

Bebauungsplan 7-66 VE, **Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB**

Ich lehne die vorgeschlagene Bebauung der Bautzener Brache ab. Die Bautzener Brache soll als wohnungsnahe Grünfläche gesichert werden

- weil ich das Bahngelände als historisch entstandenen, stadtbildprägenden Freiraum betrachte und keinen Grund sehe, die östliche Kante der Schöneberger Insel in diesen Freiraum hinein zu verschieben.
- weil es für die 300 Wohnungen einen alternativen Standort gibt: das BSR-Gelände zwischen Monumenten- und Kolonnenstraße. Dort befindet sich tatsächlich eine Lücke im Bebauungszusammenhang der Schöneberger Insel.
- weil die Bautzener Brache die letzte Fläche des Bahngeländes ist, die als ökologische Ausgleichsfläche für die zahlreichen Bauprojekte im Umkreis des Gleisdreiecks dienen kann.
- weil der Freiraum des Bahngeländes wichtig fürs Stadtklima ist.
- weil kein Versuch gemacht wird, die Menschen, die bisher auf dem Gelände wohnten, mit einzubeziehen. Der Plan basiert auf der Vertreibung dieser Menschen. In der schriftlichen Begründung des B-Plans werden sie noch nicht mal erwähnt!
- weil die 4000 Unterschriften, die im Rahmen des Bürgerbegehrens „„Erhalt der Grünverbindung entlang der Bautzener Straße“ nicht ausreichend gewichtet werden.
- weil in der schriftlichen Begründung festgestellt wird, dass die neuen Wohnungen durch Lärm belastet werden „jenseits der Schwelle zur Gesundheitsbelastung“. Dies ist unverantwortlich, zumal es Alternativen gibt, die nicht so lärmbelastet sind. (siehe Punkt BSR-Gelände)
- weil die angebliche Sozialbindung der Wohnungen nirgendwo im Plan gesichert ist.
- weil ich die Fläche als logische Verbindung sehe für Fahrradfahrer und Fußgänger zwischen dem Nord-Süd-Grünzug und dem Westpark des Gleisdreiecks.
- weil ich die Fläche als logische Biotop-Verbindung sehe zwischen dem Nord-Süd-Grünzug und dem Westpark des Gleisdreiecks.
- weil ich nicht akzeptiere, dass diese Verbindung auf einer Strecke von 280 m auf einen schmalen Streifen von ca. 10 Metern reduziert wird, der gleichzeitig als Feuerwehrezufahrt zu den neu geplanten Gebäuden und als Baustellen- und Versorgungszufahrt zum Bahnhof der S2 dienen soll.
- weil die Planung die vorhandenen historischen Spuren der Bahn nicht berücksichtigt.
- weil der Zugang zum südlichen Ende des Bahnsteigs der S2 nicht ausreichend gesichert ist und westlich der Bahn zu wenig Abstand vorgesehen ist.
- weil die Behauptung zweifelhaft ist, dass die 20 Straßenbäume den Bau überstehen und dass auf der Fläche nur 39 Bäume geschützt sein sollen. Ich fordere den Erhalt der Vegetation.
- weil auf der Fläche regelmäßig Fledermäuse beobachtet werden können.
- Ich protestiere gegen die unvollständige Auslegung der umweltbezogenen Gutachten zum Bebauungsplan und fordere die Wiederholung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung.

ZUR ERLÄUTERUNG

Ich lehne die vorgeschlagene Bebauung der Bautzener Brache vollständig ab. Die Bautzener Brache soll als wohnungsnahe Grünfläche gesichert werden, aus folgenden Gründen

