

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

I-50

für das Gelände zwischen Friedrichstraße, Bahnhof Friedrichstraße und Reichstagufer
sowie für das Reichstagufer zwischen Bahnhof Friedrichstraße und Friedrichstraße im
Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte

Endfassung zur Festsetzung (*Rechtsverordnung*) am 18. Oktober 2006

Anlage:

Rechtsverordnung veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin Nr. 38 vom 16.11.2006, S. 1048

SenStadtUm

SenStadtUm

Inhaltsübersicht

I. Planungsgegenstand

1. Veranlassung und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

2. Beschreibung des Planungsgebietes

2.1 Historische Entwicklung und stadträumliche Einordnung

2.2 Plangebiet und Bestand

2.3 Eigentumsverhältnisse

2.4 Planungsrechtliche Ausgangssituation

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

2. Intention der Planung

3. Umweltbericht

3.1 Einleitung

3.1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplanes

3.1.2 Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes

3.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

3.2.1 Bestandsaufnahme

3.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

3.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

3.2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

3.3 Zusätzliche Angaben

3.3.1 Vorgehensweise bei der Umweltprüfung

3.3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Durchführung der Umweltüberwachung

3.3.3 Zusammenfassung

4. Wesentlicher Planinhalt

5. Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen des Bebauungsplanes

- 5.1 Art der baulichen Nutzung
 - 5.1.1 Gliederung des Kerngebietes
- 5.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 5.2.1 Baukörperausweisung
 - 5.2.2 Überschreitung der Baugrenzen durch Vordächer
 - 5.2.3 Überschreitung der Baulinie
 - 5.2.4 Unterbaubarkeit des Grundstückes
- 5.3 Ausschluss von Werbeanlagen
- 5.4 Verkehr
 - 5.4.1 Straßenverkehrsflächen
 - 5.4.2 Einteilung der Straßenverkehrsfläche
 - 5.4.3 Erschließung
 - 5.4.4 Begrenzung der Zahl der Stellplätze, Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen
 - 5.4.5 Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt
 - 5.4.6 Geh- und Fahrrecht
- 5.5 Leitungsrecht
- 5.6 Dachbegrünung
- 5.7 Luftreinhaltung
- 5.8 Erschütterungsschutz
- 5.9 Nachrichtliche Übernahmen

6. Hinweise

III. Auswirkungen des Bebauungsplanes

1. Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und Arbeitsstätten

2. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

- 2.1 Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben
- 2.2 Personalwirtschaftliche Auswirkungen

IV. Verfahren

1. Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung

2. Aufstellungsbeschluss

3. Frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

3.1 Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung

3.2 Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung

3.3 Fazit in Bezug auf den Verfahrensschritt

4. Beteiligung der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, gemäß § 4 BauGB im Jahre 1999

4.1 Art und Weise der Trägerbeteiligung

4.2 Ergebnis der Trägerbeteiligung

4.3 Fazit aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

5. Kenntnisnahme durch das Abgeordnetenhaus von Berlin

6. Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Jahr 2000

6.1 Art und Weise der Beteiligung

6.2 Ergebnis der öffentlichen Auslegung

6.3 Fazit aus der öffentlichen Auslegung

7. Umstellung der Rechtsgrundlage

8. Frühzeitige (eingeschränkte) Beteiligung der Behörden im Jahr 2006

9. Beteiligung der Behörden im Jahr 2006

9.1 Fazit aus der Beteiligung der Behörden

10. Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahr 2006

10.1 Art und Weise der Beteiligung

10.2 Ergebnis der Beteiligung

11. Abgeordnetenhauszustimmung

Rechtsgrundlagen

I. PLANUNGSGEGENSTAND

1. Veranlassung und Erforderlichkeit des Bebauungsplanes

Im Jahre 1993 wurde unter der Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt. Die im Februar 1993 mit dem 1. Preis ausgezeichnete städtebauliche Wettbewerbsarbeit "Bahnhofsbereich Friedrichstraße" der Architekten „Nalbach + Nalbach“ sah eine kompakte Bebauung des nördlichen Abschnittes des Geltungsbereiches, die Erhaltung des „Tränenpalastes“ sowie die Freihaltung der übrigen Flächen von einer Bebauung und die Nutzung als Stadtplatz vor.

Die Planungsziele haben sich demgegenüber in den Grundzügen zwar geändert, die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Bebauungsplanes ist aber weiterhin gegeben, um

- öffentliche Straßenverkehrsfläche als Bauland entwickeln zu können,
- die nunmehr präferierte städtebauliche Konzeption zu ermöglichen, die den Bau eines Solitärs vorsieht, der hinsichtlich seiner Höhe auf der Grundlage des § 34 BauGB nicht zulässig wäre,
- die besondere Ausprägung des Gebäudes, die auf die städtebauliche Besonderheit des Grundstückes reagiert, zu sichern,
- die Unterbaubarkeit des Baugrundstückes unter Berücksichtigung der planfestgestellten Anlagen von U- und S-Bahn zu regeln.

Zur Sicherung dieser städtebaulichen Entwicklung und Ordnung (§ 1 Abs. 3 BauGB) waren verbindliche Regelungen im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB erforderlich, da insbesondere die Neuordnung der öffentlichen Straßenverkehrsflächen (Bahnhofsvorplatz) sowie die Abweichungen von den prägenden Baufluchten durch die besondere „Formensprache“ und der Höhe der beabsichtigten Bebauung aus dem geltenden Planungsrecht nicht abgeleitet werden konnten.

2. Beschreibung des Plangebietes

2.1 Historische Entwicklung und stadträumliche Einordnung

Im Stadtgefüge nimmt das Plangebiet eine Sonderstellung ein. Obwohl im Herzen der Innenstadt gelegen und an eine der ältesten Stadterweiterungen Berlins (barocke Dorotheenstadt)

angrenzend, wurde das Plangebiet, als Teil der ehemaligen Spreewiesen, früh durch den Bau des Stadtbahnviaduktes und des Bahnhofes Friedrichstraße aus dem stadträumlichen Zusammenhang isoliert.

Während die Spree und ihre Uferbereiche im Norden des Geländes einen offenen Landschaftsraum darstellen, bildet der Bahnhof im Süden einen Riegel. Zwischen Viadukt / Bahnhof, der im Bogen verlaufenden Spree und der Friedrichstraße verblieb eine dreieckige Fläche, die dem Plangebiet den Namen „Spreedreieck“ verlieh. Die Fläche erhielt dadurch einen städtebaulichen Sonderstatus.

Am Reichstagufer befindet sich an der Spree eine Schiffsanlegestelle der Stern- und Kreisschifffahrt.

Der Bahnhof Friedrichstraße ist einer der ältesten und historisch bedeutendsten Bahnhöfe Berlins. Er wurde 1882 eröffnet und war während der Teilung der Stadt Grenzübergangsstelle. In den Jahren 1995 - 98 wurde er umfassend modernisiert und umgebaut. Seit 1998 wird er auch wieder als Regionalbahnhof genutzt. Der Bahnhof Friedrichstraße verknüpft als Kreuzungsbahnhof die unterirdischen S-Bahnlinien 1, 2 und 25, die U-Bahnlinie U 6 sowie die zahlreichen auf der Stadtbahn verkehrenden S- und Regionalbahnen miteinander.

Durch die Friedrichstraße verlaufen derzeit die Straßenbahnlinien M1 und 12 sowie die Buslinie 147. Das Plangebiet ist in hervorragender Weise durch den Öffentlichen Personennah- und Fernverkehr erschlossen.

Die Friedrichstraße selbst ist die zentrale und bedeutendste Nord-Südverbindung des historischen und des heutigen Berlins – weniger in Bezug auf ihre Verkehrsfunktion - als vielmehr als urbanes Rückgrat. Dies gilt zumindest für den Abschnitt der Friedrichstraße südlich des Bahnhofs. Im Norden des Plangebietes führt die Weidendammer Brücke über die Spree, im Süden wird die Friedrichstraße von der Bahnbrücke der Stadtbahn überspannt.

Die umgebende Bebauung wird durch sehr unterschiedliche Strukturen bestimmt: Es handelt sich dabei um

- die alte durch ihre rechtwinkligen Blöcke geprägte Dorotheenstadt südlich der Stadtbahn, bei der die Humboldtuniversität baulich wie nutzungsstrukturell eine besondere Rolle spielt,
- die Friedrich-Wilhelmstadt nördlich des Spreeufers mit kleinteiliger Parzellenstruktur und
- den östlich der Friedrichstraße ebenfalls zu den ehemaligen Spreewiesen gehörenden Bereich, der nach einer zunächst militärischen Nutzung einer zivilen Nutzung überlassen wurde. Hier befindet sich u.a. das Metropoltheater (ehemals Admiralspalast).

Das Metropoltheater wurde wieder instand gesetzt und wird zu einem Komplex mit Varieté-Theater, Sole-Bad und Club mit Bar umgebaut. Auf dem dem Spreedreieck ebenfalls gegenüberliegenden Grundstück Friedrichstraße 103 befindet sich ein Hotel im Bau.

2.2 Plangebiet und Bestand

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes I-50 umfasst das Gelände am Südufer der Spree nördlich des Bahnhofs Friedrichstraße zwischen Reichstagufer und Friedrichstraße im Bezirk Mitte. Der Geltungsbereich umfasst rund 1,2 ha.

Die Straßen im Geltungsbereich sind hergestellt und dem öffentlichen Verkehr gewidmet, so dass die Erschließung des Grundstücks gesichert ist.

Auf dem Gelände wurde nördlich an den Bahnhof angrenzend eine als öffentliche Straße hergestellte und als Taxenvorfahrt und Zugangsbereich des Bahnhofes genutzte Verbindungsstraße zwischen Reichstagufer und Friedrichstraße im Zuge der Bahnhofsumgestaltung hergestellt. Der Verbindungsbau zwischen Bahnhofsgebäude und „Tränenpalast“ ist in diesem Zusammenhang abgerissen worden.

Durch den von der Stadtbahntrasse auf das Bebauungsplangebiet einwirkenden Betriebslärm der Eisenbahn und S-Bahn sowie durch die vom Kfz-Verkehr und der Straßenbahn in der Friedrichstraße ausgehenden Immissionen ist das Plangebiet einer erheblichen Vorbelastung ausgesetzt.

Von den Anlagen der Fern- und Regionalbahn, der S-Bahn, der U-Bahn und der Straßenbahn emittierende Erschütterungen sind im Planungsgebiet ebenfalls zu verzeichnen.

Bebauung und Nutzung

Auf dem Gelände befindet sich die ehemalige Grenzabfertigungshalle, der sogenannte „Tränenpalast“, der im Pavillonstil gebaut wurde und heute für kulturelle Veranstaltungen genutzt wird. Die unmittelbar an das Reichstagufer angrenzende Freifläche des „Tränenpalastes“ wurde jahreszeitlich bedingt als Biergarten genutzt. In der nördlichen Spitze des Baugrundstücks erstreckt sich in Nord-Südrichtung ein ehemaliges Nebengebäude der Grenzabfertigung, das als Lager der Kulturnutzung in Anspruch genommen wird.

Gegenwärtig werden die östlichen Teile der Freiflächen, die einst als Parkplatz angelegt worden waren, für eine zwischenzeitliche Baustelleneinrichtung sowie durch einen Imbissstand zwischengenutzt. Auf der übrigen Parkplatzfläche wird weiterhin geparkt. Das Gelände weist ein erhebliches Gefälle von Nord nach Süd auf, das teilweise durch eine Böschungskante mit Stützmauer gehalten wird.

An der Friedrichstraße befindet sich ein Zugang zum U-Bahnhof und am Reichstagufer ein Zugang zum unterirdischen S-Bahnhof Friedrichstraße. Beide Bahnhöfe sind mit einem Fußgängertunnel verbunden, der das Baugrundstück in Ost-Westrichtung quert. Das Plangebiet wird zudem von der Nord-Süd-S-Bahn unterquert. Dies gilt auch für den westlichen Teilbereich des Tränenpalastes. Die U-Bahnlinie U6 mit ihrem U-Bahnhof Friedrichstraße folgt dem Verlauf der Friedrichstraße.

Vor dem Bahnhof Friedrichstraße befindet sich zwischen dem Reichtagufer und der Friedrichstraße eine Verbindungsstraße, die der Erschließung des Bahnhofes von Norden her dient und deren östlicher Abschnitt als öffentliches Straßenland noch gewidmet ist. In diesem östlichen Straßenabschnitt sind auch einige Taxenaufstellplätze untergebracht.

Vegetation

Das Gros des Geltungsbereiches ist versiegelt. Es befinden sich zahlreiche Bäume auf dem Gelände, die teilweise nach Baumschutzverordnung geschützt sind. Sechs der Bäume stehen oberhalb des S-Bahntunnels. Die genaue Beschreibung der Vegetation ist dem Kapitel II.3.2.2 (Umweltbericht) zu entnehmen.

Technische Infrastruktur

Das Planungsgebiet ist über die Friedrichstraße an die Versorgungsmedien angeschlossen. Kabelanlagen für die Stromversorgung verlaufen im Zug der Friedrichstraße und des Reichstagufers.

Der „Tränenpalast“ ist über das Bahnhofsgebäude an das Fernwärmenetz angeschlossen. Dieser Hausanschluss wird aufgegeben.

Das Planungsgebiet liegt im Einzugsbereich des Mischwasserpumpwerkes Berlin III, Schöneberger Straße. Für dieses Einzugsgebiet wurde gemäß der Sanierungserlaubnis für die Mischwassereinleitungen seitens der Berliner Wasserbetriebe ein Sanierungskonzept erstellt. Die Ableitung von Oberflächenwasser in die Mischwasserkanalisation ist nicht uneingeschränkt möglich.

Im Bereich der Erschließungsstraße nördlich des Bahnhofes befinden sich Unterflurhydranten, die für Löschangriffe der Feuerwehr erforderlich sind.

Baugrund

Das Plangebiet liegt im Bereich einer von NW nach SO verlaufenden, mit holozänen Ablagerungen gefüllten Rinne, deren tiefster Abschnitt sich im Bereich des Bertolt-Brecht-Platzes nördlich der Spree befindet.

Auf den Grundstücken an der Friedrichstraße im Bereich der Weidendammer Brücke steht Talsand, meist mitteldicht gelagerter Fein- und Mittelsand, direkt unter einer Auffüllung von durchschnittlich 4 m Mächtigkeit an. Die Auffüllung und die Befestigungen der Verkehrsflächen sind Ergebnis der jahrhundertelangen Besiedlung und geben damit das heutige Höhenprofil vor. Die Aufschüttungen schließen auch außerhalb der noch bestehenden Gebäude Grundmauern, Fundamente und Bodenplatten bereits früher abgetragener Bauwerke ein. Bei der Erstellung einer Testsolplatte auf dem Gelände des „Spreadreiecks“ hat sich gezeigt, dass eine nicht mehr datierbare Solplatte mehrere Meter in den Boden eingedrungen ist. (Gutachten der Baugrund Ingenieurgesellschaft Berlin vom November 1990)

Richtfunkstrecken

Der Bereich des Plangebietes befindet sich im Koordinatenbereich 13° 23' 08" O / 52° 31' 20" N; 13° 23' 20" O / 52° 31' 13" N. In diesem Koordinatenbereich sind z.Z. 17 Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken bzw. Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkstrecken in Betrieb.

Altlasten

Im Bodenbelastungskataster sind die Grundstücke im Planbereich wegen der Nutzung durch eine Tankstelle in den Jahren 1930-1945 als Verdachtsfläche unter der Nr. 7072 registriert.

2.3 Eigentumsverhältnisse

Im Grundstücksverzeichnis ist für die folgenden Flurstücke das Land Berlin als Eigentümerin eingetragen: 232, 233, 234, 238, 239, 240, 244, 250, 251, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, und 435. Dabei sind die Flurstücke 432 und 433 durch Teilung aus dem ehemaligen Flurstück 242 und die Flurstücke 434 und 435 durch Teilung aus dem ehemaligen Flurstück 243 hervorgegangen. Die Flurstücke 428 (s.u.), 429, 430 und 431 sind durch Teilung aus dem ehemaligen Flurstück 241 hervorgegangen.

Ein privater Eigentümer hat folgende Flurstücke vom Land Berlin erworben: 238, 239, 240, 429, 430, 431, 432, 433, 434 und 435. Der Nutzen-/ Lastenwechsel ist für diese Flurstücke erfolgt, jedoch noch nicht die grundbuchliche Umschreibung, so dass im Liegenschaftskataster weiterhin das Land Berlin als Grundstückseigentümer eingetragen ist

Das Flurstück 236 wurde dem Liegenschaftsfonds Berlin übertragen. Die Deutsche Bahn AG ist Eigentümerin der Flurstücke 235, 237 und 245. Das Letztere befindet sich nur teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplanes; auf ihm steht das Bahnhofsgebäude. Das Flurstück 428 (Treppenzugang zum unterirdischen S-Bahnhof am Reichstagufer) sowie eine angrenzende, zwischenzeitlich vermessene Teilfläche sind gemäß Vermögenszuordnungsbescheid

zum 03.10.1990 in das Eigentum der DB AG übergegangen. Der grundbuchliche Vollzug hat noch nicht stattgefunden.

Die unterirdisch verlaufende S-Bahn-Tunnelanlage befindet sich unabhängig von den Eigentumsverhältnissen bei den jeweiligen Flurstücken insgesamt im Eigentum des Unternehmensträgers .

Der private Eigentümer beabsichtigt die Flurstücke 235 und 237 von der Deutschen Bahn AG zu erwerben. Die Belastungen der Grundstücke sind grundbuchlich erkennbar und dem privaten Eigentümer bekannt. Sie werden in der Begründung im Übrigen dargelegt.

2.4 Planungsrechtliche Ausgangssituation

Geltendes Planungsrecht

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes gibt es derzeit keine verbindlichen bauordnungsrechtlichen Vorschriften oder Festsetzungen im Sinne des § 30 BauGB. Infolgedessen und aufgrund der Lage innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist für die Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben § 34 BauGB maßgeblich (unbeplanter Innenbereich).

Die nähere Umgebung wird durch eine dichte innerstädtische Blockbebauung bestimmt. Hinsichtlich der Nutzungsart sind der zentralen Lage entsprechend Büro-, Verwaltungs- und Geschäftsgebäude, öffentliche Einrichtungen, Hotels, Gastronomie sowie andere citytypische Einrichtungen prägend; stellenweise sind Einlagerungen von Wohnnutzung vorhanden. Die Gebäude erreichen an den Blockrändern in der Regel Trauf- bzw. Hauptgesimshöhen von max. 22 m und First- bzw. Gebäudeoberkantenhöhen von ca. 30 m. In den letzten Jahren wurden allerdings auch einzelne Gebäude mit größeren Trauf- bzw. Hauptgesimshöhen genehmigt – jedoch mit nicht mehr als acht Normalgeschossen. Während für die Blockränder die geschlossene Bauweise prägend ist, kann für die Blockinnenbereiche kein bestimmtes Ordnungsprinzip hinsichtlich der Bauweise festgestellt werden. Eine Beschränkung der Bauungstiefen geht aus der vorhandenen Bebauung nicht hervor.

Flächennutzungsplan von Berlin (FNP)

Der Flächennutzungsplan von Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 8. Januar 2004 (ABl. S. 95), zuletzt geändert am 14. März 2006 (ABl. S. 1211) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans gemischte Baufläche M1 dar. Für die M1-Flächen ist eine hohe Nutzungsintensität mit überwiegendem Kerngebietscharakter vorgesehen. Die Festsetzung

des zulässigen Nutzungsmaßes ist der planerischen Konkretisierung im Bebauungsplan – im Rahmen der Regelungen der BauNVO – überlassen.

Entlang der Friedrichstraße bis zur Weidendammer Brücke ist das Symbol für „Einzelhandelskonzentration“ ausgewiesen sowie begleitend zur Spree ein Grünzug in symbolischer Breite.

Die Spree selbst ist als Wasserfläche dargestellt, die Stadtbahn als Bahnfläche. Ebenfalls dargestellt sind die bestehenden Anlagen der Nord-Süd-S-Bahn und der U-Bahn-Linie 6.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes sind aus dem Flächennutzungsplan entwickelt.

Stadtentwicklungspläne (StEP)

Gemäß den Stadtentwicklungsplänen Gewerbe sowie Zentren/Einzelhandel ist das Gebiet Teil des Zentrumsbereichs Mitte. Um den Zentrumsbereich Mitte als ebenbürtiges Pendant zum Zentrumsbereich Zoo zu entwickeln, sollen hier die Flächenzuwächse im Einzelhandel mit einem ausgewogenen Angebotsmix (Branchen, Betriebsgrößen, Betriebstypen, Niveaulage) korrespondieren. In den zentralen Lagen der Zentrumsbereiche sollen größere Einzelhandelsprojekte mit höherwertigen Angeboten angesiedelt werden. Der Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 stellt die Zentrenstruktur differenzierter dar. Der Zentrumsbereich Mitte besteht demnach aus drei Zentrumsbereichskernen, von denen einer die Friedrichstraße ist. Für diesen Zentrumsbereichskern besteht geringer Handlungsbedarf, empfohlen wird jedoch eine städtebauliche Aufwertung der Friedrichstraße zwischen S-Bahnhof und Oranienburger Straße sowie eine Stärkung des kleinteiligen Freizeit- und Gastronomieangebotes. Die Verkaufsfläche im Zentrumsbereichskern insgesamt soll im Zeitraum 2003 bis 2020 von 41.000 m² auf 60.000 m² bis 70.000 m² steigen.

Der Stadtentwicklungsplan Wohnen stuft das Gebiet als prioritären Standort für die kleinteilige Ergänzung bestehender Stadtgefüge innerhalb des prioritären Entwicklungsraums Innenstadt ein. Der Stadtentwicklungsplan Wohnen sieht vor, dass rund um den Bahnhof Friedrichstraße im Zeitraum bis 1999 100 Wohnungen und bis 2009 weitere 210 Wohnungen realisiert werden. Dabei ist nicht festgelegt, ob diese Wohnungen auf den Grundstücken südlich des Bahnhofs, östlich der Friedrichstraße oder im Geltungsbereich des Bebauungsplans I-50 entstehen sollen.

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr ist die Friedrichstraße sowohl im Bestand 2002 als auch in der Planung 2015 als übergeordnete Straße der Stufe III (örtliche Straßenverbindung) dargestellt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes gehört zu den Gebieten intensiver

Parkraumnachfrage, die potentielle Erweiterungsgebiete für die Parkraumbewirtschaftung sind.

Die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans I-50 stehen im Einklang mit den Zielen der Stadtentwicklungspläne.

Bereichsentwicklungsplanung (BEP)

Die Bereichsentwicklungsplanung für den Bezirk Mitte wurde am 18. November 2004 beschlossen.

In der Zielplanung Gesamtbezirk Mitte trifft die BEP für den Geltungsbereich und sein Umfeld folgende Aussagen:

- Als Art der Nutzung ist für die nordöstliche Blockspitze Kerngebiet dargestellt.
- Für die Fläche zwischen diesem Kerngebiet und dem Bahnhof Friedrichstraße ist ein Fußgängerbereich/öffentlicher Platz vorgesehen. Am westlichen Rand des Platzes ist eine Fläche für den Gemeinbedarf mit dem Symbol „Kultur“ eingetragen.
- Das Reichstagufer, die Friedrichstraße, die planfestgestellten Anlagen der U-, S-, Regional- und Straßenbahn sowie die Spree sind entsprechend dem Bestand dargestellt.

Die Ziele der Bereichsentwicklungsplanung wurden in die Abwägung eingestellt.

Planwerk Innenstadt

Das „Planwerk Innenstadt“ wurde als städtebauliches Leitbild am 18. Mai 1999 vom Senat beschlossen (Beschluss Nr. 2197/99) und vom Berliner Abgeordnetenhaus am 27. Mai 1999 (Drucksache 13/3776) zustimmend zur Kenntnis genommen. Es ist daher gemäß § 1 Abs.6 Nr. 11 BauGB als Ergebnis einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung zu berücksichtigen. Es sieht für das Plangebiet eine dreiecksförmige Bebauung der nordöstlichen Blockecke vor. Zwischen dieser künftigen Bebauung und dem Bahnhof Friedrichstraße ist ein Freiraum mit eingeschränkter öffentlicher Nutzung dargestellt.

Landschaftsprogramm (LaPro 94)

Die für den Bebauungsplan relevanten Ziele des Landschaftsprogramms sind im Umweltbericht (Kapitel II, Ziffer 3.1.2) wiedergegeben.

Planfestgestellte Anlagen, Bundeswasserstraße

Im Bebauungsplangebiet und im näheren Umfeld sind folgende planfestgestellten Anlagen vorhanden:

- die Stadtbahn (Fern-, Regional- und S-Bahn) mit dem Bahnhof Friedrichstraße,
- die unterirdischen Trassen der S-Bahn und der U-Bahn, einschließlich der unterirdischen Bahnhöfe und der Treppenzugänge am Reichstagufer und an der Friedrichstraße mit ihren technischen Einrichtungen wie Entrauchungs- und Entlüftungsanlagen und einschließlich des Fußgängerverbindungstunnels zwischen U- und S-Bahn,
- die Straßenbahn im Verlauf der Friedrichstraße.

Während die Anlagen der Deutschen Bahn AG auf der Basis des Allgemeinen Eisenbahngesetzes planfestgestellt worden sind (§ 18 AEG), ist für die U-Bahn und die Straßenbahn das Personenbeförderungsgesetz (§ 28 PBefG) einschlägig.

Die Spree, die unmittelbar an den Geltungsbereich grenzt, ist gemäß Nr. 2 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) als Bundeswasserstraße ausgewiesen. Die Spree gehört zur Wasserstraßenklasse IV.

Denkmalschutz

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich folgendes Baudenkmal gemäß § 2 Abs. 2 DSchGBln vom 24. April 1995, welches in der Denkmalliste von Berlin eingetragen ist:

- Reichstagufer 17, Tränenpalast (ehemalige Grenzabfertigungshalle) 1961-62 vom Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn, Umbau 1974.

Die nördlich und südlich der Halle des Tränenpalastes befindlichen eingeschossigen Anbauten stehen nicht unter Denkmalschutz.

Außerdem befindet sich der S- und U-Bahnhof Friedrichstraße als Denkmalbereich (Gesamtanlage) gemäß § 2 Abs. 3 DSchGBln teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplanes. Er ist in der Denkmalliste von Berlin wie folgt eingetragen:

- Friedrichstraße 98-99, 141A-142, S- und U-Bahnhof Friedrichstraße, 1878-82 von Johannes Vollmer, Erweiterung und Neubau der Halle, 1919-25 von Carl Theodor Brodführer; U-Bahnhof, 1915-23 von Heinrich Jennen und Alfred Grenander; Untergrundbahnhof der Nord-Süd-Bahn, 1934-36 von Fritz Hane
Georgenstraße 12A-17A
Reichstagufer

Zum Schutzgut gehören neben den Bauten und Anlagen der Fern- und S-Bahn auch die U-Bahnstation mit allen Verbindungstreppen und Gängen.

Des Weiteren sind unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplans angrenzend die Weidendammer Brücke und das Metropol-Theater in der Denkmalliste von Berlin als Baudenkmale gemäß § 2 Abs. 2 DSchGBln wie folgt eingetragen:

- Friedrichstraße, Weidendammer Brücke, 1895-97 von Otto Stahn, 1914-22 verbreitert.
- Friedrichstraße 101-102, Admirals-Palast, 1910-11 von Heinrich Schweitzer, Umbau zum Theater 1922 von Kaufmann & Wolffenstein; Umbau, 1939-40 von Paul Baumgarten d. Ä.

Planckstraße 21/23

Schließlich ist die Stadtbahntrasse als Denkmalbereich (Gesamtanlage) gemäß § 2 Abs. 3 DSchGBln eingetragen:

- Stadtbahntrasse zwischen Ostbahnhof und Holtzendorffstraße, Stadtbahnviadukt, Bahndamm, Brückenbauten, 1875-82 von Ernst Dirksen; 1912-39 Umbauten.

Erhaltungsgebiet

Das Areal des „Spreedreiecks“ liegt im Erhaltungsgebiet (gemäß § 172 BauGB), Bereich Dorotheenstadt, Friedrichstadt (Verordnung Bezirk Mitte vom 3. März 1997).

Grunddienstbarkeiten:

Für die Flurstücke im Geltungsbereich sind im Grundbuch in der Abteilung II folgende planungsrelevanten Belastungen eingetragen:

Flurstücke 235, 237 und ehemaliges Flurstück 243 (jetzt 434 und 435)

- Benutzung der Grundstücke als Straße in unbeschränktem Umfang wie eine öffentliche Straße durch den jeweiligen Eigentümer des Grundstücks Grundbuch der Dorotheenstadt Band 13, Blatt 622 (derzeit Deutsche Bahn AG) und keine Behinderung des Zu- und Abgangs auf dem Fahrdamm und den Bürgersteigen zwischen dem Reichstagufer und der Friedrichstraße
- beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Eisenbahntunnelrecht bzw. eisenbahnrechtlich gewidmetes Tunnelrecht) für die Deutsche Bahn AG

- Grunddienstbarkeit (Geh- und Fahrrecht, Bebauungsverbot; Duldung von Einwirkungen, die von den Bahnanlagen und dem Bahnbetrieb ausgehen) für den jeweiligen Eigentümer von Mitte Blatt 19805 N (derzeit Deutsche Bahn AG).

Flurstücke 238, 239 und 240

- beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Eisenbahntunnelanlagenrecht bzw. Eisenbahntunnelrecht) für die Deutsche Bahn AG

Bezogen auf das neu gebildete Flurstück 429 besteht gemäß Vermögenszuordnungsbescheid vom 11. September 2001 die Verpflichtung, die aus dem Eigentumsübergang erwachsenden Rechte und Pflichten durch eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit dinglich zu sichern.

Darüber hinaus hat sich der Eigentümer verpflichtet, die nicht oberirdisch bebaubaren Freiflächen der ehemaligen Flurstücke 242 (jetzt 432 und 433) und 243 (jetzt 434 und 435) auf der Basis eines mit dem Bezirksamt Mitte zu schließenden Vertrages für die Öffentlichkeit als begehbaren Stadtplatz zugänglich zu halten.

Gewidmetes Straßenland

Das ehemalige Flurstück 243 (jetzt 434 und 435) ist gewidmetes Straßenland.

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

Erste Überlegungen zur Bebauung des Plangebietes gab es bereits 1910 im Rahmen des Wettbewerbes für Groß-Berlin. 1921 lobte die Berliner Turmbau AG einen Ideenwettbewerb aus, bei dem 145 Entwürfe eingereicht wurden. Lobende Erwähnung fand dabei Mies van der Rohes Entwurf für ein Glashochhaus, der internationale Bekanntheit erlangte und durch den auch das Areal prominent wurde. Der Hochhausentwurf wie auch nachfolgende Planungen wurden nicht realisiert.

Die Fläche wurde stattdessen für provisorische Läden genutzt, die im zweiten Weltkrieg zerstört worden sind. In der Nachkriegszeit blieb das Areal bis zur Errichtung der Grenzabfertigungshalle des Bahnhofs und ergänzender Bauten unbebaut.

In der Nachwendezeit war das Areal Gegenstand einer Reihe von Gutachten und Wettbewerben:

- Städtebauliches Strukturkonzept Bahnhof Friedrichstraße, Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, 1992
- Erarbeitung von Nutzungsempfehlungen für den Bereich Bahnhof Friedrichstraße in Berlin-Mitte, Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen 1992
- Gestaltungsgutachten Friedrichstraße, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz 1993
- Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Bahnhofsbereich Friedrichstraße“, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz 1992/93.
- Überarbeitung des städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Bahnhofsbereich Friedrichstraße“ Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz 1993.

In einer überarbeiteten Fassung wurde das Bebauungskonzept der ersten Preisträger (Architekten „Nalbach+Nalbach“), mit einem Beschluss des Koordinierungsausschusses für innerstädtische Investitionen (KOAI) vom 27. September 1993 unter Beteiligung des Bezirks Mitte bestätigt. Es wurde damit das von den zuständigen Verwaltungen getragene Planungsziel für Berlin (FNP, Planwerk Innenstadt) und Grundlage des Bebauungsplanentwurfes I-50.

Das 1995 zwischenzeitlich beabsichtigte Planungsziel des Bezirksamtes Mitte für das Gelände des „Spreedreiecks“, eine öffentliche Grünfläche planungsrechtlich zu sichern, entsprach nicht der Bedeutung dieses Standorts, so dass dieser Bereich 1998 zum Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gem. § 9 AGBauGB erklärt wurde.

Einschränkungen hinsichtlich der Bebaubarkeit der Grundstücksflächen haben die Umsetzbarkeit des städtebaulichen Konzeptes von „Nalbach+Nalbach“ jedoch in Frage gestellt. Im Jahre 2004 wurde deshalb erneut ein Gutachterverfahren mit 6 internationalen Architekturbüros durchgeführt. Gewinner in diesem Gutachterverfahren war das Büro „Diener + Diener Architekten“, das ein dreiseitiges, leicht gefaltetes Bauwerk vorsah. Als zweiter Preisträger konnten sich Grüntuch Ernst Architekten und als dritter Preisträger „markbraun Architekten“ qualifizieren.

Das Anforderungsprofil, das vom zukünftigen Nutzer des Bürogebäudes formuliert worden ist, machte eine Überarbeitung des Ergebnisses des Gutachterverfahrens erforderlich, so

dass letztendlich der weiterentwickelte Entwurf von „markbraun Architekten“ nunmehr Grundlage für das Konzept des Bebauungsplanes I-50 wurde.

Städtebauliche Konzeption des Neubaus

Die städtebauliche Idee für die Gebäudeanordnung des Entwurfes von „markbraun Architekten“ wird wie folgt beschrieben:

„Die Geometrie des vorgeschlagenen Gebäudes wurde als freie, solitäre Form entwickelt. Diese besteht aus zwei gekrümmten gegeneinander versetzten Gebäudeteilen, die die vorhandene Geometrie des Grundstücks optimal ausnutzt und den Nutzerwünschen gerecht wird. Die Geometrie des Baukörpers nimmt Bezug auf das vorhandene Gebäude des Tränenpalastes und weicht dort zurück. Gleichsam entwickelt sich hieraus eine bauliche Geste zum neuen Stadtplatz nördlich des Bahnhofes. Entlang des Reichstagufers verläuft das Gebäude in konvexer Form zu den unterirdischen Verkehrsanlagen und hält hierzu den notwendigen baulichen Abstand. Durch die Platzierung auf dem vorhandenen Grundstück ergibt sich hier eine großzügige westorientierte Freifläche.“

Entlang der Friedrichstraße ist die Geometrie des Gebäudes weiter leicht konkav gekrümmt, um sowohl einen deutlich akzentuierten Eingangsbereich zu erlangen, als auch eine differenzierte Wirkung im Stadtbild zu erzeugen. Durch die Wahl dieser Geometrie ergibt sich ein schlankes vertikal strukturiertes Gebäude innerhalb der Stadtstruktur.“

2. Intention der Planung

Mit dem Bebauungsplanentwurf I-50 werden folgende wesentliche Ziele verfolgt:

- Bauliche Fassung und Akzentuierung des städtebaulich besonders wichtigen Übergangsbereiches an der Spree als räumlich-strukturelle Verbindung der Quartiere nördlich und südlich der Spree,
- Schaffung eines für die Umsetzung der städtebaulichen Ziele funktionsfähigen Baugrundstücks an prominenter Stelle,
- Rechtliche Fixierung eines baulichen Solitärs,
- Leitung des Fußgängerstroms über die Weidendammer Brücke, um so die Qualität der Friedrichstraße als zentrale Nord-Süd-Achse der Friedrichstadt und ihre Entwicklung als lineare Einkaufs- und Flanierstraße zwischen Mehringplatz und Oranienburger Tor zu ergänzen,

- Ausnutzung der exzellenten Erschließung durch den ÖPNV für die bauliche Entwicklung des Bereiches,
- Vervollständigung des städtischen Profils der Friedrichstraße auch in diesem Straßenabschnitt,
- planungsrechtliche Sicherung des denkmalgeschützten Gebäudes „Tränenpalast“ sowie einer prägnanten Baumreihe im Westen des Plangebietes,
- Entwicklung der Freiflächen im Plangebiet zu attraktiven innerstädtischen, öffentlich zugänglichen Stadträumen,
- Berücksichtigung der planfestgestellten Anlagen in der Projektkonzeption.

