



NaturFreunde Deutschlands

Verband für Umweltschutz,
sanften Tourismus,
Sport und Kultur,
Landesverband Berlin e.V.

Geschäftsstelle

Paretzer Str. 7

10713 Berlin

030-810 560 250

info@naturfreunde-berlin.de

www.naturfreunde-berlin.de

Bank für Sozialwirtschaft

BIC BFSWDE33BER

IBAN: DE92100205000003215700

Berlin, den 06. November 2020

NaturFreunde Berlin e.V. / Paretzer Str. 7 / 10713 Berlin

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen

Abteilung II A

Fehrbelliner Platz 4, 10707 Berlin

5-123@sensw.berlin.de

Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0) im Bezirk Spandau, Ortsteil Siemensstadt

1. Insgesamt ermöglichen die vorgelegten Unterlagen keine abschließende Bewertung, da die geplanten Bauungen lediglich in einer „abstrahierende Darstellung“¹ beschrieben, „ohne eine direkte Ableitung aus den Nutzungsarten der Baunutzungsverordnung darzustellen“². Bereits in den Unterlagen wird darauf verwiesen, dass der Rahmenplan „nicht einer „klassischen“ Bebauungsplanzeichnung“³ entspricht, sondern die „wesentlichen städtebaulichen Inhalte in einer abstrahierten Darstellung“⁴ abgebildet sind. Damit ist eine abschließende Bewertung des vorgelegten Planes nicht möglich. Hier ist eine genauere Planung als Grundlage für eine abschließende Stellungnahme notwendig.
2. Grundsätzlich begrüßen die NaturFreunde das Vorhaben, einen ehemaligen Industriestandort zu einem Lebens- und Arbeitsort für Berliner*innen weiterzuentwickeln. Die bisher vorgelegten Pläne überzeugen jedoch in weiten Teilen nicht und sind **einseitig an den Interessen privater Investoren ausgerichtet – die Interessen der dort zukünftig arbeitenden und lebenden Menschen werden**

¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 61.

² Ebd.

³ Ebd., S. 94.

⁴ Ebd.

nur ungenügend berücksichtigt. Auch wird die gesamte Fläche **weiterhin unter den Anforderungen der ‚autogerechten Stadt‘ geplant; lokal und bei der Anbindung an benachbarte Stadtteile werden** die Interessen und Notwendigkeiten für den Fuß- und Radverkehr nicht in den Mittelpunkt gestellt. Ziel der Planungen auf den Flächen muss die Gestaltung eines klima- und ressourcengerechten Wohn- und Gewerbequartiers werden. Hierbei ist die grundlegende Planung, den „bestehenden Produktionsstandort in der Siemensstadt im Bezirk Spandau von Berlin als Standort für Zukunftsindustrien und Zukunftstechnologien zu stärken und zu einem Schwerpunktstandort mit Raum für innovative Ideen und Kreativität auszubauen“⁵, begrüßenswert, wenn dies mit den Notwendigkeiten des Natur- und Umweltschutzes und einer nachhaltigen Stadtentwicklung mehr als bisher vereinbar und eine völlig Neuplanung für den Verkehr, mit dem Ziel einer möglichst autofreien Erschließung des Areals, vorgenommen wird.

3. Ausdrücklich teilen die NaturFreunde die Position, dass das derzeitige Areal „in seiner heutigen Ausprägung nicht mehr den Anforderungen an derzeitige und künftige Nutzungen“⁶ entspricht. Hierbei darf jedoch nicht allein die gewinnorientierte Lösung für den Standort im Mittelpunkt stehen, die Schaffung notwendiger Grün- und Freiflächen für die Region und der Ausbau der sozialen Infrastruktur sind gleichrangig mit zu planen. Zusätzlich zu den Flächen für Infrastruktur, Erholung, kommunale und soziale Zwecke sind mindestens 10 % der Fläche frei zu halten für zukünftige Bedarfe, die heute noch nicht geplant werden können oder noch nicht erkennbar sind – hierfür würden sonst in der Zukunft erwartbar Grün- und Erholungsflächen umgewandelt werden müssen. Als Gegenleistung für die Aufwertung des Standortes sind diese zunächst unbeplanten Flächen bereits jetzt ohne Auflagen zur Art der Nutzung an das Land Berlin zu übereignen. Ohne eine ausreichende Verkehrsplanung, die den heutigen Anforderungen urbaner Verdichtungsräume gerecht wird, ist eine zukunftsfähige Lösung nicht möglich. Hierfür ist es zwingend, dass für den **Standort zeitgleich auch der Anschluss an das Berliner Straßennetz geplant und realisiert wird. Dabei sind für zukünftige Erweiterungen ausreichende Flächen, auch für mögliche zusätzliche Trassen, frei zu halten.** Diese Forderung ist ausdrücklich Leitlinie der heutigen Stadtgestaltung und wurde vom Senat in seiner Koalitionsvereinbarung festgeschrieben. Hier wird ausgeführt: „Die Koalition will den Ausbau der Straßenbahn vorantreiben.“⁷ Ausdrücklich wird in der Vereinbarung festgelegt, dass „für die nächsten zehn Jahre [...] die Priorität bei den Netzbereichen Innenstadt, Ersterschließung von Entwicklungsstandorten und Erschließung von Stadtgebieten außerhalb des Innenstadtrings mit Netzwirkung

⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 5.

⁶ Ebd.

⁷ Koalitionsvereinbarung zwischen Sozialdemokratische Partei Deutschlands (SPD), Landesverband Berlin und DIE LINKE, Landesverband Berlin, und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Landesverband Berlin, für die Legislaturperiode 2016-2021, Berlin gemeinsam gestalten. - Solidarisch. Nachhaltig. Weltoffen., S. 42.

liegen“⁸ soll. Eine großflächige Beplanung für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0) ist im Sinne dieser grundlegenden Leitlinie des Berliner Senats deshalb zwingend. Gleichzeitig ist die Anbindung der Siemensstadt 2.0 ausdrücklich mit dem „Grundsatz G 8.1 – Klimaschutz, Erneuerbare Energien“⁹ zu planen, in dem „zur Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes klimawirksamer Treibhausgase“¹⁰ eine „die Verkehrsbelastung verringernde und zusätzlichen Verkehr vermeidende Siedlungs- und Verkehrsflächenentwicklung“¹¹ anzustreben ist.

