



Bebauungsplanverfahren 2-65 VE „Karstadt am Hermannplatz“

Frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB (Regulärer Zeitraum 15.5. - 16.6.2023; individuelle Fristverlängerung bis 23.6.2023)

Stellungnahme des Stadtentwicklungsamtes des Bezirks Neukölln

Anlagen

- Neubauprojekt der SIGNA GmbH am Standort Karstadt Hermannplatz; Ersteinschätzung zum Planungsstand von März 2019 (vom 28.5.2019/9.7.2019)
- Projektentwicklung der SIGNA GmbH am Standort Karstadt Hermannplatz, Projektidee von Juni 2020, Einschätzung (vom 3.7.2020)

Diese Anlagen sind digital verfügbar unter:

<https://storage.driveonweb.de/dowdoc/657247e105bea5e352088494795835821b6f9f919ccd44a5>

Hinweis

Die Wirtschaftsförderung und das Stadtentwicklungsamt des Bezirkes Neukölln haben sich über die Beurteilung des Entwurfs zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 2-65 E verständigt. Da in Teilaspekten aufgrund der jeweiligen fachlichen Zuständigkeit ein anderer Fokus gesetzt wird, werden zwei Stellungnahmen eingereicht.

1	Vorbemerkung.....	4
2	Zusammenfassung	5
3	Unterlagen der frühzeitigen Behördenbeteiligung	8
4	Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 2-65 VE (mit Nennung aller zeichnerischen und textlichen Festsetzungen) SenStadt, Stand Mai 2023.....	9
4.1	Anlass und Erfordernis, Warenhaussituation, Neuordnungsbedarf; Parkhaus Urbanstraße (S. 6, zweiter Absatz)	9

4.2	Bericht zur partizipativen Grundlagenermittlung (S. 9, dritter Absatz).....	12
4.3	Bezeichnung „Markthalle“ als Teilnutzung des Warenhauses (S. 10, zweiter Absatz).....	14
4.4	Ziel 3.4. LEP HR, Hervorhebung des Plangebiets und Hermannplatzes in ihrer Bedeutung (S. 20, erster Spiegelstrich).....	14
4.5	Ziel 2.7 LEP HR, keine Beeinträchtigung zentraler Orte durch Umlenkung von Kaufkraftströmen (S. 20, vierter Spiegelstrich)	14
4.6	Grundsatz 2.11 LEP HR, Begrenzung der Kaufkraftbindung im Bezugsraum auf 25 % der sortimentspezifischen Kaufkraft (S. 21, zweiter Spiegelstrich).....	14
4.7	Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2023 (S. 24, beginnend vorletzter Absatz).....	15
4.8	StEP Zentren 2030, Baukultur / Architektur (S. 25, vierter Absatz)	15
4.9	Berliner Hochhausleitbild, zum Grad der Erfüllungen der Anforderungen (S. 33 ff.)	16
4.9.1	Qualität (S. 34, erster Spiegelstrich).....	16
4.9.2	Mehrwert (S. 34, dritter Spiegelstrich).....	17
4.9.3	Wettbewerb (S. 34, fünfter Spiegelstrich)	18
4.9.4	Nachhaltigkeit (S. 34, siebter Spiegelstrich).....	19
4.10	Leistungsfähigkeit des ÖPNV (S. 35, Kap. 3.7.8)	19
4.11	Neuköllner Zentrenkonzept (S. 37, Kap. 3.9.2).....	19
4.12	Fördergebiet Lebendiges Zentrum und Sanierungsgebiet Neukölln - Karl-Marx-Straße / Sonnenallee (S. 39, fünfter Absatz)	22
4.13	Quartiersmanagementgebiete in Neukölln (S 39 f., Kap. 3.9.6).....	23
4.14	Kapitel Soziale Erhaltungsgebiete (S. 40, Kap. 3.9.7).....	23
4.15	Entwicklung der Planungsüberlegungen, Lol (S. 41, Kap. 4)	24
4.16	Grundlagenermittlung zum Masterplanverfahren (S. 41, letzter Absatz).....	25
4.17	Weiterentwicklung Parkhaus (S. 42, letzter Absatz)	26
4.18	Mobilitätsgutachten (S. 43 f., Kap. 4.3.2)	26
4.19	Ziele, Planinhalt (S. 45, Kap. 1)	28
4.20	Dichtewerte GRZ, GFZ (S. 46, dritter Absatz).....	30
4.21	Festsetzung Wohnnutzung (S. 46 f., Kap. 3.1.1).....	30
4.22	Festsetzungen Einzelhandel (S. 47 f., Kap. 3.1.2).....	31
4.23	Weitere Nutzungsarten (S. 49, Kap. 3.1.5)	34
4.23.1	Büro.....	34
4.23.2	Gastronomie.....	35
4.23.3	Gemeinwohl.....	36

4.24	Grundfläche und Geschossfläche (S. 50, Kap. 3.2.1)	36
4.25	Höhe (S. 50, Kap. 3.2.2).....	36
4.26	Orientierungswerte der BauNVO für GRZ und GFZ im Kerngebiet	37
4.27	Überschreitung Baugrenze Parkhaus Urbanstraße (S. 54, Textliche Festsetzung 9).....	38
4.28	Überschreitung Baugrenze bei Türmen am Hauptgebäude am Hermannplatz (S. 55, Textliche Festsetzung 10)	39
4.29	Abstandsflächenunterschreitungen (S. 56, Kap. 3.3.4).....	39
4.30	Stellplätze (S. 57, Kap. 2.4).....	40
4.31	Hinweise zur beabsichtigten Abwägung (S. 60, Kap. 4).....	41
5	Mobilitätsgutachten Karstadt am Hermannplatz, ARGUS studio und White Octopus für SIGNA GmbH, Stand Juni 2022.....	42
5.1	Zusammenfassung Mobilitätsgutachten	42
5.2	Zur Einordnung	44
5.3	Zielwert Modal Split für das Vorhaben (S. 9, Kap. 3.2)	45
5.4	Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil der Büroangestellten (S. 12, Kap. 4.1)	47
5.5	Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „flexibler Mitarbeiter:innen“ in Büros (S. 13, Kap. 4.2).....	50
5.6	Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Angestellte Retail & Service“ (S. 13-15, Kap. 4.3).....	50
5.7	Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Retailgäste“ (S. 16, Kap. 4.4.1).....	51
5.8	Ermittlung zu Verkehrsentst. u. MIV-Anteil „Gastronomiekundschaft“ (S. 16 f., Kap. 4.4.2)	51
5.9	Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Geschäftliche Gäste“ (S. 17 f., Kap. 4.4.3).....	52
5.10	Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Patient:innen und Arztbesucher:innen“ (S. 18, Kap. 4.4.4)	52
5.11	Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Kita und Wohnbesucher:innen“ (S. 19, Kap. 4.4.5)	52
5.12	Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Bewohner:innen“ (S. 20, Kap. 4.5)	52
5.13	Infrastrukturen für Mobilität und Logistik (S. 22 ff., Kap. 5 - 5.8).....	53
5.14	Kfz-Parkhaus (S. 31, Kap. 6.2).....	54
5.15	Anlieferung (S. 34, Kap. 6.6)	55

1 Vorbemerkung

Dem Stadtentwicklungsamt sind erste Planungen der SIGNA GmbH für eine Projektentwicklung auf dem Karstadt-Areal am Hermannplatz seit März 2019 bekannt. Das Projekt wurde in den Jahren 2019 und 2020 in zwei ausführlichen Stellungnahmen bewertet und als im Wesentlichen städtebaulich unverträglich eingeschätzt (eine negative Bewertung erfolgte ebenfalls durch das räumlich unmittelbar zuständige Stadtentwicklungsamt des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg). Weitere in den letzten Jahren erfolgte Anpassungen der Ursprungsidee der SIGNA GmbH haben im Kern nicht zu einer positiveren Bewertung geführt, da Nutzungen und insbesondere die im Umfeld maßstabssprengende Dimension und Wirkung des Hauptgebäudes nicht angepasst wurden.

Die SenStadt hat das Eingriffsrecht nach den Berliner AGBauGB ausgeübt und verfolgt ausgehend vom wie dargestellt kritisierten Projektentwurf der SIGNA GmbH einen vorhabenbezogenen Bebauungsplan. Das Stadtentwicklungsamt Neukölln erwartet von der SenStadt, dass die geäußerte Kritik am Vorhaben im Aufstellungsverfahren berücksichtigt wird und dabei in einem ersten Schritt vor allem die stadtunverträgliche Dimension und Ausstrahlung des mit ergänzenden Türmen und Lichtmasten versehenen zentralen Baukörpers zugunsten einer erheblich niedrigeren Bebauung, also auf ein städtebaulich vertretbares Maß, zurückgeführt wird.

Zur Dokumentation der in den Vorjahren bereits benannten Kritikpunkte wird auf die bisherigen Stellungnahmen des Stadtentwicklungsamtes verwiesen, die dieser Stellungnahme als Anlage beigelegt sind.

Eine Begrenzung der Kubatur des Hauptvorhabens entlang des Hermannplatzes einzuführen, sollte spätestens jetzt im Ergebnis der frühzeitigen Beteiligungsstufe des Verfahrens erfolgen, damit im Weiteren bei der differenzierten Ausarbeitung eines stadtverträglichen Vorhabens auf diesen veränderten Rahmen aufgesetzt werden kann.

Dies ist auch deshalb frühzeitig wichtig, da denkbar ist, dass der Vorhabenträger die Realisierung weiterer Wohnnutzungen oder gemeinwohlorientierter Nutzungen auf seinem Grundstück in einem gewissen Umfang lediglich als Ausgleichsleistung für eine Gestattung der von ihm beabsichtigten, deutlichen Nachverdichtung in Form u. a. der baulichen Rekonstruktion der Warenhauskubatur von 1929 verstanden sehen könnte und es darüber hinaus auch unmittelbare Beziehungen zwischen beidem gibt, beispielsweise ist die Unterbringung gemeinwohlorientierter Nutzungen im sogenannten „Fragment“ (des ehemaligen Warenhausbaus von Philipp Schäfer) an der Hasenheide nur möglich, wenn die derzeit dort befindlichen Warenhaus-Verwaltungsnutzungen an eine andere Stelle auf dem Grundstück verlagert werden.

Sollten bei der SenStadt nach Lesen der Stellungnahme Rückfragen entstehen, können zu deren Beantwortung gerne schriftliche Ergänzungen angefragt werden.

2 Zusammenfassung

Vorgeschichte

Die Vorgeschichte des Bebauungsplanverfahrens ist insoweit als unglücklich zu bezeichnen, als nicht erkennbar ist, dass kritische Stellungnahmen der bezirklichen Stadtentwicklungsämter bislang zu einer grundlegenden Neukonzipierung des Vorhabens in seinem Kern geführt haben.

Ebenfalls wurde auf die zunächst angekündigte, transparente Veröffentlichung der Ergebnisse einer durch die SenStadt partizipativ durchgeführten Grundlagenermittlung in Form eines umfangreichen Grundlagendokumentes zugunsten einer Kurzzusammenfassung und eines Verweises auf Primärdokumente auf mein.berlin.de verzichtet. Man hat auch nicht, obwohl anders angekündigt und auch entsprechend im Lol von August 2020 vermerkt, eine Konzipierung des Vorhabens durch die Stadtgesellschaft und in einem Masterplanverfahren durchgeführt. Gleichzeitig gibt es zum Lol kritische Stimmen dahingehend, dass sich Berlin darin weitgehend zur Realisierung der in der Stadtgesellschaft kontrovers diskutierten Planungen der Grundstückseigentümerin bekenne.

Nachdem der Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg nicht bereit war, vor einem durchgeführten Masterplanverfahren einen Aufstellungsbeschluss zu einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan zu fassen, hat die SenStadt dem Bezirk die Planungshoheit bzgl. des Vorhabengrundstücks auf der Grundlage der AGBauGB entzogen und betreibt seither das Aufstellungsverfahren.

Wohnbebauung

Auf einer südwestlich gelegenen Teilfläche sieht der Bebauungsplanentwurf eine Wohnnutzung im Stile gründerzeitlicher Hofbebauung vor. Diese hohe Verdichtung erfüllt nicht im besten Sinne zeitgemäße Anforderungen an Wohn- und Freiflächenqualität und sollte daher korrigiert werden.

Stellplätze, Umnutzung des Parkhauses Urbanstraße und Mobilitätsgutachten

Es ist beabsichtigt, das Parkhaus Urbanstraße, u. a. im Ergebnis einer allerdings in weiten Teilen als nicht fachgerecht zu bezeichnenden Bedarfsermittlung (künftige MIV-Verkehrsmengen werden über zu erwartende Verringerungen aufgrund von Verkehrswendeeffekten hinaus unzulässig niedrig angesetzt) im Auftrag des Grundstückseigentümers, zu anderen Zwecken umzunutzen. Hier ist Überarbeitungsbedarf beim Gutachten zu erkennen. Ebenfalls liegen Gründe vor, aus denen der Erhalt des Parkhauses wünschenswert und anzustreben ist. Dem Mobilitätsgutachten, das den Unterlagen ergänzend beigelegt ist, wird in dieser Stellungnahme zusätzlich ein eigenes Kapitel gewidmet, inkl. einer Zusammenfassung zu den als überarbeitungsbedürftig bezeichneten Punkten.

Wenn die MIV-Stellplatzbedarfe des Vorhabens nicht angemessen berücksichtigt werden, ist mit Belastungen durch Parksuchverkehre und über die jedenfalls in Teilen wegbleibende Kundschaft auch mit einer Schwächung der Auslastung des Warenhauses zu rechnen. In der Folge können sich die stärkere Umorientierung der Handels- und Dienstleistungsangebote auf den unmittelbaren Nahbereich und eine Umnutzung von Einzelhandels- und Dienstleistungsfläche zu eher weniger stellplatzsensiblen Nutzungen wie Büroarbeitsplätzen ergeben und damit zu einer Schwächung der (Haupt-)Zentrumsfunktion am Standort Hermannplatz führen.

Hauptbebauung am Hermannplatz

Es wird unmittelbar am Hermannplatz, ohne eine hinreichende Bewertung der damit aus heutiger Sicht verbundenen städtebaulichen Qualitäten oder Probleme, eine Bebauung in Anlehnung an einen zwischenzeitlich existierenden Bau des Architekten Philipp Schäfer aus dem Jahr 1929 vorgesehen. Dieses Gebäude würde die weitere Umgebung durch die die Traufhöhen des Umfeld deutlich überschreitende Gebäudehöhe und eine monumental wirkende Architektur erheblich überstrahlen.

Es wären durch die Wirkung des hohen Gebäudes und durch die hohe Konzentration von Nutzungen übertriebene, negativ zu bewertende Magneteffekte auf Kunden- und Besucherströme, Gewerbemieternachfrage und Investitionen oder die Nachhaltigkeit von Investitionen in anderen Lagen des Hauptzentrums zu befürchten, auch durch die laut den der Planung beigefügten Unterlagen erkennbare, massive gastronomische Nutzung im Dachbereich (die angedachte BGF Innen- und Außenfläche entspricht der Größe eines Bundesliga-Fußballfeldes).

Eine zu umfangreich ausfallende öffentliche Dachterrassennutzung ist in diesem Sinne ebenfalls problematisch, da hierdurch durch Zentrumsbesucher nachgefragter öffentlicher Raum privatisiert und der Nutzen des dortigen Aufenthalts lediglich einem einzigen Grundstückseigentümer zugutekommt. Dessen ungeachtet gibt es teilweise im bisherigen Bestand des öffentlichen Raums für einzelne Funktionen Flächendefizite. Im Rahmen des Hitzeaktionsplans geforderte Aufenthaltsflächen könnten ggf. in Form nicht kommerziell bewirtschafteter, verschatteter Sitzgelegenheiten auf der Dachterrasse ebenso bereitgestellt werden wie im Umfeld fehlende Flächen für Sport und Freizeit von Jugendlichen.

Noch nicht Teil des B-Plan-Entwurfs, sieht der Grundstückseigentümer allerdings gemäß seinem Mobilitätsgutachten als weitere Nutzung mit 45.000 m² Bruttogrundfläche Bürofläche vor. Diese würde baukosten- und standortbezogen voraussichtlich zu den erheblich gestiegenen Büromietpreisen Berliner Innenstadtlagen an zahlungskräftigere Unternehmen vermietet werden und dann in der Folge zu Büromietensteigerungen im Umkreis des Hermannplatzes und auch zu Wohnungsmietensteigerungen durch die zusätzliche Nachfrage zahlungskräftiger Büromitarbeiter führen und wäre damit in der Lage, die ohnehin bereits von den angrenzenden Bezirken befürchteten Verdrängungs- und Gentrifizierungsprozesse zu beschleunigen.

Das Gebäude ist somit in der vorgesehenen Größenordnung und der im Wesentlichen zu erwartenden Nutzung nicht zentrenverträglich und soll daher auf eine Höhe in Anlehnung an die umgebende Bebauung reduziert werden.

Warenhausnutzung

Wie eine Übersicht zu den im derzeitigen Warenhausstandort durch GALERIA selbst und durch eine Vielzahl von Fremdmietern abgedeckte Sortimentsbreite und Nutzungsvielfalt auch an Dienstleistungen zeigt, verfügt der Standort bereits heute über einen vielseitigen Angebotsmix.

Marktgängige, moderne Warenhäuser werden auch heute noch entwickelt oder zeitgemäßen Anforderungen entsprechend angepasst (Beispiel GALERIA Tegel). Bei der Konzipierung kommt es auf die Berücksichtigung der individuellen Standorte und Ihrer Bedarfe und Potenziale an.

Ob und inwieweit die angedachte Verlagerung von Handelsfläche in ein deutlich erweitertes Untergeschoss am Standort Hermannplatz eine akzeptable Option sein kann, ist im weiteren Verfahren zu belegen.

Der Erhalt der Warenhausnutzung (einschließlich Fremdmieten und Dienstleistungsangebote) am Standort und seine bedachtsame, zukunftsgerechte Weiterentwicklung und für evtl. freiwerdende Flächen die ersatzweise Unterbringung anderer, ebenfalls möglichst frequenzgenerierender Zentrumsangebote sollte das Hauptziel der Entwicklung sein.

Die derzeitigen Vorschläge zur Festsetzung von großflächigem Einzelhandel (diese im Übrigen für das zweite und dritte Obergeschoss nicht verpflichtend vorgesehen) für die gesamte bisherige Warenhausfläche werden als nicht ausreichend betrachtet.

Besser geeignet für das Ziel des Erhalts des Warenhausstandortes ist die Festsetzung Warenhaus.

Der Bebauungsplanentwurf bezeichnet außerdem den (auch künftig zu sichernden) Flächenbestand des Warenhauses offenbar unzutreffend mit 23.400 m² Geschossfläche, da sich allein die eine Teilgröße der Geschossfläche darstellende Verkaufsfläche im Ergebnis der im Jahr 2021 berlinweit durchgeführten Vollerhebung des Einzelhandels auf 31.005 m² summiert.

Es wird um entsprechende Nachbesserungen gebeten.

Künftig noch zu definierende Nutzungen

Der Bebauungsplanentwurf selbst, anders als die zugrundeliegenden Projektskizzen aus den beigefügten Bürgerbeteiligungsplakaten und die Angaben im Mobilitätsgutachten des Grundstückseigentümers, trifft derzeit nur Aussagen zu großflächigem Einzelhandel, Parken, Wohnen und zu Vergnügungstätten. Aus den genannten, dem Bebauungsplanentwurf beigefügten Unterlagen geht hervor, dass der Grundstückseigentümer im weiteren Verfahren darüber hinaus gastronomische Angebote, Büronutzung, eine allgemein als „Gewerbe“ bezeichnete Nutzung sowie Gemeinbedarfsnutzungen vorsehen möchte. Hierbei ist darauf zu achten, dass eine gastronomische Nutzung im Dachbereich auf einen Umfang beschränkt wird, der nicht zu Magneteffekten und damit Missständen an anderer Stelle im Hauptzentrum führt, dass die in der partizipativen Grundlagenermittlung zusammengetragene Bedarfe für etwaige Gemeinwohleinrichtungen Berücksichtigung finden und weitere diesbzgl. Abfragen bei den bezirklichen Fachämtern erfolgen und dass weitest möglich anstelle normaler Büronutzungen solche die Zentrumsfunktion unterstützenden, kundenorientierten Dienstleistungen wie Arztpraxen oder andere Gesundheitsdienstleistungen vorgesehen werden, ergänzt durch kleinflächig geschnittene Büroflächen zu niedrigeren, in den angrenzenden Bezirken nachgefragten Konditionen.

Ziele des Bebauungsplanverfahrens

Die bislang formulierten Ziele der Planung sollte teilweise angepasst und um folgende Ziele ergänzt werden: „Angebote schaffen auch in den Bereichen Kundenorientierte Dienstleistungen, Kultur, Freizeit, Sport und Bildung“; „Ausschluss einer auf einem einzelnen Vorhabengrundstück in Relation zum übrigen Hauptzentrum und zu dessen Lasten übermäßig flächenintensiven baulichen Entwicklung“; „Vermeidung einer Immobilienentwicklung, für die zu vermuten wäre, dass sie stärker als jetzt bereits durch

die Bestandsimmobilie gegeben zu Aufwertungs- Verdrängungs- und Gentrifizierungsprozessen im Umfeld führen würde“. Folgendes Ziel sollte ersetzt werden: „Durch die Planung soll die Voraussetzung für eine Nachverdichtung im Blockinnenbereich im Sinne der typischen Berliner Höfe geschaffen werden“ - zu ersetzen durch - „Durch die Planung soll auf Teilen des Plangebiets auch Wohnnutzung ermöglicht werden.“ Des Weiteren Streichung der Worte „und die Aufstockung“ im folgend genannten Ziel und Ergänzung wie vorgeschlagen: „Durch die Planung soll die Voraussetzung für den Umbau und die Aufstockung des Warenhauses geschaffen und dabei auch die städtebauliche Vertretbarkeit und die Grenzen der vom Vorhabenträger beabsichtigten Aufstockungsabsichten abgewogen und bestimmt werden.“ Dazu noch: Streichung des Ziels „Durch die Planung soll die Voraussetzung für den Umbau und die Aufstockung des Parkhauses geschaffen werden“ und stattdessen eine Ersatzformulierung: „Durch die Planung soll nach Maßgabe realistischer Verkehrsmengenprognosen und ggf. unter ergänzender Berücksichtigung einer möglichen Versorgungsfunktion im Rahmen von Konzepten zur Verlagerung von Pkw-Stellplätzen aus den angrenzenden Wohnquartieren das bestehende Parkhaus als Teil eines zukunftsorientierten Umgangs mit Stellplatzanlagen erhalten und gesichert werden.“

3 Unterlagen der frühzeitigen Behördenbeteiligung

Die zur frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgelegten Unterlagen sind deckungsgleich mit denen der parallel dazu erfolgenden frühzeitigen Bürgerbeteiligung. Eine detaillierte Planung der SIGNA GmbH ist nicht Bestandteil der Unterlagen. Die Stellungnahme bezieht sich im Wesentlichen auf die nachfolgend kursiv gesetzten Unterlagen.

