

Protokoll der Betroffenenrats-Sitzung Lehrter Straße (BRL) vom 3.4.2018

Anwesend: U. Breitbach, D. Schamberger, R. Scholz, J. Schwenzel, I. Staehle, S. Torka, R. u. A. Weise, B. Wierer; O. Klautke (BA Mitte, Umwelt + Natur),
entschuldigt: S. Born, R. Landmesser, M. Raasch, G. Sperr, U. Stockmar.

TOPs:

- 1) Verabschiedung des Protokolls der letzten BRL-Sitzung
- 2) Bodensanierung östlich Lehrter Straße 6 – Vereinbarung Senat, Bezirk, Deutsche Bahn – Zeitplanung – Verschiebung Bau des bahnbegleitenden Döberitzer Grünzugs
- 3) Aktuelles aus der Lehrter Straße und Umgebung
- 4) Aktuelles zum QM-Gebiet Moabit-Ost
- 5) Aktuelles aus Moabit
- 6) Verschiedenes und Termine
- 7) Festlegung der Themen und Termin für die nächste Betroffenenratssitzung

TOP 1) Verabschiedung des Protokolls der letzten BRL-Sitzung

Das März-Protokoll wird mit diversen Änderungen der Bauleiter für den Degewo-Neubau verabschiedet (im Netz unter: <http://www.lehrter-strasse-berlin.net/betroffenerrat>).

TOP 2) Bodensanierung östlich Lehrter Straße 6 – Vereinbarung Senat, Bezirk, Deutsche Bahn – Zeitplanung – Verschiebung Bau des bahnbegleitenden Döberitzer Grünzugs (Gast: Olaf Klautke, Bezirksamt Mitte, Amt für Umwelt- und Naturschutz)

J. Schwenzel begrüßt O. Klautke und erklärt, dass Herr Graichen und Frau Dr. Müller als Vertreter der Deutschen Bahn (DB) ebenfalls eingeladen waren, jedoch wegen Urlaub ihre Teilnahme abgesagt haben.

O. Klautke erklärt, dass das vorgesehene Bodensanierungs-Verfahren, zumindest was den ersten Sanierungsschritt betrifft, bei der Betroffenenratssitzung von Juli 2017 bereits ausführlich vorgestellt worden war. Dass die Sanierung nicht – wie eigentlich vorgesehen – im vergangenen Winter bereits durchgeführt wurde, hänge an der DB.

Grundsätzlich stellt er fest, dass die Sanierung der Bodenkontamination durch das frühere Gaswerk ein langwieriger Fall ist. Schon im Planungsverfahren für den Bau der „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich“ erfolgte eine Sanierungsanordnung für diesen Bereich. Ein zusätzliches Hindernis sind die zur Stabilisierung der Tunnelbauwerke beim Bau angelegten Bodenanker, die dort verblieben sind, da sich keiner festlegen wollte, dass es kein Problem gibt, wenn sie entfernt werden.

Das Umwelt- und Naturschutzamt ist mit dem **Verfahren der Großlochbohrung** (wie bereits vorgestellt) einverstanden. Dieses wurde bereits an der Heidestraße bei der Schwellentränk-anstalt erfolgreich eingesetzt. Jedoch habe die DB im Herbst 2017 noch nicht geklärt, wie in der Phase 2 vorgegangen werden solle. Deshalb hätte das Bezirksamt noch keinen öffentlich rechtlichen Vertrag über die gesamte Sanierung abschließen können. Ein Knackpunkt seien die **Sanierungszielwerte**. Es ist klar, dass auch nach der Sanierung eine Restbelastung bestehen wird, d.h. Schadstoffbelastungen nicht vollständig entfernt werden können.

Nach Meinung des Bezirksamts hätte es für die Durchführung der Phase 1 im Winter 2017/18 keinen öffentlich-rechtlichen Vertrag gebraucht. Doch für die DB sei das wohl notwendig gewesen, da ohne den Vertrag der DB-Vorstand die Mittel zur Sanierung nicht zur Verfügung stellt.

