

25. März 2016

Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin  
Abt. Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung  
Rathaus Schöneberg  
10820 Berlin

## Einwendung

Hiermit erhebe ich gegen die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 7-68 ehemaliger Güterbahnhof Wilmersdorf fristgerecht die nachfolgend benannten Einwendungen, die Planung des Bebauungsplans Nr. 7-68 lehne ich ab und beantrage, das Verfahren einzustellen. Zur Begründung trage ich vor:

Mit Stand vom 14.03.2016 hat das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Abt. Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsamt, die „Begründung zum Bebauungsplan 7-68 (Güterbahnhof Wilmersdorf) für eine Teilfläche des Grundstücks Hauptstraße 64, Handjerystraße 98 sowie die Grundstücke Handjerystraße 98A und 99 im Bezirk Tempelhof-Schöneberg, Ortsteil Friedenau“ als „Begründung zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB“ veröffentlicht.

Diese Unterlagen beinhalten 236 Seiten zzgl. Baumkataster, Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin (4. März 2016) sowie Begründung mit 9 Gutachten und 1 Karte.

Obwohl die Veröffentlichung des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg als „Begründung zur Beteiligung der Öffentlichkeit“, also für den Bürger, gedacht ist, setzt sie Kenntnisse von Verwaltungs- und Baurecht voraus, die ein „Normalbürger“ nicht besitzen kann.

### 1. Situation

Der Ortsteil Friedenau ist einer der flächenmäßig kleinsten und der am dichtesten besiedelte unter den 96 Ortsteilen Berlins. Auf einer Fläche von 1,65 km<sup>2</sup> leben 27.499 Einwohner. Das entspricht 16.666 Einwohner pro km<sup>2</sup>. Zum Vergleich:

Hansaviertel 0,53 km<sup>2</sup>, 5.689 Einwohner, 10.734 Einwohner pro km<sup>2</sup>  
Halensee 1,27 km<sup>2</sup>, 14.653 Einwohner, 11.538 Einwohner pro km<sup>2</sup>  
Wilhelmsruh 1,37 km<sup>2</sup>, 7.301 Einwohner, 5329 Einwohner pro km<sup>2</sup>  
Friedenau 1,65 km<sup>2</sup>, 27.499 Einwohner, 16.666 Einwohner pro km<sup>2</sup>  
Gropiusstadt 2,66 km<sup>2</sup>, 36.542 Einwohner, 13.738 Einwohner pro km<sup>2</sup>  
Märkisches Viertel 3,2 km<sup>2</sup>, 37.673 Einwohner, 11.773 Einwohner pro km<sup>2</sup>

Das „Deutsche Institut für Urbanistik“ stellte 1981 fest, dass Friedenau „mit öffentlichen Grünflächen extrem unterversorgt ist ... Der Eindruck wird lediglich durch den guten Baumbestand im Straßenraum

in Zusammenhang mit den Vorgärten gemildert ... Sportflächen sind nur als Schulsportflächen ungenügender Größe vorhanden ... Die Spielplatzsituation ist zurzeit schon durch schwere Unterversorgung gekennzeichnet“. Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz hat diese Expertise 1994 bestätigt: Es besteht ein begründetes Defizit an wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen. 121ha in Schöneberg, 88ha in Friedenau. Dieses Defizit hat klimatologische und lufthygienische Auswirkungen auf das gesamte Wohnumfeld von Friedenau und Schöneberg-Süd.

**Frage: Schließt eine Berücksichtigung dieser Fakten eine Bebauung nicht generell aus?**

Dem Bezirksamt und den in der Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg vertretenen Parteien war dieses Defizit bekannt. Als der Deutschen Bahn AG klar war, dass die 6,5ha große Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf nicht mehr für den Güterumschlag gebraucht wird, wäre Gelegenheit gewesen, öffentliches Land preiswert zu erwerben und als öffentliches Grün zu erhalten.

**Frage: Wie hoch war der von der Deutschen Bahn vom Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg geforderte Kaufpreis für das 6,5ha große Areal?**

Mit dem Erwerb der Brache, auf der nach Aufgabe der Nutzung bereits eine Vegetationsentwicklung eingesetzt hatte, und einer Entscheidung für die Anlage von Grün-, Sport- und Spielflächen hätte das Friedenauer Gründefizit um 6,5ha verringert werden können.

Bezirksamt und Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg haben dagegen zugelassen, dass das nicht mehr benötigte Bahnareal an die BÖAG Beteiligungs-Aktiengesellschaft (BÖAG) verkauft wurde. Es muss davon ausgegangen werden, dass die BÖAG vor dem Kauf diverse Signale für eine mögliche Bebauung erhalten hatte. Auf Antrag von einzelnen „Mitgliedern der Fraktionen von SPD und Bündnis 90 /Die Grünen“ vom 19.10.2009 wurde das Bezirksamt ersucht, „bei den Planungen zur städtebaulichen Entwicklung des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf am Innsbrucker Platz eine gemischte Nutzung aus Wohnen und Gewerbe vorzusehen“.

**Frage: Wer waren die einzelnen „Mitglieder der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen“, die den Antrag namentlich eingebracht haben?**

Am 28.10.2009 beschloss die Bezirksverordnetenversammlung Tempelhof-Schöneberg „die städtebauliche Entwicklung für das Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf“.