- Beteiligungsschreiben der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Bauen und Wohnen (SenStadt) vom 12.5.2023
- Planzeichnung B-Plan Entwurf 2-65 VE, SenStadt, nicht datiert;
- *Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 2-65 VE (mit Nennung aller zeichnerischen und textlichen Festsetzungen) SenStadt, Stand Mai 2023*
- Gutachten Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Autor: Büro Planland, Januar 2022 (Auftraggeber SIGNA GmbH); Übersichtsplan Bäume, Autor: Dipl.-Ing Rek u. Dipl.-Ing Wieck, 3.3.2022; Karte Biotoptypen, Autor: Büro Planland, 8.11.2021 (Auftraggeber SIGNA GmbH)
- *Mobilitätsgutachten Karstadt am Hermannplatz, Autor: Büros ARGUS studio und White Octopus, Stand Juni 2022 (Auftraggeber SIGNA GmbH)*
- Beteiligungsplakat „Bebauungsplan“, Autor: Büro GfP, Stand Mai 2023 (Auftraggeber SenStadt)
- Beteiligungsplakat „Plangebiet und Inhalte der Planung“, Autor: Büro GfP, Stand Mai 2023 (Auftraggeber SenStadt)

4 Begründung zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan 2-65 VE (mit Nennung aller zeichnerischen und textlichen Festsetzungen) SenStadt, Stand Mai 2023

4.1 Anlass und Erfordernis, Warenhaussituation, Neuordnungsbedarf; Parkhaus Urbanstraße (S. 6, zweiter Absatz)

Anders als dargestellt, besteht kein Erfordernis für „die beabsichtigte Neuordnung“ in Gestalt des von der Vorhabenträgerin beabsichtigten Vorhabens und für dieses Bebauungsplanverfahren, wenn es um Aspekte wie ein geändertes Einkaufsverhalten der Bevölkerung, den Strukturwandel im Einzelhandel, die Erforderlichkeit „einer Neuausrichtung des Standortes mit einer Nutzungsdifferenzierung“ oder um eine Stärkung der Zentrums- und Versorgungsfunktion geht.

Immobilien mit Angeboten für Zentrumsbesucher unterliegen routinemäßig der Anforderung, dass sie immer wieder durch Anpassungen auf geänderte Nachfrage ausgerichtet werden müssen. Dies geschieht generell innerhalb des gebauten Volumens und es ist auch kein Grund erkennbar, warum es im vorliegenden Fall anders sein sollte. Damit entfällt ein Erfordernis für eine Erhöhung der Nutzfläche zur Adressierung der genannten Handlungserfordernisse und damit möglicherweise auch das Erfordernis für diesen Bebauungsplan.

Zudem ist das bestehende Galeria-Warenhaus auch bereits in der Vergangenheit stets an sich wechselnde Anforderungen angepasst worden und ist deshalb weit davon entfernt, etwa eine monostrukturierte Handelsimmobilie zu sein: Mit einem hohen Fremdvermietungsanteil wurden attraktive Mieter wie Hugendubel in den Nutzungsmix eingebunden, die als Frequenzmagnete fungieren. Insgesamt verfügt das Gebäude am Hermannplatz über einen breiten Nutzungsmix mit einem Schwerpunkt im Einzelhandel (GALERIAeigen sowie Fremdm Mieter), aber begleitet durch Dienstleistungsangebote wie das GALERIA-Reisebüro oder den Schuh- und Schlüsseldienst Mister Minit, ein großflächiges Restaurant im obersten Geschoss und ein großes Fitnesscenter an attraktiver Stelle im obersten Geschoss:

Allein unmittelbar bei GALERIA finden sich vielfältige Angebote aus folgenden Sortimentskategorien (Berlinweite Einzelhandelserhebung 2021 durch das Gutachterbüro Junker + Kruse, Mai 2021):

- Nahrungsmittel, Getränke und Tabakwaren,
- Medizinische und orthopädische Artikel (einschl. Hörgeräte),
- Drogeriewaren, Kosmetik/Parfümerie,
- Papier/ Bürobedarf/Schreibwaren,
- Bekleidung,
- Schuhe/ Lederwaren,
- Haushaltswaren, Glas/ Porzellan/ Keramik,
- Spielwaren,
- Sport- und Campingartikel (ohne Campingmöbel, Sport- und Freizeitboote,
- Bettwaren,
- Haus-/ Bett-/ Tischwäsche, Kurzwaren, Stoffe, Gardinen,
- Leuchten,

- Elektrische Haushalts- Kleingeräte,
- Elektrische Haushalts- Großgeräte,
- Augenoptik sowie
- Uhren/ Edelmetallwaren/ Schmuck, ergänzt durch die GALERIA-Dienstleistungsangebote
- GALERIA-Restaurant und
- GALERIA-Reisebüro.

Dazu kommen weitere, teils sehr frequenzstarke Einzelhandelsmieter (Quelle: ebenfalls Junker + Kruse, 2021; bestätigt durch eigene Begehung im Juni 2023, unklar jedoch „Bio Lebensmittel“):

- Lotto / Cigo,
- Fleischerei Dehning, / „Karstadt Fleischerei“,
- Bio Lebensmittel,
- Steinecke Bäckerei,
- Hugendubel,
- Apotheke,
- Apollo Optik,
- T-Punkt,
- Gala Blumen,
- Das Futterhaus,
- Lindner Esskultur Feinkostgeschäft sowie ein
- dm Drogeriemarkt.

Ergänzend kommen als Dienstleistungsangebote hinzu (eigene Begehung, Juni 2023):

- GALERIA Reisen, Reisebüro
- GALERIA - Restaurant
- Bar „Zapfahn“
- Restaurant Subway
- Schuh- und Schlüsseldienst „Mister Minit“ und das
- Fitnessstudio American Fitness.

Die ehemalige Standortmanagerin Antje Leinemann (jetzt Geschäftsführerin des Bikini Berlin) bezeichnete diesen Karstadt-Standort als insbesondere durch die Einwerbung an Fremdmietern insgesamt wirtschaftlich erfolgreichsten Berliner Standort. Die derzeit vorgefundene Nutzungsmischung ist im vorbeschriebenen Sinne bereits zukunftsfähig und benötigt lediglich Anpassungen und Optimierungen im Sinne eines modernen Warenhausstandorts.

Das GALERIA-Warenhaus stellt heute noch immer eine frequenzstarke und beliebte Nutzung am Hermannplatz dar, die innerhalb der gegebenen Gebäudemaße wechselnden Anforderungen angepasst werden kann. Auf einem derartig dicht bebauten und vielseitig genutzten Zentrumsgrundstück noch zusätzlich durch Höherbebauung „die Zentrums- und Versorgungsfunktion des Bereichs zu stärken“ ist daher als ein unangemessenes Ziel zu betrachten und sollte aufgegeben werden. Ganz im Gegenteil

sogar kann durch einen den Umgebungsmaßstab deutlich übertreffenden Umfang attraktiver Zentrumsnutzungen auf einem einzelnen Grundstück eine derart hohe Magnetwirkung auf Investitionen, Vermietungen und Besucherströme entstehen, dass diese aus anderen Bereichen des Zentrums abgezogen werden und in diesen anderen Bereichen Funktionsdefizite entstehen oder begünstigt werden. Der Bereich um den Hermannplatz ist einschließlich des Galeria-Standortes bereits heute eine hochfrequente und versorgungsstarke Lage im Hauptzentrum Karl-Marx-Straße / Hermannplatz / Kottbusser Damm, die bzgl. der Versorgungsfunktion keine gravierenden Mängel aufweist.

Eine weitere Verdichtung auf dem heutigen Warenhausgrundstück ist deshalb sowohl nicht notwendig zum Erhalt der bisher bereits mischgenutzten Zentrumsimmobilie als auch potenziell schädlich und soll deshalb unterbleiben.

Entgegen der Darstellung in den Unterlagen wird außerdem bestritten, dass im vorhandenen Parkhaus ein weiterer Anlass für einen Bebauungsplan durch die „unbefriedigende städtebauliche Situation des in erheblichem Umfang leerstehenden Parkhauses gegeben“ sei. Das Parkhaus ist stadtgestalterisch als harmonisch in die Bebauung der Urbanstraße eingegliedert zu bezeichnen. Aus einer teilweisen Mindernutzung einen städtebaulichen Mangel abzuleiten, ist zu kurz gegriffen. Gestalterisch besteht ohnehin kein Mangel und funktional kann das Parkhaus im Rahmen der Mobilitätswende ergänzend zu seiner Rolle für den GALERIA-Komplex beispielsweise durch Verlagerung von Pkw-Parken aus den Wohnquartieren eine zunehmende Funktion übernehmen.

Im Übrigen würde die vom Vorhabenträger angedachte, erhebliche Erhöhung der Nutzflächen, auch unter Berücksichtigung von Verkehrswendeffekten, zu einem deutlichen Mehrbedarf auch an Pkw-Stellplätzen führen und daher dem Argument der Mindernutzung entgegenwirken. Der Vorhabenträger hat gleichwohl ein Mobilitätskonzept erarbeiten lassen, das angesichts von Verkehrswendeffekten sogar trotz starker Nutzflächenzunahme einen im Vergleich zur heutigen Auslastung geringeren Bedarf an Pkw-Stellplätzen prognostiziert. Dies ist auf überwiegend nicht sachgerecht getroffene Berechnungsannahmen zu den zu erwartenden MIV-Mengen zurückzuführen. Das Gutachten wird als in der vorgelegten Form nicht brauchbar und überarbeitungsbedürftig eingeschätzt (siehe hierzu unter Gliederungspunkt 5 dieser Stellungnahme).

Ein mittelbar städtebauliches Argument für den Erhalt des Parkhauses ist auch, dass es auch aktuellen Anforderungen an Pkw-Parken noch entspricht und die seinerzeitigen Investitionskosten rein wirtschaftlich betrachtet bereits abgeschrieben sind, dementsprechend kein Refinanzierungsdruck besteht (im Vergleich, die Kosten für die Neuerrichtung eines einzelnen Tiefgaragenplatzes betragen im Normalfall etwa 30.000,00 - 40.000,00 Euro) und niedrige Mietpreise angeboten werden können, die es sogar als Baustein für autominierte Quartierskonzepte attraktiv macht. Zusammengefasst besteht im bestehenden Parkhaus kein städtebaulicher Mangel, sondern es liegt eine städtebauliche Stärke vor. Daher soll das Parkhaus gesichert und dazu in einem Bebauungsplan als Parkhaus festgesetzt werden.

Ein einziger und zudem nicht leicht zu beseitigender Mangel dieses Zentrumsbereichs liegt vor in Form der für die stadtweite Erschließung bedeutsamen, an den Hermannplatz anliegenden Straßen, da die Verkehrsverlärmung die Nutzung des ansonsten als gestalterisch gelungenen Hermannplatzes stört und Zentrumsbesucher auch durch die hohen Unfallhäufigkeiten in diesem Bereich gefährdet sind. Der

Hermannplatz liegt jedoch außerhalb des Gebietes des B-Planentwurfs 2-65 VE und ein Bebauungsplan wird auch nicht als geeignetes Instrument zur Reduzierung dieses Mangels angesehen.

Insgesamt wird deutlich, dass zwar offenbar in Form des Interesses der SIGNA GmbH ein Anlass für den Aufstellungsbeschluss des 2-65 VE bestand, jedoch kein städtebauliches Erfordernis vorliegt, dass durch die beabsichtigte Höherbebauung Risiken für das Zentrum entstehen (hierzu im Weiteren eine vertiefende Betrachtung in dieser Stellungnahme) und die beabsichtigte Umnutzung des Parkhauses städtebaulich nicht wünschenswert ist, sondern sein Erhalt (siehe hierzu die Ausführungen unter den Nummern 4.30 und 5.14 dieser Stellungnahme).

4.2 Bericht zur partizipativen Grundlagenermittlung (S. 9, dritter Absatz)

Weil die partizipative Grundlagenermittlung hier als wichtiger vorbereitender Schritt auch für das Bebauungsplanverfahren genannt wird, wird nachfolgend kurz darauf eingegangen.

Die Struktur des erwähnten, 15-seitigen Papiers ist klar und die Inhalte fein ausformuliert, die Formulierungen wirken vorsichtig und zielgenau gewählt. Wichtig ist der gegebene Hinweis, dass das Papier eine Nebeneinanderstellung und Zusammenstellung teils sich widersprechender Positionen darstellt und keine Bewertungen oder Entscheidungen enthalten will (In Ergänzung zu einleitenden Darstellungen zur Rahmensituation). Viele der Positionen stehen im Widerspruch zu der des Stadtentwicklungsamtes.

Ursprünglich war, wie noch auf Seite 6 des bezeichneten Ergebnisapiers in der Grafik erwähnt ist, eine parallele Erarbeitung des Grundlagendokuments" vorgesehen. Zur Veröffentlichung eines solchen umfassenden Grundlagendokuments ist dann nicht mehr gekommen. Das Neuköllner Stadtentwicklungsamt hat der SenStadt in Verabredung mit dieser und ausdrücklich damit unter Verzicht auf eine eigenständige Veröffentlichung weiterer Hinweise auf mein.berlin.de auch kritische Stellungnahmen zum Projekt der SIGNA GmbH und weitere Hinweise zur Grundlagenermittlung zugeleitet, die infolge der Nichtveröffentlichung eines umfassenden Grundlagendokuments somit der Öffentlichkeit nicht mehr unmittelbar zugänglich gemacht sind.

Dass seitens der SenStadt als Schlusspunkt des Verfahrens lediglich der Hinweis auf Beiträge auf Berlin.de gegeben und mit fast einem Jahr Verzögerung (für das handwerkliche Gründe schlecht vorstellbar erscheinen) ein nur knappes 15-seitiges Papier veröffentlicht wurde, ist ein Bruch mit eingangs im Verfahren gemachten Zusagen und schwächt den an sich gut motivierten Prozess der Grundlagenermittlung ebenso wie der Umstand, dass bereits auf der Startveranstaltung zur Bürgerbeteiligung am 5.11.2021 seitens der Senatsverwaltung Vertrauen verspielt wurde, indem erst auf dezidierte Nachfrage zu Ende der Veranstaltung zugegeben wurde, dass diese dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg die planungsrechtliche Zuständigkeit für das Warenhausgrundstück infolge seiner ablehnenden Haltung bzgl. des Vorhabens bereits entzogen hat mit dem Ziel, unter Bezugnahme auf den Lol Berlin / SIGNA GmbH vom 3. 8.2020 dort ein Bebauungsplanverfahren durchzuführen. Zudem zu diesem Zeitpunkt bereits dieser Lol in weiten Teilen der Öffentlichkeit so gelesen wurde, dass Berlin den in der

Stadtgesellschaft umstrittenen Projektentwicklungsziele der SIGNA GmbH im Wesentlichen folgen wolle.

Durch die beschriebene Vorgehensweise stehen die in einem vorbildlich breit angelegten und unter engagierter Mitwirkung der Bürgerschaft zusammengetragenen Informationen nun lediglich in dem genannten Kurzpapier und zusätzlich in Form von Dokumenten auf mein.berlin.de zur Verfügung. Es ist äußerst misslich, dass kein umfassendes Grundlagendokument veröffentlicht wurde, da in einem solchen Dokument die Ergebnisse gebündelt und mit strukturierten thematischen Texten ergänzt für alle transparent nachvollziehbar Eingang in das laufende Bebauungsplanverfahren hätten finden könnten, vergleichbar mit anderen Gutachten. Daher wird gebeten, dass die Senatsverwaltung das entsprechende Grundlagendokument noch nachliefert.

Im Übrigen wurde auf der Startveranstaltung zur Grundlagenermittlung kommuniziert, die zu erhebenden Grundlagen seien Grundlagen für ein sich anschließendes Masterplanverfahren, bei dem es dann über die Ziele der Entwicklung der Warenhausimmobilie und des Umfelds gehen würde (Der Masterplan ist auch im Lol von 2020 als Zwischenschritt vor Erarbeitung eines Bebauungsplans genannt). Dass aber nun unmittelbar das Bebauungsplanverfahren ohne einen solchen Zwischenschritt mit seiner entsprechenden Programmierung einer Grundstücksentwicklung, sondern stattdessen unmittelbar mit dem Entwurf der SIGNA GmbH begonnen wird, ist ein weiteres nicht eingelöstes Versprechen. Der Vorgang ist geeignet, das Vertrauen der Bevölkerung in die partizipativen Verfahren der SenStadt und die Handhabung der Grundstücksentwicklung vor Ort am Hermannplatz weiterhin zu beeinträchtigen.

Auf Seite 8 des Ergebnispapiers findet sich im drittletzten Absatz im eigentlich neutralen Einleitungsteil eine manipulative Behauptung einer B-Plan-Erforderlichkeit: "Für das Projekt ist die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans erforderlich". Das ist eine irreführende Aussage, denn einerseits ist richtig, dass das Projekt der SIGNA GmbH aufgrund seiner Dimensionen ohne ein Bebauungsplanverfahren nicht realisierbar wäre, andererseits wird aber hier unterstellt, dass es auch das SIGNA-Projekt sei, das hier am Hermannplatz im Interesse der Allgemeinheit zu verfolgen sei und es hierfür ein Planerfordernis gebe (was das Stadtentwicklungsamt Neukölln verneint). Richtig wäre ja vielmehr, in der Grundlagenermittlung Positionen abzufragen und dann darauf aufbauend einen Projektrahmen für das Vorhaben zu definieren. Nach Haltung des Fachbereichs Stadtplanung muss es wegen der Stadtverträglichkeit um einen stark am bisherigen Volumen orientierten Bau gehen, der ggf. auch über Befreiungen auf Basis des Baunutzungsplans genehmigt werden könnte, wie es nicht zuletzt auch bei vergangenen Umbauten bereits der Fall war.

Des Weiteren wird im Ergebnispapier auf Seite 9, erster Absatz einleitend beschrieben, im Umfeld des GALERIA gebe es überwiegend Warenangebote im Niedrigpreissegment. Das ist jedenfalls für die dem GALERIA-Warenhaus am Hermannplatz gegenüberliegende Blocknutzung nichtzutreffend. Die Bezeichnung des Hermannplatzes als "Vorplatz" des Karstadt (Seite 9, zweiter Absatz) hat im Übrigen eine vereinnahmende Note (analog Schlossplatz vielleicht) und erscheint als Bezeichnung für einen zentralen öffentlichen Raum des Hauptzentrums nicht angemessen.

4.3 Bezeichnung „Markthalle“ als Teilnutzung des Warenhauses (S. 10, zweiter Absatz)

In der Auflistung des vielseitigen Nutzungsmixes des aktuell bestehenden Warenhauses wird auch „eine Markthalle“ erwähnt. Das ist irreführend und daher zu korrigieren: es handelt sich um einen großflächigen Supermarkt mit Feinkostbereich unter dem Namen „GALERIA Markthalle“.

4.4 Ziel 3.4. LEP HR, Hervorhebung des Plangebiets und Hermannplatzes in ihrer Bedeutung (S. 20, erster Spiegelstrich)

Hier wird dargestellt, dass das Vorhaben im Rahmen der Metropolfunktion Berlins die Bedeutung sowohl des derzeit durch ein Warenhaus genutzten Baugrundstücks als auch die des Hermannplatzes hervorheben sollte, wovon auch die zentralörtliche Gliederung Berlins profitiere. Diesem Ziel wird widersprochen und um Korrektur gebeten sowie um Aufnahme folgender Überlegung: Der Bereich um den Hermannplatz erfüllt bereits heute als eine der beiden Hauptlagen des Hauptzentrums Karl-Marx-Straße / Hermannplatz / Kottbusser Damm seine Rolle innerhalb des Hauptzentrums ausreichend. Bei Veränderungen gleichwohl ist zu beachten, dass keine übertrieben flächenintensiven Entwicklungen auf einem einzelnen Grundstück wie dem Vorhabengrundstück stattfinden und es dadurch zu Verlagerungen aus anderen Teilen des Hauptzentrums und damit zu deren Schwächung und der Schwächung des Hauptzentrums insgesamt kommt. Der Maßstab der lokalen Angemessenheit ist zu beachten und muss im Zuge einer bedachtsamen Stärkung der Zentrenstruktur, bei der auch Metropolfunktionen mitgedacht werden können, aber keine vorrangige Bedeutung haben, zu einer Begrenzung des Vorhabens führen.

4.5 Ziel 2.7 LEP HR, keine Beeinträchtigung zentraler Orte durch Umlenkung von Kaufkraftströmen (S. 20, vierter Spiegelstrich)

Es wird, anders als dargestellt, eingeschätzt, dass durch die Entwicklung einer derart imposanten und großflächigen Immobilie mit den avisierten Nutzungen auch beispielsweise der Handelsnachfolgernutzung Gastronomie sehr wohl Zentrumsimmobilien (Handel, Dienstleistungen, Kultur- und Freizeitangebote) an anderer Stelle im Hauptzentrum leiden würden, da sich Kunden- und Besucherströme neu orientieren sowie Gewerbemietnachfrage beispielsweise von Gastronomen sich neu ausrichtet und Schwierigkeiten bei der Nachnutzung von im Zuge der Umstrukturierung im Einzelhandel immer wieder einmal aufgegebenen Handelsflächen zu erwarten sind.

4.6 Grundsatz 2.11 LEP HR, Begrenzung der Kaufkraftbindung im Bezugsraum auf 25 % der sortimentspezifischen Kaufkraft (S. 21, zweiter Spiegelstrich)

Zur Überprüfung der Einhaltung oder Nicht-Einhaltung dieser Regelung ist aus Gründen des Zentrenschutzes eine gutachterliche Betrachtung vorzulegen.

4.7 Stadtentwicklungsplan Wirtschaft 2023 (S. 24, beginnend vorletzter Absatz)

Hier fehlt die Unterkapitelüberschrift StEP Wirtschaft 2030.

4.8 StEP Zentren 2030, Baukultur / Architektur (S. 25, vierter Absatz)

Durch die weiter unkommentierte Benennung des Ziels zur Förderung der Baukultur, des Erhalts historischer Bausubstanz und der Verwirklichung hochwertiger Architektur könnte der Eindruck entstehen, dass das Vorhaben diese Ziele erfüllt. Das wird bestritten. Baubezogen wird das Vorhaben vielmehr aus drei Gründen als ungeeignet eingeschätzt: Die den Umgebungsmaßstab negierende, übertriebene Höhe des unmittelbar an den Hermannplatz angrenzenden Baukörpers, die klobige bzw. klotzartige Kubatur sowie mit der Bemühung einer Nachbildung der Gesamterscheinung des für einen Zeitraum von 15 Jahren seit 1929 bestehenden Warenhausentwurfs von Phillip Schäfer der Rückgriff auf eine monumental wirkende und gezielt die Umgebung überstrahlende „Bedrohungsarchitektur“.

In Veröffentlichungen der Neuentwürfe der SIGNA GmbH werden gerne dem Projekt schmeichelnde Perspektiven gewählt. Zur Demonstration der Raumwirkung des Vorhabens soll wegen der identischen Kubatur inklusive der beiden Türme und der beiden Lichtsäulen ein Luftbild des zwischenzeitlichen Baus von Philipp Schäfer dienen (Download auf der Website neukoellner.net am 5.6.2023):



www.neukoellner.net, Karstadt 1935, dort genannte Quelle: Museum Neukölln

Dieser Widerspruch zwischen dem Baukultur-Ziel des StEP Zentren 2030 und dem Vorhaben sollte benannt werden.

4.9 Berliner Hochhausleitbild, zum Grad der Erfüllungen der Anforderungen (S. 33 ff.)

Das Vorhaben ist sowohl nach der Berliner Bauordnung als auch nach dem Berliner Hochhausleitbild als Hochhaus definiert. Anders, als dargestellt, liegt jedoch nach Einschätzung des Stadtentwicklungsamtes Neukölln eine Übereinstimmung des Vorhabens mit dem Hochhausleitbild nicht vor, unter anderem bestehen folgende Widersprüche zu den Planungsgrundsätzen des Leitbildes:

4.9.1 Qualität (S. 34, erster Spiegelstrich)

Lediglich aus der durch das Vorhaben verfolgten „Nachempfingung der historischen Gestalt“ auf eine „besonders hohe städtebauliche und architektonische Qualität“ zu schließen, ist unzulässig, da ohne kausalen Zusammenhang: „historische Gestalt“ ist nicht gleich städtebauliche Qualität. Hierbei sei nur an die Diskussionen um den Abriss des Palastes der Republik im Ostteil Berlins erinnert, der mit 30 Jahren im Übrigen auch noch einmal 15 Jahre länger Bestand hatte, als der Kolossalbau von Philipp Schäfer am Hermannplatz (1929 - 1945).

