

# Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

## II-200ib

für eine Teilfläche des Geländes zwischen Otto-von-Bismarck-Allee, Konrad-Adenauer-Straße, Paul-Löbe-Straße (künftige Verbindungsstraße parallel zur Willy-Brandt-Straße)  
im Bezirk Mitte von Berlin, Ortsteil Tiergarten

**Endfassung zur Festsetzung (Rechtsverordnung) am 5. Februar 2019**

Anlage:

**Rechtsverordnung** veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin vom 05.03.2019, Seite 167

SenStadtWohn

|                                                                          |           |
|--------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>A Begründung</b>                                                      | <b>5</b>  |
| <b>I Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen</b>     | <b>5</b>  |
| 1 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung                          | 5         |
| 2 Beschreibung des Plangebietes                                          | 6         |
| 2.1 Stadträumliche Einbindung/ Gebietsentwicklung                        | 6         |
| 2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse                            | 9         |
| 2.3 Stadträumliche Situation und Bestand                                 | 9         |
| 2.4 Geltendes Planungsrecht                                              | 9         |
| 2.5 Verkehrserschließung                                                 | 10        |
| 2.6 Technische Infrastruktur                                             | 10        |
| 2.7 Denkmalschutz                                                        | 11        |
| 2.8 Natur und Landschaft, Freiflächen                                    | 11        |
| 2.9 Altlasten / Bodenschutz                                              | 11        |
| 3 Planerische Ausgangssituation                                          | 11        |
| 3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung                                 | 11        |
| 3.2 Flächennutzungsplan                                                  | 13        |
| 3.3 Landschaftsprogramm (LaPro)                                          | 14        |
| 3.4 Stadtentwicklungsplanungen                                           | 16        |
| 3.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebaulichen Planungen            | 18        |
| 3.6 Bereichsentwicklungsplanung Mitte, 2004                              | 19        |
| 3.7 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne | 20        |
| 3.8 Planfeststellung für die „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“      | 21        |
| 4 Entwicklung der Planungsüberlegungen                                   | 24        |
| 4.1 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, 1993                            | 24        |
| 4.2 Endgültige Entscheidung zur Verkehrsführung (2014/2015)              | 24        |
| <b>II Planinhalt und Abwägung</b>                                        | <b>25</b> |
| 1 Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt                          | 25        |
| 1.1 Flächenbilanz                                                        | 25        |
| 2 Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan                           | 25        |
| 3 Begründung der Festsetzungen                                           | 25        |
| 3.1 Verkehrsflächen § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB                              | 25        |
| 3.2 Aufhebung bisheriger Festsetzungen und baurechtlicher Vorschriften   | 28        |
| 3.3 Nachrichtliche Übernahme                                             | 28        |
| 3.4 Hinweis                                                              | 29        |
| 4 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange                         | 30        |
| 4.1 Erschließungsfunktion                                                | 30        |
| 4.2 Bedeutung für das Stadtbild                                          | 30        |
| 4.3 Belange der Tunnelbetreiber                                          | 30        |
| 4.4 Private Belange                                                      | 30        |

|                                                                                                      |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>III Auswirkungen der Planung</b>                                                                  | <b>31</b> |
| 1 Auswirkungen auf die Umwelt                                                                        | 31        |
| 2 Auswirkungen auf den Wasserhaushalt / Niederschlagswasserkonzept                                   | 32        |
| 3 Auswirkungen auf die Verkehrssituation                                                             | 32        |
| 3.1 Durchschnittliche Verkehrsstärken                                                                | 32        |
| 3.2 Abwicklung des Quell- und Zielverkehrs                                                           | 34        |
| 4 Auswirkungen auf die Schallsituation                                                               | 36        |
| 4.1 Beurteilungsgrundlagen                                                                           | 36        |
| 4.2 Schallemissionen                                                                                 | 37        |
| 4.3 Berechnungsergebnisse - Beurteilungspegel                                                        | 37        |
| 4.4 Beurteilung                                                                                      | 37        |
| 5 Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten                                            | 38        |
| 6 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung                                                | 38        |
| <b>IV Verfahren</b>                                                                                  | <b>39</b> |
| 1 Rahmenbebauungsplan II-200 „Innerer Spreebogen“                                                    | 39        |
| 2 Bebauungsplan II-200i „Forum“                                                                      | 39        |
| 3 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB          | 40        |
| 3.1 Überbauung der planfestgestellten Tunnelanlagen                                                  | 40        |
| 3.2 Lärm und Erschütterungen (Fernbahn)                                                              | 42        |
| 3.3 Neue Verkehrsführung im Spreebogen                                                               | 43        |
| 3.4 "Forumsquerung": Private oder öffentliche Straße                                                 | 44        |
| 3.5 "Forumsquerung": Straßenbreite                                                                   | 44        |
| 3.6 Niederschlagswasserentsorgung                                                                    | 45        |
| 3.7 Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-200i "Forum"                                 | 45        |
| 4 Bebauungsplan II-200ib („Forumsquerung“)                                                           | 46        |
| 4.1 Verfahren gemäß §13a BauGB                                                                       | 46        |
| 4.2 Fortführung des Verfahrens auf der alten Rechtsgrundlage                                         | 48        |
| 5 Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB | 48        |
| 5.1 Regelungen zu den planfestgestellten Tunnelanlagen                                               | 49        |
| 6 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB                                              | 50        |
| 6.1 Bürgerforum                                                                                      | 50        |
| 6.2 Verkehr                                                                                          | 53        |
| <b>B Rechtsgrundlagen:</b>                                                                           | <b>56</b> |
| <b>C Anhang</b>                                                                                      | <b>57</b> |

## **A Begründung**

### **I Planungsgegenstand und Entwicklung der Planungsüberlegungen**

#### **1 Veranlassung und Erforderlichkeit der Planung**

Der Bebauungsplan II-200ib "Forumsquerung" im Bezirk Mitte von Berlin umfasst die Straße, die das sogenannte Bürgerforum in Nord-Süd-Richtung quert. Der Bebauungsplan II-200ib ist aus der Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-200i "Forum" entstanden. Der Bebauungsplan II-200i umfasste die Fläche für das künftige gesamte Bürgerforum; der Bebauungsplan II-200ib nur die mittig liegende Straßenverkehrsfläche.

Das „Band des Bundes“ ist eine Anordnung von Gebäuden, die nördlich des Reichstagsgebäudes (Deutscher Bundestag) quer über den Spreebogen verläuft und das städtebauliche Leitkonzept für das Regierungsviertel darstellt. Das Konzept entspricht dem Siegerentwurf des internationalen städtebaulichen Wettbewerbs zur Neugestaltung des Regierungsviertels im Spreebogen von 1992. Bis auf das Bürgerforum zwischen Bundeskanzleramt und Paul-Löbe-Haus sind die Gebäude im „Band des Bundes“ im Bereich des inneren Spreebogens fertiggestellt. Östlich der Spree wird das Marie-Elisabeth-Lüders-Haus derzeit bis zur Luisenstraße erweitert, der östliche Abschluss des „Bandes des Bundes“ soll im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-69 „Luisenblock Ost“ gesichert werden.

Das Plangebiet des ursprünglichen Bebauungsplans II-200i war im Wettbewerbsentwurf für das „Band des Bundes“ von Axel Schultes und Charlotte Frank als „Bürgerforum“ vorgesehen. Hier sollen die Gebäude für die gesetzgebende und die ausführende Staatsgewalt durch einen Ort der Öffentlichkeit als „etwas anderes, Nicht-Erprobtes aber von euphorisierender Energie“ (Axel Schultes Architekten in Konkretisierung, Fortschreibung und Vertiefung, Nov. 1993), aber mit den obligatorischen zahlreichen Cafés, Galerien und Geschäften verbunden werden. Die Planung wurde bisher nicht weitergeführt. Stattdessen wurde die Fläche entsprechend des Ergebnisses eines landschaftsplanerischen Wettbewerbs von 1996 vorerst als Freianlage gestaltet. Da zurzeit noch kein konkretes städtebauliches Konzept vorliegt, ist der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-200i zur zeitlichen Entkoppelung in drei Bebauungspläne geteilt worden: In die beiden geplanten Sondergebietsflächen Forum West und Ost sowie die mittig in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßenverkehrsfläche.

Der Bebauungsplan II-200ib soll die mittig über das Forum verlaufende Straße zwischen Otto-von-Bismarck-Allee und Paul-Löbe-Allee planungsrechtlich sichern. Diese Straßenverbindung war ursprünglich als provisorische Verbindung im Zuge der Bauarbeiten des B 96-Tunnels hergestellt und öffentlich gewidmet worden und sollte nach Öffnung der Konrad-Adenauer-Straße vor dem Paul-Löbe-Haus wieder rückgebaut werden. Allerdings haben sich aus den Erkenntnissen der Abläufe des Parlamentsbetriebs der Bund und das Land Berlin darauf geeinigt, stattdessen die mittig verlaufende "Forumsquerung" (Arbeitstitel) für den öffentlichen Verkehr zu bauen und planungsrechtlich zu sichern. Diese Straße ist erforderlich, weil sie die einzige Verkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung über den Spreebogen darstellt.

Die Erforderlichkeit der Planaufstellung des Bebauungsplans begründet sich außerdem aus der förmlichen Festlegung des Entwicklungsbereiches „Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel“ am 17. Juni 1993. Gemäß § 166 Abs. 1 Satz 2 BauGB hat die Gemeinde für den städtebaulichen Entwicklungsbereich Bebauungspläne aufzustellen.

Der Bebauungsplan wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung) aufgestellt.

## **2 Beschreibung des Plangebietes**

### **2.1 Stadträumliche Einbindung/ Gebietsentwicklung**

#### **2.1.1 Stadträumliche Einbindung**

Das Plangebiet liegt in zentraler Lage im Parlaments- und Regierungsviertel im Bezirk Berlin-Mitte, Ortsteil Tiergarten. Das Gebiet liegt im Spreebogen und ist Teil des geplanten Forums im „Band des Bundes“. Der Bebauungsplan umfasst vor allem die Fläche der bestehenden provisorischen Straße, die in Nord-Süd-Richtung über die Fläche des Forums verläuft, mit einer geringfügigen Erweiterung nach Osten. Zu beiden Seiten schließt die heute als Freianlage gestaltete offene Platzfläche des künftigen Forums an. Die Fläche für das Forum wird vom Bundeskanzleramt im Westen und dem Paul-Löbe-Haus im Osten flankiert. Im Norden verläuft die Otto-von-Bismarck-Allee, im Süden die Paul-Löbe-Allee.

Nördlich der Otto-von-Bismarck-Allee steht das denkmalgeschützte Gebäude der Schweizerischen Botschaft. Die Abrissarbeiten für die Welthauptstadt Germania und den Zweiten Weltkrieg überstand die Botschaft als einziges Gebäude im Spreebogen ohne gravierende Schäden. Das Botschaftsgebäude wurde renoviert und erhielt an der Ostseite einen Erweiterungsbau. Die Umbauarbeiten wurden 2001 abgeschlossen.

Auf weiten Flächen zwischen Spree und Otto-von-Bismarck-Allee ist der 6 ha große Spreebogenpark entstanden. Auf der Grundlage des Siegerentwurfs eines landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerbes wurde die Grünanlage in den Jahren 2002 bis 2005 gebaut. Die weiten Rasenflächen und die angelegten Gärten bieten sowohl Raum zur Erholung, als auch zu sportlichen und kulturellen Aktivitäten. Die gesamte Ebene der großen Rasenfläche liegt fünf Meter über der Uferpromenade auf dem historischen Stadtniveau. Hier verläuft der Panoramaweg entlang des inneren Spreebogens. Der Spreebogenpark konnte nicht vollständig realisiert werden, weil die provisorisch angelegte Straßenführung im Regierungsviertel, insbesondere die Ost-Umfahrung der Schweizerischen Botschaft, die Fertigstellung blockieren. Im Zuge des Straßenbaus soll diese Ost-Umfahrung nunmehr rückgebaut und die Parkflächen vollendet werden.

In Sichtweite am nördlichen Spreeufer liegt der 2006 eröffnete Hauptbahnhof, dessen südliches Eingangsportal zur Spree ausgerichtet ist.

Südlich des Plangebietes liegt der Platz der Republik, eine weitläufige ebene Rasenfläche im Vorfeld des Reichstages mit Heckenbosketten, Einzelbäumen sowie Baumgruppen. Dahinter erstreckt sich der innerstädtische Große Tiergarten, der eine wesentliche Funktion für Freizeit, Erholung, Stadtgrün und -klima übernimmt.

#### **2.1.2 Gebietsentwicklung**

##### **Berlin wird Hauptstadt (1991), Entwicklungsmaßnahme**

Am 20. Juni 1991 hat der Deutsche Bundestag beschlossen, zur „Vollendung der Einheit Deutschlands“, den Sitz des Bundestages von Bonn nach Berlin zu verlegen. Das Plangebiet des Bebauungsplans II-200ib ist Teil der städtebaulichen "Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel" und liegt innerhalb des Entwicklungsbereichs Spreebogen. Die Entwicklungsmaßnahme wurde am 17. Juni 1993 förmlich festgelegt. (s.a. Kapitel A14.1)

##### **Internationaler städtebaulicher Wettbewerb Spreebogen (1992)**

Zur Neugestaltung des Parlaments- und Regierungsviertels im Spreebogen wurde 1992 ein internationaler städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt, aus dem der Entwurf der Architekten Axel Schultes und Charlotte Frank als Sieger hervorging. Das entworfene „Band des Bundes“ schafft eine symbolische Verbindung zwischen dem Westen und Osten der einst geteilten Stadt. Es reicht von der Stadtbahn an der

Lüneburger Straße in Moabit bis zur Luisenstraße in Mitte und überquert in seinem Verlauf zweimal die Spree.

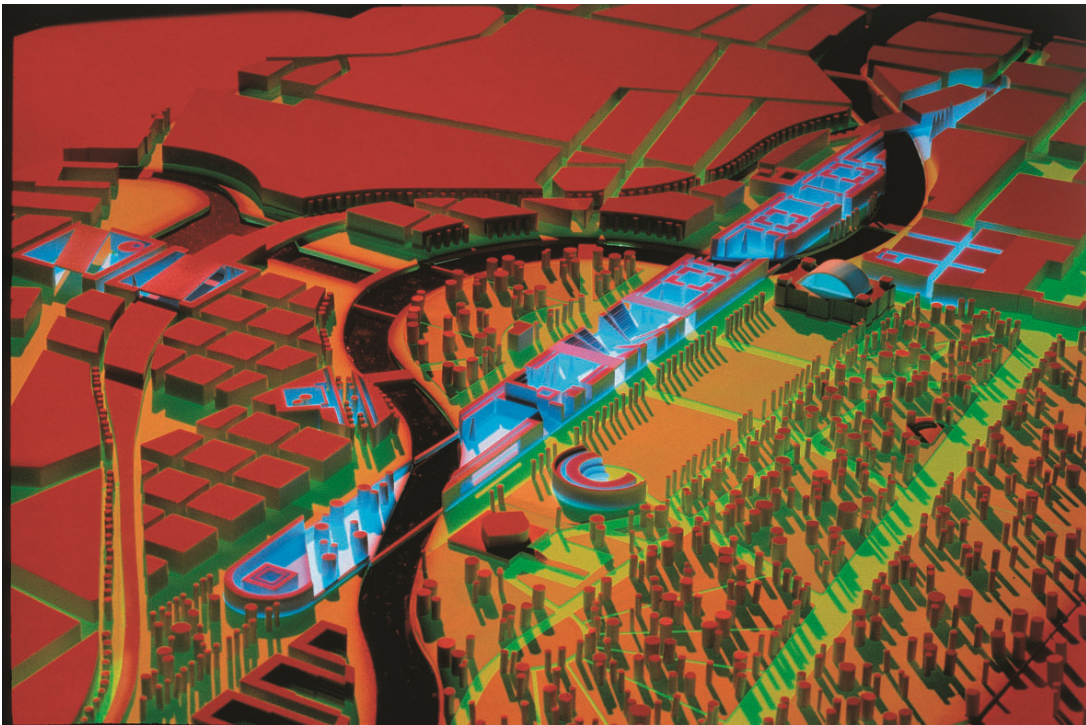


Abbildung 1: Städtebaulicher Entwurf zum „Band des Bundes“, Schultes/Frank, 1992

Für das Plangebiet des ursprünglichen Bebauungsplans II-200i, der zentralen Fläche zwischen Kanzleramt und Paul-Löbe-Haus (Bundestag), sieht der Entwurf ein Bürgerforum vor. Hier sollten die Gebäude für die ausführende und die gesetzgebende Staatsgewalt durch einen Ort der Öffentlichkeit verbunden werden. Mit dem Forum in der Mitte wollten die Architekten symbolisieren, dass der Souverän das Volk ist.

### **Tiergartentunnel (Planung ab 1992, Fertigstellung 2006)**

1992 starteten die Planungen für den Tiergartentunnel. Tiergartentunnel bezeichnet einen Komplex von drei Tunnelanlagen, die unter dem Tiergarten verlaufen. Diese „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“ wurden mit Beschluss vom 12. September 1995 planfestgestellt. (s.a. Kapitel 3.8)

Die drei Tunnel unterqueren gemeinsam das Forum, d.h. das Plangebiet des Bebauungsplans II-200i, sind jedoch verkehrlich nicht miteinander verbunden und dienen verschiedenen Zwecken:

- Tunnel Tiergarten Spreebogen (TTS): ein Straßentunnel im Verlauf der Bundesstraße 96 (Fertigstellung 2006)
- Tunnel Nord-Süd-Fernbahn: ein Fernbahntunnel für den Fern- und Regionalverkehr (Fertigstellung 2006)
- U-Bahn-Tunnel im Zuge der Linie U55 (Fertigstellung 2009)

Die Tunnel wurden von 1995 bis 2009 errichtet, im Jahr 2000 waren die Röhren zum größten Teil im Rohbau fertiggestellt.

Unter der festzusetzenden Straßenverkehrsfläche (Bebauungsplan II-200ib) liegen ein Teil des Straßentunnels und ein geringer Teil des Fernbahntunnels.

### **Provisorische Straßenführung (seit 1995)**

Die in den 1990er-Jahren zwischen Berlin und dem Bund abgestimmte Verkehrsplanung sah vor, dass der Verkehr über den Spreebogen direkt vor dem

Kanzleramt und vor dem Paul-Löbe-Haus vorbeigeführt wird. Die Straßen wurden gebaut, sie wurden jedoch nie für den öffentlichen Verkehr zugelassen.

Von 1995 bis 2006 wurde der Tunnel für die B 96 gebaut. Während der Bauzeit wurde der Verkehr oberirdisch über den Spreebogen geleitet. Unter Berücksichtigung der besonderen Belange (§ 247 BauGB) des Kanzleramtes, keinen Durchgangsverkehr auf der Willy-Brandt-Straße entlangzuführen, wurde eine provisorische Straße um die Schweizerische Botschaft und über die Fläche des künftigen Forums gebaut, die nach Eröffnung des Straßentunnels zurückgebaut werden sollte.

Ende der 1990er Jahre machte das Kanzleramt aufgrund von Sicherheitsbedenken abschließend deutlich, dass der Verkehr nicht über die Willy-Brandt-Straße und damit nahe am Gebäude vorbeigeführt werden soll. Dieser Argumentation schloss sich auch der Bundestag an, so dass der Verkehr auch nicht über die Konrad-Adenauer-Straße unter dem Vordach des Paul-Löbe-Hauses vorbeigeleitet wird, da dort einer der wichtigsten Eingänge zu den Gebäudekomplexen des Parlaments liegt. Die provisorischen Straßenführungen sind daher bis heute erhalten geblieben.

### **Internationaler landschaftsplanerischer Realisierungswettbewerb Spreebogen (1996/97)**

Für das Plangebiet des ursprünglichen Bebauungsplans II-200i wurde nach einem Diskussionsprozess im Jahr 1996 entschieden, anstelle des im städtebaulichen Entwurf zum Band des Bundes vorgesehenen gebauten Bürgerforums die Fläche zunächst als Freianlage zu gestalten. 1996/97 wurde dazu der „Internationale landschaftsplanerische Realisierungswettbewerb Spreebogen“ durchgeführt. Den ersten Preis gewann das Berliner Büro Lützwow 7, das in den Erläuterungen zur Wettbewerbsarbeit das Forum als Platz der Bürger, ständigen Ort des Treffens, der Kommunikation und Information beschreibt.

Die Planung wurde - bis auf den Bereich der "Forumsquerung" realisiert, die temporäre Gestaltung des Platzes wurde 2003 zunächst abgeschlossen.

### **Umsetzung der Planung für das „Band des Bundes“ (1997-2003)**

Die Bauarbeiten für das „Band des Bundes“ begannen 1997 und fanden ihr vorläufiges Ende mit der Fertigstellung des 1. Realisierungsabschnittes des Marie-Elisabeth-Lüders-Hauses im Oktober 2003. Das Kanzleramt und das Paul-Löbe-Haus, die das Plangebiet flankieren, wurden 2001 fertiggestellt. Das Marie-Elisabeth-Lüders-Haus wird derzeit nach Osten erweitert.

Das rund 900 Meter lange Band umfasst (von West nach Ost) den Kanzlerpark am westlichen Spreeufer, das ihm gegenüberliegende Bundeskanzleramt auf dem Spreebogen, die Freianlage im Bereich des Forums, das Paul-Löbe-Haus (Deutscher Bundestag) und das Marie-Elisabeth-Lüders-Haus (Deutscher Bundestag) am östlichen Spreeufer. Besonders aus der Luft, aber auch aus dem Straßenraum heraus, erscheinen alle dazugehörigen Gebäude wie ein massiver weißer Riegel, der sich quer über den Spreebogen legt und die Spree zweimal kreuzt. Der Eindruck des Zusammenhangs wird durch die Spreebrücken zwischen den Gebäuden des Bandes verstärkt.

## 2.2 Geltungsbereich und Eigentumsverhältnisse

Das ca. 1.785 m<sup>2</sup> große Plangebiet wird begrenzt:

- im Norden durch die Otto-von-Bismarck-Allee,
- im Osten durch die zurzeit als Freifläche gestaltete östliche Forumsfläche,
- im Süden durch die Paul-Löbe-Allee und
- im Westen durch die zurzeit als Freifläche gestaltete westliche Forumsfläche.

Der räumliche Geltungsbereich liegt in der Gemarkung Tiergarten, Flur 53 und umfasst das Flurstück 383.

Das Grundstück befindet sich im Eigentum des Landes Berlin.

## 2.3 Stadträumliche Situation und Bestand

Für die Fläche des Forums wurde nach einem Diskussionsprozess im Jahr 1996 entschieden, anstelle des im städtebaulichen Entwurf zum „Band des Bundes“ vorgesehenen (gebauten) Bürgerforums die Fläche zunächst als Freianlage zu gestalten. 1996/97 wurde dazu der „Internationale landschaftsplanerische Realisierungswettbewerb Spreebogen“ durchgeführt. Die Planung wurde - bis auf den Bereich der "Forumsquerung" - realisiert, die temporäre Gestaltung des Platzes wurde 2003 zunächst abgeschlossen.

Der Platz hat (inklusive der "Forumsquerung") eine Größe von 102 m x 156 m, insgesamt 15.913 m<sup>2</sup> = 1,6 ha, und liegt zwischen dem Kanzleramt und dem Paul-Löbe-Haus. Über den Platz verläuft die provisorische "Forumsquerung", die die Otto-von-Bismarck-Allee und die Paul-Löbe-Allee verbindet und über die der Verkehr geleitet wird. Diese Fläche der bestehenden provisorischen "Forumsquerung" mit einer geringen Erweiterung nach Osten bildet das Plangebiet des Bebauungsplans II-200ib.