3. Umweltbericht

3.1 Einleitung

3.1.1 Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bebauungsplans

In den Kapiteln I.1, II.2 und II.4 dieser Begründung sind der Planungsgegenstand, die Planungsinhalte und die Planungsziele ausführlich beschrieben. An dieser Stelle werden deshalb nur die Planinhalte und Planziele dargestellt, die in Bezug auf die Umwelt besonders relevant sind.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans soll eine kerngebietstypische Bebauung ermöglicht, ein Baudenkmal planungsrechtlich gesichert und eine dem Standort adäquate Gestaltung und Nutzung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen gewährleistet werden.

Das dem Planungsverfahren zugrunde liegende Bebauungs- und Nutzungskonzept wird durch folgende Merkmale charakterisiert:

- Schließen der westlichen Straßenfront an der Friedrichstraße auf einer Länge von ca. 70 m und bis zu einer Höhe von ca. 39 m über Gehweg,
- Überbauung einer Fläche von ca. 2.000 m², von denen gegenwärtig ca. 800 m² unbebaut bzw. unversiegelt sind,
- Einbeziehung des Einzeldenkmals „Tränenpalast“ in das Bebauungskonzept,
- Unterbauung des Baugrundstücks auf ca. 90 % seiner Gesamtfläche von ca. 6.300 m² (ohne Einbeziehung des vorhandenen S-Bahntunnels),

- Beeinflussung des Grundwasserleiters durch einen bis auf die Höhe von ca. 23 m über NHN (Normalhöhennull) reichenden Baukörper,
- Extensive Begrünung der Dachflächen des Neubaus.

3.1.2 Darstellung der in Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Berliner Naturschutzgesetz (NatSchGBln)

Die übergeordneten Ziele des Naturschutzrechts sind darauf ausgerichtet, Natur und Landschaft zu schützen, zu entwickeln und soweit erforderlich wiederherzustellen, dass

1. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes,
2. die Regenerationsfähigkeit und nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter,
3. die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume,
4. die Vielfalt, Eigenart, Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft

auf Dauer gesichert sind (§ 1 BNatSchG).

Eingriffe in Natur und Landschaft, d. h. Veränderungen der Gestaltung oder Nutzungen von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, zu minimieren bzw. – soweit dies nicht möglich ist – auszugleichen (§§ 18 bis 20 BNatSchG, § 14 NatSchGBln).

Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft wurden in einem Eingriffsgutachten ermittelt. Die Ergebnisse sind in diesem Umweltbericht dargestellt.

Bodenschutzgesetz, Baugesetzbuch

Im Bodenschutzgesetz und im Baugesetzbuch wird der sparsame und schonende Umgang mit dem Boden gefordert.

Die Nutzung dieses zentralstädtischen, durch den ÖPNV optimal erschlossenen Areals als Kerngebiet gewährleistet den geforderten sparsamen und schonenden Umgang mit dem Boden. Die Nutzungskonzentration an diesem Standort wirkt dem Verbrauch von für den Naturhaushalt wesentlich bedeutsameren Flächen in anderen Teilen des Stadtgebietes entgegen.

Wasserhaushaltsgesetz (WHG) / Berliner Wassergesetz (BWG)

§ 3 Abs. 1 Nr. 6 des Wasserhaushaltsgesetzes bestimmt, dass das Entnehmen, Zutagefördern, Zutageleiten und Ableiten von Grundwasser als Benutzung gilt, für die eine behördliche Erlaubnis (§ 7 WHG i.V. mit den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes) erforderlich ist.

Diese Belange werden in einem eigenständigen wasserrechtlichen Verfahren gem. § 16 h BWB in Verbindung mit Nr. 13.3 der Anlage zum BWG berücksichtigt. Ein entsprechender Hinweis wird in Kapitel II.5.10 der Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen.

Landschaftsprogramm Berlin

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm vom 29. Juli 1994 (ABl. 1994 S. 2331), zuletzt geändert am 21. September 2004 (ABl. 2004 S. 3968) stellt die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Landschaftsbild, Biotop- und Artenschutz sowie Erholung/Freiraumnutzung dar. Für den Geltungsbereich und sein Umfeld werden folgende Teilziele dargestellt:

Im Teilplan „Landschaftsbild“ wird das Gebiet als Innenstadtbereich gekennzeichnet. Entwicklungsziele sind unter anderem:

- Erhaltung und Entwicklung begrünter Straßenräume, Wiederherstellung von Stadtplätzen,
- Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der Spree, Anlegen von gewässerbegleitenden Promenaden,
- Betonung von Block- und Platzrändern durch Baumpflanzungen, Fassaden- und Dachbegrünung
- Schaffung qualitativ hochwertiger Freiräume bei baulicher Verdichtung.

Die Stadtbahn ist als historische Bahntrasse dargestellt. Das Spreeufer soll als lineares Landschaftselement wiederhergestellt und aufgewertet werden.

Im Teilplan „Biotop- und Artenschutz“ ist das Gebiet ebenfalls als Innenstadtbereich gekennzeichnet. Die Böschung der Spree soll als Verbindungsbiotop für Arten der Gewässerränder entwickelt werden.

Der Teilplan „Erholung und Freiraumnutzung“ stellt den Geltungsbereich als sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren dar, auf denen Konzepte für die Erholungsnutzung entwickelt werden sollen und Dach- und Fassadenbegrünungen an öffentlichen Gebäuden vorgenommen werden sollen. Gleichzeitig gehört das Bebauungsplangebiet zu den Flächen mit zentralen Nutzungen, auf denen repräsentative Freiflächen mit hoher Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität entwickelt und neu angelegt werden sollen.

Der Teilplan „Naturhaushalt/Umweltschutz“ weist den Geltungsbereich des Bebauungsplanes als Vorranggebiet Luftreinhaltung aus und ordnet ihn als Siedlungsgebiet ein. Als Maßnahmen werden u. a. die Erhöhung des Anteils naturhaushaltswirksamer Flächen, kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung, Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes, dezentrale Regenversickerung sowie Förderung emissionsarmer Heizsysteme genannt.

Das Landschaftsprogramm weist ein breites Spektrum von Teilzielen auf, die insbesondere in einem kleinen Plangebiet wie dem Spreedreieck in ihrer Gesamtheit nicht erreichbar sind. Eine Fläche geringer Größe, auf der eine bauliche Verdichtung stattfinden soll, kann nicht gleichzeitig in nennenswertem Umfang der Freiraumnutzung dienen.

Im Sinne des Landschaftsprogramms wird die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsfläche „Reichstagufer“ zu einer gewässerbegleitenden begrünten Promenade angestrebt. Dieses Ziel gewinnt dadurch an Bedeutung, dass die fünf Winterlinden und der Götterbaum am Oststrand des Reichstagufers in ihrem Bestand gefährdet sind. Die Bäume wurzeln in einer Erdschicht geringer Stärke über dem S-Bahntunnel. Aus diesem Grund ist weder die Erhaltung der Bäume zu gewährleisten noch das Nachpflanzen nach Verlust sicherzustellen.

Durch die Verpflichtung, Dachflächen zu begrünen, kann ein Äquivalent geschaffen werden für Eingriffe aufgrund neu geschaffenen Baurechts. Der Verlust der nach der BaumSchVO geschützten Bäume ist gesondert zu berücksichtigen.

Der gegenwärtig unattraktive Straßenraum nördlich des Bahnhofs Friedrichstraße soll durch das Vorhaben zu einem qualitativ und funktional hochwertigen, der Öffentlichkeit dienenden städtischen Raum entwickelt werden mit angrenzenden Einzelhandelsnutzungen und einem

weitläufigen attraktiven Zugang zu den nördlichen Eingängen des U-Bahnhofs und des S-Bahnhofs.

Den Anforderungen aus der Ausweisung des Areals als Vorranggebiet Luftreinhaltung wird mit der textlichen Festsetzung Nr. 7 entsprochen, derzufolge nur die Verwendung von emissionsarmen Brennstoffen zugelassen ist. Das für das zu errichtende Gebäude vorgesehene geothermische Nutzungskonzept kann darüber hinaus eine weitere Reduzierung der Luftschadstoffemission gewährleisten. Es ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung.

Schutz vor Verkehrslärm

Orientierungswerte bzw. Grenzwerte einer zumutbaren Belastung der Menschen durch Verkehrslärm werden durch die DIN 18005 und durch die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vorgeschlagen bzw. festgesetzt. Bei der Festsetzung von Baugebieten in Bebauungsplänen sind die Orientierungswerte der DIN 18005 anzuwenden. Können diese Werte bei einer bereits gegebenen Vorbelastung nicht eingehalten werden, muss die Planung zumindest sicherstellen, dass keine städtebaulichen Missstände auftreten.

Die Planung führt weder zum Neubau noch zu wesentlichen Veränderungen von Verkehrsanlagen, die 16. BImSchV ist daher nicht anzuwenden. Sämtliche Bauflächen befinden sich im festzusetzenden Kerngebiet, in dem das Wohnen nicht allgemein zulässig ist. In Bezug auf Verkehrslärm besonders schutzwürdige Nutzungen wird es insofern nicht geben.

Die gegenwärtige und die künftige Verkehrslärmbelastung sind in einem Gutachten ermittelt und bewertet worden. Mit einer spürbaren Erhöhung der Verkehrsmenge durch die Planung ist insbesondere in der stark frequentierten Friedrichstraße nicht zu rechnen.

Aufgrund der durch den Plan ermöglichten Blockrandbebauung auch an der Westseite der Friedrichstraße wird es jedoch zu einer Veränderung hinsichtlich der bestehenden Lärmimmission kommen.

Schutz vor Schadstoff-Immissionen (Luftqualität)

Neben den neuen EU-weit geltenden Grenzwerten für Schwefeldioxid, Feinstaub (PM₁₀), Benzol, Kohlenmonoxid und Ozon sind in Deutschland Konzentrationswerte für Ruß und für Stickstoffdioxid von Bedeutung. Anders als bei Überschreitungen der EU-Grenzwerte besteht

keine unmittelbare Verpflichtung zur Einhaltung dieser Werte innerhalb einer bestimmten Frist. Die Grenzwerte sind in der 22. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) sowie in der technischen Anleitung Luft (TA Luft) festgeschrieben.

Die Luftschadstoffbelastung wird sich durch die Änderung der Bebauungsstruktur partiell verändern. Eine gutachterliche Beurteilung wurde durchgeführt, die Ergebnisse sind in den Umweltbericht eingeflossen.

Baumschutzverordnung

Wegen ihrer Bedeutung für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes bestimmt die Baumschutzverordnung, dass die gemäß § 2 BaumSchVO geschützten Bäume erhalten und gepflegt werden müssen. Sie dürfen nicht ohne Genehmigung beseitigt oder in ihrem Weiterbestand beeinträchtigt werden. Gemäß § 3 Abs. 3 BaumSchVO ist bei der Planung und Durchführung von Vorhaben und Maßnahmen vom Vorhabenträger sicherzustellen, dass vermeidbare Beeinträchtigungen der geschützten Bäume unterbleiben.

Im Plangebiet sind 25 schutzwürdige Bäume vorhanden. 16 dieser Bäume befinden sich auf überbaubaren bzw. unterbaubaren Kerngebietsflächen und können nicht erhalten werden.

3.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

3.2.1 Bestandsaufnahme

Schutzgut Mensch

Im Plangebiet und unmittelbar angrenzend auf der Ostseite der Friedrichstraße existiert keine Wohnnutzung. Kontinuierlich genutzte Arbeitsstätten sind im Gebiet ebenfalls nicht vorhanden.

Die Beeinträchtigung von Menschen in Wohn- und Arbeitsstätten ist somit ausgeschlossen, Defizite hinsichtlich der Versorgung der Nutzer und Nutzerinnen des Plangebietes mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen bestehen nicht.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Arten und Biotope

Bei der Fläche handelt es sich um einen städtisch genutzten Raum mit einem hohen Anteil von versiegelten Flächen. Diese werden von Straßen, Gehwegen sowie Erschließungswegen und einem Parkplatz geprägt.

Von ca. 12.000 m² der Gesamtfläche sind nur ca. 2.000 m² nicht versiegelt und können den gärtnerisch geprägten „Grün- und Freiflächen“, den „Staudenfluren und Rasengesellschaften“ sowie den „anthropogenen Rohbodenstandorten und Ruderalfluren“ zugeordnet werden. Die Straßen und Verkehrsflächen sind bis auf wenige Ausnahmen vollständig durch Platten und Pflasterbelege versiegelt.

Bemerkenswert ist der Baumbestand auf der Fläche. Dieser setzt sich überwiegend aus Linden, einigen Pappeln und einer Zierkirschen-Allee an der Friedrichstraße zusammen.

Flächige Vegetationsstrukturen

Am 20.02.2006 ist die Biotop- und Vegetationsausstattung des Untersuchungsraumes kartiert worden. Dabei wurden folgende Biotoptypen – unversiegelt – festgestellt (im Plan 1 farblich gekennzeichnet):

- Vegetationsfreie und -arme Flächen (Rs(v)): Die Flächen befinden sich am Parkplatz angrenzend unter Bäumen. Aufgrund der hohen Verschattung, einer dichten Laubschicht und der hohen Verdichtung enthält dieser Bereich keinerlei Vegetation.
- Artenarmer Zierrasen mit locker stehenden Gehölzen (GZAG): In den gärtnerisch gestalteten Grünfläche des Tränenpalastes ist die Rasenfläche in Folge intensiver Pflege als artenarm einzustufen. Einige immergrüne Gehölze, wie Rhododendron und Eiben befinden sich vereinzelt in der Rasenfläche.



- Trittrasen, ruderalisiert (GL(r)): Auf verdichteten Böden regelmäßig betretener Flächen entwickeln sich Gesellschaften aus trittresistenten Pflanzen. Trittbelastung vertragen z.B. Vogelknöterich (*Polygonum aviculare*), Breit-Wegerich (*Plantago major*), aber auch rasenartige Flächen, die durch das deutsche Weidelgras (*Lolium perenne*) dominiert werden. Diese Flächen befinden sich um den Flachbau im Norden des Untersuchungsgebietes. An weniger genutzten Flächen bilden sich Hochstauden wie Beifuß (*Artemisia vulgaris*) und Goldrute (*Solidago canadensis*).
- Anpflanzung Strauchpflanzung und Hecke (PHS und PHH): Auf dem Gelände des Tränenpalastes wurden entlang dem Zaun Sträucher gepflanzt, die sich überwiegend aus Rhododendron und Kirschlorbeer zusammensetzen. Der rückseitige gärtnerisch genutzte Bereich des Tränenpalastes wird durch eine ca. einen halben Meter hohe Buchsbaumhecke umgrenzt.
- Wege, unbefestigt (OVWO): In dieser Kategorie wurden Flächen erfasst, die aufgrund hoher Trittbelastung ohne Vegetation sind. Flächen dieser Art befinden sich östlich des Einganges zur S-Bahn Friedrichstraße sowie im Bereich der Obstbaumallee entlang des Hochbeetes an der Friedrichstraße.

Darüber hinaus kommen im Untersuchungsgebiet folgende Biotoptypen – versiegelt – vor:

- Straße mit Asphalt und Betondecke (OVSB): Die Straßenflächen am S-Bahnhof Friedrichstraße, das Reichstagufer sowie die Friedrichstraße sind in üblicher Berliner Weise mit Betonsteinplatten, Mosaikseitenstreifen der Gehwege und Asphalt- und Betondecke der Straßenflächen ausgestattet. Sie gelten als vollständig versiegelt.
- Weg, versiegelt (OVWV): Die Verbindungswege innerhalb des Plangebietes sind mit Betonplatten versehen und gelten als vollständig versiegelt.
- Parkplätze, versiegelt (OVPV): Ebenso als vollständig versiegelt gilt der Parkplatz mit Betonpflastersteinen.

Alle unbefestigten Flächen im Plangebiet sind als geringwertig für Natur und Landschaft einzustufen. Aufgrund des starken anthropogenen Einflusses können sich nur sehr artenarme Vegetationsflächen entwickeln, die von Pflanzenarten besiedelt werden, die im städtischen Raum sehr häufig auftreten. Auch in den gärtnerisch genutzten Flächen überwiegen nicht autochthone Pflanzen. Das wertgebende Kriterium liegt vor allem in der Eignung als Versickerungsfläche für Niederschläge.

Die befestigten Flächen sind ohne Bedeutung für Natur und Landschaft.

Baumbestand

Insgesamt wurden 40 Bäume ab 25 cm Stammumfang, in 130 cm Höhe, kartiert. Ab 80 cm Stammumfang fallen die Bäume unter die Berliner Baumschutzverordnung, was 25 der kartierten Bäume im Geltungsbereich betrifft.

Der Gesamtstammumfang der 40 kartierten Bäume beträgt ca. 4.000 cm, wodurch sich ein durchschnittlicher Stammumfang je Baum von ca. 100 cm errechnet.

Die Größenverteilung ist sehr divers. 4 Bäume weisen einen Gesamtstammumfang von mehr als 200 cm auf, darunter fallen drei Pappeln, die aufgrund eines hohen Totholzanteils eine starke Einschränkung der Vitalität aufweisen. Die Silberlinde (*Tilia tomentosa*) östlich des Eingangs zum S-Bahnhof Friedrichstraße (Reichstagufer) mit einem Stammumfang von 235 cm und einer guten Vitalität prägt das gegenwärtige Erscheinungsbild des Areals wesentlich. Im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen wird sie voraussichtlich aber nicht zu erhalten sein.

Weitere erhaltenswerte Bäume befinden sich entlang des Reichstagufers auf dem Gelände des Tränenpalastes. Die Winter-Linden (*Tilia cordata*) weisen einen Stammumfang von 95 bis 140 cm auf und werden aufgrund von Pflege und Schnittschäden in die Vitalitätsstufe 3 (mittlere Einschränkung) eingeordnet. Weitere Bäume, die unter die Berliner Baumschutzverordnung fallen, befinden sich im Parkplatzbereich. Hier kommen überwiegend holländische Linden (*Tilia x vulgaris*), Pappeln (*Populus alba*) und ein zweistämmiger Silber-Ahorn mit Stammumfängen zwischen 100 und 200 cm vor. Während die Pappeln aufgrund des hohen Totholzanteils in die Vitalitätsstufe 4 eingeordnet werden, gehen die Linden und der Silber-Ahorn in die Wertstufe 3 ein.

In der Friedrichstraße befindet sich eine Baumreihe von neun Zieräpfeln, deren Vitalität aufgrund erheblicher Stammschäden als erheblich eingeschränkt (Stufe 5) zu bezeichnen ist.

In unmittelbarer Nähe zum Gebäude des Tränenpalastes befinden sich drei Robinien (*Robinia pseudoaccacia*) und zwei Götterbäume (*Ailanthus altissima*) mit Stammumfängen zwischen 50 und 100 cm. Als typische Arten der ruderalen Standorte ist zu vermuten, dass diese Bäume sich selbst ausgesamt haben. Die Vitalität ist aufgrund des bedrängten Standortes mittel bis stark eingeschränkt.

Fauna

Auf der Grundlage einer am 23.02.2006 durchgeführten Begehung ist eine faunistische Potentialeinschätzung in Bezug auf das potentielle Vorkommen „geschützter Arten“ nach § 42 BNatSchG vorgenommen worden.

Als Ergebnis ist festzustellen, dass die Ausprägung der auf dem Gelände vorhandenen Gebäude- und Vegetationsstrukturen, bestehend aus zwei Flachbauten der Nachkriegszeit,

einigen Alt-Bäumen, wenigen Sträuchern, ruderalen Staudenfluren und durch Hunderauslauf stark verdichteten und z.T. gestörten (zerwühlten) vegetationslosen Bodenflächen, sowie die vorhandenen starken Störeffekte (Hunde, Menschen, Verkehrslärm, Konzerte im Tränenpalast usw.) das Vorkommen von Arten, die in der Bundesartenschutzverordnung, im Anhang IV der FFH- Richtlinie oder der europäischen Artenschutzverordnung aufgelistet werden, potenziell unwahrscheinlich machen.

Schutzgüter Boden und Grundwasser

Geologie und Boden

Die Baugrundsituation ist in Kapitel I Ziffer 2.2 beschrieben. Im Zusammenhang mit der Gründung des Gebäudes und mit der geplanten geothermischen Nutzung stehende Untersuchungen werden weiteren Aufschluss über die geologischen Verhältnisse geben.

Die Flächenbilanz zeigt, dass derzeit ca. 85 % der Fläche des Plangebietes versiegelt sind.

Tabelle: Flächenversiegelung

Biotop Code	Biotop Nr.	Biotoptyp / Nutzung	Fläche in m²	Versiegelung im Bestand	
				relativ	absolut
Anthropogene Rohbodenstandorte und Ruderalfluren					
RS(v)	03190	ruderale Landreitgrasflur	585	0%	0
Staudenfluren und Rasengesellschaften					
GZAG	051622	Zierrasen, artenarm mit locker stehenden Gehölzen	206	0%	0
GL(r)	05171	Trittrassen	689	0%	0
Grün- und Freiflächen					
PHS	10272	Anpflanzung Strauchpflanzung	39	0%	0
PHH	10273	Anpflanzung, verwildert	37	0%	0
Bebaute Gebiete, Verkehrsanlagen und Sonderflächen					
OVSB	12612	Straße mit Asphalt- oder Betondecke	2.955	100%	2.955
OVPV	12643	Parkplätze, versiegelt	1.709	100%	1.709
OVWO	12651	Weg, unbefestigt	404	50%	202
OVWW	12652	Weg, wasserdurchlässig befestigt	38	50%	19
OVWV	12654	Weg, versiegelt	4.395	100%	4395
OKS	12830	Bauwerke	1.306	100%	1.306
Gesamtsummen			12.363		10.586
Gesamtfläche					12.363
Unversiegelte Fläche					1.777

Der hohe Versiegelungsgrad kennzeichnet die geringe Leistungsfähigkeit des Bodens in Bezug auf den Naturhaushalt.

Bodenbelastungen

Aufgrund einer Tankstellennutzung auf einer Teilfläche des Plangebietes über einen Zeitraum von 15 Jahren liegt ein Altlastenverdacht vor (MIT 7072). Im Zuge des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens sowie der Herstellung der Baugrube – die nahezu das gesamte Baugrundstück umfasst - wird die tatsächliche Belastung festgestellt und ggf. beseitigt werden.

Ein im Mai 2006 erstelltes Baugrundgutachten hat ergeben, dass innerhalb der ca. 4 m mächtigen Auffüllung oberhalb der natürlichen Bodenschichten mit anthropogenen Stoffen zu rechnen ist. Dies betrifft vor allem Schwermetalle, Sulfate und PAK. Die Konzentration der untersuchten Parameter beeinflusst jedoch nur die Art der Verbringung des Bodens und ist nicht als Belastung im Sinne einer sanierungsbedürftigen Verunreinigung zu bewerten, so dass der beabsichtigten Nutzungsausweisung nichts entgegensteht.

Für Kampfmittel liegen keine konkreten Verdachtsmomente vor; eine generelle Kampfmittelfreiheit kann jedoch nicht bestätigt werden. Eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse des Bauherrn und ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Grundwasser

Wegen des hohen Versiegelungsgrades ist die Grundwasserneubildungsrate im Plangebiet sehr gering. Der Grundwasserflurabstand liegt im Plangebiet zwischen zwei und mehr als vier Metern. Die Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ist im Einflussbereich der Spree relativ hoch.

Die im Ober- und Unterboden vorzufindenden Mittel- und Feinsande eignen sich gut als mechanische Filter, verfügen jedoch nur in geringem Maß über physiko-chemische Filtereigenschaften.

Schutzgut Klima und Lufthygiene

Nach Aussagen des Umweltatlas befindet sich das Plangebiet im klimatischen Übergangsbereich zwischen gut durchlüftetem Siedlungsraum und Siedlungsräumen mit geringer, in Einzelfällen mäßiger bioklimatischer Belastung.

Die nordöstlich liegende Spree stellt im Untersuchungsgebiet eine wirksame Luftleitbahn in Ost-West-Richtung dar, die zu einer guten Durchlüftung beiträgt. Eine von Nordwesten nach Südosten verlaufende Barriere stellt der lang gestreckte Bahnhof Friedrichstraße mit dem

Bahnkörper dar. Insgesamt sind die Ausbreitungsbedingungen für Luftschadstoffe im Plangebiet aus lufthygienischer Sicht als günstig zu bewerten.

Maßgebliche Quelle für Luftschadstoffe im Plangebiet ist der Kfz-Verkehr. Die Belastungen wurden in einem Luftschadstoffgutachten untersucht.

Schutzgut Ortsbild

Mit dem „Tränenpalast“, dem schmucklosen Lagergebäude, den versiegelten Flächen, den übergenutzten und ungepflegten, zum Teil vermüllten Vegetationsflächen und dem andererseits durchaus beachtlichen Baumbestand vermittelt das Plangebiet den Eindruck, sich in einer Zwischen- oder Übergangsphase der Entwicklung zu befinden.

Dominierend sind eher angrenzende Bau- und Freiraumstrukturen – der Stadtbahnviadukt mit dem Regional- und S-Bahnhof Friedrichstraße, die Bebauung auf der Ostseite der Friedrichstraße, die Spree mit der Bebauung am Schiffbauerdamm und Am Zirkus.

In den vergangenen hundert Jahren hat das Plangebiet hinsichtlich seiner Nutzung nie den Charakter eines Provisoriums überwunden. Nach wie vor wird es seiner Bedeutung in dieser zentralstädtischen Lage nicht gerecht.

Schutzgut Kultur- und andere Sachgüter

Im Plangebiet befinden sich der als Baudenkmal eingetragene „Tränenpalast“ (ehemals Grenzabfertigungsanlage) sowie Teile der Anlagen der in der Denkmalliste eingetragenen U- und S-Bahnhöfe Friedrichstraße.

3.2.2 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes

Beschrieben werden die Auswirkungen bei vollständiger Realisierung der Planung im Verhältnis zur Beibehaltung des Status quo, unabhängig davon, ob die geplanten Maßnahmen auch ohne Bebauungsplan zulässig wären.

Schutzgut Mensch

Auswirkungen durch Verkehrslärm

Das Vorhaben wird nur in geringem Umfang motorisierten Individualverkehr sowie Lieferverkehr auslösen. Die Bebauung an der Westseite der Friedrichstraße wird im Zusammenwirken mit der gegenüberliegenden Straßenrandbebauung zu einer Veränderung bei der Ausbreitung des Verkehrslärms führen.

Im Plangebiet wird es auch in Zukunft keine Wohnnutzung geben. An den Fronten der geplanten Bebauung werden entlang der Friedrichstraße und dem Reichstagufer die Orientie-

rungswerte der DIN 18005 für Kerngebiete tags um bis zu 6,8 db(A) und nachts um bis zu 9,9 db(A) überschritten werden. Der Schutz der Beschäftigten in dem vor allem der Büronutzung dienenden Gebäude ist durch passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäude entsprechend der DIN 4109 - d.h. Außenbauteile von Gebäuden müssen bestimmte Anforderungen an den Lärmschutz erfüllen - zu berücksichtigen und umzusetzen.

Da im Gebiet bisher weder Wohnungen noch kontinuierlich genutzte Arbeitsplätze vorhanden sind, werden bei Nichtdurchführung der Planung auch künftig keine Menschen wesentlich durch Verkehrslärm belastet.

Auswirkungen durch Erschütterungen

Durch die textliche Festsetzung Nr. 6 ist sichergestellt, dass von Bahnanlagen ausgehende Erschütterungen nicht auf die geplante Bebauung übergehen und sich negativ auf dort Beschäftigte auswirken. Bei Nichtdurchführung der Planung können durch Erschütterungen ebenfalls keine negativen Auswirkungen auf Menschen auftreten, da im Plangebiet weder Wohnungen noch kontinuierlich genutzte Arbeitsplätze vorhanden sind.

Auswirkungen durch Veranstaltungen

Der Tränenpalast soll für kulturelle Nutzungen weiterhin zur Verfügung stehen. Das Bauwerk verfügt über keine Lärmschutzeinrichtungen, welche die durch Veranstaltungen auftretende Geräuschentwicklung auf die Umgebung mindern. Im Zuge der Gesamtbaumaßnahme ist es vorgesehen, den Tränenpalast unter Berücksichtigung der Auflagen des Denkmalschutzes grundlegend zu sanieren. Dabei soll u.a. eine Lärmschutzverglasung eingebaut werden, so dass hier eine Verbesserung gegenüber der vorhandenen Situation eintreten wird.

Versorgung mit wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen

Da keine Wohnungen gebaut werden, entsteht im Gebiet auch kein Bedarf an wohnungsnahem Grünflächen. Qualitätsverbesserungen durch Erhöhung der Aufenthaltsqualität werden im Zusammenhang mit der Herstellung eines attraktiven Stadtplatzes auf der nicht überbaubaren Grundstücksfläche anstelle des desolaten Bahnhofsvorfeldes erreicht.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde keine Verbesserung der Freiraumsituation eintreten. Allerdings könnte der vorhandene Baumbestand vollständig erhalten werden. Wegen seiner insgesamt mäßigen Vitalität sowie einiger ungeeigneter Standorte oberhalb der unterirdischen Bahnanlagen ist er jedoch nicht als dauerhaft einzustufen.

Bezogen auf das Schutzgut Mensch ist die Planung gemessen am Status quo summarisch als neutral zu klassifizieren.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Auswirkungen auf die Flora

Im Zuge der Projektrealisierung sind voraussichtlich 34 von 40 Bäumen zu fällen. Von den zu fällenden Bäumen unterliegen 19 der Baumschutzverordnung.

Das Plangebiet ist im Bestand zu rund 85 % versiegelt. Die Realisierung des Vorhabens erhöht den Versiegelungsgrad auf nahezu 100 %. Auf einer als versiegelt geltenden Fläche von rund 140 m² oberhalb des S-Bahntunnels stehen sechs der Baumschutzverordnung unterliegende Bäume. Der Standort ist Teil der nicht überbaubaren Kerngebietsfläche, so dass die Festsetzungen des Bebauungsplans einer Erhaltung dieser Bäume nicht entgegenstehen.

Der Verlust an flächigen Biotopstrukturen bei Durchführung der Planung liegt somit bei rund 1.400 m², dabei handelt es sich überwiegend um weniger wertvolle Biotoptypen. Aufgrund der im Bebauungsplan vorgeschriebenen Begrünung der Dachflächen des zu errichtenden Gebäudes werden neue flächige Biotopstrukturen in der Größe von ca. 1.500 m² entstehen.

Auswirkungen auf die Fauna

Im Plangebiet ist das Vorkommen von Tierarten, die in den einschlägigen Schutzverordnungen bzw. Richtlinien aufgelistet werden, potentiell unwahrscheinlich. Dies ist auf die wenig geeigneten Biotoptypen und auf die starken Störeffekte im Plangebiet zurückzuführen. Das Schaffen blütenreicher Magerstandorte auf den Dächern erweitert dagegen den Lebensraum vor allem für Insekten.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde der vorhandene, allerdings unterdurchschnittlich vitale Baumbestand erhalten werden können. Aufgrund der geringen Qualität der Biotopflächen und des auf dem Gebiet liegenden Nutzungsdrucks bliebe das Areal als Lebensraum für Tiere jedoch ungeeignet.

Der durch die Planung verursachte Eingriff wird durch die Dachflächenbegrünung kompensiert. Nach der BaumSchVO ermittelte Verluste sollten durch Pflanzungen im Straßenraum des Reichstagufer im Uferbereich der Spree ausgeglichen werden.

Schutzgüter Boden und Grundwasser

Bei vollständigem Erreichen der Planungsziele wird sich der Versiegelungsgrad im Plangebiet von ca. 85 % auf knapp 100 % erhöhen. Die Zunahme der Versiegelung würde etwas geringer ausfallen, wenn Baumersatzpflanzungen im Straßenrandstreifen am Reichstagufer vorgenommen werden.

Die Beeinträchtigung des Versickerungsvermögens ist unter Berücksichtigung der Vorbelastung als gering einzustufen.

Neben der Bodenversiegelung ist mit dem großflächigen Bau von drei Untergeschossen auch ein Verlust natürlich anstehender Talsande zu erwarten.

Die Prüfung der Auswirkungen des Eindringens des Baukörpers in den Grundwasserleiter ist Gegenstand eines gesonderten wasserrechtlichen Verfahrens.

Im Mai 2005 gutachterlich festgestellte Bodenverunreinigungen werden im Zuge der Herstellung der Baugrube beseitigt, da von einer vollständigen Unterbaubarkeit des Grundstücks ausgegangen werden kann. Damit steht den beabsichtigten Festsetzungen nichts entgegen.

Bei Nichtdurchführung der Planung wäre der Versiegelungsgrad etwas geringer, aber immer noch relativ hoch. Der Altlastenverdacht würde bestehen bleiben.

Da das Kerngebiet zukünftig nahezu vollständig versiegelt sein wird, kann Regenwasser im Plangebiet nicht versickern. Die Ableitung anfallenden Oberflächenwassers in die Spree ist wegen des S-Bahntunnels nicht möglich. Konzipiert ist ein unterirdisches Regenwasserrückhaltebecken mit Anschluss an die Mischwasserkanalisation. Das ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung.

Schutzgut Klima und Lufthygiene

Aufgrund der Dimensionierung des Vorhabens und der vollständigen Versiegelung ist mit Veränderungen des lokalen Klimahaushaltes (Temperatur, Luftfeuchtigkeit, bodennahes Windfeld) zu rechnen.

Gemäß den Ergebnissen der Luftschadstoffuntersuchung vom März 2006 wirkt sich die Planung wegen des zu erwartenden relativ geringen Ziel- und Quellverkehrs sowie aufgrund des geothermischen Nutzungskonzeptes nur geringfügig auf die Luftschadstoffbelastung aus. Aus immissionsschutz-fachlicher Sicht empfehlenswert und dem Stand der Technik entsprechend, ist die Ableitung der aus der Tiefgarage abgesaugten Abluft über das Dach der zu errichtenden Gebäude vorzunehmen. Das ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung.

Die Zufahrt der Tiefgarage und die im Gutachten unterstellte Anordnung einer Ladezone östlich des Tränenpalastes tragen nur im unmittelbaren Umfeld zu einer merklichen Erhöhung der Immissionskonzentrationen bei. In diesem Bereich sind keine zum dauernden Aufenthalt vorgesehenen Nutzungen untergebracht.

Durch die Errichtung der geplanten Gebäude werden die Luftschadstoffimmissionen an dem Abschnitt der Friedrichstraße zwischen Bahnhof Friedrichstraße und Weidendammer Brücke zunehmen. Dies wird im Wesentlichen durch die im Vergleich zum Ist-Zustand starke bauliche Verdichtung verursacht. Im Bereich der Gebäude Friedrichstraße 101-104, die im Bestand praktisch kein Visavis haben, entsteht durch die Bebauung eine ca. 70 m lange „Straßenschlucht“. Am kritischsten Abschnitt an der Friedrichstraße erhöhen sich dadurch gegen-

über dem Zustand bei Nicht-Durchführung der Planung die PM10-Immissionen um ca. 4 µg/m³ und die NO₂-Immissionen um 5 µg/m³.

Insgesamt zeigen die Immissionsberechnungen jedoch, dass die seit 2005 bzw. ab 2010 geltenden Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV für Benzol, PM10 und NO₂ an allen Beurteilungspunkten eingehalten werden.

Schutzgut Ortsbild

Durch die Umsetzung des Planungskonzeptes wird die für diesen zentralstädtischen Ort inadäquate Gestaltung und Nutzung geändert. Dazu gehören die Beseitigung des als Lagerhalle genutzten Nebengebäudes, das Aufräumen und Neugestalten des Bahnhofsvorfeldes und das Entfernen nicht denkmalgeschützter Anbauten bei dem Baudenkmal Tränenpalast.

Das zu errichtende Gebäude wird die in jüngerer Zeit im näheren Umfeld entstandenen Gebäude um ein Geschoss überragen, den Standort angemessen markieren, das der gesamtstädtischen Planung entsprechende räumliche Profil der Friedrichstraße auch in diesem Straßenabschnitt herstellen und mit seinen Einzelhandelsnutzungen vor allem im Erdgeschoss und im ersten Untergeschoss den Vorgaben des Stadtentwicklungsplans Zentren 2020 folgen.

Bei Nichtdurchführung der Planung würde es bei dem unter der Ziffer 3.2.4 beschriebenen gestalterischen und nutzungsstrukturellen Provisorium bleiben.