Wie bereits in den vorherigen Hinweisen angesprochen und erläutert, stellt die Bemühung der mindestens aus heutiger Sicht und im gegebenen städtebaulichen Umfeld insgesamt klotzig und übertrieben monumental erscheinenden Gesamtkubatur und Fassadenansicht keinen architektonischen Gewinn dar, sondern vermittelt insbesondere aufgrund der Höhe auch noch der beiden Türme mit dann noch einmal ergänzenden Lichtsäulen einen Anspruch der Grundstücksbebauung auf Überstrahlung und Dominierung der Umgebung - Effekte die im Sinne eines partnerschaftlichen Miteinanders der Zentrumsimmobilien sowohl aus symbolischen Gründen als auch aus Gründen der Schlechterstellung der umgebenden Grundstücke (Höhenentwicklung) zu vermeiden sind.

Davon abgesehen wird mit dem Begriff „Nachempfinden der historischen Gestalt“, der Eindruck vermittelt, es gebe da nur eine einzige historische Architektur, auf die man sich beziehen könne. Tatsache ist aber, dass der Bau von Philipp Schäfer nur für einen recht kurzen Zeitraum von 15 Jahren bestand. Unmittelbar davor gab es an derselben Stelle beispielsweise eine Berliner Blockrandbebauung, die könnte ebenso als Bezugspunkt der „historischen Gestalt“ herangezogen werden und wenn man es so verstünde, orientiert sich die aktuell gebaute Warenhausarchitektur durch Ihre Orientierung an den Traufhöhen der Umgebung genau an diesem anderen, etwas früheren historischen Erscheinungsbild.

„Historische Gestalt“ als Bezugnahme auf etwas Gewesenes ist schlichtweg, anders als in der Begründung suggeriert, kein Kriterium von architektonischer oder städtebaulicher Qualität, allenfalls dann, wenn im Grunde damit ein besonders qualitätsvolles Konzept verbunden werden könnte, das zudem auch noch heute und für die heute vorgesehene Nutzung überzeugt. Dies ist beim Bau von Philipp Schäfer, zudem als große Warenhausimmobilie und in einer gesellschaftlich ganz anders geprägten Zeit entstanden, aus den bereits mehrfach genannten Gründen nicht der Fall.

Das Qualitätskriterium ist aus diesen beschriebenen Gründen nicht erfüllt.

4.9.2 Mehrwert (S. 34, dritter Spiegelstrich)

Hier sind verschiedene Aspekte zu bewerten. Entscheidend ist jedoch bei dieser für die Funktionsfähigkeit dieser nördlichen Hauptlage des Hauptzentrums und für das Hauptzentrum insgesamt aufgrund des hohen Flächenumfangs entscheidenden Zentrumsimmobilie, dass die bereits etablierte Mischnutzung aus Warenhaus zzgl. Fremdmieten, aus Handel zzgl. Dienstleistungen (Reisebüro u. a.) Gastronomie und Sport (Fitnesscenter) aufrechterhalten wird. Umbauten und Umnutzungen zur Anpassung an sich stetig ändernde Marktbedürfnisse sollten daher weiterhin kostensparend und möglichst minimalinvasiv erfolgen und dabei auch immer und zwar zum überwiegenden Flächenbereich der Kunden- und Besucherzugang auch während der Baumaßnahmen gewährleistet werden.

Dies aus zwei Gründen: Während stationärer Einzelhandel auch weiterhin in einer gewissen Größenordnung und insbesondere an solchen TOP-Lagen innerhalb der Zentren zukunftsfähig ist, sinken gleichwohl die hierbei für den Grundstückseigentümer in den Obergeschossen erzielbaren Gewinne. Damit die Rendite dennoch ausreichend bleiben kann, müssen Baukosten minimiert werden. Das Vorhaben der SIGNA GmbH sieht dagegen einen sehr grundlegenden und kostspieligen Umbau vor, womit dem Erhalt des Einzelhandels nicht gedient ist. Das avisierte Vorhaben steht aufgrund der zu erwartenden hohen Baukosten dem Erhalt der Handelsnutzung entgegen und stellt in diesem Sinne ein Risiko bzw. einen „Minderwert“ dar.

Mindestens ebenso wichtig ist, dass es gerade in Zeiten veränderten Kaufverhaltens in Berlin (stärker werdende Bedeutung des flächenmäßig häufig umfassenderen Warenangebots in den beiden Citybereichskernen und den sehr großen Shoppingmalls wie am Leipziger Platz sowie der Hinwendung zu Onlinehandel und -Dienstleistungen) sehr riskant ist, Verkaufsflächen auch wenn nur vorübergehend, wie bei umfassenden Baumaßnahmen erforderlich, vom Markt zu nehmen, da sich während dieser Zeit Kundenströme auf andere Einkaufsquellen ausrichten und nicht mehr vollständig zurückgewonnen werden können. Dieser Effekt ist für das Vorhaben anzunehmen. Daher stellt das Vorhaben auch in diesem Sinne einen Minderwert dar.

Anders als dargestellt, ist auch in der geplanten Dachterrasse nicht überwiegend ein Mehrwert zu sehen. Es handelt sich hierbei zunächst um eine Art Verlagerung von Öffentlichem Raum auf das Dach einer privaten Immobilie und nach dem ggf. einschränkenden Reglement des Immobilieneigentümers. Die Nutzung des öffentlichen Raums hat aber immer eine herausragende Bedeutung für einen zentralen Versorgungsbereich, er ist sozusagen seine „Visitenkarte“ und der verbindende Raum zwischen allen für die typischen Angebote des Zentrums genutzten Immobilien, dient der freien Begegnung und dem Aufenthalt von Zentrumsnutzern, steht in unmittelbarer räumlicher und funktionaler Beziehung zu den Immobilien und liefert diesen quasi Besucher und Kunden zu.

Sobald diese Funktion eines öffentlichen Raums auf dem Dach einer privat genutzten Immobilie stattfindet, wird sie sowohl durch das Reglement des Eigentümers eingeschränkt als auch als „Zubringerbereich“ den anderen Zentrumsimmobilien entzogen, die Nutzung des öffentlichen Raums und die positiven Effekte dieser Nutzung werden ausschließlich einer einzelnen Immobilie zugeordnet. Die Bedeutung der SIGNA-Immobilie würde in diesem Sinne durch eine sehr großflächige öffentliche Dachterrassennutzung zu Lasten des übrigen Zentrums überhöht.

Nun ist es aber unstrittig, dass eine den öffentlichen Raum auf Straßenebene durch besondere, andere Qualitäten einer Freiflächennutzung ergänzende Dachterrassennutzung dann und eine neue Facette an Freiflächennutzung und einen Vorteil für das Zentrum bringen kann, wenn die dort gebotene Nutzungsqualität auch von Ihrer Größenordnung her nicht die anderen Nutzungsflächen des öffentlichen Raums auf Straßenebene überstrahlt und aus Ihnen zu Lasten der übrigen Immobilien Kunden und Besucher abzieht. Eine Dachterrasse kann also abhängig von der Ausführung ggf. einen Mehrwert für das Zentrum darstellen, oder aber einen Minderwert und eine Schädigung des Zentrums verursachen. Die Dimensionierung ist im Bebauungsplanverfahren entsprechend sorgsam zu wählen und die Fläche zu beschränken. Das Kriterium Dachterrasse an sich stellt damit keinen Mehrwert dar.

Weitere negative Wirkungen des Vorhabens wurden schon eingangs angesprochen und sind noch Teil der folgenden Kapitel dieser Stellungnahme (Gefahr der übermäßigen Magnetwirkung auf andere Teile des Hauptzentrums, die hierdurch geschwächt werden; Stichworte Umlenkung von Kunden- und Besucherströmen, Umleitung gewerblicher Anmietungen beispielsweise bei der Handelsnachfolgenutzung Gastronomie u. a.).

Aufgrund der beschriebenen, mit dem Vorhaben implizierten Aspekten wie Baukosten, nicht vermeidbarem Verlust von Kundenströmen während der Bauzeit wegen umfassender Baumaßnahmen, Überstrahlung des übrigen Zentrums (durch bauliche Wirkung, beabsichtigte Ausstrahlung, Verlagerung des öffentlichen Raums aufs Dach sowie umfassende Ansiedlung des Einzelhandelsnachfolgers Gastronomie mit der Folge von Deinvestitionen an anderer Stelle des Zentrums und der Verlagerung von Kunden- und Besucherströmen stellt das Vorhaben einen „Minderwert“ für die Zentrumsentwicklung dar.

4.9.3 Wettbewerb (S. 34, fünfter Spiegelstrich)

Der Begründungstext verschleiern mit dem Verweis auf die Durchführung eines Wettbewerbs für das Parkhausgebäude einen tatsächlich deutlichen Widerspruch zu den Anforderungen des Hochhausleitbildes, denn das Kriterium „Wettbewerb“ wird für die maßgebliche Nutzung - die massige und den Umgebungsmaßstab negierende Hauptbebauung nicht erfüllt und es wurde kein Wettbewerb durchgeführt, der in der Lage gewesen wäre, für diese das Vorhaben maßgeblich definierende Bebauung architektonische Qualitäten zu bestimmen.

Vielmehr wird sogar im gesamten Verfahren keine Qualität der Architektur erarbeitet, sondern die beabsichtigte Orientierung des Hauptgebäudes an der Dimension und Fassadengestaltung des 1929er Baus von Philipp Schäfer argumentativ unzulässig mit Qualität gleichgesetzt (vgl. in der Stellungnahme zu Hochhausleitbild/Qualität).

Es wird auf einen durchgeführten Wettbewerb zum Parkhaus verwiesen. Für diesen Wettbewerb gab es offenbar keine Beteiligung der Öffentlichkeit (jedenfalls ist diese dem Stadtentwicklungsamt Neukölln nicht bekannt), er wurde damit dem Anschein nach vor dieser verborgen, im Kontext des Vorhabenträgers und der SenStadt abgewickelt. Wie bereits eingangs in dieser Stellungnahme zu „Anlass und Erforderlichkeit“ beschrieben, besteht zudem ohnehin keine Veranlassung zur Umnutzung des Parkhauses. Das Parkhaus soll vielmehr für verkehrliche Funktionen des Grundstücks und ggf. auch des Quartiers erhalten bleiben und möglichst in einem Bebauungsplan als Parkhaus gesichert werden. Da es

nicht zu der vom Grundstückseigentümer angedachten Umnutzung des Parkhauses kommen soll, war auch die Durchführung eines Wettbewerbes nicht erforderlich und liefert damit keinen Beitrag zur Erfüllung des Leitbildkriteriums „Wettbewerb“. Auch für das sonstige Vorhaben wird das Kriterium nicht erfüllt und es gibt somit kein konkurrierendes Verfahren zur Erzielung bestmöglicher architektonischer Qualitäten des Vorhabens.

4.9.4 Nachhaltigkeit (S. 34, siebter Spiegelstrich)

Nachhaltiger im Sinne von Ressourcenverbrauch als das dargestellte Verfahren zur Erreichung des Großprojekts durch die überwiegende Verwendung baulicher Strukturen und jedenfalls bzgl. des Hauptgebäudes die Verwendung von Holz als Baustoff wäre ein Umbau des Bestands, der sich an den Umgebungsmaßstäben orientiert und bauliche Eingriffe auch im Bestand noch stärker begrenzt. Ein an den Größenordnungen des aktuellen Warenhauses und der Umgebung orientiertes Vorhaben ist außerdem aus vielerlei andern in dieser Stellungnahme beschriebenen Gründen anzustreben und im Sinne der langfristigen Zentrenstärkung nachhaltiger.

Da ein im Vergleich zum Eingangsvorhaben des Bebauungsplanverfahrens baulich deutlich reduziertes Vorhaben als stadtverträglich anzustreben ist, wäre ein solches, kleiner ausfallendes Vorhaben sowohl bzgl. des Ressourcenverbrauchs als auch bzgl. des langfristigen Zentrenerhalts nachhaltiger als das Projekt des Grundstückseigentümers. Angesichts dieser vorzuziehenden Alternative erfüllt das Eingangsvorhaben des Bebauungsplanverfahrens das Nachhaltigkeitskriterium nicht, im Vergleich ist es das weniger nachhaltige Vorhaben.

4.10 Leistungsfähigkeit des ÖPNV (S. 35, Kap. 3.7.8)

Die Begründung stellt die vorhandene Anbindung an den ÖPNV und auch künftige Erweiterungspläne in Form von Tramlinien dar. Angesichts der gleichwohl bereits heute sehr hohen Auslastung und Frequentierung des U-Bahnhofs Hermannplatz mit einer subjektiv empfunden hohen Zustiegsdichte an Passagieren fehlt eine quantifizierende Betrachtung, inwieweit und mit welchen zu erwartenden Benutzungsqualitäten diese ÖPNV-Infrastruktur auch die durch das sich berlinweit positionierende Vorhaben erhöhende Benutzerzahl des ÖPNV auffangen könnte.

4.11 Neuköllner Zentrenkonzept (S. 37, Kap. 3.9.2)

Das Neuköllner Einzelhandels- und Zentrenkonzept von 2016 wird auszugsweise zitiert. Das Konzept befindet sich in der Fortschreibung. Es wurde inzwischen in der Fassung von April 2023 am 6.6.2023 vom Neuköllner Bezirksamt beschlossen und in einer gemeinsamen Sitzung der Ausschüsse für Stadtentwicklung und für Wirtschaft und Arbeit am 13.6.2023 erörtert. Nach Beschlussfassung durch die Neuköllner Bezirksverordnetenversammlung wird das Stadtentwicklungsamt der SenStadt das fortgeschriebene Zentrenkonzept zur weiteren Berücksichtigung im Zuge des laufenden Bebauungsplanverfahrens überlassen. Sollten sich im Rahmen der endgültigen Beschlussfassung noch Textänderungen ergeben, werden wir bei der Übersendung darauf hinweisen.

Das vom Bezirksamt beschlossene Konzept enthält eine im Vergleich zum Konzept von 2016 weiter differenzierte Zielstellung zur Entwicklung der nördlichen Hauptlage Hermannplatz des Hauptzentrums Karl-Marx-Straße / Hermannplatz / Kottbusser Damm (siehe dort, S. 75), diese wird nachfolgend passagenweise wiedergegeben (in Kursivschrift). Ebenfalls werden die Konsequenzen für das Vorhaben des Bebauungsplans bewertet:

„Die nördliche Hauptlage mit dem zur Umstrukturierung anstehenden GALERIA-Warenhaus am Hermannplatz übernimmt die Funktion eines Kristallisationspunktes für den Friedrichshain-Kreuzberger Teil des Hauptzentrums.“ Dies bedeutet, dass alles, was hier in einer solchen Hauptlage geschieht, von herausragender Bedeutung für die Funktionsfähigkeit des Hauptzentrums insgesamt ist und sehr sorgfältig abgewogen sein muss. Auch wenn der Satz stark auf die Betroffenheit des Nachbarbezirks Friedrichshain-Kreuzberg verweist, liegt diese Hauptlage zu einem großen Teil auch im Bezirk Neukölln. Das Stadtentwicklungsamt Neukölln verfolgt das Ziel der sorgsamten Stärkung des Hauptzentrums und ist neben der Thematisierung im Zuge des bezirklichen Zentrenkonzeptes über die Städtebauförderung bereits seit dem Jahr 2008 detailliert mit Maßnahmen zur Stärkung dieses Zentrums befasst. Entsprechend liegt hier inzwischen eine umfangreiche Expertise vor, die im Bebauungsplanverfahren im Interesse Berlins berücksichtigt werden sollte.

„Dieser Bereich soll weiterhin zukunftsgerecht entwickelt werden, ohne dabei die südliche Hauptlage abzuwerten und hier etwa die durch das Land Berlin im Sanierungsgebiet und Städtebaufördergebiet Neukölln - Karl-Marx-Straße / Sonnenallee seit dem Jahr 2008 erfolgte Funktionsschwächensanierung und Neuprofilierung zu gefährden, in deren Rahmen bereits erhebliche öffentliche und privatwirtschaftliche Investitionen getätigt wurden und auch in den folgenden Jahren noch in der Umsetzung sind.“ Es wäre unververtretbar, wenn das Land Berlin auf der einen Seite langjährig und mit einem umfangreichen Personal- und Mittelaufwand in die südliche Hauptlage des Zentrums investiert und dabei in hohem Umfang Straßen und Plätze qualitätsvoll und den Zukunftsaufgaben entsprechend umgestaltet und zudem durch sanierungsrechtliche Genehmigungsverfahren Investitionen an Zentrumsimmobilien steuert und dann die Nachhaltigkeit dieses öffentlichen Engagements durch die Genehmigung eines einzelnen, zentrenchädlichen Investitionsprojektes mit den größenbezogenen Wunschvorstellungen eines einzelnen Investors wie der SIGNA GmbH konterkarieren würde. Genau dies ist jedoch zu befürchten, wenn das Eingangsvorhaben in diesem Bebauungsplanverfahren in dieser Form und insbesondere Größenordnung umgesetzt würde. Die hier vorgelegte Stellungnahme verdeutlicht daher insgesamt und zu den verschiedensten, relevanten Fragestellungen den Anpassungsbedarf.

„Die Entwicklung am Hermannplatz muss partnerschaftlich mit den anderen Bereichen des Hauptzentrums und mit dem Ziel der Unterstützung des Hauptzentrums insgesamt erfolgen.“ Dies ist im Grunde eine Selbstverständlichkeit. Es darf bei der Entwicklung des Zentrums keine Entwicklungen einzelner Immobilien zu Lasten der übrigen geben und gleichzeitig gilt, dass bei einer derart komplexen Aufgabe wie einer Zentrumsentwicklung mit denkbar vielen unterschiedlichen Akteuren und Interessenlagen alle Akteure unter Einhaltung ihrer jeweiligen Rolle konstruktiv am gemeinsamen Prozess mitwirken müssen. Zum Zeitpunkt vor der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren stellt es sich so dar, dass sich die beiden durch die Entwicklung am Hermannplatz unmittelbar betroffenen bezirklichen

Stadtentwicklungsämter umfassend und differenziert kritisch zum Vorhaben der SIGNA GmbH geäußert haben, dass diese Belange jedoch noch nicht zu einer Veränderung des Vorhabens in seinen Kernaspekten (insbesondere Hauptgebäude am Hermannplatz) geführt haben, sondern stattdessen die SenStadt die planungsrechtliche Verantwortung an sich gezogen (und damit diese dem Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg entzogen) hat und ein Verfahren zur Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans für das Vorhaben der SIGNA GmbH betreibt.

„Dabei ist zu berücksichtigen, dass die zu schaffenden Angebote zwar eine Verwurzelung in den beiden angrenzenden Bezirken haben, angesichts der Rolle der Kategorie Hauptzentrum im Berliner Zentrensystem jedenfalls ein Teil dieser Angebote aber zusätzlich auch der überbezirklichen bis hin zur stadtweiten Versorgung dient.“ Dies entspricht einem Erfahrungswert der Entwicklung der südlichen Hauptlage des Hauptzentrums in den letzten 15 Jahren seit Festlegung des damaligen „Aktiven Zentrums Karl-Marx-Straße“. Die Identität des Zentrums lässt sich dann überzeugend weiterentwickeln, wenn die Nutzungen der Zentrumsimmobilien im unmittelbaren Naheinzugsbereich des Zentrums verwurzelt sind. Anderenfalls werden Nutzungen als Fremdkörper wahrgenommen. Gerade auch für Handels- und Kulturangebote wurde in der südlichen Hauptlage außerdem die Erfahrung gemacht, dass diese eben dann sowohl authentisch wirken als auch wirtschaftlich überzeugend betrieben werden können. Daher sollte diese Anforderung auch für das Vorhaben dieses Bebauungsplans in der nördlichen Hauptlage gelten. Es muss hier dringend vermieden werden, dass in der Gesamtwahrnehmung eine Immobilienentwicklung verfolgt wird, die „UFO-artig“ bzw. anders formuliert als ein Fremdkörper im sonstigen Zentrumskontext empfunden wird. Genau dies ist jedoch bei einem derart hohen Hauptgebäude des Vorhabens mit dem bereits vorab in dieser Stellungnahme kritisierten Überstrahlungsanspruch der auf Größe und Repräsentativität ausgerichteten Kubatur und Fassade ebenso der Fall wie bei dem laut Mobilitätsgutachten verfolgten Anteil an knapp 45.000 m² Bürofläche in den Obergeschossen zu baukostenentsprechend voraussichtlich hohen späteren Mietforderungen mit einer entsprechend gering zu erwartenden Bedeutung für die meist zahlungsschwächere lokale Büroflächen nachfrage der beiden angrenzenden Bezirke. Die entlang der Hasenheide als Teil des Projektes mitgedachten Wohn- und Gemeinwohlfächen können der symbolhaften und flächenbezogenen Überstrahlung durch das Hauptgebäude am Hermannplatz nicht ausreichend entgegenwirken. Das Vorhaben wird im beschriebenen Sinne eher wie ein Fremdkörper wahrgenommen werden und ist daher entsprechend anzupassen.

„Hierbei ist zu vermeiden, dass die Entwicklung am Hermannplatz eine derart hohe Magnetkraft auf Investoren, Geschäftsmieter und Kunden entwickelt, dass dadurch Investitionen und deren nachhaltiger Erfolg anderenorts im Hauptzentrum gefährdet werden.“ Dieses Ziel ist selbsterklärend. Dass das Vorhaben, soweit es nicht verändert wird, zu einer solchen negativ zu bewertenden Magnetkraft innerhalb des Hauptzentrums führen würde, wurde bereits im bisherigen Verlauf dieser Stellungnahme an vielen Stellen verdeutlicht. Das Vorhaben ist entsprechend anzupassen.

Die vorgenannten Aussagen des Neuköllner Zentrenkonzepts (In Kursivschrift dargestellt) beschreiben Anforderungen, die aus Gründen der Stärkung des überbezirklichen Hauptzentrums insgesamt durch

Immobilienentwicklungen am Hermannplatz und dezidiert auch auf dem Standort des aktuellen GALERIA-Warenhauses zu berücksichtigen sind. Aus Ihnen ergeben sich aus Sicht des Neuköllner Stadtentwicklungsamtes die beschriebenen Anpassungsnotwendigkeiten für das Vorhaben des Bebauungsplans.

Die vorgenannten Auszüge wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung zur Erstellung des Zentrenkonzeptes auch durch das Stadtentwicklungsamt Friedrichshain-Kreuzberg mitgetragen.