Die Fläche des künftigen Forums wird in Nord-Süd-Richtung von den Tunnelanlagen des Tiergartentunnels unterquert. Im Westen liegt der Tunnel der Bundesstraße 96, östlich davon der Tunnel der Fernbahn und der U-Bahn (U55). An die östliche Teilfläche nördlich wie auch südlich angrenzend liegen die Ausgänge der U-Bahnstation „Bundestag“ der Linie U55. Auch das Plangebiet für die festzusetzende "Forumsquerung" liegt über Tunnelanlagen (Straßen- und in geringem Umfang Fernbahntunnel), deren Statik und Traglast beim Bau der Straße zu prüfen und zu berücksichtigen sind.

## 2.4 Geltendes Planungsrecht

### 2.4.1 Baunutzungsplan/ Straßenfluchtlinie

#### Baunutzungsplan

Der Baunutzungsplan von Berlin (BNP) 1958/60 in Verbindung mit der Bauordnung für Berlin (BO 58) in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABL. 1962, S. 742) als übergeleiteter rechtsverbindlicher Bauleitplan weist für den Geltungsbereich ein Baugebiet mit besonderer Zweckbestimmung „Regierung“ ohne Baustufe aus. Da es sich hierbei um typische Darstellungen der vorbereitenden Bauleitplanung handelt (§§ 6 und 7 BO 58), sind sie nicht als Bebauungsplanfestsetzungen übergeleitet worden. Demnach ist die Zulässigkeit von Vorhaben nach den §§ 34 oder 35 BauGB zu beurteilen.

#### Straßenfluchtlinien

In den angrenzenden Bebauungsplänen II-200b und II-200d wurden mit deren Festsetzung alle zuvor geltenden förmlich festgelegten Straßen- und Baufluchtlinien aufgehoben und Straßenverkehrsflächen neu festgesetzt.

## **2.5 Verkehrserschließung**

### **2.5.1 Individualverkehr**

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen die bestehende provisorische "Forumsquerung" als öffentliche Straße, die im Norden und Süden an andere öffentliche Straßen anschließt, planungsrechtlich aber nicht gesichert wurde. Die Straße nimmt den in Nord-Süd-Richtung fließenden Verkehr auf und stellt die Verbindung zwischen der Otto-von-Bismarck-Allee im Norden und der Paul-Löbe-Allee im Süden her.

Die Otto-von-Bismarck-Allee verbindet das Plangebiet über die Kronprinzenbrücke mit der Friedrich-Wilhelm-Stadt sowie dem Hauptbahnhof, aber auch Moabit. Die Paul-Löbe-Allee schließt das Plangebiet über die Heinrich-von-Gagern-Straße zum einen nach Westen an die John-Foster-Dulles-Allee an und führt zum anderen nach Osten über die Scheidemannstraße zu weiteren Bundesinstitutionen in der Dorotheenstadt oder nach Süden über die Yizhak-Rabin-Straße zur Straße des 17. Juni.

Außerhalb des Plangebiets am westlichen und östlichen Rand des Forums verlaufen Straßen, deren Funktionseinschränkung für die Erforderlichkeit der "Forumsquerung" von Bedeutung ist. Im Westen verläuft zwischen Bundeskanzleramt und Forum die Willy-Brandt-Straße, die (entgegen der ursprünglichen städtebaulichen Planung für das „Band des Bundes“) nicht als Straße ausgebildet wurde, sondern in die derzeitige Platzgestaltung des künftigen Forums integriert ist. Die Fläche ist nur für den Fußgänger- und Radfahrerverkehr geöffnet. Im Osten verläuft unter dem Vordach des Paul-Löbe-Hauses (Bundestag) die Konrad-Adenauer-Straße, die hier nur für Berechtigte (z.B. Anliegerverkehr des Paul-Löbe-Hauses) sowie den Radfahrerverkehr geöffnet ist.

### **2.5.2 Rad- und Fußgängerverkehr**

Die "Forumsquerung" weist beidseitig Rad- und Gehwege auf.

Die Radwege münden in die Radwege der Otto-von-Bismarck-Allee und der Paul-Löbe-Allee ein und werden von da aus weitergeführt. Damit ist das Plangebiet für Radfahrer gut erschlossen und in das Berliner Radwegenetz eingebunden.

Auch für Fußgänger ist das Plangebiet gut erschlossen. Von Bedeutung ist die Anbindung an den nördlich gelegenen Spreebogenpark mit seinen uferbegleitenden Wegen sowie die Verbindung über die Moltkebrücke sowie die Kronprinzenbrücke zum anderen Spreeufer und insbesondere über die Gustav-Heinemann-Brücke zum nordwestlich gelegenen Hauptbahnhof.

### **2.5.3 Öffentlicher Personennahverkehr**

Östlich des Plangebiets liegt der U-Bahnhof „Bundestag“ der U-Bahnlinie U55 (Hauptbahnhof - Brandenburger Tor), die zurzeit bis zum Alexanderplatz verlängert und voraussichtlich 2020 in der Linie U5 aufgehen wird.

Auch wenn aktuell kein Buslinienverkehr im Plangebiet vorhanden ist, sollte die Straßenplanung für die "Forumsquerung" die Möglichkeit zur Aufnahme von Buslinienverkehr bieten.

## **2.6 Technische Infrastruktur**

### **2.6.1 Trinkwasser**

Im Plangebiet befinden sich zurzeit keine Trinkwasseranlagen. Es besteht die Möglichkeit, an das im Umfeld vorhandene Trinkwassernetz anzuschließen.

### **2.6.2 Mischwasser / Regenwasser**

Im Plangebiet befinden sich zurzeit keine Abwasseranlagen. Es besteht die Möglichkeit, an die im Umfeld vorhandene Mischwasserkanalisation anzuschließen.

Das Niederschlagswasser der provisorischen "Forumsquerung" wird in einer westlich der Fahrbahn liegenden Mulde versickert.

### **2.6.3 Fernwärme**

Im Plangebiet befinden sich keine Fernwärmeanlagen. Es besteht jedoch Interesse eines Anbieters, die angrenzenden Forumsflächen bei einer Bebauung mit Fernwärme zu versorgen.

### **2.7 Denkmalschutz**

Im Plangebiet liegen keine Eintragungen in der Denkmalliste des Landes Berlin (Stand 10. August 2017) vor.

### **2.8 Natur und Landschaft, Freiflächen**

Das Plangebiet umfasst im Wesentlichen die bestehende provisorische "Forumsquerung". Im Plangebiet liegen keine für Natur und Landschaft relevanten Freiflächen.

### **2.9 Altlasten / Bodenschutz**

Im Zuge der umfassenden Neuerschließung und den Baumaßnahmen zur Errichtung des Regierungsviertels sowie der Gestaltung der Freianlagen wurden erhebliche Bodenarbeiten durchgeführt. Aufgrund intensiver Baulandfreimachung (Bodenaushub, Bauschutt, Kampfmittel) und Rückbauvorhaben kann heute davon ausgegangen werden, dass das Gebiet frei von Bodenbelastungen und Restkontaminationen ist.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sind keine Eintragungen im Bodenbelastungskataster (BBK) verzeichnet. Im Ergebnis der historischen Recherche ist auch kein Hinweis auf eine altlastenrelevante Nutzung gegeben.

## **3 Planerische Ausgangssituation**

### **3.1 Ziele und Grundsätze der Raumordnung**

#### **3.1.1 Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007)**

Das **gemeinsame Landesentwicklungsprogramm LEPro** der Länder Berlin und Brandenburg ist am 1. Februar 2008 in Kraft getreten. Es bildet als übergeordneter Rahmen der gemeinsamen Landesplanung der beiden Länder die Grundlage für alle nachfolgenden Planungsebenen, insbesondere den integrierenden **Landesentwicklungsplan Berlin – Brandenburg LEP B-B**.

Das **Landesentwicklungsprogramm (LEPro)** benennt im Sinne einer Koordinierungsfunktion für fachliche Planungen sowie einer Orientierungshilfe für raumbezogene Investitionsentscheidungen in § 2 (Entwicklung der räumlichen Struktur), in § 3 (Zentrale Orte) in § 5 (Berlin), in den §§ 9 und 10 (zentralörtliche Gliederung und Zentren), in § 16 (Siedlungsentwicklung) sowie in § 17 (Stadtentwicklung) die wesentlichen Grundsätze und Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die für das geplante Vorhaben von allgemeiner Bedeutung sind.

Gemäß § 1 Abs. 3 LEPro soll die Metropole und Bundeshauptstadt bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben, der Nutzung ihrer Potenziale im Interesse des Gesamttraumes und in ihrer nationalen und internationalen Bedeutung gestärkt werden. Weiterhin heißt es in der Begründung zu § 1 Abs. 3: „Berlin ist Bundeshauptstadt. Der Sitz von Bundespräsident, Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung sowie von Institutionen und Verbänden in Berlin ist ein wichtiger

Standortfaktor und soll für die Entwicklung der gesamten Hauptstadtregion genutzt werden.“

Die in § 5 Abs. 2 und 3 LEPro 2007 formulierten Grundsätze (vorrangige Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur; Vorrang von Innen- vor Außenentwicklung; Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen; Entwicklung verkehrsvermeidender Siedlungsstrukturen durch Funktionsbündelung und Nutzungsmischung) werden berücksichtigt.

Der Bebauungsplan ist an die im LEPro benannten Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst.

### **3.1.2 Landesentwicklungsplan Berlin – Brandenburg (LEP B-B), 2009**

Im **Landesentwicklungsplan Berlin – Brandenburg** (LEP B-B) vom 31. März 2009 werden folgende relevante Ziele und Grundsätze benannt, die zu berücksichtigen sind:

Das Plangebiet liegt nach der Festlegungskarte 1 des LEP B-B innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung. Die künftige Siedlungsentwicklung soll auf diesen Raum gelenkt werden (Ziel 4.5 Abs. 1 Nr. 2 LEP B-B). Innerhalb des Gestaltungsraumes Siedlung haben die Kommunen große Spielräume. Darin ist auch die planungsrechtliche Sicherung der geplanten "Forumsquerung" grundsätzlich möglich.

Gemäß Grundsatz 2.6 sollen über die oberzentralen Funktionen hinaus die Infrastruktur und die Standorte von metropolitenen Funktionen wie Entscheidungs- und Kontrollfunktion, Innovations- und Wettbewerbsfunktionen, Zugänglichkeit und Symbolfunktionen gesichert werden. Die Metropole Berlin hat zentralörtliche Bedeutung im europäischen Maßstab und ist u.a. als politisches Zentrum zu stärken.

Die Grundsätze der Raumordnung aus 4.1 LEP B-B, vorrangige Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen unter Inanspruchnahme vorhandener Infrastruktur; Vorrang von Innen- vor Außenentwicklung; Reaktivierung von Siedlungsbrachflächen; Entwicklung verkehrsvermeidender Siedlungsstrukturen durch Funktionsbündelung und Nutzungsmischung (vorrangige Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen) werden bei der Planung berücksichtigt.

Das gleiche gilt für die Grundsätze der Raumordnung aus 2.6 LEP B-B (Sicherung und Entwicklung metropolitenen Funktionen). In Berlin als Sitz von Bundespräsident, Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung, von nationalen und internationalen Organisationen und Verbänden sind Standorte mit Metropolitenfunktionen zu sichern und die Voraussetzungen für weitere Ansiedlungen auszubauen und weiterzuentwickeln.

Das Plangebiet befindet sich außerdem teilweise im hoch verdichteten Bereich der Innenstadt und ist dem symbolhaft dargestellten Städtischen Kernbereich „Gebiet/ Umfeld Hauptbahnhof“ gemäß Festlegungskarte 2 des LEP B-B zuzuordnen. Auch hier ist die planungsrechtliche Sicherung der geplanten "Forumsquerung" ebenso grundsätzlich möglich.

Das Plangebiet ist Teil des Siedlungsbereichs, des städtischen Kernbereichs Gebiet / Umfeld Hauptbahnhof sowie der Metropole.

Der Bebauungsplan ist an die im LEP B-B benannten Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst.

### **3.1.3 Entwurf des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)**

Aufgrund des Gerichtsverfahrens gegen den rückwirkend erneut in Kraft gesetzten LEP B-B 2009 im Land Brandenburg besteht die Notwendigkeit einen neuen Landesentwicklungsplan zu erarbeiten.

Auf ihren Sitzungen am 19. Dezember 2017 haben das Brandenburger Kabinett und der Berliner Senat auf Empfehlung der Gemeinsamen Landesplanungskonferenz den 2. Entwurf des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) zustimmend zur Kenntnis genommen. Des Weiteren haben sie die Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg mit der öffentlichen Auslegung und Beteiligung betraut. Die Beteiligung und die öffentliche Auslegung des 2. LEP HR Entwurfes begann am 5. Februar 2018. Stellungnahmen konnten bis zum 7. Mai 2018 abgegeben werden. Gegenwärtig erfolgt die Auswertung der Stellungnahmen.

Gemäß Entwurf zum LEP HR ist Berlin als Metropole (Z 3.4) und als Gestaltungsraum Siedlung (Z 5.6 Absatz 1) festgelegt.

- In der Metropole Berlin sind die höchstwertigen metropolitenen Funktionen zu sichern und zu qualifizieren. Die Metropole Berlin hat zentralörtliche Bedeutung. Im europäischen Maßstab ist sie als Wirtschafts-, Wissenschafts-, Kultur-, Bildungs-, Sport-, Handels-, Messe- und politisches Zentrum zu stärken.
- In Berlin und im Berliner Umland ist der Gestaltungsraum Siedlung der Schwerpunkt für die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen.

Die Planungen zur Weiterentwicklung des Regierungsviertels entsprechen dem Ziel, die Metropole Berlin als Hauptstadt und politisches Zentrum zu stärken. Da im Bebauungsplan keine Wohnnutzung vorgesehen ist, ist die Festlegung als Gestaltungsraum Siedlung für die Planung ohne Relevanz, führt aber auch zu keinem Widerspruch.

Der Bebauungsplan berücksichtigt damit die im LEP HR benannten Ziele.

#### **3.1.4 Flächennutzungsplan in seiner Funktion als Raumordnungsplan**

Der Flächennutzungsplan (FNP) hat durch den Status Berlins als Stadtstaat gleichzeitig die Funktion eines Landesplans. Nach der textlichen Darstellung Nr. 1 des Flächennutzungsplans sind die Festlegungen zu städtischen Zentren, Autobahnen und übergeordneten Hauptverkehrsstraßen sowie zu Bahnflächen und Häfen als Ziele der Raumordnung zu beachten.

Der FNP stellt im Plangebiet unterirdische Gleisanlagen und eine raumordnerisch übergeordnete Hauptverkehrsstraße (B 96) dar. Die Darstellungen zeigen den Bestand im Bereich der Tunnelanlagen, der nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen wird. Der Bebauungsplan berücksichtigt damit die raumordnerisch bedeutsamen Festlegungen im FNP.

#### **3.2 Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (Abl. S. 31), zuletzt geändert am 11. Dezember 2018 (ABl. 2019 S. 8) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-200ib als Art der baulichen Nutzung „Sonderbaufläche Hauptstadtfunktionen“ dar. Gemäß AV FNP vom 29. Juni 2016, Punkt 6.2 sind diese Flächen Vorrangflächen, deren Ausgestaltung zwischen Berlin und dem Bund im Einvernehmen auf der Grundlage des Hauptstadtvertrages vorgenommen wird.

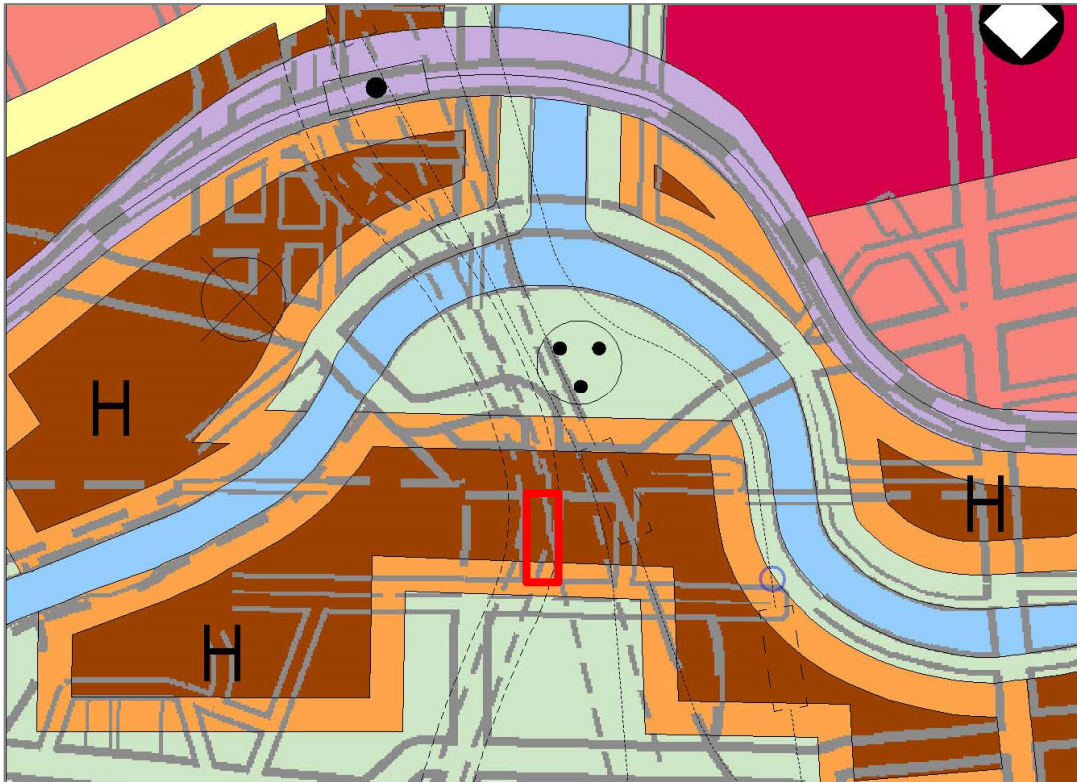


Abbildung 2: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 05.01.2015

### 3.3 Landschaftsprogramm (LaPro)

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm (LaPro) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Juni 2016 (Amtsblatt für Berlin Nr. 24, Seite 1314) umfasst die generellen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Land Berlin. Die Darstellungssystematik LaPro beinhaltet nach den Vorgaben des Bundesnaturschutzgesetzes bzw. des Berliner Naturschutzgesetzes:

- die Analyse und Bewertung des Zustandes von Natur und Landschaft (§ 8 Abs. 2 NatSchG Bln) sowie
- die konkretisierten Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege und der ihrer Verwirklichung dienenden Erfordernisse und Maßnahmen (§ 9 Abs. 2 BNatSchG).

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm ist ein strategisches, gesamtstädtisches Instrument der Planung, um integrative Umweltvorsorge zu betreiben.

Die Vorgaben des Programms sind behördenverbindlich. Die Entwicklungsziele und Maßnahmen sind in den Programmplänen Naturhaushalt / Umweltschutz, Biotop- und Artenschutz, Landschaftsbild sowie Erholung und Freiraumnutzung sowie Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption dargestellt. In den Darstellungen des Flächennutzungsplans hat das Landschaftsprogramm Berücksichtigung gefunden.

#### 3.3.1 Programmplan Naturhaushalt / Umweltschutz

Im Programmplan Naturhaushalt/ Umweltschutz ist das Plangebiet unter dem Thema "Anforderung an Nutzungen" als "Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Anpassung an den Klimawandel" dargestellt. Außerdem liegt das Plangebiet sowohl im Vorsorgegebiet Luftreinhaltung als auch im Vorsorgegebiet Klima (Anforderungen für Naturgüter). Diesen Ausweisungen sind folgende beispielhafte Maßnahmen zugeordnet:

### **Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Anpassung an den Klimawandel**

- Erhöhung des Anteils naturhaushaltswirksamer Flächen (Entsiegelung sowie Dach-, Hof- und Wandbegrünung)
- Kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung
- Berücksichtigung des Boden- und Grundwasserschutzes bei Entsiegelung
- Dezentrale Regenwasserbewirtschaftung
- Förderung emissionsarmer Heizsysteme
- Erhalt/ Neupflanzung von Stadtbäumen, Sicherung einer nachhaltigen Pflege
- Verbesserung der bioklimatischen Situation und der Durchlüftung
- Erhalt, Vernetzung und Neuschaffung klimawirksamer Grün- und Freiflächen
- Vernetzung klimawirksamer Strukturen
- Erhöhung der Rückstrahlung (Albedo)

### **Vorsorgegebiet Luftreinhaltung**

- Emissionsminderung
- Erhalt von Freiflächen/ Erhöhung des Vegetationsanteils

### **Vorsorgegebiet Klima**

- Erhalt klimatisch wirksamer Freiräume
- Vernetzung von Freiflächen
- Sicherung und Verbesserung des Luftaustausches, Vermeidung von Austauschbarrieren gegenüber bebauten Randbereichen
- Sanierung/ Profilierung öffentlicher Grünanlagen
- Erhalt/ Neupflanzung von Stadtbäumen, Sicherung einer nachhaltigen Pflege
- Sicherung der Funktionen des Waldes als Treibhausgassenke und Trinkwasserentstehungsgebiet
- Dauerhafte Sicherung der Funktionen klimatischer Ausgleichs- und Entlastungsflächen sowie Luftleitbahnen
- Verbesserung der lufthygienischen Situation
- Vermeidung bzw. Ausgleich von Bodenversiegelung

Die Ziele und Maßnahmen sind bei der Planung zu berücksichtigen.

### **3.3.2 Programmplan Biotop- und Artenschutz**

Im Programmplan Biotop- und Artenschutz ist das Plangebiet unter dem Thema "Biotopentwicklungsräume" als Teil des städtisch geprägten Raums "Grüne Mitte" dargestellt, der insbesondere den Tiergarten umfasst. Zur Sicherung der "Grünen Mitte" werden folgende Maßnahmen benannt:

- Sicherung der 'Grünen Mitte' als großes innerstädtisches Artenreservoir
- Erhalt wertvoller Biotope, Entwicklung von Biotopverbindungen und Sicherstellung einer Durchgrünung auf Bauflächen
- Erhalt der naturgeprägten Relikte der Spreeniederung und Entwicklung von Wiesen, naturnahen Gehölzbeständen und Uferbereichen im Großen Tiergarten
- Implementierung einer naturverträglichen Pflege von öffentlichen Grünanlagen

Die Ziele und Maßnahmen sind bei der Planung zu berücksichtigen.

### **3.3.3 Programmplan Landschaftsbild**

Im Programmplan Landschaftsbild ist das Plangebiet unter dem Thema "Entwicklungsräume" als Teil des städtisch geprägten Raums "Grüne Mitte" dargestellt, der insbesondere den Tiergarten umfasst. Zur Sicherung der "Grünen Mitte" werden folgende Maßnahmen benannt:

- Erhalt und Entwicklung eines vegetationsgeprägten Gesamttraumes; Betonung unterschiedlicher Gestaltqualitäten unter Berücksichtigung der Ortsgeschichte
- Verbesserung der Wahrnehmbarkeit der landschaftlich geprägten offenen Spree

Die Ziele und Maßnahmen sind bei der Planung zu berücksichtigen.

### **3.3.4 Programmplan Erholung und Freiraumnutzung**

Im Programmplan Erholung und Freiraumnutzung ist das Plangebiet unter dem Thema "Bebaute Bereiche" als "Sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren" mit folgenden Zielen und Maßnahmen dargestellt:

- Erschließung von Freiflächen und Erholungspotentialen
- Entwicklung von Konzepten für die Erholungsnutzung
- Entwicklung und Qualifizierung kleiner, quartiersbezogener Grün- und Freiflächen
- Entwicklung von Wegeverbindungen
- Schutzpflanzungen bei angrenzender Wohn- und Erholungsnutzung
- Dach- und Fassadenbegrünung
- Baumpflanzungen auf geeigneten Flächen

Die Ziele und Maßnahmen sind bei der Planung zu berücksichtigen.