**Frage: Nach § 34 Baugesetzbuch ist ein Bauvorhaben allerdings nur zulässig, wenn es sich in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Erfüllt das Bauvorhaben „Bebauungsplan 7-68“ diese Voraussetzung?**

Die Eigenart der näheren Umgebung trifft in besonderem Maße auch auf Friedenau zu. In der „Erhaltungsverordnung Friedenau“ heißt es: „Hierzu gehört der Schutz der Gestalt des Stadtgrundrisses und des Straßenraumes mit den Verhältnissen von Baukörpern zu Freiflächen, mit dem Verhältnis von Fahrbahn – Bürgersteig – Vorgarten – Fassade, dem Baumbestand etc., ebenso wie die Gebote/Verbote, die die Baukörper als Ganzes Betreffen, wie etwa Geschosshöhen, Dachformen, Gebäudehöhen und Abstände, Verhältnis Wandflächen – Öffnungen, horizontale – vertikale Gliederung etc.“

Die vom Bezirksamt vorgelegte „Begründung zum Bebauungsplan 7-68“ bezieht sich ausschließlich auf das 6,5ha große Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf. Es ist doch aber nicht zu bestreiten, dass zwischen den nördlich und südlich des S-Bahnringes gelegenen Grün- und Brachflächen ein Zusammenhang besteht. Dieser wird weder in den Bebauungsplänen von Charlottenburg-Wilmersdorf noch in jenen von Tempelhof-Schöneberg gewürdigt.

1. Auf dem 92ha großen Grüngelände der **Kolonie Oeynhausen**, knapp 1000 Meter vom ehemaligen Güterbahnhof Wilmersdorf entfernt, sollen nach dem Willen des Bezirksamts Charlottenburg-Wilmersdorf **900 Wohnungen** entstehen.
2. Auf der 6,5ha großen Brache des **ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf** sollen nach dem Willen des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg nicht wie ursprünglich vom Investor vorgesehen 500 Wohnungen, sondern nun **940 Wohnungen** für rund 2.000 Menschen und 780 Stellplätzen in Tiefgaragen entstehen. Das bedeutet
  - a) ein zusätzliches tägliches Verkehrsaufkommen von rund 2.190 Kfz-Fahrten,
  - b) eine Zunahme von rund 25 % des Gebietsverkehrs über die Handjerystraße,
  - c) eine Steigerung der Einwohnerzahl Friedenaus von 27.499 auf knapp 30.000 Einwohner,
  - d) eine Erhöhung der Einwohnerzahl von 16.666 Einwohner/km<sup>2</sup> auf 18.182 Einwohner/km<sup>2</sup>
3. Gleich gegenüber, jenseits des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf, unmittelbar an Autobahn, S-Bahn-Ring und Güterzugtrasse, auf dem bisher relativ un bebauten Gelände zwischen **Erfurter Straße, Heylstraße, Wexstraße, Kufsteiner Straße und Fritz-Elsas-Straße** sollen nach dem Willen der Bezirksämter Tempelhof-Schöneberg und Charlottenburg-Wilmersdorf Neubauten „für **207 Eigentumswohnungen** entstehen, die die grüne und lebendige Nachbarschaft des Viertels mit gehobenem Komfort kombinieren“. Unter den Slogans „ParkSuites Wilmersdorf“ und „Park Carré“ sind Eigentumswohnungen zum Preis von 469.000,00 € (Fläche 90,64 m<sup>2</sup>) bis 649.000,00 € (Fläche 111,31 m<sup>2</sup>) zu erwerben.

**Frage: Werden diese Eigentumswohnungen in absehbarer Zeit – wie bereits in Prenzlauer Berg und Friedrichshain – nicht für Mieterhöhungen und Verdrängung in den angrenzenden Wohngebieten sorgen?**

4. Auf der 2ha großen grünen Brache unmittelbar an der S-Bahnlinie 2 – knapp 1500 Meter vom ehemaligen Güterbahnhof Wilmersdorf entfernt – sollen nach dem Willen des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg an der **Bautzener Straße** insgesamt **250 Wohnungen** und kiezverträgliche Gewerbeflächen entstehen.

Es war klar, dass diese Bauvorhaben nicht nur Befürworter finden würden. Für die geplante Bebauung auf dem Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf entschieden sich Stadträtin für Stadtentwicklung Dr. Sibyll Klotz und Siegmund Kroll, Leiter des Stadtentwicklungsamtes, nicht für eine ergebnisoffene Diskussion, sondern für ein vom Investor BÖAG vorangetriebenes und finanziertes Verfahren – mit einem ganzen Tross von Fachleuten und Juristen.

Bestätigt wird das durch die ganze Reihe langfristig vorbereiteter Gutachten, die allesamt von der BÖAG in Auftrag gegeben wurden und nun vom Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg kommentarlos der „Begründung zum Bebauungsplan 7-68“ beigefügt wurden.

Das vom Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg gewählte Verfahren war falsch, weil es in der Konsequenz eben nicht zu „einer konsensfähigen, funktionalen und städtebaulichen Konzeption“, und schon gar nicht zu einer „breiten Beteiligung der Öffentlichkeit führte“. Stattdessen kristallisierte sich heraus, dass immer mehr Menschen Bedenken gegen das Projekt vorbringen. Am Verfahren wurde deutlich, dass die gesetzlich vorgeschriebene Bürgerbeteiligung – grundsätzlich – eine Farce ist, die der Gesetzgeber im Interesse der Stabilität der Demokratie dringend ändern muss.

Die Bürgerbeteiligung für das Bauvorhaben auf dem ehemaligen Güterbahnhof Wilmersdorf begann erst, nachdem die Verwaltung des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg zuvor schon den grundsätzlichen Planinhalt bestimmt hatte. **Bei der Bürgerbeteiligung ging es nicht um das „Ob oder Ob-nicht“, sondern nur noch um das „Wie“.**

Es geht nicht länger an, dass der Investor BÖAG auf Grund seiner Kapitalstärke alle fachlichen, juristischen und finanziellen Möglichkeiten ausschöpfen kann. Damit entmündigt das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg kritische Bürger und drängt sie in die Rolle von Bittstellern, die nun versuchen müssen, für eventuell anstehende gerichtliche Auseinandersetzungen Mittel für Gutachten und Anwälte einzusammeln.

Nun, da immerhin eine etwas breitere Öffentlichkeit über die Bebauungspläne von Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und BÖAG wenigstens teilweise informiert ist, muss dieser Prozess unter Bürgerbeteiligung und mit Einwohnerversammlungen weitergeführt werden.

