



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

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

Stadtentwicklungsamt

Fachbereich Bau- und Wohnungsaufsicht

Yorckstraße 4-11

10965 Berlin

Berlin, den 25.08.2020

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die von Ihnen am 29.08.2019 erteilte Baugenehmigung zum Bauvorhaben „Edge East Side Berlin“ an der Warschauer Brücke legen wir Widerspruch ein und fordern die Aufhebung der Baugenehmigung.

Begründung:

Die Einsicht der Baugenehmigung (Herr Felix Just am 27.03.2020) hat erhebliche Mängel im Bereich der Verkehrs- und Umweltprüfung offenbar werden lassen, weshalb sich unser Naturschutzverband in seinen Beteiligungsrechten und sonstigen Belangen verletzt fühlt. Unser Verband hätte entsprechend über die vorhandenen Mängel im Bereich der Verkehrs- und Umweltprüfung als konkrete folgen des Bauvorhaben benachrichtigt werden müssen, es hätte nach § 70 BauO Bln – Beteiligung der Nachbarn und der Öffentlichkeit, eine Auslage der Bauvorlage stattfinden müssen sowie eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 5 UVPG. Durch die Vorlage unzureichender Unterlagen hat keine rechtlich haltbare Beteiligung der Verbände stattgefunden.

Gleichzeitig wurde trotz breiter öffentlicher Ablehnung des Hochhauses eine Befreiung gegenüber den Höhenfestsetzungen des Bebauungsplans V-3 um weitere sechs Meter Bauhöhe erlassen. Dies verstößt gegen den beschlossenen Bebauungsplan und ist deshalb rechtsfehlerhaft. Anstatt die vor einigen Jahren vom damaligen Bürgermeister Schulz verhandelte Herabzonierung des Hochhauses auf 100 Meter für die Grundstücksbewertung vorauszusetzen, wurde in der Baugenehmigung eine Überschreitung der laut B-Plan V-3 festgesetzten maximalen Bauhöhe von 172 Meter auf 178 Meter über Normalnull (NN) um sechs Meter zugelassen. Die zusätzlichen 6 Meter sind keine vollständig zurück gestaffelten Technikaufbauten, sondern Teil des stadtraumwirksamen Baukörpers.

In der Begründung zum Bebauungsplan V-3 wurde festgestellt, dass im Teilbereich Mk 1 „ein in sich geschlossener Block, in dem ein bis zu maximal knapp 137 m hohes Gebäude errichtet werden soll. Die Gebäudehöhe basiert auf dem städtebaulichen Konzept und nimmt Bezug auf das Allianz-Hochhaus an der Eisenbrücke. Das Hochhaus ist einer von insgesamt fünf Hochpunkten, die miteinander korrespondieren sowie das Plangebiet städtebaulich prägen und einfassen werden“¹.

Insgesamt wurde festgelegt, dass „die Gebäudeoberkante der Blockrandbebauung in einer Höhe von 26 m über Geländeneiveau ausgebildet werden“² und lediglich für „die fünf Hochhäuser sowie bestimmte Sockelbereiche und Anbauten von Gebäuden“³ Ausnahmen möglich seien. Hier wurde jedoch ausdrücklich beschrieben, dass für das Hochhaus im Teilbereich MK 1 eine Gesamthöhe von „172 m ü NHN“⁴ und eine Höhe des Gebäudes von „135,0 m bis 136,7 m“⁵ nicht überschritten werden darf. Ausdrücklich wurde festgehalten, dass „die Bis-Zahlen stellen dabei die durch die Festsetzungen sich ergebenden maximal zulässigen Höhen dar“⁶

Auch in der Begründung für den Punkt „Abstandsflächen“ wurde ausdrücklich noch einmal festgehalten, dass „im Teilbereich MK 1 [...] Baukörper mit max. 136,7 m Höhe zugelassen werden [sollen]“⁷. Mit der Überschreitung der jetzt geplanten Bauhöhe wird damit auch der

¹ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, Abteilung für Stadtentwicklung und Bauen, Amt für Stadtplanung und Vermessung, BEGRÜNDUNG - Gemäß § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches zum Bebauungsplan V – 3 für die Grundstücke Mühlenstraße 4–11, 31–33, eine Teilfläche des Grundstücks Mühlenstraße 12–30 und eine Teilfläche des Rummelsburger Platzes im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg, Ortsteil Friedrichshain, Endfassung März 2004, S. 39f.

