

## 15. Wahlperiode

Plenar- und Ausschussdienst

## Inhaltsprotokoll

### Ausschuss für Stadtentwicklung und Umweltschutz

44. Sitzung  
22. September 2004

Beginn: 15.05 Uhr  
Ende: 17.51 Uhr  
Vorsitz: Abg. Klemm (PDS)

#### Punkt 1 a der Tagesordnung

Wahl des Stellvertretenden Vorsitzenden

Siehe Beschlussprotokoll!

#### Punkt 1 b der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

**Frau Abg. Kubala** (Grüne) bemerkt, dass die Senatorin Junge-Reyer am Vortag ein Landesemissionsschutzgesetz vorgelegt habe, das den Berlinern künftig mehr Lärm bescheren werde. Könne dieses Gesetz seinem Anspruch überhaupt gerecht werden? Es sei lediglich eine schlechte Umsetzung der Lärmverordnung in Gesetzesform.

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) stellt klar, dass die Senatorin kein Landesemissionsschutzgesetz vorgelegt, sondern dieses angekündigt habe. Der Entwurf liege den Bezirken vor, er gehe jetzt in den RdB und werde dann hier in den Ausschüssen beraten. Anregungen und Verbesserungsvorschläge könnten noch eingebracht werden. – Das Landesemissionsschutzgesetz solle die geltende VO ablösen und zwischenzeitlich hinzugekommene Regelungen des Bundes aufgreifen, z. B. zum Geräte- und Maschinenlärm nach der 32. BImSchV. Es sei nicht mit einer Verschlechterung der Vorschriften zu rechnen. Das Gesetz solle auch zur Deregulierung beitragen, daher gebe es Vereinfachungen, insbesondere betreffs der werktäglichen Ruhezeiten. Die vorgesehene Regelung sehe der Bundesgesetzgeber vor; sie sei in Brandenburg, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen aufgegriffen worden. Das Ruhezeitsystem solle dergestalt vereinfacht werden, dass die Ruhezeit sich von 22 Uhr bis 6 Uhr erstrecke. Für die Zwischenzeiten hätten bisher Ausnahmeregelungen getroffen werden müssen, insbesondere im Zusammenhang mit Baustellen oder BSR-Reinigungen. Ein Vorsorgegrundsatz für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen wie Bauschuttanlagen auf Zeit werde eingeführt. Dies sei eine zusätzliche Regelung zum Schutz der Bevölkerung.

**Frau Abg. Kubala** (Grüne) erwidert, dass die Maschinenlärm-VO des Bundes viel weiter gehe. Die Nachtruhe werde durch landesgesetzliche Regelungen um 3 Stunden verkürzt. BSR und Lieferverkehr wür-

den dies nutzen. Der Nachtschlaf der Bürger werde eingeschränkt. Handele es sich um Emissionsschutz, wenn die Bürger schon um 6 Uhr aus dem Bett geholt würden? Könne das Gesetz seinem Anspruch gerecht werden, wenn es lediglich eine schlechte Umsetzung der Lärm-VO sei?

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) bekräftigt, dass der Gesetzentwurf dem Anspruch eines Landesemissionsschutzgesetzes gerecht werde. – [Frau Kubala (Grüne): Ist doch ein Lärmgesetz!] – Enthalten seien auch zusätzliche Regelungen zu Staub für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen, die das Bundesemissionsschutzgesetz nicht abdecke.

**Abg. Wellmann** (CDU) fragt, inwieweit der Senat mit dem Verkauf des früheren BVG-Betriebshofs an der Winfriedstraße befasst sei.

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) sagt, an den Senat sei eine entsprechende Anfrage des Bezirks gerichtet worden. Bekanntlich wolle die BVG den Betriebshof aufgeben. Es würden Gespräche zwischen Senat und Bezirk geführt, es gebe aber noch keine Festlegung. Zu berücksichtigen sei, dass es sich um eine denkmalgeschützte Halle handele. Die Realisierung eines Einzelhandelsstandorts werde kritisch gesehen.

**Abg. Hahn** (FDP) interessiert, wie der Senat zu dem vom Freistaat Bayern vorgelegten Entwurf der VerpackV stehe.

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) erklärt, der Senat habe vor, dem Entwurf des Landes Bayern zuzustimmen.

**Abg. Hahn** (FDP) fragt, wie die Staatssekretärin dazu stehe, dass nicht zwischen ökologisch vorteilhaften und nachteiligen Verpackungen unterschieden werde. Mit der generellen Pfandbefreiung von Milch und Fruchtsäften werde mit der PET-Flasche eine neue ökologisch nachteilige Verpackung den Siegeszug antreten. Wolle der Senat mithelfen, die ursprüngliche Absicht der VerpackV ins Gegenteil zu verkehren?

