

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

II-201a

für das Gelände zwischen Invalidenstraße, Friedrich-List-Ufer, Rahel-Hirsch-Straße, Hugo-Preuß-Brücke, Kapelleufer, der südlichen Verlängerung des Alexanderufers, Spree, Straße Alt-Moabit, Stadtbahn und Clara-Jaschke-Straße sowie Teilflächen der Grundstücke Alt-Moabit 5 und Invalidenstraße 59,60 und Abschnitte des Friedrich-List-Ufers, der Rahel-Hirsch-Straße, der Hugo-Preuß-Brücke, des Kapelleufers, der Straße Alt-Moabit und der Clara-Jaschke-Straße im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte

Endfassung zur Festsetzung (Rechtsverordnung) am 3. Juli 2006

Anlage:

Rechtsverordnung veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin Nr. 27 vom 15.07.2006, S. 795

Inhaltsübersicht

I. Planungsgegenstand

1. Veranlassung und Erforderlichkeit

2. Beschreibung des Plangebietes

2.1 Geschichtliche und stadträumliche Einordnung

2.1.1 Plangebiet

2.1.2 Gebietsentwicklung

2.1.3 Lage und verkehrliche Erschließung

2.2 Bestand

2.2.1 Eigentumssituation

2.2.2 Gelände/ Boden/ Altlasten

2.2.3 Wasserstraßen

2.2.4 Bauliche Anlagen und Nutzungen

2.2.5 Flora / Fauna

2.3 Planungsrechtliche Ausgangssituation

2.3.1 Planfeststellung

2.3.2 Bundeswasserstraßen (nachrichtliche Übernahme)

2.3.3 Denkmale (nachrichtliche Übernahme)

2.3.4 Flächennutzungsplan

2.3.5 Landschaftsprogramm (LaPro 94)

2.3.6 Stadtentwicklungsplanung

2.3.7 Planwerk Innenstadt

2.3.8 Gutachten „Überbezirklicher Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof“ und Workshop-Verfahren

2.3.9 Bereichsentwicklungsplanung Mitte (BEP)

2.3.10 Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ (Rechtsverordnung vom 17. Juni 1993)

2.3.11 Straßen- und Baufluchtlinien

2.3.12 Baunutzungsplan von Berlin vom 28.12.1960

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

1.1 Städtebauliche Wettbewerbe

1.2 Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (VZB)

- 1.3 Sonstige Verkehrsplanungen
- 1.4 Gesamtinfrastrukturplanung
- 1.5 Verkehr
 - 1.5.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen (Senatsbeschluss vom 18.12.1991)
 - 1.5.2 Verkehrssituation
 - 1.5.3 Künftiges Verkehrsaufkommen Planungsgebiet Hauptbahnhof/ Lehrter Bahnhof
 - 1.5.4 Erschließungskonzept für das Stadtquartier
 - 1.5.5 Luftschadstoffe (Kfz-bedingte Luftschadstoffemissionen)
 - 1.5.6 Lärm

2. Grundzüge der Abwägung und Intention der Planung

3. Wesentlicher Planinhalt, Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen

- 3.1 Art der baulichen Nutzung (zeichnerische Festsetzung)
 - 3.1.1 Kerngebiet und seine Gliederung
 - 3.1.2 Sondergebiet „Bahnhofsgebiet“
- 3.2 Maß der baulichen Nutzung
 - 3.2.1 Überschreitung des Nutzungsmaßes nach BauNVO
 - 3.2.2 Ermittlung der Geschossfläche
 - 3.2.3 Überschreitungsmöglichkeiten von Baugrenzen durch Vordächer bzw. eine Glasüberdachung
 - 3.2.4 Unterbaubarkeit der Grundstücke und öffentlicher Verkehrsflächen durch Tiefgaragen
 - 3.2.5 Unterbaubarkeit der Grundstücke (Baugrenzen)
 - 3.2.6 Unterbaubarkeit des Viaduktes
 - 3.2.7 Gebäudehöhenfestsetzungen
 - 3.2.8 Überschreitung der Traufhöhe durch Staffelgeschosse
 - 3.2.9 Überschreitung der Oberkante durch technische Dachaufbauten
 - 3.2.10 Verbot der Überschreitung der Gebäudeoberkante im MK 9
- 3.3 Verkehr
 - 3.3.1 Straßenverkehrsflächen
 - 3.3.2 Einteilung der Straßenverkehrsflächen
 - 3.3.3 Beschränkung der Anzahl der Stellplätze
 - 3.3.4 Ausschluss oberirdischer Stellplätze
 - 3.3.5 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
 - 3.3.6 Private Verkehrsfläche
 - 3.3.7 Straßenbahnaufstellfläche
- 3.4 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht
 - 3.4.1 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte im Brückenverlauf

