

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

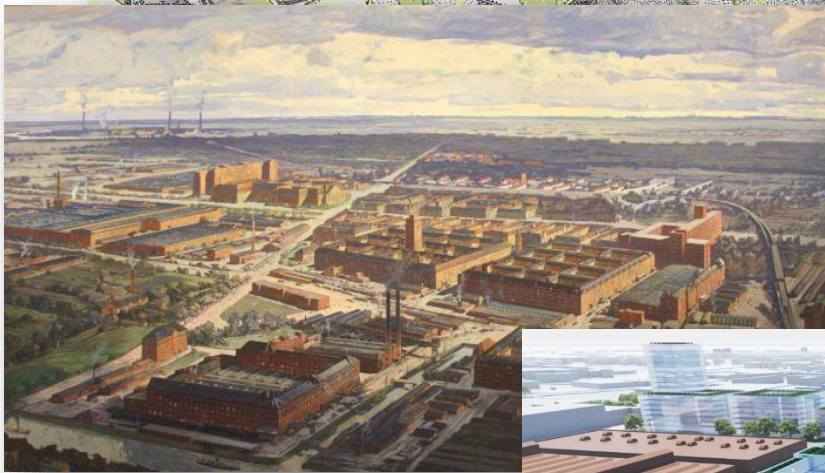
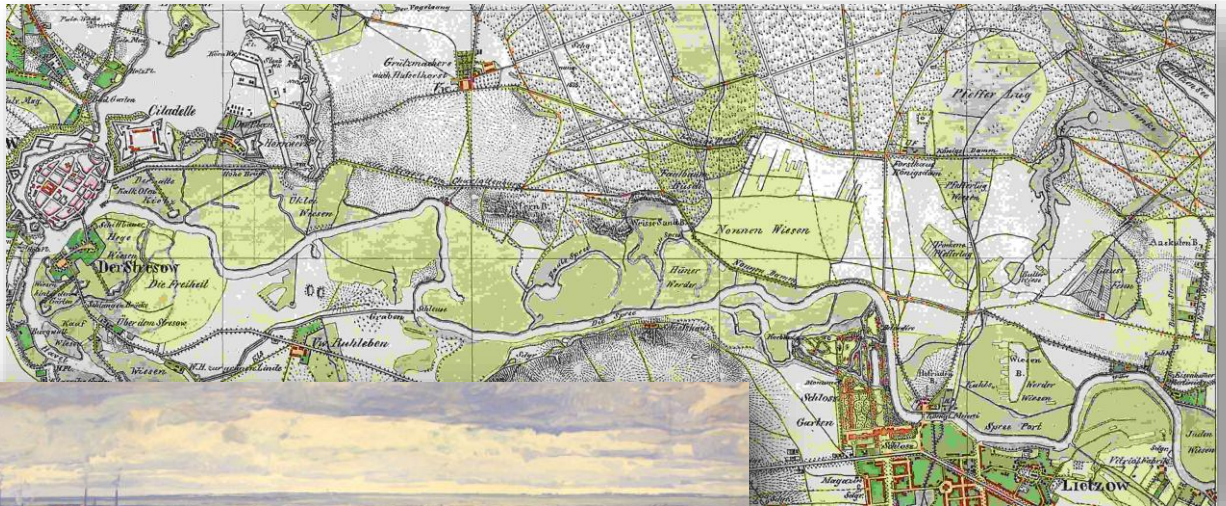
Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Einwände zur „Erläuterung zum Baukonzept“ (Stand: 28.09.2020)

3. November 2020

„Die Vision ist ein gut mit der Umgebung vernetztes Quartier mit Nutzungsmischung und kurzen Wegen, ein Ort mit 24/7-Vitalität. Dabei soll die Siemensstadt 2.0 mit der Verbindung von Produzieren, Arbeiten, Forschen und Wohnen ein Ort für urbane und emissionsarme Produktion 4.0 werden, in dem Grenzen zwischen traditionell nebeneinander stattfindenden Lebensbereichen überbrückt werden. Das Quartier soll Wohnraum mit sozialer Durchmischung schaffen und dabei auch Wohnungen für Forscher und Studierende beinhalten.“ (Auslobung zum städtebaulichen Wettbewerb, S. 13)



PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

EINLEITUNG ZUR STELLUNGNAHME

In der Umgebung, in der wir leben und um deren Zukunft es hier geht, gibt es keinen geschichtsfreien Zentimeter. So fügt sich zu unserem Wissen um die Landschaft zu Zeiten Fontanes *Wanderungen in der Mark Brandenburg* unsere Erinnerung an Pulver- und Munitionsfabriken, an eine beispiellose Industrialisierung, an Zwangsarbeit, Krieg, Zerstörung und Wiederaufbau. Zweifellos, so lernen wir, können Menschen und Systeme Landschaften ihren Visionen unterwerfen. Die Unterwerfung fordert in der Regel hohe Preise, die meist erst in der Zukunft gezahlt werden – so wie heute z.B. mit der Beseitigung toxischer Altlasten oder dem Verlust gesunder Voraussetzungen des Lebens: Boden, Wasser, Licht, Luft. In der gegenwärtigen politischen und gesellschaftlichen Kultur muss selbstverständlich sein, dass die Entwicklung und Umsetzung solcher Visionen eine *gesellschaftliche* Aufgabe ist und dass sie Entscheidungen für die Stadtgesellschaft – und nicht nur für einige Hektar Industriegelände einschließen. Es muss bewusst sein, dass die Entscheidung für eine „smart city“ zwischen Charlottenburg und Spandau Konsequenzen für Charlottenburg und Spandau, und ja, darüber hinaus hat. Die Unterwerfung unter das Leitbild „Ingenuity for Life“ will eine künstliche Urbanität in einem Gebiet schaffen, das historisch gesehen immer *Zwischen-Raum* war: Zwischen der Garnisonsstadt Spandau und der Residenz-, Kultur- und Geschäftsstadt Charlottenburg; zwischen Havel, Spree und Schifffahrtskanal; jedoch inmitten des Berliner Urstromtals mit all seinen Implikationen.

Der Rahmenplan übergeht zugunsten der Siemens-Vision die Berücksichtigung dieser Gegebenheiten: die Potenziale Spandaus als Zentrum des Berliner Nordwestens und des Havellandes in ökonomischer Hinsicht und im Hinblick auf attraktive vakante Gebäude, die Universitäten und Instituten Platz bieten würden; die besonderen Potenziale Charlottenburgs bzw. der City-West mit den kulturellen Angeboten einer Weltstadt, denen keine Siemensstadt 2.0 je das Wasser wird reichen können; die ungenutzten Potenziale Tegels mit seiner industriellen Vergangenheit. Vor allem aber übergeht er damit die Chancen der Siemensstadt selbst, die gegründet vom Technologieführer des Industriezeitalters zum Pilotprojekt eines Quartiers zukünftigen Arbeiten, Wohnen, Lebens werden kann, das seine Vision noch zu entwickeln hätte in der Auseinandersetzung mit den grundsätzlichen Voraussetzungen für eine menschengerechte Zukunft. Dass digitale Technologien dabei eine wichtige Rolle spielen werden, ist keine Frage. Dass die naturräumlichen und stadtgeographischen Bedingungen zu den Voraussetzungen zählen, sollte ebenso wenig außer Frage stehen. Da niemand, nicht Siemens, nicht wir, kein genialer Kopf, ein solches zukunftsorientiertes Quartier aus dem Ärmel schütteln kann, plädieren wir dafür, der Kreativität Raum zu geben und eine Internationale Bauausstellung zu initiieren.

Verzichten wir in dieser Stellungnahme jedoch zunächst auf diese Einbettung in eine übergreifende Fragestellung. – In der Verfolgung der oben zitierten Vision versucht das Bebauungskonzept parallele Anforderungen zu verbinden, die sich an dieser Stelle und in der vorgegebenen Fläche nicht oder nur zum Teil verbinden lassen. Dabei dient das Schlagwort der „Urbanität“ einerseits der (rechtlichen) Rechtfertigung von Verhältnissen, die im Bereich dicht bebauter Innenstädte möglicherweise nicht vermeidbar, in den Randbereichen der Kerncity aber eine unnötige Zumutung sind. Andererseits beschwört „Urbanität“ und eine behauptete „24/7-Vitalität“ das Bild einer nimmermüden innerstädtischen Geschäftigkeit herauf, die selbst für eine ausgebaute Siemensstadt 2.0 absurd ist, weil sie eine kulturelle, gastronomische und wirtschaftliche Konzentration voraussetzt, die typisch für den inneren S-Bahn-Bereich ist, an der es aber in Siemensstadt an fast allem fehlen wird. Dennoch stellt der angekündigte Boulevard mit seiner Gastronomie und den Shopping-Angeboten

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

bereits ein Menetekel zumindest für Einzelhandel und Gastronomie in den Stadtteilzentren der Siemensstadt und Haselhorst dar.

Neben der industriellen Ausrichtung der Siemensstadt ist das Gebiet von der Havel bis zum Plötzensee ein Raum von hoher ökologischer Bedeutung für die Stadt. Allein unter Berücksichtigung der Kaltluftströme aus dem Nordwesten verträgt sich dies nicht mit Bauriegeln mit eingebauten Hochhäusern.

Ein Grundproblem des Szenarios ist, dass es einer industrie- und siedlungsgeschichtlich bedingten Situation eine neue Identität aufzwingen muss, statt den richtigen Gedanken einer Fortentwicklung des Gebiets auf der Grundlage der existierenden baulichen und natürlichen Gegebenheiten weiter zu entfalten - unter Berücksichtigung der gesamtstädtischen, der lokalen und der wirtschaftlichen Interessen.

So scheint es angesichts des heutigen Leerstands in den Siemens-Gebäuden fraglich, warum nicht bereits heute Forschungseinrichtungen auf den Campus ziehen können sollten – A32 macht's vor. Wohn- und Freizeiteinrichtungen könnten errichtet werden, ohne die jetzt vorgesehene Höhe und Dichte der Bebauung. Und warum sollte ein neuer Beherbergungsbetrieb errichtet werden, wenn das bestehende Hotel am Rohrdamm (Holiday Inn) wegen der Tegel-Schließung kaum noch genutzt wird?