STÄDTEBAU

- Die Fläche des Bebauungsplans 7-66 VE ist Teil eines historisch entstandenen Freiraums, des Bahngeländes der Anhalter Bahn. Dieser Stadtraum zwischen Schöneberg und Kreuzberg wird im Westen durch die Bebauung auf der Westseite der Bautzener Straße, auf der Ostseite durch die Hinterhäuser der Katzbachstraße begrenzt. Die westliche Bebauungskante reicht vom Yorckdreieck im Norden über die Westseite der Bautzener Straße bis zum Bahnhof Südkreuz und prägt diesen Raum. Es ist die östliche Begrenzung der Schöneberger Insel. Diese städtebauliche Kante ist stadtbildprägend und würde durch die vorgeschlagene Bebauung unkenntlich gemacht.
- Es gibt eine Alternative zur vorgeschlagenen Baufläche: das landeseigene Grundstück der BSR zwischen Monumenten- und Kolonnenstraße, das seit Jahren nur als Parkplatz für Müllautos genutzt wird. Diese Fläche ist tatsächlich eine Lücke im Bebauungszusammenhang entlang des Bahngeländes, die sinnvoll geschlossen werden könnte. Dort würden die 300 Wohnungen besser hinpassen, dort könnte eine landeseigene Wohnungsbaugesellschaft oder eine Genossenschaft Häuser bauen, bei denen nicht der Profit die oberste Richtschnur ist und deren Mieten dann nicht den Mietspiegel in der Umgebung nach oben treiben.

AUSSENBEREICH NACH §35 UND BAHNGELÄNDE

- die Fläche gilt als Außenbereich nach §35 Baugesetzbuch, also als ein Nicht-Bau-Gebiet. Dies hat das Bezirksamt selbst festgestellt. Wenn eine Kommune nun entscheidet, eine solche Fläche zum Baugebiet zu machen, muss sie gute Gründe dafür haben. Diese Gründe sehen wir hier nicht. Die Fläche ist wegen der Lärmproblematik nicht als Wohngebiet geeignet. Der dringende Bedarf an zusätzlichen Wohnungen kann hier nicht als Argument herangezogen werden, denn es gibt in unmittelbarer Nähe eine gute, nicht so lärmbelastete Alternative, das BSR-Gelände zwischen Monumenten- und Kolonnenstraße. Im Jahr 2009 hat sich das Bezirksamt für eine Selfstorage-Gebäude stark gemacht auf der beplanten Fläche, nun ist es Wohnungsbau. So entsteht der Eindruck, dass es vor allem der Wunsch nach wirtschaftlicher Verwertung durch den Eigentümer ist, durch den diese Planung bewirkt wurde.
- Die Fläche war bis 2009 planfestgestelltes Bahngelände als Teil des früheren Anhalter Güterbahnhofs. Nun soll die Baufläche sehr nah an die aktuelle Bahn, an die S2 heranreichen. Leider ist nicht dargestellt, welche Flächen auch nach der Entwidmung 2009 noch als Bahngelände festgesetzt sind. Für den geplanten Umbau des Bahnsteigs der S2, für dessen südliche Erschließung sowie für den Neubau der S21 wäre es zu wünschen, dass westlich der Bahn, also auf der Fläche des ausgelegten B-Plans noch ein Streifen gewidmetes Bahngelände wäre, um hier eine Versorgungs- und Baustellenzufahrt zum Bahnhof Yorckstraße unterzubringen. Aus den Erfahrungen mit dem B-Plan des Baumarkts nördlich der Yorckstraße ist bekannt, dass die VIVICO auch Flächen an Private verkauft hat, die noch als Bahngelände gewidmet sind. Ob das hier auch so ist, ist unbekannt, weil in den Unterlagen des Bebauungsplans nichts dazu zu finden ist. Die Information über gewidmetes Bahngelände im Plangebiet, bzw. in der Nachbarschaft des B-Plans hätte gegeben werden müssen.

- Frühere Bahnplanungen für den Umbau der S2 und den Bau der S21 sahen die Gleisanlagen insgesamt etwas weiter westlich. Offensichtlich sind die Bahnplanungen im Laufe der Jahre etwas nach Osten Richtung Fernbahn verschoben worden. Der Grund könnte sein, den verwertbaren Streifen an der Bautzener Straße breiter zu machen. Hier sollte der Bezirk Aufklärung leisten. Das Eisenbahnbundesamt führt vor Entwidmung einer Bahnfläche eine Entbehrlichkeitsprüfung durch. Wie haben die Beteiligten (Bezirk, Deutsche Bahn, Vivico, Senat u. a.) sich hier geäußert? Der Bezirk sollte die Schriftwechsel zur Entbehrlichkeitsprüfung zugänglich machen, um hier Transparenz herzustellen.

