

## Frühzeitige? Bürgerbeteiligung

Der Fahrplan für die Entstehung des Parks läuft. Zur Zeit findet der landschaftsplanerische Wettbewerb statt, im Herbst soll der erste Spatenstich für den Park stattfinden. Dieser Prozess darf nicht mehr aufgehalten werden, zumal schon eine Verzögerung von acht Jahren zu verzeichnen ist. Seit 1998 liegt ein großer Teil der zukünftigen Parkflächen brach, seit Mitte der 90er Jahre liegen auch die Gelder für den Park bereit. Ebenfalls 1998 wurde in Abstimmung mit allen Beteiligten der Flächennutzungsplan geändert, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Park zu schaffen. In den Kompensationsgutachten zu den Bebauungsplänen Potsdamer und Leipziger Platz wurde die Realisierung des Gleisdreieck-Parks als Ausgleichsfläche gefordert bis zum Jahr 2000. Andernfalls wurde in den Gutachten weiterer Ausgleich bzw. Ersatz für die zeitliche Verzögerung bei der Realisierung des Parks gefordert. Dass nun laut städtebaulichen Vertrag die Übereignung der Flächen für den Park an bestimmte Verfahrensschritte im jetzt laufenden Bebauungsplanverfahren gekoppelt ist, könnte zu einer Gefahr werden. Berechtigte Einwände von Bürgern oder Naturschutzverbänden könnten unberücksichtigt bleiben, mit dem Hinweis auf den städtebaulichen Vertrag. Damit bestünde die Gefahr, dass das Planungsverfahren nicht mehr ergebnisoffen wäre. Die Bürgerbeteiligung würde damit zur Farce werden. Um dieser Gefahr zu begegnen, wäre eine Erklärung der maßgeblich am Verfahrenen beteiligten Grundstückeigentümer sowie der Bezirks hilfreich mit dem Inhalt, dass unabhängig vom weiteren Verlauf des Planungsprozess', die Entwicklung des Parks auf den im landschaftsplanerischen Wettbewerb vorgesehenen Flächen des Potsdamer und Anhalter Güterbahnhofs im jetzt anvisierten zeitlichen Rahmen nicht mehr in Frage gestellt wird.

## Planungsrecht

Die Bebauungsvorschläge stehen im Widerspruch zum gültigen Flächennutzungsplan und zum Planwerk Innenstadt

Baufeld „Flottwellpromenade“ ist nicht vorgesehen im FNP und im Planwerk Innenstadt. Dieser Widerspruch wäre nur durch eine Änderung des Flächennutzungsplans lösbar. Er ist nicht lösbar mit der sogenannten „3-HA-Regelung“. Die 3-HA-Regelung ist vorgesehen für die Darstellung von Wald, Landwirtschafts- und Wasserflächen kleiner als 3 ha innerhalb von Grünflächen. Die Ausweisung von Bauflächen mit Hilfe dieser Regelung wird ausdrücklich ausgeschlossen. Siehe dazu Anhang 1) : Richtlinien zum Darstellungsumfang (Entwicklungsrahmen) sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (RL – FNP) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung von 2001.

Das Baufeld „Flottwellpromenade“ widerspricht auch den Vorgaben des sogenannten Notenwechsels zwischen dem Land Berlin und der Bahn. Dort heißt es, dass die Bahn dem Land Berlin Flächen überlassen wird : „ ... **zum Zwecke der Herstellung einer öffentlichen Parkanlage zur Kompensation der bau- und planungsbedingten Eingriffe am Potsdamer Platz/Leipziger Platz zu übereignen,**

**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 vollständige Text des Notenwechsel befindet sich in der Anlage 2))**

Genau hier befindet sich nun das Baufeld „Flottwellpromenade“. Warum das Land Berlin im städtebaulichen Rahmenplan genau an dieser Stelle einer Bebauung zugestimmt hat trotz des anderslautenden FNP und trotz der hohen Bedeutung der Fläche für das Stadtklima, ist bis heute nicht transparent geworden.

Baufeld „Möckernkiez“ ist im Flächennutzungsplan im FNP und im Planwerk Innenstadt wesentlich kleiner dargestellt. Das Baufeld „Urbane Mitte“ ist im FNP nicht als Kerngebiet sondern als Mischgebiet ausgewiesen.

## **Umweltverträglichkeit**

### **Stadtklima**

Im Koordinierungsbebauungsplan Potsdamer/Leipziger Platz, insbesondere in den Umweltgutachten, Teil Klima, wird die klimatische Funktion des Gleisdreieck für die gesamte Stadt belegt und gefordert, in die über das Bahngelände verlaufende Belüftungsschneise keine „weiteren geometrische Hindernisse“ zu stellen. Durch die Bebauung des Potsdamer und Leipziger Platzes wird laut Gutachten der Wärmering um den Berliner Tiergarten fast geschlossen. Als Folge wird eine Erhöhung der Temperaturen in der gesamten Innenstadt um 1- 2 Grad im Jahresmittel prognostiziert. Dieser Entwicklung sollte durch die Anlage des Gleisdreieck-Parks entgegengewirkt werden. Insbesondere das Baufeld „Flottwellpromenade“ widerspricht diesen Anforderungen. Siehe dazu Anhang 3) Kurzdarstellung Kompensationsgutachten Potsdamer/Leipziger Platz. sowie Anhang 4) Karte mit Jahresmitteltemperaturen aus der UVU zum B'Plan Potsdamer und Leipziger Platz. Das vorhandene Klima- Gutachten von Prof. Voigt aus dem Jahr 2001 untersucht nicht den gesamtstädtischen Zusammenhang sondern nur den lokalen, bis zu 100 m von der Grenze des Bahngeländes in die Quartiere hinein. Ebenso sind im Bebauungsplanentwurf VI-140 die Grenzen des Untersuchungsraum zum Schutzgut Klima/Luft usw. viel zu eng gezogen.

