

Gedanken zum 09.11.2016

Im Jahre 1991 wurde durch Termin-Verfristung eine notwendige Übernahme vorliegender baurechtlicher Entscheidungen (Magistratsbeschlüsse mit Bebauungsplänen u.a. zu den Ostberliner Großwohnsiedlungen) in Bundesrecht durch das Berliner Abgeordnetenhaus versäumt. Dies geschah offenbar auch aus politischer Interesselosigkeit und nicht mangels städtebaulicher und rechtlicher Mängel dieser im Landesarchiv einsehbaren Dokumente (u.a. KMA-Karree in den Anlagen zur BVV-Drucksache 2147/IV, Einwohnerantrag, enthalten). Damit erhielt das gesamte Gebiet des ehemaligen Ostberlins den Status eines "unbeplanten Innenbereichs", welches nunmehr mittels Anwendung von §34 BauGB die ganz große Freiheit für erwünschte, leider aber auch **weniger** erwünschte Investoren werden konnte.

Aus bisher „funktionsnotwendigen Grün- und Freiflächen und baumbestandenen Spiel- und Stellplätzen“ wurden auf diese Weise "Baulücken und Brachflächen" der Nachverdichtung, sogar für einen so großflächigen "Stadtumbau Ost" in Friedrichshain-West als sog. Pilotprojekt für den gesamten Ostteil Berlins.

Der ganze administrative Vorgang ist heute eine bewusste, zutiefst undemokratische Entwürdigung der in den Berliner Großwohnsiedlungen der DDR wohnenden Bürger. Er ist städtebaulich gesehen ein Sozialabbau, z.B. durch Eliminierung von funktionsnotwendigen sowie dringend klimaschützenden Grünflächen einschließlich Kinderspielplätzen. Heute, nach mehr als 25 Jahren nach diesem historischen Versäumnis, ist dieser Vorgang eine immer unzeitgemäßere Aufrechterhaltung der politisch-historischen Trennung zwischen den ehemals Ost- und West-Berlinern. Ähnlich wie bei den Ost-Renten und Ost-Tarifen sollten jetzt in der R2G-Koalition baurechtliche Annäherungen zwischen Ost- und Westteil Berlins organisiert werden.

Wie es auf dem Weg des Wohnungsbaus in Berlin weitergehen muss, ist klar aus dem „**Bericht der Baukostensenkungskommission im Rahmen des Bündnisses für bezahlbares Wohnen und Bauen, Endbericht Nov. 2015, des Forschungsprogramms 'Zukunft Bau' des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau...(BMUB)**“ zu erfahren.

Die für die heutigen Berliner Steigerungsraten des Wohnungsbaus erforderlichen baupolitischen Maßstäbe liegen im Bereich der industriellen Vorfertigung und Montage modularer und standardisierter Gebäude in hohen Losgrößen in stadtklimatisch und verkehrlich weniger belasteten Gebieten. Die vorhandenen Großwohngebiete der DDR sollten deshalb vielmehr allein entsprechend den soziologisch zeitgemäßen Normen ergänzend bebaut werden. Damit würde auch den bauhistorischen Ansprüchen/Notwendigkeiten in Richtung Antrag UNESCO-Welterbe (KMA Nord und Süd) gedient.

Es sind keine städtebaulichen Gründe ersichtlich, das Maß der baulichen Nutzung in den Großwohnsiedlungen (insbes. Innenhöfen) weit über die Normen des § 17 BauNVO hinaus durch schrankenlose Hochhaus-Nachverdichtung zu überhöhen, nur weil es den Senatsbehörden bisher nicht gelang, die vielen vorhandenen Bauflächenpotentiale Berlins fristgerecht zu erschließen (z.B. unbebaute Flächen auf dem ehemaligen Alten Schlachthof, "gartenbaulich" genutzte Flächen im Westbereich des S-Bahnhofs Landsberger Allee und an der Oderbruchstraße...).

Innerhalb des Jahres 2015 wurden die in dem Stadtentwicklungsplan Klima/Umweltatlas seit 2005 enthaltenen Klimaschutzziele für F-hain-West soweit abgesenkt, dass diese ohnehin am dichtest bebauten Gebiete, für die ursprünglich bis Okt. 2015 „Keine weitere Verdichtung“ angezeigt war, nun offenbar nicht mehr dem künftigen Klimafolgen- und Gesundheitsschutz unterworfen werden sollen, sondern - dem widersprechend - vom Bezirksamt sogar 20 positive Bauvorbescheide für Hochhäuser erteilt wurden.

Die ersten Bauanträge für die Krautstraße liegen dem Bezirksamt trotz gegenteiliger BVV-Beschlüsse vor.

(Ähnliche Regeländerungen erfolgten z.B. im Gebiet Fennpfuhl)

**Wie sollen Bürger einer Senatsverwaltung vertrauen,
wenn diese ihre eigenen Regeln aus Opportunität kurzfristig über Bord wirft?**

Baugrundstücke kann man beliebig überbauen; das dazugehörige Straßennetz hat aber klar definierte Kfz.- und Radfahr-Belegungsgrenzen. Über die aktuell überschrittenen Grenzen der Durchlassfähigkeit des Berliner Straßennetzes berichtet der Verkehrsfunk auf rbb-Info täglich! Wer nachverdichtet erzeugt zusätzlichen Verkehr, vor allem in der zentralen Innenstadt und beschwört weitere Interessenkonflikte herauf, die nach neuen Lösungen verlangen...

Dr. R. Brodale & Dr. Dieter Kloss & Hans-Joachim Trappen & Joachim Landgraf & Gisela Wendrock