Im **Februar 2018 hat eine Sitzung mit allen Beteiligten**, auch der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, stattgefunden, in der man die Eckpunkte festgelegt habe. Die DB wisse jetzt, welchen Zustand sie herstellen muss. Vorschläge für den Vertrag werden

erarbeitet.

Bereits im Sommer 2019 sollen die Flächen für den Döberitzer Grünzug an die Grün Berlin GmbH übergeben werden.

– **Nachfragen und Diskussion** –

R. Scholz fragt nach der Beauftragung der Gutachter von **BOSS Consult** aus Stuttgart.

O. Klautke bestätigt, dass die Gutachter von der DB beauftragt werden. Das Umweltamt habe gute Erfahrungen mit dieser Firma gemacht. Sie war auch bei der Bodensanierung auf dem Baugelände der Groth Gruppe dabei.

Im Fall der Großlochbohrung an der Heidestraße musste der Boden 20 Meter tief ausgetauscht werden, tiefer als ursprünglich gedacht. Teer dringt tief in den Boden ein. Für eine solche Bohrung wird eine große Fläche benötigt. Östlich der Lehrter Straße 6 steht nicht so viel Fläche zur Verfügung.

J. Schwenzel fragt nach, wie lange die **Anlagen zur Nachbearbeitung** (Grundwasser-Waschanlagen und Kontrollbrunnen) noch laufen werden.

O. Klautke erklärt, dass er diese Frage noch nicht beantworten kann. Es sei schwierig an die unteren Bereiche heranzukommen. Zwar gäbe es heute einen erweiterten Kenntnisstand, doch sei die Sanierungsphase 2 noch in der Abstimmung und daher die Gesamtausführungsplanung noch nicht ganz fertig.

I. Staehle fragt nach der Rolle der **Grün Berlin GmbH**, einer Tochter des Landes Berlin, die verschiedene Grünanlagen auch betreiben. Wie wird das beim Döberitzer Grünzug sein?

O. Klautke erklärt, dass die Herstellung des Grünzugs durch die Grün Berlin beauftragt wird und die Vereinbarung zur Übergabe der Fläche sich darauf bezieht. Voraussichtlich werde der Grünzug danach an das Straßen- und Grünflächenamt Mitte abgegeben.

J. Schwenzel berichtet von Gerüchten, dass die Bahn die Bodenanker nach Herstellung der Tunnelbauwerke nicht mehr hätte finden können. Könne der **Zeitplan** eingehalten werden?

O. Klautke erklärt, dass die Verabredungen über den Sanierungsumfang getroffen sind und der öffentlich-rechtliche Vertrag in Arbeit ist. Die Sanierung könne im Herbst 2018 starten.

D. Schamberger fragt noch einmal konkret nach dem Konsens über die **Zielwerte**.

O. Klautke erklärt, dass die verhärteten Fronten aufgelöst wurden und die wichtigen Knackpunkte geklärt sind. Die DB habe die Langfristigkeit der Nachkontrollen akzeptiert.

Noch nicht geklärt sei, welches **ENA-Verfahren** (Enhanced natural attenuation = Unterstützung der vorhandenen biologischen Abbauprozesse, z.B. durch gezielte Zugabe von bestimmten Stoffen) zur Anwendung kommt. (Hier ein anschaulicher Beispiel-Link zum Verfahren: <http://www.gaswerk-sanierung.de/konkretes-sanierungsverfahren/sanierungsverfahren/>.)

Beim bereits vorgestellten Großbohrverfahren ist eine kleine Änderung Konsens, aber für die zweite Sanierungsstufe hakt es noch. Der Vertrag soll möglichst konkret formuliert sein.

Sicherungsmaßnahmen werden noch über mehrere Jahre notwendig sein, möglicherweise sogar ein **dauerhaftes Monitoring**. Die Fragestellung werden sog. „Abwehrbrunnen“ (Wasserförderung zum Schutz des Grundwassers) sein, d.h. wie mit schweren Stoffen, die nicht so mobil sind, umgegangen wird.