### **Forderung:**

Die Auswirkung auf das Stadtklima der vier neuen Bauflächen muß im gleichen gesamtstädtischen Zusammenhang untersucht werden, wie seinerzeit die Bauvorhaben am Potsdamer und Leipziger Platz. Dabei soll die kumulative Wirkung der vier Bauflächen beachtet werden.

### **Vegetation**

Wir hoffen, dass bei der Parkplanung vorhandene Vegetation weitgehend geschützt wird, bzw. durch weitere Vegetation ergänzt wird.

Durch die Anlage des Beachvolleyball, wurden im zukünftigen Baufeld „Möckernkiez“ auf ca. 6000 m<sup>2</sup> die Vegetation beseitigt und die oberen Bodenschichten abgetragen. Dies muss mit in die Eingriffs-Bilanz aufgenommen werden. Der Stichpunkt für die Bilanzierung der Eingriffe ist in den Unterlagen auf Beginn der Vegetationsperiode 2006 gelegt. Wir fordern dass der Stichpunkt zurückverlegt wird auf Beginn 2005. Der Eingriff im Bereich Beachvolleyball wurde ja mit den Worten begründet, „ . . . hier kommt sowie so alles weg, wenn gebaut wird . . . „

Der Anhalter Garten Ben Wagins im Bereich der Museumsfläche soll unter Schutz gestellt werden, die Vegetation im südwestlichen Bereich des Potsdamer Güterbahnhofs und das Grün der Kleingartenkolonie soll erhalten bleiben.

### **Ausgleich, Ja oder Nein?**

Nach Bundesnaturschutzgesetz müssen nur Eingriffe ausgeglichen werden, die auf Flächen stattfinden, die nach Bundesnaturschutzgesetz als Außenbereich nach § 35 Baugesetzbuch gelten. Finden die Eingriffe im Innenbereich nach §34 Baugesetzbuch statt, wird nur dann Ausgleich notwendig, wenn die Bebauung das Maß des Zulässigen überschreitet. In den Unterlagen zum Bebauungsplanentwurf sind weder Informationen zur Frage Außen- oder Innenbereich, noch zur Frage des zulässigen Maßes der Bebauung. In der Vergangenheit gab es hierzu unterschiedliche Auffassungen. Das Gutachten des Bezirks Kreuzberg weist weite Teile des Geländes und der derzeit diskutierten Bauflächen als Außenbereich aus, in den Anlagen zum städtebaulichen Vertrag

findet sich eine Skizze, nach der die meisten potentiellen Bauflächen Innenbereich sein sollen. Nach unserer Auffassung liegen die überwiegenden Teile des Geländes im Außenbereich.

Gerade an der Frage des Einflusses der Bauflächen auf das Klima im gesamtstädtischen Zusammenhang wird jedoch deutlich, wie wenig zielführend die Regelung nach §34/35 sein kann. Die Flächen des Gleisdreiecks waren noch nie bebaut und sind seit Entstehung der Stadtquartiere westlich und östlich der Bahn in den Jahren 1860 bis 1900 immer ein unbebauter, durch Bahnlinien strukturierter Raum gewesen. Die stadtklimatische Funktion dieses Freiraums wird in zahlreichen Studien belegt. Trotzdem dürften die Flächen – wenn sie zu §34-Flächen erklärt würden – bebaut werden, ohne dass für den Urheber eine Pflicht zur Minderung oder zum Ausgleich/Ersatz des Eingriffe bestünde. Eine Absurdität in einem Zeitalter, in dem Klimaschutz eine zunehmend wichtige Rolle spielt.

### **Städtebauliche Einbindung und Wegenetz des Parks**

Die Städtebauliche Einbindung des Gleisdreiecks entsteht in erster Linie durch den Park und nicht durch die Bauflächen. Deswegen sind die wichtigsten Teile des Wegenetzes des Parks im B'Plan IV-140 schriftlich und zeichnerisch darzustellen, zumal diese Wege teilweise die vorgeschlagenen Bauflächen und Bahnlinien tangieren, bzw. durch- oder überqueren. Diese Wege binden nicht nur die unmittelbare Nachbarschaft an den Park an, sondern haben auch überörtliche Bedeutung. In Anlage 5) sind die Wege in den B-Planentwurf VI-140 eingezeichnet. Folgende Wege sind in den Bebauungsplanentwurf aufzunehmen:

- vom Kanalufer über den Potsdamer Güterbahnhof bis zur ersten Yorckbrücke auf der Schöneberger Seite der Yorckstraße, Anschluss an die „Schöneberger Schleife“. Im Bereich Yorckstraße und weiter südlich könnte diese Wegeplanung im Konflikt stehen mit den Planungen für die Regionalbahn nach Potsdam und die S 21.
- vom Kanalufer über den Potsdamer Güterbahnhof auf der Westseite der neuen Fern- und Regionalbahn durch das Baufeld „Yorckdreieck“ hindurch über vorhandene Brücke über die Yorckstraße westlich der S-Bahnlinie 2 auf die zur Zeit brachliegende Fläche östlich der Bautzener Straße, weiter nach Süden unter Monumentenbrücke hindurch, Zugang auf der Höhe Großgörschenstraße, Anschluß an die „Schöneberger Schleife“
- vom Kanalufer über den Potsdamer Güterbahnhof auf der Ostseite der neuen Fern- und Regionalbahn durch das Baufeld „Urbane Mitte“ hindurch auf die frühere Fläche des Postbahnhofs, dann auf dem Anhalter Güterbahnhof nach Süden über die vorhandenen alten Yorckbrücken in den Flaschenhals, unter der Monumentenbrücke hindurch bis zur Kolonnenbrücke.
- vom Anhalter Personenbahnhof mittels der vorhandenen Fußgängerbrücke über den Landwehrkanal kommend über den Anhalter Güterbahnhof zwischen der ersten und zweiten Ausbaustufe des Deutschen Technikmuseums westlich und der dritten Ausbaustufe (Ladestraße) östlich hindurch, dann weiter nach Süden über die Yorckstraße mithilfe der alten Brücken, im Flaschenhals Zusammenschluß mit dem östlich der Fern- und Regionalbahn vom Potsdamer Güterbahnhof verlaufenden Weg
- in Ost-West-Richtung in der Achse Horn-Bülowstraße (Generalszug) mittels Brücke über die Fern- und Regionalbahnlinien und S21 hinweg.
- von der Kreuzung Yorckstraße/Möckern/Hegelberger Straße über das Baufeld „Möckernkiez“ in den Park, ebenso aus Richtung Katzbachstraße in den Park.
- von der Schöneberger – und Luckenwalder Straße über den Potsdamer Güterbahnhof Richtung Lützow-, Pohl- und Kurfürstenstraße.
- von der Ecke Luckenwalder/Schöneberger Straße unter dem Viadukt der U2 nach Norden.

