



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

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg v. Berlin
Abt. für Finanzen, Personal und Stadtentwicklung
Fachbereich Stadtplanung
Frau Obermann
Stapl 1
Yorckstraße 4-11
10965 Berlin

Bearbeiter:

M. Bauer (AG Gleisdreieck)
A. Faensen-Thiebes (BUND)
E. Backhaus (BLN)

Unser Zeichen: 2/1109.5/B/5

Berlin, den 21.06.2012

Betr.: Öffentliche Auslegung - Bebauungsplan VI-140h VE „Flottwellstraße Mitte“

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

Bezug: <http://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/verwaltung/org/stadtplanung/beteiligung.html>

Sehr geehrte Frau Obermann,

Zu der vorliegenden Planung nehmen wir nach Einsichtnahme in die Unterlagen wie folgt Stellung:

Wir betonen, dass unsere Ihnen vorliegende Stellungnahme vom 30.09.2011 zum B-Planentwurf VI-140h (vom 26.08.2011) auch für den jetzt vorliegenden B-Planentwurf VI-140h VE grundlegend und ergänzend gilt. Dasselbe gilt für die Ergänzungen unserer damaligen Stellungnahme mit Schreiben vom 14.10.2011.

Der Geltungsbereich des jetzt vorliegenden Planungsentwurfs umfasst eine Teilfläche von 1,04 ha unversiegelter Fläche des Gleisdreiecks, östlich der Flottwellstraße, die mit 6 Vollgeschossen plus Staffelgeschoß, plus Erdgeschoß, plus Untergeschoß für Wohnen und Gewerbe neu bebaut werden soll. Vorher wurde hier eine Zwischennutzung als Golfplatz genehmigt, der inzwischen beräumt ist. Durch die Planung werden 8.312 m² (rd. 80%) neu versiegelt.

Auffällig und ökologisch bedeutsam ist östlich der Straße ein Streifen mit mehrschichtigem Gehölzbestand, teils von einer Mauer gefasst und über Straßenniveau liegend. Der Abstand der geplanten Bebauung zum Rest-Park beträgt in diesem Fall immerhin 5 Meter. Allerdings soll die gesamte Fläche zum Park hin mit Tiefgaragen unterbaut werden, auf denen lt. Festsetzung lediglich eine Erdschicht von 70 cm Höhe aufgetragen werden soll. Für Wurzeln größerer Sträucher sowie für Bäume ist diese Schicht nicht ausreichend. Auf S. 15 und nur dort

ist die Rede von Rampen zum Park hin im Norden und Süden. Ausgeführt, erläutert und bewertet wird dies nicht weiter.

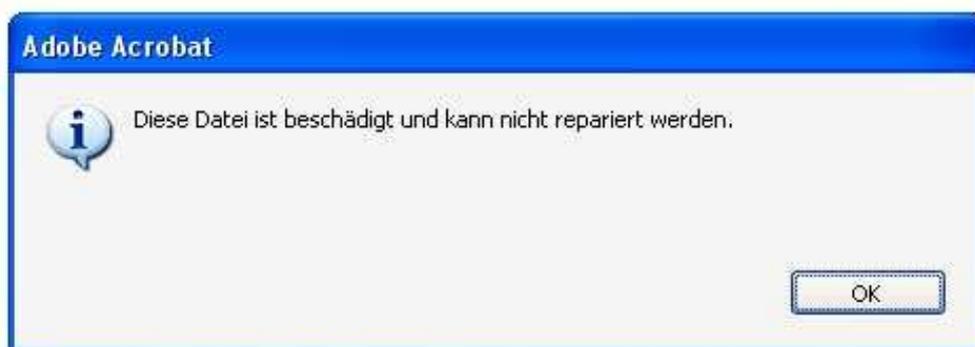
1 Formales / zum Verfahren

Zur Planung ausliegende Gutachten wurden erst im nachhinein am 6. 06. 12 digital zur Verfügung gestellt, nachdem das Stadtplanungsamt auf den in §10, Absatz 3 des Umweltinformationsgesetzes aufmerksam gemacht wurde. Im Umweltinformationsgesetz §10, Absatz 3 heißt es:

„(3) Die Verbreitung von Umweltinformationen soll in für die Öffentlichkeit verständlicher Darstellung und leicht zugänglichen Formaten erfolgen. Hierzu sollen, soweit vorhanden, elektronische Kommunikationsmittel verwendet werden. Satz 2 gilt nicht für Umweltinformationen, die vor Inkrafttreten dieses Gesetzes angefallen sind, es sei denn, sie liegen bereits in elektronischer Form vor.“

Die dann vom Stadtplanungsamt ins Netz gestellten Dokumente entsprechen nicht den Anforderungen des Umweltinformationsgesetzes. Sie sind nicht vollständig, beispielsweise fehlen dort das Klimagutachten und der Durchführungsvertrag.

Beim Download traten immer wieder Schwierigkeiten auf, Fehlermeldungen wie die folgende waren an der Tagesordnung:



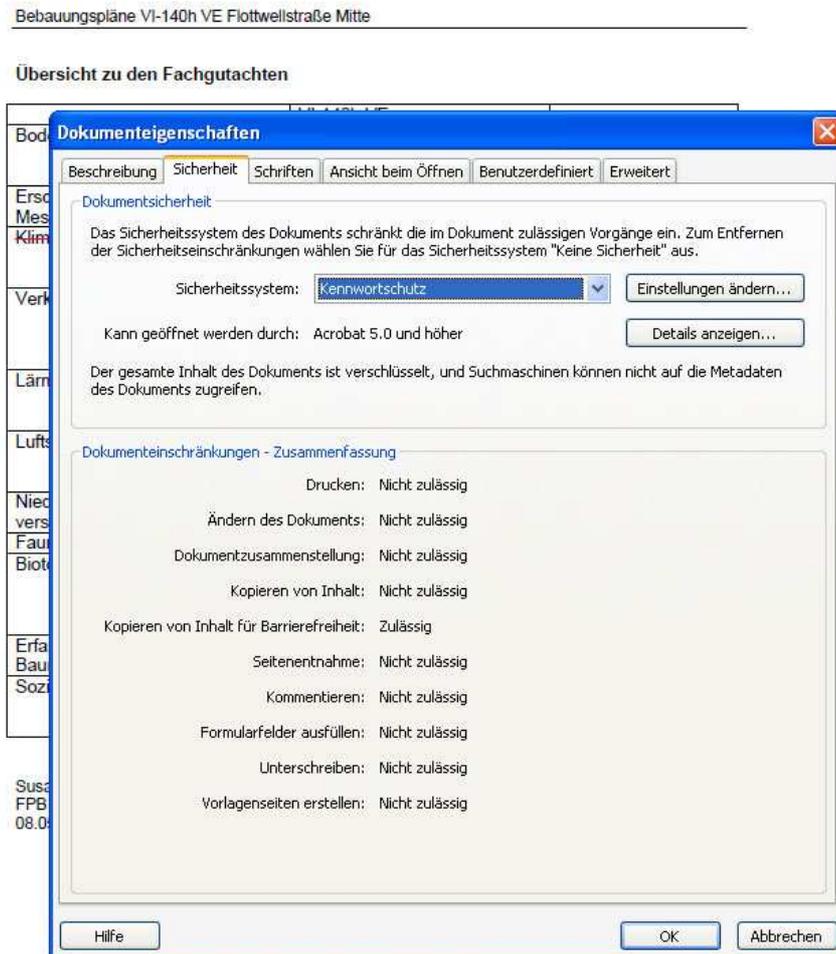
Erst mit einem speziellen Downloadprogramm war es möglich, die Unterlagen unbeschädigt auf den eigenen Rechner zu bekommen.

Wenn man dann damit arbeiten möchte, merkt man schnell, dass weder das Ausdrucken von Teilen, noch das Kopieren, z. B. um etwas zu zitieren, möglich ist.

Ein Blick in die Sicherheitseinstellungen des Dokumentes zeigt, dass dies von den Autoren, die die Gutachten in einem PDF-Dokument zusammengestellt haben, so beabsichtigt war.

Der folgende Screenshot wurde aus dem Programm Acrobat Reader aufgenommen. Er dokumentiert, dass zahlreiche normalerweise zugängliche Dokumenteigenschaften, wie das Ausdrucken und das Kopieren bewusst ausgeschaltet wurden. Es wurde sogar eine Verschlüsselung vorgenommen, damit die Inhalte nicht über Suchmaschinen im Internet gefunden werden können.

Die weiter oben beschriebenen Downloadprobleme könnten mit dieser Verschlüsselung zusammenhängen. Von „leicht zugänglichen Formaten“ wie es das Umweltinformationsgesetz vorsieht, kann hier also nicht die Rede sein.



Vielmehr drängt sich der Eindruck auf, dass es dem Stadtplanungsamt vor allem darum ging, die interessierte Öffentlichkeit bei der Beschäftigung mit den Unterlagen zum Bebauungsplan möglichst zu behindern.

- Leider mussten wir aber feststellen, dass Sie zwar nachträglich ausliegende Gutachten und sonstige Informationen zu dem B-Plan ins Netz gestellt haben. In unserer Mail vom 31. Mai hatten wir Sie um die Zusendung von Unterlagen gebeten, die in der Begründung zum B-Planentwurf zitiert sind. Leider sind in Ihrer Zusammenstellung nach wie vor folgende Unterlagen nicht enthalten:
 1. Der Durchführungsvertrag
 2. Der Bericht der ergänzenden Begehung von Dr. Halfmann & Rothe (Biototypen, Flora) 10/2011
 3. GEO-NET (Klima) 2011
- Außerdem bezieht sich das Baumgutachten (Dagmar Gast, Thomas Leyser 02/2011) nicht nur auf den Geltungsbereich des vorliegenden B-Planentwurfs. Untersucht und bilanziert wurden alle 3 geplanten Baufelder an der Flottwellstraße zusammen. In der Unter-

lage zur Biotoptypenkartierung und floristischen Erfassung wurde sogar noch mehr Bereiche untersucht und dargestellt, nämlich der gesamte Geltungsbereich des ehemaligen B-Plans VI-140! Dies sind nicht nur formale Mängel.

- Die Begründung des Planungsentwurfs weist weitere formale Mängel auf:
 - Mehrmals ist falsch beschrieben, dass westlich des Plangebiets der Westpark / Gleisdreieck liegt. Dieser liegt aber im Osten.
 - In Abbildung 5 fehlt die farblich umgrenzte Darstellung des Untersuchungsraums für Pflanzen / Tiere / Biotope. Eine Legende wäre zudem zum besseren Erkennen der verschiedenen Untersuchungsgebiete hilfreich.
 - Ein Literatur- / Quellenverzeichnis am Ende des Umweltberichts wäre hilfreich, um fehlende Unterlagen zu benennen.

- Anmerkung zur Bürgerbeteiligung beim Ausgangs-B-Plan VI-140:

Sie schreiben auf S. 1 der Begründung:

„Planungsrechtlich wurde die Umsetzung dieser Entwicklungsziele durch Aufstellung des Rahmenbebauungsplans VI-140 eingeleitet, der bis zur Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und deren Auswertung, beschlossen am 11. Dezember 2007, geführt wurde. Für die einzelnen Baufelder bedarf es der Konkretisierung und Weiterführung von Teilbebauungsplänen. Das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg hat am 29. Juni 2010 die Teilung des Bebauungsplanes VI-140 beschlossen.“

Für diesen B-Plan wurde nicht nur eine Behördenbeteiligung sondern auch eine vorgezogene Bürgerbeteiligung bereits 1994, als das Baufeld Flottwellstraße noch gar nicht geplant war, durchgeführt. Unsere Stellungnahme vom 30. Juni 2006 und die Stellungnahme der Arbeitsgemeinschaft Gleisdreieck vom 27. Juni 2006 zu späteren Arbeitsständen des B-Plans VI-140 mit diesem Baufeld bleibt im Beschluss des Bezirksamtes vom 11.12.2007 zum Entwurf des B-Plans VI-140 unberücksichtigt, es findet sich hier keine Auswertung dieser Bürgereinwände, sondern nur noch die der TÖB.