Nach dem Stadtentwicklungsplan des Senats vom 12. April 2011 liegt der **Geltungsbereich des „Bebauungsplans 7-68“ außerhalb der Zentren tragenden Stadträume**. Er trifft damit (leider) keine planerische Aussage zum Vorhabengebiet ehemaliger Güterbahnhof Wilmersdorf. An diesem Punkt setzt die Begründung des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg zum „Bebauungsplans 7-68“ an, und kommt zu dem Ergebnis, dass „das Plangebiet aufgrund seiner Bahnprägung, seiner Lage bis zu 7 m oberhalb der angrenzenden Ortsteile und des damit fehlenden baulichen Zusammenhangs weitgehend **als Außenbereich** gemäß § 35 BauGB zu bewerten ist“.

Auf dem 6,5ha großen Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf sollen nach dem Willen des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg 940 Wohnungen für rund 2.000 Menschen und 780 Stellplätze in Tiefgaragen entstehen. Ein Anteil von 25 % der zu errichtenden Wohnungen (also 235 Wohnungen) soll mit Mitteln des öffentlich geförderten Wohnungsbaus hergestellt werden und auf 20 Jahre mietpreis- und belegungsgebunden sein.

Voraussetzung für eine Bebauung nach dem vorliegenden, aber „noch nicht rechtsverbindlichen Entwurf des Bebauungsplan 7-68“ ist allerdings nach den vorliegenden Gutachten (Klima, Schall, Verkehr etc.) der Bau eines **durchgängigen Gebäuderiegels auf einer Länge von über 500m** von der Handjerystraße bis zur Hauptstraße mit Gebäudehöhen zwischen 71,0m über NHN und 84,0m über NHN entlang der Bahntrasse.

Das bedeutet, dass „im nördlichen Planbereich, also vor den Güterzuggleisen, der Bau eines geschlossenen Gebäuderiegels von gewaltigen Ausmaßen aus Lärmschutzgründen erforderlich ist“, dessen Rückseite für das Quartier Wexstraße nicht hinnehmbar sein wird und für das Quartier Friedenau ein absoluter Fremdkörper sein wird.

Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg behauptet, dass sich auch das bei der Senatsbaudirektorin angesiedelte Baukollegium „mit dem Vorhaben beschäftigt hat“, teilt aber dann nur mit, dass „Gestaltungsvorgaben für die lärmabschirmende Gebäudefassade in den Entwurf von ‚Grüntuch Ernst Architekten‘ Eingang gefunden haben und im städtebaulichen Vertrag verbindlich geregelt“ werden.

**Frage: Können die Einwände des Baukollegiums näher erläutert werden?**

**Frage: Hat sich das Baukollegium nur mit der „lärmabschirmenden Gebäudefassade“ beschäftigt? Oder gab es weitergehende Hinweise?**

Zur Beruhigung der Grün-Forderer sollen auf dem Areal 11.250m<sup>2</sup> (1,1ha) öffentliche Grün- und Spielflächen, Fuß- und Radweg von Ost nach West sowie private Stadtplätze entstehen. Im südlichen Bereich soll die gehölzbestandene Fläche der Böschung als „naturnahe Parkanlage“ im Bestand

gesichert werden. Damit sollen „nutzbare Freizeit- und Erholungsflächen für die Allgemeinheit gesichert und der Bedarf an grüner wohnungsnaher Infrastruktur nahezu gedeckt werden“.

**Frage: Was soll dieser Etikettenschwindel? Die 1,1ha Grün werden von den 6,5ha Brachfläche weggenommen.**

Gedeckt wird damit allerdings nur der Bedarf „an grüner wohnungsnaher Infrastruktur“, der für den Bau von 940 Wohnungen gesetzlich vorgeschrieben ist. Das bestehende Grünflächendefizit von Friedenau wird überhaupt nicht berücksichtigt.

In der „Begründung zum Bebauungsplan 7-68“ heißt es, dass sich „der Projektentwickler ferner zum Bau einer Kindertagesstätte für mindestens 85 Plätze verpflichtet hat. Für die Deckung des durch den Wohnungsneubau entstehenden Bedarfs von 102 Plätzen in Grundschulen übernimmt der Projektträger anteilig die Kosten des Umbaus der ehemaligen Waldenburgschule in der Otzenstraße.

**Frage: Wie hoch sind die Kosten des Umbaus?**

**Frage: Welche Bauteile enthält der Umbau?**

**Frage: Welche Kostenanteile übernehmen jeweils Projektträger bzw. Bezirksamt?**

**Frage: Ist es Grundschulern zuzumuten, täglich zur Hauptverkehrszeit zu Fuß oder per Fahrrad die vierspurige Hauptstraße überqueren zu müssen?**

Nach Auskunft der Deutschen Bahn sind Bahnbrückenteile der Zufahrten zum Güterbahnhof an der Hauptstraße und an der Handjerystraße nicht mehr betriebsnotwendig. Derzeit finden Untersuchungen zu den technischen Details für den Rückbau der Brückenteile statt.

**Frage: Wer übernimmt die Kosten für den Rückbau der Brückenteile?**

**Frage: Wer übernimmt die Kosten für die Neugestaltung nach dem Abriss der Brückenteile?**

Auf dem ehemaligen Güterbahnhofsareal befinden bzw. befanden sich erhaltenswerte Gebäude. Das von Baudirektor Rainer G. Rummel 1969/71 entworfene Stellwerk mit Turm und Anbau, ein Baudokument aus den 60er Jahren, leider nicht denkmalgeschützt, ließ die BÖAG – ohne Not – ab April 2014 schon mal abreißen. Das Gleichstromunterwerk soll erhalten bleiben. Auf dem Bebauungsplan ist der Güterschuppen „getilgt“.