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) erläutert, dass an der Novelle unterschiedliche Regierungen und Umweltminister beteiligt gewesen seien. Am Ende sei ein schwieriges Instrument herausgekommen, das nun umgesetzt werden müsse. Berlin habe sich entschlossen, dem zuzustimmen, weil anderenfalls die Pfandpflicht für Fruchtsäfte und Wein kommen würde. Dies wolle der Senat aus vielerlei Gründen verhindern. Aus umweltpolitischen Gründen wäre die Abgabelösung optimal gewesen. Diese sei leider nicht umsetzbar gewesen. In der Abstimmung der Bundesländer sei dies gegenwärtig der beste Weg.

## **Punkt 2 der Tagesordnung**

Besprechung gemäß § 21 Abs. 5 GO Abghs  
Ursachen der verheerenden Gasexplosion in  
einem Erdgasspeicher in Spandau - Vorlage  
des Zwischenberichts zu den Ursachen des  
Unglücks  
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

[0282](#)

Hierzu wurden zur Anhörung eingeladen:

- Herr Prohl (Technischer Vorstand der GASAG)
- Herr Dr. Freytag (Präsident des Landesamtes für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg)

Siehe Wortprotokoll!

### **Punkt 3 der Tagesordnung**

Besprechung gemäß § 21 Abs. 5 GO Abghs  
Entwicklung Bürgerpark Gleisdreieck  
(auf Antrag der Fraktion der SPD)

[0290](#)

Hierzu wurden zur Anhörung eingeladen:

- Herr von Pannwitz (Vivico Real Estate)
- Herr Schmidt-Hermsdorf (Genossenschaft Gleisdreieck)

**Abg. Radebold** (SPD) bekundet die Sorge seiner Fraktion, dass das wichtige Projekt Gleisdreieckpark sich zu einer unendlichen Geschichte entwickle. Es solle schnell ein ganz normaler Park entstehen, der genutzt werden könne. In der Praxis werde man hingehalten. Es werde behauptet, dass es bald losgehe, es geschehe aber nichts.

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) berichtet, in den letzten Tagen sei es weitgehend gelungen, sich mit der Vivico über die Altlastenproblematik zu verständigen. Aus diesem Grund stehe dem Abschluss eines Rahmenvertrags nichts mehr entgegen. Offen sei noch die Finanzierung des Bereichs um den Schwechtenpark. Das Deutsche Technikmuseum und SenWissKult klärten, inwieweit eine Nutzung durch ein Riesenrad für möglich erachtet werde. Mit Ausnahme des ungeklärten Problems der Finanzierung des Schwechtenparks sei man fast so weit, dass man den Rahmenvertrag abschließen könnte.

**Dr. Burrack** (Vivico Real Estate) bestätigt, dass die Vivico die letzten Monate im Wesentlichen damit verbracht habe, mit SenStadt einen offenen Punkt zu diskutieren, nämlich die finanzielle Absicherung für den Fall, dass eine Altlast zutage träte. Zu der Altlastenproblematik seien umfangreiche Untersuchungen durchgeführt und von den Fachabteilungen beider Seiten bewertet worden. Diese Bewertung sei in eine monetäre Bewertung des Risikos eingeschlossen. In den letzten Tagen sei es gelungen, die Differenz signifikant zu verkleinern. Was die Altlastenpauschale angehe, könnte die Rahmenvereinbarung eigentlich abgeschlossen werden. Bezüglich der Flächen für den Park bestehe ohnehin kein Dissens. – Das Thema Technikmuseum, Riesenrad, Schwechtenpark interessiere die Vivico nicht besonders. Mit dem Riesenradbetreiber habe sie keinen Kontakt. Im Mai habe man mit Friedrichshain-Kreuzberg sondiert, ob insbesondere im östlichen Bereich, südlich angrenzend an das Feld Schwechtenpark, eine Teilfläche vorab zugänglich gemacht werden könnte. In einer Vereinbarung werde dem Bezirk die unentgeltliche Nutzung übertragen, damit dieser, nach Schaffung der sonstigen rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen, die Fläche der Bevölkerung zugänglich machen könne, bevor die Rahmenvereinbarung beurkundet und umgesetzt sei. Die Regelung trete mit Umsetzung des Rahmenvertrags außer Kraft.