- 3.4.2 Geh- und Fahrrecht zur Erschließung der Nutzung unterhalb des Viaduktes (MK V4)
- 3.4.3 Fahrrecht für die U-Bahn (U 11)
- 3.4.4 Gehrecht für die Allgemeinheit in der Passerelle im MK 8
- 3.4.5 Gehrechte auf den Flächen W7, W9, W10, W11, W12 und W13
- 3.4.6 Leitungsrechte in Verlängerung der Katharina-Paulus-Straße
- 3.5 Öffentliche Grünflächen
 - 3.5.1 ULAP-Gelände
 - 3.5.2 Spreeuferpromenade
- 3.6 Sonstige Grünfestsetzungen
 - 3.6.1 Zu erhaltender Einzelbaum
 - 3.6.2 Extensive Dachbegrünung
- 3.7 Lärmschutzfestsetzungen
- 3.8 Erschütterungsschutz
- 3.9 Verbot luftverunreinigender Brennstoffe“

III. Auswirkungen des Bebauungsplans

- 1. Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und Arbeitsstätten
- 2. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung
- 1. Auswirkungen auf die Umwelt
 - 3.1 Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls für die Einzelhandelsnutzung im Bahnhof und für das Städtebauprojekt
 - 3.2 Eingriff in Natur und Landschaft
 - 3.2.1 Ermittlung des Eingriffs
 - 3.2.2 Beschreibung der Eingriffe und Vorschläge zur Minderung
 - 3.2.3 Ausgleichsmaßnahmen
 - 3.2.4 Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“
 - 3.2.5 Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen zu den einzelnen Bebauungspläne

IV. Verfahren

- 1. **Aufstellungsbeschluss**
- 2. **Teilungsbeschluss, II-201, I-200 (1993)**
- 3. **Verlauf und Ergebnis der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung II-201 (1995)**
- 2. **Vorlage des Bebauungsplanes II-201 zur Kenntnisnahme im Abgeordnetenhaus**
- 3. **Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201**
- 4. **Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange für die Bebauungspläne II-201 und II-139 1996**

- 6.1 Verkehr
- 6.2 Umweltbelange
- 6.3 Immissionsschutz
- 6.4 Art der Nutzung
- 6.5 Städtebau
- 7. **Beschlüsse zur Abgrenzung des Geltungsbereiches gemäß § 4c AGBauGB (dem jetzigen § 9 AGBauGB)**
- 8. **Aufteilung des Geltungsbereiches II-201 und Einstellung des Verfahrens II-139**
- 9. **Amtsblattveröffentlichung**
- 10. **Erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**
- 11. **Umstellung der Rechtslage**
- 12. **Verlauf und Ergebnis der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 1999**
- 13. **Verlauf und Ergebnis der zweiten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB**
- 14. **Abgeordnetenhausbeschluss 23. September 1999**
- 15. **Planreifebestätigung für den Neubau zweier Bürogebäude (Bügelbauten)**
- 16. **Planreifebestätigung für Nutzungsgenehmigungen im Sondergebiet**
- 17. **Änderungen im Nachgang der erneuten öffentlichen Auslegung von 1999**
- 18. **Verlauf und Ergebnis der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 2006**
- 19. **Fortführung des Verfahrens auf der alten Rechtsgrundlage**
- 20. **Abgeordnetenhauszustimmung**

Vorbemerkung

Die Geltungsbereiche der Bebauungspläne im Planungsgebiet um den Lehrter Bahnhof wurden im Planungsverlauf aufgrund unterschiedlicher Entwicklungen einzelner Teilbereiche in Bezug auf den Realisierungsablauf einzelner Vorhaben und auf Grund verschiedener Anpassungen des gesamten Planungsgebietes mehrfach geändert. Ursprünglich waren Teile des Planungsgebietes dem Bebauungsplanverfahren II-200 zugeordnet, der mit Beschluss vom 1. Oktober 1993 aufgeteilt wurde (siehe Skizze I).