Da der B-Plan VI-140 gar nicht mehr festgesetzt werden und somit schwebend bleiben soll, entzieht er sich einer gerichtlichen Überprüfung. Dass sich der B-Plan so einer gerichtlichen Überprüfung entzieht mag formal nicht angreifbar sein, ist aber ein Armutszeugnis für eine sich partizipativ nennende Stadtplanung.

2 BAUPLANUNGSRECHTLICHE ASPEKTE

2.1 FNP

Die Begründung des B-Plans zum Planungsrecht behauptet, der FNP würde dort zumindest zu 2/3 der Fläche eine Baufläche vorsehen. Auf Seite 9 der Begründung zum Bebauungsplan VI-140h VE heißt es:

„Im Flächennutzungsplan Berlin (FNP) ... ist der nördliche Bereich des Plangebiets (ca. 2/3 des Geltungsbereichs) als gemischte Baufläche M2 dargestellt. Dies sind Bereiche mit mittlerer Nutzungsintensität und –dichte sowie überwiegendem Mischgebietscharakter. Für den südlichen Teil enthält der FNP die Darstellung einer Wohnbaufläche. Östlich angrenzend ist Grünfläche dargestellt.

Die Darstellungen des FNP sind generalisierend und nicht parzellenscharf und lassen aufgrund seiner geringen Detailschärfe Gestaltungsspielräume zu.“

Aufgrund dieser Detailunschärfe ist Ihre Interpretation des FNP falsch, im FNP sei für den Geltungsbereich M2 bzw. W ausgewiesen. Der FNP weist im Gegenteil das ganze Gebiet als

Grünfläche aus. Die genannte Unschärfe ist rein kartografisch bedingt: 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.

Diese Tatsache wird durch zahlreiche Pläne gestützt, die wie der FNP in den 90er Jahren entwickelt wurden:

Die Gruppe Planwerk mit Becker Giseke Mohren Richard hat z.B. in dem von der Senatsverwaltung beauftragten städtebaulichen-landschaftsplanerischen Konzept im Jahre 1997 mehrere Bauflächen vorgeschlagen: Yorckdreieck, Möckernkiez (in kleinerer Form), Urbane Mitte (rund um den U-Bhf. Gleisdreieck) sowie einen Standort für die dritte Ausbaustufe des Deutschen Technikmuseums auf der Fläche entlang der Flottwellstr., jedoch Grünfläche, wie die folgende Abbildung aus dem Gutachten zeigt.



Gruppe Planwerk mit Becker Giseke Mohren Richard, 1997

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.

Blatt zur FNP-Änderung, Stand 15. 1. 1998

Flächennutzungsplan - Änderung

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie - II

| | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|----------------------|--------|-------------------------------|----------------|----------------------------|---------------|-----------------------|-----------------|----------|----------------------|-----------------|--|-----------------------------|--|
| <p>Teilbereich</p> <p style="text-align: center;">Ehemaliger Anhalter und Potsdamer Güterbahnhof (Gleisdreieck) (Kreuzberg, Schöneberg)</p> <p>Lfd. Nr. 06/95 - Entwurf -</p> | <p>Standardänderung § 2 Abs. 4 BauGB</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse; font-size: x-small;"> <tr><td>Einleitungsbeschluss</td><td style="text-align: right;">8.8.95</td></tr> <tr><td>Frühzeitige Bürgerbeteiligung</td><td style="text-align: right;">15.1. - 1.3.96</td></tr> <tr><td>Beteiligung Planungsträger</td><td style="text-align: right;">15.1. 16.2.96</td></tr> <tr><td>Öffentliche Auslegung</td><td style="text-align: right;">19.8. - 20.9.96</td></tr> <tr><td>(erneut)</td><td style="text-align: right;">2.2. - 8.3.98</td></tr> <tr><td>Senatsbeschluss</td><td></td></tr> <tr><td>Zustimmung Abgeordnetenhaus</td><td></td></tr> </table> | Einleitungsbeschluss | 8.8.95 | Frühzeitige Bürgerbeteiligung | 15.1. - 1.3.96 | Beteiligung Planungsträger | 15.1. 16.2.96 | Öffentliche Auslegung | 19.8. - 20.9.96 | (erneut) | 2.2. - 8.3.98 | Senatsbeschluss | | Zustimmung Abgeordnetenhaus | |
| Einleitungsbeschluss | 8.8.95 | | | | | | | | | | | | | | |
| Frühzeitige Bürgerbeteiligung | 15.1. - 1.3.96 | | | | | | | | | | | | | | |
| Beteiligung Planungsträger | 15.1. 16.2.96 | | | | | | | | | | | | | | |
| Öffentliche Auslegung | 19.8. - 20.9.96 | | | | | | | | | | | | | | |
| (erneut) | 2.2. - 8.3.98 | | | | | | | | | | | | | | |
| Senatsbeschluss | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zustimmung Abgeordnetenhaus | | | | | | | | | | | | | | | |

Lage Teilbereich

Topographische Karte 1:50.000

FNP Berlin (Stand Nov. 1997) 1:50.000

Beabsichtigte FNP-Änderung 1:25.000

Nach Aufgabe der baugestaltlichen Zwischen-
nutzungen soll der Bereich weiterhin vorrangig
der Verbesserung der Grünflächenversorgung in
den angrenzenden, hochverdichteten Innen-
stadtbereichen dienen. Dennoch ist in kleineren,
verkehrlich hocherschlossenen Teilbereichen
eine städtebauliche Aufwertung erforderlich.

Um eine beidseitige städtebauliche Fassung
des Straßenraumes der Yorckstraße zu ermöglichen,
wird auch nördlich der Yorckstraße für die hier
vorrangig straßenbegleitend vorgesehene
Bebauung eine gemischte Baufläche dargestellt.

Der Bereich um den S-/U-Bahnhof Gleisdreieck
wird als gemischte Baufläche dargestellt.
Damit kann die städtebauliche Entwicklung an
diesem bedeutsamen Standort gewährleistet
werden.

Die Flächen im Bereich des Museums für Verkehr
und Technik werden als Gemeinbedarfsflächen
dargestellt. Im östlichen Bereich wird eine
durchgehende Grünverbindung hergestellt.

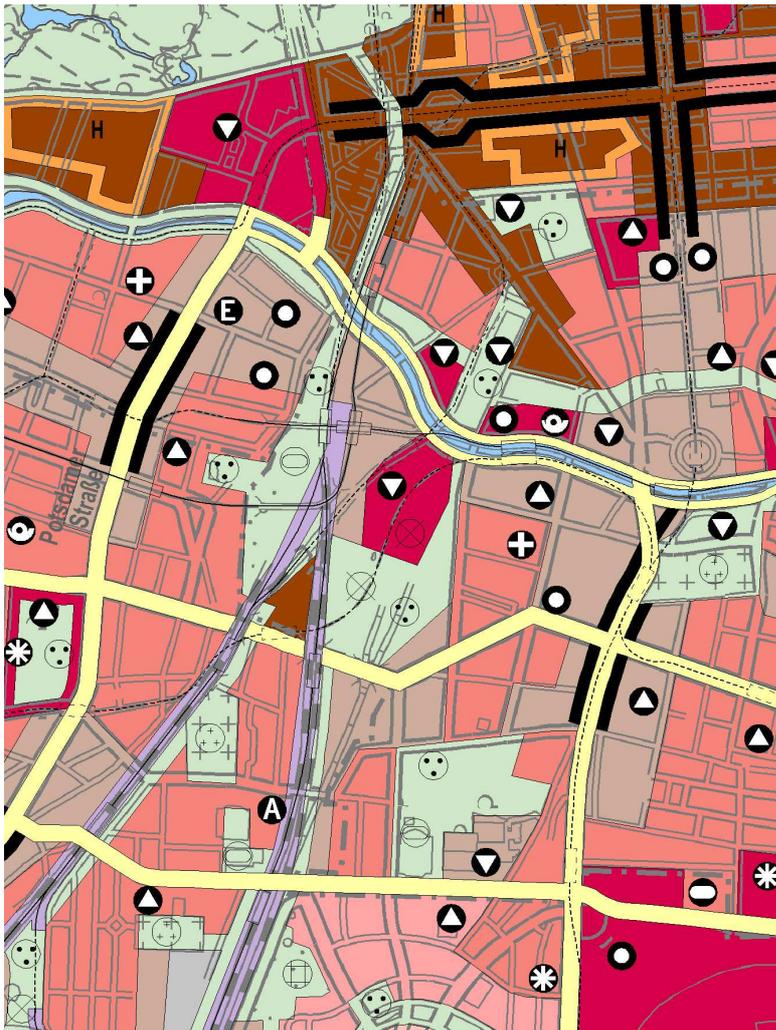
Die Baulichkeiten werden städtebaulich in den
Grünraum eingebunden. Öffentliche Durchwegungen
sind integraler Bestandteil der Darstellung.

Das Lagesymbol "gedeckter Sport" entfällt, die
Lagesymbole "Parkanlage" und "Sport" werden
lagegerecht dargestellt.

Koordinierende Bearbeitung bei II A 12
Einzelbearbeitung bei II D2

Tel.: 2471-1357
Tel.: 2471-1213

Stand: 15.1.98



Darstellung im FNP 2012 (SenStadtUm)