**Herr Schmidt-Hermsdorf** (AG und Parkgenossenschaft Gleisdreieck) zeigt sich erfreut darüber, dass es eine Einigung zwischen Vivico und Bezirk über eine vorläufige Parkfläche gebe – als Ausgleich für den genehmigungsbedürftigen Golfplatz. Ansonsten sehe er den Rahmenvertrag und das Riesenrad kritisch. Die Informationstafel vor der Einfahrt zum Bauleistikzentrum habe noch 60 ha Park versprochen. Mit der Tafel sei wahrscheinlich auch die Vision verschwunden. Beim FNP hätten Abstriche gemacht werden müssen: 11 ha Bauland und die Flächen für die Fernbahn sowie Gleisinseln seien ausgewiesen worden. Dies habe man mit Bauchschmerzen akzeptiert. Die Kritik richte sich im Wesentlichen gegen die Verhandlungsführung zum Rahmenvertrag, die bereits 5 Jahre andauere. Wäre dieser Rahmenplan beschlossen, dann hätten Land und Bezirk das aufwendige FNP-Verfahren im Nachhinein ad absurdum geführt. Aus 11 ha wären 20 ha Baufläche geworden, der Park wäre durch 5 Baufelder zerstückelt, der Bodenpreis auf diesen Feldern hätte sich um das Zwanzigfache erhöht. Mit der Behauptung, dass die Planfeststellung als Bahngelände nur auf Antrag der Vivico aufgehoben werden könne, habe Berlin seine Planungshoheit zu lange einschränken und sich von der Vivico erpressen lassen.

Das Baufeld Schwechtenpark sei unrentabel. Einem Schreiben der Senatsverwaltung zufolge sehe die Vivico aufgrund der Marktlage derzeit keine Entwicklungschancen für diese Fläche. Dies sei vorhersehbar gewesen – auch für die anderen Bauflächen. Die Vivico biete die 3,8 ha dem Land für 5,2 Mio € an, damit würden ihre Umwidmungserwartungen nur reduziert erfüllt. Diese Zahlung aus dem Landeshaushalt hätte bei einer anderen Verhandlungsführung vermieden werden können.

Eine Lösung verspreche das weltgrößte Riesenrad, eine kompakte und kolossalere, aber höhere Kopie des London Eye. Der Betreiber biete 7,2 Mio €, 2 Mio € blieben übrig für die Entwicklung des Deutschen Technikmuseums. Der Riesenradbetreiber spiele sich zum Kulturmäzen einer landeseigenen Museumslandschaft auf. Die Ein- und Ausgangshallen dürften vom DTM mitgenutzt werden, nachdem die westliche Güterhalle und das zwischen Bahngleisen entstandene Wäldchen samt Ben Wargins „Anhalter Garten“ in einem Akt der Unkultur plattgemacht worden seien. Die kolossale Dominanz der geplanten Touristenattraktion würde das DTM zum Anhängsel und den Park zur Plattform des Riesenrads abwerten. Mittelfristig entstünde, wenn der Reiz des Neuen verfliegen sei, nur eine alles überragende Investitionsruine oder auch bloß eine Baubrache. Ein Riesenradblick vom Gleisdreieck sei mit dem Blick auf Londons City nicht vergleichbar. – Würde das Riesenrad direkt oder indirekt über den Rahmenvertrag mitbeschlossen, dann würden die Vorgaben dieses Rahmenvertrags jede Bürgerbeteiligung und das anschließende Wettbewerbsverfahren zur Farce machen.

Das Gleisdreieck sei für das Riesenrad der falsche Ort. Die Attraktion des Gleisdreiecks liege in der Eigenart des innerstädtischen Landschaftstyps. Von der Eigenart des Ortes sollte das Wettbewerbsfahren sich inspirieren lassen. Die wichtige Funktion als Frischluftschneise sei zu bewahren. Die Vernetzungsmöglichkeiten zum Südgelände und Tiergarten sowie anderen Parkinseln sollten benannt und der Park als Naherholungssoase inmitten Berlins gegen die Stadtflucht insbesondere junger Familien entwickelt werden. – Die Genossenschaft bestehe nicht darauf, dass der Rahmenvertrag abgeschlossen werde, bevor mit dem Park begonnen werden könne – im Gegenteil. Unabhängig vom Park und dem Rahmenvertrag fordere sie Sofortmaßnahmen, weil nur das die Bevölkerung davon überzeuge, dass mit dem jahrelang versprochenen Park endlich Ernst gemacht werde. Obwohl laut Vivico in Bezug auf den Park ohne Rahmenvertrag nichts geschehe, würden unzählige Zwischennutzungen zugelassen, z. B. entstehe an der Flottwellstraße ein exklusiver Golfclub. Das Gelände an der Bautzener Straße sei jahrelang durch einen Gebrauchtwagenhandel mit mafiösen Strukturen zwischengenutzt worden. Gerichtsverfahren hätten zu einer Auflösung des Pachtvertrags geführt. Die Genossenschaft fordere eine Nutzung, die das Sanierungsgebiet nicht abwerte.

