

Wortprotokoll

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Stadtentwicklung und Wohnen

72. Sitzung
5. Mai 2021

Beginn: 12.05 Uhr
Schluss: 15.52 Uhr
Vorsitz: Ülker Radziwill (SPD)

Vor Eintritt in die Tagesordnung

Siehe Beschlussprotokoll.

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 2 der Tagesordnung

Bericht aus der Senatsverwaltung

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 3 (neu) der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Erklärung der Planreife für ein Bauvorhaben
im Bereich des vorhabenbezogenen Bebauungs-
plans 9-17 VE**
**„Neues Wohnen am Eisenhutweg“
für eine Teilfläche des städtebaulichen
Entwicklungsbereichs „Berlin-Johannisthal /
Adlershof“, Grundstück Eisenhutweg 54/76 im
Bezirk Treptow-Köpenick, Ortsteil Johannisthal**
(auf Antrag der Fraktionen der SPD, Die Linke und
Bündnis 90/Die Grünen)

[0321](#)
StadtWohn

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 4 (neu) der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –
Drucksache 18/3538
**Entwurf des Bebauungsplans XV-68b-1 für eine
Teilfläche des städtebaulichen Entwicklungsbereichs
„Berlin-Johannisthal/Adlershof“ zwischen dem
Landschaftspark Johannisthal, dem Eisenhutweg
und der Hermann-Dorner-Allee, im Bezirk Treptow-
Köpenick, Ortsteil Johannisthal**

[0320](#)
StadtWohn
Haupt

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 5 (neu) der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Geschäftspolitik der Deutschen Wohnen und die
Auswirkungen auf die Berliner Mieter*innen**
(auf Antrag der Fraktionen der SPD, Die Linke und
Bündnis 90/Die Grünen)

[0142](#)
StadtWohn

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 6 der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Wohnungstauschbörse der Landeseigenen
Wohnungsbaugesellschaften**
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

[0153](#)
StadtWohn

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 7 der Tagesordnung

a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs
**Bilanz der Kooperativen Baulandentwicklung
seit Einführung**
(auf Antrag der AfD-Fraktion)

[0152](#)
StadtWohn

b) Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 18/3362
**Evaluation der Leitlinie Berliner Modell
der kooperativen Baulandentwicklung**
(auf Antrag der Fraktion der SPD)

[0307](#)
StadtWohn

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 8 der Tagesordnung

a) Antrag der Fraktion der CDU
Drucksache 18/2979
**Sicher-Wohnen-Fonds einrichten – Destabilisierung
vorbeugen, Mieter schützen**

[0289](#)
StadtWohn
Haupt

b) Antrag der Fraktion der CDU auf Annahme einer
Entschließung
Drucksache 18/3616
**Sicher-Wohnen-Fonds einrichten – Mieter
informieren und absichern**

[0318](#)
StadtWohn
Haupt

Siehe Inhaltsprotokoll.

[Lüftungspause von 14.12 bis 14.43 Uhr]

Vorsitzende Ülker Radziwill: Ich rufe auf

Punkt 9 (neu) der Tagesordnung

Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs

Insel Gartenfeld

(auf Antrag der Fraktionen der SPD, Die Linke und
Bündnis 90/Die Grünen)

[0286](#)

StadtWohn

Hierzu: Anhörung

Zu diesem Tagesordnungspunkt nimmt Herr Staatssekretär Streese aus der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz per Videoschaltung an unserer Sitzung teil. Vielen Dank, Herr Streese! Er wird von Frau Vietzke und Herrn Nordenholz begleitet. Auch an Sie ein Dankeschön! Ich will nur darauf hinweisen, dass Herr Streese ab circa 15 Uhr einen Anschlusstermin hat. Von daher hoffe ich, dass wir ihn bis dahin hören können. Dann begrüße ich Sie alle recht herzlich als unsere Gäste. Ich begrüße herzlich Herrn Thomas Bestgen, Geschäftsführer der UTB Projektmanagement GmbH, und Herr Bezirksstadtrat Bewig, Bezirksamt Spandau. Auch Ihnen allen ein herzliches Willkommen! Ich will noch einen Hinweis geben: An diesem Tagesordnungspunkt nimmt auch Frau Schade aus der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen per Videoschaltung teil.

Ich gehe davon aus, dass Sie die Anfertigung eines Wortprotokolls wünschen. Ist dem so? – Dem ist so. Dann verfahren wir so. Die Begründung des Besprechungsbedarfs erfolgte bereits in der Sitzung am 10. Februar 2021. Wird eine ergänzende Begründung gewünscht? – Das ist der Fall. – Herr Buchholz, dann haben Sie das Wort. – Bitte!

Daniel Buchholz (SPD): Frau Vorsitzende! Vielen Dank für das Wort! – Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Wir haben uns ja erst vor drei Monaten mit dem Thema Insel Gartenfeld ausführlich beschäftigt, haben aber damals alle zusammen festgestellt, dass wir nicht nur frustriert über den sehr langsamen Fortschritt sind – wenn man den überhaupt so benennen möchte –, sondern vor allem darüber, dass die entscheidenden Personen nicht dabei waren. Das gilt einerseits für die Investorenseite. Ich freue mich sehr, dass Herr Bestgen heute dabei ist und das Bezirksamt Spandau vertreten ist, aber auch insbesondere darüber, dass die Verkehrsverwaltung, der Verkehrsstaatssekretär Stresse jetzt zugeschaltet ist, damit wir die entscheidenden Fragen hoffentlich heute diskutieren, aufklären und vielleicht sogar lösen können.

Sie wissen alle, der Vorlauf beträgt mehr als 10 Jahre. Ich und Sie kennen die Entwürfe, dass die Insel Gartenfeld bebaut werden kann. Es ist eines der 16 Berliner Stadtquartiere, wo wir Großes vorhaben. Es ist aber nach meiner Kenntnis so, dass die Verkehrsplanung und -entwicklung immer noch nicht abgeschlossen ist. Meine Hauptfrage an alle Anzuhörenden wäre: Wie sehen Sie die Fortschritte bei der Entscheidung darüber, wie die Verkehrserschließung der Insel und auch überörtlich über die Insel erfolgen kann und wird? Sehen Sie das weiterhin als Hemmschuh, ja oder nein, und können Sie sich vorstellen, dass wir hoffentlich in Kürze, das heißt, in Monaten sagen können, es geht wirklich los mit dem Bauen auf der Insel Gartenfeld? – Vielen Dank!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Darf ich Herrn Staatssekretär Streese kurz fragen, ob die Zeitangabe bis 15 Uhr so bestätigt wird, oder haben wir eventuell noch ein bisschen mehr Zeitbudget?

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) [zugeschaltet]: Gut, dass Sie fragen, Frau Vorsitzende! Ich habe in der Tat ein bisschen mehr Zeit.

Vorsitzende Ülker Radziwill: Ganz herzlichen Dank! – Dann könnten wir nämlich, um das effektiv zu gestalten, gleich mit den Anzuhörenden beginnen, und nach den Anzuhörenden hätten Sie dann die Möglichkeit, die Stellungnahme für den Senat abzugeben. Ist das in Ordnung für Sie?

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) [zugeschaltet]: Ja, sehr gern!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Vielen Dank! – Dann möchte ich mit den Anzuhörenden beginnen, und da würde ich zuerst Herrn Thomas Bestgen das Wort erteilen.

Thomas Bestgen (UTB Projektmanagement GmbH) [zugeschaltet]: Sehr geehrte Frau Vorsitzende! Sehr geehrte Damen und Herrn Abgeordnete! Sehr geehrte Frau Senatsbaudirektorin und sehr geehrter Herr Staatssekretär! Herzlichen Dank für die Einladung! Gern stelle ich Ihnen komprimiert in fünf Minuten die vergangenen sechs Jahre und den Entwicklungsstand „Das-Neue-Gartenfeld“ vor.

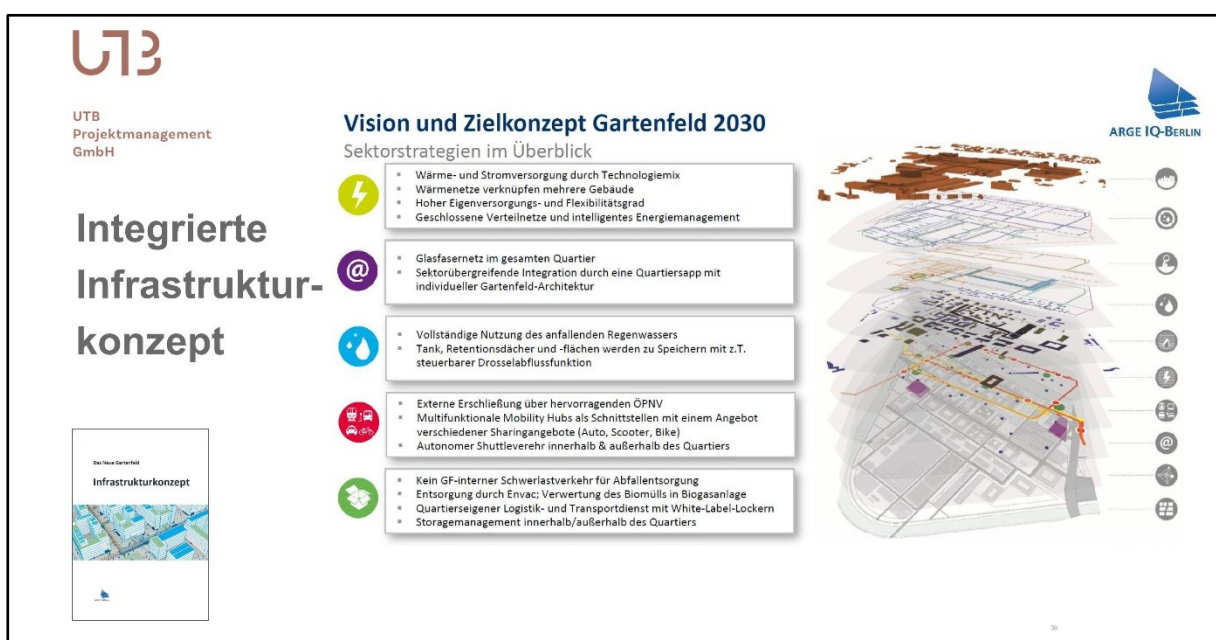


Wo stehen wir heute? – Ich habe versucht, die Folien so zu komprimieren, dass wir nach einem kurzen Überblick dann auch direkt in die Diskussion einsteigen können.