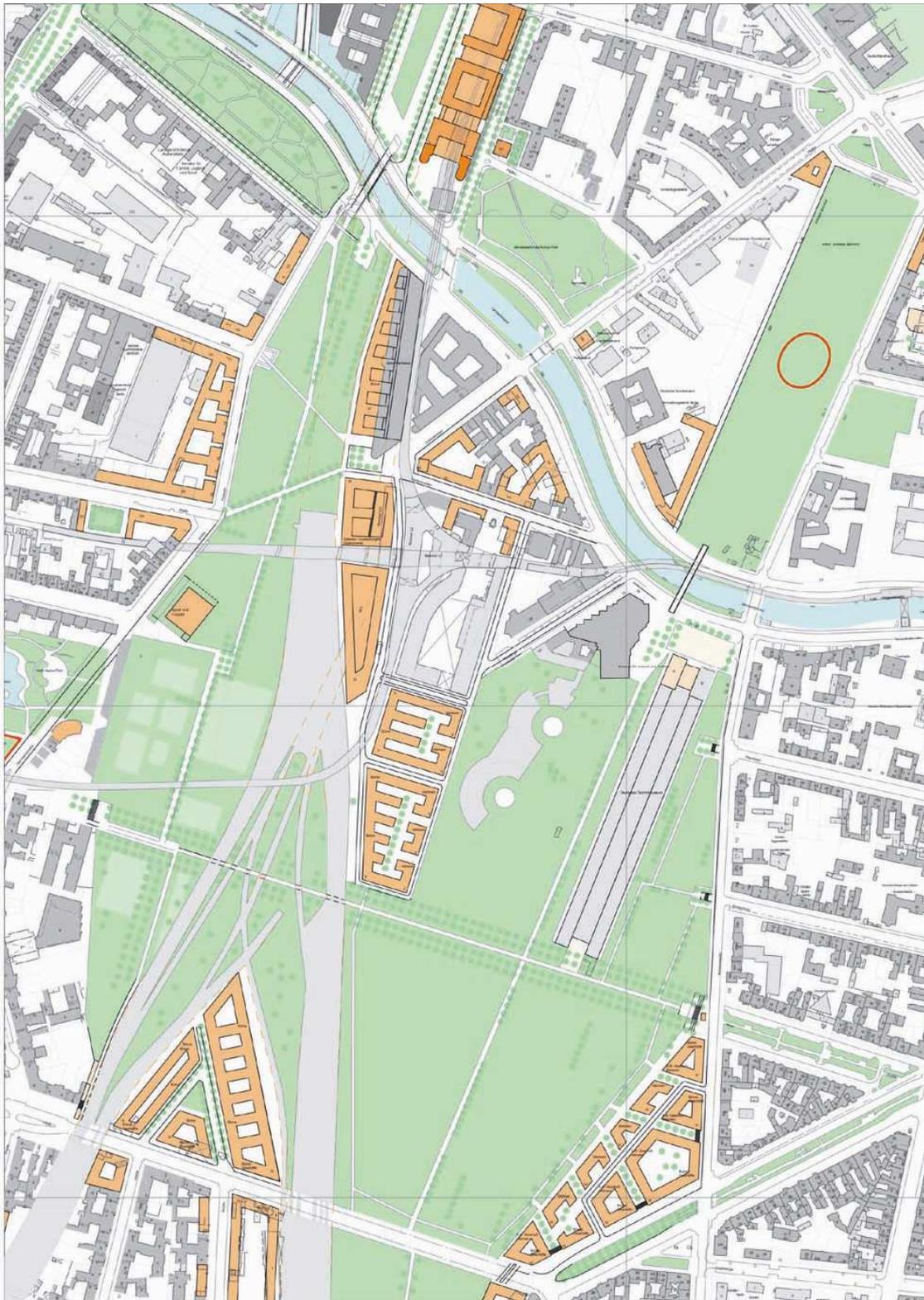
2.2 Planwerk Innenstadt

Auch 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.“

Das Planwerk Innenstadt erwähnt in seinem Text die Baufläche Flottwellstraße nicht. De facto wurde sie nicht in das Planwerk Innenstadt aufgenommen und wird auch im Plan nicht dargestellt. Erwähnt wird 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 erwähnt worden.

Planwerk Innenstadt, Stand 16. 10. 2000



Bereich Gleisdreieck Ausschnitt aus dem Planwerk Innenstadt lt. Senatsbeschluß

Arbeitsstand: 16.10.2000

2.3 LaPro

Die Begründung zur Planung benennt zwar das LaPro Berlin mit seinen Vorgaben als behördenverbindlich, die Planung nimmt aber nur ausgewählte Vorgaben auf.

- **Erhöhung der naturhaushaltwirksamen Flächen (Entsiegelungen, Dach-, Hof-, Fassadenbegrünungen)**
- **Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna**
- **Erhöhung der Nutzungsmöglichkeiten des Freiraums, Steigerung der Aufenthaltsqualität, Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum**
- **Erhalt / Entwicklung begrünter Straßenräume**
- **Betonung von Block- und Platzrändern durch Baumpflanzungen**
- **Erschließung von Freiflächen**
- **Verwendung standortgemäßer Wildpflanzen bei Grüngestaltung**
- **Erhalt von Freiflächen, Beseitigung unnötiger Bodenversiegelungen**
- **Schaffung qualitativ hochwertig gestalteter Freiräume bei baulicher Verdichtung**
- **Kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung**
- **Berücksichtigung von Boden- und Grundwasserschutz**
- **Dezentrale Regenwasserversickerung**
- **Erhalt klimatisch wirksamer Freiräume**
- **Sicherung / Verbesserung des Luftaustauschs**
- **Vermeidung / Ausgleich von Bodenversiegelungen**
- **Beseitigung von Landschaftsbildschäden, Erhalt / Entwicklung typischer Landschaftsbildelemente**

Folglich ergibt sich die Notwendigkeit weiterer ökologischer Festsetzungen in diesem B-Plan:

- a) Fassadenbegrünung, mind. 12 % der Fassadenflächen
- b) Erhalt / Festsetzung des Gehölzstreifens bzw. mindestens einer Straßenbaumreihe östlich der Flottwellstraße. Damit zusammenhängend: Erhöhung der Baumpflanzung auf 1 heimischen Laubbaum pro 200 m² Grundstücksfläche
- c) Regenwasserversickerung auf dem Grundstück
- d) Die Erdschicht auf Tiefgaragen etc. muss mindestens 100 cm betragen und ist mit standortgemäßen Pflanzen zu begrünen, davon mind. 33 % mit Bäumen und Sträuchern
- e) Erhöhung des Anteils der Dachbegrünung: Die Dächer sind als Flachdächer auszubilden und extensiv zu begrünen – Ausnahme: Schornsteine usw.

- f) Wegeaufbau mit luft-, wasserdurchlässigem Belag
- g) Anlage eines mindestens 5 Meter breiten mehrschichtigen Gehölzstreifens (ggf. mit Durchlässen zum Park am östlichen Rand des Geltungsbereichs (Erhalt / Unterstützung des Biotopverbunds)
- h) Öffentliche Gehwegrechte im Norden und Süden und in der Mitte des Geltungsbereichs (Erschließung des Rest-Parks)

Ebenfalls mit Worten beschrieben (S.12), in der Begründung und in der Planung aber ohne Konsequenz, ist die Tatsache, dass das Baufeld auf einer gesamtstädtischen Ausgleichsfläche 1. Priorität gemäß LaPro liegt. Wieso auf einer gesamtstädtischen Ausgleichsfläche 1. Priorität eine Bebauung zulässig sein kann, ist nicht nachvollziehbar. Und für die Bebauung einer gesamtstädtischen Ausgleichsfläche 1. Priorität soll der Ausgleich auf einer anderen gesamtstädtischen Ausgleichsfläche erfolgen. Somit schrumpfen die gesamtstädtischen Ausgleichsflächen 1. Priorität. Wie oft soll das noch passieren? Welche und wie viel gesamtstädtische Ausgleichsfläche bleibt dann noch übrig? Es wird so lange verschoben, bis niemand mehr weiß, wo, was, wie, weshalb und wofür und wodurch noch ausgeglichen werden soll und kann!

Der Umweltbericht behauptet sogar, dass hier die Darstellung als Park „der Maßstäbigkeit geschuldet“ ist. Er stuft sogar die Bebauung als Grundvoraussetzung für eine Parkflächenentwicklung ein – Was ist das für ein Umweltbericht?

Die Bedeutsamkeit des Gebiets für den innerstädtischen Biotopverbund wird erst gar nicht benannt. Wichtige Verbindungsmöglichkeiten für Arten werden planerisch nicht festgesetzt. Das Gebiet des Parks am Gleisdreieck weist nach dem LaPro Berlin in Süd-, Südwest- und Nordrichtung Flächen (Bahntrassen) für den Biotopverbund auf.

Auf S. 11 der Begründung werden die Teilpläne des Landschaftsprogramms zur Planungsfläche zitiert. Im Detail wird dazu weiter unten eingegangen. Aus diesen Gebietsbeschreibungen geht jedoch eindeutig hervor, dass das Plangebiet eine Freifläche ist und entsprechend den Zielsetzungen auch bleiben soll. Nach der Systematik des LaPro bestehen zwischen dem FNP und dem LaPro keine widersprüchlichen Zielsetzungen: Im LaPro „sind die neuen Zielsetzungen für die Entwicklung Berlins, wie sie der Flächennutzungsplan (FNP 94) darstellt, beachtet.“ LaPro 1994 S. 14. So sind im Teilplan Erholung und Freiraumnutzung auf dem Tempelhofer Feld die im FNP als Baugebiet dargestellten Flächen bereits markiert und mit der Signatur „Nutzungsänderung gemäß Flächennutzungsplan / Anforderung für Wohnquartiere“ versehen. An diesen Stellen befand sich damals noch der Flughafen, jetzt eine Freifläche; da der FNP bestimmte Bereiche aber als Baufläche vorsieht, sind diese im LaPro entsprechend markiert. Das Planungsgebiet Flottwellstraße ist jedoch nicht so markiert!

Vor allem im Landschaftsprogramm Teilplan Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption von 2004 mit einem wesentlich genaueren Maßstab (1:12.500), ist diese Fläche als Grünfläche dargestellt. Die untenstehende Abbildung belegt eindeutig, dass das Grün bis zur westlichen Kante des Bahngeländes, gleichzeitig Bezirksgrenze zwischen Friedrichshain-Kreuzberg und Mitte geht. 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.



13 Gleisdreieck

| | |
|---------------|--|
| Lage | Friedrichshain-Kreuzberg, Innenstadt |
| Größe | ca. 25 ha |
| Nutzung | Baulogistik, Gewerbe |
| Eigentümer | VEI KG, Vivico |
| Verfügbarkeit | ist derzeit nicht gegeben |
| Planungsstand | Bebauungsplan VI-140 (TöB); Landschaftsplan VI-L-1/1a „Anhalter Bahnhof/ Gleisdreieck“ (Einleitung); Planwerk Innenstadt |
| Ziele | Entwicklung einer öffentlichen Parkanlage |

2.4 Sonstige Darstellungen

In den 90er Jahren gab es eine Normenkontrollklage gegen den Bebauungsplan Potsdamer/Leipziger Platz. Ziel der Klage war die planungsrechtliche, bzw. eigentumsrechtliche Absicherung der ökologischen Ausgleichsflächen auf dem Gleisdreieck. Diese Ausgleichsflächen waren damals nur durch politische Absichtserklärungen des Senats (Beleg: kleine Anfrage im Abgeordnetenhaus), durch den sogenannten Notenwechsel und die städtebaulichen Verträge mit den Investoren des Potsdamer und Leipziger Platzes gesichert.

Im Notenwechsel zwischen dem Land Berlin und der Bahn von 1994 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 „

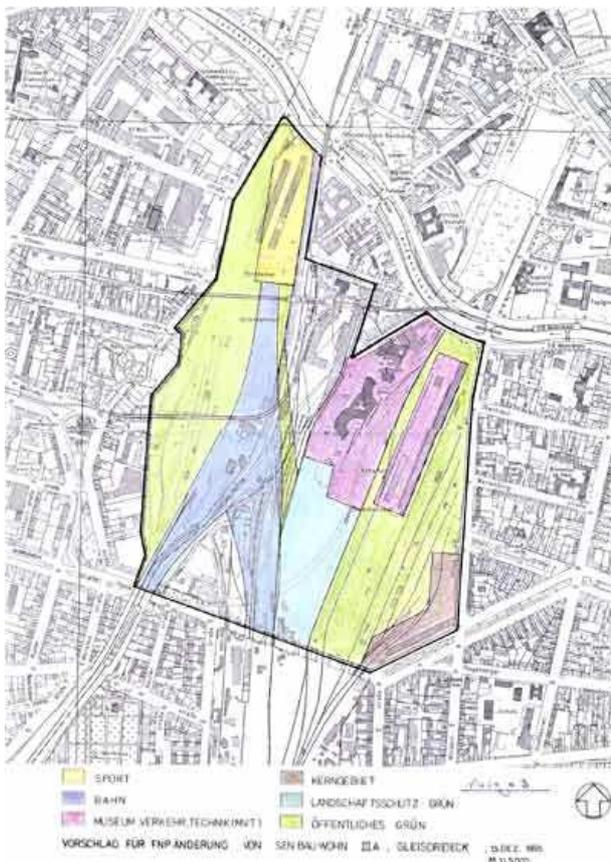
Der Inhalt ist eindeutig. Westlich der Bahnbetriebsanlage bedeutet westlich der damals geplanten neuen Nord-Süd-Bahnstrecke, also westlich des Eisenbahntunnels. Das ist genau die Fläche an der Flottwellstraße, die heute als Baufläche beansprucht wird.