4. Die NaturFreunde teilen die Ansicht, dass das Entwicklungsgebiet mit einer Fläche von 73 Hektar „ein Flächenpotenzial“¹² darstellt. Sie **kritisieren jedoch, dass die bisherigen Planungen einseitig auf eine ökonomische Verwertung des Gebietes ausgerichtet sind**. Bereits bei der einleitenden Beschreibung des Bebauungsplanes, das Ziel der Planung sei, „einen zukunftsweisenden Stadtteil mit Produktions-, Büro- und Forschungsflächen entstehen zu lassen, bei gleichzeitiger Integration ortsnaher Wohnflächen sowie der Schaffung und Sicherung zukunftsweisender Arbeitsplätze“¹³ wird die Schaffung von grüner Infrastruktur und eine notwendige Entsiegelung von Flächen wie auch die Verbindung urbanen Grüns (Grünzüge) und eine konsequente Anbindung an die Schiene – sowohl für den ÖPNV als auch für den Güterverkehr - nicht benannt.
5. Die NaturFreunde begrüßen, dass „neue urbane Stadtteile entstehen [sollen], in denen die neuesten Entwicklungen auf den Gebieten der Industrie 4.0, der Infrastruktur, des klimaneutralen Bauens, der nachhaltigen Mobilität oder der Klimaresilienz umgesetzt werden“¹⁴. Im StEP Klima wird darauf hingewiesen, dass bereits heute am Tage „27 Prozent des Siedlungsraums in Berlin bioklimatisch belastet [ist]: An mehr als 18 Tagen im Jahr tritt hier ein PMV-Wert über 2,5 auf. Damit sind 45 Prozent der Bevölkerung betroffen“¹⁵. Als Maßnahmen im Bereich Bioklima wird im StEP Klima „klimatisch entlastende Frei- und Grünflächen in den betroffenen Siedlungsräumen erhalten, optimieren und wo möglich und nötig solche Flächen neu schaffen“¹⁶ vorgeschlagen. **Bei den bisherigen Planungen für Siemensstadt 2.0 sind aber sowohl im Bereich der nachhaltigen Mobilität oder der Klimaresilienz deutliche Defizite festzustellen**. So fehlt eine Ausrichtung des Quartiers auf die deutliche Erweiterung der grünen Infrastruktur und eine klare Beschreibung, welche Funktion das Gebiet für die Durchsetzung einer nachhaltigen Mobilität spielen kann. Um dies zu erreichen, sollte ein durchgehender

⁸ Ebd., S. 43.

⁹ Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 35 vom 13. Mai 2019, Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), S. 31.

¹⁰ Ebd.

¹¹ Ebd.

¹² Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 5.

¹³ Ebd.

¹⁴ Ebd., S. 8.

¹⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsplan Klima. Urbane Lebensqualität im Klimawandel sichern, August 2011, S. 33

¹⁶ Ebd., S. 36.

entsiegelter Grünzug zur Verbindung von Schlosspark Charlottenburg, Spree, Siemenspark und Volkspark Jungfernheide geschaffen werden. Ebenso fehlt im Sinne einer nachhaltigen Mobilität ein Mobilitätskonzept, das sowohl den ÖPNV als auch den Güterverkehr engmaschig auf die Schiene verlagert. In diesem Zusammenhang sei auch der Güterbahnhof Ruhleben erwähnt.

6. Die NaturFreunde **begrüßen „die Wiederinbetriebnahme und Verlängerung der Siemensbahn** über die Wasserstadt bis Hakenfelde, die als zentraler Baustein zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Angebotes angesehen wird¹⁷, weisen jedoch ausdrücklich darauf hin, dass dies **ohne gleichzeitige Schaffung einer Anbindung des Gebietes an das Berliner Straßennetz nicht ausreicht.**

Straßenbahnen ermöglichen eine engmaschige, stets barrierefreie und ortsnahe, außerdem hocheffiziente ÖPNV-Versorgung, elektrifiziert und mit dem Potential, über Rasentrassen auch die grüne Infrastruktur zu stärken.

7. Die NaturFreunde erwarten, dass die im Landesentwicklungsprogramm 2007 im § 5, Absatz 3 festgelegte Siedlungsentwicklung mit „verkehrssparende Siedlungsstrukturen angestrebt werden“¹⁸. Im Grundsatz begrüßen die NaturFreunde Berlin deshalb die Überlegungen, „eine urbane Mischnutzung [...] aus einer Mischung von Wohnen, Büros, sonstigem Gewerbe und sozialen Einrichtungen“¹⁹ zu schaffen, da hiermit die Möglichkeit bestehen könnte, Wohnen und Arbeiten in Berlin näher zusammenzuführen und damit erste Grundlagen für die Vermeidung von notwendigen Pendler*innenverkehren zur Arbeit zu vermindern. In den bisher vorgelegten Plänen sehen wir jedoch nicht, dass die Angebote im Bereich von Wohnen und Arbeiten so abgestimmt werden, dass zukünftige Mitarbeiter*innen im Bereich Siemensstadt, z.B. über Werkswohnungen attraktive Angebote erhalten, in der Nähe ihrer künftigen Arbeitsstätte zu leben. Hier könnte ein Ziel sein, durch ein **vermehrtes Angebot genossenschaftlichen Wohnens und der Schaffung von Werkswohnungen attraktive Arbeitsbedingungen zu schaffen.**

8. Im Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) ist im §6, Absatz 1 ausdrücklich bestimmt, dass „die Naturgüter Boden, Wasser, Luft, Pflanzen- und Tierwelt [...] in ihrer Funktions- und Regenerationsfähigkeit sowie ihrem Zusammenwirken gesichert und entwickelt werden [sollen]“²⁰ und hierbei „den Anforderungen des Klimaschutzes [...] Rechnung getragen werden“²¹ sollen. Dabei sollen „Freiräume mit hochwertigen Schutz-, Nutz- und sozialen Funktionen [...] in einem

¹⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 9.

¹⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin/ Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Potsdam, Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) der Länder Berlin und Brandenburg, 1. Auflage, Juli 2008, S. 6.

¹⁹ Urbane Mischnutzung & Wohnen, in: Berlin.de, siehe: <https://mein.berlin.de/topicprio/2020-07279/>

²⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin/ Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Potsdam, Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007), a.a.O., S. 6.

