

paperpress

.....N e w s l e t t e r.....

Impressum: paperpress Jugend- und kommunalpolitischer Pressedienst Berlin. Gegründet am 7.4.1976. Gründer und Herausgeber: Ed Koch. Chefredakteur: Chris Landmann (verantwortlich für den Inhalt), Fotoredaktion: Lothar Duclos. Träger / Verlag / Vertrieb / Druck: Paper Press Verein für gemeinnützige Pressearbeit in Berlin e.V., vertreten durch den Vorstand Ed Koch und Chris Landmann. Postanschrift: Paper Press, Postfach 42 40 03, 12082 Berlin. Web: www.paperpress.org (Textarchiv) / www.paperpress-newsletter.de (Newsletter-Archiv) / Telefon: (030) 705 40 14 Fax: 705 25 11 – Leserzuschriften, Be- und Abbestellung des Newsletters und der monatlichen Druckausgabe: E-Mail: post@paperpress.org – Nachdruck honorarfrei mit Quellenangabe. Der Newsletter wird kostenlos zugestellt. Alle Newsletter-texte auch auf www.paperpress.org. Die Druckausgabe erscheint monatlich. Preis für die Zustellung: 20 Euro jährlich.

Nr. 493 0

23. Mai 2013

38. Jahrgang

Der Fall Säntisstraße Rechtsgutachten stellt fest:

Gelände diente Bahnbetriebszwecken! Gleise führten zu Zwangsarbeiterlagern!!

Bauvorbescheide des Bezirksamtes sind rechtswidrig!!!

Wie in vielen anderen Punkten das Kleingartengelände in der Säntisstraße betreffend, mussten sich die Kleingärtner und Anwohner selbst helfen. Das Bezirksamt war nicht Willens und in der Lage, ein unabhängiges Gutachten in Auftrag zu geben, um die alles entscheidende Frage, ob das Grundstück Bahnbetriebszwecken diene oder nicht, zu klären. Der Verein Grüner Säntis-park e.V. ist nun diesen Weg gegangen und hat bei der renommierten Anwaltskanzlei Groth, Gassner, Siederer & Coll. ein Gutachten zur Klärung des Sachverhalts in Auftrag gegeben. Das 32-seitige Gutachten liegt nun vor. Es kommt zu geradezu erschreckenden Ergebnissen auch bezüglich der sehr dunklen Seite der Nutzung der Gleisanlage.

Seit Beginn der Auseinandersetzung um die Kolonie der Bahn-Landwirtschaft in der Säntisstraße stellen sich sehr viele die Frage, wozu das auf der Kolonie befindliche Bahngleis diene. Auf vielen Plänen ist das Bahngleis, das die Kolonie in zwei Hälften trennt, deutlich sichtbar. In den letzten Monaten sind zu dem Grundstücks der Gemarkung Marienfelde, Flur 1, Flurstück Nr. 1164 (Säntisstraße 95 bis 127 - ungerade), umfangreiche Recherchen durchgeführt worden.

Hier in einer Zusammenfassung die wichtigsten Feststellungen des Rechtsgutachtens:

Bahnbetriebsbefangenheit des Koloniegrundstücks

Das Areal zwischen der Bahntrasse, Säntisstraße, Daimlerstraße, Richard-Tauber-Damm und Buckower Chaussee und damit auch das Koloniegelände, stand in der Zeit vor und während des zweiten Weltkrieges im Eigentum der Deutschen Reichsbahn. Diese plante dort die Errichtung eines Güterwagenausbesserungswerks, das jedoch nicht mehr realisiert wurde. **Stattdessen kam es infolge des Krieges auf dem damaligen Gesamtgrundstück zur Errichtung (mindestens) eines Zwangsarbeiterlagers**, das durch die Reichsbahn über die Haupttrasse der Berlin-Dresdener Bahn erschlossen wurde. Die von der Reichsbahn auf dem Grundstück – einschließlich des Flurstücks 1164 - verlegten Gleisanlagen nebst Weichen und Nebengleisen sind noch heute vorhanden. **Vor diesem Hintergrund bestehen keine Zweifel, dass das Grundstück planfestgestelltes Bahngelände war**, auch wenn ein entsprechender Planfeststellungsbeschluss in den Unterlagen bislang nicht aufgefunden werden konnte.