### **3.3.5 Programmplan Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption (GAK)**

Die GAK benennt Räume im Stadtgebiet, in denen erhöhter Handlungsbedarf in Sachen Natur und Landschaft besteht. Müssen negative Umweltauswirkungen kompensiert werden, hilft die GAK, geeignete Flächen für den Ausgleich zu finden. Im Programmplan Gesamtstädtische Ausgleichskonzeption ist das Plangebiet unter dem Thema "Ausgleichssuchraum" als Teil einer an dem Verlauf der Spree orientierten Freiraumachse dargestellt.

Diese Darstellung bezieht sich auf den gesamten Verlauf der Spree mit dem Ziel hier eine großräumige Freiraumachse zu schaffen. Der Bereich im Spreebogen ist bereits fertig gestaltet. Hier liegen keine Potenziale für Ausgleichsflächen.

## **3.4 Stadtentwicklungsplanungen**

Stadtentwicklungspläne sind als Konzepte im Sinne des § 1 Absatz 6 Nr. 11 BauGB zu berücksichtigen. In Berlin sind sie im Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch (vgl. § 246 Abs. 4 BauGB) geregelt. Danach werden Stadtentwicklungspläne für die räumliche Entwicklung des gesamten Stadtgebietes erarbeitet. Stadtentwicklungsplanung hat grundsätzlich Empfehlungscharakter für alle an der Planung beteiligten Stellen. Stadtentwicklungspläne sind Grundlagen für alle weiteren Planungen. (AGBauGB § 4 Abs. 1)

In Berlin liegen folgende Stadtentwicklungspläne vor:

- StEP Industrie und Gewerbe
- StEP Klima
- StEP Verkehr
- StEP Ver- und Entsorgung (Grundlagen)
- StEP Wohnen
- StEP Zentren

Für den Bebauungsplan II-200ib (Straßen-Bebauungsplan) sind folgende StEP's maßgeblich:

- StEP Klima
- StEP Verkehr

#### **3.4.1 StEP Klima, 2011**

Der StEP Klima, der am 31. Mai 2011 beschlossen wurde, ist der erste zentrale Baustein, um die Stadt unter Berücksichtigung des Klimawandels zukunftsfähig zu machen. Der StEP Klima widmet sich den räumlichen und stadtplanerischen Aspekten des Klimas in Berlin. Er rückt dabei die Anpassung an den Klimawandel in den Mittelpunkt, ergänzt aber auch die Anstrengungen im Klimaschutz.

#### **3.4.2 StEP Klima KONKRET, 2016**

Ergänzend zum StEP Klima gibt es seit 2016 den StEP Klima KONKRET 2016. Er vertieft und profiliert die Inhalte des StEP Klima 2011, insbesondere bezüglich der Maßnahmen zur Anpassung der Stadt Berlin an die Folgen des Klimawandels.

Für die beiden Leitthemen der hitzeangepassten Stadt und der wassersensiblen Stadtentwicklung zeigt er, wie sich bekannte Anpassungsmaßnahmen (etwa Dach- oder Fassadenbegrünung, Albedo) in ihrer Wirkung optimieren lassen. Des Weiteren konkretisiert er diese Maßnahmen für unterschiedliche Stadtstrukturtypen (beispielsweise den Geschosswohnungsneubau, die verdichtete Blockrandbebauung oder bei Nachverdichtung in der Zeilenbebauung) und Flächentypen (Straßen und Plätze, Grün- und Freiflächen). Ergänzt wird dies durch Berliner, nationale und internationale Referenzprojekte, die verdeutlichen, wie sich die klimaangepasste Stadt gestalten lässt.

Im Bebauungsplan II-200ib "Forumsquerung" wird nur die bestehende provisorische Straße in einem etwas erweiterten Ausbaustand gesichert. Die Inhalte des StEP Klima wurden bei der Planung berücksichtigt.

#### **3.4.3 StEP Verkehr, 2011**

Der "StEP Verkehr" wurde am 29. März 2011 als "Kursbuch der Berliner Verkehrspolitik" mit dem Zieljahr 2025 beschlossen und bildet den Rahmen für die konkreten Planungen und Maßnahmen im Verkehrsbereich auf der Ebene der Gesamtstadt. Der StEP Verkehr definiert Leitlinien zur integrierten Verkehrspolitik, die die Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt und gleichzeitig Strategien aufzeigt, die unerwünschten Folgen des Verkehrs zu reduzieren. Aktuell läuft die "Zweite Fortschreibung des StEP Verkehr" für das Zieljahr 2030.

Verkehrspolitisches Ziel für den Kern der Innenstadt, der sogenannte Hundekopf, ist es, diesen weitgehend vom Durchgangsverkehr freizuhalten und eine Verkehrsaufteilung zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierten Individualverkehr (MIV) in einem Verhältnis von 80% zu 20% anzustreben. Durchgangsverkehre sollen über einen inneren Straßenring zur Umfahrung der Stadtmitte und einem mittleren Straßenring zur Umfahrung der Innenstadt im Zuge des S-Bahnring abgeleitet werden.

Der StEP Verkehr enthält folgende Kennzeichnungen:

- Die Straße Alt-Moabit gehört zum übergeordneten Straßennetz und ist als „örtliche Straßenverbindung (Stufe III)“ dargestellt.
- Die Willy-Brandt-Straße, Konrad-Adenauer-Straße sowie Heinrich-von-Gagern-Straße sind im Bestand Ergänzungsstraßen (weitere Straßen von besonderer Bedeutung)
- Im Parkraumbewirtschaftungskonzept ist der Geltungsbereich Teil eines Gebiets mit intensiver Parkraumnachfrage (potenzielles Erweiterungsgebiet).
- Das Entlastungskonzept Innenstadt sieht eine Entlastung von großräumigen und innerstädtischen Durchgangsverkehr vor.
- Für den Prognosezeitraum 2025 ist grundsätzlich von einer rückläufigen Tendenz der Straßenverkehrsbelastungen auszugehen.

Die Inhalte des StEP Verkehr wurden bei der Planung berücksichtigt.

### 3.5 Sonstige vom Senat beschlossene städtebaulichen Planungen

#### 3.5.1 Planwerk Innere Stadt, 2010

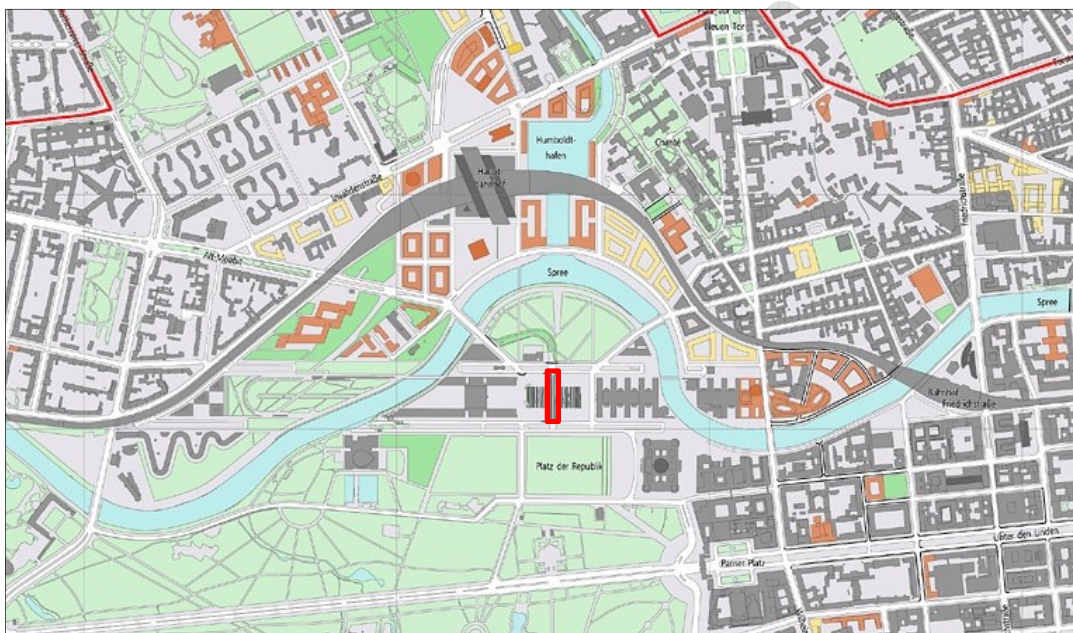


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Planwerk Innere Stadt Berlin 2010, Fortschreibung 10. November 2010

Das Planwerk Innere Stadt 2010 wurde am 11. Januar 2011 durch den Senat von Berlin beschlossen und ist gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB als eine von der Gemeinde beschlossene sonstige städtebauliche Planung bei der Aufstellung des Bebauungsplans zu berücksichtigen. Es beruht auf dem 1999 als städtebauliches Leitbild für eine Reurbanisierung und Revitalisierung der historischen Mitte und der City-West vom Berliner Senat beschlossenen Planwerk Innenstadt, das eine nachhaltige Stadtentwicklung vorsieht, die mit den Schlagworten „kompakte Stadt“, „Stadt der kurzen Wege“ und „sozial gemischte Stadt“ verbunden ist. Es folgt dem Leitbild der kritischen Rekonstruktion.

Das Planwerk Innenstadt wird durch das Planwerk Innere Stadt 2010 sowohl räumlich als auch methodisch erweitert und ergänzt. Dieses stellt ein mögliches baulich-räumliches Bild für Teile des Bereichs innerhalb des S-Bahn-Rings dar. Im Vordergrund steht neben der Ausdifferenzierung von Räumen bzw. Adressen (Profilierung der „Kieze“) die Verknüpfung ortsbezogener und gesamtstädtischer Planungen.

Das Planwerk Innere Stadt bildet das „Band des Bundes“ in seiner heutigen Form ab, ebenso ist die vorhandene provisorische "Forumsquerung" enthalten. In einem der im Planwerk formulierten Schwerpunkträume liegt das Plangebiet nicht.

### **3.5.2 Lärminderungsplan/ Lärmaktionsplan**

#### **Lärmaktionsplan 2013-2018**

Der Senat von Berlin hat den Lärmaktionsplan Berlin 2013-2018 am 6. Januar 2015 beschlossen. Der Aktionsplan beschreibt die Strategien, die in den nächsten Jahren verfolgt werden sollen, um die weiterhin zu hohe Verkehrslärmbelastung zu reduzieren. Schwerpunkte dabei sind die Verbesserung der Infrastruktur, ein verbesserter Lärmschutz bei allen Planvorhaben und die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern. Der Lärmaktionsplan beinhaltet das Handlungsprogramm für die nächsten Jahre, mit dem die Lärmbelastung insbesondere im Berliner Hauptstraßennetz sukzessive verbessert werden soll.

Für den Bereich des Spreebogens werden keine konkreten Maßnahmenvorschläge gemacht.

### **3.5.3 Luftreinhalteplan 2011-2017**

Der Geltungsbereich liegt laut Flächennutzungsplan Berlin innerhalb des Vorrangbereiches Luftreinhalteplanung.

Der Luftreinhalteplan 2011-2017 sieht für die Stadtplanung u.a. folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Luftaustausches und der Schadstoffbelastung vor:

- Erhalt und Ausweitung der Ausbreitungsbedingungen für den Luftaustausch,
- Vermeidung der Schaffung zusätzlicher Belastungsschwerpunkte,
- Einhaltung der Grenzwerte bei der Entwicklung von Industrie- und Gewerbeflächen,
- Schaffung von Grünzügen und straßenbegleitenden Grünflächen sowie
- Beachtung der Maßgaben der Stadtentwicklungspläne (insb. Klima und Zentren).

### **3.6 Bereichsentwicklungsplanung Mitte, 2004**

Die Bezirksentwicklungsplanung von 2004 für den Bezirk Mitte stellt für die Fläche des künftigen Forums ein Sondergebiet mit hohem Grünanteil dar. Die an das Forum angrenzenden Straßen sind als sonstige Straße dargestellt. Die provisorische "Forumsquerung" (Plangebiet) wird im Bereichsentwicklungsplan nicht dargestellt.

### 3.7 Angrenzende festgesetzte und im Verfahren befindliche Bebauungspläne

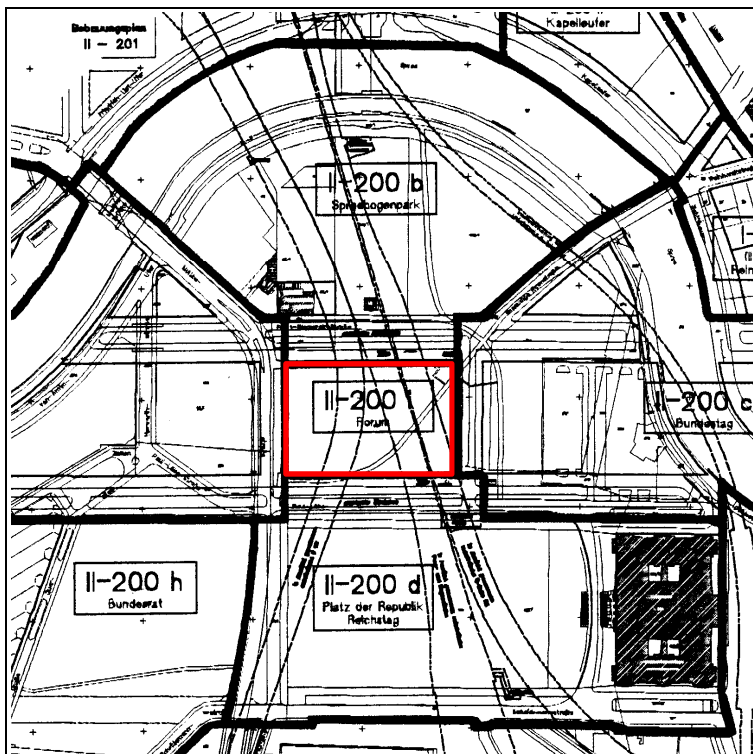


Abbildung 4: Geltungsbereiche des ungeteilten Bebauungsplans II-200 i und der angrenzenden Bebauungspläne II-200 b und d

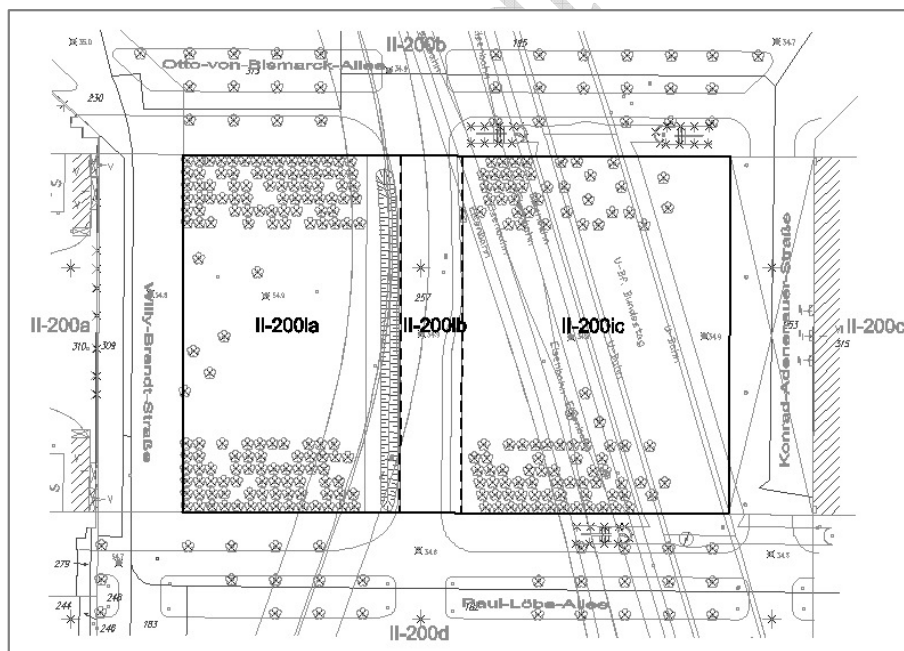


Abbildung 5: Teilung des Bebauungsplan II-200i in die Bebauungspläne II-200ia, II-200ib und II-200ic

Der Bebauungsplan II-200ib "Forumsquerung" grenzt an die Bebauungspläne II-200b, II-200ic, II-200d und II-200ia an.

Der im Norden angrenzende Bebauungsplan II-200b für den „Spreebogenpark“, der am 22. Juni 2006 festgesetzt wurde (GVBl. 7. Juli 2006, S.699), sichert im Wesentlichen die öffentlichen Parkanlagen sowie ein Botschaftsgelände und Straßenverkehrsflächen.

Östlich schließt der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan II-200ic "Forum Ost" an, in dem die geplante Nutzung als Bürgerforum festgesetzt werden soll.

Südlich angrenzend befindet sich der Bebauungsplan II-200d „Platz der Republik, Reichstag“, der am 16. Juni 2006 festgesetzt wurde (GVBl. 7. Juli 2006, S. 671). Der Bebauungsplan sichert den denkmalgeschützten Reichstag als Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Bundestag sowie öffentliche Parkanlagen und Verkehrsflächen.

Westlich schließt der in Aufstellung befindliche Bebauungsplan II-200ia "Forum West" an, in dem die geplante Nutzung als Bürgerforum festgesetzt werden soll.

### **3.8 Planfeststellung für die „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“**

Unter der Fläche des künftigen Forums verläuft in Nord-Süd-Richtung der planfestgestellte Tiergartentunnel. Der Tiergartentunnel bezeichnet einen Komplex von drei Tunnelanlagen, die von 1995 bis 2006 errichtet wurden. Die drei Tunnel unterqueren gemeinsam den Spreebogen zwischen dem Kanzleramt und dem Paul-Löbe-Haus (Bundestag), sind jedoch verkehrlich nicht miteinander verbunden und dienen verschiedenen Zwecken:

- Tunnel Tiergarten Spreebogen (TTS): ein Straßentunnel im Verlauf der Bundesstraße 96
- Tunnel Nord-Süd-Fernbahn: ein Eisenbahntunnel für den Fern- und Regionalverkehr
- U-Bahn-Tunnel im Zuge der Linie U55.

Das Planfeststellungsverfahren wurde mit Antrag vom 27. April 1994 durch die Deutsche Bahn eingeleitet, die als Vorhabenträgerin vor allem für die Nord-Süd-Fernbahnverbindung und die Kreuzungsbereiche dieser Bahnstrecke mit der B 96 und der U55 auftrat. Das Land Berlin war als Vorhabenträger für die B 96 und die U55 am Verfahren beteiligt. Gemäß § 78 VwVfG war das Eisenbahnbundesamt für die Planfeststellung zuständig. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 12. September 1995 gefasst.

Dem Planfeststellungsbeschluss geht ein Protokollvermerk voraus, der Protokollvermerk Nr. 3. Er ist Anlage der Vereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Bundesminister für Finanzen, dem Bundeseisenbahnvermögen, DB AG und dem Land Berlin vom 11. Juli 1994 über die Erfüllung der Rahmenvereinbarung vom 25. Januar 1989. In dem Protokollvermerk wird dem Land Berlin für den zukünftigen Nord-Süd-Straßentunnel ein Unterfahrungsrecht mit allen daraus folgenden Nutzungseinschränkungen sowie dauernder Inanspruchnahme der Grundstücke gewährt. Gleiches wurde für den Fernbahn- und den U-Bahntunnel vereinbart.

In Abteilung II des Grundbuchs sind aufgrund des Protokollvermerks Belastungen zugunsten der DB Netz AG eingetragen.

Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Rechte:

- Unterfahrungsrecht: Benutzungsrecht für die Allgemeinheit
- Tunnelanlagenrecht: Recht, den Tunnel zu besitzen, zu erneuern, zu beseitigen
- Wartungs- und Instandhaltungsrecht: Schutz-/ Wartungs-/ Sicherheitsstreifen von mind. 5 m
- Baubehelfsrecht: Recht für verbleibende Baugrundverfestigung unter dem Tunnel und für Baugrubenwände einschl. Rückverankerungen neben den Tunnelaußenwänden.

Auftraggeber für den Bau des Tiergartentunnels waren die Deutsche Bahn AG und die zuständige Senatsverwaltung des Landes Berlin. Die Baudurchführung oblag der 2002 gegründeten Projektgesellschaft für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin.

Die Eröffnungstermine waren:

- Straßentunnel: 26. März 2006
- Eisenbahntunnel: 28. Mai 2006
- U-Bahn-Tunnel: 8./9. August 2009.

Beim Bau des Tiergartentunnels sollte die geplante Bebauung des künftigen Forums berücksichtigt werden, aussagekräftige Unterlagen liegen jedoch nicht vor. Im Plangebiet des Bebauungsplans II-200ib liegen unterirdisch Teile des Straßentunnels (in der westlichen Hälfte) und in geringem Umfang Teile des Eisenbahntunnels (nordöstliche Ecke). Der U-Bahn-Tunnel verläuft östlich des Plangebiets. In der Behördenbeteiligung wurden von den entsprechenden Trägern Hinweise zur Überbaubarkeit der Tunnelanlagen gegeben.

Die Belastbarkeit der Tunneldecke des Straßentunnels in Bezug auf die geplante Nutzung, d.h. das dauerhafte Be- und Überfahren in Tunnellängsrichtung wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ermittelt und berücksichtigt.

### **3.8.1 Straßentunnel**

Der Straßentunnel ist Bestandteil der Planfeststellung für die „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“ von 1995.

Eine Annäherung von Bauteilen der geplanten baulichen Anlagen ist nur unter Einhaltung des Mindestabstandes von 5 m zu den Tunnelaußenwänden zulässig. In Bereichen mit kraftschlüssigen Ankern im Baugrund beginnt der Mindestabstand hinter den Enden der Bodenanker. Grundlage bilden die einschlägigen Rechtsvorschriften. Dazu zählen insbesondere das Bundesfernstraßengesetz (FStrG), das BerlStrG und die zu § 7 BerlStrG erlassenen Ausführungsvorschriften sowie die DIN 1076 „Ingenieurbauwerke im Zuge von Straßen und Wegen - Überwachung und Prüfung“, die im Land Berlin für Bundes- und für Landesbauwerke eingeführt ist.

Für den Tunnel wurde im Protokollvermerk (s. AI3.8) ein Unterfahrungsrecht vereinbart, eine Überbauung ist möglich. Über ein Gutachten wurde geklärt, dass die Verkehrslasten aus der „Forumsquerung“ unter Berücksichtigung der Bestandsstatik keine negativen Auswirkungen auf den Straßentunnel haben werden.

### **3.8.2 Eisenbahntunnel**

Das Plangebiet wird tlw. durch den viergleisigen Nord-Süd-Fernbahntunnel zwischen dem Berliner Hauptbahnhof und dem Bahnhof Potsdamer Platz unterirdisch gequert. Die öffentlich-rechtliche Verantwortung für die Sicherheit und Aufrechterhaltung des Betriebes der Bahnanlagen liegt gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetzes (AEG) bei der DB Netz AG. Dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber obliegt die Prüfung, ob bzw. inwieweit Belange des Eisenbahnbetriebs einschließlich der Instandhaltung der Bahnanlagen mit dem Bebauungsplanentwurf kollidieren. Forderungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die aus dessen öffentlich-rechtlicher Betreiberverantwortung erwachsen, sind im Aufstellungsverfahren zu berücksichtigen.

Für die Anlagen der DB AG besteht ein als Dienstbarkeit gesichertes Unterfahrungsrecht, eine Überbauung ist möglich.

Vom Schienenverkehr geht eine erhebliche Lärm- und Erschütterungsbelastung aus. Immissionen, die sich aus dem bestimmungsgemäßen Gebrauch der Anlagen

ergeben, sind zu dulden. Gemäß der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) werden keine weiteren Lärmschutzmaßnahmen durch die Deutsche Bahn AG erforderlich. Es bestehen auch keine Ansprüche auf Lärm- und/ oder Erschütterungsschutz für neu zu errichtende Gebäude. Auswirkungen, die durch Erschütterungen und Verkehrslärm eintreten können, sind bei der Planung zu berücksichtigen. Das gilt sowohl für die Erschütterungen während der Bauphase (S 21 2.BA) als auch für die Erschütterungen aus dem Betrieb in den Tunnelanlagen (Fernbahn und S 21) der DB Netz AG.

