

PRESSEEINLADUNG



Arbeitsgemeinschaft City e. V.
Budapester Str. 41
10787 Berlin

vom 15. März 2019

Wachsende Stadt City West und Verkehr der Zukunft

Einladung zum Pressegespräch am 21. März 2019, 11 Uhr
im Rathaus Charlottenburg | Helene-Lange-Saal
Otto-Suhr-Allee 100, 10585 Berlin

Berlin / Charlottenburg - Der Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und die AG City e.V. ziehen Bilanz und setzen ihre in 2017 gestartete Workshop- und Veranstaltungsreihe zum Thema „Wachsende Stadt City West und Verkehr der Zukunft“ am 4. April 2019 unter besonderer Berücksichtigung des Mobilitätsaspektes fort.

Mehrere Eigentümer und Investoren planen eine erhebliche Verdichtung auf Grundstücken, die derzeit noch mit Parkhäusern belegt sind. Der Weg zur Genehmigung der geplanten Projekte muss mit einer strukturellen Veränderung der Stadtstruktur verbunden werden.

Das Ziel des Workshop-Verfahrens ist es, gemeinsam mit Experten Lösungen zu finden.

In dem Pressegespräch wollen Oliver Schruoffeneger, Klaus-Jürgen Meier und Gottfried Kupsch darlegen, welche weiteren Veranstaltungen zur Einbindung der Stadtgesellschaft geplant und welche konkreten Maßnahmen aus ihrer Sicht erforderlich sind, um den Verkehr der Zukunft zu gestalten und die Aufenthaltsqualität in der City West zu erhöhen. Weiterhin zeigen sie auf, wie der enorme Bedarf an Büroflächen als Folge der Digitalisierung gedeckt werden kann.

Wir bitten um Antwort bis zum 19.03.2019:

per E-Mail an: r.schubert@agcity.de per Fax an: (030) – 262 95 93

Ja, ich nehme am Pressegespräch am 21.03.2019, 11 Uhr teil.

Ich kann nicht, empfehle folgenden Ansprechpartner: _____

Name / Redaktion: _____

Anschrift: _____

E-Mail / Telefon: _____

Pressekontakte:

Klaus-Jürgen Meier, Vorstandsvorsitzender AG City e. V.

Mobil: (0172) - 382 10 80

Gottfried Kupsch, Vorstandsmitglied AG City e. V.

Mobil: (0170) - 788 78 79

Oliver Schruoffeneger, Bezirksamt Charlottenburg-Wilmersdorf
Stadtrat für Stadtentwicklung, Öffentliches Bauen und Umwelt

Tel: (030) - 9029 12000

Geschäftsstelle der Arbeitsgemeinschaft City e. V.

E-Mail: r.schubert@agcity.de

Tel: (030) 262 95 92

Anlass und Handlungsbedarf

Die Wachsende Stadt, die Digitalisierung, der Wunsch nach mehr Aufenthalts- und Lebensqualität, die Entwicklung neuer Mobilitätstechniken sind eine Chance, führen jedoch auch zu dringendem Handlungsbedarf. Diese Chance zu nutzen, ist sowohl die Aufgabe der privaten Wirtschaft, als auch der Politik. Sollte sie ungenutzt bleiben, droht zum einen ein hoher Verlust an Arbeitsplätzen, zum anderen ein Verlust an Attraktivität im Stadtquartier. Berlin würde im internationalen Wettbewerb weniger konkurrenzfähig sein. Konkrete Maßnahmen sind gefragt. Verbote oder moralische Appelle führen nicht zu dem gewünschten Ergebnis. Die Akteure in der City West wollen handeln. Parkhäuser in der City West oder ehemals für die Zigarettenproduktion genutzte Hallen werden ersetzt durch Gebäude mit urbanen Strukturen. Arbeitsplätze für die Industrie 4.0 können entstehen. Mehr als 800.000 m² sind geplant und sollen eingebunden werden in eine neue Verkehrs- und Stadtstruktur. Die Infrastruktur für Fahrradparkhäuser, Tiefgaragen für E-Fahrzeuge und automatisiertes Parken muss geschaffen werden. Der Hardenbergplatz soll zu einem Mobilitätszentrum ausgebaut und die Mobilitätskette auf diesem Platz optimiert werden.