²¹ Ebd.

Freiraumverbund entwickelt werden²². Der vorgelegte Plan ist jedoch zu sehr auf die möglichst intensive Nutzung des vorhandenen Raumes für Bebauung ausgerichtet. Hier kommen die Belange der Entwicklung der Naturgüter und des Klimaschutzes bisher bei weitem zu kurz. Der vorgelegte Plan sollte so weiterentwickelt werden, dass **eine Verlängerung des „Wilhelm-von-Siemens-Parks in voller Breite bis zur westlichen Planungsgebietsgrenze im Bereich der Gartenfelder Straße vorgesehen wird**. Hierdurch kann die zukünftige Entwicklung des zu planenden Gebietes „Siemensstadt 2.0.“ dafür genutzt werden, Grünflächen und zusätzliche Frischluftschneisen in diesem Bereich zu schaffen. Solche „klimawirksamen Freiflächen nutzen ganzen Quartieren und Stadtteilen“²³. Ausdrücklich weist der StEP Klima darauf hin, dass „Maßnahmen an Einzelgebäuden und Häuserblocks [...] dagegen die Situation vor Ort [...] erst bei einer Realisierung in großer Zahl auf Quartiers-, Bezirks- oder gar gesamtstädtischer Ebene Wirkung zeigen“²⁴ und weist darauf hin, dass deshalb „immer die Situation im Außenraum im Vordergrund“²⁵ stehen muss. Aus diesem Grund schlagen die NaturFreunde Berlin **eine deutliche Reduzierung der zu bebauenden Fläche vor und eine Ausweisung von zusätzlichen Grünflächen, sowohl im Bereich der „urbanen Wohnnutzung“ als auch im Bereich der „urbanen Mischnutzung“**. Der Berliner Senat und das Berliner Abgeordnetenhaus haben den absoluten Vorrang unversiegelter Fläche in verschiedenen Planungsinstrumenten auf Landesebene bereits definiert. So zum Beispiel im Berliner Stadtentwicklungsplan Klima, im Berliner Luftreinhalteplan oder im Berliner Landschaftsprogramm. Wir fordern die Politik auf, ihre eigenen Vorgaben ernst zu nehmen und umzusetzen. Die Beispielbebilderung auf der Internetseite²⁶ für „Urbane Mischnutzung & Wohnen“ zeigen jedoch eindrücklich auf, dass eine „Bepflasterung der Flächen“ mit dichter Bebauung und wenig Grün zu erwarten sind. Eine solche Veränderung der Bebauungsdichte würde auch ausdrücklich den „Grundsatz G 5.10²⁷ – Nachnutzung von Konversionsflächen“²⁸ gerecht, der festschreibt, „dass militärische und zivile Konversionsflächen neuen Nutzungen zugeführt werden sollen“²⁹. Hier erwarten die NaturFreunde, dass als solche neue Nutzung auch die Schaffung von neuen Freiflächen und grüner Infrastruktur angesehen werden. Eine solche Freiflächenentwicklung mit nicht versiegelten Flächen ist ausdrücklich in G. 8.3 Anpassung an den Klimawandel vorgesehen, in der geregelt ist, dass zum „Schutz

²² Ebd.

²³ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsplan Klima. Urbane Lebensqualität im Klimawandel sichern, August 2011, S. 36.

²⁴ Ebd.

²⁵ Ebd.

²⁶ Beispiele für Urbane Mischnutzung & Wohnen, Bilderer SenSW | D. Rochholl, siehe: Urbane Mischnutzung & Wohnen, a.a.O.

²⁷ Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 35 vom 13. Mai 2019, Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), S. 27.

²⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 24.

²⁹ Ebd.

vor Hitzefolgen in bioklimatisch belasteten Verdichtungsräumen und Innenstädten, durch Maßnahmen zu Wasserrückhalt und -versickerung sowie zur Verbesserung des Landschaftswasserhaushaltes Vorsorge getroffen werden“³⁰ sollen.

9. „Der Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) stellt das Plangebiet im Bereich der ehemaligen Arbeitnehnergärten als Grünflächen mit der Zweckbestimmung Kleingärten und den derzeit gewerblich-industriell genutzten Bereich als gewerbliche Baufläche dar (Abb. 5).“³¹ Die NaturFreunde erwarten, **dass die Flächen für die ehemaligen Gärten durch den Bebauungsplan gesichert und erhalten werden**. In keiner Weise ist zu akzeptieren, dass die bestehende „Grünfläche mit der Zweckbestimmung Kleingärten im Bereich der ehemaligen Arbeitnehnergärten“³² in eine „Mischfläche M2“³³ oder als „Wohnbaufläche W2 avisiert“³⁴ werden soll. Auch eine diesbezügliche Änderung des Flächennutzungsplans sollte unterbleiben. Für den Erhalt der Gartenflächen gibt es gute Gründe. Es ist nicht nachzuvollziehen, wenn es in den Erläuterungen heißt: „Die ehemaligen Arbeitnehnergärten sind nicht im Entwurf des Kleingartenentwicklungsplans 2030 verzeichnet, die geplante Umnutzung somit mit den Zielen der Kleingartenentwicklung vereinbar“³⁵. Zum einen lagen im Zeitraum der Erarbeitung für den Kleingartenentwicklungsplan (KEP) die Planungen zur Siemensstadt noch nicht vor, zum anderen ist dem Kleingartenentwicklungsplan aber auch zu entnehmen: „Um vor allem den aufgrund der wachsenden Stadt steigenden Bedarf an Kleingärten abzusichern, soll (...) bei der Entwicklung von neuen Wohnquartieren die Anlage von gärtnerisch nutzbaren Flächen berücksichtigt werden“³⁶. Dabei ist der Bedarf jetzt schon gegeben. Der Webseite des Bezirksverbands Spandau der Kleingärtner e. V. ist zu entnehmen, dass die Wartezeit auf einen Kleingarten derzeit ca. 7 Jahre beträgt.³⁷ Auch wenn in diesem Bereich als Planung „überwiegend Zeilenbebauung mit drei bis fünf Geschossen und eine meist großzügige Durchgrünung“³⁸ vorgesehen wird, ist eine weitere Zerstörung von Kleingärten und die Aufgabe einer Grünfläche auch nicht mit den vom Senat vorgesehenen Entwicklungen eine klimagerechten Stadt vereinbar. Die vorgelegte

³⁰ Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Brandenburg Teil II Nr. 35 vom 13. Mai 2019, Anlage zur Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), S. 31.

