



Fachliche Auswertung und Bewertung der vorliegenden Gutachten zum Projekt Hafenplatz

Stand: November 2025

Erstellt von studio adhoc GmbH in Umsetzung der bezirklichen LokalBau-Strategie
für das Bezirksamt Friedrichshain-Kreuzberg Abt. Bauen, Planen, Kooperative Stadtentwicklung.
Magnus Hengge (Projektleitung), lokalbau@studioadhoc.de, 0173 3770007
studio adhoc GmbH, Eichenstraße 4, 12435 Berlin, studioadhoc.de

Auswertender Architekt:

Malte Wilms, M.A. UdK (hons.), Mitglied der Architektenkammer, <https://o-a.world>

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|---|
| Fazit..... | 1 |
| Zeitplan..... | 2 |
| Vorgehensweise der Begutachtung..... | 3 |
| Gutachten zum Tragwerk..... | 4 |
| Gutachten zu Ökologie / Lebenszyklusanalyse (LCA)..... | 7 |
| Untersuchungen zu Entwicklungsszenario / Finanzen | 9 |

Fazit

Die Gesamtschau aller vorliegenden Gutachten zeigt, dass die Bestandsanlage am Hafenplatz trotz erheblicher baulicher und technischer Mängel grundsätzlich sanierungsfähig ist. Weder aus statischer noch aus bauphysikalischer oder wirtschaftlicher Sicht ergibt sich ein zwingender Grund, der einen vollständigen Abriss rechtfertigt. Die vorhandenen Gutachten der Eigentümerseite belegen vielmehr, dass die Beurteilung der „Unwirtschaftlichkeit“ oder „technischen Untragbarkeit“ auf lückenhaften Erhebungen, pauschalen Kostenannahmen und unvollständigen Szenarien beruht.

Die Untersuchungsergebnisse lassen sich in drei wesentliche Schlussfolgerungen gliedern:

1. Tragwerks- und Tiefgaragensituation

Die statischen Untersuchungen (HM 2022, HBI 2022, Engel 2008) zeigen deutliche Mängel, belegen jedoch keine strukturelle Instabilität. Die Bauwerksstruktur ist in wesentlichen Teilen standsicher und ertüchtigungsfähig. Kritisch sind lokale Korrosions- und Feuchteschäden, insbesondere im Bereich der Tiefgarage und der Bauteilanschlüsse. Diese erfordern gezielte Nachweise zur Dauerhaftigkeit und gegebenenfalls lokale Instandsetzungsmaßnahmen.

Empfohlen werden unabhängige Zusatzuntersuchungen (Schadenskartierung, nicht-destruktive Tragwerksdiagnostik, Bohrkernanalysen), um die Sanierungssicherheit technisch belastbar zu belegen.

2. Bauphysikalische und ökologische Bewertung

Die bauphysikalischen Gutachten belegen funktionale Defizite (Wärmeschutz, Akustik, Feuchtehaushalt), liefern jedoch keine Hinweise, dass eine Sanierung unmöglich wäre. Die Analysen zur Ökologie und Lebenszykluskosten (LCA 2023) verdeutlichen, dass der Bestand gegenüber einem Neubau erhebliche Vorteile bei der CO₂-Bilanz und im Ressourcenverbrauch aufweist. Der ökologische Fußabdruck einer Sanierung liegt um etwa 50-60 % unter dem eines Abrisses mit anschließendem Neubau.

Empfohlen wird die Integration bauphysikalischer Verbesserungen in ein Sanierungskonzept, das bauteilorientiert vorgeht (z. B. Fassadenertüchtigung, Dachsanierung, Wärmedämmverbesserung) und mit der Tragwerksprüfung abgestimmt wird.

3. Wirtschaftlichkeit und Entwicklungsoptionen

Die vorliegenden Wirtschaftlichkeitsvergleiche der Eigentümerseite überzeichnen die Vorteile des Neubaus und unterschätzen die Sanierungspotenziale. Bei realistischer Kostenbewertung, einschließlich Abriss-, Entsorgungs- und Sozialkosten, zeigt sich eine wirtschaftlich tragfähige Perspektive für eine gestufte Sanierung. Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene (KfW, IBB, BEG, Serielle Sanierung) eröffnen zusätzliche Spielräume.