Der dann aufgestellte Bebauungsplan II-201 wurde durch Beschluss vom 8. September 1995 in seinem Geltungsbereich nach Osten und Süden erweitert (siehe Skizze II).

Die Trägerbeteiligung wurde wegen der beabsichtigten weiteren Ausdehnung des Geltungsbereiches um den Geltungsbereich des Bebauungsplanes I-139 für beide Bebauungspläne gemeinsam durchgeführt (siehe Skizze III). Über das Ergebnis dieses Verfahrensschrittes wurde das Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung am 11. Februar 1998 im Bauausschuss des Abgeordnetenhauses informiert.

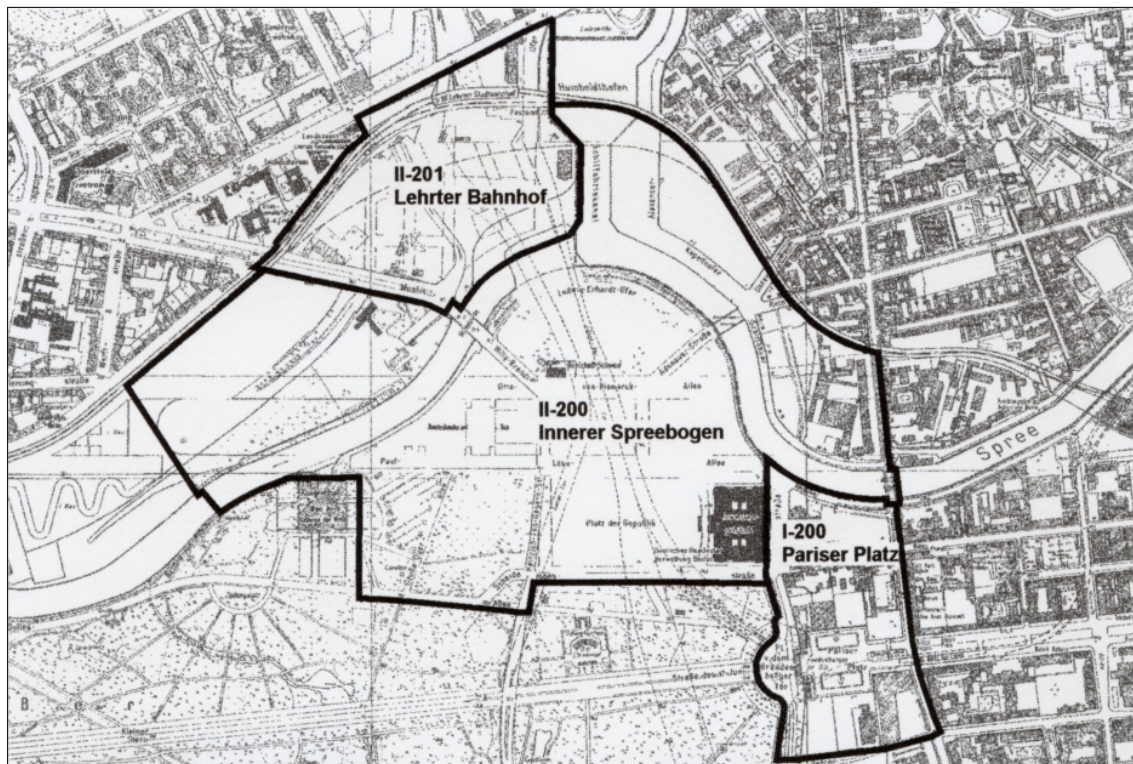
Nach Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen durch entsprechende Beschlüsse gemäß § 4c AGBauGB (dem jetzigen § 9 AGBauGB) wurde der Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplanentwurfes II-201 gleichzeitig erweitert und in vier Geltungsbereiche durch Beschluss vom 7. August 1998 aufgeteilt (siehe Skizze IV):

II-201a (Lehrter Bahnhof)

II-201b (Zellengefängnis)