Unter dem Diktat der im städtebaulichen Entwurf vorgegebenen Flächenbedarfe wird auch das ökologische Gesamtkonzept zu einem Abarbeiten von Pflichtfeldern, etwa wenn der Anspruch von Bewohnern und Nutzern des Campus auf Schutz vor Lärmentwicklung relativiert wird oder der Forderung nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen im Hinblick auf Grün- und Freiflächen mit obskuren Freiraumberechnungen begegnet wird, in denen der Erschließung des Geländes dienende Trassen („Siemens-Strip“) zu „multi-codierten Flächen“ mutieren, die umstandslos in die Freiraumberechnung einfließen.

Das Mobilitätskonzept lebt von einem Wunschkonzert: „Perspektivisch werden Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Kunden die überkommenen privaten Fortbewegungsmittel immer weniger nutzen...“ (S. 68). Dabei zeigt bereits die Anzahl der geplanten Parkhausplätze, dass allein vom künftigen Campus, ohne Berücksichtigung der Entwicklung in den neuen Wohngebieten am Saatwinkler Damm, der Paulsternstraße, der Insel Gartenfeld und der Wasserstadt, eine Verkehrszunahme zu erwarten ist, für die eine S-Bahn, deren Machbarkeit noch nicht einmal geklärt ist, und die frühestens 2035 in Richtung Hakenfeld weitergeführt wird, bestenfalls Teil einer Antwort sein kann. Vom Wirtschaftsverkehr ist dabei noch nicht einmal die Rede.

Fraglich ist grundlegend, ob angesichts der Aufteilung des Gebiets in spezifische Areale überhaupt von einer konsistenten Gesamtkonzeption gesprochen werden kann. So kann der Produktionsbereich Nord (Areal B und BP) angesichts seiner allseitigen Begrenzung mit gravierenden Auswirkungen auf Zugänglichkeit, Durchwegung und Lärmschutz konzeptionell kaum als Realisierung eines „durchmischten“ Quartiers verstanden werden. Das Areal A wiederum wird durch den Produktionsbereich Nord zu einem abgehängten Wohnquartier, in den Grenzen der Produktionsanlage, des S-Bahndammes und der verkehrsreichen Paulsternstraße gefangen.

Fazit: Dem Gedanken einer offenen, durchmischten, Weiterentwicklung des Siemens-Geländes stimmen wir zu – unter Berücksichtigung des Primats für gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, der Besonderheiten der gesamten Region und der sie umgebenden Projektentwicklungen. Dabei sollte die Innovationskraft von Siemens und der begleitenden Forschungseinrichtungen Lösungen für die vielfältigen Herausforderungen genutzt werden. Kreative Lösungen werden vielfältige Ideengeber benötigen. Daher unser Vorschlag für eine Internationale Bauausstellung mit dem Ziel, Berlin und

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

den Industrieraum zwischen Spandau, Charlottenburg und Tegel zu einem Zukunftsprojekt für die Klimawende zu machen.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Einwände zur »Erläuterung zum Bebauungskonzept« (Stand: 28.09.2020)

3. November 2020

1. Verfahren - Ablauf - Zeitpunkt

Die Auslegung des »Bebauungskonzepts für den Bebauungsplan 5-123« im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung erfolgt im Zeitraum 5.10.-6.11.2020; quasi anschließend im Zeitraum 5.11.-6.12.2020 wird dann die überarbeitete Fassung des Flächennutzungsplans (FNP) ausgelegt. Schon diese Reihenfolge weist auf eine Eile hin, für die es keine Begründung zu geben scheint bzw. nicht geben sollte.

Allerdings wird auf Seite 94 der Erläuterung deutlich, dass hier eine Abweichung vom üblichen Verfahren gewählt wurde. Dort heißt es:

"Der Rahmenplan entspricht nicht einer "klassischen" Bebauungsplanzeichnung. Die Planzeichenverordnung (PlanZV) wurde nicht angewendet, sondern in Anlehnung an diese die Darstellungstypologie eines städtebaulichen Rahmenplans gewählt. Dem Rahmenplan sind wesentliche städtebauliche Inhalte in einer abstrahierten Darstellung zu entnehmen. Im folgenden Abschnitt wird aufgezeigt, wie die Inhalte des Rahmenplans im weiteren Bebauungsplanverfahren in Festsetzungen überführt werden können."

Aus dieser Aussage lässt sich zunächst schließen, dass die Bürgerinnen und Bürger in der frühzeitigen Bürgerbeteiligung

- einen Plan vor Augen haben, der nicht die üblichen Darstellungen aufweist,
- die städtebaulichen Inhalte einer abstrahierten Darstellung entnehmen sollen.

Dass dies einer Bürgerbeteiligung dienlich ist, darf bezweifelt werden.

Ferner entsteht der Eindruck, dass die Festsetzung(en) erst im weiteren Bebauungsplanverfahren erfolgen. Dazu heißt es auf Seite 91:

"Der Rahmenplan wird nach der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß §3 Abs.1 und §4 Abs. 1 BauGB weiter konkretisiert und anschließend nach Kenntnisnahme durch das Abgeordnetenhaus durch den Berliner Senat beschlossen. Der Rahmenplan gilt nach Beschluss durch den Berliner Senat als städtebauliches Konzept im Sinne des §1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB und ist verwaltungsintern bindend und unterliegt dem Abwägungsgebot."

Dies hat in seiner Wirkung eher die Qualität eines Flächennutzungsplans, wie der Hinweis auf die verwaltungsinterne Bindungswirkung vermuten lässt.

Überdies ergibt sich aus dem Text auf den Seiten 73/74:

"Die Fertigstellung aller erforderlichen umweltrelevanten Gutachten erfolgt im weiteren Bebauungsplanverfahren vor der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß §4 Abs. 2 BauGB.

Auch der Nachweis gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse, ein Konzept zur Bewirtschaftung und Entwässerung von Niederschlägen sowie Untersuchungen zur Verträglichkeit von Einzelhandelsnutzungen werden im weiteren Planverfahren geführt.

Wichtig ist, dass zum Zeitpunkt des Abwägungsbeschlusses alle Informationen

vorliegen müssen, die den Planführenden in die Lage versetzen, im Spannungsfeld zwischen planerischer Zurückhaltung und dem Grundsatz der Konfliktbewältigung alle Belange sachgerecht zu berücksichtigen und die erforderlichen Festsetzungen zur Konfliktbewältigung im Bebauungsplan zu treffen."

Es muss an dieser Stelle die Frage erlaubt sein, ob den zu beteiligenden Bürgerinnen und Bürgern zugemutet werden kann, Einwendungen zu machen auf einem Informationsstand, der offenkundig auch nach Auffassung des erläuternden Sachbearbeiters nicht für die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange ausreicht.

Und dabei geht es um durchaus ernst zu nehmende Konflikte. Beispielhaft sei hier von Seite 60 der Erläuterung zitiert:

"Im weiteren Planverfahren ist bei einer Überschreitung der Obergrenzen der Bau-nutzungsverordnung und gleichzeitiger Unterschreitung der bauordnungsrechtlich geforderten Abstandsflächen nachzuweisen, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt bleiben."

Nun würde die Festsetzung dieser Über- bzw. Unterschreitungen im Rahmen der Festlegung des Maßes der baulichen Nutzung in einem qualifizierten Bebauungsplan dieses Problem formal lösen - entsprechende Planungen wären nach Bauordnung zu genehmigen. Es fehlt allerdings inhaltlich der Nachweis der Wahrung eben dieser gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse - zumindest derzeit. Und es fehlt noch mehr:

- Handlungsfelder des ökologischen Gesamtkonzepts (Seite 55)
- Lärmschutznachweise (Seiten 56ff.)
- Nachweis von gesicherten Freiflächen mit hoher Aufenthaltsqualität (Seiten 61ff.)
- weiteres ist der Erläuterung zu entnehmen.

Es entsteht der Eindruck, dass für ein Projekt, dessen Realisierung mindestens zehn Jahre in Anspruch nehmen wird, in der Vorbereitung und vor allem in der Abwägung in einer unerklärlichen Eile vorangegangen wird, die Fragen aufwirft. Während als Basis des Projekts ein »Memorandum of Understanding« zwischen Senat von Berlin und Siemenskonzern ausreichend erschien - ein Instrument, welches im Baugesetzbuch gar nicht vorkommt - wird jetzt Wert darauf gelegt, die Interessen des Siemenskonzerns frühzeitig rechtswirksam festzuzurren, offenkundig um die Zielrichtung im Rahmen der erwähnten Konfliktbewältigungen vorzugeben.

Das ist nicht der Zweck einer frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Sinne des Baugesetzbuchs.

Es steht aber auch im Widerspruch zu den landesplanerischen Zielen der sogenannten »Gebietsentwicklung Westraum«, wie sich der Seite 8 der Erläuterung entnehmen lässt:

"Unter dem Schlagwort "Labor für Arbeit, Wirtschaft, Wohnen und Grün" soll bis 2035

- 1. auf der Insel Gartenfeld (ca. 34 ha) ein neues Stadtquartier entstehen,**
- 2. der Flughafen Tegel als Urban Tech Republic (ca. 290 ha) einschließlich**
- 3. Schumacher Quartier (ca. 48 ha, davon 29 ha auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Tegel) und**
- 4. Entwicklungsfläche "Tegel Nord" (ca. 29 ha) umgenutzt,**
- 5. in Siemensstadt (ca. 73 ha) das Werksgelände der Siemens AG zum Siemens-Innovations-Campus transformiert und**
- 6. die Wasserstadt Spandau (insgesamt 76 ha) vollendet werden.**

Somit sollen neue urbane Stadtteile entstehen, 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.

Schöne Worte.

