

Offener Brief zur Entscheidung über den B-Plan 7-66VE

Berlin, 08.06.2016

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir möchten Sie ansprechen als Senator für Stadtentwicklung und Umwelt, als Eigentümer, als Planer in der Verwaltung, als Anwohner und als Interessierte, sowie als Bezirksverordnete, die letztendlich über den Bebauungsplan Bautzener Brache zu entscheiden haben.

Wir bedauern es sehr, dass auf der Einwohnerversammlung am 28. April 2016 zwar wesentliche Argumente vorgebracht wurden, aber eine inhaltliche Diskussion und Klärung nicht mehr stattfinden konnte.

Aus unserer Sicht sind es öffentliche Interessen, die durch den Bebauungsplan Bautzener Brache in der jetzigen Form stark berührt werden. Wir halten weitere Klärungen für notwendig, um Lösungen zu finden. Wir sind bereit, mit allen Beteiligten und Interessierten zu sprechen. Verhandlungen hinter verschlossenen Türen halten wir - gerade weil hier öffentliche Interessen berührt werden - für nicht geeignet.

Folgende Sachverhalte erscheinen uns besonders wichtig:

Es gibt keine Abstimmung der Bebauungsplanung mit den künftigen Projekten der Bahn, also der neuen S-Bahnlinie S 21 und dem Umbau des Bahnhofs Yorckstraße, der auf zwei Bahnsteige erweitert werden soll. Der vier Meter breite Fahrradweg ohne Wendefläche zwischen der geplanten neuen Bebauung und der Bahn wird nicht als Rettungsweg für den neuen Bahnhof geeignet sein. Für jeden neuen Bahnhof müssen Evakuierungskonzepte entwickelt werden. Das wird nicht ohne die westlich benachbarte Fläche funktionieren.

Für den Bau des Bahnhofs und der Bahnstrecken wird eine Baulogistikfläche auf dem westlich gelegenen Grundstück benötigt. Ohne die Verfügbarkeit des Grundstücks wird die Baulogistik sehr kompliziert und sehr teuer werden. Laut amtlicher Kostenschätzung ist das Grundstück an der Bautzener Brache zurzeit ca. 1,5 Mio. € wert. Die durch die kompliziertere Baulogistik zusätzlich entstehenden Kosten werden sicher weit über diesem Betrag liegen. Bezahlt werden müssten diese Mehrkosten letztlich vom Land Berlin. Kostensparend wäre es, die für die Baulogistik und für die Rettungswege notwendigen Flächen jetzt zu erwerben – solange noch kein Baurecht besteht.

Im Westpark des Gleisdreiecks werden in naher Zukunft ca. 4,4 ha Grünfläche für den Bau der S-Bahnlinie S 21 und den Bau der Stammbahn von Berlin nach Potsdam wegfallen. Der Rest des ca. 5 ha großen Westparks wird verlärmert und völlig überlaufen sein.

Die 2,2 ha große Fläche der Bautzener Brache ist geeignet, diesen Wegfall von Erholungsfläche wenigstens teilweise zu kompensieren. Die Bautzener Brache ist die ideale Ergänzung der Parklandschaft des Gleisdreiecks, aus drei Gründen:

- Topografisch ist die Bautzener Brache Teil der Bahnlandschaft des Gleisdreiecks und des Flaschenhalses. Hier gibt es eine historisch gewachsene Kante zwischen bebauter Stadt und dem Bahngelände als Freiraum. Die Bautzener Brache liegt genau an der Stelle, an der das Bahngelände vom künstlichen Einschnitt in die Teltower Platte zum künstlichen Plateau im Urstromtal der Spree wird. Diese Besonderheit im Stadtbild sollte nicht zugebaut werden, sondern sichtbar bleiben. Der Blick von der Monumentenbrücke nach Norden auf die Bahnlandschaft und die Stadtsilhouette von der Staatsbibliothek im Westen bis Alexanderplatz im Osten ist einzigartig und sollte freigehalten werden.
- Die ehemaligen und aktuellen Bahnflächen sind wichtige, klimatisch wirksame Schneisen für die gesamte Stadt. Angesichts der globalen Klimaentwicklung ist der Erhalt solcher Schneisen unverzichtbar.
- Der Erhalt der Bautzener Brache zum Erhalt der Biotopverbindungen entlang der Bahnstrecken stellt eine Forderung der Naturschutz- und Umweltverbände dar. Dies hat der BUND in seinem Schreiben an den Bezirk im April 2016 sehr deutlich gemacht.
- Die Bautzener Brache ist ein Missing-Link im Nord-Süd-Fahrradweg. Der Nord-Süd-Fahrradweg könnte westlich der Bahn dann ohne Unterbrechung vom Südkreuz bis zum Potsdamer Platz führen. Der aufwendige Wechsel auf die Ostseite der Fernbahn an der Monumentenbrücke würde entfallen.

