

Werkstattforum City West

Stichpunkte zur Bewertung der „Charta City West“ unter dem Schwerpunkt räumliche Planung / Nutzungskonzepte / Bauen (ohne den Bereich Mobilität) -

Von Franziska EB, Ansgar G. und Joachim S. Stand 11.8.2020

(Die rote Kennung markiert persönliche Bewertungen)

Zu den Inhalten:

1. Es ist offenbar, dass die Initiatoren als Gegenleistung für dieses Werkstattverfahren **maximale Bau- und Nutzungsrechte** haben wollen. Dabei geht es v.a. um den Bereich Karstadt / Rankestraße (Signa), um den Bereich Europacenter (Pepper), Abriss und Neubau am Hardenbergplatz (Unger?), Abriss und verdichteter Neubau an der Bhf. Zoo-Passage (siehe Charta City West 2040 S. 30 – bauliche Interventionen).
Anmerkung Ansgar: Hiermit stoßen die Investoren in eine Lücke, die durch mangelnde Planungsleistungen der Senatsverwaltung und der Bezirksverwaltung entstanden ist, ob Hochhausleitpläne, Masterplan City-West oder Bereichsentwicklungsplanung, die öffentliche Hand hat sich aus der Gestaltung über viele Jahre immer mehr zurückgezogen.
2. Allerdings sollen mit dem Werkstattverfahren auch der **Bezirk und der Senat zu innovativen Strategien** angetrieben werden in den Bereichen Mobilität, Attraktivität der öffentlichen Plätze, digitale Stadt-Vernetzung (Bezirks-App) und Baustoffrecycling. Diesen Impuls dürfen wir nicht ins Leere laufen lassen, sondern müssen wir grün als Rückenwind nutzen.
Ergänzung Joachim: ..., um zu erklären, welches Handeln tatsächlich erforderlich oder zu unterlassen wäre, um insbesondere die Klimaziele noch zu erreichen. Es werden allerdings auch sehr hohe Anforderungen an einen handlungsfähigen Bezirk gestellt!
Die **Gegenleistungen** für die Genehmigung hoch verdichteter Investoren-Projekte (Hochhäuser) sind vage beschrieben. Sie haben letztlich nur ein geringes Maß an Verpflichtung: „Als essentieller Bestandteil des Prozesses zur Leitbildentwicklung City West 2040 haben die Projekte den formulierten Zielen sowie der Präambel Rechnung zu tragen. Hier ist nicht zwingend ein vollumfänglicher Ansatz zu verfolgen, der jedes formulierte Ziel bedient. Gleichwohl sollen die Projekte den Zielen nicht wesentlich entgegenstehen.“
(S.31) Ergänzung Joachim: Wir müssen einfordern, zunächst die Erfordernis und den Nutzen von unmaßstäblichen, über das schon bestehende Baurecht hinausgehenden Investorenprojekten (z.B. Hochhäuser) zu prüfen und ggf. festzustellen, bevor begrenzte öffentliche Planungsressourcen darauf verwendet werden und sich dann Folgefragen nach Gegenleistungen für eigentlich unverträgliche und unnötige Vorhaben stellt. Gegenleistungen müssen generell eine echte Kompensation (auch) der negativen Klimawirkungen (CO2-Emission/graue Energien incl. der Errichtung der Gebäude!) zur Folge haben – nicht nur „grünes MakeUp“.
3. **Signa** hat im Rahmen der Sicherung der Karstadt-Filiale vom Senat bereits die Zusicherung, am Ku’damm ein bis zwei Hochhäuser zu bauen, die sich in die Bebauung am Breitscheidplatz „integrieren“. Hier ist die kommunale Planungshoheit verkauft worden und der Bezirk also schon geschwächt. (Zitat LOI: „in enger Zusammenarbeit mit dem Bezirk“)

Anmerkung Joachim: Das mag die Interpretation im Sinne von Signa sein, tatsächlich steht im Letter of Intent dazu, dass eine Nachverdichtung auf dem Grundstück „angestrebt“ und die „Entwicklung von ein bis zwei Hochpunkten“ im Rahmen eines Masterplans vorgesehen werde und es einen vorhabenbezogenen B-Plan geben soll. Hierüber hätte der Senat aber gar nicht zu beschließen, sondern das Abgeordnetenhaus

