

# Erhalt des Parks am Gleisdreieck - oder Bau der ‚Urbanen Mitte‘?

Das Hauptargument, mit dem bislang vom Baustadtrat von Friedrichshain-Kreuzberg, Florian Schmidt, Zweifel an der Vereinbarkeit des Parks am Gleisdreieck und des Bauvorhabens ‚Urbane Mitte‘ weggewischt wurden: Beide entstammen einem gemeinsamen Konzept zur Entwicklung des Areals Gleisdreieck, dessen Grundzüge im städtebaulichen Rahmenvertrag zum Gleisdreieck 2005 verankert wurden; und deswegen „*stehen die Entwicklung des Parks am Gleisdreieck und des Baufelds ‚Urbane Mitte‘ in keinem Widerspruch*“.

## Aber was ist dran an dieser Behauptung?

Die in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen<sup>1</sup> festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bebauungsplan von Bedeutung sind, werden bei der Aufstellung berücksichtigt. Dazu sieht das BauGB (Baugesetzbuch)<sup>2</sup> vor, dass zum Bebauungsplan eine Umweltprüfung durchgeführt wird, in der die Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter ermittelt, beschrieben und bewertet werden. Das Ergebnis wird im Umweltbericht dargestellt und in der Abwägung des Bebauungsplans berücksichtigt. - So zumindest die Theorie.

Im Rahmen der Umweltprüfung wurde u.a. festgestellt, dass der Bebauungsplan VI-140cab ‚Urbane Mitte Süd‘ „*erhebliche Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild*“ vorbereitet. „*Insbesondere die natürlichen Bodenfunktionen, die Grundwasserneubildungsfunktion und die Rückhaltefunktion von Niederschlägen werden erheblich beeinträchtigt.*“

In der Abwägung der Ergebnisse der schutzgutbezogenen Prüfbereiche der Umweltprüfung heißt es dann aber immer wieder, wortwörtlich oder sinngemäß:

*„Im Ergebnis der Abwägung überwiegt das Ziel, im Plangebiet ein Stadtquartier mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV im Zentrum Berlins zu schaffen. Die Planung wird nicht geändert.“*

Bei den negativen Umweltauswirkungen sticht die im Fachgutachten „Windkomfortanalyse“<sup>3</sup> belegte gravierende Verschlechterung des Windkomforts im Park am Gleisdreieck infolge des Baus der ‚Urbanen Mitte‘ hervor, da die geplanten Gebäudestrukturen deutlich höher sind als die Gebäude im Umfeld. Dieser Höhenunterschied und auch die Anordnung der Gebäude verursachen starke Kanalisierungs- und Düseneffekte. „*Dies führt auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe zu einer deutlich geänderten mittleren Windgeschwindigkeit auf der Westseite des Beurteilungsgebietes und in den engen Bereichen zwischen den Gebäuden.*“<sup>4</sup>

Bei der Erstellung der Windkomfortanalyse wurden die Kriterien der Deutschen Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) zum Windkomfort angewendet, bei denen zwischen vier Bereichstypen nach Art der Aktivität unterschieden wird. Je länger der Aufenthalt, desto höher die Anforderungen an den Windkomfort. Die Beurteilung der Windkomfortverhältnissen erfolgt anhand von mittleren Windgrenzgeschwindigkeiten und deren Überschreitungshäufigkeit. Siehe dazu folgende Übersicht:

---

1 insbesondere das BauGB §1 Abs. 3 Satz 1 und 2) sowie, u.a.; das Bundesnaturschutzgesetz; das Bundes-Bodenschutzgesetz; das Landschaftsprogramm u.a. mit den Teilplänen Naturhaushalt/Umweltschutz, Landschaftsbild, Erholung und Freiraumnutzung sowie Gesamtstädtische Ausgleichsfunktion; der Stadtentwicklungsplan Klima / Klima KONKRET / Klima 2.0.