³¹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 25.

³² Ebd., S. 26.

³³ Ebd.

³⁴ Ebd., S. 27.

³⁵ Ebd. S. 41.

³⁶ Abgeordnetenhaus Berlin, Kleingartenentwicklungsplan 2030, Vorlage zur Beschlussfassung 7.9.2020, Drucksache 18/2987, S. 67,

³⁷ Bezirksverband Spandau der Kleingärtner e. V., Informationen für Neupächter, ohne Datum, siehe: <https://www.kleingaertner-spandau.de/freie-parzellen/informationen-fuer-neupaechter/die-wartezeit-fuer-einen-kleingarten-betraegt-derzeit-ca-7-jahre-/5562>

³⁸ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 41.

Bebauung und Aufgabe der Kleingärten ist auch mit den Ausführungen und Forderungen im ‚StEP Klima‘ nicht vereinbar. Dort wird als Ziele und Maßnahmen im Handlungsfeld Bioklima vorgeschlagen, „die wohnungsnahe Grünflächenversorgung [zu] verbessern“³⁹. Auch wenn im Folgenden darauf hingewiesen wird, dass die „Notwendigkeit von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur Sicherung der Naturhaushaltsfunktionen [...] zu prüfen“⁴⁰ sei, ist aufgrund der heute schon sehr dichten Bebauung nicht zu erwarten, dass eine für das Mikroklima und die positive Entwicklung des Naturhaushaltes sinnvolle Ausgleichsmaßnahme im Planungsgebiet oder direkt angrenzend möglich wird. Dem Entwicklungsziel „Erhöhung des Anteils naturhaushaltswirksamer Flächen“ wird durch die Aufgabe der Kleingärten entgegengewirkt. Da „eine nördliche Teilfläche entsprechend der Darstellung des Programmplans Naturhaushalt / Umweltschutz in einem ⁴¹Wasserschutzgebiet / Vorsorgegebiet Grundwasser / Grundwasserabhängige Ökosysteme“ liegt, und hier als Entwicklungsziel ausdrücklich die „Vermeidung von Bodenversiegelungen“⁴² vorgegeben ist, ist die geplante Umwidmung der Grünfläche nicht akzeptabel. Die Aufgabe der Kleingärten ist ebenfalls mit dem „Teilplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms“⁴³, dass den „Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen in Grünanlagen, Kleingärten und Industriegebieten“⁴⁴ sowie die „Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Fauna und Flora sowie Kompensation von Nutzungsintensivierungen durch Entsiegelung, Dach- und Wandbegrünung“⁴⁵, nicht vereinbar.

10. Die im Plan beschriebenen Flächenpotentiale im Umfeld des Plangebietes als Ausgleichsmaßnahmen, „Faule Spree, mit dem Ziel Pflege/ Entwicklung von vorhandenen und geplanten LSG“⁴⁶ und „Wohnsiedlung östlich des Rohrdamms und beidseits des Nonnendamms, mit Schwerpunkt Anpassung an den Klimawandel“⁴⁷ sind in keiner Weise geeignet, die eigentliche Entwicklung im Planungsgebiet zu ersetzen.
11. Die NaturFreunde unterstützen die Forderung zur Schaffung von „mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen“⁴⁸ und erwarten, **dass bei der Planung von Siemensstadt 2.0 das Planungsgebiet an eine Radschnellverbindung angeschlossen wird**. Hierbei muss jedoch sichergestellt werden, **dass durch den Bau eines neuen Radschnellweges keine zusätzliche grüne Infrastruktur zerstört wird**. Die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz weist darauf hin,

³⁹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Stadtentwicklungsplan Klima. Urbane Lebensqualität im Klimawandel sichern, August 2011, S. 36.

⁴⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 29.

⁴¹ Ebd.

⁴² Ebd.

⁴³ Ebd.

⁴⁴ Ebd.

⁴⁵ Ebd., S. 30.

⁴⁶ Ebd. S. 31.

⁴⁷ Ebd,

⁴⁸ Ebd., S. 36.

dass „nach der aktuellen Erfassung des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg von 2012 [...] die Siedlungs- und Verkehrsfläche im Land Berlin ca. 70 % der Gesamtfläche [einnimmt]. Der Versiegelungsgrad ist mit ca. 35 % an der Gesamtfläche der Stadt relativ hoch.“⁴⁹ Wir erwarten deshalb von einer nachhaltigen Berliner Verkehrsplanung, dass sie durch ihre Arbeit den Versiegelungsgrad in Berlin nicht noch weiter erhöht. Gemeinsam mit dem Bündnis „Natur statt Asphalt – Entsiegelt Berlin“ unterstützen die NaturFreunde einen offensiven Ausbau von Fahrradinfrastruktur auf den bestehenden, bereits versiegelten Verkehrswegen in Berlin. Im Bereich des Planungsgebietes gibt es mehrere mehrstreifige Straßen, die für den Bau eines solchen Fahrradschnellwegs herangezogen werden können. Die NaturFreunde können sich eine solche Anbindung zum Beispiel über den Saatwinkler Damm/Rohrdamm oder über den Siemensdamm/Nonnendammallee vorstellen. In diesem Bereich muss dann entweder bisherige Autospuren zurückgebaut werden oder Parkplätze am Straßenrand aufgegeben werden.