te. Selbst wenn eine Planfeststellung nicht durchgeführt worden wäre (was angesichts der Planungen der Reichsbahn auf dem Grundstück nicht vorstellbar erscheint), war das Grundstück jedenfalls faktisch der Bahnnutzung gewidmet. **Das Grundstück ist daher eisenbahnbetriebsbefangen.**

Nichtdurchführung eines erforderlichen Freistellungsverfahrens

Das Grundstück hat seine Widmung für Bahnbetriebszwecke auch nicht dadurch verloren, dass die diesbezügliche Planfeststellung bzw. faktische Widmung infolge der tatsächlichen Nutzung des Grundstücks funktionslos geworden wäre. Die Überlassung des Bahngeländes an die Bahnlandwirtschaft bzw. an die Kolonie Säntisstraße hat nicht dazu geführt, dass das Grundstück dauerhaft für Bahnbetriebszwecke nicht mehr zur Verfügung stünde. Denn die kleingärtnerische Nutzung findet auf der Grundlage eines unter den entsprechenden Voraussetzungen des Bundeskleingartengesetzes kündbaren (Zwischen-)Pachtvertrages statt. **Die Planungshoheit des Bezirks auf dem Grundstück kann somit nur dadurch hergestellt werden, dass das zuständige Eisenbahn-Bundesamt das Grundstück gemäß § 23 AEG von der Bahnnutzung freistellt. Dies ist bislang nicht geschehen.** In einem entsprechenden Verfahren aus dem Jahr 2010 hat das Eisenbahn-Bundesamt mit der unzutreffenden Begründung, das Grundstück sei lediglich Vorratsvermögen zur Erweiterung der auf den Nachbargrundstücken vorhandenen Bahnanlagen gewesen, eine Freistellung abgelehnt. **Der betreffende Bescheid vom 26.08.2010 ist jedoch nicht bestandskräftig geworden, nachdem die damalige Antragstellerin, die Vivico Real Estate GmbH, den Antrag zurückgenommen und das Eisenbahn-Bundesamt die Entscheidung daraufhin insoweit für unwirksam erklärt hat.**

Unwirksamkeit/Rechtswidrigkeit der Planungen und erteilten Genehmigungen

Der Berliner Gesetzgeber hat im Jahre 1960 die eisenbahnrechtliche Widmung des Grundstücks verkannt und die Fläche als beschränktes bzw. teilweise reines Arbeitsgebiet im Sinne der Bauordnung für Berlin 1958 ausgewiesen. Gleiches gilt für das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, das die entsprechenden Festsetzungen durch Bebauungsplan aus dem Jahre 2005 auf die Bestimmungen der Baunutzungsverordnung 1990 übergeleitet hat. Das Grundstück Säntisstraße 95 bis 127 (ungerade) unterfällt nach dem oben Festgestellten jedoch dem sog. Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB, wonach die §§ 29 ff. BauGB auf (ehemalige) Bahnbetriebsflächen vor deren förmlicher Freistellung nicht anzuwenden sind. **Es besteht in Rechtsprechung und Literatur Einigkeit darüber, dass es einer Gemeinde versagt ist, eine Bahnbetriebszwecken gewidmete Fläche zu überplanen, soweit die Festsetzungen des Bebauungsplans der (Wiederaufnahme) Bahnnutzung entgegenstehen würden.** Dies ist bei der Festsetzung eines beschränkten bzw. reinen Arbeitsgebiets (Gewerbe- bzw. Industriegebiets) jedoch der Fall. Die entsprechenden Festsetzungen sind daher keine taugliche Rechtsgrundlage für die Erteilung eines Bauvorbescheides bzw. einer Baugenehmigung, wobei im juristischen Schrifttum lediglich umstritten ist, ob die Festsetzungen unwirksam sind oder die bestehende Bahnwidmung der Flächen lediglich ihre Vollziehung hindert. **Die vom Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg erteilten Bauvorbescheide für die Errichtung zweier Logistikzentren auf dem Koloniegrundstück sind mithin rechtswidrig.**

Zweckbestimmung der auf der Anlage vorhandenen Gleisanlagen

Um beurteilen zu können, welchem Zweck diese Gleise zu dienen bestimmt waren, hat der Grüner Säntispark e. V. zunächst die Akten des Landesarchivs Berlin eingesehen. Dort befinden sich unter anderem mehrere Detailpläne/Grundrisse des von der Reichsbahn geplanten

Güterwagenausesserungswerks Marienfelde aus den Jahren 1938 bis 1942 mit einer textlichen Beschreibung (A Rep. 80 – Eisenbahndirektion 5941 und 7434 Berlin).