J. Schwenzel fragt nach den finanziellen Auswirkungen der Verschiebung und Änderung.

O. Klautke erklärt, dass die Kosten immer steigen, wenn man später mit der Sanierung anfängt. Es gäbe auch durchaus Engpässe, weil viele Industrie- und Bahnstandorte saniert werden müssen. Die Bodensanierung an der Europacity war eine große Herausforderung.

I. Staehle stellt fest, dass sie als direkte Anwohnerin sich auch für das „Oberirdische“ interessiert, d.h. wie ist es zu der **kompletten Abholzung der Fläche** gekommen?

O. Klautke erklärt, dass die Fläche für die Sanierungsmaßnahmen frei gemacht werden musste, weil eine Sanierung nur mit Baufreiheit möglich sei.

R. Scholz beruft sich darauf, dass BOSS Consult im Juli 2017 gesagt hätte, dass die Bäume am Zaun stehen bleiben könnten. Jetzt sind alle gefällt worden.

O. Klautke erklärt, dass die Baumfällung als vorbereitende Maßnahme der Sanierung notwendig war und verweist auf spätere Ersatzpflanzungen direkt am Ort, da eine neue Grünfläche entstehen wird. Im nächsten Jahr würde mit deren Bau begonnen.

R. Scholz ist empört, dass am 4. Juli 2017 gesagt wurde, dass nicht alle Bäume gefällt werden, aber bereits am 18. Juli 2017 der Antrag auf Ausnahmegenehmigung zur Fällung von der DB Netz gestellt wurde.

I. Staehle bekräftigt ihren Eindruck, dass sie als Anwohner hinters Licht geführt wurden.

Nach ihrem Kenntnisstand galt immer noch die Aussage von Herrn Thönnessen (Grün Berlin), dass einige Bäume stehen bleiben sollen. Deshalb habe sie einen Einspruch gegen die Ausnahmegenehmigung eingereicht, aber noch nicht einmal eine Antwort vom Amt erhalten.

O. Klautke erklärt, dass Anträge auf Ausnahmegenehmigung für Baumfällungen, die nur von den Eigentümern gestellt werden können, im Umweltamt geprüft werden. Anwohner und Nachbarn haben kein Widerspruchsrecht. Nur der Empfänger der Ausnahmegenehmigung, die in der Regel eine Berechnungsregelung für den Ausgleich nach dem Naturschutzrecht enthält, kann Widerspruch einlegen. Auf erneute Nachfrage erklärt er, dass es auch das Nachbarschaftsrechte gibt, die aber andere Dinge regeln (Zweige über den Zaun u.ä.). Er entschuldigt sich, dass das Amt nicht zeitnah reagiert hat und verspricht, dass eine Antwort auf den „Einspruch“ erfolgen wird.

J. Schwenzel kritisiert die fehlende Information der Anwohner im Vorfeld, die DB hätte wenigstens eine Woche vorher über die Fällungen informieren sollen.

I. Staehle erklärt, dass die Fällung unmittelbar nach der Genehmigung vorgenommen wurde, wie hätte der Eigentümer Einspruch erheben können?

O. Klautke erklärt, dass es einen begünstigenden und belastenden Verwaltungsakt gibt. Der Eigentümer hat ja den Antrag auf Fällgenehmigung gestellt und dann gefällt.

I. Staehle beklagt den Kahlschlag - es waren landschaftsprägende Bäume - und die unzureichende Kommunikation mit der DB, Grün Berlin, Bezirksamt und den Bürgern. Was kann getan werden, damit mündige Bürger Gehör finden?

O. Klautke erklärt erneut, dass die Altlasten beseitigt werden müssen um die Grünanlage herzustellen. Seit 1997 sei klar, dass die Altlasten raus müssen aus dem Boden.

B. Wierer erklärt, dass vielleicht Herr Thönnessen den Eindruck erweckt habe, dass nicht alle Bäume gefällt werden müssen, aber die verantwortliche Stelle entscheidet anders.