2 § 2 Abs. 4 BauGB, § 2a BauGB und § 4c BauGB

3 GEO-NET Umweltconsulting GmbH: Windkomfortanalyse für die Bebauungspläne VI-140caa "Urbane Mitte Nord" und VI-140cab "Urbane Mitte Süd" in Berlin, September 2021

4 Siehe Windkomfortanalyse S. 15

| Kategorie DGNB | Böengeschwindigkeit | Überschreitungshäufigkeit | Beurteilungskriterien   |
|----------------|---------------------|---------------------------|---|
| <b>A</b>       | > 6 m/s             | Maximal 5 %               | <b>Keine Windkomfortprobleme zulässig</b><br>In Parks, Warte- und Ruhebereichen, Außen-<br>gastronomie, auf Spielplätzen,...  |
| <b>B</b>       | > 8 m/s             | Maximal 1 %               | <b>Flächen für längeren Aufenthalt</b><br>Stadtmarktplätze, Fußgängerzonen, Einkaufs-<br>straßen, Straßen mit hohem Anteil an Geschäf-<br>ten und Schaufenstern,...                 |
| <b>C</b>       | > 10 m/s            | Maximal 1 %               | <b>Flächen für kurzzeitige Aufenthaltszeit</b><br>Verkehrsbereiche ohne Aufenthaltsfunktion<br>(Straßen, die als Durchweg dienen, ohne Nut-<br>zung wie Einkaufen oder dergleichen) |
| <b>D</b>       | > 13 m/s            | Maximal 1 %               | <b>Zulässig an Gebäudeecken</b><br>Problemloses Laufen  |

**Tabelle 1:** Kriterien zur Beurteilung der Windverhältnisse des DGNB nach Lohmeyer et al. (1992).

Quelle: Windkomfortanalyse S. 13

Parkanlagen wie der Park am Gleisdreieckpark fallen in die Klasse A, in der keine Einschränkungen in der Aufenthaltsqualität durch verminderten Windkomfort zulässig sind.

#### **Das Ergebnis der Windkomfortanalyse lautet jedoch:**

*Beim „Gesamtprojekt ‚Urbane Mitte‘ (Abb. 17) (...) kommt es besonders auf der westlichen Seite des Gebietes im Grünbereich des Gleisdreiecks, sowie südlich des Plangebietes zu signifikanten Einschränkungen des Windkomforts in allen Klassen. Hier treten größere Überschreitungshäufigkeiten von Böengeschwindigkeiten auf, als nach den Bereichskategorien für ausreichenden Windkomfort zulässig ist.“<sup>5</sup>*

Das Ausmaß der Einschränkungen wird in den folgenden Abbildungen verdeutlicht:

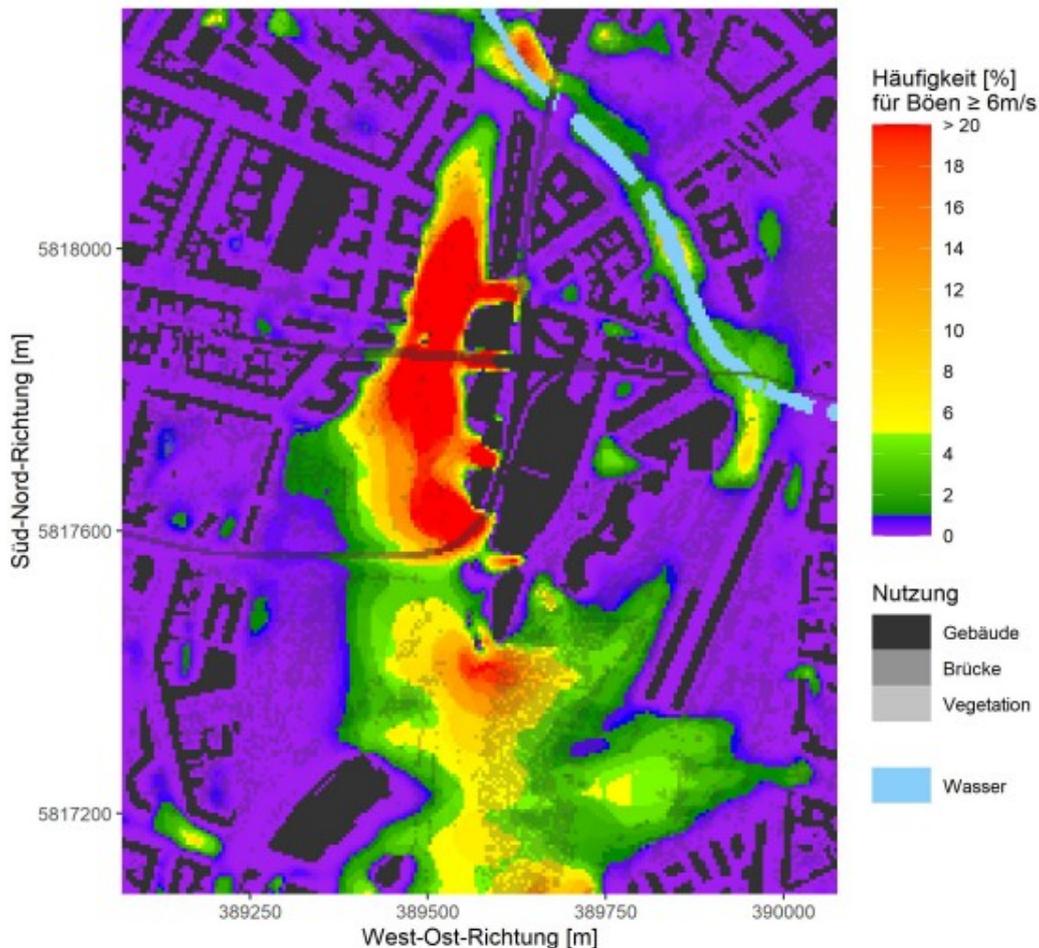


**Abb. 17:** Potentielle Verteilung der Windkomfortklassen nach DGNB Kriterien zum Windkomfort für den Plan-Fall B (Gesamtprojekt „Urbane Mitte“).

Quelle: Windkomfortanalyse S. 25: Signifikante Einschränkungen des Windkomforts in allen Klassen

Während in grün gekennzeichneten Gebieten alle Windkomfortklassen A bis D eingehalten werden, werden in wesentlichen Bereichen des Parks am Gleisdreieck nur noch die Anforderungen an die Klasse C (Verkehrsbereiche ohne Aufenthaltsfunktion) erfüllt – siehe rote Kennzeichnung – bzw. völlig fehlender Windkomfort – siehe rosa Kennzeichnung – festgestellt. Die blaue Kennzeichnung steht für die Klassen B und C; die Anforderungen an den Windkomfort für Parkanlagen (Klasse A) werden demzufolge auch hier nicht erfüllt. Aber auch im Ostpark gibt es in Teilbereichen deutliche Einschränkungen. Hier fällt außerdem auf, dass der Möckernkiez nur teilweise abgebildet ist und genau dort fehlt, wo es anscheinend einen weiteren Bereich mit Windkomfortproblemen gibt (siehe die blau und rot gekennzeichneten Teilflächen); hier wäre zu überprüfen, ob das Auslassen dieses Bereichs bei der Windkomfortprüfung gerechtfertigt ist.

Die folgende Abbildung bezieht sich den Erfüllungsgrad der für den Park am Gleisdreieck maßgeblichen Kriterien der Klasse A (mit Überschreitungshäufigkeit der Böengeschwindigkeiten ab 6 m/s von max. 5%).