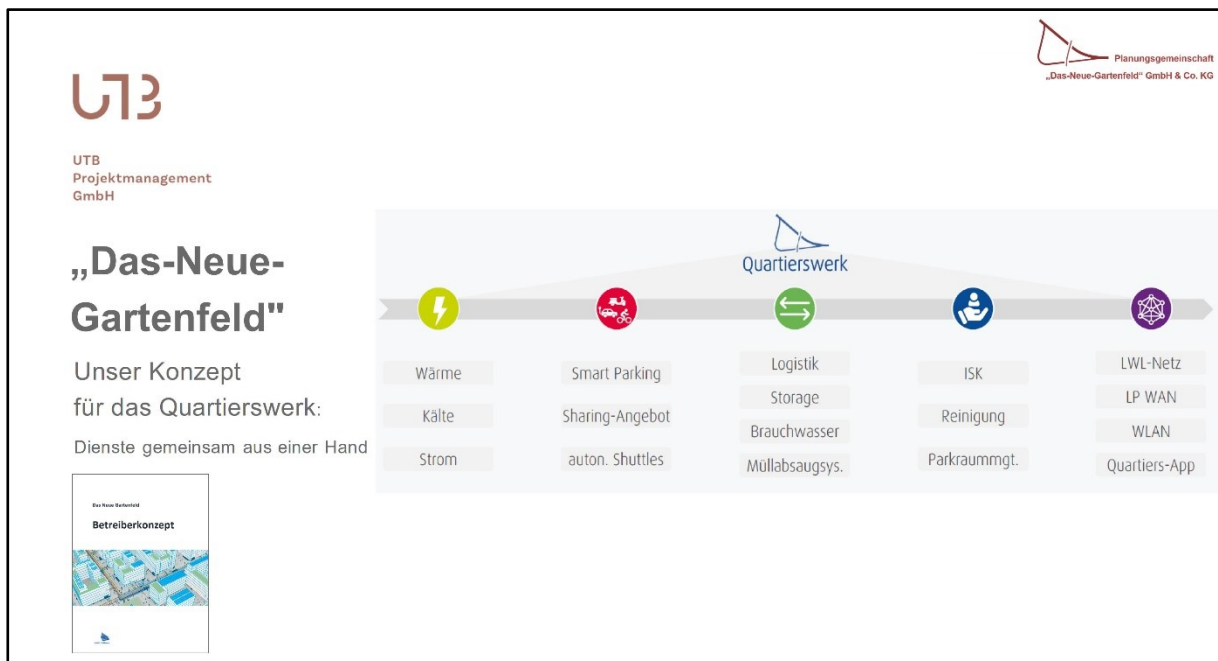
Die Insel Gartenfeld ist vor genau sechs Jahren dem Abgeordnetenhaus bzw. den zuständigen Staatssekretären von uns vorgestellt worden, und wir haben die Insel Gartenfeld auch immer als Herzstück eines Entwicklungsraums Berlin-Nordwest verstanden, da uns auch der Bezirk Spandau, als wir uns 2015 Gedanken über die Entwicklung dort gemacht hatten, mitgegeben hat, dass die verkehrliche Erschließung einer der größten Knackpunkte auch der Vergangenheit war, und so haben wir auch die anderen Entwicklungsgebiete von Anfang an in unsere Betrachtung einbezogen.

Gemeinsam mit dem Land Berlin und dem Bezirk Spandau haben wir dann einen kooperativen Prozess aufgesetzt. Wir hatten ein städtebauliches Werkstattverfahren und haben daraus dann einen Masterplan entwickelt, der auch Grundlage des Aufstellungsbeschlusses geworden ist, und haben zeitgleich einen integrierten Infrastrukturansatz gewählt, da – wie Sie auf dieser Folie sehen –

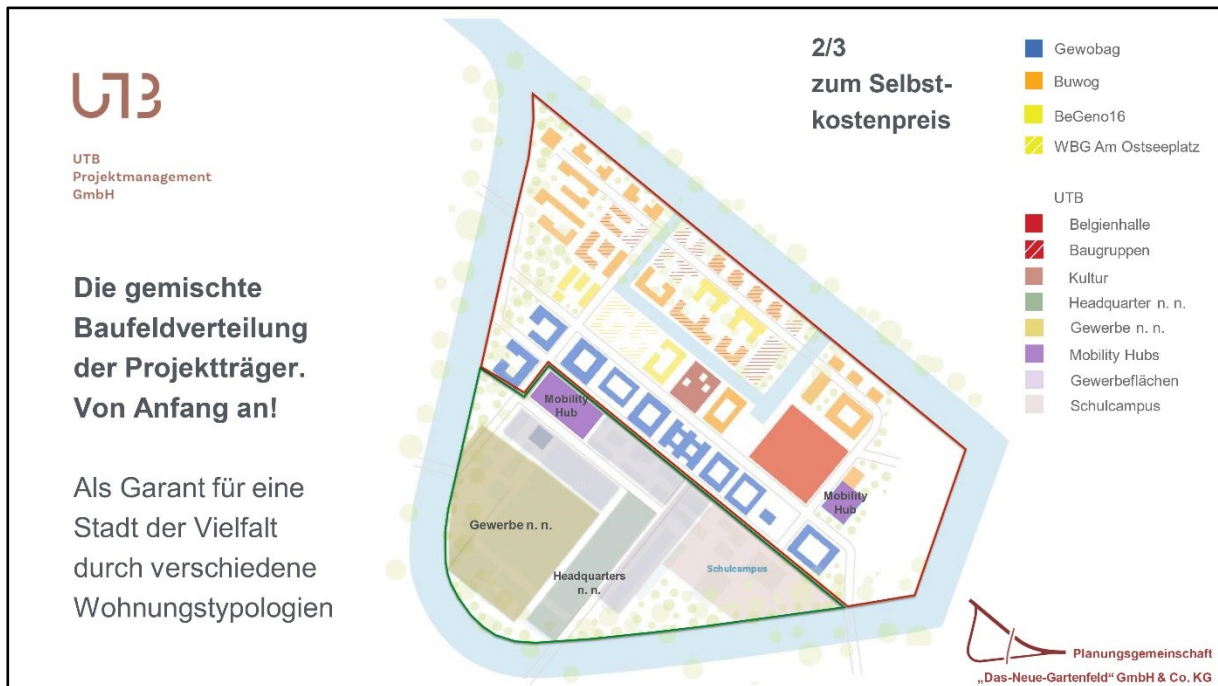


eine ganze Menge erst mal unter der Erde passieren muss, bevor überhaupt baureife Wohnungsbaugrundstücke entstehen, denn die Insel Gartenfeld ist ja fast 100 Jahre als Industriegebiet genutzt worden und mit den entsprechenden Altlasten und Notwendigkeiten auch erst mal grundsätzlich zu entwickeln gewesen.

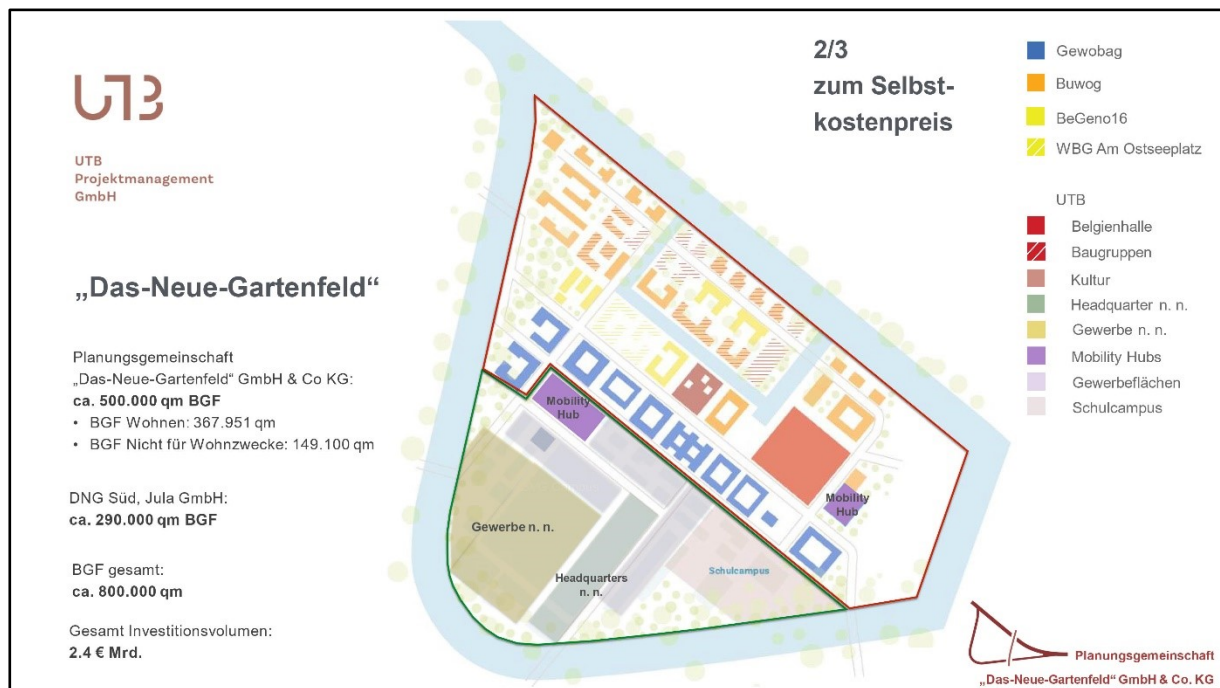
Mit dem „Neuen Gartenfeld“ entsteht ein Quartier, in dem innovative und nachhaltige Technologien und Infrastrukturen ein lebendiges und durchmischtes Miteinander im Entwicklungsraum Nordwest möglich machen, und das haben wir, bevor wir die Planung beauftragt hatten, in dieser Sektorenstrategie, in dieser Sektorenkopplung, also Vernetzung von Energie, Versorgung mit dem Schwerpunkt der Mobilität, des Verkehrs, in ein Infrastrukturkonzept gefasst, und dann erst haben wir mit der konkreten Planung dazu begonnen.



Das Ganze ist auch weitergedacht worden vom Anfang an bis zum Schluss, denn entscheidend ist ja nicht nur die erste Miete: Was sind dann die Mietkosten? –, sondern: Was sind die tatsächlichen Bewirtschaftungskosten? –, und so haben wir aus dem Infrastrukturkonzept ein Betreiberkonzept entwickelt, das in ein Stadtquartier, in ein Stadtwerk, in ein Quartierswerk mündet, wo dann im besten Fall aus einer Hand die Services, die zum Bewohnen notwendig sind, angeboten werden. Die oberste Maxime ist, dass die Bewirtschaftungskosten, die zweite Miete, die ja eine wesentliche Rolle heutzutage spielt, deutlich und vor allen Dingen unter dem Berliner Benchmark liegen müssen bei gleichzeitig höherem Service, der den Nutzern angeboten werden soll.