In Anlage 6) wird die überregionale Vernetzung mittels der Wege des Gleisdreieckparks dargestellt.

Nach Süden führen drei Wege aus dem Geltungsbereich des B'Plans VI-140 hinaus.

Der westliche Weg entlang der S1 steht unter der Vorbehalt der Planungen für die S 21 und die Regionalbahn Potsdam, die Probleme könnten durch eine veränderte Bahnplanung gelöst werden. An der Langenscheidtbrücke, oder spätestens an der Leberbrücke müßte dieser Weg jedoch dann auf die andere (östliche) Seite des Bahngrabens wechseln.

Der östlich der neuen Fernbahn verlaufende Weg kann nur bis Monumentenbrücke/Kolonnenbrücke im Bahngelände verlaufen. danach muß der Höhenunterschied zur Brücke (ca. 6 m) überwunden werden, um auf der Ostseite der Bahn dann wieder aufs Bahngelände hinabzusteigen und so an die "Schöneberger Schleife" anzuschließen.

Der westlich der Fernbahn verlaufende Weg durchquert das Baufeld "Yorckdreieck" und führt mittels einer historischen Yorckbrücke auf die Brachfläche an der Bautzener Straße. Auf Höhe der Großgörschenstraße trifft der Weg auf eine der wenigen Stellen, an denen ein ebenerdiger Zugang zum Bahngelände, bzw. Park möglich ist. Das Quartier Bautzener, Katzler, Großgörschen, Hochkirch, und Monumentenstraße bekommt hier den Zugang zum Park. Von dort ist ohne weitere Querung von Straßen, Überwindung von Höhenunterschieden eine Fortführung des Weges bis zum Bahnhof Südkreuz möglich. Dieser Weg ist die Ideallinie für den östlichen Teil der "Schöneberger Schleife". Deswegen sollte er in den Planungen mit Priorität behandelt werden.

## Spurensicherung

„Spurensicherung“ war eines der wichtigsten Themen bei der Bürgerbeteiligung für den Park. Diese Spurensicherung sollte auch innerhalb der Bauflächen eine wichtige Rolle spielen. Einzelne Elemente wie Stützmauern oder Brücken kommen auf Bau- und auf Parkflächen gleichzeitig vor, bzw. verbinden diese Flächen miteinander, wie z. B. die Yorckbrücken, die die Baufelder „Yorckdreieck“ und „Möckernkiez“ mit den Flächen südlich der Yorckstraße verbinden. Ein anderes Beispiel ist die weite Teile des Geländes umfassende Stützmauer, die als Ensemble denkmalwert ist und dies nicht nur im Bereich des Park sondern auch im Bereich der Bauflächen. Die daraus entstehenden Anforderungen an die Architektur der Bauflächen sollte als Herausforderung begriffen werden, die zu neuen Qualitäten führen kann. Im einzelnen sehen wir folgende denkmalwerte, zu erhaltende Elemente:

- der das gesamte Gelände umgebende Niveausprung von durchschnittlich 4 m, größtenteils als Stützmauer ausgebildet entlang der folgenden Straßen:
  - Möckernstraße
  - Yorckstraße zu beiden Seiten
  - im rückwärtigen Bereich der Bülowstraße
  - Dennewitzstraße
  - Flottwellstraße
- ca. 30 Yorckbrücken
- Zollpackhof an der Ecke Yorckstraße/Möckernstraße

Die Yorckbrücken und der das Gelände umlaufende Geländesprung bilden ein Ensemble. Sie sind konstituierend für die künstliche Landschaft des Gleisdreiecks als aufgeschüttetes Plateau. Auch der Zollpackhof an der Ecke Yorck/Möckernstraße ist Teil dieses Ensembles. Der Zollpackhof verarbeitet den Geländesprung im Gebäude. Die Rampe zur Yorckstraße befindet sich auf dem Niveau der benachbarten Stadt, die Rampe zur Bahnseite auf dem Niveau der Bahn. Innerhalb des

Gebäudes wird der Niveauunterschied überwunden. Der Zollpackhof bildet mit den Yorckbrücken und der Stützmauer eine visuelle Einheit, die für den Ort prägend ist. Der Charakter als künstliches Plateau soll bei der Gestaltung aller Bauflächen erfahrbar bleiben.

