

## **Inhaltsprotokoll**

## Öffentliche Sitzung

### **Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr**

76. Sitzung  
4. Mai 2016

Beginn: 14.04 Uhr  
Schluss: 16.56 Uhr  
Vorsitz: Andreas Otto (GRÜNE)

#### Vor Eintritt in die Tagesordnung

Geschäftliches – siehe Beschlussprotokoll.

#### Punkt 1 der Tagesordnung

##### **Aktuelle Viertelstunde**

**Katrin Lompscher** (LINKE) fragt, nachdem der RdB Bedenken zur Vorlage „B-Plan-Fabrik“ hinsichtlich des Eingriffs in die Personalhoheit der Bezirke durch Abordnungen aus den Senatsverwaltungen, der Ungleichbehandlung bei der Besoldung für gleiche Tätigkeiten und den daraus resultierenden Wettbewerbsvorteilen für die Senatsverwaltungen bei Einstellungen durch höhere Besoldung vorgetragenen habe, inwieweit die Stellenbewertung von der bisherigen Praxis in den Bezirken und den Senatsverwaltungen abweiche, worauf sich beide Seiten verständigt hätten, um zu verhindern, dass in den Bezirken personelle Lücken gerissen würden, und wie der Stand der Ausschreibung sei.

**Senator Andreas Geisel** (SenStadtUm) antwortet, die Stellenbewertungen wichen nicht von der bisherigen Praxis ab und seien gemeinsam mit den Bezirken erarbeitet worden. Wohnungsbau- und Infrastrukturkoordinatoren würden nach E 13 bewertet, B-Planer/-innen nach E 13 und E 11. Die Bezirke hätten im RdB letztlich zugestimmt, weil die Stellen auf fünf Jahre befristet seien und insofern das Interesse unbefristet Beschäftigter nicht groß sein werde. Die 50 Stellen seien nicht im Haushaltsplan 2016/17 enthalten, sondern würden aus nicht verbrauchten Personalmitteln seines Hauses generiert. Die deutschlandweite Ausschreibung sei bereits abgeschlossen. 400 Bewerbungen lägen vor. Im Moment liefen die Bewerbergespräche. Kannibalisierungseffekte könne man nicht völlig ausschließen, es seien aber nicht Größenordnungen zu erwarten, die zu einem gravierenden Leistungsverlust der Bezirke führten.

**Katrin Lompscher (LINKE)** fragt nach, wie viele der 50 Beschäftigten künftig in den Bezirken arbeiten sollten und in welcher Weise dies umgesetzt werde.

**Senator Andreas Geisel (SenStadtUm)** schildert, 30 Mitarbeiter sollten bei SenStadtUm in der Wohnungsbauabteilung, der für B-Pläne und die entsprechende Rechtsprüfung zuständigen Abteilung und in der Verkehrsabteilung zur Verstärkung der Verkehrsplaner eingesetzt werden. Fünf Mitarbeiter würden für Koordinierungsaufgaben eingesetzt und 15 in die Bezirke abgeordnet, da es sich um Personalmittel der Senatsverwaltung handele. Es sei vereinbart, dass sich die Bezirke mit Wohnungsbauvorhaben bewürben und dann entschieden werde, wo das größte Potenzial und die größte Dringlichkeit bestünden. Nach Bearbeitung der ersten B-Pläne könne auch eine personelle Änderung zwischen den Bezirken vorgenommen werden.

**Ellen Haußdörfer (SPD)** spricht an, dass die S 3 – wenn überhaupt – aktuell nur im Pendelverkehr und bis zum S-Bahnhof Wuhlheide fahre, weil offenbar ein Stellwerk ausgefallen sei. Angesichts mangelnder Information gebe es viel Unmut bei den Fahrgästen. Sie interessiere, wie es zu dem Stellwerksausfall gekommen sei und wie lange diese Situation anhalten werde.

**Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm)** berichtet, ein bei Bauarbeiten in Karlshorst beschädigtes Kabel habe zu einem teilweisen Stellwerksausfall in Rummelsburg geführt. Da die Schadensstelle noch gesucht werde, könne er zur Dauer nichts sagen. Es sei ein Pendelverkehr eingerichtet worden, der offenbar noch nicht stabil funktioniere. Zur Entlastung halte der RE 1 in Karlshorst. Die S-Bahn habe zugesagt, das Informationskonzept zu überprüfen.

**Ellen Haußdörfer (SPD)** fragt, ob sich der Senat dafür einsetzen werde, dass Personal auf dem S-Bahnhof Wuhlheide über Pendelverkehr und Umfahrungsmöglichkeiten informiere.

**Staatssekretär Christian Gaebler (SenStadtUm)** erklärt, dass dies schon angeregt worden sei.

**Stefan Gelbhaar (GRÜNE)** erkundigt sich, ob die vonseiten der CDU öffentlich ins Gespräch gebrachte Verlängerung der U 8 ins Märkische Viertel durch Planungsvorläufe, Senatsvorlagen o. Ä. untersetzt sei.

**Senator Andreas Geisel (SenStadtUm)** verneint die Existenz einer solchen Vorlage. BVG und Senat hätten den Wunsch, den ÖPNV in Berlin auszubauen. Die Fahrzeugbeschaffung bis 2033 beinhalte eine Kapazitätserweiterung. Zunächst müssten allerdings die bestellten Maßnahmen aus dem StEP Verkehr finanziert werden. Über die Verlängerung von U-Bahnlinien – z. B. U 7 bis zum BER, U 3 bis zum Mexikoplatz, U 8 bis zum Märkischen Viertel – werde in den Bezirken immer wieder debattiert. Man könne nicht alles gleichzeitig finanzieren, jedoch existierten teilweise, z. B. bei der U 8, schon Tunnelbauten, die in vergangenen Jahrzehnten auf Vorrat gebaut worden seien. Bei Verlängerung dieses Tunnels um 400, 500 m könnte die U 8 ins Märkische Viertel hineingeführt werden, was nach BVG-Schätzungen 80 bis 90 Mio. Euro kostete. Die BVG prüfe zurzeit die Machbarkeit, bevor Planungen aufgestellt werden könnten. Er weise darauf hin, dass es sich um eine zusätzliche Maßnahme handele, die nicht zulasten von Projekten aus dem StEP gehen dürfe. Die U-Bahnanbindung des Märkischen Viertels könnte einen Nutzen bringen, machte aber die parallel bestehenden Busverbindungen nicht verzichtbar. Seine Priorität sei die Anbindung neuer Wohngebiete. Baubeginn könnte 2020/21 sein, sofern man sich dazu entschlösse und die Finanzierung gesichert wäre.

**Stefan Gelbhaar** (GRÜNE) konstatiert, dass die Maßnahme, die der RBm ebenfalls für sinnvoll halte, lediglich ein Wunsch sei und nicht in der I-Planung und im StEP Verkehr stehe, sodass es sich offenbar um Wahlkampfaktivitäten handle. Sei auch eine Straßenbahnanbindung, die vielleicht kostengünstiger wäre, bedacht worden, und gebe es dazu Vorlagen?

**Senator Andreas Geisel** (SenStadtUm) wendet ein, dass die Verlängerung der U 8 als langfristige Maßnahme im StEP Verkehr enthalten sei. Der RBm habe eine Machbarkeitsuntersuchung gefordert. Entscheidend sei die Frage der Finanzierbarkeit. Die Erweiterung des Straßenbahnnetzes in den Westen der Stadt, über die man ebenfalls nachdenke, sei eine langfristige Aufgabe, da man auch neue Betriebshöfe einrichten müsse. Er konzentriere sich zunächst auf die aktuellen Straßenbahnplanungen, die zeitgerecht umgesetzt werden sollten.

**Wolfram Prieß** (PIRATEN) greift auf, dass das Lollapalooza-Festival im September im Treptower Park stattfinden solle und dazu die Puschkinallee gesperrt werden müsse. Da es sich um eine wichtige Verkehrsachse handle, frage er nach dem Verkehrskonzept für die Dauer des Festivals inkl. Auf- und Abbauarbeiten.

**Staatssekretär Christian Gaebler** (SenStadtUm) verweist auf eine Verständigung zwischen Bezirk und Veranstalter. Aus Sicht seines Hauses sei es möglich, auf den betreffenden Teil der Puschkinallee zu verzichten. Der Veranstalter müsse für die Dauer der Inanspruchnahme ein verkehrliches Konzept mit Umleitungserfordernissen u. Ä. mit abstimmen.

**Wolfram Prieß** (PIRATEN) erkundigt sich nach konkreten Lösungen.

**Staatssekretär Christian Gaebler** (SenStadtUm) äußert, es gebe noch kein fertiges Konzept, sondern mehrere Varianten, die zu untersetzen seien, z. B. Zweirichtungsverkehr auf der Straße Am Treptower Park. Die Bevölkerung werde rechtzeitig vor der Veranstaltung informiert.

**Katrin Vogel** (CDU) fragt, wie der Senat das aktuelle Bauvorhaben der DEGEWO am Standort Schönefelder Chaussee/Wegedornstraße in Altglienicke bewerte, wo laut Presseberichten 100 Prozent der Wohnungen als Sozialwohnungen gebaut werden sollten, und ob sich der Senat damit von der Berliner Mischung verabschiede.

**Senator Andreas Geisel** (SenStadtUm) verneint Letzteres. Es handle sich um ein Einbringungsgrundstück, auf dem die DEGEWO 178 Wohnungen errichten wolle, was grundsätzlich zu begrüßen sei. Bislang habe die DEGEWO noch keinen Antrag auf Förderung gestellt. Unterschiedliche Informationen gingen dahin, dass 8 oder 178 Wohnungen gebunden sein sollten, was nicht zulässig wäre, da der Anteil bei kommunalen Wohnungsbaugesellschaften zwischen 30 und 50 Prozent liegen solle. SenStadtUm wirke entsprechend auf die DEGEWO ein.

**Katrin Vogel** (CDU) erwartet, dass SenStadtUm die Berliner Mischung bei allen Neubauvorhaben der Wohnungsbaugesellschaften sicherstelle.

**Senator Andreas Geisel** (SenStadtUm) bestätigt dies, denn die Berliner Mischung mache die Attraktivität der Wohngebiete aus.

Die Aktuelle Viertelstunde ist beendet.

## Punkt 2 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen  
Drucksache 17/2224  
**Barrierefreies Taxi in Berlin etablieren**

[0253](#)  
BauVerk(f)  
GesSoz\*

**Stefan Gelbhaar** (GRÜNE) erklärt, seine Fraktion wolle die breite Einführung barrierefreier Taxen forcieren und orientiere sich an einem Projekt des SoVD. Der Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen verschiebe das Ziel der Einführung, das Konsens sei, ins Ungewisse. Dass sich der Senat mit dem Thema auseinandersetzen solle, sei zu wenig. Der Ursprungsantrag gehe weiter. Was habe die Koalitionsfraktionen bewogen, ihn derart zurückzuschneiden?

**Oliver Friederici** (CDU) verweist auf die Beschlussempfehlung des Ausschusses GesSoz. Der Änderungsantrag solle mehr Offenheit erreichen, nachdem die Grünen aus Oppositionsicht Maximalforderungen erhoben hätten. Er hoffe auf eine konsensuale Beschlussfassung.

**Staatssekretär Christian Gaebler** (SenStadtUm) schildert, die Möglichkeiten der Aufsichtsbehörde über die Taxis seien begrenzt. Die Einführung sei eher von SenGesSoz und dem Landesbehindertenbeauftragten zu forcieren, wobei Nutzung, Verfügbarkeit, Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit für die Taxiunternehmen abzuwägen seien. Die Frage sei eng mit dem Sonderfahrdienst zu verzahnen. Man wolle möglichst vielen Behinderten die ÖPNV-Nutzung ermöglichen. Die Verfügbarkeit barrierefreier Taxen sei eine Ergänzung und solle die Nutzbarkeit für Behinderte erweitern. Ursprungsantrag wie Änderungsantrag zielten auf die Unterstützung einer nachhaltigen Einführung barrierefreier Taxen als Auftrag an den Senat.

**Ole Kreins** (SPD) hebt hervor, das Inklusionstaxi sei ein wichtiges und zielgerichtetes Instrument, um die Mobilitätschancen Behinderter zu erhöhen, wobei der Weg zum Taxi auch ein Thema sei. Dort sei die Intensität des Begleitdienstes stärker. Behinderte hätten verschiedene Einschränkungen. Insofern seien damit auch andere Herausforderungen verbunden. Barrierefreiheit sei nicht nur eine öffentliche Aufgabe, sondern auch eine der Taxiunternehmen, für die diese Zielgruppe eine Marktnische sei. Lediglich Handaufhalten sei zu einfach.

**Wolfram Prieß** (PIRATEN) konstatiert, dass der Änderungsantrag wenig Konkretes enthalte, sodass der Ursprungsantrag für das Konzept erhalten müsse, wobei dieser offen genug formuliert sei und sich auf nichts festlege. Seine Fraktion unterstütze den Antrag der Grünen.

**Stefan Gelbhaar** (GRÜNE) unterstreicht, dass es sich um eine gesellschaftliche Aufgabe handle. Taxen hätten eine Beförderungspflicht für alle. Barrierefreie Taxen entlasteten den Sonderfahrdienst, der bei multiplen Behinderungen eine spezifische Aufgabe habe und behalten werde. Zu prüfen wäre auch ein Zuschlag für zusätzliche Serviceleistungen der Taxifahrer. Der Ursprungsantrag sei lediglich untersetzt, erhebe aber keine Maximalforderungen. Seine Fraktion werde den Änderungsantrag, der zu rudimentär sei, ablehnen, dem so geänderten Antrag dann aber zustimmen, weil er in die richtige Richtung gehe.

Der **Ausschuss** beschließt, dem Plenum die Annahme des Antrags Drs 17/2224 in der Fassung des SPD-CDU-Änderungsantrags mit folgender Ergänzung zu empfehlen: „Dem Abgeordnetenhaus ist bis zum 31. August 2016 zu berichten.“

### Punkt 3 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –  
Drucksache 17/2853

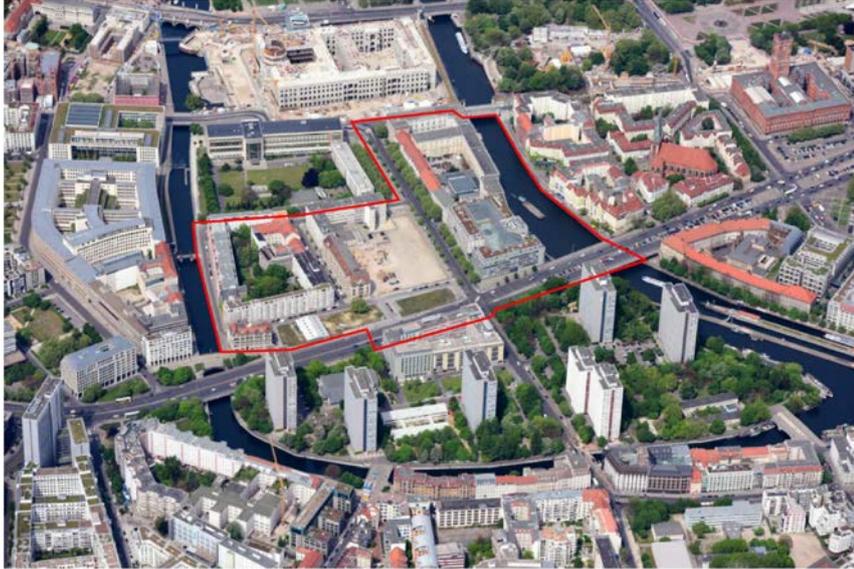
**Entwurf des Bebauungsplans I-218 für das Gelände zwischen Schloßplatz, Rathausbrücke, Spree, Mühlendammbrücke, Gertraudenstraße, Spreekanal, Sperlingsgasse, Neumannsgasse und Breite Straße sowie für die Spree zwischen Rathausbrücke und Mühlendammbrücke, die Mühlendammbrücke, eine Teilfläche der Breiten Straße, die Neumannsgasse und die Sperlingsgasse sowie für jeweils einen Abschnitt des Mühlendamms und der Gertraudenstraße im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte**

[0319](#)  
BauVerk  
Haupt

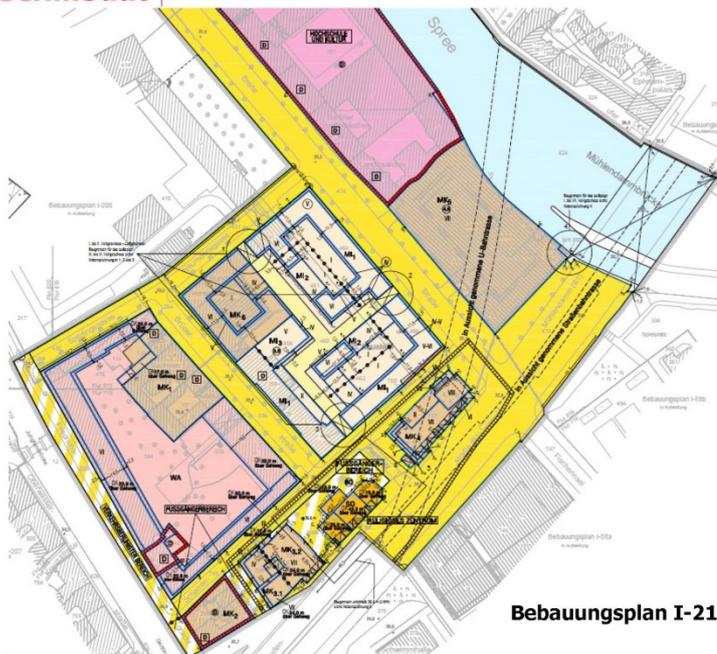
**Senator Andreas Geisel** (SenStadtUm) legt dar, das Abghs habe dem B-Plan im Juni 2011 zugestimmt. Er sei jedoch zur Ermöglichung der Errichtung des House of One anstelle der früheren Petrikirche nicht festgesetzt worden. Nun gebe es eine planerische Festlegung zur Ermöglichung, die aber dem Abghs-Beschluss zur Errichtung nicht vorgreife. Sollte sich das Abghs dagegen entscheiden, würde diese Festsetzung nicht vollzogen. Der aktuelle Entwurf des Archäologischen Zentrums werde ebenso berücksichtigt wie eine blockinterne Durchwegung als private Verkehrsfläche. Zudem seien Festsetzungen zum Lärmschutz und Schutz vor Luftschadstoffen aufgenommen worden. Ansonsten gehe es um eine Annäherung an den historischen Stadtgrundriss und die Ermöglichung von Wohnungsbau im Stadtzentrum.

**Manfred Kühne** (SenStadtUm) ergänzt, der Umbau der Breiten Straße sei im Zuge der Hauptstadtentwicklungsmaßnahme erfolgt. Der B-Plan betreffe z. T. Bestandsgebäude neben dem ehem. Marstall. Im Kern gehe es um die Neugestaltung von Flächen, die man durch Abriss des DDR-Bauministeriums und Straßenrückbau gewinne, und die Gestaltung der ehem. Parkplätze am Petriplatz. Es solle ein verdichtetes und gemischt genutztes Quartier unter Annäherung an den historischen Stadtgrundriss und Aufnahme archäologischer Funde entwickelt werden. Höhepunkt solle das Archäologische Besucherzentrum sein, dessen Planung abgeschlossen sei; die Finanzierung werde dem Abghs zeitnah vorgestellt. Die Fundamente der mittelalterlichen Lateinschule sollten künftig im Untergeschoss gezeigt, darüber die Archäologen des Museums für Vor- und Frühgeschichte angesiedelt werden. Das interreligiöse Zentrum solle durch Spenden und Fördermittel des Bundes realisiert werden. Bei Ausgrabungen habe man mehrere Kirchengrundrisse gefunden. Das interreligiöse Zentrum solle auf dem Kirchengrundriss aus dem 19. Jahrhundert entstehen. Die Ausgrabungen würden begehbar, zwischen beiden Neubauten ebenfalls archäologische Funde sichtbar sein. Auf der Grundfläche des ehem. Cöllnischen Rathauses werde ein Hotel errichtet, das abstrahiert die Formen des früheren Gebäudes nachzeichne und im Foyer mittelalterliche Kellerfundamente zeige. Der nördliche Teil des DDR-Bauministeriums werde noch vom BND genutzt. Die Straßenrückbauflächen sollten zeitnah vermarktet und die Abrissflächen der BImA in ein gemeinsames Verfahren eingebunden werden. Bisher gebe es keine positive Resonanz der BImA. SenStadtUm werde ein Konzept zur Grundstücksvergabe vorlegen. Die Bebauung solle kleinteilig und maßstäblich verträglich sein und an drei Stellen archäologische Funde berücksichtigen. In künftige Bebauung integriert werde auch der Keller des ehem. Ermeler-Hauses.

### Bebauungsplanverfahren I-218 Breite Straße/Petriplatz



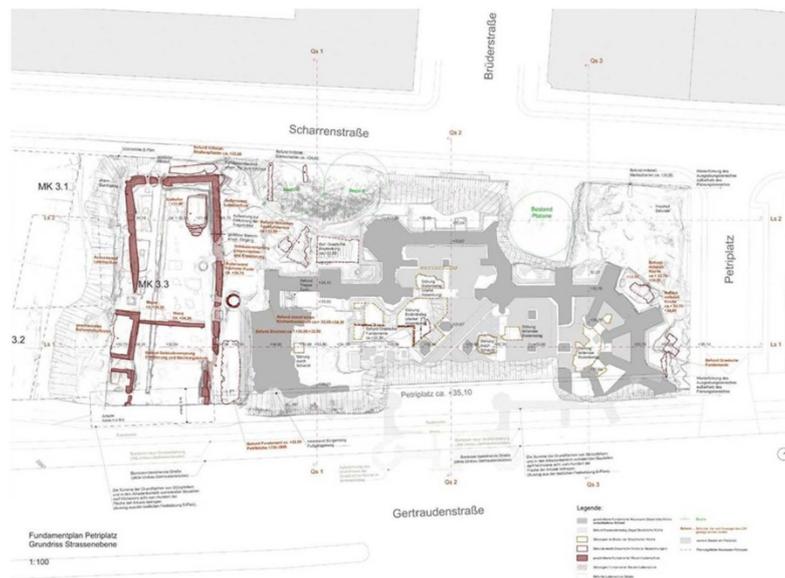
Luftbild 2015 – Bebauungsplangebiet rot umrandet



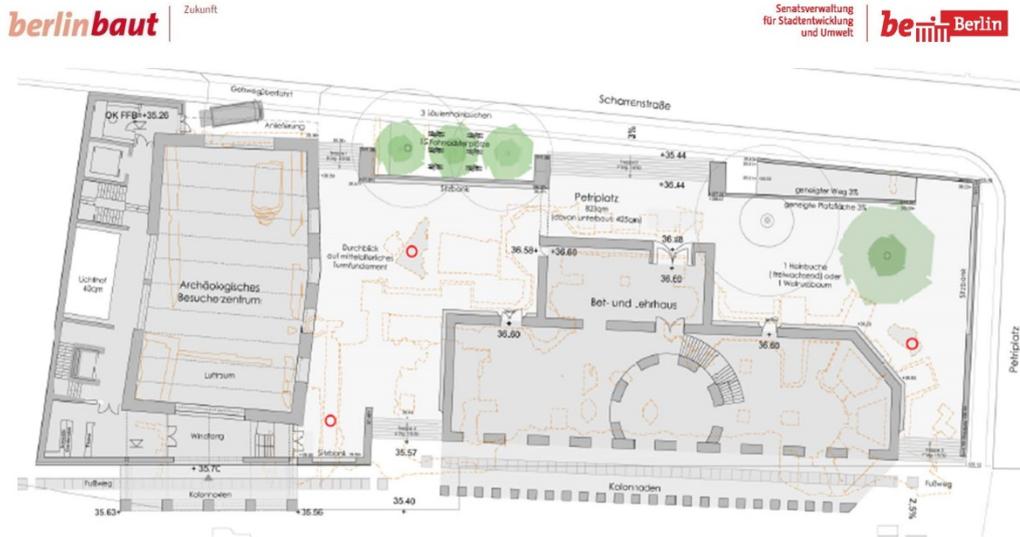
### Bebauungsplan I-218 Breite Straße/Petriplatz

### Ziele/ Wesentliche Inhalte des Bebauungsplanes I-218

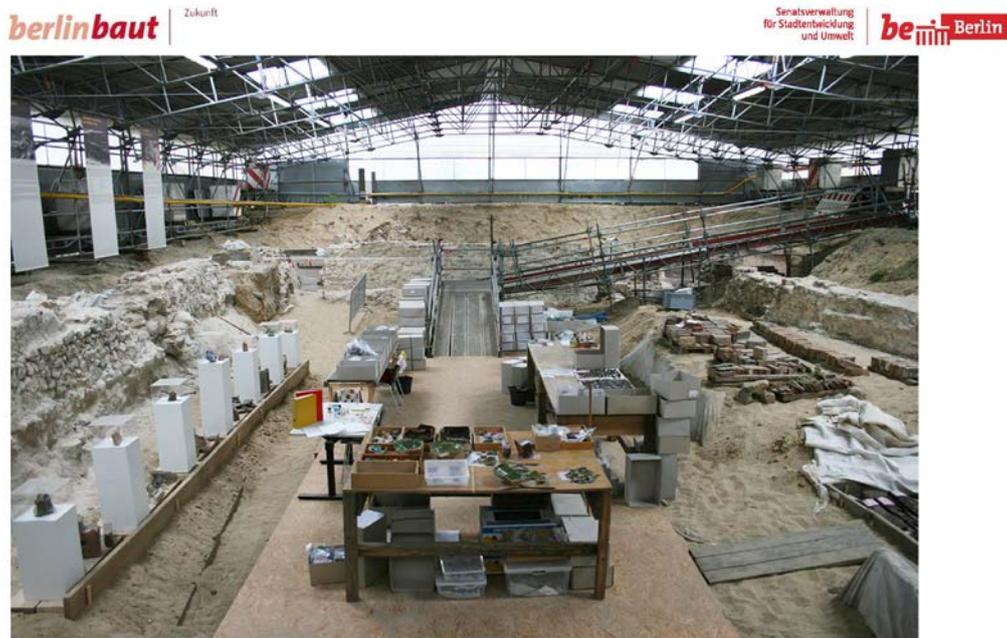
- Entwicklung eines verdichteten, gemischt genutzten innerstädtischen Quartiers
- Nutzung der Flächenpotentiale und der Lagegünst als Standort für Wohnungen, Arbeitsplätze und kulturelle Einrichtungen
- Stärkung der Innenstadt als Wohnort durch Sicherung der vorhandenen Wohnbebauung und Festsetzung eines Mischgebietes mit signifikanten Wohnanteil
- Einbindung der noch vorhandenen historischen Gebäude und der Bodendenkmale im Umfeld der früheren Petrikirche in eine maßstäblich angepasste städtische Umgebung
- Die Sicherung von Flächen für ein „Archäologisches Besucherzentrum im Bereich der früheren Lateinschule
- Festsetzung eines Sondergebietes „Religiöses Zentrum“ (Errichtung eines Kultur- und Religionshauses“) am Standort und im Grundriss der früheren Petrikirche
- Sicherung einer Durchwegung im Block Breite Straße (private Verkehrsfläche)
- Entwicklung der Gertraudenstraße und der Breiten Straße - unter Berücksichtigung der verkehrlichen Anforderungen - zu in das Stadtgefüge integrierten Stadtstraßen, mit einer innenstadtypischen Randbebauung, die sich an historischen Blockstrukturen und Gebäudehöhen orientiert und verloren gegangene Bezüge des Stadtgrundrisses aufgreift
- Festsetzung umfangreicher Regelungen zum Lärmschutz für die geplante Bebauung aufgrund der hohen verkehrlichen Lärmbelastung der Gertrauden- und Breite Straße (Schalldämmmaße der Fassaden, verglaste Vorbauten, Schließung des Blockrandes vor Bebauung im Blockinnenbereich)



Archäologische Grabungen 2007 – 2009, Fundamentplan Petriplatz 2011



Petriplatz Außenanlagen, Christina Kautz, Landschaftsarchitektur



Archäologisches Besucherzentrum, Grundmauern Lateinschule

**berlinbaut** | Zukunft

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung  
und Umwelt | **beim** Berlin



Archäologisches Besucherzentrum, Ansicht Richtung Westen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung II

**berlinbaut** | Zukunft

Senatsverwaltung  
für Stadtentwicklung  
und Umwelt | **beim** Berlin



Mauern Lateinschule

Schaudepot

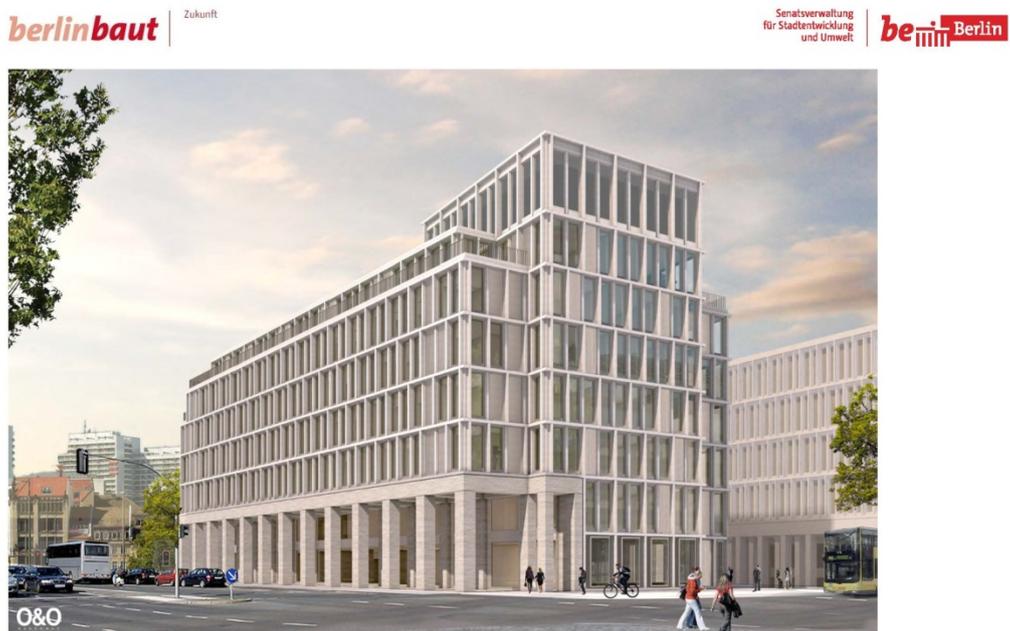


Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung II



Wettbewerbsergebnis Kuehn Malvezzi Architekten, September 2012

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung II



Hotel am Petriplatz, Visualisierung Gertraudenstraße, Ortner & Ortner Baukunst

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin | Abteilung II

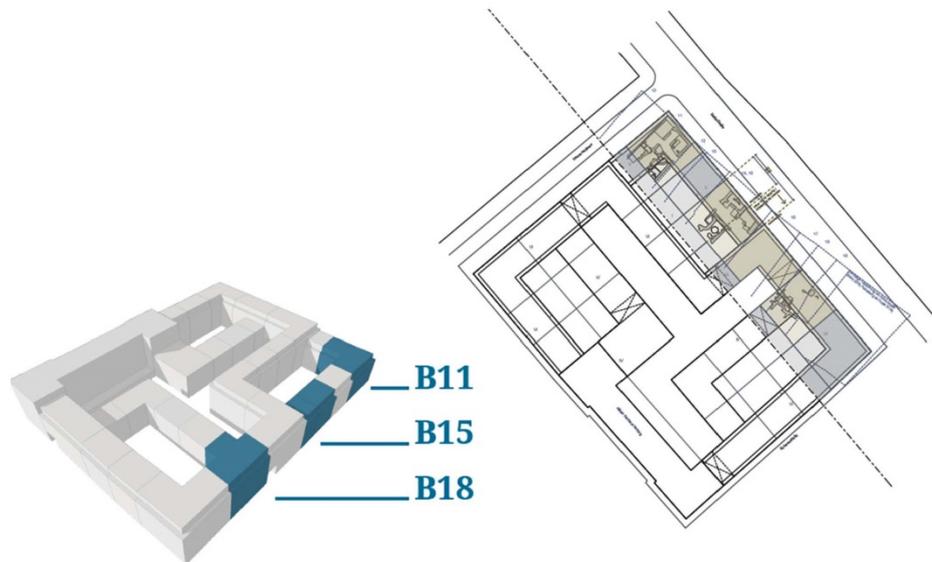


Städtebauliches Gutachterverfahren Breite Straße, Lageplan dmsw Architekten (Stand Mai 2013)



### Städtebauliches Gutachterverfahren Breite Straße

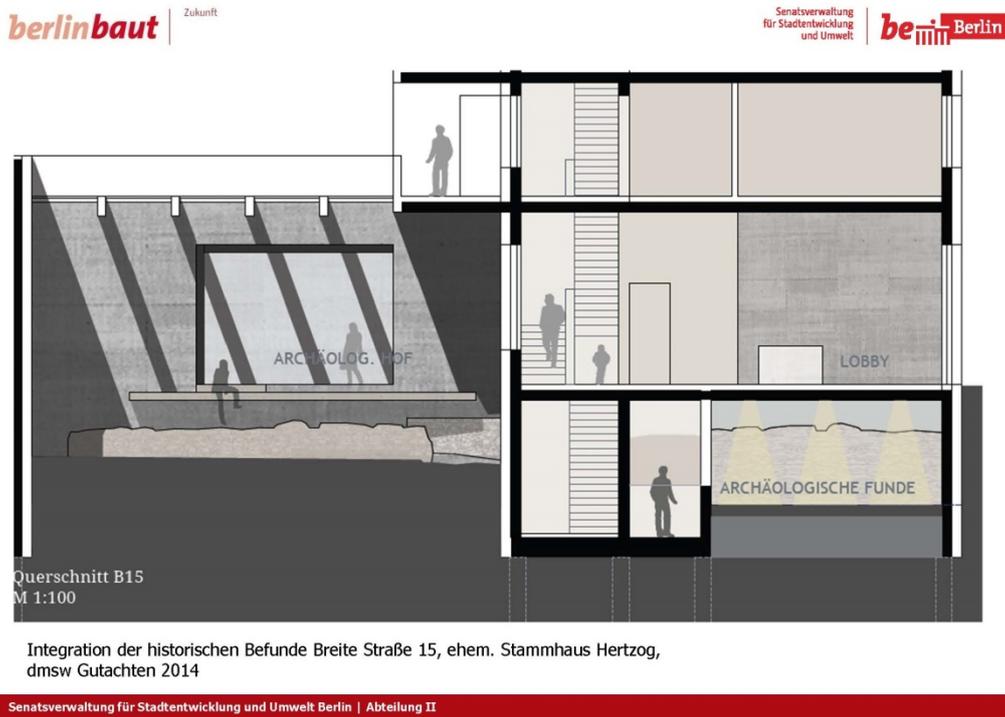
Weiterentwicklung des städtebaulichen Konzepts  
kleinteiligere Parzellierung, Berücksichtigung archäologischer Funde,  
unterschiedliche Nutzergruppen, dmsw Architekten, März 2013



Integration der historischen Befunde, dmsw Architekten 2014



Integration der historischen Befunde Breite Straße 11, Ermeler Haus,  
dmsw Gutachten 2014



**Antje Kapek** (GRÜNE) bemerkt, seltsam sei, dass die Gebäude vor Beschluss des B-Plans fast fertiggestellt seien. Die Kubatur des Hotels im Vergleich zum Cöllnischen Rathaus erschließe sich nicht. Ihre Fraktion unterstütze das Archäologische Besucherzentrum nachdrücklich. Zu begrüßen sei die Integration des historischen Erbes in die Planungen. Die Funde reichten z. T. in die Römerzeit zurück und sollten zugänglich sein. Die Verdichtung in der Breiten Straße sei wuchtig. Das Hotel rücke nah an die Straßenkante und werde den Stadtraum erdrücken. Weshalb werde in diesem Viertel kein bezahlbarer Wohnraum geschaffen? Weshalb tauchten Kitas und Schulen nicht auf? Welche Vergnügungsstätten seien geplant? Positiv sei die Kombination von Gewerbe- und Wohnnutzung. Wo werde das Freiflächendefizit ausgeglichen? Auf der Fischerinsel sei die Grünfläche durch ein WBM-Projekt bedroht.

**Katrin Lompscher** (LINKE) kündigt an, dass ihre Fraktion der Vorlage nicht zustimmen werde. Der Senat hätte das Abghs informieren sollen, warum er einen beschlossenen B-Plan nicht festsetze. In den Bezirken sei es üblich, die BVV über die Planungsstände zu informieren, zwischen Senat und Abghs nicht, was dazu führe, dass die Abgeordneten kurzfristig umfangreiche B-Pläne zur Kenntnis nehmen müssten. Die Planung habe sich nicht nur in Bezug auf das House of One geändert. Angeblich würden 6 000 m<sup>2</sup> Grünfläche gesichert, allerdings gebe es gar keine Grünfläche. Mittelfristig solle der Garten am Staatsratsgebäude für die Allgemeinheit geöffnet werden, was aber mit dem derzeitigen Nutzer vertraglich ausgeschlossen sei. Wann solle die Öffnung erfolgen? Mit privaten und nicht mehr öffentlichen Durchwegungen werde das Planungsziel geschwächt. Die Bauflächen würden mit Arkadierungen zu Lasten von Gehwegflächen vergrößert. Diese weiteren Änderungen führten nicht zum Besseren. Das Archäologische Zentrum habe eine erhebliche Verzögerung erlitten. Sie frage nach den Gründen und der aktuellen Zeitschiene.

**Iris Spranger** (SPD) fragt, ob das Berliner Modell, das bei Hauptstadtentwicklungsmaßnahmen nicht angewendet werde, für die 150 Wohnungen im ehem. Kaufhausgebäude gelte bzw. wo es gelten solle, ob Ausgleichsbeträge nach § 154 BauGB geleistet worden seien, wie die landeseigenen Grundstücke vermarktet würden und welche schon privatisiert worden seien.

**Matthias Brauner** (CDU) begrüßt den B-Plan. Die Entwicklung des Gebiets sei sehr ansprechend, das Archäologische Zentrum wichtig und im Haushalt gesichert. Wohnen in der Innenstadt, Stadtgeschichte, touristische Infrastruktur und interreligiöses Zentrum würden verbunden. Er sei optimistisch, dass der Senat den B-Plan, der hinreichend konkret sei, nun festsetzen werde, und erwarte Erläuterungen zum Berliner Modell an dieser Stelle, mit dem man ansonsten gute Erfahrungen mache, es finde zunehmend Akzeptanz bei den Investoren.

**Vorsitzender Andreas Otto** bittet um Auskunft, wann der B-Plan festgesetzt werde.

**Manfred Kühne** (SenStadtUm) äußert, bereits bei der Beschlussfassung 2011 sei klar gewesen, dass der B-Plan im Bereich Petriplatz noch konkretisiert und nicht festgesetzt werde. Grundsätzlich würden B-Pläne schnellstmöglich festgesetzt. Die Festsetzung habe nun hohe Priorität, nachdem man die Geduld mehrerer Grundstückseigentümer strapaziert habe. Umsetzungsreife Bauprojekte, die dem B-Plan entsprächen, habe man vor Festsetzung genehmigt: die Instandsetzung des ehem. Kaufhausgebäudes und das Hotel, das mit dem turmartigen Aufsatz an das historische Rathaus erinnere. Strategie sei nicht die Rekonstruktion historischer Fassaden, das Humboldtforum eine Ausnahme. Vielmehr solle die historische Mitte über den historischen Stadtgrundriss, bedeutende archäologische Funde und gewisse Assoziationen erlebbar werden. In der Breiten Straße sollten auf drei Parzellen archäologische Funde in die Neubebauung integriert, bei der Grundstücksvergabe entsprechende Auflagen erteilt werden. Einzelne Objekte seien vor Ort nicht erhaltbar gewesen und ins Museum gegangen.

Bei einer Entwicklungsmaßnahme sei die Wertzuwachsabschöpfung gesetzlich vorgegeben, sodass sie nicht nach den Regeln der kooperativen Baulandentwicklung erfolgen könne. Soziale Infrastruktur werde ggf. in B-Plänen festgesetzt und mit Ausgleichsbeträgen finanziert. Zusätzlichen Bedarf habe der Bezirk hier nicht signalisiert. Vor Ort gebe es überwiegend kleine und kostengünstige Wohnungen der WBM. Gesichert werde der grüne Innenhof der Bebauung am Kupfergraben, der halböffentlich sei. Von einer weiteren Bebauung habe SenStadtUm abgeraten; es seien lediglich Dachaufbauten in geringem Umfang realisiert worden. Die ESMT könnte ihren Raumbedarf in Randbereichen befriedigen, der Garten des ehem. Staatsratsgebäudes im Gegenzug tagsüber geöffnet werden. Darüber werde zurzeit verhandelt. Im Hinblick auf das bereits hohe Maß an Versiegelung und Bebauung müssten Grünflächen als Ausgleichsmaßnahmen nicht festgesetzt werden. Insofern wirke sich die Planung nicht auf die weitere Grünflächenentwicklung auf der Fischerinsel aus.

Das Bezirksamt habe den Bau und die Instandhaltung einer Durchwegung abgelehnt. Dies sollten private Bauherren übernehmen. Die öffentliche Zugänglichkeit werde über Gehrechte gesichert. Die Arkadierung reduziere den öffentlichen Raum nicht. Sie sei lediglich beim Bet- und Lehrhaus leicht verschoben worden, weil der Neubau auf die Kirchenfundamente rücke. Um Raum für Straßenverkehr und Baufelder zu schaffen, biete sich dieses Element an. Der Eigentümer des ehem. Kaufhausgebäudes wolle die Möglichkeit einer gewerblichen Nutzung aufgreifen. Etwa die Hälfte der Wohnungen werde auf landeseigenen Flächen realisiert, sodass das Abghs Anforderungen an Kosten und Preise stellen könne. Die Bundesseite halte

eine Mischnutzung mit hohem Wohnanteil für möglich, werde aber wohl keinen Akzent für kostengünstigen Wohnungsbau setzen. Dort sei mit hochpreisigen Wohnungen zu rechnen. Insgesamt werde sich vermutlich eine gemischte Bewohnerschaft ergeben.

Das Projekt Archäologisches Besucherzentrum werde bis zum Sommer auf Kostensicherheit geprüft; es gebe zu den Fördermitteln positive Signale. Darüber werde dem Abghs berichtet. Bis zum Jahresende solle eine geprüfte BPU vorliegen. Das Vorhaben sei baulich anspruchsvoll, müsse Nutzeransprüchen genügen und in seinen touristischen und musealen Aspekten förderrichtlinienkonform sein.

**Katrin Lompscher** (LINKE) erklärt, im Plan sei keine Grünfläche ersichtlich, die öffentliche Zugänglichkeit des Innenhofs werde planungsrechtlich nicht gesichert, was sie für problematisch halte. Werde die Sichtbarmachung und Zugänglichkeit archäologischer Funde auf dem Petriplatz barrierefrei gewährleistet?

**Antje Kapek** (GRÜNE) fragt, wo im B-Plan die Grünfläche sei, wer sie finanziere und wie sie dauerhaft gesichert werden solle.

**Wolfram Prieß** (PIRATEN) schließt die Frage an, wo das Gehrecht festgelegt werde.

**Carola Bluhm** (LINKE) greift auf, dass SenStadtUm ein Defizit an Grünflächen konstatiere, dieses aber offenbar erhalten wolle. Lediglich eine vorhandene Grünfläche sei teilzugänglich.

**Matthias Brauner** (CDU) macht geltend, dass der Innenhof erhalten bleibe und dort nicht verdichtet werde. Dies könne entsprechend festgesetzt werden.

**Vorsitzender Andreas Otto** fragt, ob Berlin der BImA Grundstücke im Rahmen des Entwicklungsrechts wegnehmen könnte, wenn sie nicht im Sinne Berlins entwickelt würden.

**Manfred Kühne** (SenStadtUm) betont, dass sich die BImA an die wesentlichen Ziele der Entwicklung – Abriss eines Büroplattenbaus, Verdichtung, öffentliche Durchwegung – halte. Eine Enteignung könnte Berlin städtebaulich nicht begründen, diese wäre auch gerichtlich überprüfbar. Abstrakt bestünde die Möglichkeit, durchsetzbar wäre sie aber wohl nicht.

Das vorhandene und gewohnte Grün werde gesichert. Eine relevante zusätzliche Grünfläche ließe keinen Spielraum mehr für die städtebauliche Gestaltung und sei daher nicht möglich. Die Höhenfestsetzungen orientierten sich an historischen Maßstäben und Bestandsgebäuden. Das Gehrecht werde in der textlichen Festsetzung Nr. 21 gesichert.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme der Vorlage Drs 17/2853 zu empfehlen und diese dringlich einzubringen.

#### Punkt 4 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –  
Drucksache 17/2854

**Entwurf des Bebauungsplans 1-14 für das Gelände zwischen Littenstraße, der nördlichen Grenze des Flurstücks 5 (An der Littenstraße), Waisenstraße, Parochialstraße, Judenstraße, Stralauer Straße, Molkenmarkt, Spandauer Straße, Gustav-Böß-Straße und Grunerstraße sowie die Gustav-Böß-Straße, den Molkenmarkt, Abschnitte der Judenstraße zwischen Gustav-Böß-Straße und Grunerstraße sowie zwischen Parochialstraße und Stralauer Straße, den Straßenzug Mühlendamm – Grunerstraße zwischen Spree und Littenstraße und den Straßenzug Spandauer Straße – Stralauer Straße zwischen Gustav-Böß-Straße und Neue Judenstraße sowie Teilflächen der Waisenstraße im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte**

[0320](#)

BauVerk  
Haupt

**Senator Andreas Geisel** (SenStadtUm) führt aus, hier gehe es um die Rückgewinnung eines urbanen Stadtquartiers, die Aufwertung dieses Bereichs, die Ermöglichung einer Nutzungsmischung auf neuen Bauflächen mit 440 bis 450 Wohnungen, Arbeitsstätten, Gastronomie, kulturellen und touristischen Nutzungen und eine räumliche Neufassung des Straßenraums, die in den letzten Jahren mit mehreren Verkehrsgutachten unterlegt worden sei.

**Manfred Kühne** (SenStadtUm) ergänzt, der Verkehrsstrom werde nicht wesentlich beeinträchtigt, zugleich der historische Stadtraum wieder erlebbar und durch Rückbau der in den Sechzigerjahren geschlagenen Schneisen Baufläche gewonnen. Die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer würden verbessert, die bogenförmigen historischen Straßen attraktiv wiederhergestellt. Damit werde ein Qualitätsgewinn für die Anwohner und Besucher erreicht. Mit den verkehrlichen und Lärmschutzfragen habe man sich intensiv befasst. Es seien zusätzliche Lärmschutzvorkehrungen für das Nikolaiviertel und das Rote Rathaus vorzusehen. In Bezug auf den Eingriff ins Straßennetz habe der B-Plan planfeststellungsersetzenden Charakter. Fahrbahnaufteilungen seien präzise dargestellt, damit der Nachweis der Verkehrsbewältigung geführt werden könne. Die vorgesehene Straßenbahntrasse werde berücksichtigt. Im nächsten Doppelhaushalt müssten die Voraussetzungen für die umfangreichen Straßenbaumaßnahmen 2020 bis 2022 geschaffen werden. Andere Großbaustellen würden dann im Umfeld nicht mehr vorhanden sein, sodass der Verkehr in der Bauzeit umgesteuert werden könne.

Beim Jüdenhof solle städtebaulich an die historische Situation angeknüpft werden. Nach Abschluss der archäologischen Grabungen könne es für einzelne Blöcke noch bebauungsplanrelevante Änderungen geben. Die Sichtbeziehung zwischen Nikolaiviertel und Stadthaus solle erhalten bleiben. Anstelle einer verlorenen Kirche sei eine Grünfläche vorgesehen. Mit dem B-Plan solle die rechtliche Grundlage für die weiteren Entwicklungsschritte gelegt werden. An den lauten Hauptstraßen handele es sich überwiegend um Kerngebietsnutzungen, in den ruhigeren Bereichen um eine Mischnutzung mit einem hohen Wohnanteil. Das Viertel solle kleinteilig und städtebaulich attraktiv sein. Baubeginn könne 2022 sein. Bisheriges Straßen-

land befinde sich im Eigentum des Landes, sodass Vermarktungs- und Nutzungskonzepte zu erarbeiten seien. Dazu werde es Beschlussfassungen im Abghs geben. SenFin stehe dem Projekt grundsätzlich positiv gegenüber, weil Grundstückserlöse eine Refinanzierung der aufwendigen Stadtumbaumaßnahmen in hohem Maße ermöglichen.

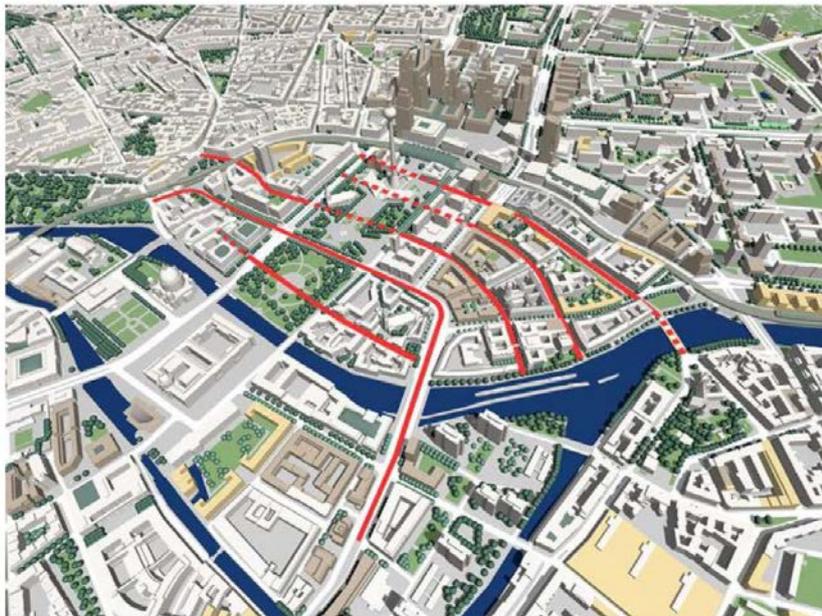
### Molkenmarkt/Klosterviertel - Ausgangssituation



### Molkenmarkt/Klosterviertel - städtebauliche Ziele



### Molkenmarkt/Klosterviertel - städtebauliche Ziele



### Molkenmarkt/Klosterviertel - städtebauliche Ziele



### Molkenmarkt/Klosterviertel - Visualisierung



Simulation Jüdenhof

## Molkenmarkt/Klosterviertel - Visualisierung



## Molkenmarkt/Klosterviertel - Verfahren

### Aktuelle Verfahrens- und Arbeitsschritte

- |                |   |
|----------------|---|
| 18. Juli 2014  | Neueinleitungsbeschluss<br>Aktualisierung der Untersuchungen zu<br>Verkehrsaufkommen, Lufthygiene und Lärm<br>Aktualisierung Umweltbericht und Planbegründung |
| Juni/Juli 2015 | Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger<br>öffentlicher Belange   |
| November 2015  | Beteiligung der Öffentlichkeit<br>Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen<br>Träger öffentlicher Belange   |
| April 2016     | Senatsbeschluss   |

### Molkenmarkt/Klosterviertel - B-Plan, Blatt 1 (Ausschnitt)



### Molkenmarkt/Klosterviertel - B-Plan, Blatt 2 (Planfeststellung)



### Molkenmarkt/Klosterviertel - Straßenplanung



### Molkenmarkt/Klosterviertel - Wohnen



Möglicher Städtebau – Bereiche mit Wohnnutzung

## Molkenmarkt/Klosterviertel - Einnahmen/Ausgaben

### Einnahmen

Einnahmen aus der Veräußerung landeseigener Grundstücke  
(Zur Verfügung stehen 17.000 m<sup>2</sup> in Kern-, Misch- und Wohngebieten)

### Ausgaben

Umbau der Grunerstraße einschl. Anschlüsse an Bestand und Schallschutz an Bestandsgebäuden (indexiert bis 2022)	12,90 Mio. €
Straßenentwässerung (indexiert bis 2022)	2,35 Mio. €
Herstellung/Anpassung von öffentlichen Grünflächen	0,25 Mio. €
Plätze in Kindertagesstätten/ Schulplätze in Grundschulen (Stand 2015)	2,85 Mio. €

Ca. 7,6 Mio. € für Leitungsumverlegungen müssen durch Leitungsträger  
finanziert werden (Kostenstand 2007)

## Ausblick

2. Quartal 2016	Befassung Abgeordnetenhaus
3. Quartal 2016	Festsetzung
2018/19	BPU Straße/Ausführungsplanung
ab 2019	Grundstücksvermarktung, im Vorfeld Abstimmungen zur freiwilligen Bodenordnung
2020/2022	Straßenumbau
2022	Beginn Hochbau, zunächst entlang der Hauptverkehrsstraßen

**Antje Kapek** (GRÜNE) erklärt, ihre Fraktion befürworte einen Rückbau der Straße am Molkenmarkt in Anlehnung an die historische Stadtstruktur, da eine autogerechte Stadt nicht mehr zeitgemäß sei, halte aber eine sechsspurige, 63 m breite Straße, die Stadtgebiete trenne, immer noch für autogerecht. Zwei Spuren pro Fahrtrichtung wären ausreichend. Ihre Fraktion unterstütze eine Straßenbahntrasse zum Kulturforum, allerdings sei die Linienführung noch nicht beschlossen. Insofern werde mit der Vorhaltefläche einem Planfeststellungsbeschluss vorgegriffen. 2 m breite Radwege finde sie richtig, jedoch höre der Radweg in Richtung Gertraudenstraße plötzlich auf. Unverständlich sei, dass man beim grundlegenden Rückbau einer Straße nicht das Kopenhagener Modell gewählt und separate Anlagen geschaffen habe. Radverkehr auf dem Bürgersteig sei nicht mehr zeitgemäß. Wohnungsbau sei zu begrüßen, angesichts der Lärmbelastung aber schwierig. Flächen für günstigen Wohnraum und Wohnraum für Personen mit besonderem Wohnbedarf würden nicht ausgewiesen. Infrastruktur für Familien fehle. Schon jetzt bestehe Bedarf an 100 Grundschulplätzen, mindestens 50 weitere wären erforderlich. Die Festlegungen zu Energie, Klima und Grünflächen seien unzureichend, sodass ihre Fraktion dem B-Plan nicht zustimmen werde.

**Katrin Lompscher** (LINKE) hebt hervor, der Rückbau dieses autobahnähnlichen Straßenzugs, ohne zugleich die Verkehrsbelastung zu reduzieren, sei unvereinbar mit der Schaffung eines lebenswerten Stadtquartiers. Die Spandauer Straße, die zz. meist gesperrt sei und im Grunde nicht fehle, werde künftig in ihrer Verkehrsbedeutung gestärkt und vierspurig plus separatem Gleiskörper durch den Freiraum zwischen Alexanderplatz und Spree geführt. Sie frage nach dem Grund. 14 700 Fahrzeuge seien mit einer Fahrspur pro Richtung zu bewältigen. Vorstellbar wäre eine verkehrsberuhigte Mischverkehrsfläche mit verlangsamter Straßenbahn wie am Alexanderplatz und künftig auch in der Rathausstraße. Die Verbreiterung der Straße am Molkenmarkt führe zur Fällung der Baumreihen am Nikolaiviertel, nach dessen Denkmalwert sie frage. Warum werde das Podewil als Kerngebiet und nicht als Kulturobjekt festgesetzt? Unklar sei, was aus dem Atelierhaus Klosterstraße 44 werde, das offenbar verkauft worden sei. Sie frage nach der Perspektive dieses Kunstorts und bitte um Erläuterung des Übergangs zwischen Klosterviertel und Rathauspassagen. Werde eine Begrenzung von Einzelhandelsnutzungen an den lärm- und schadstoffbelasteten Verkehrsstrassen erwogen? Wie würden die Defizite bei der sozialen Infrastruktur beseitigt? Mit der Annäherung an den historischen Stadtgrundriss entstünden mittelalterlich schmale Gassen mit neuzeitlich hohen Häusern. Es fehlten Aussagen zur Denkmalsensibilität. Der Bau einer Arkade an der Klosterkirche sei problematisch. Seien mehrgeschossige Tiefgaragen in unmittelbarer Nähe von wertvollen Denkmalen ausgeschlossen? – Ihre Fraktion werde der Vorlage nicht zustimmen.

**Ole Kreins** (SPD) hält entgegen, dass sich die Verkehrsbelastung gemäß Prognose in der Spandauer und Stralauer Straße deutlich verringern werde. Der monierte Straßenquerschnitt beinhalte eine Busspur, die im Umweltverbund legitim sei, und zwei Fahrstreifen. Die Führung des Radverkehrs über den Gehweg sei an dieser unangenehmen Stelle nicht schlecht. Zu begrüßen sei, den Radverkehr am Mühlendamm/Stralauer Straße früh in geradeaus fahrend – mit Schutzstreifen – und rechts abbiegend zu trennen. Der Mühlendamm müsse 60 000 Pkw bewältigen, sodass weniger Fahrspuren zu Staus davor und danach führten. Mit dem Rückbau gewinne man Freiraum für einen begrünten Mittelstreifen und gelange von einer autofreundlichen zu einer städtischen Situation, in der ein vernünftiger Ausgleich gefunden werde.

**Daniel Buchholz** (SPD) betont, mit dem B-Plan könne ein urbanes Stadtquartier in der historischen Innenstadt mit Jüdenhof, ehem. Französischer Kirche und den Radialstraßen der Alt-

stadt wieder aufleben. Dazu werde eine autobahnähnliche Trasse zurückgebaut, die Verkehrsfläche um rund ein Drittel abnehmen, für Wohnungen, Arbeitsstätten, gastronomische, touristische und kulturelle Einrichtungen neuer Stadtraum gewonnen. Der Durchblick zum Stadthaus werde gewährleistet. Darauf habe man sich schon vor sechs Jahren verständigt. Leider sei der B-Plan unter Rot-Rot nicht ins Abghs gelangt. Mit Verweis auf die Nachverdichtung an dieser Stelle plädiere die SPD eher für einen grün geprägten Freiraum am Rathausforum.

**Wolfram Prieß** (PIRATEN) äußert, der Rückbau der autogerechten Stadt sei im Grunde zu befürworten, an der Tunnelausfahrt komme es jedoch durch die starke Einengung der Grunerstraße zu einer abrupten Rechtskurve, sodass man ohne bauliche Abtrennung im Gegenverkehr lande. Er frage, warum der Übergang nicht sanfter gestaltet werde und ob der Senat plane, den Tunnel irgendwann zuzuschütten. Durch die Zusammenführung mehrerer Fahrspuren sei mit Staus zu rechnen. Er plädiere für eine trichterförmige Lösung. Die getrennte Radwegführung hinter einer Baumreihe in der Grunerstraße sei problematisch. Sei dort auch eine Busspur vorgesehen? Der Radverkehr könnte ggf. auch auf die Busspur verlegt werden. An der Gruner-/Spandauer Straße seien Konflikte zwischen Rechtsabbiegern und geradeaus fahrenden Radfahrern vorprogrammiert, die per Ampelschaltung gelöst werden könnten. Problematisch finde seine Fraktion die Arkade an der Klosterkirche.

**Matthias Brauner** (CDU) erwidert, für die Straßenführung sei wahrscheinlich die beste Lösung gefunden worden. Die Stadt rücke wieder näher zusammen, man gewinne Wohn-, Gewerbe- und Stadtraum zurück, es gebe die Chance auf eine urbane Entwicklung, auch wenn es sich nach wie vor um große Straßenzüge handle. Die Straßenbahn sei derzeitiger Stand der Planung, sodass sie im B-Plan berücksichtigt werden sollte. Der Kapazitätsrechnung liege die Realisierung der künftigen Bauabschnitte der Stadtautobahn zugrunde, die die Innenstadt entlastete. Energie, Klima u. Ä. könne man in B-Plänen nicht regeln. Es gebe differenzierte Regelungen für Bauwerke in der EnEV. Mit diesem B-Plan wie dem vorigen werde ein Zeichen für die Entwicklung der Stadtmitte gesetzt. Seine Fraktion werde dem zustimmen.

**Staatssekretär Christian Gaebler** (SenStadtUm) unterstreicht, dass dem B-Plan eine intensive Abwägung zugrunde liege und die Verkehrslösung funktioniere, wenn man durch eine leistungsfähige Umfahrung Verkehr aus der Innenstadt herausziehe, wo man mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer, für Wohnzwecke, Gewerbe und Kultur sowie eine bessere Aufenthalts- und Lebensqualität wolle. Dies sei im B-Plan gelungen. Die Sicherung von Straßenbahnflächen, auf denen vorübergehend Grünflächen angelegt würden, sei wichtig und biete Spielraum für das Planfeststellungsverfahren. Die verbreiterte Mittelinsel biete Platz für eine künftige Haltestelle mit Aufstellflächen für Fahrgäste und querende Fußgänger. Für die Spandauer Straße sei der Leistungsnachweis erbracht, auch wenn der eigene Gleiskörper für die Straßenbahn jeweils eine Fahrspur wegnehme. Nachvollziehbar sei, dass am Knoten Abbiegespuren hinzukämen. Die Verschiebung der Grunerstraße nach Norden führe zu einem anderen Radius beim Abbiegen, sodass man von der Baumreihe etwas wegnehmen müsse. Dafür gewinne man auf der anderen Seite deutlich mehr Stadtraum.

Mit den 2 m breiten, von Fahrbahn und Gehweg abgesetzten Radwegen werde dem Kopenhagener Modell in der Grunerstraße Rechnung getragen; sie gingen zulasten von Fahrspuren. Die Teilung der Radspur an der Stralauer Straße sei eine gute Lösung zur Reduzierung von Konfliktpotenzial. An der Grunerstraße mit zwei Abbiegespuren brauche man immer eine getrennte Signalisierung und insofern keine gesonderte Geradeausspur für den Radverkehr.

Im Tunnel gelte Tempo 50, sodass es möglich sei, die Kurven zu fahren. Auffangbauwerke halte er nicht für notwendig. Der Autoverkehr müsse sich dem Stadtgrundriss anpassen.

**Horst Wohlfarth von Alm** (SenStadtUm) ergänzt, planfeststellungersetzender Bereich sei nur der Straßenzug Grunerstraße als Bundesfernstraße, alle anderen Straßen würden mit Straßenraumfläche ohne Straßenaufteilung festgelegt. In den Verkehrsmodellen würden die U 5, die Entlastungswirkung der A 100 und die Modal-Split-Änderung in Richtung Radverkehr berücksichtigt. Trotzdem gebe es Erschließungsverkehr in der Innenstadt, der bei der Straßenraumgestaltung ebenfalls zu berücksichtigen sei. Wenn die Straßenbahn kommen solle, müsse für die gesamte Strecke ein separates Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die verkehrlichen Auswirkungen seien mit dieser Straßenaufteilung zu bewältigen. Mit Schutz- und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn werde mehr Sicherheit für Radfahrer hergestellt. Teilweise sei ein separates Niveau angesichts des Verkehrsdrucks sinnvoll. Sichtbeziehungen würden durch Parkverbote in kritischen Bereichen gewährleistet.

**Manfred Kühne** (SenStadtUm) schildert, mit Ausnahme eines Bürogebäudes in der Klosterstraße und des Telekom-Plattenbaus, der privatisiert worden sei, gehörten alle Flächen dem Land Berlin. Im Kreuzungsbereich könnten in geringem Umfang Restitutionsfälle auftreten. Mit den Eigentümern des ehem. Telekom-Gebäudes sei eine freiwillige Bodenordnung verabredet, um die städtebaulichen Vorstellungen weitgehend umzusetzen. SenStadtUm gehe davon aus, dass das Podewil weiter als Kulturstandort genutzt werde. Die Bestandsnutzung sei weiterhin möglich, deshalb keine besondere Ausweisung erfolgt. Denkbar wäre ein Erwerb der Klosterstraße 44 im Wege eines Flächentauschs. Mit Kulturverwaltung und Atelierbeauftragtem werde auch diskutiert, ob Ateliers und Räume für Künstler und Kreative in Bauvorhaben auf landeseigenen Grundstücken an lauterer Straßen realisiert werden könnten, da sich dieser ruhige Standort besonders für Wohnnutzung eignete. Bei der Vergabe landeseigener Grundstücke könnten verschiedene Aspekte – Berücksichtigung archäologischer Funde, Ausschluss von Zerstörung durch Tiefgaragen, besondere Wohnformen, Nutzungsmischungen oder ökologische Standards – detailliert geregelt werden. Dies bereits grundstücksscharf im B-Plan zu tun, wäre planungsrechtlich extrem schwierig. Im Umfeld seien Schulstandorte in der Entwicklung, sodass die soziale Infrastruktur nachgewiesen werden könne. Mit der Traditionsschule Graues Kloster wolle man zusammenarbeiten, wobei über die Schulform an dieser Stelle u. U. noch diskutiert werde. Über die Errichtung einer Arkade, die planungsrechtlich möglich sei, könne im Zusammenhang mit der Schulplanung entschieden werden.

Der **Ausschuss** beschließt, die Annahme der Vorlage Drs 17/2854 zu empfehlen und diese dringlich einzubringen.

#### Punkt 5 der Tagesordnung

Vorlage – zur Beschlussfassung –  
Drucksache 17/2811

**Bürgerleitlinien und die Prozessempfehlung 2016 für  
die Berliner Mitte**

[0318](#)  
BauVerk  
StadtUm(f)

**Daniel Buchholz** (SPD) schlägt vor, aus Zeitgründen von einer inhaltlichen Stellungnahme abzusehen und damit die weitere Behandlung im federführenden Ausschuss zu ermöglichen.

**Katrin Lompscher** (LINKE) begrüßt diesen Vorschlag. Sie rege Zuladung der Ausschussmitglieder zur vorgesehenen Anhörung im federführenden Ausschuss an.

**Vorsitzender Andreas Otto** erklärt, dass dieses Verfahren in der GO nicht vorgesehen sei. Er schläge vor, die Überweisung an diesen Ausschuss durch das Plenum aufheben zu lassen.

**Katrin Lompscher** (LINKE) wendet ein, dass das Verfahren dennoch möglich und auch schon praktiziert worden sei.

**Daniel Buchholz** (SPD) schließt sich dem an. Der formalen Aufgabe, dass sich der Ausschuss äußern solle, sei damit Genüge getan.

**Wolfram Prieß** (PIRATEN) schlägt vor, der Vorlage ohne Aussprache zuzustimmen.

**Stefan Gelbhaar** (GRÜNE) plädiert dafür, die Vorlage zu vertagen.

**Daniel Buchholz** (SPD) beantragt, dass der Ausschuss von einer Stellungnahme absehe und dies dem federführenden Ausschuss mitteile.

**Vorsitzender Andreas Otto** hält fest, dass so etwas nicht üblich sei.

Der **Ausschuss** beschließt, von einer inhaltlichen Stellungnahme zur Vorlage Drs 17/2811 abzusehen und den Ausschuss StadtUm entsprechend zu unterrichten.

#### Punkt 6 der Tagesordnung

Antrag der Fraktion Die Linke  
Drucksache 17/2537

**Historische Mitte Berlins bewahren: Zerstörung von  
Denkmälern verhindern**

[0291](#)  
BauVerk  
Haupt

Vertagt.

#### Punkt 7 der Tagesordnung

Antrag der Piratenfraktion  
Drucksache 17/2091

**Freie Fahrt mit Bus und Bahn – Schadstoffbelastung  
minimieren!**

[0237](#)  
BauVerk(f)  
StadtUm\*

Vertagt.

#### Punkt 8 der Tagesordnung

**Verschiedenes**

Siehe Beschlussprotokoll.