

Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V.

Kontakt: c/o Baubüro Rheinlaender, Crellestr.43; 10827 Berlin Tel. 030 / 788 33 96, Fax 030 / 78 71 21 03
www.berlin-gleisdreieck.de www.gleisdreieck-blog.de eMail: N.Rheinlaender@gmx.de

Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck e.V., Crellestr. 43; 10827 Berlin

Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg
Stadtentwicklungsamt
Rathaus Kreuzberg
Yorckstr. 4-11
10961 Berlin

16. 12. 2020

Bebauungsplan VI 140 cab Urbane Mitte Süd

Wir erheben fristgemäß

Einspruch zum B-Plan VI – 140 cab.

Ergänzung unserer Stellungnahme zum B-Plan-Entwurf VI - 140 cab

Die Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck lehnt den Entwurf des B-Plan-Entwurf VI-140 cab in Gänze ab. Er entwertet den von der Bürgerinitiative Westtangente (einem wesentlichen Mitglied der Aktionsgemeinschaft Gleisdreieck) initiierten Park am Gleisdreieck, weil die vorgeschlagene Bebauung die Konzeption des Parks stark einengt und optisch zum dekorativen grünen „Bettvorleger“ der angrenzenden Hochhausbebauung degradiert und somit den Erholungswert der öffentlichen Grünanlage gravierend entwertet. Der Park am Gleisdreieck verliert durch die beabsichtigte Bebauung deutlich seinen Eigenwert und dient den umliegenden Grundstückseigentümern als Nachweis der Begründungsverpflichtung ohne auf dem eigenen Grundstück einen eigenen Beitrag zu leisten.

„Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt. Durch die hohe Komfortlage am Park am Gleisdreieck werden die negativen Wirkungen jedoch ausgeglichen.“ (Begründungstext S.80)

Damit machen sich die angrenzenden Grundstückseigentümer zu Nutznießern des Parks. ohne dass sie auch nur eine entgegenkommende Geste oder einen eigenen Beitrag zu leisten bereit sind. Selbst der interne 4-m breite Weg dient der besseren Vermarktung dieses Standorts bzw. als Erschließung der Gewerbe und Büroflächen.

Der vorgelegte Entwurf wird unserer Meinung nach nicht dem Ort und dem Baugesetzbuch sowie der Baunutzungsverordnung gerecht, weil er nicht angemessen ist. Deshalb kann der Entwurf nicht akzeptiert werden. Er entspricht weder der derzeitigen Verkehrs-, noch der Stadtentwicklungspolitik, noch den Hochhaus-Richtlinien des Senats. Er reagiert nicht auf die Erfordernisse der Umgebung und schon gar nicht auf die derzeitige und zukünftig sich verstärkende Klimakatastrophe.

Hier finden Sie die wesentlichen Argumente und Forderungen, die gegen diesen Planentwurf sprechen:

- **Keine fast 100%e Versiegelung!**

Die fast 100%e Versiegelung des Grundstücks ist desaströs und enthält das Regenwasser dem Grundwasser vor. Gerade in der Berliner Innenstadt wird durch die in der Zukunft abzusehenden schwindenden Regenwässer das Urstromtal nicht mehr ausreichend bewässern und gehen wegen der Ableitung in die Kanalisation und dem Landwehrkanal dem direkten Umfeld der Örtlichkeit verloren. Dadurch wird der Grundwasserstand empfindlich vernachlässigt und wird weiter sinken, was vor allem historische Gebäude mit Pfahlgründungen in enorme Schwierigkeiten bringt, da diese auch absehbar schon bei teilweiser Austrocknung der im Grundwasser stehenden Pfähle dem Gebäude Risse zufügen wird, die konstruktiv die Gebäudesubstanz schädigen und nur mit extrem hohem Aufwand gerettet werden können (Beispiel: Deutsche Staatsoper. Aber auch das Brandenburger Tor sowie der Reichstag stehen auf hölzernen Gründungspfählen im Grundwasser.).

„Die geplante Versiegelung die planungsrechtlich ermöglicht wird, ist allerdings maximal und entspricht daher nicht dem Ziel des Bundes-Bodenschutzgesetzes von einem schonenden Umgang mit Boden.“ (Aus der Begründung des B-Plans S. 50; Kap. 1.1.4)

Negativ ist auch der hohe Versiegelungsgrad, der zu einem Temperaturanstieg beiträgt.“ (Begründungstext S.80)

- **Begrünung statt Versiegelung!**

Gerade die den Park arrondierenden Flächen sollten nicht das genaue Gegenteil städtebaulicher Gestaltung mit Hochhäusern sein. Schließlich ist der Park am Gleisdreieck nicht mit dem Central Park in New Yorck vergleichbar. Deshalb sind hier nach § 35 BauGB gestaltete Außenräume zu erwarten.