STADTKLIMA

- Der Freiraum des Bahngeländes ist klimatisch bedeutsam. Dies bestätigt das ausgelegte Gutachten zum Klima. Rund 400 m ist der Freiraum des Bahngeländes breit, laut textlicher Begründung zum B-Plan (Seite 6). Durch die neue Bebauung würde dieser in Nord-Süd-Richtung verlaufende Freiraum auf einer Länge von ca. 280 m und in der Breite von ca. 80 m durch ca. 22 m hohe Gebäude eingeschränkt werden. Diese Zahlen, die die räumliche Ausbreitung des Vorhabens beschreiben, stammen nicht aus dem Klimagutachten. Das Gutachten kommt ohne solche Zahlen aus und es kommt zu dem erstaunlichen Ergebnis, dass die durch das Bauvorhaben bewirkte Klimaveränderung nicht wesentlich sei. Dabei macht das Gutachten jedoch zwei methodische Fehler:
 - Obwohl erstellt im Juli 2014 geht das Gutachten davon aus, dass der Hellweg-Baumarkt noch nicht steht. Das Gutachten geht von einem Ist-Zustand aus, der nicht mehr gegeben ist. Das Gutachten betrachtet die Gebäude Hellweg Baumarkt und Nahversorger nördlich der Yorckstraße, also die Bebauungspläne 140faVE bzw. VI-140faVE gemeinsam mit dem Bebauungsplan 7-66 VE. Angeblich um „mögliche Summenwirkungen der geplanten Bebauung in die Auswertung mit einzubeziehen“. Der Baumarkt ist aber schon vorhanden. In den Zeichnungen zum Prognosefall werden dann der Baumarkt und der Nahversorger nördlich der Yorckstraße in gleicher Weise dargestellt, wie die neuen Gebäude entlang der Ostseite der Bautzener Straße. Offensichtlich macht es für den Gutachter aber keinen Unterschied, ob ein Gebäude 11 m (Baumarkt), 4 m hoch ist (Nahversorger, über den der Weg von der Brücke Nr. 5. führt) oder 22 m hoch wie die Wohnbauten entlang der Bautzener Straße. Die Höhe der Gebäude scheint für dieses Gutachten völlig unerheblich zu sein. An diesem Beispiel wird deutlich, wie grob das Gutachten mit der Realität umgeht. Die real vorhandene Geometrie und die Geometrie der neu geplanten Gebäude haben keinen nachvollziehbaren Einfluss auf das Ergebnis der Untersuchung. So willkürlich wie die Darstellung des „Ist-Zustandes“ ist, ist dann auch die für den „Prognosefall“.
 - Zweiter methodischer Fehler: Auf Seite 30 steht in Klimagutachten, . . . „, dass der angrenzende Gleisdreieckpark aufgrund seiner Lage eine wichtige lokale Funktion für den Luftaustausch und damit zur Reduzierung der sommerlichen Wärmebelastung in der angrenzenden Bebauung leistet.“, was sicher richtig ist. Aufgrund dieser lokal günstigen Bedingungen sei die durch die neue Bebauung bewirkte Veränderung des Klimas hinnehmbar, so argumentiert das Gutachten der Umweltconsulting GmbH. Das Gutachten ignoriert hiermit, dass erhebliche Teile des Gleisdreieckparks als ökologische Ausgleichsflächen für die Bebauungen am Potsdamer und Leipziger Platz festgesetzt wurden. Diese Ausgleichsflächen wurden damals (1994) hauptsächlich mit stadtklimatischen Argumenten begründet. Durch die Bebauungen am Potsdamer und Leipziger Platz bestünde die Gefahr, dass um den Tiergarten ein geschlossener Wärmering

entstehen könnte, durch den die Jahresmitteltemperaturen im gesamten Innenstadtbereich um ca. 1 bis 2 Grad steigen würden. Um dieser Entwicklung gegenzusteuern, sollte das Bahngelände möglichst frei von weiteren geometrischen Hindernissen gehalten werden. Soweit die damaligen Gutachten. Das heutige Gutachten der Umweltconsulting GmbH ignoriert offensichtlich die gesamtstädtische Funktion dieser Ausgleichsflächen. Stattdessen werden die positiven Auswirkungen der realisierten Ausgleichsflächen genutzt, um die eigenen, negativen Eingriffe ins Stadtklima als hinnehmbar darzustellen. Klima-Trittbrettfahrer!!