Man wünsche sich die politische Unterstützung auch bei der Einrichtung eines Wegenetzes, mit dem Bürgern das Parkgelände erschlossen werden solle. Hinweisschilder sollten über Natur- und Heimatkundliches, über industrie- und kulturgeschichtliche Bedeutung einzelner Orte informieren, auch über Planungsabsichten und ihre Entscheidungshintergründe. Eine derartige Bürgerbeteiligung fördere auch ein bürgernahes Wettbewerbsverfahren.

Vertreter der Vivico behaupteten, maximale Baulandausweisungen und Gewinnmaximierung im staatlichen Auftrag zu betreiben. Die Senatorin für Stadtentwicklung habe versichert, dass mit dem Bund als Auftraggeber der Vivico intensiv verhandelt worden sei. Falls dies zutreffe, würden die zuständigen Ministerien in die Kritik an den Rahmenvertragsverhandlungen einbezogen. Selbst wenn die öffentliche Hand an kurzfristig möglichen wirtschaftlichen Erfolgen von Grundstücksspekulationen partizipieren sollte, stünde dies in einem schlechten Verhältnis zum unwiderruflichen Verlust von Stadtentwicklungsmöglichkeiten und Umweltqualität. Dies stehe aber im Widerspruch zu dem, was der Bund im Programm „Stadtumbau West“ fördern wolle. Im Fall des Gleisdreiecks wäre der Verzicht auf Spekulationsgewinne die bessere Form der Förderung durch den Bund.

**Herr Dahlheim** (SenWissKult) erklärt, seine Verwaltung teile das Interesse, den überfälligen Bürgerpark zu schaffen. SenWissKult sei erst seit einigen Monaten wegen eines ihr gehörenden Grundstücks, auf dem das Riesenrad errichtet werden solle, in das Verfahren indirekt eingebunden. Der jetzt vorgesehene Standort des Riesenrads zwischen dem Mutterhaus und dem Science-Center des Technikmuseums sei nicht die erste Wahl der Initiatoren gewesen. Diese hätten ein Rad über dem Landwehrkanal oder im Baufeld an der Flottwellstraße vorgezogen. Der Ort neben dem Technikmuseum sei nur die drittbeste Möglichkeit für die Initiatoren des Riesenrads. Das weitere Umfeld von Gleisdreieck und Schwechtenpark sei im Wesentlichen durch Kul-

tureinrichtungen geprägt: das Jüdische Museum, das Deutsche Technikmuseum Berlin, das ansteigende Besucherzahlen verzeichne, seitdem die Abteilung Schifffahrt geöffnet worden sei, und das nach der Öffnung der Abteilung Luftfahrt 2005 noch mehr Besucher anziehen werde, die Berlinische Galerie, die neu eröffnet werde, Martin-Gropius-Bau, Topographie des Terrors und Amerika-Gedenkbibliothek. Das Technikmuseum habe mit dem Rosinenbomber ein weithin prägendes Wahrzeichen geschaffen. SenWissKult habe als Interessenwahrer der vom Land finanzierten Stiftung Deutsches Technikmuseum, das eines der erfolgreichsten Museen Berlins sei, die Planung des Riesenrads an diesem Ort mit einer gewissen Skepsis betrachtet. Im öffentlichen Bewusstsein reduziere sich das Technikmuseum womöglich zu einem Anhängsel des kommerziellen Unternehmens. Die attraktive dritte Ausbaustufe sei in absehbarer Zeit nicht aus öffentlichen Mitteln finanzierbar. Sie sei nur in einer public-private-partnership möglich. Der Stiftungsvorstand befinde sich seit Jahren in nicht aussichtslosen Gesprächen mit Unternehmen. Einige Unternehmen hätten deutlich zu verstehen gegeben, dass sie sich nicht im Schatten eines Riesenrads engagieren würden. Trotz dieser Bedenken habe SenWissKult sich von Anfang an bereit erklärt, in Gesprächen mit den Initiatoren des Riesenrads und SenStadt zu prüfen, ob die Interessen beider Institutionen vereinbar seien. Im Juni habe man mit den Initiatoren Einvernehmen über die zu klärenden Themen erzielt. Das Schlimmste, was geschehen könnte, wäre, dass das Technikmuseum im Fall einer nicht gewünschten Insolvenz des Unternehmens im Schatten einer Investitionsruine stünde. SenWissKult habe daher eine sorgfältige Prüfung des Finanzierungsmodells über Banken und Fonds durch SenFin und die Bestätigung seiner Solidität und Seriosität gefordert. Weiterhin sei die Prüfung der Wirtschaftlichkeitskalkulation durch SenWiArbFrau gefordert worden. Eine Bürgschaft sei zu hinterlegen, damit im schlimmsten Fall der Rückbau der Investitionsruine sichergestellt sei.