Bei Planungs- und Bauvorhaben Dritter in räumlicher Nähe zu Bahnbetriebsanlagen ist zum Schutz der Baumaßnahme und zur Sicherung des Eisenbahnbetriebs das Einhalten von Sicherheitsabständen zwingend einzuhalten.

### **3.8.3 Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus den Tunnelanlagen**

Zur Klärung der Auswirkungen der unterirdischen Verkehre auf die geplante Bebauung auf dem Forum wurde das Gutachten "Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem unterirdischen Verkehr (U-Bahn, Fernbahn und Kfz), BV: Forum am Kanzleramt in Berlin" (GUD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH, 21. März 2016) erstellt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass für die Festsetzung der Planung im Bebauungsplan II-200i „Forum“ keine erschütterungsmindernden Maßnahmen erforderlich sind. Daraus lässt sich ableiten, dass für den Straßenbau der "Forumsquerung" als einen Teilbereich des Bebauungsplans II-200i ebenso keine erschütterungsmindernden Maßnahmen erforderlich sind.

Die Geländehöhe der bestehenden provisorischen „Forumsquerung“ liegt bei 34,9 m ü. NHN. Die vertikale Lage des Straßentunnels steigt von Norden nach Süden an. Die Decke des Straßentunnels liegt aber immer deutlich unter einer Höhe von ca. 31,2 m ü. NHN und damit mindestens ca. 3,7 m unter Gelände. Die Decke des Fernbahntunnels liegt auf einer Höhe von ca. 27,0 m u. NHN und damit ca. 7,9 m unter Gelände. Damit sind auch ein direkter Kontakt der Tunnelbauten mit dem Straßenkörper und eine damit mögliche Übertragung von Körperschall ausgeschlossen.

## **4 Entwicklung der Planungsüberlegungen**

### **4.1 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme, 1993**

Am 20. Juni 1991 hat der Deutsche Bundestag beschlossen, zur „Vollendung der Einheit Deutschlands“ den Sitz des Bundestages von Bonn nach Berlin zu verlegen. Zur Entwicklung der Parlaments- und Regierungsbereiche in Berlin wurde eine von Bund und Land Berlin gemeinsam getragene Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme vereinbart und am 17. Juni 1993 unter dem Titel "Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel" als Verordnung des Berliner Senats förmlich festgelegt. Am 23. Februar 2016 wurde eine Verordnung zur teilweisen Aufhebung der o.g. Verordnung erlassen. Das Forum und damit das Plangebiet des Bebauungsplans II-200ib liegen weiterhin im städtebaulichen Entwicklungsgebiet.

### **4.2 Endgültige Entscheidung zur Verkehrsführung (2014/2015)**

Seit der Fertigstellung des Straßentunnels (B 96) im Jahr 2003/2006 verhandeln der Bund und das Land Berlin über eine endgültige Verkehrsführung im Spreebogen. Die 2014/2015 erzielte Einigung sieht folgendermaßen aus:

- Im Umfeld des künftigen Forums werden weder die Willy-Brandt-Straße noch die Konrad-Adenauer-Straße für den öffentlichen Verkehr geöffnet. Die provisorische „Forumsquerung“ mit den Kreuzungspunkten an der Otto-von-Bismarck-Allee und der Paul-Löbe-Allee wird stattdessen - nach planungsrechtlicher Sicherung - umgebaut und soll zur Aufnahme des öffentlichen Verkehrs dienen.
- Die provisorische Straße um die Schweizerische Botschaft wird aufgegeben und der Spreebogenpark fertiggestellt.
- Der Abschnitt der Willy-Brandt-Straße zwischen dem Bundeskanzleramt und der Schweizerischen Botschaft mit Zufahrt zur Moltkebrücke bleibt für den motorisierten Verkehr gesperrt. Ausnahmen sind für Fahrzeuge von Mitarbeitern, Besuchern und Lieferanten des Bundeskanzleramtes bzw. der Schweizerischen Botschaft vorgesehen. Für Fußgänger und Radfahrer bleibt die Verbindung über die Moltkebrücke - Willy-Brandt-Straße weiterhin geöffnet.
- Um über den Spreebogen nach Moabit zu gelangen, ist die folgende Verkehrsführung geplant: Heinrich-von-Gagern-Straße - Paul-Löbe-Allee - "Forumsquerung" - Otto-von-Bismarck-Allee - Richtung Nordosten über die Konrad-Adenauer-Straße und die Kronprinzenbrücke bis zum Kapelleufer - am Spreeufer entlang nach Westen über die Hugo-Preuß-Brücke und die Rahel-Hirsch-Straße bis zur Straße Alt-Moabit.

Diese Entscheidung zur Verkehrsführung über die Fläche des künftigen Forums hat zum einen die endgültige Zerschneidung der Fläche zur Folge, zum anderen kann langfristig die seitens des Bundes gewünschte planungsrechtliche Sicherung der städtebaulichen Ziele für das künftige Forum erfolgen.

## **II Planinhalt und Abwägung**

### **1 Ziele der Planung und wesentlicher Planinhalt**

Der Bebauungsplan II-200ib soll gemäß § 1 Abs. 3 BauGB eine geordnete städtebauliche Entwicklung sicherstellen. Das Plangebiet befindet sich in einer exponierten Lage im Parlaments- und Regierungsviertel und ist Bestandteil des „Band des Bundes“, für das eine in einem internationalen städtebaulichen Wettbewerb prämierte städtebauliche Planung vorliegt. Durch die Planung sollen die Voraussetzungen für die bauliche Weiterentwicklung dieses städtebaulichen Entwurfs geschaffen werden.

Im Bebauungsplan II-200ib soll durch die Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche die bisher provisorische Verkehrsverbindung erstmals planungsrechtlich gesichert werden.

#### **1.1 Flächenbilanz**

Im Bebauungsplan II-200ib soll die Straßenverkehrsfläche der "Forumsquerung" festgesetzt werden. Die Größe des Plangebiets entspricht der Größe der Straßenverkehrsfläche von 1.785 m<sup>2</sup>.

### **2 Entwickelbarkeit aus dem Flächennutzungsplan**

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 5. Januar 2015 (Abl. S. 31), zuletzt geändert am 11. Dezember 2018 (ABl. 2019 S. 8) stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-200ib als Art der baulichen Nutzung „Sonderbaufläche Hauptstadtfunktionen“ dar. Gemäß AV FNP vom 18. Juli 2017, Punkt 6.2 sind diese Flächen Vorrangflächen, deren Ausgestaltung zwischen Berlin und dem Bund im Einvernehmen auf der Grundlage des Hauptstadtvertrages vorgenommen wird.

Die Straße „Forumsquerung“ ist für die Erschließung des Spreebogens mit seinen der Hauptstadtfunktion zugeordneten Nutzungen erforderlich. Örtliche Hauptverkehrsstraßen und sonstige Straßen sowie Erschließungsanlagen von örtlicher Bedeutung sind grundsätzlich aus allen Flächendarstellungen des FNP entwickelbar.

Die Festsetzung ist somit gemäß dem o.g. Grundsatz aus dem FNP entwickelbar.

### **3 Begründung der Festsetzungen**

#### **3.1 Verkehrsflächen**

##### **§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB**

##### **3.1.1 Öffentliche Straßenverkehrsfläche**

Im Kontext des Plangebiets liegen die öffentlichen Straßen Otto-von-Bismarck-Allee, Konrad-Adenauer-Straße, Paul-Löbe-Allee und Willy-Brandt-Straße, wobei die Willy-Brandt-Straße vor dem Kanzleramt und die Konrad-Adenauer-Straße vor dem Paul-Löbe-Haus nur für den Rad- und Fußgängerverkehr geöffnet sind. Damit sind beide bestehenden und ursprünglich dafür vorgesehenen Nord-Süd-Verbindungen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gesperrt. Der Verkehr wird zurzeit über die provisorisch erbaute "Forumsquerung" geleitet, die nach Öffnung des B-96-Tunnels zurück gebaut werden sollte. 2015 wurde entschieden, dass die Konrad-Adenauer-Straße unter dem Vordach des Paul-Löbe-Hauses nicht geöffnet wird und die "Forumsquerung" in modifizierter Form dauerhaft als öffentliche Straßenverkehrsfläche erhalten werden soll. Diese Straße ist erforderlich, weil sie die einzige Verkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung über den Spreebogen darstellt, sie soll durch die Festsetzung einer öffentlichen Straßenverkehrsfläche erstmals planungsrechtlich gesichert werden.

### 3.1.2 Straßenbau auf Tunnelanlagen - statischer Nachweis der Tragfähigkeit

Die geplante "Forumsquerung" ist eine Straße, die bei Planung und Bau des Straßentunnels für die B 96 und des Eisenbahntunnels nicht berücksichtigt wurde, da sie kein Bestandteil der Planung für das "Band des Bundes" war und nur temporär als Straße dienen sollte. Zur Festsetzung der "Forumsquerung" ist es erforderlich, die Verträglichkeit des dauerhaften Be- und Überfahrens mit den Tunnelanlagen statisch nachzuweisen.

#### Straßentunnel (B 96)

Auf Grundlage der Nutzungsänderung von ursprünglich geplanten Hochbauten zu einer öffentlichen Straße über dem Tunnel wurde ein Gutachten in Form einer statischen Nachrechnung erforderlich und erstellt.

Für den B 96-Tunnel handelt es sich vor allem um eingetragene Verkehrslasten in Tunnellängsrichtung. Diese Verkehrslasten sind nicht deckungsgleich mit den überschlägig angenommenen Lasten aus Hochbauten oder mit Lasten aus Überfahrten in Form von Tunnelquerungen.

#### Statisches Gutachten

Das „Statische Gutachten für das dauerhafte Be- und Überfahren des B 96-Tunnels in Tunnellängsrichtung“ (GuD Planungsgesellschaft für Ingenieurbau mbH, 10. November 2017) betrachtet die Auswirkungen des dauerhaften Straßenverkehrs auf der geplanten „Forumsquerung“ auf den Straßentunnel (B 96) nach aktuellen Vorschriften. Das Gutachten kommt zu folgendem Ergebnis:

- Beim Bau der Tunnelanlagen im Bereich des Forums war als Vorgabe für die Statik eine 6-geschossige Bebauung zu berücksichtigen. In der Bestandsstatik des Straßentunnels bestehen also vorgehaltene Lastreserven für eine 6-geschossige Bebauung.
- Im Gutachten wird festgestellt, dass die aus der Festsetzung der „Forumsquerung“ im Bebauungsplan II-200ib resultierende Belastung (dauerhafte Be- und Überfahren des Straßentunnels) deutlich geringer ist als die in der Bestandsstatik berücksichtigte 6-geschossigen Bebauung. Damit sind für das Be- und Überfahren des Straßentunnels auch keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.
- Für den Standsicherheitsnachweis zeigt sich, dass die Belastung für die Bemessung der Bewehrung des Tunnelquerschnitts aus der Bestandsstatik maßgebend ist. Das ist in dem Gutachten aufgrund des Verhältnisses zwischen vorhandener Belastung zu berechneter Belastung sichergestellt.
- Im Gutachten wird eine Brückenklasse von 60/30 ermittelt.
- Die Belastung im Fall des Überfahrens ist im Verhältnis zur Höhe der vorhandenen Erdüberschüttung auf den Tunnel gering.

#### *Fazit:*

Die statische Nachrechnung hat ergeben, dass die dauerhafte Befahrung der „Forumsquerung“ in der geplanten Form keine negativen Auswirkungen auf die Statik des Straßentunnels hat. In der Bestandsstatik bestehen ausreichend Lastreserven. Es gibt keine statischen Auswirkungen auf den Straßentunnel, die einer Festsetzung der „Forumsquerung“ im Bebauungsplan II-200ib widersprechen.

#### Prüfbericht zum statischen Gutachten

Das statische Gutachten wurde von einem Prüfenieur für Standsicherheit mit folgendem Ergebnis geprüft (Prüfbericht vom 29. Dezember 2017).

- Unter Beachtung einiger erforderlicher Korrekturen und Ergänzungen im statischen Gutachten sind die geprüften Unterlagen vom Grundsatz her richtig.

- Da die ursprünglich geplante 6-geschossige Bebauung nicht mehr realisiert werden soll, sind erhebliche Lastreserven vorhanden.
- Aufgrund dieser Lastreserven ist auch ein Verkehr nach Brückenklasse 60/30 zulässig. (60/30 ist die höchste Brückenklasse, d. h. neben gleichmäßig verteilten Flächenlasten ist auf der Hauptspur ein Schwerlastwagen von 60 t Gesamtlast und auf der Nebenspur einer von 30 t Gesamtlast anzusetzen.)
- Die Belastungen aus dem dauerhaften Be- und Überfahren des B 96-Tunnels können somit vom Tunnelbauwerk gemäß Bestandsstatik mit ausreichender Sicherheit aufgenommen werden.
- Die zu erwartenden Verformungen im Bereich der Blockfugen können von den Dehnfugenbändern aufgenommen werden.

### **Eisenbahntunnel**

Eine Nutzungsüberlagerung der planfestgestellten Flächen auf anderen Ebenen ist zulässig, sofern der eigentliche Nutzungszweck der planfestgestellten Anlagen nicht beeinträchtigt wird.

Im Nordosten des Plangebiets liegt unter der öffentlichen Straßenverkehrsfläche ein geringer Teil des Eisenbahntunnels. Unter Berücksichtigung des geplanten Straßenprofils liegen ca. 30 m<sup>2</sup> des Eisenbahntunnels vorwiegend unter dem Gehweg. Die Verträglichkeit der Überlagerung des Eisenbahntunnels mit der Straßenverkehrsfläche kann aus der vergleichbaren Festsetzung im Bebauungsplan II-200b abgeleitet werden.

Im nördlich anschließenden Bebauungsplan II-200b (festgesetzt am 22. Juni 2006) liegt direkt angrenzend eine vergleichbare Situation vor. Auch hier wird der Eisenbahntunnel durch eine Straßenverkehrsfläche (die Otto-von-Bismarck-Allee quert den Eisenbahntunnel) überlagert. Der Bebauungsplan wurde unter Beteiligung der Deutschen Bahn (DB) und des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) aufgestellt und die Planung konfliktfrei umgesetzt.

Die Vergleichbarkeit ist gegeben, weil davon auszugehen ist, dass

- der Eisenbahntunnel im Plangebiet baulich identisch ausgeführt wurde,
- sich der Eisenbahntunnel in der gleichen Tiefenlage unter Gelände befindet (für die Belastung relevant),
- die geplante überlagerte Nutzung (Straße bzw. Fahrbahn mit Geh- und Radweg) der in der Otto-von-Bismarck-Allee entspricht und
- die Verkehrsbelastung auf der „Forumsquerung“ mit der in der Otto-von-Bismarck-Allee übereinstimmt.

Daraus wird abgeleitet, dass die durch die Festsetzung des Bebauungsplans II-200b nachgewiesene Verträglichkeit der Straßennutzung mit dem Betrieb des Eisenbahntunnels auch für die vergleichbare Situation im Bebauungsplan II-200ib angenommen werden kann.

### **3.1.3 Straßenprofil**

Im Zuge der Neuordnung der "Forumsquerung" ist der Neubau einer öffentlichen Straße mit dem Charakter einer innerstädtischen Straße (Fahrbahn und Gehwege) geplant. Die bisherige provisorische Straße soll von 15,40 m (nördlicher Abschnitt) bzw. 12,40 m (südlicher Abschnitt) durchgehend auf 17,50 m verbreitert werden. Vorgesehen sind eine Fahrbahn mit 2 Fahrspuren von je 3,25 m Breite sowie beidseitig Radfahrstreifen (je 2,00 m breit) und Gehwege (je 3,50 m breit). Die gewählte Fahrbahnbreite von 10,5 m ist dadurch bedingt, dass bei größeren Staatsbesuchen im Bundeskanzleramt eine Fahrzeugkolonne vor Einbiegen in die Otto-von-Bismarck-Allee in der künftigen Straße halten kann, ohne den fließenden Verkehr zu behindern. Das Halten erfolgt unter Benutzung des östlichen

Radfahrstreifens, so dass für den fließenden Verkehr 7,0 m Fahrbahnbreite verbleiben.

Flächen für die Niederschlagswasserversickerung sind im Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht vorgesehen. Bis zur Realisierung einer Bebauung auf den beiden flankierenden künftigen Forumsflächen (Forum West und Ost) sollen die bestehenden mit Brunnenanlagen und Rasenstreifen gestalteten Freiflächen höhengleich an die Gehwege anschließen, so dass die Platzflächen und darüber das Bundeskanzleramt und das Paul-Löbe-Haus fußläufig von jeder Stelle der "Forumsquerung" direkt erreichbar sind. Eine zukünftige Bebauung soll an die Gehwege der "Forumsquerung" anschließen. Damit stehen in den Seitenbereichen zukünftig keinerlei Flächen zur Versickerung von Niederschlagswasser des öffentlichen Straßenraums zur Verfügung. Das Niederschlagswasser soll in einen neu zu bauenden Regenwasserkanal eingeleitet werden.

Im Bebauungsplan wird die gesamte für den Straßenbau benötigte Fläche zeichnerisch als öffentliche Straßenverkehrsfläche mit einer Breite von 17,50 m festgesetzt. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist dabei kein Bestandteil der Festsetzung.

Textliche Festsetzung Nr. 1

*Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.*

### **3.2 Aufhebung bisheriger Festsetzungen und baurechtlicher Vorschriften**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-200ib sind planungsrechtliche Festsetzungen aus den festgesetzten Bebauungsplänen II-200a und II-200d vorhanden. Die in diesen Bebauungsplänen festgesetzten Straßenbegrenzungslinien werden durch die Festsetzungen im Bebauungsplan II-200ib teilweise aufgehoben.

Mit der textlichen Festsetzung Nr. 2 wird die Rechtseindeutigkeit der Festsetzungen im Geltungsbereich des Bebauungsplans klargestellt, da grundsätzlich der allgemeine Rechtssatz gilt, dass die spätere Norm die frühere verdrängt. Entfällt wegen Unwirksamkeit der späteren Norm die Möglichkeit der Normenkollision, dann gelten die bisherigen Festsetzungen unverändert fort.

Textliche Festsetzung Nr. 2

*Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuchs bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.*

### **3.3 Nachrichtliche Übernahme**

*Unter dem Plangebiet liegen Tunnelanlagen (Straßen- und Eisenbahntunnel), die durch Planfeststellungsbeschluss „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“ vom 12.09.1995 planfestgestellt wurden.*

Der Planfeststellungsbeschluss für die „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“ wurde am 12. September 1995 gefasst. Der durch diesen Beschluss planfestgestellte Tiergartentunnel verläuft in Nord-Süd-Richtung unter dem Plangebiet. Der Tiergartentunnel bezeichnet einen Komplex von drei Tunnelanlagen, die von 1995 bis 2006 errichtet wurden. Die drei Tunnel unterqueren gemeinsam den Spreebogen zwischen dem Kanzleramt und dem Paul-Löbe-Haus (Bundestag), sind jedoch verkehrlich nicht miteinander verbunden und dienen verschiedenen Zwecken. Im Plangebiet liegen unterirdisch Teile des Straßentunnels (B 96) und des Eisenbahntunnels (Fern- und Regionalverkehr).

### **3.4 Hinweis**

*Aufgrund der planfestgestellten Tunnelanlagen sind Bautätigkeiten in jedem Fall mit der DB AG bzw. dem Betreiber der Bahnanlagen und dem Baulastträger des Straßentunnels abzustimmen.*

Der Betrieb der planfestgestellten Anlagen (Eisenbahn- und Straßentunnel) darf durch die Umsetzung der Festsetzungen im Bebauungsplan nicht beeinträchtigt werden. Im Bebauungsplan wurde die Verträglichkeit durch Gutachten grundsätzlich belegt. In der Umsetzung sind Bautätigkeiten, die Einfluss auf die Tunnelanlagen haben könnten, mit der Deutschen Bahn und dem Baulastträger des Straßentunnels abzustimmen.

SenStadtWohn

#### **4 Abwägung der öffentlichen und privaten Belange**

Gemäß § 1 Abs. 7 BauGB sind die bei der Aufstellung der Bauleitpläne die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gemäß § 247 BauGB in der Abwägung den Belangen, die sich aus der Entwicklung Berlins als Hauptstadt Deutschlands ergeben, und den Erfordernissen der Verfassungsorgane des Bundes für die Wahrnehmung ihrer Aufgabe besonders Rechnung getragen werden.

##### **4.1 Erschließungsfunktion**

Das Plangebiet liegt im Regierungsviertel im Bereich des Spreebogens, in prominenter Lage zwischen Kanzleramt und Paul-Löbe-Haus und ist Bestandteil des "Band des Bundes". In der Planung zum Band des Bundes waren zwei öffentliche Straßenverbindungen in Nord-Süd-Richtung vorgesehen, die direkt vor dem Kanzleramt und dem Paul-Löbe-Haus verlaufen sollten (Willy-Brandt-Straße und Konrad-Adenauer-Straße). Aufgrund von Sicherheitsbedenken des Bundes ist dieses Konzept nicht umsetzbar. Die beiden Straßen sind lediglich für Fußgänger und Radfahrer geöffnet, für den MIV jedoch gesperrt.

Es ist ein öffentliches Interesse, das Forum auch für den motorisierten Individualverkehr dauerhaft zu öffnen bzw. geöffnet zu lassen. Als Abstimmungsergebnis zwischen dem Bund und dem Land Berlin soll die bisher provisorische „Forumsquerung“ dazu planungsrechtlich gesichert und dauerhaft ausgebaut werden. Das Konzept für die Straße berücksichtigt sowohl die Bedarfe des MIV, als auch des öffentlichen Rad- und Fußgängerverkehrs. Über die Straße werden zudem auch die Protokollfahrten zum Kanzleramt geleitet, die dann am nördlichen Kreuzungspunkt nach Westen abbiegen. Die Erfordernisse (zusätzliche Aufstellflächen) wurden in der Straßenbreite und -profilierung ebenso berücksichtigt. Den vorgebrachten Belangen aus der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange die Durchquerung des Parlaments- und Regierungsviertels nur noch für Fußgänger und Radfahrer zu zulassen, kann daher nicht entsprochen werden.

##### **4.2 Bedeutung für das Stadtbild**

Der endgültige Ausbau der Straße mit der (wenn auch temporären) Einbindung in die bestehende Platzgestaltung hat positive Auswirkungen auf das Stadtbild und bedient damit sowohl öffentliche repräsentative Belange des Bundes als auch Belange von Bürgern sowie Besuchern / Touristen).

##### **4.3 Belange der Tunnelbetreiber**

Der Betrieb der unter dem Forum verlaufenden Tunnelanlagen wird durch den Bau der Straße nicht beeinträchtigt.

##### **4.4 Private Belange**

Der Festsetzung der Straße stehen keine privaten Belange entgegen. Die Grundstücke im Spreebogen als Teil des Regierungsviertels befinden sich im Eigentum des Landes Berlin. Es gibt keine privaten Nachbarn oder private Nutzungen.

Für die westlich und östlich angrenzenden Grundstücksflächen ist ebenso eine öffentliche und keine private Nutzung vorgesehen. Hier soll das geplante Bürgerforum entstehen. Bei Festsetzung und Entwicklung der entsprechenden Sondergebiete wird die Straße auch zur verkehrlichen Erschließung dieser Baugebiete beitragen.

### **III Auswirkungen der Planung**

#### **1 Auswirkungen auf die Umwelt**

Der Bebauungsplan II-200ib wird im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB aufgestellt. Von der Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von dem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung nach § 10a Abs. 1 BauGB wird abgesehen. Nach § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB gelten bei Bebauungsplänen der Innenentwicklung Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplans zu erwarten sind, als im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 6 BauGB vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig. Daraus resultiert, dass kein Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft erforderlich ist.