§ 35 (1) „Im Außenbereich ist ein Vorhaben nur zulässig, wenn öffentliche Belange nicht entgegenstehen“

Wie können hier ein 5-geschossiges und ein 15-geschossiges Gebäude zulässig sein?

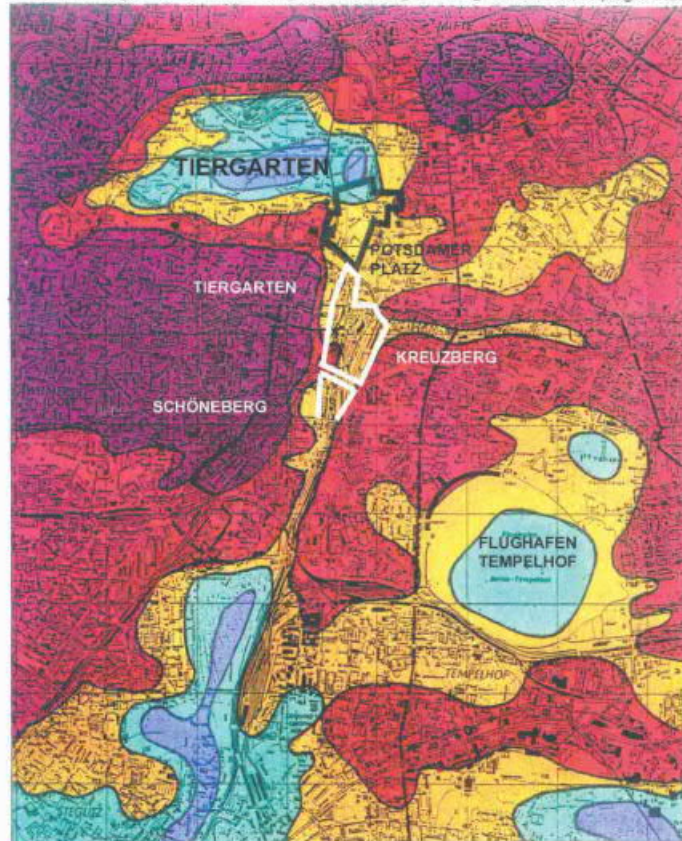
Die Definition von Außenbereich im § 35 BauGB besagt, dass diese Flächen aus landwirtschaftlichen und / oder Waldflächen bestehen. Darin können nur entsprechende Gebäude errichten, die diesen Nutzungen dienen. Der vorgelegte B-Plan setzt sich generös darüber hinweg und sieht Gewerbe- und Bürogebäude von 25 und 49 m Höhe vor, die im Außenbereich nicht zulässig sind.

- **Angemessene Maßnahmen gegen den Klimawandel!**

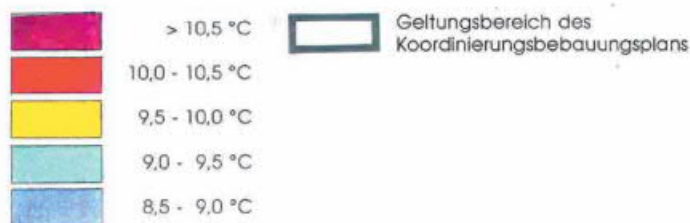
Die Zeichen der Zeit, nämlich der Ernst der Klimakrise, ist offenbar von den Planerstellern noch nicht erkannt worden. Sonst könnten sie nicht wie in vergangenen Zeiten Flächen zu fast 100% versiegeln. Diese Flächen tragen zur Erhitzung der Erde wie auch der Gebäudeoberflächen enorm bei, die auch nicht durch eine spärliche Begrünung einzelner Teilflächen (nur 15%) verhindert werden kann. (siehe dazu die folgende Grafik, die die Erhitzung der Jahresdurchschnittstemperatur durch die Bebauung am Potsdamer Platz darstellt und die Verbindung zweier Wärmeinseln zur Folge hat, weil die Bebauung die Durchlüftung bzw. die Kaltluftdurchströmung verhindert.)

