

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt

60. Sitzung
10. Juni 2015

Beginn: 11.08 Uhr
Schluss: 13.55 Uhr
Vorsitz: Dr. Manuel Heide (CDU)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Wir kommen zu

Punkt 2 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0167](#)
Städtebauliche Neukonzeption der Leipziger Straße StadtUm
– Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität
in der Mitte Berlins
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Hier ist Ihnen bereits von Herrn Malsbender, den ich noch einmal begrüße, per E-Mail eine Stellungnahme zugeleitet worden. Da es eine Anhörung ist, führen wir hier normalerweise ein Wortprotokoll und würden dies auch jetzt tun. Zudem würde ich entsprechend unseren Usancen die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bitten, ihren Besprechungswunsch kurz zu begründen, wenn das gewünscht ist.

Silke Gebel (GRÜNE): Ja, ganz kurz! – Wir freuen uns, dass wir heute im Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss über einen sehr wichtigen Raum in der Innenstadt sprechen, über die Leipziger Straße. Sie ist ja ein bisschen ein vergessener Ort, wenn man da mal hingehet und sich das anschaut und sich vor Augen führt, dass sie sich in unmittelbarer Nähe zum Gendarmenmarkt, zum Alexanderplatz, zur Friedrichstraße, also zu prominenten Orten und Touristenhotspots befindet. Dort leben mehr als 6 000 Menschen, aber wenn man sich das anschaut, sei es von der Infrastruktur, sei es von anderen städtebaulichen Aspekten her, hat man das Gefühl, man befinde sich im tiefsten Nirgendwo. Die Gehwege bröckeln, die Straßenbeleuchtung ist mangelhaft. Der Discounter ist einer der umsatzstärksten und platzt aus allen Nähten. Die Leute haben sehr lange Wege, um zu den Postfilialen zu kommen und ihre Pakete abzugeben. Wir würden heute gern darüber sprechen und überlegen, wie man da eine Aufwertung hinbekommt. Gleichzeitig liest man in der Zeitung, was für wilde Ideen es gibt, wie dieser Raum anders gestaltet werden kann, z. B. durch den Bau von Wohnungen auf der Straße, was ja auch von Kollegen hier aus dem Ausschuss befürwortet wurde. Wenn man sich das verkehrspolitisch anschaut, dann hat man da diese Autobahn Leipziger Straße, die die beiden Seiten trennt.

Wir haben jetzt verschiedene Fragen, die ich gern schon für unsere Anhörung formulieren würde. An den Senat: Ein Problem bei der Frage, wie man den Leerstand dort in den Griff bekommt, ist, dass die BImA sich in den vergangenen Jahren immer wieder geweigert hat. Jetzt sagt sie: Wir stehen jetzt kurz vorm Verkauf an den Senat, deswegen können wir hier nicht mehr weiterentwickeln. – Da ist die Frage: Wie ist der Stand? Was tut der Senat, damit dort auch eine Entwicklung der Nahversorgung, eine Aufwertung der Gegend entstehen kann? Haben Sie schon mal darüber nachgedacht, die Leipziger Straße in das „Aktive-Zentren“-Konzept mit reinzunehmen? Diese Frage könnte man auch an die drei Anzuhörenden stellen. Haben Sie als Initiativen dort auch das Interesse? Würden Sie sagen, da gibt es auch ein Interesse in der Anwohnerschaft und bei den Gewerbetreibenden, in so einen konzeptionelleren Rahmen reinzugehen? An Herrn Spallek: Sehen Sie da auch den Bedarf, wenn Sie Mitte insgesamt anschauen? Würden Sie sagen: Mensch, die Leipziger Straße wäre doch auch etwas für die „Aktiven Zentren“?

Noch zwei, drei Fragen zu dem Komplex verkehrliche Situation, die ja durchaus die Anwohnerschaft und die Gewerbetreibenden sehr beeinflusst – höflich formuliert. Welche Maßnahmen für saubere Luft haben Sie in den vergangenen Jahren getroffen? Die Leipziger Straße war ja immer eine der stark belasteten Straßen. In welchem Stadium befindet sich die Planung für die Straßenbahn, um eine Entlastung vom Autoverkehr zu erreichen? In der Zeitung stand, dass Sie das Anfang des Jahres anmelden wollten. Ich habe es nicht weiter verfolgt. Vielleicht können Sie dazu etwas sagen, auch grundsätzlich zu den Stichworten: Sanierung der Fahrbahn, Überquerung der Fahrbahn, bessere Ampelschaltungen, Verbesserung der Situation für den Fahrradverkehr.

Die Anzuhörenden möchte ich fragen: Was sind Ihre Wünsche, die Sie an den Senat, an die Landesebene hätten, um eine Aufwertung der Leipziger Straße zu erreichen, auch als Bindeglied zwischen Alexanderplatz und Leipziger Platz? Bemerkten Sie dadurch, dass jetzt diese große Shoppingmall eröffnet hat, eine Veränderung im Quartier? Wie würden Sie das bewerten? Gibt es diesen Anschluss, der da ein bisschen mitdiskutiert wurde? – So weit erst einmal.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Gut! – Herr Malsbender, wenn Sie so nett wären, Ihre Anregungen, Beschwerden und Kümmernisse noch einmal zu formulieren? Vielen Dank!

Hans-Dieter Malsbender (Interessengemeinschaft Leipziger Straße/Krausenstraße): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Erst einmal ganz herzlichen Dank, dass wir die Möglichkeiten haben, über unsere Probleme in der Leipziger Straße hier im Ausschuss zu sprechen. Wir haben so ein bisschen den Eindruck, wenn man die Umgebung der Leipziger Straße betrachtet, dass die sich prächtigst entwickelt. Selbst die etwas hässliche Krausenstraße – jedenfalls war sie es früher mal – entwickelt sich prächtig. Nur insbesondere das Stück Leipziger Straße zwischen Friedrichstraße und Spittelmarkt dämmert so vor sich hin. Wir sind der Meinung, dass dies insbesondere dadurch entstanden ist, dass die BImA Gewerbeimmobilien seit über zehn Jahren leerstehen lässt bzw. jetzt in einer Art Zwischenvermietung an etwas merkwürdige Firmen vermietet. Jedenfalls ist der Verfall der Gebäude seit der Zwischenvermietung noch mal deutlich vorangeschritten. Das hat uns seit Jahren sehr gestört. Wir haben auch viele Kontakte zur BImA gehabt. Die hat uns immer in die Zukunft vertröstet. Es gibt drei von der BImA in Auftrag gegebene Gutachten, die feststellen sollen, ob sich eine Entwicklung dieser Gewerbeimmobilien lohnt. Alle drei Gutachten sind sehr positiv. Man wollte das Thema gerade angehen, und nun heißt es, die Gebäude sollen an das Land Berlin verkauft werden, und das Land Berlin, wurde uns jedenfalls gesagt, habe darum gebeten, bis zum Ende der Verkaufsverhandlungen keine investiven Maßnahmen durchzuführen. Das wirft uns natürlich wieder – ich hätte beinahe gesagt, um Jahre – zurück, denn im Augenblick tut sich überhaupt nichts mehr.

Ich möchte dabei betonen: Die Bewohner der Leipziger Straße sind mit ihrer Wohnsituation eigentlich sehr zufrieden. Wir wohnen alle sehr gerne da, weil es eine sehr zentrale Lage ist und alle, vor allen Dingen auch kulturelle Stätten größtenteils zu Fuß erreicht werden können. Das ist ein Vorteil, den andere Stadtbezirke eben nicht haben. Auf der anderen Seite – Sie hatten eben von 6 000 Bewohnern gesprochen, wir haben geschätzt, es sind etwa 10 000, aber das spielt auch keine so große Rolle – müssen diese 10 000 oder 6 000 Bewohner irgendwie nahversorgt werden, und die Nahversorgung ist in den letzten Jahren eher schlechter geworden – auch das wegen der Leerstände der BImA. Wir bräuchten dringend eine Poststelle, wir bräuchten dringend einen zweiten Supermarkt, denn der einzige Supermarkt ist Monopolist, platzt aus allen Nähten, und es kommen in der nächsten Zeit über 400 Wohnungen dazu, die in der Krausenstraße gebaut werden. Das heißt, das Nachfragevolumen für diesen einzigen Supermarkt wird die Kapazitätserweiterungsmöglichkeiten deutlich überschreiten. Wir haben uns dafür eingesetzt, dass sich der Supermarkt erweitern kann. Da gibt es baurechtliche Probleme. Dazu sind wir im Augenblick mit Herrn Spallek im Gespräch. – Das wäre es zur Situation der Nordseite.

Dankenswerterweise haben wir von Frau Lüscher ein positives Signal bekommen, was die Neugestaltung des Gehwegs auf der nördlichen Seite betrifft. Frau Reich-Schilcher hat sich da mit ihren Leuten mächtig engagiert. Dafür sind wir sehr dankbar. Die Planung steht eigentlich so weit, und nun höre ich, dass die Mittel aus dem Plätzeprogramm entweder gekürzt oder gestrichen werden sollen. Damit stehen wir offensichtlich auch da wieder vor einem Neuanfang.

Ganz kurz möchte ich noch die Situation des Straßentunnels erwähnen. Der Straßentunnel ist die einzig sichere Querungsmöglichkeit, insbesondere für ältere Menschen. Er ist bisher in einem desolaten Zustand, aber auch da gibt es einen Lichtblick: Die Bezirksverordnetenversammlung hat beschlossen, dass der Tunnel durch ein Schulprojekt zumindest so weit verschönert werden soll, dass er einigermaßen angenehm zu benutzen ist. Dieses Schulprojekt soll jetzt starten, und dafür sind wir sehr dankbar.

Dann ist noch die Frage der Radfahrer ganz wichtig: Die Radfahrer benutzen überwiegend bis ausschließlich die Gehwege, weil die Benutzung der kürzlich neu angelegten Busspuren offensichtlich zu gefährlich ist. Das führt aber jetzt dazu, dass die Fußgänger, die auf der Leipziger Straße in zunehmendem Maße unterwegs sind, von den Fahrradfahrern sehr stark bedrängt werden. Es gibt da eine Menge von Rasern, die die Fußgänger erheblich gefährden.

Letztendlich noch eine Bitte: Durch die stark gestiegene Zahl der Touristen, die sich in den umliegenden Hotels niedergelassen haben, entsteht die Situation, dass wir dringend eine Toilettenanlage benötigen, denn der Straßentunnel wird leider zunehmend als Bedürfnisanstalt genutzt. Auch die Parkanlage hinter den Spittelkolonnaden, die übrigens die Eigentümer der beiden anliegenden Häuser auf Vorschlag der Interessengemeinschaft jährlich mit bis zu 15 000 Euro für zusätzliche Pflege fördern, wird zunehmend als Toilettenanlage benutzt. Wir hätten die dringende Bitte, dass gemeinsame Überlegungen angestellt werden, wie man diesem Missstand abhelfen kann. – So weit in Kürze. Danke schön für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Spallek, wollten Sie etwas dazu ergänzen? – Bitte!

Bezirksstadtrat Carsten Spallek (BA Mitte): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! An mich war eine Frage gerichtet, nämlich ob „Aktive Zentren“ ein probates Mittel wäre und vom Bezirk angestrebt wird. Spontan würde ich sagen: Da die Ursachen woanders liegen und die Lösungsmöglichkeiten auch, sollte man eher die nutzen, als über AZ nachzudenken.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Jetzt sind Sie dran, Frau Lüscher!

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Verehrte Abgeordnete und Anzuhörende! Die Darstellung der Missstände durch Herrn Malsbender ist sicher korrekt. Die nördlichen Gehwege der Leipziger Straße zwischen der Charlottenstraße und dem Spittelmarkt sind in den 70er Jahren als Aufenthaltsbereich und Promenade geplant, umgesetzt und ausgeführt worden. In dieser Anlage mit ihren Sitzgelegenheiten, auf denen Abdeckungen aus Holz lagen – das muss man sich mal vorstellen! –, haben in der Zwischenzeit die Sedimente, aber auch andere Elemente der Bepflanzung etc. erheblich gelitten.

Auch die Erdgeschossnutzung, die im Moment alles andere als attraktiv ist – auch wenn es immerhin Zwischennutzungen gibt und das nicht ganz tot ist, was für die soziale Sicherheit ein Vorteil ist –, entspricht natürlich nicht der Adresse, insbesondere wenn man sich überlegt, dass in unmittelbarer Nähe ein Touristenanziehungspunkt ist und sich die Anwohnerinnen und Anwohner beklagen, dass die Nahversorgung ungenügend ist.

Die BImA ist im Moment tatsächlich zurückhaltend. Dass der Senat ihr verboten hätte zu investieren, das glaube ich weniger. Aber sei's drum! Es gibt Verhandlungen zwischen dem Senat und der BImA über das gesamte Paket ihrer Liegenschaften im Bezug auf den Wohnungsbau und Wohnungsstandorte. Aber im Grunde genommen ist die Leipziger Straße, insbesondere die Gewerbenutzung im Erdgeschoss, nur am Rand davon betroffen. Der Senat kann also einmal mehr auf die BImA zugehen und darum bitten, dass man dort weiter versucht, die Aufwertung und insbesondere etwas längerfristige Mietverträge umzusetzen – sofern es nicht zum Tausch zwischen dem Land Berlin und der BImA kommt. Von Kauf und Verkauf war nicht die Rede, es geht eher um Tausch von Liegenschaften – das wollte ich noch einmal klarstellen.

Nun ist es so, dass die Zuständigkeit für den Unterhalt etc. grundsätzlich beim Bezirk liegt. Nichtsdestotrotz hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – gerade weil es ein herausragender Stadtraum ist – nach dem Plätzeprogramm, einem Sonderprogramm, erst einmal mit den Anrainern zusammen in einem intensiven Prozess untersucht, welche Aufwertungsmöglichkeit im öffentlichen Raum unabhängig von der Erdgeschossnutzung möglich ist. Wir haben ja schon in durchaus erfolgreicher Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren am Spittelmarkt temporäre Aufwertungsmaßnahmen vorgenommen, die – wie Sie richtig beschrieben haben – zum Teil von vielen Touristen etwas missbraucht werden. Dennoch war das eine erfolgreiche Maßnahme, die zu mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität geführt hat.

Wir sind da zu durchaus guten Resultaten gekommen. Die Grundsatzfrage nach einer Analyse des Zustands war: Soll dieser Ort eher bestandsbezogen, also im Sinn der 70er Jahre saniert, wieder aufgewertet, mit etwas Anpassungen in die heutige Zeit transformiert werden? Oder soll eine totale Neugestaltung entstehen? – In den Workshops – mindestens drei haben stattgefunden – wurde befunden, dass man, auch aus Respekt vor der Geschichte und der Bedeutung dieses Orts, eher in eine bestandsbezogene Sanierung treten sollte. Das sind gute Ansätze, und diese Ansätze harren jetzt der Umsetzung, wozu Mittel beschafft werden müssen.

Wir werden uns bei den Haushaltsverhandlungen für dieses wichtige Plätzeprogramm einsetzen, damit wir die Bezirke oder lokale Akteure an herausragenden Orten unterstützen können. Es ist tatsächlich so, dass das der einzige Titel ist, der dem Senat zur Verfügung steht, weil

wir grundsätzlich für diesen Ort und diese öffentlichen Räume nicht zuständig sind, die aber durchaus über den Kiez hinaus eine gesamtstädtische Bedeutung haben. Ich glaube, das ist unbestritten. – So viel zur Aufwertung und Gestaltung.

Auch die Beleuchtung war Teil der Untersuchungen. Auch sie ist tatsächlich zu verbessern, denn nicht nur die Bepflanzung, die Aufenthaltsqualität, der Bodenbelag etc., sondern auch das Licht war Teil der Überlegungen.

Zum weiteren Vorgehen: Erst einmal muss man um die Mittel kämpfen. Das wäre der nächste, unmittelbare Schritt.

Zur Verkehrssicherheit und zu Radfahrwegen kann man immerhin berichten, dass mit der Durchbindung der Achse zur Springerstraße im Jahr 2012 die Verkehrsorganisation geändert wurde und zwischen Charlottenstraße und Spittelmarkt durchgehende Radwegverkehrsanlagen angelegt wurden. Die Bussonderfahrstreifen können von Radfahrern mitbenutzt werden. Das wird im Alltag nicht immer umgesetzt. Da kann das Ordnungsamt des Bezirks verkehrswidrige Radfahrer büßen lassen, das ist klar, aber man kann natürlich nicht jedem Radfahrer stündlich naheilen; das ist leider auch eine Tatsache. Aber immerhin sind die räumlichen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass die Radfahrer eine geordnete Spur haben.

Zur Luftreinhalteverordnung: Im Grunde genommen wäre Tempo 30 eine mögliche und geeignete Maßnahme, insbesondere nachts, was auch mit der Lärmbelastung zu tun hat. Das wurde von der Verkehrsabteilung geprüft, ist aber nicht umsetzbar, weil es sich um eine Hauptverkehrsstraße der Verbindungsstufe I handelt, bei denen auch bei einer Überschreitung der Lärmrichtwerte von 60 bzw. 62 dB nachts kein Tempo 30 eingeführt werden darf und kann.

Zu den Fußgängerquerungen: Es wird in Ihrer Stellungnahme etwas kritisch betrachtet, dass die Grünphasen insbesondere für bewegungseingeschränkte Personen zu kurz seien. Dazu ist zu sagen, dass die Straße Mittelinseln hat und die Fachleute nachvollziehbar dargestellt haben, dass es auch für bewegungseingeschränkte Personen möglich ist – wenn sie am Anfang der Grünphase die Straße queren –, auf jeden Fall die Mittelinsel zu erreichen und allenfalls die ganze Straße zu queren. Auch seien die Grünphasen so eingerichtet, dass es bei Schaltung auf Rot noch eine Frist gebe, in der die Autofahrer noch Rot hätten und die Grünphase dadurch verlängert werde. Tatsächlich ist es aber so, dass man es kaum schafft, wenn man erst in der Mitte oder zum Ende der Grünphase den Gehweg verlässt und sich auf die Straße begibt und eine Geheinschränkung hat. Da ist zu empfehlen, dass man wartet, bis wieder die Grünphase beginnt. Das ist eine breite Straße, und sie ist nur verkehrssicher mit dieser Mittelinsel zu queren.