Für mich als Projektentwickler war von Anfang an entscheidend, dass es in diesem Quartier einen sozialen Wohnungsbau, Baugruppen, neues und traditionelles genossenschaftliches Wohnen, aber auch Eigentumswohnungen gibt, also genau die Mischung, die dann ein Jahr später im Koalitionsvertrag verfestigt worden ist, in dem das Land Berlin Investoren und Entwickler auffordert, Stadt gemischt zu denken und gemischt zu entwickeln. Dazu kommt ein Schulcampus mit allen Schulformen, Kindergärten, Einrichtungen sozialer Träger, vielfältiges Gewerbe, ein Mobilitäts-Hub, ein Storage-Hub und Weiteres. Wir haben heute die Entwürfe vorliegen, die diese soziale Mischung und die vielen Funktionen so zusammenführen, dass daraus ungezwungen ein gemeinschaftliches Leben entstehen kann, vor allen Dingen mit dem Schwerpunkt Bezahlbarkeit. Sie sehen, zwei Drittel dieser Flächen werden zum Selbstkostenpreis entwickelt von Projektträgern, die nicht gewinnorientiert unterwegs sind, sondern im besten Fall zum Selbstkostenpreis entwickeln.



Insgesamt sprechen wir von rund 900 000 Quadratmetern Geschossfläche für den Bebauungsplan „Das Neue Gartenfeld“. Das ist ein sehr großer Bebauungsplan. Wir haben von Anfang an vermieden und uns auch ein bisschen dagegen gewehrt, das in zehn oder zwölf Bauabschnitte und Bebauungspläne aufzuteilen, weil dann der ganzheitliche Entwicklungsansatz verloren gegangen wäre und auch die wirtschaftliche Effizienz nachher in der Bewirtschaftung verloren geht, wenn man das Ganze nicht integriert und ganzheitlich denkt.

Im Norden haben wir eine gemischte Projektträgerschaft, die Sie hier aufgeführt sehen, und genauso bunt, wie die Folie ist, ist auch die unterschiedliche Projektträgerschaft, die wir bereits in die Projektentwicklung mit reingenommen haben. Hier ist ein ganz entscheidender Faktor, der mir wichtig war, bereits in der Baulandentwicklung – und das ist auch Bodenentwicklung – die Projektträger schon drin zu haben, denn wir wissen alle, wie sich die Bodenpreise seit 2015 entwickelt haben. Wir haben bereits 2017 den Bodenpreis verfestigt für alle Projektträger, und die Bauland- und Bodenlandentwicklung und auch die Preisentwicklung kommen jetzt all denjenigen zugute, die hier schon 2017 mit uns gemeinsam den Norden der Insel angegangen sind.

Im Süden der Insel haben wir nach wir vor einen gewerblichen Anteil, der im Bebauungsplan auch so neu festgeschrieben wird. Dort sind wir als Projektträger dabei, einen gewerblichen Masterplan zu entwickeln mit dem Schulcampus, natürlich integriert, der dann auch zu dem ambitionierten Vorhaben im Norden passt.



UTB
Projektmanagement
GmbH

„DAS-NEUE-GARTENFELD“


Innovation am Beispiel:
Verkehr

Und wie sind wir unterwegs?

~~Autoarm? Autofrei?~~


MOBILITÄTSSTARK

Die entscheidende Frage war die Mobilitätsfrage. Wir haben mit dem Thema Mobilität und vor allem mit dem Individualverkehr umzugehen. Wir sind sehr viel unterwegs gewesen in Wien, Rotterdam, Kopenhagen und Zürich und haben uns angeschaut – weil diese Städte doch deutlich weiter sind in der Entwicklung der europäischen Stadt –, wie sie mit dem Thema Mobilität und vor allem mit der individuellen Mobilität umgehen. Wir sind nicht autoarm, wir sind auch nicht autofrei, schon gar nicht sind wir gegen das Auto, wir müssen damit umgehen, aber es reicht nicht, den Verbrennungsmotor mit einem Elektromotor zu tauschen, sondern wir haben von Anfang an versucht, ein mobilitätsstarkes Quartier zu entwickeln mit einer Mischung, mit einer neuen Dimension durch vielfältige, verzahnte Mobilitätsangebote sowohl bei der inneren als auch bei der äußeren Erschließung.



UTB
Projektmanagement
GmbH

Intermodales Mobilitätskonzept
Das ~~autonome~~ **mobilitätsstarke** Quartier



ARGE IQ-BERLIN

<p>Mobility Hub/MIV</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2 Hubs, Stellplätze für CS, EH, Bewohner und Besucher • 25% der Stellflächen startelextrifiziert 	<p>Carsharing</p> <ul style="list-style-type: none"> • stationsbasierte Startflotte von 100-200 Fahrzeugen • ca. 1.000m² Stellfläche • 25% startelextrifiziert 	<p>Shuttles</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tagsüber Linienbetrieb auf fester Strecke, in Nebenzeiten On-Demand-Betrieb • Anbindung an Paul-Stern-Straße
<p>Radinfrastruktur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anschluss an übergeordnetes Radwegenetz • 9.000 Stellplätze Radparken • Ergänzendes Services • Ladeinfrastruktur 	<p>Ridesharing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Door2door-Service • Intelligentes Routing • Personenbeförderung, perspektivisch autonomes Fahrzeug 	<p>Organisation</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eigenbetrieb in Abstimmung mit Drittdienstleistern (S-Bahn, Bahn, BVG und neuen DL)
<p>Bikesharing</p> <ul style="list-style-type: none"> • 10 bis 12 Fahrradstellplätze je Servicepoint bzw. Hub • Einbindung externer Anbieter Deezer nextbike & Berliner Senat 	<p>ÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Frühzeitig attraktiv, räumlich integriert • 2 verschiedene Linienangebote (X33,133, Zubringer U7) 	<p>Soft Measures</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erstmietpaket, Job- und Mietertickets für ÖV • Zielgruppengenaues Marketing

Plattform MaaS über ein zentrale Buchungs- und Abrechnungsplattform

Das Mobilitätskonzept ist verankert in dem Infrastrukturkonzept und auch nachher in dem Bewirtschaftungskonzept. Für mich war von Anfang klar, dass wir einen sehr starken ÖPNV brauchen, und zwar einen niedrighwelligen ohne große und vielfältige Umsteigemöglichkeiten. Deshalb haben wir von Anfang an die Gespräche mit der BVG gesucht und sind auch bis heute mit der BVG im Gespräch, auch zu innovativen Ansätzen bis hin zu autonomen

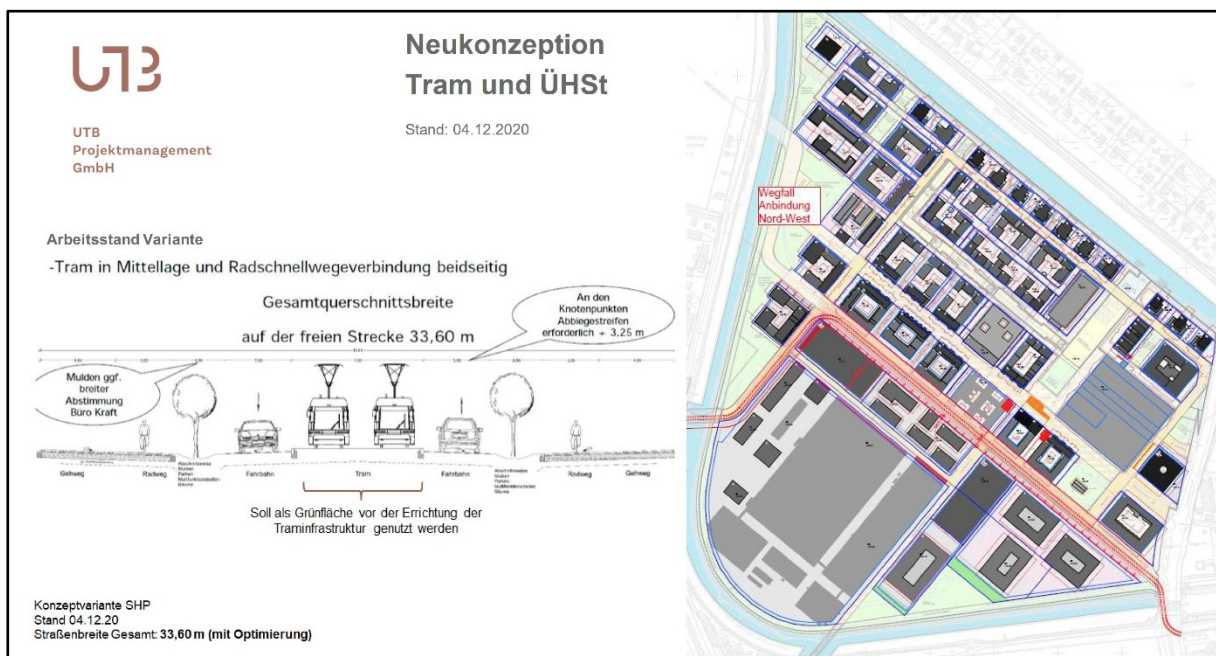
Fahrssystemen, damit die BVG, wenn es so weit marktreif und technisch reif ist, in fünf bis zehn Jahren auch das Neue Gartenfeld entsprechend versorgen kann.

Im Gartenfeld wird der ruhende Verkehr komplett am Siedlungsrand platziert. Das sehen Sie hier an diesen beiden lila dargestellten Baufeldern. Das heißt, der gesamte urbane Raum steht den Menschen und den Fahrradfahrern zur Verfügung. Es gibt auch wohnungsnah wenig bis gar keine Parkplätze, schon gar nicht für den ruhenden Verkehr, sondern nur zum Anliefern, um das Urlaubsauto zu packen oder den Großeinkauf abzugeben, aber dann müssen die Autos wieder in diese Mobility-Hubs zurückkehren, und durch die innere Erschließung versorgen wir die Wohnungsstandorte. Es wird auch keine Tiefgaragen geben. Das ist natürlich ein ganz anderer Ansatz, auch ein neuer Ansatz, aber alle Partner sind mitgegangen und haben diesen Ansatz unterstützt – bis heute.

Vorsitzende Ülker Radziwill: Entschuldigung! Darf ich Sie kurz auf die Uhr hinweisen? – Danke!

Thomas Bestgen (UTB Projektmanagement GmbH) [zugeschaltet]: Ich möchte noch die offenen Entscheidungen darstellen.