4)
Jahresmittel-
temperaturen

Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur Bebauungsplanung Potsdamer/Leipziger Platz



Langjähriges Mittel der Lufttemperatur (1961-1990)



Karte 3

Quelle: SenStadtUm,
Umweltatlas Berlin, 1993
(noch nicht veröffentlicht)

Maßstab
1:50.000



„Im Vorranggebiet sind klimatisch wirksame Freiräume zu erhalten, Freiflächen zu vernetzen, der Luftaustausch zu sichern und zu verbessern, Austauschbarrieren zu vermeiden sowie Bodenversiegelungen zu vermeiden, bzw. auszugleichen. (...) Die genannten Ziele werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt.“

Geplant ist ein urbanes Stadtquartier. (...) Es werden demnach nur sehr geringe Anteile klimawirksamer Strukturen geschaffen (rund 12 % des Plangebietes). Eine Regenwasserversickerung ist aufgrund der vollständigen Versiegelung und der Unterbauung des ansonsten autofreien Quartiers nicht möglich. (Begründungstext S. 52, Kap. 1.1.6.1)

Allein schon diese niederschmetternde Beschreibung des Planungsvorhabens müsste unserer Meinung nach dazu führen, dass die für eine Bebauung geplante Fläche eingeschränkt wird. Stattdessen ziehen die Behörden das Resümée:

„In Bezug auf den Klimawandel und im Besonderen auf Klimagase sind keine erheblichen betriebsbedingten Auswirkungen durch die Planung zu erwarten. Das Plangebiet liegt in der Innenstadt und ist gut an öffentliche Verkehrsmittel angebunden. Motorisierter Individualverkehr soll reduziert werden, in dem ein autofreies Quartier geschaffen wird. In Bezug auf die Steigerung der Temperatur wirkt sich die Planung negativ aus. Es ist mit einem hohen Stromverbrauch durch Klimaanlage zu rechnen. Geplant sind vor allem Büronutzungen.

Diese haben häufig Glasfassaden. Büros mit großen Glasfronten müssen stärker heruntergekühlt werden. Die Klimaanlage erzeugen Wärme, was sich negativ auf den Klimawandel auswirkt.“ (Begründungstext S.80)

Hier werden große Probleme kleingeredet, da offenbar die Planersteller sich auf den klimatischen Auswirkungen der benachbarten Grünfläche ausruhen wollen. Die Klimaprobleme der Innenstadt auf den Autoverkehr zu beschränken und mit einem autofreien Quartier zu reduzieren und damit die Folgen eingrenzen zu wollen, heißt die komplexen Wechselwirkungen zu ignorieren und sich mit kleinteiligen Maßnahmen aus der Verantwortung zu stehlen. Warum setzen die Behörden hier nicht endlich die Verpflichtungen aus den Vereinbarungen der Pariser Klimaverträge durch. Wer soll es denn sonst wann und wo tun, damit das Klima davon etwas hat?

● **Biotop- und Artenschutz**

Die genannten Ziele (des Biotop- und Artenschutzes) werden durch die Planung nur in geringem Umfang berücksichtigt. Geplant ist ein urbanes Stadtquartier, dessen planungsrechtliche Voraussetzungen für einen Teil durch den Bebauungsplan VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ geschaffen werden soll. Nur 272 m² verbleiben als Fläche mit Bodenanschluss. Bei dieser kleinen Fläche ist nur von geringen Lebensraumfunktionen auszugehen. Zusätzlich zu den 272 m² werden 130 m² Fläche gärtnerisch angelegt über den Tiefgaragen. Auch hier ist mit einer hohen Störungsintensität und einer geringen Bedeutung für den Arten- und Biotopschutz auszugehen. 15% der Dachflächen werden begrünt. Dies entspricht 456 m². Es werden 3 Laubbäume gepflanzt. Es werden demnach nur sehr wenige Flächen bzw. Strukturen geschaffen, die eine Lebensraumfunktion haben. Diese wird auch aufgrund der hohen Störungsintensität sehr gering sein. (Begründungstext S. 52/53, Kap 1.1.6.2)

Diese angegebenen Zahlen sind niederschmetternd, vor allem, da die Planersteller offenbar daraus keine gleichwertigen bzw. angemessenen Angebote machen, die negativen Effekte zu reduzieren. Warum gibt es gesetzlich begründete Ansprüche des LaPros, wenn sie in der B-Planung plötzlich keine Rolle mehr spielen, obwohl der Klimawandel unaufhörlich fortschreitet?