Aus diesen Plänen geht hervor, dass das Werk eine Grundfläche von 300.000 qm beanspruchen sollte, davon rund 71.000 qm überbaute Fläche. Ausgebessert werden sollten Kohlenstaubwagen, Topfwagen, Kühlwagen, Kesselwagen, Gaskesselwagen und Bahndienstwagen. Die Zahl der Mitarbeiter wird mit rund 1.500 angegeben, für die auf dem Gelände zudem rund 450 Wohnungen entstehen sollten. Die Baukosten sollten 21,5 Mio. Reichsmark betragen.

Der Grüner Säntispark e. V. hat zahlreiche Dokumente recherchiert, aus denen sich ergibt, dass sich in der Nähe der heutigen Kleingartenkolonie (mindestens) fünf Standorte der Rüstungsproduktion befanden. Dies waren namentlich die Fritz-Werner-Werke, die Borsig-Werke und zwei Daimler-Werke. Die genauen Standorte sind auf einer dem Gutachten als Anlage beigefügten Karte eingezeichnet. **Diese Karte lässt in der Säntisstraße zudem ein Reichsbahnlager erkennen. Der Verwendungszweck dieses Reichsbahnlagers geht aus diversen weiteren Dokumenten hervor: So ist in einer vom Bezirksamt Tempelhof-Schönberg von Berlin herausgegebenen Schrift mit dem Titel „Von Eisen bis Pralinen“ das besagte Lager als im Eigentum der Reichsbahn stehendes „Zwangsarbeiterlager mit sechs Baracken“ beschrieben, das erstmals nach 1940 erwähnt wurde.**

In der Chronik „100 Jahre DaimlerChrysler Werk Berlin“ heißt es: „Untergebracht sind die Zwangsarbeiter überwiegend in Barackenlagern in der Nähe des Werks. Aus 14 Baracken besteht zum Beispiel ein Lager an der Buckower Chaussee in Marienfelde. Es setzt sich aus drei Baracken zusammen, durch Stacheldraht voneinander getrennt. Nach Zerstörung des Lagers durch Bombenangriffe 1943 werden die meisten Insassen im Lager Mariendorf untergebracht. **Sowjetische Zwangsarbeiter leben in zwei Lagern in der Daimlerstraße und in der Säntisstraße in Marienfelde. Die Lebensbedingungen einschließlich der hygienischen Verhältnisse sind dort sehr schlecht.“**

Die Friedhofsbeschreibung der Gemeinde Marienfelde trifft folgende Aussagen: „Der mit knapp drei ha eher kleine Friedhof der Gemeinde Marienfelde liegt etwas versteckt hinter einer Reihe von Wohngrundstücken (...) Neben Einzelgräbern befindet sich auf dem Friedhof noch eine (...) Gedenkstätte für 33 ausländische Opfer (...), die bei einem nächtlichen Bombenangriff der Engländer mit Flugzeugabsturz auf **ein Wohnbarackenlager in der Säntisstraße** in Berlin-Mariendorf im November 1940 verbrannten (...). **An der Säntisstraße gab es noch mindestens drei weitere Lager:** das Gemeinschaftslager der Eisenbahn vom November 1940 der Deutschen Reichsbahn, ein Arbeitslager von 1943 mit sowjetischen Zwangsarbeitern sowie das Ostarbeiterlager mit ebenfalls sowjetischen Zwangsarbeitern der Daimler Benz AG (...).“

In der Darstellung des Internetlexikons wikipedia zum Stichwort Fritz Werner Werkzeugmaschinen heißt es: „In der Aufrüstungsphase zum Zweiten Weltkrieg hatte die Fritz Werner AG 1936 über 3.000 Mitarbeiter. 1938 wurde eine Patronenfabrik für das portugiesische Kriegsministerium geliefert. Solange noch Frieden herrschte, wurden Werkzeugmaschinen zur Waffenproduktion hergestellt, während des Krieges dann auch Waffen selbst mit dem Abnahmeprägestempel „crv“ des Heereswaffenamtes für das Werk II. Für die Kriegsproduktion setzte die Fritz Werner AG in Berlin Zwangsarbeiter aus einem Lager an der Daimler-/Ecke Benzstraße ein. Dieses hatte unterirdische Zellen entlang eines Ganges unter der Daimlerstraße, in die „Auffällige“ eingesperrt wurden. In Berlin-Buckow waren ab 1944 auf den damals noch unbebauten Flächen an der Marienfelder Chaussee weitere Barackenlager aufgestellt worden.“