Die übergeordnete Verkehrsstrasse für den Individualverkehr und gleichzeitig die ÖPNV-Trasse für die Tramführung konnten bisher noch nicht festgelegt werden. Im letzten Jahr sind aber über den Wohnungsbauausschuss, über den Sonderausschuss Entscheidungen getroffen worden, dass es aus dem Gartenfeld herausgenommen wird und damit der Bebauungsplan weitergeführt werden kann.



Das heißt, wie Sie hier auf der Folie sehen, haben wir die Entscheidungen des Landes Berlin integriert in dieses Bebauungsplanverfahren und ermöglichen jetzt auch zukünftigen Planfeststellungsverfahren eine Trassenfestlegung, ohne dass der Bebauungsplan Gartenfeld weiter behindert wird.

UTB
Projektmanagement
GmbH

„DAS-NEUE-GARTENFELD“

Zeitplan

Meilensteine

- Dez. 2017 – Okt 2018: Trägerbeteiligung / Städtebaul. Vertrag
- Jun. 2021: Erneute Beteiligung der TöB
- Jan. 2022: Beteiligung der Öffentlichkeit (Offenlage)
- Aug. 2022: Beschlussfassung in der BVV
- Sept. 2022: Rechtskraft durch Veröffentlichung im Amtsblatt
- Baubeginn Herbst 2022

Schulcampus

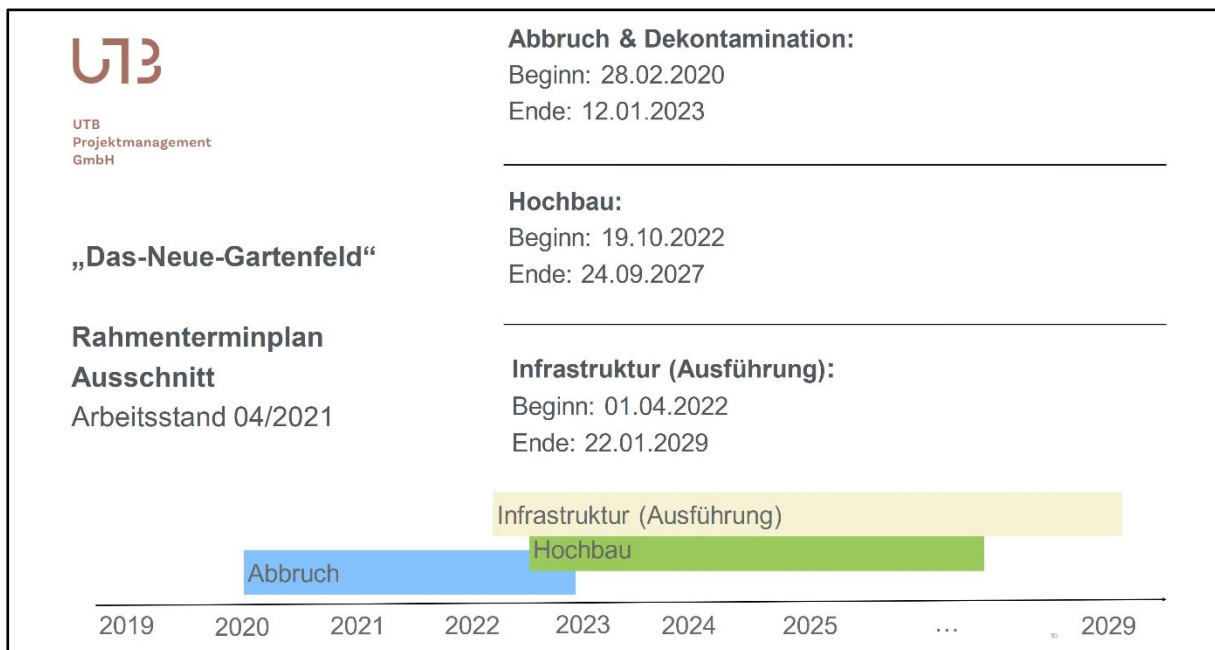
- Bis 5 Jahre nach Fertigstellung aller geplanten Wohneinheiten

Brücken zur Rhenaniastraße - Inbetriebnahme

- Mit 1/3 Fertigstellung der GF

Wir hatten 2018 die Trägerbeteiligung, wir hatten auch schon einen städtebaulichen Vertrag. Wir sind jetzt so weit, dass alle Gutachten aufgrund der getroffenen Entscheidungen 2018 neu fertiggestellt worden sind, und erwarten im Juni 2021 die erneute Trägerbeteiligung. Da geht es letztendlich um 10 Prozent, aber es werden noch mal alle Träger beteiligt. Wir hoffen, dass dieser weitere Ablaufplan durchgesetzt und umgesetzt wird und jetzt nicht wieder neue Perspektiven kommen nach zwei, drei Jahren Abwägen und Aushandeln, sondern dass dann auch in der Trägerbeteiligung das, was jetzt verabredet worden ist, gilt und dann auch in der Beschlussfassung im nächsten Jahr festgelegt werden kann, dass im nächsten Jahr tatsächlich mit dem Bau begonnen werden kann.

Der Schulcampus muss fünf Jahre nach dem Wohnungsbau fertiggestellt werden. Das ist Aufgabe der HOWOGE. Die Brücke zur Rhenaniastraße ist Aufgabe des Vorhabenträgers. Das werden wir dann auch bis 2025 realisieren.



Wir haben angefangen abzureißen. Geplant, wie gesagt, ist der Hochbau ab dem nächsten Jahr, und die ersten Baufelder sind in der Planung auch so weit, dass sie im nächsten Jahr die Bauanträge stellen können. – Vielen Dank bis hierhin für Ihre Aufmerksamkeit!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Vielen Dank, Herr Bestgen! – Dann bitte ich Herrn Bezirksstadtrat Bewig um seine Stellungnahme.

Bezirksstadtrat Frank Bewig (BA Spandau) [zugeschaltet]: Frau Vorsitzende Radziwill! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Bestgen hat, wie ich finde, alles von den Zeitabläufen her gut dargestellt. Wir haben tatsächlich im November 2015 mit dem Aufstellungsbeschluss begonnen. Wir sind – so unsere Auffassung – bis etwa Oktober 2018 gut vorangekommen. Das hat Herr Bestgen auch eben dargestellt. Parallel zu dem Bebauungsplanverfahren gab es diverse Untersuchungen, wie die verkehrlichen Belange berücksichtigt werden sollen. Das war etwas, was in mehreren Untersuchungen und auch in mehreren Fristsetzungen Ergebnisse produzieren sollte. Das hat nicht in dem Umfang stattgefunden, wie wir uns das gewünscht haben, sodass zum Beispiel sehr lange unklar war: Wie wird die Hauptverkehrsstraße geführt, Nord-Süd-Variante? – Sie kennen das Thema. Wir haben von Juni 2019 bis Dezember 2020 viel zu lange benötigt, um über die Frage überörtliche Verkehrsführung, Verlängerung Siemensbahn, Tramtrasse über Gartenfeld zu diskutieren. Da spielen natürlich knallharte Dinge für das Bebauungsplanverfahren eine Rolle für uns, wenn es um Querschnitte geht, die freigehalten werden müssen.

Es ist dann im Dezember im Steuerungsausschuss gelungen, von vielen Seiten und auch von bezirklicher Seite hier eine Entscheidung des Landes zu provozieren, auch mit dem Regierenden Bürgermeister und den Senatoren, und wir haben dann entschieden, die Süd-Variante weiterzuverfolgen über die Rhenaniastraße, und haben jetzt festgelegt, dass auch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung hier einen planfeststellungsersetzendes Bebauungsplanverfahren durchführen wird. Wir sind, wie Herr Bestgen gesagt hat, jetzt mit der Entscheidung so

weit, dass die Gutachten angepasst werden konnten an die neue Trasse, an die neuen Festlegungen. Die letzten Gutachten kamen jetzt rein, es wird jetzt eingearbeitet, vorbereitet, und wir wollen im Juni dann tatsächlich in die erneute Trägerbeteiligung gehen.

Ich kann nur sagen: Ich hoffe, dass das, was wir in den Monaten zuvor jetzt gemeinschaftlich abgestimmt haben, dann auch in der Behördenbeteiligung, Trägerbeteiligung durchgeht und wir am Ende von allen Trägern, die noch mal beteiligt werden, auch ein Okay bekommen, dass wir dort weiter vorangehen können, denn wir müssen dann noch mal in die Öffentlichkeitsbeteiligung gehen.

Wenn das funktioniert und wir nicht wieder mit vielen offenen Punkten konfrontiert sind, dann ist unser Plan, dass wir Mitte nächsten Jahres, wenn alles klappt und reibungslos funktioniert, Baurecht schaffen. Aber das wird ganz sicher noch mal der entscheidende Punkt. Wenn wir jetzt mit den Annahmen, die wir getroffen haben, Rhenaniastraße auch die Breiten der Hauptverkehrsstraße über Gartenfeld mit 29 Metern, ein Go insbesondere der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz bekommen, dann bin ich guter Dinge. Das muss aber jetzt passieren. – So viel von mir.

Vorsitzende Ülker Radziwill: Vielen Dank, Herr Bezirksstadtrat Bewig, für Ihren Beitrag! – Dann darf ich Herrn Staatssekretär Streese um seine Stellungnahme bitten.

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) [zugeschaltet]: Vielen Dank, auch Herrn Bewig und Herrn Bestgen! – Verschiedene Dinge wurden schon benannt: Wer ist eigentlich für welche Dinge gerade im Lead und verantwortlich? – Herr Bestgen! Sie haben die ehrenvolle Aufgabe, die Brücke dort herzustellen. Die Rhenaniastraße ist im Moment mit dem planfeststellungsersetzenden B-Plan bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen. Bei beiden sind wir im engen Austausch und in enger Unterstützung, sodass wir da möglichst verschränkt vorgehen können.

Wir haben im ÖPNV-Bereich oder generell im Verkehrsbereich, aber der beschränkt sich in erster Linie weitgehend auf den ÖPNV, im Senat verschiedene Beschlüsse gefasst. Im Nahverkehrsplan haben wir festgelegt, dass die Siemensbahn bis zum früheren Bahnhof Gartenfeld wieder in Betrieb genommen werden soll. Da sind auch schon viele Vorleistungen erfolgt, sehr viele Untersuchungen. Jungfernheide-Bahnhof usw. Vorplanungen sind auf dem Weg. Darauf können wir im Detail gleich noch eingehen, wenn es gewünscht ist.