12. Ausdrücklich weisen wir auf die Ausführungen aus dem Maßnahmenplan `Bioklima – Prioritäre Handlungsräume` hin, in dem als Ziel gefordert wird, „Potentiale zur Entsiegelung unbebauter Flächen“ auszuschöpfen und „klimatisch entlastende Frei- und Grünflächen [zu] erhalten, klimawandelgerecht optimieren und wo möglich und nötig solche Flächen neu schaffen“.
13. **Innerhalb der zu beplanenden Fläche sollte weitestgehend eine möglichst autofreie Verkehrszone geschaffen werden.** So wird im Integrierten Wirtschaftsverkehrskonzept (IWVK) die „Förderung einer zeitgemäßen sowie effizienten und stadtverträglichen Ver- und Entsorgung der Stadt durch den Wirtschaftsverkehr“⁵⁰ als Ziel gefordert. Lieferverkehre sollten so angelegt werden, dass sie mit möglichst geringem CO₂-Ausstoß durchgeführt werden können. Hierfür sollte eine schienengebundene **Anlieferung von Gütern, z.B. über eine Güterstraßenbahn und die Anbindung an das DB-Netz** grundlegend sichergestellt werden. Die Ansiedlung von Unternehmen, die ihre Transporte über die Schiene organisieren, sollte bevorzugt werden.
14. Die NaturFreunde unterstützen den Ansatz, „mit Grund und Boden sparsam und schonend umzugehen“⁵¹ und deshalb auch in der „Stadtentwicklung vertikal zu denken“⁵². Hierbei ist der Hinweis, dass Hochhäuser „einen Beitrag dazu leisten, der anhaltend hohen Nachfrage nach qualifizierten Räumen für gut angebundene Wohnungen und attraktive Büros, für den Handel und wichtige kulturelle und soziale Angebote zu begegnen“⁵³ zunächst richtig. Die NaturFreunde Berlin begrüßen, dass die Pläne für ein zentrales Hochhaus mit 150 Metern Höhe deutlich reduziert wurden, sehen jedoch in den derzeitigen Plänen für die Schaffung

⁴⁹ O.A. Flächenverbrauch und Versiegelung, in: Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, siehe: <https://www.berlin.de/senuvk/umwelt/bodenschutz/de/vorsorge/versiegelung.shtml>

⁵⁰ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 43.

⁵¹ Ebd.

⁵² Ebd.

⁵³ Ebd.

„mehrerer Hochpunkte an wichtigen städtebaulichen Orten“⁵⁴ noch immer eine **Überstrapazierung der zu planenden Fläche und würden hier eine Reduzierung der geplanten Höhen für die ‚Hochpunkte‘ unterstützen**. Sieverts hat bereits im Jahr 1999 darauf hingewiesen, dass „mit steigender Baudichte [...] die Flächeneinsparung immer geringer und für ihn vor allem fragwürdiger“⁵⁵ werde. „Aus diesem Grund plädiert er für eine maßvolle Verdichtung.“⁵⁶ Ähnlich argumentiert auch Hentschel, die darauf hinweist, dass „eine hohe Verdichtung spätestens ab fünf Stockwerken keine wesentlichen Flächeneinsparungen mehr erzielen würde“⁵⁷. Aufgrund einer hohen Nutzungsverdichtung und der sich daraus ergebenden erforderlichen Infrastruktur werden die Freiflächen im näheren und weiteren Umfeld stark dominiert. Lebendige, menschengerechte urbane Stadtstrukturen sind mit einer überdimensionierten Hochhausbebauung in der Regel nur sehr schwer möglich. Im Hochhausleitbild für Berlin „werden hohe Ansprüche an die Begründung von Hochhausstandorten gestellt“⁵⁸. Hierbei wird im Hochhausleitbild ausdrücklich festgehalten, dass „Voraussetzung für eine verträgliche Innenentwicklung [...] die Kompensation der Nachteile hoher baulicher Verdichtungen“⁵⁹ ist. Die Kompensation dieser Nachteile wird im bisherigen Planungsentwurf jedoch nicht ausreichend berücksichtigt. Deshalb erwarten die NaturFreunde, dass als Ausgleich für die dichte Bebauung durch die Hochhauslösungen einerseits Freiräume für die sich im Laufe der Jahre entwickelnden sozialen Prozesse und Aktivitäten erhalten bleiben, andererseits eine entsprechende Entsiegelung im Planungsgebiet vorgesehen wird und die Flächen für die Kleingartenanlagen gesichert werden. Dies wird im Hochhausleitbild für Berlin weiter deutlich ausgeführt, da die Voraussetzung für Hochhäuser ist, „dass Hochhäuser neben wirtschaftlichen Vorteilen auch Mehrwerte für die allgemeine Stadtentwicklung, etwa in Form der Aufwertung des Umfelds und des Quartiers sowie der Bereitstellung öffentlich zugänglicher Nutzungsangebote generieren“⁶⁰. Ausdrücklich weisen wir darauf hin, dass Hochhäuser automatisch eine höhere Grünflächenversorgung nach sich ziehen müssen. Auch führt eine Zunahme der Wohnenden in einem Bereich dazu, dass die Anzahl der benötigten Kleingärten in der Regel zunehmen. Auch aus diesem Grund ist die Auffassung von Kleingärten nicht akzeptabel. Im Hochhausleitbild wird als Kompensationsmaßnahme für den Bau von Hochhäusern ausdrücklich die

⁵⁴ Urbane Mischnutzung & Wohnen, a.a.O.

⁵⁵ Elke Cording, Wohnen in der Dichte. Bauliche Bedingungen der Privatheitsregulation im Außenraum verdichteter Wohnformen. Dissertation, 03.07.2007, S. 19f.

⁵⁶ Ebd.

⁵⁷ Dipl.-Ing. Sabine Hentschel, Nachhaltige Quartiere im Bestand. Entwicklung von Instrumenten zur Bewertung und Optimierung von bestehenden Stadtquartieren im Hinblick auf Nachhaltigkeit am Beispiel der Stadt Essen. Dissertation, 2016/2017, S. 94.

⁵⁸ O.A., Hochhausleitbild für Berlin, in: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, ohne Datum, siehe: <https://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/hochhausleitbild/>

⁵⁹ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Hochhausleitbild für Berlin. Qualität – Kompensation – Partizipation. Mehrwerte für die Allgemeinheit, 25.02.2020, S. 12.

⁶⁰ Ebd., S. 13.

„Neuanlage öffentlich nutzbarer Grün- und Freiflächen, möglichst im nahen Umfeld“⁶¹ vorgeschlagen.