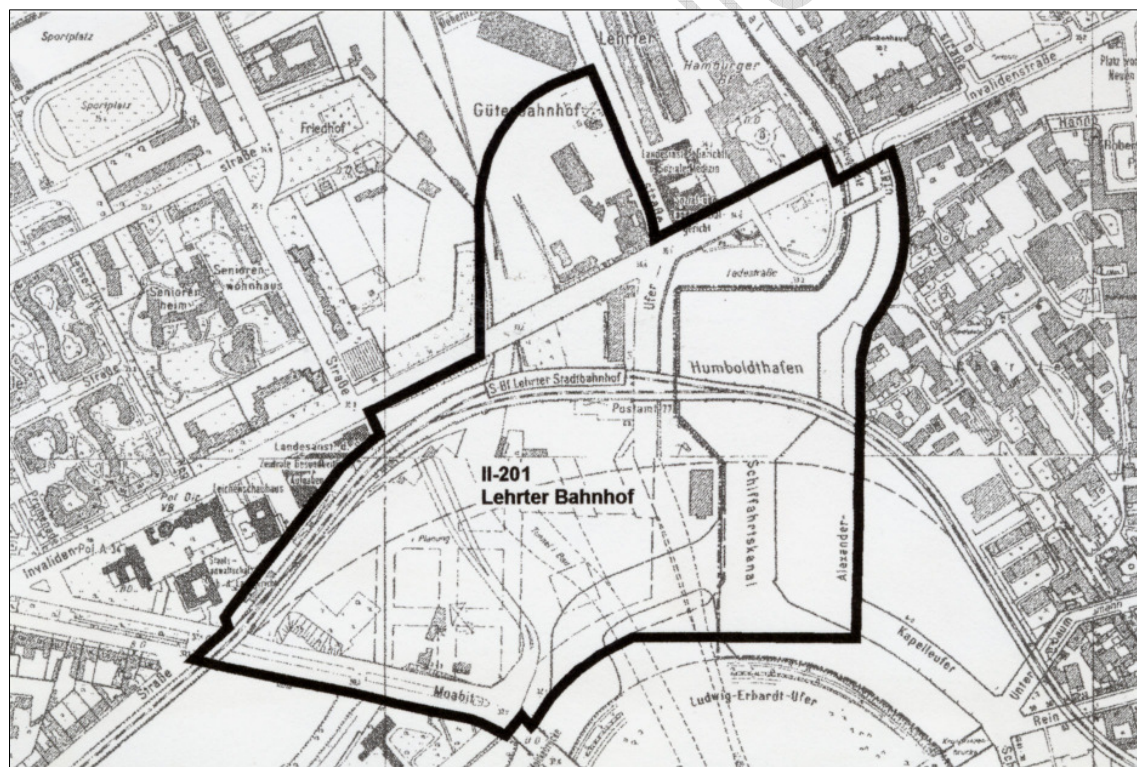
II-201c (Heidestraße)

II-201d (Humboldthafen)