**Frage: Wird der Güterschuppen erhalten?**

**Frage: Wer übernimmt die Kosten für die denkmalgerechte Wiederherstellung von Güterschuppen und Gleichstromunterwerk?**

In der Begründung zum „Bebauungsplan 7-68“ wird behauptet: „Bei Nichtdurchführung der Planung blieb **die unzugängliche und kaum nutzbare Bahnbrache** mit den damit verbundenen vorhandenen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft weitgehend unverändert.“

Die Formulierung ist unzulässig und in ihrer Aussage auch nicht korrekt: Die „unzugängliche Bahnbrache“ ist mit relativ einfachen Mitteln über die vorhandenen Fahrstraßen sowohl von der Hauptstraße als auch von der Handjerystraße zugänglich zu machen. Außerdem ist davon auszugehen, dass die DB nach Abschluss der Bauarbeiten für die Güterzuggleise das Bahngelände sichern wird, und somit Gefahren für Besucher des Areals ausgeschlossen werden.

Das Vorhaben „Bebauung Güterbahnhof Wilmersdorf“ ist m. E. derzeit planungsrechtlich nicht abgesichert, da **der aktuelle Bereichsentwicklungsplan „Schöneberg-Nord“** das 6,5ha große Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf noch immer als Bahnfläche (Fern-, Regional-, S-, U- und Güterbahn) führt und weiterhin eine Bahnnutzung vorsieht.

## 2. Die Gutachten zur Begründung für den Bebauungsplan 7-68

### 2.1. Gutachten Artenschutz

Auftraggeber BöPlan 32 Zossen

Auftragnehmer Dr. Szamatolski + Partner GbR Berlin

September 2014, ergänzt im März 2015 und aktualisiert im März 2016

„Mit der geplanten Umsetzung des Vorhabens ist von einer nahezu vollständigen Umgestaltung und Überbauung des Areals auszugehen. Damit folgt ein nahezu vollständiger Verlust der Biotope und Lebensräume im Plangebiet“ sowie eine „mit der Bebauung verbundene zunehmende Versiegelung. Räumliche Alternativen wurden im Flächennutzungsplan geprüft. Die Flächenalternative ist weiterhin der Erhalt der Bahnbrache. Dieser Erhalt wird seitens des Bezirks und der Stadt nicht als Alternative gesehen.“

**Frage: Warum wird der Erhalt der Brache und eine damit verbundene Weiterentwicklung der mit den Jahren entstandenen Grünfläche „nicht als Alternative gesehen“?**

### 2.2. Gutachten Klimaökologische und lufthygienische Auswirkungen

Auftraggeber BöPlan 32 Zossen

Auftragnehmer GEO-NET Umweltconsulting GmbH Hannover

17. Juli 2015

Das Gelände liegt bis zu 7m oberhalb von Bennigsen-/Hauptstraße bzw. Wex-/Handjerystraße. Es ist **„von einer sehr hohen Lärmbelastung betroffen, die als gesundheitsgefährdend einzustufen ist. Laut Stadtentwicklungsplan wird das Gebiet Tag und Nacht als bioklimatisch belastet eingestuft“.**

„Während bei einer windstarken Normallage der Siedlungsraum gut durchlüftet wird und eine Überwärmung kaum gegeben ist, stellt die windschwache Hochdruckwetterlage mit wolkenlosem Himmel im Sommer eine Worst Case-Betrachtung dar. Unter diesen Rahmenbedingungen können nächtliche Kalt- und Frischluftströmungen aus innerstädtischen Grün- und Brachflächen zum Abbau einer Wärmebelastung in den überwärmten Siedlungsflächen beitragen.“

Während in den größeren Grünflächen wie dem Volkspark Wilmersdorf die niedrigsten Werte von weniger als 15°C zu beobachten sind, steigen sie nach Süden hin in Richtung Friedenau allmählich an und betragen im Bereich Hähnelstraße/Stierstraße zwischen 17°C und 18°C. Diese Siedlungsflächen weisen eine Überwärmung auf.“

Die Planungen sehen „eine lärm- und emissionsmindernde Riegelbebauung entlang der nördlich verlaufenden Bahntrasse sowie der A 100 mit Gebäudehöhen zwischen 71,0m über NHN und 84,0m über NHN entlang der Bahntrasse vor. Die Gebäudehöhe im südlichen Bereich soll sich „mit 63,6 m NHN an der Firsthöhe der Bestandsbebauung der Bennigsenstraße orientieren“.

„Während das Planareal selbst eine geringe bis mäßige Belastungssituation aufweist, liegt innerhalb der südlich angrenzenden Siedlungsfläche von Friedenau eine bioklimatisch ungünstige Situation vor. Dies ist auf das Durchlüftungsdefizit sowie die hohe Baumasse und die versiegelten Flächen zurückzuführen, welche sich während sommerlicher Strahlungswetterlagen stark aufheizen und in der Nacht die Wärme wieder an die Luft abgeben. **Für die Planfläche ergibt sich eine hohe Empfindlichkeit gegenüber einer Nutzungsintensivierung.**“

**Frage: Wieso kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass die „vorgesehene Bebauung den nächtlichen Luftaustausch voraussichtlich nicht beeinflussen würde“?**

**Frage: Wieso kommt das Gutachten zu dem Schluss, dass „die Vorhabenfläche damit einen vergleichsweise günstigen Standort für eine Innenentwicklung darstellt?**

**Frage: Kann das Gutachten von „einer bereits teilweise bebauten Fläche“ sprechen?**

**M. E. handelt es sich bei der vorhandenen Bebauung nur um das erhaltenswerte Gleichstrom-Gebäude sowie den Güterschuppen.**

**Frage: Wieso kann das Gutachten behaupten, dass „kein Grünraum in Anspruch genommen wird“? Auf dem 6,5ha großen Areal hat nach Aufgabe der Nutzung eine Vegetationsentwicklung eingesetzt, so dass dort durchaus eine Grünfläche entstanden ist.**

**Frage: Wie kann die Gesamtversiegelung des Areals nach Umsetzung der Planungen und dem Bau von 940 Wohnungen sogar von 62 % auf 56 % abnehmen?**

Das Gutachten empfiehlt deshalb: hohe Grünausstattung, Verwendung von hellen Baumaterialien, Dach- und Fassadenbegrünung, Brunnenanlagen, möglichst vielgestaltige Klimaoasen.