Aber sie beschreiben ein diametral entgegengesetztes Vorgehen. Es geht um Innovation und Nachhaltigkeit in weit größerem Zusammenhang (min. 550 ha) und mit einem noch weiteren zeitlichen Horizont (15 Jahre).

Wie von der Planungswerkstatt Neue Siemensstadt gegenüber der Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen (SenSW) bereits im Juli 2019 ins Gespräch gebracht wäre eine Internationale Bauausstellung (»IBA Berlin 2035«) mit genau dieser Aufgabenstellung:

»Es sollen neue urbane Stadtteile entstehen, 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«

die geeignete Variante. Und nichts würde dagegen sprechen, in eben diesem Zusammenhang dann den Siemens-Innovations-Campus als vorgezogenes Startprojekt zu betrachten und zu realisieren - **unter Einbindung und Entwicklung der Spandauer Ortsteile Haselhorst und Siemensstadt**, was deutlich macht, dass noch etwas fehlt als Grundlage für die aktuelle Planung - das beauftragte »Integrierte städtebauliche Gesamtkonzept« (ISEK) für diese beiden bestehenden Ortsteile.

Wie heißt es doch auf Seite 58 der Erläuterung so schön:

"Kein Teil der Siemensstadt steht für sich allein, sondern ist immer mit den angrenzenden Bereichen verbunden."

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens ist gesetzlich vorgeschrieben - aber alleine nicht mehr zeitgemäß, und vor allem im vorliegenden Fall nicht ausreichend. Es nützt nichts, wenn SenSW neue »Leitlinien für die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern an Stadtentwicklungsprozessen« erarbeitet, dann aber im Zuge des ersten größeren Projekts nach deren Veröffentlichung diese Beteiligung an den »Investor« überträgt, dessen Interessen legitim sind, aber nicht zwingend denen der Stadt Berlin und ihrer Bürgerinnen und Bürger entsprechen.

Fazit:

Der Rahmenplan Siemensstadt 2.0 sollte nach der frühzeitigen Bürgerbeteiligung durch das Abgeordnetenhaus diskutiert, nicht aber anschließend schon durch den Senat beschlossen werden (wohl als Grundlage für den städtebaulichen Vertrag mit dem Siemens-Konzern).

Grundlage des Abwägungsbeschlusses müssen neben den Ergebnissen der frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Träger öffentlicher Belange mindestens die ausstehenden Fachgutachten, das ISEK Haselhorst und Siemensstadt und die Einzelbebauungspläne für die verschiedenen Areale des Rahmenplans sein - einschließlich eines inhaltlichen Nachweises gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Auf dieser Basis soll dann eine erneute Bürgerbeteiligung stattfinden, deren Ergebnisse vor einem Senatsbeschluss öffentlich diskutiert werden.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Einwände zur »Erläuterung zum Bebauungskonzept« (Stand: 28.09.2020)

3. November 2020

2. Erschließung - Schienenverkehr - Straßenanbindung

Wie bereits in der öffentlichen Diskussion wird auch in der vorliegenden Erläuterung zum Bebauungskonzept Bezug genommen auf die Wiederinbetriebnahme der »Siemensbahn« als S-Bahnstrecke - zunächst mit der 1980 stillgelegten Trassenführung. Aktuell wird im Auftrag der Deutschen Bahn (DB) eine Machbarkeitsstudie zur Weiterführung nach Hakenfelde durchgeführt, die zwei Varianten untersucht: eine Überquerung der Havel (neue Brücke) und eine Unterquerung (Tunnelführung). Anknüpfungspunkt wäre der stillgelegte Bahnhof Gartenfeld.

Mit einer Wiederinbetriebnahme des stillgelegten Abschnitts wird aktuell für 2030 gerechnet, die perspektivische Verlängerung wird je nach Bauweise weitere fünf bis zehn Jahre benötigen.

Die S-Bahnstrecke ist allerdings für die Erschließung des Siemens-Innovations-Campus nicht erforderlich - es besteht keine Erschließungsnotwendigkeit für das Plangebiet.

Alle Areale liegen in hinreichender Nähe zu den vorhandenen Bahnhöfen der U7 Rohrdamm und Paulsternstraße (jeweils unter 500 Meter); für Areal A (Wohnbebauung) gilt das zumindest für den Zugangsbereich zum Areal (Höhe Feuerwache).

Auf Seite 15 der Erläuterung heißt es hierzu:

"Die Anbindung des Plangebiets an den öffentlichen Personennahverkehr erfolgt schienenengebunden über die U-Bahnhöfe Rohrdamm und Paulsternstraße (U-Bahnlinie 7) ..."

Auf derselben Seite ist zu lesen:

"Mit den als übergeordnete Verbindungen klassifizierten Straßen Nonnendammallee und Paulsternstraße/Gartenfelder Straße ist das Plangebiet unmittelbar in das übergeordnete Straßennetz Berlins eingebunden."

Auch hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) besteht also keine Erschließungsnotwendigkeit für das Plangebiet, welches überdies »autoarm« geplant und realisiert werden soll.

Die im »Memorandum of Understanding« niedergelegte Zielstellung zur Erreichung des Hauptbahnhofs und des Flughafens (BER) ist auch ohne die »Siemensbahn« durch die U7 (Umsteigepunkt Jungfernheide) und die Anbindung an die A100/A111 (Stadtautobahn) via Nonnendammallee und Saatwinkler Damm gegeben.

Insofern bestünde an dieser Stelle kein Diskussionsbedarf. Aber andere notwendige Erschließungen machen diese Diskussion notwendig - und haben Rückbezüge auf das Plangebiet.

In unmittelbarer Nähe zum Areal A werden aktuell Wohnungen gebaut (siehe B-Plan 5-113 mit 483 Wohnungen) bzw. geplant (siehe B-Pläne 5-107 mit 772 Wohnungen und 5-89). Und in gedachter Verlängerung der S-Bahntrasse wird die Bebauung auf der Insel Gartenfeld realisiert (3.700 Wohnungen), die ebenfalls als »autoarm« gilt, aber von einer schienengebundenen Erschließung mittels Straßenbahn ausgegangen ist.

Die entsprechenden Trassen sind planerisch vorgesehen - wie auch im Zuge des Baus der »Wasserstadtbrücke« über die Havel bereits realisiert.

Für die Summe dieser Wohnungsbaumaßnahmen ist also einschließlich des Plangebiets mit mindestens 8.000 neuen Wohneinheiten zu rechnen, deren Erschließung eigentlich keine zehn Jahre mehr dauern darf.

Immerhin zitiert die Erläuterung auf Seite 35 den StEP Verkehr 2025 wie folgt:

"Mit Blick auf die städtebauliche Entwicklung des Westraums soll jedoch die Anbindung an das übergeordnete und großräumige Straßennetz ausgebaut werden. Hierzu soll die in den Kreuzungsbereich Paulsternstraße/Nonnendammallee aus Richtung Süden einmündende Otternbuchtstraße (Bestandsplan 2017 Stufe IV) höher klassifiziert und baulich verlängert werden. Sie übernimmt die Funktion einer örtlichen Strassenverbindung (Stufe III) und soll in südliche Richtung das Gelände des Heizkraftwerks Reuter und die Spree queren, bis zum Wiesendamm verlängert, d.h. in diesem Abschnitt neu gebaut werden."

Damit würde eine straßentechnische Erschließung der neuen Wohngebiete ebenso verbessert wie mit der ebenfalls in der Erläuterung erwähnten "vierstreifigen Entwicklung des Saatwinkler Damms Richtung A111".

Es fehlt jedoch eine schienengebundene Erschließung, die der Bahnhof Gartenfeld bieten könnte - allerdings als S-Bahnhof deutlich zu spät.

Eine Verlängerung der U-Bahnlinie 2 in Hochbahn-Bauweise über die Charlottenburger Chaussee und die Spree auf der Trasse der alten Kohlebahn im Zuge der Straßenbauarbeiten wie vorstehend beschrieben (Wiesendamm bis Nonnendammallee) sollte in der Hälfte der Zeit realisiert werden können und böte weitere Vorteile:

- Die Querung der Charlottenburger Chaussee ermöglicht zusätzlich einen Abzweig auf dem Güterbahnhof Ruhleben zum Gewerbehof (IKEA) und könnte dort an die S-Bahn nach Spandau anbinden.
- Der Bahnhof Gartenfeld könnte - je nach Entwicklung - als Umsteigepunkt auf S-Bahn (Siemensbahn) oder Straßenbahn genutzt werden.
- Eine Weiterführung der U-Bahn über den Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal als Hochbahn und danach als U-Bahn (in offener Bauweise) könnte den Kurt-Schumacher-Platz erreichen und damit die geplante Stichstrecke ins Schumacher-Quartier ersetzen - die schienengebundene Erschließung des gesamten »Westraums« wäre sichergestellt.

Folgende Rückwirkungen auf das Plangebiet können sich ergeben:

Die Wiederinbetriebnahme der Siemensbahn birgt neben zu vermutenden baulichen Problemen mindestens zwei Konfliktpotenziale: zum einen die Lärmbelastung des Plangebiets, zum anderen die Tatsache, dass der Bahndamm zwischen den Bahnhöfen Siemensstadt und Gartenfeld das Plangebiet in einer Weise abgrenzt, die alle planerischen Versuche einer offenen Anbindung der alten Siemensstadt an den neuen Campus scheitern lassen. Allein die Tatsache, dass zwischen der Wohnbebauung

des Areals A und dem Standort des Sport- und Freizeitzentrums Siemensstadt keine Anbindung möglich ist, macht dies deutlich und konterkariert den öffentlich vorgetragenen Ansatz des Projekts.

Zum Lärmproblem heißt es auf Seite 23 der Erläuterung:

"Wird bei der Betrachtung der Betrieb der S-Bahn unterstellt, so wie dies in der gutachterlichen Untersuchung der schalltechnischen Rahmenbedingungen erfolgte, ist im unmittelbar angrenzenden Bereich von einem erzeugten Lärmpegel von bis zu 74 dB(A) auszugehen."

