

Inhaltsprotokoll*

Öffentliche Sitzung

Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr

54. Sitzung
21. Januar 2015

Beginn: 14.05 Uhr
Schluss: 16.21 Uhr
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

Punkt 1 der Tagesordnung

Aktuelle Viertelstunde

Katrin Schmidberger (GRÜNE) fragt, wie der Senat verhindern wolle, dass der lange Vorlauf von der Ankündigung bis zum Erlass der Umwandlungsverordnung noch viele Tausend Eigentümer dazu bewege, Anträge auf Umwandlung in Eigentumswohnungen zu stellen.

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm) antwortet, der Senat könne Antragstellungen vor dem entsprechenden Senatsbeschluss im März nicht ausschließen und verhindern. Allerdings seien Umwandlungsverfahren sehr zeitintensiv. Die Umwandlung sei zu begründen, eine Abgeschlossenheitsbescheinigung zu beantragen. Darauf folgten notarielle Beurkundung der Teilungserklärung und Vorlage zum Grundbucheintrag. Erst nach Anlage des Grundbuchblatts könne eine Umwandlung stattfinden. Er gehe davon aus, dass es nicht zu einem Run komme und die Bezirke aufgrund der Zeitabläufe nicht mehr viele Genehmigungen erteilen würden.

Katrin Schmidberger (GRÜNE) bemerkt, dass es bei der Mietpreisbremse zu einem Run gekommen sei. Abgeschlossenheitsbescheinigungen würden relativ schnell erteilt. Wäre es nicht klüger gewesen, die Öffentlichkeit nach Erarbeitung der Verordnung zu informieren?

Staatssekretär Dr. Engelbert Lütke Daldrup (SenStadtUm) betont, SenStadtUm habe zeitnah eine Verordnung erarbeitet, sodass der Senat unverzüglich handlungsfähig sei.

* Die in der gedruckten Fassung des Protokolls schwarz-weiß sichtbaren Abbildungen sind in der PDF-Datei in der Dokumentation des Abgeordnetenhauses in den Originalfarben dargestellt.

Katrin Lompscher (LINKE) bezieht sich auf die Pressemitteilung zum Verkauf der BImA-Immobilie Großgörschen-/Katzlerstraße an Private. Wie sei der aktuelle Verhandlungsstand zum Kauf der BImA-Wohnungen? Welche Miethöhen seien dem Kaufpreis des Gesamtpakets zugrunde gelegt? Warum sei das o. g. Wohnhaus nicht im Gesamtpaket enthalten?

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm) schildert, es gehe um ein Gesamtpaket von 4 660 BImA-Wohnungen an 43 Standorten in Berlin. Der Verkauf solle nicht in Höchstpreisverfahren, sondern auf Basis des Verkehrswerts unter Einbeziehung von Vergleichs- und Ertragswerten in diesem Jahr erfolgen. Berlin verhandele den Ankauf zentral. Der Bestand solle auf die sechs kommunalen Wohnungsbaugesellschaften aufgeteilt werden. Der Kauf werde nichts an bestehenden Mietverträgen ändern. Insofern seien Miethöhenvereinbarungen nicht Gegenstand des Verfahrens. Berlin habe nach wie vor Interesse am Objekt Großgörschenstraße. Zu dem Notartermin, der gestern stattgefunden haben solle, könne er noch keine Auskunft geben.

Katrin Lompscher (LINKE) fragt, ob sich der Senat nach dem Sachstand erkundigen werde und das Objekt ins Gesamtpaket zurückholen wolle.

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm) sagt zu, sich nach dem Sachstand zu erkundigen. Land und Bezirk hätten das Interesse am Ankauf gegenüber der BImA deutlich gemacht. Voraussetzung sei eine Einigung über den Preis, was in der Vergangenheit nicht gelungen sei.

Katrin Vogel (CDU) möchte wissen, wie der Senat die straßenverkehrliche Situation seit der Sperrung des Nord-Süd-S-Bahntunnels bewerte, inwieweit diese Baumaßnahme mit Senat, VBB und BVG abgestimmt sei und ob Großereignisse wie Grüne Woche, Fashion-Week und Berlinale sowie die winterliche Witterung in die Planung einbezogen worden seien.

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm) berichtet, die Terminsetzung sei seitens der DB mit einem mehrjährigen Vorlauf unter Hinweis auf andere Arbeiten am Regional-, S- und U-Bahnnetz erfolgt. Das LABO habe die Genehmigung erteilt. Die VLB sei nur mit Umleitungs-/Haltestellenanordnungen beteiligt gewesen. Die Tunnelarbeiten erfolgten witterungsunabhängig. Auch wenn die Streckensperrung unangenehm sei, begrüße er die Investition in die Bahninfrastruktur. Der Schienenersatzverkehr werde von der S-Bahn geplant. Viele Berliner und Besucher nähmen Alternativrouten in Anspruch. Signifikante Verschlechterungen der Straßenverkehrslage aufgrund der Tunnelsperrung seien gegenwärtig nicht zu beobachten.

Ole Kreins (SPD) fragt, wer warum Tempo 10 in der Yorckstraße angeordnet habe.

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm) führt aus, die Anordnung sei Sache des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg. Ob der Straßenzustand diese erfordert habe, könne er nicht beurteilen. Im Juni 2014 habe der Bezirk bei der VLB Straßenbauarbeiten für Juli 2014 beantragt. Angesichts der Arbeitsbelastung und Personalausstattung habe die VLB eine Genehmigung nicht kurzfristig erteilen können. Er gehe davon aus, dass die Straßenbauarbeiten im Sommer dieses Jahres stattfänden. Die VLB werde personell aufgestockt. Die acht neuen Stellen sollten bis zum Sommer besetzt sein. Die Aufgabenverteilung zwischen VLB und Bezirken solle so gestaltet werden, dass Genehmigungen schneller erteilt werden könnten. Dazu gehöre auch eine qualifizierte Antragstellung seitens der beteiligten Firmen und Branchen. Im Haushalt 2016/17 sollten die unteren Straßenverkehrsbehörden ebenfalls personell verstärkt werden, damit die Bezirke die Entscheidungen im Rahmen ihrer Zuständigkeit treffen könnten.

Ole Kreins (SPD) erwartet, dass nach einer besseren personellen Ausstattung der unteren Straßenverkehrsbehörden auch die Mittel für den Radverkehr besser abgerufen würden.