Im Bereich des nicht mehr vorhandenen früheren Schwechten-Baus solle eine große Eingangshalle gebaut werden. Die Kalkulationen der Riesenrad-Initiatoren basierten auf einer Mindestbesucherzahl von 1,3 Mio pro Jahr. Hinzu kämen ca. 700 000 Besucher des Technik-Museums. In der Halle müsse es getrennte Eingangsbereiche mit einem klaren Zielsystem geben. Zu prüfen sei, ob gemeinsame Gastronomiebetreiber gefunden werden könnten. Wichtig sei auch ein gemeinsames Sicherheitskonzept. – Für SenWissKult seien die Verhandlungen ergebnisoffen. Dass die Ergebnisse noch nicht vorlägen, habe nicht die Senatsverwaltung zu verantworten. – Ein Verkehrsgutachten sei noch erforderlich, es solle demnächst beauftragt werden. Das Technik-Museum habe Mittel zur Verfügung gestellt, um mit einem Architekten die vorgelegten Entwürfe auf Verträglichkeit mit den Belangen des Technik-Museums zu überprüfen. Von dem Ergebnis der Verhandlungen werde abhängen, wie die Politik entscheide.

**Abg. von Lüdeke** (FDP) begrüßt, dass es endlich zu einem städtebaulichen Rahmenvertrag komme. Mit der Regelung der Altlastenfrage stehe dem Vertragsabschluss nichts mehr im Weg. Ihn beschäftigten mehr die entstehenden Neulasten. Man habe ohnehin schon nicht genügend Mittel für die Pflege der öffentlichen Parks. Mit der Ausgleichsmaßnahme seien wieder Pflegekosten verbunden. Wie hoch seien diese voraussichtlich? – Müsse die vorgesehene Hektarzahl auch noch überschritten werden? Könnten die überflüssigen 6 ha nicht Reserve für künftiges Bauland bleiben? Was koste die Vergrößerung? Wie würden die zusätzlichen Pflegekosten bestritten?

**Frau Abg. Hämmerling** (Grüne) meint, die Diskussion über das Gleisdreieck sei zum jährlichen Ritual geworden. Sie habe den Eindruck, dass das Riesenrad nur ins Spiel gebracht werde, um das Ganze zu verzögern. – Wie viel Geld für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sei eingenommen worden? Sei es nicht rechtswidrig, dass die Maßnahmen nicht zeitnah umgesetzt würden? Warum werde der Park nicht endlich erstellt und damit den Menschen Lebensqualität gegeben?

**Abg. Nelken** (PDS) fragt, ob die unumstrittene Parkfläche jetzt nicht realisiert werden könne. In diesem Fall könnte man zur Tat schreiten und die Riesenraddebatte davon abkoppeln.

**Abg. Goetze** (CDU) regt an, das Planmaterial zur Kenntnis zu geben. Die Ausschusssitzung werde von der Verwaltung nicht mehr vorbereitet. – Was sei von den Parkplänen übrig geblieben? Was sei Inhalt der Rahmenvereinbarung? – Ausgangslage seien 60 ha gewesen. Was komme am Ende heraus? Was sei Bauland geworden? Wolle der Senat die 3,8 ha Schwechtenpark kaufen? Wie sehe es mit den Treuhandmitteln zur Finanzierung der Maßnahme aus? Seien schon Mittel abgeflossen? Wer werde die Parkanlage planen?

**Frau Abg. Hertlein** (SPD) interessiert, mit welchem Eintrittspreis pro Rundfahrt der Investor rechne. – Ab wann könne der Park teilweise zugänglich gemacht werden?