**Frage: Sind diese Empfehlungen in einem städtebaulichen Vertrag festgeschrieben worden?**

#### **Lufthygiene**

Das Vorhaben ist in einem immissionsökologisch stark vorbelasteten Umfeld angesiedelt. Belastungen mit Stickstoffdioxid und Feinstaub sind überdurchschnittlich hoch. Insbesondere an vielbefahrenen Straßenabschnitten mit erhöhten lokalen Zusatzbelastungen sind Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte zu erwarten.

#### **Emissionen**

Gemäß der verkehrlichen Untersuchung verursacht das Vorhaben ein Verkehrsaufkommen von insgesamt rund 2.940 Kfz-Fahrten pro Tag. Über die Hauptstraße werden dabei zwei Drittel des durch Wohnen erzeugten Verkehrs sowie sämtliche Kfz-Fahrten des Einzelhandels angebunden. Zudem wird angenommen, dass die Abwicklung zu 70 Prozent über die nördlichen Abschnitte erfolgt. Für den zugehörigen Abschnitt der Hauptstraße ergibt sich hieraus eine knapp siebenprozentige Zunahme der Bestands-Verkehrsmengen um 1.819 Fahrten auf 28.219 Kfz / Tag.

**Die Bestands-Verkehrsmengen wurden aus dem Verkehrsgutachten und zusätzlichen Mitteilungen des im Auftrag der BÖAG tätigen Gutachterbüros LK ARGUS übernommen.**

#### **Nachtrag Februar 2016:**

**Das von der BÖAG in Auftrag gegebene „Verkehrsgutachten wurde im Verlauf des Jahres 2015 gegenüber dem hier dokumentierten Stand vom 08.01.2015 mehrfach revidiert.** Die vorhabenbedingte Verkehrserzeugung wird entsprechend der aktuellen Neukalkulation vom 25.01.2016 nicht mehr 2.940 sondern nur noch 2.190 Kfz-Fahrten pro Tag betragen. Auf den untersuchten Straßenabschnitten ergibt sich hierdurch eine Verringerung der Zusatzverkehre.

Trotz der gesamthaften Abnahme der Verkehrserzeugung kommt es (aufgrund einer Verlagerung der Abwicklungsmengen zwischen West- und Ostteil) an der Zu- und Abfahrt Handjerystraße im Westen des Gebietes zu einem Anstieg des Verkehrsaufkommens um etwa 100 Kfz-Fahrten gegenüber der Prognose 2015.

**Frage: Weshalb wurden die Ergebnisse des Verkehrsgutachtens mehrfach revidiert?**

**Frage: Wie sind die Ergebnisse der aktuellen Neukalkulation zustande gekommen?**

### **2.3. Gutachten Verkehr**

Auftraggeber BöPlan 32 Zossen

Auftragnehmer LK Argus GmbH Berlin

29. Januar 2016

#### **Straßenverkehr:**

Bei vollständiger Entwicklung des Bauvorhabens wird auf Basis der genannten Annahmen ein Verkehrsaufkommen von rund 2.190 Kfz-Fahrten / 24 Stunden prognostiziert. Davon entstehen  
etwa 980 Kfz-Fahrten pro Tag durch Wohnnutzungen,  
ca. 870 Kfz-Fahrten durch den geplanten Einzelhandel  
und rund 340 Kfz-Fahrten durch gewerbliche Nutzung.

#### **Hauptstraße**

Rund 3/4 des Verkehrs zum neuen Wohngebiet sollen über die Hauptstraße und über die zentrale Zufahrt am Knoten (Kreuzung am BCI-Haus) Hauptstraße/Rubensstraße abgewickelt werden. Behauptet wird, dass an diesem Knoten sowohl früh als auch spät eine gute Qualität des Verkehrsablaufs und somit auch eine gute Leistungsfähigkeit besteht.

#### **Frage: Entspricht dies der Realität?**

**Frage: Wo ist der Nachweis für „eine gute Qualität des Verkehrsablaufs und somit auch eine gute Leistungsfähigkeit“?**

Die Hauptstraße hat an der Kaisereiche eine neue Linksabbiegerspur zur Anschlussstelle der A 103 erhalten, über die in zunehmenden Maße der Kfz-Verkehr aus und von Richtung südliche Stadtteile und weiter zum Kreis Potsdam-Mittelmark (Speckgürtel) geführt wird.

Über die Hauptstraße am Innsbrucker Platz werden das Berliner Stadtzentrum über Haupt- und Martin-Luther-Straße sowie die Auf- und Abfahrten zur A 100 bedient.

Auf den BUS-Linien 185 und M48 ist auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens auf der Hauptstraße schon längst ein geregelter Fahrplan nicht mehr einhaltbar.

**Frage: Kann die Einstufung der Hauptstraße als „örtliche Straßenverbindung der Stufe III“ noch aufrechterhalten werden?**

#### **Handjerystraße**

Rund 1/4 der Gebietsverkehre werden über die Handjerystraße abgewickelt. Über diese Anbindung wird nur die westliche Wohnbebauung erschlossen. Der größte Teil dieser Verkehre wird die Handjerystraße nutzen. In der südlichen Handjerystraße wird die vorhabenbedingte Mehrbelastung den Prognosen zufolge bei vier Prozent der heutigen Verkehrsmenge liegen. Die westliche Anbindung an die Handjerystraße ist ausreichend leistungsfähig.

**Frage: Wieso kann eine Zunahme der Verkehrsmenge keine negativen Auswirkungen auf das umliegende Straßennetz haben?**

#### **Tiefgaragen**

Das Bauvorhaben soll über acht Tiefgaragen mit Ein- und Ausfahrten verfügen. Dem Gutachter wurden keine Angaben zu den Verkehren auf den Tiefgaragenzufahrten vorgelegt. Da sich die Tore im Gebäude befinden sollen, wurde die Schallabstrahlung durch die Tore vernachlässigt.