Das liegt 40 Prozent über den Immissionsrichtwerten nach TA Lärm für Industriegebiete und kann nicht wegdiskutiert werden, auch wenn im Text der Erläuterung der Versuch unternommen wird, dies formal zu erledigen - die Attraktivität des Standorts wird definitiv darunter leiden.

Fazit:

In der Summe der Betrachtungen wäre das Projekt »Siemensbahn« demzufolge aufzugeben zu Gunsten einer neuen Straßenbahnlösung, wie sie in den Diskussionen zum Nahverkehrsplan vor der Veröffentlichung der Projektidee »Siemens-Campus« bereits fortgeschritten war - einschließlich Erschließung der Insel Gartenfeld und der Verlängerung über die Wasserstadtbrücke nach Hakenfelde als Ausgangspunkt für ein Spandauer Straßenbahnnetz. Der Bahndamm könnte dann abgerissen werden, was eine Änderung - und Optimierung - der aktuellen Planung nach sich ziehen könnte.

Dies gilt allerdings auch, wenn die S-Bahn wieder in Betrieb genommen und nach Hakenfelde verlängert würde - und zwar unter der Havel; denn dann müsste die Absenkung der Bahntrasse nach dem Bahnhof Siemensstadt (Rohrdamm) beginnen, was den Bahndamm deutlich verkürzen würde - allerdings wäre aufgrund der umfangreichen Flächen für die Baustelleneinrichtung der Bahn mit erheblichen temporären Einschränkungen für die Fertigstellung des Plangebiets zu rechnen. Eine Eröffnung des Bahnhofs Gartenfeld würde sich möglicherweise auf 2035 verschieben.

Ergänzend - aber zuvor - sollte die beschriebene Verlängerung der U-Bahnlinie 2 geprüft werden.

In jedem Fall soll auf eine Festsetzung der Inhalte des Rahmenplans verzichtet werden, bis eine abschließende Klärung der schienengebundenen Erschließung der Nachbarbaufelder erfolgt ist, um späteren Änderungsbedarf zu vermeiden.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Einwände zur »Erläuterung zum Bebauungskonzept« (Stand: 28.09.2020)

3. November 2020

3. Freiflächen - Lärmbelastung - Widersprüche

Im Anhang 7 auf Seite 108 der Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 ist der Geltungsbereich des Bebauungsplans im Rahmenplan ausgewiesen: er umfasst auch das öffentliche Straßenland der Nonnendammallee zwischen dem »Einkaufszentrum "Siemensstadtpark"« und der Kreuzung Rohrdamm/Nonnendammallee mit einer Länge von ca. 900 m, wird allerdings flächenmäßig nach überschlägiger Rechnung nicht in die Grundfläche des Plangebietes eingerechnet.

Vermutlich geht es hier um eine Abweichung vom Bauordnungsrecht, weil Abstandflächen nur bis zur Hälfte der Breite öffentlichen Straßenlandes zulässig sind, was bei 60 m hohen Gebäuden im vorliegenden Fall nicht möglich ist (siehe Hochpunkte = Kreissymbole mit rotem Kern).

Der Rahmenplan weist dann Grünflächen in flächigem Grün aus und »stadträumliche Freiflächen« in grün-weißer Schraffur, wobei diese den Zusatz »Erholung, Verkehr, Grün, Regenrückhaltung« aufweisen - und in den textlichen Erläuterungen als »multi-codiert« bezeichnet werden.

Die Grünflächen teilen sich in genau zwei Bereiche: eine zentrale Grünfläche und eine Grünfläche an der Nonnendammallee.

Auf Seite 97 der Erläuterung heißt es hierzu:

"Die zentrale Grünfläche dient insbesondere zur Versorgung der Bewohner im Plangebiet mit wohnungsnahen Grün- und Freiflächen und schließt eine ca. 0,45 ha große Spielplatzfläche sowie im Randbereich Ersatzflächen für den Verlust von Habitaten ein. Stadträumliche Wegbeziehungen verbinden diese Grünfläche mit dem umliegenden Siedlungsraum. Die Grünfläche ist ca. 2 ha groß, nach erfolgreicher Einbeziehung eines weiteren, derzeit gewerblich genutzten Privatgrundstücks beträgt die Gesamtgröße perspektivisch ca. 2,7 ha."

Es geht dabei um die Fa. RAKW, die am Bahndamm etwa ein Drittel der »perspektivischen Grünfläche« nach wie vor gewerblich nutzt.

Weiter heißt es:

"In der schalltechnischen Vorabuntersuchung wird aufgezeigt, dass die Freifläche entlang der Bahntrasse nach Reaktivierung des S-Bahn-Betriebes einer so hohen Lärmbelastung ausgesetzt sein wird, dass dort nur mit einer minderen Aufenthaltsqualität gerechnet werden kann."

Diese Belastung ist auf Seite 23 näher ausgeführt:

"Wird bei der Betrachtung der Betrieb der S-Bahn unterstellt, (...) ist im unmittelbar angrenzenden Bereich von einem erzeugten Lärmpegel von bis zu 74 dB(A) auszugehen."

Dies überschreitet den Immissionsrichtwert nach TA Lärm für Industriegebiete um 40

Prozent.

Die stadträumliche Wegebeziehung - dargestellt durch eine grau gestrichelte Pfeillinie - soll in Ost-West-Richtung in der Verlängerung der Straße am Schaltwerk beginnen, die Grünfläche im Süden begrenzen und im Westen zwischen einem der Hochpunkte im Norden und dem Aldimarkt im Süden an die Paulsternstraße anschließen. Im Begleitplan zum Rahmenplan Verkehrserschließung Rad- / Fußverkehr / ÖPNV (Abb. 20) auf Seite 73 der Erläuterung ist sogar eine Busverbindung angedacht.

Im Widerspruch dazu steht die klare Aussage eines Siemensmitarbeiters bei der Vorstellung der 3D-Variante des Rahmenplans am 19.10.2020 in der Berliner Abendschau (RBB), wonach die Bereiche industrieller Nutzung (blaugrau) aus Sicherheitsgründen eingezäunt werden müssen, was Projektverantwortliche von Siemens in den letzten 18 Monaten auch immer wieder öffentlich betont haben - und was auch nachvollziehbar ist.

Überdies würde diese »stadträumliche Wegebeziehung« nördlich am Prüffeld vorbeiführen, wo im Falle von Prüfungsvorgängen - speziell bei Prüfungen im Freien - Lärmlasten auftreten, die noch ermittelt werden müssen, aber wohl eher in den Bereich Fluglärm einzuordnen sind, werden sie doch von Mietern in 500 m entfernten Wohngebäuden **hinter dem Bahndamm** als stark belästigend wahrgenommen.

Damit nicht genug: Siemensmitarbeiter berichten, dass in diesen Prüffällen auch mit stark elektromagnetischer Strahlung zu rechnen ist, sodass z.B. Träger von Herzschrittmachern auf jeden Fall fernzuhalten sind.

Zur zweiten ausgewiesenen Grünfläche heißt es auf Seite 97:

"Die Grünfläche an der Nonnendammallee südlich der Schaltwerkhallen (Bestandsfläche mit sportlichen Aktivitätsflächen) ist aufgrund der hohen Schalleinträge der Nonnendammallee nicht als ruhiger Erholungsraum entwickelbar."

Mit anderen Worten: Grünflächen mit auch nur mittlerer Aufenthaltsqualität sind im Rahmenplan nicht ausgewiesen!

Die Lösung des Problems sollen die »multicodierten« stadträumlichen Freiflächen mit ihren Nutzungsvarianten »Erholung, Verkehr (?), Grün, Regenrückhaltung« bringen, deren größter Teil in der Wettbewerbsarbeit noch als »Boulevard« bezeichnet wurde, jetzt aber »Siemens-Strip« heißt. Von je einer Erschließungsfläche im Areal A (Wohnungsbau) und im Areal D (südlich der Nonnendammallee) abgesehen ist der »Siemens-Strip« - nach Abzug der Grünflächen mit minderer Aufenthaltsqualität (s.o.) - die einzige nutzbare Freifläche im Areal C, der Hauptentwicklungsfläche innerhalb des Rahmenplans.

Hierzu heißt es auf Seite 71 der Erläuterung:

"Für eine ca. 10.000 qm große der Mobilität dienende öffentliche Freifläche sollen die Prinzipien des »Shared Space« angewendet werden, d.h. der verträglichen Verkehrsabwicklung und dem barrierefreien Miteinander aller Straßenraumnutzungen. Die vorgesehenen Straßen- und Platzräume sollen entsprechend den sich tageszeitlich, wochentäglich und jahreszeitlich verändernden Nutzungsansprüchen unterschiedlich betrieben werden können."

Ein weiterer Absatz auf derselben Seite zur selben Fläche:

"Die Fahrten der Wirtschafts- und Lieferverkehre, der Pflege- und Sozialdienste, der Ver- und Entsorgung, sowie der Feuerwehr, Sicherheits- und Rettungsdienste

werden »perspektivisch« vernetzt, digital geleitet, erhalten Durchfahrt auf kurzem Wege und bei Bedarf vorreservierte Stellplätze."

Und weiter:

"Gemäß dem Mobilitätskonzept werden die Ruhenden Verkehre an den umliegenden Hauptverkehrsstraßen und somit in den Randbereichen des Stadtquartiers in Parkhäusern aufgenommen. Im »autoarmen« Quartier der kurzen Wege sind diese Parkhäuser Schnittstellen der Mobilität (mobility-hubs), bieten ergänzende Dienstleistungen sowie Abstell- und Lagerflächen und sind barrierefrei fußläufig erreichbar."

All dies verdeutlicht ein Konzept, dass für den »Siemens-Strip« vor allem eine verkehrliche Nutzung vorsieht, was nicht verwundert - ist es doch die Haupteinschließung sämtlicher Gebäude. Man kann sich die Nutzung nach den Prinzipien des »Shared Space« etwa vorstellen wie die Nutzungen in einer Fußgängerzone - nur mit Individualverkehr (speziell Radverkehr) sowie Wirtschaftsverkehr (zumindest mit Transportfahrzeugen). Und der Begriff »Erholung« kann hier wohl nur noch im Sinne einer gastronomische Nutzung verstanden werden.