Der zweite Punkte war natürlich auch das Ergänzen zum Straßenbahnnetz, eine Verlängerung der Straßenbahn zu UTR, vom Süden quasi aus Charlottenburg erfolgen sollte, dort vom Betriebshof, und von dort aus westlich weiter Richtung Spandau. Das ist die Trasse, über die eben gesprochen wurde. Über Insel Gartenfeld: Da ist es in der Tat so – und das sind die Abläufe, die wir haben und haben müssen – auch aus finanztechnischer Sicht, aus Rechnungshofsicht, aus Sicht, dass wir GVFG-Fördermittel bekommen können, dass wir erst die Grundlagenuntersuchung machen. Die Trassenbewertung ist gerade auf den Weg gegeben worden, sodass wir genau wissen: An welcher Stelle über die Insel läuft denn dann die Trasse? – und die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung zum Schluss. Mit der Trassenbewertung ist unser Zeitplan ambitioniert, auch wenn es sich für viele leider ein bisschen spät anhört, Mitte 2022, weil das sehr viel auch von der Siemensbahn abhängt, denn man kann es, wenn die Ergebnisse der

Untersuchung es zeigen, rechtfertigen, beides parallel zu bauen, oder man muss ein bisschen abschichten, denn man muss auch noch bewerten: Soll die Siemensbahn über Gartenfeld hinausgehen Richtung Hakenfelde, oder nicht?

All das war in den letzten Monaten, und die Beteiligten waren teilweise sehr eng daran beteiligt, immer wieder Thema und auch wichtig zu erörtern. Wir haben auch erläutert, dass das dazu geführt hat, dass wir mit den Straßenbahnplanungen noch nicht so weit sein konnten von den Abläufen her. Wir haben alle Ressourcen drangesetzt. Herr Nordenholz ist dabei, kann gerne auch im Detail erläutern, wenn erforderlich, wo wir da sind, was wir da gemacht haben. Da aber die Straßenbahn erst Ende der Zwanzigerjahre laut Nahverkehrsplan und durch die verschiedenen Absprachen und Abstimmungen, die jetzt nötig waren, auch für die anderen Maßnahmen Richtung UTR, wir Anfang der Dreißigerjahre damit rechnen, dass die Inbetriebnahme erfolgt und auch die Siemensbahn erst 2029 in Betrieb gehen wird, und ich eben gesehen habe: Hochbau Ende 2027, Brücke 2025, also sie wahrscheinlich eher fertig sein werden mit dem Bezug, vielleicht ein paar Jahre eher fertig –, haben wir natürlich frühzeitig, Sie sprachen es auch an, mit der BVG gesprochen, dass wir ein entsprechendes Buskonzept für den Übergang entwickeln, um dort die Anbindung sowohl an die weiteren Verkehrsknoten, S-Bahn, U-Bahn zu ermöglichen, aber auch innerquartierlich die Erschließung zu ermöglichen. Das bedeutet ganz konkret für die Busse, dass wir neue Buslinien aufgesetzt haben oder aufsetzen werden, Schnellbusse, Taktverstärkungen, Taktintensivierungen, vergrößerte Busse, sodass wir tatsächlich eine neue Expressbuslinie X 39 starten, die von Hakenfelde über Wasserstadt Spandau, Gartenfeld, Paulsternstraße bis zum S-Bahnhof Messe-Nord verkehren soll. Da ist sicherlich auch noch ein bisschen nachbesserbar, aber das sind die Grundplanungen. Das können wir dann relativ schnell in den Zeitabläufen mit der BVG auf den Weg bringen. Wenn die Bestellung dort ist, hat die BVG das in drei bis sechs Monaten auf der Straße. Insofern ist für die ÖPNV-Anbindung gesorgt. Straßenbahn und Siemensbahn kommen dann leider, das sind einfach auch die Abläufe, in die Planung ein paar Jahre später, aber wir sind mit Hochdruck dran. – So viel würde ich im Moment erstmal dazu sagen. Vielleicht gibt es noch ein paar Nachfragen. – Danke erst einmal!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Vielen Dank, auch an Sie, Herr Streese, für Ihren Beitrag! – Jetzt sind wir in der Aussprache. Ich habe die Wortmeldung von Herrn Otto. – Sie können starten!

Andreas Otto (GRÜNE): Ich freue mich über die Gäste und dass wir das hier auf der Basis besprechen können. Ich denke, es haben alle das Gefühl, dass es doch schon eine ganze Weile dort auf dem Gebiet ein bisschen schleppend vorangeht mit den Planungen. Umso besser ist es zu hören von Herrn Staatssekretär Streese, dass wir die Untersuchung erwarten können über die Trasse Straßenbahn. Für ein Investitionsvorhaben mit so vielen Wohnungen, da müssen wir schneller werden mit Infrastruktur und auch mit Verkehrsplanung, und wenn da erstmal nur ein Bus lang fährt und die Straßenbahn ein bisschen später kommt, ist mir das auch schnuppe. Aber darum geht es, und das müssten wir uns überlegen. Ich habe neulich mit Interesse gelesen – vielleicht kann man ein solches Planverfahren besser organisieren –, dass es auch möglich ist, im B-Plan eine Straße oder sogar eine Straßenbahn planfeststellungssetzend mitfestzusetzen. Vielleicht ist das hier das Mittel der Wahl. Bisher ist es wenig angewandt in Berlin. Aber das wir vielleicht dazu kommen zu sagen: Wenn so ein neues Gebiet

mit einem B-Plan festgelegt wird, dann schreiben wir in den B-Plan auch gleich die Straßenbahn –, ist möglicherweise ein Weg der Beschleunigung. Ansonsten finde ich es gut, dass es jetzt auf dem Weg ist, aber ein bisschen schneller muss es gehen. – Danke!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Herr Buchholz, bitte!

Daniel Buchholz (SPD): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Vielen Dank an die Anzuhörenden für die Statements! – Wir haben das auch schon mal gemeinsam im Februar festgestellt hier als Ausschuss. Sorry, Herr Staatssekretär Streese, aber es ist schon ein Verkehrschaos mit Ansage, über das wir uns hier unterhalten. Das muss man schon mal konstatieren. Die Planungen und Entwürfe zur Entwicklung der Insel Gartenfeld – deswegen hatte ich das am Anfang noch mal dargestellt – sind mehr als zehn Jahre alt. Folglich war mehr als genug Zeit – das will ich gar nicht an Personen oder Parteien festmachen –, um sich dieser Planung intensiv zu widmen. Sie haben gerade Mitte 2022 als Zeitraum gesagt. Ist das denn erst der Punkt, wo Sie sagen können, dann wird ernsthaft etwas entschieden, oder dann kommen Sie erst in die Wirtschaftlichkeitsbetrachtung? Nehmen Sie das noch mal ein bisschen auseinander! Sie haben gesagt, Kosten-Nutzen-Untersuchung, GVFG-Mittel, also Gemeindeverkehrsfinanzierungsmittel, die Sie beantragen wollen, wo man wieder mehrere Jahre verlieren würde. Habe ich das richtig verstanden, dass das doch noch mal ein deutlicher Aufschub ist? Sie haben eher vom Beginn der Zweitausenddreißigerjahre für den schienengebundenen Personennahverkehr gesprochen. Das heißt dann aber, dass Herr Bestgen und die 3 700 Wohnungen, wenn ich es richtig erinnere, also ungefähr mal zwei, was die Einwohnerzahl angeht, sagen wir mal rund 7 000, plus Gewerbe, das auf dem südlichen Teil der Insel dann auch weitergetrieben wird, noch mal ausgebaut wird, plus auch in der historischen Halle, die dort ist, kulturelle und soziale Nutzung, die anstehen, künstlerische Nutzungen. Da wird eine Menge Nutzungsdruck drauf sein, aber es soll, das finde ich eigentlich gut, nicht alles per Auto erschlossen werden, wie Herr Bestgen dargestellt hat. Aber mit der Erschließung durch öffentlicher Verkehrsmittel, das können dann nur Busse sein, und das wird sich dann wahrscheinlich alles ein bisschen knubbeln. Es geht auch um die für mich unverständliche Entscheidung, dass es erst von der Senatsverwaltung für Verkehr hieß, dass man die Nordtrasse neu baut mit einer neuen Brücke, wo man den Brückenschlag macht für eine damals noch vorgesehene Straßenbahntrasse auf dieser Nordbrücke, wo aber jetzt entschieden wurde, dass die ganze Nordbrücke gar nicht gebaut wird bzw. die Norderschließung zur Wasserstadt hin, sondern man jetzt die Rhenaniastraße ausbauen möchte und dort eine kleine Brücke baut, die der Investor bauen muss, weil die öffentliche Hand dazu offensichtlich nicht kurzfristig in der Lage ist. Das finde ich schon sehr erstaunlich. Ich bin da der Wahlkreisabgeordnete seit 20 Jahren, kenne das Gebiet wahrscheinlich besser als viele andere. Die Diskussion ist so uralt, dass man nur mit dem Kopf schütteln kann, dass wir das im Land Berlin heute nicht hinbekommen. Da interessiert mich auch relativ wenig, ob ich das die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung war oder die für Verkehr oder eben der Bezirk, alle miteinander. Ich habe tatsächlich nicht das Gefühl, dass es die Verzögerung von der Investorensseite kam, sondern eher von der behördlichen Seite. Vielleicht können wir das noch mal ein bisschen auseinanderfieseln, dass Herr Streese uns noch einmal darlegt: Wie sind die engeren Zeitkorridore? Wann wird es die echte Entscheidung geben? Die Entscheidung zum Wiederaufbau der Siemensbahn ist gefallen, aber wann wird die Entscheidung kommen, ob und wo dort eine Straßenbahn langfährt, auf welcher Trasse und ob es eine Brücke geben wird? Wie wird die Straßenbahn hin- oder weggeführt? Was passiert mit ihr? Wird sie keinen Überschlag bekommen auf die Wasserseite? Führt die dann über die Rhenaniastraße die Daumstraße hoch? Da ist eine Vorhaltefläche vorgesehen auf der

Brücke und auch in der Daumstraße. Vielleicht können wir das noch ein bisschen genauer erfahren von jemandem aus der Verkehrsverwaltung. Ich glaube, das sind die entscheidenden Dinge.

Herr Bestgen! Haben Sie denn einen Plan B, wenn Sie dann spätestens 2029 alles fertig haben, so wie Sie es eben dargestellt haben, wenn das mit dem Baurecht alles funktioniert, wie die Erschließung vor Ort passieren sollen? Sollen denn da kleine Busse fahren, oder wie soll die Naherschließung passieren? Kann das alles über die Mobility Hubs abgebildet werden? Und apropos Mobility Hubs: Vielleicht können wir mal erfahren, wie viele Plätze für den ruhenden Verkehr dort vorgesehen sind an den beiden Stellen, die dort auf der Karte eingemalt sind. – Vielen Dank!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Herr Evers, Sie haben das Wort!