- **Schutz des Landschafts- und Ortsbilds beachten!** (Kap. 2.4.7)

„Die Planung des Bebauungsplans VI-140cab „Urbane Mitte Süd“ sieht mit dem Turm 6 (MK 6) und den geplanten 49 m ein höheres Gebäude vor. Der Turm 7 (MK 7) weist hingegen mit 25 m einer mit der Berliner Traufhöhe (Berliner Traufhöhe liegt bei ca. 22m, 25m Firsthöhe) vergleichbare Gebäudehöhe auf. Durch die Planung werden z.T. in Abhängigkeit des Standortes Sichtbeziehungen auf identitätsstiftende Landmarken wie der STATION Berlin und dem Wasserturm des Deutschen Technikmuseums verstellt.“ (Begründungstext S. 81)

Hier setzt der Investor auf eine nicht hergeleitete Legalität seiner Bebauungswünsche. Diese ist nicht nachvollziehbar. Mit welcher Unverfrorenheit will er denn die vorhandenen Landmarken durch seine eigenen ersetzen, wenn diese selbst keine Denkmäler sind? Woher soll die Legalität kommen?

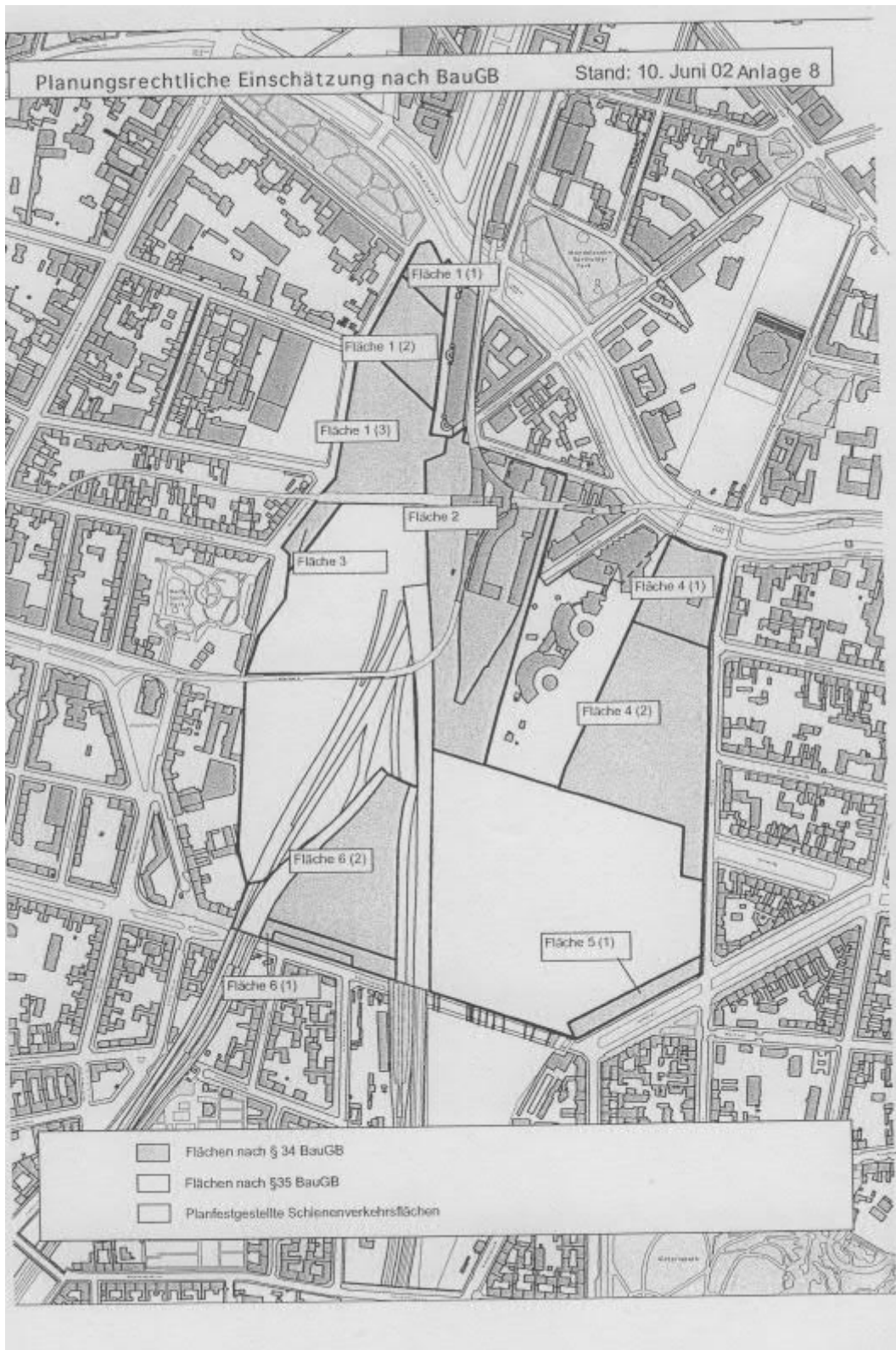
- **Landschaftsbild stärken!**

„Durch die Planung wird der Postbahnhof und der nördlich anschließende U-Bahnhof Gleisdreieck als markantes Landschaftselement optisch in den Hintergrund treten. Aufgrund der geplanten Tiefgarage werden überwiegend städtische und steinerne Plätze im neuen Stadtquartier angelegt. Leitbaumarten und prägende Grünstrukturen werden daher nicht Gegenstand der Planung sein. Positiv ist, dass die wenig attraktive abgeräumte Brachfläche, die den Großteil des Plangebietes bildet, gestaltet wird. Die geplanten Baukörper und Außenräume werden neue identitätsstiftende Landmarken und Räume schaffen. Die genannten Ziele werden durch die Planung teilweise berücksichtigt.“ (B-Plan-Begründung S.53)

Von landschaftsprägenden Landmarken ist eigentlich die Rede, die in diesem Planentwurf durch zwei Bürotürme (städtebauliche Bilder) vollständig ersetzt werden. Dieses Vorgehen ist anmaßend. Warum schreitet die Kommune hier nicht ein, da in diesem Bereich überhaupt keine Notwendigkeit der Änderung erkennbar ist? Wo liegt der Vorteil für die Kommune und wo bleibt da der Landschaftsschutz?

- **Warum ändert sich die planungsrechtliche Beurteilung des Areals?**