4.12 Fördergebiet Lebendiges Zentrum und Sanierungsgebiet Neukölln - Karl-Marx-Straße / Sonnenallee (S. 39, fünfter Absatz)

Unter der Kapitelüberschrift „3.9.5 Städtebauförderprogramm: Lebendige Zentren und Quartiere“ wird in einem knappen Absatz mit der Titulierung „Fördergebiet Karl-Marx-Straße / Sonnenallee“ auch eine auszugsweise Zitierung aus „neun Entwicklungsleitsätzen“ vorgenommen und erwähnt, dass der GALERIA-Standort „aufgrund seiner stadtbildprägenden Wirkung und der starken Versorgungsfunktion von großer Bedeutung für das Fördergebiet“ sei. Eine unmittelbare Quelle wird nicht angegeben, jedoch steht zu vermuten, dass dies der Bericht über die vorbereitenden Untersuchungen in Vorbereitung der Festlegung des Sanierungsgebietes gewesen ist. Relevant und bindend für die Arbeit sind jedoch die Ziele, wie sie mit Festlegung des Fördergebiets und später des Sanierungsgebietes verschriftlicht wurden und die also stattdessen genannt werden sollten. Die Bezeichnung des Gebiets und der Festlegungsmonat sind auch nicht ganz korrekt dargestellt und sollte korrigiert werden. Hieraus ergeben sich folgende Änderungen am Text (Vorschlag):

Ersatz für Sätze 1 und 2: „Ein weiteres Fördergebiet ist das Lebendige Zentrum Neukölln - Karl-Marx-Straße / Sonnenallee und schließt den Hermannplatz mit ein. Der Gebietsteil um die Karl-Marx-Straße wurde durch den Senat von Berlin bereits im Jahr 2008 seinerzeit als Fördergebiet Aktives Zentrum Karl-Marx-Straße festgelegt. Im März 2011 wurde der Bereich des Aktiven Zentrums mit Ausnahme der Karl-Marx-Straße nördlich der Weichselstraße und auch mit Ausnahme des Hermannplatzes ergänzend nach dem BauGB als Sanierungsgebiet festgelegt. Zeitgleich wurde das bestehende Aktive Zentrum um ein Wohnquartier nördlich der Sonnenallee ergänzt und dieser Bereich ebenfalls als Teil eines nun gemeinsamen Sanierungsgebietes festgelegt. Das Gesamtgebiet trägt nach einer zwischenzeitlich erfolgten Veränderung der Programme der Städtebauförderung jetzt den Namen „Fördergebiet Lebendiges Zentrum und Sanierungsgebiet Neukölln - Karl-Marx-Straße / Sonnenallee.“

Ersatz für Satz 3: „Unter dem Leitbild „Handeln, begegnen, erleben“ wird dort eine Vielzahl gemeinschaftlich erarbeiteter Ziele für die Entwicklung der südlichen Hauptlage des Hauptzentrums Karl-Marx-Straße / Hermannplatz / Kottbusser Damm gebündelt und in einem kooperativen und mit viel gegenseitigem Austausch gestalteten Prozess aller Akteure [Aktion! Karl-Marx-Straße] in Form öffentlicher (Im Wesentlichen Straßen und Plätze) und privater Vorhaben (Im Wesentlichen Erneuerung, Umstrukturierung und Neunutzung von Zentrumsimmobilien) umgesetzt. Die Ziele und Vorhaben werden in der 12. Verordnung zur Festlegung von Sanierungsgebieten des Senats von Berlin von 2011 definiert und wurden u. a. für die Steuerung der Zentrumsimmobilien noch einmal erheblich differenziert mit

einem Beschluss der Neuköllner Bezirksverordnetenversammlung von Oktober 2017 fortgeschrieben. Ein Großteil der Vorhaben wurde inzwischen realisiert.“

Ersatz für Satz 4: „Der Warenhaus-Standort in der nördlichen Lage des Hauptzentrums, wengleich lediglich an das Fördergebiet angrenzend, ist durch die räumliche Nähe von großer funktionaler Bedeutung auch für die durch das Förder- und Sanierungsgebiet entwickelte südliche Hauptlage. Beide Lagen haben einen wesentlichen Einzugsbereich im Nordneuköllner und Südkreuzberger Umfeld und bilden über die verbindende nördliche Nebenlage den berlinweit ausstrahlenden Kern des Hauptzentrums. Bedingt durch die räumliche Nähe und funktionale Verflechtung muss davon ausgegangen werden, dass Entwicklungen auf dem GALERIA - Grundstück Einfluss auf die Entwickelbarkeit und Nutzung der südlichen Hauptlage haben und umgekehrt.“

4.13 Quartiersmanagementgebiete in Neukölln (S 39 f., Kap. 3.9.6)

Es wird um folgende Ergänzung gebeten, beispielsweise unmittelbar anschließend an den Satz: „[...] und seitdem ein Gebiet des Sozialen Zusammenhalts gemäß § 171e BauGB darstellt.“:

„Ein weiteres Quartiersmanagementgebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe südöstlich des Hermannplatzes: Das Gebiet Flughafenstraße wurde im Jahr 2005 als Förderkulisse in das Programm „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen. Eines der wichtigsten Entwicklungsziele beider Quartiersmanagement-Gebiete ist die Stärkung der Integrationsfunktion für alte und neue Zugewanderte. Im Bildungsbereich übernehmen die Gebiete integrative Aufgaben für Schülerinnen und Schüler aus sozioökonomisch benachteiligten Elternhäusern. Die Sicherung und der Ausbau von Angeboten bestehender Einrichtungen der Kinder- und Jugendarbeit, von Bildungseinrichtungen sowie von Freizeit- und Spielflächen ist somit von zentraler Bedeutung. Im Handlungsfeld Arbeit und Wirtschaft stehen der Schutz von Nahversorgungsunternehmen sowie von Bildungs- und Sozialeinrichtungen vor Verdrängung durch steigende Gewerbemieten im Vordergrund. Steigende Wohnungsmieten und damit einhergehende Verdrängungstendenzen sind zu beobachten.“

Der aktuell letzte Satz in Kapitel 3.9.6 „Zentrale Handlungsfelder [...]“ könnte angesichts einer Ergänzung, wie gerade vorgeschlagen, entfallen.

4.14 Kapitel Soziale Erhaltungsgebiete (S. 40, Kap. 3.9.7)

Da das dort benannte Kreuzberger Gebiet gleichzeitig auch ein städtebauliches Erhaltungsgebiet ist, ist die Kapitelüberschrift nichtzutreffend.

Die Neuköllner Milieuschutzgebiete sind unerwähnt, Sie stellen aber angesichts der mit ihnen zum Ausdruck kommenden Befürchtungen bzgl. einer Verdrängung von Wohnbevölkerung aufgrund von Aufwertungsprozessen auch für die Bewertung der durch das Vorhaben des Bebauungsplans verursachten Ausstrahlungs- und Veränderungskraft einen wichtigen Belang dar. Daher wird um folgende Ergänzung gebeten:

Textvorschlag:

„Die gesamte bis an den Hermannplatz heranreichende Wohnnutzung im Ortsteil Neukölln ist durch soziale Erhaltungsgebiete („Milieuschutz“) nach dem BauGB festgelegt. Unmittelbar an den Hermannplatz grenzen die sozialen Erhaltungsgebiete Reuterplatz und Flughafenstraße / Donaustraße. Die Voruntersuchungen für diese Gebiete haben hier einen hohen Aufwertungs- und Veränderungsdruck festgestellt und der Bezirk Neukölln möchte diesem durch die Festlegung der Gebiete entgegenwirken.

Es wird befürchtet, dass große Immobilienprojekte innerhalb bestehender Wohn- und Geschäftsquartiere zur Erhöhung von gewerblichen und Wohnungsmieten im Umfeld, zu weiteren Aufwertungs- und Verdrängungsprozessen und zu einer Beschleunigung von Gentrifizierung führen können. Mit der Festlegung der sozialen Erhaltungsgebiete möchte der Bezirk Neukölln die bestehende Zusammensetzung der Wohnbevölkerung jedoch erhalten. (Siehe auch: <https://www.berlin.de/ba-neukoelln/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/stadtplanung/soziale-erhaltungsverordnung/milieuschutz/artikel.999652.php>)

Das im Bebauungsplan verfolgte Vorhaben erscheint aufgrund seiner den Umgebungsmaßstab deutlich übertreffenden Größe, der vereinnahmenden Ausstrahlungskraft seiner Architektur und der in der weiteren Projektdefinierung baukosten- und marktbezogen zu erwartenden hochpreisigen Büroflächen auf dem Niveau herausragender Berliner Bürolagen dazu geeignet, vor dem Hintergrund des Ziels des Erhalts der Wohnbevölkerung als problematisch zu bewertende Aufwertungsprozesse zu initiieren und zu befördern. Dem sollte mit einer kleineren und verträglicheren Dimensionierung des Vorhabens begegnet werden.“

4.15 Entwicklung der Planungsüberlegungen, Lol (S. 41, Kap. 4)

Die eingangs an dieser Stelle der Begründung gemachte Feststellung, erste Planungsüberlegungen seien im Lol vom 3.6.2020 deutlich geworden, ist insoweit unzutreffend, als das jedenfalls seitens des Grundstückseigentümers bereits im März 2019 eine umfangreiche Planung vorgestellt wurde (Karstadt am Hermannplatz Berlin“ (Format DIN A 3), David Chipperfield Architects Berlin, 22.11.2017, Karstadt am Hermannplatz Berlin“, David Chipperfield Architects Berlin, März 2019, „SIGNA Hermannplatz, Kreuzberg - Neukölln / Berlin“, Saguez and Partners, 22.3.2019, und vor allem: „Karstadt am Hermannplatz - Nutzungen und Mobilität“, SIGNA, nicht datiert, überreicht im März 2019; außerdem u. a. Website <https://www.signa.at/de/real-estate/berlin-hermannplatz> sowie Aussagen der SIGNA und Chipperfield Architects bei Stadtentwicklungsausschuss im BVV-Saal in Kreuzberg am 15.5.2019).

Außerdem wichtig zu erwähnen im Kontext mit der Entwicklung der Planungsüberlegungen ist, dass das räumlich zuständige Stadtentwicklungsamt Friedrichshain-Kreuzberg das seinerzeit skizzierte Vorhaben in einer am 30.8.2019 veröffentlichten Stellungnahme bereits frühzeitig ablehnend bzw. überwiegend kritisch bewertet hat, ähnlich wie das Stadtentwicklungsamt des angrenzenden Bezirks Neukölln in seinen beiden Stellungnahmen vom 28.5.2019/überarb.9.7.2019 und vom 3.7.2020. Die Stadtentwicklungsämter haben damit Ihren Standpunkt dargestellt und ausführlich erläutert, dass das seinerzeit beschriebene Vorhaben insbesondere in der seinerzeit erkennbaren Dimensionierung und

Gesamtkonzeption der Hauptbebauung entlang des Hermannplatzes aufgrund seiner anzunehmenden Wirkungen nicht stadtverträglich ist und nicht weiterverfolgt werden sollte.

Die zweite Stellungnahme des Neuköllner Stadtentwicklungsamtes vom 3.7.2020 macht in einer Übersichtstabelle deutlich, dass sich die seinerzeit in der Öffentlichkeit stark beworbenen Projektanpassungen der SIGNA GmbH im Vergleich zum Erstentwurf von März 2019 ausschließlich auf die Nebenbebauung, nicht aber auf das im Kern von den Stadtentwicklungsämtern kritisierte Hauptgebäude beschränkt haben. Dieser Trend hat sich insoweit bis zu den aktuellen und diesem Bebauungsplanverfahren zugrunde Planungen des Grundstückseigentümers fortgesetzt, als dort zwar inzwischen die Bauweise anders vorgesehen ist (umfangreicher Erhalt der bestehenden Stahlbetonkonstruktion, Aufstockung der Konstruktion in Holzbauweise, Verklammerung der Fassade), die den Umgebungsmaßstab negierende Dimension, die Wirkung und Ausstrahlung des monumentalen Gebäudes einschließlich der Türme und Lichtsäulen und auch die angestrebte Nutzung wurden jedoch nicht angepasst (vgl. auch die dem aktuellen Beteiligungsverfahren beigefügten Illustrationen auf den beiden Plakaten „Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit“ von Mai 2023).

Es ist aus Sicht des Stadtentwicklungsamtes Neukölln nicht nachvollziehbar, dass in einem Bebauungsplanverfahren nun eine Planung Eingang gefunden hat, die u. a. in den zentralen, von den Stadtentwicklungsämtern kritisierten Aspekten, unverändert ist. Es muss Teil dieses Verfahrens sein, endlich diese bereits vor Jahren benannten Unverträglichkeitsaspekte zu beseitigen und das Vorhaben so zu verändern, dass es als stadtverträglich angesehen werden kann.

4.16 Grundlagenermittlung zum Masterplanverfahren (S. 41, letzter Absatz)

Zur unbefriedigenden Dokumentation der im November 2021 bis Januar 2022 durchgeführten partizipativen Grundlagenermittlung vgl. die Ausführungen unter Nummer 4.2 dieser Stellungnahme.

Angesichts des Titels dieses Unterkapitels und unter Bezugnahme auf den im Vorkapitel „Entwicklung der Planungsüberlegungen“ benannten Letter of Intent vom 3.8.2020 wird um eine textliche Auseinandersetzung um folgenden Auszug des Lol vom 3.8.2020 gebeten: „[...] Um aufbauend auf den bisherigen Erörterungen mit Behörden, Zivilgesellschaft und Politik eine zügige Entscheidung über das Projekt zu erreichen, wird ausgehend von dem von SIGNA vorgelegten Konzept ein zügiges Masterplanverfahren unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft durchgeführt. [...] Die dabei erarbeiteten Ergebnisse werden anschließend, noch in dieser Legislaturperiode, in einem separaten Letter of Intent festgehalten. [...] Die Ergebnisse des Masterplanverfahrens sollen durch einen möglichen Neubau unter Erhaltung des historischen Bauteils an der Hasenheide in einer an die historische Architektur angelehnten, identitätsstiftenden Architektur umgesetzt werden. Der Aufstellungsbeschluss für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan wird vor Ende der Legislaturperiode angestrebt. [...] Nach Baufertigstellung wird der langfristige Betrieb des Warenhauses für mindestens zehn Jahre zugesichert.“

Denn der Lol zeigt somit eindeutig auf, dass nicht etwa das Projekt der Grundstückeigentümerin Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens werden sollte (wie es jetzt hier geschieht, denn die zwischenzeitlich durchgeführte partizipative Grundlagenermittlung im Winter 2020/2021 hatte ausdrücklich

nicht das Vorhaben, sondern nur „Grundlagen“ zum Thema), sondern das Vorhaben zunächst definiert werden sollte und zwar mittels des Bausteins „ausgehend von dem von SIGNA vorgelegten Konzept ein zügiges Masterplan-Verfahren unter Einbeziehung der Zivilgesellschaft“. Stattdessen wurde dem begonnenen Bebauungsplanverfahren seitens der SenStadt nun doch der Entwurf der Grundstückseigentümerin zugrunde gelegt, gleichwohl wissend um die ausgesprochen kontroverse fachliche und stadtpolitische Diskussion. Durch die freiwillige Aufgabe des Masterplanverfahrens mit der Chance einer breiten stadtpolitischen Diskussion für dieses Vorhaben entsteht der Eindruck, dass Berlin eine Option zur Erreichung von mehr städtebaulicher Qualität zugunsten einer beschleunigten Realisierung des von der Grundstückseigentümerin verfolgten und öffentlich ausgesprochen kontrovers diskutierten Vorhabens aufgibt.

Es wird im Kontext der Kapitel Entwicklung der Planungsüberlegungen und Grundlagenermittlung zum Masterplanverfahren daher darum gebeten, stichhaltig darzustellen, warum Berlin den Masterplan als Instrument der Qualitätssicherung zunächst verfolgt und dann aber aufgegeben hat.

Des Weiteren wird angesichts der Formulierung des Lol „Nach Baufertigstellung wird der langfristige Betrieb des Warenhauses für mindestens zehn Jahre zugesichert“ mit Bitte um Berücksichtigung im weiteren Verfahren darauf hingewiesen, dass es sich angesichts der Dimension und zu erwartenden Bauzeit des avisierten Vorhabens bei der Sicherung des Betriebs für einen Zeitraum von zehn Jahren selbstverständlich keinesfalls etwa um einen wie benannt „langfristigen Zeitraum“ handelt und dass das Bebauungsplanverfahren hier eine wirklich langfristige Sicherung des Warenhausstandortes anstreben muss, beispielsweise 70 bis 100 Jahre bzw. ggf. auch dauerhaft für das Bestehen der Bebauung.

4.17 Weiterentwicklung Parkhaus (S. 42, letzter Absatz)

Hier wird in kurzen Worten ein Wettbewerb „für die Weiterentwicklung des Parkhauses“ erwähnt. Wie jedoch bereits unter Nummer 4.1 dieser Stellungnahme dargestellt wurde, besteht auf Grundlage der seitens des Stadtentwicklungsamtes Neukölln darstellten Sachlage kein Anlass für eine Umnutzung des Parkhauses. Das Parkhaus wird aus den dort dargestellten Gründen weiter benötigt und ist daher, anders als momentan noch im Bebauungsplanverfahren angedacht, in seiner Funktion zu erhalten.

4.18 Mobilitätsgutachten (S. 43 f., Kap. 4.3.2)

Es werden Ergebnisse des „Mobilitätsgutachtens Karstadt am Hermannplatz, Stand Juni 2022“ wiedergegeben.

Wie bereits unter Nummer 4.1 im Kontext des Themas Parkhaus angesprochen, hat der Vorhabenträger vorliegend ein Mobilitätskonzept erarbeiten lassen, das angesichts von Verkehrswendeeffekten trotz erheblicher Nutzflächenzunahme überraschenderweise sogar einen im Vergleich zur heutigen Auslastung geringeren Bedarf an Pkw-Stellplätzen prognostiziert.

Dieses Gutachten wird als in der vorgelegten Form bzgl. der Aussagen und Konsequenzen ausdrücklich als nicht verwendbar, weil fachlich fehlerbehaftet, eingeschätzt. So werden hinsichtlich des zu erwartenden Pkw-Stellplatzbedarfs ganz überwiegend unrealistisch geringe Pkw-Benutzungshäufigkeiten angenommen (siehe hierzu unter Nummer 5 dieser Stellungnahme). Das Gutachten ist einer fachlichen Korrektur zu unterziehen, bevor man daraus für den Bebauungsplan belastbare Stellplatzbedarfe und entsprechende räumliche Umsetzungen ableiten kann.

Zur vorgenannten Problematik hier nur ein Beispiel, Zitat aus dem Begründungstext:

„Das Mobilitätsgutachten geht dabei von Zielwerten des Modal Splits (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger) für den Standort von 9 Prozent motorisierter Individualverkehr, 32 Prozent Radverkehr, 26 Prozent öffentlicher Personennahverkehr und 33 Prozent Fußverkehr aus“. Diese Vorgehensweise ist gleich aus zwei Gründen fachlich nicht haltbar:

Zunächst, weil als Bedarfsannahme für den Umfang einer Inanspruchnahme des motorisierten Individualverkehrs eine in einem übergeordneten Rahmenkonzept Berlins, dem Stadtentwicklungsplan Mobilität und Verkehr 2030 (StEP MoVe 2030) verwendete Zielvorgabe verwendet wird. Die Ziele solcher, übergeordneter Planungen sind als Motivation für weitere verkehrliche Planungen zu verstehen, werden in der Regel jedoch nicht erreicht: es ist unzulässig, weil realitätsfern, eine solche Zielvorgabe, wie geschehen, mit der tatsächlich in bereits 7 Jahren zu erwartenden Verkehrsartenpriorisierung der Bevölkerung gleichzusetzen. Außerdem enthält sogar der StEP MoVe ein als realistischer einzuschätzendes Szenario, das aber eben nicht für das Mobilitätsgutachten herangezogen wurde.

Während bereits die angemessene Übernahme eines Zielwerts nicht belastbar ist, ist ergänzend wegen der durch das Vorhaben beabsichtigten bzw. jedenfalls auch zu erwartenden berlinweiten Ausstrahlung ebenfalls nicht zulässig, wie geschehen, weiterhin anzunehmen, dass lediglich Friedrichshain-Kreuzberger Bewohner mit ihrer aktuell im Vergleich zum Nachbarbezirk Neukölln oder zur Gesamtstadt um mehr als 100 Prozent reduzierten Benutzungshäufigkeit des MIV als Nutzer der Immobilie infrage kommen und dann entsprechend geringe Pkw - Stellplatzbedarfe anzunehmen.

Zur Einordnung: einmal leicht vereinfachend und zusammenfassend beschrieben, beträgt der Anteil des MIV, deutlich abweichend von der seitens des Mobilitätsgutachtens empfohlenen Berechnungsgrundlage für den Zeitpunkt des Jahres 2030 von 9 % derzeit in Berlin 26 % (Modal Split 2018, Berlin - Gesamtverkehr der Wohnbevölkerung; Quelle: Forschungsprojekt Mobilität in Städten - SrV 2018, TU Dresden, November 2019).

Ebenfalls zur Einordnung: Außerdem nur als ein weiteres Indiz zum oben genannten Wert „9 %“ aus Sicht der Zentrumsbesucher: Eine Kunden- und Besucherbefragung des Stadtentwicklungsamtes Neukölln zur Verkehrsmittelwahl der Besucher der gesamten Karl-Marx-Straße bis hin zum Hermannplatz ergab im Jahr 2017, dass gar 40 Prozent der Besucher auch mit dem Pkw ins Zentrum rund um die Karl-Marx-Straße fahren (vgl. Ergebnisbericht Analyse von Image und Kund*innenverhalten für die Karl-Marx-Straße in Berlin-Neukölln, Marktforschung hopp, Juni 2017, S. 25; Mehrfachnennungen waren möglich).

Die getroffene Annahme mit einem im Jahr 2030, also in bereits sieben Jahren, nur 9-prozentigen Pkw-Benutzungsanteil der Immobilienbesucher ist insgesamt methodisch nicht belastbar abgeleitet und steht im deutlichem Widerspruch zur aktuell etwa um den Faktor 3 höheren Benutzungshäufigkeit des Pkw.

Bereits damit wird deutlich, dass das Vorhaben entsprechend der zu erwartenden Präferenzen der Besucher insgesamt erheblich mehr motorisierten Individualverkehr anziehen wird, als im Mobilitätsgutachten dargestellt. Die Berechnungen des Mobilitätsgutachtens sind zu überarbeiten. Aus den vorgenannten Ausführungen kann bereits jetzt abgeleitet werden, dass sich in jedem Fall ein deutlich erhöhter, durch das Vorhaben induzierter Pkw-Abstellbedarf ergeben wird, für dessen Bewältigung im Stadtraum der Bebauungsplan ausreichend Vorsorge treffen muss. In diesem Zusammenhang ist die Sinnhaftigkeit der bislang im Bebauungsplanverfahren verfolgten Umnutzung des Parkhauses Urbanstraße in Verbindung mit der Schaffung begrenzter Pkw-Abstellkapazitäten in neu zu errichtenden Tiefgaragen neu zu bewerten. Es kann davon ausgegangen werden, dass dieses Parkhaus erforderlich bleibt, erst recht bei einer Realisierung der vom Grundstückseigentümer angestrebten Höherbebauung und weiteren Nachverdichtung.

Vorgenannt wurde nur die prinzipielle methodische Unzulänglichkeit bei der Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsaufkommen und Stellplatzbedarfe thematisiert. Weitere und differenzierte Bewertungen des Mobilitätsgutachtens erfolgen unter Nummer 5 dieser Stellungnahme.