Senator Andreas Geisel (SenStadtUm) äußert, auch das wäre eine Folge. Das Antischlaglochprogramm könnte ebenfalls besser bearbeitet werden. Allerdings achte die VLB darauf, dass nicht alle Verkehrswege in einem Stadtraum auf einmal lahmgelegt, sondern Baumaßnahmen zeitlich koordiniert würden.

Oliver Höfinghoff (PIRATEN) erkundigt sich nach Taktverstärkungen der U-Bahnlinien 2, 6 und 8 angesichts der Sperrung des Nord-Süd-S-Bahntunnels.

Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm) verweist darauf, dass die DB für die Bestellung von Ersatzverkehren zuständig sei. Vorrang hätten der Schienenersatzverkehr und Umfahrungen auf dem S-Bahnring. Mit der BVG würden Gespräche über einzelne Verstärkungen geführt. Allerdings könnten die Kapazitäten der BVG nur begrenzt erhöht werden.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Die Linke
Drucksache 17/1892

[0208](#)
BauVerk

Nein zur sogenannten Mietpreisbremse der Bundesregierung

Katrin Lompscher (LINKE) hebt hervor, dass der Bundestag die Mietpreisbremse noch nicht beschlossen habe. Nach Bundestagsbeschluss hätte der Bundesrat eine Interventionsmöglichkeit innerhalb von drei Wochen. Das Land Berlin solle sich für eine Mietpreisbegrenzung bei Wieder- und Neuvermietungen einsetzen, die den Namen verdiene. Der Mieterverein habe dargelegt, dass die vorgesehene Mietpreisbremse für 600 000 Wohnungen nichts bringen werde. Sie werde die Probleme beim bezahlbaren Wohnen nicht lösen, sondern neue Probleme aufwerfen. Der Änderungsantrag der Grünen könne weitgehend übernommen werden.

Vorsitzender Andreas Otto erklärt für seine Fraktion: Die Mietpreisbremse habe zu viele Ausnahmemöglichkeiten und lohne sich in dieser Form nicht. Im Änderungsantrag habe seine Fraktion aufgezeigt, welche Ausnahmen schlecht seien und wo Änderungsbedarf bestehe. Neuvertragsmieten sollten sich an der ortsüblichen Vergleichsmiete mit einem max. Aufschlag von 10 Prozent orientieren. Ausnahmen für Modernisierungen böten Umgehungsmöglichkeiten, sodass die Mietpreisbremse für die meisten Fälle nicht mehr gälte. Das Konzept der sog. Vormiete sei nicht sinnvoll, zumal die Nachweisführung unklar sei. Neubauten müssten nach einer Karenzzeit von fünf Jahren einbezogen werden, was den Wohnungsbau nicht beeinträchtigte, weil sich die Mieten nach zwei, drei Jahren im Mietspiegel wiederfänden. Fünf Jahre seien wohnungspolitisch ein zu kurzer Zeitraum; seine Fraktion plädiere für eine Geltungsdauer von zehn Jahren. Die Länder könnten die Regelung auch vorher beenden.

Matthias Brauner (CDU) erwidert, das Gesetzgebungsverfahren stehe kurz vor dem Abschluss. Jede Verzögerung der Mietpreisbremse wäre schädlich. Ein Beteiligungsverfahren

des Bundesrats mit Vermittlungsausschuss dauerte vier Monate. Statistisch nicht nachvollziehbar sei, wie der Mieterverein auf 600 000 Wohnungen komme. Ziel der Mietpreisbremse sei, Investitionen in Energieeffizienz und Demografiefestigkeit sowie den Wohnungsneubau nicht zu gefährden. Darauf sei Berlin massiv angewiesen. Sie ziele auf Trittbrettfahrer, die – ohne investiert zu haben – die Marktengde ausnutzten, um schlechte Wohnungen teuer anzubieten. Das Bundesgesetz erfülle dies sehr gut. Flächenländer brauchten die Umlagefähigkeit, weil sie keinen Mietspiegel hinbekämen, der dies abbilde. Der Regelungszeitraum betrage fünf Jahre, weil so lange die Kompensationsmittel des Bundes flössen. Es sei aus Sicht der Länder sinnvoll, über eine Verlängerung der Laufzeit der Mietpreisbremse und der Förderung gleichzeitig zu verhandeln. Die Vorschläge der Linken und Grünen seien kontraproduktiv.

Iris Spranger (SPD) äußert, eine Mietpreisbremse des Bundes könne keine Lex Berlin sein; sie sei ein Kompromiss auch zwischen den Ländern. Sie begrüße, dass diese nun ausverhandelt sei, auch wenn sich ihre Fraktion mehr hätte vorstellen können. Berlin werde alle rechtlichen Möglichkeiten nutzen. Sie erwarte, dass der Senat sofort nach Inkrafttreten des Gesetzes die Verordnung vorlegen werde. Durch die Beschränkung der Städtebauförderung auf fünf Jahre bestünde bei einer längeren Festlegung der Mietpreisbremse ein Finanzierungsrisiko für das Land. Insofern müsse man versuchen, dass der Bund die Städtebauförderung verlängere.

Katrin Schmidberger (GRÜNE) vertritt die Auffassung, dass die CDU keine Mietpreisbremse wolle. Ungefähr 40 Prozent der Wohnungsbestände würden von der Mietpreisbremse nicht erfasst. Der Bundesrat habe mehrheitlich festgestellt, dass die Ausnahmen und der Bestandsschutz überhöhter Mieten ein Problem sei, und Nachbesserungen gefordert. Wie bewerte der Senator die Mietpreisbremse? Gebe es Untersuchungen des Senats zu ihrer Wirkung? Bleibe es bei der Einführung zum 1. Mai in Berlin? Wie müsse man sich die einzelnen Umsetzungsschritte vorstellen? Die Kosten der Unterkunft für Transferleistungsbezieher seien an der ortsüblichen Vergleichsmiete in einfacher Wohnlage ausgerichtet. Bei Umzügen gebe es keinen Zuschuss, auch nicht für Wohnungen, für die die Mietpreisbremse gelte. Transferleistungsbezieher könnten davon nicht profitieren, weil die Miete schon über den staatlich garantierten Sätzen liege. Plane der Senat in der WAV Neuvertragsmietzuschläge?

Oliver Höfinghoff (PIRATEN) fragt, welche Zahlen auf welcher Datenbasis die CDU vorweisen könne, nachdem sie den Mieterverein kritisiert habe. Seine Fraktion unterstütze den Antrag, weil die beabsichtigte Mietpreisbremse die Preistreiber ausnehme. Auch der Mietspiegel sei an der Stelle reformbedürftig.

Katrin Lompscher (LINKE) betont, Verzögerungen zur Verbesserung des Gesetzes müssten in Kauf genommen werden. Im Gesetzentwurf fehle eine Fristenregelung, um Mieterhöhungen vor dem Inkrafttreten zu unterbinden. Linke und Grüne legten zur Drs 17/1892 einen gemeinsamen Änderungsantrag vor (vgl. Beschlussprotokoll), der auch einen Stichtag beinhalte.

Staatssekretär Dr. Engelbert Lütke Daldrup (SenStadtUm) führt aus, die Mietpreisbremse sei ein großer Erfolg für den Mieterschutz in Berlin. Der Mieterverein überschätze in seiner Ausarbeitung offensichtlich bestimmte Themen in ihrer quantitativen Bedeutung. Eine Internetrecherche von Angebotsmieten bei einem interessengeleiteten Unternehmen sei keine komplette Darstellung des Berliner Wohnungsmarkts. Die Vertragsmieten und die kommunalen und Genossenschaftswohnungen blieben weitgehend außer Betracht. Der Bundesgesetzgeber gehe von umfassenden Sanierungen – ein Drittel der Neubaukosten – aus, sodass die in

Relation gesetzten Zahlen ebenfalls überschätzt seien. Die Aussage, dass nur 60 Prozent der Wohnungen einbezogen seien, könne der Senat nicht bestätigen. Die Mietpreisbremse werde dem Großteil der Berliner Mieter helfen. Ausnahmen für Modernisierung – energetische Sanierung und barrierefreien Umbau – seien dem Grunde nach erforderlich. Darüber sei auf Bundesebene lange diskutiert worden. Der Senat strebe an, die Verordnung im Mai zu erlassen, damit der Mieterschutz so schnell wie möglich verbessert werde. Zur WAV würden Gespräche geführt; zunächst seien die Vorschläge der SenGesSoz abzuwarten.

Der **Ausschuss** stimmt dem Grüne-Linke-Änderungsantrag zu und beschließt sodann mehrheitlich, dem Plenum die Ablehnung des Antrags – in geänderter Fassung – zu empfehlen.

Punkt 3 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen	0206
Drucksache 17/1860	BauVerk
Nutzung der gesetzlichen Mittel für „Kunst am Bau“ und „Kunst im öffentlichen Raum“ optimieren	Haupt Kult(f)

Vorsitzender Andreas Otto erklärt für seine Fraktion: Kunst am Bau spiele bei öffentlichen Bauprojekten sehr oft keine Rolle mehr. Er verweise auf die Kleine Anfrage 17/14366. Der Antrag fordere, Mittel für Kunst am Bau extra zu planen, damit sie nicht für etwas anderes verausgabt würden. Dafür solle eine entsprechende Titelfbewirtschaftung eingerichtet werden. Man wolle Kunst am Bau und im öffentlichen Raum sehen. Berlin habe sich Kunst und Kultur auf die Fahne geschrieben. Kunstschaaffende sollten gebührend berücksichtigt werden.

Katrin Lompscher (LINKE) kündigt Enthaltung an, da ihre Fraktion im Kulturausschuss einen Änderungsantrag stellen wolle.

Stefan Evers (CDU) erwidert, dass das vorhandene Instrumentarium ausreiche, auch wenn es im Einzelfall „Luft nach oben“ geben könne. Die Verwaltungspraxis sei zu beobachten, die Verwaltung zu ermutigen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen unterstütze er nicht.

Der **Ausschuss** beschließt mehrheitlich, dem Kulturausschuss die Ablehnung des Antrags zu empfehlen.

Punkt 4 der Tagesordnung

Stellungnahmeersuchen des Hauptausschusses zum Zwischenbericht SenStadtUm – II B 18 – vom 26.11.2014 bis zum 28.01.2015, Rote Nr. 0882 D-1	0220
Europacity/Heidestraße	BauVerk
Ergänzung zum 4. Zwischenbericht	

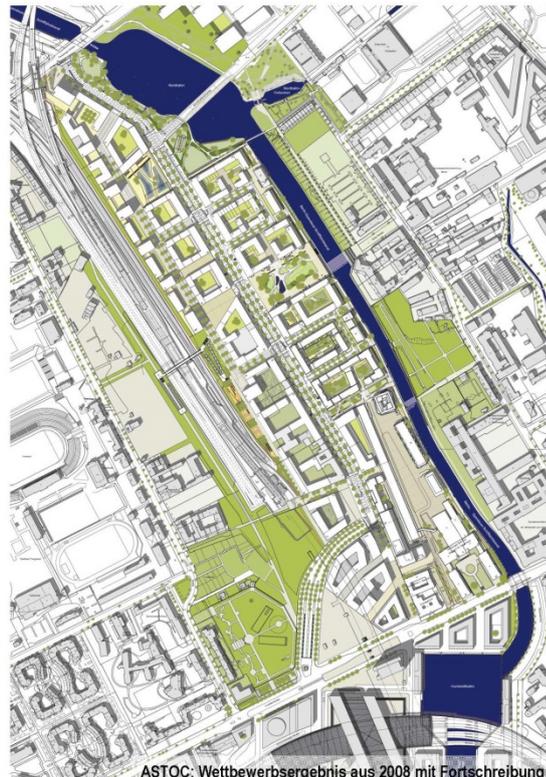
Vorsitzender Andreas Otto bittet SenStadtUm, den aktuellen Stand bei dem Projekt sowie den städtebaulichen Verträgen und B-Planverfahren darzustellen.

Europacity / Heidestraße

Städtebauliches Strukturkonzept

Flächen- und Nutzungsanteile (Stand 5/2014)

Bruttogeschossflächen	ca. 601.000 m ²
Einzelhandel / Gastro.	ca. 29.000 m ²
Büro / Dienstleistung	ca. 316.000 m ²
Wohnen	ca. 236.000 m ²
Wohnanteil prozentual	39 %
Wohneinheiten	ca. 2.800 WE
Kultur	ca. 20.000 m ²
Bauland	ca. 346.500 m ²
Nettobauland	ca. 190.000 m ²
Bestandsflächen	ca. 13.500 m ²
Heidestraße	ca. 50.200 m ²
Erschließungsstraße neu	ca. 24.800 m ²
Uferpromenade	ca. 8.600 m ²
Freiflächen	ca. 59.400 m ²



Europacity / Heidestraße

Maßnahmen/Zeitplanung

Bauvorhaben und Meilensteine Berlin

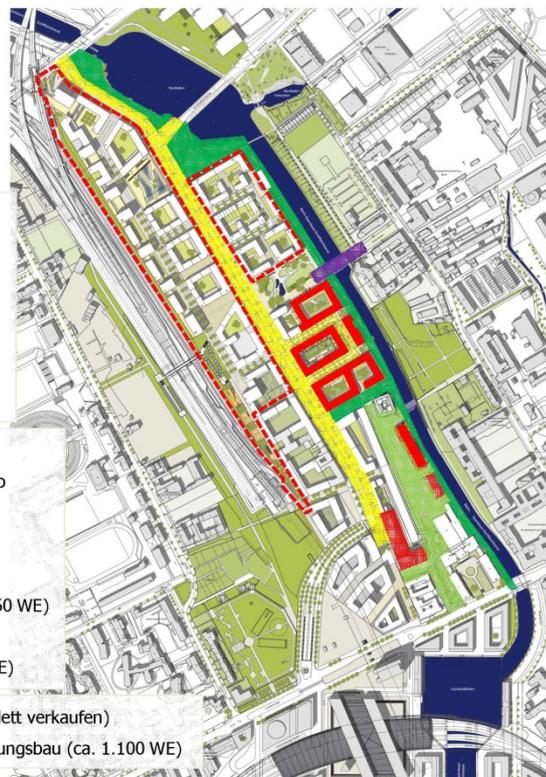
9/13 – 9/16	Umbau Heidestraße
ca. 4/15	Festsetzung vorhabenbezogene B-Pläne
7/15 – 10/15	Festsetzung B-Pläne 1-62a/1-62b
6/15 – 5/17	Bau Uferpromenade
5/16 – 5/17	Bau Stadtplatz
10/15 – 10/17	Bau Kanalbrücke

Bauvorhaben Private: östlich Heidestraße

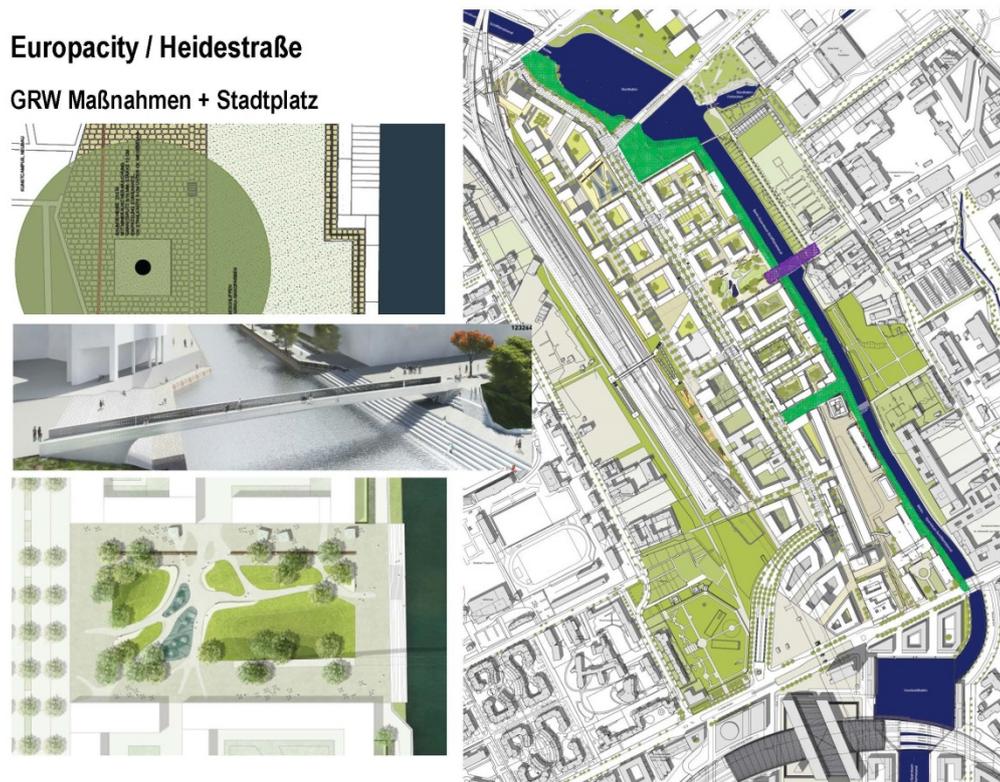
3/14	Baubeginn Erschließungsstraßen CA Immo
III/14	Baubeginn 50Hertz / Gewerbe
III/14	Baubeginn E. Basler & Partner / Gewerbe
I/15	Baubeginn Groth Gruppe (120 WE)
II/15	Baubeginn Stadthafenquartier Süd (ca. 860 WE)
I/16	Baubeginn Freifläche Kunstcampus
../16	Baubeginn Stadtquartier Nord (ca. 490 WE)

Bauvorhaben Private: westlich Heidestraße (DB will komplett verkaufen)

../16	Baubeginn Erschließungsstraßen + Wohnungsbau (ca. 1.100 WE)
-------	---



Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) führt aus, es gehe um ein relativ großes Areal mit 601 000 m² BGF, davon 39 Prozent Wohnanteil mit rund 2 800 Wohneinheiten. Es gebe Bauvorhaben und Meilensteine, die Land Berlin realisieren müsse: den Umbau der Heidestraße bis 2016, die Festsetzung der vorhabenbezogenen Pläne und der B-Pläne 1-62a und 1-62b bis zum 4. Quartal 2015, den Bau von Uferpromenade, Stadtplatz und Kanalbrücke bis 2017. Die privaten Bauvorhaben seien von der Festsetzung der B-Pläne abhängig. Sie nenne die Wohnungsbauvorhaben der CA Immo und der Groth-Gruppe, die Gewerbebauten von 50Hertz und Basler & Partner sowie die Wohneinheiten im Stadthafenquartier Süd und im Stadtquartier Nord.



In der roten Nr. 0882 D-1 gehe es primär um die GRW-geförderten Maßnahmen im öffentlichen Raum mit einer Investitionssumme von 10,351 Mio. Euro. Der Förderanteil der CA Immo liege bei 10 Prozent, der von SenWiTechForsch bei 90 Prozent. Das Förderbudget beinhalte die Uferpromenade und die Brücke zum Stadtplatz. Wichtig sei auch der Stadtplatz anstelle des Hafens, der nicht GRW-förderfähig sei. Dadurch könne die Uferpromenade durchgängig angelegt werden. Kostenschätzungen für den Stadtplatz lägen bei 4,8 Mio. Euro. Der Stadtplatz sei offenbar z. T. GRW-förderfähig und solle wie folgt finanziert werden: 1,9 Mio. Euro durch CA Immo, 1 Mio. Euro aus dem Plätzeprogramm, rund 750 000 Euro aus dem Stadtumbau West und 1,15 Mio. Euro aus GRW-Fördermitteln, für die aber noch keine vorläufige Förderzusage vorliege. Die zweite Brücke im Süden sei noch ein Spielball. Werde das Fördervolumen durch Uferpromenade, Stadtplatz und die erste Brücke ausgefüllt, müsste man auf sie verzichten. Ziel sei, die ursprünglich vorgesehenen Kosten nicht zu überschreiten. Die westliche Brückenverbindung über die Bahngleise sei nicht förderfähig und deshalb entfallen.

Europacity / Heidestraße

Bebauungsplan 1-62 b

- 8/2009** Aufstellungsbeschluss durch BA Mitte
(als 1-62, später Teilung in 1-62a/b/c)
- 6/2012** Behördenbeteiligung + öffentliche Auslegung
- 3/2013** Zuständigkeit wechselt an SenStadtUm wegen Feststellung außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung

4.6.-4.7.2014
Erneute Behördenbeteiligung

9.12.2014
Abschluss städtebaulicher Vertrag

3.2.-6.3.2015
Öffentliche Auslegung

4/2015
Parlamentsbeschluss geplant

Nutzungen: Überwiegend Wohngebiet (ca. 1.050 WE), Mischgebiet, Kerngebiet, Sondergebiet Kultur, Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung; Grünfläche

Eigentümer: Überwiegend CA Immo sowie weitere Eigentümer nach Teilflächenverkäufen



Der B-Plan 1-62b umfasse den Bereich östlich der Heidestraße, der im Wesentlichen durch CA Immo, aber auch durch andere entwickelt werde. Sie verweise auf rund 1 050 Wohneinheiten. Der Rahmenvertrag von 2011 regele Kostenbeteiligungen für Infrastrukturmaßnahmen. Seinerzeit seien das Thema „Kostengünstiger Wohnungsbau“ und ein Wohnungsbauförderprogramm nicht diskutiert worden. Dies sei auch nicht Gegenstand des Rahmenvertrags, der BGF-Vorfestlegungen enthalte. Daher könne man dies nicht nachverhandeln. Im städtebaulichen Vertrag würden 164 Kita- und 219 Grundschulplätze festgelegt.

Die vorhabenbezogenen Pläne beträfen einmal das Wohnquartier von CA Immo und Hamburg Team mit 510 Wohneinheiten, für das eine höhere BGF gemäß den Wettbewerbsplänen festgelegt werde, für 42 WE seien Belegungsbindungen über 20 Jahre sowie 7,50 Euro städtebaulich festgelegt, zum anderen den Kunstcampus mit 120 WE und Galerie. Die 510 und 120 Wohneinheiten seien bei der Festlegung der o. g. Kita- und Grundschulplätze berücksichtigt worden.

Europacity / Heidestraße

Vorhabenbezogener Plan 1-92 VE

8/2013 Aufteilungsbeschluss durch SenStadtUm

18.8.-17.9.2014
öffentliche Auslegung

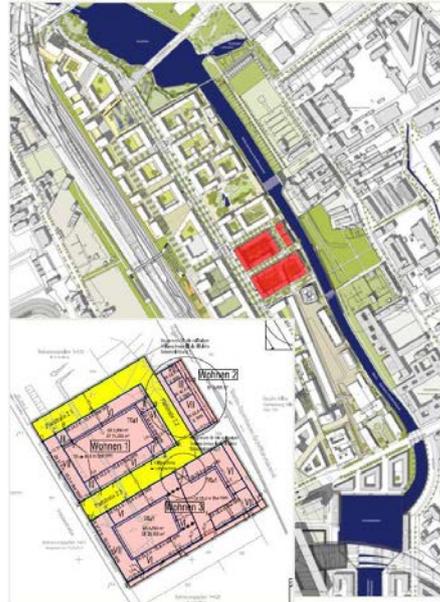
22.12.2014
Abschluss Durchführungsvertrag

4/2015
Parlamentsbeschluss geplant

Nutzungen: Wohnungsbau (ca. 510 WE), Läden, Kita

Eigentümer: CA Immo mit Hamburg Team

III/2015 Baubeginn



Europacity / Heidestraße

Vorhabenbezogener Plan 1-93 VE

10.3.-11.4.2014
öffentliche Auslegung

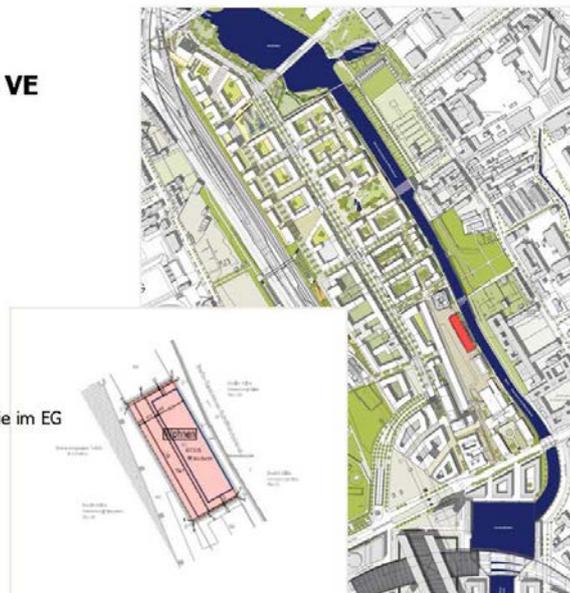
15.1.2015
Abschluss Durchführungsvertrag

4/2015
Parlamentsbeschluss geplant

Nutzungen: Wohnungsbau (ca. 120 WE), Galerie im EG

Eigentümer: Groth Gruppe

II/2015 Baubeginn



Europacity / Heidestraße

Bebauungsplan 1-62 a

8/2009

Aufstellungsbeschluss durch BA Mitte
(als 1-62, später Teilung in 1-62a/b/c)

3/2013

Zuständigkeit wechselt an SenStadtUm wegen
Feststellung außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung

11.9.-13.10.2014

Erneute Behördenbeteiligung

ca. 5/2015

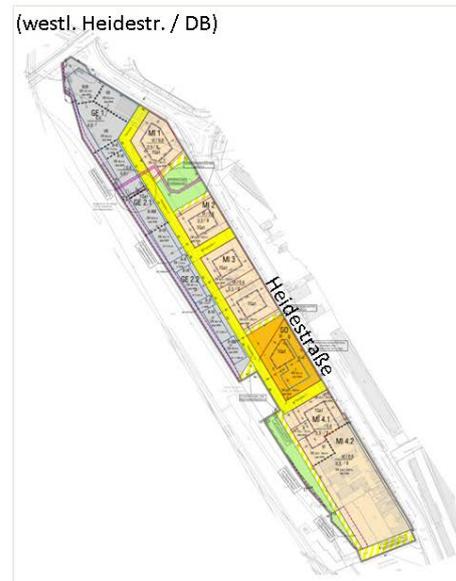
Öffentliche Auslegung (nach Unterzeichnung städt. Vertrag)

Nutzungen:

Überwiegend Mischgebiet (ca. 1.070 WE): Sondergebiet für
Einzelhandel, Gewerbe, Verkehrsflächen, Grünflächen

Eigentümer:

Überwiegend Deutsche Bahn (will komplett verkaufen)



Der B-Plan 1-62a betreffe das DB-Areal westlich der Heidestraße mit 1070 WE. Im städtebaulichen Vertrag würden 63 Kita- und 84 Grundschulplätze festgelegt, sodass man insgesamt auf 227 Kita- und 303 Grundschulplätze komme. Die DB wolle ihr Areal verkaufen. Der städtebauliche Vertrag solle durch den Käufer – voraussichtlich im April 2015 – unterzeichnet werden. Dann könne das B-Planverfahren starten.

Sie erinnere an die Regelungen des Rahmenvertrags von 2011 – inzwischen sei SenStadtUm für die B-Pläne zuständig – und die vertraglichen Regelungen mit CA Immo und DB:

Europacity / Heidestraße

Wesentliche vertragliche Regelungen des Rahmenvertrags vom 21.7.2011

- **Grundsatzklärung der Übernahme der Kosten** für den Ausbau der **Heidestraße** durch die Privaten in Höhe von bis zu 3,71 Mio. €
- **Grundsatzklärung der Übernahme des Eigenanteils** Berlins für die GRW-Maßnahme Touristische Infrastruktur (**Grün- und Freiraumsystem**) durch die Privaten in einer Höhe von bis zu 1,6 Mio. €
- **Grundsatzklärung der Grundzüge** der mit dem **Bezirksamt Mitte** auf der Grundlage der dort aufzustellenden Bebauungspläne **abzuschließenden städtebaulichen Verträge**,
 - Übernahme der Kosten für die städtebauliche Planung durch die Privaten in einer Höhe von ca. 1,9 Mio. €
 - Übernahme der Kosten für den Neubau der leitungsgebundenen Erschließung durch die Privaten in einer Höhe von ca. 4 Mio. €
 - Übernahme der Kosten für die Herstellung der inneren Erschließung der Baugebiete durch die Privaten in einer Höhe von ca. 10,2 Mio. €
 - Übernahme der Kosten für die Herstellung der inneren leitungsgebundenen Erschließung der Baugebiete durch die Privaten in einer Höhe von ca. 2,2 Mio. €
 - Übernahme der Kosten für die Herstellung der Kinderspielplätze durch die Privaten in einer Höhe von ca. 1,2 Mio. €
 - Übernahme der Kosten für die Herstellung der Ausgleichsmaßnahmen durch die Privaten in einer Höhe von ca. 0,7 Mio. €
 - Übernahme der Kosten für den Grunderwerb durch die Privaten in einer Höhe von ca. 0,1 Mio. €
 - Übernahme der Kosten der sozialen Infrastruktur in den Baugebieten durch die Privaten
- Elemente der städtebaulichen, freiräumlichen und architektonischen **Qualitätssicherung** und die **weitere Kooperation** im Entwicklungsprozess

Europacity / Heidestraße

Wesentliche vertragliche Regelungen mit der CA Immo und der DB

- Verpflichtung zur Durchführung von Ordnungsmaßnahmen, Übernahme von Kosten für Planungen und Gutachten
- Unentgeltliche Übertragung zukünftig öffentlicher Flächen an Berlin
- Regelungen zur Baufeldfreimachung, zum Umgang mit Bodenbelastungen, Kampfmitteln und Mutterboden
- Finanzierung von Kunstcampus , Grünzug West und Nordhafenplatz sowie Spielplätzen (insg. ca. 2,2 Mio. €)
- Maßnahmen zum Naturschutz (ca. 55 Tsd. €)
- Verpflichtung zur Durchführung von Qualitätssicherungsverfahren, zur Nutzung und Höhe der EG entlang der Heidestraße und am Stadtplatz
- Verpflichtungen zur Herstellung von Kindergartenplätzen (insg. 227 Plätze)
- Verpflichtung zur Finanzierung der Grundschulplätze (insg. 303 Plätze, Sicherheitsleistung 11,21 Mio. €)
- Bürgschaften zur Zahlungsabsicherung
- Rechtsnachfolgeregelung

Katrin Schmidberger (GRÜNE) weist darauf hin, dass ihre Fraktion eine Stellungnahme des Ausschusses an den Hauptausschuss vorbereitet habe (vgl. Beschlussprotokoll). Der Senat habe das Projekt an sich gezogen, aber – wie es sich in der roten Nummer darstelle – in den Sand gesetzt. Es gehe davon kein positives Signal für Investoren und Bezirke aus. Nachverhandlungen seien erforderlich. Solche Quartiere müssten sozial durchmischte sein, ökologisch und nachhaltig gebaut werden, eine Eigentümervielfalt und gute ÖPNV-Anbindung haben. Inwieweit sei bei den von der CA Immo übernommenen Kosten der Spielraum zwischen Eingangs- und Zielwert auf der Grundlage des Baulandwerts ausgeschöpft worden? Wie stelle sich die kooperative Baulandentwicklung in diesem Fall dar? Sie bitte um eine Beispielrechnung. Die Bereitstellung der sozialen Infrastruktur solle nachverhandelt werden, da mehr Kita- und Grundschulplätze benötigt würden. Werde die Differenz von der DB übernommen? Warum sei der Anteil bezahlbaren Wohnraums nach Einsetzen der Förderung nicht nachverhandelt worden? 42 von 2 820 geplanten Wohnungen seien lächerlich. Die Leitlinien des Senats sähen Zielmarken von 10 bis 33 Prozent mit Mietpreis- und Belegungsbindungen vor. Konkrete Verpflichtungen entstünden nicht durch den Rahmenvertrag, sondern erst durch die städtebaulichen Verträge. Weshalb sei der Spielraum angesichts der Bodenwertsteigerung nicht genutzt worden? Warum seien die Ergebnisse der Nachhaltigkeitsworkshops nicht in die städtebaulichen Verträge eingeflossen? Welche Vorgaben werde der noch nicht festgesetzte B-Plan enthalten? Die Frage der Grün-, Freiraum- und Quartiersgestaltung sei bisher nicht in den städtebaulichen Verträgen verankert. Die ÖPNV-Anbindung sei schlecht. Warum seien in den Verhandlungen mit der DB keine Verbesserungen erreicht worden? Was sei hinsichtlich der baukulturellen Qualität geplant? Was seien Qualitätssicherungsverfahren? Ihre Fraktion plädiere für eine vielfältige Nutzungsmischung, eine alternative Finanzierung der westlichen Fußgängerbrücke und den Bau der zweiten Fußgänger- und Radfahrerbrücke über den Kanal.

Iris Spranger (SPD) betont, dass der Rahmenvertrag aus der letzten Wahlperiode stamme. Unter jetzigen Verhältnissen hätte man mindestens 30 Prozent Belegungsbindungen gefordert. 42 Wohnungen seien angesichts der Gesamtzahl wenig. Gebe es noch Möglichkeiten einzuhaken? – Sie bitte um Ausführungen zur Wertabschöpfung.

Wolfram Prieß (PIRATEN) unterstreicht, dass die westliche Brücke über die Bahngleise zur Verknüpfung der Quartiere sehr nötig wäre. Gebe es Spielräume für Nachverhandlungen, zumal die Investoren mindestens 10 Prozent zugesagt hätten, oder eine Finanzierung aus Landesmitteln? Bis auf Punkt 1 könne seine Fraktion die Stellungnahme der Grünen mittragen.

Katrin Lompscher (LINKE) zeigt sich skeptisch, dass noch viele Änderungen und Verbesserungen erreicht werden könnten, weil die Entwicklung weit fortgeschritten sei. Welchen Spielraum gebe es, Dinge, die im Rahmenvertrag nicht ausreichend geregelt seien, noch in den projektbezogenen Verträgen unterzubringen? Dabei gehe es um die Mitfinanzierung sozialer Infrastruktur und die Sicherung eines bestimmten sozialen Wohnungsanteils. Ihre Fraktion unterstütze die Stellungnahme der Grünen, wobei allerdings nicht nur wünschenswert, sondern sicherzustellen wäre, dass ein Anteil der mietpreisgebundenen Wohnungen an eine landeseigene Wohnungsbaugesellschaft übertragen werde. Inwieweit seien öffentliche und genossenschaftliche Wohnungsunternehmen in den Entwicklungsprozess einbezogen worden? Weshalb seien öffentliche oder genossenschaftliche Bauträger nicht an den Wohnungsbauvorhaben beteiligt? Wie werde die Erstellung der notwendigen sozialen Infrastruktur anderweitig gesichert, wenn sie nicht durch die Mitfinanzierung der privaten Investoren erfolge?

Matthias Brauner (CDU) macht geltend, dass die Regelungen in der letzten Wahlperiode verabredet worden seien. Insofern sei es jetzt müßig, dort nachzusteuern. Der Bauträger stecke ca. 18 Mio. Euro in die öffentliche Infrastruktur, was ungefähr 7 Prozent entspreche und eine realistische Abschöpfung sein könnte. 10 Mio. Euro für die komplette Erschließung müsste sonst die öffentliche Hand bezahlen. Das Land habe ein massives Interesse an der Entwicklung dieses Areals, das eine Lücke schließe. Er bitte, die Baukostenkalkulation nach heutigen Maßstäben zu berechnen und diese neue Berechnung nachzureichen, damit das Verhandlungsergebnis hinsichtlich des dem Bericht zugrunde liegenden städtebaulichen Vertrages besser beurteilt werden könne. Angesichts der getroffenen Investitionsentscheidungen und vertraglichen Verpflichtungen werde man nur wenig ändern können. Nach heutigen Regeln läge der Schwerpunkt sicherlich auf einem höheren Anteil sozial geförderter Wohnungen, allerdings sei der Wohnungsbaufonds auf 1 000 jährlich begrenzt. Sein Anspruch sei, in den nächsten Haushaltsberatungen mehr zu erreichen. Er plädiere dafür, die rote Nummer zur Kenntnis zu nehmen, da das Ergebnis mit dieser Abschöpfungsquote nicht schlecht sei.

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) knüpft an, dass der Senat nachrechnen solle, ob die Abschöpfung realistisch sei. Angesichts des Bauvolumens vermisse er Aussagen zur ÖPNV-Erschließung des Quartiers. Nach dem Rahmenvertrag habe der Bau des S-Bahnhofs Perleberger Brücke geprüft werden sollen, der verkehrlich sinnvoll sei. Er tauche nun nicht mehr auf und sollte im städtebaulichen Vertrag wieder aufgegriffen werden, bei dem die DB ohnehin mit am Tisch sitze. Zur westlichen Fußgängerbrücke könnten im Rahmen des städtebaulichen Vertrags ebenfalls Überlegungen angestellt werden. Spätere Nachrüstungen kämen teurer.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) verweist darauf, dass die Angemessenheitsgrenze 2011 die Maßgabe für den Rahmenvertrag gewesen sei. Nach dem Prinzip der Angemessenheit werde in der Zwischenzeit neben Infrastrukturbeteiligungen möglichst auch kostengünstiger Wohnungsbau bis zu 30 Prozent vorangetrieben. Am Schluss müsse aber die Gesamtsumme angemessen sein. CA Immo und DB finanzierten inkl. Kita- und Grundschulplätzen rund 30 Mio. Euro. Bei einem Baufeld habe man nachverhandeln können, weil mehr Wohneinheiten als im Rahmenvertrag vorgesehen errichtet werden sollten. Dort habe man Belegungsbindungen statt Infrastrukturbeteiligungen gefordert. Solange sich die Grundlagen nicht änderten, könne man nicht nachverhandeln. Die Frage, ob schlecht verhandelt worden sei, verneine sie. Wegen vergaberechtlicher Hürden sei die Abgabe von Teilen im Bereich der CA Immo an Wohnungsbaugesellschaften trotz entsprechender Absicht auf beiden Seiten leider nicht umsetzbar gewesen. Die Bauten, die erstellt oder geplant würden, seien DGNB-zertifiziert und hielten höchste Nachhaltigkeitskriterien ein. Die Nutzung der Fernwärme sei im Sinne von Aufwand und Nutzen das Vernünftigste, zumal sie dort vorhanden sei. Alternative Energieversorgungen seien geprüft worden, aber nicht konkurrenzfähig gewesen. Qualitätssicherung erfolge durch Wettbewerbsverfahren; ein Bau sei nur im Baukollegium besprochen worden. Die Brücke über die Bahn kostete mehr als 6 Mio. Euro. Die Verträge seien ausverhandelt. Die Finanzierung aus dem Haushalt sei im Moment keine Alternative. Der Bahnhof Perleberger Brücke kostete grob geschätzt 30 Mio. Euro und sei erst mal nicht bestellt worden. Mit der Konkretisierung der Europacity werde eine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt. Danach könne man darüber entscheiden.

Katrin Schmidberger (GRÜNE) schließt sich der Bitte des Abg. Brauner an. Sie bitte den Senat darüber hinaus um Übermittlung des städtebaulichen Vertrags mit der CA Immo und schlage vor, den TOP zu vertagen, damit die Unterlagen vor Abgabe einer Stellungnahme an

den Hauptausschuss ausgewertet werden könnten. Sie frage, welche vergaberechtlichen Gründe der Vergabe an landeseigene Wohnungsbaugesellschaften entgegengestanden hätten und welcher Standard der energetischen Ausstattung zugrunde liege.

Iris Spranger (SPD) erkundigt sich danach, wie schnell SenStadtUm die Unterlagen zur Verfügung stellen könne.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) teilt mit, der städtebauliche Vertrag für die östliche Seite sei unterschrieben und Grundlage für den B-Plan. Die aufgezeigte Zeitschiene sei zwingend, damit die Bauvorhaben entsprechend umgesetzt werden könnten. Die privaten Investoren verließen sich darauf, dass das B-Planverfahren nach Unterzeichnung des städtebaulichen Vertrags weitergeführt werde. Die WBM sei interessiert gewesen, eine Direktvergabe aber nicht infrage gekommen, weil dies alle anderen ausgeschlossen hätte.

Daniel Buchholz (SPD) fragt, ob der Anteil sozial geförderten Wohnungsbaus noch erhöht werden könne. Nur dann wäre eine Vertagung sinnvoll.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) antwortet, der städtebauliche Vertrag sei unterschrieben und notariell beglaubigt. Wenn man dies zurückholen wolle, müsse der Vertrag aufgelöst und in allen Punkten – auch Infrastruktur – neu verhandelt werden, weil es sich um ein Gesamtkonzept unter dem Aspekt der Angemessenheit handele.

Katrin Schmidberger (GRÜNE) erwidert, dass der städtebauliche Vertrag mit der DB noch nicht fertig sei, sodass das Projekt insgesamt noch nicht gelaufen sei. Sie erwarte eine genaue Berechnung, damit nachvollziehbar werde, ob die Angemessenheitsgrenze erreicht sei.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) betont, dass es sich um ein Gesamtpaket handele. Man könne die DB im Nachhinein nicht anders behandeln als die CA Immo. Ausgangslage sei der Rahmenvertrag.

Matthias Brauner (CDU) unterstreicht das Interesse des Landes an der Umsetzung des Vorhabens. Die Vertragsauflösung wäre mit erheblichen Risiken für das Gesamtprojekt verbunden. Daher solle der Ausschuss die Vorlage zur Kenntnis nehmen und Gleiches dem Hauptausschuss empfehlen. Der Grünen-Entwurf sei unpassend und gebe die Komplexität wieder.

Katrin Schmidberger (GRÜNE) wünscht Vorlage der Berechnung und des städtebaulichen Vertrags. Im Grünen-Entwurf solle der erste Punkt – Bereitstellung der erforderlichen sozialen Infrastruktur – nach der heutigen Information gestrichen werden. Den Vorschlag der Abg. Lompscher zur Sicherstellung der Übertragung eines Anteils der mietpreisgebundenen Wohnungen an eine landeseigene Wohnungsbaugesellschaft greife sie auf. Sie plädiere dafür, gegenüber dem Hauptausschuss eine inhaltliche Stellungnahme abzugeben.

Der **Ausschuss** beschließt jeweils mehrheitlich, den Grünen-Entwurf abzulehnen, den Zwischenbericht rote Nr. 0882 D-1 zur Kenntnis zu nehmen und dem Hauptausschuss ebenfalls die Kenntnisnahme zu empfehlen (siehe im Einzelnen das Beschlussprotokoll).

Punkt 5 der Tagesordnung

- a) Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 17/0683 [0097](#)
BauVerk
28. Bericht über die Vorbereitung und Durchführung der Stadterneuerung
(auf Antrag der Fraktion der SPD)
- b) Vorlage – zur Kenntnisnahme –
Drucksache 17/1872 [0210](#)
BauVerk
29. Bericht über die Vorbereitung und Durchführung der Stadterneuerung
(auf Antrag der Fraktion der CDU)

Vertagt.

Punkt 6 der Tagesordnung

- Besprechung gemäß § 21 Abs. 3 GO Abghs [0176](#)
BauVerk
Auswirkungen der Planungen am Alexanderplatz auf die bestehenden und geplanten U-Bahntunnel
(auf Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen)

Stefan Gelbhaar (GRÜNE) fragt nach dem Stand der Verhandlungen zwischen Hines, BVG und Senat zur Bauabsicherung.

Staatssekretärin Regula Lüscher (SenStadtUm) führt aus, die Verhandlungen über die Sicherungsleistungen zwischen BVG und Hines liefen noch. Über die technischen Lösungen sei man sich einig. Das B-Planverfahren werde erst fortgesetzt, wenn die Verhandlungen abgeschlossen seien.

Der **Ausschuss** vertagt den Besprechungspunkt.

Punkt 7 der Tagesordnung

Verschiedenes

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.