**Abg. Radebold** (SPD) erscheint der Umgang mit dem großen Investitionsprojekt symptomatisch für Berliner Verwaltungshandeln zu sein. Seit über einem halben Jahr gelinge es nicht, zwischen den Verwaltungen eine Position abzustimmen und nötigenfalls diese dem Abghs vorzutragen. Ein Verkehrskonzept hätte doch schon früher vorgelegt werden können. Er wisse auch nicht, inwiefern man einen künftigen Investor überprüfen müsse. – Er habe die Ausführungen der Vivico so verstanden, dass die Entscheidungen zum Schwechtenpark Bestandteil des Rahmenvertrags bzw. der Grundstücksübertragung insgesamt seien. Könne der Komplex Riesenrad nicht abgekoppelt werden, damit man mit der eigentlichen Planfläche arbeiten könne? – Er warne davor, treuhänderisch übergebenes Geld in nicht übereignete Grundstücke zu stecken. – Wann werde die Altlastenvereinbarung unterschrieben? – Unmittelbar danach könne die Grundstücksübertragung erfolgen. – In einem Schreiben gehe die Vivico davon aus, dass ein Teil der Parkfläche in einem B-Plan am 31. 12. 07 so weit sei. Dann werde frühestens 2010 jemand diesen Park betreten können. Wer sei Träger dieses B-Planverfahrens? Sei gesichert, dass die Gesamtidee eines Parks noch umgesetzt werden könne? – Der Park müsse ohnehin pflegeleicht sein. Vielleicht könnten mit bürgerschaftlichem Engagement Mittel organisiert werden.

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) stellt fest, dass der Park sich auch ohne Riesenrad organisieren lasse. Das Riesenrad würde die Realisierung der Fläche am Schwechtenpark ermöglichen. Man könne auch ein Enteignungsverfahren für die Fläche einleiten. Ob dies schneller ginge, bleibe dahingestellt. SenWissKult habe den Auftrag, gegenüber dem Senat eine Bewertung abzugeben. Wenn diese vorliege, werde eine Entscheidung getroffen. – Zur Sicherung der Mittel für die Ausgleichsmaßnahmen: Im Vertrag gebe es eine Befristung auf 2020; danach würden die Mittel in die Stiftung Naturschutz zur freien Verwendung übergehen. Innerhalb dieses Zeitraums werde das Projekt mit Sicherheit organisiert werden können. Der Park werde von Grün Berlin im Auftrag des Bezirks gebaut. Ein europaweiter Wettbewerb werde von SenStadt in enger Abstimmung mit dem Bezirk durchgeführt. Die Lösung sollte angesichts der finanziellen Rahmenbedingungen pflegeintensiv sein. Pflegemaßnahmen müssten aus Haushaltsmitteln aufgebracht werden. – Es sei schlecht, dass keine Pläne aushingen. Die Pläne seien hier bereits mehrfach gezeigt worden.

**Herr Künzel** (SenStadt) erklärt, Ausgangspunkt für die Verhandlungsposition des Senats sei die Festlegung des FNP von 1994 gewesen, der 34 ha Grünflächen darstelle; darin seien Sportflächen und Gleisinseln enthalten. Verhandlungsergebnis seien 31,5 ha Grünflächen, die fehlenden 2,5 ha fänden sich im Baufeld in der Flottwellstraße. Dies sei das wesentliche Zugeständnis an die Vivico. Für die einzelnen Baufelder seien Misch- oder Kerngebietsnutzungen mit unterschiedlichen GFZs verabredet – von 2,5 bis 4. – Von den 31,5 ha seien 16 ha das Kontingent, das durch die Stiftung Naturschutz erworben und ausgebaut werde. Daneben gebe es 1,7 ha wohnungsnaher Grünflächen als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die von der Vivico auf dem Gleisdreieck vorgesehenen Baufelder. Diese Flächen würden kostenlos übertragen, auch die Herstellungskosten trage die Vivico. – Daneben gebe es 2 ha zusätzliche Parkflächen, die von Berlin erworben würden, zum Teil als Ausgleich für Maßnahmen der Deutschen Bahn, zum Teil lägen diese Flächen im Gebiet Schwechtenpark. Weiterhin gebe es 4,1 ha Freifläche, auf denen die Bezirke Mitte und Tempelhof-Schöneberg Sportanlagen realisieren wollten, sowie 4,4 ha Gleisinseln, die bis zur Realisierung der Potsdamer Stammbahn und der S 21 in den Park einbezogen werden könnten, später aber von diesem getrennt seien und nur noch ökologisch wirksam würden. 3,3 ha „Wäldchen“, südlich des heutigen Museumsparks, seien bereits im Besitz des Landes. – Noch in diesem Jahr sei die Durchführung einer Bürgerbeteiligung im Vorfeld des Wettbewerbs vorgesehen, so dass 2005 das Wettbewerbsverfahren durchgeführt werden könne. 2006 könne dann nach dem Ende des Frosts mit Bauarbeiten begonnen werden.