NORD-SÜD-VERBINDUNG

Die Bautzener Brache ist aus unserer Sicht die logische Verbindung des Nord-Süd-Grünzugs zum Westpark des Gleisdreiecks. Hier könnte eine barrierefreie Verbindung für Fußgänger und Radler zwischen Potsdamer Platz und Bahnhof Südkreuz entstehen in einem von der Geschichte der Bahn geprägten, großstädtischen, grünen Raum. Durch die Vorhaben des Bebauungsplans 7-66 VE wird diese Grünverbindung auf einer Länge von 280 m auf einen engen, 10 bis 12 m breiten Streifen reduziert. Dieser Streifen soll gleichzeitig als Feuerwehrezufahrt zu den rückwärtigen Bereichen der geplanten Gebäude, als Biotopverbindung, als Zugang zum südlichen Ende des Bahnsteigs der S2, und als Baustellen-, Versorgungs- und Rettungszufahrt zum Bahnhof der S2 / S21 dienen. Um alle diese Funktionen aufnehmen zu können, müsste der Streifen mindesten dreimal so breit sein. Außerdem sieht es so aus, als sei keine Abstimmung mit den Planungen für den Umbau der S2 und dem Neubau der S21 erfolgt. Das südliche Ende des umgebauten Bahnsteigs Bismarckstraße wird nach diesem Umbau etwas weiter nördlich liegen als das heutige Ende des Bahnsteigs.

UMGANG MIT DEM VORHANDENEN

Der Plan sieht vor das Abholzen aller Bäume auf der Baufläche. Laut Begründung zum B-Plan seien auf der Fläche nur 39 Bäume geschützt. Diese Zahl ist nicht nachvollziehbar, da ein Gutachten zur Flora ist nicht Teil der Auslegung ist. Die tatsächliche Zahl der unter die Baumschutzverordnung fallenden Bäume ist nach unserer Kenntnis wesentlich höher als die Zahl 39.

Der Plan sieht vor den Abriss des vorhandenen kleinen Wohngebäudes und die Vertreibung der Bewohner dieses Hauses, die dort teilweise jahrzehntelang gewohnt haben. Diese Vertreibung ist Voraussetzung für die Durchführung des Plans. Dass in der schriftlichen Begründung darüber keine Wort verloren wird, ist kennzeichnend für das Verfahren. Wie können unterschiedliche Interessen gerecht gegeneinander abgewogen werden, wenn manche Interessen gar nicht erst erwähnt werden?

Auf der Fläche finden sich Spuren der historischen Bahnnutzung. Diese Spuren werden nirgendwo erwähnt.

Durch diesen Umgang wird der Ort abgeschnitten von seiner Geschichte – er wird eindimensional wie eine Familie, die nur aus einer Generation besteht. Die Autoren des Plans interessieren sich nicht für die Besonderheiten des Ortes. Es gibt keinen Versuch, den Bestand in etwas Neues zu integrieren. Die Interessen der auf der Fläche in dem kleinen Haus lebenden Menschen wurden in unerträglicher Weise missachtet.

LÄRM

Große Teile der schriftlichen Begründung zum Bebauungsplan beschäftigen sich mit der Lärmproblematik. Die Einschätzung des Lärms ist widersprüchlich und basiert auf einem angeblich vorliegenden Gutachten, dass jedoch nicht Gegenstand der öffentlichen Auslegung ist. Von daher sind die Schlussfolgerungen, die aus dem Lärmgutachten gezogen werden, teilweise nicht nachvollziehbar. Einerseits heißt es, dass durch die neue Bebauung eine Lärminderung für die westlich der Bautzenerstraße liegenden Bestandsgebäude bewirkt würde. Die neue Bebauung östlich der Bautzener sei jedoch hoch lärmbelastet, „jenseits der Schwelle zur Gesundheitsbelastung“, und zwar nicht nur die nach Osten ausgerichteten Teile der neuen Häuser, sondern auch die durch die neuen Gebäude gebildeten Hof- und Platzräume, die zur Bautzener Straße hin offen sind. Zumindest in diesen Bereichen wird es also keine Lärminderungen für die Westseite der Bautzener geben, was in der Begründung zum B-Plan jedoch unterschlagen wird. Dabei wäre genau dies eine wichtige Information für die Anwohner. Ist das Lärmgutachten deswegen nicht mit ausgelegt worden. Das Baugesetzbuch verlangt das wesentliche, umweltrelevante Unterlagen mit ausgelegt werden. Wesentlich und umweltrelevant trifft sicher zu auf das Lärmgutachten.

