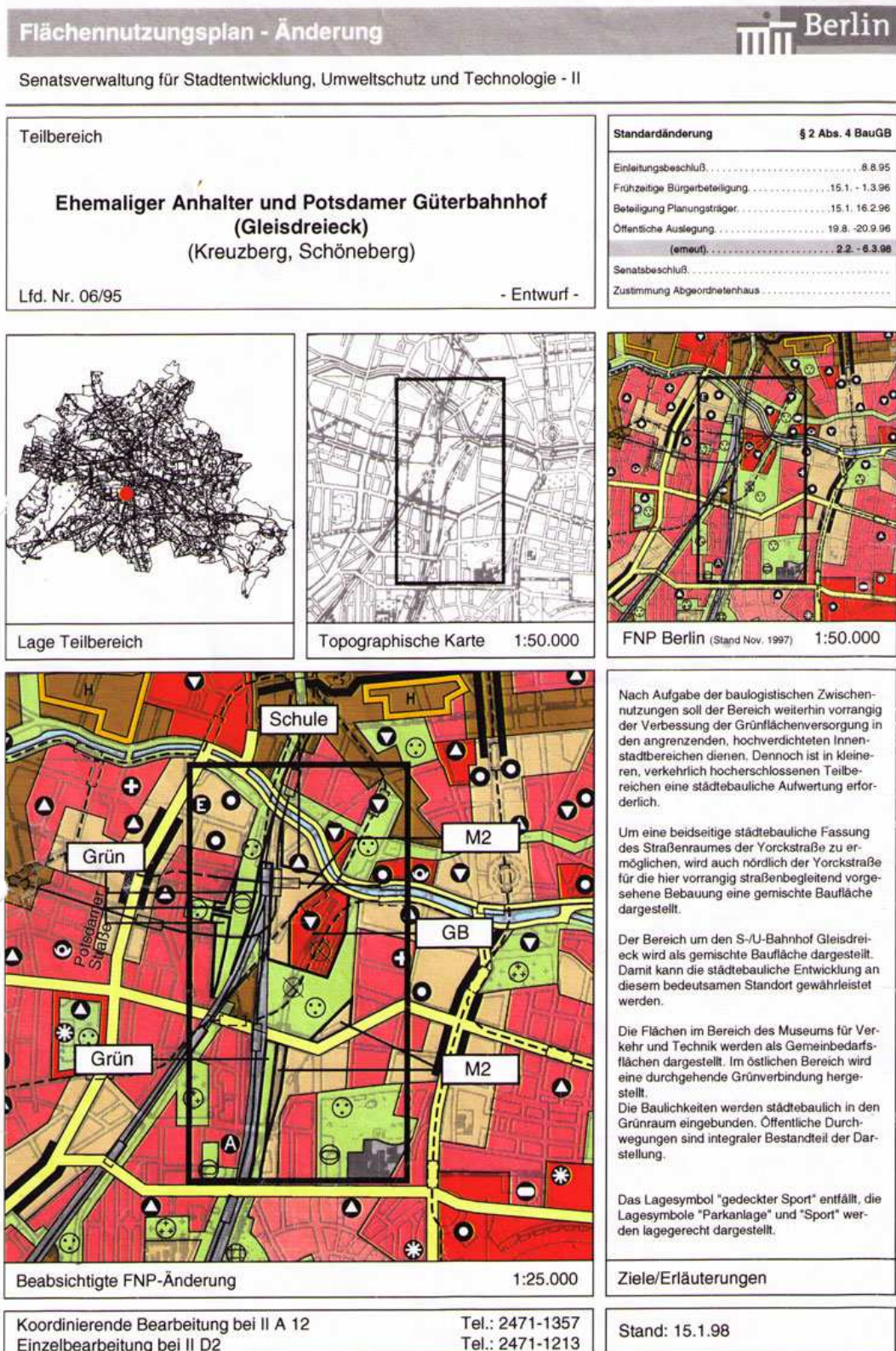


Abbildung 3: Planwerk Innenstadt, Stand 16.10.2000



tion von 2004. Die Plandarstellung (Abbildung 4) belegt eindeutig, dass das Grün bis zur westlichen Kante des Bahngeländes, gleichzeitig Bezirksgrenze zwischen Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte geht. Sollte es Unklarheiten geben wegen der sogenannten „Unschärfe“ des FNP, hilft das Landschaftsprogramm, diese Unklarheiten zu klären. Denn das Landschaftsprogramm wurde mit dem FNP abgestimmt und zeigt aufgrund des anderen Maßstabes die Verhältnisse genauer. Die Planunterlagen der Gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption sind im Maßstab 1:12.500, die des FNP im Maßstab 1:25.000 dargestellt. Da das Landschaftsprogramm aus dem FNP entwickelt wurde, präzisiert es den FNP auch und zeigt hier eindeutig die Grenze zwischen bebauter und freier Fläche. Das heißt an dieser Stelle soll nach Landschaftsprogramm und nach FNP die ehemalige Bahnfläche unbebaut bleiben, der bebaute Bereich beginnt erst an der westlichen Straßenseite der Flottwellstraße. Die anderen Bauflächen auf dem Gleisdreieckgelände sind deutliche und klar von der Grünzeichnung ausgenommen.