Die abwägungserheblichen Belange, das heißt die Auswirkung der Planung auf die Umwelt, Natur und Landschaft müssen aber dennoch erarbeitet werden, da der Verzicht auf die Umweltprüfung nicht von der materiellen Pflicht befreit, die Umweltbelange in der Abwägung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 7 BauGB zu berücksichtigen.

Die vorgesehenen Festsetzungen des Bebauungsplans führen zu keiner wesentlichen Änderung gegenüber dem Bestand an Vegetationsflächen.

Der Boden ist durch weitgehend versiegelte Böden gekennzeichnet. Neben der asphaltierten Fahrbahn der bestehenden Straße liegen rund 90 m<sup>2</sup> Rasenflächen und rund 75 m<sup>2</sup> wassergebundene Wegedecke im Geltungsbereich. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung. Im Falle eines Verlustes der Rasenflächen und der wassergebundenen Wegedecke würde die Neuversiegelung 165 m<sup>2</sup> betragen. Die mögliche Neuversiegelung ist gering und nicht als erhebliche Umweltauswirkung des Schutzgutes Boden zu bewerten. Die Rasenflächen sind größtenteils durch Tunnelanlagen der B 96 unterbaut und haben damit ohnehin keinen natürlichen Bodenanschluss. Das gesamte Plangebiet liegt laut der Karte „Planungshinweise Bodenschutz“ im sog. Unerheblichkeitsbereich. Es handelt sich um Böden ohne besondere Anforderungen.

Die Neuversiegelung führt zu keiner erheblichen Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes, der in dem Bereich durch den hohen Anteil an versiegelten und Abfluss erzeugenden Flächen bereits naturfern ist. Durch die Planung erfolgt keine erhebliche Verschlechterung.

Die Rasenflächen haben auch nur geringe Bedeutung als klimatisch entlastend wirkende Strukturen, so dass deren Überbauung nicht als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Klima/ Luft zu bewerten ist.

Die Rasenflächen sind von geringem Wert für die Lebensraumfunktion von Tieren und Pflanzen, so dass im Falle einer Überbauung keine erheblichen Beeinträchtigungen verursacht werden. Durch die Planung wird das Landschaftsbild nicht erheblich beeinträchtigt, da der Bestand kaum verändert wird. Die Planung führt nicht zu Beeinträchtigungen von Kultur- und sonstigen Sachgütern. Auch Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, Gesundheit des Menschen und Bevölkerung sind nicht zu erwarten, da das Plangebiet im Bestand bereits überwiegend als Straße genutzt wird.

Durch die Planung werden keine Eingriffe in Natur und Landschaft bzw. insgesamt auf die Umwelt vorbereitet, die zu erheblichen Beeinträchtigungen führen. Der Bebauungsplan soll die ursprünglich als provisorische Verbindung hergestellte Straße zwischen Otto-von-Bismarck-Allee und Paul-Löbe-Allee planungsrechtlich sichern.

Auch artenschutzrechtliche Verbote sind durch die Flächeninanspruchnahme nicht betroffen, da das Plangebiet aufgrund der weitgehend versiegelten Straßenverkehrsfläche kaum Lebensraumpotential bietet.

## **2 Auswirkungen auf den Wasserhaushalt / Niederschlagswasserkonzept**

Im Zuge der Neuordnung der provisorischen Straße ist der Neubau einer öffentlichen Straße mit dem Charakter einer innerstädtischen Straße (Fahrbahn und Gehwege) geplant. Bis zur Realisierung einer Bebauung auf den beiden flankierenden Grundstücksflächen (Forum West und Ost) sollen die bestehenden mit Brunnenanlagen und Rasenstreifen gestalteten Freiflächen höhengleich an die Gehwege anschließen, so dass die Platzflächen und darüber das Bundeskanzleramt und das Paul-Löbe-Haus fußläufig von jeder Stelle der "Forumsquerung" direkt erreichbar sind. Eine zukünftige Bebauung soll an die Gehwege der "Forumsquerung" anschließen. Damit stehen in den Seitenbereichen zukünftig keinerlei Flächen zur Versickerung von Niederschlagswasser des öffentlichen Straßenraums zur Verfügung. Das Niederschlagswasser soll in die neu zu bauende Regenwasserkanalisation eingeleitet werden. Durch die Planung erfolgt keine erhebliche Verschlechterung.

## **3 Auswirkungen auf die Verkehrssituation**

Durch die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche im Plangebiet werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den Ausbau der öffentlichen Straßenverkehrsfläche ("Forumsquerung") als Teil der neuen Verkehrsführung im Spreebogen sowie für den Rückbau der Ostumfahrung um die Schweizerische Botschaft geschaffen. Erhebliche Änderungen des durch die Nutzer des Forums induzierten Verkehrsaufkommens und damit wesentliche Auswirkungen auf die Verkehrssituation sind aufgrund des bestandsorientierten Charakters der Planung nicht zu erwarten.

Um die verkehrliche Leistungsfähigkeit zu beurteilen, wurde eine verkehrliche Untersuchung erstellt: "Rückbau der Ostumfahrung - DTV-Ermittlung mit Ergänzung", Stadtraum, 04/2016, welche unter Berücksichtigung der Hinweise aus der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB um den „Kurzbericht mit DTV-Ermittlung“, Stadtraum, 06/2017 ergänzt wurde.

Es wurden folgende Straßenzüge betrachtet:

- Otto-von-Bismarck-Allee (westlich der "Forumsquerung")
- Otto-von-Bismarck-Allee (östlich der "Forumsquerung") - Konrad-Adenauer-Straße
- "Forumsquerung"
- Paul-Löbe-Allee (westlich der "Forumsquerung")
- Paul-Löbe-Allee (östlich der "Forumsquerung").

### **3.1 Durchschnittliche Verkehrsstärken**

In der verkehrlichen Untersuchung wurden die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) ermittelt.

Grundlage waren Bestands-Verkehrszählungen der Verkehrslenkung Berlin (VLB), die zur Verfügung stehenden Prognosen für das Jahr 2025 der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (SenUVK) sowie ergänzende Berechnungen bzgl. der durch - zum Teil noch geplanten - Tiefgaragen verursachten Verkehre (erweiterte Betrachtung).

Der Anteil des Schwerverkehrs (SV) wurde aus den Bestandszählungen über 12 Stunden ermittelt und unter Berücksichtigung der von der VLB zur Verfügung gestellten Faktoren auf den Tag hochgerechnet. In die Kategorie Schwerverkehr fallen Lastkraftwagen (in den Zählungen werden Lkw über 3,5 t zulässiges Gesamtgewicht (GG) und Lastzüge erfasst) und Busse.

Die für die Querschnitte Moltkebrücke, Kronprinzenbrücke und Heinrich-von-Gagern-Straße aus den Bestands-Zählungen berechneten SV-Anteile ergeben einen

Mittelwert von 8,8 %. Dieser hohe Anteil ist auf den ausgeprägten Reisebusverkehr zurückzuführen. Für die weitere Verwendung wird der so ermittelte SV-Anteil auf 9 % aufgerundet. In den nicht vom Durchgangsverkehr betroffenen Straßen Otto-von-Bismarck-Allee (West) und Paul-Löbe-Allee (Ost) wurde aus Plausibilitätsgründen ein SV-Anteil von 2 % gewählt.

Auf dieser Grundlage wurden

- die werktägliche durchschnittliche Verkehrsstärke (DTVw) und
  - die auf die gesamte Woche bezogene durchschnittliche Verkehrsstärke (DTV)
- ermittelt. Das Ergebnis ist in den folgenden beiden Tabellen dargestellt.

| <b>Straßenabschnitt</b>                          |                 | <b>DTVw<br/>Tag<br/>6-22</b> | <b>DTVw<br/>Nacht<br/>22-6</b> | <b>DTVw<br/>gesamter Tag</b> |
|--------------------------------------------------|-----------------|------------------------------|--------------------------------|------------------------------|
| Konrad-Adenauer-Straße - Otto-von-Bismarck-Allee | <b>Kfz</b>      | <b>10.225</b>                | <b>1.275</b>                   | <b>11.500</b>                |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 915                          | 125                            | 1.040                        |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 1.100                        | 150                            | 1.250                        |
| Otto-von-Bismarck-Allee (westl. Forumsquerung)   | <b>Kfz</b>      | <b>267</b>                   | <b>33</b>                      | <b>300</b>                   |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 9                            | 1                              | 10                           |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 9                            | 1                              | 10                           |
| Forumsquerung                                    | <b>Kfz</b>      | <b>10.225</b>                | <b>1.275</b>                   | <b>11.500</b>                |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 915                          | 125                            | 1.040                        |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 1.100                        | 150                            | 1.250                        |
| Paul-Löbe-Allee (westl. Forumsquerung)           | <b>Kfz</b>      | <b>10.225</b>                | <b>1.275</b>                   | <b>11.500</b>                |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 915                          | 125                            | 1.040                        |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 1.100                        | 150                            | 1.250                        |
| Paul-Löbe-Allee (östl. Forumsquerung)            | <b>Kfz</b>      | <b>267</b>                   | <b>33</b>                      | <b>300</b>                   |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 9                            | 1                              | 10                           |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 9                            | 1                              | 10                           |

Tabelle 1: Werktägliche durchschnittliche Verkehrsstärke (DTVw)

| <b>Straßenabschnitt</b>                          |                 | <b>DTV<br/>Tag<br/>6-22</b> | <b>DTV<br/>Nacht<br/>22-6</b> | <b>DTV<br/>gesamter Tag</b> |
|--------------------------------------------------|-----------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| Konrad-Adenauer-Straße - Otto-von-Bismarck-Allee | <b>Kfz</b>      | <b>9.337</b>                | <b>1.163</b>                  | <b>10.500</b>               |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 739                         | 101                           | 840                         |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 880                         | 120                           | 1.000                       |
| Otto-von-Bismarck-Allee (westl. Forumsquerung)   | <b>Kfz</b>      | <b>267</b>                  | <b>33</b>                     | <b>300</b>                  |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 9                           | 1                             | 10                          |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 9                           | 1                             | 10                          |
| Forumsquerung                                    | <b>Kfz</b>      | <b>9.337</b>                | <b>1.163</b>                  | <b>10.500</b>               |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 739                         | 101                           | 840                         |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 880                         | 120                           | 1.000                       |
| Paul-Löbe-Allee (westl. Forumsquerung)           | <b>Kfz</b>      | <b>9.337</b>                | <b>1.163</b>                  | <b>10.500</b>               |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 739                         | 101                           | 840                         |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 880                         | 120                           | 1.000                       |
| Paul-Löbe-Allee (östl. Forumsquerung)            | <b>Kfz</b>      | <b>267</b>                  | <b>33</b>                     | <b>300</b>                  |
|                                                  | davon SV >3,5 t | 9                           | 1                             | 10                          |
|                                                  | davon SV >2,8 t | 9                           | 1                             | 10                          |

Tabelle 2: Auf die gesamte Woche bezogene durchschnittliche Verkehrsstärke (DTV)

Auf der "Forumsquerung" werden Verkehrsstärken von 11.500 Kfz DTVw bzw. 10.500 Kfz DTV prognostiziert.

Im „Kurzbericht mit DTV-Ermittlung“ wird ergänzend darauf verwiesen, dass die Straßenverkehrszählzeiten 2014 zum Zeitpunkt der Durchführung der Berechnungen noch nicht zur Verfügung standen. Der in der Verkehrsmengenkarte von 2014 ausgewiesene DTV-Wert von 12.200 Kfz (statt 11.500) berücksichtigt noch nicht die

Sperrung der Willy-Brandt-Straße zwischen der Otto-von-Bismarck-Allee und Alt-Moabit. Dieser wird sich nach der Sperrung verringern, da ein Teil des Verkehrs die Straße „Forumsquerung“ und die vorgesehene Umfahungsstrecke meiden wird. Die Grundaussage der Verkehrsuntersuchung, dass die Umfahungsstrecke unter der Bedingung der Sperrung der Willy-Brandt-Straße leistungsfähig ist, hat Bestand, da die nachgewiesenen Qualitätsstufen entlang der Umfahungsstrecke bei A-B liegen; bis Stufe D ist für den Nachweis der Leistungsfähigkeit zulässig.

### **3.2 Abwicklung des Quell- und Zielverkehrs**

Das Plangebiet unterliegt in Bezug auf die Verkehrsanbindung besonderen örtlichen Bedingungen:

- Bedingt durch die Sicherheitsbelange des Bundeskanzleramts ist vorgesehen, nach dem Rückbau der Ostumfahrung der schweizerischen Botschaft, die Nutzung des Straßenzuges Moltkebrücke – Willy-Brandt-Straße – Otto-von-Bismarck-Allee westlich der Straße "Forumsquerung" für Kraftfahrzeuge nur als Zuwegung zum Bundeskanzleramt und zur schweizerischen Botschaft zuzulassen. Der Fuß- und Radverkehr ist davon nicht betroffen.
- Die westliche Otto-von-Bismarck-Allee, die Straße "Forumsquerung" und westliche Paul-Löbe-Allee sind Teil der Protokollstrecke zum/ vom Bundeskanzleramt. Über diese Straßen werden polizeibegleitete Kolonnenfahrten geführt, die ggf. die gesamte Fahrbahnbreite in Anspruch nehmen. Es kann auch zur Teilung der Kolonne kommen, so dass folgende Teilkolonnen im Bereich der genannten Straßen warten müssen und der allgemeine Verkehr daran vorbeifließt. Auf den genannten Straßen kann daher das Halten oder Parken am Fahrbahnrand nicht zugelassen werden.
- In der Paul-Löbe-Allee (westlich der Straße "Forumsquerung"), der Straße "Forumsquerung", der Otto-von-Bismarck-Allee (zwischen "Forumsquerung" und Konrad-Adenauer-Straße) sowie der Konrad-Adenauer Straße (nördlich der Otto-von-Bismarck-Allee) sollen Radfahrstreifen markiert werden. Auch hier ist das Halten oder Parken folglich nicht zulässig.
- Unter dem Plangebiet verlaufen mehrere Tunnelbauwerke (Straßentunnel B 96, Fernbahn, U-Bahn und geplante Trasse der S 21) in geringer Tieflage. Tiefgaragen können daher nicht errichtet werden.
- Die Anbindung an das ÖPNV-Netz ist sehr gut:
  - Die Zugänge zum U-Bhf. Bundestag (U 55 / U 5) befinden sich unmittelbar am Plangebiet.
  - Der Hauptbahnhof ist mit einem kurzen Fußweg erreichbar. Hier besteht Zugang zu Fern- und Regionalbahnlinien (einschließlich Flughafenzubringer), S-Bahnlinien sowie Straßenbahn- und Buslinien, darunter fünf Metrolinien und die in dichtem Takt verkehrende Buslinie 100.
  - Die genannten Bahnhöfe und Straßenbahnhaltestellen sind barrierefrei ausgestattet, die Bushaltestellen sind bis 2022 barrierefrei umzubauen (nach § 8 (3) Personenbeförderungsgesetz (PbefG)).

Daraus ergeben sich für die verkehrliche Anbindung folgende Konsequenzen:

- Dauerparkplätze stehen im öffentlichen Straßenland nur in der östlichen Paul-Löbe-Allee und in der Otto-von Bismarck-Allee östlich der Konrad-Adenauer Straße in sehr begrenztem Maß zur Verfügung. Hier können ggf. auch Stellplätze für Schwerbehinderte bereitgestellt werden.
- Sofern den geplanten Nutzungen in den Bebauungsplänen II-200ia und II-200ic "Forum West" und "Forum Ost" Kfz-Stellplätze unmittelbar zugeordnet werden sollen, müssen diese in den geplanten Sondergebieten angelegt werden, außerhalb des öffentlichen Straßenlandes. Da sich das "Forum" in erheblichem Maße im Blickpunkt der öffentlichen Wahrnehmung befindet, wird dies nur in sehr geringer, für den Quell- bzw. Zielverkehr nicht erheblicher Anzahl erfolgen.
- Die Einrichtung von Fahrradabstellmöglichkeiten ist bei einer Konkretisierung der Planung im Rahmen eines städtebaulichen Entwurfs zu berücksichtigen. Sie könnten in den Seitenräumen des öffentlichen Straßenlandes als auch in den Sondergebieten liegen.
- Für die Nutzungen im westlichen Sondergebiet (Bebauungsplan II-200ia "Forum West") muss die Belieferung über den Blockinnenbereich erfolgen. Entsprechende Liefergassen o.ä. einschließlich der erforderlichen Grundstückszufahrten sind in der Planung der inneren Erschließung zu berücksichtigen. Der Haltestandort von Lieferfahrzeugen ist mindestens 50 m von der Baukante bzw. Einzäunung des Bundeskanzleramts entfernt vorzusehen (Sicherheitsbereich des Bundeskanzleramts).
- Für die Nutzungen im östlichen Sondergebiet (Bebauungsplan II-200 ia "Forum Ost") muss die Belieferung ebenfalls über den Blockinnenbereich erfolgen, sofern mit der Straßenverkehrsbehörde keine Einigung über Lieferbereiche in der Paul-Löbe-Straße (östlich der Straße "Forumsquerung"), in der Konrad-Adenauer Straße (vor dem Paul-Löbe-Haus) oder in der Otto-von-Bismarck-Allee (östlich der Konrad-Adenauer-Straße) erzielt werden kann. In diesem Fall sind entsprechende Liefergassen o.ä. einschließlich der erforderlichen Grundstückszufahrten in der Planung der inneren Erschließung zu berücksichtigen.
- Für das Halten von Reisebussen im Gelegenheitsverkehr ist mit der Straßenverkehrsbehörde ein Haltebereich zum Ein- und Aussteigen in den im vorigen Absatz genannten Straßen abzustimmen. Sofern hierzu keine Einigung erzielt werden kann, sind von Reisebussen die vorgesehenen Haltemöglichkeiten am Hauptbahnhof zu nutzen.
- Durch die sehr gute Anbindung des Plangebietes an mehrere Linien des (vor allem schienengebundenen) ÖPNV-Netzes, ist die Möglichkeit gegeben, viele Menschen in kurzer Zeit zu befördern, auch im An-/ Abreiseverkehr von Veranstaltungen.

Daraus folgt, dass Ziel- bzw. Quellverkehr, der auf Kfz-Stellplätze im Innenbereich sowie auf die Belieferung zurückgeht, nur in sehr geringem Umfang auftritt. Kfz-Verkehr, der die Stellplätze im Straßenland bzw. Parkhäuser/ Tiefgaragen der näheren Umgebung nutzt, ist bereits in der Verkehrsuntersuchung zum Rückbau der Ostumfahrung der Schweizerischen Botschaft berücksichtigt, die eine ausreichende Verkehrsqualität in den hier betrachteten Straßen nachweist.

Eine darüber hinausgehende verkehrliche Untersuchung der mit Kfz abgewickelten Quell- und Zielverkehre, die deren genauere Quantifizierung sowie eine Konzeption ihrer Abwicklung zum Inhalt haben müsste, ist unter Berücksichtigung der oben beschriebenen besonderen örtlichen Bedingungen und der sich daraus ergebenden Konsequenzen nicht erforderlich. Ein solches Erfordernis wäre, nach dem „Leitfaden für verkehrliche Untersuchungen“ (SenStadtUm VII A, 2015), dann anzunehmen, „wenn in der näheren Umgebung durch das Vorhaben eine relevante Beeinflussung der vorhandenen Verkehrsabläufe sehr wahrscheinlich erscheint“ (a.a.O.). Das ist hier

nicht der Fall. Die Abwicklung des Quell- bzw. Zielverkehrs ist mit dem ÖPNV, insbesondere am U-Bahnhof „Bundestag“ und am Hauptbahnhof, in Ergänzung mit dem Rad- und Fußverkehr möglich.

#### 4 Auswirkungen auf die Schallsituation

Zur Beurteilung der Schallsituation im Plangebiet des Bebauungsplans II-200ib wurde eine Verkehrslärmuntersuchung gemäß 16. BImSchV durchgeführt (acouplan GmbH, Ingenieurbüro für Akustik, Schallschutz und Schwingungstechnik, 21. November 2017).

##### 4.1 Beurteilungsgrundlagen

Auf Grundlage der Verkehrsdaten für die neu zu bauende Straße („Forumsquerung“) wurde die Verkehrslärmbelastung an den nächst gelegenen Bestandsbauten gemäß RLS 90 ermittelt und gemäß 16. BImSchV beurteilt.

##### 4.1.1 Beurteilungsgrundlagen gemäß Verkehrslärmschutzverordnung

Zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ist beim Bau oder einer wesentlichen Änderung eines Verkehrsweges sicherzustellen, dass die Beurteilungspegel der neuen Verkehrswege die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV nicht überschreiten.

| Gebietseinstufung                                       | Immissionsgrenzwerte [dB(A)] |       |
|---------------------------------------------------------|------------------------------|-------|
|                                                         | Tag                          | Nacht |
| Reines und Allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet | 59                           | 49    |
| Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet                     | 64                           | 54    |

Tabelle 3: Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV

##### 4.1.2 Immissionsorte

Die nächst gelegenen und am stärksten belasteten Gebäude in der Umgebung sind das Bundeskanzleramt, die Schweizer Botschaft, eine Kita und das Paul-Löbe-Haus (s. Abbildung 6).

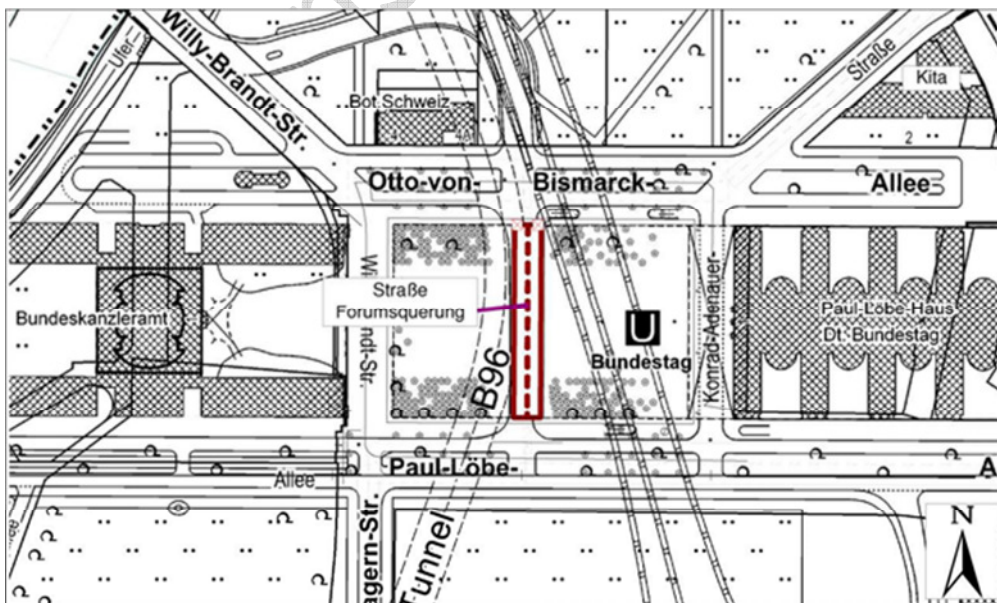


Abbildung 6: Lageplan, Quelle: Verkehrslärmuntersuchung, acouplan, 21.11.2017

Die umliegenden Gebäude liegen gemäß der entsprechenden Bebauungspläne in Sondergebieten. Immissionsschutzrechtlich stuft der Gutachter die Schutzbedürftigkeit der o.g. Gebäude im Sinne der 16. BImSchV als Mischgebiet ein.