**Frau Abg. Hämmerling** (Grüne) interessiert, was mit den verzinsten 20 Mio € geschehe.

**Abg. Goetze** (CDU) fragt, ob es zutreffe, dass die Parkfläche ursprünglich wesentlich größer gewesen sei und die Treuhandmittel für wesentlich mehr Fläche zur Verfügung gestellt worden seien. Sei der Ausgleich jetzt über eine normale Grünfläche überdefiniert worden? Dies sei überhaupt kein Ausgleich, sondern lediglich die Umwidmung von Flächen.

**Herr Künzel** (SenStadt) stellt fest, dass aus Mitteln der Stiftung Naturschutz ausschließlich 16 ha Fläche erworben und ausgebaut werden dürften; zusätzlich dürften Maßnahmen im „Wäldchen“ durchgeführt werden. Weiterhin werde eine Brücke über den Landwehrkanal zur Anbindung an den Tilla-Durieux-Park gebaut. Eine Ausdehnung auf andere Flächen sei in den städtebaulichen Verträgen ausgeschlossen.

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) antwortet, dass die 20 Mio € bei der Stiftung Naturschutz verzinst würden. Die Zinsen dürften nur für die eben genannten Zwecke verwendet werden. Wenn darüber hinaus Mittel anfielen, könnten sie von der Stiftung Naturschutz für Naturschutzprojekte verwendet werden.

**Abg. von Lüdeke** (FDP) möchte wissen, was der jährliche Unterhalt koste.

**Frau StS Krautzberger** (SenStadt) sagt, diese Frage könne jetzt nicht beantwortet werden, da die Antwort vom Ergebnis des Wettbewerbs abhängt. Man müsse dafür sorgen, dass ein nicht pflegeintensives Wettbewerbsergebnis realisiert werde.

**Dr. Burrack** (Vivico Real Estate) bemerkt zur Frage nach dem Zusammenhang zwischen Riesenrad und Rahmenvereinbarung, dass für die Vivico das Thema Schwechtenpark mit der Rahmenvereinbarung verknüpft sei. Die Übertragung der Fläche des Schwechtenparks sei nämlich Bestandteil der Rahmenvereinbarung. Das Riesenrad sei für die Refinanzierung des Landes wichtig, insofern könne er diesen Teil der Frage nicht beantworten. – Die Vereinbarung mit dem Bezirk zur Übergabe der Teilfläche sei wirksam. Das unentgeltliche Nutzungsrecht liege bereits beim Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg. Allerdings seien noch Vorarbeiten nötig, um die Fläche einer allgemeinen Nutzung zugänglich zu machen. Der Bezirk müsse noch mit der Bahn Vereinbarungen bezüglich der Baustellenstraßen treffen. – Die Altlastenpauschale sei Bestandteil der Rahmenvereinbarung. Jetzt könnte die Gesamtvereinbarung unterschrieben werden. Für die westliche und die östliche Parkfläche gebe es unterschiedliche Übergabedaten.

**Abg. Radebold** (SPD) fragt, wie der Baubeginn 2006 mit dem Übergabetermin 2007 in Übereinstimmung gebracht werde.

**Dr. Burrack** (Vivico Real Estate) sagt, in Umsetzung der Rahmenvereinbarung solle durch den Bezirk ein Rahmenbebauungsplanverfahren durchgeführt werden.

**Herr Künzel** (SenStadt) bemerkt, dass nach Abschluss der Rahmenvereinbarung der Bezirk den Bebauungsplan VI-140 bis zur Trägerbeteiligung weiterführen werde. Dieser Verfahrensschritt dauere maximal noch ein halbes Jahr. Danach werde die gesamte östliche Parkhälfte an Berlin übertragen. Der westliche Bereich werde übertragen, wenn der Abwägungsbeschluss für das Baufeld an der Flottwellpromenade vom Bezirk gefasst worden sei, spätestens jedoch zum 31. 12. 2007. Dort befinde sich die Baulogistik ohnehin noch bis Ende 2006.