Wie aus dem folgenden Plan im Anhang des städtebaulichen Vertrags von 2005 ersichtlich ist, wurde die Fläche des heutigen B-Plan-Entwurfs baurechtlich anders beurteilt. Wie kommt es zu dieser Änderung der Beurteilungsgrundlage?



§ 35 (5) BauGB: „Die nach den Absätzen 1 bis 4 zulässigen Vorhaben sind in einer flächensparenden, die Bodenversiegelung auf das notwendige Maß begrenzenden und den Außenbereich schonenden Weise auszuführen. Für Vorhaben nach Absatz 1 Nummer 2 bis 6 ist als weitere Zulässigkeitsvoraussetzung eine Verpflichtungser-

klärung abzugeben, das Vorhaben nach dauerhafter Aufgabe der zulässigen Nutzung zurückzubauen und Bodenversiegelungen zu beseitigen;“

Der § 35 BauGB ist ganz offensichtlich nur für Aussiedlerhöfe und Kultureinrichtungen in freier Landschaft („Außenbereich“) gedacht und anwendbar. Hier soll er aber missbraucht werden für eine Nutzungsänderung zugunsten von Gewerbe- und Büroflächen, weil sich damit mehr Geld verdienen lässt. Das ist nicht zulässig.

Hier befindet sich offenbar der FNP im Widerspruch zum § 35 BauGB, denn hier soll ein Kerngebiet im Außenbereich angesiedelt werden, den es bisher auf diesem Gelände nicht gab. Unserer Meinung nach wird hier das Gesetz zugunsten der Investorenabsichten gebeugt. Solche Gebäude und entsprechende Bodenversiegelungen sind nicht zulässig und nicht legal zu verantworten.

- **Bebauungsdichte reduzieren!**

Genau diese § 35 BauGB-Flächen sollen mit einer extrem hohen Bebauung mit einer GFZ von 3,5 gestalten werden, die selbst nach BauNVO hier schon deutlich über der max. zulässigen GFZ von 3,0 im Kerngebiet überhöht ist. Der vorgestellte Planentwurf weist allerdings eine Bebauung mit einer GFZ noch weit darüber aus, egal ob eine GFZ von 4,1, 4,6 oder 5,1. In jedem Fall ist es eine Überdehnung des § 35 und der BauNVO. Allein dieser §§ müssten ausreichen, um den B-Plan-Entwurf zu Fall zu bringen.

Schutz der Kultur- und Sachgüter beachten!

„Durch die Planung werden anlagebedingt erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kulturgüter vorbereitet. Die Planung erfordert zwar keinen baulichen Eingriff in denkmalgeschützte Gebäude, diese werden aber z.T., insbesondere das Deutsche Technikmuseum, in ihrer Erscheinung künftig durch das neue Quartier ‚Urbane Mitte‘ überlagert.