Für die neue Bebauung wird dann passiver Schallschutz als Lösung vorgeschlagen, also die Verwendung schalldämmender Baustoffe und mechanische Lüftung. Wenn das funktioniert, verlieren Wohnungen den akustischen Bezug nach draußen, sie werden zu akustischen Käfigen. Mit welcher Auswirkung auf die zukünftigen Bewohner, wird nicht thematisiert.

Normalerweise ist es nicht zulässig, Wohnen in derart mit Lärm belasten Zonen in Bebauungsplänen festzusetzen. In der schriftlichen Begründung fehlt jedoch eine Auseinandersetzung mit dieser Frage. Es hätte abgewogen werden müssen, warum man in diesem Fall doch bereit ist, eine Ausnahme zu machen und Wohnen zuzulassen.

WOHNUNGSPOLITIK

80% der Wohnungen sollen Mietwohnungen werden, 20% der Wohnungen sollen preisgünstig vermietet werden an Menschen mit Wohnberechtigungsschein. Das sei für 5 Jahre gesichert. So steht es in einem Flyer des Investors und in einem Flyer der Partei „Bündnis 90/Die Grünen“. Nur in der Begründung zum Bebauungsplan taucht das nicht auf, nirgendwo, mit keinem Wort. Wenn es in dieser Frage Einigkeit gibt zwischen Investor und Bezirksamt, hätte dies ausgeführt werden müssen – und sei es in Form eines Entwurfs für einen städtebaulichen Vertrag. Ohne dies bleibt es eine leere Versprechung. Eine entsprechende Festlegung könnte in einem städtebaulichen Vertrag erfolgen, dessen Inhalte in der schriftlichen Begründung zum B-Plan mit dargestellt werden müssten und der als Durchführungsvertrag Teil des Bebauungsplanverfahrens wird. Der Entwurf für einen Durchführungs- bzw. städtebaulichen Vertrag hätte Gegenstand der Auslegung sein müssen.

Die Dauer der Festlegung auf preisgünstige Mieten ist mit fünf Jahren sehr gering – Gebäude werden über 50 Jahre abgeschrieben. Belegungsrechte für den Bezirk, bzw. die Verpflichtung preisgünstig zu vermieten, sollte mindestens 25 Jahre andauern, erst eine solch langfristige Festlegung hätte tatsächlichen Einfluss auf den Mietmarkt.