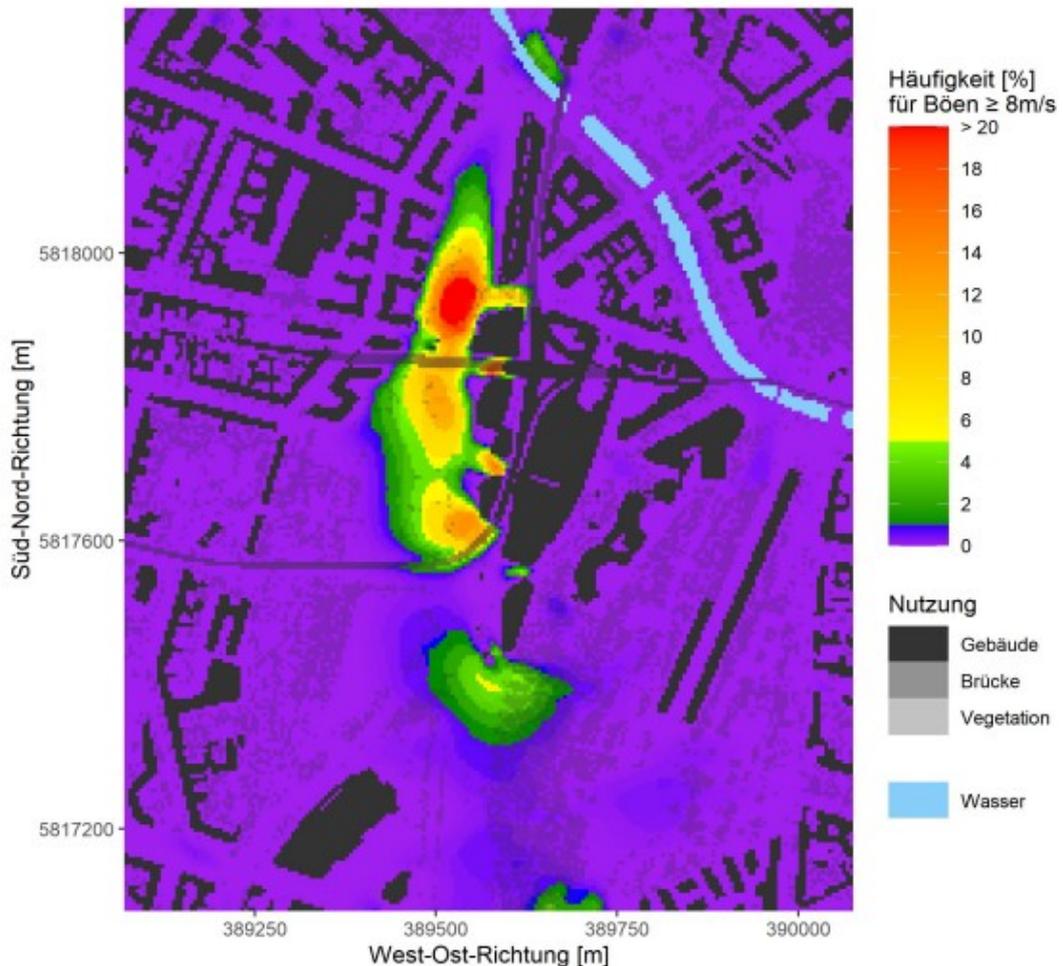


**Abb. 11:** Überschreitungshäufigkeit der Böenwindgeschwindigkeit 6 m/s in 2 m Höhe für den Plan-Fall B (Gesamtprojekt „Urbane Mitte“).

Quelle: Windkomfortanalyse S. 19

Sprichwörtlich im grünen Bereich liegen nur Teilbereiche des Parks; besonders im Westpark nördlich der Trasse der U2 werden die Anforderungen für Windkomfort in Parkanlagen nur in sehr wenigen Teilbereichen erfüllt. Da eine entsprechende Angabe im Gutachten fehlt, hier die Schätzung, dass es nur auf 25%, max. 30% der Fläche des Parks am Gleisdreieck keine signifikanten Windkomfortprobleme gibt.