15. Auch erzeugen Hochhäuser „mit einer großen Anzahl an Bewohnern, Beschäftigten und sonstigen Nutzern erzeugen in erheblichem Umfang Quell- und Zielverkehre“⁶². Hierbei ist die „Anbindung an den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“⁶³ ausdrücklich zu betrachten. Weiter stellt im „Sinne des Planungsgrundsatzes der Nachhaltigkeit (vgl. Pkt. 5.1.3) [...] eine Lage in guter bis sehr guter Erreichbarkeit von Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs (S- und U-Bahn, Tram) ein grundlegendes positives Standortmerkmal für Hochhäuser dar“⁶⁴. Die Forderung an die Anbindung an das Berliner Straßenbahnnetz ist deshalb für uns Grundlage für eine dichtere Bebauung. Hierbei weisen wir ausdrücklich darauf hin, dass die Anbindung des Planungsgebiets an die S-Bahn und die Straßenbahn zur Sicherstellung eines nachhaltigen und klimaverträglichen Verkehrskonzepts notwendig ist.
16. Grundsätzlich unterstützen die NaturFreunde „die Schaffung eines CO2-neutralen Quartiers“⁶⁵, erwarten jedoch, dass im Rahmen des ökologischen Gesamtverkehrs den Bereichen Freiraumerhaltung, grüne Infrastruktur und Verkehrsanbindung hohe Priorität eingeräumt wird. Die notwendige Beachtung dieser Planungsbereich ist bisher nicht im ausreichenden Maße feststellbar. Die Einfügung der Abbildung 10⁶⁶ ist gut, aber betrachtet mensch die dort vorgeschlagenen Maßnahmen, ist sofort ersichtlich, dass für das Planungsgebiet viele Maßnahmen nicht umgesetzt werden. Hierfür nur wenige Beispiele:
 - a. Der Bereich „Regenwasser“ setzt einen größeren Anteil nicht versiegelter Bereiche voraus. Dies ist bisher nicht ausreichend berücksichtigt.
 - b. Der Bereich „Freiraum“ fordert eine Vernetzung von grüner Infrastruktur, Klimaräume und Grünflächenstrategien, die nur in Ansätzen in den vorgelegten Plänen zu finden sind.
 - c. Der Bereich „Städtebau“ berücksichtigt bei der Dichte der Bebauung die sich aus der Klimanotlage ergebenden Notwendigkeiten nicht ausreichend.
 - d. Im Bereich Mobilität wird dem Ausbau der Straßeninfrastruktur bei weitem zu viel Raum eingeräumt und damit einer „klimaneutralen, postfossilen Mobilität“, „Räumen für Menschen“ und einer „gemeinschaftsorientierten Mobilität“ nicht gerecht.

⁶¹ Ebd., S. 44.

⁶² Ebd., S. 35.

⁶³ Ebd.

⁶⁴ Ebd.

⁶⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 54.

⁶⁶ Abbildung 10: Siemensstadt 2.0 – Bausteine des ökologischen Gesamtkonzeptes, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 55.

17. Die NaturFreunde treten dafür ein, dass bei den Planungen im ‚AREAL A‘⁶⁷ die bisherigen Flächen der Arbeitnehnergärten weiterhin für Kleingärten erhalten bleiben. Die restlichen Flächen sind als Wohnraum mit Grünachsen nutzbar.
18. Bei den Planungen im ‚AREAL B‘⁶⁸ – Produktionsfläche Nord‘ ist als Beitrag für eine „klimaneutrale, postfossile Mobilität“ das Parkhaus als Teil der Planungen zu streichen und durch möglichen Wohnraum zu ersetzen.
19. Weiter treten die NaturFreunde dafür ein, dass im Rahmen der Planungen für das ‚AREAL C‘⁶⁹ die Freiräume so geplant werden, dass die von den NaturFreunden vorgeschlagene Verlängerung des „Wilhelm-von-Siemens-Parks in voller Breite bis zur westlichen Planungsgebietsgrenze im Bereich der Gartenfelder Straße vorgesehen wird.
20. Im ‚AREAL E‘⁷⁰ wird das geplante 60 m hohe Hochhaus niedriger geplant.
21. Die in den „Produktionsflächen Nord und Süd, d. h. den Konsolidierungsflächen der Areale B und D“⁷¹ nach dem derzeitigen Baunutzungsplan vorgegebene zulässige Dichte wird nicht verändern und eine weitere Nachverdichtung innerhalb dieser Flächen abgelehnt. Eine „Unterschreitung der bauordnungsrechtlich geforderten Abstandsflächen“⁷² ist nicht sinnvoll ist ebenfalls abzulehnen. Es ist nicht evident, dass nur eine „aus dem Siegerentwurf abgeleitete hohe bauliche Dichte ermöglicht [...] zusammenhängende großflächige Park- und Freiräume zu schaffen“⁷³. Eine solche Herangehensweise ist zwar aus Investorensicht nachvollziehbar, mit einer klimagerechten Entwicklung der Planungsflächen nicht sinnvoll und vereinbar. Im Rahmen der laufenden Planungsvorgaben ist die Zulässigkeit einer „eine nahezu vollständige Bodenversiegelung“⁷⁴ aufzuheben.
22. Die als „differenzierte Freiraumstruktur mit klar identifizierbaren öffentlichen Räumen“⁷⁵ beschriebenen Pläne, die „sowohl miteinander als auch mit dem angrenzenden Siedlungs- und Landschaftsraum vernetzt sind“⁷⁶ ist nicht wirklich ersichtlich. Sie sind bei weitem zu gering und in der Breite nicht ausreichend. Die jetzt benannten „grünen Fugen“⁷⁷ müssen zu einer Erweiterung des angrenzenden Wilhelm-von-Siemens-Park weiterentwickelt werden. Hier verweisen wir auf den Punkt 20 in unserer Stellungnahme.
23. Die „im Areal A gelegene ca. 800 m² große öffentliche Grünfläche mit Kinderspielplatz sowie ein zwischen Paulsternstraße und Bahndamm gelegener Streifen, der zwischen Produktionsfläche und dem Wohnquartier“⁷⁸ verläuft sind in

⁶⁷ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 56.

⁶⁸ Ebd., S. 57.

⁶⁹ Ebd.

⁷⁰ Ebd., S. 58.

⁷¹ Ebd. S. 60.

⁷² Ebd.

⁷³ Ebd.

⁷⁴ Ebd.

⁷⁵ Ebd., S. 61.

⁷⁶ Ebd.

⁷⁷ Ebd., S. 62.

⁷⁸ Ebd., S. 63.

keiner Weise „als ökologische Ausgleichsfläche von ca. 5.500 m²“⁷⁹ anzusehen. Es sind hochgradig verplante und beplante Bereiche, die der Fortbewegung und Nutzung dienen.