Schutzgut Kultur- und andere Sachgüter

Im Zusammenhang mit der Vorhabenrealisierung wird das kulturell genutzte Baudenkmal Tränenpalast baulich saniert und mit Neben- und Funktionsräumen ausgestattet, die gegenwärtig nicht ausreichend bzw. nur in unzureichendem Zustand vorhanden sind. Ohne diese Substanz- und Funktionsverbesserungen könnte der Tränenpalast absehbar nicht mehr betrieben werden.

Wechselwirkungen

Das Plangebiet ist wegen seines hohen Versiegelungsgrades, der Übernutzung der zugänglichen Flächen sowie der bestehenden Lärmintensität und der schon vorhandenen Luftschadstoffe erheblich vorbelastet. Wesentliche Wechselwirkungen zwischen Umweltauswirkungen der Planung im Hinblick auf die Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Kultur- und Sachgüter sind durch die Planung insofern nicht zu erwarten.

3.2.3 Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Wesentliche Beeinträchtigungen der Umwelt sind gemäß § 1a BauGB in Verbindung mit § 21 Abs. 1 BNatSchG zu vermeiden, zu minimieren oder auszugleichen.

Gemäß § 1a Abs. 3 BauGB ist ein Ausgleich nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Für das Baugrundstück gibt es keine verbindlichen Bebauungsplanregelungen im Sinne des § 30 BauGB. Infolgedessen und aufgrund der Lage innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile ist für die Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben § 34 BauGB maßgeblich (unbeplanter Innenbereich).

Die nähere Umgebung wird durch eine dichte innerstädtische Blockbebauung bestimmt. Hinsichtlich der Nutzungsart sind der zentralen Lage entsprechend Büro-, Verwaltungs- und Geschäftsgebäude, öffentliche Einrichtungen, Hotels, Gastronomie sowie andere citytypische Einrichtungen prägend; stellenweise sind Einlagerungen von Wohnnutzung vorhanden. Die Gebäude erreichen an den Blockrändern in der Regel Trauf- bzw. Hauptgesimshöhen von max. 22 m und First- bzw. Gebäudeoberkantenhöhen von ca. 30 m. In den letzten Jahren wurden allerdings auch einzelne Gebäude mit größeren Trauf- bzw. Hauptgesimshöhen genehmigt – jedoch mit nicht mehr als acht Normalgeschossen. Während für die Blockränder die geschlossene Bauweise prägend ist, kann für die Blockinnenbereiche kein bestimmtes Ordnungsprinzip hinsichtlich der Bauweise festgestellt werden. Eine Beschränkung der Bebauungstiefen geht aus der vorhandenen Bebauung nicht hervor.

Die geplante Nutzungsart steht mit dem Gebietscharakter im Einklang. Unter Berücksichtigung der besonderen Lage, der Größe und des Zuschnitts des Grundstücks zwischen Bahnhof, Tränenpalast, Spreeufer und Friedrichstraße ist die ermöglichte Bebauung auch im Hinblick auf die Grundfläche und die Bauweise mit den Zulässigkeitsanforderungen des § 34 BauGB vereinbar. Ein Eingriff wäre insofern nicht gegeben.

Mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes soll jedoch eine Bebauung ermöglicht werden, die die Höhe der Umgebungsbebauung übersteigt. Diese Höhenentwicklung löst nach gutachterlicher Einschätzung einen Eingriff in Bezug auf das Klima, die Luftströmung und entsprechende Verwirbelungen aus. Die Ergebnisse des Gutachtens beruhen auf einem Projektstand mit einer Gebäudehöhe, die die nunmehr beabsichtigte Festsetzung um zwei Vollgeschosse überschreitet.

Da die in Rede stehenden Eingriffe nicht exakt quantifizierbar sind und so die Differenzierung zwischen einer zwölf- oder zehngeschossigen Bebauung nicht „herausgearbeitet“ werden

können, ist es gerechtfertigt den im Gutachten vorgeschlagenen Ausgleich durch die Anordnung einer Dachbegrünung auch insoweit in die Abwägung einzustellen.

Hinsichtlich der Schutzgüter Ortsbild sowie Kultur- und andere Sachgüter ist eine nachhaltige Verbesserung des bestehenden Zustandes zu erwarten.

Der Eingriff in den Baumbestand ist nach den Vorschriften der Berliner Baumschutzverordnung auszugleichen, er soll durch Pflanzung von Bäumen für eine Uferpromenade entlang des Reichstagufers erfolgen. Der vorzunehmende Ausgleich wurde nach Art und Umfang abschließend in einem städtebaulichen Vertrag geregelt.

Vermeidungsmaßnahmen

Nach § 14 Abs. 4 NatSchG Bln hat der Verursacher vermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt und das Landschaftsbild zu unterlassen. Im Eingriffsgutachten wurden folgende schutzgutbezogenen Maßnahmen vorgeschlagen, die jedoch nicht im Rahmen der Bauleitplanung umgesetzt werden können:

Arten und Biotope

Während der Bautätigkeit müssen Schutzmaßnahmen der Bäume Nr. 1 bis 6 durchgeführt werden. Dazu zählen

- eine Einzäunung entsprechend der Kronengröße,
- Vermeidung von Wurzelschäden, bei unvermeidbaren Abgrabungen im Wurzelbereich durch Ausschachtung in Handarbeit,
- vitalitätsstützende Maßnahmen der Wurzeln im Boden durch Belüftung, Düngung, Wässerung.

Boden/ Bodenwasser

Aufgrund des hoch anstehenden, ungeschützten Grundwassers sind während der Bautätigkeit Schutzmaßnahmen des Bodens und des Grundwassers zu berücksichtigen. Hierzu werden im Zuge des wasserrechtlichen Genehmigungsverfahrens nähere Aussagen getroffen und Auflagen erteilt.

Minderungsmaßnahmen

Im Bebauungsplan wird eine Festsetzung zur Verwendung emissionsarmer Brennstoffe getroffen, um umweltbezogene Probleme zu mindern:

Ausschluss luftverunreinigender Stoffe

Angesichts der erheblichen, überwiegend verkehrsbedingten lufthygienischen Vorbelastung des Plangebietes soll die Emission weiterer Luftschadstoffe durch Gebäudeheizungen begrenzt werden. Der Bebauungsplan setzt deshalb fest, dass nur die Verwendung von emissionsarmen Brennstoffen zugelassen ist, welche die zulässigen Emissionswerte, die denen von Heizöl EL entsprechen, nicht überschreiten.

Für das Vorhaben ist darüber hinaus eine geothermische Nutzung zur Beheizung und zur Kühlung des Gebäudes vorgesehen, der Schadstoffausstoß kann dadurch noch erheblich reduziert werden. Diese Maßnahme ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Kompensationsmaßnahmen

Dachbegrünung

Die Schaffung von trockenen und blütenreichen Magerstandorten auf den Dächern kann eine Ausweitung der Lebensraumstrukturen für Magerrasenarten darstellen. Dabei steht mehr die Schaffung von Nahrungshabitaten blütenbesuchender Insekten als die Einrichtung von wirkungsvollen Reproduktions- und Ausbreitungshabitaten im Vordergrund. Als eine qualitative Einschränkung ist hierbei allerdings die Höhenlage der Dächer über Geländeoberkante zu werten.

Der Bebauungsplan setzt dies durch die textliche Festsetzung Nr. 8 um.

Baumpflanzungen

Bei vollständiger Umsetzung der Planung werden 19 Bäume zu fällen sein, für die nach der Berliner Baumschutzverordnung Ersatzpflanzungen vorzunehmen sind.

Es ist geplant – außerhalb des Bebauungsplanverfahrens –, zur weiteren Umsetzung des im Landschaftsprogramm Berlin formulierten Teilziels, gewässerbegleitende begrünte Promenaden zu schaffen, Ersatzpflanzungen auf der westlichen Seite des Reichstagufers vorzunehmen.

Auf die zu treffenden Vereinbarungen in dem vorerwähnten städtebaulichen Vertrag wird verwiesen.

3.2.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

In Bezug auf das Plangebiet hat es diverse Planungsvarianten gegeben, vom völligen Freihalten von Bebauung bis zur Hochhausbebauung mit einer Höhe von mehr als 200 m.

In sämtlichen formellen und informellen Planwerken des Landes Berlin wird für das Plangebiet ein Entwicklungsleitbild verfolgt, das sich auf die Bebauungsstruktur der umgebenden Quartiere als Beurteilungsmaßstab bezieht.

Auf dieser Basis ist im Jahr 2004 ein Gutachterverfahren mit sechs Teilnehmern durchgeführt worden, um realisierbare Bebauungsalternativen als Entscheidungsgrundlage zu erlangen. Das dem Bebauungsplan zugrunde liegende Projekt beruht auf einer Weiterentwicklung des Ergebnisses aus dem Gutachterverfahren.

Die planerische Entscheidung ist auch daran zu messen, dass bestehendes Baurecht den durch den Bebauungsplan ermöglichten Eingriff bereits weitgehend zulässt.

3.3 Zusätzliche Angaben

3.3.1 Vorgehensweise bei der Umweltprüfung

Der Umweltbericht stützt sich auf Fachgutachten in Bezug auf

- den Eingriff in den Naturhaushalt,
- die Luftschadstoffbelastung,
- die verkehrliche Erschließung,
- die Lärmbelastung,

die im März 2006 erstellt worden sind.

Allen Gutachten liegt eine Projektplanung mit einem bis zu zwölfgeschossigen Gebäude und ca. 24.550 m² Geschossfläche zugrunde. Diese Vorgaben sind in Bezug auf die Gutachten ausdrücklich auch dann noch beibehalten worden, als sich hinsichtlich der künftigen Bebaubarkeit des Kerngebietes ein geringeres Nutzungsmaß im Bebauungsplan abzeichnete (Anzahl der Vollgeschosse, Geschossfläche). Die gutachterlichen Ermittlungen basieren somit auf Maximalbelastungen, die über das hinausgehen, was der Bebauungsplan ermöglicht, d.h. dass die Auswirkungen eher geringer sein könnten.

Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen ergaben sich nicht.

3.3.2 Beschreibung der Maßnahmen zur Durchführung der Umweltüberwachung

Im Zusammenhang mit der Herstellung der Baugrube und der Realisierung der geplanten geothermischen Nutzung werden ein temporäres und ein kontinuierliches Monitoring eingerichtet. Die Baugrube ist als wasserdichter Trog mit einer geforderten Dichtheit von 1,5 l / s x 1.000 m² benetzte Wand- und Sohlfläche auszubilden. Die geothermische Nutzung darf nicht zu einer physikalischen Veränderung des Grundwassers führen, d.h. die Menge der entnommenen Wärme muss der Menge der zugeführten Wärme entsprechen. Eine dauerhafte Entnahme von Grundwasser ist auszuschließen. Entscheidungsgrundlage ist das durchzuführende wasserrechtliche Verfahren. Der Bauherr wird voraussichtlich im dritten oder vierten Quartal 2006 einen Antrag auf wasserbehördliche Erlaubnis für die Grundwasserabsen-

kung Baugrube/Bauausführung und sowie für die Geothermie bei der zuständigen Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung stellen.

Die Beachtung der übrigen relevanten Umweltaspekte ist im Zuge der Genehmigungsverfahren und der Bauabnahmen auf der Grundlage der Bauordnung Berlin, in Verbindung mit der Baunutzungsverordnung sowie des Berliner Wassergesetzes sicherzustellen. Auf ein systematisches Monitoring kann daher verzichtet werden.

3.3.3 Zusammenfassung

Nach gegenwärtigem Ermittlungsstand kann davon ausgegangen werden, dass hinsichtlich der einzelnen Schutzgüter im Wesentlichen keine Verschlechterung der jeweiligen Situation eintreten wird, Verbesserungen wird es in Bezug auf das Ortsbild und auf die Nutzbarkeit des Baudenkmals Tränenpalast geben.

Ein Ausgleich für zur Umsetzung der Planung notwendige Baumfällungen ist durch die Berliner Baumschutzverordnung bzw. durch den städtebaulichen Vertrag sichergestellt, voraussichtlich kann der Ausgleich nur zum Teil innerhalb des Plangebietes erfolgen.

Mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt aus der Umsetzung der Planung ist nicht zu rechnen.

4. Wesentliche Planinhalte

Der Bebauungsplan I-50 trifft Festsetzungen im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB.

Durch die Festsetzung von Straßenbegrenzungslinien bestimmt er die öffentliche Straßenverkehrsfläche und definiert ein neues Baugrundstück.

Als Art der baulichen Nutzung setzt er Kerngebiet nach § 7 BauNVO fest.

Durch differenzierte Baukörperausweisungen mit Hilfe von Baugrenzen und durch Festsetzung der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse wird in Kombination mit der maximalen Geschossfläche das Maß der baulichen Nutzung festgesetzt und der oberirdische Baukörper definiert. Die Unterbaubarkeit wird hiervon unabhängig geregelt. Zusätzlich wird das Baudenkmal „Tränenpalast“ planungsrechtlich gesichert.

Darüber hinaus sichert der Bebauungsplan Flächen für eine Belastung mit Geh- sowie Fahrrechten für einen eingeschränkten Nutzerkreis sowie ein Leitungsrecht.

Schließlich berücksichtigt der Bebauungsplan Umweltbelange, indem er Regelungen zur Luftreinhaltung trifft und die Begrünung von Dachflächen vorschreibt.

5. Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplanes

5.1 Art der baulichen Nutzung

[Rechtsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 7 Baunutzungsverordnung (BauNVO)]

Der Bebauungsplan setzt in Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan für das Baugrundstück Kerngebiet fest. Der Flächennutzungsplan stellt entlang der Friedrichstraße in symbolischer Breite Einzelhandelskonzentration dar. Die Friedrichstraße ist eine von den drei Zentrenkernen des Zentrumsbereiches „Historische Mitte“ (StEP Zentren 2020). Einschränkungen hinsichtlich der Zulässigkeit von Einzelhandelseinrichtungen werden folglich nicht vorgenommen.

5.1.1 Gliederung des Kerngebietes

(textliche Festsetzung Nr.1)

[Rechtsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 BauNVO]

Die Qualität des öffentlichen Raumes soll durch die Sicherung einer Nutzungsvielfalt in den Erdgeschosszonen, z. B. durch Einzelhandel, Gastronomie, soziale oder kulturelle Einrichtungen eine Aufwertung erfahren. Die Festsetzung nach § 7 BauNVO allein ist jedoch nicht ausreichend, um das übergeordnete städtebauliche Ziel der Entwicklung der Friedrichstraße zu einer Einkaufs- und Flanierstraße zu erreichen. Die Friedrichstraße soll sich über die Weidendammer Brücke in die Friedrich-Wilhelmstadt/Spandauer Vorstadt weiter entwickeln können und den Passantenstrom nach Norden über die Spree führen.

Dies gelingt nur, wenn im Erdgeschoss zu den Straßenräumen hin publikumsintensive Nutzungen angesiedelt werden, die für Fußgänger attraktiv sind und die für eine hohe Passantenfrequenz sorgen.

Die ausschließliche Zulässigkeit von Nutzungen nach § 7 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO (Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten) im Erdgeschoss spielt somit hierbei nicht nur für das Gebiet selbst eine Rolle, sondern hat auch eine übergeordnete Bedeutung.

Die durch die Punkte C1, C2, C3, C4, C5, C6, C1 definierte Fläche wird von der Verpflichtung zur Ansiedlung der publikumswirksamen Nutzungen ausgenommen, da hier der Lobbybereich des Bürogebäudes untergebracht werden kann. Die Fläche ist ohnehin innenliegend und wirkt nicht auf den Straßenraum.

Die Regelung der textlichen Festsetzung Nr. 1 umfasst auch das Baudenkmal „Tränenpalast“. Da es beabsichtigt ist, die kulturelle Nutzung des „Tränenpalastes“ aufrecht zu erhalten, steht die Festsetzung im Einklang mit der gegenwärtigen und zukünftigen Nutzung. Ein Erfordernis die kulturelle Nutzung ausschließlich zu sichern, ist gegenwärtig nicht begründbar.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

5.2.1 Baukörperausweisung

[Rechtsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 6 Abs. 8 Bauordnung für Berlin (BauOBln)]

Durch die Festsetzung von Baugrenzen bzw. Baulinien in Verbindung mit der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse werden die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne von § 23 BauNVO und ihre zulässige Ausnutzung durch das Volumen der Baukörper rechtlich eindeutig bestimmt. Damit bestimmt die Festsetzung die zulässige Grundfläche im Sinne von § 16 und ist Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO.

Je nachdem, ob Spielräume für hervortretende Gebäudeteile vorgesehen sind und/oder Regelungen zur höchstzulässigen Geschossfläche bestimmt werden, ist die reine (enge) von der erweiterten Baukörperausweisung zu unterscheiden.

Reine Baukörperfestsetzung

Das bestehende Baudenkmal „Tränenpalast“ wird durch die enge Umgrenzung mit einer Baulinie und durch Festsetzung der vorhandenen zwei Vollgeschosse planungsrechtlich gesichert. Diese über das bestehende Denkmalrecht hinausgehende Sicherung unterstreicht den Stellenwert des Denkmals an dieser Stelle. Die Festsetzung einer zulässigen Geschossfläche ist bei einer reinen Baukörperfestsetzung nicht erforderlich, da enge Baugrenzen bzw. Baulinien und die Anzahl der zulässigen Vollgeschosse das Maß der Nutzung eindeutig bestimmen.

Erweiterte Baukörperfestsetzung

Durch die Festsetzung von Baugrenzen in Verbindung mit der zulässigen Anzahl von zehn Vollgeschossen und der zulässigen Geschossfläche von 20 500 m² als Höchstgrenze erfolgt eine so genannte erweiterte Baukörperfestsetzung für die weitere Bebauung auf dem Baugrundstück.

Die Fläche des oberirdischen Baukörpers wird allseitig so mit Baugrenzen umschlossen, dass ein geringfügiger Spielraum von in der Regel einem Meter für die konkrete Entwurfsplanung besteht und sich die senkrechten Gestaltungselemente (Lisenen), die die Fassade

gliedern sollen sowie sonstige Fassadenelemente, innerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche befinden.

Der streng orthogonale Stadtgrundriss der barocken Dorotheen- und Friedrichstadt ist im Bereich des Spreedreiecks nicht gegeben. Für die unmittelbar an die Friedrichstraße angrenzenden Blöcke ist der hier vorhandene dreieckige Blockzuschnitt einzigartig. Dieser dreieckige Zuschnitt des Baugrundstückes ist bedingt durch die Lage zwischen Spree, Bahnanlagen und Friedrichstraße und begründet die Sondersituation und Loslösung des Bereiches aus dem umgebenden städtebaulichen Kontext. Das Grundstück grenzt an zwei Seiten an Freiräume an.

Hinzu kommen weitere Zwangspunkte wie die unterirdischen Bahnanlagen, insbesondere die S-Bahn sowie der vorhandene solitäre Baukörper des „Tränenpalastes“, die eine übliche Blockrandschließung ausschließen.

Dieser Grundstückszuschnitt, die besondere Lage sowie sonstige Gegebenheiten erfordern und begründen somit eine Baukörperkonfiguration, die sich von der üblichen Blockstruktur abhebt. Dies drückt sich zum einen in dem geschwungenen Grundriss, im bewussten Verzicht auf eine Staffelung der Geschosse und in der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse aus.

Die Besonderheit der Lage des Grundstückes und des fehlenden optischen Zusammenhangs begründet auch, dass eine Einhaltung der üblichen „Berliner Traufhöhe“ an dieser Stelle nicht das städtebauliche Ziel für die Entwicklung des Plangebietes ist. Durch die zulässige Anzahl von zehn Vollgeschossen, soll sich das Gebäude als Solitär aus der vorherrschenden Höhenentwicklung der Gebäude in der Friedrichstraße herausheben.

Das Konzept weist durchgängig eine geschwungene bzw. gebogene Gebäudeform auf, die bei der Festsetzung des Baukörpers nicht im Detail nachvollzogen wird, innerhalb der Baugrenzen aber realisierbar ist. Die Baugrenzen verlaufen in Teilbereichen geradlinig, da ein städtebauliches Erfordernis zur Festsetzung aller Kurvenradien nicht besteht. Lediglich die konvex ausgeprägte Fassade zum „Tränenpalast“ und Reichstagufer wird in dieser gebogenen Form übernommen, da hier die Bogenform auf den „Tränenpalast“ reagiert und dem Umgebungsschutz des Denkmals dient.

Die geringfügige Aussparung der Baugrenze nördlich des S-Bahnausganges und der weitere Verlauf in nördlicher Richtung folgen der Grenze des Flurstückes 429. Dieses Flurstück ist von einer Überbauung freizuhalten, da sich hier planfestgestellte Anlagen der S-Bahn befinden. Der Eigentümer des Flurstücks 431 ist verpflichtet, eine entsprechende beschränkt persönliche Dienstbarkeit zugunsten der DB AG zu bestellen. Eine Auskragung ist erst oberhalb des ersten Vollgeschosses möglich und zulässig (siehe Nebenzeichnung Nr. 2), da sie nicht dem Fachplanungsrecht widerspricht.

Die planfestgestellte Anlage – hier die Zugangstreppe zur U6 an der Friedrichstraße - soll in das Gebäude integriert werden. Die zulässige Überbaubarkeit der Treppenanlage einschließlich des Zugangsbereichs oberhalb des ersten Vollgeschosses regelt die Nebenzeichnung Nr. 3.

Gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu berücksichtigen. Hierzu gehören auch die Abstandsflächenregelungen in der Bauordnung für Berlin (BauOBl). In § 6 Abs. 5 BauOBl sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Mindestabstände festgelegt. Soweit sich durch die Festsetzung der Grundflächen der Gebäude mittels Baulinien bzw. Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse bzw. andere ausdrückliche Festsetzungen im Bebauungsplan geringere Abstandsflächen ergeben, hat es gemäß § 6 Abs. 8 BauOBl damit sein Bewenden.

Die Projektplanung sieht die Gliederung des Gebäudes in zwei getrennte Gebäudeflügel vor. Die beiden Gebäudescheiben verbindet ein zentraler Kernbereich, in dem auch das Treppenhaus untergebracht ist. Diese Gebäudekonfiguration erlaubt es, alle Büroräume mit einer natürlichen Belichtung und Belüftung zu versehen, so dass die Voraussetzungen für gesunde Arbeitsverhältnisse geschaffen werden, auch wenn Abstandsflächen unterschritten werden.

Die Abstandsflächenunterschreitung zum „Tränenpalast“ tangiert nicht die Eignung von Räumen, die für den dauernden Aufenthalt von Menschen bestimmt sind. Sie ist darüber hinaus mit dem Umgebungsschutz des Baudenkmals vereinbar. Der Abstand zwischen Denkmal und Neubau beträgt an der engsten Stelle zwar nur 7 m, durch die Stellung der Gebäude ist diese geringe Distanz jedoch auf einen Punkt beschränkt. Die bogenförmige Gestaltung des westlichen Gebäudeflügels erlaubt weiterhin die freie Sicht aus nordwestlicher Richtung auf das Baudenkmal, insofern wird dem Umgebungsschutz für das Denkmal entsprochen.

Der im Kerngebiet in der Regel einzuhaltende Gebäudeabstand beträgt 40 % der jeweiligen Gebäudehöhe.

Bei einer zulässigen Zahl von 10 Vollgeschossen – was nach gegenwärtiger Planung einer Gebäudehöhe von knapp 39 m entspricht – werden die Abstandsflächen zu den öffentlichen Straßen, insbesondere zur Friedrichstraße überschritten. Die Distanz von der Straßenbegrenzungslinie zur Mitte der Friedrichstraße beträgt in dem Bereich ca. 11,5 m. In einem hochverdichteten Großstadtzentrum ist eine derartige Abstandsflächenunterschreitung als nicht erheblich einzustufen. Die Friedrichstraße soll als verdichteter, möglichst geschlossener Straßenraum entwickelt werden. Mit zulässigen 10 Vollgeschossen an der Friedrichstra-

ße liegt der Baukörper im Plangebiet ein bis zwei Geschosse über der Anzahl der Geschosse in dem Straßenabschnitt, der südlich des Bahnhofes angrenzt. Eine Beeinträchtigung der Belange der Nutzer und Nutzerinnen auf der dem Vorhaben gegenüberliegenden Seite der Friedrichstraße wird nicht gesehen. Bei dem zukünftigen Admiralspalast handelt es sich um eine Kultur- und Vergnügungseinrichtung. Besondere Anforderungen an die Belichtungen sind hier nicht zu erwarten. Auch bei dem noch im Bau befindlichen Hotel wird diesbezüglich keine unverhältnismäßige Beeinträchtigung gesehen. Im Hinblick auf die dort überwiegend betroffenen Arbeitsplätze, bei denen Tagesbeleuchtung eine untergeordnete Rolle spielt, ist die aus dem reduzierten Gebäudeabstand resultierende Verschattung zumutbar. Ungesunde Arbeitsverhältnisse aufgrund geringer Gebäudeabstände werden durch die Festsetzungen im Bebauungsplan I-50 nicht geschaffen. Da es auf der gegenüberliegenden Seite des Vorhabens keine Wohnungen gibt, ist Wohnnutzung nicht durch Verschattung betroffen.

Die Auswirkungen auf die Belüftungs- und Lärmsituation im Straßenraum, im näheren Umfeld und am Neubau selbst sind im Umweltbericht wiedergegeben.

Zulässige Geschossfläche und Überschreitung der Obergrenze nach § 17 BauNVO

Zusätzlich zur Festsetzung der Baugrenzen begrenzt der Bebauungsplan den Baukörper an der Friedrichstraße/Ecke Reichstagufer durch die zulässige Geschossfläche auf 20 500 m². Bei einer gegenwärtigen Größe des Baugrundstückes von 6292 m² und unter Einrechnung der Geschossfläche des „Tränenpalastes“ entspricht dies einer errechneten GFZ von rd. 3,4.

Die zulässigen Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO mit einer GFZ von 3,0 für Kerngebiete werden damit überschritten. Die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO ist im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO aus folgenden besonderen städtebaulichen Gründen erforderlich:

- Aufgrund der Lage des Planungsgebietes im Zentrum der Stadt und unmittelbar am Bahnhof Friedrichstraße wird für das Gebiet eine dichte Kerngebietsnutzung verfolgt.
- Das städtebauliche Ziel, an dieser Stelle der Friedrichstraße und zum Spreeraum hin orientiert einen markanten baulichen Solitär ausprägen zu können, erfordert ein Abweichen von der in der Baunutzungsverordnung angegebenen Regelgröße.
- Detaillierte Baukörperausweisungen durch textliche und zeichnerische Festsetzungen geben den genauen Rahmen der höchstzulässigen Bebaubarkeit im Bebauungsplangebiet vor, wobei die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse berücksichtigt werden.

Die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO wird durch folgende Umstände bzw. Maßnahmen im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO ausgeglichen.

- Die hervorragende Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV durch die vorhandenen U-, S- und Straßenbahnlinien sowie an das Regionalbahnnetz, ermöglicht eine der Bebauungsdichte und Nutzung angemessene Erschließung.
- Der indirekte Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen durch die Zulässigkeit ausschließlich unterirdischer Stellplätze und Garagen sichert ihre städtebauliche Verträglichkeit und erhöht die Aufenthaltsqualität in dem privaten, aber öffentlich genutzten Stadtraum.
- Aus der unmittelbaren Lage an dem Frei- und Erholungsraum Spree mit den Uferpromenaden ergeben sich günstige Rahmenbedingungen für ein hohes Maß der baulichen Nutzung.
- Die Festsetzung von flach geneigten Dächern in Verbindung mit extensiver Dachbegrünung ermöglichen folgende ausgleichende Wirkungen:
 - Der Energie- und Wärmebedarf des Gebäudes wird durch die Erdschicht auf den jeweiligen Dachflächen verringert.
 - Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet. Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potentieller (Teil)Lebensraum von Vögeln.
 - Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und - bei austauschschwachen Wetterlagen - anregend auf Ausgleichsströmungen.
- Darüber hinaus kann die vorgesehene geothermische Nutzungskonzept für das zu errichtende Gebäude eine weitere Reduzierung der Luftschadstoffemission gewährleisten. Das ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung.

Sonstige öffentliche Belange, die dem erhöhten Nutzungsmaß entgegenstehen, sind nicht erkennbar (§ 17 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO).

Überschreitung der Straßenbegrenzungslinien durch Baugrenzen

(Nebenzeichnungen 4 und 5)

Da das Gebäude im ersten Vollgeschoss in Teilbereichen bis an die Straßenbegrenzungslinie heranreicht und in untergeordneten Teilbereichen ab dem ersten Vollgeschoss über die Straßenbegrenzungslinien hinausragt, werden hierfür an zwei jeweils nur etwa zehn Meter langen Abschnitten an der Friedrichstraße und einem Abschnitt am Reichstagufer Überschreitungsmöglichkeiten der Straßenbegrenzungslinien im Bebauungsplan vorgesehen. Die Tiefe der Auskragung in den Straßenraum beträgt punktuell bis zu 0,7 m, so dass negative Auswirkungen auf die gegenüberliegende Bebauung in der Friedrichstraße durch die ermöglichte Abstandsflächenunterschreitung nicht zu befürchten sind.

Da die Überschreitung der Baugrenze erst oberhalb des ersten Vollgeschosses zulässig ist, werden die Belange des Verkehrs ausreichend berücksichtigt.

5.2.2 Überschreitung der Baugrenzen durch Vordächer

(textliche Festsetzung Nr. 3)

Sowohl im Norden als auch im Süden der zehngeschossigen baulichen Anlage im Kerngebiet soll das jeweilige Entree mit einem Glasdach überspannt werden. Die bereits vertraglich vereinbarten Belastungen der Flächen für Gehrechte für die Allgemeinheit, die nicht mehr Gegenstand der Festsetzung sein müssen, stehen in keinem Konflikt mit der partiellen Überdachung. Durch die textliche Festsetzung Nr. 3 werden zwei Bereiche definiert, innerhalb derer Vordächer vorgesehen werden dürfen.

5.2.3 Überschreitung der Baulinie

(textliche Festsetzung Nr. 4)

Der denkmalgeschützte „Tränenpalast“ verfügt an seiner Nordseite über einen Anbau als Eingang, der jedoch nicht als Denkmal kartiert ist und der nicht erhalten werden soll. Mit der Regelung der textlichen Festsetzung wird das Herstellen eines neuen Eingangsbereichs – in Abstimmung mit dem Denkmalschutz – ermöglicht.

5.2.4 Unterbaubarkeit des Grundstückes

(textliche Festsetzung Nr. 2)

Das Baugrundstück ist gemäß textlicher Festsetzung Nr. 2 – unter Berücksichtigung nachfolgend genannter Belange - vollständig unterbaubar. Bei der Unterbauung sind die Belange der Betreiber der planfestgestellten S- und U-Bahn, der zuständigen Unternehmensträger

und im Bereich des „Tränenpalastes“ die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen. Dies bedeutet in erster Linie, dass die Unterbaubarkeit nicht für die planfestgestellten Bahnanlagen gilt, es sei denn, auf der Basis des Fachplanungsrechtes wird hierfür eine Genehmigung erteilt.

In der der Urkunderolle Nr. 236/2002 getroffenen Regelungen zu den Flurstücken 243 und 250 (Grunddienstbarkeit) ist zudem von einem Bebauungsverbot die Rede, weil eine Bebauung der Befahrbarkeit des Grundstücksteiles entgegenstehen würde. Ein generelles Verbot einer Unterbauung des jetzigen Flurstückes 435 lässt sich jedoch aus der Dienstbarkeit nicht ableiten. Es ist planungsrechtlich zulässig, die Unterbaubarkeit der entsprechenden Flächen vorzusehen, um so dem jeweils Berechtigten – derzeit ist dies die DB AG – die Möglichkeit offen zu halten, die unterirdische Bebauung hier auszudehnen. Ob und in welchem Umfang dies die Bahn für sich in Anspruch nimmt oder Dritten gestattet, bleibt dann gesonderten Verhandlungen zwischen Bahn und Investor vorbehalten.

Die unterirdischen Kerngebietsflächen – außerhalb der planfestgestellten Anlagen – dienen nach der gegenwärtigen Projektplanung im ersten Untergeschoss überwiegend der Unterbringung von Einzelhandelsnutzungen. Die Projektplanung sieht vor, dass sich die Einzelhandelsnutzungen auch zum unterirdischen Fußgängertunnel hin orientieren, damit der Verbindungstunnel wie auch die übrigen Zugangsbereiche zu den Bahnanlagen an Attraktivität gewinnen. Dies hätte eine bauliche Änderung des planfestgestellten Fußgängerverbindungstunnels einschließlich des Zugangsbereiches zur U-Bahn sowie vorhandener technischer Einrichtungen zur Folge, die nur durch gesonderte Zulassungsverfahren nach § 18 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) bzw. § 28 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) – also außerhalb des Bebauungsplanverfahrens - herbeigeführt werden kann. Die Eigentumsrechte am bestehenden Fußgängerverbindungstunnel sind dabei für den Bebauungsplan nicht relevant. Da der Tunnel dem Fachplanungsrecht unterliegt, ergeben sich durch die eigentumsrechtliche Situation für den Bebauungsplan keine Konsequenzen.

Der Bauherr beabsichtigt für die Änderung des Fußgängerverbindungstunnels einen Antrag auf Erteilung der Genehmigung zur Änderung beim Eisenbahnbundesamt einzureichen. Im Rahmen des nach § 18 AEG durchzuführenden Verfahrens wird die DB AG ihre Stellungnahme an das EBA abgeben.

Im zweiten und dritten Untergeschoss ist im städtebaulichen Konzept der Bau einer Tiefgarage vorgesehen, die aufgrund der Festsetzungen hier zulässig ist.

In der im Kapitel I.2.4 referierten Grunddienstbarkeit ist ein Bebauungsverbot für die Flurstücke 235, 237 und ehemaliges Flurstück 243 verankert, weil eine Bebauung der Befahrbarkeit des Grundstücks entgegenstehen würde. Ein generelles Verbot einer Unterbauung des jetzigen Flurstückes 435 lässt sich jedoch aus der Dienstbarkeit nicht ableiten. Planungsrechtlich kann die Unterbaubarkeit der entsprechenden Flächen vorgesehen werden, um so dem jeweils Berechtigten – derzeit ist dies die DB AG – die Möglichkeit offen zu halten, die unterirdische Bebauung hier auszudehnen. Ob und in welchem Umfang die Bahn dies gestattet, bleibt – wie bereits zuvor dargelegt – auch hier den gesonderten Verhandlungen zwischen Bahn und Investor vorbehalten.

Die vollständige Unterbaubarkeit des Grundstückes zieht eine vollständige Versiegelung nach sich. Die ermöglichte zulässige Grundfläche kommt der zulässigen Obergrenze nach § 17 Abs. 1 BauNVO (GRZ 1,0 für Kerngebiete) nahe.

5.3 Ausschluss von Werbeanlagen (textliche Festsetzung Nr. 5)

Im Zuge der Rekonstruktion der Innenstadt wird vom Land Berlin das Ziel verfolgt, die Dominanz von Werbeanlagen als eigenständige Teile von Gebäuden im Stadtbild zu reduzieren. In Bezug auf den Bereich des Plangebietes mit den Baudenkmalen Bahnhof Friedrichstraße, Bahnviadukt, Tränenpalast, Admiralspalast und Weidendammer Brücke auf die exponierte Lage des Grundstücks an der im Bogen verlaufenden Spree und auf die Fernwirkung, die das Gebäude an dieser Stelle entfalten wird, hat dieser Gestaltungsgrundsatz besonderes Gewicht. Das Ausschließen von Werbeanlagen auf Gebäuden im Plangebiet gemäß § 9 Abs. 4 BauGB i.V. mit § 12 Abs. 1 AGBauGB folgt dieser stadtgestalterischen Vorgabe.

Auf dem „Tränenpalast“ sind wegen seiner Denkmaleigenschaft ohnehin keine Werbeanlagen zulässig.

5.4 Verkehr 5.4.1 Straßenverkehrsflächen (zeichnerische Festsetzungen)

Im Gebiet der ehemaligen Hauptstadt der DDR sind die historischen Bauflucht- und Straßenfluchtlinien nicht übergeleitet worden. Die Festsetzung der Straßenbegrenzungslinien erfolgt damit erstmalig. Die Straßenbegrenzungslinien folgen den vorhandenen äußeren, zum Straßenraum hin orientierten Flurstücksgrenzen. Die Friedrichstraße und das Reichstagufer sind

entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplanes ausgebaut und dem Verkehr gewidmet.