»Grün« ist nach diesem Konzept nur in gemauerten Hochbeeten oder in Containern denkbar. In der Summe existiert im Areal C demzufolge keinerlei Erholungsfläche. Diesem Manco soll aber »perspektivisch« entgegengewirkt werden durch eine Anbindung des »Siemens-Strip«.

Hierzu auf Seite 70:

"Zudem wird das Quartierszentrum in östlicher Richtung über die zentral gelegene Parkfläche und die Straße am Schaltwerk mit dem östlich gelegenen Wohngebiet Siemensstadt und dem dortigen Wilhelm-von-Siemens-Park sowie dem Sport- und Freizeitzentrum verbunden."

Die »zentrale Parkfläche« wurde bereits vorstehend näher beschrieben und günstigstenfalls als Fläche minderer Aufenthaltsqualität klassifiziert. Die Straße am Schaltwerk wird zumindest solange Wirtschafts- und Lieferverkehr aufnehmen müssen, wie die »perspektivische« Erweiterung dieser »zentralen Parkfläche« zu Ungunsten der Fa. RAKW noch nicht realisiert werden konnte. Sie soll auf ca. 300 m parallel als fußläufige Verbindung zum Wilhelm-von-Siemens-Park dienen, wobei dafür noch der Rohrdamm überquert werden muss, der durch die Umnutzung des Plangebietes zusätzlich Verkehre aufnehmen muss - jedoch: diese Verbindung mag wenig attraktiv sein, aber sie existiert zumindest.

Das Sport- und Freizeitzentrum Siemensstadt liegt aber auf diesem Weg rund 1 km entfernt und außerhalb jeder Sichtbeziehung (Bahndamm), sodass eine Relevanz dieser Verbindung zu vernachlässigen ist.

Noch interessanter ist die Anbindung des »Siemens-Strip« in der westlichen Richtung, wie ebenfalls auf Seite 70 zu lesen ist:

"Perspektivisch soll in westlicher Richtung von der öffentlichen Freifläche "Reservoir" des Quartierszentrums aus das derzeitige Areal des Freizeit- und Fachmarktzentrums "Siemensstadt" Ecke Paulsternstraße/Nonnendammallee angebunden werden."

Gemeint ist wohl das »Einkaufszentrum Siemensstadtpark« (siehe Rahmenplan auf Seite 108), bei dem es sich um eine große öffentliche Parkplatz-, **nicht Park-**, fläche handelt, die überwiegend von Fachmärkten eingenommen wird und eine Erholungs-

qualität von nahe Null haben dürfte - auch eine Freifläche mit minderer Aufenthaltsqualität. Zudem besteht zwischen den existierenden Gebäuden des Fachmarktzentrums und der »abstrahierten« Gebäudeausweisung des Rahmenplans ein Konflikt, der nur durch Umplanung im Plangebiet oder durch Teilabriß im Fachmarktzentrum gelöst werden könnte.

Der Begriff »perspektivisch« scheint hier - wie in der gesamten Erläuterung - ein Euphemismus zu sein.

Fazit:

Grün- und Erholungsflächen sowie Freiflächen höherer Aufenthaltsqualität können im vorliegenden Rahmenplan bei allen Bemühungen nicht nachgewiesen werden, sind aber im Hinblick auf gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse unverzichtbar.

Ein Lösungsansatz könnte die Verpflichtung zur Schaffung umfangreicher, benutzbarer Dachbegrünungen und zur Pflanzung von Bäumen auf den Etagen (Pflanzbalkone) sowie zu intensiver Fassadenbegrünung sein.

Aufgrund der enormen baulichen Dichte und starken Bodenversiegelung wird das aber alleine nicht ausreichen, um eine umfassende Umplanung zu verhindern.

Eine Umnutzung und teilweise Verkehrsberuhigung der Nonnendammallee innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans könnte helfen, die Freifläche entlang der Nonnendammallee aufzuwerten und den Verkehrslärmeintrag deutlich zu vermindern.

Dasselbe gilt für einen Verzicht auf die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn, alternativ die Absenkung der Trasse zwischen den Bahnhöfen Siemensstadt und Gartenfeld.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Einwände zur »Erläuterung zum Bebauungskonzept« (Stand: 28.09.2020)

3. November 2020

4. Mobilität - Verkehr - Verbindungen

Auf den Seiten 50/51 der Erläuterung zum Bebauungskonzept für den Bebauungsplan 5-123 wird Bezug genommen auf die Wettbewerbsauslobung zum städtebaulichen Wettbewerb. Zwei Forderungen seien hier hervorgehoben:

"Das Gesamtareal soll gut mit der Umgebung vernetzt, als erlebbarer, kreativer und offener Ort revitalisiert werden." (Seite 50)

und:

"Das Quartier wird zum Showcase für eine autoarme/autofreie Stadt und Fahrradstadt mit Parken in Quartiersgaragen, autonomem Fahren und Sharing Diensten." (Seite 51)

Eine derartige Aufgabenstellung erfordert natürlich nicht nur die Analyse der Umgebung (Haselhorst und Siemensstadt), sondern auch eine Einbindung derselben in die Entwicklung planerischer Ideen insbesondere für den Verkehr über die Grenzen des Plangebietes hinaus und hinsichtlich der Einbettung des Plangebietes und seiner Umgebung in vorhandene Verkehrsströme bzw. deren zukünftige Lenkung. Beispielfhaft sei hier verwiesen auf eine Feststellung auf Seite 97 der Erläuterung:

"Die Grünfläche an der Nonnendammallee südlich der Schaltwerkhallen (Bestandsfläche mit sportlichen Aktivitätsflächen) ist aufgrund der hohen Schalleinträge der Nonnendammallee nicht als ruhiger Erholungsraum entwickelbar."

Dies ergibt sich aus der Aufgabenstellung (Beschränkung der Planungsaufgaben auf das Plangebiet) und ist somit nicht den Planern bzw. Wettbewerbssiegern anzulasten. Das Anliegen des Siemens-Konzerns für "zukunftsweisende Mobilität" kann so nicht ausreichend Berücksichtigung finden.

Im Kapitel »Entwicklung der Planungsüberlegungen« zitiert die Erläuterung auf Seite 35 aus dem StEP Verkehr 2025:

"Hierzu soll die in den Kreuzungsbereich Paulsternstraße/Nonnendammallee aus Richtung Süden einmündende Otternbuchtstraße (...) höher qualifiziert und baulich verlängert werden. Sie übernimmt die Funktion einer örtlichen Strassenverbindung (Stufe III) und soll in südliche Richtung das Gelände des Heizkraftwerks Reuter und die Spree queren, bis zum Wiesendamm verlängert, d.h. in diesem Abschnitt neu gebaut werden."

Zusammen mit der an anderer Stelle als Option erwähnten "vierstreifigen Entwicklung des Saatwinkler Damms Richtung A111" wird also nicht nur zur Erschließung benachbarter Wohnbaugebiete beigetragen, sondern auch eine Teilentlastung der Nonnendammallee im Plangebiet und darüber hinaus zumindest angedacht. Dies wird aber nicht ausreichen, weder um die Vernetzung mit der Umgebung positiv zu entwickeln, noch um autoarme Stadt, autonomes Fahren und Sharingpotenziale erkennbar werden zu lassen.

Hinzu kommt, dass die Nonnendammallee als Radschnellverbindung ausgewiesen und entwickelt werden soll. Hierzu heißt es auf Seite 36 der Erläuterung:

"In Berlin sollen in den nächsten Jahren mindestens 100 Kilometer Radschnellverbindungen entstehen, Aussagen hierzu finden sich in dem seit dem 05.07.2018 gültigen Mobilitätsgesetz. Die infrastrukturelle Qualität von Radschnellverbindungen ist sehr hoch. Sie besitzen breite, meist separate Wege, sind gut beleuchtet, bequem und bis auf wenige Ausnahmen ohne Stopp für die Radfahrenden zu befahren. In der Karte der priorisierten Radschnellverbindungen wird als Trasse 8 die Verbindung Nonnendammallee–Falkenseer Chaussee dargestellt."

Die Aufgabenstellung wird also erweitert:

- Vernetzung des Plangebietes mit der Umgebung
- innovative Mobilitätskonzepte
- plus: Einbindung einer überörtlichen Radschnellverbindung

Die Planungswerkstatt Neue Siemensstadt schlägt hierzu bereits seit Herbst 2019 mehrere Ergänzungen vor (www.neue-siemensstadt.de).

Zusätzlich zum vierstreifen Ausbau des Saatwinkler Damms mit Anbindung an die A 111 sollte die West-Ost-Trasse Motardstraße–Wohlrabedamm ebenfalls vierstreifig ausgebaut werden und über den Siemensdamm die A 100 bedienen. Ziel ist es, den kompletten »Fahrzeugtransit«, der ohne eigenes Ziel in Siemensstadt den Ortsteil durchquert, über die neue Verbindung Otternbuchtstraße–Paulsternstraße–Gartenfelder Straße (Nord-Süd-Trasse) auf eine nördliche Ost-West-Trasse (Saatwinkler Damm) und eine südliche Ost-West-Trasse (Motardstraße–Wohlrabedamm) aufzuteilen.

Dies soll ermöglichen, die Nonnendammallee zwischen dem Einkaufszentrum "Siemensstadt" im Westen und dem Einzelhandelszentrum am Siemensdamm im Osten so umzugestalten, dass folgende Nutzungen entstehen:

- Anliegerverkehr (Tempo 30) sowie Taxiverkehr und Buslinien (ggf. Busspur)
- teilweise Straßenbahntrasse
- Lieferverkehr für gewerbliche Anlieger (Tempo 30) mit Lieferzonen
- Benutzung für Feuerwehr, Sicherheits- und Rettungsdienste
- attraktive Fußwege mit Vorrang und Aufenthaltsqualität
- örtliche Fahrradstreifen mit Fahrradstellplätzen
- Radschnellverbindung in der Mitte des Straßenquerschnitts in Mitten eines Grünstreifen
- attraktive Zuwegungen zum Siemens-Campus
- Ladepunkte für Elektromobilität
- Stellflächen für Sharing-Angebote

Ferner sollen an den U-Bahnhöfen sogenannte Mobility-Hubs entstehen, die zum Umsteigen von der U-Bahn auf autonom fahrende, elektrisch betriebene Kleinstbussse (Siemens) für die »letzte Meile« einladen.