24. Bereits in den vorgelegten Unterlagen wird deutlich gemacht, dass der vom Landschaftsprogramm vorgeschriebene Richtwert von 6 m² wohnungsnaher Grün- und Freifläche je Einwohner*in der Planung nicht eingehalten werden soll. Lediglich als Ziel wird „perspektivisch eine zusammenhängende Parkanlage“⁸⁰ angedeutet, in der „das Gewerbegrundstück zum Bestandteil der zentralen Parkanlage“⁸¹ werden soll.
25. Mit der Verplanung des „Wilhelm-von-Siemens-Park mit angrenzendem Volkspark Jungfernheide östlich des Rohrdamms sowie das Sport- und Freizeitzentrum Siemensstadt westlich des Rohrdamms“⁸² als siedlungsnaher Grün- und Freifläche ist eine deutlich höhere Nutzung dieser Flächen zu erwarten. Dies führt zu weiteren ökologischen Problemen in diesen Flächen und zu Nutzungskonflikten. Auch aus diesem Grund ist eine Vergrößerung des Werner-von-Siemens-Parks notwendig.
26. Im Bereich Mobilität wird von den Planenden die These aufgestellt, dass die „Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden die überkommenen privaten Fortbewegungsmittel immer weniger nutzen und stattdessen auf die vielfältigen und neuen gemeinschaftsorientierten und digital vernetzten Mobilitätsangebote zur Fortbewegung zurückgreifen“⁸³ würden. Die bisher vorgelegten Vorschläge für eine verkehrstechnische Entwicklung des Standortes sind jedoch weiterhin viel zu intensiv auf den motorisierten Individualverkehr mit der Planung von neuen Parkhäusern (siehe Vorschlag für AREAL B)⁸⁴ und der Aufwertung von angrenzenden Straßenräumen für den motorisierten Individualverkehr vorgesehen. Die NaturFreunde schlagen deshalb vor, das gesamte Areal mit einem durchdachten Konzept für die durchgängige fahrrad- und fußgänger*innenfreundliche Erschließung neu zu planen und das gesamte Areal möglichst autofrei vorzusehen. Auch die hier beschriebenen „perspektivisch [...] weiteren Begrünungen oder Entsiegelungen“⁸⁵ dürfen nicht als mögliche Wunschvorstellung aufgeschrieben werden, sondern sind konkret als Teil der Beplanung der vorgesehenen Fläche real vorzusehen und zeitgleich mit der Erschließung und Bebauung der Fläche umzusetzen.
27. Alle geplanten neuen Verkehrsstrassen sind als Fußgänger*innen und Fahrradstraßen zu planen. Zusätzliche Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr lehnen die NaturFreunde ab. Die in westlicher Richtung geplanten „zunächst zwei stadträumliche Verbindungen [...] vom nördlichen Wohngebiet über die Gartenfelder Straße zum Ortsteil Haselhorst sowie in

⁷⁹ Ebd.

⁸⁰ Ebd., S. 66.

⁸¹ Ebd.

⁸² Ebd., S. 67.

⁸³ Ebd., S. 68.

⁸⁴ Siehe Punkt 18.

⁸⁵ Ebd., S. 69.

- Verlängerung der Straße am Schaltwerk, die Produktionsfläche Nord querend, bis zum Wohnquartier westlich der Paulsternstraße⁸⁶ dürfen keine zusätzliche Infrastruktur für den motorisierten Individualverkehr schaffen.
28. Es ist nicht ausreichend, das Plangebiet lediglich „frei von Durchgangsverkehr“⁸⁷ zu planen. Vielmehr ist das Plangebiet als möglichst autofreier öffentlicher Raum anzulegen. Die Breiten der vorgeschlagenen Straßen sind überdimensioniert und deutlich zu verringern. In den Unterlagen heißt es dazu: „Die Breite des Straßenraumes beträgt in den „Quartiersstraßen“ 24 m, am „Siemens-Strip“ 35 m und im „Campushain“ und „Reservoir“ 46 m, eine Vielzahl von Straßenraumaufteilungen wird so grundsätzlich ermöglicht.“⁸⁸ Hierbei treten die NaturFreunde dafür ein, die Straßen für die Mobilitätsanforderungen von Fußgänger*innen- und Fahrradverkehr zu planen und Autos aus diesem Gebiet weitestgehend zu verbannen. Ein innovativer, klimagerechter, auf die Zukunft der Mobilität ausgerichteter Planungsentwurf Siemensstadt 2.0 kommt ohne zusätzliche Fläche für den motorisierten Individualverkehr und ein „barrierefreies Miteinander aller Straßenraumnutzungen“⁸⁹, was eine freundliche Umschreibung der Interessen der Autonutzenden darstellt, aus.
29. Im Bereich der bestehenden Produktionsflächen muss eine Wiederanbindung der Produktionsanlagen an den Bahnverkehr vorgesehen werden, um Schwerlastverkehre und Gütertransport wieder auf die Bahn zu verlagern. Als planungsrechtliche Grundlage für die Erschließung der Siemensstadt 2.0 muss diese vertraglich mit der Firma Siemens rechtssicher geklärt werden. Die in der „Produktionsfläche Nord [zu erwartenden] ca. 120 Lkw (> 7,5t) pro Tag [...] und in der Produktionsfläche Süd, südlich des Nonnendamms, von ca. 150 Lkw (> 7,5t) pro Tag“⁹⁰ müssen drastisch reduziert werden. Bei den vorgelegten Unterlagen ist der hier eingefügte Satz, dass „in Abhängigkeit von den betrieblichen Anforderungen [...] perspektivisch auch die Anlieferung mittels Lasträdern und Frachtdrohnen denkbar“⁹¹ sei, lediglich Semantik, da keinerlei konkrete Pläne für eine Umsetzung vorgesehen werden.
30. Die gesamte verkehrstechnische Entwicklung des Areals ist mit einer hohen Parkraumdichte geplant. Allein in Abbildung 19⁹² sind 10 Parkhäuser und 13 Tiefgaragen eingezeichnet. Teil der planerischen Gestaltung muss der Verzicht auf Tiefgaragen und Parkhäuser sein. Die in Abbildung 19 mit Kraftfahrzeugen befahrbaren Straßen⁹³ sind als Rad- und Fußgänger*inneninfrastruktur zu entwickeln, in der lediglich Sonderverkehre, mit Sondernutzungserlaubnissen fahren dürfen.