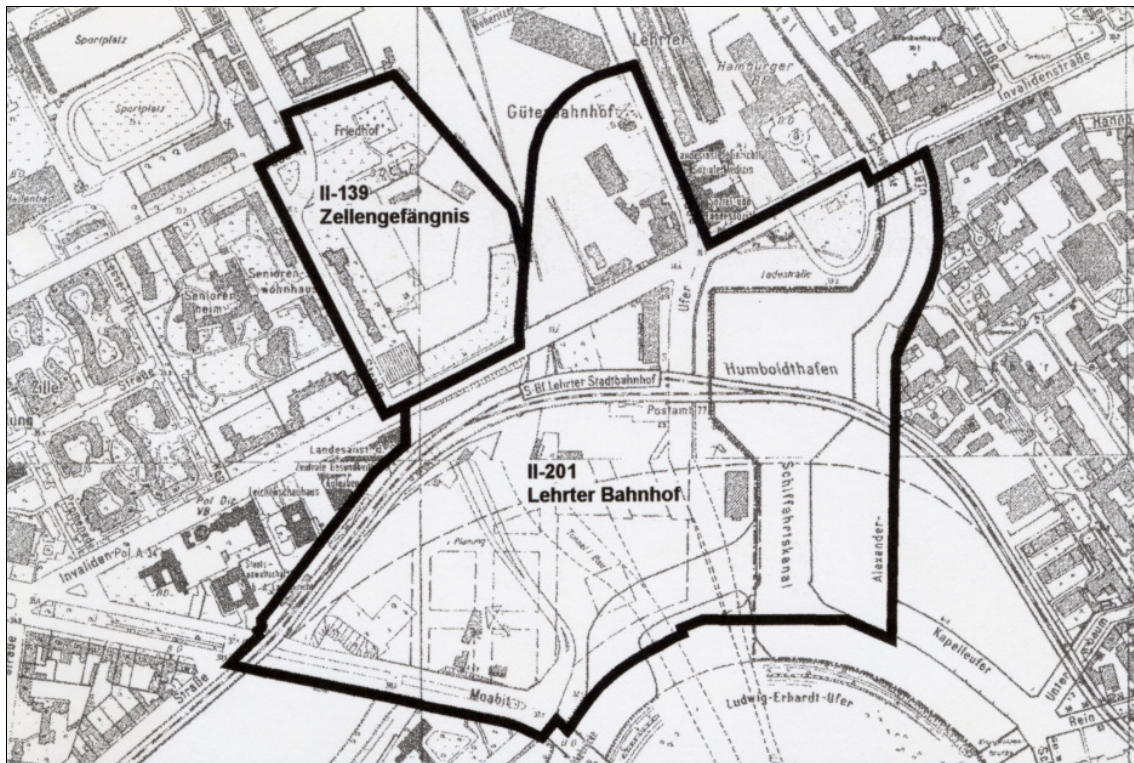
Skizze I M 1:13.000

Geltungsbereich der Bebauungspläne II-200 und II-201 gemäß Beschluss vom 01.10.1993



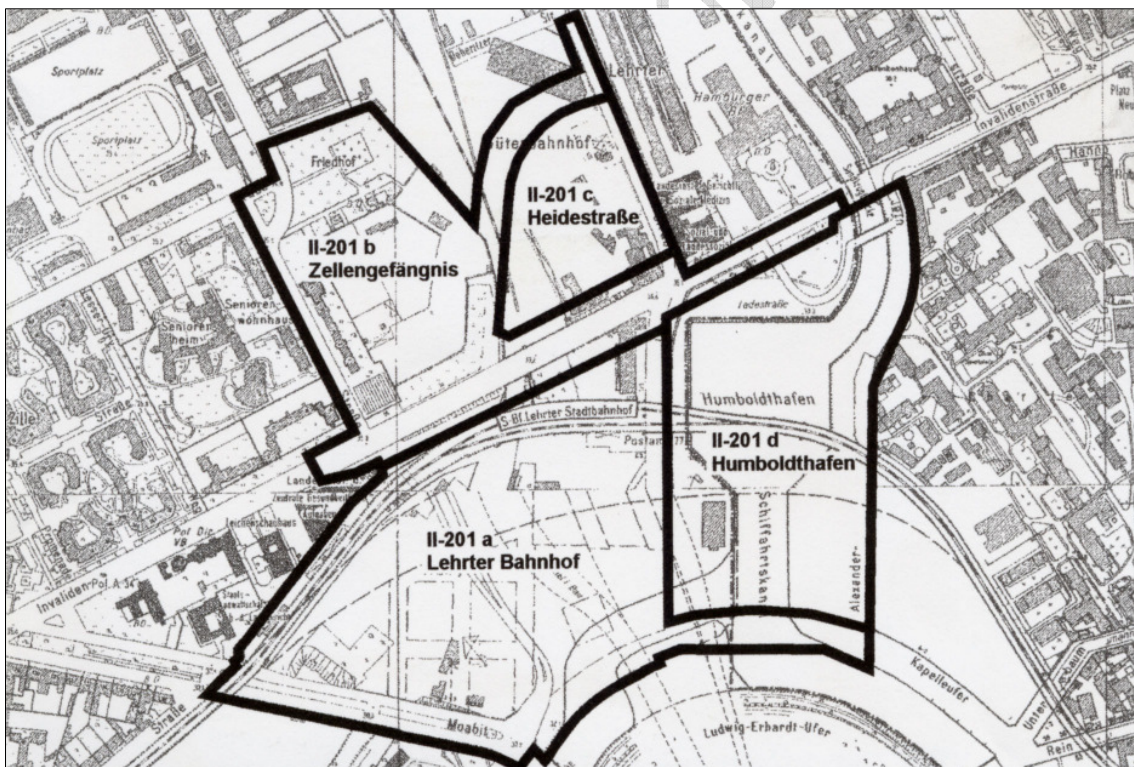
Skizze II M 1:8.000

Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 gemäß Beschluss vom 08.09.1995



Skizze III M 1:8.000

Stellungnahmeersuchen zu den Bebauungsplänen II-201 und II-139 (Trägerbeteiligung)