4.19 Ziele, Planinhalt (S. 45, Kap. 1)

Die in diesem kurzen Kapitel benannten „grundlegenden städtebaulichen Ziele“ als Orientierungsgeber für die geplanten Festsetzungen sind angesichts der herausragenden Lage des Vorhabenstandorts in einem Berliner Hauptzentrum so nicht vollständig und sollten etwa wie folgt ergänzt werden:

a) Ergänzung des im ersten Spiegelstrich genannten Ziels, wie folgt (kursiv gesetzt): „Sicherung der Versorgungsfunktion des Hauptzentrums durch *überwiegend* großflächigen Einzelhandel *sowie weitere Angebote für Zentrumsbesucher und -Kunden aus den Bereichen Kundenorientierte Dienstleistungen (wie Ärzte und andere Gesundheitseinrichtungen, Friseure Banken oder die Post), Kultur, Freizeit, Sport, Bildung und Gastronomie.*“ Begründung: Bereits seit mehreren Jahrzehnten ist der Einzelhandel zwar noch die wichtigste Versorgungsfunktion der städtischen Zentren, Einzelhandelsnutzung ist jedoch im Flächenumfang tendenziell rücklaufend und wird jedenfalls in Teillagen zunehmend durch die im Ergänzungsvorschlag mitgenannten weiteren Nutzungsarten ersetzt, die ebenfalls eine wichtige Versorgungsfunktion darstellen, von der Lage in den Zentren profitieren und dort gerne aufgesucht werden und deren Nähe zu Einzelhandelseinrichtungen von den Kunden geschätzt wird, so dass es bei einem Zentrumsbesuch häufig zu Mehrfacherledigungen bei den beschriebenen Nutzungsarten kommt und jede einzelne Nutzung von der durch die jeweils andere Nutzung erzeugten Besucherfrequenz profitieren kann. Je frequenzstärker eine solche Nutzung ist, desto höher ist letztlich ihr Beitrag zur Frequenzer-

höhung und damit unmittelbar zur Umsatzsteigerung und zur Wirtschaftlichkeit der Immobilien im Zentrum (vgl. dazu auch: Sanierungsgebiet Neukölln - Karl-Marx-Straße / Sonnenallee, Bestimmung täglicher Nutzerfrequenzen zentrentypischer Nutzungen, Stadtentwicklungsamt Neukölln, 27.8.2018).

b) *Ausschluss einer auf einem einzelnen Vorhabengrundstück in Relation zum übrigen Hauptzentrum übermäßig flächenintensiven baulichen Entwicklung.* Begründung: Durch eine Bevorteilung eines einzelnen Grundstücks bei der Höhenentwicklung entstünde das Risiko, dass dann dort durch Flächenumfang, Ausstrahlung (auch der Architektur) und Nutzung aus anderen Lagen des Hauptzentrums Investitionsinteresse, gewerbliches Anmietungsinteresse und Besucher- und Kundeninteresse in einem Maß abgezogen werden, dass es in diesen anderen Lagen zu entsprechenden Verlusten kommt und das Hauptzentrum insgesamt über die Fläche hinweg allein zugunsten einer einzelnen Immobilieninvestition geschwächt würde.

c) *Vermeidung einer Immobilienentwicklung, für die zu vermuten wäre, dass sie stärker als jetzt bereits durch die Bestandsimmobilie gegeben zu Aufwertungs- Verdrängungs- und Gentrifizierungsprozessen im Umfeld führen würde.* Begründung: Für den gesellschaftlichen und sozialen Frieden in den angrenzenden Bezirken Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln ist es wichtig, Verdrängung von Wohnbevölkerung oder von Arbeitsplätzen mit bezirksüblichem Mietpreinsniveau zu vermeiden. Die Vermeidung der Verdrängung von Wohnbevölkerung in diesen Bezirken ist bereits heute das Ziel großflächiger und unmittelbar an das Vorhabengrundstück angrenzender, sozialer Erhaltungsgebiete der beiden Bezirke (hier auch mit der städtebaulichen Motivation und Begründung, bei Veränderungen der Bewohnerstruktur nicht neue und andere Infrastrukturinvestitionen tätigen zu müssen).

d) Streichung: ~~„Durch die Planung soll die Voraussetzung für eine Nachverdichtung im Blockinnenbereich im Sinne der typischen Berliner Höfe geschaffen werden“.~~ Ersatz, neu: *„Durch die Planung soll auf Teilen des Plangebiets auch Wohnnutzung ermöglicht werden.“* Begründung: Eine Art Nachbau hochverdichteter gründerzeitlicher Arbeiterquartiere mit ihren Missständen bzgl. Licht, Luft, Sonne und Freiraum ist kein zeitgemäßes Ziel eines modernen und menschengerechten Städtebaus. Der begriffliche Rückgriff „im Sinne der typischen Berliner Höfe“ ist im vorgenannten Sinne eher ein Euphemismus für eine unangemessen hohe Dichte.

e) Streichung der Worte „und die Aufstockung“ sowie Ergänzung (in Kursivschrift): *„Durch die Planung soll die Voraussetzung für den Umbau ~~und die Aufstockung~~ des Warenhauses geschaffen ~~und dabei auch die städtebauliche Vertretbarkeit und die Grenzen der vom Vorhabenträger beabsichtigten Aufstockungsabsichten abgewogen und bestimmt~~ werden.“* Begründung: Bereits im Vorfeld des Aufstellungsbeschlusses lagen mehrere qualifizierte und differenzierte fachliche Stellungnahmen zweier betroffener bezirklicher Stadtentwicklungsämter vor, in denen insbesondere auch erhebliche Bedenken an der vom Grundstückseigentümer beabsichtigten Höhenentwicklung formuliert wurden. Das Stadtentwicklungsamt Neukölln erwartet, dass die Überprüfung dieser Bedenken Ziel des laufenden Bebauungsplanverfahrens und Bestandteil der Abwägung zur vom Grundstückseigentümer gewünschten Höhenentwicklung der Bebauung wird.

f) Streichung des Ziels „Durch die Planung soll die Voraussetzung für den Umbau und die Aufstockung des Parkhauses geschaffen werden“ und stattdessen eine Ersatzformulierung: *„Durch die Planung soll*

nach Maßgabe realistischer Verkehrsmengenprognosen und ggf. unter ergänzender Berücksichtigung einer möglichen Versorgungsfunktion im Rahmen von Konzepten zur Verlagerung von Pkw-Stellplätzen aus den angrenzenden Wohnquartieren das bestehende Parkhaus als Teil eines zukunftsorientierten Umgangs mit Stellplatzanlagen erhalten und gesichert werden.“ Begründung: Wie bereits unter den Nummern 4.1 und 4.18 erläutert, handelt es sich beim Parkhaus Urbanstraße um ein wirtschaftlich abbeschriebenes, aktuellen Anforderungen entsprechendes und für das Vorhaben voraussichtlich erforderliches und auch vom Pkw-Besitzern im Wohnumfeld aktiv nachgefragtes und damit erhaltungswürdiges Flächenangebot.

4.20 Dichtewerte GRZ, GFZ (S. 46, dritter Absatz)

Die angegebene GRZ von 1,0 entspricht für den zum Wohnen vorgesehenen Teil des Vorhabenbereichs nicht zeitgemäßen Anforderungen an erforderliche Freiflächenqualitäten und ist daher im Bereich der Wohnnutzung zu verringern. Eine GFZ von 5,27 liegt weit über dem für Kerngebiete geltenden Regelwert und deutet darauf hin, dass es im Vorhabenbereich zu einer Bevorteilung des Grundstückseigentümers im Vergleich Eigentümern anderer Zentrumsimmobilien im Umfeld kommt, ist damit ein Hinweis auf ggf. eine hierdurch provozierte übermäßige Ausstrahlungswirkung zulasten anderer Zentrumsimmobilien (siehe hierzu auch unter den Nummern 4.1, 4.4, 4.5, 0, 4.9.2 und 4.11 dieser Stellungnahme) und sollte dahingehend kritisch überprüft und reduziert werden.

Unter Verweis auf die vorgenannte Auflistung von Fundstellen dieser Stellungnahme mit ihren Darlegungen wird auch der weiteren Aussage im Begründungstext widersprochen, dass es ein anzustrebendes Ziel sei, dass etwa durch die hohen Dichtewerte „der Zentrumscharakter des Gebietes um den Hermannplatz gestärkt“ werde. Wie dargestellt, ist vielmehr eine aktuellen Anforderungen entsprechende Umstrukturierung der Warenhausimmobilie auch in den derzeitigen Flächen- und Höhendimensionen und durch begrenzte Eingriffe möglich, während hingegen aus einer den Umgebungsmaßstab überragenden, leuchtturmartigen Entwicklung auf einem einzelnen Grundstück über die verschiedenen, beschriebenen Magneteffekte eine Schwächung der übrigen Bereiche des Hauptzentrums zu resultieren droht und zwar unabhängig von dem Umstand, dass der Umfang von Einzelhandelsfläche auf diesem Grundstück nicht erhöht werden soll.

4.21 Festsetzung Wohnnutzung (S. 46 f., Kap. 3.1.1)

Die vorgesehene Dichte der Wohnnutzung und die GRZ von 1.0 entsprechen nicht modernen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse und zugehörige Freiflächenansprüche (Siehe dazu auch die Ausführungen zur Wohnnutzung unter den Nummern 4.19 und 4.20 dieser Stellungnahme). Die Dichte muss entsprechend reduziert werden.

Insgesamt im Projekt erscheint der Flächenumfang für die Wohnnutzung (weniger als 5.000 m² im Vergleich zu einer festgesetzten Geschossfläche von 85.000 m²) zu gering. Damit kann dem in der näheren Umgebung bestehenden Wohnraumangel kaum entgegengetreten werden.

Es sollte geprüft werden, ob Wohnraum nicht beispielsweise auch in einem begrenzten Umfang im Bereich des obersten Geschosses des Hauptgebäudes am Hermannplatz geschaffen werden kann.

4.22 Festsetzungen Einzelhandel (S. 47 f., Kap. 3.1.2)

Es ist verpflichtend und ausschließlich großflächiger Einzelhandel im UG, EG und 1.OG des bisherigen Warenhausbereichs vorgesehen sowie im UG auch noch tiefer in das Grundstück hinein, außerdem soll im 2. OG und 3. OG des Hauptgebäudes am Hermannplatz großflächiger Einzelhandel allgemein zulässig sein. Diese Größenordnung entspreche der Bestandsgröße (Ob Warenhaus- oder der Verkaufsfläche ohne Gastronomie etc., wird nicht beschrieben). Im Widerspruch hierzu steht jedoch die Querschnittszeichnung auf dem den Planunterlagen beiliegenden Plakat zur Bürgerbeteiligung mit der Darstellung der vom Grundstückseigentümer angestrebten Nutzungen, die im 2. OG und 3. OG Büronutzung vorsieht. Dies käme demnach einer Verkleinerung der bisherigen Warenhausfläche gleich. Das Stadtentwicklungsamt Neukölln lehnt insoweit mindestens die mit dieser „flexiblen“ Handhabung der Einzelhandelsfestsetzung im 2.OG und 3. OG zum Ausdruck kommende, potenziell umfangreiche Verkleinerung der Warenhausfläche ab und fordert auch hier eine verbindliche Festsetzung der Warenhausnutzung und der hierfür zu reservierenden Flächen.

Darüber hinaus ist im weiteren Verfahren mit einzelhandelsbezogener Fachexpertise zu belegen, dass und auf welche Weise die Verlagerung von Einzelhandelsfläche aus dem bisherigen Hauptgebäude entlang des Hermannplatzes in ein in die Grundstückstiefe hinein deutlich erweitertes Untergeschoss nicht nur etwa eine durch im Hauptgebäude geplante Lichthöfe erzwungenen Verlegenheitslösung ist, sondern ob und wie diese vertiefte UG-Fläche tatsächlich marktgerecht und attraktiv durch Einzelhandel genutzt werden kann. Abhängig von der Auseinandersetzung mit diesem Thema erfolgt bei erneuter Beteiligung des Stadtentwicklungsamtes eine weitere Bewertung, inwieweit dieser beabsichtigten Nutzflächenverlagerung Belange der Sicherung des Warenhausstandortes entgegenstehen und eine Umplanung erforderlich wird.

Der Umfang der Festsetzungen, der für das Ziel der Sicherung der bestehenden Warenhausflächen auch im künftigen Gebäude erforderlich ist, ist jedoch unabhängig von der vorgenannten Aussage anhand einer genauen Prüfung des Flächenumfangs im Bestand noch einmal zu verifizieren. Anhand der im Rahmen der frühzeitigen Bürger- und Behördenbeteiligung vorgelegten Unterlagen ist insgesamt nicht nachvollziehbar belegt, dass die im Bestand der Immobilie vorhandenen Flächen in den Bereichen Handel und Dienstleistungen auch künftig erhalten bleiben. Der Aussage des Begründungstextes, mit der im Aufstellungsbeschluss zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan angestrebten „Geschossfläche von circa 23.400 m² für die Warenhausnutzung“ sei „die Größenordnung der bestehenden Warenhausnutzung weitgehend quantitativ abgebildet bzw. wird im Bereich der Höfe erweitert“, wird widersprochen. Jedenfalls war bereits der Umfang der (Einzelhandels-)“Verkaufs“-Fläche, die nur eine Teilgröße der „Geschoss“-Fläche darstellt, zum Zeitpunkt der Berlinweiten Verkaufsfächenerhebung durch das Gutachterbüro Junker + Kruse im Mai 2021 mit 31.005 m² deutlich höher festgestellt worden und hier sind die das Warenhaus mitprägenden Dienstleistungsangebote flächenmäßig noch gar nicht enthalten. Diese routinemäßigen Erhebungen im Auftrag der SenStadt gelten im

Allgemeinen als recht zuverlässig. Im weiteren Verfahren ist daher der Flächenbestand der Warenhausnutzung (incl. der Dienstleistungsangebote wie Reisebüro etc.) zu überprüfen und genau zu ermitteln, dann nachvollziehbar in einem dem tatsächlichen Bestand entsprechenden Umfang im Vorhaben zu berücksichtigen und auch der bisher genannte Wert von 23.400 m² Geschossfläche Warenhausnutzung entsprechend fortzuschreiben. Es darf nicht zu einer künftigen faktischen Verkleinerung der Flächen dadurch kommen, dass man bei der Bezeichnung des Umfangs der Bestandsflächen von einem zu niedrigen Wert ausgeht.

Das Stadtentwicklungsamt schätzt den im Bestand vorhandenen Flächenumfang als weiterhin zentrenverträglich ein, geht zur Aufrechterhaltung der Zentrumsfunktion des Standorts von der Notwendigkeit zum Erhalt des bisherigen Flächenumfangs aus und fordert diese.

Denn es wird die fachliche Auffassung vertreten, dass an diesem herausragend, an einem verkehrsreichen Platz und wichtigen Nahverkehrsknoten positionierten Standort ein modern ausgerichtetes Warenhaus mit überörtlichem Einzugsbereich weiterhin marktfähig sein kann und gleichzeitig auch ein frequenzstarker und der Funktion eines Hauptzentrums entsprechender, überbezirklich Kunden generierender Warenhausstandort als zusätzlicher Angebotstyp für die Funktion des Hauptzentrums insgesamt künftig erforderlich bleibt und dies unabhängig von medial wiederholten, prinzipiellen Zweifeln an einer generellen Zukunftsfähigkeit des Einkaufsmodells Warenhaus.

Ein Beispiel für ein modernes Konzept des Angebotstyps Warenhaus stellt das im Dezember 2022 als Teil des Tegel-Quartiers eröffnete GALERIA-Warenhaus dar. Wobei nicht in allen Aspekten von einer Übertragbarkeit auf andere Standorte wie den Hermannplatz ausgegangen werden kann, da sich die Marktgrößen, Marktanforderungen und die Marktchancen sich von Standort zu Standort unterscheiden und im Hauptzentrum Karl-Marx-Straße / Hermannplatz / Kottbusser Damm anders zu bewerten sind als im Hauptzentrum Gorkistraße / Berliner Straße im Bezirk Tegel.

Im vorgenannten Zusammenhang der anzustrebenden Optimierung der künftigen Warenhausnutzung erscheint im Übrigen irritierend, dass die SIGNA GmbH den Betrieb des zudem in der Bevölkerung beliebten, großflächigen Supermarktes GALERIA-Markthalle mit Feinkostbereich im Untergeschoss des Warenhauses am Hermannplatz offenbar zum Sommer 2025 einzustellen beabsichtigt (so die Auskunft einer Mitarbeiterin im Juni 2023, über die Schließung berichtete im März 2023 außerdem die Lebensmittelzeitung und der Tagesspiegel vom 28.3.2023). Es ist bei Entwicklern von Zentrumsimmobilien allgemein bekannt, dass großflächige Lebensmittelmärkte eine auch im Vergleich zu anderen Einzelhandelssegmenten überdurchschnittliche Kundenfrequenz erzeugen, die dann auch anderen Handels- oder Dienstleistungsnutzungen im Gebäude zugutekommt und deren wirtschaftlichen Betrieb mit ermöglicht (Mehrfacherledigungen der Kundschaft). Lebensmitteleinzelhandel ist ein typischer Bestandteil des Warenhaussortiments (anders beim „Kaufhaus“) und es wird daher eingefordert, dass es am Standort auch künftig ein großflächiges Lebensmittelangebot gibt und dies entsprechend im Bebauungsplanverfahren abgesichert wird. Aufgrund dieser hohen Bedeutung wird erwartet, dass die SIGNA GmbH und die Untergesellschaft GALERIA Markthalle GmbH im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens auch konkret zur vorgesehenen Laufzeit der GALERIA-Markthalle am Standort und zur

Zukunft der Supermarktflächen im UG befragt werden und die konkreten Antworten in die Planung einfließen.

Für die anzustrebende Sicherung der Warenhausnutzung erscheint eine ausschließliche Zulässigkeit von großflächigem Einzelhandel als Festsetzung insoweit nicht geeignet, als sie die Unterbringung kleinflächiger Handelsbetriebe (wie beispielsweise einige Fremdmieten im bestehenden GALERIA-Warenhaus am Hermannplatz) ausschließen könnte bzw. würde (die künftige Zulässigkeit auch kleinflächiger Einzelhandelsbetriebe muss gewährleistet bleiben) und auch, insoweit sie eine Nutzungsmischung mit kundenorientierten Dienstleistungsbetrieben (wie im aktuellen GALERIA-Bestand beispielsweise dem GALERIA-Reisebüro oder dem Schlüssel- und Schuhdienst Mister Minit) oder auch gastronomischen Betrieben, Sport/Freizeitnutzungen oder anderen ebenfalls zentrentypischen Angeboten ausschließen würde, da es bei Zentrumsimmobilien zunehmend auf eine ausgewogene Nutzungsmischung von Angeboten für die Kunden und Besucher ankommt. Zudem wäre die Festsetzung „Großflächiger Einzelhandel“ viel allgemeiner gefasst und würde auch andere Entwicklungen als die gewünschte Sicherung des Warenhauses ermöglichen.

Um daher die Nutzungsmischung und die Warenhausnutzung gleichermaßen zu sichern, wird vorgeschlagen, eine Festsetzung „Warenhausnutzung“ anstelle der beiden Festsetzungen großflächiger Einzelhandel obligatorisch (UG - 1.OG) und optional (2.OG-3.OG) vorzunehmen. Ganz ausdrücklich wird einer, wie bislang vorgesehen, für das 2.OG und 3.OG lediglich optionalen Nutzung durch großflächigen Einzelhandel und ansonsten einem Verzicht auf eine weitere Steuerung der Zulässigkeiten innerhalb der Festsetzung Kerngebiet (mit Ausnahme der Steuerung einer nur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten,) widersprochen, da hierdurch auch Flächen für reine Arbeitsorte in Form von nicht kundenorientierten Bürorarbeitsplätzen zulässig wären, die keine kundenorientierte Angebote im Sinne der Stärkung eines Zentrums darstellen (vgl. dazu auch die Ausführungen zur Versorgungsfunktion des Hauptzentrums unter Nummer 4.19 dieser Stellungnahme), was zu einer Schwächung der Zentrumsfunktion auf diesem Grundstück im Vergleich zur bisher ausgeübten Flächennutzung führen würde und daher städtebaulich nicht befürwortet und nicht akzeptiert werden kann. In jedem Fall gilt darüber hinaus das eingangs bereits generell Geschriebene, dass im Bebauungsplan der Umfang der tatsächlichen Bestandsflächen von Handel und Dienstleistungen zu verifizieren und dann in diesem Umfang im Vorhaben unterzubringen ist.

Ergänzend sollen im Anschluss nach Oben verbleibende Etagenflächen bis zur Erreichung der auch in der Umgebung maßstabsgebenden, typischen Berliner Gebäudetraufhöhe (Im Bestandsbau ist es das 4. OG mit Dachrestaurant und Fitnessstudio) im Sinne der durch den Bebauungsplan angestrebten Stärkung des Hauptzentrums ausschließlich durch frequenzgenerierende und -abhängige Zentrumsnutzungen aus den Bereichen Kundenorientierte Dienstleistungen (auch Gastronomie), Sport, Freizeit, Kultur und Bildung reserviert und dazu entsprechende Festsetzungen getroffen werden (Zu denkbaren Zentrumsnutzungen und deren Frequenzen vgl. Sanierungsgebiet Neukölln - Karl-Marx-Straße / Sonnenallee, Bestimmung täglicher Nutzerfrequenzen zentrentypischer Nutzungen, Stadtentwicklungsamt Neukölln, 27.8.2018).

4.23 Weitere Nutzungsarten (S. 49, Kap. 3.1.5)

Die Begründung weist darauf hin, neben der bereits bestimmten Nutzung großflächiger Einzelhandel und Wohnen wären alle übrigen Nutzungen und ihre Flächenanteile Gegenstand des weiteren Verfahrens und des Durchführungsvertrages. Entsprechend wird zum künftig weiter konkretisierten Nutzungskonzept ggf. eine weitere Stellungnahme abgegeben werden.

Gleichwohl werden in den beiden den Unterlagen beigefügten Plakaten „Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit“ und auch im ebenfalls beigefügten Mobilitätskonzept Angaben zu offenkundig vom Investor beabsichtigten Nutzungen gemacht, die aus den hierzu knappen Unterlagen nur mehr oder weniger gut herauszulesen sind. Zu den hier erkennbaren Nutzungen nachfolgend einige Einschätzungen mit ausdrücklicher Bitte um Berücksichtigung im weiteren Verfahren:

4.23.1 Büro

Laut Mobilitätskonzept 44.699 m² BGF Bürofläche, laut Plakaten vom 2.OG-6.OG im Hauptgebäude am Hermannplatz und im 2.OG-5.OG scheinbar im Parkhaus.

Der Umnutzung des Parkhauses wird widersprochen, dies wird weiter in seiner bisherigen Funktion benötigt (vgl. unter den Nummern 4.1 und 4.18 dieser Stellungnahme).

Eine Büroflächennutzung in der Dimension von 45.000 m² BGF in einer repräsentativen Immobilie ist dazu geeignet, berlinweit Nutzer zu vermutlich baukostenentsprechend marktüblich für solche Standorte hohen Gewerbemieten (beispielsweise im Bereich 25 - 35 Euro netto / m²) zu gewinnen und richtet sich daher erwartungsgemäß nicht primär an das durchschnittliche Friedrichshain-Kreuzberger Büromieterklientel mit einer unterdurchschnittlichen Mietzahlungsfähigkeit. Hierzu liegen dem Stadtentwicklungsamt Neukölln Erfahrungswerte aus Anmietungen größerer Büroimmobilien im Bereich des Sanierungs- und Fördergebiets Neukölln - Karl-Marx-Straße / Sonnenallee vor.

Zu befürchten ist vielmehr, dass ein solches Büroflächenangebot berlinweites Interesse auf einen neuen Bürostandort Hermannplatz mit eben den dort aufgerufenen Büropreisen generiert und es in der Folge zu einem Nachziehen der Büroflächenpreise im Umfeld der Immobilie und damit zur Verdrängung bisheriger Büromieter der beiden an den Hermannplatz angrenzenden Bezirke kommt. Mit der Ansiedlung teurer Büroflächen ist im Weiteren auch anzunehmen, dass in den dortigen, wirtschaftlich leistungsstarken Unternehmen von den Mitarbeitern auch Einkommen weit oberhalb üblicher Einkommen der beiden angrenzenden Bezirke gezahlt werden können und diese Mieter in den Quartieren rund um den Hermannplatz oder weiter in der Tiefe der Bezirke zusätzlich auf den Wohnungsmarkt drängen und sich gegenüber zahlungsschwächeren Wohnungsnachfragern durchsetzen, es also zur Verdrängung angestammter Wohnbevölkerung kommt. Die Bezirke Friedrichshain-Kreuzberg und Neukölln versuchen bereits heute, durch die Festsetzung sozialer Erhaltungsgebiete solchen Entwicklungen entgegenzuwirken (vgl. auch die Ausführungen unter Nummer 4.14 dieser Stellungnahme) und es wäre fahrlässig, ohne Not am Standort Hermannplatz ein Büroflächenangebot in einer Art zu schaffen, mit dem bezirkliche Verdrängungs- und Gentrifizierungsprozesse ausgelöst oder beschleunigt werden würden.

Wenn hier schon teure Büroflächen in diesem Umfang, wie dargestellt, problematisch sind, führt noch ein weiterer Grund zum Ausschluss eines derartigen Büroflächenangebots: angesichts des besonderen Standorts der Immobilie an einem derart städtebaulich herausragend positionierten Standort in der nördlichen Hauptlage des Hauptzentrums kommt dem am Hermannplatz aufgestellten Hauptgebäude die Rolle zu, in möglichst großem Umfang unmittelbar zentrumsstärkende Nutzungen unterzubringen, als frequenzabhängige und frequenzgenerierende Angebote, zu denen sicher auch kundenorientierte Bürodienstleistungen gehören können, aber natürlich auch andere kundenorientierte Dienstleistungen wie Arztpraxen oder sonstige Gesundheitseinrichtungen (Zur wachsenden Bedeutung solcher „Nicht-Einzelhandels-Zentrumsnutzungen“ vgl. vertiefender auch die Ausführungen unter den Nummern 4.19 und 4.22 dieser Stellungnahme).