So viel erst einmal von meiner Seite! Das Thema der Toilettenanlagen nehmen wir als weiteren Problempunkt im Zusammenhang mit dem Touristenaufkommen entgegen. Dieses ist zwar einerseits schön, führt andererseits aber auch zur Mehrbelastung der öffentlichen Infrastruktur.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Ich habe diverse Wortmeldungen – Herr Evers war der Erste.

Stefan Evers (CDU): Sehr geehrter Herr Malsbender! Vielen Dank, nicht nur für Ihre Ausführungen hier, sondern auch für das Engagement, das die Anwohner vor Ort organisiert! – Danke auch Ihnen, Frau Lüscher, für Ihre Ausführungen! Sie haben noch einmal einerseits den Stellenwert der Leipziger Straße sehr deutlich gemacht und andererseits die Ansätze, die der Senat verfolgt. Was den Kampf um Mittel angeht, stehen wir immer auf einer Seite. Es gibt aber konkurrierende Ansprüche, und insofern müssen wir sehen, was wir erreichen können.

Die Leipziger Straße verdient den Stellenwert, den wir ihr durch die Debatte im Ausschuss geben. Wenn wir uns den Gesamtzusammenhang von Gertraudenstraße, Leipziger Straße und Potsdamer Straße anschauen, so ist dort wie auf einer Perlenkette eine ganze Reihe von sehr prominenten Standorten und Nutzungen aufgereiht – beginnend beim Roten Rathaus über die Umgestaltung des Molkenmarkts und die Frage, wie wir in diesem Bereich mit den Entwicklungen in der historischen Mitte umgehen. Es geht um das Bet- und Lehrhaus am Petriplatz, das Archäologische Zentrum, das in Richtung zur Kreuzung Friedrichstraße überleitet. Ab der Friedrichstraße geht es dann zum Bundesrat und zur Mall of Berlin, von der man halten kann, was man will. Aber auch das ist ein sehr publikumsträchtiger Standort. Am Ende der Kette steht das Kulturforum, über das wir hier ja eine sehr prominente Diskussion führen.

Zwischen all dem liegt der Abschnitt der Leipziger Straße, über den wir hier sprechen. Wir sind uns, glaube ich, alle einig, dass Handlungsbedarf besteht. Er besteht in der Tat weniger auf der südlichen Straßenseite, wo es Anwohner gibt, die die Leipziger Straße mit Leben erfüllen. Wir nehmen die Bedarfe entgegen und werden sehen, wie wir politisch entsprechend steuern können. Gerade auf der Nordseite der BImA-Immobilie besteht erheblicher Handlungsbedarf, sollte das Land Berlin da in eine Steuerungsfunktion kommen. Ich freue mich, dass Sie noch einmal auf die BImA zugehen. Ich halte es auch für sehr dringlich, dass wir nicht das Ende von Gesprächen abwarten, sondern dass insbesondere bezogen auf die Ladenzeilen, die entscheidend dafür sind, wie der Ort wahrgenommen wird, die Erwartungen des Landes Berlin deutlich gemacht werden. So oder so besteht dort sicher auch Investitionsbedarf, egal ob er von der BImA oder später dem Land Berlin in neuer Eigentümerschaft zu leisten ist. Die Erwartung, dass er, sollte das Land Berlin in die Verantwortung kommen, dann auch geleistet wird, bringe ich hiermit zum Ausdruck.

Die Räume wirken aufeinander ein: Gendarmenmarkt, Friedrichstraße und Leipziger Straße bilden einen sehr engen räumlichen und funktionalen Zusammenhang. – Vielleicht könnten Sie, Herr Hartwich, noch etwas dazu sagen, in welcher Weise gerade die Nordseite der Leipziger Straße das Profil, das Friedrichstraße und Gendarmenmarkt heute haben, sinnvoll von den Nutzungen und der Qualität her ergänzen kann.

Die Verbindung von Nord- und Südseite mit den Querungsmöglichkeiten haben wir angesprochen. Sie sollten so ideal wie möglich ausgestaltet sein, um die Quartiere sinnvoll miteinander zu verbinden. Auch auf der Südseite passiert ja Spannendes – das ist nicht nur Wohnquartier, sondern auch Kulturstandort und vieles andere mehr. Das sollte nicht voneinander abgeschottet sein, sondern wir brauchen eine Straßenraumgestaltung, die Verbindungen schafft.

Was die Verdichtungsmöglichkeiten angeht, so gab es immer wieder interessante Impulse, in welcher Weise dort noch Nachverdichtung stattfinden könnte: durch Verengung der Leipziger Straße, durch weitere Baufelderschließung. Mich würde da die Sicht der Anwohnerschaft interessieren, wie sie die ganz konkreten Entwürfe, die immer mal wieder über Medien und andere Kanäle präsentiert wurden, bewertet. Wird da ein tatsächlicher Bedarf gesehen, oder sollten wir den Schwerpunkt auf die Gestaltung des Außenraums legen, wie von Frau Lüscher mit dem Blick auf die möglichen Mittel aus dem Plätzeprogramm beschrieben wurde? – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank, Herr Evers! – Frau Lompscher!

Katrin Lompscher (LINKE): Vielen Dank an die Anzuhörenden! – Herr Malsbender! Ich kann mich erinnern – ich habe fünf Jahre in den 90er Jahren in der Gegend gewohnt: Alles, was Sie geschildert haben, war schon damals so. Da hat sich nicht wirklich etwas verbessert. Da hat sich ein Zustand negativ verfestigt, über den wir hier politisch reden müssen. Warum? – Weil es letztlich einer planerischen Entscheidung des Landes Berlin bedarf, um die Zustände anzunehmen und positiv weiterzuentwickeln. Was wir dort bisher erleben, ist eine Blockade. Zwischen Markgrafenstraße und Leipziger Platz ist eine kritische Rekonstruktion mit dem Ergebnis erfolgt, dass es erstens lebensgefährlich für Radfahrer ist – ich fahre da täglich lang und suche Umwege – und wir zweitens nichts zur Urbanität beigetragen haben. Man muss es einfach kritisch feststellen, dass dort nichts ist, was den Flaneur oder den Anwohner in irgendeiner Form erfreuen würde – mal abgesehen von dem Kaiser's an der Ecke Friedrichstraße, der für die Anwohner nützlich ist.

Herr Evers hat schon gesagt, in welchem prominentem Straßenzug wir uns befinden. Wir reden jetzt aber über den Bereich, in dem die Leipziger Straße ein Wohnort ist, und zwar für immer mehr Leute unterschiedlichster sozialer Couleur. Das ist eine Besonderheit der Berliner Mitte, der wir uns verantwortungsvoll stellen müssen. Dass sie zu DDR-Zeiten dem neuen Arbat in Moskau als großstädtischem, modernem Boulevard nachempfunden war, sei dahingestellt. Dass wir aber jetzt mit dem Zuwachs von Grundfunktionen in den südlichen Quartieren einen Einzugsbereich für eine Einkaufsstraße Leipziger Straße gewinnen, ist eigentlich das, was wir sinnvoll beobachten sollten und wo wir überlegen können, was wir als Stadtentwicklungsausschuss und zuständige Behörde tun können, damit diese positive Entwicklung eine Chance hat.

Für mich wäre da als Erstes eine glasklare planerische Entscheidung wichtig, dass man diesen Bereich städtebaulich nicht antastet und ihn in seiner Struktur erhält. Dann ist die zweite glasklare Entscheidung, dass man über die verkehrliche Belastbarkeit dieses Orts eine Verständigung herstellen muss. Wir erleben bisher, dass wir bis an die Kante der Gehwege bauen, aber nicht die Aufnahme für den Kfz-Verkehr regulieren. Das ist einfach nicht sinnvoll, denn dann entsteht diese unwirtschaftliche Situation, mit der wir hier zu kämpfen haben. Auch muss der Bezirk seine Verantwortung, die er für die Unterhaltung des Straßenlands und der Grünflächen hat, annehmen und darf nicht sagen: Das müssen andere Leute klären! – Nein, das muss der Bezirk klären, und er hat eine Verantwortung für das Wohnumfeld in diesem Areal. Ob da nun 6 000 oder 10 000 Menschen leben, ist egal. Es sind viele, ungefähr so viele wie rings um den Alexanderplatz, und die haben es verdient, dass die öffentlichen Räume angemessen gestaltet sind.

Wir sind hier aber im Stadtentwicklungsausschuss, und es ist mir wichtig, darauf hinzuweisen, dass das Land Berlin einen entscheidenden Beitrag dazu geleistet hat, dass es hier zu einer ähnlich vorsätzlichen Verwahrlosung gekommen ist wie im übrigen Ost-Berliner Stadtzentrum, weil es eben planerisch permanent zur Disposition gestellt worden ist. Wir müssen diese Frage jetzt einmal entscheiden. Ich habe den ersten Äußerungen entnommen, dass es eine gewisse Akzeptanz der städtebaulichen Gegebenheiten und eine gewisse Bereitschaft zur positiven Weiterentwicklung gibt, auch bei der CDU-Fraktion. Das begrüße ich außerordentlich.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Gelbhaar!

Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Danke, Herr Vorsitzender! – Ich beginne mit dem, was Frau Lompscher angesprochen hat: Entweder öffnet man sich der Diskussion über die Stadtqualität, oder man verschließt sich ihr. Wenn man sagt, man müsse die Leipziger Straße vollständig so erhalten, wie sie sei, und macht mal ein bisschen Püpi hier und ein bisschen Püpi da, dann wird man nicht dazu kommen, dass das Ganze ein menschenfreundlicheres Areal wird. Die Straße in dieser Breite zu erhalten, ist ein falscher Punkt. Man kann schon die Debatte führen, dass man die Straße in der Mitte teilt, zwei Straßen daraus macht und die Mitte bebaut. Ich finde, dass man diese Diskussion einfach braucht. Man kann nicht gleichzeitig die Erhöhung der Stadtqualität anmahnen und nichts ändern – das ist der falsche Weg.

Wozu ich mich eigentlich gemeldet habe: Frau Lüscher! Sie haben die Frage meiner Kollegin Gebel nach der Straßenbahn unbeantwortet gelassen. Laut Presse soll in diesem Frühjahr von der Verwaltung beim Senat angemeldet worden sein, die Planung vorzulegen und vom Senat zu beschließen, damit es mit der Straßenbahn zum Kulturforum hin weitergeht. Können Sie erläutern, wie da der Stand ist? Der perspektivische Baubeginn – das stand auch in dem Artikel – sollte 2017 sein.

Zu den Grünphasen: Für die Leute, die da wohnen und über die Straße wollen, ist das insgesamt ein sehr unbefriedigender Zustand. Es ist auch ein sehr unbefriedigender Zustand, auf der Mittelinsel zu verweilen. Wir wissen alle, dass die Grünphasen ein heiß umkämpftes Thema sind. Deswegen hier ein Vorschlag, den man mal ganz ungezwungen prüfen sollte: Was halten Sie von einer grünen Welle für Fußgänger? Man geht an der einen Stelle los, und die zweite Phase wird dann grün geschaltet, wenn man ungefähr auf der Mittelinsel sein sollte. – Das gibt es in anderen Städten schon; das könnte man hier mal prüfen und ist in der Leipziger besonders anspruchsvoll. Das würde auch nicht allen helfen, ist aber etwas, wie man es einigen erleichtern kann.

Zum Radverkehr – zunächst zur Klärung eines Begriffs: Eine Busspur ist keine Radverkehrsinfrastruktur. Die Radfahrer können sie mitbenutzen, aber sie wird nicht für Radfahrer errichtet. Das ist auch kein Radstreifen, sondern eine Busspur. – Zweitens kann ich zur Historie der Leipziger an dieser Stelle beitragen: Der Vorgängerin von Herrn Geisel wurde mal die „verbogene Felge“ für den Zustand in der Leipziger Straße überreicht. Wir hatten da eine umfangreiche Abstimmung gemacht, und in der Tat hat die Leipziger den Preis für die schlechteste Radverkehrsinfrastruktur in Berlin bekommen. – Das deckt sich ein bisschen mit dem, was Herr Malsbender hier vorgetragen hat. Seitdem ist nicht viel passiert. Die Busspur allein macht es ganz klar nicht besser: Die Radfahrerinnen und Radfahrer nehmen das nicht an, weil es kreuzgefährlich und auch unangenehm ist, da langzufahren. Jenseits der Verkehrssicherheit

ist es einfach nicht schön, dort zu fahren. Da muss einfach etwas passieren, und bei einem so breiten Straßenprofil wird man genügend Platz finden auch für einen ordentlichen Radstreifen. Bei der Geschwindigkeit, die dort gefahren wird, sollte man ihn segregieren, wie das auch in anderen Städten gemacht wird. Da sollten Sie also auf jeden Fall noch einmal ran; das sollte nicht noch einmal zwei, drei, fünf Jahre liegen bleiben. Die „verbogene Felge“ ist, glaube ich, 2011 gewesen. Noch einmal vier Jahre wären deutlich zu lange, weil es immer wieder schwere Unfälle gibt.

Dann wurde angesprochen, dass Tempo 30 auf der Leipziger Straße nicht ginge, weil sie in die Kategorie I einzusortieren wäre. Die erste Frage ist da immer: Wer sortiert eigentlich ein, und ist das zwingend? Wie viel Spielraum hat man da? – Ich will auch zurückfragen: Würde es die Verkehrs- oder Stadtentwicklungsverwaltung denn begrüßen, wenn man da Tempo 30 generieren könnte, wie es die Anwohnerinnen und Anwohner ja offensichtlich wollen?

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Prieß!

Wolfram Prieß (PIRATEN): Vielen Dank! – Wir sind der Stadtentwicklungsausschuss, und die Diskussion ist ein bisschen munter gemischt: Es gibt Verkehrsfragen – fast wie im Verkehrsausschuss – und ein paar Baufragen. Aber wir haben schon eine ganze Menge über die kurzfristigen Möglichkeiten gehört, in der Leipziger Straße etwas zu verbessern, und ein paar Sachen über die künftigen Pläne. – Mich interessiert die langfristige Planung mehr und was denn eigentlich die Perspektiven für die Leipziger Straße sind. Die kurzfristige Gestaltung ist ja auch davon abhängig, welche Perspektive der Senat in seiner Planung für die Leipziger Straße sieht. Wie soll die Verkehrslösung für die Zukunft aussehen? Die Frage nach der Straßenbahn ist schon gestellt worden. Wir wissen um die Problematik der Weiterführung zum Kulturforum, weil durch die Verengung der Straße Richtung Leipziger Platz eher eine schwierige Verkehrssituation entsteht. Deswegen interessiert mich, wie da die Überlegungen überhaupt sind.

Eine zweite Perspektive, die häufig diskutiert wird, aber in den nächsten paar Jahren wahrscheinlich keine Planungsperspektive ist, ist eine U-Bahn unter der Leipziger Straße. Es gibt ja schon einige Maßnahmen, und ein paar Vorbereitungen sind auch schon getroffen worden. Die Überlegung wird immer wieder einmal aufgenommen, aber so eine richtige Planung ist noch nicht zu erkennen. Mich interessiert, wie der Planungsstand im Augenblick ist und ob es da eine Perspektive gibt.

Zur jetzigen Gestaltung: Ich bin im Grunde genommen Anwohner in Mitte und komme da öfter auch mal lang. Als Radfahrer muss ich sagen, dass ich die Leipziger Straße wie die Pest meide. Ich bin immer schon genervt, wenn ich sie irgendwo mal queren muss – das lässt sich ja leider nicht vermeiden. Aber ansonsten weiche ich der Leipziger Straße auf der Krausen- oder Kronenstraße aus – meinem Leben ist es zuträglicher, lieber diese Ausweichstrecken zu nehmen. Mich interessiert, welche Möglichkeiten es gibt, dort eine Fahrradstraße auszuweisen und den Radverkehr auf der Leipziger Straße gezielt in die Nebenstraßen umzuleiten, um dadurch vielleicht die Verkehrssituation in der Leipziger Straße zu entschärfen. Alternativ wäre auch die Anlage von guten Radfahrstreifen auf der Leipziger Straße eine Möglichkeit, wobei die Busspuren auch aus unserer Sicht suboptimal sind.

Auch die bauliche Gestaltung der Leipziger Straße als Autoverkehrsachse ist ein bisschen problematisch. Wir wissen um das Problem der Einengung an der Charlottenstraße. Wenn ich als Autofahrer mal die Straße benutze – was ich als Car-Sharing-Nutzer hin und wieder tue –, ist das eigentlich immer ein Stauunkt. Da eine Aufweitung der Straße erstens nicht mehr zeitgemäß und zweitens perspektivisch wohl nicht nutzbar ist, würde mich interessieren, ob eine Möglichkeit gesehen wird, den Rückbau der breiten Leipziger Straße vorzunehmen, um auf eine einheitliche Breite zu kommen, die einen flüssigeren Verkehr gewährleistet. Ist so etwas geplant? Rückbaumaßnahmen gibt es ja auch am Molkenmarkt, und im Zuge dieser ganzen Maßnahme wäre eine Neugestaltung des gesamten Straßenzugs vielleicht möglich und aus verkehrlicher Sicht angebracht, damit solche Stauunkte nicht vorkommen.

Ein weiteres Problem – wozu wir jetzt aber schon Lösungen gehört haben – ist die Aufenthaltsqualität in der Leipziger Straße. Sie ist natürlich als Verkehrsachse gering, und die Aufwertungsmöglichkeiten im Umfeld sind unterblieben. Da ist ja seit Anfang der 90er Jahre die Zeit stehengeblieben, und nur ein bisschen Wildwuchs ist entstanden. – So weit meine Fragen und meine Anregungen.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Frau Haußdörfer!