Südlich der Yorckstraße setzt sich das künstliche Plateau fort ungefähr bis zur Linie Großgörschenstraße - Auto-Atu im Rücken der Katzbachstraße. Dort befinden sich Bahngelände und angrenzende Stadt auf gleicher Höhe. Südlich dieser Linie wird das Bahngelände vom künstlichen Plateau zum künstlichen Einschnitt. Die das Bahngelände begleitenden Straßen Katzbach auf der Ost- und Bautzener Str. auf der Westseite gehen von der Yorckstraße nach Süden gesehen bergauf und sind dann südlich der Linie Großgörschen-Katzbach höher als das Bahngelände. Bei der Monumentenbrücke, ist mit ca. 7 m über dem Bahngelände die Höhe der Teltower Platte erreicht. Durch das Bahngelände wird hier auf besondere Weise der Übergang vom Urstromtal der Spree zur Teltower Platte sichtbar gemacht. Deswegen ist der Untersuchungsraum für das Schutzgut Landschaftsbild zu erweitern. Er muß mindestens auch das westliche Widerlager der Monumentenbrücke enthalten, sowie den westlichen Rand des Bahngeländes mit der Bautzener Straße. In gleicher Weise ist der Untersuchungsraum für die Schutzgüter Boden, Wasser sowie Kulturgüter und sonstige Sachgüter zu erweitern.

Weitere denkmalwerte Elemente auf dem Bahngelände:

- zahlreiche Gebäude und Objekte (Wasserturm) auf dem vorhandenen Museumsgelände
- Ladestraße auf dem Anhalter Güterbahnhof mit Abgangs- und Ankunftspackkammer und Kopfbau (Spektrum)
- mehrere gepflasterte Ladestraßen ohne Gebäude im östlichen Bereich des Anhalter Güterbahnhofs
- zahlreiche Gleisfragmente an verschiedenen Stellen des Anhalter Güterbahnhofs, im Flaschenhals und auf dem Potsdamer Güterbahnhof
- Rampen und Bahnsteiganlagen nördlich des Zollpackhofs
- Stellwerk auf dem Anhalter Güterbahnhof
- Haus „Möckern 43“ sowie kleiner Schuppen mit Türmchen auf dem Anhalter Güterbahnhof
- Stadtbahnviadukt im Baufeld „Urbane Mitte“
- Postbahnhof im Baufeld „Urbane Mitte“
- U-Bhf.-Gleisdreieck im Baufeld „Urbane Mitte“ mit den Stahlviadukten und Brücken der Linien U1 und U2
- Stellwerk auf dem Postbahnhof
- Kühlhaus an der Luckenwalder Straße
- Tunnel auf dem Potsdamer Güterbahnhof, Unterfahrung der S-Bahnlinie 1, frühere Zufahrt zum Postbahnhof. Der Tunnel könnte Teil des Wegenetzes des Parks werden, zu einem späteren Zeitpunkt auch ansonsten voneinander getrennte Gleisinseln verbinden.

In Anlage 7) sind die denkmalwerten Elemente in den Bebauungsplanentwurf eingetragen.

## **Städtebau**

Laut Baunutzungsverordnung dienen Kerngebiete vorwiegend der Unterbringung von Handelsbetrieben sowie der zentralen Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur. Warum in unmittelbarer Nähe des Potsdamer Platzes (an dem insbesondere Büroraum leer steht) weitere Flächen dieser Art angeboten werden sollen, wird nicht begründet. Der Begriff „Kerngebiet“ wird mehrfach verwendet, ohne dass deutlich wird, warum an diesen Stellen „Kerngebiet“ ausgewiesen wird. Dadurch entsteht der Eindruck, dass der Begriff inhaltlich völlig entwertet wird, als sei nur die mögliche, aus dem Begriff abgeleitete bauliche Dichte relevant.

Im Baufeld „Urbane Mitte“ haben die neuen Nutzungen des Postbahnhofs (z. B. Designmai) die Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt. Diese temporären Nutzungen zeigen das Potential des Bestands als Ort für kulturelle Events. Eine Ausweisung von Kerngebiet ist hierfür jedoch nicht notwendig.

Das Yorckdreieck ist städtebaulich gesehen die nördliche Spitze Gebietes, das durch die S-Bahnlinien S1 und S2 sowie die Ringbahn begrenzt wird, die „Schöneberger Insel“. So gesehen sollte die östliche Begrenzung dieses Baugebiets die vorhandene Bebauungskante der Bautzener Straße aufnehmen. Der heutige Zustand des Yorckdreiecks ist desolat (Autohandel, Schrott, Bauschutt). Eine Bebauung kann hier zur einer Verbesserung der Situation auch für die Nachbarschaft führen. Die im städtebaulichen Vertrag vorgesehene Dichte von GFZ 4,0 scheint überzogen, nicht zur Nachbarschaft passend, und verhindert unter Umständen realisierbare Projekte, da die Erwartungen an die Grundstücksausnutzung überzogen sind.

Für die Baufläche „Flottwellpromenade“ ist der Begriff Kerngebiet am wenigsten passend. Der Begriff passt nicht zu den Äußerungen des Baustadtrat Schulz, der auf der Erörterungsveranstaltung am 23. 06. 06 von „Townhouses“ sprach. Ebenso wenig passt er zu den „Stadtwillen“, von denen Herr Stimmann auf einer Veranstaltung im Gemeindehaus in der Wartenburgstraße im Jahr 2001 sprach. Diesen Rand des Parks zum Kerngebiet zu erklären, erschwert auch die Möglichkeit hier eine Lösung zu finden, die die Erfordernisse des Stadtklimas berücksichtigt.

Die Baufläche „Möckernkiez“ verfügt über eine ca. 350 m langen Baufront zum Park. Wünschenswert wäre eine Bebauung, die diese Lagegunst nicht privatisiert, sondern den Park durch ihre Nutzung bereichert. Am ehesten wäre dies möglich mit einer öffentlichen, bzw. kulturellen Nutzung. Diese Baufläche bedeutet einen starken Eingriff in das Landschaftsbild mit dem künstlichen Plateau und wertvollen historischen Spuren. Gepflasterte Ladestraßen, Bahnsteiganlagen, Vegetation, sowie der Zollpackhof liegen in diesem Bereich. Diese Elemente sollten in das Bebauungskonzept integriert werden.