J. Schwenzel betont, dass die Grün Berlin eigentlich nichts mit der Bodensanierung zu tun habe. Es müsse aber festgestellt werden, dass es ein Defizit in der Kommunikation gab.

Darauf solle man in Zukunft achten.

R. und A. Weise erklären, dass sie ebenfalls betroffene Anwohner sind. Die Bäume seien fast in ihr Fenster gewachsen. Sie sind ebenfalls traurig über die Fällung, akzeptieren aber, dass es gemacht werden musste. Sie haben sich an der Umfrage des Betroffenenrats zu Wünschen für den Döberitzer Grünzug beteiligt und würden gerne erfahren, wie es weitergeht.

O. Klautke erklärt, dass die Sanierungsarbeiten mit dem Bodenaustausch voraussichtlich bis Mitte 2019 dauern. Die Nachsorgemaßnahmen (Brunnen und Bauwerke) müssen bei der Planung ins Landschaftskonzept eingearbeitet werden.

J. Schwenzel erklärt, dass die Planung von der Grün Berlin beauftragt werde. Die Fragebogenaktion sollte das vorbereiten. Grün Berlin wird eine Infoveranstaltung zu den Plänen machen, die eigentlich schon für Ende 2017 vorgesehen war. Es war auch besprochen, dass nach der Infoveranstaltung noch Änderungen eingearbeitet werden können. Zum neuen Zeitpunkt wird sich der Betroffenenrat mit Grün Berlin abstimmen. Allerdings habe er Zweifel,

wie groß die Bereitschaft für größere Änderungen der vorgestellten Pläne sei.

S. Torka schätzt, dass die Planung und der Bau des Grünzugs um etwa 1 Jahr verschoben ist.

I. Staehle fragt nach, warum dann jetzt der Kahlschlag notwendig war, es wäre noch ein Sommer mit zwitschernden Vögeln möglich gewesen. Füchse, Eichhörnchen und Fledermäuse werden auch noch erwähnt.

O. Klautke erklärt, dass dann erst wieder ab Oktober hätte gefällt werden können, aber der gesamte Winterzeitraum für den Bodenaustausch benötigt werde, vorher müssen die Baustelleneinrichtung aufgebaut werden.

D. Schamberger fragt nach der Bepflanzung und wie lange es etwa dauern wird bis die neu gepflanzten Bäume eine vergleichbare Größe haben.

O. Klautke kann dazu nichts sagen, da die Planung noch nicht existiert. Er verweist aber auf den Gleisdreieckpark, der von Grün Berlin gebaut wurde, wo nicht nur kleine Bäume gepflanzt wurden. Aber natürlich dauert es Jahrzehnte bis Bäume groß sind. Tiere siedeln sich wieder an und nicht immer funktioniert das wie geplant. Es wurden Ausstiegstellen für Biber in Köpenick und Spandau gebaut, jetzt haben sie den Großen Tiergarten und den Plötzensee erobert. Auch am Wullenweber-Ufer gibt es Schäden, da kann die Stimmung auch kippen.

– Nachfragen und Diskussion zu weiteren „Grünthemen“ –

J. Schwenzel spricht den **Neubau der Grünanlage am Nordhafen** an, die zu wenig Umweltqualität aufweist. Es fehlen ausreichend Sträucher mit Früchten für die Vögel. Festzustellen ist, dass die Landschaftsplaner vorrangig auf die Ästhetik achten und die Grünflächenämter mehr Wert auf Pflegeleichtigkeit legen als auf Naturschutz.

O. Klautke erklärt, dass für die Unterhaltung der Grünflächen nur ein begrenztes Budget und Mitarbeiter zur Verfügung stehen. Bis Ende 2016 wurden keine neuen Kollegen eingestellt. Das Bezirksamt hat sich Ziele für die nächsten Jahre gesetzt, eines davon ist, dass keine Grün- oder Freifläche aufgegeben werden soll. Zurzeit sei ein Konzept im Bezirksamt in Abstimmung, das dann in die BVV kommt. Sie seien froh, wenn neue Freiflächen dazu kommen. Außerdem stellt er fest, dass neue Gebiete von Tieren wieder erobert werden.