Ellen Haußdörfer (SPD): Vielen herzlichen Dank! – In Betrachtung des letzten Verkehrsausschusses, Herr Gelbhaar, kriege ich vielleicht doch irgendwann mal die goldene Felge von Ihnen verliehen, nicht nur, weil man da vielleicht grundsätzlich durchaus andere Aspekte jetzt im Rahmen der Verkehrspolitik legt, sondern weil es mir genauso geht wie Herrn Prieß. Ich würde es als Fahrradfahrer eher tunlichst vermeiden, auf diesen Straßen zu fahren, und im Bus stehe ich halt auch genauso dort im Stau, egal. Ob ich jetzt unter Schwierigkeiten mit einem Fahrrad fahre oder eben mit dem Bus im Stau stehe: Diese Verkehrssituation muss sich, glaube ich, noch mal besonders angeschaut werden. Im Übrigen sieht man das auch besonders schön, sobald irgendwo ein Unfall, eine Baustelle auftritt. Ich mag gar nicht darüber nachzudenken, wenn man das dann noch mal besonders verengt, inwieweit das dann Rückfolgen auch erst recht auf die Lebensqualität und auch die umweltpolitische Dimension dieses Themas hat.

Aber ich möchte eigentlich auch noch zwei Fragen stellen. Vielleicht ist es mir jetzt auch selber untergegangen. Es ging noch mal um die BImA-Grundstücke, inwieweit – das hatten wir im Bereich der Wohnungsbaugrundstücke hier auch exzessiv im Parlament diskutiert, aber da ist zusätzlich dazu gegeben, dass es städtebaulich einen sehr schlechten Charakter dieser Gebäude und des äußeren Eindrucks hat – es hier auch noch mal entsprechende Punkte gibt, denn hier ist im Bereich der Nahversorgung noch mal ein besonderer Missstand.

Die zweite Frage, die ich hätte, war – ich bin zugegebenermaßen jetzt nicht Dauergast in der BVV Mitte –: Wieso wurde eigentlich der Bauantrag oder der Erweiterungsbauantrag für den Supermarkt abgelehnt? Das wäre jetzt nur eine Wissensfrage, denn das ist ja schon ein Punkt, dass eben diese große Nachfrage für diesen Supermarkt existiert und die Erweiterung zwar notwendig ist, aber die wohl eben abgelehnt wurde.

Und das Dritte, was ich generell feststelle, ist diese Situation mit Parkanlagen, die für Bedürfnisse missbraucht werden. Es sind eher vernachlässigte Grünanlagen, einfach weil sie auf der Prioritätenliste relativ weit hinten sind, eine schlechte Beleuchtung haben, Graffiti, unebene Gehwegplatten, Rattenbefall etc. Das sind alles Lagen, die ich in jedem Bezirk an mehreren Stellen wiederfinde. Und das ist am Bahnhof Friedrichshagen genau das Gleiche wie hier. Sicherlich hat das einen anderen städtebaulichen Impetus, weil es natürlich eine riesen Verkehrsachse ist – auch aufgrund der Historie als auch des städtebaulichen Ensembles –, aber nichtsdestotrotz ist das ein Bild, das ich an vielen Stellen in der Stadt wiederfinde. Und deshalb war es auch so phantastisch, das will ich wirklich mal sagen, dass wir dieses Stadtplatzprogramm auch als Abgeordnetenhaus mit dem Haushaltsgesetz zur Verfügung stellen konnten, weil das eben kleinere Problemlagen beheben kann. Manchmal sind es halt eben kleinere Maßnahmen, dass man einen Stadtplatz neu ordnet oder eben die Beleuchtung an verschiedenen Stellen sicherstellt oder eine entsprechende Beteiligung organisieren kann. Der Fußgängertunnel wird nun mit der Schule verschönert. Das sind eben auch Ansatzpunkte, die ich in vielen anderen Projekten wiederfinde, und deshalb würde ich nur noch mal nachfragen, was diese Zwischenbemerkung zu den Geldern des Stadtplatzprogramms bedeutet, ob dies sich wirklich so darstellt. Ich gebe zu, das ist auch einer meiner Schwerpunkte für die Haushaltsberatungen, dass wir auf jeden Fall bei diesem Status quo bleiben oder sogar – da muss ich noch ein paar Mitstreiter hier finden, auch im Hauptausschuss – das Stadtplatzprogramm ausbauen, weil es eben an kleinen Stellen, aber recht wahrnehmbar und auch recht wirksam, den Effekt zeigt. Und deshalb würde mich noch mal der Status quo des Plätzeprogramms sicherlich an dieser Stelle, aber auch im Allgemeinen interessieren. – Danke sehr!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Frau Gebel! Und da würde ich gerne zu der Antwortrunde kommen.

Silke Gebel (GRÜNE): Ich glaube, man muss diese Diskussion um die Leipziger Straße in zwei Felder trennen. Das eine ist so eine grundsätzliche, generelle Diskussion: Wie geht es mit diesem Ort weiter, der eine landesweite Bedeutung hat? Und wie kann man mit kleinen Schritten die Aufenthaltsqualität verbessern? Und ich würde noch mal zu beiden Komplexen etwas fragen wollen.

Bei der stadtplanerischen Frage sieht man durchaus, wenn man sich die Beiträge von Frau Lompscher, aber auch von Herrn Evers oder von den Piraten anschaut oder wenn man auch in die Zeitung guckt, wie sich da auch die Architekten positionieren, dass es ein Stück weit auch ein Bedürfnis gibt, da vielleicht auch eine landesweite Planung zu machen. Wir reden über die historische Mitte, wir reden über den Alexanderplatz, wir reden über den Molkenmarkt, und da einfach die Frage an den Senat, aber eben auch noch mal an Sie, Herr Malsbender oder vielleicht auch an Herrn Hartwich oder Herrn Spallek: Sehen Sie da den Bedarf, dass man ein Bürgerforum Leipziger Straße macht, um darüber einfach noch mal grundsätzlicher zu diskutieren, zum Beispiel auch über diese große Streitfrage zum Rückbau, zur Verkleinerung der Straße, über die Entstehung von neuen Wohnungen und Gewerbeflächen? Sollte man dem einfach mal einen Rahmen zu geben und darüber zu diskutieren und das mal gesamtheitlich angehen, anstatt das immer so rumwabern zu lassen und im Endeffekt verändert sich nichts. Dafür ist, glaube ich, diese Diskussion heute auch wichtig. Und da würde mich einfach noch mal Ihre Meinung interessieren. Oder muss man das Planwerk Innere Stadt ändern?

Und zu den Sachen, wo man jetzt konkret etwas an der Aufenthaltsqualität verbessern kann, würde ich gerne auch noch mal an Herrn Gelbhaar anknüpfen. Diese Frage zu Tempo 30 bzw. grüne Welle für Bürger würde ich einfach auch gerne noch mal an Herrn Malsbender weitergeben: Wie schätzen Sie das als Einwohner ein, wo Sie sagen, da braucht man vielleicht auch den politischen Willen, ob jetzt hier § 1 II dem jetzt irgendwie entgegensteht, dass dort Tempo 30 eingeführt wird. Denn das finde ich schwierig bei so einer Situation. Ob da jetzt 6 000 oder 10 000 Menschen betroffen sind, finde ich auch unerheblich. Es geht einfach darum, dass wir mitten in der Innenstadt eine Autobahn haben, die durch ein Wohngebiet geht. Da, finde ich, müssen wir als Politik auch eine Antwort haben, wie wir da auch mal unkonventionell Lösungen finden. Da würden mich noch mal Ihre Meinung und auch Ihre Wünsche interessieren, was dort verändert werden muss.

Und das Dritte: Es gab jetzt eine Verstärkung der Reinigungsklassen, und die Leipziger Straße wurde zum Teil – –, zumindest was ich dort auch mitbekommen habe, es verirren sich ja doch mal Touristen und es gibt eine intensivere Nutzung auch immer wieder und immer mehr Touristen, sodass es eben da auch zu einer verstärkten Reinigung kommen muss. Vielleicht können Sie dazu noch mal etwas sagen, Herr Malsbender oder jetzt auch vom Senat her, wie Sie das bewerten, ob es da noch verstärkten Bedarf gibt, ob diese Anpassung der Reinigungsklassen funktioniert hat bzw. ob Sie da noch Anpassungsbedarf sehen, oder eben auch von Senatsseite, Sie haben das ja vorgeschlagen und umgesetzt.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: So, vielen Dank! – Jetzt haben wir die Antwortrunde, aber bitte auch in der gebotenen zeitlichen Kürze. – Vielleicht fangen Sie, Herr Hartwich, weil Sie vorhin noch nicht Gelegenheit hatten, am besten an.

Dr. Mateusz Hartwich (DIE MITTE e. V.): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Meine sehr verehrten Damen und Herren! Als DIE MITTE e. V. vertreten wir die gewerblichen Anrainer im Bereich Friedrichstraße, Unter den Linden, Leipziger Straße und Gendarmenmarkt. Insofern hat das, was in der Leipziger Straße passiert, durchaus Auswirkungen auf unsere Anrainer und unsere Bereiche. Ich bezeichne die Leipziger Straße manchmal halb im Scherz als den Äquator von Berlin Mitte. Das sehen Sie eben nicht nur an der städtebaulichen Situation, sondern auch daran, wie die Nutzungen durch die Leipziger Straße getrennt werden, also nicht zuletzt sehen Sie das auch an den Handelsmieten südlich der Leipziger Straße in der Friedrichstraße, Richtung Checkpoint Charlie. Dazu kommen wir gleich noch. Also, dieser Zusammenhang wird zerrissen. Eine menschenfreundlichere Aufwertung dieser Schneise wird, glaube ich, von allen gewünscht.

Man sollte allerdings nicht vergessen, dass es mit Einschränkungen, die hier genannt wurden, immer noch die einzige leistungsfähige Ost-West-Achse ist in dem Bereich. Wir hatten das Thema Straße des 17. Juni, von der Straße Unter den Linden brauchen wir gar nicht zu sprechen, die Invalidenstraße liegt in ferner Zukunft. Die Zufahrtmöglichkeiten für Abertausende von Menschen, die in dem Bereich arbeiten, und auch für die Anwohner sind durch die Leipziger Straße gewährleistet. Das sollten wir bei allen Maßnahmen, die wir im Sinne von Fußgängerfreundlichkeit planen wollen, nicht vergessen. Natürlich ist das auch unsererseits erwünscht, weil wir gerade von den Mitgliedern, die südlich der Leipziger Straße angesiedelt sind, immer wieder mitkriegen, dass die Menschen, die vom Gendarmenmarkt kommen – von dem Salon Berlins – und dann auf die Leipziger Straße in den nördlichen Bereich kommen, dann plötzlich in so einer komischen Wüstenei sind und nicht wissen, wie sie sich bewegen sollen. Das sieht man auf der anderen Seite eben auch, wenn die Passanten von der Friedrichstraße kommen, dann auf einmal an der Kreuzung Leipziger Straße stehenbleiben, sich umschauen, total unsicher sind und eben, um ein bisschen lebensbejahend noch zu bleiben, meistens entweder Richtung Alexanderplatz abbiegen, weil es einigermaßen erkenntlich ist, oder auch eher Richtung Potsdamer Platz und Leipziger Platz. Das heißt, diese zerschneidende Funktion der Leipziger Straße ist so und wird auch von den Anrainern gesehen. Da sind auch kurzfristige Maßnahmen sehr willkommen.

Es kam auch die Frage nach der Auswirkung der Mall of Berlin, der Entwicklung des Leipziger Platzes. Ich glaube, Berlin kann sich endlich gönnen, dass wir 25 Jahre nach der Wiedervereinigung endlich diesen toten Ort letztes Jahr belebt haben. Was den Lückenschluss angeht, so haben wir uns sehr stark erhofft, dass gerade diese historischen Laufwege vom Brandenburger Tor über den Potsdamer Platz, Leipziger Platz, Richtung Friedrichstraße und Alexanderplatz, Nikolaiviertel wieder belebt werden. Im Moment ist das so: Wenn Sie am Leipziger Platz oder genauer gesagt an der Mohrenstraße aus der Mall rausgehen, sehen Sie erst mal die nordkoreanische Botschaft und einen wenig einladenden Bereich zwischen den Bundesministerien. Auch da müsste man schauen, wie man das etwas freundlicher gestaltet, um eben diese Laufwege einladender zu gestalten. Und es muss klar gesagt werden, auch in dem Bereich zwischen Bundesrat und Friedrichstraße ist die Leipziger Straße nicht wirklich eine Flaniermeile. Dahin verläuft sich kaum jemand. Und das hören wir auch von unseren Mitgliedern in diesem Bereich, die sagen, eigentlich ist zwischen Glinkastraße und Charlottenstraße das Interessante und dann verläuft es sich etwas. Sie sehen, der Gesamtzusammenhang ist im Moment suboptimal. Es gibt verschiedene Entwicklungsimpulse, die wir sehen – darauf komme ich auch gleich noch zurück –, auch aus dem südlichen Bereich, ich sage nur Blumenmarktgelände. Es entwickelt sich in vielen Gegenden viel. Und dann haben wir eben

erst mal die Schneise der Leipziger Straße, die trennt, und dann haben Sie auch noch die Leerstelle am Checkpoint Charlie. Dazu kommen wir gleich. Die Sicht der Anrainer aus der Berliner Mitte in dem Bereich ist eben: Da muss sowohl perspektivisch geschaut werden, dass man die verkehrliche Situation gestaltet, als auch kurzfristig, gerade was die Aufenthaltsqualität angeht. Auch die Gestaltung der Gehwege wurde schon angesprochen. Das heißt, viele Besucher der Berliner Mitte nehmen diesen Ort nicht wirklich als einladend wahr, und das schlägt sich dann auch nieder in der gewerblichen Entwicklung in dem ganzen Bereich.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Malsbender!

Hans-Dieter Malsbender (Interessengemeinschaft Leipziger Straße/Krausenstraße): Die drei letzten Fragen möchte ich gerne beantworten. Einmal die Frage nach einem Bürgerforum. Das ist aus unserer Sicht eigentlich nicht erforderlich, weil wir erstens die Interessengemeinschaft haben, die aber nicht die größte Institution auf der Leipziger Straße ist. Wir haben das Stadtteilaktiv, das inzwischen auf die Fischerinsel umgezogen ist. Und wir haben schließlich alle zwei Jahre die große Stadtteilkonferenz, die jetzt zum, ich glaube, vierten Mal stattgefunden hat, die sich also etabliert hat, wo auch alle diese Fragen mit der Politik und mit sonstigen Interessierten erörtert werden. Jetzt noch ein zusätzliches Bürgerforum daraufzusetzen, würde ich für nicht notwendig erachten, zumal – das hat sich auch hier in der Diskussion gezeigt – die Problemlage eigentlich von allen richtig eingeschätzt wird. Wir brauchen jetzt nicht noch weitere Konzepte, sondern eigentlich eher eine kurzfristige Umsetzung und Abarbeitung der Probleme. Das wäre aus unserer Sicht jedenfalls sehr wünschenswert.

Tempo 30 ist auch unter den Anwohnern ein kontroverses Thema. Als ich in meiner kurzen Stellungnahme 30 km/h schriftlich fixiert hatte, ist mir auch gleich ein Vorstandsmitglied an die Kehle gegangen und hat gesagt, wenn überhaupt, dann aber nur nachts. Und in dem Zusammenhang möchte ich mal sagen: Die Verkehrsbelastung ist eigentlich gar nicht das Hauptproblem der Leipziger Straße. Ich wohne inzwischen seit dem Jahr 2000 dort und seit fünf Jahren jetzt ständig, und es gibt hervorragende Schallschutzfenster in den Gebäuden, jedenfalls der südlichen Seite. Ich weiß nicht, wie es auf der nördlichen Seite ist. Der Straßenverkehr ist nicht schön, aber er ist deutlich angenehmer als auf kleineren Straßen. Ich kenne die Friesenstraße in Kreuzberg sehr gut. Mit dem Kopfsteinpflaster ist sie deutlich lauter als die Leipziger Straße und ist dadurch, dass es keinen kontinuierlichen Verkehr gibt, auch weniger ertragbar als die Leipziger Straße. Das heißt also, ein Tempo-30-Limit nachts würden, glaube ich, alle begrüßen. Wenn sich dann auch wirklich alle daran halten würden. Und vor allen Dingen, was als sehr belastend empfunden wird, sind die Motorradfahrer und die Maserati- und Ferrarifahrer, die meinen, sie müssten bei der grünen Ampel richtig Gas geben, und das stört natürlich am meisten. Also, wenn man diese Einzelfälle rausfiltern könnte, dann würde der Verkehr als solcher gar nicht so störend sein.

Was die Touristen anbetrifft: Wir alle sind natürlich froh darüber, dass es viele Touristen in Berlin gibt. Das zeigt, dass wir eine weltoffene Stadt sind. Das bringt auch viel Geld in die Stadt hinein. Dass sich nicht alle Touristen so benehmen, wie wir das gerne wünschen, hat der Bezirk Kreuzberg gezeigt. Es ist eigentlich vom Verschmutzungsgrad her – im Augenblick jedenfalls – kein Problem. Die Reinigung der Leipziger Straße, die früher sehr viel schlechter war, ist eigentlich sehr viel besser geworden. Wenn der Straßentunnel auch noch ein bisschen

regelmäßiger von dem Unrat befreit würde, der sich auch teilweise durch Winddruck usw. dort ausbreitet, wäre das schön, aber das wäre eigentlich kein dringendes Problem. Die Sauberkeit ist eigentlich relativ gut.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Spallek!