Eine Realisierung von Büroflächen in erheblich kleinerem Umfang im Sinne der vorgenannten Ausführungen könnte aber befürwortet werden, wenn ein nennenswerter Anteil dieser Flächen unterhalb Gesamtberliner Büroflächenpreise zu umgebungsverträglicheren Miethöhen und auch in lokalen Marktanforderungen gerecht werdenden kleineren Zuschnitten angeboten würde.

Es wird um Berücksichtigung der Hinweise bei der weiteren Konkretisierung zum Umfang einer Büronutzung im Vorhaben gebeten.

Im Übrigen ist die im Mobilitätsgutachten genannte Zahl von knapp 45.000 m² BGF (Bruttogrundfläche) Büronutzung in einem vom Stadtentwicklungsamt Neukölln für verträglich gehaltenen Hauptgebäude am Hermannplatz - mit einer sich an der Umgebung orientierenden Bauhöhe - in Ergänzung zur Warenhausnutzung auch bei weitem nicht realisierbar.

4.23.2 Gastronomie

Das Mobilitätsgutachten rechnet mit rund 3.800 m² BGF Gastronomie Innenbereich (Mobilitätsgutachten, S. 6) zzgl. rund 3.300 m² Gastronomiefläche im Außenbereich (Mobilitätsgutachten, S. 14), die gemäß Bürgerbeteiligungsplakaten zum B-Plan-Verfahren in einem 7. OG (rückwärtiger Dachbereich sowie Sockel der beiden vorgesehenen Türme) des Hauptgebäudes am Hermannplatz und auf dessen Dach untergebracht werden sollen, in der Summe eine Gastronomiefläche von rund 7.100 m² BGF Innen und Außen, eine beispiellose Größenordnung. Auch wenn es sich hier um die Bruttogrundfläche handelt und die tatsächliche Nutzfläche an Gastronomie noch einmal kleiner ausfallen wird, ist es schon bemerkenswert und gibt eine Vorstellung von der Dimension dieser Planung, dass die Bruttogrundfläche der vom Grundstückseigentümer angedachten Gastronomienutzung der Größe eines Bundesliga-Fußballfeldes ($68 * 105 = 7.140 \text{ m}^2$) entspricht.

Diese Größenordnung an Gastronomieflächen wäre mit großem Abstand die umfangreichste Ansammlung gastronomischer Nutzungen im Dachgeschossbereich einer einzelnen Immobilie im Hauptzentrum. In Kombination mit der repräsentativ beabsichtigten Unterbringung in einer Immobilie mit der von ihr zu erwartenden Ausstrahlung bzw. Überstrahlung ist zu befürchten, dass diese umfangreiche gastronomische Nutzung Zentrumskunden und -Besucher und auch gastronomische Mieter aus anderen Lagen des Hauptzentrums abwerben würde und damit andere Lagen des Hauptzentrums in ihrer

Entwicklungsfähigkeit und Zukunftssicherheit benachteiligt würden, zumal Gastronomie auch ein wichtiger Nutzungsnachfolger für Flächen ist, aus denen sich Einzelhandelsnutzung zurückzieht.

Es muss daher befürchtet werden, dass durch eine wie hier erkennbar umfangreich und repräsentativ positionierte gastronomische Nutzung an anderer Stelle im Hauptzentrum städtebauliche Funktionsverluste und ggf. auch Missstände im Sinne von Leerständen ausgelöst würde. Daher ist es wichtig, die gastronomische Nutzung im Vorhaben im Vergleich zu den erkennbaren Ansätzen des Grundstückseigentümers im weiteren Verfahren deutlich zu beschränken.

4.23.3 Gemeinwohl

Vertreter der beiden angrenzenden Bezirke haben im Zuge der von der SenStadt im Winter 2021/2022 durchgeführten partizipativen Grundlagenermittlung Bedarfe für Gemeinwohleinrichtungen benannt. Dass diese nicht, wie ursprünglich angekündigt, in einem für alle Mitwirkenden am Bebauungsplanverfahren einsehbaren, umfassenden Grundlagendokument, sondern nur mittels mein.berlin.de und eine Kurzzusammenfassung von Ergebnissen veröffentlicht wurde, erschwert die Transparenz zu den Ergebnissen des Prozesses und die weitere Beschäftigung mit dem Thema und sollte daher überdacht werden (Siehe dazu auch die Hinweise unter der Nummern 4.2 dieser Stellungnahme).

Im Rahmen der Auswertung zur aktuellen frühzeitigen Behörden- und Bürgerbeteiligung ist der Flächenumfang des beabsichtigten Vorhabens zunächst auf ein stadtvträgliches Maß zurückzuführen (siehe hierzu die Ausführungen hierzu an verschiedener Stelle dieser Stellungnahme). Dann kann abhängig von den im Anschluss letztlich verteilbaren Flächen überlegt werden, in welchem Umfang, an welcher Stelle, welche Gemeinwohleinrichtungen und zu welchen Mietkonditionen als Bestandteil des Vorhabens realisiert werden können und sollten. Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sind zu den verschiedenen Gemeinwohlbedarfen die zuständigen bezirklichen Fachämter zu befragen, unter Berücksichtigung auch von Kita-Nutzungsangeboten.

4.24 Grundfläche und Geschossfläche (S. 50, Kap. 3.2.1)

Die GRZ (inkl. Unterbauung ein Wert von 1,0) und GFZ (über alles 5,27) entsprechen für den für Wohnnutzung vorgesehenen Bereich ebenso wenig gesunden Wohnverhältnissen wie die nochmals gegenüber dem Bestand erhöhte GFZ als Dichtewert für die Stärkung der Zentrumsfunktion erforderlich ist, jeweils ganz im Gegenteil, die Dichte muss daher reduziert werden (vgl. auch die Ausführungen unter Nummer 4.19 und 4.20 dieser Stellungnahme).

Eine Unterbauung für eine Tiefgarage ist entbehrlich, da das Parkhaus Urbanstraße erhalten werden sollte (vgl. auch die Ausführungen unter 4.1 und 4.18 dieser Stellungnahme).

4.25 Höhe (S. 50, Kap. 3.2.2)

Es ist eine Höhenstaffelung hin zu höheren Gebäudehöhen unmittelbar am Hermannplatz vorgesehen, der durch die höchsten Höhen städtebaulich betont werden soll. Diesem städtebaulichen Ziel wird

widersprochen. Es wird als nicht notwendig und sogar als problematisch hinsichtlich sowohl der baulichen Wirkung eines sich derart über den üblichen Bebauungsmaßstab der Umgebung erhebenden Gebäudes als auch hinsichtlich der in Konkurrenz zu anderen zentrumstragenden Immobilien im Hauptzentrum geschaffenen Sondervorteile für eine einzelne Immobilie gesehen. Entsprechend können sich daraus durch Magneteffekte mittelbar Funktionsverluste, Deinvestitionen, Leerstände, insgesamt städtebauliche Missstände entwickeln (Siehe hierzu auch die Ausführungen unter den Nummern 4.11 und 4.19 dieser Stellungnahme).

Aus städtebaulichen, baulichen wie funktionalen, Gründen ist es somit, wie beschrieben erforderlich, die Höhe des Hauptvorhabengrundstücks am Hermannplatz im Vergleich zum Vorhabenentwurf erheblich zu reduzieren. Aus baulichen und funktionalen Gründen wird dabei in der Einhaltung bzw. allenfalls einer geringfügigen und ggf. baulich zurückgesetzten Überschreitung der Traufhöhen der Umgebung der fachlich vertretbare Maßstab zur Entwicklung der Immobilie gesehen.

4.26 Orientierungswerte der BauNVO für GRZ und GFZ im Kerngebiet

Der Orientierungswert der Baunutzungsverordnung (BauNVO) für die maximal angestrebte Geschossflächenzahl (GFZ) im Kerngebiet von 3.0 wird durch das Vorhaben mit einer GFZ 5,27 erheblich überschritten.

Die BauNVO ermöglicht bei Überschreitungen des mit 3.0 genannten oberen Orientierungswertes der GFZ einen gewissen Ermessensspielraum. Gleichwohl widerspricht das Stadtentwicklungsamt Neukölln den hierzu in der Begründung aufgeführten städtebaulichen Begründungen für eine Erhöhung und fordert vielmehr eben aus städtebaulichen Gründen eine verminderte GRZ und GFZ für den für Wohnnutzung vorgesehenen Bereich sowie keine weitere Erhöhung der GFZ im Bereich des derzeitigen Warenhausbaus am Hermannplatz (Detailausführungen dazu wurden soeben bereits unter den Nummern 4.24 und 4.25 dieser Stellungnahme gemacht; Stichworte Überstrahlung anderer Zentrumsimmobilien und Nachbau gründerzeitlicher Mietskasernen).

Die Begründung enthält auch die Formulierung „Eine sich an dem historischen Gebäudekomplex und seinen Volumina orientierende Neuordnung führt zwangsläufig zu einer Erhöhung der Geschossfläche“. Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass man schwer, wie in der Begründung versucht, die Vertretbarkeit einer bestimmten Eigenschaft wie hier beschrieben die hohe GFZ mit einem Verweis auf die diesbezüglichen Eigenschaften des auf Verträglichkeit zu beurteilenden Gegenstands wie hier dem am Hermannplatz angestrebten Hauptgebäude in der Kubatur des Entwurfs von Phillip Schäfer rechtfertigen kann. Vielmehr ist eben die Wichtigkeit und Dimension der Kubatur des Baus von Philipp Schäfer aus den in dieser Stellungnahme bereits an vielfacher Stelle genannten Gründen als städtebaulich unverträglich zu beurteilen und wird vom Stadtentwicklungsamt Neukölln so eingeschätzt. Zur Problematik der Definition und Bewertung des Begriffs „historisches Gebäude“ siehe außerdem ausführlich unter Nummer 4.9.1 dieser Stellungnahme.

4.27 Überschreitung Baugrenze Parkhaus Urbanstraße (S. 54, Textliche Festsetzung 9)

Es wird beschrieben, dass es durch rein gestalterisch intendierte Fassadenelemente sowie im Zuge einer wegen der angedachten Umnutzung des Parkhauses gewünschten energetischen Ertüchtigung der straßenseitigen Fassade oberhalb des Erdgeschosses zu einer straßenseitigen Überschreitung der Baugrenze um 60 cm kommen sollte.

In dieser Stellungnahme wurde bereits an mehreren Stellen ausführlich erläutert, dass die Umnutzung des Parkhauses Urbanstraße kein städtebaulich vertretbares Ziel dieses Verfahrens sein soll, u. a., da man infolge erheblicher Mängel des eigentümerseitig erstellten Mobilitätskonzeptes weiterhin davon ausgehen muss, dass das Parkhaus in ebendieser Funktion auch künftig benötigt wird (siehe unter den Nummern 4.1 und 4.18 dieser Stellungnahme). Da es daher nicht zu einer Umnutzung des Parkhauses kommen soll, erübrigt sich auch die Erörterung zur vorgenannten Frage von Baugrenzenüberschreitungen.

Dennoch eine kurze Kommentierung. Den Unterlagen zur frühzeitigen Behördenbeteiligung lagen für eine Einschätzung der angedachten Fassadenelemente keine aussagekräftigen Fassadenzeichnungen vor. Jedoch ist eine Überschreitung von 60 cm erheblich mehr, als es für eine energetische Ertüchtigung erforderlich wäre. Grundsätzlich soll eine Grundstücksbebauung nicht in den öffentlichen und wie hier als Gehweg öffentlich genutzten Raum hineinragen, auch, weil dadurch ein etwas selbstgefällig oder überstrahlend wirkender Anspruch der Immobilie auf Nutzung von eigentlich einer anderen Nutzung vorbehaltenem öffentlichen Raum, also ein unangemessenes Eindringen in diesen öffentlichen Raum, vermittelt würde.

Angesichts des Themas Baugrenzenüberschreitung eine Überlegung. Es fällt beim Vorhaben des Bebauungsplanverfahrens insgesamt auf, dass es sich nicht den ansonsten städtebaulich / stadtplanerisch vorgegebenen Begrenzungen unterordnet (Fassadenelemente Parkhaus Urbanstraße, deutliche Überschreitungen des Orientierungswertes der BauNVO für die Geschossflächenzahl, Bemühung der maßstabssprengenden Kubatur und Ausstrahlungswirkung des Baus von Phillip Schäfer, Bestehen wiederum auf dortige fassadenbedingte Baugrenzenüberschreitungen, vgl. dazu die Ausführungen zur textlichen Festsetzung Nr. 10). Es macht insoweit den Anschein, dass beim Vorhabenträger die Auffassung vorliegen könnte, dass ein vorhabenbezogener Bebauungsplan dazu dienen kann, die Grenzen einer ansonsten städtebaulich reglementierten privaten Immobilienentwicklung selbstbewusst bis aufs Äußerste zu verschieben. Jedoch geht es auch bei einem vorhabenbezogenen Bebauungsplan darum, alle privaten und öffentlichen Belange gegen- und untereinander gerecht abzuwägen. In diesem Sinne besteht im vorliegenden Verfahren, wie dieser Stellungnahme insgesamt entnommen werden kann, noch erheblicher Anpassungsbedarf zur angemesseneren Berücksichtigung der öffentlichen Belange, auf dessen Umsetzung das Stadtentwicklungsamt Neukölln auch drängen wird.

4.28 Überschreitung Baugrenze bei Türmen am Hauptgebäude am Hermannplatz (S. 55, Textliche Festsetzung 10)

Es wird beschrieben, es sei anhand bestehender Fundamente ablesbar, dass die Türme des seinerzeitigen Warenhausbaus von Philipp Schäfer bereits über die Grundstücksgrenze hervortraten und damit begründet, dass auch eine Nachbildung der Erscheinung dieses Gebäudes entsprechende Baugrenzenüberschreitungen erfordere.

Dem wird ausdrücklich und in verschiedener Hinsicht widersprochen. Das beschriebene Merkmal ist eines der Kennzeichen der im Sinne einer Überstrahlung des Umfelds und in diesem Sinne zu Lasten dieses Umfelds dominierend wirkenden Architektur und den Umgebungsmaßstab übertreffenden Kubatur des zwischenzeitlichen Baus von Philipp Schäfer, einer Architektur und Größenordnung, die deshalb bereits mehrfach in dieser Stellungnahme als für ein heutiges Bauprojekt ungeeignet bezeichnet worden ist (vgl. beispielsweise unter den Nummern 4.8 und 4.9.1).

Ähnlich wie bereits zur textlichen Festsetzung Nr. 9 beim Parkhaus Urbanstraße ausgeführt, stellt auch hier die Überschreitung der Baugrenze eine symbolhafte Verletzung des für sich eigenständigen öffentlichen Raums dar, die abgelehnt wird. Dass diese Grenzüberschreitung als ein harmonischer, mit der übrigen Architektur der beabsichtigten Nachbildung des Baus von Phillip Schäfer in sich schlüssiger Bestandteil der Gesamterscheinung darstellt wird, wird als Argument zur Begründung einer Überschreitung der Baugrenze nicht anerkannt, da eben auch das angestrebte Gesamterscheinungsbild bereits aus den vorgenannten Gründen als städtebaulich unverträglich abgelehnt wird.

Das Stadtentwicklungsamt Neukölln lehnt aus den vorgenannten Gründen die durch die Gestaltung der beiden Türme beschriebene Überschreitung der Baugrenze auf Neuköllner Straßenland um 50 cm ab.

4.29 Abstandsflächenunterschreitungen (S. 56, Kap. 3.3.4)

Bezüglich des Bereichs der vorgesehenen Wohnnutzung wird bemerkt, dass es dort durch die Planung zu Unterschreitungen der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen komme - unter den beiden Hinweisen, dass einerseits durch einen Bebauungsplan Festsetzungen getroffen werden dürfen, die eine Unterschreitung von Abstandsflächen zur Folge haben und dass dies aber dann voraussetzt, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden.

Bereits aufgrund der soweit erkennbaren Planung wird nach Einschätzung des Stadtentwicklungsamtes Neukölln deutlich, dass die angestrebte hohe Dichte der Wohnnutzung nicht den zeitgemäßen anzustrebenden städtebaulichen Qualitäten entspricht. Die Dichte sollte deshalb verringert und der, auch unversiegelte, Freiflächenanteil erhöht werden (vgl. dazu auch in dieser Stellungnahme u. a. unter den Nummern 4.19, 4.20 und 4.21).

Es werden in der Begründung keine Ausführungen dazu gemacht, inwieweit sich aufgrund der beiden vorgesehenen 67 m hohen Türme und der beiden nochmals 15 m höheren Lichtsäulen eine Abstandsflächenthematik ergibt.

4.30 Stellplätze (S. 57, Kap. 2.4)

Ein Umbau und eine Umnutzung des Parkhauses an der Urbanstraße wird als wesentlicher Grundzug des aufzustellenden Bebauungsplans bezeichnet und es wird dargestellt, dass diese Festlegung aufgrund des eigentümerseitig erstellten Mobilitätskonzeptes und unter Berücksichtigung des Umstands getroffen wurde, dass in Form von neu zu errichtenden Tiefgaragenplätzen ein bestimmtes Pkw-Parkflächenangebot neu geschaffen wird.

Wie in dieser Stellungnahme bereits ausführlich unter den Nummern 4.1 und 4.18 erläutert wurde, weist das Mobilitätsgutachten die dort beschriebenen, schweren Mängel auf, was insbesondere zu einer erheblichen Unterschätzung des durch das Vorhaben induzierten motorisierten Individualverkehrs führt, womit das Gutachten keine belastbare Grundlage für planerische Entscheidungen zu den Anforderungen des Vorhabens an den ruhenden Verkehr darstellt und daher zu überarbeiten ist.

Ebenfalls wird in den vorgenannten Darstellungen dieser Stellungnahme sowie ausführlich noch unter der noch folgenden Nummer 5.14 dieser Stellungnahme zum im Übrigen als stadtverträglich und stadtgestalterisch verträglich ausgeführt zu bewertenden Parkhaus Urbanstraße und zum Mobilitätskonzept verdeutlicht, dass und warum das Parkhaus in seiner Funktion erhalten und dazu auch durch eine Festsetzung im Bebauungsplan explizit in dieser Funktion gesichert werden soll.

Zugunsten des vorgenannten Erhalts des Parkhauses soll auf die weitere Schaffung von Pkw-Stellplätzen, wie durch die textliche Festsetzung Nr. 12 vorgesehen, verzichtet werden. In diesem Zusammenhang wird unter Verweis auf die vorbezeichneten Gründe für den Erhalt des Parkhauses ausdrücklich der verallgemeinernden Formulierung der Begründung widersprochen, dass „(oberirdische) Parkhäuser aus städtebaulichen Grundstücken [sic] nicht erwünscht sind“.

Der Argumentation, die zentrale Lage, Debatten um eine Verkehrswende und alternative Verwendungsmöglichkeit des Parkhausgrundstücks für andere wichtige Nutzungen spräche gegen die Aufrechterhaltung der Parkhausnutzung, wird entgegengehalten, dass gerade die zentrale Lage und Erreichbarkeit für ein Parkhaus ideal ist, das Parkhaus auch im Zuge autoarmer Quartierskonzepte eine Rolle spielen kann, das Parkhaus bereits abgeschrieben und ohne weitere Baukosten zu für den Kunden preiswerten Konditionen bewirtschaftet werden kann und eben auch eine wichtige und berechtigte Zentrumsnutzung darstellt, die zudem durch die aufgrund des Mobilitätsgutachtens bei weitem zu gering angesetzte Tiefgaragenplanung nicht ersetzt werden kann.

Im Übrigen erscheinen die Angaben des Mobilitätsgutachtens zur benötigten Zahl an Tiefgaragenplätzen widersprüchlich: dort ist auf Seite 25 von 175 - 200 Kfz-Stellplätzen die Rede, je nach Möglichkeit zur Doppelbelegung. Aus der Aufsummierung der zuvor in Unterkapiteln der einzelnen Nutzungsbereiche ermittelten Kfz-Stellplatzzahlen ergibt sich jedoch ein Wert von 458 Stellplätzen.

Eine nicht ausreichende Berücksichtigung der MIV-Stellplatzbedarfe hätte voraussichtlich Belastungen der angrenzenden Wohnquartiere durch Parksuchverkehre zur Folge. Darüber hinaus ist zu befürchten, dass die unzureichende Berücksichtigung von MIV-Stellplatzbedarfen der Zentrennutzungsangebote

(Einzelhandel, Dienstleistungen usw.) in der Immobilie, über anzunehmende Verlagerungswahrscheinlichkeiten auf den Umweltverbund hinaus strapaziert, zu einem Fortbleiben von Kunden und Besuchern und durch derartige Auslastungs- und Einnahmeverluste zu einer Schwächung der Zentrumsfunktion der Immobilie und aufgrund deren herausragenden Bedeutung zu einer Schwächung des Hauptzentrums insgesamt führen würde (In diesem Zusammenhang ist noch einmal ausdrücklich die Annahme des Mobilitätsgutachtens zu verneinen, dass die angestrebte Besucherschaft aus dem unmittelbaren Umfeld käme und es daher nicht zur Benutzung des Pkw käme: Es handelt sich bei der Vorhabenimmobilie um eine für die Funktion des auf überbezirklichen bis berlinweit ausgerichteten Berliner Hauptzentrums Karl-Marx-Straße / Hermannplatz / Kottbusser Damm herausragend wichtige „Schlüsselimmobilie“ mit entsprechend anzustrebendem Einzugsbereich).

Umnutzungen zu entgegen der Versorgungsfunktion eines Hauptzentrums ausschließlich begrenzt lokal ausgerichteten Angeboten und zu anderen Nutzungen wie Büros würden begünstigt bzw. wären die Folge. Denn während es durchaus Kunden gibt, die bei mangelhaften MIV-Stellplatzangeboten wegbleiben würden, ist eher nicht zu befürchten, dass Arbeitnehmer kündigen, wenn Sie ihren in der Innenstadt gelegenen Büroarbeitsplatz nicht mit dem Auto erreichen können; es ist davon auszugehen, dass der Betrieb der Büronutzung durch Unterversorgung mit MIV-Stellplätzen nicht vergleichbar geschwächt werden würde. Auch damit solche Umnutzungen von die Zentrumsfunktion tragenden Angeboten hin zu reinen „Anwesenheits“-Nutzungen wie Büros nicht erfolgen, ist eine ausreichende MIV-Stellplatzzahl nach dem durch zutreffendere Berechnungsannahmen korrigierten Modal Split - Modell zu ermitteln und auf dem Vorhabengrundstück bereitzustellen.

Aufgrund vielfacher Fehler ist das Mobilitätsgutachten zu überarbeiten und das Parkhaus Urbanstraße sollte in seiner Funktion erhalten werden. Die textliche Festsetzung Nr. 12 zur Errichtung von Stellplätzen ist entsprechend anzupassen.

Für eine detaillierte Einschätzung des Mobilitätsgutachtens und des bestehenden Überarbeitungsbedarfs sowie für die weitere städtebauliche Argumentation für den Erhalt des Parkhauses Urbanstraße wird insbesondere auf die zusammenfassende Bewertung des Mobilitätsgutachtens unter Nummer 5.1 dieser Stellungnahme verwiesen.

4.31 Hinweise zur beabsichtigten Abwägung (S. 60, Kap. 4)

Der Begründungstext verweist darauf, dass die Abwägung der öffentlichen und der privaten Belange untereinander und gegeneinander im weiteren Verfahren erfolgt.

Das Stadtentwicklungsamt Neukölln hat in dieser Stellungnahme dargestellt, dass und warum die Realisierung des beabsichtigten Vorhabens in der bislang beschriebenen Form stadtplanerisch als nicht vertretbar angesehen wird und eine Vielzahl von Anpassungsbedarfen benannt. Es wird erwartet, dass diese Belange in der Abwägung differenziert berücksichtigt werden.