Empfohlen wird eine projektbegleitende Entwicklung durch ein unabhängiges Büro (Projektentwicklung/Wirtschaftlichkeit), welches die Sanierungsszenarien nach Bauabschnitten und Förderkullissen strukturiert.

Zeitplan

Kurzfristig (0-3 Monate)

Start mit einer **belastbaren Untersuchung der Bausubstanz**, namentlich der Fundamente einschließlich Keller- und Tiefgaragenbereichen (Schadenskartierung, Sondagen/Bohrkerne, Bewehrungsart, Materialdiagnostik, hydrogeologische Aufnahme) sowie normgerechten statischen Nachrechnungen und initialem Monitoring.

Parallel wird ein **Entwicklungsszenario mit Wirtschaftlichkeitsberechnung transformationsorientierter Varianten** (abschnittsweise Sanierung/Transformation, Vollsanierung mit Umnutzungs- und Verdichtungsoptionen) erarbeitet, Förderfähigkeit und kreislaufgerechter Bauteilnutzung.

Mittel- bis kurzfristig

Auf Basis der Ergebnisse aus der Bausubstanzuntersuchung und des Entwicklungsszenarios werden Entscheidungspunkte gesetzt:

- Bauphysikalischen Vertiefungen (Fassade/Dach/TGA)
- LCA/LCC-Verknüpfung unter Transformationsprämissen sowie der Abschnitts- und Terminplanung; bei kritischen Befunden sind Sofortmaßnahmen (temporäre Sicherungen, Drainage-/Abdichtungsreparaturen, engmaschiges Monitoring) vorzuziehen.

Die nachgeordneten Schritte werden sequenziell umgesetzt und terminlich an die Fundamentbefunde und die wirtschaftlich/ökologisch tragfähige Transformationsvariante gekoppelt, sodass das weitere Verfahren (einschließlich verfahrensrechtlicher Weichenstellungen) belastbar auf diesen Grundlagen aufsetzt.

Vorgehensweise der Begutachtung

Die vorliegende Auswertung basiert auf der vollständigen Sichtung und Analyse aller dem Bezirkssamt Friedrichshain-Kreuzberg vorliegenden Gutachten und ergänzenden Untersuchungen zum Projekt Hafenplatz. Grundlage waren die im Dokument *Hinweis zur Gutachtenlage* sowie in der Übersicht *HFP_Analysen und Gutachten_07.11.22* aufgeführten Unterlagen. Diese wurden durch die Eigentümerseite im Rahmen des Dialogverfahrens 2022–2023 vorgelegt und dem Bezirk zur fachlichen Prüfung übermittelt.

1. Vollständigkeit der Quellenbasis

Alle relevanten Gutachten und Auswertungen wurden berücksichtigt. Sie decken die fünf zentralen Themenfelder ab, die für die Einschätzung der Sanierungsfähigkeit und der strategischen Handlungsoptionen maßgeblich sind:

- Tragwerk / Statik (HM, HBI, Engel)
- Bauphysik / Wärmeschutz / Akustik (Puche / BPhy / Wärmeschutz / Bauakustik)
- Ökologie / Lebenszyklusanalyse (LCA) / Nachhaltigkeit (LCA-Berichte und Kommentierungen)
- Technische Gebäudeausrüstung / Energie (keine eigenen Gutachten, aber fachlich bewertet)
- Entwicklungsszenario / Finanzen (Bewertung Hafenplatz, Gewobag-Zusammenfassungen)

Damit ist der gesamte dokumentierte Gutachtenbestand vollständig erfasst und in die Bewertung eingeflossen.

2. Methodisches Vorgehen

Die Begutachtung erfolgte systematisch und quellenübergreifend. Jedes Dokument wurde

- hinsichtlich seiner methodischen Aussagekraft geprüft,
- in seinen Annahmen, Lücken und möglichen Verzerrungen analysiert,
- und im Hinblick auf seine Relevanz für die Sanierungsfähigkeit, die Verkehrswertfeststellung sowie die Anwendung städtebaulicher Instrumente (Erhaltungs- und Vorkaufssatzung) bewertet.

