

Bezirksamt Mitte von Berlin
Abteilung Stadtentwicklung
Iranische Straße 3

Kto.-Nr.: 5224 83-108
Postbank Berlin
BLZ 100 100 10

13347 Berlin

Fax 9018-48845732

Berlin, den 9. Juli 2010

Betr.: Stellungnahme zum B-Plan 1-62, frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung, Europacity

Sehr geehrte Damen und Herren,

zum o.g. Bebauungsplan geben wir folgende Stellungnahme ab:

Die Bauliche Dichte ist viel zu hoch

Für die Wohngebiete legt der Bebauungsplan mit einer GFZ von 2,4 bis zu 3,0 eine sehr hohe Dichte fest, mit überwiegend 3,3 für die Mischgebiete und überwiegend 4,0 für die Kerngebiete. Nur beim „Sondergebiet Kultur“ und dem „Gemeinbedarfsstandort“ für die Justiz als Sicherung für den tatsächlichen Bestand bleibt der Plan darunter. Damit sind über das gesamte Gebiet sehr hohe bauliche Dichten vorgesehen und die jeweiligen Obergrenzen nach § 17 BauNVO erheblich überschritten.

Die Begründung Innenentwicklung vor Außenentwicklung reicht uns zur Begründung nicht aus, wie im Emtwurf selbst festgestellt wird, muss „das besondere städtebauliche Erfordernis“ zur Überschreitung der Obergrenzen noch nachgewiesen werden. Mit welcher guten Begründung das gerechtfertigt werden kann, sehen wir nicht. Wo wird tatsächlich in den grünen Außenbezirken nicht gebaut wird, weil das Heidestraßenquartier entwickelt wird? Diesen Zusammenhang können wir nicht erkennen.

Die zumeist 6geschossigen Blöcke mit Innenhöfen lassen an vielen Stellen keine gute Wohnqualität zu. Es gibt viel zu viele Stellen, die schlecht besonnt sind. Die Bebauung sollte insgesamt wesentlich aufgelockerter sein und auch einen höheren Wohnanteil aufweisen. Auch in der Innenstadt wünschen zukünftige Bewohner ein durchgrüntes Stadtquartier insbesondere wenn mit dem Nachhaltigkeitgedanken geworben wird. Wie kann ein so stark verdichtetes Quartier Qualitäten von Nachhaltigkeit erreichen. Sparsamer Umgang mit Flächen ist sinnvoll, gerade auch in dieser zentralen Lage, aber bei diesem Entwurf wurde dieser Gedanke ein bißchen sehr übertrieben und dadurch andere Belange wie Umwelt- und Naturschutz, Herstellung gesunder Lebens- und Arbeitsbedingungen, Klimaschutz usw. vernachlässigt.

Grün- und Freiflächen, Erholung – zu wenig

Das „Grün- und Freiflächenkonzept“ sieht nur geringe öffentliche Flächen für Grün und Erholungszwecke vor und zwar etwas zu wenig wohnungsnah Grün- und Freiflächen (bei 3.400 neuen Bewohnern und erforderlichen 6qm/Person, wären 20.400 qm Grün- und Freifläche erforderlich. Diese Zahl wird unterschritten). Es wird argumentiert, dass zu den ausgewiesenen Grün- und Freiflächen noch Stadtplätze und Verkehrsflächen des Uferwegs hinzugerechnet werden können. Dies Argument akzeptieren wir nicht. Und zwar aus folgendem Grund: Die

gerechneten 3.400 zukünftigen Bewohner sind nur ein kleiner Teil der Personen, die die Grün- und Freiflächen, sowie Plätze und Uferwege nutzen wird. Denn der Wohnanteil ist eher gering. Dort werden aber sehr viele Menschen arbeiten und sehr wahrscheinlich auch sich eine Menge Touristen aufhalten, die Platz in den Grün- und Freiflächen, auf Plätzen und dem Uferweg beanspruchen werden. Deshalb sind die lediglich 18.500 qm an festgesetzter Grünfläche im Verhältnis zu Baugebieten von insgesamt 210.590 qm, die ausgewiesen werden, viel zu wenig. Diese sollen dann zusätzlich auch noch teilweise eine weitere Funktion (Kinderspielplatz) aufnehmen.