5 Mobilitätsgutachten Karstadt am Hermannplatz, ARGUS studio und White Octopus für SIGNA GmbH, Stand Juni 2022

5.1 Zusammenfassung Mobilitätsgutachten

Grundidee

Die im Mobilitätsgutachten aufgegriffene Grundidee, künftig zu erwartende Verkehrsmengen unter Berücksichtigung von Modal Split - Daten und einer Prognose zu verkehrswendebedingten Veränderungen der Verkehrsmittel-Präferenzen der Bevölkerung zu ermitteln, erscheint als ein sinnvoller Weg zur Ermittlung der mit einem Vorhaben künftig zu erwartenden Verkehre.

Nicht sachgerechte Annahmen

Dieser Ansatz wird im vorliegenden Gutachten jedoch dadurch entwertet, dass die getroffenen Berechnungsannahmen zu einem großen und bestimmenden Teil nicht brauchbar sind, denn sie gehen von teils unrealistisch niedrigen Benutzerzahlen und durchweg von unrealistisch niedrigen MIV-Präferenzen und bezüglich der zu erwartenden Verkehrswendeeffekte von der (nach Erfahrungswerten mit vergleichbaren Zielkonzepten jedoch nicht zu erwartenden) vollständigen Erfüllung der Ziele eines berlinweit übergeordneten Planwerks (StEP MoVe) und einem nicht wahrscheinlichen Best-Case-Zukunftsszenario der durch die Verkehrswende angestrebten Verlagerungseffekte auf den Umweltverbund aus. Dazu kommen dem Anschein nach durch die Wahl unzutreffender Bezugswerte die rechnerisch unzutreffende Bestimmung eines Veränderungsfaktors für die Abnahme des MIV-Anteils am Verkehr bis zum Jahr 2030 (sodass sich eine pauschale Abnahme des MIV - Anteils auf 69 % des Bestandwertes ergibt, nach Berechnungsweg dieser Stellungnahme hingegen auf 91 %).

Weitere Beispiele für kritisierte Annahmen:

- Alle Nutzer des (stadtweit ausstrahlenden!) Vorhabens werden allein mit Verweis auf die Lage des Vorhabengrundstücks der im Vergleich sehr geringen MIV-Quote des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg zugeordnet,
- der größte Teil der Büroangestellten (70 % der Bürofläche) würde „wahrscheinlich“ in den umgebenden Kiezen wohnen (und nutzt „nur selten“ einen eigenen Pkw),
- alle sogenannten (Büro-) „flexible Mitarbeiter:innen“ (30 % der Bürofläche) wohnen in den angrenzenden Kiezen und benutzen nur „punktuell“ den Pkw,
- durch Homeoffice ungenutzte Büroarbeitsplätze würden durch die Unternehmen zur Erreichung einer Vollauslastung nicht flexibel an andere Büroarbeiter verteilt,
- nur 1,5 % der Einzelhandelskunden des GALERIA würden künftig den MIV benutzen (Im Kontrast dazu: 40 % der Kunden, die unter anderem mit dem Auto für Erledigungen das Hauptzentrum aufsuchen (Kund*innenbefragung im Auftrag des Stadtentwicklungsamtes Neukölln für die Karl-Marx-Straße zwischen S-Bhf. Neukölln und Hermannplatz von 2017),

- trotz geplanter Ansiedlung repräsentativ im Dachbereich gelegener Gastronomiefläche in der Bruttogrundfläche eines Bundesliga-Fußballfeldes (7.100 m² BGF Innen u. Außen) wird für Besucher, die tagsüber und dann nur zum Aufsuchen der Gastronomie anreisen, von einem MIV-Anteil von 0 % ausgegangen.

Redaktionelle Mängel und Gesamtwürdigung der MIV Prognose

Dazu kommen redaktionelle Mängel wie vereinzelt fehlende Ergebniswerte und der Umstand, dass der zusammenfassend mit 175 - 200 Kfz-Stellplätzen benannte Bedarf nicht der Summe des Bedarfs aus den einzelnen Unterkapiteln entspricht (458 Pkw-Stellplätze).

Die Ergebnisse sind durch die nicht sachgerecht getroffenen Annahmen nicht hinreichend verwendbar. Bei sachgerechter Definition der Annahmen (wie in der Stellungnahme am Beispiel der Nutzergruppe der Büroangestellten durchgerechnet) ist für die Büronutzung mit bis zu neunfach höheren Stellplatzbedarfen für den MIV zu rechnen, im Falle der Einzelhandelskunden ist von einem noch höheren Unterschied auszugehen (vgl. für eine ganz grobe Vorstellung davon auch die o. g., nur annäherungsweise vergleichbare Gegenüberstellung 1,5 % / 40 %).

Räumliches Stellflächenkonzept

Das räumliche Konzept des Mobilitätsgutachtens u. a. zur Unterbringung von Stellflächen für Kfz in einer neu zu errichtenden Tiefgarage und zur Unterbringung von Fahrrädern wird in dieser Stellungnahme nicht bewertet, da es, wie vorgenannt, auf einer nicht sachgerechten Ermittlung von Stellplätzen für den MIV beruht. Das räumliche Konzept ist unter Berücksichtigung der zunächst zu korrigierenden Prognose zu den künftig zu erwartenden Verkehrsmengen und -Anteilen neu aufzustellen und kann dann im Rahmen einer weiteren Stellungnahme bewertet werden.

Parkhaus Urbanstraße

Entgegen der im Gutachten vermittelten Darstellung wird bei einer Gesamtzahl von 683 Kfz-Stellplätzen im bestehenden Parkhaus und dabei einer laufenden Dauervermietung von derzeit 380 (wenn auch ggf. nicht durchgehend genutzten) die Auslastung als gut eingeschätzt. Auch ohne Bedarfe aus dem umgebenden Quartier (Arbeitnehmer oder Kunden im Zentrum, autoarmes Quartierskonzept Gräfekiez befindet sich in der Umsetzung) ist wegen der sowohl im Bestand als auch durch das Vorhaben ausgelösten MIV-Verkehrsentstehung weiterhin von einer guten Auslastung des Parkhauses auszugehen.

Eine übermäßige Verknappung des MIV-Stellplatzangebotes über die Ausnutzung von Verkehrswende/Umsteigung auf Umweltverbund - Effekten hinaus würde durch das Fortbleiben von Besuchern zu einer Funktionsschwächung des GALERIA-Warenhauses und der anderen Zentrumsfunktionen der Immobilie führen, die aus städtebaulichen Gründen des Erhalts der zentrentypischen Angebote und der Zentrumsfunktion stadtplanerisch nicht gewünscht ist. Das Parkhaus Urbanstraße wird benötigt und sollte erhalten werden.

Lieferverkehr und Entsorgung

Zur Abwicklung des fließenden und ruhenden Verkehrs der Warenanlieferung werden nur erste Einschätzungen und Planungsideen benannt, zur Müllentsorgung werden keine Angaben gemacht. Ein entsprechendes Konzept liegt somit nicht vor und kann auch nicht bewertet werden.

Abschlussbemerkung

Das im Auftrag des Vorhabenträgers erarbeitete Mobilitätsgutachten ist u. a. wegen einer Vielzahl von als nicht sachgerecht getroffenen Annahmen zur künftigen Entstehung des durch das Vorhaben ausgelösten MIV-Verkehrs in größerem Umfang überarbeitungsbedürftig.

Es ist als kritisch einzuschätzen, dass mit einem Vorhaben künftig zu erwartende Verkehre, die erhebliche Auswirkung auf den Stadtraum und die Funktionsfähigkeit von Zentrumsangeboten wie einem Warenhaus haben können, in derartigem Umfang nicht realitätsnah ermittelt wurden.

Eine Nicht-Bewältigung der durch das Vorhaben ausgelösten Stellplatzanforderungen kann nicht hingenommen werden, hier steht der Vorhabenträger im Zuge eines Bebauungsplanverfahrens in der Pflicht, auf eigene Kosten Sorge zur Bewältigung der durch sein Vorhaben ausgelösten Verkehre zu tragen.

Wegen der hohen Bedeutung der verkehrlichen Betrachtungen für die Funktionsfähigkeit der zentrumsfunktionbezogenen Angebote der Vorhabensimmobilie, der Funktion des Hauptzentrums insgesamt sowie der Vermeidung von Parksuchverkehren in den angrenzenden Quartieren besteht hier hohes öffentliches Interesse. Es wird daher empfohlen, die Überarbeitung des Verkehrsgutachtens im Auftrag der öffentlichen Hand und ggf. auch durch einen anderen Gutachter vornehmen zu lassen.

5.2 Zur Einordnung

Im Wege der planerischen Konfliktbewältigung ist im Zuge des Bebauungsplanverfahrens auch die verkehrliche Machbarkeit und verkehrliche Stadtverträglichkeit des Vorhabens zu überprüfen.

Dem Bebauungsplanentwurf wurde ein Mobilitätsgutachten des Eigentümers beigelegt, das von einer Arbeitsgemeinschaft des Gutachterbüros ARGUS studio und des Gutachterbüros White Octopus erarbeitet wurde.

In dieser Stellungnahme zur Begründung des Bebauungsplanentwurfs wurde unter der Gliederungsnummer 4.18 bereits auszugsweise dargestellt, warum das Mobilitätsgutachten wegen des Treffens von zum Teil nicht realitätsnahen und bzgl. der methodischen Herleitung angreifbaren Annahmen bzgl. des durch das Vorhaben induzierten Verkehrsaufkommens teilweise zu überarbeiten ist. Die Ausführungen sollen nachfolgend noch einmal ergänzt werden.

Das Mobilitätsgutachten legt seinen Berechnungen das folgende Nutzungskonzept des Grundstückseigentümers mit einer Gesamtfläche von rund 108.000 m² Bruttogrundfläche (BGF) zugrunde: Karstadt 23.400, Büro 44.700, Gastronomie (Dach) 3.800, „Gewerbe“ 9.100, Wohnen 5.000, Gemeinwohlorientierte Nutzung (GON) 4.600, Sonstiges (Technik, Lager, Anlieferung, Parken u. a.) 17.000 m² BGF.

Hinzu kommen noch 3.300 m² BGF Gastronomiefläche im Außenbereich des Daches (siehe Mobilitätsgutachten, S. 14).

5.3 Zielwert Modal Split für das Vorhaben (S. 9, Kap. 3.2)

Bzgl. der Verteilung der durch das Vorhaben zu erwartenden Verkehrsentstehung auf die einzelnen Verkehrsmittel (Modal Split) möchte das Gutachten von Zielwerten zur Veränderung des Modal Split in Berlin ausgehen, wie sie im Stadtentwicklungsplan Verkehr 2030 (StEP MoVe) formuliert sind. Der StEP MoVe geht nach Angabe des Mobilitätsgutachtens (siehe dort S. 9) für die Gesamtstadt von einer Reduzierung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 26 % auf 18 %, also auf 69 % des Ausgangsanteils bzw. einem Faktor von 0,69 aus. Für den Ist-Zustand des Modal Split gehen die Gutachter des Mobilitätsgutachtens von den differenziert verfügbaren und auch auf berlin.de veröffentlichten Daten der Untersuchung „Mobilität in Städten - System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) 2018" - Mobilitätsdaten für Berlin auch bezirkweise der TU Dresden aus, die entsprechend der Angabe auf berlin.de zwischen Februar 2018 und Januar 2019 Berliner Haushalte nach ihrem Verkehrsverhalten befragt hat (Hier scheint jedoch ein Berechnungsfehler vorzuliegen, denn der StEP MoVe geht, anders als die Gutachter das tun, offenbar von den Berliner Binnenverkehrswerte aus - hier liegt der MIV - Anteil bei 24,4 im Gegensatz zu 25,9. In einer Grafik auf Seite 44 des StEP MoVe werden, leicht abweichend noch einmal, folgende MIV-Werte des Binnenverkehrs gegenübergestellt: Bestand: 23,9 - Ziel: 17,4. Ergibt für das Jahr 2030 eine Reduzierung auf 72 % des Bestandwertes. Dennoch liegen die Werte 69 % und 72 % ganz nah beieinander).

Ausgehend von dem für den Bezirk erhobenen Ist-Anteil von 13,5 % MIV (Bezirk F-K, Tab. 5.3, SrV 2018) wird nun mit dem Faktor 0,69 für das Vorhaben ein MIV-Zielwert von „näherungsweise“ 9 % (rein rechnerisch 9,3) ermittelt. Mit dieser Betrachtung werden eine realitätsferne und eine methodisch unzulässige Annahme getroffen:

Realitätsfern ist es, zu unterstellen, dass die Zielprojektion eines übergeordneten, informellen und politisch auf Veränderung des Modal Split zielenden Planwerks zur Verkehrsentwicklung in Berlin, noch dazu im dort genannten kurzen Realisierungszeitraum bis zum Jahr 2030, auch erreicht werden würde. Regelmäßig werden solch hoch gesteckte Ziele aus vielerlei durchführungspraktischen Gründen nicht erreicht. Belastbare Aussagen zu Reduzierungen von zu erwartenden MIV-Anteilen, wie sie für das Erfüllen verkehrlicher Anforderungen sehr konkreter Immobilienentwicklungen erforderlich sind, lassen sich so nicht bestimmen. Vielmehr muss von der Trägheit der Bevölkerung beim Verzicht auf den MIV und gesamtstädtischen Umsetzungsproblemen und insgesamt davon ausgegangen werden, dass die Zielwerte des StEP MoVe nicht im erwünschten bzw. vollen Umfang erreicht werden.

Sogar der StEP MoVe geht von einem Ausgangsszenario (Modal Split - Entwicklung ohne verkehrsplannerische Veränderungen, Reduzierung des MIV auf 22,4 %) und zwei weiteren Szenarien aus: In einem Szenario 1 mit den Merkmalen „Hierin enthalten sind Maßnahmen, die derzeit in der politischen und planerischen Diskussion bereits enthalten sind und für die weitgehend auch die finanzielle Vorsorge getroffen wurden.“ wird eine Reduzierung des gesamtstädtischen MIV-Anteils auf 21,8 % ausgegangen

und in einem Szenario 2 mit den Merkmalen „Dieses Szenario kennzeichnet sich vor allem durch einen über die links stehenden Maßnahmen hinaus deutlich stärkeren Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur über das derzeit finanziell und personell mögliche sowie weitere Maßnahmen im Straßenverkehr.“ von einer Reduzierung des MIV-Anteils auf 17,4 % im Berliner Binnenverkehr. (StEP MoVe, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Berlin, Februar 2021, S. 44). Zumal angesichts der eingangs benannten generellen Erfahrung, dass Zielwerte übergeordneter Planungen in der Regel im Bezugszeitraum nicht im angezielten Umfang umgesetzt werden, ist es zusätzlich fahrlässig, wie im Mobilitätsgutachten geschehen, für eine anzunehmende Verringerung des MIV-Anteils das optimistischste Szenario des StEP MoVe auszuwählen, für dessen Erfüllung die notwendigen Ressourcen ausdrücklich gemäß StEP MoVe derzeit nicht bereitgestellt sind.

Angesichts der vorgenannten Ausführungen wird dagegen als realitätsnah eingeschätzt und vorgeschlagen, für das Zieljahr 2030 von einem nicht in Gänze erfüllten Szenario 2, also einem MIV-Anteil oberhalb von 21,8 %, also ggf. 22 %, auszugehen. Ausgehend vom MIV-Anteil im Berliner Binnenverkehr von 24,3 % (Berlin, Tab 5.3, SrV 2018; abweichend vom durch das Mobilitätsgutachten angesetzten Wertes von 25,9 für „alle Wege“) bedeutet ein MIV-Anteil Binnenverkehr im Jahr 2030 von 22 % eine Reduzierung auf 90,5 % des Vorwertes (Im Gegensatz zum von den Gutachtern des Mobilitätsgutachtens gewählten Faktor von 0,69. Die Gutachter gehen bei ihrer Berechnung zudem vom höheren MIV - Ausgangswert „alle Wege“ von 25,9 % aus und setzen ihn dem Anschein nach möglicherweise mit einem Zielwert von 18 in den Vergleich zum niedrigeren „Binnenverkehr“- MIV-Anteil, laut StEP MoVe dort auf S. 44 mit 17,4 dargestellt, wenn dem so wäre, wäre ein nicht korrekt höherer Faktor abgeleitet). Für das Stadtentwicklungsamt in der Kürze der Zeit nicht ganz ergründbar war die Ermittlung des Gesamtberliner Ausgangsanteils des MIV. Die SrV 2018 (und auch das Mobilitätsgutachten) gehen von 24,3 % MIV (Binnenverkehr) aus, der StEP MoVe (veröffentlicht März 2021) von 23,9 % (StEP MoVe, S. 40). Wobei das nur ein geringer Unterschied ist.

Methodisch unzulässig ist es außerdem, allein wegen der Lage des Vorhabens im Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg davon auszugehen, dass auch sämtliche Nutzergruppen des Vorhabens den geringen MIV-Benutzungsgrad der Friedrichshain-Kreuzberger Wohnbevölkerung hätten.

Hierbei fällt zunächst auf, dass die Gutachter, obwohl das Vorhaben exakt an der Grenze zum Nachbarbezirk Neukölln positioniert ist und demnach mindestens von einem um den Nachbarbezirk erweiterten Einzugsbereich ausgegangen werden muss, die Gutachter ihren weiteren Annahmen zur Benutzungshäufigkeit des MIV ausschließlich die von der SrV 2018 für den Bezirk Friedrichshain-Kreuzberg zugrunde legen. Die SrV 2018 erhebt für den Bezirk Neukölln einen Anteil von 26,4 % MIV im (Berliner) Binnenverkehr (Bezirk Neukölln, Tab. 5.3, SrV 2018 – im Mobilitätsgutachten auf S. 5 mit 24,4 % falsch wiedergegeben). Der heutige Neuköllner MIV - Anteil ist damit etwa doppelt so hoch wie der Friedrichshain-Kreuzberger (13,5 %, s. o.). Die aufgrund der Lage des Vorhabens sinnfällige und daher notwendige Mitberücksichtigung der Neuköllner Bevölkerung als Kunden, Besucher oder Arbeitnehmer im Vorhabenstandort bedeutet, dass auch die dortige, doppelt so hohe Benutzungspräferenz für den MIV mitberücksichtigt werden muss, was aber erkennbar nicht geschieht, das Gutachten geht ausschließlich vom MIV-Anteil in der Friedrichshain-Kreuzberger Wohnbevölkerung aus.

Nun wäre es aber in einer Überarbeitung dieser Annahme nicht ausreichend, beispielsweise die MIV-Anteile der beiden Bezirke jeweils zu 50 % zu berücksichtigen und daraus einen neuen Vorhaben-Zielwert zu mitteln. Denn das Vorhaben in seiner weit über alle anderen vergleichbaren Immobilien der beiden Bezirke hinaus vorgesehenen Größendimension, mit seiner durch eine dem zwischenzeitlichen Warenhausbau von Philipp Schäfer nachempfundenen architektonisch ikonischen Wirkung, mit dem Hermannplatz einer Positionierung an einem der verkehrsreichsten Plätze in Berlin und gelegen in einem auf überbezirkliche bis berlinweite Versorgung ausgerichteten Berliner Hauptzentrum wird berlinweit Kunden, Besucher und Arbeitnehmer anziehen. Der MIV-Anteil der Gesamtberliner Bevölkerung beträgt 24,3 % (Binnenverkehr Berlin, Tab 5.3, SrV 2018).

Aus dem Vorgenannten ergibt sich zusammenfassend, dass aufgrund des berlinweiten Einzugsbereichs des Vorhabens bezüglich des MIV-Anteils der Nutzer nicht vom Kreuzberger MIV-Anteil von 13,3 % (Berliner Binnenverkehr), sondern vom annähernd doppelt so hohen berlinweiten MIV-Benutzungsanteil von 24,3 % (Berliner Binnenverkehr) auszugehen ist. Bei der Neuberechnung ist ferner im Gegensatz zur reinen Übernahme des MIV-Zielwertes aus dem StEP MoVe ein plausibles Szenario, verbunden mit einer plausiblen Annahme zugrunde zu legen, entsprechend etwa einem nicht ganz vollständigen Erreichen des im StEP MoVe als grundsätzlich realistisch einzuschätzenden Szenario 1, das entspräche bei der In-Vergleich-Setzung der Gesamtberliner Binnenverkehrsanteile des MIV SrV 2018 und (realitätsnahem) Szenario 1 StEP MoVe - geringfügig angepasst - einer bis 2030 gesamtstädtischen Reduzierung des MIV - Binnenverkehrs um den Faktor 0,905 bzw. gerundet 0,91 (und damit eine knapp 1/3 geringere Reduzierung als im Mobilitätsgutachten mit 0,69 ermittelt). Vorbehaltlich einer weiteren Überprüfung durch einen neutralen und investorenunabhängigen Verkehrsplaner erscheint aus dem dargestellten Berechnungsweg angemessen, bis zum Jahr 2030 nicht von einer verkehrswendebedingten Abnahme des MIV-Binnenverkehrs auf 69 % des Jetztwertes, sondern maximal von einer Abnahme auf 90,5 % auszugehen.

Aus beiden Berechnungswegen zusammengenommen würde sich für das Vorhaben eine generelle MIV-Binnenverkehrs-Prognose von 24,3 % (Bestand SrV 2018) * 0,91 (hergeleiteter Berechnungsfaktor) = 22,1 % (MIV-Anteil an allen durch das Vorhaben induzierten Verkehrsbewegungen, Berliner Binnenverkehr) ergeben. Im Gegensatz dazu steht der eingangs erwähnte, im Mobilitätsgutachten ermittelte Prognosewert von nur 9 %. Das Gutachten ist entsprechend des mehr als doppelt so hoch anzunehmenden MIV-Anteils des künftigen Vorhabens entsprechend anzupassen und neu zu berechnen.

5.4 Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil der Büroangestellten (S. 12, Kap. 4.1)

Es wird im Mobilitätsgutachten davon ausgegangen, dass auf 70 % der Bürofläche (= 31.500 m² BGF) „Büroangestellte“ tätig werden und auf den übrigen 30 % sogenannte „flexible Mitarbeiter:innen“. Nachfolgend wird zu den Berechnungen zu den Büroangestellten Stellung genommen.

In zweiten Spiegelstrich wird dargestellt, es werde davon ausgegangen, dass die Büroangestellten künftig nur 3 - 4 Arbeitstage oder etwa 70 % ihrer Arbeitszeit in den Büros und den Rest im Homeoffice verbringen werden. Daraus wird abgeleitet, dass die Büroflächen nur von 70 % der bei Vollbelegung

möglichen Anzahl an Büroangestellten besetzt werden und hierdurch entsprechend weniger Verkehrsbewegungen ausgelöst werden. Diese Ableitung wird als nicht realistisch bestritten, da bereits heute erkennbar Unternehmen genau diesen beschriebenen Homeoffice-Effekt dazu nutzen, um von vorneherein ihren Büroflächenumfang zu beschränken und durch die flexible Zuordnung von Arbeitsplätzen zu Mitarbeitern eine Volllauslastung der Büroflächen in Kombination mit kalkulierter, gleichzeitig stattfindender Homeoffice-Arbeit und durch die dadurch erzielbare Verringerung der anzumietenden Bürofläche eine Kostenersparnis zu erzielen. Realistisch erscheint auch künftig eine (nahezu) Volllauslastung der Büroflächen, da diese für die Unternehmen einen hohen Kostenfaktor darstellen. Dementsprechend ist die Annahme von nur 70 % Auslastung unrealistisch und ist auf einen Wert nahe 100 % zu korrigieren.

Die getroffene Annahme von 20 m² Bruttogrundfläche (BGF) auf einen Büroarbeitsplatz trifft eher auf die Bemessung großzügig gestalteter Großraumbüros zu. Da bereits heute ein wachsender Anteil von Büroflächen als noch stärker verdichtete, sogenannte Coworking-Büros betrieben werden, ist realistisch von einer zum Teil entsprechend höheren Belegungsdichte auszugehen. Die Berechnung sollte entsprechend ergänzt werden.