Mit der Festsetzung der Straßenbegrenzungslinien wird das ehemalige Flurstück 243 (heute 435 und 434), das als öffentliches Straßenland gewidmet ist, dem Baugrundstück zugeordnet. Das Verfahren für die Einziehung des Straßenlandes im Bereich des Flurstückes 243 wurde durch das Straßen- und Grünflächenamt Mitte im Jahr 2005 eingeleitet und im ABL. Nr. 9 vom 25. Februar 2005 angekündigt. Die Berliner Wasserbetriebe hatten daraufhin Widerspruch mit dem Hinweis erhoben, dass wasserwirtschaftliche Belange berührt seien, da sich auf dem Flurstück im östlichen Randbereich Leitungen befänden. Der Bebauungsplan trägt den vorgetragenen Bedenken durch Belastung dieser Flächen mit einem Leitungsrecht bereits Rechnung. Es finden zudem parallel Gespräche mit den Wasserbetrieben statt, um Sorge dafür zu tragen, dass der Widerspruch kurzfristig zurückgezogen werden kann.

5.4.2 Einteilung der Straßenverkehrsfläche (textliche Festsetzung Nr.13)

Die textliche Festsetzung Nr. 13 stellt klar, dass der Bebauungsplan durch den Bezug zur Planunterlage keine Einteilung der Straßenverkehrsfläche vornimmt.

5.4.3 Erschließung

Verkehrstechnische Untersuchung

In einer verkehrstechnischen Untersuchung wurde geprüft, ob und wie das durch das Vorhaben erzeugte zusätzliche Aufkommen des motorisierten Individualverkehrs an diesem Standort abgewickelt werden kann.

Grundlage für die Bestimmung des derzeitigen Durchschnittlichen Täglichen Verkehrs (DTV) sowie des Durchschnittlichen Werktäglichen Verkehrs (DTVwt) bilden die offiziell veröffentlichten Verkehrsdaten des Büros „statplan“. Zum einen ist die derzeit öffentlich zugängliche Verkehrsstärkenkarte als Grundlage herangezogen, zum anderen eine Knotenpunktzählung der Kreuzung Unter den Linden / Friedrichstraße vom 14.11.2001 als ergänzendes Element verwendet worden.

Da für die direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Knotenpunkte keine Verkehrserhebungen vorliegen und die Verkehrsstärkenkarte nur DTV-Werte d.h. Querschnittswerte liefert, wurde zusätzlich eine Verkehrszählung durchgeführt, die aufgrund von diversen Baustellen allerdings nicht repräsentativ ist. Die Verkehrsstärken werden deshalb im weiteren Verlauf nicht verwendet, um die Prognosebelastungen zu bestimmen, sondern nur um einen

Anhaltspunkt zur räumlichen Verteilung innerhalb des Knotenpunkts und Aussagen zur verkehrlichen Belastung der Nebenstraßen zu erhalten. Mit Hilfe des Verfahrens zur Hochrechnung von innerörtlichen Kurzzeitzählungen werden die o. g. Zählungen auf den DTV sowie den werktäglichen DTV hochgerechnet und mit der Verkehrsstärkenkarte verglichen. Bei diesem Vergleich zeigt sich, dass die hier errechneten Verkehrszahlen, obwohl Baustellen den Verkehrsablauf behinderten und das Aufkommen infolge dessen geringer sein wird, höher bzw. gleich liegen als die DTV-Werte der Verkehrsstärkenkarte (DTV Friedrichstraße von 10.500 bis 12.500 Kfz/24h, DTV Straße Am Weidendamm von etwa 1.400 Kfz/24h und DTV Reichstagufer von etwa 2.400 Kfz/24h). Dies ist darauf zurückzuführen, dass die Verkehrsstärkenkarte für das Jahr 1998 gilt und seit dem eine weitere Verkehrszunahme zu verzeichnen ist. Die Verkehrssteigerung wird in den weiteren Betrachtungen berücksichtigt.

Weiterhin wurde eine allgemeine Prognose der Verkehrsmengen für das Untersuchungsgebiet erstellt. Als Datengrundlage für das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen im umliegenden Straßennetz ist das Straßennetzmodell der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung für das Prognosejahr 2015 (Stand 2005) herangezogen worden. Neben einer deutlichen Steigerung des allgemeinen Verkehrs in diesem Bereich ist als maßgebliche Änderung zum heutigen Zustand die „Aufteilung“ des Verkehrs der nördlichen Friedrichstraße auf das Reichstagufer und die südliche Friedrichstraße erkennbar. Demnach wird im Bereich nördlich des Knotenpunkts Friedrichstraße / Reichstagufer - Am Weidendamm eine werktägliche verkehrliche Belastung von etwa 24.000 Kfz/24h im Jahr 2015 prognostiziert. Dieser Verkehr soll südlich des o.g. Knotenpunkts dann auf das Reichstagufer und die südliche Friedrichstraße aufgeteilt werden. Beide Streckenabschnitte weisen somit im Jahr 2015 einen werktäglichen DTV von etwa 12.000 Kfz/24h auf. Die Straße Am Weidendamm behält ihre untergeordnete Funktion.

Neben dieser allgemeinen verkehrlichen Entwicklung ergibt sich für die neu entstehende Büronutzung ein zusätzliches Quell- und Zielverkehrsaufkommen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) von 861 Fahrten pro Tag und für den geplanten Einzelhandel ein zusätzliches Aufkommen von 1.360 Fahrten pro Tag. Die Abschätzung des zu erwarteten Verkehrsaufkommens wurde auf der Grundlage der zulässigen Geschossfläche in Verbindung mit den unterschiedlichen geplanten Nutzungen ermittelt. Dieses verkehrliche Aufkommen ist mit Hilfe von normierten Tagesganglinien aufgeteilt und überlagert worden. Abschließend erfolgte die räumliche Verteilung auf die einzelnen Zufahrtsrichtungen. Hierbei wurde auch berücksichtigt, dass infolge der direkten Nachbarschaft zum Bahnhof Friedrichstraße, der insgesamt sehr guten ÖPNV-Anbindung durch Regional-, U-, S- und Straßenbahn und Bus sowie aufgrund der Innenstadtlage des Untersuchungsgebiets der MIV-Anteil vergleichswei-

se gering sein wird. Der Tränenpalast ist bei der Ermittlung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens insofern berücksichtigt, als diese Nutzung bereits heute vorhanden und somit im allgemeinen Verkehrsaufkommen des umliegenden Straßennetzes enthalten ist. Da die Veranstaltungen im Tränenpalast auch zukünftig in der Regel außerhalb der Spitzenstunden (also in den Abendstunden ab 19:00 Uhr und an Wochenenden) stattfinden werden, ergeben sich für die Abwicklung des hierdurch erzeugten Verkehrsaufkommens keine Probleme.

Auf der Grundlage des ermittelten und des prognostizierten spitzenstündlichen Verkehrsaufkommens ist die Leistungsfähigkeit des umliegenden Straßennetzes für den Ist-Zustand, für den Prognose-Nullfall und den Prognose-Planfall des Jahres 2015 betrachtet worden. Für die von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung bis zum Jahr 2008 prognostizierte Öffnung der derzeit gesperrten Neustädtischen Kirchstraße wurde zusätzlich ein Zwischenzustand untersucht. Infolge dieser Öffnung wird sich der Verkehr am Knotenpunkt Friedrichstraße / Reichstagufer - Am Weidendamm anders als heute verteilen. Zur Bestimmung dieser Verteilung wird auf die Verteilung der Prognoseberechnungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung zurückgegriffen.

Bei den Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurde neben den Gebietserschließungspunkten vor allem der Knotenpunkt Friedrichstraße / Reichstagufer – Am Weidendamm überprüft. Eine Berücksichtigung der weiteren im Umfeld befindlichen Knotenpunkte ist auf Grund des ermittelten geringen zusätzlichen Verkehrs und unter Berücksichtigung der räumlichen Verteilung bis auf die Gebietszufahrten an der Friedrichstraße und dem Reichstagufer (jeweils Prognose-Planfall) aus verkehrlicher Sicht nicht notwendig. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass bei problemloser Verkehrsabwicklung in der verkehrlichen Spitzenstunde (16:00 bis 17:00 Uhr) auch zu den übrigen Zeiten ein leistungsfähiger Verkehrsablauf gegeben ist.

Der unsignalisierte Knotenpunkt Friedrichstraße / Reichstagufer - Am Weidendamm ist heute leistungsfähig. In den Prognosejahren 2008 und 2015 (ohne Gebietsentwicklung) ist der Knotenpunkt während der verkehrlichen Spitzenstunden überlastet. Dies ist maßgeblich auf den Linkseinbiegestrom vom zukünftig stark genutzten Reichstagufer in die nördliche Friedrichstraße zurückzuführen. Eine Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Friedrichstraße / Reichstagufer - Am Weidendamm könnte zu einem leistungsfähigen Verkehrsablauf auch während der verkehrlichen Spitzenstunden führen. Hierbei sollte ein Linksabbiegeverbot von der Friedrichstraße in die Nebenrichtungen vorgesehen werden. Dadurch ist eine getrennte Führung des Geradeaus- und des Rechtsabbiegestroms unter Nutzung der Straßenbahn-

gleise in der nördlichen Zufahrt Friedrichstraße möglich und infolge dessen kann die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts stark erhöht werden.

Unter Berücksichtigung der Gebietsentwicklung (Prognose-Planfall) wurde nochmals eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung des Knotenpunkts durchgeführt. Auch mit diesem zusätzlich angesetzten Verkehr ist der Knotenpunkt in beiden Prognosejahren leistungsfähig, wenn ein Linksabbiegeverbot von der Friedrichstraße in die Nebenrichtungen vorgesehen und somit eine getrennte Führung des Geradeaus- und des Rechtsabbiegestroms der nördlichen Zufahrt Friedrichstraße ermöglicht wird. Im Prognose-Planfall erhöht sich das Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Friedrichstraße / Reichstagufer - Am Weidendamm in der Spitzenstunde um lediglich 96 Kfz. Dies entspricht einer Verkehrszunahme bezogen auf das Jahr 2015 von weniger als etwa 4%. Das Verkehrsaufkommen wird somit weitestgehend durch die allgemeine Verkehrsentwicklung bestimmt. Die geplante Gebietsentwicklung trägt nur einen geringen Anteil zu der künftigen Belastung bei.

Die Beurteilung der übrigen Zufahrten zum Plangebiet „Spreedreieck“ in der verkehrstechnischen Untersuchung belegt, dass der Quell- und Zielverkehr der neuen Nutzungen auch während der verkehrlichen Spitzenzeiten des Prognosejahres 2015 abgewickelt werden kann.

Die Erschließung der Tiefgarage stellt aus verkehrlicher Sicht kein Problem dar. Die Kapazität der angedachten 6 m breiten Erschließungsfahrbahn zwischen Bahnhof Friedrichstraße und dem geplanten Büro- und Geschäftshaus ist ausreichend, sowohl den Erschließungsverkehr als auch den Lieferverkehr des Bahnhofs abzuwickeln. Ausgewiesene Lieferbereiche für die Bahnhofsanlieferung werden zur Entflechtung der unterschiedlichen Nutzer der Fahrbahn an dieser Stelle allerdings als sinnvoll erachtet.

Aus gutachterlicher Sicht ist die Anlieferung sowohl auf dem Baugrundstück selbst, als auch im öffentlichen Straßenland des Reichstagufers möglich.

Die Erschließung des Bahnhofes von Norden her ist grundbuchlich durch eine Grunddienstbarkeit gesichert (siehe hierzu Kapitel 1.2.4 „Planungsrechtliche Ausgangssituation“. Aufgrund dieser Dienstbarkeit kann der Eigentümer des südlich angrenzenden Flurstücks (derzeit Deutsche Bahn AG) das ehemalige Flurstück 243 (jetzt 434 und 435) „wie eine öffentliche Straße“ nutzen. Dies bedeutet, dass hier der gesamte für den Bahnhofsbetrieb notwendige Verkehr weiterhin stattfinden kann. Dabei handelt es sich u. a. um die Belieferung und

die Entsorgung, den Feuerwehr- und den sonstigen Rettungseinsatz, das Vorfahren von Taxen (nicht das Aufstellen von Taxen) und das Durchführen von Schienenersatzverkehr.

Die Belieferung der Geschäfte im Bahnhof Friedrichstraße erfolgt allerdings überwiegend von der Georgenstraße aus, so dass der zukünftige „Stadtplatz“ von Lieferverkehr weniger in Anspruch genommen werden wird. Eine präzise Ermittlung des für den Bahnhof erforderlichen Lieferverkehrs war nicht möglich, da die Fahrbahn auch für die gegenwärtige Baustelleneinrichtung in den Containern auf dem ehemaligen Parkplatz als Zufahrt und für Zulieferungen genutzt wird.

Lieferverkehr für die Kerngebietsnutzung

Der durch das Neubauvorhaben und durch die Nutzung des Tränenpalastes ausgelöste Lieferverkehr ist auf dem Baugrundstück abzuwickeln. Dabei sind aus bestehenden Grunddienstbarkeiten resultierende Rechte zu berücksichtigen (vgl. Grunddienstbarkeiten Kapitel I der Begründung). Die Anlieferzone ist so zu gestalten, dass sie verträglich ist im Hinblick auf die Funktion der nicht überbaubaren Grundstücksflächen als „Stadtplatz“.

Taxenaufstellflächen

Durch die Veräußerung der Flurstücke 433 und 435 in Verbindung mit der Einziehung des Straßenlandes hat sich das Land Berlin dafür entschieden, nördlich des Bahnhofsgebäudes Friedrichstraße keine Aufstellflächen für Taxen auf landeseigenen Flächen bzw. auf öffentlicher Verkehrsfläche vorzuhalten. Eine entsprechende Nutzung bedarf nunmehr einer privatrechtlichen Vereinbarung zwischen dem Grundstückseigentümer und dem Nutzer von Aufstellflächen. Die Belastung der Fläche W1 mit einem Fahrrecht und die Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten nördlich des Bahnhofsgebäudes sind Voraussetzungen für eine solche Nutzungsmöglichkeit.

Zufahrt zur Tiefgarage

Die Ein- und Ausfahrtmöglichkeiten in der Friedrichstraße und am Reichstagufer nördlich des Bahnhofsgebäudes gewährleisten auch die Erreichbarkeit der künftigen Zufahrt/Ausfahrt der Tiefgarage, die nach gegenwärtiger Projektplanung östlich des „Tränenpalastes“ vorgesehen ist. Diese Position hat sich nach mehrfacher Prüfung aus bautechnischen und städtebaulichen Gründen als die geeignetste herausgestellt. Aus denkmalschützerischer Sicht wurden keine Einwände gegen die unmittelbare Nachbarschaft zum „Tränenpalast“ erhoben. Die verkehrstechnische Untersuchung hat ergeben, dass keine verkehrlichen Belange dieser Lage entgegenstehen.

Da im Bebauungsplan keine Tiefgarage festgesetzt wird, ist es auch nicht erforderlich, eine Zufahrt planungsrechtlich festzulegen.

5.4.4 Begrenzung der Zahl der Stellplätze, Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen (textliche Festsetzung Nr. 12)

Um übermäßige Verkehrsbelastungen insgesamt zu vermeiden und unter Berücksichtigung, dass das geplante Bauvolumen sowie die geplante Nutzungsstruktur zum Tragen kommen soll, besteht nur die Möglichkeit, die Zahl der zulässigen Stellplätze zu beschränken. In der textlichen Festsetzung Nr. 11 wird daher die Anzahl von 220 Stellplätzen als maximal zulässig bestimmt sowie geregelt, dass Stellplätze und Garagen unterirdisch anzulegen sind.

Die Festsetzung entspricht sowohl den von der Grundstückseigentümerin formulierten betriebswirtschaftlichen Erfordernissen als auch der unter Berücksichtigung der Belastbarkeit des Straßennetzes gutachterlich ermittelten verträglichen Anzahl. Anforderungen aus dem Veranstaltungsbetrieb im Tränenpalast kann mit diesem Stellplatzangebot ebenfalls entsprochen werden. Da die Begrenzung der Zahl der Stellplätze gemäß § 12 Abs. 6 BauNVO die bauliche Nutzung insgesamt berücksichtigte – da es sich um einen Eigentümer handelt –, ist die Festsetzung vollziehbar.

Die Begrenzung der Anzahl der Stellplätze korrespondiert darüber hinaus mit den städtebaulichen Zielen des Landes Berlin, den Individualverkehr in der durch den ÖPNV gut erschlossenen Innenstadt einzuschränken und den Ausbau des Straßennetzes darauf abzustimmen. Die Festsetzung der zulässigen Anzahl der Stellplätze für das durch öffentliche Verkehrsmittel optimal erschlossene Planungsgebiet orientiert sich an der für das zentralstädtische Quartier Potsdamer/Leipziger Platz im Rahmen der Bauleitplanung ermittelten Relation von Stellplatzanzahl zur Baugrundstücksfläche.

Der Ausschluss von oberirdischen Stellplätzen erfolgt aus städtebaulichen Gründen. Eine Störung der Aufenthaltsqualität sowie eine Beeinträchtigung des Stadtbildes – insbesondere hier des Bahnhofvorplatzes – soll vermieden werden. Die Stellplätze müssen in Tiefgaragen untergebracht werden. Der angestrebten hohen städtebaulichen Qualität, die sich in der Gestaltung der Gebäude ebenso wie in der Gestaltung der freien Flächen ausdrücken soll, wird mehr Gewicht beigemessen als der mit der Begrenzung auf unterirdische Geschosse verbundenen, höheren wirtschaftlichen Belastung des Bauherrn. Zu berücksichtigen ist aber

auch das Erfordernis für öffentlich zugängliche Gebäude Stellplätze für Fahrzeuge von schwer Gehbehinderten und Behinderten im Rollstuhl, um eine ungehinderte Erreichbarkeit zu gewährleisten.

5.4.5 Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt (zeichnerische Festsetzung)

Durch die Festsetzung von Bereichen ohne Ein- und Ausfahrt entlang dem Reichstagufer und der Friedrichstraße ist planungsrechtlich sichergestellt, dass die Zufahrtsbereiche auf das Grundstück auf drei Abschnitte beschränkt werden.

Die Festsetzung der Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt hat auch zum Ziel, die Anzahl der Gehwegüberfahrten zu begrenzen, die planfestgestellten Zugänge der U- und S- Bahn und den Eingangsbereich des Tränenpalastes von Zu- und Abfahrten freizuhalten und Konflikte zu vermeiden. Darüber hinaus sollen Ein- und Ausfahrten im Bereich der sechs Bäume am Reichstagufer, die erhalten werden sollen - auch wenn die planungsrechtliche Verpflichtung zur Erhaltung entfällt - ausgeschlossen werden.

Für die Flurstücke 235, 237, 434 und 435 ist grundbuchlich gesichert, dass sie durch den Eigentümer des Grundstücks Grundbuch der Dorotheenstadt Band 13, Blatt 622 (derzeit Deutsche Bahn AG) wie eine öffentliche Straße genutzt werden können. Zu den an den Bahnhof Friedrichstraße angrenzenden Bereichen des Reichstagufers und der Friedrichstraße wird daher eine Ein- und Ausfahrtmöglichkeit zugelassen, die der dinglichen Sicherung entspricht. Der Bereich endet folglich an den entsprechenden Flurstücken und ist damit eindeutig bestimmt.

An der Friedrichstraße ist auf der Höhe der Einmündung des Reichstagufers eine Vorfahrt geplant, die nur einem sehr eingeschränkten Nutzerkreis des Bürogebäudes zur Verfügung stehen soll. In diesem Bereich ist keine Möglichkeit zum Abstellen von Fahrzeugen vorgesehen. Dieser Bereich ist daher ebenfalls vom Ein- und Ausfahrtverbot ausgenommen.

5.4.6 Geh- und Fahrrecht (textliche Festsetzungen Nr.9)

Die textliche Festsetzung Nr. 9 bereitet die Belastung der Fläche W1 mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Benutzer und Besucher des östlich angrenzenden Baugrundstücks (Flurstücke 238, 239, 240, 429, 430, 431, 432, 433, 434 und 435) vor. Die Fläche W1 befin-

det sich auf den bahneigenen Flurstücken 235 und 237, die nicht als Straßenland gewidmet sind. Um die Erschließung des Baugrundstücks auch vom Reichstagufer aus zu gewährleisten – Zufahrt zur Tiefgarage –, ist die Befahrbarkeit der Flurstücke sicherzustellen. Die Erschließung des Baugrundstücks ausschließlich von der Friedrichstraße ist wegen der dort bestehenden Verkehrssituation nicht ausreichend.

Die vorgesehene Belastung der Fläche W1 mit einem Gehrecht ermöglicht darüber hinaus die Erreichbarkeit des Baugrundstücks vom Reichstagufer aus für Fußgänger.

Außerhalb des im Bebauungsplan vorbereiteten Geh- und Fahrrechtes hat sich der Eigentümer des Baugrundstücks vertraglich verpflichtet, die nicht oberirdisch bebaubaren Freiflächen der Flurstücke 432, 433, 434 und 435 für die Öffentlichkeit als begehbaren Stadtplatz zugänglich zu halten. Die Fläche zwischen Bahnhof Friedrichstraße und dem neu zu errichteten Gebäude soll die Funktion eines attraktiven Stadtplatzes übernehmen. Aufgrund der vertraglichen Vereinbarung ist das Erfordernis einer Regelung für die öffentliche Zugänglichkeit im Bebauungsplan nicht begründet.

Ebenfalls keiner Regelung im Bebauungsplan bedarf die Sicherung der Zugänglichkeit des Bahnhofes über die Flurstücke 235, 237, 434 und 435, da diese bereits grundbuchlich gesichert ist (siehe Kapitel I.2.4 der Begründung). Die Nutzung der Fläche „wie eine öffentliche Straße“ ermöglicht auch die Inanspruchnahme der betroffenen Flurstücke im Brandfall durch die Feuerwehr.

5.5.5 Leitungsrecht

(textliche Festsetzung Nr.10)

Im Gehwegbereich der westlichen Seite der Friedrichstraße befindet sich die in Nord-Südrichtung verlaufende Trinkwasserleitung (TWL DN 400) der Berliner Wasserbetriebe auf dem noch als öffentliches Straßenland gewidmeten ehemaligen Flurstück 243. Das Straßenland wird eingezogen und das Flurstück dem Baugrundstück zugeordnet. Die Leitungen müssen jedoch in der vorhandenen Lage verbleiben, da durch andere Leitungen und die U-Bahntrasse der Straßenraum der Friedrichstraße bereits ausgeschöpft ist. Zur Sicherung und Unterhaltung der Leitung ist ein Sicherheitsstreifen auf dem jetzigen Flurstück 435 in einer Tiefe von 1,7 m erforderlich, so dass etwa 35 m² des privaten Grundstücks mit dem Leitungsrecht zu belasten sind.

5.6 Dachbegrünung

(textliche Festsetzung Nr. 8)

Die extensive Begrünung der Dachflächen des Büro- und Geschäftsgebäudes zieht folgende positive Wirkungen nach sich:

- Der Energie- und Wärmebedarf der Gebäude wird durch den zusätzlichen Aufbau verringert.
- Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet, woraus sich ein Rückhaltungseffekt für das Niederschlagswasser ergibt.
- Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potentieller (Teil-) Lebensraum von Vögeln.
- Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und - bei austauschschwachen Wetterlagen - anregend auf Ausgleichsströmungen.

Die Dachbegrünung geht in die Bewertung der Eingriffs- Ausgleichbilanzierung ein und ist eine ausgleichende Maßnahme i. S. von § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO.

Das Baudenkmal ist von der Verpflichtung zur Dachbegrünung ausgenommen.

5.7 Luftreinhaltung

(textliche Festsetzung Nr. 7)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt im Vorranggebiet für Luftreinhaltung des Flächennutzungsplanes. Hier ergeben sich besondere Anforderungen an die Luftreinhaltung.

Die Emissionen von Luftschadstoffen müssen entsprechend dem Stand der Technik minimiert werden. Unvermeidbare Luftverunreinigungen aus dem gesamten Stadtgebiet tragen insbesondere während der Heizperiode zu höheren Luftschadstoffkonzentrationen und zur Smogbildung bei. Bei ungünstigen Ausbreitungsbedingungen (z. B. geschlossenen Hofsituationen, besonderer Rauigkeit des topographischen Profils, niedrigen Quellhöhen) und besonders großem Anteil vorhandener Kohleeeinzelfeuerungsanlagen können gesundheitsgefährdende Konzentrationen von Luftschadstoffen entstehen.

Die textliche Festsetzung Nr. 7 gewährleistet die erforderliche Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen für vorhandene oder geplante Nutzungen.

Aus der geplanten hohen baulichen Dichte wird zwangsläufig eine entsprechend hohe Emissionsdichte folgen, wenn die Gebäudebeheizung und die Klimatisierung auf der Basis örtlicher Verbrennungsprozesse erfolgen. Dies steht der Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse entgegen. Daher wird durch die Festsetzung nur die Verwendung solcher Brennstoffe zugelassen, deren örtlicher Schadstoffausstoß dem Stand der Technik entsprechend möglichst gering ist. Die Bezugnahme auf die Schwefeloxid-, Stickstoffoxid- und Staubemissionen ist hinreichend, da davon auszugehen ist, dass die Verbrennungsprozesse, die geringe Mengen dieser Stoffe freisetzen, auch bei anderen Schadstoffen vergleichbar günstige Werte erzielen werden.

Die Errichtung und der Betrieb von Feuerungsanlagen ab einer bestimmten Größenordnung bedürfen zudem einer Genehmigung nach den Verordnungen zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes.

5.8 Erschütterungsschutz (textliche Festsetzung Nr. 6)

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes wird von planfestgestellten Bahnanlagen berührt oder unterquert. Um eine Bebauung beziehungsweise Wiederbebauung unter Berücksichtigung allgemeiner Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse zu ermöglichen, sind Maßnahmen erforderlich, welche die von den bestehenden unterirdischen Bahnanlagen der U- und S-Bahn ausgehenden Erschütterungen und den damit verbundenen sekundär abgestrahlten Luftschall eindämmen. Hierzu müssen die geplanten Gebäude schwingungstechnisch von den Bahnanlagen abgekoppelt errichtet werden. Da Maßnahmen an den bestehenden Schienenwegen nicht festgesetzt werden können und auf Grund der plangegebene Situationsgebundenheit, sind entsprechende Maßnahmen an den Hochbauten zu treffen.

Die wirkungsvollste Maßnahme ist die schwingungstechnische Entkoppelung der Gründung der Hochbauten von den Bahnanlagen. Darüber hinausgehende Regelungen zum Erschütterungsschutz können ggf. in Verträgen, nicht aber im Bebauungsplan gesichert werden, da sie von der konkreten Bauausführung abhängig sind. Die Durchführung anderer Maßnahmen an den Hochbauten ist ebenfalls möglich, wenn die gleichwertige Wirkung erzielt wird. Der Nachweis obliegt dem Bauherrn und ist im Baugenehmigungsverfahren – da es sich um einen Sonderbau handelt - zu führen.

Darüber hinaus existieren im Plangebiet die Straßenbahn im Verlauf der Friedrichstraße und die Fern- und Regionalbahn sowie S-Bahn auf dem Stadtbahnviadukt einschließlich des Bahnhofes. Auch von diesen planfestgestellten Anlagen können Erschütterungen ausgehen. Die Anlagen haben jedoch keine Berührungspunkte mit dem Baugebiet, so dass eine planungsrechtliche Regelung zur Vermeidung von Einwirkungen hier nicht greifen kann.

5.9 Nachrichtliche Übernahmen

Planfestgestellte Anlagen der U- Bahn

Innerhalb des Geltungsbereiches besteht die planfestgestellte Anlage der U-Bahnlinie 6 einschließlich des Bahnhofes in der Friedrichstraße und des Treppenzuganges an der Friedrichstraße sowie des östlichen Teilstücks des Fußgängerverbindungstunnels.

Planfestgestellte Anlagen der S-Bahn

Innerhalb des Geltungsbereichs besteht die planfestgestellte Anlage der S-Bahn-Linien 1 und 2 in Tunnellage einschließlich des unterirdischen S-Bahnhofs, des Treppenzuganges am Reichstagufer und des angrenzenden Teilstücks des Fußgängerverbindungstunnels zwischen dem Treppenzugang zum S-Bahnsteig und der U-Bahn-Anlage.

Baudenkmale

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich folgende Denkmale :

Reichstagufer 17, „Tränenpalast“ (ehemalige Grenzabfertigungshalle) 1961 – 62, Entwurfs- und Vermessungsbüro der Deutschen Reichsbahn, Umbau 1974 (§ 2 Abs. 2 DSchGBIn vom 24.04.1995). Die nördlich und südlich der Halle des „Tränenpalastes“ befindlichen eingeschossigen Anbauten stehen nicht unter Denkmalschutz.

Unterirdische Anlagen der S-Bahn und der U-Bahn als Teile des Denkmalbereichs der Gesamtanlage Bahnhof Friedrichstraße (§ 2 Abs. 3 DSchGBIn).

Bauschutzbereiche

Der Bebauungsplan liegt im Bauschutzbereich des Flughafens Tempelhof – Bereich von 4 bis 6 km Halbmesser um den Flughafenbezugspunkt – gemäß § 12 Luftverkehrsgesetz (LuftVG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. März 1999 (BGBl. I S. 550), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 2005 (BGBl. I S. 1818), sowie im Bauschutzbereich der Flugnavigationsanlage Radar Tegel gemäß § 18a LuftVG.

Nach § 12 Abs. 3 Ziffer 1 b LuftVG dürfen in diesem Bereich Bauwerke, die eine Höhe ab 128,91 m über NHN / oder 100 m über Grund überschreiten, erst nach Zustimmung durch

die Luftfahrtbehörde errichtet werden. Dies gilt u.a. auch für Bauhilfsmittel, wie beispielsweise Kräne.

Die Höhenbeschränkungen sind beachtet worden.

6. Hinweise

Abstimmungsbedarf hinsichtlich planfestgestellter Bahnanlagen

Die Realisierung von Gebäuden angrenzend an die planfestgestellten Bahnanlagen setzt z.T. erheblichen konstruktiven Aufwand und Abstimmungen und ggf. vertragliche Regelungen über die erforderlichen Bauverfahren voraus. Die Klärung dieser Fragen bleibt von den planungsrechtlichen Festsetzungen dieses Bebauungsplanes unberührt. Dies gilt auch für den vorgesehenen Umbau des planfestgestellten Fußgängerverbindungstunnels (vgl. Kap. II.5.2.4, Unterbaubarkeit des Grundstückes).

Wasserbehördliches Genehmigungserfordernis

Die Genehmigung bzw. Erlaubnis für das Bauvorhaben setzt eine Vorprüfung zur Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen eines wasserrechtlichen Verfahrens gemäß § 16 h in Verbindung mit Nr. 13.3 der Anlage 3 zum Berliner Wassergesetz (BWG) voraus. Es sind zwei getrennte Anträge auf Genehmigung zu stellen, für die Baumaßnahme insgesamt und für die geplante Erdwärmenutzung.

III. Auswirkungen des Bebauungsplanes

1. Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und die Arbeitsstätten

Nachteilige Auswirkungen auf die persönlichen Lebensumstände der im Gebiet wohnenden oder arbeitenden Bevölkerung sind nicht zu erwarten.

2. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

2.1 Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

Aus den Festsetzungen des Bebauungsplans resultieren keine Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben.

2.2 Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Keine.

IV. Verfahren

1. Feststellung der außergewöhnlichen stadtpolitischen Bedeutung

Aufgrund der besonderen Lage des Gebietes hat der Senat am 14. Januar 1997 beschlossen, diesen Bereich am Spreedreieck zum Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß § 4c Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AGBauGB (heute § 9 AGBauGB) zu erklären.

Der Beschluss des Senates bedurfte der Zustimmung des Abgeordnetenhauses am 17. September 1998.

Seine „außergewöhnliche stadtpolitische Bedeutung“ erhält das „Spreedreieck“ durch seine exponierte Lage zwischen Bahntrasse mit dem Bahnhof Friedrichstraße und der Friedrichstraße als kommerzieller Büro- und Geschäftsstraße, beide von einer auf Gesamt-Berlin bezogenen Zentralität und einem überbezirklichen Einzugsbereich. Darüber hinaus wird die Fläche von der Regional-, S- und U-Bahn, der Straßenbahn und dem Bus tangiert und so zu einem der verkehrlich besterschlossenen Orte Berlins.

Dieser Zentralität entspricht eine hohe Erwartungshaltung an diesen Ort sowohl nutzungsstrukturell durch die Bereitstellung umsteigespezifischer Funktionsflächen, als auch durch die bauliche Hervorhebung dieser besonderen innerstädtischen Situation und die Markierung der Stadtmitte.

Eine Wertung im Sinne einer „außergewöhnlichen, stadtpolitischen Bedeutung“ ist daher gerechtfertigt durch:

- die Zentralität der Lage in der Stadt,
- die zu erwartende überbezirkliche Nutzungsstruktur, die einer gesamtstädtischen Interessenlage entspricht.

2. Aufstellungsbeschluss

Der Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplanentwurf I-50 „Spreedreieck“ wurde vom Senator für Bauen, Wohnen und Verkehr am 23. November 1998 gefasst.

Die Veröffentlichung im Amtsblatt für Berlin erfolgte am 11. Dezember 1998 auf Seite 4766.

3. Frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB

3.1 Art und Weise der frühzeitigen Bürgerbeteiligung

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplan I-50 fand in der Zeit vom 17. Mai bis zum 1. Juni 1999 statt. Die Bürger wurden über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und über ihre Auswirkungen unterrichtet und erhielten Gelegenheit zur Äußerung und Erörterung.

Der Hinweis auf die frühzeitige Bürgerbeteiligung wurde am 14. Mai 1999 in drei Berliner Tageszeitungen veröffentlicht. Darüber hinaus wurde während des Zeitraums der frühzeitigen Bürgerbeteiligung eine Informationstafel über die Planungsabsicht im Dienstgebäude der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr, Behrenstraße 42 in Berlin-Mitte ausgestellt.

3.2 Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung

Mehrere Bürger und Bürgerinnen ließen sich allgemein über die Planung informieren. Es wurden vier schriftliche Stellungnahmen abgegeben.

Anregung:

Es wurde der Wunsch geäußert, das betreffende Grundstück als Grünanlage herzurichten und die Friedrichstraße nicht weiter an dieser Stelle zu bebauen.

Abwägung:

Grundlage des Bebauungskonzeptes für das Gelände des „Spreedreiecks“ war der städtebauliche Wettbewerb „Bahnhofsbereich Friedrichstraße“ von 1993. Das Programm und die Zielsetzung dieses unter der Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz durchgeführten Wettbewerbs war mit allen zuständigen Verwaltungen – auch mit dem Bezirk Mitte – abgestimmt und wurde damit Planungsziel für Berlin.

Die Planungsvorstellungen wurden in den Flächennutzungsplan FNP '94 übernommen, der hier eine gemischte Baufläche (M 1, hohe Nutzungsintensität und -dichte, vorwiegend Kerngebietscharakter) mit Einzelhandelskonzentration vorsah. Die Qualität der Friedrichstraße als zentrale Achse der Friedrichstadt und zentrale Einkaufsstraße mit seiner linearen, baulichen Begrenzung soll an das südliche Spreeufer (Weidendammer Brücke) herangeführt werden. Die Entwicklung der Friedrichstraße als zentrale Einkaufsstraße kann sich somit nach Norden bis zum Oranienburger Tor fortsetzen.

Anregung:

Es wurde für diesen Standort ein stärker akzentuiertes Gebäude gefordert, das einen Dialog zum Internationalen Handelszentrum -IHZ- aufnimmt.

Abwägung:

Es sollte bewusst die für die Friedrichstraße typische Traufhöhe (22,0 m über Gehweg) festgesetzt werden, um die Kontinuität der historischen Bebauung der Friedrichstadt zu gewährleisten. Entsprechend dieser Vorstellung wurde auch die neue Randbebauung vor dem Handelszentrum ausgeführt, womit das Hochhaus in die „zweite Reihe“ zurücktritt und sich der geforderte Dialog des Hochhauses mit dem „Spreedreieck“ erübrigt.

Anregung:

Die seinerzeitige Abt. XII (Verkehr) der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr regt an, an der Nordseite des „Spreedreiecks“ eine Ausrundung von ca. $r = 7,5$ m entsprechend der vorgegebenen Grundstücksgrenze vorzunehmen, um die Straßenverkehrsfläche der Friedrichstraße und des Reichstagufers planungsrechtlich zu sichern. Eine Bebauung ab einer Höhe von 4,5 m über Gehweg wäre möglich, um die spitzwinklige Gebäudeform entsprechend dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbs von 1993 realisieren zu können.

