

**Betreff:           Stellungnahme zum Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

zur Zeit befindet sich der Bebauungsplan VI-140ca „Urbane Mitte“ im frühzeitigen Beteiligungsverfahren. Überplant werden Flächen, die sich im Areal des (relativ neuen) Park am Gleisdreieck befinden. Hier sind umfangreiche Baumaßnahmen vorgesehen. Offenbar befinden sich in unmittelbarer Umgebung zeitgleich drei weitere Bebauungspläne (VI-140a, b und cb) im Verfahren/in der Aufstellung, bei denen die Auswirkungen nicht abzuschätzen sind, da noch keine Unterlagen einsehbar sind.

Durch die geplanten Baumaßnahmen von 5-7 Hochhäusern mit einer Höhe von bis zu 90 m / 24 Geschossen verliert der Park stark an Freiraumqualität. Die geplanten Gebäude würden künftig das Bild dominieren. Das Gelände des Parks wird extrem verschattet werden. Der Schattenwurf zu verschiedenen Tages- und Jahreszeiten muss geprüft, dokumentiert und der Öffentlichkeit vorgestellt werden. Hierbei ist vor allem Umfang und Dauer des größtmöglichen Schattenwurfs interessant. Es wird eine Reduzierung der Gebäudehöhen, im Idealfall auf die in Berlin zulässige Traufhöhe von 25m, angeregt. Hierdurch würden diese Beeinträchtigungen minimiert.

Durch die geplante extrem hohe Bebauung wird, wenn man das Gesamtareal „Leipziger Platz-Sony Center-Potsdamer Platz-Scandic Hotel mit nördlich angrenzenden Gebäuden sowie im Bau befindlicher Neu-Überbauung des U-Bahnhofs Mendelssohn-Bartholdy-Park“ betrachtet, zwischenzeitlich ein optischer Eindruck wie in Gropiusstadt / Märkischem Viertel erreicht. Dies sollte nicht mit dem im Verfahren befindlichen Bebauungsplan „Urbane Mitte“ weiter ausgedehnt werden.

Der Park wird von sehr vielen Besuchern –nicht nur aus der näheren Umgebung-, insbesondere von Familien mit (kleinen) Kindern, von Sportlern sowie von Radfahrern -auch als Durchfahrtsmöglichkeit / Querverbindung) frequentiert (zusätzlich außerdem jährlich Radio Eins Festival). Der Übergang zwischen Ost- und Westpark (und damit auch der Fernradweg Berlin-Leipzig) ist zu jeder Zeit für alle o.g. Parkbesucher/ -nutzer gefährlos offen zu halten. Es ist vor Baubeginn festzuschreiben, dass (und in welcher Form) gewährleistet wird, dass die Erholungsqualität auch während der Baumaßnahmen nur minimal beeinträchtigt wird. Vor Beginn der Arbeiten ist der Öffentlichkeit bekannt zu machen, mit welcher (Fein-) Staubbelastung durch die (jahrelangen) Bautätigkeiten zu rechnen ist. Es sind geeignete Messungen und Regelungen zur Einhaltung der Grenzwerte vorzusehen.

Der Bezirk wird eindringlich aufgefordert, den mit dem vorausgegangenen Werkstattverfahren eingeschlagenen Weg der Transparenz und Beteiligung konsequent fortzuführen und unter anderem auch Ergebnisse sowie Methode des erforderlichen Verkehrsgutachtens in einer öffentlichen Veranstaltung vorzustellen. Das erwartete Verkehrsaufkommen (Pendler und sonstiges Publikum) ist in diesem Zusammenhang vor der nächsten Stufe des B-Plan-Verfahrens bekannt zu machen.

Es ist zu prüfen, mit welcher Entwicklung durch den Anstieg der (Park-)Besucher und sonstigen Anlieger (insbesondere zur Mittagszeit, wenn in allen Firmen Pause gemacht wird) z.B. bzgl. Müll zu rechnen ist und welche Auswirkungen dies auf den Park haben wird. Hier sind im Vorfeld geeignete Regelungen zu finden. Diese sind in der o.g. geforderten öffentlichen Veranstaltung darzustellen.

Soweit bekannt, wurde in der Werkstattdiskussion die Errichtung eines einzigen Hochhauses heftig und kontrovers diskutiert. Der Wettbewerb sowie der Bebauungsplan sehen nun 5-7 Hochhäuser vor. In welcher Form wurden die Ergebnisse des im Werkstattverfahren erarbeiteten Konsensplans bzgl. der Anzahl der Hochhäuser in die Ausschreibung zum Wettbewerb und den B-Plan übertragen?