Von den 780 Stellplätzen in den Tiefgaragen müssten 195 Stellplätze für Wohnungen des öffentlich geförderten Wohnungsbaus zur Verfügung gestellt werden. Da die Preise für Hofstellplatz bzw. Tiefgaragen heute in Friedenau zwischen 70 und 80 EUR liegen, kommt zur „geförderten“ Miete in Zukunft monatlich wahrscheinlich ein Betrag von mindestens 100 bis 120 EUR hinzu.



**Frage: Ist nicht eher zu befürchten, dass die Mieter des öffentlich geförderten Wohnungsbaus aus Kostengründen auf ihren Tiefgaragenplatz verzichten und dafür in den südlichen Anwohnerstraßen (Bennigsen-, Stier-, Hähnel-, Lauter-, Handjery-, Varzinerstraße usw.) parken?**

#### **Radverkehr**

Für den Radverkehr wird eine durchgehende Ost-West-Verbindung zwischen Handjerystraße und Hauptstraße geschaffen.

**Frage: Ist dem Bezirksamt bekannt, dass Radfahrer hauptsächlich die Süd-Nord-Verbindung nutzen?**

Der gesamte Straßenzug Handjerystraße - Prinzregentenstraße ist Teil des Radroutenhauptnetzes, in Teilabschnitten auch verkehrsberuhigt. Dabei ist die Prinzregentenstraße nördlich der Wexstraße als Fahrradstraße ausgewiesen. Nördlich der Varziner Straße geht die Handjerystraße in die Prinzregentenstraße über und mündet in die Wexstraße als Zubringer zur A 100 bzw. zur Bundesallee. Außerdem führt die Teltow-Radroute über die nördliche Hauptstraße und die Rubensstraße. Für die spätere Umlegung neuer Verkehre aus dem Untersuchungsgebiet müssen bei der Anbindung an das Hauptstraßennetz somit die Anforderungen der Radfahrer besonders betrachtet werden.

**Frage: Inwieweit wurden die Belange der Radfahrer im B-Plan berücksichtigt?**

#### **EDEKA-Markt**

In der Begründung zum „Bebauungsplan 7-68“ ist **die Beschreibung der Situation am Edeka-Markt Handjerystraße 99 besonders unverständlich**. Vor Jahren hat das Bezirksamt die Baugenehmigung für den mit der „Erhaltungsordnung von Friedenau“ generell nicht zu vereinbarenden Flachbau des Edeka-Markts nebst Kundenparkplätzen an der Handjerystraße 99 erteilt. **Nun sieht es m. E. so aus, dass sowohl Bezirksamt als auch BÖAG den Edeka-Markt „weghaben“ wollen.**

**Es heißt, eine „Anbindung des geplanten Wohngebiets in Höhe des bestehenden EDEKA-Marktes an die Handjerystraße ist möglich“.**

**Frage: Wie soll das gehen?**

Zwischen Edeka-Markt und den Kundenparkplätzen besteht ein 6m breiter Weg – einst die Zufahrt zum Güterbahnhof von der Handjerystraße. Dieser Weg müsste in Zukunft (neben den Kundenparkplätzen) die Ein- und Ausfahrten zu den Tiefgaragen, die Verkehre für Gewerbe, Post, Abfall etc. für das Wohngebiet bewältigen. Eine Verbreiterung in Richtung Friedrich-Bergius-Schule verbietet sich von selbst.

Die Problematik ist schon heute erkennbar. Die Konflikte an dieser Ein- und Ausfahrt zwischen Fußgängern, Radfahrern, Autodurchgangsverkehr und den Nutzern der Kundenparkplätze sind schon heute tägliche Realität.

**Frage: Sind die im „Bebauungsplan 7-68“ beschriebenen Lösungsvorschläge für die Situation am Edeka-Markt schon abschließend durchdacht?**

#### **2.4. Gutachten Schall**

Auftraggeber: BöPlan 32 Zossen

Auftragnehmer LÄRMKONTOR GmbH Hamburg

Berichtsstand 04.03.2016

Dem Auftragnehmer für das „Gutachten Schall“ wurden ausschließlich vorhandene und hauptsächlich vom Investor BöPlan 32 finanzierte Beurteilungen zur Verfügung gestellt: 9x von LK Argus, 5x von BÖAG, 2x von Planergemeinschaft Kohlbrenner und je 1x von Deutsche Bahn und Wölfel Beratende Ingenieure.

Das Plangebiet ist erheblich durch Schall beaufschlagt. Die Hauptlärmquellen stellen in der Reihenfolge die Autobahn A100, die S-Bahntrasse 6020 sowie die geplante Ertüchtigung der Güterbahntrasse auf der Strecke 6170 dar. Im Osten des Plangebietes kommt die Hauptstraße als relevante Schallquelle hinzu.

Der anstehende Lärmkonflikt ist somit im Bauleitplanverfahren zu lösen, indem ein geeignetes Schallschutzkonzept erarbeitet wird.

**Frage: Wann wird das Schallschutzkonzept erarbeitet?**

**Frage: Wie sieht die Beteiligung der Öffentlichkeit an dieser Erarbeitung aus?**

**Frage: Der mit dem Gebäuderiegel geplante Schallschutz erfordert architektonische und ästhetische Lösungen. Wie sollen diese umgesetzt werden?**

Das Abstandgebot stellt für diesen B-Plan kein ausreichendes Hilfsmittel dar, da die Schwellen für die Ausweisung von Wohnnutzungen ohne Eigenabschirmung von Bebauung nachts fast im gesamten Plangebiet erreicht bzw. überschritten werden. Zudem ist die Schallschirmwirkung höher, je näher die Schallschutzbebauung an die Schiene heranrückt.

**Die Schallimmissionspläne zeigen, dass ohne Eigenabschirmung von Bebauung die Orientierungswerte für Wohngebiete nicht eingehalten werden können.** Im Nahbereich der Schienentrasse werden tagsüber Beurteilungspegel über 70 dB(A) tags erreicht. Ohne Eigenabschirmung von Bebauung werden nachts Beurteilungspegel über 60 dB(A) fast im gesamten Plangebiet erreicht. **Diese stellen die Schwellen der städtebaulichen Abwägung für die Ausweisung von Wohnen dar.**

An den schienenzugewandten Fassaden der Lärmschutzbebauung, des westlichen Baukörpers sowie der Ostfassade des östlich Baukörpers werden Beurteilungspegel über der Schwelle von 70 dB(A) tags und nachts erreicht.