Die Berechnungen der Geräuschemissionen erfolgten in Form von Gebäudelärmkarten, die Bestandteil des Gutachtens sind. Die Gebäudelärmkarten geben die jeweils höchsten maßgeblichen Pegel über die gesamte Höhe der jeweiligen vertikalen Fassadenabschnitte an. Dabei wurden die Werte immer aufgerundet.

## 4.2 Schallemissionen

Die sich aus der verkehrlichen Untersuchung („Kurzbericht mit DTV-Ermittlung“, Stadtraum, 06/2017) für die Prognose 2025 ergebenden Emissionspegel des Straßenverkehrs sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

| Straßenabschnitt | L <sub>m,E</sub> |         | Belegung | maßgebende Verkehrsstärke |       | LKW-Anteil |       | zul. Geschwindigkeit |        | Oberfl. der Straße | Steig |
|------------------|------------------|---------|----------|---------------------------|-------|------------|-------|----------------------|--------|--------------------|-------|
|                  | Tag              | Nacht   |          | M [Kfz/h]                 |       | P [%]      |       | Pkw                  | Lkw    |                    |       |
|                  | [dB(A)]          | [dB(A)] |          | Tag                       | Nacht | Tag        | Nacht | [km/h]               | [km/h] |                    |       |
| „Forumsquerung“  | 63.2             | 57.5    | 10501    | 583.6                     | 145.4 | 9.4        | 10.3  | 50                   | 50     | 0                  | 0     |

Tabelle 4: Emissionspegel der Straße „Forumsquerung“

Die geplante Lichtsignalanlage (LSA) am nördlichen Ende der geplanten Straße (als Fußgängerampel mit Anforderungsmöglichkeit durch das Bundeskanzleramt) wird in einem worst-case-Szenario in den Berechnungen berücksichtigt, unabhängig davon, ob die LSA innerhalb oder außerhalb des Bebauungsplangebiets errichtet wird.

## 4.3 Berechnungsergebnisse - Beurteilungspegel

Für die einzelnen Gebäude ergeben die Berechnungen folgende Beurteilungspegel L<sub>r,Tag</sub> und L<sub>r,Nacht</sub>:

|                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|----------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bundeskanzleramt:    | L <sub>r,Tag</sub> < 55 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> < 49 dB(A)<br>Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete werden am Tage und in der Nacht eingehalten.                                                                                                                                                                                                                                             |
| Schweizer Botschaft: | L <sub>r,Tag</sub> < 57 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> < 51 dB(A)<br>Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete werden am Tage eingehalten. In der Nacht werden die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete eingehalten und die Immissionsgrenzwerte für Allgemeine Wohngebiete in Teilbereichen überschreiten. ( s. zu 4.1 das Sondergebiet wurde in seiner Schutzwürdigkeit als MI eingestuft, s.a. 4.4) |
| Kita:                | L <sub>r,Tag</sub> < 44 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> < 38 dB(A)<br>Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Mischgebiete werden am Tage und in der Nacht eingehalten.                                                                                                                                                                                                                                             |
| Paul-Löbe-Haus:      | L <sub>r,Tag</sub> < 52 dB(A) und L <sub>r,Nacht</sub> < 46 dB(A)<br>Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV und für Mischgebiete werden am Tage und in der Nacht eingehalten.                                                                                                                                                                                                                                         |

## 4.4 Beurteilung

Wie die berechneten Beurteilungspegel aufzeigen, werden die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete der 16. BImSchV durch die Geräuschemissionen der neu zu bauenden Straße „Forumsquerung“ am Tage und in der Nacht an allen untersuchten Gebäuden eingehalten.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch den Verkehrslärm der neu zu bauenden Straße „Forumsquerung“ sind an den nahe gelegenen Bestandsgebäuden nicht zu erwarten.

## **5 Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten**

Durch den Bebauungsplan II-200ib wird die bisher provisorische Straße "Forumsquerung" erstmals als öffentliche Straßenverkehrsfläche planungsrechtlich gesichert. Der Bebauungsplan hat keine Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten.

## **6 Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung**

Das Plangebiet liegt im förmlich festgesetzten Entwicklungsbereich „Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel“. Die Finanzierung der öffentlichen Maßnahmen, welche zur Umsetzung der durch den Bebauungsplan ermöglichten Vorhaben erforderlich sind, erfolgt im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme. Die Entwicklungsmaßnahme wird zu 64 % vom Bund und zu 36 % vom Land Berlin getragen.

Für die Umsetzung des Bebauungsplans II-200ib waren bzw. sind folgende öffentliche Maßnahmen erforderlich:

|                                                                                                                                                                    |                    |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| Planungskosten Bebauungsplanverfahren insgesamt einschließlich Gutachten                                                                                           | 50.000 €           |
| Erschließung:                                                                                                                                                      |                    |
| ▪ Umbau Forumsquerung                                                                                                                                              | 1.040.000 €        |
| ▪ Umbau der Einmündungsbereiche Paul-Löbe-Allee und Otto-von-Bismarck-Allee inkl. Umgestaltung Willy-Brandt-Straße und Um- und Neubau von Lichtsignalanlagen (LSA) | 1.442.000 €        |
| <b>Gesamt</b>                                                                                                                                                      | <b>2.532.000 €</b> |

In dem nach Auswertung der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB (durchgeführt 09-10/2016) nach der Teilung des Geltungsbereiches hervorgegangenen Bebauungsplan II-200ib soll durch die Festsetzung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche die bisher provisorische Verkehrsverbindung erstmals planungsrechtlich gesichert werden.

Zur Umsetzung der neuen Verkehrsführung ist der Umbau der Einmündungsbereiche inklusive der Umgestaltung der Willy-Brandt-Straße und des Um- und Neubaus von LSA zwingend erforderlich.

Die Finanzierung erfolgt über die Entwicklungsmaßnahme 'Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel'. Alle Kosten sind in der vom gemeinsamen Ausschuss Bund – Berlin beschlossenen Kosten- und Finanzierungsübersicht der Entwicklungsmaßnahme enthalten. Die entsprechenden Ausgaben der Entwicklungsmaßnahme sind in voller Höhe bei Kapitel 1220, Titel 89443 veranschlagt; der Anteil des Bundes als Einnahme bei Kapitel 1220, Titel 33122.

## IV Verfahren

### 1 Rahmenbebauungsplan II-200 „Innerer Spreebogen“

Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen fasste am 31. Oktober 1992 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes II-200. Im Rahmen des Verfahrens wurden die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 BauGB (1993) und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 BauGB (1994/95) durchgeführt.

Aufgrund unterschiedlicher Entwicklungsstände des städtebaulichen Konzepts für Teile des Plangebiets und zugunsten der termingerechten Realisierung einzelner Bauvorhaben des Bundes (insbesondere Bundeskanzleramt und Bundestag) wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-200 geteilt. Der Teilungsbeschluss vom 24. Juli 1995 wurde im Amtsblatt für Berlin am 18. August auf Seite 2830 bekanntgemacht. Die aus der Teilung hervorgegangenen Bebauungspläne sind in der Abbildung 7 dargestellt.

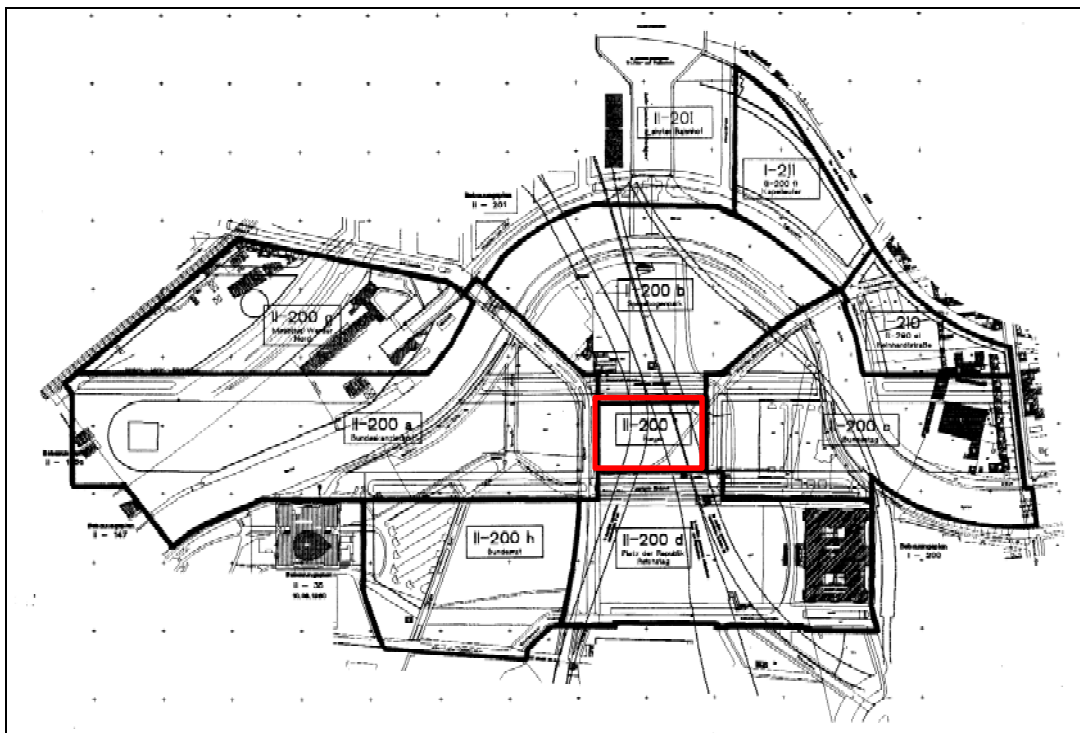


Abbildung 7: Geltungsbereiche nach Aufteilung in II-200 a, b, c, d, g, h, i und I-210, I-211

### 2 Bebauungsplan II-200i „Forum“

Der Bebauungsplan II-200i befindet sich seit dem Aufstellungsbeschluss zum Bebauungsplan II-200 im Jahr 1992 sowie nach dessen Teilungsbeschluss vom 24. Juli 1995 im Verfahren.

Der Bebauungsplan II-200i“ wurde im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB aufgestellt. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das beschleunigte Verfahren waren gegeben.

Von der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung wurde abgesehen. Als Verfahrensschritte waren die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB und die Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB vorgesehen.

Durch Senatsbeschluss vom 21. März 1995 wurde der überwiegende Teil des Entwicklungsgebiets „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ als ein

Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß § 4c AGBauGB) (jetzt § 9 AGBauGB) festgestellt. Die Lage des Bebauungsplans II-200ib innerhalb des Entwicklungsgebiets begründete die Zuständigkeit für die Durchführung des Bebauungsplanverfahrens bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen.

### **3 Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB**

Die Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung vom 15. September 2016 bis 14. Dezember 2016 beziehen sich auf den noch ungeteilten Bebauungsplan II-200i. Die im Folgenden dargestellten Stellungnahmen wurden auf die für den Bebauungsplans II-200ib relevanten Inhalte gekürzt.

#### **3.1 Überbauung der planfestgestellten Tunnelanlagen**

##### ***Stellungnahmen***

###### Nachrichtliche Übernahme planfestgestellter Anlagen

Der Umfang der in der Planzeichnung dargestellten nachrichtlich übernommenen planfestgestellten Flächen sei nicht zutreffend, die Flächen seien deutlich umfangreicher.

###### Straßentunnel

###### - Rechte

Bestehende Rechte der Tunnelanlagen seien zu berücksichtigen, wie z.B. Unterfahrungsrecht (Benutzungsrecht für die Allgemeinheit), Tunnelanlagenrecht (Recht, den Tunnel zu besitzen, zu erneuern, zu beseitigen), Wartungs- und Instandhaltungsrecht (Schutz-/ Wartungs-/ Sicherheitsstreifen von mind. 5 m), Baubehelfsrecht (Recht für verbleibende Baugrundverfestigung unter dem Tunnel und für Baugrubenwände einschl. Rückverankerungen neben den Tunnelaußenwänden) usw.

###### - Straßenbau ("Forumsquerung") und Tragfähigkeit / Lastabtrag Tunnel

Die Straßenführung über das Forum ("Forumsquerung") sei eine Neuplanung, die bei Planung und Bau des B96-Tunnels noch nicht berücksichtigt werden konnte.

Für den B 96-Tunnel gibt es keinen statischen Nachweis für das dauerhafte Be- und Überfahren in Tunnellängsrichtung. In Tunnellängsrichtung eingetragene Verkehrslasten sind nicht deckungsgleich mit Lasten aus überschlägig angenommenen Lasten einer Hochbebauung.

Es wird gefordert, auf Grundlage der Nutzungsänderung von geplantem Hochbau zu einer öffentlichen Straße über dem Tunnel ein technisches Gutachten in Form einer statischen Nachrechnung für den neu vorgesehenen, dauerhaften Straßenverkehr in Längsrichtung auf dem betroffenen Tunnelabschnitt nach aktuellem Vorschriftenwerk zu erstellen und von einem Prüfenieur für Standsicherheit prüfen zu lassen. Eine solche Unterlage sei Grundlage der Zustimmungsfähigkeit von SenUVK V OI als für den Tunnel zuständige Behörde.

###### Eisenbahntunnel

###### - Fachplanungsvorbehalt

Im Plangebiet liegen in Betrieb befindliche und geplante Anlagen der Deutschen Bahn AG. Die Anlagen sind planfestgestellt und es besteht ein Unterfahrungsrecht.

Die öffentlich-rechtliche Verantwortung für die Sicherheit und Aufrechterhaltung des Betriebes der Bahnanlagen im Eisenbahntunnel liegt gemäß § 4 Abs. 3 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bei der DB Netz AG. Dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber obliegt die Prüfung, ob bzw. inwieweit Belange des Eisenbahnbetriebs einschließlich

der Instandhaltung der Bahnanlagen mit dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf kollidieren. Forderungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens, die aus dessen öffentlich-rechtlicher Betreiberverantwortung erwachsen, sind im Aufstellungsverfahren zu berücksichtigen.

#### - Duldung von Immissionen

Die vorhandenen Eisenbahnbetriebsanlagen genießen Bestandsschutz. Immissionen (insbesondere Verkehrslärm, Erschütterungen), die sich aus dem bestimmungsgemäßen Gebrauch der Anlagen ergeben, seien zu dulden.

### **Abwägung**

#### Planfeststellung

In den Bebauungsplan wurde der in der Plangrundlage enthaltene Umfang der planfestgestellten Flächen nachrichtlich übernommen und ohne funktionale Unterteilung dargestellt.

Eine Nutzungsüberlagerung der planfestgestellten Flächen auf anderen Ebenen ist zulässig, sofern der eigentliche Nutzungszweck der planfestgestellten Anlagen nicht beeinträchtigt wird. Der Nachweis für den Straßentunnel ist über ein Statikgutachten erfolgt. Die Prüfung für den Eisenbahntunnel obliegt dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber. Von der DB wurden im Rahmen der Behördenbeteiligung keine zusätzlichen Forderungen gestellt, die im weiteren Aufstellungsverfahren zu berücksichtigen wären.

Durch die Festsetzungen im Bebauungsplan II-200ib soll das Unterfahrungsrecht im Bereich des Straßentunnels (B 96) in keiner Weise eingeschränkt werden. Das gleiche gilt für den Eisenbahntunnel. Bestehende und einzutragende Dienstbarkeiten werden berücksichtigt.

Die Tunnelanlagen sollen durch einen Straßenausbau überlagert werden. Die in Tunnellängsrichtung eingetragenen Verkehrslasten sind nicht deckungsgleich mit Lasten aus überschlägig angenommenen Lasten einer Hochbebauung.

Für den Bebauungsplan relevant ist vor allem, ob die Tunnelanlagen wie vorgesehen überbaut werden können bzw. unter welchen Bedingungen sie bebaut werden können (z.B. in Bezug auf die Tragfähigkeit und den Lastabtrag).

#### Straßentunnel

##### - Straßenbau ("Forumsquerung") und Tragfähigkeit / Lastabtrag Tunnel

Der Forderung, ein technisches Gutachten in Form einer statischen Nachrechnung für den neu vorgesehenen, dauerhaften Straßenverkehr in Längsrichtung auf dem betroffenen Tunnelabschnitt nach aktuellem Vorschriftenwerk zu erstellen und von einem Prüfer für Standsicherheit prüfen zu lassen, wurde nachgekommen und damit der Stellungnahme entsprochen. Das Ergebnis des statischen Gutachtens und die Stellungnahme des Prüfers sind unter Punkt A.II3.1.2 auf S. 26 dargestellt.

#### Eisenbahntunnel

##### - Fachplanungsvorbehalt

Die planfestgestellten Bahnanlagen wurden in den Bebauungsplan II-200ib nachrichtlich übernommen und die Deutsche Bahn während der Erarbeitung der Entwurfsfassung und im Rahmen der Behördenbeteiligung zur Stellungnahme aufgefordert.

Eine Nutzungsüberlagerung der planfestgestellten Flächen auf anderen Ebenen ist zulässig, sofern der eigentliche Nutzungszweck der planfestgestellten Anlagen nicht beeinträchtigt wird.

Im Nordosten des Plangebiets liegt unter der öffentlichen Straßenverkehrsfläche ein geringer Teil des Eisenbahntunnels. Unter Berücksichtigung des geplanten

Straßenprofils liegen ca. 30 m<sup>2</sup> des Eisenbahntunnels vorwiegend unter dem Gehweg. Die Verträglichkeit der Überlagerung des Eisenbahntunnels mit der Straßenverkehrsfläche kann aus der vergleichbaren Festsetzung im Bebauungsplan II-200b abgeleitet werden.

Unter Punkt A.II.3.1.2 auf Seite 27 wird die Tragfähigkeit des Eisenbahntunnels begründet und abgewogen.

Zusätzlich wird in den Bebauungsplan folgender Hinweis für die Umsetzungs-/Bauphase aufgenommen:

*„Bautätigkeiten, die eine Gefährdung der planfestgestellten Tunnelanlagen verursachen können, sind mit der DB AG bzw. dem Betreiber der Bahnanlagen und dem Baulastträger des Straßentunnels abzustimmen.“*

#### Berücksichtigung und Duldung von Immissionen

s. Punkt 3.2 Lärm und Erschütterungen (Fernbahn)

### **3.2 Lärm und Erschütterungen (Fernbahn)**

#### ***Stellungnahmen***

##### Lärm und Erschütterungen (Fernbahn)

Die DB weist darauf hin, 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, sind ggf. bei der Planung zu berücksichtigen. In den Lärm- und Erschütterungsgutachten für den Bebauungsplan II-200i "Forum" seien bereits heute die Erschütterungen aus dem Betrieb in der Tunnelanlage (Fernbahn) der DB Netz AG unterhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans zu berücksichtigen.

#### ***Abwägung***

##### Lärm und Erschütterungen (Fernbahn)

Es wird zur Kenntnis genommen, dass Auswirkungen, die durch Erschütterungen und Verkehrslärm der Fernbahn eintreten können, ggf. bei der Planung zu berücksichtigen sind.

##### *Auswirkungen durch Erschütterungen*

Zur Klärung der Auswirkungen der unterirdischen Verkehre auf die geplante Bebauung auf dem Forum wurde das Gutachten "Prognose der Erschütterungs- und Sekundärluftschallimmissionen aus dem unterirdischen Verkehr (U-Bahn, Fernbahn und Kfz), BV: Forum am Kanzleramt in Berlin" (GUD Geotechnik und Dynamik Consult GmbH, 21. März 2016) erstellt.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass auf eine Beurteilung der Erschütterungseinwirkung hinsichtlich einer Gefährdung der Bausubstanz an dieser Stelle verzichtet werden kann, da die gemessenen und prognostizierten Emissionspegel so klein sind, dass sie sehr deutlich unter allen Norm-Anhaltswerten der DIN 4150-3 liegen. Unter den Begriff Bausubstanz fällt auch die Straßenverkehrsfläche.

##### *Auswirkungen durch Verkehrslärm*

Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche stellt keine vor Lärm zu schützende Nutzung dar. Mögliche Auswirkungen durch den Verkehrslärm der unterirdischen Fernbahn sind für die Planung daher nicht relevant.

Im Bebauungsplan II-200ib (Straßenbebauungsplan) sind keine Festsetzungen zum Lärm- und Erschütterungsschutz erforderlich.

### **3.3 Neue Verkehrsführung im Spreebogen**

#### ***Stellungnahmen***

Die geplante neue Verkehrsführung im Spreebogen hat auch Auswirkungen auf die Moltke- und die Kronprinzenbrücke. Nur innerhalb der Grenzen des Bebauungsplans bleibe es beim vorhandenen Verkehr, ansonsten werde es zu erheblichen Veränderungen für den Straßenverkehr in der Umgebung führen. Eine der beiden heute von Kraftfahrzeugen benutzbaren Spreequerungen wird entfallen. Für eine Stellungnahme zu den Auswirkungen auf die beiden Straßenbrücken werde das Ergebnis entsprechender Untersuchungen/ Festlegungen benötigt.

Es sollte grundsätzlich entschieden werden, dass die Durchquerung des Parlaments- und Regierungsviertels nur noch für Fußgänger und Radfahrer zulässig sei. Da in diesem hochsensiblen Bereich die Wahrnehmung der Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflicht nur eingeschränkt möglich und sehr aufwändig sei, sollten die bisherigen Straßen den Bundesbehörden als Erschließungsflächen zugeordnet und notwendige Geh-, Radfahr- und Leitungsrechte über Baulasten gesichert werden.

#### ***Abwägung***

Eine Beteiligung der zuständigen Straßenbaubehörde, gemeint ist das SGA Mitte, zur geplanten Änderung der Verkehrsführung im Spreebogen, ist im Vorfeld erfolgt.

Im Bebauungsplan II-200ib wird als Teil der geänderten Verkehrsführung die bisher provisorische Straßenverkehrsfläche ("Forumsquerung") erstmals planungsrechtlich gesichert. Die Straßenplanung beruht auf der Abstimmung zur neuen Verkehrsführung im gesamten Spreebogen zwischen dem Kanzleramt und dem Land Berlin.

Im Bebauungsplan II-200ib wird jedoch nur ein kleiner Teilabschnitt festgesetzt. Gegenstand der Bebauungsplanung sind nur die Auswirkungen der Festsetzungen, die im Plangebiet erfolgen. Gleichwohl sind die Auswirkungen der Planung auch auf die Umgebung zu berücksichtigen. Aus der geänderten Verkehrsführung resultiert z.B., dass die Moltkebrücke verkehrlich entlastet und die Kronprinzenbrücke stärker belastet wird.

Dem Vorschlag, die Durchquerung des Parlaments- und Regierungsviertels nur noch für Fußgänger und Radfahrer zuzulassen, wird nicht gefolgt. Bund und Land Berlin haben im Einvernehmen die in der Begründung dargestellte Lösung für die Führung des öffentlichen Verkehrs über den Spreebogen unter Berücksichtigung der öffentlichen und privaten Belange abgestimmt.

### 3.4 "Forumsquerung": Private oder öffentliche Straße

#### **Stellungnahmen**

Die bisher provisorische Verkehrsführung solle als mittig verlaufende "Forumsquerung" und öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden.

Der Straßenraum der "Forumsquerung" habe jedoch hauptsächlich privaten Charakter, da

- mehrere Arkadenbereiche mit Vortreten der Gebäudefronten und dazwischen aufgeständerte Dächer den Verkehrsraum erheblich einschränken,
- dieser Raum städtebaulich als Bewegungs- und Aufenthaltsfläche zwischen den beiden Gebäuden funktionieren solle,
- ggf. unterirdische Verbindungen, Unterbauungen und private Leitungen zwischen den Gebäuden geplant seien (vgl. Konrad-Adenauer-Straße).

Es werde vorgeschlagen, die "Forumsquerung" dem Baugebiet zuzuordnen und Geh-, Radfahr- und Leitungsrechte zu sichern.