Die Tatsache, dass ein großer Teil der 300 geplanten Wohnungen aufgrund der Nähe zur Bahn als „akustische Käfige“ ausgebildet werden muss, ist nicht vereinbar mit den grundlegenden Ansprüchen an gesunde Lebensverhältnisse wie

sie in §1 des Baugesetzbuches formuliert sind. Dass Lärm krank macht, ist medizinisch erwiesen. Die Tatsache, dass die 15% Sozialwohnungen (oder 10% der Wohnfläche) genau in den Bereichen liegen, die besonders lärmbelastet sind, zeigt einen zynischen Umgang mit dem Problem.

Die so dicht benachbarte Lage zur Bahn erfordert besondere bauliche Maßnahmen, die, die Bauerstellungskosten in die Höhe treiben. Es kann an dieser Stelle in keinem Fall von günstigem Wohnungsbau die Rede sein.

Natürlich sehen auch wir den dringenden Bedarf nach Wohnungen.

Es gibt jedoch in unmittelbarer Nähe eine etwa gleichgroße Fläche, die viel besser für eine Bebauung geeignet ist und keins der Probleme der Bautzener Brache aufweist: Die Fläche der Berliner Stadtreinigung zwischen Monumenten- und Kolonnenstraße, die zurzeit hauptsächlich als Parkplatz genutzt wird. Gegenüber einer Bebauung der Bautzener Brache hat diese Fläche vier Vorteile:

- Die städtebauliche Kante der Schöneberger Insel zwischen Yorckdreieck im Norden und Bahnhof Südkreuz zum Bahngelände würde vervollständigt.
- Die über das Bahngelände verlaufende Belüftungsbahn würde nicht eingeschränkt.
- Der Abstand der Wohnungen zu den Lärmquellen des Verkehrs wäre wesentlich größer.
- Die Fläche befindet sich im Eigentum des Landes Berlin. Der Anteil an Sozialwohnungen könnte dort also wesentlich größer werden.

Laut verabschiedetem Zentren Konzept des Berliner Abgeordnetenhauses ist an der Bautzener Straße kein Zentrum vorgesehen, da die Kaufkraft in die bestehenden Zentren gelenkt werden soll, um diese zu stärken. Von dieser Festlegung soll abgewichen werden, indem dort 1600 m² Verkaufsfläche für einen Vollsortimenter vorgeschlagen werden. Zur Versorgung des Kiezes sind die 1600 m² nicht erforderlich und völlig überdimensioniert. Es würde zwangsläufig zu einer unnötigen und erheblichen verkehrlichen Belastung der Bautzener Straße führen, da überörtlicher PKW –Verkehr hineingezogen werden muss, damit der Vollsortimenter rentabel wäre.

Dass hier vom Regelwerk und Sinn des Zentren Konzepts abgewichen werden soll, ist umso unverständlicher als in ca. 300 m Luftlinie/fußläufiger Entfernung weiter nördlich gerade der Bebauungsplan „Urbane Mitte Gleisdreieck“ in der Bearbeitung ist, in dem eine enorme Verdichtung mit 120.000 m² Bruttogeschossfläche vorgeschlagen wird. Obwohl als Nutzung am Gleisdreieck überwiegend Dienstleistung und Handel gedacht sind, soll dort mit Verweis auf das Zentrenkonzept kein großflächiger Einzelhandel zulässig sein. Anders an der Bautzener Brache! Vermutlich sollen damit dem Grundstückseigentümer üppige Mehreinnahmen aus der Vermietung verschafft werden.

Zusammenfassend zeigen die hier aufgeführten Punkte, dass die Bauplanung für die Bautzener Brache nicht alternativlos ist. Noch besteht kein Baurecht. Noch können Sie dazu beitragen, die Weichen in Richtung einer nachhaltigen Stadtentwicklung zu stellen.

Wir sind bereit, ohne Vorbehalte mit allen Beteiligten über die Sachverhalte zu sprechen. Das macht nur Sinn, wenn es vor der politischen Entscheidung durch die BVV Tempelhof-Schöneberg zur Bebauungsplanung nochmal zu einem öffentlichen Gespräch kommt.

UnterzeichnerInnen:

A. Bähr, C. Albert; Anwohnerinitiative Flaschenhals

M. Funk, Stadtplanung von Unten

J. Rekus, Anwohnerin Bautzener Straße

E. Achilles, M. Seidenstücker; ehem. Mitglied Projektbegleitende Arbeitsgruppe Gleisdreieckpark

M. Bauer , <http://gleisdreieck-blog.de>