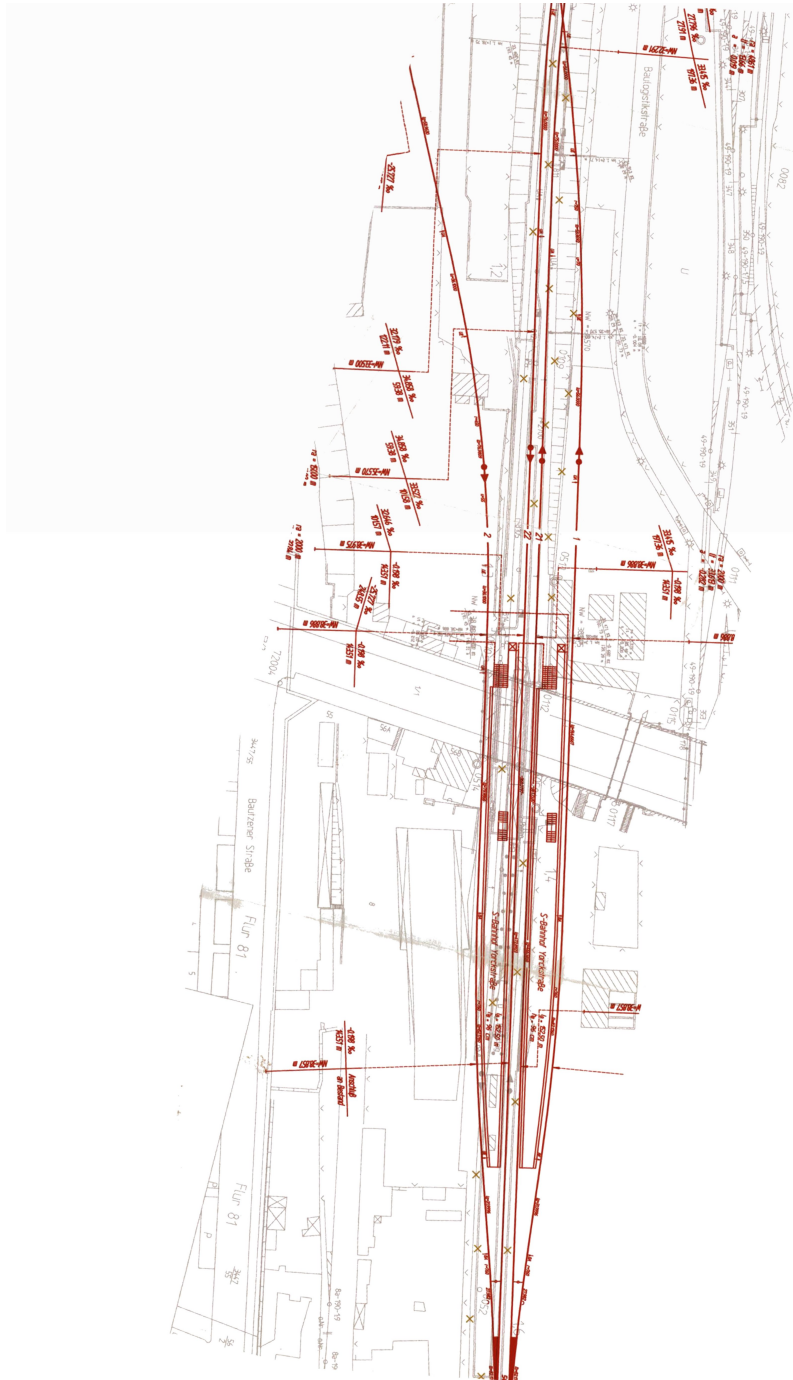
ZUR AUSLEGUNG DER UNTERLAGEN

- es sieht so aus, als hätten schon vor der Auslegung Bauarbeiten begonnen für das Bauvorhaben. In der Yorckstraße gab es Tiefbauarbeiten am Abwasserkanal. Gebaut wurde ein Wärmetauscher, um von dort Wärme zur Beheizung von Gebäuden abzuzweigen. Der Abzweig vom Wärmetauscher führt Richtung Bautzener Straße. So entsteht der Eindruck, dass schon vor der „frühzeitigen“ Bürgerbeteiligung die Bauarbeiten für das Vorhaben begonnen haben.
- es fehlt eine öffentliche Veranstaltung, auf der die Unterlagen erläutert werden
- es fehlt in der Auslegung ein übersichtliches Inhaltsverzeichnis der vorliegenden Gutachten
- es fehlen in der Auslegung folgende Gutachten,
 - Lärm
 - Verkehr
 - Luftschadstoffe
 - Boden und Grundwasser
 - Niederschlagswasser
 - Soziale Infrastruktur
 - Handel und Gewerbe
 - Flora
- am Donnerstag, den 23. 10. 2014 wurde bekannt, dass nachträglich die Gutachten zu Lärm Verkehr, Einzelhandel und Altlasten ausgelegt wurden. Ich protestiere gegen diese zeitverzögerte Auslegung und fordere die Wiederholung des Verfahrens.