Noch deutlicher ist das Ausmaß der Windkomfortprobleme bei der Betrachtung des Erfüllungsgrads der Kriterien der Klasse B mit Überschreitungshäufigkeit der Böengeschwindigkeiten ab 8 m/s von max. 1%: Hier werden in allen grün bis rot gekennzeichneten Bereichen noch nicht einmal die Anforderungen an den Windkomfort der Klasse B erfüllt. In den rot gekennzeichneten Bereichen wird die zulässige Überschreitungshäufigkeit um mehr als das 20 (!)-fache des Zulässigen überschritten.



**Abb. 12:** Überschreitungshäufigkeit der Böenwindgeschwindigkeit 8 m/s in 2 m Höhe für den Plan-Fall B (Gesamtprojekt „Urbane Mitte“).

Quelle: Windkomfortanalyse S. 20

Die Auswirkungen des Bauvorhabens insbesondere auf den Bereich des Westparks nördlich der U1/U3-Trasse betreffen u.a. die zentrale Begegnungsstätte im Park mit Kinderspielplatz, Tischtennisplatten, Basketballfläche, Trampolins und einer gummierten Fläche mit Höhenunterschieden, auf der sich insbesondere Kinder auf Fahrrädern, Skateboards und Rollschuhen ausprobieren.

Im Klartext heißt das:

**Falls an dem Bauvorhaben ‚Urbane Mitte‘ festgehalten wird, werden wesentliche Teile des Parks am Gleisdreieck zu Grünflächen ohne jegliche Aufenthaltsqualität degradiert.**

Selbst Laufen im Park ohne Windprobleme wird nicht mehr gewährleistet sein.

Im vom Bezirk erstellten Umweltbericht zu den Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft heißt es dann jedoch letztendlich im Ergebnis lapidar:

*„Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEONET 2021a).“*

Wie bitte? Wie kann es zu einer derartigen Verdrehung der Fakten kommen?

Und hat sich denn im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg im Rahmen der Begründung des Bauvorhabens immer noch niemand mit der Windkomfortanalyse beschäftigt?

Der zitierte Satz findet sich tatsächlich im Gutachten, ist aber aus dem Zusammenhang des hier beleuchteten Windkomforts gerissen. Tatsächlich bezieht er sich auf die Untersuchung möglicher Gefahren durch Wind, die mittels eigenständiger Kriterien geprüft wurden (siehe Kap. 2.4.4 zur Windgefahr. vs. Kap. 2.4.3 zum Windkomfort). Bei der Beurteilung der Aufenthaltsqualität von Parkflächen ist der Windkomfort relevant. Entsprechend heißt es im Gutachten:

*“Während die durch das Auftreten von starken Böen definierte Windgefahr durch die geplanten Gebäudestrukturen keine Grenzwerte überschreitet, kommt es bei der Klassifizierung des Windkomforts zu sichtbaren und weiträumigen Veränderungen aufgrund der Modifikation des Windströmungsfeldes und der Zunahme der Häufigkeiten von mittleren Windgeschwindigkeiten und Windböen.”<sup>6</sup>*

Aber auch ohne einen Blick in das Gutachten hätte bei der eingehenden Prüfung im Rahmen der Abwägung zum Thema Windkomfort eigentlich auffallen müssen, dass “gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse” nichts über die Aufenthaltsqualität im Park aussagen.

Diese und andere verzerrende Darstellungen setzen sich jedoch in der Abwägung zum Thema Windkomfort fort, sowohl im Umweltbericht als auch bei der Abwägung der Stellungnahmen zum Thema Windkomfort im Rahmen der Bürgerbeteiligung<sup>7</sup>. Z.B. wird behauptet, die Ergebnisse der Windkomfortanalyse von 2021 hätten sich im Vergleich zum Gutachten von 2018 „*nur unwesentlich geändert*“.