Hierbei ist in einer ersten Stufe an die U-Bahnhöfe Paulsternstraße (letzte Meile Richtung Haselhorst Ostteil+ Areal A des Plangebietes), Rohrdamm (letzte Meile Richtung Siemensstadt nördlich der Nonnendammallee + Areale C und C+ des Plangebietes) und Siemensdamm (letzte Meile Richtung Siemensstadt südlich der Nonnendammallee + Job-Center und Jugendberufsagentur) gedacht.

Erweiterungen in einer zweiten Stufe sind denkbar am Bahnhof Haselhorst (letzte Meile Richtung Haselhorst Westteil und Wasserstadt), am neuen Bahnhof Gartenfeld (letzte Meile in Richtung Insel Gartenfeld + Neubaugebiete am Saatwinkler Damm)

sowie ggf. am Bahnhof Halemweg in Charlottenburg-Nord zur Erschließung dieses Ortsteils mit innovativen Kleinstbussen der beschriebenen Art.

Eine Beeinträchtigung der verbleibenden gewerblich-industriellen Areale des Siemens-Konzerns wird es durch diese Maßnahmen nicht geben, weil das Areal B ohnehin über die Paulsternstraße betrieben wird und die Flächen zwischen den Arealen D und E auch über die Motardstraße erschlossen werden können, soweit das nicht ohnehin schon der Fall ist.

Dieses Konzept deckt sich mit den Aussagen zur Lärminderungsplanung auf Seite 38 der Erläuterung. Dort heißt es:

"Zunächst soll Verkehr vermieden (...), dann auf umweltschonende Verkehrsmittel (Fuß, Fahrrad, Bus, Straßenbahn, Bahn) verlagert und erst zuletzt sollen die Lärmwirkungen durch technische Maßnahmen vermindert werden."

Und schon auf Seite 36 wird hinsichtlich der Weiterentwicklung des Berliner Mobilitätsgesetzes klargestellt:

"Auch die Gesetzestexte für die Bausteine Wirtschaftsverkehr und intelligente Mobilität (Carsharing, Digitalisierung und andere Zukunftsthemen) werden derzeit erarbeitet."

Eine derartige Entwicklung der Nonnendammallee zu einer neuen Art von Boulevard würde nicht nur die Vernetzung mit den bestehenden Ortsteilen gewährleisten, die Gewerbetreibenden an der Nonnendammallee fördern und tatsächlich zum Showcase für moderne, intelligente Mobilität werden - zum Aushängeschild für Berlin und den Siemens-Konzern, es würde auch den Verkehrslärmeintrag speziell in die Flächen des Areals C des Plangebietes minimieren und so zu einer attraktiven Aufenthaltsqualität wenigstens der an der Nonnendammallee gelegenen Freiflächen beitragen und so Konflikte lösen helfen.

Fazit:

In der weiteren Entwicklung des Bebauungsplans - zum Teil parallel dazu - muss gewährleistet werden, dass die hier gemachten Vorschläge zumindest geprüft werden, weil sie das Gesamtvorhaben deutlich aufwerten und eine Vielzahl von Konflikten lösen können bzw. - wie gezeigt - eine Umsetzung der Projektziele erst ermöglichen.

Auf jeden Fall ist bei Festsetzungen darauf zu achten, dass entsprechende Maßnahmen in der Zukunft nicht durch das aktuelle Verfahren verunmöglicht werden.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Einwände zur »Erläuterung zum Baukonzept« (Stand: 28.09.2020)

3. November 2020

5. Zentren - Nahversorgung - Gewerbeentwicklung

Auf der Seite 34 der Erläuterung zum Baukonzept für den Bauplan 5-123 wird Bezug genommen auf den StEP Zentren 2030. Dort heißt es:

"In der hierarchisch gegliederten, polyzentralen Struktur Berlins wird für die Siemensstadt ein Ortsteilzentrum festgelegt, dieses liegt ca. 500 m östlich des Plangebietes an der Nonnendammallee/Siemensdamm."

Im folgenden Absatz werden bestehende Zentren aufgelistet:

"Die nächstgelegenen Stadtteilzentren befinden sich am Westlichen Kurfürstendamm (...), an der Turmstraße (...) und am Kurt-Schumacher-Platz (...). Die nächstgelegenen Hauptzentren sind die Altstadt Spandau (...), die Müllerstraße (...) und die Gorkistraße (...). Als Zentrumsbereich ist die City-West von der Wilmsdorfer Straße bis zum Kurfürstendamm (...) dargestellt. Das Einkaufszentrum an der Paulsternstraße Ecke Nonnendammallee ist als Fachmarkttagglomeration erfasst."

Nachstehend werden dann Handlungsempfehlungen für die Aufwertung des Ortsteilzentrums Siemensstadt aufgelistet.

Der Zentrumsbereich ist von der Siemensstadt und vom Plangebiet schnell erreichbar mit der U-Bahnlinie 7 (Bismarckstraße, Wilmsdorfer Straße, Adenauer Platz); dasselbe gilt für das Hauptzentrum Spandau (Altstadt, Rathaus Spandau). An die anderen Haupt- und Stadtteilzentren ist die Siemensstadt derzeit nicht angebunden. Das Einkaufszentrum »Siemensstadtpark« ist *"als Fachmarkttagglomeration erfasst"*, also nicht als Ortsteilzentrum. Unter Hinweis auf die Notwendigkeit einer Gewerbeflächenentwicklungsplanung stellt die Erläuterung auf Seite 46 klar:

"Eine bezirkliche Gewerbeentwicklungsplanung wurde bislang für den Standort des ehemaligen Flugplatzes Staaken beschlossen, für das Plangebiet liegt eine solche Planung nicht vor."

Und noch einmal auf Seite 34. Dort wird eingeleitet:

"Die Stärkung der städtischen Zentren ist eine vordringliche Aufgabe der StEP Zentren 2030. Konzepte und Leitlinien zur Zentrenentwicklung und Einzelhandelssteuerung sind dafür eine wichtige Grundlage."

Dies alles zusammengenommen bedeutet, dass der städtebaulichen Planung im Rahmen der Entwicklung des Plangebietes in mehrfacher Hinsicht hohe Bedeutung zukommt - nicht in der Entwicklung einer eigenen Bereichsentwicklungsplanung, das wäre zu viel verlangt, wohl aber schon in der Berücksichtigung von erkennbaren Entwicklungsnotwendigkeiten in dem Sinne, dass zukünftig anstehende städtebauliche Planungen nicht verunmöglicht bzw. konterkariert werden dürfen.

Was heißt das für die Bauleitplanung in den Bereichen Haselhorst - Siemensstadt - Siemens-Innovations-Campus?

Zum einen wird deutlich, dass die Idee einer Wiederinbetriebnahme der S-Bahn mit Verlängerung nach Hakenfelde und weiter ins Land Brandenburg der Zentrenentwicklung entgegenwirkt: das östliche Hauptzentrum von Berlin ist die Altstadt Spandau, deren weitere Entwicklung für den Bezirk von wesentlicher Bedeutung ist.

Die S-Bahn würde den einzelhandelsrelevanten Verkehr aber nicht als zusätzliche Kaufkraft in das Hauptzentrum Spandau lenken, sondern ins Ortsteilzentrum Siemensstadt (Wernerwerk) und mehr noch in den Zentrumsbereich City West und/oder zum Hauptbahnhof. In 2020 war zu erleben, wie schnell auch Hauptzentren durch Abzug größerer Einzelhandelsgeschäfte gefährdet werden können (Karstadt), sodass einer Stärkung der Altstadt Spandau eindeutig der Vorzug zu geben ist.

Im Ortsteil Haselhorst gibt es einen alt eingesessenen, gut funktionierenden und vielfältigen Einzelhandelsbereich an der Gartenfelder Straße nebst Haselhorster Damm, der auch soziale Infrastruktur beherbergt. Dieser Bereich funktioniert trotz seiner kleinteiligen Struktur wohl deshalb noch, weil die Paulsternstraße eine Art »Stadtschlucht« ist, die eine psychologische Grenze darstellt. Andernfalls hätten Aldi-Markt und Einkaufszentrum Siemensstadtpark vermutlich schon nachteilige Auswirkungen gehabt.

Das Ortsteilzentrum Siemensstadt am Siemensdamm ist deutlich in die Jahre gekommen; entsprechende Handlungsempfehlungen liegen bereits vor. Aber: auch hier könnte sich die Wiederinbetriebnahme der S-Bahn als teilweise nachteilig erweisen, wenn nämlich die Anwohner der neuen Wohnbaugebiete rund um den Bahnhof Gartenfeld die zwei Stationen ins Ortsteilzentrum Siemensstadt fahren (nach dessen Neugestaltung), statt in Haselhorst einkaufen zu gehen bzw. die soziale Infrastruktur zu nutzen.

Bei der weiteren Entwicklung der Baugebiete im und um das Plangebiet ist daher darauf zu achten, dass vorhandene Strukturen in der gewerblichen und sozialen Infrastruktur nicht vernachlässigt oder geschwächt werden, sondern stärker und attraktiver aus der städtebaulichen Entwicklung hervorgehen.

Das Plangebiet liegt ungefähr in der Mitte der Zentren der beiden Ortsteile und hat schon deshalb eine nicht zu unterschätzende Bedeutung für die ansässige Bevölkerung sowie für die neu hinzuziehenden Haushalte (ca. 8.000).