Einbindung der Stadtgesellschaft

Die Einbindung der Stadtgesellschaft in die Planungsprozesse und die Entwicklung von Konzepten zur strukturellen Veränderung ist eine Vorgabe der Politik und für die AG City e.V. mit ihren über 530 Mitgliedern ein selbstverständliches Anliegen. Unter dem Thema „Wachsende Stadt City West und Verkehr der Zukunft“ wurden in Kooperation mit dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf und vorheriger Abstimmung in Gesprächen mit der Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen, Frau Lompscher, vier öffentliche Veranstaltungen in den Jahren 2017 und 2018 mit einem Teilnehmerkreis von jeweils weit über 150 Gästen durchgeführt. Ein breites Spektrum der Stadtgesellschaft, Bewohner der Region, Vertreter von Unternehmen und den Bezirksverordnetenversammlungen Charlottenburg und Mitte, Mitglieder des Abgeordnetenhauses, Mitarbeiter des Senates und der Bezirksverwaltung haben teilgenommen. Für 2019 sind zwei weitere Workshops geplant. Den Start bildet der Workshop am 4. April 2019 im Rathaus Charlottenburg.

Die Beratungen des Baukollegium ersetzen nicht die Einbindung der Stadtgesellschaft.

Die ÖPNV Infrastruktur ist ausreichend | Defizite gibt es in der Energieversorgung

Im unmittelbaren Umfeld des Breitscheidplatzes / Bahnhof Zoologischer Garten, aber auch im gesamten Einzugsgebiet der City West sind Bauvorhaben mit einem Flächenvolumen von mehr als 800.000 m² geplant. Entstehen sollen Gebäude zum Wohnen und Arbeiten für über 50.000 Menschen. Daher war eine zentrale Frage an die am Verfahren teilnehmenden Experten, ob die vorhandene Infrastruktur für diese Verdichtung ausreichend ist. Dies konnte sowohl für das Straßen-, als auch das Schienen-Netz von U-Bahn und S-Bahn eindeutig mit ja beantwortet werden. Eine Verstärkung der Kapazitäten für die Energieversorgung sowie schnellere Datennetze werden allerdings erforderlich sein.

Die Leitlinien für die City West aus 2009 sind der Maßstab, Identitäten zu erhalten und neue Identitäten zu schaffen

Die vom Bezirksstadtrat für Stadtentwicklung, öffentliches Bauen und Umwelt in Charlottenburg-Wilmersdorf, Oliver Schruoffeneger angemahnte Erhaltung von Identitäten und die Schaffung neuer Identitäten durch eine ansprechende Architektur und Städtebau wird von der AG City e.V. mit Nachdruck unterstützt. Die Bauherren werden immer wieder auf diesen Punkt hingewiesen.

Mit dem Upper West, das anfänglich sehr umstritten war und heute wie selbstverständlich am Breitscheidplatz steht, ist es beispielhaft gelungen, eine neue Identität zu schaffen.

Die Vielfalt der Nutzung erhalten und die soziale Mischung bewahren

An den 2009 gemeinsam mit dem Senat beschlossenen Leitlinien für die City West soll unbedingt festgehalten und angeknüpft werden. Die Mischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur, Ausbildung, Wissenschaft, Entertainment, Einkaufen ist ein Alleinstellungsmerkmal der City West. Auch international gibt es nur wenige Beispiele für das konzentrierte Nebeneinander dieser unterschiedlichen Lebensbereiche. Wir sehen derzeit auch keine Gefahr, dass diese Mischung gefährdet ist. Ganz im Gegenteil, die diversen, derzeit im Bau befindlichen größeren und kleineren Bauvorhaben sind mehrheitlich für Wohnnutzungen vorgesehen. Quartiere, wie das Karstadt-Areal, mit derzeit überwiegend monostruktureller Handelsnutzung, sollen zu Gunsten einer Mischnutzung umgestaltet werden.

Es werden sowohl Wohnungen, als auch neue Büroflächen für die Arbeitsplätze der Zukunft benötigt. Das Konkurrenzdenken bei der Schaffung von Wohn- oder Büroflächen, das an manchen Stellen auch von Vertretern der BVV gesehen wird, lenkt nur davon ab, dass sowohl Wohn-, als auch Büroflächen dringend benötigt werden.

Die Erhaltung der sozialen Mischung in der City West ist ein wichtiges Anliegen. Hier wollen die Bauherren größerer Bürogebäude einen finanziellen Beitrag für bezahlbare Mieten leisten. In den Büros werden nicht nur Menschen arbeiten, die sich kostspielige Wohnungen leisten können. Daher ist die Erhaltung der sozialen Mischung auch ein Anliegen der Investoren. Es soll dafür ein Wohnbaufonds eingerichtet werden, um in der City West bezahlbare Mieten anbieten zu können.