Stefan Evers (CDU): Vielen herzlichen Dank! – Dem Wesentlichen kann ich mich anschließen. Unsere Unzufriedenheit bezog sich im Allgemeinen beim letzten Mal auf die großen Fragezeichen beim Thema verkehrliche Erschließung und Planungszeiträume. Ich will den Fragehorizont noch ein bisschen erweitern, auch in Richtung aller Beteiligten. Was müsste sich denn ändern, damit wir in Zukunft zu kürzeren Entscheidungszeiträumen kommen? Ich höre in der Regel viel Zwangsläufiges, warum alles so lange dauert und warum es auch heute noch nicht entscheidungsfähig ist, aber das kann, mit Verlaub, nicht so bleiben. Wir bauen da keinen BER. Das ist ein wichtiges Planungsvorhaben, eines, dessen Größenordnung auch schon lange im Raum steht, eines, bei dem keine Raketenphysik gefragt ist. Insofern sollten wir alle miteinander auch für die Zukunft und für einen einladenden Gestus des Standorts Berlin, wenn es um solche Investitionen geht, die Frage beantworten: Wie halbieren oder dritteln wir solche Entscheidungs- und Planungszeiträume? Insbesondere da würde mich der Impuls aller Beteiligten interessieren, denn wir schauen auch nach vorne, wenn es um Themen wie Verwaltungsreform oder andere Dinge geht, bei denen in Berlin an strukturellen Defiziten einiges aufgelaufen ist.

Vorsitzende Ülker Radziwill: Frau Gennburg, Sie haben das Wort.

Katalin Gennburg (LINKE): Vielen Dank! – Die letzte Besprechung zu dem Thema ist noch nicht so lange her, und in der heutigen Präsentation sind schon noch mal ein paar Dinge deutlich geworden, zu denen ich Nachfragen habe. Ich würde gerne an den Investor, die Projektentwickler, eine Frage zu der Verteilung der öffentlich geförderten Wohnungen stellen. Da würde mich interessieren: Nach welcher Maßgabe haben Sie die an der Stelle sortiert, also im Prinzip als Kante zum Gewerbegebiet? Gab es Alternativen? Sind es lediglich monetäre Gründe, dass Sie das so machen, oder gibt es andere, städtebauliche zum Beispiel? Können wir da mehr erfahren?

An den Baustadtrat habe ich die Frage, inwiefern dort Untersuchungen vorliegen, was die eingetretenen Bodenwertsteigerungen durch die Umwandlung des Flächennutzungsplans angeht. Die kommen auch dem Investor zugutekommen. Wie verhält es sich damit? Da möchte ich an die vorhergehende Debatte um den Anschluss an die Infrastruktur anknüpfen und schon noch mal fragen, inwiefern dieser monetäre Zugewinn an Wert an dieser Stelle tatsäch-

lich durch eine Beteiligung an die Infrastrukturerschließung umverteilt wird, weil immer wieder gesagt wird, dass der Investor eine Brücke bauen muss. Baut er nur eine Brücke, oder noch mehr?

Dann würde mich auch noch in Richtung des Investors interessieren: Sie haben auf der Planzeichnung ausgewiesen, dass Sie mit BUWOG, der Firma aus Österreich, die vormals ein öffentliches Wohnungsunternehmen war und dann privatisiert wurde und wo dann in einem tiefen Skandal mit der FPÖ abgelaufen ist, zusammenarbeiten. Ich habe die ganz plastische Frage als linke Abgeordnete: Gäbe es nicht auch andere Partnerinnen und Partner, mit denen Sie diese Wohnungsbauentwicklung an dieser Stelle entwickeln könnten? Das stelle ich einfach mal so in den Raum. – Vielen Dank!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Herr Förster, Sie haben das Wort.

Stefan Förster (FDP): Vielen Dank, Frau Vorsitzende! – Es ist ganz spannend, Frau Kollegin Gennburg. Ich dachte immer, Herr Bestgen sei Ihr bester Freund durch die DIESE eG, aber das ist anscheinend doch nicht so. Das ist jetzt aber eine andere Diskussion. – Ich will nur sagen, bei der BUWOG ist es noch schlimmer. Die BUWOG gehört mittlerweile der Vonovia, und das ist Ihr allergrößtes Feindbild. Von daher ist natürlich die Frage vor dem Hintergrund auch verständlich.

Ich möchte dem Kollegen Buchholz danken, dass er das Thema heute noch einmal aufgerufen hat. Wir waren im Februar parteiübergreifend unzufrieden über den Entwicklungsstand. Das sind wir jetzt ehrlicherweise immer noch, gerade was die Verkehrsfragen betrifft. Das hat sich nicht gelegt, insofern will ich es an der Stelle auch noch einmal festhalten. Es ist mit 60 Hektar eines der 16 großen Stadtquartiere, die entstehen sollen. Gerade am Stadtrand brauchen wir Wohnungen. Die flächengroßen Quartiere werden am Stadtrand entstehen. Das ist ganz klar. In der Innenstadt haben wir diese Flächen nicht, und da muss natürlich auch eine günstige Verkehrsanbindung erfolgen. 7 000 Menschen bekommt man nicht einfach an- und abtransportiert, und wenn das nicht geklärt ist, haben wir da ein gewaltiges Problem.

Ich will an der Stelle auch noch einmal fragen, inwieweit es die Abstimmung zwischen Ihnen, Herr Bestgen, und der GEWOBAG gibt. Die GEWOBAG wird da auch baulich tätig werden. Wir haben beim letzten Mal erfahren, dass es mehrere Hochpunkte gibt, 16-Geschosser, 14-Geschosser, die dort entstehen. Wir wären natürlich daran interessiert, dass sowohl die Vorhaben von Ihnen als auch von der GEWOBAG möglichst im Gleichklang entstehen und eine koordinierende Steuerung stattfindet. Nicht, dass die einen anfangen, die Bürgersteige wieder aufzureißen, die die anderen gerade fertiggebaut werden. Das kennt man ja auch leider manchmal in Berlin.

Es ist auch eine Reihe von Kleingärten betroffen. Der Kollege Evers hat gesagt, da wird man noch etliche Kirschbäume pflanzen können, ehe die Kleingärten dort angegriffen werden. Aber wenn es jetzt doch schneller gehen sollte, ist dann die Frage der Kleingartennutzung geklärt. Erhalten diejenigen, die weichen müssen, Ersatzparzellen etc.? Ist das schon erledigt?

Die Frage nach der Bodenverunreinigung hatten wir auch beim letzten Mal unbeantwortet hinterlassen. Wir hatten da Industrie, Produktion, Gewerbe zum Teil. Es soll erhebliche Bodenverunreinigungen geben. Wir wissen alle, es ist teuer, die zu beseitigen, aber sie müssen

beseitigt werden. Wir können nicht neue Häuser auf eine Müllkippe stellen, sage ich mal etwas zugespitzt. Ich hätte gerne ein Antwort, wie mit der Bodenverunreinigung umgegangen wird bzw. wie diese zeitnah beseitigt werden soll.

Vorsitzende Ülker Radziwill: Dann habe ich noch die Wortmeldung von Herrn Laatsch. – Bitte!

Harald Laatsch (AfD): Danke, Frau Vorsitzende! – Es sind mittlerweile zehn Jahre Planung. Das kann man natürlich nicht alles dem Verkehrssenat anlasten, denn der ist erst seit etwas mehr als vier Jahren, so wie er heute ist, im Amt. Es ist aber schon erschreckend, welchen Bremsklotz dieser Verkehrssenat hier derzeit darstellt. Eigentlich müsste längst der Regierende Bürgermeister eingreifen. Wir sehen zwei Riesenbaustellen, einmal an dieser Stelle, wo der Verkehrssenat überhaupt nichts beisteuert zur weiteren Entwicklung, der zweite Bereich ist der Blankenburger Süden. Da geht es ebenfalls überhaupt nicht voran, und in beiden Fällen ist der Bremsklotz der Verkehrssenat. Ich sehe hier den Regierenden Bürgermeister in der Pflicht, endlich einzugreifen, ein großes Stoppschild hochzuheben und zu sagen: Hier muss sich etwas verändern! Das geht so nicht weiter! – Das entbindet natürlich den Senat für Stadtentwicklung und Wohnen auch nicht davon, seine Planung ein bisschen zu beschleunigen und endlich hier mal zu Ergebnissen zu kommen. Aber wo keine Straßen sind auf eine Insel oder keine Wege auf eine Insel, da wird es natürlich auch sehr schwierig zu bauen.

Da hat uns Herr Otto beim letzten Mal schön erklärt in der Plenarsitzung, da wäre mittlerweile alles schön sauber, und die Industriebranche wäre aufgelöst. Kann ich dazu noch mal eine offizielle Stellungnahme vom Senat haben, ob es da noch Altablagerungen gibt oder ob die alle beseitigt sind?

Vorsitzende Ülker Radziwill: Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Mit Blick auf die Uhr würde ich vorschlagen, dass wir zuerst Herrn Staatssekretär Streese zu Wort kommen lassen. Viele Fragen sind an die Verwaltung gerichtet worden. Dann würde ich die Anzuhörenden noch mal rannehmen, damit sie ihre Stellungnahme abgeben können. – Herr Staatssekretär Streese, bitte!