Das – übrigens vom Investor in Auftrag gegebene - Gutachten aus 2018 musste wegen völlig überholter Eingangsdaten betreffend die örtlichen Gegebenheiten des Beurteilungsgebiets überarbeitet werden. Es basierte auf der Bebauung vor der Jahrtausendwende und so fehlten u.a. die Bebauung an der Flottwellstraße und der Dennewitzstraße (Westpark) sowie der Möckernkiez (Ostpark). Tatsächlich war das Untersuchungsergebnis der Altversion des Gutachtens aus Investorensicht deutlich günstiger<sup>8</sup>.

Mit dem gleichen gravierenden Fehler waren übrigens auch andere Umweltgutachten behaftet. Im Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg war dies trotz angeblich gründlicher Prüfung und Abwägung nicht aufgefallen; die Korrektur erfolgte erst infolge der Bürgerbeteiligung, wo u.a. die fehlende Randbebauung und die daraus folgende Unbrauchbarkeit der Gutachten thematisiert wurden.

Bei der Abwägung der Stellungnahmen zum Thema Windkomfort sind noch weitere Falschdarstellungen zu bemängeln, so z.B. geballt unter der Überschrift „*Windkomfort nach Kriterien des DGNB*“:

*„Generell ist festzuhalten, dass Böen stärker als 8 m/s nur mit sehr geringer Häufigkeit auftreten. Wind mit einer Stärke von 5,5-7,9 m/s entspricht einer mäßigen Brise und einer Windstärke von 4 Beaufort, mit einer Stärke von 8,0-10,7 m/s einer frischen Brise und einer Windstärke von 5 Beaufort. Nach den DGNB-Kriterien bedeutet das, dass unter Berücksichtigung des Windkomforts die Aufenthaltsqualität für einen längeren Aufenthalt überwiegend gegeben ist.“*

Dazu folgende Kommentare:

1. Zunächst zum Kontext: Wie schon oben mit Bezug auf die gutachterliche Windanalyse beschrieben sind Böen stärker als 8 m/s beim Bereichstyp B relevant. Parkanlagen gehören zum Bereichstyp A

6 Windkomfortanalyse S. 3, Zusammenfassung

7 Siehe Anlage 9 der Begründung zum Bauvorhaben Teil A Kapitel V Absatz 10.2, C22\_Windkomfort

8 Dazu im Gutachten aus 2018: „*Insgesamt werden im Mittel über alle untersuchten Aufenthaltsbereiche auf dem größeren Teil der beurteilten Fläche (55 %) die Windkomfortkriterien erfüllt.*“

mit den striktesten Anforderungen an den Windkomfort. Die zulässige Obergrenze von Böengeschwindigkeiten beträgt hier 6 m/s.

Die im Gutachten enthaltenen Untersuchungsergebnisse zu Böengeschwindigkeiten von mehr als 8 m/s und 10 m/s und deren Überschreitungshäufigkeiten verdeutlichen, dass selbst die DGNB-Kriterien für die Klassen B bis D in weiten Teilen des Beurteilungsgebiets nicht annähernd eingehalten werden.

2. Die Behauptung „*dass Böen stärker als 8 m/s nur mit sehr geringer Häufigkeit auftreten*“ stammt nicht aus dem Gutachten und könnte kaum falscher sein, siehe die Ausführungen oben mit Abb. 12: Gemäß Gutachten werden in weiten Bereichen des Parks Windböen von über 8 m/s um mehr als das 20-fache der zulässigen Überschreitungshäufigkeit von 1% prognostiziert.
3. Der Hinweis auf die Windstärken nach Beaufort ist verharmlosend und zudem irrelevant, siehe die oben bereits beschriebenen Kriterien der DGNB und Tabelle 1. Windstärken nach Beaufort dienen nicht der Messung des Windkomforts gemäß den Kriterien der DGNB und finden dementsprechend im Gutachten keine Erwähnung.
4. Die Behauptung, dass „*die Aufenthaltsqualität für einen längeren Aufenthalt überwiegend gegeben ist*“ entbehrt jeder Grundlage. Wie das Gutachten unter Bezug auf die DGNB-Kriterien ausführlich darlegt, wird der Windkomfort noch nicht einmal nach den Kriterien für die Klasse D (problemloses Laufen z.B. an Gebäudeecken) erfüllt.