² Ebd., S. 43

³ Ebd., S. 44

⁴ Ebd.

⁵ Ebd.

⁶ Ebd., S. 44

⁷ Ebd. S. 48.

sehr geringe Abstand des Baukörpers zur Warschauer Brücke, der in der Abstandsabwägung eine wichtige Rolle spielte, infrage gestellt.

Dies wirkt sich auch auf die Verschattung des Stadtbereiches aus. Die Befreiung bezüglich der Bauhöhe ist insofern abwegig, weil seit vielen Jahren über die Herabsetzung der Bauhöhe diskutiert wird, weil der Baukörper in der geplanten Dimension nicht gebietsverträglich ist.

Weiter ist es in keiner Weise sachgerecht, den nunmehr über 16 Jahre alten Bebauungsplan V-3 an seiner empfindlichsten und umstrittensten Stelle einfach umzusetzen, ohne die heutigen Gegebenheiten, die teilweise von den damaligen stark abweichen, neu heranzuziehen.

Die Warschauer Brücke wird heute von mehreren Millionen Menschen im Jahr begangen. Diese exorbitante Zunahme an Verkehr war bei der Vorlage des Bebauungsplanes nicht absehbar und muss deshalb bei einer heutigen Genehmigung berücksichtigt werden. Die Lösung des Problems notwendiger neuer Fußgänger- und Radfahrquerungen auf der Brücke zum S-Bahnhof Warschauer Straße hätte im Zuge der Stellungnahme Verkehr eingefordert werden müssen. Im Bereich Verkehr der Baugenehmigung fehlt der Aspekt Fußgängerverkehr völlig. Damit ist die Genehmigung des Bauvorhabens in seiner jetzigen Form rechtsfehlerhaft.

Bereits in der Stellungnahme der Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V. vom 14.01.2003 wurde festgestellt, dass die „Einschätzung der geregelten Verkehrssituation innerhalb des Plangebietes [...] als zu optimistisch bewertet“⁸ werden müsse.

Ohne die Prüfung und Einforderungen im Zuge des Bauantragsverfahrens für eine verbindliche Schaffung eines weiteren Zugangs zum S-Bahnhof Warschauer Straße (Treppenanlage mit Aufzügen) auch von der Westseite der Warschauer Brücke ist eine sichere Verkehrsführung der zusätzlich zu erwartenden Verkehrsteilnehmer*innen durch den Bau des Hochhauses in keiner Weise sicherzustellen. Viele S-Bahnhöfe sind von beiden Seiten der Brücken erschlossen (z.B. Westhafen, Beusselstraße), obwohl dort nur ein Bruchteil des Verkehrs vorherrscht. Die vorhandene Treppenanlage unter der Warschauer Brücke als Zugang zum S-Bahnhof reicht hierfür in keiner Weise aus, da sie nicht die Brückenebene des Hochhauszugangs erschließt. Sie löst somit nicht das Problem auf der Brücke. Zudem erscheint der Bahnhofsneubau vor dem Hintergrund der Verkehrsprognose (Fußgänger) nach Fertigstellung aller neuen Nutzungen - 700.000 m² BGF allein auf dem Anschutz-Areal, von denen erst die Hälfte fertig gestellt sind - als unterdimensioniert. Das gilt in besonderem Maße auch für die heute schon zeitweise völlig überlastete Fußgängerüberquerung zum U-Bahnhof Warschauer Straße.

⁸ E. Backhaus, Berliner Landesarbeitsgemeinschaft Naturschutz e.V., Bebauungsplan V-3 in Friedrichshain-Kreuzberg – TÖB, 14.01.2003, S. 5.