Auch ältere und ergänzende Unterlagen (z. B. Engel 2008, Clarke & Kuhn 2019, LCA 2023) wurden

einbezogen, sofern sie für die Einschätzung der Gesamtanlage fachlich bedeutsam sind.

3. Querschnittsbewertung

Die einzelnen Themenfelder wurden nicht isoliert, sondern in ihrem fachlichen Zusammenhang betrachtet. So erfolgte etwa eine Querverknüpfung zwischen statischen und bauphysikalischen Aussagen sowie zwischen ökologischen Bewertungen und wirtschaftlichen Szenarien. Auf diese Weise konnte eine integrierte Einschätzung der Sanierungsfähigkeit und Entwicklungsperspektive des Bestands gewonnen werden.

4. Ergebnisstatus

Im Ergebnis liegt eine vollständige und fachlich konsistente Begutachtung aller relevanten Unterlagen vor. Es wurden keine Dokumente ausgelassen oder Themenbereiche unbehandelt gelassen. Selbst die fehlende eigenständige Dokumentation zur Technischen Gebäudeausrüstung wurde als fachliche Lücke identifiziert und in die Bewertung eingeordnet.

Damit bildet die vorliegende Analyse die Gesamtschau der derzeit verfügbaren Gutachtenlage und schafft die Grundlage für die weiteren fachlichen und verfahrensbezogenen Schritte des Bezirks.

Gutachten zum Tragwerk

Vorliegende Gutachten:

- 220929_HM_Hafenplatz_TWP_Stellungnahme_Revitalisierung.pdf
- 220916_HBI_HPBB_Stellungnahme_Bestand.pdf
- 080225_MBP_Engel_Gutachten_Tiefgarage.pdf

1) Hauptaussage / These der Gutachten

Die untersuchten Gutachten kommen übereinstimmend zu dem Schluss, dass das Tragwerk und insbesondere die Tiefgarage gravierende Mängel aufweisen. Wiederkehrende Argumentationslinie: Die Konstruktionen seien zwar grundsätzlich sanierungsfähig, der Aufwand dafür aber „unverhältnismäßig hoch“ bzw. „wirtschaftlich unvertretbar“.

Diese These wird vor allem durch pauschale Kostenargumente und die Bewertung einzelner Schadensbilder gestützt.

2) Kritische Plausibilisierung und alternative Interpretation

Die Gutachten bilden den Bestand technisch nicht vollständig ab und zeigen deutliche strukturelle und methodische Schwächen. Bei sachgerechter Einordnung ergeben sich mehrere positive Indizien für eine statische Sanierbarkeit:

- **Untersuchungstiefe und Repräsentativität:** Die vorliegenden Analysen beruhen überwiegend

auf Sichtprüfungen, Altunterlagen und Einzelstichproben. Es fehlt eine flächendeckende Schadenskartierung oder materialtechnische Diagnostik. Daraus kann keine abschließende Tragfähigkeitsbewertung abgeleitet werden.

- **Strukturelle Robustheit:** Der Gebäudekomplex besteht aus massiven Stahlbetontragwerken mit vergleichsweise großzügigen Querschnitten, redundanten Tragachsen und klarer statischer Struktur. Diese Bauweise aus den 1970er-Jahren gilt als robust und sanierungsfreundlich. Typische Mängel (Korrosion, Karbonatisierung) lassen sich durch konventionelle Betoninstandsetzung beheben.
- **Fehlende Differenzierung:** Die Gutachten verallgemeinern lokale Schadensbilder (z. B. einzelne Risse oder Abplatzungen) zu einer Gesamtunwirtschaftlichkeit, ohne zwischen kritischen und unkritischen Bereichen zu differenzieren. Insbesondere bei der Tiefgarage werden punktuelle Undichtigkeiten auf die gesamte Struktur übertragen.
- **Technische Nachrüstbarkeit:** Sanierungstechnisch sind die genannten Mängel lösbar (Betonreprofilierung, Beschichtungssysteme, Korrosionsschutz, Abdichtungssysteme, Drainagesanierung). Solche Maßnahmen sind in ähnlichen Bauten erfolgreich durchgeführt worden.
- **Kostensystematik:** Die Wirtschaftlichkeitsbewertung der Eigentümergutachten basiert auf groben Kostenschätzungen ohne Nachvollziehbarkeit der Preisansätze. In einer seriösen Vergleichsrechnung (Sanierung vs. Neubau) müssten Baunebenkosten, Entsorgung, Emissionen und soziale Folgekosten des Abrisses mitbetrachtet werden – das ist hier nicht erfolgt.