Abwägung:

Das Kerngebiet wird dem Grundstückszuschnitt an der Nordspitze des „Spreedreiecks“ angepasst. Die zeichnerische Überprüfung hatte ergeben, dass für eine spitzwinklige Ausbildung des geplanten Gebäudes an der Ecke Friedrichstraße/ Reichstagufer eine ca. 10 m große Auskragung ab 4,5 m über Gehweg erforderlich wäre. Darüber hinaus würde das Gebäude in den Straßenraum hineinragen. Da keine Stützen im Gehwegbereich möglich sind, wurden die Baugrenzen an der Straßenecke den vorgegebenen Grundstücksgrenzen angepasst und entsprechend abgerundet.

3.3 Fazit in Bezug auf den Verfahrensschritt

Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger führten zum damaligen Zeitpunkt zu keiner Änderung des Bebauungsplanes. Die Abwägung zu der Gebäudehöhe/Traufhöhe (22,0 m über Gehweg) wurde im weiteren Verfahren nicht aufrechterhalten, so dass dieser Anregung im Nachhinein teilweise entsprochen wurde.

Im Ergebnis führte die frühzeitige Bürgerbeteiligung zu einer Änderung des Bebauungsplanes durch Berücksichtigung der Stellungnahme der Abt. XII (Verkehr) zur Abrundung der Straßenbegrenzungslinie und der Baugrenzen im Einmündungsbereich Friedrichstraße/Reichstagufer.

4. Beteiligung der Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, gemäß § 4 BauGB im Jahr 1999

4.1 Art und Weise der Trägerbeteiligung

Der Bebauungsplanentwurf I-50 (Spreedreieck) hat einschließlich Begründung (Stand 7/1999) und Grundstücksverzeichnis den Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, in der Zeit vom 9. August bis einschließlich 10. September 1999 zur Stellungnahme vorgelegen.

Mit Anschreiben vom 4. August 1999 sind insgesamt 32 relevante Behörden und Stellen beteiligt worden, die alle eine Stellungnahme abgegeben haben.

Die S-Bahn Berlin GmbH wurde auf Vorschlag der DB Netz AG vom 27. September 1999 gesondert zur Stellungnahme aufgefordert. Die Stellungnahme erfolgte am 13. Dezember 1999.

4.2 Ergebnis der Trägerbeteiligung

18 Träger öffentlicher Belange äußerten keine Bedenken bzw. Einwände. Die Stellungnahmen der anderen Träger öffentlicher Belange werden im Folgenden wiedergegeben, soweit sie sich auf die jetzigen Planinhalte beziehen. Die Stellungnahmen, die zum Stadtplatz und zum Wohnanteil vorgebracht wurden, haben überwiegend keine Relevanz für das jetzige Verfahren mehr.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Abt. I C

Stellungnahme:

Es wurde darauf hingewiesen, dass der S-Bahn- und der Fußgängertunnel die MK-Fläche bzw. den damals geplanten Stadtplatz unterschneiden und bei der Baumaßnahme zu berücksichtigen seien. Die Begründung sei entsprechend zu präzisieren.

Abwägung:

Die angesprochenen Unterschneidungen sind im Bebauungsplanentwurf zeichnerisch dargestellt. Die Begründung wurde an den betreffenden Stellen präzisiert.

Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr, Abt. XII C

Stellungnahme:

Die Zugänge zu den Bahnsteigen der U- und S-Bahn sowie zum Fußgängertunnel seien planungsrechtlich durch ein Gehrecht für die Allgemeinheit zu sichern.

Abwägung:

Im Bebauungsplanentwurf sind die U- und S-Bahntrassen, die Zugänge sowie der Fußgängertunnel als planfestgestellte Bahnanlagen zeichnerisch dargestellt.

Stellungnahme:

Es solle geprüft werden, ob nördlich des U-Bahn-Eingangs entlang der Friedrichstraße eine Arkadierung des geplanten Gebäudes im Kerngebiet (MK) möglich sei, um den Konfliktbereich zwischen Tram- und Kfz-Verkehr, hervorgerufen durch die Fahrbahnverengung in Höhe des östlichen U-Bahnhof-Eingangs, zu beseitigen.

Abwägung:

Wegen der relativ kleinen Fläche des Kerngebiets abzüglich der Bahnzugänge und der eingeschränkten Nutzbarkeit der Untergeschosse wegen der durchquerenden S-Bahntrasse und des Fußgängertunnels ist eine weitere Reduzierung des Erdgeschossbereichs durch eine Arkadierung der Friedrichstraße nicht zu vertreten. Die Breite des vorhandenen Gehweges vor dem U-Bahnzugang auf der Westseite der Friedrichstraße ist ausreichend.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Abt. I B

Stellungnahme:

Es wurde eine qualifizierte Eingriffsfolgenprüfung empfohlen. Der Ausgleichsbedarf sei zu ermitteln und die Kompensationsziele seien an den Zielen der Landschaftsplanung zu orientieren. Die Planungen für die Ersatzmaßnahmen seien mit dem Bezirk Mitte abzustimmen. Die Lage der unterirdischen Ver- und Entsorgungsleitungen im Bereich der Baumpflanzungen seien zu überprüfen und die Kosten für eventuelle Umverlegungen zu berücksichtigen. Je nach Standortwahl sollen die Kosten für die Baumpflanzungen überprüft und neu festgelegt werden.

Abwägung:

Eine qualifizierte Eingriffsfolgenprüfung war nicht notwendig. Eine Bebauung in dem vom damaligen Bebauungsplanentwurf I-50 vorgegebenen Umfang war gemäß § 34 Abs. 1 BauGB zulässig (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile). Nach § 1a Abs. 3 BauGB ist ein Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren.

Bezirksamt Mitte, Vermessungsamt:

Stellungnahme:

Der Titel des Bebauungsplanentwurfes müsse lauten: „für das Gelände zwischen Friedrichstraße, Bahnhof Friedrichstraße und Reichstagufer sowie für das Reichstagufer zwischen Bahnhof Friedrichstraße und Friedrichstraße im Bezirk Mitte“.

Abwägung

Der Titel des Bebauungsplanentwurfs wurde entsprechend geändert.

Stellungnahme:

Das Grundstücksverzeichnis sei nicht vollständig. Die Flurstücke 234 und 244 lägen im Planungsgebiet; das Flurstück 245 zu einem geringen Teil ebenfalls. Dieses Grundstück gehöre zum Denkmalbereich.

Abwägung

Das Grundstücksverzeichnis wurde vervollständigt.

Bezirksamt Mitte, Stadtplanungsamt

Stellungnahme:

Auf eine ansprechende Gestaltung des Vorplatzes mit Taxihaltestelle und Fahrradabstellmöglichkeiten müsse durch die geplante Festsetzung eines Kerngebiets verzichtet werden.

Abwägung:

Der Vorplatz sollte (zum damaligen Zeitpunkt) als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Stadtplatz -“ festgesetzt werden. Die Gestaltung des Stadtplatzes war nicht Gegenstand des Bebauungsplanentwurfs I-50. Auf die aufgeführten Einrichtungen muss nicht verzichtet werden.

Bezirksamt Mitte, Tiefbauamt

Stellungnahme:

Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung solle statt „Bahnhofsvorplatz“ die Bezeichnung „verkehrsberuhigter Bereich - Stadtplatz -“ erhalten. Die Fläche sei weitgehend als öffentliches Straßenland gewidmet, wenn auch nicht vollständig im Eigentum des Landes Berlin. Die Fläche sei nicht als betrieblich zum Bahnhof gehörig anzusehen. Die Untersagung von Ein- und Ausfahrten sei auf der Südseite der MK-Fläche durch eine entsprechende Planzeichenlinie festzusetzen.

Abwägung:

Der Vorplatz erhielt die Bezeichnung: „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Stadtplatz -“. Um die Aufenthaltsfunktion des verkehrsberuhigten Bereichs zu gewährleisten, wurde eine entsprechende Planzeichenlinie zwischen Stadtplatz und MK-Fläche in den Bebauungsplan aufgenommen, um an dieser Stelle Ein- und Ausfahrten vom Stadtplatz auszuschließen.

Bezirksamt Mitte, Umweltamt

Stellungnahme:

Für die betroffenen Grundstücke seien Altlastenverdachtsfläche und unter der Nummer Mit 7072 im entsprechenden Kataster von SenStadt registriert. Vor Beginn der Baumaßnahmen seien Bodenuntersuchungen durchzuführen. Möglicherweise würden Sanierungsmaßnahmen erforderlich.

Abwägung:

Die Hinweise wurden in die Begründung aufgenommen.

Eisenbahn-Bundesamt

DB Netz AG

Stellungnahme:

Der Eisenbahnbetrieb sei zu gewährleisten. Der Bestandsschutz beinhalte den Bahnverkehrslärm und weitere Immissionen wie Erschütterungen, die zu dulden seien.

Abwägung:

Die Bahnanlagen sind planfestgestellte Flächen und als solche im Bebauungsplanentwurf I-50 gekennzeichnet. Eine entsprechende nachrichtliche Übernahme weist auf den Tatbestand hin.

Mögliche Erschütterungen durch den Bahnbetrieb müssen bei der Planung berücksichtigt werden.

DB Netz AG:

Stellungnahme:

Für den Bahnhofsvorplatz müsse ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht festgesetzt werden. Die Erschließung des Bahnhofsgebäudes müsse gewährleistet sein.

Abwägung:

Der Vorplatz nördlich des Bahnhofs sollte (zum damaligen Zeitpunkt) als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung - Stadtplatz -“ festgesetzt werden. Eine Festsetzung zur Sicherstellung des Leitungs-, Geh- und Fahrrechts und ein Gehrecht für die Allgemeinheit für die betreffende Fläche war nicht notwendig. Die Erschließung des Bahnhofs ist gewährleistet.

Stellungnahme:

Es müsse abgeklärt werden, in wessen Eigentum der zukünftige Stadtplatz übergeht und wer die Kosten für die Gestaltung und Unterhaltung trägt.

Abwägung:

Die Eigentumsverhältnisse des zukünftigen Stadtplatzes müssen geklärt werden; zum damaligen Zeitpunkt war das Tiefbauamt Mitte für den Vorplatz zuständig.

Stellungnahme:

Die Planung des „Spreedreiecks“ beeinflusse erheblich das denkmalgeschützte Einzelbauwerk Bahnhof Friedrichstraße und die Gesamtanlage „Stadtbahnviadukt“. Das Landesdenkmalamt sei zu beteiligen.

Abwägung:

Das Landesdenkmalamt wurde als Träger öffentlicher Belange beteiligt. Es wurden keine Bedenken geäußert.

Stellungnahme:

Die S-Bahn Berlin GmbH sei zu beteiligen.

Abwägung:

Die S-Bahn Berlin GmbH wurde als TöB beteiligt.

S-Bahn Berlin GmbH

Stellungnahme:

Der Zugang zu den Anlagen der S-Bahn sei auch während der Bauzeit zu gewährleisten.

Abwägung:

Die Zugänge zur S-Bahn und der Fußgängertunnel sind planfestgestellte Flächen und durch Kennzeichnung im Bebauungsplanentwurf I-50 dargestellt.

Stellungnahme:

Der Übergang vom Vorplatz zum Bahnhof sei behindertengerecht auszubilden.

Abwägung:

Die Gestaltung des Vorplatzes ist nicht Bestandteil der Festsetzungen.

4.3 Fazit aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange führte zu einer Änderung des Titels, der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zugunsten einer Zweckbestimmung „Stadtplatz“ und der Aufnahme eines Hinweises in die Begründung zum Altlastenverdacht.

In der Zwischenzeit sind Ressorts auf der Ebene des Bezirks und des Senats neu zugeschnitten worden, so dass die Bezeichnungen von Ämtern und Verwaltungen nicht mehr mit den heutigen übereinstimmen.

Durch die mittlerweile beabsichtigte Festsetzung von Kerngebiet statt Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist die im Jahr 1999 getroffene Abwägung zum damals durchgeführten Verfahrensschritt teilweise nicht mehr zutreffend.

Festsetzungen zur Gestaltung dieser nunmehr privaten Fläche sind in Zukunft nicht vorgesehen; es werden jedoch oberirdische Stellplätze ausgeschlossen. Für das öffentliche Straßenland läuft ein Einziehungsverfahren. Die Erschließung des Bahnhofes ist durch eine Grunddienstbarkeit gesichert, so dass auch weiterhin keine gesonderten Rechte hierfür in den Bebauungsplan aufgenommen werden müssen.

Nach Änderung der Planungsziele im Jahr 2006 und Umstellung der Rechtsgrundlage für das Bebauungsplanverfahren auf das Baugesetzbuch von 2004 wurde die Erarbeitung eines Umweltberichtes und die Ermittlung der Eingriffe erforderlich, so dass eine qualifizierte Eingriffsbewertung vorgenommen wurde.

Im Jahre 2006 musste aufgrund der veränderten Eigentumssituation und neuer Flurstücksaufteilungen ein neues Grundstücksverzeichnis erstellt werden. Die eigentumsrechtlichen Fragen sind geklärt und damit auch die Zuständigkeiten für die Fläche des ehemals vorgesehenen Stadtplatzes.

Die Errichtung von Wohnungen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist nicht mehr vorgesehen, so dass alle diesbezüglichen Stellungnahmen und Abwägungen nicht mehr Gegenstand der Planung sind und hier nicht mehr wiedergegeben werden.

5. Kenntnisnahme durch das Abgeordnetenhaus von Berlin

Am 6. September 2000 haben der Unterausschuss für Bebauungspläne und der Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr im Abgeordnetenhaus von Berlin den Bebauungsplanentwurf I-50 (Spreadreieck) im Bezirk Mitte nach Aussprache zur Kenntnis genommen (Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß § 9 AGBauGB).

6. Öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB im Jahr 2000

6.1 Art und Weise der Beteiligung

Der Entwurf des Bebauungsplanes hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin vom 29. September 2000, Seite 3762 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 2. Oktober bis einschließlich 3. November 2000 im Dienstgebäude Behrenstraße 42 öffentlich ausgelegen.

Darüber hinaus wurde die Auslegung am 22. September 1999 in den drei Berliner Tageszeitungen „Der Tagesspiegel“, „Berliner Morgenpost“ und „Berliner Zeitung“ angekündigt.

Die Träger öffentlicher Belange wurden über die öffentliche Auslegung unterrichtet und erhielten das Ergebnis der Auswertung der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Kenntnis.

6.2 Ergebnis der öffentlichen Auslegung

Es wurden 20 schriftliche Anregungen eingereicht. In die Besucherliste trugen sich 30 Bürger und Bürgerinnen ein. Zusätzlich kamen verschiedene Studentengruppen, um sich über den Bebauungsplan I-50 zu informieren.

An planungsrelevanten Anregungen wurde zusammengefasst Folgendes vorgebracht:

Grünfläche statt Bebauung

Anregung:

- Der Planung des Bezirksamts Mitte, eine Grünfläche auf dem Areal des „Spree-dreiecks“ festzusetzen, solle gefolgt werden.
- Es solle eine beidseitig gestaltete Spree-Uferzone mit einer Grünfläche auf dem Spreedreieck nördlich des Tränenpalastes geschaffen werden.
- Die geplante Bebauung führe zu einer weiteren Reduzierung der Freiflächen in der Nachbarschaft des „Spreedreiecks“ und verhindere damit die Schaffung gesunder Arbeits- und Lebensverhältnisse.
- Das Umfeld des Bahnhofs Friedrichstraße und des „Tränenpalastes“ bedürfe einer Ergänzung zur Nutzung als öffentliche Freifläche mit Aufenthaltsqualitäten und der Möglichkeit der Sondernutzung, welche in eine Grüngestaltung mit Gartenrestauration einbezogen werden solle.

Abwägung:

Die Grundlage des Bebauungsplankonzepts für das Gelände des „Spreedreiecks“ war die im Februar 1993 mit dem 1. Preis ausgezeichnete städtebauliche Wettbewerbsarbeit „Bahnhofs-bereich Friedrichstraße“ (Preisgewinner: „Nalbach/Nalbach“). Das Programm und die Ziele dieses unter der Federführung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs wurde mit allen zuständigen Verwaltungen – auch dem Bezirk Mitte – abgestimmt.

In einer überarbeiteten Fassung wurde das Bebauungskonzept mit einem Beschluss des Koordinierungsausschusses für innerstädtische Investitionen (KOAI) vom 27. September 1993 unter Beteiligung des Bezirks Mitte bestätigt und damit das von den zuständigen Verwaltungen getragene Planungsziel für Berlin. Diese Planungsvorstellungen wurden in den Flächennutzungsplan FNP '94 übernommen, der hier eine gemischte Baufläche vorsah. An diesem Ziel wurde weiterhin von der zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

festgehalten. Im Planwerk Innenstadt Berlin ist das Bebauungskonzept übernommen worden.

Das Planungsziel berücksichtigt damit die vorbereitende und sonstige städtebauliche Planung des Landes Berlin.

Zu den städtebaulichen Zielen: Das Plangebiet wird bestimmt durch die Lage an Spree, Friedrichstraße und Stadtbahnviadukt. Die Bebauung der Fläche des „Spreedreiecks“ ist von großer städtebaulicher Bedeutung, da sie die Konturen dieser Stadtbildelemente nachzeichnet und damit die Stadträume neu definiert.

Die Qualität der Friedrichstraße als zentrale Nord-Süd-Achse der Friedrichstadt und zentrale Einkaufsstraße würde bei einer Öffnung ihrer linearen baulichen Begrenzung am Übergang über die Spree (Weidendammer Brücke) an einer besonders empfindlichen Stelle geschwächt. Städtebauliches Ziel ist es, durch eine bauliche Fassung und Akzentuierung dieses Übergangs, die Verbindung der Stadtteile nördlich und südlich der Spree zu betonen und den Fußgängerstrom über die Weidendammer Brücke nach Norden hinüberzuführen, um so die Entwicklung der Friedrichstraße zwischen Mehringplatz und Oranienburger Tor fortzusetzen.

Das Stadtbild im Bereich des „Spreedreiecks“ wird durch die straßenbegleitende Bebauung in der Friedrichstraße wesentlich verbessert, indem das historische Straßenprofil der Friedrichstraße wiederhergestellt wird, wie dies bereits südlich des Bahnhofs erfolgt bzw. geplant ist.

Der geplante Solitär auf dem charakteristischen dreieckigen Grundstück setzt ein Zeichen für den Ort, an dem man vom Bahnhof die Stadt betritt. Eine Grünfläche, wie angeregt, würde die Charakteristik dieses Stadtraumes schwächen.

Als innerstädtische Grünflächen im unmittelbaren Umfeld verbleiben der bestehende Bertolt-Brecht-Platz am Schiffbauerdamm gegenüber dem Spreedreieck sowie zum Teil der dreieckige Georgenplatz südlich des Bahnhofs Friedrichstraße.

Denkmalschutz

Anregung:

- Die geplante Bebauung führe zu einer Beeinträchtigung der benachbarten Baudenkmale und zu einer Verletzung des Umgebungsschutzes.
- Es wurde kritisiert, dass der eingeschossige nördliche Anbau des „Tränenpalastes“ entfallen solle, obwohl er Teil des Denkmals sei.
- Der „Tränenpalast“ werde in den Hintergrund gedrängt und in seiner städtebaulichen Wirkung beeinträchtigt.
- Die charakteristische Fassade des „Tränenpalastes“ sei die gerundete, verglaste Nordostseite und die restaurierte Fassade des Bahnhofs, die durch die geplante Be-

bauung verstellt werde. Die Sicht auf die Halle sei von der Weidendammer Brücke nicht mehr möglich.

- Es fehle eine Aussage, wie der Umgebungsschutz der Halle und des Bahnhofs gewährleistet werden soll.

Abwägung:

Die an den Bahnhof Friedrichstraße 1962 angefügte ehemalige Grenzabfertigungshalle am Reichstagufer 17 (Tränenpalast) ist neben den Resten der Berliner Mauer und der Grenzübergangsstelle Dreilinden als Zeugnis der deutschen Teilung als Baudenkmal in die Denkmalliste Berlin eingetragen. Der Verbindungsbau zwischen Halle und Bahnhof wurde 1990 entfernt. Die Halle wird heute für kulturelle Veranstaltungen genutzt und in die Gesamtkonzeption des Bebauungsplans eingebunden.

Der nördlich der Halle befindliche eingeschossige Anbau, der nicht unter Denkmalschutz steht, soll entfernt werden. Somit steht nur die eigentliche Halle unter Denkmalschutz, wie im Bebauungsplan gekennzeichnet.

Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vom 9. August bis einschließlich 10. September 1999 wurde der Bebauungsplanentwurf dem Landesdenkmalamt zur Stellungnahme vorgelegt. Es wurden keine Einwände erhoben.

Der Blick auf den „Tränenpalast“ besteht trotz der geplanten Bebauung weiterhin vom gegenüberliegenden Ufer (Schiffbauerdamm); ist aber von der Weidendammer Brücke nicht mehr möglich. Gemäß dem damaligen Bebauungsplanentwurf bleibt von der Friedrichstraße die Sicht auf den „Tränenpalast“ voll erhalten.

Einfügen nach § 34 BauGB

Anregung:

- Die im (damaligen) Bebauungsplanentwurf vorgesehene Bebauung mit der Traufhöhe von 22 m sei dem vorhandenen städtischen Raum abträglich. Das Vorhaben müsse sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung in die Eigenart der näheren Umgebung einfügen; das Ortsbild dürfe nicht beeinträchtigt werden.
- Der „Tränenpalast“ sei ein ausreichender städtebaulicher Akzent. Die Freihaltung des Stadtraums rund um das Denkmal „Tränenpalast“ sei notwendig. Die Gestaltung des Spreeufers sei wichtiger als die Fortsetzung der Einkaufsstraße.

Abwägung:

Die geplante Bebauung fügt sich nach Art und Maß der baulichen Nutzung in die Eigenart der näheren Umgebung ein.

Der städtebauliche Wettbewerb „Bahnhofsgebiet Friedrichstraße“ von 1992/93 beruhte auf den Planungszielen:

- bauliche Verdichtung am Bahnhof, einem Ort großer Kommunikationsdichte,

- Vervollständigung der geschlossenen Linearität der Friedrichstraße,
- Ausbildung der jeweils besonderen stadträumlichen Identität von Bahnhofsvorplatz (Stadtplatz), Theatervorplatz (Bertolt-Brecht-Platz) am Schiffbauerdamm und Straßenraum Friedrichstraße.

Städtebauliches Ziel ist die Wiederherstellung des historischen Straßenprofils der Friedrichstraße (Friedrich-Karree, Bebauung vor dem Handelszentrum, Hotel Unter den Linden, Friedrichstadt-Passagen).

Die Fortführung der straßenbegleitenden Bebauung auf beiden Seiten nördlich des Bahnhofs Friedrichstraße bis an die Weidendammer Brücke soll die städtebauliche Geschlossenheit der Friedrichstraße wiederherstellen. Mit der Neubebauung wird die Friedrichstraße über die Weidendammer Brücke nach Norden weiterentwickelt und mit ihrem nördlichen Teil städtebaulich verbunden.

Darüber hinaus wird die geplante Bebauung zur Arrondierung des gesamten Bereichs zwischen Bahnviadukt und Spree beitragen.

Das Ortsbild und damit das Stadtbild werden somit nicht beeinträchtigt, sondern wesentlich verbessert.

Bahnhofsvorplatz

Anregung:

Der Bahnhofsvorplatz bedürfe einer repräsentativen Qualität.

Abwägung:

Im (damaligen) Bebauungsplanentwurf war die Platzfläche als Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung „Stadtplatz“ gekennzeichnet. Die textliche Festsetzung Nr. 6 besagte, dass diese Fläche nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplans I-50 ist. Zur gegebenen Zeit soll eine Umgestaltung des Platzes zu einem Stadtplatz erfolgen. Die Gestaltung des Platzes wird nicht im Bebauungsplan geregelt.

Abrundung der nördlichen Spitze

Anregung:

Die Abrundung der nördlichen Dreiecksspitze (Friedrichstraße/Ecke Reichstagufer) stelle eine Verwässerung der städtebaulichen Wettbewerbsidee von 1992/93 dar.

Abwägung:

Die Abrundung der Nordspitze erfolgte aufgrund des Einspruchs der Verkehrsverwaltung im Zuge der frühzeitigen Bürgerbeteiligung, die vom 17. Mai bis einschließlich 1. Juni 1999 stattfand. Der Verkehrsfluss vom Reichstagufer in die Friedrichstraße soll gewahrt bleiben. Zur Abwägung siehe Abschnitt 5.2 des Verfahrens.

Turmhochhaus

Anregung:

Die Idee aus den 20er Jahren des Architekten Mies van der Rohe, ein gläsernes Hochhaus am „Spreedreieck“ zu errichten, solle verwirklicht werden.

Abwägung:

Im Zuge der städtebaulichen Untersuchungen zu Standorten von Hochhäusern in der Innenstadt wurden der Alexanderplatz, der Potsdamer Platz und die City-West als mögliche Standorte bestimmt.

Sichtbeziehungen

Anregung:

Vom zukünftigen Stadtplatz sei die Sichtbeziehung durch die geplante Bebauung nur teilweise möglich. Die schöne Sicht zum gegenüberliegenden Schiffbauerdamm und Bertolt-Brecht-Platz werde genommen.

Abwägung:

Vom Reichstagufer am südlichen Ufer der Spree bleibt die ungehinderte Sicht auf das gegenüberliegende Ufer erhalten.

Bedarf an gewerblichen Flächen

Anregung

Der Bedarf an Büro-, Gewerbe- und Wohnflächen sei gedeckt.

Abwägung:

Die Festsetzung der nördlichen Fläche als Kerngebiet lässt eine breite Palette von Nutzungsmöglichkeiten zu. Der Investor kann innerhalb dieses Rahmens entsprechende Nutzungen planen, und damit flexibel auf die jeweilige Marktsituation reagieren.

Wettbewerbsverfahren

Anregung:

Der Verkauf des Grundstücks solle mit Auflagen erfolgen; es solle z.B. ein Architektenwettbewerb durchgeführt werden.

Abwägung:

Dem Bebauungsplanentwurf I-50 (Spreedreieck) lag der städtebauliche Wettbewerb von 1992/93 zugrunde (Preisgewinner: „Nalbach+Nalbach“). Beim Verkauf des landeseigenen Grundstücks wird der Investor verpflichtet, die geplante Bebauung den Festsetzungen des Bebauungsplans zu entsprechen. Es war nicht vorgesehen, einen Realisierungswettbewerb durchzuführen.

Erhaltung von Bäumen

Anregung:

Der Baumbestand sei wegen seiner Bedeutung für die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts geschützt.

Abwägung:

Eine Bebauung in dem vom Bebauungsplan I-50 vorgegebenen Umfang war gemäß § 34 Abs. 1 BauGB zulässig. Nach § 1a Abs. 3 BauGB ist ein Ausgleich der zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Es ist zu prüfen, inwieweit erhaltenswerte Bäume auf dem zu bebauenden Gelände im Zuge der Bauvorbereitung umgesetzt werden können. Das ist Gegenstand der Abwägung.

Bauphase

Anregung:

Erhebliche Lärm- und Schmutzentwicklung der zukünftigen Baustelle „Tränenpalast“ würden die Veranstaltungshalle stark beeinträchtigen.

Abwägung:

Normale Beeinträchtigungen durch die Baustelle auf dem Nachbargrundstück des „Tränenpalastes“ müssen hingenommen werden. Die Argumente gegen eine Durchführung der zukünftigen Baumaßnahme sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens, der die verbindliche Bauleitplanung festlegt, sondern Teil einer zukünftigen Baugenehmigung.

Bürgerbeteiligung

Anregung:

Die Meinungen der Bürger sollten in dem Verfahren der frühzeitigen Bürgerbeteiligung berücksichtigt werden.

Abwägung:

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB, die vom 17. Mai bis einschließlich 1. Juni 1999 stattfand, wurden drei Stellungnahmen von Bürgern bzw. Bürgerinnen abgegeben. Es wurden eine Grünanlage statt einer Bebauung und ein Hochhaus entsprechend dem Handelszentrum angeregt.

Bei der Abwägung wurden die städtebaulichen Zielsetzungen des Planungsgebers erläutert, die den o.a. Anregungen der Bürger bzw. Bürgerinnen widersprachen. Die gleichen Argumente zu dieser Thematik wurden in der öffentlichen Auslegung vorgetragen und gingen in die Abwägung ein.

6.3 Fazit aus der öffentlichen Auslegung

Die Abwägung der Anregungen der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB ergab, dass diese keine Änderungen des Bebauungsplans I-50 erfordern.

Nach der öffentlichen Auslegung ergaben sich jedoch neue Aspekte, die zur Änderung des Bebauungsplanes führten.

Das städtebauliche Konzept von „Nalbach+Nalbach“ ist nicht mehr Grundlage des Bebauungsplanes, sondern der Entwurf von „markbraun architekten“. Die Nichtüberbaubarkeit des S-Bahntunnels zog eine Änderung der Baukörperstellung nach sich, die u.a. zur Folge hatte, dass der Tränenpalast nicht mehr in dem Umfang von der Friedrichstraße aus sichtbar ist, wie dies beim Konzept „Nalbach+Nalbach“ noch möglich war. Auch weist das nunmehr zugrunde liegende städtebauliche Konzept gegenüber dem vorherigen eine größere Höhe auf.

Zur Wohnnutzung siehe Punkt 5.3 des Verfahrens.

7. Umstellung der Rechtsgrundlage

Da das Bebauungsplanverfahren nicht bis zum 20. Juli 2006 abgeschlossen werden konnte, wird es nach § 244 Abs. 1 BauGB nach den geänderten Vorschriften zu Ende geführt, d.h. nach dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. September 2004 .

Damit waren die Regelungen zu beachten, die durch das Europarechtsanpassungsgesetz Bau (EAG Bau) in das Baugesetzbuch eingefügt wurden, insbesondere die Einarbeitung einer Umweltprüfung in jedes Bauleitplanverfahren.

Dies bedeutet, dass nachträglich ein Umweltbericht zu erstellen war und die Verfahrensschritte der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 zu wiederholen waren. Der Umweltbericht ist Bestandteil dieser Begründung.

8. Frühzeitige (eingeschränkte) Beteiligung der Behörden im Jahr 2006

Gegenüber den Planungszielen, die der öffentlichen Auslegung von 1999 zugrunde lagen, hatten sich die Planungsinhalte grundlegend auch infolge der neuen Eigentumssituation geändert. Die Änderungen betrafen insbesondere:

- die Gebietsfestsetzung

- Festsetzung des gesamten Planungsgebietes als Kerngebiet, ausgenommen sind die Straßenverkehrsflächen Reichstagufer und die Friedrichstraße sowie die Anlagen, die der Planfeststellung unterliegen,
- die Unterbaubarkeit des Kerngebietes
- Bestimmung der Unterbaubarkeit durch textliche und zeichnerische Festsetzung in verschiedenen Ebenen u.a. für eine Tiefgarage,
- die Überbaubarkeit des Kerngebietes
- die überbaubaren Grundstücksflächen wurden – mit Ausnahme des Tränenpalastes – in Lage und Ausdehnung neu bestimmt; die zulässige Höhe durch Festsetzung der Anzahl der Vollgeschosse geändert und das Maß der Nutzung erweitert,
- die Gliederung des Kerngebietes
- Wegfall der Verpflichtung zur Errichtung von Wohnungen und Erweiterung der Nutzungsregelung für das erste Vollgeschoss,
- das Herstellen von Stellplätzen
- Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen
- das Vorbereiten von Geh-, Fahr- und Leitungsrechten
- Der Wegfall der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung führte zur Aufnahme diverser Geh- und Fahrrechte sowie eines Leitungsrechtes,
- die Festsetzung von Vegetationsflächen
- Festsetzung einer Fläche mit Bindungen für Bepflanzungen und Erhaltung, Verpflichtung zur Herstellung extensiv begrünter Dachflächen,
- die nachrichtliche Übernahme
- Herausnahme des Fußgängerverbindungstunnels aus der Darstellung der planfestgestellten Anlagen.

Im Zeitraum vom 13.03.2006 bis zum 24.03.2006 hat eine informelle Beteiligung von Behörden, Stellen und Unternehmen mit dem Ziel, stattgefunden, vor Beginn der formalen Beteiligungsschritte nach § 4 BauGB und § 3 BauGB eine möglichst große Informationsdichte in Bezug auf die jeweils vertretenen Belange zu erhalten und ein Maximum an Planungssicherheit zu erreichen.

Es wurden 30 Stellen angeschrieben, von denen 24 schriftliche Stellungnahmen abgegeben haben. Im Rahmen dieser informellen Beteiligung wurde am 30.04.2006 eine Planungssitzung durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung durchgeführt. Bei dieser Sitzung ist das bis dahin vorliegende Ergebnis mit einer Reihe der Beteiligten unter Hinzuziehung der Fachgutachter und der Investorensseite erörtert worden.

Aus dem Beteiligungsschritt hat sich Änderungsbedarf insbesondere zur Übernahme der planfestgestellten Anlagen (nachrichtliche Übernahmen des Fußgängerverbindungstunnels) sowie zum Erschließungskonzept ergeben. Im Übrigen bestand weitgehende Übereinstimmung mit der Planung. Die Gemeinsame Landesplanung hat ausdrücklich die Übereinstimmung der Planung mit den Zielen des Landesentwicklungsplans für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg-Berlin (LEP eV) bestätigt. Dies gilt auch für Entwicklung der Planungsziele aus dem FNP.

Die weitere Projektentwicklung, weitere Abstimmungen und Konkretisierungen führten zu folgenden wesentlichen Änderungen des Bebauungsplanentwurfes gegenüber dem Stand der informellen Beteiligung:

- Flexibilisierung der Festsetzungsstruktur für die Unterbauung des Kerngebietes, Verzicht auf die Festsetzung der Tiefgarage,
- Begrenzung der zulässigen Anzahl der Stellplätze auf 220,
- Änderung der Überschreitungsmöglichkeit der Straßenbegrenzungslinie (Baugrenze),
- Wegfall aller Geh- und Fahrrechte, die bereits anderweitig verbindlich gesichert sind,
- Festlegung eines Bereiches ohne Ein- und Ausfahrt entlang dem Reichstagufer und der Friedrichstraße.

9. Beteiligung der Behörden im Jahr 2006

9.1 Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 28.04.06 sind 17 Stellen, Behörden, Institutionen, hausinterne Abteilungen oder sonstige Fachämter angeschrieben und gebeten worden, eine Stellungnahme bis zum 2. Juni 2006 abzugeben. Außerdem wurden sie auf die zeitgleich stattfindende öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs hingewiesen. Diesem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung beigelegt, darüber hinaus erhielten einzelne Fachabteilungen die in ihren Zuständigkeitsbereich betreffenden Gutachten.

Darüber hinaus wurden mit Schreiben vom 28.04.06 14 Behörden bzw. Stellen über das Beteiligungsverfahren informiert, die im Rahmen der im März 2006 durchgeführten frühzeitigen Unterrichtung über die künftigen Festsetzungen des Bebauungsplans erklärt hatten, durch die Planung nicht betroffen zu sein oder keine Einwendungen in Bezug auf die Planung zu haben oder die keine Stellungnahmen abgegeben hatten.

Es gingen 12 schriftliche Stellungnahmen ein. Eine Stellungnahme wurde telefonisch eingeholt.

Berliner Verkehrsbetriebe - BVG –

Stellungnahme:

Es solle geprüft werden, ob der Bahnhofsvorplatz als Endstelle für die Buslinie 147 und wie bisher als Aufstellfläche für Schienenersatzverkehr und Sonderfahrten genutzt werden könne.

Abwägung:

Es handelt sich nunmehr um ein privates Baugrundstück, das für eine Bebauung und eine qualitativ hochwertige Platzgestaltung in Anspruch genommen wird. Die Nutzung der Flächen als BVG-Aufstellflächen steht den Planungszielen außerhalb der Flächen, die durch Grunddienstbarkeit zum Zwecke der Erschließung des Bahnhofes „wie eine öffentliche Straße“ genutzt werden dürfen, funktional und gestalterisch entgegen. Alle sonstigen formulierten Ansprüche an das Grundstück sind ausschließlich privatrechtlich zu regeln.

