

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung  
Abteilung II - Städtebau und Projekte, Referat II B  
Brückenstraße 6

10179 Berlin

Berlin, den 18.4.2007

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei finden Sie unsere Stellungnahme zum B-Plan II-201d Humboldthafenumbauung

Mit freundlichen Grüßen

(Susanne Torka)

### **Stellungnahme zum Bebauungsplanentwurf II-201d**

Am meisten misslungen erscheinen uns die Baublöcke MK H2, Bauteil A, MK H3 und MK H4. Wir treten dafür ein die Sichtbeziehungen zu erhalten. Warum ist denn sonst von den Landschaftsplanern des Spreebogenparks das Große Fenster inszeniert worden, also mit gartengestalterischen Mitteln diese Sichtbeziehung betont, wenn nicht auch etwas zu sehen sein soll aus dem Fenster? Die Gebäude der ehemaligen Hamburger Bahn, das frühere Empfangsgebäude, heute das Museum für Gegenwartskunst und das frühere Verwaltungsgebäude, heute das Sozialgericht sollte nicht vom früheren Alsenviertel, dem jetzigen Spreebogenpark durch neue Bebauung abgetrennt werden.

Der Humboldthafen sollte in seiner Wirkung als früherer Hafen erkennbar bleiben. Nur die Kaimauern zu erhalten würde den Absichten des Denkmalschutzes zuwider laufen. Die Entwürfe von Ungers / Winkens schnüren die Wasserfläche zu stark ein und schneiden sie von der Umgebung ab. In der Öffentlichkeit wurde immer wieder die Nutzung „Historischer Hafen“ mit Museumsschiffen propagiert, deshalb sollte ein eindeutiger „Ort des Ankommens“ erkennbar bleiben.

Schon beim alten Ungers-Entwurf wurde die Immissionsbelastung von dort geplanten Wohnungen bemängelt einerseits durch den Bahnhof und andererseits durch die übergeordnete Hauptverkehrsstraße (Invalidenstraße), die eine Gestaltung immissionsarmer Grundrisse verhindere. Außerdem ist die Unterbaubarkeit durch die U-Bahn problematisch. Die Baublöcke (statt der Randbebauung an der

Invalidenstraße, die wenigstens einen großzügigen "Hafenplatz" beinhaltet hätte) sind überflüssig und störend für das Stadtbild. Ein Verzicht würde mehrere Gestaltungsmöglichkeiten eröffnen:

- Die Weiterentwicklung der vorhandenen und historisch belegten Vegetation zu einer Grünanlage mit Aufenthaltsqualität würde die propagierte Nutzung „Historischer Hafen“ fördern und die denkmalgeschützte Anlage als Hafen erkennbar bleiben lassen.
- Eine solche Grünanlage würde das gesamte Gebiet aufwerten, da zwischen den stark ausgenutzten Bereichen (in der direkten Nachbarschaft des Bahnhofsgebäudes) in Nahbereichen Erholungsmöglichkeiten für dortige Beschäftigte gegeben wären und sich dem Flanierenden ein abwechslungsreiches Bild eines lebendigen Stadtquartiers bieten würde. Dies ist vor allem deshalb von Bedeutung, da die eigentlich als Ausgleichsmaßnahme vorgesehene Gestaltung des sog. Döberitzer Parks (Arbeitstitel) aufgrund technischer Probleme (Rettungsflächen u.s.w.) nicht mehr im geplanten Maße möglich ist.
- Ein Ausgleich für durch Fortfall der Baublöcke entfallende BGF könnte durch Reduzierung der Luftgeschosse der anderen Baublöcke ermöglicht werden. Eine Durchlässigkeit könnte auch durch gutgestaltete und für hochwertigen Einzelhandel nutzbare Passagen erreicht werden. ggf. könnte eine behutsame Erhöhung der Geschosse der Eckbauten der Blöcke MK H1 und MK H6 ebenso diesem Zweck dienen und die Torsituation an der Hafeneinfahrt betonen.
- Eine Kürzung des Baublockes MK H2 auf eine nördliche Flucht mit dem Baublock MK H5 würde dagegen auch vom Wasser aus Interesse am Gebiet wecken, was durch die z. Z. geplante, sehr abschottende Bebauung nicht möglich wäre.
- Auf dem Gebiet MK H3 sollte auf den derzeit nicht begrünten Flächen ein wegen der ansonsten möglichen Zerstörung der Sichtbeziehungen ein- bis höchstens zweigeschossiges Gebäude für gastronomische und fremdenverkehrsaffine Nutzungen entstehen, das den Charakter „Hafen“ hervorhebt.