Die Entwicklung des gesamten Quartiers 'Urbane Mitte' führt auch zu einer Beeinträchtigung der denkmalgeschützten Hochbahn. Diese wird jedoch auch bei Realisierung der S 21 erheblich beeinträchtigt werden, für die ebenso ein neuer Hochbahnhof parallel zum U-Bahnhof Gleisdreieck geschaffen werden soll. Durch den Bebauungsplan VI-140cab werden die ersten Türme des städtebaulichen Gesamtkonzepts planungsrechtlich vorbereitet.“ (Begründungstext 2.4.8, S. 81)

Obwohl hier die Schädigungen von Kultur- und Sachgütern (insbesondere der Denkmalschutz) erkannt und genannt werden, wird daraus keine Schutz-Maßnahmen abgeleitet, sondern als selbstverständlich hingenommen und als legitim bzw. legal einfach stehen gelassen. Und wie werden sie kompensiert? Indem sie durch Hochhäuser (Türme) „überlagert“ werden, werden diese Landmarken verdeckt bzw. in die Bedeutungslosigkeit gedrängt. Die Ergänzung des Umsteige-Bahnhofs mit einem S-Bahnhalt kann nicht die störende Größe der Hochhäuser erreichen, da dieser unter

der U 1-Hochbahnbrücke eingefädelt wird. Alte Orientierungsmerkmale (landmarks) werden einfach durch neue ersetzt. Offenbar spekuliert der Investor auf die Nachlässigkeit der Behörden oder auf deren Akzeptanz. Für die Anwohner und Nutzer des Parks kann das aber nicht gelten.

- **Wohnbebauung statt ausschließlich Gewerbe- und Büroflächen!**

Wenn schon Bebauung, warum nicht auch Wohnungen an den nicht verlärmten Seiten im östlichen Bereich des B-Plan-Gebietes? Mit den Kriterien des Ausschlusses müßte das Wohnen an jeder Hauptverkehrsstraße ausgeschlossen werden. Hier fällt nur gelegentlicher Gewerbelärm an, der durch Auflagen an die STATION-Betreiber weitgehend ausgeschlossen werden kann. Der zukünftige Betriebslärm der S-Bahn wird wegen ihrer Lage kaum die Ostfassaden der beiden Gebäude erreichen. Außerdem wird der Lärm von Schienen-Verkehrsmitteln wegen des langsamen An- und wieder Abschwelldens von Anwohnern deutlich als geringer störend empfunden als der Lärm des Kfz-Verkehrs. Erstaunlich ist, dass hier ein hoher Wert der TA-Lärm als Maßstab akzeptiert wird, während die Sensibilität anderer Schutzgüter so niederschmetternd niedrig bewertet wird.

- **Hochhäuser sind weder ökonomisch rentabel noch ökologisch!**

Hochhäuser sind im Bewusstsein von Planern und Architekten bisher weder im kritischen Bewusstsein angekommen, noch im sozialen Sinne verantwortbar. Lediglich als Gestaltungselemente werden sie als städtebauliche Betonung von verkehrsreichen Orten genutzt, um ein Panoramabild zu beeinflussen und herausragende Orte als Markierungsmerkmale (landmarks) zu nutzen. Dabei gibt es an Hochhäusern kaum ästhetisch anspruchsvoll gestaltete Fassaden; die hohen Baukörper sind meist als Außenhaut mit großen Glasflächen umgeben und gegen Wind geschützt. Die klimatische Situation im Gebäude interessieren die Planer kaum, da sie mit der schönen Panoramaaussicht werben und es gibt in der Werbung nie Hinweise auf den extrem hohen Energieverbrauch. Kein Planer interessiert sich für das Arbeiten von Menschen in Hochhäusern (z.B. wie zeitlich aufwändig es ist, Mahlzeiten in der knappen Mittagspause einzunehmen bzw. Essen zu holen), keine Baubehörde interessiert sich für die Sicherheitsprobleme im Brandfall und/oder bei Stromausfall. Selbst die Personenrettung wird nur eingeschränkt nachgefragt. Aber Planer und Behörden empfinden, dass sie sich harmonisch in irgendeine Stadtlandschaft einfügen. Auch die Ökonomen interessieren sich kaum für die wirtschaftlichen Zahlen, da Hochbauten als repräsentative Aushängeschilder von Investoren nur in wirtschaftlichen Niedrigzinsphasen als Investitionsobjekte gebaut werden, damit das Geld nicht verloren geht.

An diesem Ort eine Anlehnung an die Hochhausbebauung am Potsdamer Platz zu suchen ist sehr vermessen, da die beabsichtigten Hochhäuser neben dem U-Bhf. Gleisdreieck über 1 km entfernt liegen und der Potsdamer Platz eine städtische

Funktion erfüllt. Hier liegen sie beide im Außenbereich. In Außenbereichen nach § 35 BauGB sind aber nur max. 2-stöckige Gebäude zulässig.