4. Städtebaulich geht es um drei „Interventionsräume“, die sich v.a. **VERTIKAL** entwickeln sollen: Der Bereich **Breitscheidplatz** (hinter dem die City-West sehr plötzlich endet), der **Ernst-Reuter-Platz** (Pepper) und der Bereich **Messe / ICC**. Durch die Vertikalentwicklung soll die „Horizontalentwicklung“ und die Nutzungsstruktur in den Bestandsgebieten der City West geschützt bleiben. In einem Rahmenplan sollen die Potenzialflächen für die Höhenentwicklung und „metropolitane Zeichen im großstädtischen Kontext“ festgelegt werden (Nr. 78 / 79). Die Charta befasst sich allerdings ausschließlich mit dem „Interventionsraum Breitscheidplatz“. **Ergänzung Joachim: Im Umfeld des Breitscheidplatzes soll – Signa zuliebe - mit der Charta der Block mit Karstadt, der Jahrzehntlang richtigerweise stadtstrukturell der für den Kudamm prägenden „Stadt des 19. Jahrhunderts“ zugeordnet wird, willkürlich in den Potenzialraum für eine vertikale (Hochhaus-)Verdichtung einbezogen werden.**
5. Die **neuen Bauvorhaben sollen nachhaltig und innovativ sein** mit Materialrecycling als bauliche Kreislaufwirtschaft, mit erneuerbaren Energien + Dachbegrünung etc. (Allerdings wird auch darauf verwiesen, dass da vieles von EU-Zertifizierungen abhängig ist.) **Hinweise Joachim: De facto geht es um Abriss und Neubau. Gleichzeitig ist der gewünschte Hochhausbau ohne massive Nutzung von Stahl und Beton gar nicht machbar und bleibt prinzipiell eine enorme CO2-Belastung, die den vorgegebenen Zielen widerspricht. Das bedeutendste Handlungsfeld zum Erreichen der Klimaziele (aber auch für die meisten andere Nachhaltigkeitsaspekte) ist die insbesondere energetische **Qualifizierung des Gebäudebestandes**, sowie dessen nachhaltige Nutzung. Zu Bestandserhalt und -entwicklung finden sich so gut wie keine Aussagen oder Verabredungen in der Charta.**
6. Für das weitere Bauen – auch und wohl v.a. im Bereich Breitscheidplatz – setzt die Charta auf **Nutzungsvielfalt** und auch auf hybride Nutzungen und Flexibilität, also nicht primär auf weitere Shoppingintensivierung. Dazu wird auf klare Trennung von öffentlichem und privatem Raum und auf öffentliche Plätze als konsumfreie Räume gesetzt. **Die Charta setzt sich aber nicht offensiv mit der sinkenden Nachfrage im stationären Einzelhandel auseinander. Sie benennt auch nicht konkrete Nutzungsziele für die gewünschten Hochhäuser. Allerdings sind die Forderungen nach neuen Verkehrskonzepten ebenso wie die Ambitionen zur Stärkung von Kultur und Wissenschaft Signale des objektiven Handlungsbedarfs.**
7. Die ökonomische „**Unique Selling Position**“ der City West soll stärker auf Messe, Forschung (v.a. Medizintechnik) und Bildung ausgerichtet werden mit einem „weiteren Wissenschaftsstandort am (im?) ICC“. (Pkt 52 bis 59 - Im Werkstattforum waren aber die Messe und die UdK gar nicht vertreten, die TU nur durch das Institut für Stadt- und Regionalplanung.)
8. Die City West (wer auch immer das ist) gibt der **Clubkultur** Raum und „gibt im Bereich Tanz dem **Staatsballett** ein festes Zuhause“, und stellt den Rest des Hauses interdisziplinär als „Kreativmaschine Charlottenburg“ mit Ateliers und Proberäumen zur Verfügung.“ (Pkt. 62 - 64) Darüber hinaus soll der Ku’damm (heute eine vierspurige Stellplatzanlage) zu einer Kulturmeile werden. **Franziska: Aber wo war die AG City West, als es um den Erhalt von Komödie und Theater am Ku’damm ging? (S.18)**
9. Ein besonderer Wunsch ist die „**Arkadisierung**“ von **Erdgeschosszonen** an öffentlichen Freiräumen und Plätzen oder die „Implementierung von Verschattungselementen im öffentlichen Raum und an den Fassaden von öffentlichen wie privaten Gebäuden“ (Pkt. 73 / 74). **Anmerkung: Verschattung dient hier offensichtlich nur als Vorwand zur Überbauung**

öffentlichen Straßenraums. Besser geeignete Schattenspendler mit zusätzlichem Nutzen wären z.B. mehr Bäume...