### **Straßenverkehr**

Um die an der Ostseite des Parks liegenden Eingänge zu erreichen, muß in jedem Fall die Möckernstraße überquert werden. Deswegen fordern wir für die Möckernstraße eine Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 sowie mindesten einen geschützten Fußgängerüberweg im Bereich der Hornstraße.

In der Yorckstraße wird durch die Bauflächen „Möckernkiez“ und „Yorckdreieck“ zusätzlicher Verkehr entstehen. Wahrscheinlich muß es an der Kreuzung Bautzener/Yorckstraße zu einer neuen Regelung des Verkehrs kommen. Durch diese neue Regelung wird der gesamte Verkehrsfluss der Yorckstraße/Goebenstraße neu geordnet werden müssen. In diesem Zusammenhang sollten die Fußgängerüberwege so gestaltet werden, dass Fußgänger die Yorckstraße in einem Zug überqueren können, ohne auf der Mittelinsel warten zu müssen. An der Kreuzung Yorck-, Manstein-, Goebenstraße hat sich vor Jahren eine Anwohnergruppe für so einen Fußgängerüberweg eingesetzt, dafür auch Protestaktionen mit Verkehrsblockaden durchgeführt. Die Behörden haben jedoch bis heute abgelehnt, hier die Grünphase für die Fußgänger um ein paar Sekunden zu verlängern. Im Zuge einer Neuordnung des Verkehrs auf der Yorckstraße sollte die Verlängerung der Grünphasen für Fußgänger zu Bedingung gemacht werden.

### **Bahnverkehr, Sicherheit und Lärm**

Die Gleise der Fern-, Regionalbahn und S-Bahn müssen zu den Parkflächen gesichert werden, damit keine Personen auf die Gleise laufen können. Ein weiterer Schallschutz, wie jetzt vorhanden auf der westlichen Seite der Fernbahn zur Bautzener Straße und zum Yorckdreieck ist nicht wünschenswert, da diese Schallschutzwände als visuelle Barriere die Teilung des Geländes verstärken. Schallschutzwände sollten transparent gestaltet werden.

Bei der Verortung von Nutzungen auf den Freiflächen sollten lärmunempfindliche Nutzungen (z. B. Sport) in den schon lämbelasteten Zonen (z. B. quietschende Kurve der Hochbahn U2) plziert werden.

## **Sport und Kleingartenkolonie**

Die AG Gleisdreieck ist gegen die Zerstörung der Kleingartenkolonie und die Anlage von Sportplätzen an ihrer Stelle. Während der überwiegende Teil des Potsdamer Güterbahnhofs in den letzten Jahren durch Bauleistik abgeräumt wurde, stellt die Kleingartenkolonie ein in Jahrzehnten gewachsenes Grün dar. Es wäre absurd, einen neuen Park zu beginnen mit dem Abholzen von 350 Obstbäumen, dem Plattmachen von Gemüse- und anderen Gärten. Nicht zu vergessen die damit einhergehende Verbitterung der überwiegend in Schönberg-Nord lebenden Kleingärtner. Die Kleingartenkolonie hat sich in den letzten Jahren geöffnet. Zahlreiche Gärten werden inzwischen von Migranten bewirtschaftet. Die Kleingartenanlage kann sich weiterentwickeln zu einem interkulturellen Garten und damit zu einer Bereicherung des zukünftigen Parks werden. Gleichzeitig wird der Bedarf an Sportflächen nicht bestritten. Sinnvoll sind sicher Sportfelder, die nicht nur dem Vereinssport vorbehalten sind, sondern auch für die informelle Nutzung bereitstehen. Der Bebauungsplan in der jetzigen Fassung ignoriert jedoch die Kleingartenanlage. Die Kleingartenanlage wird weder im Text noch in den Zeichnungen erwähnt. Damit nimmt der Entwurf einseitig Stellung für den Vereinssport. Es wird kein Versuch unternommen, den vorhandenen Konflikt zwischen Kleingartenkolonie und Sport zu lösen. Dabei wäre genau dies die Aufgabe eines Bebauungsplanverfahrens. Dies könnte geschehen mit einer Testplanung, bei der verschiedene Denkmodelle durchgespielt werden, unter anderem auch die Anordnung der Sportfelder an anderer Stelle auf dem Gelände. Erst eine solche Testplanung, die verschiedene Varianten gedanklich durchspielt und auch für Laien verständlich macht, schafft die Grundlage für eine fundierte Entscheidung.

## Anhang

### 1) zur 3-HA-Regelung

aus dem Amtsblatt von Berlin vom 23. Januar 2001, Seite 1267

#### Absatz 11.3.1

Aus dargestellten Grünflächen können Wald, Landwirtschafts- und Wasserflächen kleiner als 3 ha entwickelt werden. Die Entwicklung anderer Freiflächennutzungen aus dargestellten Landwirtschaftsflächen und aus Wald ist nur in eingeschränktem Umfang ausnahmsweise zulässig. Wegen des übergeordneten Zieles der Erhaltung und Entwicklung der dargestellten Landwirtschaftsflächen bzw. des Waldes ist eine eingehende Prüfung und Begründung der beabsichtigten Ausnahme erforderlich. Aus Grünflächen mit der Zweckbestimmung „Feld, Flur und Wiese“ (vgl. Erläuterungsbericht S. 127) können auch Flächen für die Landwirtschaft größer als 3 ha entwickelt werden, wenn die Einbindung dieser Flächen in den Landschaftsraum gewährleistet ist.