#### **Abwägung**

Der Einschätzung, dass die festzusetzende öffentliche Straßenverkehrsfläche ("Forumsquerung") einen privaten Charakter hat, kann nicht zugestimmt werden:

- Die künftige Straße ("Forumsquerung") soll dem öffentlichen motorisierten Individualverkehr dienen und damit als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt werden.
- Aufgrund der umfangreichen Unterbauung mit Tunnelanlagen sind unter der Straßenverkehrsfläche keine unterirdischen Verbindungen o.ä. vorgesehen.

Dem Vorschlag, die Straßenverkehrsfläche als Sondergebiet festzusetzen und die Befahrbarkeit über die Belastung dieser Fläche mit GFL-Rechte zu sichern, wird aus diesen Gründen nicht gefolgt.

### 3.5 "Forumsquerung": Straßenbreite

#### **Stellungnahmen**

Die vorgesehene Straßenbreite von 17,50 m (Fahrbahnbreite 7 m, beidseitig Radweg je 1,75 m und je 3,5 m Gehweg) reiche wegen der notwendigen Aufstellfläche für Fahrzeugkolonnen des Bundeskanzleramtes nicht aus. Die "Forumsquerung" werde in Süd-Nord-Richtung regelmäßig als Kolonnenaufstellfläche genutzt werden müssen. Ein Vorbeifließen des allgemeinen Verkehrs erscheine nicht möglich, sofern der Radweg nicht zur Aufstellung (Halten) genutzt wird.

#### **Abwägung**

Die künftige Straßenbreite wurde im Kontext der Planung zur geänderten Verkehrsführung im Bereich des Spreebogens zwischen dem Land Berlin und dem Kanzleramt unter Berücksichtigung der Belange und Erfordernisse aus § 247 BauGB abgestimmt. Das Abstimmungsergebnis ist als Grundlage in den Bebauungsplan II-200ib eingeflossen. Dabei wurden die Fahrzeugkolonnen des Bundeskanzleramtes berücksichtigt.

Vorgesehen sind eine Fahrbahn mit 2 Fahrspuren von je 3,25 m Breite sowie beidseitig Radfahrstreifen (je 2,00 m breit) und Gehwege (je 3,50 m breit). Die gewählte Fahrbahnbreite von 10,5 m ist dadurch bedingt, dass in der Sondersituation größerer Staatsbesuche im Bundeskanzleramt eine Fahrzeugkolonne vor Einbiegen in die Otto-von-Bismarck-Allee in der künftigen Straße halten kann, ohne den fließenden Verkehr zu behindern. Das Halten erfolgt unter Benutzung des östlichen

Radfahrstreifens, so dass für den fließenden Verkehr 7,0 m Fahrbahnbreite verbleiben.

### **3.6 Niederschlagswasserentsorgung**

#### ***Stellungnahmen***

Es gilt das sogenannte Versickerungsgebot (§ 36a Abs. 1 Berliner Wassergesetz) sowohl für private Grundstücke als auch für öffentliche Straßen und Plätze. Deshalb sei unter Beachtung der wasserwirtschaftlichen Randbedingungen eine vollständige Versickerung des Regenwassers im Bebauungsplangebiet anzustreben.

Das Plangebiet befindet sich im Bereich der Mischwasserkanalisation. Um das Ziel der Sanierungsmaßnahmen im Mischwassersystem zur Reduzierung des Schadstoffeintrags aus den Regenüberläufen in die Gewässer aus diesem Gebiet nicht zu gefährden, solle das auf den Grundstücken anfallende Niederschlagswasser nach Möglichkeit dort verbleiben und versickert werden.

Es sei ein Konzept zur Entwässerung der "Forumsquerung" zu entwickeln.

#### ***Abwägung***

Im Zuge der Neuordnung der bisherigen provisorischen Straße ist der Neubau einer öffentlichen Straße mit dem Charakter einer innerstädtischen Straße (Fahrbahn und Gehwege) geplant. Bis zur Realisierung einer Bebauung auf den angrenzenden Grundstücksflächen (dem Forum) soll die bereits vorhandene Freifläche mit einer Brunnenanlage und Rasenstreifen höhengleich an die Gehwege anschließen, so dass das Bundeskanzleramt und das Paul-Löbe-Haus fußläufig von jeder Stelle der Straße ("Forumsquerung") direkt erreichbar sind. Eine zukünftige Bebauung soll ggf. an die Gehwege der Straßenverkehrsfläche ("Forumsquerung") anschließen. Damit stehen innerhalb der Straßenverkehrsfläche, aber auch in den angrenzenden Seitenbereichen zukünftig keinerlei Flächen zur Versickerung von Niederschlagswasser des öffentlichen Straßenraums zur Verfügung.

### **3.7 Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-200i "Forum"**

Mit Auswertung der Stellungnahmen, die im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB abgegeben wurden, wurden Probleme deutlich, die eine zeitliche Staffelung des Verfahrens erforderlich machen und damit die Teilung des Geltungsbereiches begründen:

#### **Statik / Tragfähigkeit**

Unter dem Forum verlaufen die Tunnel der B 96, der Fernbahn und der U-Bahn. Die Tunnelanlagen wurden 1995 planfestgestellt und bis 2009 realisiert. Unterlagen zu diesen Bauten sind nur noch rudimentär vorhanden. Um eine Bebauung des Forums mit den darunterliegenden Tunnelanlagen festsetzen zu können, ist es erforderlich, die Tragfähigkeit der Tunnel abzufragen bzw. zu prüfen. Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurde deutlich, dass bis auf die U-Bahn/ BVG keine verbindlichen Aussagen zur Tragfähigkeit vorliegen. Zu klären ist der erforderliche Lastabtrag einer möglichen Bebauung ohne Beeinträchtigung der bestehenden Tunnelbauten. Das ist belastbar nur anhand konkreter Bauvorhaben für die Forumsflächen möglich, die aber zurzeit nicht vorliegen.

## Bebauung der gestalteten Platzflächen

Gleichzeitig ist der Bezirk Mitte, insbesondere das SGA Mitte, gegen die Bebauung des als hochwertige Grünanlage gestalteten Platzes. Ohne konkretes städtebauliches und insbesondere auch Nutzungskonzept für die Bebauung des Forums ist keine Abwägung der unterschiedlichen Interessen möglich.

## Fazit

Geklärt ist der Verlauf der künftigen Straßenverkehrsfläche ("Forumsquerung") als Teil der geplanten neuen Verkehrsführung im Spreebogen. Um die - insbesondere mit dem Bund/ dem Kanzleramt unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Verfassungsorgane - abgestimmte geänderte Verkehrsführung umsetzen zu können, ist es erforderlich, die Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan II-200ib festzusetzen.

Aus diesen Gründen wurde der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-200i in die folgenden Bebauungspläne geteilt:

- Bebauungsplan II-200ia („Forum-West“) für das Gelände westlich der "Forumsquerung"
- Bebauungsplan II-200ib („Forumsquerung") (öffentliche Straßenverkehrsfläche)
- Bebauungsplan II-200ic („Forum-Ost“) für das Gelände östlich der "Forumsquerung".

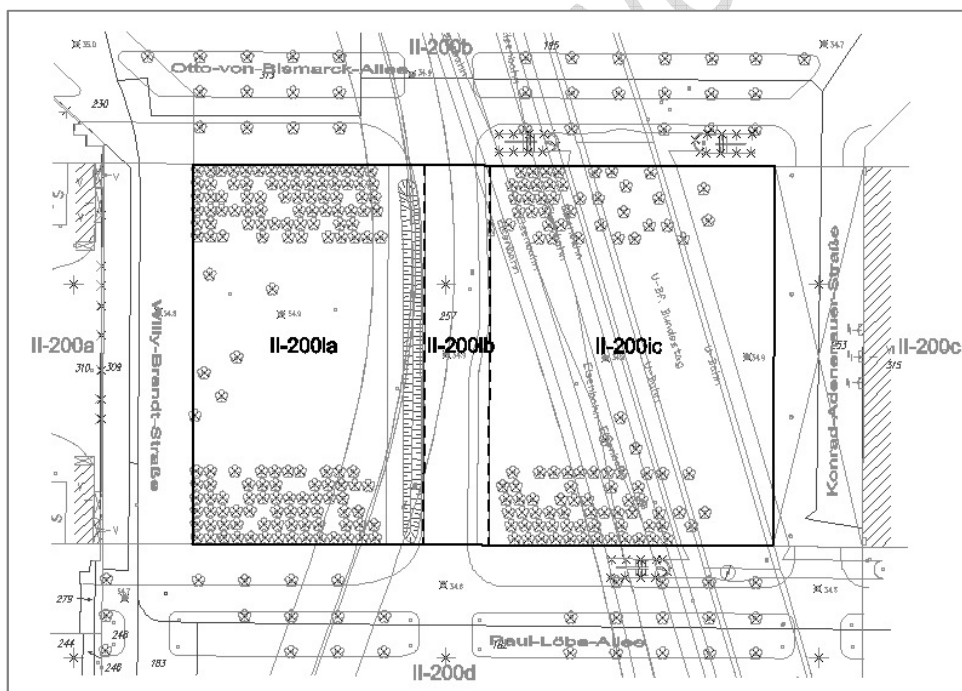


Abbildung 8: Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-200i

Der Teilungsbeschluss wurde durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen am 11. Oktober 2017 gefasst und im Amtsblatt Nr. 6 vom 9. Februar 2018, Seite 775 f bekanntgemacht.

## **4 Bebauungsplan II-200ib („Forumsquerung“)**

### **4.1 Verfahren gemäß §13a BauGB**

- Der Bebauungsplan II-200ib wird im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB weitergeführt. Die planungsrechtlichen Voraussetzungen für das beschleunigte Verfahren sind gegeben.

Der Bebauungsplan wird für eine andere Maßnahme der Innenentwicklung aufgestellt. Die Straße („Forumsquerung“) liegt im städtebaulichen Spannungsfeld, welches gebildet wird durch Monumentalbauten beiderseits der Spree: dem Hauptbahnhof mit seinen beiden Bürotrakten und der mehrgeschossigen Bebauung des ehemaligen Zollpackhofs (heute Polizei- und Feuerwache) auf der nördlichen Seite sowie den Solitärbauten des Bundeskanzleramtes, des Deutschen Bundestags und der Schweizerischen Botschaft auf der südlichen Seite. Der bauliche Zusammenhang wird durch den Neubau des Bundesinnenministeriums und den Neubauten zwischen Hauptbahnhof und Spree sowie am Kapelle-Ufer verstärkt. Der Flusslauf der Spree und der Spreebogenpark haben eher verbindenden als trennenden Charakter. Die „Forumsquerung“ ist Teil dieses Bebauungszusammenhangs, der durch die Paul-Löbe-Allee begrenzt wird.

▪ Maßnahme der Innenentwicklung

- Gemäß § 13a Abs. 1 BauGB kann ein Bebauungsplan für die Wiedernutzbarmachung von Flächen, die Nachverdichtung oder andere Maßnahmen der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden. Bei der Festsetzung der Straßenverkehrsfläche im Bebauungsplan II-200ib handelt es sich um eine andere Maßnahme der Innenentwicklung.
- Bebauungspläne der Innenentwicklung erfassen solche Maßnahmen, die der Anpassung, Erneuerung und Fortentwicklung vorhandener Ortsteile dienen. Durch die Festsetzung der Straße („Forumsquerung“) wird die städtebauliche Entwicklung an die vom Kanzleramt und dem Bundestag im Paul-Löbe-Haus in Bezug auf die verkehrliche Erschließung definierten Rahmenbedingungen ermöglicht. Gleichzeitig dient die Straße der Fortentwicklung dieses vorhandenen Ortsteils und bereitet die Entwicklung des Bürgerforums auf den angrenzenden Flächen vor.
- Vorhaben, die nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. dem Gesetz über die Prüfung von Umweltauswirkungen bei bestimmten Vorhaben, Plänen und Programmen im Land Berlin einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen, werden durch den Bebauungsplan nicht begründet.
- Darüber hinaus lagen keine Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung von Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzgebiete im Sinne des Bundesnaturschutzgesetzes vor.

▪ Grundfläche

- Da im Bebauungsplan II-200ib (Straßen-Bebauungsplan) keine Grundfläche festgesetzt wird, ist bei Anwendung des § 13a Abs. 1 Satz 2 BauGB die Fläche maßgeblich, die bei Durchführung des Bebauungsplans voraussichtlich versiegelt wird. Die Fläche der erstmals planungsrechtlich ermöglichten Straßenverkehrsfläche beträgt 1.785 m<sup>2</sup>.
- Außerdem besteht ein enger sachlicher, räumlicher und zeitlicher Zusammenhang mit den in Aufstellung befindlichen Bebauungsplänen II-200ia und II-200ic, deren Grundflächen daher mit zu berücksichtigen sind. Bei Festsetzung dieser beiden Bebauungspläne wird - unter Berücksichtigung des derzeitigen Planungsstandes - eine zulässige Grundfläche von ca. 8.400 m<sup>2</sup> im Sinne des § 19 Abs. 2 BauNVO ermöglicht.
- Die Summe der beiden Grundflächen beträgt 10.185 m<sup>2</sup> und liegt somit deutlich unterhalb des in § 13a Abs. 1 Nr. 1 BauGB genannten Schwellenwerts von 20.000 m<sup>2</sup>.

#### **4.2 Fortführung des Verfahrens auf der alten Rechtsgrundlage**

Es wird von den Überleitungsvorschriften des § 233 Abs. 1 i.V. mit § 245c Abs. 1 BauGB 2017 Gebrauch gemacht. Gemäß § 245c Abs. 1 BauGB 2017 können Verfahren, die förmlich vor dem 13. Mai 2017 eingeleitet worden sind, dann nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abgeschlossen werden, wenn die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 Satz 1 vor dem 16. Mai 2017 eingeleitet worden ist.

Da der Bebauungsplan II-200i und der aus der Teilung entstandene Bebauungsplan II-200ib im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden, wurde auf die frühzeitigen Beteiligungsverfahren verzichtet. Im September / Oktober 2016 wurde für den Bebauungsplan II-200i die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Damit sind die Voraussetzungen erfüllt, das Verfahren für den Bebauungsplan II-200i bzw. für den aus der Teilung entstandenen Bebauungsplan II-200ib nach den vor dem 13. Mai 2017 geltenden Rechtsvorschriften abzuschließen.

#### **5 Erneute Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB**

Aufgrund der Teilung des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-200i wird die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4a Abs. 3 BauGB parallel zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB eingeschränkt wiederholt.

Die Voraussetzungen für eine eingeschränkte Beteiligung liegen aus folgenden Gründen vor:

- Der Bebauungsplan II-200i wurde nach der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB geteilt. Durch die Teilung des Bebauungsplans werden die Grundzüge der Planung nicht berührt.
- Wie im Bebauungsplan II-200i wird im Bebauungsplan II-200ib eine öffentliche Straßenverkehrsfläche in der gleichen Lage und Flächengröße festgesetzt.
- Lediglich die Festsetzung von Arkaden in der öffentlichen Straßenverkehrsfläche wurde aufgegeben.

Die Einholung der Stellungnahmen kann daher auf die von der Änderung oder Ergänzung berührten Träger und sonstigen Träger öffentlicher Belange beschränkt werden (§ 4a Abs. 3 Satz 4 BauGB).

Durch die Bebauungsplan-Teilung sind z.B. die Auswirkungen der Planung (Verkehr, Verkehrslärms/ Schall) teilweise anders zu beurteilen. Durch die fehlende Planung zur Bebauung der angrenzenden Sondergebiete "Forum West" und „Forum Ost“ ändern sich die Grundlagen für die gutachterlichen Untersuchungen.

Mit Schreiben vom 14. Februar 2018 wurden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB erneut die Stellungnahmen von den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zum Planentwurf und der Begründung eingeholt, die von der Änderung der Planung betroffen sind. Insgesamt wurden 6 Stellen beteiligt. Die Beteiligung wurde auf die geänderten Teile beschränkt. Die Frist endete am 20. März 2018.

Alle Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange wurden über die gleichzeitig stattfindende Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 2 BauGB (Auslegung) hingewiesen.

Es wurden folgende Stellungnahmen mitgeteilt:

## **5.1 Regelungen zu den planfestgestellten Tunnelanlagen**

### ***Stellungnahmen***

SenUVK V OI fordert folgende Änderungen:

- Die Änderung des Hinweises zu den Tunnelanlagen auf der Planzeichnung in Bezug auf eine Verpflichtung jede Bautätigkeit mit der DB AG bzw. dem Betreiber der Bahnanlagen und dem Baulastträger des Straßentunnels abzustimmen und stattdessen zu formulieren: „Aufgrund der planfestgestellten Tunnelanlagen sind Bautätigkeiten in jedem Fall mit der DB AG bzw. dem Betreiber der Bahnanlagen und dem Baulastträger des Straßentunnels abzustimmen.“.
- In der Planzeichnung die Bundesstraße B 96 als „mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten zu belastende Flächen“ zu markieren. Diesbezüglich wird auf die Darstellungen im Handbuch Verbindliche Bauleitplanung verwiesen.
- Die nachrichtliche Übernahme der planfestgestellten Bahnfläche nicht auf Lücke, sondern vollflächig zu markieren.

### ***Abwägung***

- Der Hinweis wird an den Vorschlag von SenUVK V OI angepasst.
- Die Tunnelanlagen sind planfestgestellt und werden im Bebauungsplan nur nachrichtlich dargestellt. Dies sollte hier – wie in anderen Bebauungsplänen auch - grafisch durch eine gerissene lila Linie zum Ausdruck kommen. Durch die sehr kleine betroffene Fläche der Tunnelanlage kann dies hier nicht deutlicher dargestellt werden.  
Alle Regelungen zu den Tunnelanlagen sind Bestandteil der Planfeststellung. Der Senat hat keine Planungshoheit, im Bebauungsplan Festsetzungen für planfestgestellte Flächen zu treffen. Es wird daher keine Festsetzung zu Geh-, Fahr- und Leitungsrechten auf der planfestgestellten Fläche der B 96 getroffen. Die Planung wird nicht geändert. Im Handbuch Verbindliche Bauleitplanung ist ein vergleichbarer Fall nicht abgebildet.
- Die Abgrenzungen der planfestgestellten Tunnelanlagen wurden aus der Kartengrundlage übernommen. Die Darstellung im Bebauungsplan hat keinen Einfluss auf eine ggf. geringfügige Abweichung der Flächenabgrenzung in der Planfeststellung. Verbindlich ist hier die Planfeststellung und nicht der Bebauungsplan. Es handelt sich nur um eine nachrichtliche Übernahme.
- Es gibt kein Erfordernis, die Tunnelanlagen in einer Nebenzeichnung darzustellen, da in dieser Ebene keine Festsetzungen getroffen werden.

### ***Fazit***

Der Hinweis wird an den Vorschlag von SenUVK V OI angepasst, die Darstellung der nachrichtlichen Übernahme wird nicht geändert. Die redaktionelle Änderung des Hinweises berührt keine Grundzüge der Planung.

## 6 Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Entwurf des Bebauungsplans II-200ib vom 13. Februar 2018 hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin am 9. Februar 2018 (ABl. Nr. 6, Seite 775f.) gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 19. Februar 2018 bis einschließlich 20. März 2018 mit Begründung im Dienstgebäude der Senatsverwaltung Stadtentwicklung und Wohnen in der Württembergischen Straße 6, 10707 Berlin öffentlich ausgelegen. Das Verfahren wird gemäß § 13a Baugesetzbuch als beschleunigtes Verfahren ohne Umweltprüfung durchgeführt.

Auf die Beteiligungsmöglichkeiten zum Entwurf des Bebauungsplans wurde durch Anzeigen in der Tagespresse *Der Tagesspiegel* und *Berliner Zeitung* jeweils vom 16. Februar 2018 hingewiesen. Zusätzlich bestand die Möglichkeit, den Bebauungsplanentwurf im Internet einzusehen und auch auf diesem Wege Stellungnahmen zu übermitteln.

Die Träger öffentlicher Belange wurden parallel beteiligt.

Es wurden 77 Stellungnahmen abgegeben. Die Stellungnahmen wurden für die Abwägung der öffentlichen und privaten Belange zusammenfassend den unterschiedlichen Themenbereichen zugeordnet:

### 6.1 Bürgerforum

#### **Stellungnahmen**

Fast alle Stellungnahmen beinhalten folgende Kritikpunkte, Fragen und Anregungen:

- An dieser Stelle war in der bisherigen Planung ein Bürgerforum vorgesehen; durch die Festsetzung der Straße sei das Bürgerforum und damit der Siegerentwurf nicht mehr realisierbar. Das Band des Bundes werde zerstört bzw. durch die Straße getrennt. Diese symbolische Signalwirkung sei bedenklich. Der Ort sei nur noch Transitraum. Dem Berliner Regierungsviertel fehle bis heute das Herzstück – das Bürgerforum.
- Warum wurde das Bürgerforum noch nicht errichtet?
- Warum wird eine Straße festgesetzt? Sie wird nicht benötigt, da die vorhandenen Straßen ausreichend seien.
- Die Festsetzung der Straße widerspreche einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Es werde ein Provisorium festgeschrieben.
- Wann kommt das Bürgerforum? Wie sind die nächsten Schritte? Ein solcher Ort fehle in Berlin. Der Kompromissvorschlag Axel Schultes sei zu berücksichtigen.

Überwiegend wird die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche (Forumsquerung) damit verbunden, dass als Folge ein Bürgerforum und damit die Vollendung des „Band des Bundes“ nicht mehr realisierbar seien. In der Sichtweise der Bürger wird einem Bürgerforum deutlich der Vorrang vor Errichtung einer Straße eingeräumt.

#### **Abwägung**

*An dieser Stelle war in der bisherigen Planung ein Bürgerforum vorgesehen; durch die Festsetzung der Straße sei das Bürgerforum und damit der Siegerentwurf nicht mehr realisierbar. Das Band des Bundes werde zerstört bzw. durch die Straße getrennt. Diese symbolische Signalwirkung sei bedenklich. Der Ort sein nur noch Transitraum. Dem Berliner Regierungsviertel fehle bis heute das Herzstück – das Bürgerforum.*

Im städtebaulichen Wettbewerb Spreebogen (1992) sah der Siegerentwurf von Schultes/Frank ein zusätzliches Element eines „Bürgerforum“ vor, als einen symbolischen Ort in Form eines antiken, von Baukörpern umgebenen Forums. Diese Chiffre sollte noch mit einer konkreten Nutzung und Gestalt gefüllt werden. Eine

gesellschaftliche Diskussion darüber hat bis heute nicht stattgefunden. Das Bedürfnis für eine inhaltliche konzeptionelle Annäherung müsste aus der breiten Mitte der Gesellschaft und politischen Institutionen heraus erwachsen und kann nicht über einen Bebauungsplan initiiert oder gelöst werden.

Gleichzeitig haben sich seit 1992 die Sicherheitsanforderungen insbesondere des benachbarten Kanzleramts deutlich erhöht. Das ist einer der Gründe für die Änderungen der ursprünglichen Erschließungskonzeption.

Durch die Festsetzung der mittig über die Forumsfläche verlaufenden Straße ist eine Realisierung des Bürgerforums in einer modifizierten Form des Wettbewerbsergebnisses auch weiterhin möglich. Die Flächen westlich und östlich der Forumsquerung sind groß genug, um hier ein Forum für Bürgerinnen und Bürger unterzubringen. Ein Bürgerforum muss dabei nicht zwingend aus einem zusammenhängenden Baukörper bestehen.

Vor der Teilung des Geltungsbereiches in die Bebauungspläne II-200ia, ib und ic gab es erste Überlegungen zum Maß der baulichen Nutzung auf den Forumsflächen:

- Die Forumsfläche West hat eine Größe von 6.355 m<sup>2</sup>. Bei einer GRZ von 0,6 und 4 Geschossen wären hier 15.250 m<sup>2</sup> GF realisierbar.
- Die Forumsfläche Ost hat eine Größe von 7.775 m<sup>2</sup>. Bei einer GRZ von 0,6 und 4 Geschossen wären hier 18.655 m<sup>2</sup> Geschossfläche realisierbar.
- Insgesamt könnten also 33.905 m<sup>2</sup> GF realisiert werden. Diese Größenordnung bietet ausreichend Spielraum zur Umsetzung eines bisher gestalterisch und architektonisch noch nicht klar definierten Bürgerforums.