10. Widersprüchlich sind die Anforderungen an **die öffentlichen Plätze**, die einerseits als ruhige, konsumfreie Plätze und andererseits als mit Tribünen ausgestattet und mit einem **kuratierten Betreiberkonzept** bespielte Orte nutzbar gemacht und auch „arkadiisiert“ werden sollen. (S.23) Gemeint sind: Breitscheidplatz, Los Angeles Platz, Ernst-Reuter Pl., Steinpl., SavignyPl., Fasanenplatz, Ludwig-Kirch-Pl., Olivaer Pl., Karl-August.Pl., Klausenerpl., Mierendorff-Pl. Und Fehrbelliner Pl. (vgl. Plan auf S. 20) dies ist v.a. eine Anforderung an Land und Bezirk – neben der Verantwortung für alle Mobilitätskonzepte). **Hier gibt es speziellen Diskussionsbedarf, ob und wie weit wir wirklich das wiederholte Bespielen der öffentlichen Plätze und dafür ein Betreiberkonzept brauchen. wir sind dagegen (FEB und JS und AG)**
11. Hinzu kommt die **digitale Bespielung** (z.B. auch in den Ku'damm-Shuttles). Sinnvoll erscheint **eine Bezirks-App**, die Auskunft über behördliche Vorgänge und über Veranstaltungen etc. gibt **und schrittweise auch zu einer App für digitale Bürgerbeteiligung entwickelt werden kann**. Ebenso wie eine AG-City-App zu kommerziellen Informationen. Alles andere ist ein medialer Overkill. **(Ich möchte in der bewegten Stadt nicht auch noch von bewegter Bildwerbung gestresst werden. FEB)**

Zum Verfahren – hier wird das Werkstattforum arg übergriffig – siehe **Handlungsempfehlungen**, Städtebaulicher Rahmenplan, „Bekanntnis“ und Anlagen zum weiteren Verfahren (S.25 ff.):

12. **„Mit der Charta für die City West wird eine dauerhafte Selbstverpflichtung des Bezirkes für die Entwicklung der City West bis zum Jahr 2040 verabschiedet.“**
Und: „Aus den enthaltenen Zielen entwickeln sich für alle projektbezogenen Planungen seitens öffentlicher und privater Akteure und Akteurinnen in der City West Handlungsempfehlungen, die bindend sind und im Rahmen der Bauleitplanung, städtebaulichen Verträgen, Baugenehmigungsplanungen und anderen (neuen) Instrumenten, wie etwa dem Wohnungsbaufonds, rechtliche Wirkung entfalten.“ (vgl. s. 25 / 26 / 27)
Einerseits soll die Planungshoheit des Bezirks unberührt bleiben. Andererseits soll der Bezirk die entsprechende Rahmenplanung und den B-Plan für den Bereich Breitscheidplatz umsetzen – und zwar subito! (Was durch die Signa-Entscheidung bereits entschieden ist)
13. Obendrein soll die Umsetzung dieser Charta City West nicht durch die BVV sondern durch das Werkstattforum regelmäßig evaluiert und fortgeschrieben werden.
Anmerkung Ansgar Die Charta kann nur eine von vielen Grundlagen sein, auf der der Bezirk aufbaut, um einen eigenen Planungsprozess für die City-West und den Bezirk durchzuführen.

Fazit FEB: Ich halte es für eine Illusion zu meinen, wir könnten die Hochhausambitionen der Investoren verhindern. Der Letter of Intent zu Signa/Karstadt zeigt doch, wie schnell zwei Hochhäuser „genehmigt“ werden, ohne dass wir auch nur ein Gründach durchgesetzt haben...

Die Stellungnahmen von Baustadtrat Oliver Schruoffeneger vom 2.6.2020 und von den grünen BVV-Mitgliedern Jenny und Ansgar vom 29.Juni 2020 charakterisieren das Werkstattforum als wichtige Vorschläge und Ideensammlung und plädieren für eine Bürgerbeteiligung, die Anfang der nächsten WP zu Beschlussfassungen führt. Das sind sehr gute Antworten, die die inhaltlichen Impulse positiv bewerten, aber das Verfahren in die Hoheit des Bezirks überleiten. Dabei gilt es aber auch, diese Impulse grün nutzbar zu machen, den anderen Parteien Unterstützung abzuverlangen und das Ganze nicht verpuffen zu lassen.