Von der autogerechten Stadt zum Verkehr der Zukunft

Bereits heute wird der überwiegende Teil des Verkehrs in Berlin durch den ÖPNV bewältigt. Das wird sich in den nächsten Jahren noch verstärken. Die Dominanz des PKW-Verkehrs mit Verbrennungsmotoren im öffentlichen Raum wird sich in den nächsten Jahren dramatisch ändern. In welchem Zeitraum diese Entwicklung vonstatten geht, ist schwer vorauszusagen. Daher soll dieses Thema auf dem nächsten Workshop im April behandelt werden. Der Handlungsbedarf ergibt sich dadurch, dass anstelle von Parkhäusern in der City West mit einer Kapazität für 4.000 PKWs Hochhäuser geplant sind, ohne dass die Absicht besteht, eine unterirdische Kompensation zu schaffen. Die Fahrsicherheit für Fahrradfahrer ist deutlich durch erforderliche Maßnahmen zu erhöhen. Dennoch wird der Anteil an Fahrradfahrern, gerade in der kalten Jahreszeit, im Verhältnis zu anderen Verkehrsteilnehmern klein bleiben.

E-Mobilität

Der Wunsch nach Fahrzeugen mit Elektroantrieb wird analog zu einem breiteren Angebot der Industrie wachsen. Die Grenze für die Akzeptanz seitens der Bewohner in der Innenstadt ergibt sich durch fehlende Ladekapazitäten. Um das Problem zu lösen, wird man ein Bündel entsprechender Maßnahmen realisieren müssen. Neubauvorhaben (Büro- oder Wohnungsgebäude) sollten eine entsprechende Ladeinfrastruktur vorsehen. Die von der Firma Ubitricity entwickelten Steckdosen für Laternenmaste wären insbesondere in den Nebenstraßen eine Lösung. Große Kapazitäten, insbesondere für Schnell-Lade-Säulen, können in Quartiersparkhäusern in Kombination mit zusätzlichen Transformatoren geschaffen werden. Die Problematik der zu geringen Ausstattung der City West mit einer leistungsfähigen Stromversorgung ist bekannt und bedarf einer baldigen Lösung. Als Beispiel sei die vorgesehene

Installation von Steckdosen im Parkhaus am Bahnhof Zoo genannt, die an der zu geringen Stromversorgung scheiterte.

Parkhäuser der Zukunft

Autos wird es auch in Zukunft geben. Entsprechende Parkhäuser werden sich stark von den heutigen unterscheiden. Die Firmen, Lödige Fördertechnik und Wöhr-Parkhaussysteme, realisieren bereits heute weltweit Parkhäuser mit automatischen Systemen, sog. Slim Parkhäuser, die weniger Fläche benötigen. Der Aufwand für Abluftanlagen und Brandschutz ist deutlich geringer. Bezüglich Leit- und Fördertechnik sind die Parkhäuser allerdings sehr anspruchsvoll.

Begriffe wie „Parken und Stapeln“, „Multiparker“, „Verdichten und Parkraum“, vom „Banksafe zum Parksafe“, „vollautomatisches Parken“ dominieren die Branche.

Die heutigen Bauvorhaben werden für die nächsten 50 Jahre realisiert und müssen daher eine entsprechende Parkhaustechnik vorsehen.

Straßenbahn

Die Einführung von zusätzlichen Straßenbahnlinien könnte in einigen Teilen Berlins sinnvoll für die Entschärfung der verkehrlichen Situation sein. Im Kernbereich der City West sehen wir jedoch an keiner Stelle einen Bedarf dafür. Im Gegenteil, Straßenbahnen sind durch die freizuhaltenen Trassen für die Schienen städtebauliche Barrieren, die den Wunsch nach urbaneren Strukturen eher behindern.

Aufenthaltsqualität

Der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität ist für den stationären Handel aus wirtschaftlichen Gründen unverzichtbar. Beim stationären Handel geht es zunehmend nicht mehr nur um Bedarfsdeckung, sondern um Käuferlebnisse. Dafür müssen öffentliche Räume und Plätze geschaffen werden, wo sich die Menschen mit der Familie, Freundinnen, Freunden, Mitbewohnern, Nachbarn treffen und sich treiben lassen können. Das Verweilen sollte nicht durch Lärm und Abgase gestört, sondern durch eine kluge Bepflanzung sowie das Angebot an Cafes und Restaurants befördert werden. Konkret wollen wir Konzepte für Tauenzienstraße, Rankestraße, Kurfürstendamm und Breitscheidplatz entwickeln und realisieren.