Sobald konzeptionelle und inhaltliche Nutzungsideen vorliegen, können diese dann im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs in entsprechende Architektur umgesetzt werden. Wenn ein konkreter Entwurf vorliegt, können die Bebauungspläne II-200ia und II-200ic weitergeführt werden. In ihnen ist die Festsetzung der Sondergebiete "Bürgerforum" vorgesehen.

Die Straßen direkt vor dem Kanzleramt und dem Paul-Löbe-Haus sind aus Sicherheitsgründen nicht für den öffentlichen Verkehr freigegeben und somit dient die Forumsquerung auch der Erschließung eines zukünftigen Bürgerforums.

Die Straße hat die Größe von 1.785 m<sup>2</sup>, das entspricht 11% der gesamten Forumsfläche.

Ein Nachteil der Straßenfestsetzung ist ggf. die Trennung der beiden künftigen Forumsflächen durch die Straße. Diese Trennung ist jedoch nicht schwerwiegend, weil die Straße zum einen an den Kreuzungspunkten gequert werden kann, eine Querung zum anderen aufgrund des relativ geringen Verkehrsaufkommens aber auch an jeder anderen Stelle möglich ist. Außerdem besteht die Möglichkeit, die Straße in höheren Geschossen zu überbauen, d.h. die beiden Forumshälften baulich zu verbinden.

Das „Band des Bundes“ ist nie als ein monolithisches Konstrukt gedacht. Es wird zweimal durch die Spree mit den begleitenden Uferpromenaden sowie durch Straßen mehrfach durchschnitten. Insofern kann nicht von einer symbolischen Signalwirkung für die Durchtrennung des „Band des Bundes“ gesprochen werden. Es ist in diesem Sinn auch kein Signal gegen die Idee eines „Bürgerforums“, wobei es anzuerkennen gilt, dass dies für die Planung und Gestaltung eine Herausforderung darstellt.

*Warum wurde das Bürgerforum noch nicht errichtet?*

Die Idee des Bürgerforums ist Teil der Planung für das „Band des Bundes“ und stammt aus einem Wettbewerbsergebnis von 1992. Das „Band des Bundes“ wurde in den Jahren 1997-2003 nach und nach realisiert, lediglich das Bürgerforum wurde noch nicht umgesetzt.

Damit zwischen Kanzleramt und Paul-Löbe-Haus keine Brachfläche verbleibt, wurde 1996/97 ein internationaler landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt und die Fläche für das geplante Bürgerforum als ein ästhetisch ansprechender Platz gestaltet.

Die Idee eines Bürgerforums wurde jedoch nie aufgegeben. 2016 wurde für den Bebauungsplan II-200i "Forum" die Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB durchgeführt. Durch die großflächige und zentrale Untertunnelung des Forums war jedoch eine Festsetzung im Rahmen eines Angebots-Bebauungsplans nicht möglich. Die für eine Tunnelüberbauung nachzuweisende Statik erfordert ein konkretes Bauvorhaben, um die erforderlichen statischen Prüfungen durchführen zu können.

Es ist nach wie vor Ziel des Bundes, das Konzept eines „Band des Bundes“ umzusetzen. Die erzielte Einigung zwischen Bund und Land Berlin zum Verlauf der Forumsquerung und ihre planungsrechtliche Sicherung verhindert das Bürgerforum nicht, sondern schafft die Voraussetzung zur weiteren Entwicklung.

*Warum wird eine Straße festgesetzt? Sie wird nicht benötigt, da die vorhandenen Straßen ausreichend seien. Die Festsetzung der Straße widerspreche einer nachhaltigen Verkehrsplanung. Es werde ein Provisorium festgeschrieben.*

Die Führung des Verkehrs über das Forum, bzw. die verkehrliche Erschließung der Nutzungen im Spreebogen auch mit einer Nord-Süd-Verbindung war schon immer Bestandteil der Planung. Die Erschließung sollte jedoch nicht mittig über die Forumsfläche, sondern vor dem Kanzleramt und dem Paul-Löbe-Hause, d.h. die Forumsfläche beidseitig flankierend verlaufen. Diese Straßen sind jedoch aus Sicherheitsgründen für den motorisierten Individualverkehr gesperrt.

Auch heute wird die Nord-Süd-Erschließung im Spreebogen und die damit verbundene Einbindung in das städtische Straßennetz als sinnvoll und erforderlich angesehen. Heute verläuft der Verkehr über die provisorische Forumsquerung. Diese Straßenverbindung wird durch die Festsetzungen im Bebauungsplan II-200ib planungsrechtlich gesichert.

Die Festsetzung der Straße ist das Ergebnis umfangreicher Abstimmungen zwischen Bund und Land Berlin und Bestandteil einer Neuordnung der Verkehrsführung im Spreebogenbereich. Ein weiteres Element, der Rückbau der Ostumfahrung um die Schweizerische Botschaft, wird zur Verkehrsreduzierung beitragen und die Fertigstellung des Spreeparks ermöglichen.

Die Lage der Straße orientiert sich an dem bestehenden Straßenprovisorium und stellt damit den geringsten Eingriff dar. Mit dem Straßenbau werden die Randbereiche gestalterisch an den Platz angeglichen, so dass ein repräsentativer integrierter Forumsplatz entsteht, der dann endlich einen dem Ort würdigen Anblick bietet.

Die Straße erhält je eine Fahrspur pro Richtung, beidseitig je 2,0 m breite Radwege und jeweils 3,50 m breite Gehwege. Die Planung ist - neben dem Angebot für den MIV - mindestens gleichberechtigt auf Fußgänger und Radfahrer ausgerichtet und entspricht damit auch einer nachhaltigen Verkehrsplanung.

Durch den Ausbau der Straße wird die Verkehrsmenge gegenüber dem Bestand nicht erhöht.

*Wann kommt das Bürgerforum? Wie sind die nächsten Schritte? Ein solcher Ort fehle in Berlin. Der Kompromissvorschlag Axel Schultes sei zu berücksichtigen.*

Axel Schultes hat in einem Beitrag in der Tagespresse als Kompromiss vorgeschlagen, die geplante Fläche des Bürgerforums als Shared Space auszuführen. So könne die gesamte Fläche von allen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigt benutzt werden. Diese, über das Gebiet des Bebauungsplans hinausreichende Idee kann nicht als Alternative an diesem Ort gesehen werden, wenn sich diese als eine große versiegelte, überall befahrbare Fläche darstellt. Die beidseitigen Flächen sind bereits als ein städtischer Platz mit hohem Grünanteil –

Pflasterstreifen wechseln sich mit Rasenstreifen ab – sowie einer den gesamten Platz bespielenden Wasserspiels aus Wasserwänden gestaltet. Dahinein wird die notwendige Straße gestalterisch integriert. Die gesamte gestaltete Fläche zwischen Kanzleramt und Paul-Löbe-Haus bietet somit heute bereits das Potential, mögliche Aufgaben eines „Bürgerforums“ zu übernehmen und Formen der Interaktion zwischen Bürgerschaft und Politik experimentell auszuprobieren

Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung kann die Diskussion vom Bund und Land Berlin wieder neu aufgegriffen werden. Zunächst ist es erforderlich, die Idee des Bürgerforums mit Leben zu füllen. Dazu ist auch eine breite Beteiligung der Bürger erforderlich. Das rechtliche Instrument „Bauleitplanung“ ist nicht das richtige Medium diese gesellschaftliche Diskussion abschließend zu führen.

### Fazit

Im Rahmen des Bebauungsplans kann keine Entscheidung zur Konzeption und zum Bau des Bürgerforums getroffen werden. Diese Entscheidung wird im gesellschaftlichen und politischen Raum und nicht auf der Ebene der Bauleitplanung getroffen. Wichtig ist, dass der Bebauungsplan II-200ib an diesem Ort ausreichend Spielraum lässt, ein „Bürgerforum“ zu realisieren. Das wird hauptsächlich durch die Festsetzungen in den unmittelbar benachbarten Bebauungsplänen II-200ia und II-200ic zu gewährleisten sein.

## **6.2 Verkehr**

### ***Stellungnahmen***

- Es wird sich gegen den Bau von neuen (Auto) Straßen im Zentrum ausgesprochen, es gäbe schon genug Probleme mit dem motorisierten Verkehr mit all seinen negativen Folgen.
- Es gäbe kein Erfordernis für die Sicherung der „Forumsquerung“ als Verbindungsstraße, da hier kein öffentlicher Verkehr zwingend durchgeführt werden müsse. Die Bevorrechtigung des motorisierten Verkehrs werde fortgesetzt. Das Auto stehe im Mittelpunkt und nicht der Bürger. Straßen ziehen Verkehr an. Die Belange der Fußgänger und Radfahrer seien nicht ausreichend berücksichtigt.
- Die Anzahl der Kraftfahrzeuge, welche die geplante Straßenverbindung nutzen würden, würde mit der Schließung der Moltkebrücke und dem Rückbau der Umfahrung der Schweizer Botschaft weiter abnehmen. Der Ausbau der Forumsquerung sei nicht erforderlich. / Die Straße sei völlig unnötig, da in diesem Bereich ohnehin nur sehr wenig Autoverkehr unterwegs sei.
- Die Nord-Süd-Verbindung solle auf die vorhandene Straße vor dem Paul-Löbe-Haus verzogen werden, um die zentrale Fläche im „Band des Bundes“ für Entwicklung, Realisierung und Belegung des Bürgerforums freizugeben. Der Parlamentsbetrieb sei dadurch nicht gefährdet.
- Der Betrieb der Buslinien kann statt einer mittigen Forumsquerung auch über eine seitlich am Platz verlaufende Verbindung gesichert werden. Da diese unmittelbar vor dem Kanzleramt verlaufen würde, wäre der BVG dafür ein Sondernutzungsrecht des ansonsten für den Kfz-Verkehr gesperrten Straßenabschnitts Otto-von-Bismarck-Allee und Willy-Brandt-Straße (in der Verlängerung der Heinrich-von-Gagern-Straße) problemlos zu gewähren.
- Als Alternative für die Forumsquerung wird eine Untertunnelung vorgeschlagen bzw. eine „Verkehrsberuhigte Zone“.
- Die geplante neue Straße würde große Grünflächen beanspruchen, die dann dem Fußgängerverkehr und der Natur entzogen wären.

- Es müsse von der Gestaltung dieser Verkehrsfläche verlangt werden, dass sie in ganzer Länge ohne zusätzliche Verkehrsregelung überall sicher zu Fuß zu queren sei. Dazu sei maximal ein Fahrstreifen in jede Richtung und die Trennung dieser beiden Richtungsfahrstreifen durch eine Mittelinsel festzusetzen oder für die folgende verkehrliche Planung dringend zu empfehlen.
- Der StEP Verkehr gebe vor, dass die Innenstadt weiter vom Verkehr entlastet werden solle und dem Ausbau von Fußgänger- und Fahrradinfrastruktur der Vorrang eingeräumt werden solle. Dies sei ein Widerspruch, wenn die Straße dem MIV diene, zumal das Gebiet hervorragend an den ÖPNV angeschlossen sei.
- Der Rückbau des Provisoriums solle jetzt 2018 erfolgen. Für die Umgehung in Richtung Moabit sei die Konrad-Adenauer-Straße/Kapelle-Ufer vorgesehen. Es werde angeregt mit dem Umbau auf der Kronprinzenbrücke eine gesonderte Linksabbiegerspur in Richtung Kapelle-Ufer einzurichten, möglichst mit gesonderter LSA-Steuerung. Die Breite der Fahrbahn lasse dies zu, zumal der Gegenverkehr nur in einer Spur statfinde und sich dies der Planung nach wohl nicht ändere. Ansonsten bestehe die Gefahr eines weiteren Dauerstaus. Alternativ solle die Öffnung der Willi-Brandt-Straße vor dem Kanzleramt geprüft werden.

### **Abwägung**

*Es wird sich gegen den Bau von neuen (Auto) Straßen im Zentrum ausgesprochen, es gäbe schon genug Probleme mit dem motorisierten Verkehr mit all seinen negativen Folgen. Es gäbe kein Erfordernis für die Sicherung der „Forumsquerung“ als Verbindungsstraße, da hier kein öffentlicher Verkehr zwingend durchgeführt werden müsse. Die Bevorrechtigung des motorisierten Verkehrs werde fortgesetzt. Das Auto stehe im Mittelpunkt und nicht der Bürger. Straßen ziehen Verkehr an. Die Belange der Fußgänger und Radfahrer seien nicht ausreichend berücksichtigt. Die Anzahl der Kraftfahrzeuge, welche die geplante Straßenverbindung nutzen würden, würde mit der Schließung der Moltkebrücke und dem Rückbau der Umfahrung der Schweizer Botschaft weiter abnehmen. Der Ausbau der Forumsquerung sei nicht erforderlich. / Die Straße sei völlig unnötig, da in diesem Bereich ohnehin nur sehr wenig Autoverkehr unterwegs sei.*

Die Forumsquerung ist erforderlich, weil sie die einzige Verkehrsverbindung in Nord-Süd-Richtung über den Spreebogen darstellt und um die Erschließung der Nutzungen auf dem Spreebogen zu sichern. Ein möglicher Rückgang der Verkehrsmenge spielt dabei eine untergeordnete Rolle.

*Die Nord-Süd-Verbindung solle auf die vorhandene Straße vor dem Paul-Löbe-Haus verzogen werden, um die zentrale Fläche im „Band des Bundes“ für Entwicklung, Realisierung und Belegung des Bürgerforums freizugeben. Der Parlamentsbetrieb sei dadurch nicht gefährdet. Der Betrieb der Buslinien kann statt einer mittigen Forumsquerung auch über eine seitlich am Platz verlaufende Verbindung gesichert werden. Da diese unmittelbar vor dem Kanzleramt verlaufen würde, wäre der BVG dafür ein Sondernutzungsrecht des ansonsten für den Kfz-Verkehr gesperrten Straßenabschnitts Otto-von-Bismarck-Allee und Willy-Brandt-Straße (in der Verlängerung der Heinrich-von-Gagern-Straße) problemlos zu gewähren.*

Wie in der Begründung dargestellt, sind die Straßen vor dem Kanzleramt und dem Paul-Löbe-Haus aus Sicherheitsgründen dauerhaft für den öffentlichen motorisierten Individualverkehr gesperrt.

*Als Alternative für die Forumsquerung wird eine Untertunnelung bzw. eine „Verkehrsberuhigte Zone“ vorgeschlagen.*

Unter dem Bürgerforum verlaufen umfangreiche Tunnelanlagen. Eine weitere Untertunnelung ist nicht möglich. Mit einem Tunnel könnten zudem die Nutzungen auf dem Forum nicht erschlossen werden. Notwendige Rampen weisen enorme gestalterische und organisatorische Defizite für den öffentlichen Raum auf. Ein

verkehrsberuhigter Bereich zeichnet sich durch eine Mischverkehrsfläche ohne weitere Aufteilung des Straßenquerschnitts aus und setzt voraus, dass diese überwiegend eine Aufenthalts- und Erschließungsfunktion (wie bei einer Spielstraße) hat. Diese Aufenthaltsfunktion ist hier aber, unter der Berücksichtigung des städtischen Umfelds (Platzgestaltung Forum, Wegeverbindungen, Grünflächen) nicht erkennbar. Deshalb ist es nicht als das ordnende Instrument für die Verkehrsinfrastruktur zu erkennen.

*Die geplante neue Straße würde große Grünflächen beanspruchen, die dann dem Fußgängerverkehr und der Natur entzogen wären.*

Die geplante Forumsquerung beansprucht keine Grünflächen, denn sie verläuft fast deckungsgleich mit der vorhandenen provisorischen Straße.

*Es müsse von der Gestaltung dieser Verkehrsfläche verlangt werden, dass sie in ganzer Länge ohne zusätzliche Verkehrsregelung überall sicher zu Fuß zu queren sei. Dazu sei maximal ein Fahrstreifen in jede Richtung und die Trennung dieser beiden Richtungsfahrstreifen durch eine Mittelinsel festzusetzen oder für die folgende verkehrliche Planung dringend zu empfehlen.*

In der Begründung wird erläutert, dass die gewählte Fahrbahnbreite von 10,5 m dadurch bedingt ist, dass bei größeren Staatsbesuchen im Bundeskanzleramt eine Fahrzeugkolonne vor Einbiegen in die Otto-von-Bismarck-Allee in der künftigen Straße halten kann, ohne den fließenden Verkehr zu behindern. Unter Berücksichtigung der relativ geringen Verkehrsbelastung wird eine Querung der Straße auch ohne Mittelinsel möglich sein. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung.

*Der StEP Verkehr gebe vor, dass die Innenstadt weiter vom Verkehr entlastet werden solle und dem Ausbau von Fußgänger- und Fahrradinfrastruktur der Vorrang eingeräumt werden solle. Dies sei ein Widerspruch, wenn die Straße dem MIV diene, zumal das Gebiet hervorragend an den ÖPNV angeschlossen sei.*

Fußgänger und Fahrradfahrer können im Bereich des „Band des Bundes“ alle öffentlichen Bereiche nutzen, auch die Straßen, die für den motorisierten Individualverkehr gesperrt sind (einzige Ausnahme ist der Ebertplatz). Insofern sind diese beiden Verkehrsgruppen bereits vorrangig behandelt, was durch die geplante Straße nicht in Frage gestellt ist. Letztlich ist die Straße aber auch für die interne Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels über den Spreebogen und damit für die Arbeitsfähigkeit von Parlament und Regierung notwendig.

*Der Rückbau des Provisoriums solle jetzt 2018 erfolgen. Für die Umgehung in Richtung Moabit sei die Konrad-Adenauer-Straße/Kapelle-Ufer vorgesehen. Es werde angeregt mit dem Umbau auf der Kronprinzenbrücke eine gesonderte Linksabbiegerspur in Richtung Kapelle-Ufer einzurichten, möglichst mit gesonderter LSA-Steuerung. Die Breite der Fahrbahn lasse dies zu, zumal der Gegenverkehr nur in einer Spur statfinde und sich dies der Planung nach wohl nicht ändere. Ansonsten bestehe die Gefahr eines weiteren Dauerstaus. Alternativ solle die Öffnung der Willi-Brandt-Straße vor dem Kanzleramt geprüft werden.*

Der angesprochene Bereich liegt außerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans. Trotzdem wurde im Zuge der Planungen zur Verkehrsführung im Spreebogen für die Anschlussknoten eine Leistungsfähigkeitsermittlung der Verkehrsstärke gemacht und dabei die Qualität des Verkehrsablaufs bewertet. Die „Untersuchung der Verkehrsführung und Organisation – Kurzfassung mit DTV-Ermittlung“ lag bei der Beteiligung der Öffentlichkeit mit aus. Die Qualität des Verkehrsablaufs am Knotenpunkt Konrad-Adenauer-Straße/Kapelle-Ufer (Kronprinzenbrücke) wurde dabei als gut befunden.

## **Fazit**

Die Abwägung der Stellungnahmen führte zu einer redaktionellen Anpassung des Hinweises gemäß Vorschlag von SenUVK V OI (Vermerk vom 30. April 2018). Diese redaktionelle Änderung berührt keine Grundzüge der Planung.

Eine Neuordnung des Flurstücks 257 und damit eine Neubildung eines Flurstücks 383 für die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans wird redaktionell auf der Planunterlage mit Vermerk vom 30. April 2018 sowie in der Begründung berücksichtigt.

Die Berichtigungen der Planunterlage sowie die redaktionelle Änderung des Hinweises berühren keine Grundzüge der Planung und erfordern daher keine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit bzw. der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4a Abs. 3 Satz 3 BauGB.

Alle vorgebrachten Stellungnahmen – sowohl die öffentlichen, wie auch die privaten – sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden.

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem Entwurf des Bebauungsplans II-200ib vom 13. Februar 2018 am 28. Juni 2018 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt.

Im Festsetzungsverfahren wurde klarstellend die Zitierung der BauNVO und der Planzeichenverordnung unter der Legende des Bebauungsplans aktualisiert und auf dem Bebauungsplan mit Datum vom 1. Februar 2019 vermerkt. Aus der Dokumentierung der Daten der öffentlichen Auslegung im Festsetzungsvermerk ergibt sich die zu diesem Zeitpunkt anzuwendende Fassung. Die redaktionelle Aktualisierung berührt nicht die Grundzüge der Planung und erfordert keine erneute Beteiligung nach § 4a Abs. 3 BauGB sowie keine Wiederholung von Verfahrensschritten.

## **B Rechtsgrundlagen:**

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634) i.V.m. Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 6 des Gesetzes vom 20. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1722);

Gesetz über die Ausführung des Baugesetzbuches (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S.578), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Dezember 2017 (GVBl. S. 664);

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. September 2017 (BGBl. I S. 3434);

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege von Berlin (Berliner Naturschutzgesetz - NatSchG Bln) in der Fassung vom 29. Mai 2013 (GVBl. 2013, S. 140).

Verordnung über die förmliche Festlegung des städtebaulichen Entwicklungsbereiches und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme "Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel" vom 17. Juni 1993 (GVBl. S. 268), zuletzt geändert durch Verordnung vom 23. Februar 2016 (GVBl. S. 74).

## **C     Anhang**

### **Textliche Festsetzungen**

1. Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist nicht Gegenstand der Festsetzung.
2. Im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans treten alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der in § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuchs bezeichneten Art enthalten, außer Kraft.

### **Nachrichtliche Übernahme**

Unter dem Plangebiet liegen Tunnelanlagen (Straßen- und Eisenbahntunnel), die durch Planfeststellungsbeschluss „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“ vom 12.09.1995 planfestgestellt wurden.

### **Hinweis**

Aufgrund der planfestgestellten Tunnelanlagen sind Bautätigkeiten in jedem Fall mit der DB AG bzw. dem Betreiber der Bahnanlagen und dem Baulastträger des Straßentunnels abzustimmen.

Berlin, den 5. Februar 2019

Katrin L o m p s c h e r

.....

Senatorin für Stadtentwicklung und Wohnen

# **V e r o r d n u n g**

## **über die Festsetzung des Bebauungsplans II-200ib**

### **im Bezirk Mitte, Ortsteil Tiergarten**

Vom 5. Februar 2019

Auf Grund des § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), in Verbindung mit § 9 Abs. 3, § 8 Abs. 1 und mit § 11 Abs. 1 des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl.S.578), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 6. Dezember 2017 (GVBl.S.664), wird verordnet:

#### **§ 1**

Der Bebauungsplan II-200ib vom 13. Februar 2018 für eine Teilfläche des Geländes zwischen Otto-von-Bismarck-Allee, Konrad-Adenauer-Straße, Paul-Löbe-Straße und Willy-Brandt-Straße (künftige Verbindungsstraße parallel zur Willy-Brandt-Straße) im Bezirk Mitte, Ortsteil Tiergarten wird festgesetzt. Er ändert teilweise den durch Verordnung über die Festsetzung des Bebauungsplans II-200b im Bezirk Mitte, Ortsteil Tiergarten, vom 22. Juni 2006 (GVBl. S. 691) festgesetzten und den durch Verordnung über die Festsetzung des Bebauungsplans II-200d im Bezirk Mitte, Ortsteil Tiergarten, vom 16. Juni 2006 (GVBl. S. 671) festgesetzten Bebauungsplan.

#### **§ 2**

Die Urschrift des Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, Abteilung II C, beglaubigte Abzeichnungen des Bebauungsplans können beim Be-

zirksamt Mitte von Berlin, Abteilung Stadtentwicklung, Soziales und Gesundheit 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 und Abs. 2a Nr. 3 und 4 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 eines Jahres 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 Frist 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.