Franziska Eichstädt-Bohlig, Joachim Schmitt, Ansgar Gusy – Stand 11.8.2020

Stichpunkte zur Bewertung der „Charta City West“ unter dem Schwerpunkt Mobilität – Alexander Kaas Elias

Das Werkstattforum schlägt für den Bereich der Charta City West einen Anteil von 10% für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vor. Das geht in die richtige Richtung und ist mehr, als wir von den Beteiligten noch vor wenigen Jahren gehört hätten. Nicht alle Punkte im Mobilitätsteil sind für mich nachvollziehbar oder unterstützenswert. Doch sollten wir dies nutzen, um die Mobilitätswende voranzubringen. Wenn es höchstens nur noch 10% MIV geben soll, brauchen wir keine neuen Parkhäuser oder Tiefgaragen und es wäre eher zu überlegen, wie wir die noch vorhandenen Parkhäuser oder Tiefgaragen in eine Nutzung überführen können, die dringender nötig ist, als Platz für private Kfz zu schaffen oder zu erhalten.

Den massiven Ausbau von Bahnen und Bussen teile ich bedingt, weil wir Grüne das Straßenbahnbündnis unterstützen, dass u.a. eine Straßenbahnbindung an den Bahnhof Zoo vorsieht. Der U-Bahnausbau hat aber keine Priorität - insbesondere keine kurzfristige, da hier auch Planungskräfte gebunden werden, die die Straßenbahn nötiger hat.

Eine attraktivere Radinfrastruktur hat die City West nötig, um so den Umstieg insbesondere aus dem MIV auf das Rad zu erhöhen. E-Lastenräder können zu dem kleinere Transporte sauber und leise übernehmen. Wenn im Straßenraum zukünftig zu Fuß Gehen, Fahrrad, Bus und Bahn Priorität haben, gibt es mehr Fläche für den den Umweltverbund aus den vier Verkehrsträgern. Darüber hinaus ist zu prüfen, wie der Lieferverkehr emissionsfrei erfolgen kann. Welche Orte zentrale Anlaufpunkte sein sollen, um mit möglichst wenig Fahrzeugen die Waren an das Ziel zu bringen, gehört für mich dazu. Ob das Areal der Charta City West 2040 allein 30.000 Fahrradabstellanlagen braucht, ist eine andere Frage. Mit dem Konzept Fahrradparken ist das Bezirksamt auf dem richtigen Weg, auch um Parkplätze für Pkw für Fahr- wie Lastenräder umzugestalten (<https://www.berlin.de/ba-charlottenburg-wilmersdorf/verwaltung/aemter/umwelt-und-naturschutzamt/klimaschutz/mobilitaet/artikel.899525.php>).

Die Drohnenlandeplätze sind für mich da noch ein Teil der Zukunft als dass sie jetzt umgesetzt werden müssen. Wenn sind vermutlich die zentralen Logistikorte eher die, wo wir sie vielleicht mal brauchen. Aber auf den Dächern brauchen wir auch Platz für Grün und Solarenergie brauchen, um klimaresistenter zu werden wie mehr Erneuerbare Energie zu erzeugen. Wir sind herausgefordert, wie wir Mobilität mit den jetzigen Mitteln klimaneutral gestalten, als dass wir auf System warten, wo noch nicht sicher ist, ob sie sich wirklich so durchsetzen. Zu lange wurde der Klimaschutz im Verkehr vernachlässigt, als jetzt auf System zu warten, die in zehn Jahren zum Einsatz kommen könnten. Dazu gehört für mich auch die Lehre aus der Corona-Pandemie, ob jede Arbeit, die nicht vor Ort ausgeführt werden muss, weiterhin jeden Arbeitstag im Büro oder in einem anderen Arbeitsplatz ausgeführt werden muss? Wenn nicht mehr alle Berufstätigen jeden Werktag morgens in die Stadt und abends wieder raus pendeln müssen, ist das ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung und zur Verkehrswende. Wenn dann die Fläche von Büros zukünftig anders, z.B. als Co-Workingspaces oder anders genutzt werden, sollte dies in die zukünftigen Planungen einfließen.

Alexander Kaas Elias