Nachts können für die Gebäude im Inneren des Plangebietes die Orientierungswerte für allgemeine Wohngebiete zumindest teilweise eingehalten werden. Für den westlichen Baukörper (WA 3) sowie die östlichen Baukörper (MK 1) werden auf den schienenabgewandten Fassaden die Beurteilungswerte für Wohngebiete überschritten.

Durch Erweiterung des Technikgeschosses mit 3m über Dachhöhe auf die gesamte Fläche des Staffelgeschosses können die Beurteilungspegel in den obersten Geschossen teilweise um bis zu 2 dB(A) gesenkt werden. Diese Variante stellt aus schalltechnischer Sicht somit die Vorzugsvariante dar. Jedoch ist der Nutzen gegenüber dem Aufwand und der städtebaulichen Situation abzuwägen.

**Frage: Hat diese Abwägung stattgefunden? Wenn ja, wie sind die Ergebnisse?**

Bei dem südwestlich angrenzenden Sportplatz handelt es sich nach Angaben des Bezirksamtes ausschließlich um Schulsport. Dieser müsse deshalb hinsichtlich der schalltechnischen Auswirkungen auf das Plangebiet nicht berücksichtigt werden.

**Frage: Das ist so nicht richtig. Ist dem Bezirksamt bekannt, dass Sportplatz und Turnhalle nicht nur für den Schulsport, sondern nachmittags, abends und an den Wochenenden auch von Anwohnern in Ermanglung von Alternativen intensiv genutzt werden?**

Für die nächstgelegene Bebauung nördlich der Bahntrasse – also das Gelände zwischen **Erfurter Straße, Heylstraße, Wexstraße, Kufsteiner Straße und Fritz-Elsas-Straße** – sind aufgrund der geplanten Schallschutzbebauung an der Bahn geringfügige Pegelerhöhungen durch

Reflexionseinflüsse in Höhe von bis zu 0,4 dB(A) am Tag und 0,5 dB(A) in der Nacht zu erwarten. Diese sind in den Bereichen mit Wohnbebauung als relevant einzustufen. Es sollte abgewogen werden, ob die durch Reflexion ausgelöste Pegelzunahme toleriert bzw. den Nachbarn zugemutet werden kann.

**Frage: Hat diese Abwägung bereits stattgefunden?**

**Frage: Wurden die potentiellen Käufer der Eigentumswohnungen über die schalltechnischen Auswirkungen des Gebäuderiegels informiert?**

## **2.5. Gutachten Erschütterungen Zugverkehr**

Auftraggeber: BöPlan 32 Zossen

Auftragnehmer Wölfel Beratende Ingenieure Höchberg

07.12.2015

Zwischen der zweigleisigen S-Bahn (Strecke 6020) und dem Baugrundstück befinden sich noch zwei weitere Gleise der Bahnstrecke 6170, die unmittelbar an die Wohnanlage angrenzen. Bahnlärm weist nachts ähnlich hohe Belastungen wie tagsüber auf. Ab Oktober 2016 soll der Bahnverkehr auf den für Fern- und Güterzugverkehr ausgelegten Gleisen wieder aufgenommen werden. Da gegenwärtig keine Zugvorbeifahrten stattfinden, konnten keine Messdaten vorgelegt werden.

Für den Schienenverkehr der Strecken 6020 (S-Bahn) und 6170 (Fern- und Gütergleise) liegen Prognosedaten für das Jahr 2025 vor, die dem Auftragnehmer vom DB Umweltzentrum am 25.6.2015 übermittelt wurden. **Diese Zahlen stellen den zurzeit aktuellen Prognosehorizont dar.**

Für die Züge der S-Bahn liegen die Prognosezahlen für 2025 vor:

Anzahl der S-Bahn-Vorbeifahrten für beide Fahrrichtungen

tagsüber: 489 Fahrten (6:00 - 22:00 Uhr)

nachts: 83 Fahrten (22:00 - 6:00 Uhr)

Für die Strecke 6170 (Fern- und Gütergleise) ist im Jahr 2025 von den folgenden Zahlen auszugehen:

Güterzug tagsüber: 13 Fahrten (6:00 - 22:00 Uhr)

Güterzug nachts: 10 Fahrten (22:00 - 6:00 Uhr)

**Frage: Warum berücksichtigt das Bezirksamt die für Oktober 2016 geplante Eröffnung der Bahntrasse nicht ausreichend?**

**Frage: Warum wird nicht mitgeteilt, dass die Güterzüge von lautstarken Dieselloks gezogen werden?**

Die Strecke 6170 von Halensee über Schöneberg, Tempelhof und Neukölln nach Baumschulenweg (Anschlüsse nach Grünauer Kreuz sowie über Treptower Park und Ostkreuz nach Frankfurter Allee bzw. Lichtenberg) ist nicht elektrifiziert. Sie wird derzeit zweigleisig im Abschnitt Halensee—Tempelhof und eingleisig im Abschnitt Tempelhof—Neukölln—Baumschulenweg wieder aufgebaut.

Mit der Wiederaufnahme des Betriebes auf dem südlichen Berliner Innenring besteht die Möglichkeit, zukünftig Züge von Osten über den Südring in Richtung Potsdam oder Spandau umleiten zu können.

Dem Schienenverkehr wird damit eine Alternative zum Berliner Außenring und zum nördlichen Berliner Innenring gegeben. Umleitungen und Betriebsfahrten können flexibler gehandhabt werden.