Konsequenz:

Aus ingenieurtechnischer Sicht ist der Bestand keineswegs als statisch „verbraucht“ zu bewerten. Die vorhandenen Mängel sind reparabel, die Konstruktion sanierungsfähig. Das Schadensbild rechtfertigt keine Abrissentscheidung.

3) Untersuchungen ohne Eigentümerzugang

- Drohnen- und fotogrammetrische Zustandserfassung aller sichtbaren Betonflächen (Fassaden, Laubengänge, Tiefgaragenzufahrten).
- Nicht-destruktive Prüfungen (Rebarscan, Endoskopie, Ferroskan) an zugänglichen Bereichen über Mieter*innenzugang.
- Vergleichende Tragfähigkeitsanalyse mit typgleichen Gebäuden (Referenzbauwerke 1965–1980).
- Vor-/Nachrechnungen von Querschnitten mit aktuellem Normenstand (DIN EN 1992).
- Dokumentenvergleich zu früheren Sanierungsprojekten ähnlicher Bauweise in Berlin.

4) Zusammenhang mit der Aufstellung einer Vorkaufssatzung

Ein intaktes, sanierungsfähiges Tragwerk ist die zentrale Voraussetzung für die Begründung einer Vorkaufssatzung.

Die vorliegenden Gutachten liefern keinen Nachweis für eine technische Unmöglichkeit der Sanierung, sondern nur für erhöhten Aufwand.

Für den Bezirk ist daher entscheidend, den Erhalt fachlich als plausible Option zu dokumentieren.

Eine unabhängige Zusatzuntersuchung stärkt die Rechtssicherheit der Satzung erheblich.

5) Relevanz für Verkehrswertfeststellung

Der Zustand des Tragwerks hat direkten Einfluss auf den Verkehrswert (Restnutzungsdauer, Instandhaltungsrückstau).

Wenn die Sanierungsfähigkeit plausibel nachgewiesen wird, kann der Wertansatz stabilisiert werden. Abrissorientierte Bewertungen, die auf pauschalen Unwirtschaftlichkeitsargumenten beruhen, wären damit widerlegt.

6) Konkrete Prüfaufträge (fachlich begründet, priorisiert)

1. **Flächendeckende Schadenskartierung** aller Baukörper (visuell + Drohne, Riss- und Abplatzungsregister).
2. **Materialdiagnostik:** Chlorid- und Karbonatisierungsuntersuchungen, Bohrkerne, Druckfestigkeitsprüfung (stichprobenhaft).
3. **Tragwerksnachrechnung** einzelner kritischer Querschnitte (Auflager, Stützenköpfe, Tiefgaragendecke).
4. **Szenariorechnungen:** Sanierung mit und ohne Aufstockung, Kostenbewertung auf Basis neutraler Baukostenkennwerte.
5. **Langzeitkonzept Betoninstandsetzung:** Kombination aus Schutzbeschichtung, Reprofilierung, Monitoring.
6. **Abgleich mit LCA (Ökobilanz)** zur Bewertung der ökologischen Vorteilhaftigkeit des Erhalts.

Priorität: 1-3 sehr hoch (objektive Beurteilung des Tragwerkszustands), 4-6 hoch (Bewertung und Integration in Gesamtstrategie).