Die auf Seite 35 der Erläuterung ausgewiesenen Bedarfe nach StEP Zentren 2030 für das Plangebiet - speziell für die Areale A und C - sind jeweils:

- ***Kleiner Supermarkt / Lebensmittelgeschäft mit einer Verkaufsfläche von max. 875 qm***
- ***Biomarkt als alternative Nahversorgungsstruktur, mit einer Verkaufsfläche von ca. 625 qm***
- ***Potentiell flankierende Betriebe, wie eventuell eine Bäckerei.***

Die Planung dieser Einzelhandelsflächen muss die in der Nähe vorhandenen Angebote berücksichtigen, um einer Verdrängung entgegenzuwirken.

Auf Seite 32 heißt es zum Stadtentwicklungskonzept 2030 ferner:

"Um die starke Position Berlins in den Bereichen Wissenschaft, Technologie und Kreativwirtschaft zu stärken, werden attraktive, vielfältige und flexible Räume benötigt, etwa repräsentative Bürogebäude in zentrale Lage, smarte Unternehmen an der Schnittstelle zur Industrie 4.0 bis hin zu kleinen, preisgünstigen Starter-Büros im Szenekiez."

Auch das ist richtig, nur: einen Szenekiez kann man deshalb nicht planen, weil allein die Neubaukosten und die Bodenspekulation während der Planungsphase dafür Sorge tragen werden, dass die daraus resultierenden Mieten für »die Szene« nicht tragbar sind. Außerdem lassen Neuplanungen den erforderlichen Charme der sozialen Mischung vermissen.

Sowohl dieser Charme wie auch die bezahlbaren Mieten sind - noch - in der ursprünglichen Siemensstadt vorhanden, die damit eine notwendige Ergänzung für das Plangebiet sein könnte und sollte. Dies setzt allerdings eine entsprechende Vernetzung voraus.

Und die in der Regel für sogenannte Stadtumbaugebiete - wie jetzt auch Haselhorst und Siemensstadt einschließlich Areal A - gewünschte Aufwertung der Sozialstruktur setzt natürlich im Rahmen des Stadtumbaus vor allem die Berücksichtigung sozialer Infrastruktur und die Ansiedlung zusätzlicher Gewerbetreibender voraus.

Fazit:

Mit der von der Planungswerkstatt Neue Siemensstadt vorgeschlagenen

- Verlängerung der U-Bahnlinie 2 bis zum Bahnhof Gartenfeld,
- einem Abtragen des Bahndamms zwischen den ehemaligen Bahnhöfen Siemensstadt und Gartenfeld,
- einer zusätzlichen Erschließungstrasse - nicht für den Siemenscampus, sondern für die neuen Wohngebiete auf der alten, dann ebenerdigen S-Bahntrasse als Grünzug mit Fuß- und Radwegen neben einer neuen Straßenbahn nach Hakenfelde
- der Umleitung des Straßenverkehrs über Saatwinkler Damm und Motardstraße/ Wohlrabedamm
- und in der Folge der Entwicklung eines verkehrsberuhigten Boulevards auf der Nonnendammallee

ließe sich die Basis schaffen für eine Stadtteilentwicklung, die allen Anforderungen an moderne Stadtplanung - auch unter dem Gesichtspunkt der Klimaresilienz - entspricht. Und es ließe sich die Vernetzung des neuen und alten Stadtteils realisieren.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Einwände zur »Erläuterung zum Bebauungskonzept« (Stand: 28.09.2020)

3. November 2020

6. Wohnen - Gesundheit - Klima

Die grundlegende Frage ist, ob „Wohnen“ lediglich als notwendige Unterbringung von Menschen verstanden werden darf, aus der sich (in diesem Fall bereits durch Bodenwertsteigerung) kräftiger Gewinn erzielen lässt. Wir sind der Meinung, dass die Planung von Wohnraum zugleich die Planung von **Lebensraum** bedeutet, und „gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse“ in einem umfassenden Sinne verstanden werden müssen, in die einfließt, was uns Klimanotlage, Corona und die Entfremdung von grundlegenden natürlichen Existenzbedingungen lehren: Verfügbarkeit von intaktem/gesunden Boden, Wasser, Licht und Luft.

Die Revision eines alten Industriegebiets bietet dafür die Chance. Aber obwohl das Plangelände Wohn- und damit Lebensraum für fast 6.000 Menschen bieten soll und Wohnraum in der Funktionsverteilung mehr als ¼ der Flächen ausmachen wird, werden die Bedürfnisse der künftigen Bewohner jedoch einerseits den wirtschaftlichen Interessen von Siemens und andererseits der abwegigen Vision einer „Entwicklung des Standortes zu einem urbanen innerstädtischen Quartier“ (S. 8) mit „24/7-Vitalität“ (S. 50) untergeordnet. Dabei konzentriert sich die programmatische „Nutzungsmischung“ faktisch auf Areal C, da das Areal A im Norden in der Nutzung lediglich durch eine Kita sowie Einzelhandel/Dienstleistung für den täglichen Bedarf ergänzt wird.

Konkret kritisieren wir:

Areal A ist durch den Produktionsbereich Nord abgeschnitten vom Campus-Zentrum und vom Fachmarktzentrum Siemensstadt-Park, durch die Paulsternstraße (deren starke Verkehrsbelastung weiter zunehmen wird) vom Quartierszentrum Haselhorst, durch den S-Bahndamm vom unmittelbar benachbarten Siemens SportCentrum und vom möglicherweise künftigen S-Bahnhof Gartenfeld durch ein bisher nicht zugängliches privates Wohngelände. – Einzige gebietsinterne Durchwegung soll ein Weg entlang des Bahndamms werden, dessen Dimensionierung, genaue Führung und Eignung auch für mobilitätseingeschränkte Anwohner derzeit offen ist. Aus diesen Gründen ist es erforderlich, für das Areal A eine eigenständige Planung und Abwägung der verschiedenen Planungsfaktoren, insbesondere aber für Bebauungsdichte, Grün- und Freiflächenversorgung, soziale und Versorgungsinfrastruktur, Verkehr und ökologische Faktoren vorzunehmen.

Das **Areal A** erleidet im Süden die Lärmimmissionen der Produktionshallen und des Hochspannungsprüffeldes, im Westen der Paulsternstraße und im Osten des S-Bahn-Verkehrs. Die Rechtfertigung dafür, nach der es „nicht zu vermeiden“ sei, „dass sensible Nutzungen an die vorhandenen Lärmquellen heranrücken“ (S. 77) ist inakzeptabel, da es hier um Gesundheit und Wohlbefinden von sehr vielen Familien geht. Aber ja: Die Vermeidung ginge zu Lasten des zu erwartenden Ertrags der Fläche.

Das **Areal A** soll in einer Dichte bebaut werden, die zu einer erheblichen Überschreitung der vorgeschriebenen Geschossflächenzahl führt. Laut Rahmenplan soll diese im Areal A 2,4 betragen (gegenüber 1,5 als Maß für eine W2-Fläche). Auch die baurechtlich geforderten Abstandsflächen werden nicht eingehalten. Dabei wird sogar in der erneuten Überarbeitung des Flächennutzungsplans die Zuweisung als Wohnbaufläche W2 erläutert: „Diesem Dichtetyp sind überwiegend Zeilenbebauung mit drei bis fünf Geschossen und eine meist großzügige Durchgrünung zuzurechnen.“ (S. 27) Das Baukonzept sieht dagegen eine 6-7 geschossige Bebauung und einen 8-Geschosser vor. Von einer großzügigen Durchgrünung kann angesichts der notwendigen Erschließungsstraßen und -wege keine Rede sein. Die beiden vorhandenen Freiflächen („Quartiersplatz“, Kinderspielplatz) genügen allein quantitativ nicht dem Bedarf der Bewohner.

Dem Mangel ist nicht abzuhelfen mit dem Verweis auf Grün- und Freiflächen im Areal C. Diese sind, wie schon ausgeführt, durch ihre Lage jenseits der Produktionshallen und die Abgeschlossenheit des Gebiets keine Alternative.

Areal C: Auch in diesem Bereich genügt, nach eigenem Bekunden, das wohnungsnaher Grün- und Freiflächenangebot nicht den Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse, obwohl der zentrale Park (im Gegensatz zum „Energiepark“) von seiner Dimensionierung und Lage her das Potenzial für eine Erholungsfläche hat. Jedoch genügt hier nicht der Hinweis auf eine „perspektivische“ Größe (abhängig vom Ausgang der Verhandlungen mit einem privaten Grundstücksinhaber). Widerspruch gilt auch der Um-Interpretierung eines „multicodierten Stadtraums“ in Regenerations- und Erholungsfläche. Wenn etwa der „Siemens-Strip“ Teil der Erschließung des Quartiers ist (mit KfZ eingeschränkt befahrbar lt. Sektoralplan), so ist dies möglicherweise Beschäftigten in der Mittagspause oder Klienten des Einzelhandels zumutbar. Hier geht es jedoch um den Bedarf von Anwohnern, also auch Familien mit Kindern, Senioren oder Mobilitätseingeschränkten Menschen.

Auch Bewohnern des Areals C wird nur eine eingeschränkte Durchwegung angeboten. Während die Wegebeziehungen innerhalb des Areals positiv bewertet werden können, fehlt mit der Sackgasse am „Reservoir“ an der Grenze zum Einkaufszentrum ein wichtiger Ost-West-Durchgang, auch wenn „perspektivisch“ seine Öffnung angestrebt wird. Ein Gleiches gilt für die Durchgängigkeit des Weges am Bahndamm bis zum S-Bahnhof Gartenfeld. Ferner ist für die Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel eine öffentlich nutzbare, auch dem ÖPNV zur Verfügung stehende Wegführung am südlichen Rand der Produktionsanlage Nord wesentlich. Dies hat Siemens jedoch bereits wegen des zu sichernden Fabrikverkehrs ausgeschlossen.