Skizze IV M 1:8.000

Geltungsbereiche nach Aufweitung und gleichzeitiger Aufteilung in II-201a, II-201b, II-201c und II-201d gemäß Beschluss vom 24.08.1998

I. Planungsgegenstand

1. Veranlassung und Erforderlichkeit

Die Entscheidung des Bundestages für die Verlagerung der Hauptstadt und des Regierungssitzes nach Berlin im Juni 1991 löste die Planungen für die Parlaments- und Regierungseinrichtungen im Spreebogen aus. Am 15. Oktober 1991 hat der Berliner Senat daraufhin den Beschluss zu Vorbereitenden Untersuchungen für das Entwicklungsgebiet „Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel“ gefasst. Es folgte der Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes II-200 am 31. Oktober 1992 durch den Senator für Bau- und Wohnungswesen, um den Bereich des gesamten Spreebogens als Standort für das Parlamentsviertel vorzubereiten.

Im Juni 1992 war der Beschluss der Bundesregierung zum „Pilzkonzzept“ der Deutschen Bahn AG gefasst worden, wonach das historisch gewachsene Netz der Radialstrecken Berlins wiederhergestellt und durch eine Nord-Süd-Verbindung ergänzt werden soll. Es wurde zur Bewältigung der zukünftigen Verkehrsaufgaben das Planfeststellungsverfahren „Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich“ durchgeführt, welches vor allem eine leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung für den Schienen- und den motorisierten Straßenverkehr beinhaltet. An der Kreuzung der neuen Nord-Süd-Strecke mit der bestehenden Ost-West-Verbindung soll an der Stelle des ehemaligen Lehrter Stadtbahnhofes ein zentraler Kreuzungsbahnhof mit einem dazugehörigen Stadtquartier entstehen.

Parallel fand 1992/93 der internationale städtebauliche Ideenwettbewerb Spreebogen statt, aus dem die Konzeption des Architekturbüros Schultes/Frank, das so genannte „Band des Bundes“, hervorging.

Das Gebiet zwischen Humboldthafen, Spree, Alt-Moabit, Lehrter Straße und Heidestraße hatte nach dem Fall der Mauer seinen Status als Randlage verloren und eine neue Bedeutung in zentraler innerstädtischer Lage erlangt. Für die städtebauliche Entwicklung des Areals war die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

Am 03. Juli 1993 trat die Verordnung über die förmliche Festlegung des Entwicklungsbereiches in Kraft. Er umfasste zunächst nicht die Flächen nördlich des alten Stadtbahnviaduktes. Mit der Dritten Verordnung zur Änderung der Verordnung über die förmliche Festlegung der städtebaulichen Entwicklungsbereiche und der zugehörigen Anpassungsgebiete zur Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel“ vom 22. Juni 1999 wurde der Entwicklungsbereich bis zur Invalidenstraße ausgedehnt.

Für die Umsetzung der städtebaulichen Zielvorstellungen, die Neuordnung des gesamten Gebietes und seine verkehrliche Erschließung und die damit verbundene umfangreiche Konfliktbewältigung und Abwägung, einschließlich der Abstimmung mit den planfestgestellten Anlagen, ist somit die Aufstellung eines qualifizierten Bebauungsplanes erforderlich.

2. Beschreibung des Planungsgebietes

2.1 Geschichtliche und stadträumliche Einordnung

2.1.1 Plangebiet

Das Planungsgebiet umfasste ursprünglich die Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201c und II-201d im Bezirk Mitte mit einer Gesamtgröße von ca. 38,6 ha. Auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a entfällt dabei eine Größe von ca. 16,4 ha.

2.1.2 Gebietsentwicklung

Nach den Planungen P. J. Lennés und K. F. Schinkels war nördlich des Spreebogens ein Standort militärischer, industrieller, aber auch sozialer Einrichtungen vor den Toren der Stadt entstanden. 1866 wurde der Bau des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und des Humboldthafens abgeschlossen. 1868 begann der Bau der Stammbahn Berlin-Lehrte und des „Lehrter Bahnhofes“. Schließlich war das Gebiet ab Mitte des 19. Jahrhunderts vollständig in den vergrößerten Siedlungszusammenhang Berlins eingebunden, aber durch die genannten und weitere großflächige Sondernutzungen (Zellengefängnis, Universum-Landesausstellungspark (ULAP), Marine-Panorama/Kolonialmuseum) geprägt. Die Planungen des Dritten Reiches für die „Welthauptstadt Germania“ kamen im Umfeld des Spreebogens/Lehrter Bahnhofes nicht zur Ausführung (Große Halle, Wasserbecken).