I. Staehle fragt nach dem **Abstand** des Neubaus des **Motel One** von den Balkonen der Lehrter Straße 1.

O. Klautke und Betroffenenratsmitglieder erklären, dass die Abstandsflächen eingehalten wurden, sie sind klein. Das Baurecht wurde entbürokratisiert.

J. Schwenzel spricht eine Diskussion im Stadtplanungsausschuss an, wo eine Grünfläche aus dem B-Plan-Gebiet herausgenommen werden sollte, weil angeblich ein 6stelliger Betrag mehr zu zahlen sei, wenn sie drin bleibt. Bezirksverordnete hatten sich kritisch dazu geäußert.

Dasselbe ist auch beim B-Plan der Groth Gruppe in der Lehrter Straße geschehen, wo im Laufe des B-Plan-Verfahrens Spielplatz und Freifläche aus dem Geltungsbereich herausgenommen wurden. Der Betroffenenrat hätte gerne gesehen, dass die Flächen durch einen B-Plan gesichert werden. Außerdem stellt er fest, dass mit dem Land Berlin viele schlechte Erfahrungen gemacht wurden, in die Grünflächenpflege wurde lange nicht mehr investiert.

O. Klautke stimmt zu, dass die rechtliche **Sicherung einer Grünfläche im B-Plan** definitiv das sicherste ist. Zurzeit nehmen die Flächenkonkurrenzen stark zu: Kita, Schule, Jugend, Senioren brauchen neue Flächen, es gibt einen Verteilungskampf um die Grundstücke, bei dem Grünflächen eher hinten an stehen.

J. Schwenzel kritisiert in diesem Zusammenhang, dass das Land Berlin bei der Planung der Heidestraße keine sozialen Vorhalteflächen durchgesetzt hat.

J. Schwenzel kritisiert in diesem Zusammenhang, dass noch vor ein paar Jahren der Ausgleich fehlender Freiflächen durch **Umgestaltung des Spielplatzes** im Geschichtspark Zellengefängnis planungsrechtlich abgenickt wurde.

O. Klautke stimmt zu, dass alle notwendigen Flächenbedarfe auf den Baugeländen verwirklicht werden sollten. Früher wären die Flächen nicht so knapp gewesen, da konnte man für eine Verbesserung bestehender Anlagen entscheiden.

J. Schwenzel erwähnt die Ausgleichskosten von 35.000 Euro für den seltenen Steinschmätzer.

TOP 3) Aktuelles aus der Lehrter Straße und Umgebung

Betroffenenratsgelder für 2017

S. Torka berichtet, dass die korrekte Abrechnung vom Stadtplanungsamt festgestellt wurde.

Parkplatz am südlichen Zebrastreifen

I. Staehle freut sich, dass die Seitentriebe des Baumes am Zebrastreifen abgeschnitten wurden. Damit hat sich die Sicht schon verbessert. Sie regt an, dass der Betroffenenrat ans Straßen- und Grünflächenamt schreibt, damit der erste Parkplatz aufgehoben wird, um die Sicht – insbesondere für Kinder – noch mehr zu verbessern.

Nordhafenbrücke

J. Schwenzel berichtet über verschiedene große Baumaßnahmen im Umfeld, die angekündigt wurden. Über die S-Bahn 21 (Umbenennung City-S-Bahn) siehe Protokoll von März 2018. Nach einem Sanierungsstau in den vergangenen etwa 20 Jahren wird jetzt wieder investiert. In der Präsentation „Berlins Infrastruktur zukunftssicher gestalten“ des Landes Berlin (Link: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/planung/download/Berlins_Infrastruktur.pdf) wird die geplante Sanierung der 1968-70 gebauten Nordhafenbrücke vorgestellt. Auf Folie 11 sind die Maßnahmen detailliert aufgelistet. Bauzeit: 1. Quartal 2019 bis 2. Quartal 2020, Kosten: 3,7 Mio. Euro.

