

Nachhaltige Stadtentwicklung?

Die Bedeutung des Areals für Ökologie und Stadtklima

Das Gelände des ehemaligen Rangier- und Güterbahnhofs Grunewald, als grüne Insel inmitten hoch frequentierter Verkehrswege zwischen Avus, S-Bahn und Fernbahn gelegen, ist eine der letzten großen Brachflächen im Bezirk Charlottenburg-Wilmersdorf. Kurt Krieger hat das 14,2 ha große Areal wie auch andere Bahnflächen in Berlin gekauft, um hier ein weiteres großes Höffner-Möbelhaus und einen Skonto-Discount mit insgesamt 47.000 qm Verkaufsfläche zu errichten.

Planungsrechtlich ist das Gebiet zurzeit noch Bahngelände. Ein Baurecht für bahnfremde Nutzungen gibt es nicht. Erst mit der Entwidmung durch das Eisenbahnbundesamt geht die Planungshoheit auf das Land Berlin über. Dann gilt das Gelände im Flächennutzungsplan (FNP) als unbebauter Außenbereich (§ 35 BauGB). Senat und Bezirk haben dann über Art und Maß einer möglichen zukünftigen Nutzung des Geländes zu entscheiden. Verpflichtungen gegenüber Krieger aufgrund dessen Grundstückskaufs bestehen nicht. Die Entscheidung unterliegt der Abwägung zwischen privaten und öffentlichen Belangen und der Bürgerbeteiligung.

Als innerstädtische Brache ist das Gebiet Ausdruck eines historischen Wandels: Die ehemalige Nutzung als Rangier- und Werkstätengelände der Bahn ist überflüssig geworden, die gegenwärtige Situation ein Zwischenergebnis. Ohne ökonomischen Verwertungsdruck konnte das Gelände über Jahrzehnte seine eigene Qualität entwickeln: nicht als funktionslose Fläche sondern als Gebiet von großem Nutzen für das städtische Umfeld, mit wichtiger Ausgleichsfunktion für die hoch belastete Umgebung.

Die Frage der Nutzung einer innerstädtischen Freifläche dieser Größenordnung ist Herausforderung und Chance für eine nachhaltige Stadtentwicklung. Sie darf nicht einfach den vergleichsweise kurzfristigen Verwertungsinteressen eines Investors überlassen bleiben. Vielmehr stellt sich die Frage: Ist die Funktion, die das Gebiet gegenwärtig im städtischen Kontext erfüllt, zukünftig verzichtbar? Ist ihre Beeinträchtigung oder gar Preisgabe zugunsten der von Kurt Krieger gewünschten Nutzung auch im öffentlichen Interesse wünschenswert und zu verantworten?

Ökologie

Das seit Jahrzehnten größtenteils brachliegende Bahngelände ist inzwischen weitgehend von der Natur zurückerobert. Hier hat sich ein wertvoller Biotopverbund und Gehölzbestand als Lebensraum für zahlreiche bedrohte Tier- und Pflanzenarten entwickelt. Die hier gutachterlich nachgewiesenen Pionier- und Ruderalfluren, Trockenrasen und Staudenfluren sind schützenswerte und zum Teil unter Naturschutz stehende Biotope. Großflächige Bodenversiegelungen und umfangreiche Baumaßnahmen hätten für zahlreiche seltene, gefährdete und ökologisch anspruchsvolle Arten die Vernichtung der örtlichen Population zur Folge. Ein ökologischer Schaden von überörtlicher Reichweite, zumal die Umnutzung ehemaliger Bahnflächen in Berlin bereits in den vergangenen Jahren zu einem

drastischen Rückgang solcher ökologisch hoch produktiven und für den Artenschutz wichtigen Areale in der Stadt geführt hat.

Doch obwohl es noch keinerlei planungsrechtliche Weichenstellung für die zukünftige Nutzung des Geländes gibt, hat Grundstückseigentümer Krieger bereits Fakten geschaffen. Durch Abriss der historischen Werkstättengebäude und großflächige Räumungsarbeiten mit schwerem Gerät ist schon heute das ökologische Gefüge des Gebiets empfindlich gestört. Die punktuelle Absperrung kleiner ökologisch wertvoller Teilflächen durch Schutzzäune hat in diesem Szenario lediglich Alibifunktion. Krieger verfolgt sein privates Ziel der Grundstücksverwertung – er verschafft sich Bauland auf Vorrat, ohne dass diese massiven Eingriffe durch ein übergeordnetes öffentliches Planungsziel gerechtfertigt wären.

Stadtklima

Aufgabe einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist neben dem Klimaschutz auch die Anpassung an die bereits heute nicht mehr zu vermeidenden Folgen des Klimawandels. So muss angesichts der zunehmenden Aufheizung von innerstädtischen Wärmeinseln vor allem in den Sommermonaten ein stetiger Luftaustausch gewährleistet bleiben, um die Lebensqualität in der Charlottenburger City langfristig zu erhalten. Hier erfüllt das Areal aufgrund seiner Insellage im Verkehrsstrom zwischen dem grünen Südwesten und der Innenstadt eine wichtige Funktion: Als breiter Korridor zwischen Grunewald und den angrenzenden Wohngebieten bildet das Bahngelände eine Kaltluftschneise zur Durchlüftung der Innenstadt. Im Umweltatlas Berlin ist das Gebiet als „Kaltluftleitbahn mit sehr hoher Bedeutung“ ausgewiesen, bauliche Hindernisse sind zu vermeiden, die Bauhöhe ist möglichst gering zu halten und der Grün- und Freiflächenanteil zu erhalten, so die entsprechenden Planungshinweise.

Gleichzeitig ist das Grundstück aufgrund seiner offenen Vegetation selbst ein wichtiges Kaltluftentstehungsgebiet. Der Umweltatlas Berlin weist es als Grün- und Freifläche höchster Priorität mit „sehr hoher stadtklimatischer Bedeutung“ und „sehr hoher bis höchster Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierung“ aus und empfiehlt die „Vermeidung von Austauschbarrieren“, die Reduzierung von Emissionen und die Vernetzung mit benachbarten Grünflächen. Dieselbe Bewertung gilt übrigens auch für das Kleingartengelände entlang der Avus, das Krieger ebenfalls gekauft hat, um dort den Bau einer eigenen Autobahnabfahrt zu realisieren.

Fazit

Aus stadt- und klimaökologischen Gründen wäre die von Kurt Krieger geplante Umnutzung des ehemaligen Bahngeländes unverantwortlich. Der Preis für ein großes Möbelhausprojekt an diesem Ort wäre zu hoch: Das heutige ökologische und stadtklimatische Potential des Geländes ist für eine zukunftsfähige Stadtentwicklung unverzichtbar und darf nicht einer kurzsichtigen Standortentscheidung zum Opfer fallen!

(16.10.12 cbg)