Ein weiterer Kunstgriff, mit dem die Bewertung der Windkomforteinschränkungen in der Abwägung so viel harmloser klingt als die Ergebnisse des Gutachtens: Man beleuchtet nur die Auswirkungen des Baufelds Süd auf das Umfeld. Dieses Baufeld besteht nur aus zwei Türmen mit deutlich geringeren Gebäudehöhen (49 und 25 m ü. Gelände) als die fünf Türme des Baufelds Nord; dementsprechend ist die Baumasse wesentlich geringer als die des Gesamtprojekts. Dies widerspricht dem festgelegten Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung, gemäß dem die Auswirkungen des gesamten Bauvorhabens ‚Urbane Mitte‘ auf das Schutzgut Klima/Luft berücksichtigt werden müssen. Der Grund: Kumulierende Wirkungen sollen ausgeschlossen werden<sup>9</sup>, denn gemäß Umweltbericht bewirkt die Umsetzung des gesamten Quartiers ‚Urbane Mitte‘ eine Potenzierung der Wirkungen auf das Schutzgut Klima.

Dennoch bezieht sich der Umweltbericht bei der Bewertung der Auswirkungen auf den Windkomfort im Wesentlichen nur auf das Baufeld ‚Urbane Mitte Süd‘.

Nach all den nachgewiesenen Fehlern erstaunt das Ergebnis der Abwägung zum Thema Windkomfort wohl eher nicht:

*„Die Inhalte der Windkomfortanalyse und die Bewertung in der Umweltprüfung werden in die Abwägung eingestellt. Unter Berücksichtigung aller Belange überwiegen in der Abwägung die Belange des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden im Wege der Flächenkonversion sowie der innerstädtischen Nachverdichtung zur Entwicklung eines Stadtquartiers mit Kerngebietscharakter an einem zentralen und wichtigen Umsteigepunkt des ÖPNV.“*

**An dem Bauvorhaben ‚Urbanen Mitte‘ mit den sieben Hochhäusern soll also trotz der desaströsen Auswirkungen auf den Park am Gleisdreieck, die zu diesem Zweck verschwiegen werden, festgehalten werden.**

Aber wäre es denn überhaupt zulässig, den Park am Gleisdreieck der ‚Urbanen Mitte‘ zu opfern und zu einem Stadtgrün ohne Erholungsfunktion für die Bevölkerung zu degradieren?

<sup>9</sup> Aus dem Umweltbericht: „Die für das Quartier ‚Urbane Mitte‘ abgegrenzten Untersuchungsräume richteten sich nach den möglichen Umweltauswirkungen. Hauptkriterien für die Abgrenzung waren die Reichweiten der Auswirkungen der Planung (Wirkfaktoren) sowie die an das Quartier ‚Urbane Mitte‘ angrenzenden Nutzungen mit ihren spezifischen Empfindlichkeiten und die örtlichen Gegebenheiten. (...) Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Klima/Luft umfasst neben dem Quartier ‚Urbane Mitte‘ die angrenzenden empfindlichen bestehenden Nutzungen mit dem Park am Gleisdreieck und der Bebauung an der Flottwellstraße sowie die umliegenden Hauptverkehrsstraßen, da hier Auswirkungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen möglich sind. Analog werden für den Bebauungsplan VI-140cab ‚Urbane Mitte Süd‘ für das Schutzgut Klima/Luft die Auswirkungen in diesen Bereichen mitbetrachtet.“

Diese Frage muss an anderer Stelle beantwortet werden, aber hier ein paar Anmerkungen. Der Park am Gleisdreieck ist eine öffentlich gewidmete Grünanlage und unterliegt den Bestimmungen des Grünanlagengesetzes des Landes Berlin (Gesetz zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung der öffentlichen Grün- und Erholungsanlagen (Grünanlagengesetz – GrünanlG)). Dazu gibt es u.a. die Charta für das Berliner Stadtgrün.