#### Absatz 11.3.2

„Aus Frei- und Grünflächen können grundsätzlich keine Baugebiete und andere bauliche Nutzungen entwickelt werden (davon ausgenommen sind untergeordnete Grenzkorrekturen). Ausnahmsweise können untergeordnete Flächen für den Gemeinbedarf entwickelt werden, die angrenzenden Wohnbauflächen zugeordnet sind (z. B. Kindertagesstätte in Kleingartenfläche). Über die planungsrechtliche Sicherung vorhandener baulicher Anlagen auf Flächen kleiner als 3 ha mit örtlicher Bedeutung ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu entscheiden. Funktionale Ergänzungsnutzungen zur vorhandenen baulichen Anlage können entwickelt werden, wenn sie im Verhältnis zur vorhandenen baulichen Anlage angemessen sind und die Funktion der Grün- und Freifläche gewahrt bleibt.“ (Entwicklungsgrundsatz 6)

Entwicklungsgrundsatz 6 schließt die 3-ha-Regel für Frei- und Grünflächen aus. Einzelne Baulichkeiten für den Nutzungszweck (z. B. Lauben und Vereinshaus in Kleingartenflächen, Baulichkeiten zu Spiel- und Badeplätzen) werden hierdurch nicht ausgeschlossen. Im Zuge der konkretisierenden Planung besteht die Möglichkeit untergeordneter Grenzkorrekturen zwischen Frei und Grünflächen und für bauliche Nutzungen vorgesehenen Flächen. . .

Amtsblatt für Berlin, Herausgeber: Senatsverwaltung für Inneres ISSN 0943–9064, 51. Jahrgang Nr. 16 A 1262 A, ausgegeben zu Berlin am 29. März 2001

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Richtlinien zum Darstellungsumfang (Entwicklungsrahmen) sowie zu Änderungen des Flächennutzungsplans Berlin (RL – FNP)



## 2) Der Notenwechsel

Deutsche Bahn  
Beauftragter der  
Konzernleitung für das Land Berlin

Berlin, 24. 03. 1994

An den  
Regierenden Bürgermeister von Berlin  
- Senatskanzlei -  
Herrn Leitenden Senatsrat  
Dietrich Hinkefuß  
Berliner Rathaus  
10173 Berlin

Geplanter Erwerb von Teilflächen auf dem Potsdamer und dem Anhalter Güterbahnhof (Gleisdreieck)

Ihr Zeichen: I DV vom 03./16.03.1994

Sehr geehrter Herr Hinkefuß,

wir nehmen Bezug auf unser Gespräch am 02.03.1994, unser Telefonat vom 23.03.1994 und Ihre Schreiben vom 03.03.1994 bzw. vom 21.03.1994 und erklären hiermit auch namens der DB AG die Zustimmung zu der zwischen dem Land Berlin, den Bundeseisenbahnvermögen und der DB AG verhandelten folgenden Übereinkunft:

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,

b) die verbleibende Fläche bis 16 ha östlich der Bahnbetriebsanlagen beiderseits des Flurstücks 3087 und unmittelbar an dieses anschließend auf dem Gelände des Anhalter Güterbahnhofs, so daß diese Fläche mit dem sogenannten Wäldchen zusammen eine Grünfläche ergibt, die sich zur Anlegung eines Stadtteilparks eignet. Die in Aussicht genommen Parkfläche soll im wesentlichen südlich des Geländes des Museums für Verkehr und Technik liegen.

2. Bei der späteren Ermittlung des Kaufpreises dieser zu übereignenden Flächen werden diese als marktfähiges Nichtbauland - gegenwärtiger Verkehrswert 80,00 DM/m bewertet.

Sollte auf diesen Flächen - ggf. auch nur auf Teilen dieser Flächen - innerhalb von 25 Jahren nach Austausch dieser Noten eine Bebauung zugelassen werden, so hat Berlin die Differenz zwischen dem gezahlten Kaufpreis und dem bei Zulassung der Bebauung maßgebenden Verkehrswert an das Bundeseisenbahnvermögen oder dessen Rechtsnachfolger nachzuzahlen. Dieser Nachzahlungsbetrag ist innerhalb von 6 Wochen nach Eintreten der Bebauungsmöglichkeit fällig und zahlbar; ab Fälligkeit ist der Nachzahlungsbetrag mit 3 v. H. über dem jeweiligen Diskontsatz der Bundesbank zu verzinsen.

3. Das Land Berlin stellt der Bahn in Aussicht, daß auf der übrigen planfestgestellten Eisenbahnfläche auf dem Potsdamer und dem Anhalter Güterbahnhof, soweit diese nicht für Bahnbetriebsanlagen benötigt wird - nach Entlassung aus der Planfeststellung in noch festzulegendem Umfang Baurecht geschaffen wird. In dem in diesem Zusammenhang durchzuführendem Bebauungsplanverfahren wird eine Begrünung der Inselfläche zwischen den Gleisanlagen (gelegen in Verlängerung der Hornstraße) in der planerischen Abwägung - insbesondere hinsichtlich der Ausgleichsverpflichtung für Eingriffe in Natur und Landschaft zu berücksichtigen sein.

4. Die Realisierung dieser Absichtserklärung ist nach Herstellung des Einvernehmens über die beiderseitigen Zielvorstellungen für den Zeitpunkt beabsichtigt, zu dem die Bauleistungen für die Grünanlage vorgesehenen Teilflächen nicht mehr benötigt. Mit der Herstellung des Einvernehmens muß die Bahn diese Flächen aus der Planfeststellung entlassen.

Wir sind sehr erfreut darüber, daß wir mit dieser Übereinkunft ein bisher zwischen uns kontrovers diskutiertes Thema zu einem für alle Beteiligten zufriedenstellenden Abschluß und gleichzeitig zu einer stadtverträglichen Lösung bringen konnten. Aus unserer Sicht wäre es sehr zu begrüßen, wenn wir uns nunmehr in ähnlich konstruktiver Weise um die Lösung der anderen, die Bahngrundstücke in Berlin betreffenden Diskussionspunkte bemühen könnten.