Fußgängerbrücke Europacity

Auf Folie 16 die Fußgänger- und Radverkehrsbrücke über den Berlin-Spandauer-Schifffahrtskanal. Bauzeit: 3. Quartal 2018 bis 4. Quartal 2019, Kosten: 2,8 Mio. Euro.

Löwenbrücke im Großen Tiergarten

Auf Folie 15 die seit 2008 gesperrte und seit 2014 abgebaute historische Brücke wird vom 1.-4. Quartal 2019 für 1,3 Mio. Euro wieder aufgebaut.

Neubau der Uferbefestigung Wikinger Ufer

Auf Folie 32, Bauzeit: 3. Quartal 2018 bis 1. Quartal 2021, Kosten: 19,6 Mio. Euro. Dazu gibt es einen MoabitOnline-Artikel mit ausführlichen Informationen:

<http://www.moabitonline.de/27883> und Link zur Senatsverwaltung mit Fragen und Antworten: <https://www.berlin.de/senuvk/bauen/wasserbau/de/wikingerufer.shtml> .

Instandsetzung Humboldthafen, südöstliche Ecke

hat bereits begonnen (Folie 36). Bauzeit: 4. Quartal 2017 bis 2. Quartal 2019, Kosten: 2,8 Mio. Euro.

Vermietung Degewo Mittelbereich

Am Freitag, den 23. März hatte sich bei der Vermietung der ersten 40 neugebauten Sozialwohnungen (Baufeld B 1) eine lange Schlange gebildet. Link zur Präsentation der Degewo:

http://lehrter-strasse-berlin.net/dateien/lehrter-mittelbereich/20170926_Pr%C3%A4sDegewo_LehrterStra%C3%9FeA_B1.pdf

Fertigstellung Groth Bauten 1. Bauabschnitt

D. Schamberger fragt nach, wann die anderen Häuser im 1. Bauabschnitt fertiggestellt werden. Betroffenenratsmitglieder erklären, dass jeden Monat Blöcke fertiggestellt sein sollen. Für die Einzelheiten wird auf das Protokoll vom 26.9.2017 verwiesen. Die Mikroappartements im Hochhaus sollen erst im Juni 2020 fertig sein.

http://www.lehrter-strasse-berlin.net/dateien/BR-Lehrter_Protokolle/2017/BRL_Prot_2017-09-26.pdf

Parkplatzsituation vor der Blechkiste

B. Wierer spricht erneut (zuletzt im Feb. 2018) die Parkplatzsituation vor dem Neubau Lehrter Straße 57, Haus 6 an der Kruppstraße an. Der Betroffenenrat hat noch keine Antwort vom Straßen- und Grünflächenamt, wann die Fläche wieder freigegeben wird.

TOP 4) Aktuelles zum QM-Gebiet Moabit-Ost

entfällt

TOP 5) Aktuelles aus Moabit

entfällt

TOP 6) Verschiedenes und Termine

Tag der Städtebauförderung 5. Mai 2018

Es gibt verschiedene Führungen:

Auf der **Turmstraße** „Geschäftsstraße im Wandel“, 11 Uhr, Treffpunkt: Café am Park im Kleinen Tiergarten

Im **SportPark Poststadion**, 14:30 Uhr, Treffpunkt: Tribünengebäude

Einweihung „umgeplanter Weltbaum“, 18 Uhr, Stadtplatz Lehrter Straße neben Spielplatz

<http://www.moabionline.de/events/20284/fuehrungen-zum-tag-der-staedtebaufoerderung-am-5-mai-2018>

Sowie Film- und Videoveranstaltungen:

Bereits am **4. Mai** um 19 Uhr in der Zunftwirtschaft: Die Gentrifizierung bin ich. Beichte eines Finsterlings, danach Diskussion mit Andrej Holm.

Videoinstallation am 5. + 6. Mai ab 20 Uhr in der Krefelder Straße 1a.

TOP 7) Festlegung der Themen und Termin für die nächste Betroffenenratssitzung

Im Mai findet die Sitzung am 2. Dienstag, den 8. Mai statt. Es wird kein spezielles Thema vereinbart.