Ebenso haben die städtebaulichen Verträge mit den Investoren des Potsdamer Platzes auf diese Fläche verwiesen. Im 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. ...“

Und hier eine Abbildung aus den Anlagen zum städtebaulichen Vertrag mit Debis, die 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 Landwehrkanals reichend.



Letztlich hat das Gericht die Normenkontrollklage im Jahr 1998 zurückgewiesen, wegen mangelnder Klagebefugnis. Trotzdem ist das Gericht im Urteil inhaltlich auf die strittigen Punkte eingegangen und hat in der Urteilsbegründung argumentiert, das Land Berlin sei ja gerade dabei, die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, um die im Notenwechsel und in den städtebaulichen Verträgen mit den Investoren des Potsdamer/Leipziger Platz anvisierten Ausgleichsflächen zu sichern. Das heißt, dass damals alle Prozessbeteiligten und das Verwaltungsgericht die 1998 geplante (und nach dem Urteil erfolgte) Flächennutzungsplanänderung

im Bereich Gleisdreieck nicht so interpretierten, dass an der Flottwellstraße eine Baufläche geschaffen werden soll, sondern im Gegenteil so, dass diese Fläche als Freifläche zu erhalten ist und für ökologischen Ausgleich zur Verfügung steht.

2.5 Zur Frage Innen-, bzw. Außenbereich nach Baugesetzbuch

Nachdem wir uns ausführlich mit den örtlichen Gegebenheiten des kürzlich öffentlich ausliegenden B-Planentwurfs VI-140h VE „Möckernkiez“ (Beplanung der Fläche Yorck- Ecke Möckernstraße am Gleisdreieck) beschäftigt haben, sind wir jetzt mehr als erstaunt, dass die mit vorliegendem Entwurf geplante Fläche des Gleisdreiecks nicht ebenfalls nach § 35 BauGB als Außenbereich gewertet wird. Die zugrunde gelegten Unterschiede sind für uns nicht erkennbar – im Gegenteil! Eine nachvollziehbare Erklärung findet sich auf keiner Seite der Begründung. Natürlich ist der Ortsteil bebaut – einen Zusammenhang gibt es hier aber ebenso wenig wie beim o.g. geplanten Möckernkiez. Beide Flächen sind unbebaut und Teil des Gleisdreiecks. Dass die Fläche nach dem Krieg eine Brache war und eine Randlage an der innerstädtischen Grenze bildete (s. S. 14 Begründung) spricht für sich und für die Einstufung nach § 35 BauGB! „Entscheidend ist vielmehr, ob das Grundstück an einem Bebauungszusammenhang teilnimmt. Es muss sich bei einem unbebauten Grundstück gewissermaßen um eine „Baulücke“ handeln, bei der die vorhandene Bebauung sich als prägendes Element darstellt und nicht die Freifläche. Ist die unbebaute Fläche hingegen aber so groß, dass sie das städtebauliche Erscheinungsbild dominiert und die vorhandene Bebauung lediglich einen untergeordneten Eindruck vermittelt, dann handelt es sich um einen Außenbereich ohne Baulandqualität.“ (Stadtplanungsamt Spandau). Lt. Begründung, S. 21 sollen die Ränder des Parks einer baulichen Entwicklung zugeführt werden. Ein Park (mit seinen Rändern) ist aber Außenbereich.

Die Formulierung (S. 3), dass die Zulässigkeit von Vorhaben DERZEIT nach § 34 BauGB zu beurteilen ist, lässt auf eine NACHFOLGENDE Bewertung nach § 35 BauGB schließen und hoffen!

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

Diese Einschätzung ist falsch, denn es gibt bessere 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 war dahingehend fehlerhaft, dass er den wirklichen Aufstellungsbeschluss 1994 nicht als Grundlage der Bewertung des Ist-Zustandes in der Bewertung zu nehmen, sondern diesen Zeitpunkt auf 2006 nachzudatieren. Da – wie schon erwähnt – der B-Plan VI-140, jetzt VI-140a, nicht festgesetzt werden soll, entzieht sich diese Nachdatierung einer gerichtlichen Überprüfung.

Der Ausgangspunkt für den B-Plan VI-140h VE wird nun gar auf den 29.06.2010 festgesetzt, dem Beschlusstag zur Teilung des B-Plans 140. Zwischenzeitlich wurde ein Teil der Fläche als Golfplatz genutzt. Dies ist auf keinen Fall eine typische Nutzung planfestgestellten Bahngeländes und somit als Ausgangsbasis der Umweltbewertung völlig unbrauchbar. Die in der Begründung auf S. 23 festgestellte Degradation durch die Golfplatznutzung („Der Untersuchungsraum für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt beschränkt sich ebenfalls auf das Planungsgebiet, **da das Planungsgebiet durch die Vornutzung als Golfplatz sehr stark verarmt ist hinsichtlich seines Arteninventars** und über das Planungsgebiet hinaus gehende Wirkungen nicht wahrscheinlich sind.“) ist deswegen durch diesen oder den B-Plan VI-140a kompensationspflichtig.

Die Passagen zu den Aussagen des Landschaftsprogramms über diese Fläche sind streckenweise schlicht falsch:

Zum Teilplan „Naturhaushalt / Umweltschutz“ wird geschrieben:

„Als Ziele für die o.g. Schutzgüter werden in Siedlungsgebieten die Erhöhung der naturhaushaltswirksamen Flächen (durch Entsiegelungen, Dach-, Hof- und Wandbegrünungen) formuliert.“

Das LaPro gibt aber nicht einfach allgemeine Ziele für Nutzungstypen, sondern stellt die Ziele flächenhaft dar. Für diese Fläche wird ausgeführt:

„Grün- und Freifläche. Erhalt und Entwicklung aus Gründen des Bodenschutzes, der Grundwasserneubildung und der Klimawirksamkeit.“

und als Fußnote:

„Bei Nutzungsänderung gemäß Flächennutzungsplan gelten die Maßnahmen für die neue Nutzung.“

Da – wie oben ausgeführt – der FNP keine Nutzungsänderung ausweist, gilt weiterhin die ausgewiesene Anforderung als Grün- und Freifläche.

Im Teilplan „Biotop- und Artenschutz“ wird erwähnt, dass auf der Fläche vorrangig Arten ruderaler Standorte zu entwickeln sind, jedoch werden mit Hinweis auf die – u.a. durch die fragliche Golfplatznutzung – verarmte Biotopausstattung die Ziele nur noch als bedingt anwendbar betrachtet. Es wird völlig übergangen, dass diese Fläche Teil der in der Karte dargestellten Biotopverbindung hin zum Tiergarten ist und insofern auch Relevanz über die eigentliche Fläche hinaus hat.

Diese Vernachlässigung ist besonders gewichtig, da für diesen Raum der „Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen“ explizit genannt wird.

Im Teilplan „Landschaftsbild“ wird wiederum völlig das detaillierte Ziel für diese Fläche ignoriert. Es lautet „Erhalt und Entwicklung typischer Elemente des Landschaftsbildes und Beseitigung von Landschaftsbildschäden“. Der Umweltbericht geht überhaupt nicht auf diese Qualität ein.

Eine Ausweitung des Untersuchungsgebiets für das Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt nach Norden und nach Osten (Übergänge zum Park, Biotopverbund) ist unabdingbar.

3.2 Stadtklima

Super, dass Sie auch StEP Klima zitieren (s. 22): Bereits jetzt gehört die angrenzende Wohnbebauung zu Bereichen, die von einer ansteigenden bioklimatischen Belastung betroffen sein werden – Lange Hitzeperioden, kein Luftaustausch, Niederschlagsrückgang... Die geplanten Bauungen kommen unterstützend dazu! Aber das können ja Grün- und Freiflächen ausgleichen! Ja, aber nur wenn sie groß genug sind und nicht selbst versiegelt und vegetationslos!

Die aktuellen und künftigen Probleme, die sich durch die Planung ergeben, sind klar benannt. Konsequenzen daraus werden nicht gezogen, im Gegenteil!

Im STEP Klima ist die Planungsfläche bezüglich der Analyse- und Maßnahmepläne meist unkritisch, da sie als Grünfläche dargestellt wird; als Grünfläche ist diese von stadtklimatisch mittlerer bis hoher bzw. sehr hoher Bedeutung dargestellt (ist im STEP Klima auf Grund der schlechten farblichen Darstellung nicht exakt ablesbar). Die benachbarten bebauten Quartiere jedoch fallen in die Rubrik des aktuell prioritären Handlungsbedarf (STEP Klima S. 14 ff). Dieser Einschätzung folgt auch die Begründung (S. 22) für den B-Pan VI-140h VE wo sie die Zielsetzung aus STEP Klima darstellt:

„Die das Planungsgebiet umgrenzende Wohnnutzung ist den Bereichen zuzuordnen, die zukünftig (bis 2050) von einer ansteigenden bioklimatischen Belastung betroffen sein werden. Die Belastung wird bis 2050 weiter zunehmen, da eine ungünstige bioklimatische Situation im Bestand besteht. Eine gravierende Folge des Klimawandels ist die Verschlechterung des Bioklimas der Stadt: Lange Hitzeperioden machen selbst gesunden Erwachsenen zu schaffen. Für Kranke, Vorbelastete und Ältere können sie lebensbedrohlich sein. Die angrenzenden Wohngebiete der Pohl- und Lützowstraße gehören jedoch nicht zu einem prioritären Handlungsfeld. Erst der weiter nördlich gelegene Potsdamer Platz gehört zu einem prioritären Handlungsfeld. Die Stadtbäume sind dem aktuellen Handlungsbedarf zugeordnet, da sie grundsätzlich als empfindlich gegenüber Niederschlagswasserrückgang im Sommer gelten.“

Selbst wenn das Gebiet nicht zu den prioritären Handlungsfeldern des akuten Verbesserungsgebotes gehört, so leitet sich doch daraus nicht ab, dass die Situation einfach verschlechtert werden darf. Faktisch handelt es sich um die Umwandlung einer Grünfläche in ein Baugebiet (das mag baurechtlich nicht so sein, aber das Klima richtet sich nach der tatsächlichen Nutzung und nicht nach den planungsrechtlich zulässigen!)

Es wird ja dargestellt (S. 29/30)

„Die bioklimatische Situation im Plangebiet wird vorwiegend mit der Belastungsstufe 1 „sehr günstig“ bewertet.“

Die Begründung stellt weiterhin dar:

„Der angrenzende (zukünftige) Park auf dem Gleisdreieck ist als eine Grün- und Freifläche von mittlerer bis hoher stadtklimatischer Bedeutung dargestellt. Diese Grün- und Freiflächen sind zu qualifizieren und anzupassen.“

Die Situation ist auf dem jetzigen Parkgelände sehr günstig, wird durch die Bebauung auf jeden Fall schlechter, auch für die anschließenden Gebiete auf der westlichen Seite der Flottwellstraße. Der B-Plan verschlechtert also die stadtklimatische Situation deutlich, dabei ist die Fläche schon jetzt als Park zu qualifizieren und nicht durch Baumaßnahmen zu verschmälern.

Dennoch wird völlig unbeirrt in der Begründung (S. 39) festgehalten:

Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben bezogen auf dieses Schutzgut keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Dies ist keine fachkundige Bewertung sondern reines Schönreden einer Baumaßnahme.

3.3 Erholungsfunktion

Die Begründung des B-Plans geht davon aus, dass die Fläche KEINE Bedeutung für die Erholungsvorsorge hat (S. 24). De facto wurde die Fläche seit dem Ende der Bauleistik im Jahre 1998 von zahlreichen Besuchern informell genutzt zum Spaziergehen, für kulturelle Events (kleine Konzerte) und als Abkürzung zwischen dem Quartier Tiergarten Süd zum U-Bhf. Gleisdreieck. Durch die vorgesehene Bebauung wird diese informelle Erholungsfunktion eingeschränkt. Wichtiger ist jedoch noch, dass das Potential der Fläche für die zukünftige Erholungsvorsorge stark eingeschränkt wird.