Die Versorgung mit siedlungsnahen Freiflächen ist im B-Plan-Entwurf nicht gewährleistet. Im Plan werden die Brücken über den Berlin Spandauer Schifffahrtskanal und die Bahntrasse als notwendige Voraussetzung für die Erreichbarkeit der Grünflächen in der Umgebung des Heidestraßenquartiers betont. Hinzugerechnet zur Grünversorgung werden die Grünflächen des Fritz-Schloß-Parks (10 ha), und eines Grünnetzes von Mettmannplatz, Sellerpark, östlicher Uferweg, Invalidenfriedhof usw. und auch des Pankegrünzugs, die tatsächlich nur dann erreicht werden können, wenn die vorgesehenen Brücken auch gebaut werden. Wir sind der Meinung, dass die Zusammenrechnung dieser Grünflächen zu einer 10 ha großen siedlungsnahen Grünanlage nicht korrekt ist. Abgesehen davon, dass der Mettmannpark nicht mehr als Parkanlage mitgerechnet werden dürfte, seit die Pfeiler für die Trasse der S21 dort errichtet wurden – (Welche Aufenthaltsqualität kann unter der S-Bahntrasse erreicht werden?) können diese teilweise schmalen bandartigen Strukturen nicht dieselbe Erholungsqualität bieten wie eine große zusammenhängende Grünanlage, bei der der Erholungssuchende, der sich in ihr befindet, nur Grün um sich herum wahrnehmen kann. Außerdem reichen diese Grünanlagen für die Versorgung der neu hinzuziehenden Bevölkerung nicht aus, denn auch hier leben bereits genügend Menschen, die ebenfalls Anspruch auf Erholungsflächen haben. Diese Gebiete sind ebenfalls mit Grün unterversorgt.

Die schmale Grünfläche entlang der Bahntrasse kann nur wenig Erholungsqualität beitragen. Hierbei handelt es sich eher um eine Restfläche, die dann praktischerweise zu den grünen Quadratmetern hinzugerechnet wird.

Die insgesamt notwendigen 5.100 qm Spielplatzfläche sind zusätzlich zu den Flächen für Grünanlagen auszuweisen und nicht hineinzurechnen.

Klima

Durch die sehr hohen Verkehrsmengen in der Heidestraße ist das Gebiet hoch belastet mit Lärm und Luftschadstoffen. Im größeren bioklimatischen Zusammenhang gilt das Gebiet mittlerweile als belastet, nachdem der vor 20 Jahren noch festgestellte weiträumige Luftaustausch in Nord-Süd Richtung zwischen Gleisdreieck im Süden und Rehbergen im Norden durch die hohe Bebauung von Potsdamer Platz und Hauptbahnhof massiv behindert wurde. Im Plan wird der aktuelle Zustand weiterhin positiv bewertet, weil die Möglichkeit von Kaltluftströmungen vom Fritz-Schloß-Park besteht. Diese Austauschfunktion wird aber mit der vorliegenden Planung aufgrund des bis zu 10 Stockwerke hohen Gewerbegebiet / bzw. den Kerngebieten entlang der Bahntrasse massiv behindert werden. Daher ist davon auszugehen, dass der ausgelegte Plan nicht in der Lage ist, gesunde Arbeits- und Wohnverhältnisse im Gebiet zu gewährleisten, auch die angrenzenden Gebiete werden durch Aufheizungseffekte belastet. Daher fordern wir eine deutliche Reduzierung der baulichen Dichte und ein deutlich höheren Anteil an öffentlichen Grün- und Erholungszwecken ein, die dabei nicht nur ökologischen sondern auch sozialen Zwecken (Begegnung) dienen können. Der Verweis auf die außerhalb des Gebiets liegenden Grünanlagen. Für das neu geplante Gebiet müssen genügend öffentliche Flächen für Grün- und Erholungszwecke ausgewiesen werden und nicht das Gründefizit in angrenzenden Bereichen noch zu vergrößert werden. Wir können nicht erkennen, dass die Wegeverbindung über die Bahnbrücke diesen Luftaustausch aufrechterhalten könnte, wie im Entwurf beschrieben.

Straßenverkehrsflächen, Lärmschutz

Die Heidestraße ist aufgrund der Verkehrsmenge schon heute erheblich durch Lärm und Luftschadstoffe belastet und wird künftig durch die geplante Bebauung und des von ihr hervorgerufenen Quell- und Zielverkehre noch eine erhebliche Mehrbelastung aufweisen. Es müssen neue Verkehrslösungen gefunden werden, denn die Realisierung des erhofften „Boulevardcharakter“ der Heidestraße sehen wir aufgrund der Belastungswerte als vollkommen illusorisch an. Gefragt ist eine Lösung, die eine höhere Lebensqualität für Bewohner, Arbeitende und „Gäste“ des Quartiers ermöglicht.