Die Erreichbarkeit siedlungsnaher Grün- und Freiräume wird durch die Ausweitung der Straße am Schaltwerk als eine der uneingeschränkten Zufahrtmöglichkeiten zum Gelände erschwert. Die Straße erschließt darüber hinaus 2 Systemparkhäuser. Es handelt sich dabei bekanntlich um eine enge, zweispurige Straße, deren Aufnahmevermögen vor allem durch den Tunnel der S-Bahn definiert ist, und die außerdem Verkehr der Siedlung Rohrdamm aufnimmt. Durch die Nutzung als Zufahrt und durch die geplante Bebauung östlich der S-Bahn wird die Möglichkeit vertan, eine durchgängige Grünverbindung zwischen dem zentralen Park und dem Siemens-Park/Jungfernhaidenpark zu schaffen.

Keine ernst zu nehmenden Grün- und Freifläche ist der „Energiepark“, unmittelbar an der Nonnendammallee gelegen. Den Planern sei als Beleg für diese Aussage ein Aufenthalt dort empfohlen. Auch der Randbereich der S-Bahn ist dafür keine Option.

Das Bebauungskonzept vergibt auch die Chance, in dieser durch massive Flächenversiegelung gekennzeichneten Region klimarelevante, durchgängige naturnahe Grünverbindungen wiederherzustellen. Dabei hätte es diese Möglichkeit sowohl in der Nord-Süd-Achse zwischen Fauler Spree und dem geplanten zentralen Park gegeben als auch in der Ost-West-Achse zwischen Havel, Rohrbruchwiesen und dem Grünzug am alten Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal. Im Gegenteil werden im Bereich des Areals A (ehemalige Arbeitnehnergärten) „Böden besonderer Leistungsfähigkeit und hoher Schutzwürdigkeit neu versiegelt und Freiflächen in stadtklimatisch günstiger Situation bebaut“ (S. 90), so wird richtig aus der Erläuterung des FNP zitiert. Es wird dort auch auf die Vegetationsverluste und ihre Folgen für „die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und die Lebensraumausstattung“ ebd.) hingewiesen. Es muss daher als besonderes Manko bewertet werden, dass für die Öffentlichkeitsbeteiligung kein ausgearbeiteter Umweltbericht vorliegt, sondern lediglich eine Aufgabenbeschreibung. Auch die geplanten Maßnahmen zum Regenwassermanagement entziehen sich daher einer Beurteilung.

Fazit:

Wir sehen in dem vorliegenden Bebauungskonzept zentrale Aspekte für die Gewährleistung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse verletzt

- durch die geplante Bebauungsdichte (GFZ, Abstandsflächen),
- durch quantitativ unzureichende bzw. qualitativ fragwürdige wohnungsnahe Grün- und Freiflächen,
- durch Verkehrs- und Gewerbelärm, dem insbesondere im Areal A unzureichend und mit ausschließlich baulichen Maßnahmen begegnet wird.

Wir sehen eine gravierende Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität in der räumlichen Isolierung und unzureichenden Durchwegung insbesondere für die Bewohner des Areals A.

Wir kritisieren die fehlende Planungsbereitschaft für ausreichende und auch mit der Umgebung zusammenhängende Grünflächen und Habitate. Die klimatischen Auswirkungen von Bauriegeln und „Hochpunkten“ werden nicht berücksichtigt.

Dieser Plan kann so nicht beschlossen werden.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

Frühzeitige Bürgerbeteiligung

Einwände zur „Erläuterung zum Bebauungskonzept“ (Stand 28.09.2020)

4. November 2020

7. Stellungnahme der AG Soziale Infrastruktur/Bildung/Kultur zum Bebauungsplan 5-123 (Siemensstadt 2.0)

1. Geplante Flächen für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur

Da keine quantitativen Angaben zu den vorgesehenen Flächen angegeben sind, beziehen wir uns auf die 21.600m², die u.a. im Rahmen der online-Dialogveranstaltung zur Siemensstadt 2.0 am 27.10.2020 seitens der Verantwortlichen für die Kategorie „Soziale Infrastruktur und Sonderfunktionen“ kommuniziert wurden. Auf Nachfrage wurde von der Siemens AG mitgeteilt, dass unter Sonderfunktionen ein Konferenzzentrum des Konzerns und die Info-Box für die Nachbarschaft verstanden werden.

Vor dem Hintergrund, dass ein Konferenzzentrum einen nicht unerheblichen Anteil der avisierten Gesamtfläche einnehmen wird, ist davon auszugehen, dass die Fläche für Einrichtungen der sozialen Infrastruktur signifikant kleiner sein wird, als die Kategorie suggeriert. Dieses Vorgehen nehmen wir als in höchstem Maße irritierend und keinesfalls transparent wahr. Wir fordern hier eine klare Aussage der Firma Siemens dazu, welche Fläche wirklich der sozialen Infrastruktur zu Gute kommen soll. Konzerneigene Einrichtungen sollen zukünftig separat ausgewiesen werden und nicht als „Soziale Infrastruktur“ angerechnet werden.

Grundsätzlich muss die geplante Gesamtfläche der sozialen Infrastruktur den starken Anstieg der Einwohnerzahl des Sozialraums in den kommenden Jahren sowie den Umstand, dass bereits heute ein diesbezüglicher Fehlbedarf zu verzeichnen ist, berücksichtigen. Es ist perspektivisch von einer Verdoppelung der Einwohnerschaft auszugehen, d.h. 10000 bis 12000 Personen ziehen in den nächsten Jahren in den Stadtteil. Dieser Entwicklung ist aus unserer Sicht vorab Rechnung zu tragen.

Das Gesamtangebot von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur muss daher für den gesamten Ortsteil erheblich ausgeweitet werden. Es darf keine diesbezügliche Verengung auf das Gelände der Siemensstadt 2.0 geben. Zudem sind die Bedarfe auf alle Alters- und Zielgruppe auszurichten.

Die vorliegenden Planungen berücksichtigen fast ausschließlich verpflichtende Aufgaben und werden dem Gesamtbedarf nicht gerecht. Die Angaben aus dem Sozialen Infrastrukturkonzept für den Bezirk Spandau von Berlin (SIKo) aus dem Jahr 2017 sind überholt und als Planungsgrundlage nicht hilfreich, zumal diese Angaben selbst zum damaligen Zeitpunkt unvollständig waren. So wird etwa das Familienzentrum Rohrdamm in der Voltastraße sowie die Zweigstelle der Psychologischen Beratungsstelle in der Goebelstr. dort nicht aufgeführt.

2. Abstimmung der verschiedenen Planungskulissen in Siemensstadt und angrenzenden Räumen

Die Planungen der Siemens AG und des Senats im Rahmen des Projektes Siemensstadt 2.0 sowie das Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für das Gebiet Haselhorst / Siemensstadt müssen unbedingt zusammen gedacht und koordiniert werden. Nur so kann sichergestellt werden, dass Bedarfe richtig eingeschätzt und sinnvolle, aufeinander abgestimmte Entscheidungen i.S. der Bewohner*innen der betroffenen Sozialräume getroffen werden können. Hierbei müssen auch gesamtstädtische Entwicklungen (etwa im Bereich TXL) miteinbezogen werden.

Ein Nebeneinander verschiedener Planungen führt im besten Falle zu Ineffizienz und höheren Kosten, im schlimmsten Fall zu kaum zu korrigierenden Fehlentscheidungen mit Auswirkungen für die kommenden Jahrzehnte.

PLANUNGSWERKSTATT NEUE SIEMENSSTADT

3. Öffnung zum alten Kiez (Siemensstadt 1.0)

Die skizzierten Planungen der Siemensstadt 2.0 im Verhältnis zum gewachsenen Kiez der „alten Siemensstadt“ bewerten wir als unzureichend, um die gewünschte und wiederholt als Planungsziel kommunizierte architektonische und soziokulturelle Öffnung zu erreichen. Eine solche Öffnung ist auch unter sozialen Gesichtspunkten dringend geboten, um einen gemeinsamen Ortsteil zu schaffen und die geplanten Einrichtungen und Angebote der sozialen Infrastruktur auch für die alteingesessene Nachbarschaft leicht zugänglich zu machen. Hier verweisen wir auf die konkreten Anmerkungen zum Thema Verkehr/Mobilität.

Es muss das Ziel sein, ein neues Quartier zu schaffen, das zwar heterogen sein wird, aber trotzdem integrierend ist und die alteingesessene Bewohnerschaft mit den Bewohner*innen der Siemensstadt 2.0 zusammen bringt – egal ob jung oder alt, reich oder arm, digital oder analog, mit dem E-Roller oder dem Kinderwagen bzw. Rollator unterwegs. Die zu erwartende Heterogenität darf nicht zu sozialer Segregation führen!

4. Multifunktionsraum und Verbundstandort

Wir begrüßen es, dass die zahlreichen Wünsche nach einem großen Multifunktionsraum für Feste, Kulturveranstaltungen und nachbarschaftlichen Aktivitäten sowie nach einem Verbundstandort für diverse soziale Einrichtungen Eingang in den Planungsprozess gefunden haben und es hier bereits Gespräche der Siemens AG mit dem Bezirksamt Spandau gibt.

Hier wünschen wir uns neben einer quantitativ ausreichenden Planung die Berücksichtigung der Bedarfe verschiedener Nutzergruppen (s.o.).

5. Info-Box

Den Vorschlag der Initiative Kiez Siemensstadt, die geplante Info-Box zur Siemensstadt 2.0 nicht alleine durch die Siemens AG, sondern auch durch Akteure aus dem Kiez zu bespielen, begrüßen wir ausdrücklich.

6. Freiräume und qualifizierte Grünflächen

Um die Begegnung von Bewohner*innen und das Zusammenwachsen der Siemensstadt 2.0 mit dem existierenden Sozialraum zu fördern, werden qualifizierte Grünflächen sowie Freiräume für verschiedene Nutzungsprofile benötigt (qualitätsvolle Spielplätze, Grünflächen für Sport und Erholung, Sitzgelegenheiten, etc.), die für alle Bevölkerungsgruppen leicht und sicher zugänglich sind. Hier verweisen wir auf die existierenden Vorschläge in diesem Bereich.