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) [zugeschaltet]: Vielen Dank, Frau Vorsitzende, auch an die Abgeordneten! – Ich würde tatsächlich bei dem Wunsch von Herrn Otto anfangen, grundsätzlich die Verfahren zu beschleunigen. Da rennen Sie natürlich bei mir, bei uns in der Senatsverwaltung auch offene Türen ein. Wir hätten das teilweise auch gerne schneller, zügiger. Das, was wir tun können, in unserem Bereich, da sind wir dran, auch mit Untersuchungen, internen Untersuchungen, wie wir tatsächlich Verfahren, im Zusammenspiel mit der BVG, in den Abläufen jenseits dessen, was bundesrechtlich und landesrechtlich vorgegeben ist, so schnell wie möglich voranzubringen. Dazu gehört zum Beispiel auch, dass wir so früh wie möglich, wenn die Planung es erlaubt, im Blankenburger Süden mit einer Straßenbahntrasse in den Senat gehen, um die Planung frühzeitig zu starten. Im Blankenburger Süden, das war eben nicht richtig dargestellt, ist es tatsächlich so, dass wir darauf warten, dass wir die Konkretisierung des Wohnungsbaus haben, um die Straßenbahntrasse weiter zu planen. Insofern ist natürlich eine koordinierte Planung von Bau und Verkehr das Ideale. Das klappt in der Realität vielleicht nicht immer exakt. Es gibt manchmal Engpässe. An diesem Punkt, ich hatte es vorhin schon mal angedeutet, im Gartenfeld, ist es so, dass wir von uns aus schneller die Straßenbahntrasse geplant hätten. Im Nahverkehrsplan war Ende 2029 die Fer-

tigstellung vorgesehen. Allerdings mussten wir tatsächlich aufgrund auch der fachlichen Diskussionen, der Abstimmung, wo soll und vor allen Dingen wie lang soll die Siemensbahn werden, die Klärung abwarten, ob der Bahndamm zur Siemensbahn weiter genutzt werden kann, wie die Randbedingungen einer Wiederinbetriebnahme überhaupt sind bei der Siemensbahn und ob tatsächlich bis zum Endbahnhof Gartenfeld gedacht wird oder darüber hinaus. Davon hängen dann tatsächlich auch die Diskussionen und weiteren Planungen der Straßenbahnstrecke ab. Das ist misslich, das ist aber leider auch erforderlich. Wir können nicht früher damit anfangen und dann in einer falschen Richtung geplant haben mit falschen Voraussetzungen. Insofern haben wir jetzt die Ärmel hochgekrempelt. Auf den genauen Zeitplan könnte Herr Nordenholz gleich noch eingehen.

Ich will noch auf den einen oder anderen Aspekt eingehen: Es war, was die Nordvariante anbetrifft – ich glaube, das war beim letzten Ausschuss, zu dem wir aufgrund der Kurzfristigkeit der Einladung dann leider nicht kommen konnten –, Herr Bewig hat es angedeutet, eine Entscheidung im Steuerungsausschuss, dort auf die Brückenvariante zu verzichten. Insofern ergab sich nun die Notwendigkeit, dort für die neue Rhenaniabrücke zu planen.

Die Entscheidung zur Straßenbahn, Planungszeiträume, da würde ich Herrn Nordenholz noch mal bitten, darauf einzugehen, und dann hätte ich noch ein paar Minuten für weitere Punkte, aber Herr Bestgen sollte auch noch auf etwas eingehen. Wenn Sie erlauben, Frau Radziwill!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Natürlich, sehr gerne! – Vielen Dank! – Ich entschuldige noch mal die kurzfristige Einladung, aber sehr schön, dass Sie es heute einrichten konnten. – Dann Herr Nordenholz, bitte!

[Verbindung kann nicht aufgebaut werden]

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) [zugeschaltet]: Dann würde ich noch etwas sagen: Nach der Grundlagenermittlung, die wir jetzt ausschreiben, also im Jahr 2022 werden wir in den Senat gehen auch mit der Vorzugstrassenvariante. Dann wissen wir auch genau, wo über die Insel Gartenfeld die Straßenbahn verlaufen soll. In dem groben Korridor des Nahverkehrsplans aus 2019 sind nur Korridore dargestellt und keine konkreten Trassen. Insofern ist das die feste Planung dafür. Dann erfolgen Vorplanungen, Genehmigungsplanung usw., so dass wir dann Ende der Zwanzigerjahre mit dem Bau beginnen können und das dann Anfang der Dreißiger in Betrieb nehmen können. Genauer will ich es jetzt nicht sagen, denn wir wissen alle, dass Zeitpläne sehr schwer zu prognostizieren sind. Aber das ist im Moment die grobe Zeitplanung, wenn alles so läuft, wie wir uns das aktuell vorstellen.

Vorsitzende Ülker Radziwill: Danke für diese Ergänzung! – Herr Bestgen, bitte!

Thomas Bestgen (UTB Projektmanagement GmbH) [zugeschaltet]: Zum Plan B, Herr Buchholz: Selbstverständlich gibt es einen Plan B. Wir waren in 2017 schon so weit, den städtebaulichen Vertrag abzuschließen und hatten dann die Frage der übergeordneten Anbindung der Brücke zu klären. Es ist dann in 2018 in großen Steuerungsrounds geklärt worden, dass wir sie dann tatsächlich selber übernehmen, weil es sonst nicht gewährleistet worden wäre, dass sie auch zeitnah kommt. Sie muss kommen, bis ein Drittel der Wohnungen errichtet

worden sind, sonst wäre das Gebiet verkehrstechnisch nicht angebunden. Deshalb haben wir diese Verpflichtung übernommen, sonst wäre der B-Plan damals nicht weitergegangen und auch heute noch nicht.

Der Plan B ist, dass die BVG beim Senat Expressbuslinien beantragt und auch genehmigt bekommen hat. Das heißt, es gab schon 2018 Expressbusstrategien, um die Insel Gartenfeld in das Busnetz einzuphasen. Diese Busse fahren auch auf exklusiven Trassen in Gartenfeld, so dass sie da nicht im Stau stehen, denn die ÖPNV-Trasse für eine potenzielle Straßenbahn steht ja zur Verfügung.

Insgesamt haben die Verkehrsgutachter einen ruhenden Verkehrsbedarf von rund 1 900 Stellplätzen festgelegt, und diese sind verortet in diesen beiden Mobility Hubs, wobei Hub 1 im Norden rund 300, 400 Stellplätze aufnimmt und Hub 2 in der Mitte von der Insel Gartenfeld dann den Rest.

Frau Gennburg, zur Lage der Wohnungen der GEWOBAG: Wir hatten der GEWOBAG in 2016 ein erstes Paket angeboten. Da ging es um rund 70 000 Quadratmeter Geschossfläche, und gemeinsam mit der GEWOBAG und auch im städtebaulichen Werkstattfahren ist dann diese Achse entstanden, die die Verbindungsachse darstellen soll zu der Wasserstadt, weil da die GEWOBAG sehr prominent entwickelt und in Richtung Osten zur Ten-Brinke-Projektentwicklungen, weil damals die GEWOBAG noch im Driver Seat gesessen hat, auch diese 1 000 Wohnungen zu übernehmen und selber zu bauen. Dann hätte es eine sehr schöne Verbindungsachse der GEWOBAG-Felder gegeben.

Es ist nicht so, dass diese GEWOBAG-Felder jetzt an einem lauten Gewerbegebiet liegen. Zweifelsohne liegen sie nicht am Wasser, in den besseren Lagen der Insel Gartenfeld, aber wir haben mit dem Bezirk, auch das war eine sehr gute Kooperation, ein eingeschränktes Gewerbegebiet festgelegt als Pufferrandstreifen zu den GEWOBAG-Grundstücken, damit dort kein wohnungsstörendes Gewerbe stattfindet und es dann weitere Konflikte im späteren Verlauf gibt. Darüber hinaus haben wir als Projektentwickler der GEWOBAG ein Vorkaufsrecht eingeräumt für den Fall, dass diese Flächen weiter entwickelt werden, dass dann noch die GEWOBAG jederzeit zuschlagen, diese Flächen selber übernehmen und dort auch weiter mitentwickeln kann.

Die Bodenwertsteigerung bleibt bei den Projektträgern. Wir haben eine gemischte Baufeldverteilung. Die GEWOBAG hat den niedrigsten Kaufpreis bekommen, deutlich unter Durchschnittspreis. Das sind rund 358 Euro pro Quadratmeter Mietfläche. Ich glaube, wenn Sie die heutigen Zahlen kennen, was in solchen qualitätsbefassten Stadtquartieren gehandelt wird, das geht in Richtung 2 000 Euro, dann haben wir damals alles richtig gemacht. Die Verkehrsgutachten, die uns die Zahlen von heute aufzeigen, sind 1 144 Euro für Boden mit Baurecht, und dementsprechend freuen wir uns, dass die GEWOBAG und auch die Genossenschaften, die auch unter Durchschnittspreis einkaufen konnten, von dieser Bodenwertsteigerung verschont bleiben. Sie bleibt eben nicht beim Investor. Sie bleibt bei den Projektträgern, die 2017 mitbeurkundet haben.

Der soziale Wohnungsbau ist auf alle Projektträger verteilt. Das heißt, wir haben hier nicht den, laut kooperativer Baulandentwicklung notwendigen sozialen Wohnungsbau komplett auf die GEWOBAG-Felder gelegt, sondern im Gegenteil, sie liegen auf allen Baufeldern. Die

BUWOG arbeitet hier mit zwei Gesellschaften. Die BUWOG errichtet Mietwohnungsbau und Eigentumswohnungen, und im Mietwohnungsanteil der BUWOG sind genauso Sozialwohnungen zu 6,50 Euro platziert wie bei den beiden Genossenschaften, die wir dabei haben, sodass es eine Gleichverteilung ist. Wir haben also insgesamt 920 gebundene Wohnungen von 3 700, und davon trägt die GEWOBAG 505 und die anderen Gesellschaften den Rest, verteilt auf allen Baufeldern.

Warum wir die BUWOG genommen haben, Frau Gennburg. – Wir haben die BUWOG in anderen Projekt als institutionellen Projektentwickler kennengelernt, der nicht nur einen Blick, sondern auch eine Haltung zu gemischten Quartieren hat, zu einer sozialen Infrastruktur und zu Qualitäten. Wir haben die BUWOG kennengelernt als einen Partner, der auch seine Stärke nicht nur ausnutzt, sondern im Gegenteil, sie einbringt und proaktiv mit uns diese Mischung entworfen hat. Die BUWOG-Baufelder haben schlicht und ergreifend das Doppelte gekostet auf der gleichen Insel wie das, was die GEWOBAG bezahlt hat. Nur so, durch diese Mischung, gelingt es uns, eine gemischte Stadt zu entwickeln, dadurch dass die leistungsfähigen Projektträger, die hier in der Stadt unterwegs sind, bereit sind, deutlich mehr zu investieren für den Ankauf des Bodens, als die, die das nicht können. Die Baugruppenbereiche, die wir selber verantworten, liegen sogar bei 930, denn wir halten diesen Bereich für den leistungsstärksten der Gesellschaft, der dann deutlich mehr einbringen kann als es die Genossenschaften machen können, die bei uns bei 461 Euro im Einkauf liegen. Wir schätzen die BUWOG sehr und freuen uns, weil sie mit ihrer Haltung und mit ihrem aktiven Dazutun in der Sozialraumplanung die Kita mit entwickelt und auch die öffentlichen Spielplätze, so, wie das von den anderen Partnern gefordert worden ist.