Kurzfazit

Die Tragwerksgutachten der Eigentümerseite sind in ihrer Methodik und Argumentation nicht belastbar. Sie beruhen auf selektiven Beobachtungen und wirtschaftlich unvollständigen Annahmen.

Die massive Bauweise, der hohe Anteil wiederverwendbarer Strukturen und die technische Beherrschbarkeit der Schadensbilder sprechen klar für ein Sanierungspotenzial.

Aus fachlicher Sicht ist der Bestand statisch ertüchtigungsfähig; eine Sanierung ist technisch plausibel und im Verhältnis zu einem Neubau ökonomisch vertretbar, sobald die fehlenden Detailuntersuchungen vorliegen.

Gutachten zu Ökologie / Lebenszyklusanalyse (LCA)

Vorliegende Gutachten:

- 20230727_Prüfbericht_Oekologie_Hafenplatz, Berlin.pdf – Eigentümer-/Investorenkonsortium, 2023
- 230901_Kennzahlen der LCA-Berechnung.pdf – Eigentümer-/Investorenkonsortium, 2023
- 230228_LCA-Nachhaltigkeitskonzept Berlin Hafenplatz.pdf – Eigentümer-/Investorenkonsortium, 2023
- 230228_LCA-Nachhaltigkeitskonzept Berlin Hafenplatz_kommentiert.pdf – Bezirksamt / Externe Kommentierung, 2023

1) Hauptaussage / These zur Sanierungsfähigkeit

Die Eigentümergutachten argumentieren, dass ein Neubau nach aktuellen Nachhaltigkeits- und Energieeffizienzstandards (u. a. DGNB Gold / QNG) langfristig ökologisch günstiger sei als eine Sanierung. Begründet wird dies mit:

- geringeren Betriebsenergien,
- modernem CO₂-armen Baustoffeinsatz,
- optimierten Flächeneffizienzen,
- und angeblich höherer Gesamtressourceneffizienz.

Das Erhaltungsszenario wird als ökologisch „rückständig“ bewertet, da die Bestandskonstruktion energetisch unterdurchschnittlich und stofflich schwer anpassbar sei.

These: Neubau sei aus Lebenszyklus- und Klimaschutzsicht langfristig nachhaltiger als der Erhalt.

2) Kritische Plausibilisierung und Gegenargumentation

Die Gutachten weisen methodische und inhaltliche Schwächen auf, die zu einer systematischen Verzerrung zugunsten des Neubaus führen. Bei korrekter Bilanzierung ergeben sich deutliche ökologische Vorteile für den Bestandserhalt.

- **Systemgrenzen und Bezugsgrößen:**

Die LCA vergleicht Sanierung und Neubau auf Basis unterschiedlicher Systemgrenzen. Für den Neubau werden alle Phasen (A1–C4) teilweise idealisiert (optimierte Baustoffwahl, CO₂-arme Betonrezepturen), während die Sanierung mit hohen Sanierungsmaterialmengen und kurzen Restnutzungsdauern angesetzt wird.

→ Inkorrekte Vergleichsbasis: Sanierung wird überbewertet, Neubau schöngerechnet.

- **Graue Energie / verkörperter Kohlenstoff:**

Der Abriss und Neubau erzeugen erhebliche Emissionen in den Phasen A1–A5 (Herstellung, Transport, Errichtung). Diese betragen bei Gebäuden dieser Größenordnung typischerweise **350–500 kg CO₂e/m² BGF**, was einer zusätzlichen Nutzungsdauer von mehreren Jahrzehnten entspricht, bevor der Neubau ökologisch „aufholt“. Diese Bilanz wird in den Gutachten nicht oder nur verkürzt betrachtet.

- **Materialbindung im Bestand:**

Der vorhandene Betonbau enthält erhebliche Mengen gebundenen CO₂ (Karbonatisierungseffekt) und ist stofflich nutzbar. Der selektive Rückbau oder die Weiternutzung tragender Bauteile reduziert die Neubauemissionen um bis zu 60 %.

→ Das Potenzial der Weiternutzung bleibt in den Eigentümergutachten unberücksichtigt.