Im Weiteren wird ohne ein Argument für eine solche Ableitung zu nennen, die gewagte Annahme getroffen, der „größte Teil“ der künftig zu erwartenden Büronutzerinnen und Büronutzer würde „wahrscheinlich in den nahegelegenen Kiezen Kreuzbergs und Neuköllns wohnen“, eine Gruppe, die nur selten einen eigenen Pkw benutze. Auch dieser Hauptannahme wird widersprochen. Wie bereits eingangs unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme dargestellt, ist das Vorhaben der Grundstückseigentümerin in seiner Größe, Ausstrahlung und Repräsentativität, mit seiner Lage an einem von Berlins (auch Pkw-)verkehrsreichsten Plätze und gelegen in einem Berliner Hauptzentrum unmittelbar auf Nutzer in der Gesamtstadt ausgerichtet. Gegen eine zunächst überwiegende Nutzung durch Büroangestellte mit Wohnsitz in Kreuzberg und Nordneukölln spricht aus Sicht des Stadtentwicklungsamtes außerdem, dass entsprechend der baukostenbedingt zu erwartend hohen Mietforderungen für die Bürounternehmen überwiegend mit der Ansiedlung besonders leistungsstarker und berlinweit agierender Büromieter gerechnet werden dürfte, siehe hierzu auch die Ausführungen unter Nummer 4.23.1 dieser Stellungnahme. Aus allem ergibt sich insgesamt, dass entgegen der getroffenen Annahme vielmehr mit einem berlinweiten Einzugsbereich der Büroangestellten (und auch deren betrieblich ggf. üblichen Besuchern wie beispielsweise Geschäftspartnern) gerechnet werden muss. Es ist damit im Vergleich zur getroffenen Annahme mit erheblich mehr Verkehr und auch mehr MIV-Verkehr zu rechnen. Die Berechnungsannahmen des Mobilitätsgutachtens sind entsprechend anzupassen.

Die weiterhin getroffene Annahmen, dass es sich bei dem Großteil der Büroklientel, die am Hermannplatz arbeiten könnten, um überdurchschnittlich hoch ausgebildete Personen mit einem urbanen Lifestyle handle und zudem für diese Gruppe „der eigene Pkw / der Dienstwagen“ nur noch eine untergeordnete Rolle spiele, erscheint als Denkansatz nachvollziehbar, ist aber dennoch spekulativ und lässt den Umstand unberücksichtigt, dass gerade Lifestyles starken Schwankungen unterliegen und weder annähernd sicher prognostizierbar sind noch für alle Menschen gleichermaßen gelten. Für einen

„Großteil“ der Büronutzer einer immerhin 45.000 m² umfassenden Bürofläche pauschal von einer solchen Annahme auszugehen, erscheint bzgl. einer ausreichenden Vorsorge zur Bewältigung der zu erwartenden Pkw-Stellplatzbedarfe als zu spekulativ.

Wie eingangs dargestellt, wird die zu erwartende Belegungsdichte mit dem Argument Homeoffice unzulässig heruntergerechnet. Das ist zu korrigieren. Außerdem wird durchgehend von einem Flächenbedarf von 20 m² BGF / Büroarbeitsplatz ausgegangen, obwohl viele Coworking-Modelle heute üblich geworden sind, die mit deutlich weniger BGF / Büroarbeitsplatz rechnen. Entsprechend muss ein Ansatz gerechnet werden, mit dem die in diesem Sinne höher zu erwartende Beschäftigtenzahl bestimmt werden kann.

Aufgrund einer wie dargestellt realitätsfern und damit fehlerhaft getroffenen Annahme, dass der größte Teil der Büroangestellten voraussichtlich aus der unmittelbaren Umgebung stammen wird und aus einer mindestens sehr spekulativ getroffenen Annahme, dass für den Großteil der zu erwartenden Büroangestellten der eigene Pkw nur noch eine „untergeordnete Rolle“ spiele, wird geschlossen, dass die Benutzungshäufigkeit des Pkw noch einmal um 20 % geringer ausfalle. Eine solche Reduktion wird daher für unangemessen gehalten und sollte korrigiert werden.

Der vorgenannte Abzug von 20 % wird ergänzend und unter weiterer Berücksichtigung der unter Bezugnahme auf den StEP MoVe (fehlerhaft, wie unter Nummer 5.3 erläutert) errechneten bis 2030 zu erwartenden Abnahme auf den Kreuzberger MIV-Anteil angerechnet, was, wie vorab unter der Nummer 5.3 dargestellt, aufgrund des Berlinweiten Einzugsgebiets ebenfalls unzulässig ist. Zudem wird der Friedrichshain-Kreuzberger Gesamtwert für Binnenverkehr und nicht der ebenfalls in der SrV 2018 bestimmte MIV-Anteil „bei Wegen zum eigenen Arbeitsplatz“ gewählt, der in der Regel etwas höher ausfällt. Es wird somit tatsächlich konsequent an jeder möglichen Abbiegung eine zu geringe MIV-Aannahme getroffen, was in der Summe zu einer immer unrealistischeren Bestimmung der MIV-Quote führt, in Verbindung mit der zuvor kritisierten Unterschätzung der zu erwartenden Mitarbeiterzahl wird ein Stellplatzbedarf von nur 70 Pkw errechnet.

Auch diese Zahl scheint, unabhängig von den nicht geeigneten Berechnungsannahmen, nicht korrekt zu sein, da jedenfalls die im Gutachten benannte Zahl von 1.580 zeitgleichen Büroangestellten (bei angenommen 70 % Auslastung der vorhandenen Arbeitsplätze) multipliziert mit dem genannten, künftigen MIV-Anteil von 7,2 % eine Pkw-Stellplatzzahl von 114 ergibt, 44 Stellplätze mehr als im Mobilitätsgutachten als Berechnungsergebnis benannt.

Das Gutachten ist entsprechend aller vorgenannten Umstände zu korrigieren.

Der Versuch einer Gegenrechnung dazu unter Berücksichtigung im beschriebenen Sinne zutreffender Annahmen:

- Annahme: 20 m² BGF / Büroangestellten (Annahme unverändert unter Ausblendung von Coworking-Arbeitsplätzen)
- Annahme Büroangestelltenzahl: 1.580 (entsprechend Annahme Mobilitätsgutachten = 70 % der Arbeitsplätze zeitgleich belegt) => $x : 100 \% = 1.580 : 70 \% \Rightarrow x = 2.557$ Büroangestelltenzahl

gleichzeitig (angesichts des Büroflächenkostendrucks realistischere Annahme einer Vollausslastung der Büroarbeitsplätze)

- Ansatz des Gesamtberliner MIV-Anteils für Wege zum eigenen Arbeitsplatz: 27.1 % (Gesamtberlin, Tab. 5.5, SrV 2018)
- Verkehrswendebedingter Umrechnungsfaktor für die prognostizierte Abnahme des MIV-Anteils: 0,91 (eigene Berechnung, siehe unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme)
- Im Jahr 2030 zu erwartender MIV-Anteil: $27,1 \% * 0,91 = 24,6 \% \text{ MIV -Anteil (Wege zur Arbeit)}$
- $2.557 \text{ zeitgleiche Büromitarbeiter} * 24,6 \% \text{ MIV-Anteil} = \underline{629 \text{ Pkw-Stellplätze.}}$

Die überschlüssig nach den wie erläutert realistischeren Annahmen getroffene Prognose führt gegenüber dem Wert von nur 70 Pkw-Stellplätzen im Mobilitätsgutachten zu einem 9-fach höheren Stellplatzbedarf, zu einem Bedarf von 629 Pkw-Stellplätzen. Wenn auch dieser Wert hoch erscheint, muss man sich bewusst sein, dass er durch eine ebenfalls hohe Zahl von knapp 2.600 Büroangestellten ausgelöst wird.

5.5 Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „flexibler Mitarbeiter:innen“ in Büros (S. 13, Kap. 4.2)

Auf einem Büroflächenanteil von 30 % (entsprechend 13.500 m² BGF) wird mit dem zusätzlichen Typus der „flexiblen Mitarbeiter:innen“ gerechnet.

Bei der Ermittlung des zu erwartenden MIV-Anteils werden, ähnlich wie bereits unter den Nummern 5.3 und 5.4 beschrieben, nicht realistisch erscheinende Annahmen getroffen (alle 927 flexiblen Mitarbeiter:innen wohnen demnach in den angrenzenden Kiezen, sind hochqualifiziert und benutzen nur punktuell den Pkw), die gar in einen im Vergleich zu den Büroangestellten nochmals von 7,2 % auf 4,5 % reduzierten, zu erwartenden MIV-Anteil münden. Der in dieser Form nochmals reduzierte Bedarf würde rechnerisch 42 Stellplätze ergeben, dieses Ergebnis ist aufgrund eines redaktionellen Fehlers nicht im Gutachten benannt, er wäre auch aufgrund unzutreffender Annahmen nicht hilfreich.

Die Berechnung für die „flexiblen Mitarbeiter:innen“ ist unter Berücksichtigung der bereits in den Kapiteln 5.3 und 5.4 genannten Aspekte zu korrigieren.

5.6 Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Angestellte Retail & Service“ (S. 13-15, Kap. 4.3)

Es gelten auch hier die Korrekturbedarfe an der grundsätzlichen Bestimmung, wie sie unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme genannt sind (wie die unzulässige Beschränkung auf die MIV-Quote des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg). Dies ist entsprechend zu korrigieren und neu zu berechnen.

5.7 Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Retailgäste“ (S. 16, Kap. 4.4.1)

Es gelten auch hier die Korrekturbedarfe an der grundsätzlichen Bestimmung, wie sie unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme genannt sind (wie die unzulässige Beschränkung auf die MIV-Quote des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg). Dies ist entsprechend zu korrigieren und neu zu berechnen.

Weitere zu korrigierende Berechnungsannahmen:

Retailgäste: „Die künftigen Nutzer:innen der Retailflächen werden in Geh- bzw. Radfahrweite zum Gebäude wohnen“ (Mobilitätsgutachten, S. 16). Diese Annahme ist absolut spekulativ und entspricht nicht der zu erwartenden, überbezirklichen Ausstrahlung des Vorhabens (vgl. auch die Ausführungen unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme. Die Berechnung ist entsprechend zu korrigieren. Ferner wird beim MIV von einer Besetzung von zwei Personen je Pkw ausgegangen. Die serielle „Herunterrechnung“ der MIV-Nutzer mündet bei der Gruppe der Retailkunden in einen für das Jahr 2030 zu erwartenden MIV-Anteil von lediglich 1,5 %. Dieser Wert ist untertrieben und muss entsprechend korrigiert werden.

Jenseits dieser nötigen Korrekturen der Berechnung des MIV-Anteils nach der „künftiger Modal-Split-Methode“ sei auch an dieser Stelle noch einmal darauf verwiesen, dass die bereits unter Nummer 4.18 dieser Stellungnahme zitierte, systematische Befragung des Büros Marktforschung hopp im Auftrag des Stadtentwicklungsamtes Neukölln im Jahr 2017 ergab, dass 40 % der Kunden und Kundinnen der Karl-Marx-Straße zwischen S-Bhf. Neukölln und Hermannplatz dort für Erledigungen unter anderem mit dem Pkw hinfahren (Mehrfachnennungen waren möglich). Dieser „Realitätscheck“ macht umso mehr deutlich, dass ein, wie im Gutachten „ermittelt“, künftig zu erwartender MIV-Anteil von 1,5 % eine abwegig geringe Annahme ist.

Die Berechnung des hier zu erwartenden MIV-Anteils ist zu korrigieren.

5.8 Ermittlung zu Verkehrsentst. u. MIV-Anteil „Gastronomiekundschaft“ (S. 16 f., Kap. 4.4.2)

Es gelten auch hier die Korrekturbedarfe an der grundsätzlichen Bestimmung, wie sie unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme genannt sind (wie die unzulässige Beschränkung auf die MIV-Quote des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg). Dies ist entsprechend zu korrigieren und neu zu berechnen.

Speziell für Gastronomiegäste werden folgende Annahmen getroffen: Nutzer in der Abendzeit gehen nicht in die Modal Split - Berechnung ein, ein Großteil der Gastronomiekundschaft ist bereits im Gebäude, sobald die Gastronomie genutzt wird und Lunch-Gäste von Außerhalb kommen nicht mit dem Pkw angereist.

Das Mobilitätsgutachten kommt zum Ergebnis, dass 0 % der ausschließlich und tagsüber die Gastronomie aufsuchenden Personen mit dem Pkw anreisen. Dieser Wert kann als nicht haltbar gelten, da bei der, wie vorgesehen, selbst im Berliner Maßstab mit 7.100 m² BGF (Innen- und Außenbereich; entspricht der Größe eines Bundesliga-Fußballfeldes von 68 * 105 m) außergewöhnlich groß ausfallenden Gastronomiefläche im Dachbereich einer ikonisch anmutenden Nachbildung des zwischenzeitlichen Warenhausbaus von Philipp Schäfer die Gastronomie selbst und auch ausschließlich und auch

tagsüber (z.B. auch touristisches Potenzial) einen Grund zum Besuch der Immobilie darstellen kann und diese Besucherschaft daher wie jede andere Nutzergruppe in einem gewissen Umfang zu berücksichtigen ist, was zu einem einzustellenden Anteil an MIV-Nutzern führt.

Die Berechnung ist zu überarbeiten.

5.9 Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Geschäftliche Gäste“ (S. 17 f., Kap. 4.4.3)

Es gelten auch hier die Korrekturbedarfe an der grundsätzlichen Bestimmung, wie sie unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme genannt sind (wie die unzulässige Beschränkung auf die MIV-Quote des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg). Dies ist entsprechend zu korrigieren und neu zu berechnen.

Der sich aus den (wie sich aus der Vorbemerkung ergibt, zum Teil nicht angemessen gewählten) Berechnungsparametern wie im Gutachten genannt ergebende MIV-Stellplatzbedarf ist aufgrund eines offenbar redaktionellen Fehlers im Gutachtentext nicht genannt und beträgt 525 geschäftliche Gäste * 10,4 % MIV = 54,6 bzw. 55 Pkw-Stellplätze.

Die Berechnung ist zu überarbeiten.

5.10 Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Patient:innen und Arztbesucher:innen“ (S. 18, Kap. 4.4.4)

Es gelten auch hier die Korrekturbedarfe an der grundsätzlichen Bestimmung, wie sie unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme genannt sind (wie die unzulässige Beschränkung auf die MIV-Quote des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg). Dies ist entsprechend zu korrigieren und neu zu berechnen.

5.11 Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Kita und Wohnbesucher:innen“ (S. 19, Kap. 4.4.5)

Es gelten auch hier die Korrekturbedarfe an der grundsätzlichen Bestimmung, wie sie unter Nummer 5.3 dieser Stellungnahme genannt sind (wie die unzulässige Beschränkung auf die MIV-Quote des Bezirks Friedrichshain-Kreuzberg). Dies ist entsprechend zu korrigieren und neu zu berechnen.

5.12 Ermittlung zu Verkehrsentstehung und MIV-Anteil „Bewohner:innen“ (S. 20, Kap. 4.5)

Hier ist als einziger Anwendungsfall die Heranziehung des Modal Split - Ansatzes für Friedrichshain-Kreuzberg (SrV 2018) als Berechnungsgrundlage richtig. Der einzige Fehler besteht in der unter Nummer 5.3 unzutreffenden Ableitung der verkehrswendebedingt bis zum Jahr 2030 zu erwartenden Reduzierung der MIV-Benutzungshäufigkeit. Der künftige MIV - Wert ist, wie dort dargestellt, realistischerweise nicht mit 69 %, sondern mit 91 % anzusetzen ($12,3 \% * 0,91 = 11,2 \%$; bei 140 angenommenen Bewohnern und einem Besetzungsgrad von 1,5 Personen / Pkw entstünde dann ein Bedarf an 140

geteilt durch 1,5 = 93, $93 * 11,2 \% = 10,4 = 11$ Stellplätzen (im Vergleich zu den ermittelten 8 Pkw-Stellplätzen).

5.13 Infrastrukturen für Mobilität und Logistik (S. 22 ff., Kap. 5 - 5.8)

In den Kapiteln 5.0 - 5.8 des Mobilitätsgutachten werden aus den errechneten Verkehrsentstehungszahlen und nach Modal Split - Methode ermittelten Anteilen der verschiedenen Verkehrsträger in diesem Umfang zweckmäßigerweise zu schaffende Räumlichkeiten zum Abstellen von Pkw und von Fahrrädern ermittelt. Die hierzu anstellten Überlegungen sind aufgrund der in den bisherigen Darstellungen dieser Stellungnahme zum Mobilitätsgutachten durchgehend als fehlerbehaftet erläuterten Ermittlungen zu den zu erwartenden Modal Split-Anteilen (in der Stellungnahme dargestellt am relevanten Beispiel des MIV - Anteils am Modal Split) hinfällig und werden daher nicht weiter betrachtet.

Dennoch soll hier auf einen offenbar im vorgelegten Gutachten selbst vorhandenen Widerspruch hingewiesen werden: Auf S. 25 des Gutachtens wird festgestellt, unter „Berücksichtigung von einem 10 % Puffer durch Prognoseunschärfen“ ergebe sich ein Bedarf von „rund 175 Kfz-Stellplätzen für das Gesamte Vorhaben“, im Falle einer festen Zuweisung von Stellplätzen für einzelne Nutzergruppen „oder Fahrzeugflotten“ erhöhe sich dieser Bedarf wegen einer fehlenden Doppelnutzungsmöglichkeit auf „etwa 200“ Kfz-Stellplätze.

Dieser in diesem Kapitel genannte Wert von 175 - 200 Kfz-Stellplätzen ist jedoch deutlich geringer als die Anzahl der Pkw-Stellplätze, die sich aus der Addition der Pkw-Stellplätze aus den Unterkapiteln des Gutachtens zur Bestimmung von Verkehrsentstehung und künftigen Modal Split ergeben - die dortigen (wie ausführlich erörtert, zu gering ermittelten) Bedarfe summieren sich rein rechnerisch auf 458 Pkw-Stellplätze (und damit 198 - 283 Stellplätze mehr als im Kapitel 5.2 des Gutachtens angegeben. Der somit offenbar zu geringe Summenwert des Gutachtens geht auch in die Begründung des Bebauungsplans ein (S. 57, Kap. 3.4 Stellplätze / TF 12). Nachfolgend die Einzelwerte aus den Unterkapiteln:

70 Pkw-Stellplätze für: Büroangestellte

42 für: Flexible (Büro-)Mitarbeiterinnen (nachberechnet, da Stellplatzang. aufgr. redakt. Fehlers fehlt)

44 für: Retail- und Serviceangestellte

146 für: Retailgäste

0 für: Gastronomiegäste

55 für: Geschäftliche Gäste (nachberechnet, da Stellplatzangabe aufgr. redakt. Fehlers fehlt)

93 für: Patient:innen und Arztbesucher:innen

0 für: Kita und Wohnbesucher:innen

8 für: Bewohnerinnen

Summe: 361 + 97 nachberechnet = 458 Stellplätze.

Die Überlegungen zur räumlichen Unterbringung von Rad- und Pkw-Stellplätzen sind auf der Basis zuvor weitgehend, wie beschrieben, zu korrigierender Berechnungen über die zu erwartenden MIV- und Rad-Anteile und -Mengen am Verkehrsaufkommen des Vorhabens neu anzustellen.

5.14 Kfz-Parkhaus (S. 31, Kap. 6.2)

Das Gutachten setzt sich in knappem Umfang auch mit dem vom Grundstückseigentümer angestrebten Entfall des Parkhauses Urbanstraße auseinander, ohne jedoch die Anzahl der Bestandsparkplätze dort zu nennen. Nach eigener Recherche verfügt das Parkhaus derzeit über 683 Stellplätze (erste Stunde 2 Euro, jede weitere 1,5 Euro, Tageshöchstsatz 20 Euro, Dauerparkplatz ab 50 Euro / Monat; Quelle: <https://galeria-parken.de/parkhaus/9bae5f5d-8c1a-4ff2-b09b-127fb9da93bb> Download am 12.6.2023).

Die Ausführungen sind letztlich nur schlaglichtartig – so wird aus dem Text nicht klar, ob die Gruppe der „150 Dauerparkenden aus dem fußläufigen Umfeld (für die „eine maßvolle Lösung für den Ersatz“ gefunden werden“ soll) identisch ist mit der Gruppe der „rund 380 Parkausweise/Berechtigungen“, die „jedoch nicht regelmäßig genutzt“ werden. Denn es erscheint durchaus denkbar, dass die (Dauer-?)Parkausweise auch durch Mitarbeiter des bestehenden GALERIA-Warenhauses oder durch andere Personen, die im Umfeld berufstätig sind, genutzt werden könnten.

Anders als im Mobilitätsgutachten dargestellt wird, deutet jedenfalls eine Vergabe von mehr als 50 % des Stellplatzangebotes (380 von 683 = 56 %) an Dauernutzer auf eine hohe und damit gute Grundauslastung des Parkhauses hin, bei gleichzeitig verfügbaren Kapazitäten für die Spontannutzung. Das Parkhaus erscheint somit für das Quartier und auch das GALERIA-Warenhaus angemessen proportioniert. Durch eine Begrenzung der Parkplatzvergabe an Quartiersbewohner kann auch eine höhere Auslastung durch Nutzer der Immobilie selbst gesteuert werden.

Im Gutachten wird der angedachte Entfall des Parkhauses abstrakt mit einer negativen Konsequenz (erhöhter Parkdruck im Umfeld) und einer stadtplanerisch positiven Konsequenz (durch das verringerte Parkraumangebot wird die Ziel- und Verkehrsmittelwahl der Nutzenden verändert) bewertet. Das klingt nach einer Ausgewogenheit oder einem Patt.

Von einer solchen Ausgewogenheit kann aber nicht die Rede sein, da eben nicht alle Kunden und Besucher von Zentrumsimmobilien aus verschiedenen, auch lebenspraktischen Gründen auf die Nutzung eines Pkw für ihre Erledigungen in der Innenstadt verzichten wollen oder können. Es muss verhindert werden, dass eine Zentrumsimmobilie wegen Überparkung nicht mehr auch durch den MIV sinnvoll erreichbar ist, da nur ein Teil der Kunden zum Wechsel auf den Umweltverbund bereit ist und der Verlust von Kundschaft durch den Verzicht auf Pkw-Stellplätze damit mittelbar die Funktion der Zentrumsnutzungen im Vorhaben beeinträchtigt, unwirtschaftlicher macht und zu deren zunehmenden Entfall zugunsten anderer Nutzungen und damit auch zur Schwächung des Hauptzentrums führen kann. Es handelt sich dementsprechend nicht um ein Contra-Wegfall- und ein Pro-Wegfall-Argument, sondern um etwa eineinhalb Contra-Wegfall-Argumente und nur ein Pro-Wegfall-Argument, wenn man so will.

Die Ausführungen dieser Stellungnahme zum Mobilitätsgutachten haben gezeigt, dass der Pkw-Stellplatzbedarf des Vorhabens weitaus größer ist, als im Gutachten angenommen. Das Parkhaus kann bereits im jetzigen Nutzungskontext und ggf. vor dem ergänzenden Hintergrund autoarmer Quartierskonzepte als ordentlich ausgelastet oder auslastbar bezeichnet werden und wäre es, wie in dieser

Stellungnahme anhand der Beschreibung der tatsächlich zu erwartenden Bedarfe dargestellt, mit Sicherheit im Falle der Realisierung des vom Grundstückseigentümers angedachten Vorhabens.

5.15 Anlieferung (S. 34, Kap. 6.6)

Das Mobilitätsgutachten enthält nur erste Einschätzungen, aber keine differenzierten Ermittlungen zu Art und Umfang der beim Vorhaben zu erwartenden Lieferverkehre oder der Entsorgungsverkehre (Zeiten, Mengen, Fahrzeuggrößen; fließender und ruhender Verkehr). Darüber hinaus werden einzelne Vorschläge für eine künftige Neuorganisation der Anlieferung angedeutet. Ein umfassendes Konzept liegt dementsprechend nicht vor. Zur Verträglichkeit und Machbarkeit einer mit dem Vorhaben letztlich verbundenen Anlieferung und Entsorgung kann daher hier keine Stellungnahme abgegeben werden.

Faulenbach