Mit freundlichen Grüßen

Deutsche Bahn AG

ppa. Remmert ppa. Haase

### 3) Auszüge aus

#### Umweltverträglichkeitsuntersuchung Potsdamer/Leipziger Platz in Berlin, Fachbeitrag Stadtklima von Gunnar Ketzler, Hans Schleicher, Veronika Stützel, Aachen 1993

Kapitel 3, Großräumige Auswirkungen, Seite 81

...  
Auswirkungen auf das Gleisdreieck

Dem Gleisdreieck wird ein wichtiger Stellenwert im klimatischen Gefüge der Berliner Innenstadt zugeschrieben. Das Gelände hat eine kühlende Wirkung auf die angrenzenden thermisch belasteten Gebiete wie beispielsweise die Südliche Friedrichstadt (Horbert, 1993, S. 121; Sukopp et. Al., 1982, S. 163). Die Vorschläge des Bezirksamt Kreuzberg (1993, S. 26) und der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz (1991, S 24), auf Teilen des Gleisdreiecks einen Bezirkspark einzurichten, sind aus klimatologischer Sicht als sinnvoll zu bewerten. Dies vor allem vor dem Hintergrund, daß zum einen die Verbindung zwischen dem Großen Tiergarten und dem Gleisdreieck, welche über die Fläche am Potsdamer und Leipziger Platz verläuft, mit der Realisierung des Planungsvorhaben entfallen wird - der Erhalt des Bindeglieds wird von HORBERT et al. (1982, S. 35 und „Karte Klimafunktionen“) gefordert -, zum anderen von diesem Projekt erhebliche negative Auswirkungen auf die angrenzenden Gebiete zu erwarten sind. Es ist davon auszugehen, daß das Bauvorhaben am Potsdamer/Leipziger Platz in Verbindung mit den geplanten Vorhaben in der Südlichen Friedrichstadt aus den o. g. Gründen zu einer Einschränkung der klimatisch ausgleichenden Funktion des Gleisdreiecks führen wird. (a.a.O., S.6 u. a.)

Aus dieser Bewertung ergibt sich die Notwendigkeit, das Gelände des Gleisdreiecks zu schützen und aufzuwerten (z.B. Ausweitung der Vegetationsflächen)

Kapitel 3, Großräumige Auswirkungen, Seite 82/83

Resümee

Die vorangegangenen Darstellungen lassen die Schlußfolgerung zu, daß sich durch das Zusammenwirken der verschiedenen Großvorhaben und die Vielzahl von kleineren Bauprojekten die Intensität und vor allem die Ausdehnung der städtischen Wärmeinseln (und aller Effekte, die damit verbunden sind) für den Zentralen Bereich Berlins erhöhen wird...

...  
Es sind kumulative Wirkungen aller Bauvorhaben zu erwarten, die die Wirkungen des Bauvorhabens Potsdamer Platz/Leipziger Platz verstärken. In diesem Zusammenhang ist von großer Bedeutung, ob das Areal des Gleisdreiecks einen Teil der klimatischen Verluste ausgleichen kann, indem diese Brachfläche gesichert und klimatologisch aufgewertet wird. Hierzu ist die Erarbeitung eines Konzepts, welches auch andere ökologische Aspekte berücksichtigt, notwendig.

Kapitel 4, Planungsempfehlungen, Seite 85/86

4.2. Minderungs- und Vermeidungsmaßnahmen

...  
Herstellen einer zusammenhängenden Grünflächenverbindung in Nord-Süd-Richtung zwischen Gleisdreieck und Großem Tiergarten. ...  
...  
Verzicht auf Vorhaben im Bereich Gleisdreieck, die die Belüftungsfunktion einschränken können (insbesondere keine größeren Strömungshindernisse oder Abwärmequellen), da sich deren negative Auswirkungen teilweise zu denen des Bauvorhabens addieren.