- Durch die Einschränkung des Parkquerschnitts fehlt einfach ausreichend Fläche für die Erholungsnutzung. Die Nutzung des kürzlich eröffneten Parks auf der Ostseite des Gleisdreiecks, der wesentlich weitläufiger ist, hat gezeigt, dass ein sehr großer Bedarf nach Erholungsflächen besteht. Der Westpark wird durch die vorgesehenen Baufelder im nördlichen Bereich auf einen schmalen Streifen reduziert. Am nördlichen Ende wären zwischen den Baufeldern westlich und dem Grundstück des Parkhauses Debis nur noch 30 m Breite übrig. Im Bereich des mittleren Baufeldes würde die Breite des Parks nur noch 75 bis 80 m betragen.
- Die reduzierte Parkfläche wird zu einem erheblichen Teil des Tages verschattet sein. In den Vormittagsstunden wird sie von dem östlich vorgelagerten Baufeld „Urbane Mitte“ am U-Bhf. Gleisdreieck verschattet werden. Für dieses Baufeld wurde im Bebauungsplanverfahren VI-140 des Bezirks im Jahr 2006 eine GFZ von 3,5 festgeschrieben. In den Bilanzen der CA Immo/Vivico wird diese Fläche mit einem Buchwert von 12 Mio. € geführt. Nördlich an das Baufeld „Urbane Mitte“ schließt sich das Parkhaus Debis an, für das eine Aufstockung geplant ist. Auch hierdurch wird die Parkfläche in den Vormittagsstunden verschattet werden. In den Nachmittagsstunden wird der Park dann durch die geplanten Bauten am westlichen Rand verschattet werden. Auf die mündliche Frage bei der Vorstellung des Projekts im Rathaus Kreuzberg am 11.05.12 wurde auf die Frage nach einer Verschattungsstudie für den Westpark geantwortet, dass keine solche Studie für notwendig gehalten werde. Es sei unklar, was auf der östlich angrenzenden Fläche geplant sei. Indirekt wurde jedoch die Verschattung bestätigt durch den Hinweis, etwas Schatten in Zeiten des Klimawandels sei ja gar nicht so schlecht.
- 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 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 Höhe der Kurfürstenstraße ca. 180 m erreicht. Nach Norden hin geseht 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-Duriex-Park, der anstelle des früheren Potsdamer Personenbahnhofs 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 durch die Kante der neuen Bebauung eingeschränkt, so dass der räumliche Zusammenhang nur noch schwer zu erkennen 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 erheblichen Veränderungen dieser Blickbeziehungen werden nicht thematisiert. Aus all 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) wird durch die neue Bebauung unangemessen eingeschränkt. Viele Menschen sehen diese Einschränkung des Horizonts als Verlust.

3.5 Pflanzen / Tiere / Biotope

Logischerweise ergeben sich aufgrund der beschriebenen Folgen der Zwischennutzung als Golfplatz für Ihren Punkt 6.2.2.2 Schutzgut Pflanzen, Tiere und biologische Vielfalt eher geringe bis mittlere Beurteilungen. Völlig „vergessen“ wurde hier der Punkt Biotopverbund (vgl. hierzu auch die Karten Biotopverbund von SenStadtUm). Immerhin befindet sich im Geltungsbereich mit dem Gehölzstreifen ein Relikt der bekanntermaßen für den Biotopverbund wertvollen Grünstrukturen entlang ehemaliger Gleisanlagen. Es ist der wertvollste natürliche Bestand

und sollte laut allen entsprechenden Gutachten deshalb erhalten bleiben. Auch darauf nimmt die Planung keine Rücksicht.

3.6 Kompensationsbetrachtung

Der Feststellung, dass insgesamt erhebliche Beeinträchtigungen durch die Umsetzung der Planung erfolgen, ist zuzustimmen, wobei bereits dargestellt wurde, dass diese Beeinträchtigungen im Einzelnen noch deutlich stärker sind als im Bericht dargelegt.

Darüber hinaus 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 hohe Wertigkeit des Schutzguts Boden, und die hohe Empfindlichkeit gegenüber Bebauung und Versiegelung werden gut dargestellt. Gleiches gilt für das Schutzgut Wasser. Auch hinsichtlich des Schutzguts Klima wird die hohe Bedeutung für den innerstädtischen Luftaustausch beschrieben und noch wird die bioklimatische Situation mit sehr gut bewertet. Beim Klima wie auch beim Landschaftsbild wird nur der hohe Wert des Gehölzstreifens betont. Zwar ist der Untersuchungsrahmen für das Landschaftsbild angeblich (vgl. S. 23) viel weiter gefasst als der Geltungsbereich, bewertet wird das Bauvorhaben von den umgebenden Flächen, insbesondere vom Park her, diesbezüglich jedoch nicht.

Die Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes (6.2.3) erfolgt nur durch den Vergleich der aktuellen Bestandssituation mit den vorliegenden Planungen. Außer Acht gelassen wird sowohl der Zustand vor der Golfplatznutzung als auch der Zustand bei Erweiterung als Parkfläche.

Sämtliche Vegetation soll beräumt werden, 80% der Fläche wird neu versiegelt. Sämtliche Lebensräume und Lebensraumfunktionen von Arten gehen verloren. Die Arten sollen neue Lebensräume im Park finden. Ungestellt ist die Frage – und damit ist es ungeklärt –, ob die Parkplanung überhaupt entsprechende Lebensräume vorsieht bzw. ob diese ausreichen und nicht bereits von anderen Individuen oder Populationen belegt sind.

Es wird behauptet, dass erhebliche Umweltauswirkungen durch die Planung aufgrund von Vermeidung und Minimierung vermindert werden. Eine Vermeidung können wir nicht erkennen! Die Minimierungen können problemlos erweitert werden, s.o. zur Möglichkeit und Notwendigkeit weiterer ökologischer Festsetzungen. Die Dachbegrünung ist keine Vermeidung sondern eine Minimierung (Was wird für welchen Bestand durch die Dachbegrünung vermieden?)

Der Biotopverbund wird lt. Planung ersatzlos zerstört! – Und wäre auch in Zukunft nicht mehr reparabel.

Es wird 80% der natürlichen Bodenfunktion und –wertigkeit zerstört, aber: „Durch die Planung wird es ... zu einer Verbesserung des Umweltzustands kommen, da unbelasteter Boden eingebaut werden wird.“ (S. 34) - 80% Neuversiegelung ist keine Verbesserung für das Schutzgut Boden, selbst wenn der Boden von 20% des Geltungsbereichs ausgetauscht wird.

Unter dem Gesichtspunkt der Prüfung des Schutzguts Klima und Luft werden erhebliche dramatische bioklimatische Veränderungen bilanziert (Temperaturerhöhung, sommerlichen Schwüle, Beeinflussung des autochthonen Strömungsfeldes und des bodennahen nächtli-

chen Kaltluftströmungsfeldes, Verringerung von Windgeschwindigkeiten ...) – die negativen Wirkungen auf Kleinkinder, alte Menschen, empfindliche und kranke Menschen werden dennoch in Kauf genommen. Dagegen wird die Wirkung der Abstandsflächen der geplanten Bebauung als günstig (S. 36) dargestellt bzw. als unerheblich wegen der Kleinräumigkeit des gewählten Geltungsbereichs.

Die Bewertung der Erheblichkeit für das Schutzgut Klima / Luft als nicht erheblich (S. 37) ist falsch. Durch den benachbarten Park wird das Kleinklima nicht verbessert (S. 39), sondern die klimatische Wirkung des Parks wird durch die Planung verschlechtert. Vermeidungsmaßnahmen sind nicht in der Planung enthalten, schon allein deshalb ist es falsch, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben. Unzureichend für dieses Schutzgut sind die Verminderungen durch die beschriebenen Planungen und Maßnahmen. Sie müssen erweitert werden durch die beschriebene Erhöhung der begrünten Dachflächen, durch Fassadenbegrünungen, durch Gehölzstreifen im Westen und Osten, durch Begrünung der Tiefgaragen mit Gehölzen aufgrund einer höheren Substratschicht durch wasser- und luftdurchlässige Wegebeläge und durch die Regenwasserversickerung im Gebiet.

Gleiches gilt für die Minderung der Eingriffe in das Schutzgut Pflanzen und Tiere. Immerhin wird zugegeben, dass erhebliche Beeinträchtigungen verbleiben. Die Vernichtung der Biotopverbindungsfunktion wird angesprochen.

Vermeidungsmaßnahmen bezogen auf das Schutzgut Landschaftsbild werden behauptet, aber nicht näher ausgeführt. Es gibt keine. Die Eingriffe in das Landschaftsbild werden nur flächenintern beschrieben, obwohl der Untersuchungsraum weiter gefasst wurde. Auch hier sind die von uns geforderten weiteren Festsetzungen als Minimierungen zu werten.

Da das Gebiet nach § 35 BauGB beurteilt werden muss ist die Bilanzierung der ausgleichspflichtigen Versiegelung falsch. Statt 519 m² sind 8.312 m² Versiegelung ausgleichspflichtig (S. 46). Dies muss außerhalb (östlich) des Plangebiets auf der Sammelausgleichsfläche im sog. Westpark des Gleisdreiecks erfolgen. Im Gegensatz zum B-Plan „Möckernkiez“ wird diese Fläche in der Begründung charakterisiert als „durch eine geringwertige einjährige Ruderalflur geprägt, die sich auf den offenen nährstoffreichen Sanden (...) entwickelt haben“. Sie soll durch „Gehölzpflanzungen und Gestaltung der Oberflächen aufgewertet“ werden. Entstehen soll eine Fläche für die Erholungsvorsorge der Bevölkerung – übersetzt: mit einem hohen Versiegelungsgrad! Dass der Eingriff durch die 80%-ige Versiegelung einer unversiegelten Fläche in div. o.g. Schutzgüter (Boden, Pflanzen/Tiere/Biotope/Biotopverbund, Klima/Luft, Wasser, Landschaftsbild) durch Maßnahmen ausgeglichen wird, deren „Aufwertungsschwerpunkt in der Stärkung der Erholungsfunktion liegt“ (S. 42), ist bei aller „Gleichwertigkeit“ nicht erklärbar!

Auf der Fläche des Gleisdreiecks sollen Eingriffe ausgeglichen werden, die durch die Bebauung des Potsdamer Platzes entstanden sind. Dieser Intention widerspricht der vorliegende B-Planentwurf.

Das verbal-argumentative Verfahren zur Eingriffsbewertung ist bei einfachen Bauvorhaben im Innenbereich ohne Beeinträchtigung von Natur und Landschaft richtig. Bei derart vielen betroffenen ökologischen Wertigkeiten einer 100-%igen unversiegelten Fläche, die Teil einer großen Grünfläche ist, ist es als Methode nicht angemessen!

Jedes angewandte Verfahren der Eingriffsbilanzierung muss vollständig und auch nachvollziehbar dargestellt werden. Dies ist für den B-Planentwurf leider nicht festzustellen!!!

Die Eingriffsbilanzierung zielt offensichtlich nur darauf ab, die Gestaltung einer Teilfläche des Rest-Parks „Gleisdreieck“ zu finanzieren.

Generell sind die ab S. 41 vorgeschlagenen Maßnahmen als Ausgleich völlig unqualifiziert. Im § 15 Abs. 2 S. 2 des BNatSchG heißt es: „Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes in gleicher Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neu gestaltet ist.“ Diese erfolgt aber in keiner Weise. Auch wenn im BauGB kein Unterschied zwischen Ausgleich und Ersatz gemacht wird, ist es im Sinne einer korrekten Bewertung wichtig, diesen Unterschied darzustellen.