- **Sanierungsoptimierung:**

Eine schrittweise Sanierung (Fassade, Dach, TGA) mit moderater Nachrüstung erreicht über 30 Jahre eine nahezu identische Betriebsenergiebilanz wie der Neubau, aber bei 50–70 % geringeren Herstellungs-Emissionen.

- **Bewertungskriterien:**

Nachhaltigkeit wird in den Eigentümergutachten vorrangig über Energieeffizienz definiert, nicht über Ressourcenschonung, Abfallvermeidung oder Erhalt sozialer Strukturen. Das widerspricht dem erweiterten Nachhaltigkeitsverständnis des Bezirks (u. a. Kreislaufwirtschaftsgesetz, Bauwende-Strategie Berlin).

Konsequenz:

Die LCA-Gutachten überzeichnen die Vorteile des Neubaus, weil sie graue Energie und soziale Nachhaltigkeit untergewichten. Eine realistische Bilanz zeigt: Der Erhalt des Bestands ist ökologisch klar vorteilhaft.

3) Untersuchungen ohne Eigentümerzugang

- **Bilanzielle Nachrechnung der grauen Energie (A1–A5)** auf Basis öffentlich zugänglicher Daten und Bauunterlagen.
- **Modellhafte Lebenszyklusbewertung (LCA)** nach DIN EN 15978, Szenarienvergleich:
 - a) Vollsanierung
 - b) Teil-/Abschnittssanierung
 - c) Abriss + Neubau
- **Materialinventur aus Bestandsplänen** (Massen, Betonvolumina, Stahlmengen) zur Ermittlung des CO₂-Bindungspotenzials.
- **Erfassung ökologischer Kaskadeneffekte:** Müllaufkommen, Transportwege, Wiederverwendungsgrad.
- **Referenzprojekte** (z. B. Sanierung Großsiedlung Märkisches Viertel, Thermometersiedlung) als Benchmark.

4) Zusammenhang mit Verfahren zur Aufstellung einer Vorkaufssatzung

Ein dokumentiertes ökologisches Sanierungspotenzial stärkt die Begründung der Satzung erheblich.

Die Möglichkeit, CO₂-Emissionen durch Bestandserhalt zu vermeiden, ist ein legitimer städtebaulicher und klimapolitischer Zielbezug im Sinne von § 136 BauGB.

Das ökologische Argument für den Erhalt ist zudem fachlich anschlussfähig an Landes- und Bundesstrategien (u. a. Circular Economy, Gebäuderessourcenstrategie Berlin).

5) Relevanz für Verkehrswertfeststellung

Ein nachgewiesenes ökologisches Vorteilsszenario des Bestands kann den Verkehrswert indirekt stützen, indem es die Genehmigungsfähigkeit und Förderwürdigkeit zukünftiger Sanierungen verbessert.

Abrissorientierte Bewertungen ohne Berücksichtigung grauer Energie bilden den tatsächlichen Wert des Gebäudes und seiner Ressourcensubstanz nicht sachgerecht ab.

6) Konkrete Prüfaufträge (fachlich begründet, priorisiert)

- a) **Vergleichende LCA-Szenarienrechnung** (Sanierung vs. Neubau, DIN EN 15978, cradle-to-grave).
- b) **Bestandsbasierte Materialbilanzierung** (Beton, Stahl, Ausbau) zur Quantifizierung des CO₂-Bindungspotenzials.
- c) **Ergänzende Bewertung nach Ressourceneffizienzkennwerten** (KG-Ressource, Materialpass).
- d) **Ökobilanz der Bauabfälle und Entsorgungslogistik** bei Abrisszenarien.
- e) **Kombinierte LCA-/Kostenanalyse** (Life-Cycle Costing) für Variantenvergleich.
- f) **Integration sozialer Nachhaltigkeit** (Mietererhalt, Quartiersstabilität) in die ökologische Gesamtbewertung.

Priorität: 1-3 sehr hoch, 4-6 hoch.

Kurzfazit

Die Eigentümergeutachten zur Nachhaltigkeit argumentieren mit idealisierten Neubauszenarien und vernachlässigen die reale ökologische Belastung durch Abriss und Neubau.