Hochhäuser ragen aus dem Wald bzw. aus der Grünfläche. Dieser optische Bruch in einem städtischen Grüngelände ist nicht hinnehmbar.

- Das 49 m hohe Hochhaus (Turm 6) soll nach § 30 BauGB zugelassen werden. Das widerspricht dem Gesetzestext im BauGB für den Außenbereich. Eine eigene Problematik ergibt sich aus der nicht deckungsgleichen Fläche des Hochhauses MK 6 mit der dargestellten Fläche, die nach § 30 zu prüfen ist.
- Die geplanten Hochhäuser entsprechen nicht dem Hochhausleitbild des Senats!

„Mit dem Beschluss des Senats erhält das Hochhausleitbild für Berlin den Status einer „Abwägungsdirektive“, das heißt einer von der Gemeinde beschlossenen städtebaulichen Planung i.S.v. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB, welche bei der Aufstellung von Bauleitplänen zu berücksichtigen ist. Das Hochhausleitbild gilt damit als Orientierungsrahmen für die verbindliche Bauleitplanung.“ (Text aus Hochhausleitbild)

Der Anwendungsfall 2.4 gibt vor, dass „bei niedrigem Umgebungsmaßstab das Hochhausleitbild anzuwenden ist“.

Die Ausrede, bei der Erstellung des B-Plans galt die Hochhausrichtlinie noch nicht, zählt nicht, da hier offenbar Eigennutz des Grundstückseigentümers vor Interessen der Allgemeinheit geht. Da das noch zu genehmigende Hochhaus kein temporäres Bauwerk ist, das nach 5 Jahren wieder verschwindet, ist der Beurteilungs-Maßstab hier auf 50 Jahre und mehr anzulegen. Das Leitbild eines städtischen Ortes muss nicht ausschließlich in Hochhäusern realisiert werden. Hier mangelt es den Entwerfern offenbar an Ideen.

- **Keine Verschärfung der Windverhältnisse!**

Hochhäuser verändern die Windverhältnisse vor Ort. Für Fußgänger und Radelnde werden die Windverhältnisse deutlich wahrnehmbarer. Vor allem der Wind aus Westen verschärft die Situation vor Ort, weil sich hinter den Gebäuden entlang der Flottwellstraße auf der windabgewandten wie auch am Fuß der zukünftigen Hochhäuser vor den Gebäuden eine Windwalze bildet. Bei höheren Windgeschwindigkeiten werden spazierenden Parknutzer ihre Kopfbedeckung verweht, Radler werden Mühe haben, geradeaus zu fahren und den Lenker in den Händen zu halten. In Süd-Nord-Richtung verstärkt sich der Düseneffekt durch die erhöhten „Leitplanken“, die durch die zukünftige Bebauung geschaffen werden. Diese Situation erleben Fußgänger und Radler heute schon am Potsdamer Platz, obwohl dort die östliche Bebauung noch längst nicht die Höhe der zukünftigen Hochhäuser westlich des U-/S-Bhfs Gleisdreieck hat. Das im Windkanal getestete Hochhaus des Sony-Gebäudes läßt erahnen, welche Problematik auf die Parknutzer zukommt. Es hat nämlich an der Ostspitze der 109 m hohen Glasfassade im oberen Drittel einen weit überstehenden windschnitti-

gen gläsernen „Spoiler“ (sichtbar, wenn man sich dicht unter diese Ostspitze der Fassade stellt).

„Die Auswirkungen entstehen durch die Anordnung und relativ große Höhe der geplanten Gebäude. Es kommt besonders westlich der Baukörper des Quartiers ‚Urbaner Mitte‘ zu Kanalisierungs- und Düseneffekten, die eine erhöhte Turbulenz verursachen und Auswirkungen auf die mittlere Windgeschwindigkeit und die Böengeschwindigkeit auch auf Fußgängerniveau in 2 m Höhe haben. Insgesamt werden im Mittel über alle untersuchten Aufenthaltsbereiche der ‚Urbanen Mitte‘ in 55% der beurteilten Fläche die Windkomfortkriterien erfüllt.

Gutachterlich wurde bewertet, dass auch wenn die Windkomfortkriterien stellenweise nicht eingehalten werden, trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet sind (GEO-NET 2018a). (...)

Eine Gefahr oder beschränktes Risiko durch Wind auf Fußgängerniveau liegt gemäß der niederländischen Richtlinie NEN 8100 im Beurteilungsraum und der näheren Umgebung nicht vor. Wenngleich die Windkomfortkriterien in einem Teil des Gebietes nicht eingehalten werden, sind trotzdem gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet.