Die Existenz der Zwangsarbeiterlager in der Söntisstraße wird ferner belegt durch das auszugsweise als Anlage beigefügte Buch aus dem Kulturbundverlag der Deutschen Demokratischen Republik „Zwangsarbeiterlager in Berlin 1939-1945“ von Laurenz Demps (in dem die Söntisstraße allerdings teilweise als Folge eines Redaktionsversehens als „Sanitätsstraße“ bezeichnet ist). **Schließlich ist das Zwangsarbeiterlager Söntisstraße auch auf Lichtbildern alliierter Luftangriffe gut erkennbar.** Nach den Recherchen des Grüner Söntis-park e. V. bestehen auch keine Zweifel daran, dass das Zwangsarbeiterlager ein solches der Reichsbahn – und nicht ein Lager der genannten Rüstungsbetriebe – war, da das Gelände eindeutig im Eigentum der Reichsbahn stand und als solches auch in den genannten Quellen erwähnt wird.

Die Beteiligung der Deutschen Reichsbahn an den Verbrechen des Nationalsozialismus sowie an der Deportation von Zwangsarbeitern während des Zweiten Weltkriegs ist Gegenstand zahlreicher allgemeinhistorischer Darstellungen:

„Eine zentrale Rolle spielte die Deutsche Reichsbahn bei den Deportationen von rund 3 Millionen Juden aus allen Gebieten des deutschen Machtbereichs in die Vernichtungslager (...) Hinzu kamen weitere zigtausend Opfer durch Massentransporte von Kriegsgefangenen und Zwangsarbeitern unter unmenschlichen Bedingungen“ - Lexikon Zweiter Weltkrieg, Suchwort: Deutsche Reichsbahn -

„Das eisenbahntechnische Bild aus der Zeit vor 1939 kann nur fragmentarisch bleiben. Gleiches gilt für die Kriegszeit, wo die Reichsbahn neben den militärischen Massentransporten ungezählte Zugfahrten mit Kriegsgefangenen, Zwangsarbeitern und Juden durchführte.“ - Ciesla, Burghard, „Als der Osten durch den Westen fuhr: die Geschichte der Deutschen Reichsbahn“ -

Im Ergebnis der Auswertung der verfügbaren historischen Quellen ist festzuhalten, dass das heutige Flurstück 1164 als Teil eines Gesamtareals während des Zweiten Weltkriegs im Eigentum der Deutschen Reichsbahn stand, mit Gleisanlagen der Deutschen Reichsbahn bebaut war und von dieser für den Transport von Waren und Zwangsarbeitern zugunsten der auf dem Reichsbahngrundstück vorhandenen Zwangsarbeiterlager der Berliner Rüstungsunternehmen Daimler, Fritz-Werner und Borsig genutzt wurde.

Geltung des Vorranges der Fachplanung

Nach § 38 BauGB sind auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung die §§ 29 bis 37 BauGB nicht anzuwenden, wenn die Gemeinde beteiligt wird. Es gilt somit, dass der sog. Fachplanung Vorrang vor der Bauleitplanung zukommt. Dem Fachplanungsvorbehalt unterfallen insbesondere auch Flächen von Betriebsanlagen der Deutschen Bahn AG oder anderer Eisenbahnen, die nach § 18 des allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) grundsätzlich der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung bedürfen.

Betriebsanlagen in diesem Sinne sind „alle im Bahnbereich liegenden Bauten, Grundstücke und festen technischen Anlagen, die unmittelbar oder mittelbar der Abwicklung oder Sicherung des äußeren Eisenbahndienstes dienen“.