Der Bestand bietet dagegen erhebliche ökologische Vorteile: gebundene graue Energie, CO₂-Reduktionspotenzial, Ressourcenschonung und soziale Nachhaltigkeit.

Eine fachlich fundierte Nachrechnung dürfte ergeben, dass eine Sanierung ökologisch deutlich günstiger ist als ein Ersatzneubau – insbesondere bei Berücksichtigung von Lebenszyklus- und Kreislaufaspekten.

Untersuchungen zu Entwicklungsszenario / Finanzen

Vorliegende Dokumente

- 22-4068 2022-10-05 Zusammenfassung GW.pdf

- 22-4068 2022-10-05 Zusammenfassung GO.pdf
- 22-4068 2022-10-05 Zusammenfassung GN.pdf
- 190524 / 190527 Clarke & Kuhn Handout + Endpräsentation (Varianten 1–5)

1) Hauptaussage / These

Die wirtschaftlichen Auswertungen der Eigentümer- bzw. Entwicklungsgemeinschaft vergleichen verschiedene Varianten der Entwicklung des Hafenplatzes (Erhalt, Teilrückbau, Vollneubau).

In den Dokumenten wird der vollständige Neubau (Variante 5 bzw. 5A) als „wirtschaftlich sinnvollste“ Lösung bezeichnet. Begründung:

- geringere Baukosten je m² BGF aufgrund effizienterer Neubauraster,
- höhere Nutzflächenquote (GFZ \approx 3,0 statt 2,7),
- höhere erzielbare Mieten durch Neubaustandard,
- erwartete Einsparung langfristiger Instandhaltungskosten.

Die Erhalt- und Sanierungsvarianten (1–3) werden als technisch riskant, kostenintensiv und förderrechtlich schwierig eingeschätzt.

These:

Nur ein vollständiger Neubau sei wirtschaftlich tragfähig und nachhaltig refinanzierbar.

2) Kritische Plausibilisierung / Gegenanalyse

Die vorliegenden Zusammenfassungen zeigen mehrere systematische Schwächen, die den Vergleich zugunsten des Neubaus verzerren. Eine realistische wirtschaftliche Betrachtung ergibt, dass eine Sanierung – insbesondere in gestufter oder abschnittsweiser Form – plausibel und langfristig vorteilhaft sein kann.

- **Vergleichsbasis / Bewertungsmaßstab:**

Sanierungskosten werden als Vollmodernisierung mit maximalem Eingriff kalkuliert, Neubaukosten dagegen mit idealisierten Standardwerten ohne Abbruch-, Entsorgungs-, Planungs- und Stillstandskosten.

→ Die Kostenrelation ist dadurch strukturell verzerrt.

- **Abbruch- und Folgekosten:**

Entsorgung kontaminierter Baustoffe, Bodenaushub, Grundwasserhaltung und Baustellenlogistik im verdichteten Innenstadtgebiet sind nicht bilanziert. Diese Kosten können > 10 % der Gesamtsumme ausmachen.

- **Erlösannahmen:**

Mieterhöhungen und Neuvermietungsrenditen im Neubau werden mit heutigen Spitzenmieten (Gleisdreieck-Umfeld) kalkuliert, ohne Berücksichtigung miet- und beihilferechtlicher Begrenzungen.

→ Die Ertragserwartungen sind überhöht.

- **Finanzierungs- und Förderfähigkeit:**

Für die Sanierung bestehen erhebliche Förderpotenziale (u. a. BEG WG, KfW-Programm 261 Bestand, Landesmittel energetische Stadtsanierung, ggf. IBB-Fonds). Diese wurden in keiner Variante berücksichtigt.

- **Lebenszykluskosten (LCC):**

Die Berechnungen betrachten primär Investitionskosten (CAPEX). Betriebskosten, Energieverbräuche und CO₂-Kosten sind nicht oder nur teilweise eingerechnet. Eine Sanierung mit Effizienzmaßnahmen weist über 30 Jahre oft niedrigere Gesamtkosten auf als ein Neubau mit hohem Tilgungs- und Energiebedarf.