Der Windkomfort in den unterschiedlichen Windkomfortbereichen kann mittels lokaler Windschutzmaßnahmen, z.B. Gehölzpflanzungen, verbessert werden und insbesondere die Auswirkungen der hohen Bebauungsstrukturen minimieren. Dies ist Gegenstand der Ausführungsplanung.“ (Begründungstext S. 80/81)

● **Keine Parkbeeinträchtigungen!**

Die veränderten Windverhältnisse werden die Wachstumsbedingungen von Flora und Fauna verändern. Die Glasscheiben insbesondere der hohen Häuser werden die Vögel irritieren.

Die Schattenwürfe der geplanten Häuser in den Vormittagsstunden werden vor allem im Winter den Parkbesuchern die Sonne vorenthalten.

● **Keine Parknutzerbeeinträchtigungen!**

Die Fußgänger werden sich in dieser schmalen Grünschneise unwohl fühlen – jedenfalls wenn keine Windstille herrscht, was nur an wenigen Tagen im Jahr der Fall sein wird. Der nördliche Teil des Westparks ist durch die Bebauung der Flottwellstraße bereits heute mit einer östlichen Scheuklappe versehen. Die Hochhäuser auf der westlichen Seite des Parks werden diesen Scheuklappeneffekt Richtung Norden zur Potsdamer Platz-Bebauung weiter verstärken und damit die gesamte östliche Seite mit den umgebauten Parkgaragenbauten zu einer 500 m langen durchgängigen Mauer unterschiedlicher Höhe aufschichten. Das Erlebnis der Ohnmacht bzw. der Miniaturgröße wird schon direkt hinter dem ehem. Poststellwerk mit der vorgesehenen Bebauung beginnen, die 25 m und erst recht 48 m hohe Gebäude sind außer-

halb jeder Maßstäblichkeit dieser Gegend, ja sogar außerhalb der Berliner Traufhöhe. Gerade diese Unmaßstäblichkeit soll eigentlich der § 35 BauGB verhindern.

Dazu kommen die verschärften Windverhältnisse.

● **Keine Tiefgaragenplätze!**

Wenn in der „Urbanen Mitte“ tatsächlich ein „autofreies Quartier“ geschaffen werden soll, widersprechen die geplanten Tiefgaragenplätze dieser Idee an diesem, mit öffentlichen Verkehrsmitteln übererschlossenen Ort und sind somit anachronistisch, weil sie

- den Bemühungen des Senats einer Mobilitätswendepolitik zuwiderläuft
- die Bedingungen für den motorisierten Individualverkehr in Zukunft wesentlich restriktiver werden (das Parkraummanagement auf allen innerstädtischen öffentlichen Flächen durchgeführt wird, das Autofahren sich deutlich verteuern wird, die Kosten für Autofahrende enorm steigen werden, die Bewegungsflächen der Pkws stark eingeschränkt werden
- die Mobilität der Beschäftigten und Besucher dieser Häuser sich multimodal bewegen werden
- die Flächen für vorgeschriebene Fahrradstellflächen auf dem Grundstück vorgesehen werden müssen und die Feuerwehrezufahrt nicht schmälern dürfen
- Selbstverständlich sollen für Gehbehinderte einige wenige Stellplätze auf dem Grundstück vorgesehen werden und der Lieferverkehr der Gewerbe auch sichergestellt werden muss.

mehr Fahrradstellplätze!

- Die Richtzahlen für Fahrradabstellplätze fordern nach § 49 der BauOBlIn pro 100 m² Büro- und Verwaltungsfläche je 1 Stellplatz für das Fahrrad. Das macht allein für diese beiden Gebäude je 1 Fahrrad-Stellplatz pro 200 m² für großflächiges Gewerbe und Büroflächen und 1 Fahrrad-Stellplatz pro 100 m² für Gewerbe des täglichen Bedarfs.
- Nach der Fahrrad-Ablöse-Verordnung FahrradFahrAbVO vom 17. 9. 2008 beträgt der Ablösebetrag je geforderten Stellplatz 500 Euro.

Die AV Stellplätze ist mit Ablauf des 31. Dezember 2012 außer Kraft getreten. Bis zum Erlass einer neuen AV Stellplätze werden ihre Regelungen aber im Sinne der Selbstbindung der Verwaltung weiter angewendet.

- und viele weitere Kritikpunkte und Argumente

gez. Norbert Rheinlaender, Vorstand