**Herr Schmidt-Hermsdorf** (AG und Parkgenossenschaft Gleisdreieck) bemerkt, dass viele der gestellten Fragen sich erübrigen würden, wenn der Rahmenvertrag öffentlich gemacht worden wäre. – Die Vivico behaupte, sie habe mit dem Riesenrad nichts zu tun. Er sehe eine Kopplung, da der Rahmenvertrag nur abgeschlossen werden solle, wenn die Forderung nach Bezahlung eines anteiligen Kaufpreises für den Schwechtenpark realisiert werde. Das Land habe die Absicht, zu kaufen, weil es Geld von dem Riesenradbetreiber erwarte. Er bedauere dieses Junktim zum Rahmenvertrag. Es wäre schön, wenn eine Entkoppelung von Riesenrad und Rahmenvertrag möglich wäre. Er sehe dies momentan nicht. – Die Bürgerinitiative habe ein großes Interesse an der Vorlage eines Verkehrskonzepts und an der Überprüfung der Finanzierung. Denn es lägen höchst unfertige Pläne für das Riesenrad vor, die nach Art und Maß nicht überprüfbar seien. Man müsse doch Klarheit über die Massen, die Statik und die Erschließung des Geländes haben, bevor man einen baulichen Kostenplan aufstellen könne. Bisher werde behauptet, dass 1,3 Mio Besucher das Riesenrad besuchen würden, der Eintritt solle zwischen 12 und 15 € kosten, nach 35 Minuten sei man wieder unten. Dieses Finanzierungskonzept sei höchst fragwürdig. Wie lange werde es funktionieren, wenn der Reiz des Neuen einmal verfliegen sei, zwei oder drei Jahre? – Zur Überprüfung des Finanzierungskonzepts müsse auch ein baulicher Kostenplan vorliegen. Das London Eye habe 108 Mio € gekostet, das Berliner Riesenrad solle einschließlich Erwerb 60 Mio € kosten.

Zu der Äußerung der Staatssekretärin, dass die AG Gleisdreieck auf ein Enteignungsverfahren drängen müsste: Dem Rahmenplanverfahren sei ein FNP-Verfahren vorausgegangen, bei dem auch Absprachen hätten getroffen werden müssen. 11 ha seien ausgewiesen worden, davon 7,5 ha für die Vivico, ein weiterer Teil sei an die Post gegangen, 1,5 ha habe das stets leer stehende Debis-Parkhaus verschlungen. Die AG Gleisdreieck habe das Parkhaus gerichtlich bekämpft, die Kosten für eine endgültige Ausfechtung des Verfahrens aber nicht tragen können. Hätte man damals auf eine Verortung der 16 ha Ausgleichsfläche sowie auf eine tatsächliche Realisierung des FNP gedrungen, hätten Bezirk und Senat auf ihrer Planungshoheit bestanden, dann wäre man heute weiter. Auf eine Anfrage nach der Planungshoheit habe das Bundesbauministerium geantwortet, dass laut Bundesverwaltungsgericht der gesetzliche Auftrag, nicht mehr für Eisenbahnzwecke benötigte Grundstücke zur Finanzierung der Eisenbahn zu verwerten, keine Verletzung der Planungshoheit der Gemeinden rechtfertige. Die kommunale Planungshoheit sei als ein Kernbereich der Selbstverwaltung planungsrechtlich geschützt. Der FNP sei bis heute gültig. – Letztendlich sei die Vivico nur eine Beauftragte des Bundes. Man müsste intensiver mit dem Verkehrs- und dem Finanzministerium streiten. Von StS Großmann sei der Stadtumbau West gelobt worden. In diesem steckten alle Forderungen, die mit dem ursprünglichen Konzept des FNP noch realisiert werden sollten. Die beste Förderung wäre ein Verzicht auf die hohen Spekulationsgewinne der Vivico.

**Herr Dahlheim** (SenWissKult) erklärt, die Fahrt mit dem Riesenrad solle 12 € für Erwachsene kosten; es solle auch Gastronomie- und Konferenzgondeln geben. – Nichts läge SenWissKult ferner, als die Entwicklung des Parks zu bremsen. Ihre Aufgabe sei es, die Interessen des Museums in Abwägung mit den Interessen eines kommerziellen Betreibers zu wägen. Hierzu zählten auch die wirtschaftlichen Interessen des Museums, das genötigt sei, pausenlos höhere Einnahmen zu erzielen. Insofern sei zu prüfen, inwiefern diese beeinträchtigt werden könnten. SenWissKult werde in nicht zu ferner Zeit eine Meinung äußern.

#### **Punkt 4 der Tagesordnung**

- a) Mitteilung - zur Kenntnisnahme - [0280](#)  
Beseitigung der Hindernisse zur Sanierung  
des Strandbades Wannsee  
Drs 15/2941  
(auf Antrag der Fraktion der SPD)
- b) Mitteilung - zur Kenntnisnahme - [0298](#)  
Beseitigung der Hindernisse zur Sanierung des  
Strandbads Wannsee  
Drs 15/3100

Vertagt.

#### **Punkt 5 der Tagesordnung**

Besprechung gemäß § 21 Abs. 5 GO Abghs [0129](#)  
Sanierungsfall Steglitzer Kreisel - Zukunft eines  
Berliner Wahrzeichens und Verwaltungsgebäudes  
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

Vertagt.

#### **Punkt 6 der Tagesordnung**

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll!