

Am 29. Januar 2019 fand ab 19.00 Uhr im Bürgersaal des Rathauses Charlottenburg-Wilmersdorf in Berlin eine interessante Diskussion zum Thema „**Nachhaltige Stadtentwicklung im Quartier**“ statt. Veranstalter war die Stabsstelle Bildung für nachhaltige Entwicklung und entwicklungspolitische Projekte des Bezirksamtes Charlottenburg-Wilmersdorf in Kooperation mit [www.plattformnachwuchsarchitekten.de](http://www.plattformnachwuchsarchitekten.de)

Folgende Fragen sollten geklärt werden: Wie sieht ein tauglicher Bebauungsplan aus, der das Jahr 2050 vorausdenken muss? Welche Hemmnisse liegen auf dem Weg, Klimaschutz, Mobilität von Morgen und bezahlbaren Wohnraum für ein gemischtes Quartier verbindlich festzuschreiben? Ist die sozialgerechte Bodennutzung (SoBoN) ein taugliches Instrument zur Gewährung von Baurecht für Gegenleistungen? Am Beispiel des Projekts „Am Spreebord“ in Charlottenburg-Wilmersdorf diskutierten die Teilnehmenden über Barrieren, die übersprungen werden müssen und Möglichkeitsräume für die nachhaltige Stadtentwicklung.

Den **Impuls zur Mierendorff-Insel**, die laut DorfwerkStadt e.V.<sup>1</sup> bis 2030 „zu einem Leuchtturmprojekt für vernetzte ökologische, ökonomische und soziale Stadtentwicklung“ werden möchte, gab **Bezirksbaustadtrat Oliver Schruoffeneger**. Er schilderte die Anforderungen an Klimaneutralität, Klimaanpassung, andere Verkehrssysteme und völlig veränderte Gesellschaftsstrukturen - Demographischer Wandel als Stichwort.

„Wir werden höchstwahrscheinlich ganz andere Baumaterialien und Baustoffe, einen ganz anderen Umgang mit Abfall und Recycling haben.“ Aufgrund der Entwicklung im Einzelhandel, der stark unter Druck des Onlinehandels steht, stelle sich die Frage „Wie sehen eigentlich unsere Erdgeschosszonen aus, wenn es nicht mehr so viele Einzelhandelsstrukturen gibt? Oder gibt es die vielleicht doch wieder und wie existieren die dann?“ Und es werde nur ganz wenige Beispiele geben, wo man all diese Fragen gleichzeitig beantworten könne. Aber es dürfe kein Projekt mehr geben, das heute angefangen wird zu bauen oder zu planen, wo diese Fragen nicht zumindest beachtet werden und man sich während des Prozesses nicht positiv entscheide, welche dieser Fragen man auch lösen und bearbeiten will.

Die Mierendorff-Insel ist ein Stadtteil im Bezirk, bei dem sehr Bewegung drin sei. Zur Zeit habe die Mierendorff-Insel ca. 15.000 Einwohnerinnen und Einwohner und das würden in 10 Jahren ca. 7.000 mehr sein; also 50 Prozent Bevölkerungszuwachs. Es gäbe einige große und ganz viele kleine Bauprojekte; es gäbe aber auch noch diverse Entwicklungspotenziale auf der Insel. Unabhängig davon tue sich auch in der Infrastruktur etwas. „Wir haben eine neue Kita, die entsteht, wir haben eine Investitionsplanung ‚neue Schulgebäude‘, wir haben ein Shakespeare-Theater, das entstehen soll, wo gerade der Bebauungsplan ausliegt, wir wollen den Rundweg um die Mierendorff-Insel neu machen.“ Also zusätzliche Infrastruktur, die notwendig sei, um bei diesem Bevölkerungszuwachs die Lebensqualität zu erhalten oder besser noch zu erhöhen und Flächen nutzbarer zu machen. Und in dem Kontext brauche man alles: die privat betriebenen Bauvorhaben, aber auch die Städtischen, die politische Diskussion, wie sich ein solches Quartier entwickeln soll. Das alles laufe zeitlich parallel.

„Was wir heute nicht machen wollen, ist die förmliche Bürgerbeteiligung zum Projekt ‚Am Spreebord. Wir wollen auch keine Vergangenheitsbewältigung machen, wer jetzt hier was baut. Sondern wir wollen anhand dieses Beispiels einfach mal den Katalog durch gehen: Welche Fragen muss man in solch einem

<sup>1</sup> Die DorfwerkStadt ist in Berlin Charlottenburg auf der Mierendorff-INSEL im Rahmen des Stadtteilmanagements engagiert. Sie ist ebenfalls der Träger, welcher gemeinsam mit dem Bezirksamt am Wettbewerb „Zukunftsstadt“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung teilnimmt.

Projekt eigentlich alle beantworten? Und dann vielleicht gemeinsam in die Diskussion kommen, was sind davon prioritäre Themen? Was haben diese Fragen auch eigentlich für konkrete Auswirkungen aufs Bauen und aufs Leben anschließend?"

**Harald Großkinsky, Geschäftsführer der „Am Spreebord Projektmanagement GmbH“**, die das Tanklager an der Quedlinburger Straße zu einem neuen Quartier innerhalb der Mierendorff-Insel entwickeln möchte, bekam das Wort. Er stellte das Planungsareal als Luftbild vor. Es habe ungefähr eine Fläche von 28.000 Quadratmetern und liege direkt an der Spree. „Wir gehen es an unter dem Thema ‚Der Mensch ist im Mittelpunkt‘“.

In Berlin bedeute das u.a. das ‚Berliner Modell zur kooperativen Bauentwicklung‘ - bezahlbaren Wohnraum zu schaffen, der nicht nur bezahlbar sein, sondern auch bezahlt werden müsse. Es fielen 6% Grunderwerbssteuer an und 19% Mehrwertsteuer müssten abgeführt werden. Damit wären es immer 25% und mehr an Steuereinnahmen aus so einem Gebiet. Das Areal werde als ‚Urbanes Gebiet‘ geplant, das Wohnen und Gewerbe miteinander zulässt; eine Initiative der Bundesrepublik zur Stärkung des neuen Zusammenlebens in der Stadt.

Zum Thema Klimaschutz würden bereits entsprechende Vorüberlegungen planerisch umgesetzt: über den Einsatz erneuerbarer Energien, über begrünte Dachflächen, über ein Regenwassermanagement, über ein Mobilitätskonzept, Car-Sharing, E-Bike Stationen, mikroklimatische Verbesserungen durch Grünmasse und eine Wärmeinselvermeidung.

„Das Thema Regenwasser vor Ort in unserem Plangebiet sieht hier und heute so aus, dass das Plangebiet nahezu zu 100% versiegelt ist. Das Regenwasser fließt derzeit ab, komplett in die Spree bei einer gewerblichen Nutzung. Wenn wir jetzt in eine Planung einsteigen dann dürfen wir hier bei Starkregen maximal 28 Liter pro Sekunde in die Spree ableiten, nach derzeitigem Stand. Das heißt wir müssen hier einen Rückstauraum vor Ort frei halten und entwickeln, der allein 1.000 Kubikmeter beinhaltet, nur um das Regenwasser zurückzuhalten und eine dosierte Einleitung in die Spree möglich zu machen.“ In Teilen des Planungsgebietes sei die dreifache Nutzung von Dachflächen zur Energieerzeugung zur Begrünung und als Lebensraum angedacht. Die Fassaden seien sicherlich Teil der Öffentlichkeitswirksamkeit, aber die Dächer auch.

Zum Thema autofreies Wohngebiet habe man sich auf die Agenda geschrieben, keinen motorisierten Individualverkehr im Quartier zuzulassen; nur Müll-, Rettungsfahrzeuge, Lieferfahrzeuge etc. Die Zufahrt für den ruhenden Verkehr solle von der Quedlinburger Straße aus erfolgen. Das Thema Elektromobilität und Car-Sharing würde bereits mit entsprechenden Betreibern diskutiert, obwohl zu Anzahl der Fahrzeuge und Wirtschaftlichkeit kaum Erfahrungen vorlägen. Ein ganz wichtiges Thema seien die Elektrofahrräder. Der Individualverkehr in Berlin habe sich extrem entwickelt in den letzten Jahren und bei der exzellenten ÖPNV-Anbindung sähe er mittelfristig, dass man sich entweder mit Elektrorollern oder Elektrofahrrädern fortbewegen würde. „Wir müssen dazu im Gebiet dezentrale Abstell- und Auflade-Möglichkeiten installieren. Und wenn ich die Fahrräder mal auf die Baumasse ablichte, dann sehen wir hier ungefähr eine Baumasse von 100.000 Quadratmetern Bruttogeschossfläche, was bei reinem Wohnungsbau ungefähr 2.200 Fahrradstellplätzen entsprechen würde. Dazu müssen ungefähr knapp 10.000 Quadratmeter Brutto an Fahrradabstellanlagen geschaffen werden. Das sind ungefähr 31% des Flächenanteils dieses Gesamtgebietes.“

„Eine Idee wären Parkhäuser als Interimslösung. Wenn wir Wohnungen bauen und über 2050 nachdenken, dann werden wir vielleicht in 2050 innerstädtisch viel weniger Autos haben, was wünschenswert ist. Aber wir werden auch Menschen haben, die [...bald] in Wohnungen einziehen wollen und ein eigenes Auto haben und die können wir hier und heute nicht dirigistisch vor der Tür lassen. Das heißt nach den Verkehrskonzepten, die wir im Moment haben erstellen lassen, besteht ein Bedarf von ca. 350-400 Stellplätzen. Das kann sich noch ändern. Diese Stellplätze müssen untergebracht werden. Ob sie in einer Tiefgarage sinnvoll untergebracht sind, die Frage stellt sich. Und die zweite Frage stellt sich, ob man diese Stellplätze nicht in einem Parkhaus installiert, das man vielleicht irgendwann zurückbauen und durch einen anderen Baukörper ersetzen kann, wenn denn der Wunsch nach PKW-Abstellflächen abnimmt in der Innenstadt; weil die Mobilität mit anderen Möglichkeiten durchaus attraktiv, wenn nicht attraktiver ist.“

Zum Thema autonomes Fahrgastsystem würden auch Gespräche geführt. Im Moment dürfen autonome Systeme im öffentlichen Straßenraum noch nicht fahren, aber perspektivisch ändere sich vielleicht in 5 Jahren das Personenbeförderungsgesetz dahingehend, dass vom U-Bahnhof Mierendorff-Insel an dieses neue Gebiet und ein weiteres Wohngebiet, das auf der anderen Straßenseite der Quedlinburger Straße entstehe, ein autonomes Fahrgastsystem eingeführt werden könne; technologisch sollten wir dazu in der Lage sein.

Zum Planungsrecht sei ihm aufgefallen, dass es heute sehr stark von flankierenden Grundstücksinvestitionen abhängig gemacht werde. Weiterhin und da sprächen wir auch über Hemmnisse, wären im Rahmen der Bebauungsplanverfahren eine Fülle von Sondergutachten erforderlich, eine sehr wichtige Beteiligung der Bürger\*innen und damit problematisch zeitlich zu kalkulieren.

Zum Thema Energie habe man bereits ein grobes Konzept erstellen lassen, wie hoch der Bedarf für die Raumwärme, die Trinkwasseraufbereitung und die Kühlenergie werden würde. Am Standort habe man direkt in der Nachbarschaft den Energiekonzern Vattenfall und in der Straße am Spreebord und in der Quedlinburger Straße läge Fernwärme, sodass die Wahrscheinlichkeit relativ hoch sei, dass man mit hohen Anteilen an Fernwärme, zumindest was die Heizenergie angehe, arbeiten wolle.

Zum Thema Stadtentwicklung sei die Integration in die „Nachhaltige Mierendorff-Insel 2030“ sehr wichtig. Der Trend zur fortschreitenden Urbanisierung durch Zuzug in die Städte – Thema der letzten Stadtlabor 2050 Veranstaltung im September 2018 "Vertikale Stadtverdichtung im Quartier" - bedeute, dass bei beschränkten Ressourcen höher gebaut werden müsse. „Die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung für 2050 sieht vor, dass wir ab 2050 das Flächenverbrauchsziel auf Netto Null halten.“

Ein anderer Trend sei, dass wir uns weniger anpassen, es gäbe weniger soziale Akzeptanz, eine höhere Selbstentfaltung und alles sei ein Markt. „Es findet eine gesellschaftliche Vereinzelung statt und dieser gesellschaftlichen Vereinzelung sollten wir mit einem Projekt begegnen, das Kern dieser ganzen Entwicklung sein soll.“

Angeregt von Herrn Schruoffeneger, entsprechende Einrichtungen in das Gebiet mit rein zu nehmen – Stichwort „Sozial Campus“ – möchte die „Am Spreebord Projektmanagement GmbH“ eine Art Dorfkern installieren, in dem über ein ambitioniertes Pilotvorhaben nachgedacht würde, das von Wohnmöglichkeiten, psychiatrischen Einrichtungen, über ambulant betreute Wohngemeinschaften, Senioren WGs, ein Familienzentrum, genossenschaftliche Kiezkantinen, über Gemeinschafts-, Funktionsräume flankiert durch Kindergärten, über studentisches Wohnen und genossenschaftliche Pflege von Grünanlagen etc. viele Module zu einem Kern in diesem Wohngebiet zusammenführt.

Dies waren so viele vielversprechende Absichtserklärungen, dass **Moderator Yasser Almaamoun von [www.plattformnachwuchsarchitekten.de](http://www.plattformnachwuchsarchitekten.de)** die Frage nach der Machbarkeit und Umsetzung an den Bezirksstadtrat zurück gab.

Der wiegelte ab, alles sei noch eine Fragestellung. Er wolle als Bezirk ein bisschen anspruchsvoller bei dem Thema der Parkplätze oder Garagenplätze werden. Dies und auch das Thema energetische Versorgung sei noch zu vorsichtig formuliert. Da würde man sich bei so einem Projekt viel mehr wünschen. Es gäbe allerdings den Sachzwang, dass der Nachbar auf dem Nachbargrundstück eben Vattenfall mit der Fernwärme sei. Und dass man dieses Projekt aufgrund der Bausituation auch nicht gegen den Nachbarn entwickeln könne. Von daher sei das ein schwieriger Verhandlungsprozess. „Ich denke es wird darauf hinauslaufen, dass eventuell die Wärmeversorgung die Fernwärme ist, aber andere Segmente dann doch auch durch regenerative Energien auf dem Grundstück selber erzeugt werden könnten.“

„Was mir wichtig ist wäre, dass wir nicht nur die technisch abstrakten Fragen klären, sondern dieses Thema Spaltung der Gesellschaft und Zusammenhalt der Gesellschaft in einem solchen Quartier in dieser Größenordnung mitbearbeiten.“ Es solle bestimmte Setzungen geben, auch für die Durchmischung im Quartier, die die

Zielgruppen beinhalte, die sonst eher durch den Rost fallen. Das wäre für die Entwicklung im Bezirk der wichtigste Punkt.

„Das wird ein ganz normales Bebauungsplanverfahren in der Hoffnung, dass es nicht so lange dauert, wie normalerweise ein Bebauungsplanverfahren braucht. [...] Das wird sicherlich die üblichen 2 Jahre mindestens dauern, angesichts der Komplexität des Themas. Es wird auch ein bisschen länger dauern können. Aber das ist ein Prozess, der geht nur in einem solch geordneten Verfahren und nicht über einzelne Baugenehmigungen.“

**Theresa Keilhacker, Mitglied der Kommission Nachhaltiges Bauen am UBA**, merkte dazu an, dass sie es sehr vielversprechend fände, was Herr Großkinsky heute vorgetragen habe, aber der Teufel stecke im Detail. Deshalb würde es sie schon interessieren, wie konkret der Städtebauliche Vertrag aussähe zwischen Bezirk und Projektentwicklung, was da letztendlich verbindlich drin stünde und was im Bebauungsplan verbindlich drin stünde. Und da könne man jetzt schon etwas konkreter werden. „Wir müssen heute ein bisschen weiter kommen in der Diskussion, als bisher. Wir haben hier eine einmalige Chance von einem Quartier, von einem großen Grundstück, das in einem Quartier eingebettet ist. Das Quartier könnte ja auch energetisch autark sein. Wir haben zwar Vattenfall neben dran, aber Vattenfall ist kein vorbildlicher Energieerzeuger, er verheizt nach wie vor Kohle. Ich würde vorschlagen jetzt vielleicht mal über Nahwärmenetze zu diskutieren. Und die Mobilität vielleicht in die Fahrradstrategie der Mierendorff-Insel einzubinden, da wäre dann Herr Schruoffeneger gefragt mit barrierefreien Verbindungen, die das Ganze ein bisschen vernetzen mit den Anforderungen der vielen Menschen, die da wohnen und wohnen werden, u.a. beispielsweise ganz konkret mit einer barrierefreien Rampe vom Bahnhof Jungfernheide zum Schloßpark.“

**Gudrun Sack, Architektin und Mitglied des Vorstandes der Architektenkammer Berlin** ergänzte diese Anmerkungen noch um die Frage, inwieweit denn auch vorhandene Gruppen in dieses Konzept eingebunden, wie es wirtschaftlich entwickelt würde und - nachdem der Mensch im Mittelpunkt stehe - wie genau die Umsetzung erfolge? Alles bliebe ein bisschen abstrakt. „Baut das jetzt alles ein Architekt oder loben Sie auch Wettbewerbe aus?“

**Harald Großkinsky** begründete die relativ unkonkreten Ausführungen damit, dass das Projekt eine Geschichte habe und man aus der Geschichte heraus erst einmal einige Sondergutachten anfertigen habe lassen; Baugrunduntersuchung, Verkehrsuntersuchung etc. Mit diesen Rahmenbedingungen würde gerade eine veränderte städtebauliche Figur kreiern, ohne die Defizite, die sie in der Vergangenheit festgestellt hätten. Und wenn sie entworfen und mit dem Bezirk abgestimmt sei, dann würde sie der Öffentlichkeit vorgestellt und vertiefend diskutiert. „Wir sind jetzt am Anfang. Wir denken neu nach und wir wollen viele Sachen – nicht alles von dem, was ich vorgetragen habe, aber Vieles davon - in diesem Gebiet wiederfinden.“

**Gudrun Sack** regt nochmal an, in der zweiten Stufe die lokalen, sozialen Träger und die Bevölkerung vor Ort mit einzubeziehen und dass die Planung danach auch modifiziert werde.

**Oliver Schruoffeneger** möchte die vorgezogene Bürgerbeteiligung bis Ende Oktober ausgewertet haben. Das hieße entweder kurz vor den Sommerferien oder kurz nach den Sommerferien in die vorgezogene Bürgerbeteiligung zu gehen und bis dahin müsse das Alles ein bisschen konkreter sein. Und dann begänne der öffentliche Dialog mit Bewohnern auf der Insel. „Wir haben in einem Städtebaulichen Rahmenvertrag [im Sommer letzten Jahres unterschrieben] und in einer Zielvereinbarung ein paar Themen benannt: da ist das Thema Stellfläche, also Parkplätze, wo wir eine Obergrenze definieren und noch einmal etwas konkreter werden wollen. Wir haben das Thema vorbildliche, energetische Versorgung benannt und wir haben das Thema Parzellierung und nicht nur ein Architekt als Thema benannt. Ob das am Ende 32 oder 28 sind ist am Ende nicht der Punkt, aber klar soll sein, es entsteht nicht die übliche Struktur, da kommt ein Bauträger und klotzt einmal durch, sondern es muss eine Vielfalt haben, die auch verschiedene Architekten einbindet.“

**Theresa Keilhacker** hakt nochmal nach, wie konkret z.B. Forderungen des grünen Partei-Kollegen Georg Kössler im B-Plan-Verfahren umgesetzt würden. Mit dem StEP Klima und dem darauf aufbauenden StEP Klima KONKRET sei ja die Aufgabe „Klimaanpassung“ erstmals in die Bauleitplanung eingeführt worden und damit ein neuer Abwägungstatbestand bei der Erstellung von Bebauungs-Plänen. Das hieße, der gilt und müsse nur angewendet werden.

**Oliver Schruoffeneger** bestätigt das, gibt aber zu Bedenken, dass bis jetzt nur flächenmäßige Ausweisungen und keine Texte für Planergänzungsbestimmungen drin stünden. Aber das wäre in diesem Prozess mit zu klären. Genauso wie zu klären sei, wie so ein „Sozial-Campus“ im Verhältnis stehe mit dem Berliner Modell mit 30% Sozialwohnungen. Wenn es beispielsweise um betreutes Wohnen gehe, handele es sich oft um gewerbliche Trägerformen. „Packt man das alles oben drauf oder gibt es da irgendwelche Verrechnungsmodelle. Das ist auch eine offene Frage, die in Berlin bis jetzt noch nicht geklärt ist.“

**Gudrun Sack** stellt die Frage nach neuen Baustoffen und neuen Baumaterialien? Die Diskussion zur Wiederverwertbarkeit von Stoffen möchte **Oliver Schruoffeneger** noch führen: „Was baue ich da ein? Was passiert mit dem Zeug 50 Jahre später?“

**Theresa Keilhacker** verweist auf Ressourcen-Effizienz- und Recycling-Konzepte<sup>2</sup>, die beim Bund schon recht weit fortgeschritten seien und der Spreebord-Entwicklung gut zu Gesicht stünden. Man könne solche Anforderungen auch an Baugenehmigungen koppeln. Recycling-Beton sei heute schon einsatzfähig und würde auch angewandt. „Die Nachhaltige Mierendorff-Insel 2030 ist ja schon ein bisschen konkreter, hier sind viele Menschen, die sich damit beschäftigen und das ist ein unglaubliches Potenzial, das man abrufen kann. Ich denke, dass aus dem Quartier heraus viele wichtige Impulse und auch Know-How kommt, das man nutzen kann.“ Ihre nächste Frage wäre, wer diesen Prozess steuere? Der Bezirk sage ja immer, er sei chronisch personell unterbesetzt und es sei hier ein ambitioniertes Vorhaben, das in gewisser Weise Neuland betrete.

**Harald Großkinsky** betont, wie gut die Zusammenarbeit mit der Verwaltung sei. **Oliver Schruoffeneger** fände es natürlich schön, wenn er ein Projekt in dieser Größe auch mit der personellen Ressource einer Person betreuen könnte. Dies wäre in der Realität aber nicht machbar. „Was wir gemeinsam überlegen, ob wir nochmal so etwas wie einen Beirat an dieses Projekt andocken. Aber das wird ein kleines Gremium, wenn es eines wird.“

Die **Fragen aus dem Publikum** nehmen Bezug auf das eingangs von Herrn Großkinsky betonte Leitbild, vom Menschen ausgehen zu wollen, weswegen Beteiligungs- und Eigentumsverhältnisse eine große Rolle für soziale Nachhaltigkeit und Identifikation spielen würden. „Wie kann das Ganze zu einer gemeinschaftlichen Quartiersentwicklung gemacht werden?“

**Harald Großkinsky** sieht das Modell zur kooperativen Baulandentwicklung als sinnvoll an, findet aber einfach 30% Sozialwohnungen zu bauen, nicht anspruchsvoll genug: „Und dann kommen Menschen rein und dann passiert da nichts mehr, das halte ich, wenn ich vom Menschen im Mittelpunkt spreche, für zu wenig“. Insofern sei das, worüber er nachdenke, ein Pilotvorhaben, über das man gemeinsam diskutieren müsse: „Was sind die Wünsche? Was kann man miteinander vernetzen?“ Man spreche über Synergien zwischen Altenheimen und Kindergärten, über genossenschaftliche Veranstaltungen im Pflegebereich. Da kämen interessante Sachen zustande, die er aber noch gar nicht kenne. Die müssten erst einmal zusammen gebaut werden und dann müsse er auch wissen, ob die Politik es zuließe, dass sie da weiterdenken dürfen und dann zu Ergebnissen kommen. Und diese Ergebnisse werde er dann auch gerne präsentieren.

**Yasser Almaamoun** fragt nach dem Zeitfenster, das **Harald Großkinsky** durch die üblichen Bebauungsplanschritte vorgegeben sieht. Er habe den Anspruch, nachdenken zu dürfen.

---

<sup>2</sup> siehe auch Publikation der KNBau, UBA,

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/2019\\_02\\_20\\_uba\\_knbau\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/421/publikationen/2019_02_20_uba_knbau_bf.pdf)

Eine weitere **Frage aus dem Publikum** bezieht sich darauf, inwieweit die Erkenntnisse des Vorgängerprojektes, das sich mit dem selben Gelände beschäftigt hat, eingeflossen seien?

**Harald Großkinsky** bestätigt, dass die Städtebaulichen Verträge noch aus der Zeit „WerkbundStadt“ stammten. Die seien unverändert und würden auch von keiner Seite in Frage gestellt. Von daher glaubte er, ein funktionierendes Steuerungssystem für ein solches Projekt, das auch schnell entscheidungsfähig ist, sei sinnvoll. Das definiere auch die Frage „Woran ist es gescheitert?“ Aber es gehe nicht darum, die inhaltlichen Ansprüche in Frage zu stellen, die sind weiterhin da. „Im städtebaulichen Bild wird es ein bisschen was Anderes sein.“

Eine weitere **Frage aus dem Publikum** bezieht sich auf die Wortschöpfung „Sozial-Campus“, weil Campus ja eher mit Universität oder Hochschule assoziiert würde?

**Harald Großkinsky** möchte den Begriff „Sozial-Campus“ erst einmal als Arbeitstitel verstanden wissen. Einen neuartigen Campus mit wissenschaftlicher Begleitung möchte er jedoch gerne entwickeln.

Ein **Kollege aus dem Publikum** sieht „ein Spannungsverhältnis“ auf dem projektierten Gelände: „Da stehen nun Tanklager drauf und Sie sprachen von Regenwasserversickerung?“

**Harald Großkinsky** spricht aus seiner Erfahrung, dass die Kontaminationen unter heutigen vorhandenen Tanklagern geringer seien, als an vielen anderen Stellen in dieser Stadt. Die bisherigen Untersuchungen würden hier keine Sanierungsanordnungen nach sich ziehen. Das entsprechende Umweltamt kenne die Vorgeschichte. Es werde an der einen oder anderen Stelle Kontaminationen geben, wie das an vielen Stellen dieser Stadt auch wäre, aber das werde als sehr unkritisch eingeschätzt. Auf dem Grundstück habe es mal einen Altlastenunfall gegeben, der sei aber komplett saniert worden. Und im Wesentlichen sei der Boden zu 100% versiegelt. „Da sehen wir keinen sehr großen Handlungsbedarf.“

Eine Zuhörerin **aus dem Publikum** erkundigt sich nach Ergebnissen der Sondergutachten und fragt: „Wenn sie meinen ‚Wir denken nach‘ - sind wir alle da auch mit einbezogen?“

**Oliver Schruoffeneger** merkt dazu an: „Wir haben diese Veranstaltung bewusst zu einem Zeitpunkt gemacht, wo es um die Zieldefinitionen geht und nicht schon ein fertiger erster Entwurf des B-Plans da ist, wo man sich schon an den Details abarbeitet. [...] In welchen Formaten wir die einzelnen Schritte begleiten, darüber müssen wir noch sprechen, aber dass es immer mal wieder in diesem Prozess einen Diskurs auf der Insel über die Konkretisierungsstufe geben muss, das ist glaube ich völlig klar.“

**Gudrun Sack** wirbt für ein Vorbildquartier, das brauche Berlin. „Wir sollten die Chance nutzen, ein Modellprojekt für Berlin zu kreieren.“

**Theresa Keilhacker** ergänzt, dass hier ideale Voraussetzungen vorlägen, Fördermittel zu bekommen. Man könne schon beginnen, diese zu akquirieren. Auch müsse über verschiedene Höhen diskutiert werden. Dafür müsse es aber dann auch mal Entwürfe geben, die man vergleichen kann, Massenmodelle etc. „Wir haben damals bei der Bürgerwerkstatt im Hansaviertel festgestellt, dass am Ende sogar eine höhere GFZ nach der Bürgerbeteiligung herauskam. Weil einfach ordentliche Alternativen geprüft wurden. Wenn ich an der einen Stelle höher bin, erhalte ich an der anderen vielleicht mehr Grünflächen und all solche Verhandlungen sind wichtig. Die müssen ganz konkret an Testentwürfen abgebildet werden, sonst kann sich das keiner vorstellen.“

Eine weitere **Frage aus dem Publikum**: „Habe ich es richtig verstanden, dass bezahlbares Wohnen für alle Einkommensschichten entstehen soll?“ **Harald Großkinsky**: „Wir werden das Berliner Modell berücksichtigen und darüber hinaus über einen „Sozial-Campus“ nachdenken, ob der sich politisch trägt oder nicht, wird sich zeigen. Und über Baukosten möchte ich zu diesem Zeitpunkt noch gar nicht nachdenken.“

Auf die Frage, wie **Harald Großkinsky** den Kiez mit einbeziehen wolle, städtebaulich, sozial und auch in Bezug auf die Energieerzeugung, antwortet er: „Wir wollen die Veranstaltungskultur von ‚WerkbundStadt beibehalten. **Der Bürger antwortet:** „Das reicht aber nicht, das waren reine Informations- und keine Beteiligungsveranstaltungen. Bürgerbeteiligung stelle ich mir so vor, dass nicht erst wenn die Pläne auf dem Tisch liegen eine Bürgerbeteiligung im Rahmen der B-Plan-Bewertung stattfindet. Sondern dass die Bürger der Mierendorff-Insel von Anfang an dabei sind, dass es regelmäßige Veranstaltungen gibt, wo Pläne auf dem Tisch liegen und Modelle gezeigt werden, die zusammen mit Bauherrn und Architekten diskutiert werden können. [...] Noch nicht einmal die Bezirksverordneten bekommen Modelle zu sehen!“

**Oliver Schruoffeneger:** „Es gehört mit zu dem Prozess, die jeweils angemessenen Beteiligungsformate zu finden. Die werden unterschiedlich sein.“ Die Frage der Erdgeschosszonen, der Durchwegung, der Öffnung zur Spree hin sei wichtig. Wenn der Bezirk den Rundweg am Wasser entlang anlege, sei die Herausforderung, die Höhendifferenz zwischen Spreeufer und Inselgelände wegzunehmen (Insel liegt ca. 2m über der Spree), so könne man einen direkten Zugang zur Spree und nochmal andere Qualitäten schaffen.

Eine weitere **Frage eines Kollegen:** „Wie ist die Trägerschaft, bleiben Sie der Projektentwickler?“ **Harald Großkinsky:** „Die Am Spreebord Projektmanagementgesellschaft vereint die Eigentümer des Grundstücks unter sich. [...] Im Wohn- und Gewerbebereich werden Bestände gehalten. Ob das 100% sind, das kann ich Ihnen heute nicht sagen. Dafür sind wir ganz am Anfang.“

Eine **Kollegin aus dem Publikum** fragt: „Die Initiative so ein nachhaltiges Projekt zu entwickeln kam vom Investor. Ich komme vom Stadtentwicklungsamt Reinickendorf und wir erleben eher, dass jegliche nachhaltige Entwicklung bei Eigentümern auf erhebliche Widerstände stößt. Welche Instrumente haben die Bezirke im Rahmen der Bauleitplanung, diese nachhaltige Entwicklung wirklich zu forcieren?“ **Oliver Schruoffeneger** erlebt gerade etwas anderes: größere Investoren, die sich dem Thema gerne annähern und sich aber vom Land Berlin klarere Definitionen und die Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen wünschten. „Man sollte den Mut zum Experiment mal haben, das ist in den Verwaltungen auch nicht so ausgeprägt.“

Ein **Bürger fragt** nochmal nach: „Sollen da immer noch Hochhäuser hinkommen? Und wenn ja wie viele und welche Art von Wohnungen sollen da rein, auch Sozialwohnungen?“

**Harald Großkinsky:** Durch die Lärmbelastungen von Vattenfall nebenan, könne es in diesem Bereich keine Wohnungen geben. Deshalb: „Hochhäuser werden kommen, wie viele und wie hoch, wird nicht unsere Entscheidung sein. Das wird man im Rahmen des B-Plan Verfahrens in Varianten besprechen.“ **Oliver Schruoffeneger:** „Diese Diskussion muss noch geführt werden.“ Es werde zur Auslegung der vorgezogenen Bürgerbeteiligung Modelle geben. „Ich kann mir gut vorstellen mit Alternativen in die vorgezogene Bürgerbeteiligung zu gehen.“ Wie viel Freifläche man auf dem Grundstück erhalten wolle, wie viel Höhe wir dafür zulassen würden seien Röhren, die miteinander kommunizierenden. „Dafür haben wir noch 3 Monate Zeit.“

**Rolf Mienkus** richtet nochmal einen Apell an alle Mitwirkenden des Vorzeigeprojektes. Es dürfe nicht scheitern. Angesicht der fortgeschrittenen Zeit dankt **Yasser Almaamoun** allen Beteiligten für die lebhaft und engagierte Diskussion und lädt herzlich zu einem bilateralen Gesprächsaustausch im Anschluss ein, was die zahlreich erschienen Gäste gerne annehmen.

Mehr Informationen unter: <https://mierendorffinsel.org>

**Kontakt:** DorfwerkStadt – Verein für ländliche und städtische Entwicklung der globalen Jugendarbeit Brandenburg-Berlin e.V., **Email:** team@dorfwerkstadt.de

Rückfragen zum Veranstaltungsbericht: [info@plattformnachwuchsarchitekten.de](mailto:info@plattformnachwuchsarchitekten.de)

[www.plattformnachwuchsarchitekten.de](http://www.plattformnachwuchsarchitekten.de)