Matthias Bauer
Bülowstraße 52
10783 Berlin

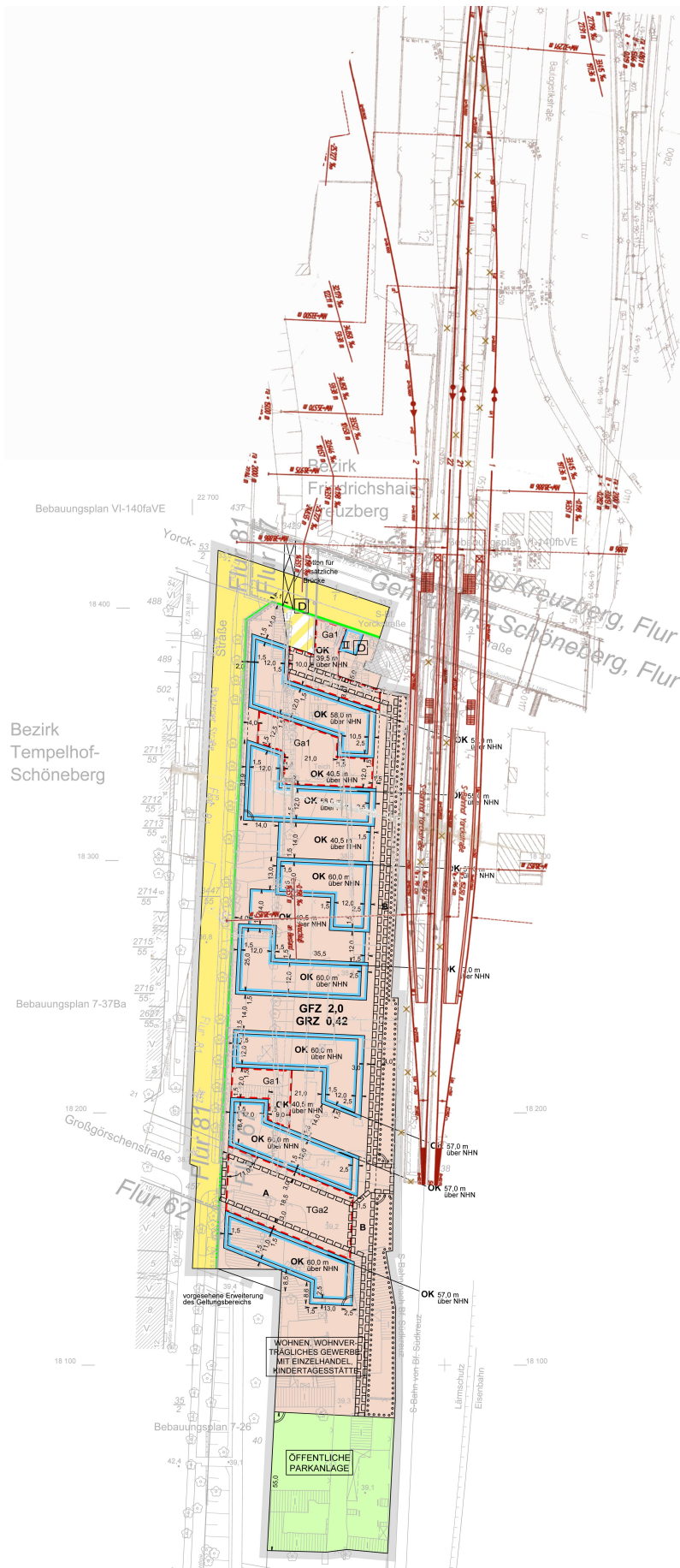
ANLAGE

ÜBERLAGERUNG BAHNPLANUNG / Bebauungsplan 7-66 VE



Aktuelle Bahnplanung
zwei Bahnsteige für die S2
und die S25

Überlagerung
Bahnplanung und
B-Plan 7-66 VE



Eine Überlagerung der Planungen für den Ausbau der S-Bahn und den Planungen für den Bebauungsplan ergibt.:

- vor allem im nördlichen Bereich ist der Abstand viel zu gering, an der engsten Stelle liegt er knapp unter 10 m
- von gesunden Wohnverhältnissen kann bei einem solchen geringen Abstand nicht die Rede sein, schon aus Lärmschutzgründen. Die Lärmwerte liegen über der Schwelle der Gesundheitsgefährdung. Allein durch technische Schallschutzmaßnahmen ist die Problematik nicht zu lösen. Gesunde Wohnverhältnisse können nur mit einem größeren Abstand zu Bahn erreicht werden.
- zwischen einer Bebauung und der Bahnanlage müsste ein größerer Abstand sein, der mindestens folgende Funktionen erfüllt
 - eine durchgehende Wegeverbindung für Fahrradfahrer und Fußgänger,
 - Feuerwehrezufahrt zu den Gebäuden
 - Biotopverbindung
 - Zufahrt zu den Bahnanlagen, z. B. für Instandsetzungsarbeiten auf dem Bahngelände, als Versorgungs- und Rettungszufahrt, mindestens 4 m breit. Der Weg für Fußgänger, Radfahrer und Feuerwehr kann diese Funktion nicht erfüllen, also ist dafür eine eigene Zufahrt nötig.
- der Bebauungsplan regelt nicht die südliche Erschließung des umgebauten S-Bahnhofs.