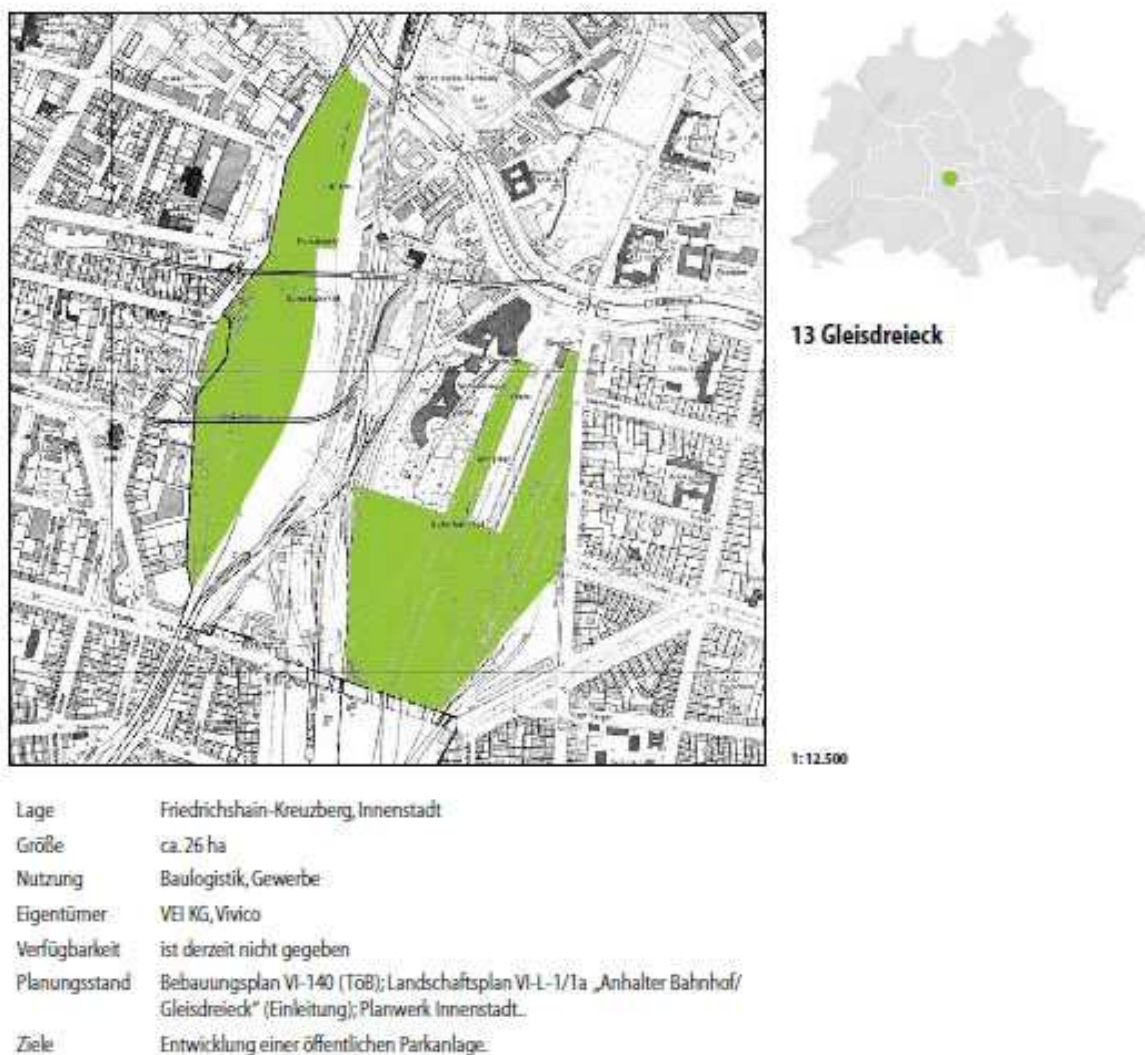


Abbildung 5: Darstellung des Gleisdreiecks im Landschaftsprogramm Teilplan Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption

Diese Darstellung entspricht auch der der Intention in der Flächennutzungsplanänderung zum Gleisdreieck im Jahre 1998, die die im Notenwechsel (zwischen der Bahn AG, dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Land Berlin) und im städtebaulichen Vertrag mit den Investoren am Potsdamer Platz 1994 dargestellten Nutzungskonzepte umsetzt:

Im Notenwechsel heißt es dazu:

1. Das Bundeseisenbahnvermögen stellt dem Land Berlin in Aussicht, Flächen von insgesamt 16 ha Größe zum Zwecke der Herstellung einer öffentlichen Parkanlage zur Kompensation der bau- und planungsbedingten Eingriffe am Potsdamer Platz/Leipziger Platz zu übereignen,

a) darunter eine zusammenhängend Fläche von 8,0 bis 10,0 ha westlich der Bahnbetriebsanlagen auf dem Gelände des Potsdamer Güterbahnhofs, an das Tempelhofer Ufer heranreichend...

Der Inhalt ist eindeutig. Westlich der Bahnbetriebsanlage bedeutet westlich der damals geplanten und heute betriebenen neuen Nord-Süd-Bahnstrecke, also westlich des Eisenbahntunnels. Das ist genau die Fläche an der Flottwellstraße, die heute als Baufläche beansprucht wird.

Im städtebaulichen Vertrag zwischen Land Berlin und Debis vom 04.05.1994 heißt es u. a.

*§ 4 Art der Kompensationsmaßnahmen; Finanzierungspflicht des Vorhabenträgers*

*(1) Eine Kompensation der aufgrund des Vorhabens des Vorhabenträgers zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft soll im Rahmen der Herstellung einer öffentlichen Grünanlage auf den in der Anlage 3 gekennzeichneten Flächen (ehem. Potsdamer/Anhalter Güterbahnhof) nebst Zugang durch Brückenbau über den Landwehrkanal erfolgen. Das Land Berlin verpflichtet sich vorbehaltlich der Schaffung der eigentums- und planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Herstellung dieser Kompensationsmaßnahmen.*

Die Abbildung 6 aus den Anlagen zum städtebaulichen Vertrag mit Debis zeigt, wo die Ausgleichsflächen verortet werden sollten, nämlich überwiegend auf dem Potsdamer Güterbahnhof, dort bis an die westlichen Kante des Bahngeländes und an das Ufer des Landwehrkanal reichend.

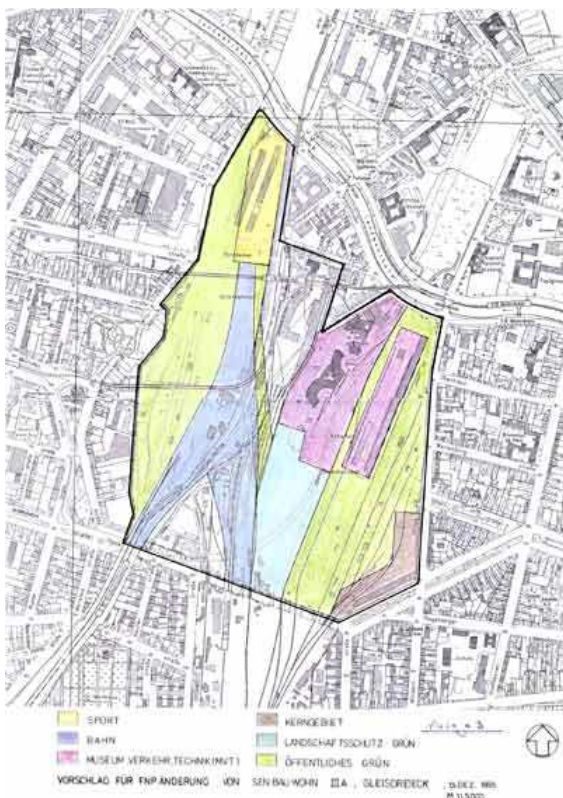


Abbildung 6: Aus dem städtebaulichen Vertrag der DEBIS mit dem Land Berlin

### 2.1.3 Zur Frage Innen-, bzw. Außenbereich nach Baugesetzbuch

In Punkt 3.8 der Begründung heißt es, die Fläche sei nach dem Städtebaulichen Rahmenplan im September 2005 als Innenbereich nach § 34 einzustufen.

Diese Einschätzung wird in Zweifel gezogen, denn es gibt Argumente für eine andere Einschätzung:

- die Fläche ist noch nie bebaut gewesen,
- seit ca. 1840 wurde die Fläche durch Bahnbetriebsanlagen genutzt,
- auf der westlichen Seite, dort wo nun die Baufläche verortet werden soll waren immer Gleise. Hier befanden sich die Gleisanlagen, die nach Norden über den Landwehrkanal zum Potsdamer Personenbahnhof führten. Hier befanden sich keine Bahnbetriebsgebäude.

Ab 1870 wurde die Fläche als 3 bis 4 m hohe Aufschüttung gestaltet, um den Übergang über den Landwehrkanal und die Uferstraßen kreuzungsfrei zu gestalten. Bis dahin war der Übergang mit Drehbrücken auf Straßenniveau erfolgt.

Durch die Aufschüttung, die mit Böschungen und Stützmauern gestaltet wurde, war die Fläche immer klar getrennt von der benachbarten Stadt.

Die benachbarten Stadtteile an Lützow-, Pohlstraße und Karlsbad sind erst entstanden, nachdem die Bahnanlagen schon etabliert waren. Seit dieser Zeit gibt es hier eine klare Trennung zwischen den bebauten Stadtteilen westlich, die an der westlichen Kante der Flottwellstraße enden und dem Bahngelände, das auf der östlichen Seite der Flottwellstraße eine Art eigene Landschaft in der Stadt bildete.

## 3 ZUM UMWELTBERICHT

### 3.1 Generelles

Bereits der zugrunde liegende B-Plan VI-140 machte den Fehler, den wirklichen Aufstellungsbeschluss 1994 nicht als Grundlage der Bewertung des Ist-Zustandes in der Bewertung zu nehmen, sondern diesen Zeitpunkt auf den 25.04.2006 vorzudatieren. Da – wie schon erwähnt – der B-Plan VI-140, jetzt VI-140a, nicht festgesetzt werden soll, entzieht sich diese Vordatierung einer gerichtlichen Überprüfung.

Eine rechtskonforme Bewertung des Ausgangszustandes hätte bezüglich der seit 1994 erfolgten Nutzungen trennen müssen zwischen den, die auf planfestgestellten Bahngelände zulässig und denen, die nicht zulässig waren: §1a (3) Satz 5 BauGB: „Ein Ausgleich ist nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.“

So ist zweifellos die Herstellung des Eisenbahntunnels zulässig, die Nutzung als Golfplatz aber sicherlich nicht. Welche Teile der Baustellenlogistik, z.B. Betonmischanlagen für die Hochbauten am Potsdamer Platz noch als zulässig betrachtet werden kann, wurde offensichtlich nie geprüft. Die Rückda-

tierung der planerischen Entscheidung auf den 2006, also auf 12 Jahre nach der „wirklichen“ Entscheidung und damit die Legalisierung aller, auch nicht bahntypischer Umwelteingriffe, stellt einen Rechtsverstoß dar.

Der abgeleitete B-Plan VI-140h geht in der Zustandsbeschreibung vom Aufstellungsbeschluss 2009 aus, führt also den Fehler des B-Plans VI-140 weiter und kann schon deswegen in seinen wesentlichen Aussagen nicht zutreffend sein.

Dies wird noch weitergeführt, indem wenige Tage vor der Beauftragung des Baumgutachtens am 31.01.2011 in den letzten Januartagen auf der Fläche des Bebauungsplanes noch eine erhebliche Anzahl von Bäumen gefällt wurden und insofern wiederum der Ausgangszustand nicht wirklich richtig bewertet werden konnte.

## **3.2 Stadtklima**

### **3.2.1 Zum Klimagutachten**

Das Planungsgebiet liegt im Vorranggebiet Klimaschutz. Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden bzw. auszugleichen, soweit die Anforderungen, wie sie in der Begründung zum B-Plan IV 140 h formuliert wurden.

Das Klimagutachten der Geo-Net Umweltconsulting GmbH im Anhang zum Bebauungsplan kommt zu dem Fazit, „Aufgrund der kleinräumigen Wirkung sind die Flächennutzungsänderungen insgesamt als unerheblich einzuschätzen“.

Diese Einschätzung scheint nicht angemessen, denn im Gutachten selbst werden an verschiedenen Stellen Tatsachen dargestellt, die schwerwiegendere Veränderung der klimatischen Verhältnisse im lokalen Umfeld beschreiben.

### **3.2.2 Temperaturen**

Auf Seite 10 des Gutachtens heißt es unter anderem, „Augenfällig sind die deutlichen Zunahmen der Werte im Bereich der geplanten Gebäude, welche lokal bis zu 2,7 C° betragen können“.

### **3.2.3 Autochthones Windfeld, bodennahe Strömungen**

Auf Seite 15 heißt es hierzu, „. . . wobei es vor allem im Lee westlich der Planfläche durch die Wirkung der Gebäude als Strömungshindernis zu deutlichen Veränderungen kommt. . . “ Weiter wird festgestellt, dass insgesamt sich die Strömungsgeschwindigkeiten verringern, was sich in die westlich angrenzenden Straßen auswirke bis hin zur Körnerstraße, ebenso wie auf die Flächen am Kanalufer bis in den Mendelssohn-Bartholdy-Platz. Gleichzeitig mit der generellen Verringerung der Windgeschwin-

digkeiten im Umkreis des Plangebiets treten lokal Zunahmen der Windgeschwindigkeit auf durch Kanalisierung des Strömung durch die geplanten Baukörper. Hier werden die sogenannten „Düseneffekte“ beschrieben.

### **3.2.4 Kaltluftvolumenstrom**

Auf Seite 20 des Gutachtens heißt es, dass die Strömungssituation durch die geplanten Gebäude markant verändert werde. Und weiter unten: „ Es zeigt sich, dass die in Höhe des Baufeldes „Mitte“ vorgesehene Bebauung westlich der Flottwellstraße erheblich zur Abnahme des Volumenstroms beiträgt.

### **3.2.5 Bioklimatische Situation**

Auf Seite 27 heißt es: „Im Planzustand zeigt sich ein gewisser Einfluss der geplanten Baukörper auf die bioklimatische Situation (Abb. 17). Aufgrund der Nähe zum Kaltluft produzierenden Gleisdreieckpark bleiben aber die bioklimatischen Bedingungen innerhalb der B-Planfläche VI-140h weiterhin günstig“.

Dies gilt jedoch nur für die neuen Gebäude des VI-140h in direkter Nachbarschaft zum geplanten Park! Für die durch die neuen Baukörper vom Park abgeschnittenen Bereiche westlich der Flottwellstraße stellt das Gutachten erhebliche Verschlechterungen dar, die als „weniger günstig“ bzw. „kleinräumig sogar als ungünstig“ bezeichnet werden.

### **3.2.6 Verhältnis zu anderen Planungen**

Auf Seite 27 des Gutachtens wird festgestellt, „ . . . dass ein wesentlicher Einfluss auch von den parallel geplanten Baulückenschließungen westlich der Flottwellstraße ausgeht“. Die Bauvorhaben westlich der Flottwellstraße sind zurzeit in Realisierung, bzw. schon fertig gestellt. Die Rekonstruktion des Stadtgrundrisses auf der Westseite der Flottwellstraße ist seit Jahrzehnten beabsichtigt und erfolgt auf Basis gültiger Bebauungspläne. Insofern ist die Bezeichnung „parallel geplant“ falsch und der Hinweis, die klimatischen Veränderungen durch diese Bauvorhaben sei schwerwiegender als die durch den B VI-140h bewirkten, wenig hilfreich. Die durch den B VI 140h bewirkten Klimaveränderungen addieren sich zu den auf der anderen Straßenseite produzierten.

Gerade auch, weil die Rekonstruktion des Stadtgrundrisses absehbar war, ist ja die Bahnfläche auf der Ostseite der Flottwellstraße in der gesamtstädtischen Ausgleichskonzeption der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung als Grünfläche ausgewiesen worden.

Auf Seite 1 des Gutachtens heißt es, dass auch die nördlich und südlich an das Baufeld VI-140h anschließenden Baufelder VI-140i und VI-140g in das Planszenario aufgenommen worden seien. Die Veränderungen in diesen Bereichen sind teilweise auf den Visualisierungen, z. B. Abb. 12 und 13 zur

Windgeschwindigkeit nachzuvollziehen, ohne dass diese Veränderungen in diesen Bereichen im Text des Gutachten beschrieben und mit Datenmaterial belegt wurden.

Nicht berücksichtigt wurden jedoch die anderen Bauflächen des B-Plan VI-140, also „Möckernkiez“, „Yorckdreieck“ und „Urbane Mitte“. Insbesondere das Baufeld „Urbane Mitte“, das sich rund um den U-Bahnhof Gleisdreieck erstreckt und damit unmittelbar östlich dem Baufeld VI-140 h gegenüberliegt und für das im städtebaulichen Vertrag zwischen VIVICO und Land Berlin eine hohe bauliche Dichte vorgesehen ist, würde im Falle einer Realisierung die klimatische Situation erheblich beeinflussen.

Wie im Gutachten am Beispiel der Bebauung westlich der Flottwellstraße schon festgestellt, spielt bei der Beurteilung der Veränderung des Klimas die kumulative Wirkung der verschiedenen im Gebiet geplanten Bauflächen eine entscheidende Rolle. Deswegen ist unverständlich, dass nicht auch die anderen im B-Plan VI-140 vorgesehenen Bauflächen mit betrachtet wurden.

Außerdem fehlt in dem Gutachten die Einordnung in den gesamtstädtischen Zusammenhang. Dies ist nicht nur unabdingbarer, weil die gesamtstädtische Ausgleichskonzeption die Fläche des B VI-140h als Ausgleichsfläche vorsieht, sondern auch weil die geplante Bebauung des VI-140h in einem für das Klima der gesamten Stadt bedeutsamen Raum liegt.

Bei der Erstellung der Bebauungspläne Potsdamer/Leipziger Platz in den 90er Jahren wurde im Klimagutachten dieser gesamtstädtische Zusammenhang betrachtet. Das Gutachten stellte damals fest, dass durch die Bebauung des Potsdamer und Leipziger Platzes, die Gefahr besteht, dass sich der Wärmering um den Berliner Tiergarten schließen könnte. Bis dahin war dieser Wärmering um den Tiergarten an der südöstlichen Seite offen und über die sich dort anschließenden Bahnflächen mit dem südlichen Stadtrand verbunden. Bei einer Schließung des Wärmerings um den Tiergarten wurde eine Erhöhung Jahresmitteltemperatur um 1 bis 2 Grad im gesamten Innenstadtbereich befürchtet. Um diese Entwicklung zu kompensieren, wurde in dem Gutachten vorgeschlagen, in die über das Gleisdreieck verlaufende Frischluftschneise keinen weiteren geometrischen Hindernisse zu stellen und dort eine qualitätsvolle Parkanlage anzulegen.

Mit dem Bauvorhaben VI-140h wird gegen diese Festlegungen aus den Bebauungsplänen Potsdamer/Leipziger Platz verstoßen.

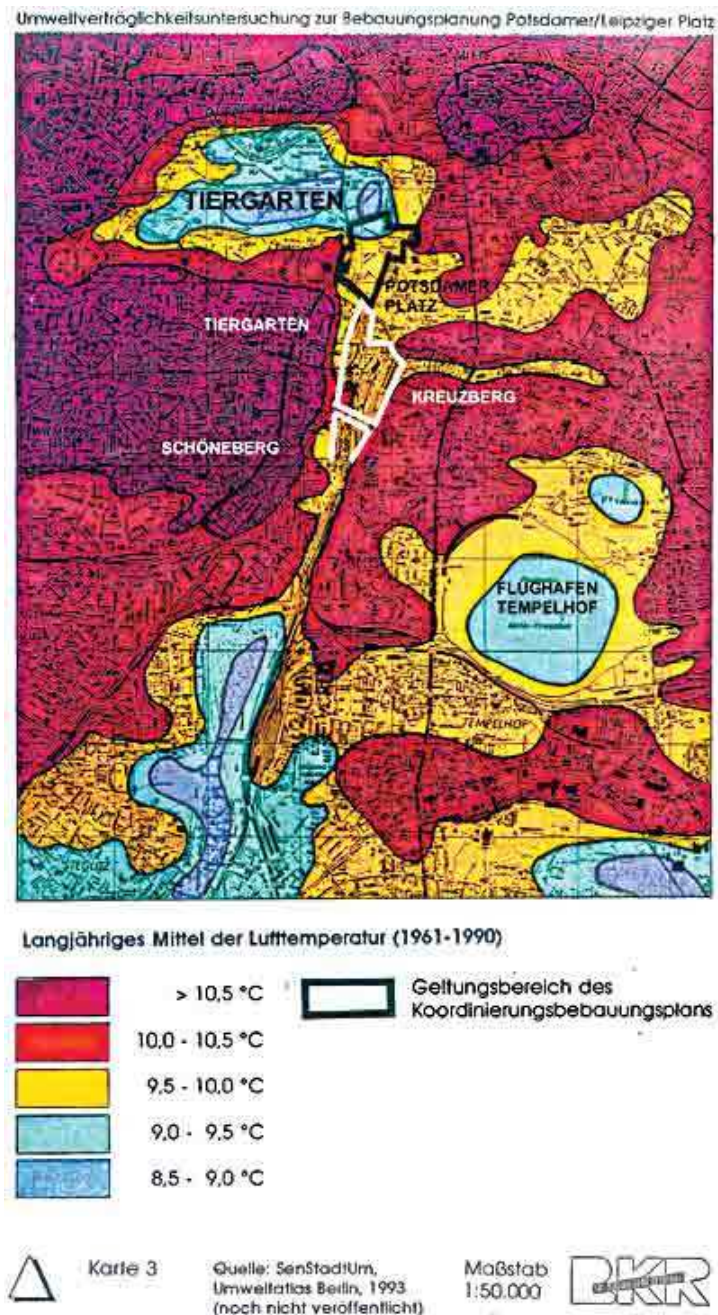


Abb. 7: Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum Bebauungsplan Potsdamer/Leipziger Platz

Die Abbildung stammt aus der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum Koordinierungsbebauungsplan Potsdamer/Leipziger Platz von 1993. Die Farben visualisieren Jahresmitteltemperaturen. Deutlich wird die wichtige klimatische Funktion der ehemaligen Bahnflächen, die sich vom Potsdamer Platz bis zum südlichen Stadtrand erstrecken. Die geplante Baufläche des B-Plans VI-140h liegt innerhalb dieser Frischluftschneise und wird dort zu einer erheblichen Abnahme der autochthonen Windgeschwindigkeiten führen, zu einer Abnahme des Kaltluftvolumenstroms sowie zu einer Erhöhung des Temperaturniveaus. Daraus ergeben sich nicht nur negative Veränderungen für die unmittelbare Nachbarschaft, wie sie im Gutachten zum B-Plan VI 140 h deutlich beschrieben werden. Darüber hinaus sind negative Folgen – wie eine weitere Erhöhung der Jahresmitteltemperaturen – für den Bereich der gesamten Berliner Innenstadt zu befürchten.

### 3.3 Erholungsfunktion

Auf Seite 31 der Begründung heißt es, die Planung würde sich nicht negativ auf die Erholungsvorsorge auswirken. Dies wird nicht weiter begründet, außer mit einem Hinweis auf die Zugänglichkeit. Dass die Erholungsfunktion eingeschränkt wird, ist jedoch zu befürchten, aus folgenden Gründen:

Durch die Einschränkung des Parkquerschnitts fehlt einfach ausreichend Fläche für die Erholungsnutzung. Die Nutzung des kürzlich eröffneten Parks auf der Ostseite des Gleisdreieck, der wesentlich weitläufiger ist, hat gezeigt, dass ein sehr großer Bedarf nach Erholungsflächen besteht.

Nachmittags wird der überwiegende Teil der Fläche wesentlich früher als ohne Bebauung im Schatten liegen. Dies wird besonders in den kalten Monaten die Erholungsfunktion sehr einschränken.

Durch die Fläche führen wichtige Fahrradverbindungen in Ost-West, sowie in Nord-Süd-Richtung. Aufgrund des geringen Parkquerschnitts wird es hier zu einer starken Konkurrenz zwischen den verschiedenen Nutzungen kommen.

Aufgrund der Nähe zu den geplanten Gebäuden besteht die Gefahr, dass die Fläche als den Gebäuden vorgelagerte, halb-öffentliche Fläche wahrgenommen wird. Der Effekt könnte noch verstärkt werden durch mögliche Bebauungen auf dem östlich gegenüberliegenden Baufeld „Urbane Mitte“.

### 3.4 Landschaftsbild

Auf dem Gelände selbst wird außer dem Blick nach Westen vor allem der Blick nach Norden durch die geplante Bebauung eingeschränkt.

Durch die Bebauung des mittleren Baufeldes Flottwellstraße wird der wird östlich angrenzende Park auf einen Streifen von ca. 75 m Breite im Norden und ca. 80 m Breite im Süden des Baufeldes reduziert. Erst südlich der Hochbahnbrücke der U1 weitet sich der Raum, bis auf bis er auf Höhe der Kurfürstenstraße ca. 180 m erreicht. Nach Norden hin gesehen jedoch verengt sich der Raum. Der kürzeste Abstand ergibt sich an der nördlichen Spitze zwischen dem nördlichen Baufeld Flottwellstraße und dem Grundstück des Parkhauses Debis. Hier bleiben nur rund über 30 m zwischen den Grundstücken. Diese Verengung nach Norden hin wird die Blickbeziehungen und die Erfahrbarkeit der Stadtlandschaft stark einschränken.

Bisher ist von der zukünftigen Parkfläche aus der durch die frühere Bahnnutzung geprägte historischen (Technik)-Landschaftsraum erfahrbar, vor allem beim Blick Richtung Potsdamer Platz. Der heutige Tilla-Durieux-Park, der anstelle des früheren Potsdamer Personenbahnhof liegt, ist mit seinen westlichen und östlichen Begrenzungen durch die neue Bebauung von Debis und ABB, vom Potsdamer Güterbahnhof aus erfahrbar. Das städtebauliche Konzept von Hillmer und Sattler in den 90er Jahren für den Potsdamer/Leipziger Platz ist von diesem historischen Raumgefüge ausgegangen und hat dies auch im Süden auf den an den früheren Personenbahnhof anschließenden Bahnflächen weitergedacht. Ebenso wie der Blick vom Potsdamer Güterbahnhof Richtung Norden wird der Blick vom



Potsdamer Platz Richtung Süden der Blick an der Kante der neuen Bebauung eingeschränkt, so dass der räumliche Zusammenhang nur noch schwer zu erkennbar sein wird.

Im Kapitel Landschaftsbild wird die vorgeschlagene Bebauung ausschließlich von Standpunkten aus dem unmittelbar angrenzenden Straßenraum gesehen. Die erheblichen Veränderungen aus der Perspektive des zukünftigen Parkbesuchers auf dem ehemaligen Potsdamer Güterbahnhof, vom Norden vom Potsdamer Platz aus, aus Richtung Schöneberger und Luckenwalder Straße sowie von den Bahnsteigen der U1 und U2 aus und aus den fahrenden U-Bahnen, vom neuen Eingang an der Yorckstraße Richtung Norden in den Park schauend, von der Monumentenbrücke Richtung Norden schauend, die Blicke werden nicht thematisiert. Aus allen diesen Perspektiven wird das Landschaftsbild jedoch stark negativ verändert. Die zu Berlin passende Unterbrechung der dicht bebauten Stadt durch einen großzügigen Landschaftsraum (hier der Bahnlandschaft) würde durch die neue Bebauung unangemessen eingeschränkt. Viele Menschen werden diese Einschränkung des Horizonts als Verlust empfinden.

### 3.5 Kompensationsbetrachtung (S. 32 ff)

Zunächst ist festzustellen, dass bei der Kompensationsberechnung die Zuordnung nach § 34 BauGB als Innenbereich falsch ist und dementsprechende Baurechte nach unserer Auffassung nicht bestehen. Die Kompensation hat also vollständig für Nicht-Bauflächen zu erfolgen.

Die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sind keine, diese müssten die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleichartiger Weise wieder herstellen und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederherstellen oder neu gestalten (§ 13 BNatSchG).

Falls Ersatzmaßnahmen gemeint sein sollen, so ist die dafür vorgesehene Fläche nicht geeignet. Der hier zu Grunde zu legende Zustand vor den Zerstörungen u.a. durch Golfplatznutzung wird im Umweltbericht übergangen bzw. nur nebenbei am falschen Platz erwähnt (S. 10: ... wurden zunehmend von Pflanzen- und Tierarten besiedelt. Im Laufe der Jahre entwickelte sich auf diese Weise eine urbane Brache bzw. eine **grüne Oase** mit ganz eigenem Charakter, ...) war aber sicher höherwertig als jetzt, so dass die Herrichtung als Erholungsfläche keine Aufwertung darstellt. Diese konterkariert auch das im LaPro Teilplan Arten- und Biotopschutz für diese Fläche angegeben vorrangige Entwicklung von Arten ruderaler Standorte, die im Umweltbericht merkwürdigerweise als geringwertig klassifiziert werden.