Allein der Hauptmieter Amazon beabsichtigt im Edge-Hochhaus 3.500 Mitarbeiter*innen unterzubringen. Die zu erwartenden Zu- und Abgänge, auch durch die geplanten öffentlichen Nutzungen (Sockelgeschosse und Dachterrasse), sind mit der heutigen verkehrlichen Infrastruktur nicht darstellbar. Aus diesen Gründen sehen wir ein Hochhaus dieser Größe an dieser Stelle so wie genehmigt für den Fuß- und Radverkehr als unzureichend erschlossen an. Die positive Stellungnahme Verkehr muss aufgehoben und ein Verkehrskonzept für den nichtmotorisierten Verkehr nachgefordert werden. In der „Begründung gemäß § 9 Abs. 8 des Baugesetzbuches zum Bebauungsplan V – 3“ wurde bereits schon abgewogen, dass im Planwerk Innenstadt „als zusätzliche Spreequerungen [...] die Brommybrücke und eine weitere Fußgänger-/ Tram-Brücke in Höhe der Manteuffelstraße bzw. der Straße der Pariser Kommune vorgesehen [sind], um die Verbindung der beiden Ortsteile Kreuzberg und Friedrichshain zu verbessern“⁹.

Im Bauantragsverfahren hätte es zudem vertiefende Untersuchungen zu den Umweltaspekten Stadtklima und Windströmungen geben müssen. Der über 16 Jahre alte Bebauungsplan V-3 ging damals von anderen stadtklimatischen Bedingungen als den heute vorherrschenden aus und hat in keiner Weise den heute bereits vorhandenen Klimawandel berücksichtigt. So gab es damals noch nicht die 2019 vom Berliner Senat beschlossene „Klimanotlage“. Einem diesbezüglichen Klimavorbehalt wird das Hochhaus in keiner Weise gerecht. Klimaschutz und die Anpassung an die Folgen des Klimawandels „gehören aber zu den städtebaulichen Leitbildern, die dazu beitragen sollen, ‚eine menschenwürdige Umwelt zu sichern, die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen sowie den Klimaschutz und die Klimaanpassung, insbesondere auch in der Stadtentwicklung, zu fördern‘. Das bedeutet, dass die Gemeinden diese Zielvorgaben bei der Aufstellung von Flächennutzungs- oder Bebauungsplänen und im Rahmen von städtebaulichen Verträgen mit privaten Vorhabenträgern einzubeziehen und zu berücksichtigen haben.“¹⁰

Eine besondere Betrachtung hätten Starkwindereignisse im Bereich am Hochhaussockel bedurft. Die Dimension des geplanten Hochhauses lässt verstärkte „Hochhauswinde“, eine erhöhte Turbulenz durch Umströmungs- und Düseneffekten erwarten, die im Bereich der offenen Erschließungsebene und Warschauer Brücke zu gefährlichen Situationen führen können. Für die städtebauliche Planungspraxis ist die Berücksichtigung der „Einflüsse von Hochhäusern auf das lokale Windfeld unabdingbar, da sie entscheidende Auswirkungen auf, die aufenthalts- und Wohnumfeldqualität in den betroffenen Stadtteilen haben“¹¹. Gerade

⁹ Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg von Berlin, a.a.O. S. 13.

¹⁰ Öffentliches Baurecht, in: Umweltbundesamt, 21.10.2019, siehe: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/umweltrecht/umweltschutz-im-fachrecht/oeffentliches-baurecht#bauleitplanung>

¹¹ Joachim Schmalz, Entwicklung von Planungskriterien zur Vermeidung unerwünschter Windgeschwindigkeiten in den Freiräumen von Wohngebieten mit hoher städtebaulicher Dichte, Dissertation an der Technischen Universität Berlin, 1977, zitiert von: Uwe Wahl, Ökologische Aspekte von Hochhäusern, in: Marianne Rodenstein (Hrsg.), Hochhäuser in Deutschland. Zukunft oder Ruin der Städte?, Springer Fachmedien

freistehende Hochhaussolitäre, die außergewöhnlich hoch sind, erzeugen den sog. „Monroe-Effekt“¹². „Diese Turbulenzen und Wirbelzonen sind gerade bei Hochhäusern im Erdgeschoss so stark, daß diese Zonen teilweise kaum mehr begangen werden können (Monroe-Effekt)“¹³. Bereits das wesentlich niedrigere Allianz-Hochhaus an der Eisenbrücke führt trotz größeren Abstands zum Fuß- und Radweg zu starken Windereignissen, die insbesondere den Fußgänger- und Radverkehr gefährden. Die Situation auf Brücken verstärkt die Gefahr von Starkwinden und die Gefahr schwerer Unfälle. Hier muss eine gutachterliche Untersuchung eingefordert werden sowie eine bauliche Berücksichtigung der Windströmungen. Auch die Auswirkungen auf das Stadtklima muss heute neu untersucht werden.