Stellungnahme:

Der unveränderte U-Bahn-Ausgang grenze nicht unmittelbar an die Außenwand des geplanten Gebäudes. Im Bebauungsplan liege er jedoch direkt an der Baugrenze. Die Lage des Ausgangs könne deshalb nicht bestätigt werden.

Abwägung:

Der nachrichtlichen Übernahme liegt keine Änderung gegenüber dem Bestand zugrunde. Es ist nicht beabsichtigt, dass die Baugrenze die planfestgestellte Fläche überschneidet; es ist aber zulässig planungsrechtlich angrenzende Regelungen zu treffen.

Stellungnahme:

Im Bebauungsplan fehle die Darstellung der Entrauchungs- und Entlüftungsanlage der U-Bahn-Betriebsräume, die sich ca. 3 m südlich des U-Bahn-Ausgangs auf der Decke des Fußgängertunnels in Form einer Litfasssäule befinde. Diese Anlage sei betriebswichtig und müsse als Bahnanlage festgesetzt werden.

Abwägung:

In den vorangegangenen Beteiligungsverfahren wurde bisher kein Hinweis auf die Entrauchungs- und Entlüftungsanlage der Betriebsräume gegeben. Eine nachrichtliche Übernahme von planfestgestellten Anlagen kommt nur dann in Betracht, wenn zweifelsfrei feststeht, dass die betreffende Anlage dem Fachplanungsrecht unterliegt. Dies ist bei der Entrauchungsanlage nicht gegeben. Eine solche technische Anlage kann im Übrigen nicht im Detail im Bebauungsplan dargestellt werden.

In der Begründung zum Bebauungsplan wird jedoch ergänzend ein Hinweis auf die Entrauchungseinrichtung im Zusammenhang mit den planfestgestellten Anlagen aufgenommen.

Stellungnahme:

Die Eigentumsverhältnisse des planfestgestellten Fußgängertunnels seien noch nicht abschließend geklärt. Unabhängig davon müsse zum geplanten Umbau des Tunnels eine Einigung zwischen der BVG und der DB AG sowie mit den jeweiligen Genehmigungsbehörden herbeigeführt werden. Eine temporäre Schließung des U-Bahn-Ausganges wird aus Sicherheitsgründen abgelehnt.

Abwägung:

Die Frage des Eigentums an dem Fußgängerverbindungstunnel ist für die Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht erheblich. Der Tunnel ist im Bebauungsplan nachrichtlich als planfestgestellte Anlage übernommen worden.

Durch die beabsichtigte Verlegung des U-Bahnzuganges in den öffentlichen Straßenraum vor Beginn der Baumaßnahme des Projektes kann im Vorfeld dafür gesorgt werden, dass die Funktionen des Zuganges auch während der Bauphase aufrechterhalten werden können. Wie in der Begründung bereits dargelegt, werden Änderungen am Bestand der planfestgestellten Anlagen jedoch außerhalb der Regelungen des Bebauungsplanes auf der Basis des Fachplanungsrechtes herbeigeführt werden müssen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. VII B

Stellungnahme:

Die Entscheidung des Plangebers, den Lieferverkehr, der durch die Nutzungen im Kerngebiet hervorgerufen wird, zukünftig am Reichstagufer im öffentlichen Straßenraum abzuwickeln, könne nicht akzeptiert werden. Die Behauptung, die vorgesehene Lieferzone auf dem öffentlichen Straßenland des Reichstagufers stelle keine Behinderung dar, sei falsch. Durch die Bindung eines Teils der Verkehrsfläche für den Lieferverkehr, wäre diese Fläche nicht mehr für den fließenden Verkehr bzw. den Rad- oder Fußgängerverkehr verfügbar. Angesichts der zu erwartenden Verkehrsströme und der komplizierten Verkehrssituation am Knotenpunkt Friedrichstraße/Reichstagufer mit den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf das Reichstagufer sowie unter Berücksichtigung der weiteren Nutzungsansprüche (Rad- und Fußgängerverkehr, Zugang zur Schiffsanlegestelle) sei eine derartige Einschränkung aus verkehrlicher Sicht nicht hinnehmbar. Grundsätzlich sei der Erschließungsverkehr bei Neubebauung auf dem Grundstück abzuwickeln, was nach der verkehrstechnischen Untersuchung, welches im Rahmen des B-Planverfahrens erarbeitet wurde, auch möglich sei und worauf unter dem Punkt „Schutzgut Klima und Lufthygiene“ auch entsprechend eingegangen

würde. Wenn es möglich sei, eine großzügige Stellplatzanlage auf dem Grundstück unterzubringen, dürfe auch eine Lösung für den Lieferverkehr auf dem Grundstück möglich sein.

Abwägung:

Der Stellungnahme der Fachbehörde wird in der Projektplanung entsprochen werden, so dass die Anlieferung des Vorhabens auf dem Baugrundstück abgewickelt wird. Dabei werden die Belange der Bahn und städtebauliche Aspekte zu berücksichtigen sein. Auf die Festsetzung des Bebauungsplanes hat die Stellungnahme keine Auswirkungen. Die Begründung wird entsprechend angepasst.

Stellungnahme:

Es wird darauf verwiesen, dass mit der grundbuchlichen Sicherung für die Flurstücke 235, 237, 434 und 435 (Nutzung wie eine öffentliche Straße durch den Eigentümer [derzeit Deutsche Bahn AG]) der Erschließungsverkehr für den Bahnhof auch weiterhin gewährleistet werden müsse. Konkrete Angaben zur Erschließung des Bahnhofs (Art, Umfang, erforderlicher Zeitraum) seien in der verkehrstechnischen Untersuchung nicht enthalten. Stichprobenhafte Überprüfungen des Bereichs ließen einen nicht unerheblichen Lieferverkehr vermuten. Bei einer durch das Planvorhaben beabsichtigten Verlagerung der Erschließung auf die südlich des Bahnhofs gelegenen Flächen seien die damit verbundenen Auswirkungen als Folge des B-Plans I-50 zu untersuchen.

Abwägung:

Der Bebauungsplan greift nicht in das Erschließungskonzept des Bahnhofes ein. Die genannten Flurstücke sind nicht überbaubare, z.T. bahneigene Grundstücksflächen. Die Bahn AG hat das Recht, die Flurstücke wie eine öffentliche Straße zu nutzen und ihren Erschließungsverkehr auch in Zukunft im erforderlichen Umfang von Norden her vorzunehmen. Es liegen keine Hinweise vor, dass der Erschließungsverkehr des Bahnhofes, insbesondere der Lieferverkehr in Zukunft zunehmen wird, da der Bahnhofsausbau bereits abgeschlossen ist. Somit kann der notwendige Verkehr auch zukünftig über diese Fläche abgewickelt werden.

Stellungnahme:

Die beschriebene Absicht, den Eingriff in den Baumbestand innerhalb des Plangebietes durch Pflanzung von Bäumen für eine Uferpromenade auszugleichen sei problematisch. Bei der derzeitigen Aufteilung der Straßenverkehrsfläche seien jedoch Baumpflanzungen im westlichen Gehwegbereich nicht möglich. Ein derartiges Vorhaben setzte eine Neuordnung des Straßenlandes voraus. Angesichts der verschiedenen Anforderungen an die Nutzung (u. a. Umfahrung Friedrichstraße, Zugang zur Schiffsanlegestelle) seien dafür umfangreiche

Abstimmungen erforderlich, deren Ergebnis durch die örtliche Festlegung von Baumpflanzungen nicht vorgegriffen werden könne.

Abwägung:

Der städtebauliche Vertrag über die Durchführung von Kompensationsmaßnahmen berücksichtigt die angesprochene Problematik. Die Prüfung der Realisierbarkeit der Ausgleichsmaßnahmen am Reichstagufer ist u.a. Vertragsgegenstand. Die Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen ist nicht Gegenstand der Festsetzungen.

Stellungnahme:

Die Festsetzung der Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt orientiert sich ausschließlich an der Baukonzeption und schafft Zwangspunkte für mögliche Ein- und Ausfahrten. Diese sind nunmehr nur noch unmittelbar an den Bahnhof angrenzend möglich (womit die Festsetzung eines Geh- und Fahrrechts auf der Fläche W 1 zwingend erforderlich ist), bzw. in dem aus verkehrlicher Sicht kritischen Bereich des Knotenpunktes Friedrichstraße/Reichstagufer. Die Notwendigkeit dieser planungsrechtlichen Restriktion ist in ihrem Umfang zu überdenken.

Abwägung:

Die Festsetzung der Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt hat auch zum Ziel, die Anzahl der Gehwegüberfahrten zu begrenzen, die planfestgestellten Zugänge zur U- und S- Bahn und des Eingangsbereiches zum „Tränenpalast“ von Zu- und Abfahrten freizuhalten und Konflikte zu vermeiden. Darüber hinaus sollen Ein- und Ausfahrten im Bereich der sechs vorhandenen Bäume am Reichstagufer, die erhalten werden sollen, auch wenn die planungsrechtlich Verpflichtung zur Erhaltung entfällt, ausgeschlossen werden. Die Begründung wird diesbezüglich noch ergänzt.

Die Zufahrtsmöglichkeit im „aus verkehrlicher Sicht kritischen Bereich des Knotenpunktes Friedrichstraße/Reichstagufer“ dient als Vorfahrt nur einem sehr eingeschränkten Nutzerkreis des Bürogebäudes und erschließt keine Abstellmöglichkeiten von Kfz.

Die Lage der Tiefgaragenzufahrt wurde mehrfach überprüft und ist östlich des Tränenpalastes vorgesehen, da der S-Bahntunnel Zwangspunkte für die Verortung der Zu- und Abfahrt schafft.

Die Festsetzung der Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt wird jedoch im Bereich der Flurstücke 235 und 435 gänzlich aufgehoben, um keinen Konflikt mit der bestehenden Grunddienstbarkeit zur Nutzung der Flurstücke wie eine öffentliche Straße durch die DB AG hervorzurufen. Der Begründungstext wird angepasst.

Stellungnahme:

Die unter Geh- und Fahrrecht aufgeführte Begründung, dass eine Regelung im B-Plan für die öffentliche Zugänglichkeit der u. g. Flächen nicht erforderlich sei, da aufgrund der vertragli-

chen Vereinbarung die nicht oberirdisch bebaubaren Freiflächen der Flurstücke 432, 433, 434 und 435 für die Öffentlichkeit als begehbaren Stadtplatz zugänglich zu halten sind, sei nicht schlüssig. Wenn das planerische Ziel darin bestehe, Flächen für die Öffentlichkeit als begehbaren Stadtplatz zu schaffen, so solle dies auch planungsrechtlich gesichert werden.

Abwägung:

Planungsrechtlich können im Bebauungsplan Belastungen für Flächen mit Geh- und Fahrrechte nur vorbereitet werden. Die dingliche Sicherung findet außerhalb des Planungsrechtes statt. Der Eigentümer der erwähnten Flurstücke ist vom Land Berlin bereits vertraglich verpflichtet worden, eine abschließende Vertragsregelung mit dem Land Berlin über die Nutzung durch die Öffentlichkeit zu treffen. Einer zusätzlichen Regelung im Bebauungsplan bedarf es daher nicht.

Stellungnahme:

Der Standort der geplanten Bebauung liege im Bauschutzbereich des Flughafens Tempelhof. Nach § 12 Abs. 3 Ziffer 1 b LuftVG dürfen in diesem Bereich Bauwerke, die eine Höhe ab 128,91 m über NHN / oder 100 m über Grund überschreiten, erst nach Zustimmung durch die Luftfahrtbehörde errichtet werden. Dies gelte u.a. auch für Bauhilfsmittel, wie beispielsweise Kräne.

Abwägung:

Da die Gebäudehöhe bei zehn zulässigen Vollgeschossen unter den genannten 100 m liegen wird, ist ein Konflikt mit den Beschränkungen, die sich aus dem LuftVG ergeben, ausgeschlossen. In der Planzeichnung und der Begründung wird der Hinweis auf den Bauschutzbereich des Flughafens Tempelhof angepasst.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. VII E

Es werden zudem redaktionelle Änderungen zu den nachrichtlichen Übernahmen gemacht.

Abwägung:

Die vorgetragenen redaktionellen Änderungen werden im Bebauungsplan berücksichtigt.

Stellungnahme:

Zum Plan: Der Text unter 2. sei wie folgt zu fassen: „Innerhalb des Geltungsbereichs besteht die planfestgestellte Anlage der S-Bahn-Linien 1 und 2 in Tunnellage einschließlich des unterirdischen S-Bahnhofs, des Treppenzugangs am Reichstagufer und des angrenzenden Teilstücks des Fußgänger Verbindungstunnels zwischen dem Treppenzugang zum S-Bahnsteig und der U-Bahn-Anlage.“

Abwägung:

Der vorgeschlagene Wortlaut ändert nichts am Inhalt der nachrichtlichen Übernahme, wird jedoch im Bebauungsplan berücksichtigt.

Stellungnahme:

Kapitel I.2.2 (Plangebiet und Bestand), Kapitel II.3.2.2 (Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands, Abschnitt Schutzgut Mensch): Es solle eine Ergänzung, dass Erschütterungen aus Fern-, S-, U- und Straßenbahn vorhanden sind, aufgenommen werden.

Abwägung:

Der Anregung wird entsprochen und eine Ergänzung in die Begründung aufgenommen.

Stellungnahme:

Kapitel I.2.4 (Abschnitt Grunddienstbarkeiten): Analog den Regelungen für die DB AG (eisenbahnrechtlich gewidmetes Tunnelrecht, Bebauungsverbot, Duldung von Einwirkungen, die von Bahnanlagen ausgehen etc.) seien auch solche für die BVG bezüglich der Bahnanlagen aufzunehmen.

Abwägung:

Die angesprochenen Rechte sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanes, sondern mit dem Grundstückseigentümer zu verhandeln. Die Auflistung der Grunddienstbarkeiten in der Begründung bezieht sich ausschließlich auf bereits vorhandene, dinglich gesicherte Rechte. Sollte ein solches Recht auch für die BVG existieren, kann die Begründung diesbezüglich ergänzt werden. Aus der Stellungnahme ist das aber nicht erkennbar. Die BVG hat in ihrer Stellungnahme auf keine solchen Rechte hingewiesen. Im Übrigen ist die Eintragung von Grunddienstbarkeiten nicht Gegenstand der Festsetzung.

Stellungnahme:

Kapitel II.5.2.1: Die Ausführungen in der Begründung zum U-Bahnzugang seien nicht korrekt. Vielmehr sei die Zugangsfläche – wie beim S-Bahnhofs-Zugang am Reichstagufer – ebenfalls von einer Überbauung freizuhalten. Eine Überbauung oberhalb des ersten Vollgeschosses sei aber möglich. Daher sei der U-Bahnzugang wie der S-Bahnzugang zu behandeln und Entsprechendes hier zu formulieren.

Abwägung:

Im Bebauungsplan ist auch der Zugangsbereich im Erdgeschoss als nicht überbaubar festgesetzt. Es ist lediglich in der Begründung zu ergänzen, dass die Treppenanlage einschließlich des Zugangsbereiches erst oberhalb des ersten Vollgeschosses überbaut werden darf. Dies unterscheidet sich allerdings vom S-Bahnzugang, da dieser außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche liegt.

Stellungnahme:

Kapitel II.5.2.4 (Unterbaubarkeit des Grundstücks): Für Bepflanzungen oberhalb des S-Bahntunnels seien flachwurzelnde Bäume vorzusehen, um Beschädigungen zu vermeiden.

Abwägung:

Die textliche Festsetzung Nr. 8 entfällt aufgrund der von der DB AG vorgetragenen Stellungnahme.

Stellungnahme:

Kapitel II.5.4.1 (Straßenverkehrsflächen): Für das Flurstück 243 sei ein Fahrrecht für die Deutsche Bahn AG einzuräumen, da hierüber die Andienung des Bahnhofes Friedrichstraße erfolge und es als Feuerwehrezufahrt diene.

Abwägung:

Das Flurstück 243 existiert nicht mehr. Die planungsrechtliche Vorbereitung der genannten Rechte ist zudem nicht erforderlich, da die Rechte bereits außerhalb des Bebauungsplanes dinglich gesichert sind.

Stellungnahme:

Im Kapitel II.5.4.3 der Begründung (Abschnitt Lieferverkehr) sei der erste Satz nicht korrekt, da die Belieferung des Bahnhofs Friedrichstraße auch von der Nordseite her erfolge.

Abwägung:

Dies ist in der Begründung insofern berücksichtigt worden, da dargelegt wurde, dass die Anlieferung „weitestgehend“ von der Georgenstraße aus erfolgt. Der Begründungsabschnitt wird jedoch nunmehr umformuliert.

Stellungnahme:

Kapitel II.5.4.3 (Abschnitt Taxenaufstellflächen): Zur geplanten Entfernung der Taxenaufstellflächen sei zu ergänzen, wohin die Taxen verlegt würden.

Abwägung:

Das Land Berlin hat das ehemalige Flurstück 243 als Teil eines Baugrundstückes veräußert und sich verpflichtet, das dort befindliche Straßenland einzuziehen. Öffentliches Straßenland wird vom Land Berlin an dieser Stelle somit nicht mehr als Aufstellfläche für Taxen zur Verfügung gestellt. Die planungsrechtliche Sicherung von Taxenaufstellflächen würde folglich den Absichten des Landes Berlin, die ihren Niederschlag in gültigen Verträgen gefunden haben, zuwiderlaufen. Eine entsprechende Nutzung ist nur noch auf privatrechtlicher Basis möglich und somit nicht Gegenstand der Festsetzung.

Stellungnahme:

Kapitel II.5.4.3 (Abschnitt Zufahrt zur Tiefgarage): Es sei sicherzustellen, dass die Zufahrt die hier befindliche Anlieferung des Bahnhofs Friedrichstraße und die Feuerwehrezufahrt nicht behindern dürfe.

Abwägung:

Mit der dinglichen Sicherung, die Flurstücke 235, 237 und 434 und 435 „wie eine öffentliche Straße“ nutzen zu können und „keine Behinderung des Zu- und Abgangs auf dem Fahrdamm und auf den Bürgersteigen zwischen dem Reichstagufer und der Friedrichstraße“ hervorgerufen, ist der Belang der Erschließung des Bahnhofs von Norden her bereits hinreichend außerhalb planungsrechtlicher Regelungen berücksichtigt worden. Dies gilt auch für die Benutzung der Fläche durch die Feuerwehr oder sonstige Rettungsfahrzeuge. Weitere Regelungen durch den Bebauungsplan sind nicht erforderlich.

Stellungnahme:

Kapitel II.5.4.6 (Geh- und Fahrrechte) sowie an weiteren Stellen der Begründung: Die vertraglich vereinbarten bzw. in einer Grunddienstbarkeit gesicherten Gehrechte seien der Vollständigkeit halber und um Missinterpretationen zu vermeiden zusätzlich in den Bebauungsplan aufzunehmen. Ggf. seien auch Geh- und Fahrrechte für die BVG (Anlieferung, Wartungsfahrzeuge, Feuerwehrezufahrt etc.) aufzunehmen.

Abwägung:

Der Bebauungsplan bereitet die Belastung von Flächen mit Geh- oder Fahrrechte planungsrechtlich nur vor, der Vollzug erfolgt beispielsweise durch Eintragung von Dienstbarkeiten oder Baulasten. Insofern ist es überflüssig, auf der Ebene des Planungsrechtes bereits dinglich gesicherte Rechte nachträglich vorbereiten zu wollen.

Demnach hat die Deutsche Bahn AG als Eigentümerin des südlich angrenzenden Grundstückes das Recht, die Flurstücke 235, 237 und 434 und 435 „wie eine öffentliche Straße“ nutzen zu können.

Da die Nutzung der Flächen Gegenstand der Abwägung sind, wurden die Grunddienstbarkeiten in der Begründung dargelegt.

Seitens der BVG sind keine Geh- oder Fahrrechte gefordert worden.

Stellungnahme:

Kapitel II.5.8 (Erschütterungsschutz): Auch von der Fern-/ Regionalbahn und der Straßenbahn gingen Erschütterungen aus. Diese sei ebenfalls zu behandeln.

Abwägung:

Die textliche Festsetzung zielt in erster Linie auf die schwingungstechnische Abkoppelung der baulichen Anlagen von den unterirdischen Bahnanlagen, von denen andere Wirkungen ausgehen, als von den Oberirdischen. Da die Straßenbahn im öffentlichen Straßenland liegt und das Baugrundstück keine Berührungspunkte mit dem oberirdischen Fern- und Regionalbahnhof Friedrichstraße hat, wurde die Regelungen der textlichen Festsetzung Nr. 6 auf die unterirdischen Bahnanlagen, die das Baugrundstück unterschneiden, begrenzt. Dies spiegelt sich auch in der Begründung wider, die jedoch nunmehr auch an dieser Stelle um einen Hinweis auf die oberirdischen Bahnanlagen ergänzt wird.

Stellungnahme:

Zu Kapitel IV.6.2 (Abschnitt „Zu den städtebaulichen Zielen“) wird der Hinweis gegeben, dass der Georgenplatz nur zum Teil als Grünfläche verbleibt.

Abwägung:

Die Begründung wird entsprechend dem Hinweis berichtigt.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abt. X OA 32

Stellungnahme:

Die Ermittlungen haben keine konkreten Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln auf dem o. g. Gelände ergeben. Eine Kampfmittelsuchmaßnahme gemäß § 2, Abs. 4 des Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetzes (ASOG Berlin) vom 11.05.99 (GVBl. S. 164) in Verbindung mit Nr. 1, Abs. 2 der Anlage zum Allgemeinen Sicherheits- und Ordnungsgesetz (ZustKatOrd) werde deshalb nicht veranlasst.

Da das Vorhandensein von Kampfmitteln im Erdreich nie völlig und verbindlich ausgeschlossen werden könne, wird darauf hingewiesen, dass es dem Grundstückseigentümer und Zustandshaftern bzw. der bauldurchführenden Firma freigestellt bleibt, vor Beginn von Erd- bzw. Tiefbauarbeiten auf eigene Kosten eine für das Bauvorhaben fachgerechte Munitionssuchmaßnahme durch eine vom Landesamt für Arbeitsschutz, Gesundheitsschutz und technische Sicherheit Berlin (LAGetSi) zugelassene Firma der Kampfmittelbergung durchführen zu lassen.

Abwägung:

Die bisher durchgeführten Bodenbeprobungen und – Untersuchungen haben keine Hinweise auf das Vorhandensein von Kampfmitteln ergeben. Auf die Festsetzungen des Bebauungsplanes hat die Stellungnahme keine Auswirkung. Die Hinweise werden an den Bauherren weitergeleitet und in der Begründung eine Ergänzung aufgenommen.

Senatsverwaltung für Finanzen, Abt. I D

Stellungnahme:

Ergänzend zur vorhergehenden Stellungnahme vom 23.03.2006 wird mitgeteilt, dass für die Darstellung des Fußgängertunnels als planfestgestellte Bahnanlage aus hiesiger Sicht ein substantiierter Nachweis fehle.

Abwägung:

Das Eisenbahnbundesamt und die BVG hatten im Rahmen der informellen Behördenbeteiligung dargelegt, dass es sich beim Fußgängerverbindungstunnel um eine planfestgestellte Anlage handelt. Diese Einschätzung stützt sich unter anderem auf die Ergebnisse einer Recherche im Landesarchiv. Die Darstellung des Fußgängertunnels als planfestgestellte Bahnanlage im Bebauungsplan wird daher beibehalten.

DB Services Immobilien

Stellungnahme:

Zu Ziff. 2.2. der Begründung - Plangebiet und Bestand

Die DB Services Immobilien GmbH weist darauf hin, dass die vorhandene Verbindungsstraße nördlich des Bahnhofs auch künftig nach Abschluss und während der Bauarbeiten als öffentliche Straße für Bahnzwecke (Lieferverkehr, Kundenverkehr, Rettungs- und Fluchtweg) zur Verfügung zu stehen habe – die Einziehung des Straßenlandes dürfe nicht vorgenommen werden – zumindest müsse die Fläche ohne Einschränkungen und Unterbrechungen wie eine öffentliche Straße durch die DB AG zu nutzen sein.

Abwägung:

Das Verfahren zur Einziehung des Straßenlandes ist vom Bezirksamt Mitte durch Bekanntmachung vom 10.02.2005 eingeleitet worden. Die DB AG hat im Rahmen des Einziehungsverfahrens keine Bedenken geltend gemacht.

Das Recht der DB AG, die in Rede stehende Fläche wie eine öffentliche Straße zu nutzen, ist davon aber nicht berührt, da dieses Recht bereits grundbuchlich gesichert ist. Dem diesbezüglichen Belang der DB AG ist somit bereits Rechnung getragen worden.

Regelungen, die sich auf die Bauphase beziehen, können im Planungsrecht nicht verankert werden. Die Flächen der Erschließungsfahrbahn sind im Bebauungsplan als nicht überbaubare Grundstücksflächen festgesetzt, so dass kein Konflikt mit ihrer Erschließungsfunktion durch den Bebauungsplan hervorgerufen wird. Die Festsetzung von Bereichen ohne Ein- und Ausfahrt wird jedoch in nördlicher Richtung geringfügig bis an die Flurstücke 236 und 433 zurückgenommen, um mit der bestehenden Grunddienstbarkeit Kongruenz herzustellen. Durch eine beschränkte Beteiligung nach § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB wird die DB AG als Betroffene hierbei in die Änderung des Bebauungsplanes einbezogen.

Zu Ziff. 2.3. der Begründung – Eigentumsverhältnisse:

Der sich aus dem Vermögenszuordnungsbescheid der OFD ergebende Zeitpunkt des Eigentumsübergangs einer Teilfläche des Vorgängerflurstücks 241 sei falsch angegeben und zu korrigieren, im Übrigen sei zu verdeutlichen, dass sich die unterirdisch verlaufende S-Bahn-Tunnelanlage der Nord-Süd-Bahn vollständig im Eigentum der des Unternehmensträgers befindet.

Abwägung:

Der Begründungstext Seite 4, letzter Satz wird wie folgt geändert:

„Das Flurstück 428 (Treppenzugang zum unterirdischen S-Bahnhof am Reichstagufer) sowie eine angrenzende, zwischenzeitlich vermessende Teilfläche sind gemäß Vermögenszuordnungsbescheid zum 03.10.1990 in das Eigentum der des Unternehmensträgers übergegangen. Der grundbuchliche Vollzug hat noch nicht stattgefunden.

Die unterirdisch verlaufende S-Bahn-Tunnelanlage befindet sich unabhängig von den Eigentumsverhältnissen bei den jeweiligen Flurstücken insgesamt im Eigentum des Unternehmensträgers.“

Stellungnahme:

Die Unternehmensträger habe von der weiteren Geltendmachung eigentumsrechtlicher Ansprüche an dem Fußgängerverbindungstunnel seinerzeit Abstand genommen. Dies ändere jedoch nichts daran, dass der Fußgängerverbindungstunnel eine öffentlich-rechtlich gewidmete Bahnanlage i. S. von § 18 AEG sei.

Abwägung:

Es wird in der Begründung ein Satz mit folgendem Wortlaut ergänzt. „Die Eigentumsrechte am bestehenden Fußgängerverbindungstunnel sind nicht relevant. Da der Tunnel aber dem Fachplanungsrecht unterliegt, ergeben sich aus der eigentumsrechtlichen Situation für den Bebauungsplan keine Konsequenzen.“

Stellungnahme:

Zu Ziff. 2.4. - Planungsrechtliche Ausgangssituation – Grunddienstbarkeiten

Der Unternehmensträger sei, grundbuchlich gesichert durch beschränkt persönliche Dienstbarkeiten, berechtigt, die eisenbahnrechtlich gewidmete Tunnelanlage einschließlich Nebenanlagen und Zubehör dauernd zu haben und zu betreiben sowie die betreffenden Flurstücke zum Zwecke des Neubaus, des Betriebs und der Instandhaltung und der Erneuerung der Tunnelanlage jederzeit zu betreten und zu benutzen. Die daraus resultierende Beschränkung der Rechte der Eigentümer der betroffenen Flurstücke im Hinblick auf bauliche und sonstige Nutzungen sei zu beachten.

Abwägung:

In der Begründung zum Bebauungsplan ist auf die bestehenden Grunddienstbarkeiten hingewiesen worden. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes stehen der Inanspruchnahme der in der Grunddienstbarkeit gesicherten Rechte nicht entgegen. Planungsrechtlich ergibt sich kein Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Die nach Ziff. 5.2.4. der Begründung zugesicherte vollständige Unterbaubarkeit des Baugrundstücks, die in der textlichen Feststellung Nr. 2 ihren Ausdruck gefunden hat, finde ihre Grenze in dem Bereich der betroffenen Flurstücke, in denen sich die Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn einschließlich der erforderlichen Abstandsflächen befindet. In diesem Bereich sei eine bauliche Nutzung gemäß Ziff. 5.2.4. aufgrund der aus dem Vorhandensein der Tunnelanlage resultierenden Eigentumsbeschränkungen unzulässig. Die Belange der Deutsche Bahn AG als Betreiber der Nord-Süd-S-Bahn ließen die im Bebauungsplan vorgesehene vollständige oder teilweise Unterbaubarkeit generell nicht zu.

Abwägung:

Gemäß textlicher Festsetzung Nr. 2 findet die generell zulässige Unterbaubarkeit des Kerngebietes dort ihre Grenzen, wo die Belange der Betreiber der Verkehrsanlagen, der zuständigen Unternehmensträger und des Denkmalschutzes berührt werden. Die Belange der DB AG werden insofern in vollem Umfang im Bebauungsplan bereits berücksichtigt. In der Begründung wird ein weiterer klarstellender Satz ergänzt. Zudem wird durch die Nebenzeichnung 1 klargestellt, welche planfestgestellten Flächen und Anlagen nachrichtlich übernommen werden.

Es konnte im Nachgang zum Beteiligungsschritt zudem mit der DB AG geklärt werden, dass sich die Stellungnahme nicht generell gegen eine Unterbaubarkeit des Grundstückes richtet.

Stellungnahme:

Hinsichtlich der noch zu sichernden Rechte der DB AG an dem Flurstück 429 sei es unerheblich, welche Vereinbarungen das Land Berlin mit dem Eigentümer des Flurstücks 431 getroffen habe. Ausschlaggebend sei allein der Vermögenszuordnungsbescheid vom 11.09.2001.

Abwägung:

Die entsprechende Formulierung in der Begründung wird wie folgt geändert. (Seite 8, letzter Punkt)

„Bezogen auf das neu gebildete Flurstück 429 besteht gemäß Vermögenszuordnungsbescheid vom 11.09.2001 die Verpflichtung, die aus dem Eigentumsübergang erwachsenden Rechte und Pflichten durch eine beschränkt persönliche Dienstbarkeit dinglich zu sichern.“

Stellungnahme:

Zu Ziff. 5.2.1 der Begründung - Baukörperausweisung

Die durch die Nebenzeichnung 2 oberhalb des 1. Vollgeschosses zulässige Überkragung des im Eigentum der DB AG befindlichen Grundstücks im Bereich der Treppenanlage des S-Bahnhofs Friedrichstraße durch das zu errichtende Gebäude bedürfe einer Regelung mit der DB AG.

Abwägung:

Die Baukörperfestsetzung orientiert sich im ersten Vollgeschoss strikt an der Grenze des Flurstückes 429.

Eine telefonische Klärung hat ergeben, dass das Bahngrundstück in der Tat nicht berührt wird und die Äußerung auf einem Missverständnis beruht. Es bedarf keiner Änderung des Bebauungsplans oder sonstiger Regelungen.

Stellungnahme:

Zu Ziff. 5.2.4. der Begründung - Unterbaubarkeit des Grundstücks

Für den Fall der vorübergehenden Beseitigung und der Neuerrichtung des planfestgestellten Fußgänger Verbindungstunnels seien das Bestehen bleiben der öffentlichen Widmung der Anlage und die Eintragung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit zugunsten der DB AG zu gewährleisten.

Abwägung:

Wie in der Begründung zum Bebauungsplan bereits dargelegt, greift die Bauleitplanung nicht in das Fachplanungsrecht ein. Dies drückt sich in der nachrichtlichen Übernahme aus, die in der vorliegenden Form vom Eisenbahnbundesamt bestätigt wurden. Bei Änderungen am Bestand der Anlagen, sind alle vorgebrachten Belange im Rahmen der fachplanerischen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. In der Begründung wurde bereits darauf hingewiesen. Für den Bebauungsplan ergibt sich kein weiterer Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Zu Ziff. 6. der Begründung – Hinweise

Durch den Bebauungsplan I-50 sei sicherzustellen, dass durch die Baumaßnahmen insbesondere keine Gefährdung der Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn eintritt und der Eisenbahnbetrieb, einschließlich des zugehörigen Fußgängerverkehrs von und zur Bahn, grundsätzlich nicht beeinträchtigt wird.

Abwägung:

Das Regelungserfordernis zielt auf das Baugenehmigungsverfahren. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu Zu Ziff. 5.2.4 der Begründung verwiesen.

DB Netz AG

Stellungnahme:

Eine Übernahme von Baulasten auf Eisenbahngelände sei grundsätzlich auszuschließen. Ebenso ist die Zuwegung gemäß § 5 BauOBln ohne Inanspruchnahme von Eisenbahnflächen zu sichern. Weiterhin sei der § 17 der BauOBln zu beachten. Die vorgesehene Bebauung dürfte die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht beeinflussen.

Abwägung:

Im vorliegenden Fall ist es weder beabsichtigt noch erforderlich, Baulasten auf Eisenbahngelände zu übernehmen. Im Übrigen gibt es weder planungsrechtlich noch bauordnungsrechtlich Abstandsflächenregelungen in Bezug auf unterirdische Bauwerke. Die Zufahrt zum Grundstück verläuft zwar über die bahneigenen Flurstücke 235 und 237. Es handelt sich dabei jedoch nicht um Eisenbahnflächen, die dem Fachplanungsrecht unterliegen. Die nach § 17 Abs. 1 BauOBln zu gewährleistende Verkehrssicherheit auf nicht überbauten Baugrundstücksflächen sowie die Sicherheit und Leichtigkeit des öffentlichen Verkehrs werden durch die Planung nicht berührt.

Stellungnahme:

Es sei zu berücksichtigen, dass für eventuell notwendigen Schienenersatzverkehr, für Taxi- und Telebusvorfahrten entsprechende Freihalteflächen erhalten bleiben.

Abwägung:

Die DB AG hat das Recht zur Nutzung des ehemaligen Flurstückes 243 (jetzt 434 und 435) wie eine öffentliche Straße. Alle darüber hinausgehenden Ansprüche an die Fläche sind privatrechtlich zu regeln.

Stellungnahme:

Es wird darauf hingewiesen, dass gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) durch die Deutsche Bahn AG keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen erforderlich werden. Auswirkungen, die durch Erschütterungen und Verkehrslärm eintreten können, seien ggf. bei der Planung zu berücksichtigen.

Abwägung:

Da die Bahnanlagen nicht geändert werden, kommt der Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht zum Tragen. Beim Neubau sind die Vorbelastungen durch passive Schallschutzmaßnahmen, die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens festzulegen sind, zu berücksichtigen.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 6 ist dem Immissionsschutz im Hinblick auf Erschütterungen im Bebauungsplan hinreichend Rechnung getragen worden.

Stellungnahme:

Entlang der Spree (im Verlauf des Reichstagufers) seien Ausgleichflächen für die Anpflanzung von Bäumen vorgesehen. Die rechtliche Sicherung dieser Flächen widerspreche dem Eisenbahntunnelanlagerecht. Das Tunnelbauwerk weist im betreffenden Bereich sehr geringe Überschüttungen auf (1,10 bis 1,50 m). Infolge Durchwurzelung der bituminösen Abdichtung seien Schäden der Abdichtung und in der Folge Durchfeuchtungen des Tunnelbauwerkes zu erwarten. Die Sicherung der Bäume widerspreche der Nutzung des Tunnelbauwerkes. Beiderseits der Tunnelanlage solle ein Streifen von 5 m frei von Baumpflanzungen gehalten werden.

Abwägung:

Das Pflanzen von Bäumen ist ausschließlich für die Westseite des Reichstagufers in Betracht gezogen worden, da nur der Kreuzungsbereich zur Friedrichstraße nahezu vollständig vom Tunnel unterschritten wird. Ob das gewünschte Ziel (Uferpromenade) umgesetzt werden kann, hängt von einer Reihe von Untersuchungen und Abstimmungen ab, die sich auch auf das Tunnelbauwerk der S-Bahn beziehen werden. Für den Bebauungsplan hat dies keine Änderung zur Folge, da die Ersatzmaßnahmen Gegenstand eines gesonderten städtebaulichen Vertrages sind.