Zu der vorgeschlagenen Maßnahme im Einzelnen: Auf S. 42 heißt es zur Ersatzmaßnahme:

„Im Bestand ist diese Sammelausgleichsfläche östlich der Flottwellstraße, im Bebauungsplan-gebiet VI-140a, durch eine geringwertige einjährige Ruderalflur geprägt, die sich auf den offenen nährstoffreichen Sanden des ehemaligen Baulogistikzentrums für die Baustelle Potsdamer Platz entwickelt haben (vgl. Planland 2004). Diese Fläche wird durch Gehölzpflanzungen und Gestaltung der Offenflächen aufgewertet. Neben dieser biotischen Aufwertung wird vor allem eine Aufwertung für das Landschaftsbild und die Erholung ermöglicht, da die Fläche für die Erholungsvorsorge der Bevölkerung in einem ansonsten durch wohnungsnahes Grün unterversorgtem Gebiet entstehen wird.“

Zur Eignung der Sammelausgleichfläche (Gutachten Niederschlagswasser, Seite 10):

„Eine Anfrage zur Möglichkeit der Versickerung auf dem Gelände des östlich gelegenen Parks wurde vom Generalplaner des Parks (GrünBerlin GmbH, 28.01.2011) mit dem Hinweis auf technische Gründe abgelehnt. Auf dem Parkgelände bestehen durch die Untertunnelung bereits Probleme mit der Wasserversickerung.“

Die östlich dem Baufeld vorgelagerte Fläche liegt zum überwiegenden Teil über dem Eisenbahntunnel. Von einer naturnahen Gestaltung kann hier also nicht die Rede sein. Der Eisenbahntunnel ist in diesem Bereich nicht im Schildvortrieb entstanden, sondern mit haushohen, betonierten Senkkästen aus Beton gebaut worden. Das bedeutet, dass die gesamte Ausgleichsfläche durchgehend mit einem riesigen Betonklotz unterbaut ist. Zusätzlich sieht die Planung für den Westpark zahlreiche betonierete und asphaltierte Wege vor. Die Sammelausgleichsfläche ist als Versickerungsfläche nicht geeignet. Sie ist nicht geeignet, die beabsichtigte hohe Versiegelung auf dem Baufeld auszugleichen.

Eine weitere Fragestellung nach der Sinnhaftigkeit und auch der Rechtmäßigkeit der Bewertung ergibt sich aus div. Entwertungen ökologischer Bestände durch zwischenzeitlich genehmigte überlagernde Zwischennutzungen, in diesem Fall eine Golfplatznutzung. Bestands- und Bewertungsgutachten wurden erst nach der inzwischen erfolgten kompletten Beräumung des Bereichs erstellt. Dabei war bekannt, dass es sich bei dem gesamten Gebiet des Gleisdreiecks, also auch bei dieser Fläche um „eine der größten und ältesten Brachflächen der Berliner Innenstadt“ handelte (Dr. Markstein, Park auf dem Gleisdreieck; Ökologische Beratung zur Umsetzung der Parkplanung, 2007, erg. 2009, S. 1). Der eigentliche Eingriff in eine wertvolle Brachfläche ist durch die Zugrundelegung der inzwischen degradierten Fläche in keiner Weise erwähnt geschweige denn berechnet worden. Hinzu kam, dass für die Baufeldfreimachung die Rasensoden des Golfplatzes entfernt wurden.

Dennoch ist klar: die ehemalige Baumaßnahme der Bahn war nach Planland schon 2004 abgeschlossen und somit kann sich da eigentlich 2010 keine einjährige Ruderalflur befunden haben. Da diese so beschrieben wird, kann dies nur mit der Aufhebung der Golfplatznutzung zu tun haben, was an anderem Ort schon dargestellt wurde. Da nun 2010 der Vergleichspunkt für die Bewertung sein soll, muss entweder von einer fiktiven Sukzession ausgegangen werden und somit ein deutlich späteres Sukzessionsstadium mit Gehölzen und mehrjährigen Stauden angenommen werden oder aber die Golfplatznutzung als Eingriff bewertet und sachgerecht ausgeglichen werden. Es kann nicht gehen, dass Flora und Fauna einer Fläche zer-

stört wird und dann der Mangel an relevanten Tieren und Pflanzen als Beweis ihrer geringen Qualität erhalten muss.

Als Basis für eine Aufwertung muss deswegen eine konsolidierte, störungsfreie – da für Erholung nicht genutzte (Begründung S. 24) – Ruderalfläche einschließlich ihrer typischen Flora und Fauna genommen werden. Diese Aufwertung hat dann auch den Zielen des LaPro Teilplan Arten- und Biotopschutz zu entsprechen, der für diese Fläche die vorrangige Entwicklung von Arten ruderaler Standorte angibt.

Generell sollten die Umweltziele zu Beginn der Umweltprüfung nicht nur aufgezählt werden (in diesem Fall sollten sie dann auch noch richtig aufgezählt werden), sondern an diesen Zielen sollten sich Eingriffsbewertung und Kompensationsmaßnahmen orientieren. Das ist hier ganz offensichtlich nicht der Fall und aus unserer Sicht ein wesentlicher Fehler!

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

Eine Eingriffsminderung durch geplante und weitere mögliche Minimierungsmaßnahmen / Festsetzungen auf die Schutzgüter Klima, Wasser, Pflanzen / Tiere / biologische Vielfalt und Landschaftsbild ist festzustellen. Wie groß die verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen sind, ist hier wieder weder dargelegt noch nachvollziehbar. Nicht festgestellt, aber dennoch vorhanden und höchstens gemindert sind die Eingriffe in Wechselwirkung zwischen den Umweltbelangen. Auch hier verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen. Auch hierzu wird nichts weiter ausgeführt.

Dadurch, dass es keine nachvollziehbare Eingriffsbilanzierung gibt und kein Eingriffsdefizit nachvollziehbar berechnet wurde, kann die Ausgleichsberechnung nur noch weniger nachvollziehbar ausfallen: Es gibt keine!

Frage: Wie viel der Fläche wurde schon für andere ausgleichspflichtige Vorhaben „verbraucht,“? Wie viel steht noch für wie viel und welchen Ausgleich zur Verfügung?

Außerdem stellt sich die Frage, ob der Ausgleich auch vollständig ist. Nachvollziehbar nachrechenbar ist dies nicht!

Eine Parkplanung auf einer nicht bebauten und nicht versiegelten Fläche hat per se nichts mit dem Ausgleich von Eingriffen in Natur und Landschaft zu tun. Eine Parkplanung, die zudem wahrscheinlich auf dieser Ausgleichsfläche für Neuversiegelungen ihrerseits weitere Neuversiegelungen vorsieht, ist inakzeptabel und untauglich!

Eine Neuversiegelung könnte nachvollziehbar durch eine Entsigelung gleicher Flächengröße ausgeglichen werden. Dies ist auf der Sammelausgleichsfläche jedoch nicht möglich und (s.o.) augenscheinlich auch nicht gewünscht.

Hier liegt die Vermutung nahe, dass vorrangig eine Parkgestaltung finanziert werden muss. Es geht nicht um Ausgleich oder Ersatz! Es geht nicht um Nachhaltigkeit! Es geht erst recht nicht um Schutzgüter, Tiere oder Pflanzen! Wofür wurden die vielen Gutachten hierzu erstellt? Wozu wurden zig Seiten Text in der Begründung hierzu verfasst?

4 STÄDTEBAU

Benannt wird auch die „Verantwortung gegenüber künftigen Generationen“ und dass „natürliche Lebensgrundlagen zu schützen und zu entwickeln“ (S. 16, Begründung) sind. Erkennbar ist dies in der vorliegenden Planung jedoch nicht. Sie unternimmt noch nicht einmal Versuche, Eingriffe in Natur, Landschaft und natürliche Lebensgrundlagen zu vermeiden, zu minimieren und vorrangig im Geltungsbereich auszugleichen! Es wurden „Aspekte der Nachhaltigkeit“ betrachtet – ohne Konsequenz, im Gegenteil: „Es werden Stadtbrachen in Anspruch genommen“ (S. 17).

Völlig unlogisch ist deshalb die Schlussfolgerung, dass „die Bodenversiegelung durch eine urbane bauliche Dichte zugunsten der öffentlichen Freifläche begrenzt“ wird (S.17). Die Boden-neuversiegelung beträgt 80% und statt öffentlicher Freifläche (Ausgleichsfläche) wird diese hier bebaut.

Angeblich soll durch das neu entstehende Wohnquartier der private und öffentliche Raum miteinander verzahnt werden (Begründung S. 3, S. 15, S. 17, S. 55). Dies kann der Planung nicht entnommen werden. Die Bebauung bildet einen Riegel zur Rest-Parkfläche.

Auch eine Bebauung, die mäandert (S. 2, 15, 59) ist möglich, im vorliegenden Fall aber nicht erkennbar. Mäander ist die Bezeichnung für eine Abfolge von (Fluss-)Schlingen.

Sieht man sich im Weiteren die Planung und die Bewertung der Auswirkung der Planung an, so kann man nur feststellen, dass sie „die umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen“ (S. 16) nicht miteinander in Einklang bringt. Ebenso trägt sie weder zum Schutz noch zur Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen bei. Auch „Nachhaltigkeit“ ist ein schönes und so oft verwendetes Wort, dass es nichts mehr aussagt.

„Es werden Stadtbrachen (für Bebauung) in Anspruch genommen und die Bodenversiegelung (...) zugunsten der öffentlichen Freifläche begrenzt.“ (S. 17) Ist das Nachhaltigkeit?

Das ist auch nicht „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“. Innenentwicklung ist Baulückenbebauung, Aufstockung, Dachausbau usw., nicht die neue Bebauung der Ränder großer zusammenhängender innerstädtischer Freiflächen.

Dass durch Bebauung der Parkränder das Gleisdreieck ins Stadtgefüge einbezogen werden soll (S. 21) ist ebenso widersinnig wie die Behauptung, dass nur durch die Randbebauung die künftigen Parkflächen entwickelt werden können. Durch eine qualifizierte Parkplanung kann ein Park sehr wirkungsvoll für sich entwickelt werden und mit umgebenden Wohnblöcken verbunden werden. Dazu muss nicht in den Park hinein gebaut werden und durch die Art der Bebauung müssen nicht neue Grenzen gezogen werden.

Auf Seite 45 der Begründung heißt es, „Die geplante Bebauung muss in engem Zusammenhang mit der Entwicklung des gesamten Gleisdreiecks gesehen werden. Städtebauliches Ziel ist es, die in unmittelbarer Umgebung vorhandene dichte Blockrandbebauung auf den an den Rändern des Gleisdreiecks zu entwickelnden Baufeldern zu arrondieren und fortzusetzen und so die gewünschte Reintegration des Gleisdreiecks in den Stadtkörper zu erreichen.“

Es wird nicht weiter begründet, warum nur eine Bebauung diese „Reintegrationsleistung“ 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. Leider

wird 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 bzw. „Reintegration“, 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 werden 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 Grundstück notwendig. Einfacher wäre es, wenn dieser Zugang wie bei den anderen Straßen in der Mittelachse der Straße erfolgen könnte.