Ebenfalls nicht untersucht wurde die enorme Verschattungswirkung des Hochhausbaukörpers. In Zusammenhang mit den Windströmungen wird die Qualität des Stadtraumes stark herabgesetzt, es entstehen kalte und zugige Areale. Städtebaulich wird der ohnehin als Engstelle empfundene Bereich durch den Baukörper noch weiter zerstört, er ist maßlos überdimensioniert in Bezug auf seine Umgebung.

Aufgrund der beschriebenen Entwicklungen erwarten wir die Nachreichung eines Verschattungsgutachtens als Grundlage für eine sachgerechte Entscheidung für den Bau eines Hauses an diesem Ort. Im Resultat ist die Höhe des Hochhauses auf eine stadtraumverträgliche Dimension zu reduzieren. Die Befreiung zur Überschreitung der zulässigen Bauhöhe des B-Plans V-3 muss zurückgenommen werden.

Obwohl im städtebaulichen Vertrag ein Wettbewerb für das betreffende Baufeld MK1 vereinbart ist, gab es nur ein Gutachterverfahren in Form eines einwöchigen Schnellverfahrens mit drei eingeladenen Architekturbüros. Dieses Verfahren entspricht nicht den Wettbewerbsbestimmungen und ist dadurch nichtig.

Laut Akten wurde der Bauantrag am 26.8.2019 als vollständig erachtet. Man hätte für die Erteilung der Baugenehmigung nach Berliner Bauordnung einen Monat Zeit gehabt. Dennoch wurde das umstrittene Hochhaus bereits drei Tage später, am 29.08.2019 genehmigt. Das ist insofern zu beanstanden, als dass das Baukollegium das Projekt zur Wiedervorlage auf der Tagesordnung am 23.09.2019 hatte und die verfestigte Kritik der Senatsverwaltung am Hochhausprojekt durch die vorzeitige Baugenehmigung ins Leere laufen musste.

Laut Aktenlage war der Bauantrag zum 26.8.2019 nicht vollständig und die Baugenehmigung muss zurückgezogen werden. Die schweren Bedenken der Bundeswehr bezüglich der Luftraumüberwachung wurden nicht berücksichtigt. Es fehlte die Prüfstatik im Bauantrag und der Mangel der Baukörperanordnung, die sich nicht an das Wettbewerbsergebnis hält, wurde

Wiesbaden, 2000, S. 108; siehe auch: Bridgewater Place puts 'wings' in place to block wind, in: BBC News, 13.10.2017, siehe: <https://www.bbc.com/news/uk-england-leeds-41608461>.

¹² O.A., Widrige Wirbel, in Der Spiegel, 26.04.1971, siehe: <https://www.spiegel.de/spiegel/print/d-43257852.html>

¹³ Klaus Endrullat/Peter Epinatjeff/ Dieter Petzold/ Hubertus Protz, Wärmetechnik, Springer-Verlag, S. 16.

nicht beseitigt. Die Bedenken des Baukollegiums wurden nicht durch Planungsänderungen ausgeräumt. Zudem fehlten die in dieser Widerspruchsbegründung als notwendig aufgeführten Umweltbegutachtungen. Die positive Stellungnahme Verkehr sehen wir als rechtsfehlerhaft an. Es müssen weitere verkehrsplanerische Maßnahmen durchgeführt werden.

Als Natur- und Umweltverband mit einem Standort in der Warschauer Straße sehen wir uns den Aspekten des Stadtteils als Umweltraum als besonders verpflichtet an. Das geplante Vorhaben übt auf die Umgebung eine erdrückende Wirkung aus. Wir machen uns ernsthafte Sorgen über die negativen Auswirkungen des „höchsten Hochhauses Berlins“ an dieser Engstelle. Das öffentliche Interesse an einer Revision der Planungen ist groß.

Mit freundlichen Grüßen



Uwe Hiks
NaturFreunde Berlin