Bezirksstadtrat Carsten Spallek (BA Mitte): Auch ich sehe keine Notwendigkeit eines zusätzlichen Bürgerforums. Da schließe ich mich vollumfänglich Herrn Malsbender an. Was die Zustände der öffentlichen Straßen bzw. der Grünflächen angeht: Viel hilft viel! Städte- oder Plätzeprogramme sind gut. Eine auskömmliche Finanzierung der Regelunterhaltung wäre noch besser. Auch da hoffe ich jetzt im Rahmen der Haushaltsberatungen auf entsprechende Unterstützung. Die Diskussion haben wir nicht nur an dieser Stelle, sondern in vielen anderen Bereichen in der Stadt, gerade an den teilweise sogenannten touristischen Hotspots. Da reichen schlichtweg die Reinigungsklassen – selbst die höchste – nicht aus, wenn man sieht, was an Menschenmassen teilweise sich da – zum Teil zum Glück – durchdrängt, weil wir eben so attraktiv sind. Jetzt mal unabhängig von Pfandpflicht für Coffee to go oder Ähnliches: Wo viele Menschen sind, entsteht auch viel Müll. Und es sind wenige, die ihren Müll einfach mal so in der Gegend verstreuen, sondern es sind ganz viele, die die Mülleimer nutzen, wenn sie denn da sind, und wenn sie voll sind, können sie nicht genutzt werden, sondern da werden teilweise Sachen nebenan abgestellt. Das hat etwas mit Reinigungszyklen zu tun. Das hat etwas mit der BSR zu tun bzw. auch mit den bezirklichen Straßengrünflächenämtern, wenn es nicht die orangefarbenen, sondern die grünfarbenen Mülleimer sind. Insofern kurz und knapp: Viel hilft viel oder mehr hilft mehr.

Sie hatten eine konkrete Frage gestellt zu einem nicht genehmigten Bauantrag. Da bin ich mir jetzt nicht ganz sicher, ob es ein Bauantrag war oder im Rahmen einer Bauberatung eine negative Haltung zu dem begehrten An- und Erweiterungsbau. Hier kann ich Ihnen dazu sagen, dass wir bislang nicht in der Lage waren, gemeinsam eine Variante zu erarbeiten, die im Einklang mit der Verordnung über die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart aufgrund der städtebaulichen Gestalt für die Dorotheenstadt, Friedrichstadt im Bezirk Mitte von Berlin steht, hier veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt vom 10. April 1997. Wir waren und sind weiterhin im Gespräch dazu.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Frau Lüscher, Sie hatten noch mal um das Wort gebeten.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm): Vielen Dank! – Vielleicht nochmal ganz kurz zu der Thematik: eine glasklare Entscheidung in Bezug auf das Konzept an der Leipziger Straße. Ich glaube, diese glasklare Entscheidung ist im Planwerk Innere Stadt dargestellt und erfolgt. Es geht an dieser Stelle um eine bestandsorientierte Sanierung und nicht um einen städtebaulichen Umbau. Und das ist auch Grundlage zum Beispiel für die Zusammenarbeit mit der IG und den Anrainern, eben zu sagen, solange der Bau der neuen Straßenbahnverbindung terminlich verschoben wurde – und das ist der Fall, und dort wurde vorgesehen, den nördlichen Bereich, also den Gehweg, von 18,5 Meter auf, glaube ich, 25,5 Meter zu verbreitern –, wäre jetzt der Zeitpunkt angebracht, eben trotzdem am Bestand Sanierungen vorzunehmen, weil das einfach zu lange dauert. Damit antworte ich auch auf die Frage, wie es mit den Untersuchungen zur Trassenführung steht. Die sind in Arbeit im Hause SenStadtUm.

Und vielleicht noch zur Ergänzung: Wir haben nicht nur in den Spittelmarkt investiert, sondern wir haben auch alleine über eine halbe Million Euro in den Marion-Gräfin-Dönhoff-Platz mit den Spittelkolonnaden investiert. Also, der Senat kümmert sich schon immer wieder stufenweise um den Ort, weil eben klar ist, es geht um eine bestandsbezogene Sanierung und Aufwertung. In dem Sinne sind eigentlich die übergeordneten planerischen Überlegungen gefällt und auch kommuniziert, und auch für die handelnden Personen sehr klar.

Dann noch eine Ergänzung zu den übergeordneten Planungen. Es gibt auch ein Freiraumkonzept über die ganze Friedrichstadt. Und dieses Freiraumkonzept wird im Moment jetzt gerade in unserem Hause aktualisiert und eben auch auf diesen ganzen Bereich der südlichen Friedrichstadt erweitert. Und in dem Rahmen wird auch wieder die Gesamtkonzeption der Freiräume und der Straßenräume aktualisiert.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Geisel!

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm): Meine Damen und Herren! Es waren noch einige Fragen offen geblieben. Der Senat beabsichtigt nicht, auf der Leipziger Straße Tempo 30 anzuordnen – aus der hier schon zutreffenden Schilderung, dass es die im Moment einzig verbliebene leistungsfähige Ost-West-Verbindung an dieser Stelle ist, und wir den Stau dort nicht vergrößern wollen. Dass der Konflikt mit Wohnbebauung an großen leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen besteht, ist uns bewusst. Allerdings sind jetzt mehr als 70 Prozent der Straßenflächen Berlins als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Wir halten es nicht für zielführend, jetzt auch noch die großen Hauptverkehrsadern der Stadt mit Tempo 30 zu belegen und damit den Autoverkehr zum Erliegen zu bringen. Diese Absicht existiert nicht.

Ebenso existiert keine U-Bahnplanung für die Leipziger Straße. Jedenfalls wird sie bei uns im Haus nicht betrieben.

Dann gab es eine Frage zur Straßenbahn. Es keine Anmeldung zur Straßenbahn, sondern im Moment eine Trassenuntersuchung für die Straßenbahn im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Molkenmarkt, den wir im zweiten Quartal 2016 festsetzen wollen. Da muss die Zeitplanung geklärt werden und wie eine Trassenführung der Straßenbahn aussieht. Und dort werden alternativ die Leipziger Straße, die Französische Straße, die Voßstraße und die Zimmerstraße als mögliche Trassen untersucht. Und erst, wenn dort eine Trasse gefunden ist und es zu einer Festsetzung des Bebauungsplans Molkenmarkt gekommen ist, würde eine entsprechend Anmeldung für das Straßenbahnprogramm erfolgen, aber das ist noch nicht geschehen.

Dann gab es die Frage zu den BImA-Häusern. Die Häuser in der Leipziger Straße sind Bestandteil dieses BImA-Pakets. Wir verhandeln aber jetzt nicht einzelne Standorte, sondern haben da gerade das Interesse, alle 4 600 Wohnungen möglichst im Paket zu erwerben, deshalb gibt es noch keine gesonderte Befassung mit den Häusern in der Leipziger Straße. Allerdings ist es auch richtig, dass die Gewerberäume in diesen Häusern bisher nicht im Mittelpunkt unserer Aufmerksamkeit standen, weil es uns um den Erwerb von Wohnungen ging, um den Anteil an kommunalen Wohnungen in der Stadt zu erhöhen. Insofern gibt es auch kein Verbot oder eine in irgendeiner Art und Weise geäußerte Stellungnahme von SenStadtUm an die BImA, mit diesen Häusern jetzt nicht entsprechend zu verfahren oder dort die Gewerberäume leer stehen zu lassen oder Ähnliches. Das kann ich ausschließen.

Zum Stadtplatzprogramm ist zu sagen, dass das durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt für den Haushalt 2016/2017 in jährlicher Höhe von drei Millionen Euro angemeldet wurde, das heißt also in bisheriger Höhe. Zum Kapitel 1255, Titel 720 04 laufen die entsprechenden Verhandlungen mit der Senatsfinanzverwaltung gerade. Und die Senatsfinanzverwaltung weist uns nicht zu Unrecht darauf hin, dass es viele konkurrierende gute Vorhaben gibt, und das Geld für alle Vorhaben, die wir planen und anmelden, nicht vorhanden ist, und dort dann eine Entscheidung zu treffen ist. Insofern ist das tatsächlich ein Thema für die Haushaltsberatungen im Herbst.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Gut! Vielen Dank! – Dann darf ich diesen Punkt 2 a erst mal abschließen. Und komme dann zu

Punkt 2 der Tagesordnung

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0211](#)
Aktuelle und zukünftige städtebauliche Entwicklung StadtUm
am Checkpoint Charlie
(auf Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion der
CDU)

Herr Evers, wollen Sie begründen?

Stefan Evers (CDU): Mit Blick auf die Uhr und angesichts der aktuellen Entwicklungen erklärt sich auch dieser Besprechungspunkt, solange er auf der Unerledigtenliste auch schon schlummert, von selbst, und ich freue mich darauf, was die Anzuhörenden und die Senatsverwaltung dazu beizutragen haben.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Dann freuen wir uns alle gemeinsam, und vielleicht Herr Hartwich, beginnen Sie dann mal.

Dr. Mateusz Hartwich (DIE MITTE e. V.): Vielen Dank noch mal! – Ich hatte mich ja vorhin vorgestellt und auch den Zusammenhang, welche Interessen wir hier vertreten und in welchem Bereich. Eine kurze Vorbemerkung: Bevor Sie mich zu den gestrigen Entscheidungen des Senats fragen, lassen Sie mich erst mal unsere Position insgesamt erläutern. Es ist nämlich ganz wichtig, den Gesamtzusammenhang in den Fokus zu nehmen. Das hatte ich auch kurz angedeutet. Aktuell, immer wenn über die Berliner Mitte gesprochen wird, dann meint man den Platz zwischen Spree und Alexanderplatz. Wir sehen das natürlich etwas weiter, denn wir sehen, auch infrastrukturell hängt das, was in der Liebknechtstraße, in der Rathausstraße und in der Leipziger Straße passiert, natürlich damit zusammen, was in der Friedrichstraße, am Gendarmenmarkt und selbst am Pariser Platz passiert. Deswegen auch die Entwicklung, die unser Verein genommen hat, ähnlich wie in der City West, den Bereich zu weiten und den Zusammenhang infrastrukturell und auch wirtschaftspolitisch zu sehen. Sie sehen also, es gibt einerseits Pläne zum Gendarmenmarkt, die wir grundsätzlich begrüßen, denn eine Aufwertung, gerade auch, was die Bepflasterung angeht, ist sehr willkommen. Es gibt eben noch die Entwicklung rund um die Französische Straße. Die Leipziger Straße haben wir besprochen. Die Markgrafenstraße und die Krausenstraße entwickeln sich momentan dynamisch, bis hin eben zum Gelände an der Akademie des jüdischen Museums. Und dazwischen haben Sie eine

Leerstelle. Das ist der Checkpoint Charlie. Obwohl er eigentlich Dreh- und Angelpunkt ist oder sein könnte für die städtische Entwicklung in diesem Bereich, bietet er seit Jahren eher ein trauriges Bild. Und Bild ist auch wirklich sehr wörtlich zu nehmen, denn Sie wissen, der Checkpoint Charlie ist eine der hochfrequentierten Orte in Berlin. Er wird von Millionen Menschen jedes Jahr besucht, und die Bilder, die um die Welt gehen, sind Würstchenverkäufer, verkleidete Soldaten und Bretterverhaue, hinter denen Ratten huschen. Das wurde uns so berichtet. Ich glaube, das kann Berlin nicht egal sein. Das ist kein Kiezproblem, deswegen ist es auch sehr zu begrüßen, dass die gesamtstädtische Relevanz dieses Ortes und der Problematik auch erkannt wurde, und das soll auf jeden Fall auch weiterverfolgt werden.

Wir haben jetzt in der Kürze der Zeit vier Punkte, die ich nennen möchte, was aus unserer Sicht wichtig wäre. Zum einen geht es darum, den Stillstand nach 25 Jahren zu beenden. Jeden Tag, wo das Gelände brach liegt, gehen diese Fotos von den Würstchenverkäufern um die Welt – für einen der zentralsten Orte des Kalten Krieges insgesamt und in Berlin sowieso. Dann ist besseres Verkehrsmanagement erforderlich. Ich weiß, dass es da ein laufendes Verfahren zum Thema Begegnungszone gibt. Da sind wir auch integriert. Allerdings ist da angabegemäß erst in zwei bis drei Jahren mit Maßnahmen zu rechnen. Die Problematik entsteht aber täglich mit Fußgängern, Radfahrern, Lieferverkehr. Da muss auch dringend gehandelt werden. Man sollte bei Bedarf Ideen für Zwischennutzungen zulassen, und zwar bessere Zwischennutzungen als im Moment. Und perspektivisch sollte man, glaube ich auch, die Diskussion öffnen. Das Stichwort ist heute auch schon in einem anderen Zusammenhang gefallen. Man könnte da auch architektonisch etwas wagen, neue städtebauliche Lösungen zulassen. Da würden wir auch dafür plädieren, dass sich eben der Senat, das Land Berlin, mit den neuen Eigentümern an den Tisch setzt, die Stakeholder einbezieht, und sich dann eben für diese Lösungen, die sowohl kurzfristig sein sollen als eben auch perspektivisch, einsetzt. Das wäre unser Plädoyer. – Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Ich freue mich auf die Fragen.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Malsbender, möchten Sie noch ergänzen?

Hans-Dieter Malsbender (Interessengemeinschaft Leipziger Straße/Krausenstraße): Zu der Tempobegrenzung hatte ich ja gesagt, dass das auch bei uns umstritten ist, wiewohl man versuchen muss, gegen diese zusätzliche Lärmbelastigung etwas zu tun. Mehr fällt mir im Augenblick nicht ein.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Spallek, wollen Sie noch etwas ergänzen? – Das ist nicht der Fall. Ich schaue mal nach rechts auf die Senatsbank, Frau Lüscher? – Auch nicht. Dann starten wir erst mal mit der Fragerunde. Als Erster hatte sich Herr Evers gemeldet.

Stefan Evers (CDU): Vielen Dank! – Herr Hartwich hat schon in der Begründung kurz angerissen, dass das Thema an Aktualität deutlich gewonnen hat, seit der Senat in dieser Woche beschlossen hat, die Planungshoheit für die Festsetzung von Bebauungsplänen am Checkpoint Charlie an sich zu ziehen. Ich teile die von Herrn Hartwich dargelegte Sicht, dass wir es nach wie vor mit einer Leerstelle nicht nur städtebaulich, sondern auch inhaltlich zu tun haben, die dort letzten Endes in den frühen Neunzigerjahren gelassen wurde. Wir würden heute, und da sind wir uns vermutlich alle einig, grundsätzlich anders mit den Grundstücken umgehen, wären sie noch landeseigen. Unser Problem ist, das sind sie nicht.

Es ist nicht so, dass die Leerstelle nicht gefüllt worden wäre, sondern es gab eine Reihe privater Initiativen, und denen kann man nicht zum Vorwurf machen – – Beim Mauermuseum angefangen bis hin zu vielen anderen kleineren und größeren Ansätzen gibt es rund um den Checkpoint Charlie Anlaufpunkte, die informieren, die ein Bild vermitteln. Mich würde einerseits interessieren, auch mit Blick auf Sie, Herr Dr. Hartwich, wie die Qualität – Sie haben jetzt nur von Ratten und verkleideten Soldaten gesprochen – mit Blick auf andere Angebote, die vor Ort existieren, aus Ihrer Sicht, aus Ihrem Erleben vor Ort bewertet wird. Nichtsdestotrotz kann man das Thema Erinnerung an die besondere Geschichte dieses Ortes an das, was weltweit damit verbunden wird, nicht nur Privaten überlassen, sodass ich es grundsätzlich für richtig halte, hier auch von Landesseite nach Möglichkeiten zu suchen, kulturpolitisch ein Konzept einzubringen. Mich würde interessieren – jenseits dieser kulturpolitischen, inhaltlichen Dimension –, wie städtebaulich Ihre Sicht auf den Standort ist, was Sie dort möglicherweise anders machen würden, als es in anderen Bereichen der Friedrichstraße mit der sehr klassischen, kritischen Rekonstruktionsweise der Blockrandbebauung gemacht wurde, ob der Checkpoint Charlie hier nach anderen Möglichkeiten oder auch nach anderen Freiräumen ruft, denn die Besucherfrequenz ist insgesamt sehr hoch. Und ob die klassische Ladenzeile die Antwort ist, möchte ich als Frage in den Raum stellen.

An den Senat gerichtet die Frage, warum er zu diesem Zeitpunkt die Planung für den Checkpoint Charlie an sich gezogen hat. Jenseits dessen, dass wir uns einig sind, dass der Ort gesamtstädtisch wahrgenommen wird, hätte sicherlich auch der Bezirk die Planung sehr gut machen können. Warum also jetzt der Senat? Wie sieht es mit den vertraglichen Ansprüchen aus, die das Land Berlin gegen den neuen Eigentümer hätte, bezogen auf die Bereitstellung einer Museumsfläche von bis zu 3 000 Quadratmetern? Das ist Gegenstand des ursprünglichen Kaufvertrages gewesen. Ich weiß gar nicht, wie viele Eigentümerwechsel inzwischen stattgefunden haben, aber was von diesem vertraglichen Anspruch übrig ist, wäre schon interessant. Sollte er nicht mehr gesichert sein, wie würde das Land Berlin ihn dann durchsetzen, und mit welchen Risiken und Nebenwirkungen wäre das verbunden? Das ist dann für die Umsetzung eines Museums nicht ganz uninteressant.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Frau Haußdörfer!

Ellen Haußdörfer (SPD): Vielen herzlichen Dank! – Ich stelle fest, dass wir im Ausschuss wahrscheinlich gar nicht so richtig verstehen, was die Anziehungskraft vom Checkpoint Charlie ist und wir uns immer ein bisschen lustig darüber machen, dass verkleidete Soldaten und anderes – so nenne ich das jetzt einmal – da stehen. – [Zuruf: Mummenschanz!] – Mummenschanz, okay! – Aber nichtsdestotrotz gibt es offensichtlich leider – in Anführungszeichen oder in Klammern – ein Publikum und einen Markt dafür. Ich teile unter anderem auch die

Bedenken von Herrn Evers. Es ist auch immer eine Frage, wie weit sich das mit der Gedenk- und Erinnerungskultur verträgt, aber es scheint dann doch – in Anführungszeichen – leider einen Markt dafür zu geben.