DB Netz AG und DB Services Immobilien

Stellungnahme:

Zu Ziff. 5.4.5. der Begründung - Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt und Ziff. 5.4.6. - Geh- und Fahrrecht

Es sei zu beachten, dass sich unterhalb der bahneigenen Flurstücke 235 und 237 die Tunnelanlage der Nord-Süd-S-Bahn befindet. Da der Bebauungsplan vorsieht, die Erschließung des Baugrundstücks über die auf der Fläche W 1 gelegenen bahneigenen Flurstücke 235 und 237 vorzunehmen, seien etwaige Überschreitungen zulässiger Belastungen auf das in geringfügiger Tiefe unterhalb der Straßenoberfläche liegende Tunnelbauwerk der Nord-Süd-S-Bahn durch den Baustellenverkehr zu klären, bevor die nach dem Bebauungsplan vorgesehenen Geh- und Fahrrechte zu Gunsten des angrenzenden Baugrundstücks begründet werden könnten.

Abwägung:

Die von der DB AG benannten Aspekte sind im Zuge der dinglichen Sicherung des Fahrrechtes zu berücksichtigen. Im Planungsrecht kann die Belastung einer Fläche mit einem ein Fahrrecht nur vorbereitet werden.

Die Begrenzung der Belastung während der Bauzeit ist in der Baugenehmigung zu regeln. Der Hinweis wird deshalb an die zuständige Bauaufsichtsbehörde weitergeleitet.

Stellungnahme:

6 Bäume im Bereich des Tunnelbauwerkes sollen rechtlich gesichert werden. Die rechtliche Sicherung dieser Bäume widerspreche dem Eisenbahntunnelanlagerecht. Das Tunnelbauwerk weise im betreffenden Bereich sehr geringe Überschüttungen auf (1,10 bis 1,50 m). Infolge Durchwurzelung der bituminösen Abdichtung seien Schäden der Abdichtung und in Folge Durchfeuchtungen des Tunnelbauwerkes zu erwarten. Die Sicherung der Bäume widerspreche der Nutzung des Tunnelbauwerkes.

Abwägung:

Dem geltend gemachten Belang wird Rechnung getragen durch die Streichung der textlichen Festsetzung Nr. 8 sowie der beabsichtigten zeichnerischen Festsetzung „Fläche mit Bindung für Bepflanzungen und für die Erhaltung von Bäumen.“ Die nachhaltige Sicherung des Baumbestandes wäre zwar wünschenswert, ist aber mit Rücksicht auf die Rechte der DB AG nicht möglich. Das Entfallen der textlichen Festsetzung Nr. 8 und der entsprechenden zeichnerischen Festsetzung hat keinen Einfluss auf die naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsbewertung, da bezüglich des Erhalts zudem die Baumschutzverordnung zu beachten ist.

Die Stellungnahme führt zwar zu einer Änderung des Bebauungsplans, jedoch zu keiner Änderung des status quo. Da die Grundzüge der Planung nicht berührt werden, konnte die Einholung der Stellungnahme auf die von der Änderung berührten Behörden und Stellen, für die dieser Sachverhalt von Belang sein könnte, beschränkt werden.

Eisenbahnbundesamt

Stellungnahme:

Die im Schreiben vom 17.03.2006 und 29.03.2006 gegebenen fachplanungsrechtlichen Hinweise des Eisenbahn-Bundesamtes wurden in der Begründung des Bebauungsplanes I-50 „Spreedreieck“ in Berlin-Mitte berücksichtigt. Das Eisenbahn-Bundesamt stimmt dem Bebauungsplan I-50 „Spreedreieck“ in Berlin-Mitte in der übersandten Form daher zu.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Richtigkeit der Planung.

BA Mitte

Amt für Umwelt und Natur, Bereich Natur

Stellungnahme:

Die Festsetzung zum Erhalt der Bäume und zur Nachpflanzung sei grundsätzlich positiv zu sehen, jedoch sei zu bedenken, dass die Bäume auf dem S-Bahntunnel stünden. Die Zu-

stimmung der Eigentümer solcher Bauwerke zu Baumpflanzungen sei erfahrungsgemäß oft nicht zu erreichen oder mit Forderungen verbunden, die dazu führen, dass von den Baumpflanzungen abgesehen werden muss. Daher sei eine verbindliche Erklärung des Eigentümers des S-Bahntunnels erforderlich, in der bestätigt wird, dass dem Erhalt der Bäume nichts entgegensteht und dass einer Nachpflanzung zugestimmt wird.

Andernfalls sei davon auszugehen, dass dieses Ziel des B-Plans (dauerhafter Erhalt der Baumreihe) nicht zu erreichen sei. Für diesen Fall solle geprüft werden, ob auf die Festsetzung verzichtet werden kann.

Abwägung:

In Abwägung mit den von der DB AG geltend gemachten Belangen und wie auch hier in der Stellungnahme – nach Überprüfung aller Belange - angeregt, wurde auf die Verpflichtung zur Erhaltung der Bäume und zu Nachpflanzungen verzichtet. Die textliche Festsetzung Nr. 8 und die entsprechende zeichnerische Festsetzung entfallen.

Stellungnahme:

Der Bereich Natur stimmt zu, den Eingriff in den Baumbestand nach den Vorschriften der Berliner Baumschutzverordnung auszugleichen und diesen Ausgleich zum Teil durch Pflanzung von Bäumen am Reichstagufer (Uferpromenade) zu realisieren. Zur Regelung der Durchführung der Ersatzpflanzungen sei ein städtebaulicher Vertrag erforderlich, der auch Regelungen zur Pflege der Ersatzpflanzungen etc. treffen müsse. Es wird empfohlen, vorab für die Realisierbarkeit der vorgesehenen Baumpflanzungen am Reichstagufer eine verbindliche Bestätigung der Leitungsverwaltungen und des Straßen- und Grünflächenamtes Mitte einzuholen.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Planung. Der städtebauliche Vertrag ist Gegenstand der Abwägung. Die Hinweise werden an die Vertragsparteien weitergeleitet.

Der Frauenbeirat Stadtplanung im Bezirk Mitte merkt an, dass in dieser Planung eine Überregelung stattgefunden habe. Die Planung lasse keinerlei Abweichungen, bspw. in der Bauform, zu. Bei Nichtzustandekommen des Bauvorhabens werde die Planung so unbrauchbar.

Abwägung:

Es ist zutreffend, dass es sich bei diesem Bebauungsplan nicht um eine Angebotsplanung handelt, sondern dass hier eine konkrete Projektplanung zugrunde liegt. Die erweiterte Baukörperfestsetzung lässt aber gegenüber dem Projekt einen gewissen Spielraum zu. Sie ist u.a. erforderlich, um Abstandsflächenunterschreitungen abschließend zu regeln. Das Projekt befindet sich in der Ausführungsplanung, der Bauantrag soll schon im Juni eingereicht werden. Es ist nicht zu erwarten, dass das Vorhaben nicht zustande kommt.

Stellungnahme:

Die Planung widerspreche sowohl der bezirklichen BEP als auch dem Planwerk Innenstadt. Ein großzügig gehaltener Stadtplatz mit Bezug zur kulturellen Stätte Tränenpalast sowie mit Bezug auf die historische Bedeutung des Ortes (angrenzende Dorotheenstadt sowie ehemaliger Grenzübergang) wäre hier eher von Wichtigkeit als ein „markantes Gebäude“. Der nun vereinbarte Stadtplatz sei für den Ort unangemessen klein, so werde kaum ein Aufenthalt im öffentlichen Raum vor/nach einer Reise an/ab Friedrichstraße ermöglicht.

Abwägung:

Die BEP und das Planwerk Innenstadt sind gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als von der Gemeinde beschlossene sonstige städtebauliche Planung bei der Aufstellung des Bebauungsplanes zu berücksichtigen. Das ist hier erfolgt. Zudem war zu berücksichtigen, dass sich die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen geändert haben. Die jeweils zuständige Fachverwaltung hat dem Vorhaben zugestimmt, so dass ein Dissens nicht besteht. Der Stadtplatz, der vertraglich gesichert wurde, wird auch Aufenthaltsmöglichkeiten vorsehen. Eine konkrete Ausführungsplanung liegt allerdings noch nicht vor. Das Land Berlin wird Einfluss auf die Gestaltung des Stadtplatzes nehmen.

Stellungnahme:

Die Identifikation der Anwohnenden mit ihrem Wohnort als auch die Orientierung von BerlinerInnen und TouristInnen werde gefährdet, da das geplante Hochhaus sich weder in seiner Form noch in seiner Höhe der Umgebung anpasse und das angrenzende Erhaltungsgebiet Dorotheenstadt mit seiner hervorgehobenen historischen Stellung stark irritiere. Das besondere Augenmerk solle an dieser Stelle – wie bislang - auf den Bahnhof Friedrichstraße und den Tränenpalast gelenkt werden.

Es werde befürchtet, dass mit einem reinen Geschäftshaus der Entvölkerung der Innenstadt Vorschub geleistet werde. Dies zöge auch einen Verlust der sozialen Kontrolle nach sich. Im geplanten Hochhaus solle eine Nutzungsmischung mit Wohnraum angestrebt werden.

Abwägung:

Dem Entwurf liegt gerade die städtebauliche Grundsatzentscheidung zugrunde, auf diesem besonderen Grundstück, dass auch in seiner Geschichte nie mit einer Blockstruktur bebaut war, keine Anlehnung an die angrenzende Dorotheenstadt vorzunehmen, sondern einen Solitär zu bauen, der sich von der umgebenden Struktur abhebt. Dem Entwurf sind zahlreiche städtebauliche Wettbewerbe, Gutachten und Untersuchungen vorausgegangen. Der Solitär erleichtert möglicherweise eine Orientierung. Eine Identifikation von Anwohnern mit ihrem Wohnort an dieser Stelle kann es nicht geben, da es im unmittelbaren Umfeld keine Bewohner gibt (Spree, Bahnhof, Hotel, Admiralpalast).

Wohnungen sind in der Tat im Gebäude nicht vorgesehen, allerdings soll die Erdgeschosszone mit attraktiven, publikumswirksamen Nutzungen belebt werden. Hierfür trifft der Bebauungsplan Regelungen.

Es ist nicht nachvollziehbar, wie der Neubau eines Geschäftshauses der Entvölkerung der Innenstadt Vorschub leisten soll, da durch das Projekt bestehende Wohnungen nicht berührt werden.

Im Nachgang zur Behördenbeteiligung ging eine weitere Stellungnahme ein:

Stellungnahme:

Zur Vermeidung von Rückstaus und Unfällen solle die Zu- und Ausfahrt und die Ver- und Entsorgung vom Reichstagufer her erfolgen. Die Aufenthaltsqualität des Stadtplatzes sei durch Verschattung beeinträchtigt.

Abwägung:

Die Abwägung zur Erschließung erfolgte bereits in der Begründung, so dass die Anregung bereits berücksichtigt wurde. Die Nord-Südorientierung des Gebäudes ist eine günstige Voraussetzung für die Besonnung des Platzes. Das Gros der Freiflächen liegt südlich des Neubaus.

9.1 Fazit aus der Beteiligung der Behörden

Die Durchführung der Behördenbeteiligung auf der Grundlage des § 4 Abs. 2 BauGB führte zu folgenden Änderungen des Bebauungsplanes:

Festsetzungen:

- Wegfall der textlichen Festsetzung Nr. 8 und der Signatur für Flächen mit Bindung für Bepflanzung und für die Erhaltung,
- Reduzierung des Verbotes für Ein- und Ausfahrt im Süden bis zu den Flurstücken 236 und 433

Nachrichtliche Übernahmen

- Redaktionelle Anpassungen der Nr. 1 und 2,
- Hinweis auf den Bauschutzbereich Tempelhof statt Tegel, sowie redaktionelle Änderungen.

Begründung

- Ergänzende Erläuterung zur nördlichen Andienung des S- und Regionalbahnhofes Friedrichstraße (Grunddienstbarkeit),
- Ergänzende Erläuterung zur Unterbaubarkeit des Kerngebietes,
- Ergänzung, dass die Treppenanlage einschließlich des Zugangsbereiches erst oberhalb des ersten Vollgeschosses überbaut werden darf,
- Richtigstellung im Kapitel Eigentumsverhältnisse hinsichtlich des Vermögenszuordnungsbescheides für die DB AG und Aufnahme eines Satzes zu den Eigentumsverhältnissen am S-Bahntunnel,
- Neuformulierung eines Hinweises auf die Verpflichtung zur Sicherung einer beschränkt persönlichen Dienstbarkeit in Bezug auf das neu gebildete Flurstück 429,
- Ergänzende Überarbeitung des Themas Erschütterungsschutz im Umweltbericht,
- Einarbeitung des Wegfalls der textlichen Festsetzung Nr. 8 in die Begründung einschließlich Umweltbericht,
- Aufnahme eines Hinweises auf eine im städtebaulichen Vertrag hinsichtlich der Ersatzpflanzungen vorgesehen alternative, falls die Uferpromenade nicht realisiert werden kann,
- Ergänzung des Begründungstexts zu den Bereichen ohne Ein- und Ausfahrt und zur Lieferzone auf dem Baugrundstück ,
- Redaktionelle Korrekturen.

Der Wegfall der TF 8 berührt keinen abwägungsrelevanten Planungsinhalt, da das Ziel dieser Regelung auch durch die Baumschutzverordnung, die grundsätzlich zu berücksichtigen ist, erreicht werden kann. Der nunmehrige Verzicht der zukünftigen Sicherung der Bäume ergibt sich nicht durch das Planungsziel, sondern durch die Berücksichtigung der plangegebenen Situationsgebundenheit der Planfeststellung. Die geringfügige Reduzierung des Bereiches ohne Ein- und Ausfahrt berührt ebenfalls nicht die Grundzüge der Planung wie auch die Anpassungen und Korrekturen in der Begründung und der nachrichtlichen Übernahmen, so dass gemäß § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB die Einholung der Stellungnahme auf die von der Änderung betroffene Öffentlichkeit und berührten Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange, für die dieser Sachverhalt von Belang sein könnte, beschränkt werden konnte. Die Änderungen fanden ihren Niederschlag auf dem Deckblatt vom 12. Juni 2006. Stellungnahmen dagegen wurden nicht vorgebracht.

10. Beteiligung der Öffentlichkeit im Jahr 2006

10.1 Art und Weise der Beteiligung

Die vielfachen Änderungen seit der öffentlichen Auslegung im Jahr 2000 wären auf dem Bebauungsplan I-50 nicht mehr erkennbar gewesen, so dass nun die Erstellung eines neuen Originalplans erforderlich wurde.

Dieser Entwurf des Bebauungsplanes I-50 hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin vom 21. April 2006, Seite 1476 mit Begründung und den umweltbezogenen Stellungnahmen insbesondere zur Bewertung des Eingriffs in Natur und Landschaft und zur Bewertung der Luft- und Lärmauswirkungen gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 2. Mai 2006 bis einschließlich 2. Juni 2006 im Dienstgebäude Behrenstraße 42 öffentlich ausgelegt.

Darüber hinaus wurde die Auslegung am 21. April 2006 in den Berliner Tageszeitungen „Der Tagesspiegel“ und „Berliner Zeitung“ angekündigt.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 28. April 2006 über die zeitgleich zur Behördenbeteiligung stattfindende öffentliche Auslegung informiert worden.

Während der Auslegungsfrist gingen drei schriftliche Stellungnahmen ein.

10.2 Ergebnis der Beteiligung

An planungsrelevanten Stellungnahmen wurde Folgendes vorgebracht:

Naturschutz- und Umwelt

Stellungnahme:

Da nur für 2% der nicht überbaubaren Grundstücksfläche eine Bindung für Bepflanzung bestehe und nur 6 der insgesamt 40 Bäume erhalten bleiben sowie das zu errichtende Gebäude so platziert sei, dass es keinerlei Rücksicht auf den Baumbestand nehme, werde vorgeschlagen, den Stadtplatz – der ohne Bäume unattraktiv sei - selbst für Ersatzpflanzungen zu nutzen, um hier trotz des zehnstöckigen Gebäude eine gewisse Aufenthaltsqualität zu schaffen. Auch solle die Möglichkeit einer Fassadenbegrünung überprüft werden.

Abwägung:

Die Platzierung des Baukörpers auf dem Baugrundstück ist nicht möglich, ohne einen Teil der Bäume zu fällen. Der Erhalt der Silberlinde ist jedoch nicht wegen der Stellung des oberirdischen Baukörpers ausgeschlossen, sondern auf die ermöglichte Unterbaubarkeit des Grundstückes zurückzuführen. Es muss damit gerechnet werden, dass dieser Baum bei den Baumaßnahmen seine Standfestigkeit verliert, da er unmittelbar neben dem S-Bahntunnel

steht. Er wurde folglich als „Verlustbaum“ bilanziert, auch wenn er aufgrund der Ausprägung des oberirdischen Baukörpers nicht zwingend zu fällen ist.

Die Gestaltung des „Stadtplatzes“ ist noch nicht festgelegt. Möglicherweise werden auch Bäume im Entwurf vorgesehen. Dies soll aber planungsrechtlich nicht geregelt werden, weil die Entwurfplanung nicht im Vorfeld eingeschränkt werden soll und dem Kompensationserfordernis auf andere Weise entsprochen wird. Hierfür wurde ein städtebaulicher Vertrag zwischen dem Land Berlin und dem Investor geschlossen.

Das Gebäude ist allseitig mit gläsernen Fassaden geplant, so dass eine Fassadenbegrünung nicht möglich ist.

Stellungnahme:

Da bei der Kartierung der Fauna keine geschützten Arten gefunden worden seien und es nur vage Vermutungen anhand der vorhandenen Biotopstrukturen gegeben habe, müsse eine weitere Kartierung stattfinden zumal eine Kartierung Ende Februar aufgrund der Jahreszeit nicht die entscheidenden Ergebnisse bringen könne.

Abwägung:

Eine zusätzliche Kartierung wäre dann vorgenommen worden, wenn die Bestandsaufnahme im Februar Hinweise auf das potentielle Vorhandensein geschützter Arten ergeben hätte. Die vom Gutachter vorgenommene Potentialabschätzung wurde aufgrund der vorhandenen Vegetationsstruktur und des in Augenscheinnehmens der Gebäude vorgenommen und hatte zum Ergebnis, dass keine Anhaltspunkte für das Vorhandensein geschützter Arten im Planungsgebiet vorzufinden waren. Die Erhebung wurde in einem Zeitraum durchgeführt, als kein Schnee lag. Eine erneute Kartierung ist nicht erforderlich.

Stellungnahme:

Im Eingriffsgutachten seien nach dem Verfahren zur Ermittlung von Kostenäquivalenten die Neuversiegelung, der Vegetationsverlust und der Verlust an nicht nach BaumSchVO geschützten Bäume berechnet worden. Danach seien Schritte der Berechnung des Kompensationserfordernisses erfolgt, die nicht nachvollziehbar seien.

Abwägung:

Die Bilanzierung berechnet zunächst den Umfang der Kosten für Ausgleichsmaßnahmen, die aufgrund des Verlustes der Vegetation mit Ausnahme der Bäume, die nach BaumSchVO geschützt sind, entstehen würden. Da jedoch das bestehende Baurecht – im Gutachten auf Seite S. 5 beschrieben – kein Ausgleichserfordernis hervorruft und nach bestehendem Baurecht bereits vor Einleitung des Bebauungsplanverfahrens eine vollständige Versiegelung zulässig gewesen wäre, können diese Kosten gegenüber dem Bauherren nicht geltend gemacht werden, d.h. sie werden auf Null gesetzt.

Hingegen liegt eine Überschreitung des bestehenden Nutzungsrechtes insofern vor, „als die geplante Oberkantenhöhe deutlich über den ortsüblichen Gebäudehöhen liegt“. Die mit dem ermöglichten größeren Bauvolumen (Höhe der Gebäude) einhergehenden Auswirkungen auf Natur und Landschaft (Beeinträchtigung des Kleinklimas aufgrund der Veränderung der Parameter Temperatur, Luftfeuchtigkeit und bodennahes Windfeld/Winderhöhungen) wurden aufgrund vergleichbarer Vorhaben abschätzend bewertet und nicht detailliert quantifiziert. Diese Bewertung führte zu einem 50-%igem Zuschlag auf die ermittelten Kostenäquivalentwerte der nicht geschützten Bestandteile des Naturhaushaltes (in Summe: 41.567 €).

Mit der vorgesehenen und im Bebauungsplan rechtlich fixierten Dachbegrünung wird jedoch auf dem Baugrundstück ein Ausgleich geschaffen, der diesem Wert entspricht, so dass letztendlich dem Bauherren keine Kosten für Ausgleichsmaßnahmen entstehen, ausgenommen diejenigen, die auf die Fällung von geschützten Bäumen zurückzuführen sind.

Stellungnahme:

Der Umweltbericht entspräche nicht den Anforderungen der Anlage zu § 2 Abs. 4 und § 2a BauGB.

Nach Punkt 1b der Anlage sei eine Aufzählung der einschlägigen Fachgesetze, wie sie in der Entwurfsbegründung enthalten ist, nicht ausreichend. Es bedürfe einer Darstellung darüber, wie die Ziele und Umweltbelange der Fachgesetze und Fachpläne bei der Aufstellung berücksichtigt wurden.

Die unter Punkt 3.2.1 der Begründung in der Bestandsaufnahme zur Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen gemachten Ausführungen, dass im Plangebiet und unmittelbar angrenzend auf der Ostseite der Friedrichstraße keine Wohnnutzung und auch keine kontinuierlich genutzten Arbeitsstätten vorhanden seien, seien unzutreffend, da das gegenüberliegende Hotel hinsichtlich der Schutzgüter der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse wie andere Wohnnutzungen zu behandeln sei. Es bestehe folglich auch ein Bedarf an wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen. Die Feststellung im Umweltbereich bezogen auf das Schutzgut Mensch, sei die Planung gemessen am Status Quo summarisch als neutral zu klassifizieren, lasse erhebliche Abwägungsdefizite hinsichtlich sehr hochwertiger Schutzgüter erkennen.

Es werde ausgeführt, dass das Vorhaben, das der Bebauungsplan ermöglichen soll, nur in geringem Umfang motorisierten Individualverkehr auslöse. Diese Prognose sei angesichts des Folgeverkehrs der bereits realisierten Büronutzungen südlich des Bahnhofs Friedrichstraße nicht gerechtfertigt, da trotz der sehr guten Anbindungen an den ÖPNV mehr als ein Drittel der Büronutzer ihre Arbeitsstätte mit dem PKW erreichten, so dass neben der Vollausslastung der vorhandenen Tiefgaragenstellplätze die Straßen im gesamten Umfeld des Bahnhofs bereits erheblich durch den MIV belastete würden. Durch die Neubelastungen sei eine

weitere erhebliche Verschärfung der Situation zu erwarten, die planerisch bisher nicht bewältigt wurde. Der sicher zu erwartenden Verschärfung der bereits heute sehr problematischen Verkehrssituation könne nur entgegengewirkt werden, wenn der Umfang der zulässigen baulichen Nutzung auf dem Spreedreieck weit unter der des vorgelegten Bebauungsplanentwurfs bliebe.

Abwägung:

Im Umweltbericht sind unter der Ziffer 3.1.2 die einschlägigen Fachgesetze ausführlich dargestellt, einschließlich der Berücksichtigung der fachgesetzlichen Ziele und Belange im Bebauungsplan.

Da es sich bei einer Hotelnutzung nicht um eine Wohnnutzung handelt, ist die Aussage in der Begründung zutreffend, im Plangebiet und unmittelbar angrenzend auf der Ostseite der Friedrichstraße sei keine Wohnnutzung vorhanden. Die Aussage, im Plangebiet existierten keine kontinuierlich genutzten Arbeitsstätten, ist ebenfalls zutreffend.

Für Hotelgäste sind keine öffentlichen wohnungs- und siedlungsnahen Grünflächen vorzuhalten, ein diesbezüglich normierter Schutzzweck besteht nicht. Eine schützenswerte Wohnnutzung ist weder vorhanden noch geplant.

Beschäftigte im näheren Umfeld finden gegenwärtig keine für Erholungszwecke geeigneten Flächen im Plangebiet vor. Zur Verfügung steht derzeit vor allem der öffentliche Raum im engeren und weiteren Bereich der Spreeufer. Durch den Vollzug der Planung wird sich diese Situation verbessern, da zwischen dem Bauvorhaben und dem Bahnhof Friedrichstraße ein attraktiver, öffentlich nutzbarer Stadtplatz entstehen wird.

Die räumlichen und verkehrlichen Verhältnisse auf der Südseite des Bahnhofs Friedrichstraße sind nicht vergleichbar mit der künftigen Situation auf der Nordseite des Bahnhofs. Die fachgutachterlich ermittelte Geringfügigkeit der Zunahme des motorisierten Individualverkehrs aufgrund der geplanten Bebauung ist plausibel und auch von der zuständigen Fachverwaltung nicht in Zweifel gezogen worden. Das Vorhaben wird über eine unterirdische Stellplatzanlage verfügen, die mit rund 220 Plätzen ausreichend dimensioniert ist, so dass eine durch das Vorhaben ausgelöste Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse ausgeschlossen werden kann.

Verfahren

Stellungnahme:

Das Aufstellungsverfahren des Bebauungsplanes sei fehlerhaft, da die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung unzutreffend als förmliche Beteiligung bezeichnet und durchgeführt worden sei. Dies habe zur Folge, dass eine ordnungsgemäße förmliche Bürgerbeteiligung nachgeholt werden müsse.

Die Ausnahmetatbestände des § 3 Abs. 1 S. 2 BauGB, nämlich das eine Unterrichtung und Erörterung bereits auf einer anderen Grundlage erfolgt sei und die ein Absehen von der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung zulassen, lägen nicht vor.

Nach erfolgter Planänderung sei die Öffentlichkeit hinsichtlich der völlig neuen planerischen Konzeption jetzt erstmalig und frühzeitig im Sinne des § 3 Abs. 1 BauGB über die neuen allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung informiert worden und zu Äußerungen berechtigt.

Die aktuelle Auslegung müsse demzufolge als frühzeitige Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB bewertet werden. Dem gemäß stehe weiterhin eine ordnungsgemäße förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung gem. § 3 Abs. 2 BauGB aus. Werde die ordnungsgemäße förmliche Öffentlichkeitsbeteiligung nicht nachgeholt, stelle dies einen gem. § 214 Abs. 1 Nr. 2 BauGB beachtlichen Verfahrensfehler dar.

Abwägung

Eine frühzeitige Unterrichtung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung fand im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 1999 statt. Dabei wurden verschiedene Alternativvorschläge, die für die Neugestaltung des Gebietes in Betracht kommen (Grünfläche, Stadtplatz, Hochhaus, Blockrandbebauung), diskutiert.

Der Bebauungsplanentwurf I-50 hat bereits im Zeitraum vom 2. Oktober bis einschließlich 3. November 2000 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegen. Gegenüber diesem Planungsstand haben sich die Planungsziele und damit auch die Grundzüge der Planung verändert, so dass erneut eine öffentliche Auslegung durchzuführen war. Da sich durch die Planänderungen auch zeitliche Belange ergaben, die zu berücksichtigen waren, wurde von den Überleitungsvorschriften Gebrauch gemacht. Nach § 244 Abs. 1 BauGB sind diejenigen Bauleitpläne nach den geänderten Vorschriften zu Ende zu führen, die – wie hier in diesem Fall – nicht bis zum 20. Juli 2006 abgeschlossen sind. Das bedeutet, dass nachträglich ein Umweltbericht zu erstellen ist und die Verfahrensschritte der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2 und § 4 Abs. 2 BauGB zu wiederholen sind. Das ist hier erfolgt. Das Verfahren ist ordnungsgemäß durchgeführt und die Beteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB ordnungsgemäß bekannt gemacht worden. Ein beachtlicher Verfahrensfehler gemäß § 214 Abs. 1 Nr. 2 BauGB liegt nicht vor.

§ 4a Abs. 3 BauGB bestimmt, dass ein Bauleitplan, der nach dem Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB geändert wird, erneut auszulegen ist. Eine Wiederholung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist (auch nach „altem Recht“) nicht vorgesehen. Dies gilt auch für den Fall, dass sich die Grundzüge der Planung ändern (Umkehrschluss aus § 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB; bestätigt wird dieser Schluss auch aus § 3 Abs. 1 Satz 3 BauGB).

Erhaltungsverordnung

Stellungnahme:

Der vorliegende Entwurf stehe im Widerspruch zu den Schutzziele der für den Planbereich festgesetzten Verordnung über die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart aufgrund der städtebaulichen Gestalt für das Gebiet „Dorotheenstadt, Friedrichstadt“ im Bezirk Mitte von Berlin vom 03.03.1997 (GVBl. S. 258).

Die weitgehend einheitliche Traufhöhe und die blockrandschließende geschlossene Bebauung stellten wesentliche Merkmale des Ortsbilds und erklärte Schutzziele der Erhaltungsverordnung dar; die wenigen Hochhäuser seien als Fremdkörper zu werten. Weiter seien als erhaltungswürdige Eigenarten des Erhaltungsgebiets die Ausbildung sog. Stein/Loch-Fassaden und die Realisierung eines zwanzigprozentigen Wohnanteils angesehen und zudem Werbeanlagen oberhalb von 22 m generell unzulässig. Eine Festsetzung des vorliegenden Bebauungsplanentwurfs hätte zur Folge, dass der Bauantrag zur Errichtung des vorgesehenen Büro- und Geschäftshauses nach dem Bebauungsplan zulässig wäre, aber als Einzelgebäude mit prägenden Auswirkungen, die der Charakteristik des Stadtbilds widerspricht, zu versagen wäre, da der Bebauungsplan die Erhaltungsverordnung nicht verdränge, sondern gleichwertig und vorliegend in wesentlichen Punkten widersprüchlich neben dieser stehe.

Eine Festsetzung des Bebauungsplanentwurfs I-50, der im eklatanten Gegensatz zu den Schutzziele der geltenden Erhaltungsverordnung stehe, würde einen Verstoß gegen das rechtsstaatliche Gebot der Widerspruchsfreiheit der Rechtsordnung gem. Art. 20 GG begründen. Ohne eine (Teil-) Aufhebung der Erhaltungsverordnung im Planbereich wäre der Bebauungsplan daher nichtig.

Abwägung:

Die Rechtsverordnung nach § 172 Abs. 1, Satz 1, Nr. 1, BauGB besteht für den Bereich Dorotheenstadt, Friedrichstadt und Teile von Friedrichswerder im Bezirk Mitte von Berlin und dient zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt. Sie ist vom Bezirksamt am 25. Februar 1997 beschlossen und am 10. April 1997 im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin Nr. 16 veröffentlicht worden. Hierin heißt es:

“Die Genehmigung zur Errichtung baulicher Anlagen darf nur versagt werden, wenn die städtebauliche Gestalt des Gebietes durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird.“

Die Gebietskulisse der Verordnung ist sehr groß, da sie nicht nur die Dorotheenstadt, sondern auch die Friedrichstadt und Teile von Friedrichswerder umfasst.

Das der Verordnung zugrunde liegende Gutachten trifft folglich keine Empfehlungen für einzelne Grundstücke oder für jeden der Blöcke im Geltungsbereich, sondern formuliert zumeist allgemeine Grundsätze, die zu beachten sind. Für das Spreedreieck selbst findet sich im

Gutachten keine spezifische Aussage. Ausgehend vom Betrachtungszeitraum 1997 finden sich im Gutachten folgende Aussagen zum Umfeld des Plangebietes :

„Die städtebauliche Eigenart des Geltungsbereiches ist durch eine Vielgestaltigkeit charakterisiert, die alle Phasen seiner gut dreihundertjährigen Entwicklung umfasst...

Im dorotheenstädtischen Hinterland der „Linden“ ging die Neubebauung nur sehr zögerlich voran, so dass auch heute noch das gesamte Gebiet rund um den Bahnhof Friedrichstraße durch große Brachflächen charakterisiert ist. Prestigebauten wie die Hotels Unter den Linden an der platzartig erweiterten Kreuzung Friedrichstraße / Unter den Linden, zwischen Clara-Zetkin- und Mittelstraße und besonders das Handelszentrum am Hochbahnhof sprengen die gesamte Baustruktur und bilden grobe Beeinträchtigungen des Stadtbildes weit über die Stadtmitte hinaus...“

Als Zielbestimmung der Erhaltungsverordnung im Geltungsbereich ist Folgendes formuliert (Auszug):

„Dass die Bedeutungsschicht seiner planerischen Idee – die Rasterstadt mit Idealplätzen an der Peripherie – trotz mehrfach erfolgter Überformung und verheerender Kriegsschäden noch erlebbar und prägend ist, erhöht ihren Wert beträchtlich, so dass die gesamte Stadtfigur mit ihren originalen Profilen und erhaltenen Bordkanten zu bewahren ist.

Der Umwandlungsprozess der Friedrich- und Dorotheenstadt nördlich und südlich der „Linden“ von einer reichen Wohnstadt zur Stadt der Dienstleistungen, des Gewerbes, der Verwaltung und Regierung vollzog sich während der Kaiserzeit.

Der hohe Zerstörungsgrad der Stadtmitte durch die Bomben des Krieges zeigt sich auch heute noch in vielen Brachflächen und Baulücken. Hier ist der herrschende Investitionsdruck besonders stark, zumal Neubaubegehren häufig auch die angrenzenden Altsubstanzen einbeziehen. Um die daraus resultierenden Gefahren für die städtebauliche Eigenart des Gebietes zu minimieren, muss darauf gedrungen werden, dass sich die Neubauten – möglichst unter Berücksichtigung der Vorkriegsparzellengröße – in Höhe, Proportionierung und Fassadenmaterial an die stadtraumprägenden historischen Gebäude anlehnen.“

Diese generellen Grundsätze sind jedoch im Einzelfall zu überprüfen.

Bei dem Plangebiet handelt es sich um einen atypischen Zuschnitt, der zudem durch das Vorhaben nicht verändert wird. Das Vorhaben greift somit nicht in die für die Erhaltungsverordnung so wichtige Stadtfigur mit ihren originalen Profilen und erhaltenen Bordkanten ein. Eine historische Bebauung, die als Vorprägung in den städtebaulichen Entwurf übernommen werden konnte, gibt es für das Plangebiet nicht. Es war nie mit einer Blockrandbebauung und einer kleinteiligen Zellenstruktur versehen. Insbesondere die unterirdischen Bahnanlagen stellen ganz erhebliche Einschränkungen einer ober- und unterirdischen Bebaubarkeit

des Grundstückes dar. Für die Bebauung war folglich eine Sonderlösung auch in Bezug auf die Gebäudehöhe zu finden.

Auf die Wahl verwendeter Materialien und die Fassadengestaltung kann aufgrund der Verordnung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens weiterhin Einfluss genommen werden. Sie ist ohnehin nicht Gegenstand der Festsetzungen dieses Bebauungsplanes

Die für die Beurteilung der Frage, ob „die städtebauliche Gestalt des Gebietes durch die beabsichtigte bauliche Anlage beeinträchtigt wird“ zuständigen Fachabteilungen des Bezirks Mitte (Stadtplanungsamt, Bauaufsicht) haben im Rahmen der formellen Beteiligungsverfahren keine solche Beeinträchtigungen gesehen, sondern das Vorhaben befürwortet. Die sich aus der Stellungnahme ergebende gegensätzliche Einschätzung berücksichtigt nicht die Atypik der städtebaulichen Situation, die Einschätzung des Petenten wird nicht geteilt.

In der Erhaltungsverordnung ist das Ziel, einen zwanzigprozentigen Wohnanteil realisieren zu müssen, nicht enthalten. Auch der Ausschluss von Werbeanlagen oberhalb von 22 m ist nicht Gegenstand. Im Rahmen der Erteilung der Baugenehmigung kann der Bezirk diesen Beschluss umsetzen. Der Bebauungsplan steht dem nicht entgegen.

Rechtlich ist es zudem so, dass der Inhalt des Bebauungsplanes von der Erhaltungsverordnung nicht zwingend vorgegeben wird. Es handelt sich um rechtlich unabhängige Steuerungsinstrumente. Rechtsfolge einer widersprüchlichen Planung kann allenfalls eine Planungspflicht gemäß § 1 Abs. 3 BauGB sein (vgl. Krautzberger, in: Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 9. Aufl. 2002, § 172, Rn 43). Unzulässig wäre eine Festsetzung im Bebauungsplan daher allenfalls dann, wenn die Realisierung des festgesetzten Vorhabens von vornherein ausgeschlossen wäre.