⁸⁶ Ebd., S. 70.

⁸⁷ Ebd., S. 71.

⁸⁸ Ebd., S. 71.

⁸⁹ Ebd.

⁹⁰ Ebd., S. 71.

⁹¹ Ebd.

⁹² Abbildung 19 Begleitplan zum Rahmenplan Verkehrserschließung Individual- und Wirtschaftsverkehr, S. 72.

⁹³ Ebd.

31. Die in Abbildung 20⁹⁴ beschriebene Verkehrserschließung für Rad-, Fuß- und ÖPNV-Verkehre ist grundsätzlich zu überarbeiten und ohne die jetzt vorgesehene Anlehnung an die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs zu planen.
32. Aufgrund der unter 4.4.2 Schalltechnische Vorabuntersuchung aufgezeigten Lärmproblematiken im Bereich Gewerbelärm⁹⁵ schlagen die NaturFreunde vor, ein Lärmgutachten als verbindliche Vorbedingung für die Genehmigung des Bebauungsplanes vorzuschreiben. Es erscheint nicht plausibel, bei einem neuen Plangebiet, in dem neue Wohnungen mit einer gesunden Umgebung entstehen sollen, davon auszugehen, dass „höhere Geräuschbelastung als die Standardwerte der TA Lärm [...] grundsätzlich zumutbar [sind], solange eine bestehende Gemengelage durch die nicht verschärft wird“⁹⁶. Hier werden Nutzungskonflikte vorprogrammiert, die durch ein vertieftest Lärmgutachten und den daraus notwendigen Schritten, vorgebeugt werden können.

Zusammenfassung:

Die NaturFreunde Berlin sehen bei den vorgelegten Planungsunterlagen grundlegende Veränderungsnotwendigkeiten, um einer klimagerechten Bebauung der Planflächen zu entsprechen. Mit den Vorschlägen sollen hier einige grundlegende Anforderungen beschrieben werden, die bei Umsetzung dieser Vorschläge zu einer neuen, eingehenderen Prüfung der vorgelegten Unterlagen führen würden. Grundsätzlich erwarten die NaturFreunde, dass nach Prüfung der Eingaben im Rahmen der Bürger*innen- und Verbandsbeteiligungen, eine weitere intensiver Austausch mit den interessierten Gruppen, Anwohnenden und Verbänden und Initiativen gesucht wird.

Eine städtebauliche Grundentwicklung, die sich „an der Bildung von durchlässigen und transparenten Blöcken“⁹⁷ orientiert ist zu begrüßen, muss aber auch die „Flächen, die auch zukünftig industriell genutzt werden“⁹⁸ planerisch mit einbeziehen.

Die Anbindung an das öffentliche Verkehrssystem Berlins durch „geplante Aktivierung der Siemensbahn bindet mit der geplanten Wiederinbetriebnahme der S-Bahnhöfen Siemensstadt und Gartenfeld das Quartier an Gartenfeld sowie den Hauptbahnhof und den Flughafen BER an“⁹⁹. Die Diskussionen im Vorfeld der Planungen haben hier deutlich aufgezeigt, dass es den Investoren vor allem um eine schnelle Anbindung an den Flughafen BER ging. Die Firma Siemens hatte „zur Bedingung für die große Investition in Berlin gemacht, dass der künftige Campus [...] an eine bessere Schienenverbindung –

⁹⁴ Abbildung 20 Begleitplan zum Rahmenplan Verkehrserschließung Rad- / Fußverkehr / ÖPNV, S., 72.

⁹⁵ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0), S. 78ff.

⁹⁶ Ebd., S. 79.

⁹⁷ Ebd., S. 93

⁹⁸ Ebd.

⁹⁹ Ebd., S. 93.

etwa zum künftigen Flughafen BER – angebunden ist“¹⁰⁰. Für die Erschließung des Areals im Bereich des innenstädtischen und regionalen ÖPNV ist aber die Schaffung einer Straßenbahninfrastruktur notwendig. Die NaturFreunde erwarten, dass die hierfür benötigten Flächen in den jetzigen Planungsunterlagen vorgesehen werden.

Es werden viele der Flächen zwar subjektiv als öffentlicher Raum beschrieben, rechtlich aber unter dem Hausrecht der Eigentümer stehen. Im Bebauungsplan ist verbindlich zu regeln, dass alle Menschen hier alle(!) Rechte wie auch im Öffentlichen Raum haben, dass diese also nicht durch Hausrecht einzuschränken sind. Dies ist in einer Gebietsatzung für alle Beteiligten zu verankern und im Grundbuch abzusichern.

Die Planung ist insgesamt eine sehr ‚konservative‘ und eindimensionale Stadtplanung, die auf die begrenzten Ressourcen Fläche, Licht und grüner Infrastruktur nur im Rahmen des notwendigen eingeht. Insgesamt fehlt ein innovatives, tragfähiges Konzept für die Schaffung von sozialer und grüner Infrastruktur. Ausdrücklich sollten Flächen für nichtkommerzielle, sonstige kommunale und soziale Bedarfe, wie Jugendzentren, sonstige soziale Einrichtungen, Begegnungsstätten, Treffpunkte für Vereine und Initiativen, Auftrittsmöglichkeiten z. B. für kleine Theater und Freiräume, die für und von den Menschen außerhalb bereits jetzt festgelegter Nutzungen in eigener Initiative entwickelbar sind, intensiver ausgewiesen werden.

Die Stellungnahme wurde verfasst:

Uwe Hirsch, NaturFreunde Berlin, hirsch@naturfreunde.de

Yannick Kiesel, „Bündnis Natur statt Asphalt – Entsiegelt Berlin“, kiesel@naturfreunde.de

Die Stellungnahme wird von der Bürgerinitiative Westtangente e.V. unterstützt.

¹⁰⁰ Sabine Beikler/Henrik Mortsiefer/Heike Jahberg, Wie der Senat das 600-Millionen-Projekt nach Berlin holte, in: Der Tagesspiegel, 31.10.2018, siehe: <https://www.tagesspiegel.de/berlin/der-innovationscampus-von-siemens-wie-der-senat-das-600-millionen-projekt-nach-berlin-holte/23253790.html>