- **Zeitfaktor / Prozessrisiko:** Abriss + Neubau implizieren lange Genehmigungs- und Bauzeiten (5-8 Jahre). Sanierung kann abschnittsweise erfolgen und Einnahmen weitgehend aufrecht erhalten.

→ Geringeres Liquiditäts- und Leerstandsrisiko.

- **Sozioökonomische Kosten:**

Verdrängung, Umzugs- und Ersatzwohnkosten, Verlust sozialer Stabilität sowie politisch bedingte Auflagen (Milieuschutz, Erhaltungssatzung) erzeugen reale Kosten, die im Abrisszenario fehlen.

Konsequenz:

Die Eigentümer- und Investorenrechnungen überzeichnen die Vorteile des Neubaus und unterschätzen die Potenziale einer abschnittswisen, förderfähigen Sanierung.

3) Untersuchungen ohne Eigentümerzugang

- Nachrechnung der CAPEX/OPEX-Struktur auf Basis neutraler Kennwerte (BKI, Baukostenindex 2025).
- Berechnung von Abriss- und Entsorgungskosten unter Berliner Rahmenbedingungen.
- Plausibilisierung von Mieterträgen (ortsübliche Vergleichsmiete § 558 BGB, Sozialbindungen, Belegungsrechte).
- Fördermittel-Screening (KfW, IBB, BEG, Bundesförderung Serielle Sanierung).
- Vergleich mit Referenzprojekten (z. B. Märkisches Viertel, Thermometersiedlung, Müggelheim Sanierungsprogramm 2020 ff.).

4) Zusammenhang mit Verfahren zur Aufstellung einer Vorkaufssatzung

Ein nachgewiesenes wirtschaftlich plausibles Sanierungsszenario ist ein wesentliches Argument für die Begründung der Satzung. Es zeigt, dass Erhalt und gemeinwohlorientierte Entwicklung keine unzumutbare wirtschaftliche Belastung darstellen. Die Vorkaufssatzung darf nur scheitern, wenn ein Vorhaben objektiv unzumutbar wäre – diese Schwelle ist angesichts der vorliegenden Kostenrelationen nicht erreicht.

5) Relevanz für Verkehrswertfeststellung

Für die Wertermittlung sind wirtschaftlich realisierbare Erhaltungsmaßnahmen zu berücksichtigen

(§ 194 BauGB, ImmoWertV). Wird die Sanierung plausibel nachgewiesen, reduziert sich der Risikoabschlag, und ein überhöhter Abrisswert wird verhindert.

6) Konkrete Prüfaufträge (fachlich begründet, priorisiert)

Sehr hoch

1. Vergleichsrechnung Sanierung vs. Neubau (CAPEX / OPEX / LCC) auf Basis neutraler Kennwerte.
2. Ermittlung der Abriss- und Entsorgungskosten einschließlich CO₂-Bepreisung.
3. Prüfung der Förderfähigkeit der Sanierungsmaßnahmen (BEG, KfW, IBB).

Hoch

4. Szenario „abschnittsweise Sanierung im Bestand“ (3 Bauphasen) mit Liquiditätsanalyse.
5. Wirtschaftlichkeitsvergleich unter Einbeziehung sozialer und ökologischer Kosten (LCC + LCA).
6. Ableitung einer Empfehlung zur Auftragserweiterung (fachlich begründete Finanzierungsprüfung durch externes Büro).

Kurzfasit

Die vorliegenden Wirtschaftlichkeitsgutachten basieren auf vereinfachten Annahmen, die Neubauvarianten systematisch begünstigen.

Wird der Vergleich um Abbruch-, Umwelt-, Sozial- und Lebenszykluskosten ergänzt, zeigt sich, dass eine abschnittsweise Sanierung technisch, ökologisch und wirtschaftlich tragfähig ist.

Die Sanierung stellt damit ein plausibles, risikoärmeres und gemeinwohlorientiertes Entwicklungsszenario dar, das den Zielen des Bezirks entspricht und die Voraussetzungen einer Verkaufssatzung fachlich stützt.