Der Park dürfte aber alleine schon deswegen Schutzstatus haben, da er Ausgleich für die Bebauung des Potsdamer und Leipziger Platzes, der Bahnstrecke Berlin-Hannover sowie der Baufelder Yorckdreieck, Flottwellstraße Mitte und Möckernkiez ist. Eingangs waren hier ja schon die im Umweltbericht konstatierten „erheblichen Beeinträchtigungen auf den Naturhaushalt und das Landschaftsbild“ durch das Bauvorhaben thematisiert worden. Darin heißt es auch, dass „nur ein sehr geringer Teil (...) planintern gemindert bzw. ausgeglichen werden“ kann, und dass ein Ausgleich im Park am Gleisdreieck nicht möglich ist, da dieser bereits Ausgleichsfläche ist. Daher soll der Ausgleich für die erheblichen Eingriffe des Bauvorhabens im Volkspark Friedrichshain entstehen.

Zur Erholungsfunktion, die der Park am Gleisdreieck auch weiterhin bieten sollte: In der Begründung zum Bebauungsplan findet sich die Feststellung, dass bei der ‚Urbanen Mitte‘ keine landschaftsbezogene Erholungsnutzung geplant ist, diese aber durch den „unmittelbar angrenzenden Park am Gleisdreieck abgedeckt“ ist.

### **Anwohner: Aufgepasst!**

Hinsichtlich der negativen Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Windkomfort ist noch ein weiterer wichtiger Aspekt zu erwähnen, nämlich die potentiell sinkende Aufenthaltsqualität auf den Außenflächen parkseitiger Wohnungen. Insbesondere bei der an den Westpark angrenzenden Bebauung finden sich in den obigen Abbildungen Indizien dafür. Wie bereits oben angemerkt, sollte auch geprüft werden, ob der Möckernkiez in der Windkomfortanalyse adäquat berücksichtigt worden ist.

Um den Einfluss des Bauvorhabens auf die Windverhältnisse im Bereich der Außenflächen der bestehenden Randbebauung zu bewerten, müssten entsprechende Untersuchungen auf 10 und auf 20 m erfolgen. In der Altversion des Windkomfortgutachtens waren diese noch enthalten. Trotz der in diesem Gutachten fehlenden Randbebauung zeigte sich dort bereits eine deutliche Zunahme von Böenstärken und -häufigkeiten in 10 und 20 m Höhe. Über den Grund, warum diese Szenarien in der Neuversion nicht mehr beleuchtet wurden, lässt sich nur spekulieren – aber die Verringerung der Aufenthaltsqualität auf den Außenflächen der Wohnungen am Westpark und somit auf deren wohnwirtschaftliche Nutzbarkeit dürfte erheblich sein.

Gemäß Untersuchungsrahmen der Umweltprüfung zählen übrigens nicht nur der gesamte Westpark, sondern auch die Randbebauung des Westparks östlich der Flottwell- und Dennewitzstraße und der Wohnungen am Debis-Parkhaus zum „Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung“ und zum Schutzgut „Klima/Luft“. Der Bezirk kann sich daher nicht vor einer umfassenden Prüfung der Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Randbebauung insbesondere am Westpark drücken.

### **Fazit:**

**Wenn der Park erhalten werden soll, können nicht direkt daneben die geplanten Hochhäuser entstehen. Die Befürworter des Bauvorhabens ‚Urbane Mitte‘ müssen in puncto Zukunft des Parks endlich Farbe bekennen.**

**So lange die ‚Urbane Mitte‘ noch nicht vom Tisch ist, muss eine umfassende (also inklusive der Auswirkungen auf die Randbebauung inklusive des gesamten Möckernkiezes), unabhängige Windkomfortanalyse erstellt werden, nach Möglichkeit im Windkanal.<sup>10</sup>**

---

<sup>10</sup> „Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bebauungsplans angemessener Weise verlangt werden kann.“