Es ist davon auszugehen, dass im Zuge dieses Wiederaufbaus die Strecke Halensee—Neukölln—Baumschulenweg auch elektrische Oberleitungen erhält. In der Begründung zum „Bebauungsplans 7-68“ fehlt jeglicher Hinweis auf die Prüfstellungnahme der Deutschen Bahn vom 12.1.2016, in der

informell darauf hingewiesen wird, dass die DB „über eine Neuplanung der Bahnelektrifizierung der Oberleitungsanlage der vorbeilaufenden Eisenbahnstrecke 6170“ nachdenkt.

**Frage: Warum wird in der Begründung zum Bebauungsplan 7-68 nicht mitgeteilt, dass die DB die Elektrifizierung der Strecke plant, gegenwärtig aber den Plan zurückgestellt hat, weil damit ein Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden muss? Sind dem Bezirksamt derartige Pläne bekannt?**

**Frage: Wie lange hält die DB die Fahrten von Güterzügen, umgeleiteten Personenzügen und sonstigen Betriebsfahrten von Halensee bis Baumschulenweg mit Dieselloks aufrecht?**

**Frage: Wird der Schienenverkehr eine Alternative zum Berliner Außenring und zum nördlichen Berliner Innenring?**

Im Gutachten heißt es: „Zur genaueren Beurteilung der Einhaltung von Spitzenpegelkriterien sind weitere Messungen empfehlenswert. Es wird darauf hingewiesen, dass auch bei Einhaltung der maßgebenden Anhalts- und Richtwerte nicht auszuschließen ist, dass Zugvorbeifahrten im zukünftigen Gebäude spür- oder hörbar sein können; dies hängt auch von der Wahrnehmung und Empfindlichkeit der jeweils betroffenen Personen ab.“

**Frage: Haben weitere Messungen zu den Belastungen (Lärm und Erschütterung) durch den Zugverkehr bereits stattgefunden? Wenn ja, mit welchen Ergebnissen?**

## **2.6. Gutachten Personenschutz**

Auftraggeber BöPlan 32 Zossen

Auftragnehmer DB ProjektBau GmbH Regionalbereich Ost Cottbus

23.02.2016

Für einen befristeten Zeitbereich verbleibt das vorhandene Gleichstromunterwerk noch in der neuen städtebaulichen Umgebung mit Nutzung als KITA-Spielfläche, öffentlicher Spielplatz und zum Wohnen. Behauptet wird, dass sowohl für Magnetfeld- als auch E-Feldbelastung „Personenschutz gewährleistet ist“. Allerdings wird auch auf die „örtlich vorhandenen sehr geringen Grenzwertausschöpfungen“ hingewiesen, die sich „auf einem sehr geringen und zum Schutzbedürfnis der Minimierungsorte (Spielplatz, Wohnbauten) passendem Niveau befinden sollen“.

**Frage: Wie lange wird das Gleichstromunterwerk von der DB noch betrieben?**

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass „für Personen mit Implantaten Grenzwerte einzuhalten sind“. Zu beachten wäre auch, dass „unmittelbar am geplanten öffentlichen Kinderspielplatz eine 30 kV-Kabeltrasse in Erde und eine 30 kV-Kabeltrasse in Erde im Stahlrohr“ existiert.

**Frage: Ist das Berühren bzw. auch jede Annäherung an die Leiterseile nicht lebensgefährlich?**

## **2.7. Gutachten Baugrunderkundung**

Auftraggeber BöPlan 32 Zossen

Auftragnehmer Ingenieurbüro Pollak Berlin

29.06.2015

Im Jahre 2013 wurden die ersten Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Diese Untersuchungen sollten die Erarbeitung günstiger Gründungsvarianten für die geplanten Gebäude ermöglichen. Entsprechend des vorliegenden Planungsstandes wird die Bebauung des ehemaligen Güterbahnhofes Wilmersdorf im Wesentlichen mit 5- und 6-geschossigen Gebäuden erfolgen. An den West- und Ost-Seiten des Grundstücks werden 7- bzw. 8 geschossige Gebäude errichtet werden.

## **2.8. Gutachten Liegenschaftsrisiko - Altlasten**

Auftraggeber DB Netz AG Berlin

Auftragnehmer IMB Ingenieurbüro Majer & Bendzko Berlin

Bearbeitungszeitraum: April - Mai 2008

22.05.2008

Für den Fall einer Umnutzung hinsichtlich einer sensibleren Verwendung der Flächen wird unter Beachtung der künftigen Nutzung eine erneute Überprüfung der Flächen erforderlich.

Im „Kampfmittel Ergebnisbericht“ des Bebauungsplans 7-68 heißt es, dass auf dem 6,5ha großen Areal des ehemaligen Güterbahnhofs Wilmersdorf „Bombardierungen bzw. Bodenkämpfe recherchiert werden konnten. Mit dem Auffinden von Bombenblindgängern sowie Handkampfmitteln und Granaten muss im Auswertungsgebiet gerechnet werden. Es besteht weiterer Erkundungsbedarf“.

**Frage: Ist auf dem Areal eine Kampfmittel-Untersuchung durchgeführt worden?**

**Frage: Wann hat diese Kampfmittel-Untersuchung stattgefunden?**

**Frage: Zu welchem Ergebnis kam die Kampfmittel-Untersuchung?**

Ich bitte um eine Eingangsbestätigung und darum, den vollständigen Text meiner Einwendungen den Entscheidungsgremien für ihre Stellungnahme zuzuleiten. Darüber hinaus beantrage ich Erörterung und Beantwortung meiner Stellungnahme im weiteren Verfahren sowie die Aufnahme meiner Bedenken in die Stellungnahme des Bezirksamtes Tempelhof-Schöneberg von Berlin, Abt. Gesundheit, Soziales, Stadtentwicklung. Ich halte mir offen, weitere Stellungnahmen einzureichen und im Laufe des Verfahrens ggf. neue Erkenntnisse einzubringen.

Mit Hinweis auf die dargelegten Gründe behalte ich mir vor, im weiteren Verfahren mit allen zur Verfügung stehenden juristischen Mitteln gegen diese unverantwortlichen Bebauungspläne vorzugehen.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Hahn