Laut Planung ist eine maximale GFZ von 3,5 in bis zu 90 m hohen Häusern (24 Geschosse) vorgesehen. Dies führt bei Realisierung der rechnerisch möglichen BGF von 119.000 m<sup>2</sup> zu einem extrem hohen Pendleraufkommen (siehe oben) in den laut Planung überwiegend gewerblich genutzten Gebäuden. Es ist abzuschätzen und anzugeben, mit welcher Zahl von Nutzern / Publikum bei der Umsetzung der vorgelegten Planung -maximal und minimal- zu rechnen ist.

Sinnvoller Weise ist durch eine geringere festzusetzende Geschosßzahl die bauliche Dichte deutlich zu reduzieren. Dies würde auch der Wirkung des denkmalgeschützten Bahnhofs "Gleisdreieck" besser Rechnung tragen: Die Geschosshöhe sollte die Firsthöhe des Bahnhofs-Komplexes nicht überragen. Bitte informieren Sie mich im Rahmen der Abwägung über die Stellungnahme des Denkmalschutzes zu dieser Thematik.

Es ist davon auszugehen, dass das aktuell schon an seine Belastungsgrenze stoßende Straßenverkehrsnetz in der näheren Umgebung (nicht nur zu Spitzenzeiten) überlastet sein wird. Vor diesem Hintergrund wird um Mitteilung und konkrete Festlegung im Verfahren gebeten, wie hier Abhilfe geschaffen werden soll.

Bei der Präsentation der Wettbewerbsergebnisse ist u.a. angeführt worden, dass der überwiegende Teil der künftigen Nutzer der geplanten Gebäude ausschließlich den ÖPNV nutzen wird. Es ist davon auszugehen, dass dies nicht zutreffend ist. Diese Annahme wird durch die aktuelle Verkehrsstatistik, in der die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel betrachtet wird, nicht bestätigt. Vielmehr ist beim derzeitigen tatsächlichen Mobilitätsverhalten / der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr viel Individualverkehr mit Pkw zu beobachten.

*(Hinweis: Das zu erstellende Verkehrsgutachten wird seitens der Anwohner ggf. einem Gutachter zur Plausibilitätsprüfung vorgelegt.)*

Es wird darum gebeten, die Anzahl der zu errichtenden Tiefgaragenplätze ins Verhältnis zu den potenziell benötigten Stellplätzen für Pendler/Berufstätige, Anwohner, Hotelgäste und sonstiges Publikum zu setzen. Darauf, dass bereits seit Parkeröffnung sowie durch zunehmende Häufigkeit und Größe der Veranstaltungen in der "Station Berlin" die Parkplatzsituation im Quartier merklich angespannter ist als vorher, wird ausdrücklich hingewiesen. Die derzeitigen Anwohner sind bereits jetzt – insbesondere bei der Durchführung von Veranstaltungen in der „Station“ regelmäßig eingeschränkt und behindert.

Im Verfahren ist sicherzustellen, dass im weiteren Verlauf (Baugenehmigungsverfahren usw.) die Sicherheit der Anwohner, insbesondere die der Kinder, sowie der Parkbesucher und Radfahrer, gewährleistet wird und dass ein dauerhafter Zugang von Rettungsfahrzeugen garantiert wird. Bereits jetzt ist die Verkehrssituation während Veranstaltungen und Messen in der Station Berlin nicht ausreichend geregelt. Das Ordnungsamt ist darüber informiert, dass bereits aktuell immer wieder Gefährdungssituationen auftreten. Eine Verschlechterung muss ausgeschlossen werden, vielmehr ist durch geeignete Maßnahmen auf eine Verbesserung hinzuwirken.

Es ist festzulegen, dass die zu erfolgenden Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in der nahen Umgebung durchgeführt werden, um zu gewährleisten, dass tatsächlich die Betroffenen von dem Ausgleich profitieren.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird darauf hingewiesen, dass die Lärmbelästigung der Anwohner durch das Tempelhofer Ufer bereits jetzt im gesundheitsschädlichen Bereich liegt. Es ist (zuerst durch Baustellen- und später durch Lieferverkehr sowie Fahrzeuge der Ver- und Entsorgung) mit einer erheblichen Verschlechterung zu rechnen. Dies ist zu vermeiden bzw. durch geeignete Maßnahmen zur Kompensation / Lärmdämmung zu minimieren.

Es ist der Öffentlichkeit mitzuteilen, warum ein Planungsziel verfolgt wird, welches laut Planbegründung die Ziele mehrerer Teilpläne (Umwelt, Biotop/Artenschutz, Landschaft, Klima) nicht berücksichtigt. Durch die vorgelegte Planung soll im Herzen Berlins -in Zeiten des Klimawandels- ein Großprojekt legalisiert werden, das den eigenen im STEP Klima artikulierten Richtlinien zuwider läuft.