Denkmalschutz/Umgebungsschutz

Stellungnahme:

Das denkmalrechtliche Schutzinteresse erfasse beim „Tränenpalast“ insbesondere die geschichtliche, weniger die kunsthistorische Bedeutung, die durch den verbliebenen Durchgangsbereich des Eingangs veranschaulicht werde. Die ursprüngliche Funktion, die den Denkmalwert des Gebäudes ausmache, sei ohne den Eingangsbereich in der Gebäudesubstanz nicht mehr ables- und erlebbar. Der erhaltenen Substanz komme insbesondere vor dem Hintergrund, dass der ebenfalls ursprünglich funktionswesentliche Verbindungsbau zwischen dem Baudenkmal und dem Bahnhof Friedrichstraße bereits abgerissen wurde eine besondere Schutzwürdigkeit zu.

Die Kennzeichnung als Baudenkmal im Bebauungsplan gebe den Schutzzumfang unzutreffend wieder, da der Eindruck entstehe, nur diejenigen Teile des Baudenkmals, für die die

Baulinie festgesetzt werden soll, stünden unter Denkmalschutz. Es sei ein wesentlicher Ermittlungsfehler des Abwägungsvorgangs erkennbar.

Abwägung:

Die nachrichtliche Übernahme bezieht sich nur auf den „Tränenpalast“ selbst. Der nördliche und der südliche Anbau stehen nicht unter Denkmalschutz, so dass eine nachrichtliche Übernahme gemäß § 9 Abs. 6 BauGB nicht zulässig wäre. Dies ist das Ergebnis der Abstimmungen mit dem Landesdenkmalamt und dem bezirklichen Fachbereich Denkmalschutz. Das Ergebnis wurde in der Planungssitzung am 30. März 2006 vom Landesdenkmalamt ausdrücklich bestätigt. Dieser Sachverhalt spiegelt sich auch in der Denkmalkarte der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung wider. Ein ermittlungsfehlerhafter Abwägungsvorgang liegt nicht vor.

Stellungnahme:

Die durch den Bebauungsplan I-50 ermöglichte Bebauung sei im Hinblick auf den Umgebungsschutz der umliegenden Baudenkmale Bahnhof Friedrichstraße, Admiralspalast und Weidendammer Brücke unverträglich, da sie eine erdrückende Wirkung auf den Admiralspalast und auf die gestalterisch anspruchsvolle Glaskonstruktion des Bahnhofs habe. Die mit hohem gestalterischem Aufwand teilrekonstruierte Nordfassade des Bahnhofsgebäudes werde durch das Vorhaben verstellt und in seiner Wirkung erheblich beeinträchtigt. Die Sichtachse entlang des Spreeufers zum Weltkulturerbe Museumsinsel (Bode-Museum), die auf Lenné'sche Landschaftsplanungen zurückgeht, werde durch einen gläsernen, als Spiegelfläche erscheinenden Büroturm empfindlich beeinträchtigt.

Abwägung:

Die für die Belange des Denkmalschutzes zuständigen Fachbehörden im Land Berlin wurden intensiv in das Bebauungsplanverfahren einbezogen, um eine ausreichende Berücksichtigung der Belange des Denkmalschutzes zu gewährleisten. Bedenken gegen die vorgelegte Festsetzungsstruktur auch im Hinblick auf den Umgebungsschutz – wie vom Petenten befürchtet – wurden nicht gesehen oder vorgetragen. Dies betrifft sowohl die im Bebauungsplan festgesetzte Anzahl der Vollgeschosse als auch die Baukörperfestsetzung insgesamt. Die Fassadengestaltung ist ohnehin nicht Gegenstand der Festsetzungen dieses Bebauungsplanes. Eine Sichtachse entlang der Spree, die von dem Vorhaben verstellt würde, besteht nicht, da die Spree in einem Bogen verläuft und das Gebiet zwischen Vorhaben und Bode-Museum bereits bebaut ist. So ragt insbesondere auch der Neubau des „Meliá Hotels“ in Richtung Spree vor das Bauvorhaben Spreedreieck.

Ortsbild

Stellungnahme:

Die Darlegung in der Begründung, dass die in jüngerer Zeit im näheren Umfeld entstandenen Gebäude durch das im Kerngebiet des Entwurfs geplante Bauvorhaben nur um ein Geschoss überragt werden würden, sei bezüglich des Schutzgutes Ortsbild unzutreffend und irreführend, da diese zumindest durch die zurückgesetzten Staffelgeschosse die Berliner Traufhöhe berücksichtigen würden. Dagegen überrage die Traufkante des geplanten Vorhabens die umliegende Bebauung um 5-6 Geschosse und führe so zu einer erheblichen Störung der städtebaulichen Harmonie, so dass damit ein Abwägungsfehler vorliege, da in der Planabwägung offenkundig von unzutreffenden Annahmen hinsichtlich des vorhandenen Stadtbilds ausgegangen wurde. Zudem sei es mit dem über die vergangenen 15 Jahre unternommenen Anstrengungen der Stadtbildgestaltung und -rekonstruktion nicht vereinbar, eine bei Sonnenlicht spiegelnde und in der übrigen Zeit monolithisch schwarz wirkende Glasfassade an dieser exponierten Lage der barocken Stadterweiterung zu ermöglichen.

Der dreieckige Zuschnitt des Plangebiets könne nicht als Rechtfertigung für die Preisgabe des Ortsbildschutzes und die Zerstörung der unter erheblichen stadtplanerischen Anstrengungen im Rahmen der sog. kritischen Rekonstruktion wiederhergestellten Stadtgestalt in der Dorotheenstadt herangezogen werden. Alternativ ließe sich auch ein hohes Maß der baulichen Nutzung in ortstypischer Bauweise unter Einhaltung der Blockrandbebauung und einer Traufhöhe, die der umgebenden Bebauung entspricht realisieren, wenn der Bereich des Tränenpalasts ausgespart bliebe.

Abwägung:

Zur behaupteten Unvereinbarkeit des Entwurfs mit dem Schutzgut „Ortsbild“ ist an dieser Stelle nur nochmals zu betonen, dass die besondere Lage und der besondere Zuschnitt des beplanten Grundstücks einer schematischen Übertragung von ästhetischen Maßstäben, wie sie in anderen Bereichen der Friedrich- und Dorotheenstadt angewendet wurden, verbietet.

Es geht dabei nicht allein um den dreieckigen Zuschnitt des Plangebiets. Dieser Zuschnitt des Baugrundstückes begründet nicht die besondere Lage des Baugrundstücks, sondern umgekehrt hat die Sondersituation zwischen Spree, Bahnanlagen und Friedrichstraße den ungewöhnlichen Zuschnitt bewirkt. Damit ist nicht gesagt, dass es nicht auch andere Bereiche geben kann, die vom orthogonalen Raster abweichen. Für die unmittelbar an die Friedrichstraße angrenzenden Blöcke ist dieser „Blockzuschnitt“ jedoch einzigartig.

Entscheidend ist vielmehr, dass das Grundstück an zwei Seiten von der übrigen Bebauung durch die Spree und den Bahnhof Friedrichstraße räumlich und optisch abgesondert wird und so an zwei von drei Seiten an Freiräume grenzt. Hinzu kommt die besondere verkehrli-

che Situation, durch die die Nutzbarkeit des Grundstücks einerseits erschwert, andererseits erleichtert wird.

Wegen des fehlenden optischen Zusammenhangs ist insbesondere die schematische Übertragung der „Traufkante“ auf das isolierte „Spree-Dreieck“ nicht das städtebauliche Ziel, das an dieser Stelle umgesetzt werden soll. Vielmehr sollen die besondere stadträumliche Situation und der ungewöhnliche Zuschnitt des Grundstücks sich in einer Gebäudekonfiguration niederschlagen, die sich genau von den sonstigen Blockstrukturen abhebt. Dies drückt sich zum einen in dem geschwungenen Grundriss, im bewussten Verzicht auf eine Staffelung der Geschosse und in der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse aus.

Rechtlich ist darauf hinzuweisen, dass unter dem Gesichtspunkt der Gestaltung des „Ortsbildes“ keinesfalls die Maßstäbe des § 34 BauGB in die planerische Abwägung hineingetragen werden dürfen. Der Plangeber ist gerade nicht dazu verpflichtet, den Bebauungsplan so zu gestalten, dass er sich in die „Eigenart der näheren Umgebung einfügt“, sondern kann gerade auch davon abweichende, kreative Planungskonzepte verwirklichen. Hierin liegt gerade der Sinn eines Bebauungsplanes.

Es ist ferner nicht zutreffend, dass alle Gebäude im Umfeld die herkömmliche Berliner Traufhöhe allenfalls geringfügig überragen. So etwa nicht im Falle des zur Spree hin orientierten gegenüberliegenden Gebäudes am Schiffbauerdamm. Dieses Gebäude – wie auch das Meliá Hotel selbst – verfügt beispielsweise über sieben Geschosse plus zwei Staffelgeschosse. Auch die östliche Bebauung an der Friedrichsstraße nördlich der Weidendammbrücke weist acht Geschosse plus Staffelgeschoss auf.

Südlich des Bahnhofes sind beispielsweise im Bereich der Georgenstraße Gebäude mit 8 bis 9 Vollgeschossen bzw. sieben Vollgeschossen und zwei Staffelgeschossen entstanden. An der Friedrichstraße sind Gebäude mit 8 Vollgeschossen und einem Staffelgeschoss entstanden.

Darüber hinaus sprechen gegen eine geschlossene Blockrandbebauung, die Freihaltung der nördlichen Bahnhofszuwegung, die Freistellung des Denkmals „Tränenpalast“, der – selbst Solitär – nicht in ein Blockraster passt und insbesondere die Nichtbebaubarkeit des unterirdischen S-Bahntunnels. Dieser letztgenannte Abwägungstatbestand hatte ja gerade dazu geführt, dass das Bebauungsplanverfahren in seiner vorausgegangenen Fassung nicht weitergeführt werden konnte. Alleine aufgrund der genannten Zwangspunkte ist eine besondere Baukörperausprägung erforderlich.

Zur Findung der städtebaulichen Zielvorstellungen für dieses besondere Grundstück sind mehrere Wettbewerbs- oder Gutachterverfahren durchgeführt worden. Keines der Verfahren führte im Ergebnis zu einer blockrandschließenden Bebauung.

Verkehr

Stellungnahme:

Die Ausführungen zur verkehrlichen Erschließung seien vor dem Hintergrund der im Umfeld des Bahnhofs Friedrichstraße bereits realisierten Verkehrsproblematik nicht nachvollziehbar zumal der zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr und die Einrichtung von Lieferzonen im öffentlichen Straßenland des Reichstagufers diese Problematik weiter verstärkt. Insbesondere die Prognose einer Verkehrszunahme am Knotenpunkt Friedrichstraße/Reichstagufer – Am Weidendamm um lediglich 4,8 % oder von 96 zusätzlichen Kraftfahrzeugen sei auch ohne gutachterliche Stellungnahme als völlig realitätsfern zu beurteilen. Zumindest der Lieferverkehr müsse nach den Grundsätzen des Verursacherprinzips auf den weiträumigen privaten Freiflächen im Umfeld des Hochhauses abgewickelt werden.

Abwägung:

Den Ausführungen liegt eine falsche Interpretation des Gutachtens zugrunde. Die erwähnte zusätzliche Belastung von 96 Fahrzeugen bezieht sich im Rahmen der Leistungsfähigkeitsbetrachtung zum einen ausschließlich auf die Belastungen, die vom Vorhaben ausgelöst werden – also außerhalb der allgemeinen Verkehrszunahme, die erheblich ist. Zum anderen ist der Bezugszeitraum auf die Spitzenstunde begrenzt – nicht auf den Tagesverlauf – weil zu prüfen war, ob und wie in der Spitzenstunde der Verkehr abgewickelt werden kann.

Der Lieferverkehr ist nicht Gegenstand der Festsetzung; eine Einteilung der Straßenverkehrsfläche erfolgt im Bebauungsplan nicht.

Der Lieferverkehr, den das Bauvorhaben auslöst, wird auf dem Baugrundstück selbst abgewickelt, hier erfolgt eine Änderung der Projektplanung, die jedoch keine Änderung des Bebauungsplanes nach sich zieht.

Stellungnahme:

Es sei unter Beachtung des planerischen Konfliktvermeidungsgebots erforderlich die Tiefgaragenzufahrt planungsrechtlich festzusetzen, da eine südliche Erschließung des Hochhauses über die faktisch als öffentliche Straße genutzte Verkehrsfläche nördlich des Bahnhofs erheblich geringere Verkehrsprobleme bereite als eine Abwicklung des Verkehrs über das Reichstagufer.

Der Verweis, dass eine vertragliche Bindung als ausreichend angesehen werden kann, sei nicht ausreichend, da vertragliche Bindungen eines privaten Eigentümers zugunsten der Allgemeinheit beispielsweise im Fall einer Zwangsversteigerung des Grundstücks ihre Wirkung verlieren. Es sei daher zumindest geboten eine öffentlich-rechtliche dingliche Sicherung durch Baulast vorzusehen.

Abwägung:

Die Festsetzung einer Tiefgaragenzufahrt ist nicht erforderlich, da sich durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes keine andere Möglichkeit ergibt, als die auch in der Stellungnahme vorgeschlagen wird und bereits im Konzept berücksichtigt wurde.

Auch hinsichtlich der Beurteilung der Tiefgaragenzufahrt muss ein Missverständnis vorliegen, da die Zufahrt ja genau über die nördlich des Bahnhofes vorhandene „Erschließungsstraße“ geführt werden soll. Der Bebauungsplan setzt aber die Errichtung einer Tiefgarage nicht fest, ermöglicht diese jedoch durch die TF 2. Zulässig wäre auch eine unterirdische Bebauung für technische Einrichtungen, Lagerflächen etc.. Von daher ist die Festsetzung einer Zufahrt weder erforderlich noch planungsrechtlich stringent.

Planungsrechtlich können Belastungen von Flächen mit Geh- und Fahrrechten nur vorbereitet werden. Die dingliche Sicherung findet außerhalb des Planungsrechtes statt. Der Eigentümer der erwähnten Flurstücke ist vom Land Berlin bereits vertraglich verpflichtet worden, eine abschließende Vertragsregelung mit dem Land Berlin über die Nutzung durch die Öffentlichkeit zu treffen, die zudem auch dinglich zu sichern ist. Einer zusätzlichen Regelung im Bebauungsplan bedarf es daher nicht.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Stellungnahme:

Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB) erhielten im vorgelegten Entwurf nicht den Schutz, der ihnen als spezialgesetzliche Ausprägung der grundrechtlichen Garantie aus Art. 2 Abs. 2 GG zukäme. Die Harmonisierungsklausel des § 6 Abs. 8 BauOBlIn solle einen gesteigerten Schutz durch planungsrechtliche Festsetzungen ermöglichen, der über das Schutzniveau der als gefahrenrechtlicher Mindeststandard aufzufassenden neuen Abstandsvorschriften hinausgehe. Die durch die erheblichen Abstandsflächenunterschreitungen an der östlichen Baugrenze hervorgerufenen unzumutbaren Verschattungen auf den Grundstücken Friedrichstraße 100 – 103 seien mit gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen weder im geplanten Neubau noch in den Bestandsgebäuden vereinbar. Die Begründung verdeutliche dies nicht hinreichend, so dass die Gefahr einer Abwägungsentscheidung auf unzutreffender Tatsachengrundlage entstehe. Das geplante Hochhaus würde Abstandflächen, weit über die Straßenmitte hinaus erforderlich machen.

Abwägung:

Die zitierte Harmonisierungsklausel nimmt ausschließlich Bezug auf den Schutz von Wohnnutzung, der im Einzelfall über den gefahrensrechtlichen Mindeststandard hinausgehen kann. Eine Wohnnutzung ist jedoch in der in Rede stehenden Bebauung nicht vorgesehen, so dass ein erhöhtes Schutzniveau nicht herzuleiten ist.

Der im Kerngebiet in der Regel einzuhaltende Gebäudeabstand beträgt 40 % der jeweiligen Gebäudehöhe. Gemäß § 6 Abs. 8 BauOBl hat es mit den ausdrücklichen Festsetzungen im Bebauungsplan sein Bewenden. Gleichwohl wurden die Belange der Wahrung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse in die Abwägung eingestellt.

Durch Bebauungsplanfestsetzung kann dieser Abstand unterschritten werden. Der Bebauungsplan setzt für die bauliche Anlage an der Friedrichstraße zehn zulässige Vollgeschosse fest. Damit wird das geplante Gebäude an der Friedrichstraße eine Höhe von rund 39 m über dem Gehweg aufweisen. Die Distanz von der Straßenbegrenzungslinie zur Mitte der Friedrichstraße beträgt in dem Bereich ca. 11,5 m. Da das geplante Gebäude mit seinen wesentlichen Teilen nicht an die Straßenbegrenzungslinie herantritt, liegt die tatsächliche Unterschreitung der Regelabstandsfläche – die Straßenmitte überschreitendes Maß – überwiegend bei ca. 2,5 m. Auf zwei Abschnitten von 8,3 m bis 9,0 m Länge ist das Vortreten von baulichen Anlagen um bis zu 0,7 m zulässig. In diesen Abschnitten kann sich eine Unterschreitung der Abstandsfläche um bis zu ca. 4,7 m ergeben.

In einem hochverdichteten Großstadtzentrum ist eine derartige Abstandsflächenunterschreitung als nicht erheblich einzustufen. Im Hinblick auf die überwiegend betroffenen Arbeitsplätze in einem Hotel, bei denen Tagesbeleuchtung eine untergeordnete Rolle spielt, ist die aus dem reduzierten Gebäudeabstand resultierende Verschattung zumutbar.

Ungesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse aufgrund geringer Gebäudeabstände werden durch die beabsichtigten Festsetzungen im Bebauungsplan I-50 nicht geschaffen.

Stellungnahme:

Die zulässigen Obergrenzen des Maßes der baulichen Nutzung würden erheblich überschritten, ohne dass die hierfür erforderliche Rechtfertigung bestünde.

Gem. § 17 Abs. 1 BauNVO dürfe in Kerngebieten eine GFZ von 3,0 grundsätzlich nicht überschritten werden. Dieser Wert werde nach der vorgelegten Planung aber bei Weitem überschritten, da der in der Begründung angegebene Wert einer GFZ von 3,4 nicht realistisch und auf den – rechtswidrigen – „Kunstgriff“ zurückzuführen sei, da der Entwurf den gesamten Bereich als Bauland des MK-Gebiets ausweise und daher die Berechnungen verfälsche.

Darüber hinaus sei offensichtlich nicht berücksichtigt worden, dass auch die unterirdische Grundfläche gem. § 19 Abs. 4 Nr. 3 BauNVO bei der Ermittlung der Grundfläche einzubeziehen und dementsprechend bei der GFZ-Ermittlung zu berücksichtigen sei.

Der tatsächlich zu berücksichtigende GFZ-Wert sei erheblich höher, so dass von einer Abwägungsfehlentscheidung auszugehen sei. Den Bedürfnissen des Verkehrs könne bei der angestrebten intensiven Nutzung nicht entsprochen werden und zudem stünden die sonstigen öffentlichen Belange des Denkmalschutzes, des Ortsbildschutzes und der Wahrung ge-

sunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse einer Überschreitung der gesetzlichen Obergrenze entgegen. Insbesondere könnten die Auswirkungen nicht durch – bereits vorhandene (!) – Begrünungen ausgeglichen werden.

Die Obergrenzen des § 17 BauNVO dienen in erster Linie städtebaulichen und weniger naturschutzrechtlichen Schutzziele. Insoweit sei für die Überschreitungen, die in der Begründung nicht zutreffend quantifiziert werden, keine tragfähige Rechtfertigung ersichtlich.

Abwägung:

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO können die zulässigen Obergrenzen des Absatzes 1 überschritten werden, wenn besondere städtebauliche Gründe dies erfordern, die Überschreitung durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen. Der Ordnungsgeber eröffnet in § 17 Abs. 2 BauNVO Überschreitungsmöglichkeiten unter bestimmten Voraussetzungen. Diese Voraussetzungen sind – wie bereits dargelegt - gegeben. Die Begründung bewertet in diesem Zusammenhang nicht den naturschutzrechtlichen Ausgleich, sondern die Abwägung des § 17 Abs. 2 Nr.2 BauNVO.

Darüber hinaus ist in § 19 Abs. 3 BauNVO definiert, was als Baugrundstück der Nutzungsmaßberechnung zugrunde zu legen ist. Demnach ist „die Fläche des Baugrundstücks maßgebend, die im Bauland und hinter der im Bebauungsplan festgesetzten Straßenbegrenzungslinie liegt.“ Dieser Vorschrift ist der Bebauungsplan gefolgt.

Tatsächlich stehen alle in die Berechnung einbezogenen Flächen im Eigentum des Vorhabenträgers. Aus diesem Grunde können die im Plan als nicht überbaubaren, festgesetzten Grundstücksteile die ihnen zugedachte Funktion erfüllen, für eine hinreichende Belüftung und Auflockerung des Baugebietes zu sorgen. Die Art und Weise der GFZ-Berechnung ist daher auch inhaltlich nicht verschleiern und den Zwecken von § 17 BauNVO zuwiderlaufend.

Die in der Stellungnahme in diesem Zusammenhang zitierte Vorschrift des § 19 Abs. 4 Nr.3 BauNVO bezieht sich ausschließlich auf die Ermittlung der GRZ und nicht der GFZ.

Stellungnahme

Hinsichtlich der geplanten Vordächer der baulichen Anlagen liege eine fehlerhafte Plandarstellung vor, da sowohl nördlich des Tränenpalasts (Punkte E 1-4) als auch zwischen den Baukörpern des Hochhauses (Punkte D 1-4) Vordächer zugelassen werden sollen, die mit dem Gebäude fest verbunden und damit als deren wesentlicher Bestandteil anzusehen seien. Entsprechende Anlagen, die nicht als Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO bewer-

tet werden könnten, seien jedoch nur innerhalb der festgesetzten Baugrenzen/-linien zulässig und in die Ermittlung der überbaubaren Grundfläche einzubeziehen.

Abwägung:

Die Regelung zu den geplanten Vordächern ist korrekt. Die von den Vordächern überdachte Fläche ist bei der Ermittlung der GFZ nicht mit zu berücksichtigen, wie sich aus § 20 Abs. 4 BauNVO i. V. m. § 6 Abs. 6 BauO Bln ergibt. Eine Überschreitung der festgesetzten Baugrenzen/-linien ist nach §§ 23 Abs. 2 Satz 3; Abs. 3 Satz 3 BauNVO ausdrücklich möglich. Die Flächen sind insgesamt so geringfügig (etwa 130 m²), dass sie sich auf die Nutzungsmaßberechnung nur marginal auswirken würden.

Die textliche Festsetzung Nr. 2 regelt –vorbehaltlich der Beachtung sonstiger Belange, insbesondere der Planfeststellung – die vollständige Unterbaubarkeit des Grundstückes, was einer vollflächigen Versiegelung und errechneten GRZ von 1,0 gleichkommt. Im Kerngebiet ist ohnehin eine Obergrenze von 1,0 für eine GFZ möglich.

Rücksichtnahmegebot

Stellungnahme:

Die Anordnung der Baukörper im Plangebiet und die über die ortsüblichen Traufhöhen hinausragenden Höhen unmittelbar an der Straßenfluchtlinie und ab dem 1. Obergeschoss sogar darüber hinaus, ließe die aus § 15 Abs. 1 S. 2 BauNVO gebotene Rücksichtnahme, die vom Bauherrn des gegenüberliegenden Hotels gefordert und vom Land Berlin zur Voraussetzung der Baugenehmigung gemacht worden war, auf die Bestandsbebauung an der östlichen Straßenseite der Friedrichstraße im vollen Umfang vermissen. Gemäß § 15 BauNVO seien bauliche Anlagen unzulässig, wenn sie nach Lage oder Umfang der Eigenart des Baugebiets widersprechen. Da beide Gebäudeteile des geplanten Hochhauses eine Nord-Süd-Ausrichtung hätten, die eine maximale Beeinträchtigung der vorhandenen Bebauung zur Folge habe, wäre bei einer Umverteilung der Baumassen und Drehung der Baukörper um 90° eine Bebauung möglich, die geringere Eingriffe in die Besonnungs- und Belichtungssituation der Bebauung an der Friedrichstraße verursachen würde.

Abwägung:

Gemäß § 15 Abs. 1 BauNVO sind Anlagen, die in einem Baugebiet nach den für dieses Baugebiet normierten Baugebietskatalog zulässig wären im Einzelfall nach diesen Vorschriften nicht genehmigungsfähig, wenn sie der Eigenart des Baugebietes widersprechen oder zu unzumutbaren Störungen führen würden oder unzumutbaren Störungen ausgesetzt wären. Ziel ist es Vorhaben zu verhindern, die in der rechtlichen und tatsächlichen Struktur des Baugebietes zu größeren Spannungen führen würden. Das planungsrechtliche Rücksichtnahmegebot ist nur im Rahmen dieser Vorschriften zu prüfen.

Die in § 15 Abs. 1 Satz 2 BauNVO bezeichneten Unzulässigkeitsmerkmale stellen ein Hervorheben von Beurteilungskriterien des § 15 Abs. 1 Satz 1 sowie einen davon unabhängigen Unzulässigkeitsgrund dar. Insbesondere die sich aus der Zweckbestimmung einer Anlage ergebenden Belästigungen und Störungen können unter Berücksichtigung von Lage und Umfang der Anlage bereits nach § 15 Abs. 1 Satz 1 BauNVO die Unzulässigkeit begründen. Zu berücksichtigen ist zudem die vorgefundene Situation, d.h. diejenige, die nicht erst durch die Planung geschaffen wird.

Der Bebauungsplan setzt für seinen Geltungsbereich als Art der Nutzung Kerngebiet fest. Auch das Grundstück auf der gegenüberliegenden Straßenseite ist gemäß § 34 BauGB dem Kerngebiet entsprechend zuzuordnen, so dass hieraus kein Konflikt der Nutzungen entsteht, der insbesondere in der Abwägung zu berücksichtigen wäre. Für beide Grundstücke gilt demzufolge die Störgrenze des Kerngebietes, so dass diesbezüglich keine Verletzung des Gebotes der Rücksichtnahme erkennbar ist.

Unabhängig davon, dass sich § 15 BauNVO als spezifische Anforderung zur Regelung der Art der Nutzung bezüglich des Gebotes der Rücksichtnahme im Baugenehmigungsverfahren darstellt, wird im städtebaulichen Kontext mit Regelungen zum Maß der baulichen Nutzung und in Bezug auf die beabsichtigte städtebaulich wirksame Stellung der Baukörper nicht in die Nachbarbelange eingegriffen, wie in der Abwägung im Rahmen der Begründung und im Umweltbericht bereits dargelegt.

Zudem ist auf Folgendes hinzuweisen:

Die städtebaulichen Voraussetzungen auf dem Grundstück des „Meliá Hotels“ (Friedrichstraße 103) sind schließlich anders zu bewerten als beim Spreadreieck. Dort handelt es sich um das Einfügen in eine vorgeprägte Blockstruktur mit unmittelbarem direktem Anschluss an den unter Denkmalschutz stehenden Admiralspalast, die sich nach § 34 BauGB ausschließlich aus dem baulichen Zusammenhang begründet. Folgerichtig ist hier auch kein Bebauungsplanverfahren durchgeführt worden. Die sich aus der besonderen städtebaulichen Situation des Spreadreiecks ableitende Bebauung bedurfte hingegen des formellen planungsrechtlichen Verfahrens und hat auch die nachbarrechtlichen Belange in die Abwägung eingestellt.

Nach der öffentlichen Auslegung wurden ergänzend folgende Stellungnahmen vorgebracht:
Stellungnahme:

Die gegenwärtig im Geltungsbereich befindliche Trinkwasserversorgungsleitung, die auf Grund der zulässigen Bebauung (einschließlich der Tiefgarage) um zu verlegen ist, ist zur Versorgung des Bahnhofs unbedingt erforderlich. Bisher konnte bezüglich der Verlegung und Kostenübernahme kein abschließendes Ergebnis erzielt werden.

Abwägung:

Der Bebauungsplan berücksichtigt die Belange der zuständigen Unternehmensträger dahingehend, dass eine Unterbauung nur zulässig ist, sofern deren Belange nicht entgegenstehen. Zudem ist die Fläche W2 im Bebauungsplan mit einem Leitungsrecht für den zuständigen Unternehmensträger zu belasten. Gegenwärtig erfolgt eine intensive Abstimmung zur Lösung des technischen Problems. Anschließend kann die Finanzierung geklärt werden. Für den Bebauungsplan ergibt sich daraus kein Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Unter Punkt 5.2.4 der Begründung wird dargelegt, dass die DB AG beabsichtige für die Änderung des Fußgängerverbindungstunnels ab der 23. KW einen Antrag auf Plangenehmigung beim Eisenbahnbundesamt einzureichen. Dies entspricht nicht den Tatsachen, da nach den mit dem EBA getroffenen Abstimmungen vorgesehen sei, dass der Bauherr einen entsprechenden Antrag stellt. Im Rahmen des nach § 18 AEG durchzuführende Verfahren wird dann die DB AG ihrer Mitwirkungspflicht nachkommen und dem EBA das Ergebnis der Prüfung mitteilen. Dies sei richtig zu stellen.

Zudem wurde in der Begründung dargelegt, dass der Bauherr beabsichtige die Flurstücke 235 und 237 zu erwerben. Der Darlegung, dass es sich bei diesen Flurstücken nicht um Eisenbahnflächen handele, müsse widersprochen werden.

Unabhängig von der noch nicht abgeschlossenen Klärung, ob das Flurstück 235 als Bahnanlage i. S. von § 4 EBO zu betrachten sei, führe die Belastung durch die Dienstbarkeiten zwangsweise zu einer Beschränkung der Befugnisse zur Benutzung des Flurstücks in anderer Weise als für Bahnzwecke, so dass eine Ausübung der Eigentümerbefugnisse durch einen privaten Eigentümer möglicherweise gegen „Null“ tendieren würde. Die Begründung sei daher diesbezüglich zu ergänzen.

Abwägung:

Die Begründung wird entsprechen des Hinweises aus der Stellungnahme ergänzt. Eine Änderung der Abwägung ergibt sich daraus nicht.

10.3 Fazit aus der Beteiligung der Öffentlichkeit

Alle vorgebrachten Belange - sowohl der öffentlichen, wie auch der privaten - sind gemäß § 1 Abs 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden und führten zu keiner Änderung des Bebauungsplanes. Die Begründung wurde dem Abwägungsergebnis entsprechend ergänzt.

Die Änderungen des Bebauungsplanes, die sich aus der Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB ergaben, hatten keine Auswirkungen auf das Abwägungsergebnis der öffentlichen Auslegung.

11. Abgeordnetenhauszustimmung

Im Rahmen der Beschlussfassung des Ausschuss für Bauen, Wohnen und Verkehr des Abgeordnetenhauses wurde eine Erklärung zu Protokoll gegeben, in der geprüft werden sollte, ob unter den gegenwärtigen Bedingungen und unter Berücksichtigung der besonderen stadträumlichen Lage des Spreedreiecks nach dem Beschluss über den Bebauungsplan eine geringfügige Weiterentwicklung der Höhenentwicklung der baulichen Anlage Rechnung getragen werden kann.

Hierzu ist Folgendes anzumerken:

Mit dem Bebauungsplan I – 50 wurden bereits die besondere städtebauliche Situation im Spreedreieck gewürdigt, indem hier ein Solitärbau mit 10 Vollgeschossen zur Festsetzung vorgesehen wird. Die Begründung zum Bebauungsplan I – 50 legt dies ausführlich dar.

Von städtebaulicher Bedeutung ist für Hochhäuser insbesondere die Fernwirkung. Ein zehngeschossiger Solitär mit einer aus der Architektur und der Nutzung begründeten sehr lang gestreckten Form kann als Akzent in der historischen Mitte gesehen werden. Eine weitere Höhenentwicklung führt aber zu einer monolithischen Wandbildung, die zu einer für den Ort unverträglichen Silhouette führt.

Dabei wird in der Begründung deutlich auf die Problematik der nachbarschützenden Abstandsflächen hingewiesen, die durch die geplanten 10 Vollgeschosse mit ca. 39 m schon erheblich überschritten wurden.

Begründbar ist dies nur im Zusammenhang mit der Tatsache, dass es sich hier um ein hoch verdichtetes Kerngebiet handelt, was auch für die Nachbarbebauung inhaltlich zutrifft.

Hinzuweisen ist auch darauf, dass der Eigentümer auf der gegenüberliegenden Seite im Rahmen der öffentlichen Auslegung eine Stellungnahme gegen die Höhenentwicklung im Bebauungsplan vorgebracht hat, die Gegenstand der Abwägung ist.

Nach der Festsetzung des Bebauungsplanes ist auf der Grundlage des dann geltenden Rechts zu entscheiden.

Die dem Beschluss des Ausschusses für Bauen, Wohnen und Verkehr des Abgeordnetenhauses angefügte „Erklärung zu Protokoll“ bezüglich der Prüfung der Höhenentwicklung des solitären Baukörpers ist – ausweislich des Protokolls vom 1. September 2006 - rechtlich als persönliche Erklärung der ihr zustimmenden Ausschussmitglieder von SPD, CDU und FDP zu werten und besitzt keinerlei rechtliche Verbindlichkeit.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem Entwurf des Bebauungsplans mit Deckblatt vom 12. Juni 2006 am 31. August 2006 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt.

RECHTSGRUNDLAGEN

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 10 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I S. 2049,2076), in Verbindung mit der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung –BauNVO-) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466);
Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692).

Berlin, den 18. Oktober 2006

Ingeborg J u n g e – R e y e r

Senatorin für Stadtentwicklung

SenStadtUm

VERORDNUNG

über die Festsetzung des Bebauungsplans I-50 im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte

Vom 18. Oktober 2006

Auf Grund des § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098), in Verbindung mit § 9 Abs. 3 und § 8 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692), wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan I-50 vom 20. April 2006 mit Deckblatt vom 12. Juni 2006 für das Gelände zwischen Friedrichstraße, Bahnhof Friedrichstraße und Reichstagufer sowie für das Reichstagufer zwischen Bahnhof Friedrichstraße und Friedrichstraße im Bezirk Mitte, Ortsteil Mitte, wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Geoinformation, Vermessung, Wertermittlung, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplans können beim Bezirksamt Mitte von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, kostenfrei eingesehen werden.

§ 3

Auf die Vorschriften über

1. die Geltendmachung und die Herbeiführung der Fälligkeit etwaiger Entschädigungsansprüche (§ 44 Abs. 3 Satz 1 und 2 des Baugesetzbuchs) und
2. das Erlöschen von Entschädigungsansprüchen bei nicht fristgemäßer Geltendmachung (§ 44 Abs. 4 des Baugesetzbuchs)

wird hingewiesen.

§ 4

(1) Wer die Rechtswirksamkeit dieser Verordnung überprüfen lassen will, muss

1. eine beachtliche Verletzung der Verfahrens- und Formvorschriften, die in § 214 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 bis 3 des Baugesetzbuchs bezeichnet sind,
2. eine nach § 214 Abs. 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Verletzung der Vorschriften über das Verhältnis des Bebauungsplans und des Flächennutzungsplans,
3. nach § 214 Abs. 3 Satz 2 des Baugesetzbuchs beachtliche Mängel des Abwägungsvorgangs
4. eine Verletzung von Verfahrens- und Formvorschriften, die im Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs enthalten sind,

innerhalb von zwei Jahren seit der Verkündung dieser Verordnung gegenüber der für die verbindliche Bauleitplanung zuständigen Senatsverwaltung schriftlich geltend machen. Der Sachverhalt, der die Verletzung begründen soll, ist darzulegen. Nach Ablauf der in Satz 1 genannten Fristen werden die in Nummer 1 bis 4 genannten Mängel gemäß § 215 Abs. 1 des Baugesetzbuchs und gemäß § 32 Abs. 2 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs unbeachtlich.

(2) Die Beschränkung des Absatzes 1 gilt nicht, wenn die für die Verkündung dieser Verordnung geltenden Vorschriften verletzt worden sind.

§ 5

Diese Verordnung tritt am Tage nach der Verkündung im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin in Kraft.

SenStadtUm