Nicht von der Privilegierung des § 38 BauGB erfasst sind dagegen Flächen für sonstige Anlagen der Eisenbahn oder auf Eisenbahngeländen. **Das bedeutet, dass ein Bauvorbescheid über die Zulässigkeit einer bahnfremden Nutzung auf planfestgestelltem Bahngelände nicht (rechtmäßig) erteilt werden kann. Die Gemeinde kann in einem solchen Fall**

mangels bestehender Planungshoheit einen Vorbescheid nicht einmal unter dem Vorbehalt erteilen, dass das Grundstück als Bahngelände entwidmet wird.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts unterfallen dem Fachplanungsvorbehalt des § 38 BauGB auch alte bzw. bereits bestehende (Bahn-)Anlagen. Dazu zählen diejenigen Anlagen, bei denen die Feststellung der Pläne entweder noch unter Geltung der Reichsbahngesetze erfolgt ist oder diejenigen Anlagen, die als vorhandene – entweder planfestgestellte oder in anderer Weise dem Betrieb der Bahn gewidmete – Anlagen auf der Grundlage des Gesetzes betreffend den Staatsvertrag über den Übergang der Staatseisenbahnen auf das Reich vom 30.04.1920 von den Ländern auf das Reich und die von diesem errichtete „Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft“ und später von dort auf das Sondervermögen „Deutsche Reichsbahn“ und weiter auf das Sondervermögen „Deutsche Bundesbahn“ (§ 1 BBahnG) übergegangen sind. Dazu gehören auch die Flächen, die zur Abwicklung der Aufgabenstellung einer öffentlichen Eisenbahn entsprechenden Bahnbetriebes benötigt werden, so etwa die dem Güterumschlag und Ladeverkehr dienenden Flächen von Bahnhöfen.

Die Voraussetzung einer „in anderer Weise dem Betrieb der Bahn gewidmeten“ Bahnanlage liegt dann vor, wenn Flächen schon vor geraumer Zeit ohne besonderen förmlichen Akt räumlich und funktional in den Betrieb der Bahn einbezogen wurden. Ob sie Bahnzwecken gewidmet sind, richtet sich danach, ob die Bahnanlage „nach den konkreten Umständen des Einzelfalls tatsächlich für Bahnzwecke genutzt“ wurde. Ist dies der Fall, kann von einer faktischen Widmung ausgegangen werden.

Vorliegend ist zunächst mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass das in Rede stehende Areal an der Sântisstraße bereits vor den 1930er Jahren als Bahngelände planfestgestellt war.

Die abweichenden Stellungnahmen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung sowie des Bezirksamts Tempelhof-Schöneberg von Berlin sind – auch vor dem Hintergrund ihrer eigenen Sachverhaltsermittlung - nicht plausibel. Denn es erscheint ausgeschlossen, dass die Deutsche Reichsbahn Eigentümerin eines mindestens 30 ha großen Areals war und auf diesem eines der größten deutschen Güterwagenausbesserungswerke plante, ohne dass diese Fläche zuvor im Plan festgestellt gewesen sein sollte.

Doch auch dann, wenn dies nicht der Fall gewesen sein sollte oder sich nicht mehr feststellen ließe, war das Flurstück 1164 jedenfalls faktisch gewidmetes Bahngelände, weil die Reichsbahn es ab 1939, wenn auch nicht zur ursprünglich vorgesehenen Errichtung des Güterwagenausbesserungswerks, so doch für die Unterbringung und den Transport von Zwangsarbeitern zugunsten der entsprechenden Lager, von denen mindestens eins ihr selbst gehörte, nutzte. Da sich auf dem Grundstück noch heute die Gleise befinden, auf denen die Züge mit den Zwangsarbeitern und Waren zu deren Versorgung verkehrten, ist der erforderliche Bahnbezug gegeben.

Das Gleisnetz war zudem an die Haupttrasse der Berlin-Dresdener Bahn angeschlossen und mehrfach verzweigt. Es ist damit auch ausgeschlossen, dass es sich um ein rein für Bauarbeiten oder Rangierfahrten vorgesehenes „Baugleis“ gehandelt haben könnte.

Fazit: Das Flurstück 1164 ist planfestgestelltes Bahngelände, jedenfalls aber faktisch als solches gewidmet, weil es im Eigentum der Deutschen Reichsbahn stand und nachweislich Bahnbetriebszwecken diente. Die erforderliche förmliche Freistellung von Bahnbetriebszwecken durch das Eisenbahn-Bundesamt ist nicht erfolgt. Die vom Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg erteilten Bauvorbescheide sind mithin rechtswidrig.