5 Zum Gutachten Niederschlagsentwässerung

„Die Einleitung von Niederschlagswasser in den Mischwasserkanal ist grundsätzlich möglich. Gemäß einer Voranfrage¹⁰ bei den Berliner Wasserbetrieben darf die einzuleitende Regenwassermenge den Wert von 10 l/s*ha bezogen auf die angeschlossene versiegelte Fläche nicht überschreiten. Für das Baufeld Mitte bedeutet dies, dass weniger als 8,3 l Regenwasser pro Sekunde in den Kanal eingeleitet werden dürfen. Bei diesem sehr geringen Wert sind umfassende Vorkehrungen zur Regenrückhaltung auf dem Grundstück erforderlich. Das benötigte Speichervolumen für die gedrosselte Ableitung des Regenwassers in die Kanalisation beträgt etwa 175 m³.“

Soweit das Gutachten Niederschlagsentwässerung auf Seite 20

In Berlin wird üblicherweise bei Starkregenereignissen von einem Wert von 360 l/sec/ha ausgegangen, für sogenannte Jahrhundertregen wird ein Wert von 600 l/sec/ha angenommen. Der von den Wasserwerken angegebene Wert von 10l/sec/ha bedeutet im Klartext, dass der Abwasserkanal voll ausgelastet ist. Erfahrungen im Stadtteil zeigen, dass es schon jetzt bei

starken Regen zu Rückstaus in der Kanalisation kommt, die sich gelegentlich in die Keller der Altbauten ergießen.

Bei einer Grundstückgröße von 10.390 m² und einer Versiegelung von 80% ergibt sich eine zu entwässernde Fläche von 8.312 m². Auf dieser Fläche von 8.312 m² fallen bei einem Starkregenereignis rund 299 l/sec an, bei einem sogenannten Jahrhundertregen sind es ca. 499 l/sec. Das berechnete Speichervolumen für die Regenrückhaltung von 175 m³ wäre bei einem Starkregen also spätestens nach 10 Minuten gefüllt, bei einem Jahrhundertregen wären die Rückhaltekapazität schon nach 6 Minuten erschöpft unter der Voraussetzung, dass die Speicher vor Beginn des Regens völlig entleert waren.

Bei der Berechnung des Speichervolumens von 175 m³ geht das Gutachten davon aus, dass es ausreichend Flächen gibt, die anfallendes Wasser speichern und zur Verdunstung bringen (die Dachflächen, die zu 40% begrünt werden), sowie die Mulden und Rigolen auf den Freiflächen des Grundstücks, ansonsten müsste das Speichervolumen wesentlich größer sein.

Für die Mulden und Rigolen werden im Gutachten verschiedene Vorschläge gemacht: auf dem mittleren zur Straße offenen Platz, die Vorgartenbereiche zur Flottwellstraße, zwei kleinere Flächen an der nördlichen und südlichen Grundstücksschmalseite sowie eine 5 m breiter Streifen auf der Ostseite des Grundstücks zum Park, der zur Verfügung stehen würde, wenn die Tiefgarage nicht bis zur Grundstücksgrenze gebaut würde. Rigolen und Mulden schränken die Nutzbarkeit der Flächen ein, z. B. für Wege, Feuerwehrezufahrten und gärtnerische Gestaltung. Gegen eine zentrale Lösung spricht, dass es technisch sehr schwierig ist, von entlegenen Dachflächen das Wasser bis zur zentralen Versickerungsfläche zu bringen.

Deswegen wird im Gutachten Niederschlagswasser auf Seite 23 eine dezentrale Lösung vorgeschlagen:

„Um die Probleme mit der Wasserzuleitung möglichst gering zu halten oder ganz zu umgehen, sollte eine dezentrale Versickerung des Regenwassers in unmittelbarer Nähe der abflusswirksamen Flächen geprüft werden. Dabei sollten alle Flächen die zur Versickerung geeignet sind einbezogen werden. Die derzeit geplanten Freiflächen (Vorgärten, Randbereiche und der Quartiersplatz an der Flottwellstraße) sollten um Teilbereiche an der Grenze zum Park ergänzt werden, die derzeit als Tiefgarage vorgesehen sind.“

Dieser Vorschlag aus dem Gutachten wird in der Begründung zum Bebauungsplan nicht aufgenommen. Laut Text der Begründung und Planzeichnung ist der Bau der Tiefgarage bis an die östliche Grundstücksgrenze möglich. Siehe dazu rotgestrichelte Linie in der Planzeichnung.

In der Begründung zum B-Plan auf Seite 38/39 heißt es:

„Schutzgut Wasser

Das Planungsgebiet ist im Bestand durch einen weitgehend naturnahen Wasserhaushalt geprägt. Es ist davon auszugehen, dass im Planungsgebiet anfallende Niederschlagswasser auch weitgehend dort versickert werden. Durch den geringen Vegetationsanteil sind die Verdunstung und der Rückhalt im Bestand jedoch auch eingeschränkt. Durch die Planung wird eine Versiegelung von 80% des Planungsgebietes vorbereitet. Eingriffe, die sich auf Entwurf der Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan VI-140h VE 39 aufgrund einer Erhöhung des Versiegelungsgrades ergeben, können im Gebiet nicht vermieden bzw. gemindert werden. Das im Planungsgebiet anfallende Niederschlagswasser muss weitgehend abgeleitet werden. Durch die extensive Dachbegrünung wird Regenwasser partiell zurück gehalten und kann der Verdunstung zugeführt werden. Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungsmaßnahmen verbleiben, bezogen auf dieses Schutzgut, erhebliche Beeinträchtigungen.“

Diese „erhebliche Beeinträchtigungen“ könnten im „worst case“ bedeuten, dass der Abwasserkanal in der Flottwellstraße überläuft und sich in den nahen Landwehrkanal entleert. Durch

ein Zurückbleiben der Tiefgaragen von der östlichen Grundstücksgrenze um 5 m, würden die „erhebliche Beeinträchtigungen“, wenigstens etwas abgemildert.

6 Zum Gutachten Schallschutz B- VI-140i VE und VI-140h VE

In der verkehrlichen Untersuchung zur Bebauung östlich der Flottwellstraße für die vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140i VE und VI-140h VE in Berlin wird eine erhebliche Zunahme des Verkehrs prognostiziert, die in der Begründung zum B-Plan auf Seite 6 folgendermaßen dargestellt wird:

In den Berechnungen der Gutachten zum Schall und zur Lufthygiene wird auf diese Daten zurückgegriffen. Dabei sind insbesondere die Aufteilung des Verkehrs in Tag- und Nachtzeiten

| Straße | Abschnitt | DTV _{WT} PNF Kfz/24 h | DTV _{WT} PPF | Vergleich PPF-PNF | |
|-------------------|---|--------------------------------------|--------------------------|-----------------------|---------------------|
| | | | | Differenz Anz. Kfz | Veränderung in % |
| Flottwellstraße | zw. Schöneberger Ufer und Am Karlsbad | 5.018 | 5.968 | 950 | 18,9 |
| | zw. Karlsbad und Lützowstraße (nördl. Teil) | 4.818 | 5.768 | 950 | 19,7 |
| | zw. Karlsbad und Lützowstraße (südl. Teil) | 4.818 | 5.632 | 814 | 16,9 |
| | zw. Lützow und Pohlstraße (nördl. Teil) | 4.322 | 5.527 | 1.205 | 27,9 |
| | zw. Lützow und Pohlstraße (südl. Teil) | 4.322 | 5.274 | 952 | 22,0 |
| Dennewitzstraße | nördlicher Teil | 4.200 | 5.050 | 850 | 20,2 |
| | südlicher Teil | 4.200 | 4.602 | 402 | 9,6 |
| Am Karlsbad | | 763 | 763 | 0 | 0,0 |
| Lützowstraße | | 2.256 | 3.237 | 981 | 43,5 |
| Pohlstraße | | 1.209 | 1.675 | 466 | 38,5 |
| Schöneberger Ufer | zw. Marshallbrücke und Schöneberger Str. | 32.900 | 33.375 | 475 | 1,4 |
| Reichspietschufer | zw. Schönberger Str. und Marshallbrücke | 32.400 | 32.400 | 0 | 0,0 |
| Kurfürstenstraße | | 4.200 | 4.602 | 402 | 9,6 |

Tab. 2: Quelle: FPB GmbH zusammengestellt nach Verkehrsdaten IGS Januar 2011

sowie der Anteil des LKW-Verkehrs relevant.

In der verkehrlichen Untersuchung zur Bebauung östlich der Flottwellstraße für die vorhabenbezogenen Bebauungspläne VI-140i VE und VI-140h VE in Berlin heißt es zur Aufteilung auf Seite 10:

„Die Umrechnung des werktäglichen Verkehrs in den durchschnittlichen täglichen Verkehr erfolgte mit den in Berlin von der Senatsverwaltung festgelegten Umrechnungsfaktoren Kfz DTV werktags → DTV Faktor 0,91 Lkw DTV werktags → DTV Faktor 0,79. Die Aufgliederung in die Zeitbereiche 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr und 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr erfolgte ebenfalls mit den in Berlin festgelegten Anteilswerten - 06.00 bis 22.00 Uhr Pkw-Anteil 89%, Lkw-Anteil 88% - 22.00 bis 06.00 Uhr Pkw-Anteil 11%, Lkw-Anteil 12%. Die danach ermittelten Kennwerte für die Analysesituation sind in **Anlage 16** ausgewiesen.“

Leider fehlt die Anlage 16 in den Unterlagen!

Im Gutachten zum Schall und im Gutachten zur Lufthygiene werden dann jedoch Zahlen zum LKW-Anteil genannt. Interessanterweise unterscheiden sich diese Zahlen. Da die Anlage 16 im Verkehrsgutachten fehlt, bleibt unklar, in welchen darauf aufbauenden Gutachten nun die richtigen Zahlen verwendet wurden.

Die Unterschiede sind erheblich.

Zum Vergleich die Daten zum LKW-Anteil für den Abschnitt 2b in der Flottwellstraße zw. Karlsbad und Lützowstraße:

Im Schallgutachten wird er maßgebliche Anteil für den LKW-Verkehr nach Tag und Nachtzeiten unterschieden. Laut Tabelle auf Seite 26 des Schallgutachtens im Abschnitt Differenzen (Prognosefall minus Prognose Nullfall) liegt er jeweils bei 1,2% tags und nachts.

Im Gutachten für die Lufthygiene aus Seite 22 wird der LKW-Anteil für denselben Abschnitt mit 8,4% angenommen, wobei in diesem Gutachten nicht nach Tageszeiten differenziert wird.

Diese Unklarheiten machen das Schallgutachten schwer lesbar. Hier als Beispiel die Werte für die Flottwellstraße 2, 1. OG, Auszug aus der Tabelle im Schallgutachten auf Seite 32.

| IO-Bezeichnung | Ge. | Fas- sade | Nut- zung | Beurteilungspegel | | | | Änderung | | IGW-Überschr. | | OW-Überschr. Bbl. 1 | |
|-------------------------|-----|--------------|--------------|-------------------|------|------|------|----------|----|-------------------|-----|----------------------|------|
| | | | | PNF | | PPF | | PPF-PNF | | 16. BImSchV (PPF) | | zu DIN 18005-1 (PPF) | |
| | | | | T | N | T | N | T | N | T | N | T | N |
| IO 42-Flottwellstraße 2 | 1OG | SO | WA | 62,6 | 56,8 | 63,8 | 57,9 | L2 | L1 | 4,8 | 8,9 | 8,8 | 12,9 |

Die IO 42-Flottwellstraße 2 liegt in einem Allgemeinen Wohngebiet, die prognostizierten Werte lassen eine erhebliche Überschreitung der in der BimSchV und in der DIN 18005-1 vorgesehenen Werte erkennen.

Außer der Unklarheiten zum angenommenen LKW-Anteil, gibt es weitere Unklarheiten.