Darüber hinaus ist es unstimmg, wenn die Aufwertung durch die Herrichtung einer Grünanlage begründet wird und als Argument die Unterversorgung des Gebietes mit Grünflächen herhalten muss; diese durchaus ernst zu nehmende Argumentation müsste aber zu einer Ablehnung dieses Bauprojektes auf einer Grünfläche führen.

## 4. STÄDTEBAU

Auf Seite 53 der Begründung heißt es, die vorgeschlagene Bebauung würde „das bisher städtebaulich isolierte Gleisdreieck in den Stadtkörper integrieren“. Dafür sei eine Bebauung der westlichen Kante notwendig. Es wird nicht weiter begründet, warum nur eine Bebauung diese Integrationsleistung erbringen könne. Wäre diese Behauptung richtig, wären alle Parks, die bis an eine öffentliche Straße heranreichen, nicht in den Stadtkörper integriert. Mit dieser Begründung müsste man beispielsweise den südlichen Rand des Tiergartens, die Hasenheide am Columbiadamm oder das Gleisdreieck an seiner Ostseite entlang der Möckernstraße komplett bebauen. Trotz der Überschrift „Erfordernis aufgrund besonderer städtebaulicher Gründe“ wird leider nicht ausgeführt, warum die Integration in den Stadtkörper an dieser Stelle anders als bei den genannten Beispielen, durch eine Bebauung erfolgen soll.

Durch die zur Zeit sich im Bau befindlichen Projekte an der Dennewitz-, Pohl-, Lützow- und westlichen Flottwellstraße wird in den nächsten Jahren der durch Kriegszerstörungen und den Kahlschlag für die Stadtautobahn in den 60er und 70er Jahren westlich der Flottwellstraße verlorene Stadtgrundriss wieder hergestellt. Damit werden rund 300 neue Wohnungen neu entstehen. Für das angrenzende Stadtquartier, seit Jahren QM-Gebiet, bedeutet dies einen großen Umbruch. Durch die Baufelder Flottwellstraße würden noch mal ca. 450 Wohnungen dazukommen. Es ist zu befürchten, dass dadurch das soziale Gefüge stark verändert wird und es zu hohen Mietsteigerungen und Verdrängungen kommt, da die große Zahl der neuen Wohnungen den Mietpreisspiegel in die Höhe treibt. Dies könnte zu einer Ablehnung des zukünftigen Parks bei Teilen der Bewohner führen, die letztlich dort die Ursache für den Verdrängungsdruck sehen. Schließlich würde die Bebauung östlich der Flottwellstraße so eher zu Desintegration als zu einer Integration führen.

Der zukünftige Park auf dem Gleisdreieck lässt sich auch räumlich leichter in den Stadtkörper integrieren ohne die Bebauung. Die Parkplanung sieht Eingänge zum geplanten Park auf dem Potsdamer Güterbahnhof von an allen Stellen vor, an denen in Ost-West-Richtung laufende Straßen auf das Gelände stoßen. Zusätzlich sind vom Norden, vom Kanalufer her, vom Süden von der Yorckstraße und vom Osten aus Richtung der Schöneberger und der Luckenwalder Straße Eingänge vorgesehen. Mit diesen Eingängen wird der Park ausreichend erschlossen und mit dem benachbarten Stadtkörper verbunden. Die geplante Bebauung verbessert nicht diese Verbindungen und sie schafft keine Integration, vielmehr erschwert sie die Integration. Blickbeziehungen aus der benachbarten Straße in den Park werden erschwert und auf wenige Korridore beschränkt. Ebenso erschwert sie die Blickbeziehung aus dem zukünftigen Park in die benachbarten Stadtteile. Von dem erhöhten Plateau aus könnten attraktive Balkone diese Blickbeziehung ermöglichen. Diese Möglichkeiten würden verbaut.

Beim südlichen Baufeld an der Flottwellstraße zwischen Pohl- und Kurfürstenstraße wird darüber hinaus auch die Erschließung des Park erschwert. Der Zugang soll dort nach den jetzigen Plänen in der Verlängerung des südlichen Bürgersteigs der Kurfürstenstraße erfolgen. Dafür ist dort die Querung der Tiefgarageneinfahrt auf einem privaten Grundstücks notwendig. Bis heute haben die Parkplaner dafür keine angemessene Lösung gefunden. Einfacher wäre es, wenn dieser Zugang wie bei den an-

deren Straßen in der Mittelachse der Straße erfolgen könnte, auch das Tiefgaragenproblem wäre damit gelöst.

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert  
Geschäftsführer

für unsere nach § 60 BNatSchG anerkannten Mitgliedsverbände:

gez. C. Arns	(Bund für Umwelt und Naturschutz, LV Berlin)
gez. Dr. H. Berger	(Naturschutzzentrum Ökowerk Berlin)
gez. T. Hauschild	(Naturschutzbund Deutschland, LV Berlin)
gez. L. Miller	(GRÜNE LIGA, Berlin)
gez. O. Schworck	(Schutzgemeinschaft Deutscher Wald, LV Berlin)
gez. A. Solmsdorf	(Baumschutzgemeinschaft Berlin)
gez. G. Strüven	(NaturFreunde, LV Berlin)