4.3. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, Seite 87/88

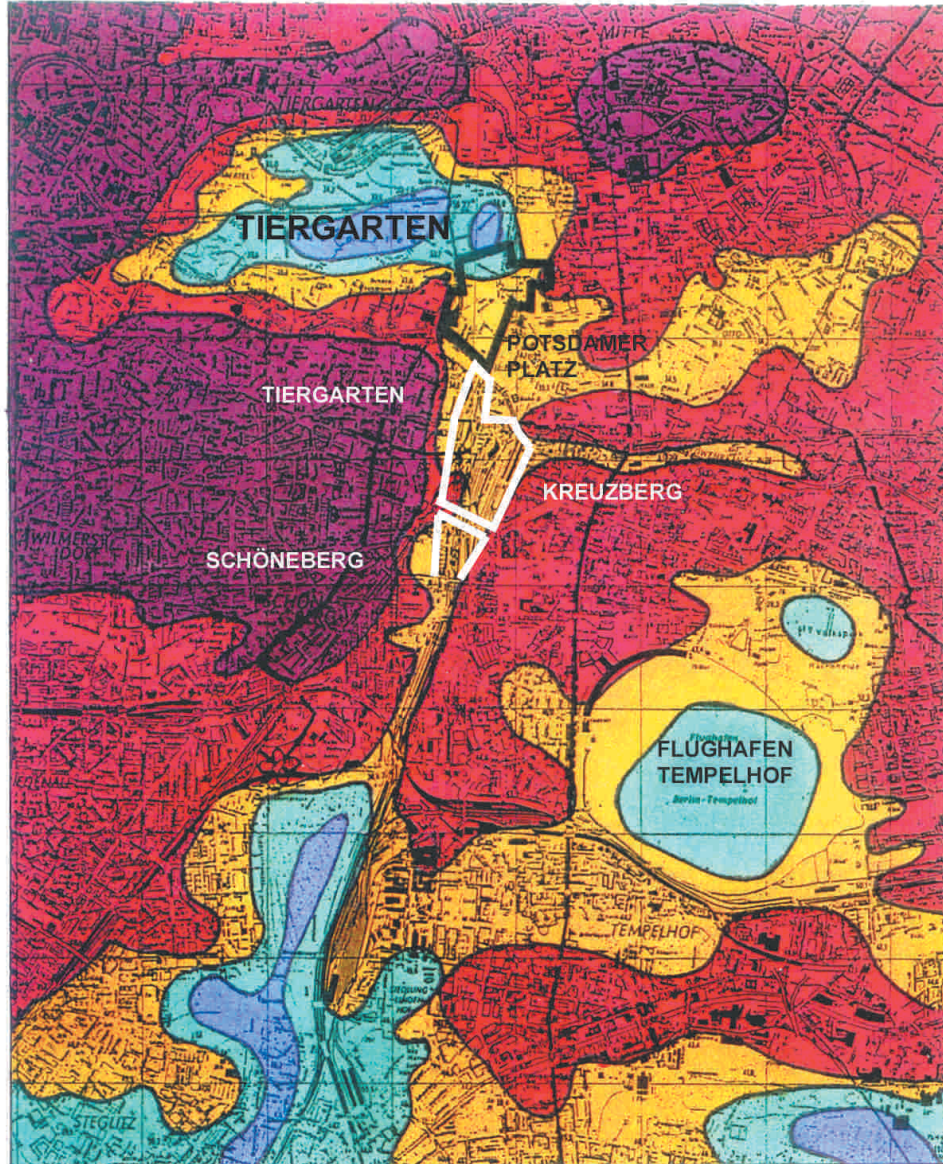
Die durch die beabsichtigte kerngebietstypische Nutzung des Planungsgebietes hervorgerufenen zusätzlichen klimatischen Belastungen können durch die Minderungsmaßnahmen nicht allein nicht ausgeglichen werden. Zudem entsteht, wenn - wie zu erwarten - wichtige Aspekte der Minderungsmaßnahmen nicht realisiert werden, besonderer Bedarf an Ausgleich und Ersatzmaßnahmen.

a) Ziel: Ersatz für eingeschränkte oder aufgehobene Belüftungsfunktionen für Teile von Schöneberg und der südlichen Friedrichstadt durch Entwicklung und Umsetzung eines stadtoökologischen Gesamtkonzepts für den Bereich Gleisdreieck/ehemaliger Anhalter und Potsdamer Güterbahnhof

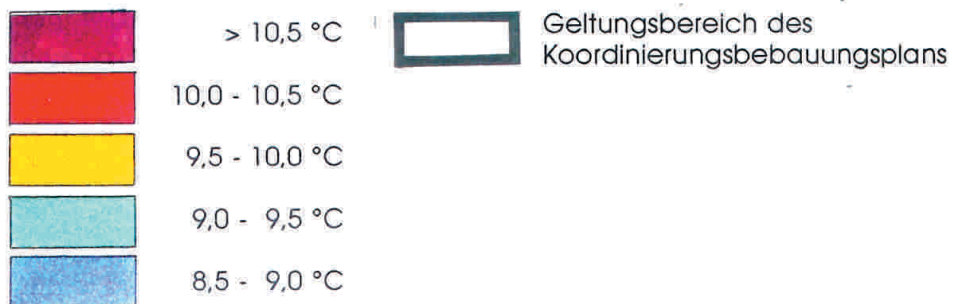
Die Belüftungsfunktion, die der Bereich des Planungsgebiets gegenwärtig für Teile der südlichen Friedrichstadt bzw. Schöneberg aufweist, wird durch das Bauvorhaben aufgehoben bzw. auch bei vollständiger Umsetzung der Minderungsmaßnahmen reduziert. Im Umfeld des Gleisdreiecks sind Freiflächen vorhanden, deren bislang eher als gering einzustufende Ausgleichsfunktion soweit erhöht werden kann, daß ein teilweiser Ersatz für durch die geplante Bebauung verloren gegangene Belüftungsfunktion möglich ist. Diese Ersatzmaßnahme muß die Schaffung eines zusammenhängenden Kaltluftentstehungsgebietes, das Freihalten dieses Bereichs von Emissionen und größeren Hindernissen, die Sicherung wirksamer Frischluftschneisen in Richtung der zu belüftenden Bereiche und den Erhalt einer lockeren Bebauungsstruktur mit eingestreuten Grünflächen im Vorfeld des Zielgebiets umfassen. Da diese Ersatzmaßnahme mit Beginn der Bautätigkeit bereits in der Bauphase erforderlich ist, ist bei der Umsetzung der Planungen für das Logistikzentrum Süd ein Erhalt klimatischer Funktionen durch geringe Flächeninanspruchnahme und bei nachlassender Bautätigkeit eine schnelle, schrittweise Umsetzung dieses Konzepts notwendig. Erhalt, Aufwertung und Verbindung der Freiflächen im Bereich Gleisdreieck, ehemaliger Anhalter und Potsdamer Güterbahnhof mit dem Ziel der Schaffung eines großen, zusammenhängenden und damit klimatisch wirksamen Ausgleichsraums für die durch das Planungsgebiet vergrößerten und in ihrer Wirkung intensivierten Belastungsgebiete. Sicherung und Aufwertung noch vorhandener Freiflächen auf dem ehemaligen Anhalter und Potsdamer Güterbahnhof mit dem Ziel der Schaffung von Belüftungsbahnen. Erhalt und Aufwertung noch vorhandener Freiflächen im südöstlichen bzw. südwestlichen Umfeld des Planungsgebiets ..... Verzicht auf bauliche Nachverdichtung in diesen Bereichen.

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