Ich würde gerne wissen, ob der Eigentümerwechsel Auswirkungen auf den geplanten Museumsbau hat, wie der derzeitige Planungsstand dort ist und ob die alten Regelungen und Vereinbarungen mit Cannon Kirk auch auf den neuen Eigentümer bindend übergegangen sind.

Ansonsten würde ich gerne einige eher den Bezirk betreffende Fragen stellen. Die Grünen hatten in der BVV Mitte einen Antrag zur Eindämmung der Budenflut gestellt. Das betrifft ein bisschen diesen Punkt. Der wurde abgelehnt. Wenn man da vorbeigeht – und das habe ich, als der Nord-Süd-Tunnel gesperrt war, sehr häufig gemacht, weil ich mit der U-Bahn zum Abgeordnetenhaus gekommen bin – und feststellt, dass alleine an einem Grundstück zwölf Fastfood-Buden stehen, dann muss man das zumindest einmal diskutieren. Die waren bis zum 31. Dezember befristet genehmigt. Mich würde interessieren, wie die aktuelle Situation ist, weil es dann natürlich auch die Frage ist, wie das dem Stadtbild zuträglich ist.

Ich habe eine zweite Frage – das wird vielleicht auch Herrn Gelbhaar interessieren – zur Fußgängerzone am Checkpoint-Charlie. Das ist schon eine faszinierende Konstruktion an der Kochstraße mit diesen überkreuzenden Ampeln. Ich, als häufige Fußgängerin, finde das sehr faszinierend. Man sagt auch, es hat diese erhöhte Aufenthaltsqualität für die Fußgängerinnen und Fußgänger. Mich würde die Schaffung von Busparkplätzen im Areal für Fernbusse interessieren, weil es auch darum geht, die Fußgängerinnen und Fußgänger an dieser Stelle nicht mehr zu behindern. Ich habe entnommen, dass es einen Zwischenbericht gibt, der diese Fußverkehrsstrategie als ein Pilotprojekt anzugehen thematisiert. Da würde mich der Planungsstand interessieren, weil diese Untersuchung der Verkehrsanlagen und -systeme noch ausstand. Wie ist da der aktuelle Stand? Ich finde das als Pilotprojekt durchaus sehr interessant und gerade auch an dieser Stelle. Ich frage mich aber auch – das können wir in diesem Ausschuss wahrscheinlich nicht beantworten, sondern im Verkehrsausschuss oder über eine Kleine Anfrage, weil es eine Menge halbillegaler Warnhinweisschilder gibt, dass man beim Abbiegen besonders aufpassen soll –, ob diese Zone diese Effekte hat, dass es eine erhöhte Aufenthaltsqualität, aber auch Sicherheit für die Fußgängerinnen und Fußgänger gibt. – Danke sehr!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Gelbhaar!

Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Herr Vorsitzender, vielen Dank! – Ich möchte, mit Ihrer Erlaubnis, mit einem kleinen Zitat beginnen. In einer E-Mail von heute Morgen steht geschrieben:

In einer Rekordzeit von nur 25 Jahren hat der Senat die gesamtstädtische Bedeutung des Checkpoint – Namensvetter – Charlie erkannt. Der Bezirk Mitte hat hier nichts mehr zu sagen. Das alltägliche Chaos, verursacht von Bierbikes, Kutschen, Bussen, Segways, echten Trabbis, falschen Vopos, Bettlern, SUVs, Taxis und Touristen hat die Landespolitik offenbar überzeugt: Hier sind wir richtig.

– Das ist eine schöne Glosse. Jenseits dessen, dass die Politik in Gänze in Mitverantwortung genommen wird – was ich als Parlament, da ich es nicht entschieden habe, ein bisschen schwierig finde, aber geschenkt –, stellt sich die Frage, was das Bezirksamt Mitte eigentlich

falsch gemacht hat, dass der Senat jetzt sagt: Das dürfen die nicht mehr machen, das machen jetzt wir? – Der Hinweis „nach 25 Jahren“ ist richtig. Was ist an Erkenntnis im Senat gereift, dass das jetzt passieren musste? Sind in der Senatsverwaltung unerkannte Ressourcen entdeckt worden? – denn was jetzt so alles an sich gezogen wird, da muss ein unheimlicher Personalstock da sein, der bisher irgendwie unterbeschäftigt gewesen ist und jetzt den Mauerpark, die Buckower Felder, die Elisabethaue als auch den Checkpoint Charlie an sich zieht. Ich bin frohen Mutes, dass auf einmal so viel Aktivität entdeckt wird. Das war unter Herrn Müller nicht so. Oder, Herr Geisel, machen Sie das alles alleine?

Jetzt zu den Einzelfragen: Frau Haußdörfer hat die Begegnungszone, die geplant ist, oder wo es zumindest heißt, dass die geplant wird, schon angesprochen. Mich würde die Zeitschiene noch einmal interessieren. Wir haben gehört, das ist alles auf der langen Bank, und eigentlich – das hat Herr Hartwich schon erläutert – braucht man jetzt, also quasi morgen, eine Verbesserung. Aber jenseits dieser Frage, zu der ich gleich zurückkomme, was man sofort tun kann und muss, interessiert die Leute vor Ort auch, welchen Umfang diese Begegnungszone eigentlich haben soll. Von wo bis wo soll sich die erstrecken? Wenn man sich den Checkpoint Charlie im Tagesverlauf anguckt, hat er vollkommen unterschiedliche Nachfragezeiten. Morgens um acht, halb neun wird er auf einmal voll, und wenn man abends um 19 Uhr zum Checkpoint Charlie kommt, dann ist er leer, oder 19.30 Uhr, je nachdem, wie das Wetter ist. Auch dazu kann man überlegen, ob man eine schöne Lösung daraus macht und etwas flexibler wird.

Die Aufenthaltsqualität ist schon von Frau Haußdörfer beschrieben worden. Die ist nicht hoch, allerdings verstehe ich total, warum die dahin wollen, weil das quasi der personifizierte Ort des Kalten Krieges ist. Da standen sich die Panzer gegenüber, und die ganze Welt hatte, so ähnlich wie bei der Kubakrise, das Gefühl: Hier kann etwas passieren, was uns alle betrifft. Zum Ort der Kubakrise kann man nicht hinfahren, zum Checkpoint-Charlie kann man hingehen. Man sieht es eigentlich nicht. Man sieht es nur durch die Freiluftausstellung, und da sind wir bei der nächsten Frage, die mich interessieren würde. Wenn man da jetzt anfängt zu bauen, dann berührt das auch die Freiluftausstellung, die sehr erfolgreich ist. Ich glaube nicht, dass es reicht, dort ein Museum hinzustellen, weil das eine ganz andere Barriere ist. Deswegen ist die große Frage für mich, die ich hier in den Raum stellen will: Hat der Senat irgendeine Idee, wie man diese Verdeutlichungsqualität, die dort geleistet wird, in die Zukunft überführt? Wie macht man aus dem Checkpoint Charlie einen Gedenkort, ohne die falschen Vopos und Co.? Das habe ich noch nirgendwo gelesen. Ich glaube aber, dass wir dazu eine Antwort schulden. Man kann mit realen Punkten spielen, dass man diese Ausstellung vielleicht doch in die Bauten integriert oder Ähnliches. Man kann es aber auch mit digitalen Punkten ergänzen. Es läuft inzwischen eigentlich jeder mit einem Handy herum, also scheint da etwas möglich zu sein.

Zurück zum Thema Verkehr: Jenseits dessen, dass sowohl Fußgänger – es ist eigentlich schon eine Begegnungszone, es ist Shared Space, wenn man sich das anschaut, ist es wilder Shared Space –, aber vor allem auch Radfahrerinnen und Radfahrer dort sehr gefährdet sind, zeigt immer wieder – vielleicht nicht unmittelbar am Checkpoint Charlie, aber an der Kochstraße gab es vermehrt Unfälle –, dass man, wenn man den Checkpoint Charlie anfasst, auch über eine Lösung nachdenken kann und muss.

Eine ganz relevante Frage ist die nach den Reisebussen. Der Senat hat schon mehrfach zugesagt, auch für die Haushaltsberatungen, dass ein Reisebuskonzept entwickelt werden soll. Es sollte vor allem für die Museumsinsel entwickelt werden, aber auch für den Checkpoint Charlie. Ich weiß nicht, wann ich das erste Mal danach gefragt habe, ich mutmaße 2012 oder vielleicht sogar schon 2011. Es ist bis 2015 immer mal wieder danach gefragt worden, aber ein wirkliches Ergebnis haben wir nicht. Gerade bei den Reisebussen ist es so: Die Zimmerstraße ist eng, wenn ein Reisebus von der Friedrichstraße in die Zimmerstraße abbiegt und noch ein weiterer Reisebus kommt. Dort ist gerade eine Baustelle, das entspannt alles ein bisschen. Oder ist das quasi die Idee des Senats, die Baustelle dauerhaft einzurichten? Das könnte hilfreich sein. Ein fieser Trick der Verkehrslenkung, um da eine Lösung herbeizuführen. Das scheint mir aber nicht so zu sein, deswegen noch einmal ohne Ironie gefragt: Wann kommt das Reisebuskonzept? Was machen wir, bis das Reisebuskonzept da ist? Ich glaube, dass man den Reisebussen ganz konkret, auch relativ schnell, mit Blick auf den Stadtplan Orte zuweisen oder zumindest nachweisen kann, wo sie parken sollen, wo die Touristen aussteigen und die letzten 100 oder 200 Meter zum Checkpoint Charlie laufen, und dass die Busse nicht in alle Richtungen fahren können, sondern, wenn sie überhaupt am Checkpoint Charlie vorbeifahren sollen, den Reisebussen zumindest vorgibt, dass sie aus einer Richtung kommen können und nur in eine Richtung abfahren dürfen, denn das, was da aktuell jeden Tag passiert, ist gelebte Verantwortungslosigkeit und einfach nur zum Wegschauen.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Ich bin selten Ihrer Meinung, aber das ist in der Tat Chaos pur. – Frau Lompscher!

Katrin Lompscher (LINKE): In unserem Ausschuss mischen sich immer alle Themen. Wenn wir hier im Stadtentwicklungsausschuss über künftige Planungen reden, dann interessiert mich, ob die Koalitionsfraktionen, als sie den Punkt angemeldet haben, wussten, dass die Planung an sich gezogen wird. Es wäre sinnvollerweise richtig, wenn wir dann darüber reden, wenn erste Planungsvorstellungen des Senats skizzenhaft existieren, damit das Abgeordnetenhaus eine Orientierung geben kann. Deshalb habe ich nur zwei Fragen an den Senat, wann solche ersten planerischen Vorstellungen existieren und ob das Anziehen der Planung vor dem Hintergrund geschehen ist, dass man mit den privaten Eigentümern eine Einigung über dieses Museum des Kalten Krieges erzielen will, weil man glaubt, was ich nachvollziehen kann, dass das vielleicht mit dem Senat eher möglich ist, eine solche Vereinbarung zu erzielen, als mit dem Bezirk.

Ich will allen Vorrednern widersprechen, dass sich das Land Berlin niemals mit dem Checkpoint Charlie beschäftigt hat. Die Kunstinterventionen sind immer noch beachtlich, gut und richtig. Diese Ausstellung ist extrem gut nachgefragt. Deshalb frage ich: Was ist da eigentlich geplant? Soll die irgendwo hin? Soll sie in irgendeiner anderen Form in eine Bebauung integriert werden? Da man sich schon in den Neunzigerjahren für die Reprivatisierung und Bebauung dieses Areals entschieden hat, sind alle Probleme, die wir seither haben, natürlich auch künftig da und sogar noch verschärfter, denn da kommen noch mehr Publikumsnutzungen. – [Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Rekommunalisierung!] – Das war jetzt gar nicht der Punkt, sondern der Punkt ist, wenn ich so viele Besucher, einen Hotspot des Tourismus habe, und alles zubaue, dann muss ich mich nicht wundern, dass kein Platz ist. Das ist die logische Konsequenz. Ich sehe aber nicht, dass es eine Alternative dazu gibt, und deshalb interessiert mich, wo denn das Abstellen und Parken von Reisebussen in räumlicher Nähe zum Checkpoint Charlie überhaupt realisiert werden könnte.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Ich will nur ergänzen, dass wir den Erwerber, die Trockland Management GmbH angeschrieben und gefragt haben, ob sie heute zu dieser Anhörung kommen möchten. Sie haben dieses im Hinblick darauf, dass dieser Eigentumserwerb noch nicht vollzogen ist, abgelehnt, aber angedeutet, dass sie gerne, wenn das dann passiert ist, für eine entsprechende Fortsetzung dieser Veranstaltung zur Verfügung stehen würden. – Frau Lüscher, Sie hatten sich gemeldet!

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich würde gerne etwas dazu sagen, ob der Bezirk alles falsch gemacht hat und warum jetzt dieser B-Plan angestrebt werden soll. – Erst einmal hat der Bezirk gar nichts falsch gemacht. Anlass für die jetzigen Aktivitäten ist der Eigentümerwechsel. Es ist nicht so, dass das eine neue Idee ist, hier ein Zentrum des Kalten Krieges entstehen zu lassen, sondern das ist eine Idee, die seit Jahren, Jahrzehnten beim Senat verfolgt wird. Darum gibt es auch im Grundbuch Regelungen, dort Räumlichkeiten für ein solches Zentrum zur Verfügung zu stellen. Das sind aber nur grundbuchliche Regelungen, und die Gefahr zur Ablösung – es gab schon mehrere Wechsel – bestand schon beim vorherigen Eigentümer. Der Senat hat bei diesem letzten Wechsel auch noch mal sehr stark auf Drängen der Kulturverwaltung, was wir aber genau gleich sahen, gesagt: Jetzt muss ein B-Plan her. – Die ganze Diskussion, die hier zum Thema Begegnungszone, Buskonzept und: Wie kann mit den Besucherströmen auch in Zukunft weiter umgegangen werden? – zeigt doch, dass das genau das richtige Instrument ist, hier einen B-Plan zu machen und nicht nur in einem Grundbuch mit einem privaten Investor zu regeln: Da soll jetzt ein Museum entstehen, und um den Rest kann man sich nicht kümmern, weil man das nicht in der Hand hat. Der Bezirk ist nun mal in der Situation, dass er beschränkte Ressourcen hat. Außerdem steht auch noch infrage, ob die zukünftige Festsetzung einer solchen Nutzung im B-Plan doch noch zu einem Schaden führen könnte oder zu Schadensersatzforderungen, und das hat nachvollziehbarerweise der Bezirk dann auch befürchtet. Darum haben wir uns darauf geeinigt, dass das Land Berlin den B-Plan an sich zieht. Und weil wir doch erheblich unter Zeitdruck standen, haben wir entschieden, es förmlich an uns zu ziehen. Das erfolgte also durchaus in Abstimmung mit dem Bezirk. Wir haben nicht vor, an jeder Ecke die B-Pläne an uns zu ziehen, aber dazu wird der Senator sicher auch noch etwas sagen. – Das ist die Begründung, warum jetzt und warum doch zum B-Plan gegriffen wird und man sich nicht mehr auf diese grundbuchlichen Regelungen alleine verlassen will.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Senator, möchten Sie ergänzen?

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm): Ich kann mich dem vollständig anschließen. Die Frage, die noch offen ist, die aber von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt nicht beantwortet werden kann, ist, wie ein solches Museumskonzept erstellt und dauerhaft finanziert wird und Ähnliches. Das muss natürlich noch geklärt werden. Hier ging es nur darum zu sichern, dass wir öffentlich am Checkpoint Charlie auch in Zukunft präsent sein werden. Es kann nicht sein, dass wir Berlin der Gefahr aussetzen, dass am Checkpoint Charlie gebaut wird und eine öffentlich sichtbare Einrichtung, die an die Historie dieses Ortes erinnert, nicht gesichert ist. Deswegen hat der Senat an dieser Stelle gehandelt.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Dann würde ich Sie bitten, die an Sie gerichteten Fragen zu beantworten. – Herr Hartwich!

Dr. Mateusz Hartwich (DIE MITTE e. V.): Vielen Dank! – Es dreht sich sehr viel um die Einschätzung der aktuellen Situation und auch der privaten Nutzungen. Wir wären die letzte Anrainervertretung, die etwas gegen private Nutzung hätte. Es gibt aber gute und weniger gute Beispiele. Ein gutes Beispiel ist, das kann man in aller Deutlichkeit so sagen, das Pano-meter von Yadegar Asisi, das aber auch eine temporäre Einrichtung ist, die angeblich nur bis Ende dieses Jahres noch läuft. Das heißt, man muss sich etwas überlegen, damit an dieser Stelle nicht sofort wieder die Würstchenverkäufer kommen. Es ist mittlerweile mit den gastronomischen Zwischennutzungen etwas ruhiger geworden, gerade auf der westlichen Seite des Areals. Auch da haben das Bezirksamt und die Bezirksverordnetenversammlung gute Arbeit geleistet und diese Wagenburgwahrnehmung, die es dann mit der Abschottung zur Friedrichstraße und Zimmerstraße gab, aufgelöst. Man sollte sich genau anschauen, wie der dadurch entstandene Freiraum momentan wahrgenommen wird. Wir hätten überhaupt nichts gegen eine Freiraumgestaltung in dem Bereich. Auch da bieten wir uns gerne als Ansprechpartner an, was das Thema Freiraumkonzept in der Friedrichstraße angeht, Frau Lüscher. Ob das über den B-Plan oder andere Instrumente zu realisieren ist, ist natürlich eine andere Frage. Ich könnte mir da wunderbar einen kleinen Park vorstellen, aber ich weiß nicht, was der Eigentümer darüber denkt und welches Tauschgeschäft überhaupt infrage käme.