Es sollte unbedingt ausgeschlossen werden, dass Anliegerkraftfahrzeuge die vorgesehenen Fußgänger- und Fahrradverkehrswege nutzen können. Denn wenn diese für Kraftfahrzeuge zu befahren sind, wie könnte sichergestellt werden, dass tatsächlich nur Anlieger diese benutzen? Es liegt zwar noch kein Lärmgutachten vor, das für das weitere Verfahren angekündigt ist, ebenso wie noch viele andere Gutachten fehlen, keine Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen sind usw. Dennoch gehen wir davon aus, dass die Grenzwerte entlang der Heidestraße und entlang der Bahntrasse nicht eingehalten werden können.

Uferweg

Für den „Uferweg“ entlang des Kanals regen wir an, diesen über größere Bereiche durch grün gestaltete Bereiche zu ergänzen. Dafür wird eine erheblich größere Breite als die jetzt vorgesehene notwendig sein. Dies ist im ausliegenden Entwurf des Bebauungsplan zwar textlich nicht explizit ausgeschlossen, betrifft jedoch die Baugrenzen verschiedener Blöcke, die daher entsprechend zu verkleinern sind. Außer an den bestehenden Baudenkmalen Hamburger Bahnhof und Kornversuchsspeicher (als Ausnahme) muss der Uferweg von einem großzügigen Grünzug begleitet werden. Wir schlagen dafür eine Breite von 50 Metern vor. Das ist einerseits für die Erholung der im Heidestraßenquartier Arbeitenden und Wohnenden und die Touristen notwendig und geboten. Gleichzeitig wird damit auch eine bessere Luftaustauschfunktion in Nord-Süd Richtung entlang des Kanals bewirkt werden. Auch für die Vernetzung von Flora und Fauna ist ein breiterer Uferstreifen notwendig. 6 bis 13 Meter Uferwegbreite ist ein Witz!

Gemeinbedarfsflächen

Abgesehen von der Gemeinbedarfsfläche, die den Bestand des derzeitigen Justizstandorts sichert, sind keine Gemeinbedarfsflächen im Bebauungsplan vorgesehen. Während Kindertagesstätten im Gebiet in den Wohn- und Mischgebieten rechtlich zulässig sind, ist keine Vorhaltung für einen eventuellen künftigen Grundschulstandort vorgesehen. Auch mit den beabsichtigten Ost-West Fuß- / Radverknüpfungen nach Moabit / Wedding bleibt eine hohe Barrierewirkung dieser Verbindungswege. Wir halten den Wunsch der Bezirkspolitik nach einer sozialen Mischung von SchülerInnen der künftigen Wohnnutzungen mit denen der vorhandenen Wohnquartiere für richtig, dennoch sollte ein Standort als Option vorgesehen werden, falls sich langfristig herausstellt, dass der Bau einer Schule in Zukunft sinnvoll ist. Weitere zusätzliche kulturelle Einrichtungen sind ebenfalls vorzusehen.

Kerngebiet zwischen „Döberitzer Verbindungsweg“ und Minna-Cauer-Straße

Die Fortsetzung des „Döberitzer Verbindungswegs“, die jetzige Döberitzer Straße droht mit dem als Kerngebiet ausgewiesenen Bereich im stark verdichteten Bebauungsbereich abgeschnitten zu werden. Daher sollten sowohl das Kerngebiet, wie auch die Neubebauung des Mischgebiets nördlich der Döberitzer Straße auf den Grünverbindungs Bereich Rücksicht nehmen. Sie sollten dort durch Höhenstaffelung und Übergangsbereiche zur Grünverbindung „herunter“ geregelt werden. Die an das Kerngebiet östlich angrenzende Platzfläche lässt an diesem vom motorisiertem Individualverkehr stark belastetem Bereich keine hohe Aufenthaltsqualität erwarten. Die Fortführung der Fuß- / Radverbindung über die Heidestraße hinaus zum

„Kunstcampus“ und weiter zum Kanal und die beabsichtigten Brückbauten sollten im Bebauungsplan dargestellt und festgesetzt werden.

Flora und Fauna

Mit dem vorhandenen Rest von Vegetation und mit den Lebensräumen vorhandener Tiere sollte wesentlich schonender umgegangen werden, als im Entwurf vorgesehen. Am Berlin Spandauer Schifffahrtskanal und am Nordhafen können Fischreiher, Kormorane und vor einiger Zeit sogar ein Eisvogel beobachtet werden. Es sind reichlich Fischarten vorhanden. Eine intensivere Nutzung der Wasserfläche aber auch der Umgebung darf diese nicht vertreiben. Es leben geschützte Fledermausarten im Gebiet, auf die ebenso Rücksicht genommen werden muss, wie auf den Steinschmätzer (Rote Liste), der entlang des Bahngewerbegürtels Lebensräume gefunden hat.

Mit freundlichen Grüßen

(Susanne Torka)