Hardenbergplatz als Modell

Mit einer sinnvollen Gestaltung des Hardenbergplatzes als Mobilitätszentrum kann ein ganz wesentlicher Beitrag zur Verkehrswende geleistet werden. Ein Parkhaus für Fahrräder sollte zur sicheren Aufbewahrung und zum problemlosen Umstieg auf S- und U-Bahn ohne Rad vorgesehen werden. Ein Parkhaus mit ausreichender Ladekapazität für Elektrofahrzeuge und für Car-Sharing-Angebote ist gewünscht. Beides sollte jeweils unterirdisch sein, um auf der Ebene 0 genügend Platz für Fußgänger, Taxen und Busse zu gewährleisten.

Herstellung urbaner Strukturen

Durch das Primat der autogerechten Stadt sind urbane Strukturen zerstört worden. Die gilt es, wiederherzustellen.

Hardenbergplatz/Herzallee

Um den Bereich an der Herzallee, der in den nächsten Jahren bebaut werden soll, in die City West zu integrieren, ist eine Bebauung des Hardenbergplatzes unverzichtbar.

Als reiner Verkehrsplatz wird der Hardenbergplatz den Anspruch an eine urbane Struktur nicht erfüllen können. Der Hardenbergplatz muss ein lebendiger urbaner Teil der Stadt werden. Derzeit ist der Platz wenig einladend. Das wird sich durch die derzeitigen Plänen des Senates nicht ändern. Durch eine Bebauung entstünde eine enorme Wertschöpfung. Mit den gewonnenen Mitteln kann das Investment „ Mobilitätszentrum“ finanziert werden.

Urania

In einem Wettbewerbsverfahren des Werkbundes Berlin haben Studenten aus Weimar, Hamburg und Potsdam aufgezeigt, wie durch die Reduzierung des Straßenraums von derzeit 2 x vier Fahrbahnen auf 1 x vier Fahrbahnen und eine sinnvollere Gestaltung des Mittelstreifens wieder ein urbaner Raum zwischen Wittenbergplatz und Nollendorfplatz entstehen kann. Dadurch ergibt sich ein Grundstückspotential von mehr als 100.000 m² für die Errichtung von Wohn- oder Bürogebäuden.

Hochhäuser sind ökonomisch und ökologisch sinnvoll

Gemeinsam mit dem Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf möchte die AG City e.V. überprüfen, welche der, von den Grundstückseignern vorgeschlagenen Projekte zur Bebauung mit Hochhäusern städtebaulich verträglich sind. Basis dafür ist eine Übersicht der geplanten Projekte. Es sollen unterschiedliche Experten gebeten werden, die Vorhaben auf ihre Auswirkungen auf die Umgebung, insbesondere der näheren Nachbarschaft zu überprüfen und die Chancen zu bewerten, eine Genehmigung entweder nach § 34 oder über einen Vorhaben bezogenen B-Plan zu erhalten. Hochhäuser werden inzwischen als ökonomisch und ökologisch sinnvoll anerkannt. Sie gehen im Verhältnis zu ihrer Nutzfläche sparsam mit der Ressource Grund und Boden um. Die in der City West geplanten Objekte sollen durchweg auf schon versiegelten Flächen errichtet werden. Vier der Projekte sollen auf Grundstücken gebaut werden, die heute überwiegend von Parkhäusern genutzt werden. Oberirdische Parkhäuser sind in der Regel abweisende Baukörper. Insofern wird der jeweilige Straßenraum in diesen Orten erheblich aufgewertet. Durch Entwicklungen in der Fassadentechnik, Wärmerückführungsaggregate, Energiegewinnung durch Solartechnik und Windkraft können Hochhäuser so gebaut werden, dass sie wenig Energie verbrauchen. Technische Entwicklungen in der Aufzugstechnik führen zu einem besseren Verhältnis der Brutto- zur Nettogrundfläche. Es geht weniger Nutzfläche durch Aufzugsschächte verloren. Aufzugskabinen bewegen sich vertikal und horizontal, sodass in einem Schacht mehrere Kabinen fahren können. Hochhäuser sollen keine unnahbaren, für die Öffentlichkeit unzugänglichen Solitäre sein. Sie müssen integraler Bestandteil der Stadt werden, d. h. die Erdgeschoss-Zone sollte für die Passanten frei zugänglich sein. Wünschenswert wäre darüber hinaus ein Angebot an Cafés und Restaurants in den Etagen 1 und 2 für die Öffentlichkeit.

Auf dem sechsten Workshop, voraussichtlich im Juni 2019, sollen alle vorgestellten Projekte von Experten auf ihre Stadtverträglichkeit hin überprüft werden.