Was ich auch noch einmal unterstreichen möchte, ist, weil es auch die Frage von Herrn Evers war: Ich glaube, dass man da architektonisch etwas offener sein sollte. Ob eine Ladenzeile dort reinkommt, muss man perspektivisch beantworten. Vor 20 Jahren haben auch alle gesagt, dass eine Einkaufsstraße in der Friedrichstraße spinnert ist. Das hat sich aber etabliert, das heißt, das ist auch eine Frage, die mit dem Eigentümer zusammen geklärt werden müsste. Dass es aber nicht die Standardbebauung und die Standardnutzung sein können, ist allen klar, nicht nur vor dem Hintergrund der Historie, sondern auch der gesamten städtebaulichen Entwicklung in dem Bereich, die ich anfangs skizziert hatte. Es ist kein Zufall, dass seinerzeit auch die zwischenzeitlichen Eigentümer mehr oder weniger mich gefragt haben, was ich gut fände an diesem Ort. Es scheint, dass Standardkonzepte, die sich an anderen Orten der Welt etablieren, vielleicht nicht der beste Weg sind. Es wäre also durchaus, im Einvernehmen mit den Eigentümern, zu überlegen, welche innovativeren Lösungen möglich sind.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Spallek!

Bezirksstadtrat Carsten Spallek (BA Mitte): Sie fragten, wenn ich mir das richtig notiert habe, was es mit den befristet genehmigten Buden an dieser Stelle auf sich hat. Sie werden sich sicherlich erinnern, dass der Bezirk Mitte versucht hatte, die Buden per Anordnung beiseitigen zu lassen, weil sie ohne Genehmigung errichtet wurden. Daraufhin wurden sie zunächst geschlossen. Die sofortige Vollziehung der Anordnung zum Räumen konnten wir nicht durchsetzen, weil sie als nicht verhältnismäßig angesehen wurde, denn die Genehmigungsfähigkeit dieser Buden wurde per se gesehen. Es wurden dann Anträge gestellt, die genehmigt werden mussten. Wir befinden uns hier im 34er-Gebiet. Ich habe gerade noch einmal bei meiner Verwaltung nachgefragt und bin darüber informiert worden, dass die neueste Verlängerung des Bauantrages am 17. Dezember 2014 vorgenommen worden sei, und zwar bis zum 31. Dezember 2015. Es gibt also derzeit eine befristete Baugenehmigung. Sie wird offenbar genutzt. Ob wieder ein Antrag auf Verlängerung gestellt werden wird, entzieht sich bis dato meiner Kenntnis.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Jetzt hatte sich noch einmal Herr Altug gemeldet. – Bitte, Sie haben das Wort!

Dr. Turgut Altug (GRÜNE): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich als Radfahrer benutze diesen Weg bestimmt 340 Tage im Jahr. Nicht ausgehend von Betroffenheit, sondern als jemand, der in dieser Stadt lebt und als Mitglied dieses Hauses, stelle ich mir immer wieder die Frage: Wie kann man sich tagtäglich diese Zustände, die vor Ort herrschen, leisten? Kein Verkehrsteilnehmer, keine Verkehrsteilnehmerin weiß: Gibt es da Regeln oder nicht, und man ist dort sich selbst überlassen. – Ich habe mich aber gemeldet, weil ich festgestellt habe, dass die Frage meines Kollegen Herrn Stefan Gelbhaar bezüglich eines Konzeptes nicht beantwortet wurde.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Der Senator hatte sich dazu gemeldet. Ich habe jetzt nur noch die Kollegen kurz drangenommen, damit wir das alles zusammen abräumen.

Dr. Turgut Altug (GRÜNE): Wenn ich meine Frage zu Ende bringen darf, Herr Vorsitzender. – Ich möchte gerne wissen, ob diese Frage beantwortet wird. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Das hatte ich Ihnen gerade beantwortet.

Dr. Turgut Altug (GRÜNE): Sie reden dazwischen, Herr Vorsitzender!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Gelbhaar!

Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Zwei Punkte: Zum einen – Sie haben es schon angedeutet – ist es ein 34er-Gebiet, und es gibt Eigentümer und eine Grundbucheintragung, und Sie haben es an sich gezogen, weil unter Umständen irgendwelche Schadensersatzansprüche oder Ähnliches drohen. Wie viel Einfluss kann man denn mit einem Bebauungsplan an dieser Stelle aufgrund dieser verzwickten Vorsituation noch nehmen? Ich will keine Monatsangaben, aber eine Perspektive zum Zeitplan wäre schon interessant.

Dann noch die Zusatzfrage: Wenn man da ein Museum – wir haben das Deutsch-Russische Museum in Karlshorst und das Alliiertenmuseum – zum Kalten Krieg macht, was nicht nur eine Berliner Geschichte ist – ich habe Kuba erwähnt –, inwieweit müsste man nicht auch fast schon zwangsläufig den Bund bezüglich einer Finanzierung einbeziehen? Reisebusse hatte der Kollege Altug noch einmal aufgerufen. – Danke dafür! Auch zur Begegnungszone, zum Zeitplan usw. habe ich noch nichts weiter gehört.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Prieß!

Wolfram Prieß (PIRATEN): Checkpoint Charlie ist für mich kein Leib- und Magenthema, deswegen mache ich es nur ganz kurz. Aber ein paar Anregungen würde ich dem Senat doch gerne geben, da wir jetzt gehört haben, dass er dort ein Bebauungsverfahren an sich gezogen hat. Das Problem der Beengung am Checkpoint Charlie ist schon verschiedentlich angeklungen, und eine richtige Lösung haben wir jetzt eigentlich auch noch nicht gehört. Ich würde gerne noch einmal in die Diskussion einwerfen, dass natürlich der Gedenkstättencharakter am Checkpoint Charlie, der aufgrund dieser Grenzlage begründet ist, erfordern müsste, dass man den Grenzstreifen in irgendeiner Form noch wahrnehmen kann. Nun hat man über-

all in der Stadt den Grenzstreifen so zugebaut, dass er völlig verschwunden ist. Ich hätte es befürwortet, wenn da etwas mehr Grünstreifen bleibt, sodass man mehr erkennt und mehr Freiräume in der Stadt bleiben, aber das ist nun leider Geschichte. Am Checkpoint Charlie ist im Augenblick zumindest noch die Möglichkeit gegeben, dass man wenigstens einen Teil dieses freien Grenzstreifens erfasst, der die Grenze noch erkennen lässt. Im Augenblick haben wir nur diese Bude, die auf der damals amerikanischen Seite des Checkpoints steht, die von der Grenzanlage am Checkpoint Charlie eigentlich nur der kleinste Teil ist, so wie sie mal bis 1989 dort gewesen ist. Man sollte also ein bisschen von diesem Freiraumcharakter dort erhalten und könnte dadurch wahrscheinlich viele dieser Probleme, die angesprochen worden sind, leichter einer Lösung zuführen. – So viel von meiner Seite.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Senator, Sie haben jetzt das Wort!

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm): Vielen Dank! – Ich wollte noch die offenen Fragen beantworten, beispielsweise zur Begegnungszone Checkpoint Charlie. Unsere bisherige Zeitplanung sieht so aus, dass wir die Begegnungszone Ende 2016/Anfang 2017 einrichten. Das hat folgenden Hintergrund: Wir eröffnen ja gerade die Begegnungszone in der Maaßenstraße, die nächste Begegnungszone wird dann in der Bergmannstraße gestaltet und als Dritte dann am Checkpoint Charlie. Ich sage mal so salopp: Die ersten beiden sind vorgeschaltet, um zu üben, denn zu Begegnungszonen gibt es nicht allzu viele Erfahrungen. Die sind auch heftig umstritten. Wir merken jetzt gerade in der Begegnungszone Maaßenstraße, dass es dann dort beträchtliche Vorbehalte von Anwohnern und Nutzern gibt, und Nutzungskonflikte, die dann logischerweise entstehen, auch ausmoderiert werden müssen, und ggf. muss es zu Veränderungen kommen. Und der Senat hat gesagt, der Checkpoint Charlie ist vielleicht nicht der beste Ort, um zu üben. Deswegen sind die anderen beiden Begegnungszonen einfach vorgeschaltet, aber Ende 2016/Anfang 2017 ist auch, denke ich, ein überschaubarer Zeitraum, um dann die Begegnungszone einzurichten.

Noch mal zur planungsrechtlichen Sicherung. Die Senatskulturverwaltung hat deutlich gemacht, dass es ihr in den bisherigen Verhandlungen mit den Inhabern der Grundstücke noch nicht gelungen ist, eine Vereinbarung zur nachhaltigen Sicherung eines Erinnerungsortes abzuschließen. Und da jetzt ein weiterer Eigentümerwechsel stattfindet, der aber noch nicht vollständig vollzogen ist, und wir auch zum heutigen Zeitpunkt nicht ausschließen können, dass danach noch weitere Eigentümerwechsel stattfinden, ist nicht klar, ob es gelingt, diesen Erinnerungsort dauerhaft vertraglich zu bzw. im Grundbuch zu sichern, wie auch immer. Es kann auch sein, dass das perspektivisch in einer Insolvenzmasse verschwindet. Wir wissen es einfach nicht. Da muss man nicht spekulieren. Deswegen lag es dann nahe, das planungsrechtlich zu sichern, dass es an dieser Stelle einen Erinnerungsort gibt, um ihn tatsächlich dauerhaft zu sichern, damit Berlin nicht plötzlich dasteht und sagt, das Grundstück am Checkpoint Charlie ist verkauft worden, und wir außer dem privaten Museum an dieser Stelle keinen öffentlichen Ort haben, an dem erinnert werden kann. Das war der Hintergrund.

Schadenersatzansprüche können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht ausschließen, es hängt aber einfach vom Gesamtkonzept des Investors an dieser Stelle ab, ob überhaupt solche Ansprüche entstehen. Wir wissen es im Moment nicht, können es aber auch nicht hundertprozentig ausschließen. Der neue Erwerber Trockland, der, wie gesagt, den Kauf noch nicht rechtsgültig abgeschlossen hat, stellt erst nach Rechtsgültigkeit des Kaufes sein Konzept bei uns vor. Insofern stand eigentlich zeitnah ein Termin an. Trockland hat um die Verschiebung dieses Termins gebeten. Wir werden schauen, wie das Konzept von Trockland aussieht, und ob es mit unseren Vorstellungen übereinstimmt. Auch der Zeitplan hängt letztendlich von den Vorstellungen des Investors ab. Ich habe in irgendeiner Zeitung gelesen, dass zeitnah gebaut werden soll. Das halte ich für sehr optimistisch. Ein Bebauungsplanverfahren dauert mindestens einhalb Jahre, aber da wir im Moment noch keinen rechtsgültigen Verkauf haben, kein Baukonzept steht, ein Bauantrag nicht gestellt wurde und Ähnliches, sind wir auch nicht wirklich unter Zeitdruck. Wir versuchen, unsere Zeitplanung mit den Vorstellungen des Investors an dieser Stelle kompatibel zu machen. Und auch davon hängt dann die Frage eines Buskonzeptes ab, weil wir im öffentlichen Straßenraum – das ist hier heute auch hinlänglich besprochen worden – nicht über genügend Stellflächen verfügen, um diese Busse tatsächlich im öffentlichen Straßenland aufzustellen, ohne dass der öffentliche Verkehr beträchtlich beeinträchtigt

wird. Und demzufolge wäre also auch die Frage eines Buskonzeptes mit dem Eigentümer der Flächen abzustimmen. Nur im öffentlichen Raum, nur im knapp begrenzten öffentlichen Straßenland wird sicherlich ein großer Busparkplatz dort an dieser Stelle nicht eingerichtet werden können.

Hier war noch die Frage gestellt worden, welche Ordnung dort im Moment gilt, weil das relativ chaotisch wirkt. Es gilt die Straßenverkehrsordnung.

Zur Frage des Konzeptes und der Absprache mit der Senatskulturverwaltung bitte ich jetzt Herrn Kühne fortzufahren.

Manfred Kühne (SenStadtUm): Ich will nur ganz kurz zur konzeptionellen Grundlage anmerken: Es gibt das vom Abgeordnetenhaus beschlossene und vom Deutschen Bundestag zustimmend zur Kenntnis genommene Gesamtkonzept für das Gedenken der Mauer. Und in diesem Konzept ist einvernehmlich beschlossen worden, dass es einen öffentlichen Gedenkort an dieser Stelle geben soll. Es hat aber auch Entscheidungen gegeben, welche Grundstücke von Bund und Land erworben werden sollen, um sie als Freiflächen dauerhaft zu sichern, und dazu gehört definitiv nicht dieses Areal am Checkpoint Charlie. Die Schwerpunkte wurden an der Bernauer Straße und an der Eastside Gallery gesetzt, und dort hat es vom Land Berlin und teilweise mitfinanziert vom Bund in erheblichem Umfang Grunderwerb in diesem Sinne gegeben. Es ist auch beschlossen worden, dass dieser Gedenkort als bauliche Investition am Checkpoint Charlie weder aus dem Bundeshaushalt noch aus dem Landeshaushalt von Berlin finanziert werden soll, sondern dass man an ältere vertragliche Vereinbarungen mit den früheren Grundstückseigentümern anknüpfen und diese bauliche Investition als Teil dieser privaten Baumaßnahme finanzieren will. Inwieweit das wirtschaftlich zumutbar ist und dann eine Mitfinanzierung auch des Betriebs durch das Land Berlin noch haushaltsrechtlich abzusichern sein wird, das sind Themen, mit denen sich die Kulturverwaltung beschäftigt. Und das muss mit dem neuen Eigentümer noch mal verhandelt werden.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Herr Hartwich, wollten Sie noch ergänzen?

Dr. Mateusz Hartwich (DIE MITTE e. V.): Zwei kurze Punkte habe ich noch in meinen Notizen entdeckt. Das eine ist die Form des Erinnerns aktuell. Anscheinend ist ein Markt dafür da. Ja, es ist auch ein Markt dafür da, dass Bierbikes Unter den Linden fahren, dass Tweety und Micky Mouse am Brandenburger Tor stehen, und bestimmt ist auch ein Markt dafür da, dass man Bierzelte auf dem Bebelplatz einrichtet, aber darum geht es nicht. Ich glaube, das Land Berlin tut gut daran, den übergeordneten Charakter und die gesamtstädtische Bedeutung des Ortes zu erkennen, der für uns auf jeden Fall in derselben Liga spielt wie die genannten Orte, und deswegen ist es auch wichtig, gewisse Nutzungen zu unterbinden, so schwierig es vielleicht aus privatwirtschaftlicher Perspektive sein kann.

Und zum Thema Verkehrsmanagement ist auch anzumerken: Natürlich geht es darum, auch Parksuchverkehr zu minimieren, was in dem Bereich etwas schwierig ist, weil das die Bezirksgrenze ist. Auf der Mittelseite haben Sie Parkraumbewirtschaftung, auf der Kreuzberger Seite nicht. Die Leute kurven rum und suchen einen freien Platz. Das könnte man ändern,

indem man endlich ein Parkleitkonzept für diesen Bereich aktuell auf den Weg bringt. Dadurch würden sich einige Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum, glaube ich, minimieren. Das hängt eben alles auch miteinander zusammen. – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Gut, vielen Dank! – Dann würde ich diesen Tagesordnungspunkt mit Blick auf die Uhr jetzt abschließen. Ich darf mich bei Ihnen recht herzlich bedanken, dass Sie uns zur Verfügung gestanden haben. Und würde dann nahtlos übergehen zu

Punkt 3 der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0239](#)
Friedrichswerdersche Kirche und weitere durch
Baumaßnahmen gefährdete Baudenkmale
(auf Antrag der Fraktion Die Linke) StadtUm

- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0241](#)
Warum tut der Senat nichts für die Rettung der
Friedrichswerderschen Kirche?
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen) StadtUm

Wir haben hierzu das Mitglied des Landesdenkmalamtes, Herr Diplomingenieur Sauerbier, Herrn Spallek und Herrn Heuler vom Landesdenkmalamt eingeladen. Zur Begründung würde ich zunächst einmal Frau Lompscher das Wort geben. – Bitte!

Katrin Lompscher (LINKE): Ich will die Begründung kurz fassen, auch mit Blick auf die Uhr. Ich will darauf hinweisen: Solange die Friedrichswerdersche Kirche noch steht, sollten wir alles dafür tun, dass es so bleibt, und dass sie bei den weiteren Bauvorhaben nicht weiter beschädigt wird, als sie schon beschädigt worden ist. Wir haben unseren Besprechungspunkt ein bisschen weiter gefasst, also auf übrige von Baumaßnahmen derzeit bedrohte Denkmale in der Berliner Mitte, welche in dem Titel zwar nicht namentlich erwähnt sind, aber die wir offen gelassen haben. Ich weise mal auf das Thema Sockel für das ehemalige Reiterstandbild des Kaisers hin, worauf diese Wippe soll, das Freiheits- und Einheitsdenkmal. Das scheint mir auch ein akut bedrohtes Denkmal zu sein. Ich weise mal auf die St. Hedwigs-Kathedrale bzw. auf die die Staatsopernbaustelle umgebenden denkmalgeschützten Bauten hin. Hier hätte ich schlicht ein Interesse zu erfahren, ob und wie sich dort die Situation der umgebenden Bauten stabilisiert hat oder nicht.

Mit Blick auf die Friedrichswerdersche Kirche möchte ich einfach ein paar konkrete Fragen stellen. Das erleichtert vielleicht den Anzuhörenden, Ihnen etwas zu sagen. Ich habe mehrere Anfragen dazu gestellt und auch Antworten bekommen. In einer der Antworten steht zum Beispiel drin, dass es eine Vereinbarung zwischen dem Investor Bauwert und dem Land Berlin gebe, dass – jetzt Zitat –

... die von unserer Baustelle ausgehenden Beschädigungen durch uns auch behoben werden.