Herr Förster! Selbstverständlich bauen alle gleichzeitig so, wie das in der Bauleistik funktioniert. Wir haben eine Bauleistikplanung. Die ganze Insel – die gesamten Gebäude – kann natürlich nicht gleichzeitig entwickelt werden. Wir reden hier über rund 400 000, 500 000 Quadratmeter Fläche. Das ist über Jahre gestreckt, aber es gibt kein Regulativ, dass erst die Eigentumswohnungen gebaut werden oder erst der soziale Wohnungsbau, sondern das ist baufeldgemischt, von der Bauleistik vorgegeben, wie die Insel entwickelt wird und so, wie wir es auch in der verkehrlichen Erschließung gewährleisten können.

Kleingärten müsse nicht weichen. Durch die Entscheidung des Landes Berlin sind die Kleingärten, die im Westteil der Insel Gartenfeld liegen, in den Rohrbruchwiesen, nicht von der verkehrlichen Erschließung betroffen. Sollte der planfeststellungersetzende Bebauungsplan der Rhenaniastraße zu dem Ergebnis kommen, dass die Nordanbindung der Insel Gartenfeld für die ÖPNV-Trasse die richtige ist, dann würde das wieder auf die Tagesordnung kommen. Das ist in den nächsten Jahren zu beobachten.

Zur Bodenverunreinigung: Die Insel Gartenfeld ist als Industriegebiet hochgradig kontaminiert. Das war uns allen klar. Wir haben vorbereitende Untersuchungen gemacht, bevor wir die Insel angekauft haben. Alle Projektträger haben ihr Know-how hineingegeben. Wir waren vom ersten Tag an mit dem Bezirk Spandau und auch mit dem Land Berlin dazu im Gespräch und vor allen Dingen auch in der Abstimmung, wie wir mit der Verunreinigung umgehen. Wir haben Schwermetalle, Öl, LHKW, Phenole, und wir haben sogar eine Arsenfahne, Gott sei Dank alles sehr weit unterirdisch, sodass es die Wohnbebauung in keinsten Weise beeinträchtigt. Gartenfeld liegt im Trinkwasserschutzgebiet. Auch das ist zu berücksichtigen. Wir

sind seit 2019 an dem Abriss und an der die Dekontamination dran. Wir investieren dort 60 Millionen Euro, sind mit zwei Dritteln gerade schon so weit vorangekommen. Wir haben ein Kupferschlammbecken gefunden, leider mit der Auflage, es bis zu 15 Meter tief zu entsorgen, was bereits abgeschlossen ist. Das heißt, die Sanierung ist in vollem Gange, immer monitort durch den Bezirk und durch das Land Berlin.

Dann zu den Hochhäusern: Wir haben fünf Hochpunkte. Wir haben einen Hochpunkt im Westteil der Insel mit 16 Geschossen, wir haben drei Hochpunkte im Nordosten mit 14 Geschossen, und wir haben eines in der Mitte mit 19 Geschossen. Diese Hochpunkte sind im städtebaulichen Werkstattverfahren entwickelt worden und gehören auch zum städtebaulichen Leitbild, das gemeinsam mit dem Land Berlin, dem Bezirk und den Vorhabenträgern mit sechs Architekturbüros unter der Führung von Duplex aus Zürich abgestimmt worden ist.

Ergänzend noch zur Schule: Die Schule ist mittlerweile beim Vorhabenträger HOWOGE gelandet, die das Grundstück im Sommer angekauft. Es fehlt die Zustimmung des Bezirks zum Bedarfsprogramm. Das Bedarfsprogramm ist seit letztem Jahr abgestimmt, aber die Gegenzeichnung durch den Bezirk fehlt noch, damit die HOWOGE das Grundstück ankaufen und die Entwicklung vorantreiben kann.

Beteiligte – das hatte ich schon gesagt, das haben Sie auch in den Folien gesehen – sind die GEWOBAG als kommunale Wohnungsbaugesellschaft, die BUWOG, die sowohl Mietwohnungen als auch Eigentumswohnungen baut. Wir als UTB entwickeln die Baugruppenfelder und den Kulturstandort. Wir sind gerade dabei, mit renommierten Künstlern aus der freien Tanzszene einen dezentralen Kulturstandort im ehemaligen Kabelwerk zu entwickeln. Wir haben zwei selbstorganisierte Genossenschaften, sogenannte kleinere Genossenschaften, die noch einen hohen Mitbestimmungsanteil haben, die vier Baufelder gemeinsam mit uns entwickeln und schon frühzeitig Eigentümer geworden sind. – So viel dazu.

Vorsitzende Ülker Radziwill: Vielen Dank, Herr Bestgen! – Dann darf ich Herrn Bezirksstadtrat Bewig um seine Stellungnahme bitten.

Bezirksstadtrat Frank Bewig (BA Spandau) [zugeschaltet]: Frau Vorsitzende! Ich will auf drei Punkte eingehen. Einmal wurde ich von Frau Gennburg gefragt, wie wir mit den Folgekosten oder der Abschöpfung umgehen. Da gilt das, was im Land Berlin gilt: Wir wenden natürlich das Berliner Modell an der Stelle an. Insofern werden alle Folgekosten, die aus dem Bebauungspanverfahren entstehen, wie Kitaplätze, Schulplätze, auch Spielplätze, in Spandau finanziert, aber es gibt darüber hinaus keine Rechtsgrundlage, zusätzlich irgendetwas abzuschöpfen. Wir wenden das Berliner Modell, das von Ihnen in Berlin vorgegeben und beschlossen ist, in vollem Umfang an.

Wir wollen jetzt endlich mit diesem Bebauungsplan vorankommen. Da waren die Fragen, die wir zu lange diskutiert haben: Wie ist die Erschließung? Über welche Variante wird die Insel erschlossen, und welche Trassen müssen wir freihalten? Das waren die Diskussionen, die wir viel zu lange geführt haben. Die sind jetzt durch den Steuerungsausschuss entschieden. Insofern bin ich guter Dinge. Wenn jetzt alle Akteure, das habe ich vorhin gesagt, diese Trägerbeteiligung durchlaufen lassen, alle Behörden des Landes Berlin, dann können wir dort tatsächlich zum Ziel kommen.

Das andere ist, Herr Buchholz – da sind wir einer Auffassung –, dass ich mir aus bezirklicher Sicht gewünscht hätte, dass wir bei der Frage, mit welchem Verkehrsträger wir dieses Entwicklungsband erschließen wollen, ein Stück schneller gewesen wären. Das Stichwort Siemensbahn ist auch etwas, das ich hier zumindest mal ansprechen will. Auch wenn es noch in den Sternen steht, eine Verlängerung von Gartenfeld bis nach Hakenfelde wäre ein Quantensprung für den Bezirk, für die verkehrliche Erschließung dieser Region. Ich hoffe, dazu werden wir auch in den nächsten Monaten zu Ergebnissen kommen. Der Bezirk wünscht sich, dass hier eine unterirdische Verlängerung vorgesehen wird. Ich bin kein Freund der Straßenbahn, aber ich will nicht am Ende eine Straßenbahn verhindern. Wir brauchen Entscheidungen, dass diese Verkehrsträger dahin kommen, denn nur mit Bussen – da sind wir, glaube ich, alle einer Meinung – werden wir dauerhaft dieses Gebiet nicht ordentlich erschließen können. Insofern kann ich nur ermuntern, dass wir an der Stelle, was die Verkehrsträger angeht, ein klein wenig mehr Tempo aufbringen, aber heute wollen wir festhalten: Wir sind auf einem Weg, den Bebauungsplan festzulegen, und das sollte unser gemeinsames Ziel sein. Ich bitte um Unterstützung aller, dass wir die nächsten Schritte tatsächlich gut gehen können und alle an der Stelle an einem Strang ziehen. – So viel von mir noch mal.

Vorsitzende Ülker Radziwill: Vielen Dank, Herr Stadtrat Bewig! – Ich würde jetzt Herrn Streese die Gelegenheit geben, abschließend eine erneute Stellungnahme abzugeben.

Staatssekretär Ingmar Streese (SenUVK) [zugeschaltet]: Das kann ich gern machen, aber ich würde mich tatsächlich sehr kurzfassen. Vielen Dank für Hinweise, Ermunterung, aber auch die Angebote der gemeinsamen Zusammenarbeit. Ich glaube, das läuft schon sehr gut. Es kann bestimmt hier und da noch ein bisschen besser werden, aber wenn wir alle die Ärmel hochkrepeln, sollten wir sehen, dass wir tatsächlich vorankommen. Herr Bewig hat vollkommen recht. Das Buskonzept ist keines, das zehn oder zwanzig Jahre trägt. Deswegen ist es wichtig, die schienengebundenen Träger relativ schnell, so schnell es geht, voranzutreiben. Viel mehr wollte ich im Moment gar nicht sagen. – Vielen Dank!

Vorsitzende Ülker Radziwill: Dann danke ich Ihnen allen recht herzlich, dass wir heute sehr zügig und konzentriert diese Anhörung durchführen konnten. Ich habe keine weiteren Wortmeldungen. Ich denke, wir können diese Anhörung heute abschließen. Wir werden ein Wortprotokoll haben. Wenn Sie damit einverstanden sind, würde ich den Besprechungspunkt nicht vertagen, sondern abschließen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann verfahren wir so, und dieser Besprechungspunkt mit Anhörung wird abgeschlossen. – Vielen Dank noch mal an die Anzuhörenden! Ihnen noch frohes Schaffen!

Punkt 10 (neu) der Tagesordnung

- a) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0138](#)
**Erfahrungen mit der Neuausrichtung der Berliner
Liegenschaftspolitik**
(auf Antrag der Fraktionen der SPD, Die Linke und
Bündnis 90/Die Grünen) StadtWohn
- b) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0145](#)
**Erfahrungen mit der Grundstücksmarktentwicklung
in Berlin**
(auf Antrag der Fraktionen der SPD, Die Linke und
Bündnis 90/Die Grünen) StadtWohn
- c) Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0284](#)
**Die Arbeit des Gutachterausschusses –
Grundstücksgeschäfte und -wertermittlung**
(auf Antrag der Fraktionen der SPD, Die Linke und
Bündnis 90/Die Grünen) StadtWohn

Hierzu: Auswertung der Anhörung vom 10. März 2021

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 11 der Tagesordnung

Stellungnahmeersuchen des Hauptausschusses [0297](#)
Rote Nummer 3194
Finanzplanung von Berlin 2020 bis 2024
hier nur: Anlage Investitionsprogramm des Landes
Berlin für die Jahre 2020 bis 2024 (s. nach S. 73) StadtWohn

Siehe Inhaltsprotokoll.

Punkt 12 der Tagesordnung

Verschiedenes

Siehe Beschlussprotokoll.