Auf Seite 18 des Schallgutachtens heißt es:

„In den Verkehrslärberechnungen wurden nicht nur eine Reflexion (streng nach RLS-90 /9/) sondern drei Reflexionen sowie die Seitenbeugung berücksichtigt. Da Mehrfachreflexionen explizit rechnerisch berücksichtigt wurden, wurde ein Zuschlag für Mehrfachreflexion (z. B. Dreif gemäß RLS-90 Nr. 4.4.1.4.1) nicht vergeben. Der genannte Zuschlag für Mehrfachreflexion war den zum Zeitpunkt des Erscheinens der RLS-90 vorhandenen technischen Berechnungsmöglichkeiten geschuldet und ist im Übrigen hinsichtlich der Vergabe nicht eindeutig geregelt (z. B. bei Straßenverkehr bzgl. der Definition einer "Häuserschlucht"). Physikalisch richtig ist die Berücksichtigung von Mehrfachreflexionen mit möglichst hoher Reflexionsordnung, wie dies im vorliegenden Gutachten mit der Berücksichtigung der 3. Reflexionsordnung umgesetzt wurde.“

Da die gegenüberliegende Straßenseite bisher unbebaut war, ist davon auszugehen, dass Schallreflexionen eine nicht unwesentliche Rolle spielen. Wie viel diese Mehrfachreflexionen zum Endergebnis beigetragen haben, geht aus den Unterlagen jedoch nicht hervor.

Ähnliches gilt für die schalltechnische Betrachtung des Lärms durch die beiden Hochbahnen und die Regional- und Fernbahn. Auf Seite 28 des Schallgutachtens werden die Emissionsquellen dargestellt. Nirgendwo im Gutachten wird jedoch dargestellt, was an den einzelnen Immissionsorten davon ankommt. Um bei Beispiel IO 42 zu bleiben, es ist nicht nachvollziehbar, inwieweit hier Kfz-, Eisenbahnverkehr und Schallreflexionen zusammenwirken.

Ein Vergleichsrechnung auf Basis des Prognosefalls mit 5632 Kfz werktags, davon ausgehend dass 89 Prozent der PKWs in der Zeit zwischen 6 Uhr und 22 Uhr fahren, sowie einem LKW-Anteil von 8 % ergibt beim Onlinerechner der Schallschutzfibel des Stuttgarter Amtes für Um-

weltschutz, herausgegeben vom Baden-Württembergischen Ministeriums für Wirtschaft einen Wert von 63,5 dB(A), also ungefähr den gleichen Wert wie das vorliegende Schallgutachten. Allerdings sind dabei die Schallreflexionen und der Schienenverkehr nicht berücksichtigt, eben sowenig der Einfluss des Abzweiges der Flottwellstraße zum Karlsbad, sowie der Ampel am Schöneberger Ufer. Bei einer Berücksichtigung dieser Einflüsse müsste der errechnete Schallpegel wesentlich höher liegen! Es ist davon auszugehen, dass durch die Bebauung auf der Ostseite der Flottwellstraße sich die Schallsituation auf der Westseite der Straße verschlechtern wird.

Siehe Screenshot: http://www.staedtebauliche-laermfibel.de/rechner/lang_m.html

Mittelungspegel für einen langen, geraden Fahrstreifen nach RLS-90

Bitte Werte eingeben bzw. auswählen, dann auf Berechnen klicken!

| | Eingabe | |
|---|-------------------------------------|-------------------|
| Maßgebliche stündliche Verkehrsmenge: | 313 | 64.4 dB(A) |
| LKW-Anteil (zulässiges Gesamtgewicht über 2,8 t): | 8 % | |
| Höchstgeschwindigkeit | 30 km/h | -6.9 dB(A) |
| Straßenoberfläche: nicht geriffelte Gussasphalte, Asphaltbetone | <input checked="" type="checkbox"/> | 0 dB(A) |
| Steigung / Gefälle: | 0 % | 0 dB(A) |
| Abstand zur Mitte des Fahrstreifens: | 8 m | 5.9 dB(A) |
| Höhe des Immissionsortes über Fahrstreifen: | 5 m | |
| Boden- und Meteorologiedämpfung | | 0 dB(A) |
| Mittelungspegel | | 63.5 dB(A) |

Ein langer, gerader Fahrstreifen liegt dann vor, wenn Sie ihn nach beiden Seiten je 43 m einsehen können!

7 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 werden.

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.

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“.

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 sich insgesamt die Strömungsgeschwindigkeiten verringern, was sich bis in die westlich angrenzenden Straßen auswirkt, bis hin zur Körnerstraße, ebenso wie auf die Flächen am Kanalufer, bis in den Mendelssohn-Bartholdy-Platz. Gleichzeitig mit der generellen Verringerung der Windgeschwindigkeiten im Umkreis des Plangebiets treten lokal Zunahmen der Windgeschwindigkeit auf durch Kanalisierung der Strömung durch die geplanten Baukörper. Hier werden die sogenannten „Düseneffekte“ beschrieben.

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.

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 VE weiterhin günstig“.

Dies gilt jedoch nur für die neuen Gebäude des VI-140h VE 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.

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 VE bewirkten, wenig hilfreich. Die durch den B VI-140h VE 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 VE 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 Gutachtens 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-140h VE 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 VE als Ausgleichsfläche vorsieht, sondern auch weil die geplante Bebauung des VI-140h VE 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 keine weiteren geometrischen Hindernisse zu stellen und dort eine qualitätsvolle Parkanlage anzulegen.

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

Zu befürchten ist, dass die in der Begründung zum B-Plan auf Seite 22 unter dem Punkt STEP-Klima formulierten Ziele nicht erreicht werden können:

- gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Hitzebelastungen im bebauten und unbebauten Bereich zu verhindern,
- Schäden durch klimawandelbedingte Extremereignisse zu minimieren,
- Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten in Natur- und Freiräumen zu sichern.

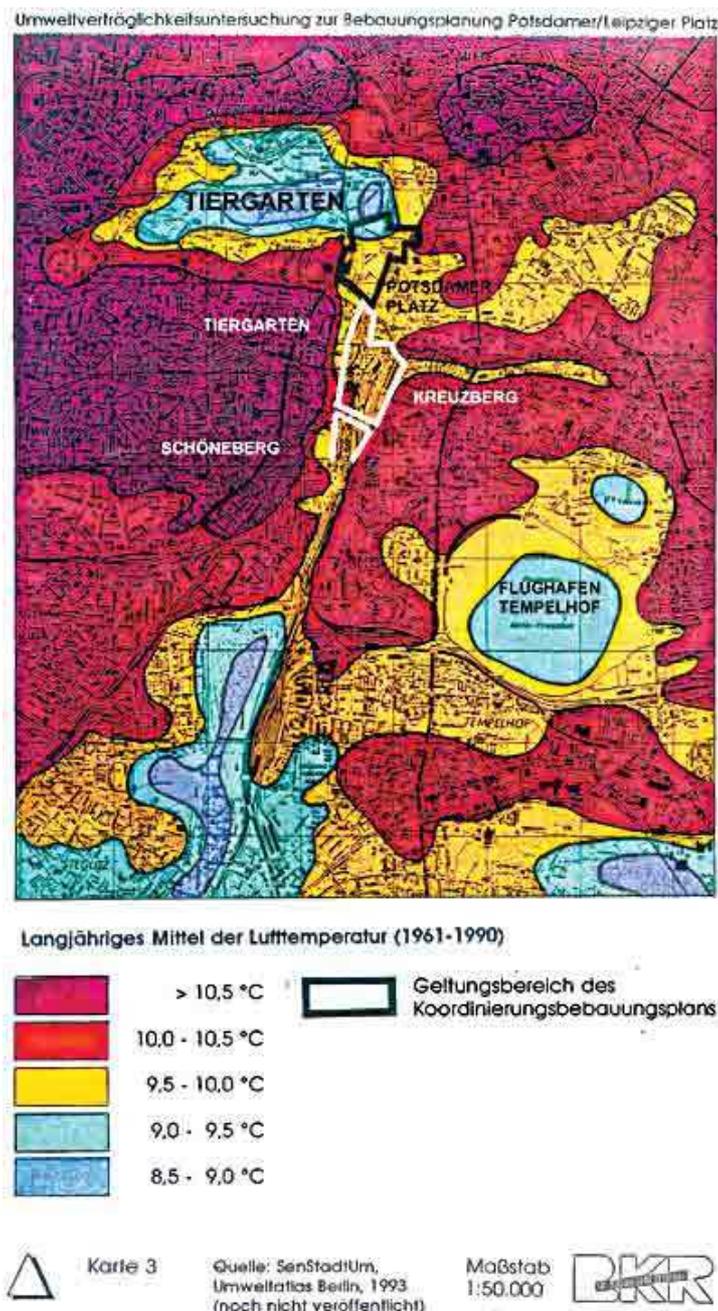


Abb. 7: Umweltverträglichkeitsuntersuchung zum Bebauungsplan Potsdamer/Leipziger Platz

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 VE 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.

8 Zum Baumgutachten

Selbst der fachliche Beitrag zum Ersatz der zu fällenden Bäume gem. Baumschutzverordnung Berlin ist falsch. Erstens lassen sich durch das Gutachten, das eine größere Fläche als den Geltungsbereich umfasst, nicht eindeutig die hier betroffenen Bäume zuordnen. D.h. die Richtigkeit der mengenmäßigen Ersatzberechnungen gem. Berliner Baumschutzverordnung ist nicht nachvollziehbar. Dies ist ein erheblicher Mangel.

Zweitens geht aus der Fußnote auf S. 8 hervor, dass für das Gutachten von 2011 ein veralteter Katalog von 2008 für die Preisermittlung der Ersatzpflanzungen herangezogen wurde. Auch dies ist ein erheblicher Mangel.

Drittens entspricht die berechnete Wertminderung aufgrund der jeweiligen Wertkategorien (10%, 40%, 70%) nicht der Baumschutzverordnung Berlin und ist damit rechtswidrig! Laut Anlage 2 BaumSchVO sind die Laubbäume in 5 Schadstufen einzuteilen. Für die ersten 3 Schadstufen sind lt. Anlage 1 BaumSchVO folgende Ersatzpflanzungen mittlerer Gehölzsortierung vorzunehmen – bzw. die entsprechenden aktuellen Baumschulpreise anzusetzen für den Ausgleich:

- Schadstufe 0: Hochstamm, StU 18/20, 5xv, Db
- Schadstufe 1: Hochstamm, StU 16/18, 4xv, Db
- Schadstufe 2: Hochstamm. StU 14/16, 4xv, Db.

Dies ist nicht erfolgt und damit rechtlich unzulässig.

Außerdem muss nach § 6 Abs. 8 BaumSchVO je Baum ein Zuschlag in gleicher Höhe dazu gerechnet werden. Auch dies ist nicht erfolgt.

Die Tabelle auf Seite 8 ist demzufolge komplett zu aktualisieren und neu zu berechnen.

Nicht näher erläutert ist zudem die Ersatzberechnung für bereits gefällte Bäume. Wurde hierfür bereits Ersatz geleistet? Wenn ja, wo und nach welcher Berechnung? Ist ggf. eine Korrektur – s.o. – notwendig? Wenn nein, ist dies in die Korrektur der Ersatzberechnungen einzufügen.

Das Baumgutachten wurde Ende Januar/Anfang Februar 2011 erstellt. Wenige Tage vor der Erstellung des Gutachtens wurden auf dem Grundstück zahlreiche Bäume gefällt. Diese Arbeiten wurden von der Grundstückseigentümerin damals auf Nachfrage als normale Pflegearbeiten bezeichnet. Der Gutachter muss die noch frischen Baumstümpfe gesehen haben. Dass sie in dem Gutachten nicht vorkommen, ist nicht nachvollziehbar.

9 Fazit

Wir lehnen die vorliegende Planung aufgrund der aufgezeigten erheblichen vielfältigen Mängel ab und behalten uns rechtliche Schritte vor.

Mit freundlichem Gruß

Manfred Schubert
Geschäftsführer

für unsere nach § 63 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) |