Da frage ich jetzt einfach mal: Was heißt denn das konkret? Ist da schon etwas unternommen worden? Welche Maßnahmen hat Bauwert an dieser Stelle konkret im Blick? Des Weiteren wurde mir geantwortet, bezogen auf nördliche und östliche Projekte, die also anschließen – noch mal Zitat –:

... einen gesonderten denkmalrechtlichen Bescheid mit Sicherungsaufgaben und Eingriffsmöglichkeiten, falls es in der Ausführung Probleme gibt.

Auch hier, das ist jetzt die Frage an das Bezirksamt Mitte: Was heißt das konkret? Worin bestehen die Sicherungsaufgaben, und welche Eingriffsmöglichkeiten hat sich das Bezirksamt Mitte hier erbeten? Weil ich danach schon öfter gefragt habe und darauf noch nie eine Antwort bekommen habe, stelle ich deshalb die Frage hier noch mal: Was ist denn der Zeitplan für die Sicherung, Wiederherstellung und Wiedereröffnung der Friedrichswerderschen Kirche als Dependence der Museen? Sie wissen, dass die Kirche – und das ist eigentlich der Grund, warum ich das hier angemeldet habe – der einzige Bau des von allen so verehrten Karl Friedrich Schinkel ist, der innen und außen im Original so gut erhalten war, die Zeiten überdauert hat, und es wäre ein unglaublicher Frevel, wenn wir jetzt hier diejenigen wären, die ihm den Rest geben.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Möchte jemand ergänzen, oder reicht Ihnen diese Einführung? – Herr Gelbhaar!

Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Sie reicht nicht ganz. Ich glaube, wir müssen noch etwas drauf satteln. Wir hatten schon mal einen Baustopp bei dem Projekt an der Friedrichswerderschen Kirche, und es ist schon fast ein Skandal, dass aus den Rissen, die damals sichtbar geworden sind – die heute ja nicht kleiner geworden sind, sondern ganz im Gegenteil –, noch immer keine ausreichende Schlussfolgerung gezogen wurde. Frau Lompscher hat gerade zitiert, dass Bauwert schreibt „von uns ausgelöste Baumängel werden wir beheben“, bei den verschiedenen Bauvorhaben, die sich rund um die Friedrichswerdersche Kirche situieren, ist aber dieses „von uns“ gar nicht klar. Wie will denn die Senatsverwaltung sicherstellen, dass man dann immer jeweils den Verursacher für den einzelnen Baumangel, den einzelnen Mangel, den Riss oder den Schaden, der in der Kirche entsteht, ausfindig macht? Das dürfte sehr teuer werden und dann in großen Rechtsstreitigkeiten münden, denn das ist alles bares Geld, um das es da geht. Das heißt im Ergebnis, der Fehler ist viel früher gemacht worden, dass da bei der Bautätigkeit nicht von Anfang an den Aspekt gedacht wurde, dass da dieses Baudenkmal, wie Frau Lompscher es auch ausgeführt hat, steht, das beschädigt werden kann, wenn da im unmittelbaren Umfeld mit so nahen Baugrenzen gebaut wird. Das ist quasi der Casus knacksus. Das ist allerdings nicht erst in dieser Legislatur passiert, die Probleme liegen da teilweise schon früher. Das muss man, glaube ich, feststellen. Deswegen bin ich jetzt ganz gespannt, was uns unsere Anzuhörenden dazu im Einzelnen mitteilen können.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Dann sind wir auch gespannt. – Sie haben dann das Wort dazu, Herr Heuler.

Norbert Heuler (Landesdenkmalamt): Ich versuche das mal aufzuklären. Man muss vielleicht ganz kurz in die Geschichte der Schäden an der Friedrichswerderschen Kirche durch das Bauvorhaben von Bauwert zurückgehen. Im Bauantrag bzw. in der Baugenehmigung gibt es immer einen Textbaustein, in dem der Eigentümer verpflichtet wird, dafür Sorge zu tragen,

dass Baudenkmale in der Umgebung durch die Baumaßnahme nicht beschädigt werden. Es ist bekannt, dass diese Schäden trotzdem dort eingetreten sind. Das Bauaufsichtsamt hat Ende 2012 die Baustelle stillgelegt. Es sind, angeregt durch das Landesdenkmalamt, dem Eigentümer, der Kirche und dem Nutzer, der SPK, vorgeschlagen worden, dass sie sich entsprechend einen fachlichen Rat in der Denkmalpflege einholen sollen, und ein für historische Bauten bekanntes Statikbüro ist eingeschaltet worden. Und während der Stilllegung sind einerseits die Schäden untersucht worden, sind Maßnahmen besprochen und festgelegt worden, die zur Stabilisierung der Gründung der Friedrichswerderschen Kirche auf der Westseite, also zu Bauwert zu, gemacht worden sind, und es ist ein sehr umfangreiches zusätzliches System von Überwachungen installiert worden, das praktisch ermöglicht, jede auch noch so kleine Erschütterung bzw. Absenkung dort an der Kirche zu kontrollieren. Das ist dort so weit gegangen, dass über das Internet die Büros direkt informiert werden, wenn dort irgendwelche Schäden gekommen sind.

Es ist in der Tat so, wie es Frau Lompscher gesagt hat: Es ist mit Bauwert ein Vertrag geschlossen worden, der allerdings nicht mit dem Land Berlin, sondern mit dem Eigentümer – denn es ist erst mal eine Frage des Eigentums –, das heißt mit der Kirche. Und es gibt Einigkeit, dass die Schäden, die durch die Baugrube von Bauwert entstanden und auch von dort akzeptiert worden sind, behoben werden. Der Stand ist der, dass im Moment die statische Sicherung der Risse erfolgt. Es gibt in Kürze einen Termin, wo das Ergebnis dieser statischen Sicherung noch mal begutachtet wird. Dazu ist allerdings zu sagen, dass alles, was jetzt zur Behebung dieser Schäden erfolgt ist, nicht dazu führen wird, dass die Schäden gänzlich behoben werden, denn die Risse werden geschlossen, die bleiben dort. Und es gibt an einigen Stellen auch durchaus einen Versatz in der Ebene.

Die Frage, was über die konkrete Sicherung, das heißt jetzt die statische Sicherung, und die restauratorische Sicherung, das heißt, die Wiederherstellung der beschädigten Ausmalung der Kirche passiert – – Zu allen weiteren Fragen, also zum Beispiel zur Schließung der Kirche und der Ausstellung und damit zum Ausfall von Einnahmen oder zur Auslagerung der Skulpturen, sind Rechtsvertreter der Kirchengemeinde und Bauwert in Verhandlungen, und wir gehen davon aus, dass dafür eine einvernehmliche Lösung gefunden wird.

Aktuell gibt es jetzt natürlich die Frage: Was passiert mit der neuen Baumaßnahme auf der Ostseite, die nach unserer Information im Juli beginnen soll? – Es gibt dort eine Baugenehmigung, in jetzt mehr als dieser übliche Textbaustein beinhaltet, dass praktisch der Bauherr Sorge zu tragen hat, sondern es sind dort konkrete Auflagen gemacht worden – aus den Erfahrungen, die wir an der Westseite gemacht haben. Das heißt, dass von Anfang an die statische Planung noch mal gegengeprüft wird und dass entsprechende Messsysteme installiert werden, die jegliche Veränderung am Bauwerk signalisieren. Man muss dazu sagen, bei keiner Baumaßnahme sind Schäden ganz grundsätzlich auszuschließen, allerdings gehen wir davon aus, dass Schäden in dieser Größenordnung nicht passieren.

Zu der Frage, die Frau Lompscher noch angeschnitten hat: Die anderen Punkte, die Sie angesprochen haben, sind ja Fragen zu Baudenkmalen, wo es nicht um den substanziellen Schaden am Baudenkmal geht. Das ist, denke ich, auch eine ganze andere Frage dann. – Ich hoffe, dass ich die Fragen erst mal soweit beantwortet habe.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank! – Wer möchte ergänzen? – Herr Spallek, Sie hatten sich gemeldet.

Bezirksstadtrat Carsten Spallek (BA Mitte): Sehr gerne, und ich möchte das kurz tun. Es ist gerade das Vorhaben der Frankonia, meine ich, angesprochen worden. Da möchte ich Herrn Heuler insoweit ergänzen, dass das Bezirksamt Mitte erst vor Kurzem hier noch mal, – und ich zitiere –:

... eindringlich an die Verantwortung des Bauherrn im Umgang mit der Nachbarbebauung

Erinnert hat. Und – ich zitiere –:

Damit sich diese Ereignisse nicht wiederholen, darf ich eindringlich an die gebotene Sorgfaltspflicht des Bauherrn appellieren, alle erdenklichen Vorkehrungen bezüglich der möglichst schonenden Ausführung des neuen Vorhabens zu treffen.

Da ist also nicht nur die Sensibilität vorhanden, sondern wir tun auch das, was im Rahmen unserer Möglichkeiten steht. Was wir nicht tun können, ist zum Beispiel, Einschätzungen oder Vermutungen hier zu bestätigen, woher denn die eingetretenen Bauschäden stammen. Dort gibt es die aktuelle Vermutung, dass die Fundamenttiefe der Friedrichswerderschen Kirche in den Bauunterlagen tiefer dargestellt sein könnte, als sie in Wirklichkeit ist. Die dürften schon ein bisschen alt sein, und ob das nun der Grund dafür ist, dass dann eben der Statiker hier in Annahme falscher Daten agiert hat, wird noch zu prüfen sein.

Sie hatten, glaube ich, noch ganz grundsätzliche Fragestellungen formuliert, wie es denn sein kann, dass man sich einem Baudenkmal so sehr nähert und dort eine entsprechende Bebauung vornimmt. Ich versuche das jetzt mal ganz wertfrei wiederzugeben. Nach meiner Erinnerung gibt es dort einen Bebauungsplan. Nach meiner Erinnerung ist dieser Bebauungsplan von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung aufgestellt worden, und nach meiner Erinnerung ist dieser vom Abgeordnetenhaus beschlossen worden. Das Baurecht ist nicht vom Bezirk geschaffen worden und auch nicht die Grundlage, auf der jetzt eben entsprechende Baugenehmigungen zu erteilen sind.

Ein zweiter Punkt: Ich hatte das im Rahmen einer anderen Anhörung – ich bin ja mittlerweile schon ein bisschen häufiger hier gewesen – zum Thema Brandschutz mal ausführen dürfen. Auch nach meiner Erinnerung ist es so, dass die Bauordnung Berlin vom Gesetz- bzw. Verordnungsgeber dahin gehend geändert wurde, dass hier eben konkret die Aufgaben hinsichtlich der Statik bzw. Standsicherheit mittlerweile von einem entsprechenden Prüfsachverständigen für Standsicherheit zu attestieren sind und ihm übertragen wurden – er also in diesem Zuge quasi die Bauaufsicht ist. Das ist eine Regelung der Bauordnung Berlin, die für Standsicherheit, Brandschutz und Brandsicherheit vor relativ kurzer Zeit verfügt oder angepasst wurde. Und das, was wir bei einem großen Einkaufszentrum, welches nicht weit weg von hier ist, zu hören bekamen, war: Na ja, wann kümmert ihr euch denn um den Brandschutz, lieber Bezirk? – Die Rechtslage ist eine andere. Dafür gibt es die entsprechend beauftragten Prüfsachverständigen, und so ist das auch hier. Und wenn der Prüfsachverständige, der vom Bauherrn beauftragt und bezahlt wird, – Anmerkung am Rande – eben dieses attestiert, dann haben wir grundsätzlich keinen Zweifel daran, dass er es nach bestem Wissen und Gewissen getan hat. Sein Stempel

ersetzt quasi den der Bauaufsicht. Und ich vermute mal, dass diese Regelung – aus welchem Grunde auch immer – ganz bewusst so getroffen wurde. Deswegen ist jetzt mein doch werter Appell: Fragen Sie dann bitte nicht, warum der Bezirk hier nichts tut, wenn die Regelungen entsprechend auf anderer Ebene getroffen wurden, dass der Bezirk eben ganz bewusst im Vorfeld, ob jetzt nun Deregulierung oder was auch immer, nicht mehr in dieser Kompetenz und Verantwortung steht, sondern dann eben nur, wenn die Schäden eben aufgetreten sind, mit ins Spiel kommt, wie alle anderen auch. Aber warum die Situation jetzt hier so eingetreten ist, das habe ich, glaube ich, zumindest was die Nähe der Bebauung angeht, hinreichend klar beschrieben.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Gut! Vielen Dank! – Frau Lompscher!

Katrin Lompscher (LINKE): Ich richte meine Fragen mal an alle drei Anzuhörenden mit der Bitte um eine Antwort nach bestem Wissen und Gewissen. Können Sie ausschließen, dass nach dem Baustopp und den damals verfügbaren Maßnahmen seit Ende 2012 die Schäden an der Friedrichswerderschen Kirche größer geworden sind? Das ist meine erste Frage.

Die zweite Frage betrifft das Bezirksamt Mitte, und da geht es mir jetzt mal um den würdigen Umgang mit Denkmälern im weitesten Sinne. Aus meiner Sicht besteht keine zwingende Notwendigkeit, Baustelleneinrichtungen, wie mehrgeschossige Container, im Prinzip genau neben dem Eingang eine Genehmigung zu erteilen. Das ist jetzt keine bauliche dauerhafte Veränderung des Denkmals, aber es ist natürlich eine erhebliche und langwierige Beeinträchtigung, und mit Blick auf die in der Stadtmitte ständig und auch künftig zu erwartenden Baumaßnahmen, ist es eine betrübliche Aussicht, wenn das immer so weitergeht. Und deshalb wäre jetzt einfach meine Frage an das Bezirksamt Mitte, ob es denn Überlegungen und Vorstellungen gibt, wie man mit solchen temporären Baustelleneinrichtungen im unmittelbaren Umfeld von Denkmälern künftig umzugehen gedenkt.

Und die dritte Frage richtet sich auch an das Bezirksamt Mitte. Sie haben gerade, und da haben Sie einen wunden Punkt getroffen, den ich auch sehr kritisch sehe, auf die Verantwortung von Gutachtern für hoheitliche Aufgaben im Rahmen des Bauordnungsrechts verwiesen. Wir reden hier vermutlich auch irgendwann über eine Novelle der Bauordnung. Diese Verlagerung hoheitlicher Aufgaben betrifft doch aber ausschließlich den Prozess bis zur Erteilung der Genehmigung. Danach ist doch wieder die Bauaufsicht zuständig, oder sehe ich das falsch? – [Carsten Spallek: Kommt darauf an!] – – [Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Keine Zwiesprachen!] – Das können Sie ja dann noch mal kurz beantworten. Das würde ich ganz nützlich finden.

Letzter Punkt: Zu diesem Bebauungsplan, der 2012 richtigerweise und zu meinem Leidwesen von Rot-Rot beschlossen worden ist, hilft es auch nicht, darauf hinzuweisen, dass das alles auf Vereinbarungen von 1999/2000 zurückgeht und dass es einen Koalitionspartner gab, der das alles ganz doll wollte, und dass es dem anderen Koalitionspartner immerhin noch gelungen ist, die Geschossigkeit dieser Vorhaben zu reduzieren. Das einzige, was man diesem Bebauungsplan aber nicht vorwerfen kann, ist, dass er irgendwie die Bebaubarkeit in die Tiefe, in den unterirdischen Raum geregelt hätte. Das hat er nicht getan, sondern das ist tatsächlich die Verantwortung der Bauherren, wenn Sie dann glauben, dass man zwei oder drei Untergeschosse – ich weiß nicht, wie viele Untergeschosse diese Bauvorhaben da haben – dort in un-

mittelbarer Nähe von historischen Bauten gefahrlos unterbringen kann, dann müssen sie die Folgen tragen, die sich daraus eventuell ergeben.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Prieß!

Wolfram Prieß (PIRATEN): Dass der Baugrund in dem Bereich sehr schwierig ist und viele Überraschungen bereithält, haben wir auch in anderen Zusammenhängen schon gesehen. Aber eine kurze Frage noch zu den weiteren Plänen. Sie hatten angedeutet, dass ein weiteres Bauvorhaben dort in dem Umfeld vorgesehen ist, und es ist auch klar geworden, dass das jetzt besser überwacht wird. Das weckt natürlich ein bisschen Vertrauen, aber meine Frage – vielleicht ein bisschen hypothetischer Natur – ist: Wie ist denn das, wenn jetzt weitere Schäden an der Kirche entstehen sollten? Lässt sich das eindeutig klären, aus welchem Bauvorhaben diese Schäden dann resultieren, oder drohen da vielleicht Rechtsstreitigkeiten zwischen den unterschiedlichen Bauvorhaben, die sich dann gegenseitig die Schuld zuschieben, sodass dann am Ende überhaupt keiner bezahlt oder das vor Gericht erst aufwendig geklärt werden muss? – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Danke schön! – Herr Gelbhaar!

Stefan Gelbhaar (GRÜNE): Herr Prieß! „Natürlich“ ist die Antwort. Natürlich wird das passieren. Wenn es noch zu weiteren Bauschäden kommt, wird keiner von den Bauherren sagen, ich will es bezahlen. Frankonia wird sagen, das war Bauwert. Und Bauwert wird sagen, wir haben alles schon behoben, und dieses zusätzliche Bauvorhaben ist es. Natürlich wird genau dieser Fall eintreten. Wenn es einen weiteren Bauschaden gibt, werden wir in einen sehr langen Rechtsstreit eintreten, weil natürlich dann alle darauf verweisen werden, dass sie es jetzt gerade nicht waren. Und da wird das Land Berlin zum Schluss wahrscheinlich, je nachdem, wen sie sich zuerst rausgreifen, erst die Frankonia verklagen, dann wird man da im Gerichtsverfahren feststellen, dass das nicht 1 : 1 nachweisbar ist, dass es nur die Frankonia war, dann müsste man den anderen mitverklagen, oder wie auch immer. Das dauert mindestens fünf bis zehn Jahre, und wenn es gut läuft: Steht die Kirche dann noch? Ich habe es jetzt ein bisschen überzogen. Aber das ist genau das Problem. Deswegen reicht es übrigens auch nicht. Ich begrüße, dass Sie da die Sensibilität haben, um den Brief zu schreiben, aber ich glaube, Sie haben das Mittel, mit einem Baustopp zu drohen. Und ich glaube, dass Sie diese Drohung einsetzen müssen, um dann etwas Schriftliches in die Hand zu bekommen, was beide Bauherren unmittelbar verpflichtet, für Schäden aufzukommen, auch wenn der Nachweis nicht geführt werden kann. Herr Dr. Heide kann auch noch mal Rechtsrat erteilen. Das ist hier ein kleiner kostenloser Rat von mir. Das ist im Detail alles viel komplizierter, aber da muss man hin. Wir brauchen so ein Schreiben, damit sich die beiden bewusst sind, sie sind dran, wenn etwas passiert.

Alles andere, was jetzt Frau Lompscher angesprochen hat, ist kalter Kaffee. Der Drops ist gelutscht. Wir haben damals diesem Bebauungsplan nicht zugestimmt, weil auch sechs bis sieben Geschosse nicht die zwei bis drei Geschosse aus früheren Zeiten sind, weil der Baugrund in Berlin bekanntermaßen schwierig ist. Es gilt auch nicht mehr als Ausrede, dass der Berliner Baugrund schwierig ist. Für jeden Teil der Stadt ist das bekannt, von der Invalidenstraße bis zum Schloss – überall wissen wir, dass der Baugrund schwierig ist – bis zur U 5, und das ist ja nicht so weit weg. Das heißt, diesen Punkt kann man nicht ernsthaft geltend machen. Deswegen würde mich interessieren: Gibt es schon konkrete Befürchtungen, die der Bezirk ins Feld führt, die Sie ins Feld führen, weshalb Sie sagen: Ich muss dieses Schreiben anfertigen? – Am Ende des Tages wird Sie ja die Zuständigkeitsregel nicht retten. Wenn die Friedrichswerdersche Kirche – Gott bewahre! – da in einem Teil zusammenkracht, dann hilft keine Zuständigkeitsregel mehr. Dann haben wir eines der Baudenkmäler von Schinkel hier in Berlin nicht nur gefährdet, sondern dann ist mehr passiert.

Was ist bislang passiert? Ich verstehe auch nicht, dass da zwei Parketagen ausgehoben wurden, nicht eine. Als das gemacht wurde, fiel nicht nur Putz von der Decke – das passiert ja mal –, sondern da gab es Risse vom Fundament bis ins Gewölbe und in die Marmorstufen vor dem Altar. Tragende Rippen im Gewölbe und ein Fensterpfeiler im Chorbereich zerbrochen. Das ist nicht nichts. Das ist nicht nur ein schönes Gemälde, das mal runterknallt, das ist wirklich die Bausubstanz. Deswegen hat der Bezirk Mitte 2012 dann auch zu Recht gesagt: Wir müssen einen Cut machen. Wir brauchen den Baustopp. Wir müssen das noch mal untersuchen. – Wir scheinen aber noch nicht an der Stelle zu sein, wo wir sagen: Wir können beruhigt aufatmen, das ist gelöst –, sondern wir scheinen eher an der Stelle zu sein: Es wird noch schwieriger, denn es kommt noch ein Bauvorhaben. – [Zuruf: Noch zwei!] – Noch zwei! Deswegen: Sichern Sie sich ab! Holen Sie sich diesen Vertrag, damit zumindest das Land Berlin die Kosten nicht zu tragen hat! Drohen Sie mit dem Baustopp, und kriegen Sie eine Vereinbarung hin, dass die Bauherren die Schäden bezahlen. – Das dazu!

Letzter Punkt: Es ist alles so gekommen, wie Frau Kollegin Astrid Schneider es in der letzten Legislaturperiode befürchtet hat und dafür hier im Hause ausgelacht wurde. Deswegen: Nehmen Sie den Appell der Opposition an dieser Stelle ernst!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Jetzt habe ich noch Herrn Magalski. – Sie sind der zweite aus Ihrer Fraktion!

Philipp Magalski (PIRATEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender, dass ich trotzdem sprechen darf in diesem meinem Ausschuss! – Es ist tatsächlich sehr traurig, dass wir dem Verfall der Friedrichswerderschen Kirche als erster neogotischer Kirche in Berlin zusehen müssen, ohne konkret etwas tun zu können. Der Ausschuss heute hat auch wieder gezeigt, dass wir keine kurzfristigen Lösungen hinbekommen. Deswegen ist es umso wichtiger, dass sich der Bezirk Mitte bewusst ist, welche Verantwortung auch er an dieser Stelle für dieses Baudenkmal hat, und dass er, sollte es zu weiteren Schäden an der Bausubstanz kommen, einschreitet. Das Problem ist ja – Herr Gelbhaar hat es gerade dargestellt –, dass es sich eben nicht nur um ein Abblättern der Fassade oder einzelne kleine Missstände handelt, sondern hier durchaus ein massiver Substanzverlust und Eingriff stattfindet. Deshalb ist es uns sehr wichtig, dass wir das weiterhin beobachten und dass auch explizit das Landesdenkmalamt das weiterhin beobachtet. Deshalb auch meine Frage an Frau Dr. Tille, ob es nicht doch schon so ist, dass diese Substanz teilweise so stark in Mitleidenschaft gezogen worden ist, dass hier der Verlust der

kulturellen Substanz am Gebäude fast unwiederbringlich ist. Wir hatten mehrere Restaurierungen, aber wenn es demnächst schon wieder zu einer weiteren kommen muss, ist fraglich, inwiefern hier die Rettung so durchgeführt werden kann, dass wir möglichst zeitnah so weit sind, dass auch die Objekte wieder zurück in die Ausstellung, die dann wiedereröffnet werden muss, zurückgeholt werden können. Deshalb noch meine letzte Frage: Wohin sind die Skulpturen ausgelagert worden? Sind die Skulpturen dort auch besichtigbar, oder sind die eingemottet und können deshalb nicht besichtigt werden? Wann können diese Exponate zurück in die Friedrichswerdersche Kirche verbracht werden? – Vielen Dank!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Herr Buchholz!

Daniel Buchholz (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! – Ich will es jetzt nicht verlängern, wir sind schon extrem über der Zeit. Dass es tatsächlich an die Substanz der Friedrichswerderschen Kirche geht, ist schon mehrfach ausgeführt worden. Ich will mich mit einer Frage, die sich mehr in die Zukunft richtet, an die Senatsverwaltung wie auch den Bezirk wenden. Sie haben ja angesprochen, Herr Heuler, dass Sie jetzt, was die nächste Bebauung angeht, die Verträge noch schärfer formuliert und noch ausführlicher Klauseln aufgenommen haben, die das, was dort evtl. an Schäden auftreten kann, im Vorhinein absichern sollen. Meine Frage ist: Wird das nicht zum Grundsatz für alle zukünftigen Verträge gemacht? Wenn nicht, warum nicht? Der Baugrund Berlins ist angesprochen worden. Wenn wir unsere Baudenkmäler und andere schützenswerte Bausubstanz anschauen, müssen wir das nicht generell in dieser Ausführlichkeit in entsprechende Verträge, in Bebauungspläne aufnehmen?

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Danke, Herr Buchholz! – Ich würde die Herren bitten, die Fragen, die an sie gerichtet worden sind, zu beantworten. – Herr Heuler, bitte!

Norbert Heuler (Landesdenkmalamt): Zur Frage von Frau Lompscher: Es gibt keine weiteren Schäden an der Kirche nach der Stilllegung. Der Baustopp ist ja Ende 2012 erfolgt. Ein Jahr gab es den Baustopp. In diesem einen Jahr ist mit den beauftragten Statikern, dem Bauherrn und zusätzlich hinzugezogenen Gutachtern dieses Konzept entwickelt worden. Es sind ja eine Fundamentverfestigung an der Westfassade und das ganze Sicherungssystem gemacht worden.

Die weitere Frage nach der Zuordnung der Bauschäden: Ich habe vorhin gesagt, dass die Risse, die entstanden sind, inzwischen statisch gesichert sind. Also diese Maßnahme, diese Sicherung steht vor dem Abschluss. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt gehen wir davon aus, dass die Baumaßnahme von Bauwert so weit ist, dass dort keine Schäden mehr entstehen. Die Auflast ist dort so stark, dass dort keine Schäden mehr entstehen und neue Schäden eindeutig einer anderen Baustelle, einer neuen Baustelle zuzuordnen sind. Was bei der Behebung der Schäden von Bauwert noch ansteht, ist die restauratorische Sache. Das ist aber die Oberfläche. Die statische Sicherung ist gegeben. Deswegen sehen wir im Moment diesen Rechtsstreit, den Sie befürchten, nicht, weil Bauwert zumindest bisher sehr kooperativ ist und diese Kosten auch übernommen hat, wobei, wie gesagt, diese Verhandlungen zwischen dem Eigentümer und Bauwert und nicht zwischen der Denkmalpflege oder dem Land Berlin und dem Eigentümer erfolgen.

Ich habe gesagt, die Schäden sind teilweise in der Tat so, dass sie nicht völlig zurückzudrehen sind. Die Verschiebungen im Gewölbe, das Aufreißen, die breiten Risse – das Bauwerk kann nicht mehr zusammengeschoben werden, um es grob zu sagen – werden bleiben. Der normale Besucher wird die sicherlich nicht sehen können, aber sie sind da. Wir haben ja, um weitere Schäden zu vermeiden, damals im Zusammenhang mit dem Baustopp festgelegt, dass z. B. die gefährdeten Scheiben im Chor, die ja teilweise noch Originalscheiben aus der Schinkel-Zeit sind, ausgebaut und geborgen werden.

Zu dem Verbleib der Skulpturen kann ich Ihnen nur sagen, dass sie im vergangenen Jahr teilweise in der Neuen Nationalgalerie ausgestellt waren, also vor der Installation von Chipperfield. Wo Sie im Moment sind, kann ich Ihnen nicht beantworten. Das ist, denke ich, in der Verantwortung der Stiftung, die sicherlich bemüht ist, die Skulpturen auch weiterhin öffentlich zugänglich zu machen. Auch die Frage, wann die Friedrichswerdersche Kirche wieder als Museum eröffnet wird, entzieht sich unserer Kenntnis. Ich denke, solange die Baumaßnahme von Frankonia nicht in einem Stand ist, wo man definitiv ausschließen kann, dass es weitere Schäden geben könnte oder wird, werden die Skulpturen auch nicht dorthin zurückgeführt. Davon gehe ich aus.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Möchten Sie ergänzen, Herr Sauerbier?

Wolfram Sauerbier (Landesdenkmalrat): Der Landesdenkmalrat war befasst mit der Friedrichswerderschen Kirche, ein wunderbarer spätklassizistischer Bau, filigran bis zum Geht-nicht-mehr. Man schaue sich mal diese dünnen Pfeiler und alles Mögliche an. Sie sehen, wie schwierig es manchmal in Berlin ist, mit einem Bauwerk, mit einem Denkmal umzugehen. Umso mehr müssen wir aufpassen. Man kann auf jeden Fall aus dieser Geschichte auch lernen, unbedingt die Augen noch mehr aufzuhalten und ggf. auch Vorschriften zu ändern. Der Landesdenkmalrat ist informiert worden vom Landesdenkmalamt. Es wird darüber ein Protokoll geben. Das wird demnächst veröffentlicht. Deswegen weiß der Landesdenkmalrat auch nicht mehr als das, was Herr Heuler hier jetzt vorgetragen hat. Natürlich kann der Rat nichts dazu sagen, ob Risse auftreten können oder werden – um Gottes willen. Manchmal kann man das ja machen, man kann sagen, es wird etwas kommen, wenn man absolut sicher ist. Aber wir wissen ja überhaupt nicht, was die Frankonia da veranstaltet – ich sage es mal so salopp. Deswegen halte ich mich da etwas zurück. Nur: Bitte bewahren Sie das Denkmal ordentlich! Da kann ich nur dem Landesdenkmalamt, dem Bezirksamt Mitte und dem Senat und den zuständigen Stellen sagen: Das wollen wir nicht verlieren.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Vielen Dank für Ihren Appell, dem wir uns, glaube ich, alle gemeinschaftlich nur anschließen können. – Herr Spallek, Sie können jetzt noch erläutern, wie Sie das tun wollen.

Bezirksstadtrat Carsten Spallek (BA Mitte): Indem wir das Beste tun, was wir können, und uns voller Inbrunst dafür einsetzen werden. Ich nehme diesen Schwung und die Unterstützung aus diesem hohen Hause gerne mit und fühle mich getragen von dem Einvernehmen in dieser Frage.

Konkret zu den Fragen von Frau Lompscher: Mit absoluten Formulierungen bin ich immer sehr sorgsam und treffe sie sehr selten. Ob ich persönlich insbesondere ausschließen kann, dass weitere Schäden eintreten? – Nein! Natürlich kann ich das nicht. Wie sollte ich das können? Ich glaube, das kann niemand. Absolute Sicherheit gibt es eben nicht. Das ist die Antwort, die ich immer im Protokoll stehenlassen würde.

Sie fragten darüber hinaus nach der Baustelleneinrichtung bzw. Genehmigung für die Baustellencontainer. Der Standort war aus Sicht des Straßen- und Grünflächenamtes alternativlos. Sowohl die gepflasterte Fläche auf der anderen Straßenseite der Niederlagstraße/Werderscher Markt wie auch das Brachland in der Niederlagstraße werden noch im Jahr 2015 genutzt bzw. sogar bebaut. Hier gab es schon im vergangenen Jahr Abstimmungen zwischen den Bauherren, der DSK, der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt und dem Straßen- und Grünflächenamt des Bezirksamts Mitte, noch bevor der Antrag zu der betreffenden Containeranlage einging. Die Fläche hinter der Kirche ist Teil der Baustellenlogistik und somit für den Bauherrn unentbehrlich. Aufgrund diverser Sondernutzungen bzw. Bauvorhaben im Umkreis blieb nur dieser eine Standort, der zudem in unmittelbarer Nähe des eigentlichen Bauvorhabens liegt. Die Sondernutzung läuft voraussichtlich noch bis mindestens Mitte 2016. Allerdings kann eine Verlängerung derzeit nicht ausgeschlossen werden.

Zu 3.: Nach meiner Einschätzung kommt es darauf an. Das haben wir bei anderen Bauvorhaben gesehen.

Grundsätzlich – das möchte ich noch ausführen – gilt wie bei vielen anderen Dingen auch das Verursacherprinzip, also gibt es schon mindestens eine Rechtsgrundlage. Ich glaube, das war die Frage von Herrn Buchholz. Jenseits davon können natürlich vertragliche Vereinbarungen geschlossen werden. Was sie am Ende des Tages wert sind? – Häufig ist es ja so, dass man die schriftlich dokumentiert, um sich im Streitfall an etwas orientieren und halten zu können, und eben dieser Fall sollte eigentlich nicht eintreten. Das ist auch genau der Punkt, Herr Gelbhaar, wo wir einen konkreten Anlass oder eine konkrete Befürchtung haben, weshalb wir uns noch mal schriftlich an den künftigen Bauherrn gewandt haben: Weil wir nämlich sehen mussten, dass es während der Gründungsarbeiten im Baufeld westlich der Kirche zu erheblichen Beschädigungen der Bausubstanz kam und wir zeitweilig die Anordnung der Baueinstellung vornehmen mussten. Unsere konkrete Befürchtung ist eben nicht primär, dass man sich im Nachhinein darüber streitet oder nicht einigen kann, wer mehr oder weniger Euro zahlt, sondern unsere konkrete Befürchtung ist, dass es zu Schäden kommen kann. Deswegen haben wir uns, noch bevor es dort zu nachhaltigen Baumaßnahmen kam, an den Bauherrn gewandt. Ich glaube, das Weitere ist, wenn es auch ärgerlich ist, nachrangig. Ich glaube, es ist das oberste Ziel, dass es erst gar nicht zu solchen Schäden kommt. Insofern ist es ein bisschen schwierig zu sagen: Na ja, jetzt machen Sie mal einen Baustopp für eine Maßnahme, die noch gar nicht begonnen hat! – Ich würde gern wissen, wie das funktionieren soll.

Und „Verantwortung wahrnehmen“ – da gucke ich mal in die Reihe halbrechts von mir: Natürlich wäre es immer prima, wenn uns geholfen würde im Sinne von: Welche denn konkret und wie? Dann kann ich auch konkret darauf antworten. Dieses etwas nebulöse „Verantwortung wahrnehmen“ und „Kümmern Sie sich drum!“ suggeriert ja immer, man würde es nicht tun. Wenn Sie klare, konkrete Kritik haben, formulieren Sie sie bitte auch so! Dann können

wir uns gern darüber austauschen. Aber – ich sage mal – so mit dem Löffel im Joghurt rühren und hoffen, dass man eine Erdbeere trifft, die vielleicht gar nicht drin ist, ist an dieser Stelle vielleicht nicht unbedingt sachdienlich. – Danke schön!

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Frau Lüscher, Sie wollten noch die Frage, die an Sie gerichtet war, beantworten bzw. Ihre Mitarbeiterin.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm): Ja, Frau Dr. Tille war angesprochen in der Frage. Sie wird die noch beantworten.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Bitte, Sie haben das Wort!

Dr. Dagmar Tille (SenStadtUm): Sehr verehrter Herr Vorsitzender! Es geht um die Frage von Herrn Magalski, genau genommen die drei Fragen. Die Fragen 2 und 3 hat Herr Heuler schon beantwortet. Frage 1 nach der prinzipiellen Gefährdung aus unserer jetzigen Sicht möchte ich gern mit Nein beantworten.

Vorsitzender Dr. Manuel Heide: Gut! Dann können wir diesen Tagesordnungspunkt abschließen. Ich darf mich auch hier bei den Anzuhörenden bedanken, dass sie bei uns gewesen sind.

Punkt 4 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.