Nach dem 2. Weltkrieg veränderten sich die Rahmenbedingungen und die städtebaulichen Leitbilder drastisch. Der stark beschädigte Lehrter Bahnhof wurde 1951 geschlossen und 1957/59 gesprengt. Der Wettbewerb „Hauptstadt Berlin“ 1957-58 und die prämierten Wettbewerbsarbeiten verfolgten das Leitbild der aufgelockerten, durchgrünten und autogerechten Stadt. Die Bahnplanung war im Vergleich zur Autobahnplanung von untergeordneter Bedeutung. Durch den FNP 65 wurde ein Stadtautobahnprojekt verwaltungsintern verbindlich, durch welches im Bereich zwischen Spree, Humboldthafen, Moabiter Werder und Invalidenstraße ein Autobahnverteiler gewaltigen Ausmaßes entstehen sollte.

Durch die Teilung der Stadt - der Grenzverlauf entsprach dem Westufer des Humboldthafens - geriet das Gebiet in eine vernachlässigte Stadtrandssituation. Kernbereiche des Gebietes wurden durch flächenextensive Restnutzungen besetzt. Dies galt für genutzte Bahnflächen und auch für sonstige Brachflächen. Andere Flächen waren ihrer Lage entsprechend und z.T. als Fortführung jahrzehntelanger Traditionen für den Güterumschlag, für Wohnzwecke und für Sondernutzungen in Anspruch genommen. Der Humboldthafen hatte keine Funktion als Hafen mehr. Die Situation änderte sich wiederum mit der Wiedervereinigung der beiden Stadthälften. Dem Quartier kommt zukünftig eine zentralörtliche Funktion in einer Millionenstadt zu.

2.1.3 Lage und verkehrliche Erschließung

Das Planungsgebiet liegt am nördlichen Rand des Parlaments- und Regierungsviertels und erstreckt sich nördlich des Spreebogens. Östlich des Humboldthafens schließen sich die Krankenhausanlagen der Charité an.

Das eingetragene Baudenkmal Hamburger Bahnhof (ehemaliges Verkehrs- und Baumuseum) und das ebenfalls eingetragene Baudenkmal ehemalige Verwaltungsgebäude der Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft (heutiges Sozialgericht) liegen als bauliche Solitäre von historischer Bedeutung unmittelbar an der Invalidenstraße nordöstlich des Planungsgebietes; daran westlich anschließend erstreckt sich der Bereich des ehemaligen Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofes.

Westlich der Lehrter Straße schließt sich ein Wohnquartier an.

Außerhalb des Planungsgebietes sind zwischen der Invalidenstraße und der Straße Alt-Moabit öffentliche Nutzungen wie Justizbehörden, Polizei-Direktion, Leichenschauhaus und Landesanstalten der Senatsverwaltung für Gesundheit und Soziales angesiedelt. An der westlichen Straßenbegrenzungslinie der Straße Alt-Moabit liegt das ebenfalls unter Denkmalschutz stehende Gebäude Alt-Moabit 141, das heute als Restaurant genutzt wird.

Das Gebiet ist über die S-Bahnstation Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof (S5, S7, S9, S75) und Buslinien durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen; im Mai ging der Fern- und Regionalbahnhofs Bereich des Hauptbahnhofs vollständig in Betrieb.

Der neue Viadukt der Fern- und der Stadtbahn bildet weiterhin eine räumliche Zäsur im Planungsgebiet und wirkt zusammen mit dem Humboldthafen und der Spree als Barriere in Bezug

auf das nähere Umfeld und die Stadtquartiere, wenngleich der neue Viadukt durchlässiger gestaltet ist, als es der historische Stadtbahnviadukt war.

Auch nach dem Fall der Mauer verläuft durch das Planungsgebiet eine übergeordnete Nord-Süd-Verbindung des motorisierten Individualverkehrs (Bundesstraße B 96), die im Stadtgebiet die wichtigen Verkehrsströme zwischen den Bezirken Wedding und Reinickendorf im Norden und Kreuzberg, Schöneberg und Neukölln im Süden bündelt. Daneben hat mit der Wiedervereinigung der geteilten Stadt der Straßenzug Invalidenstraße eine wichtige Funktion als Ost-West-Verbindung zurückerlangt.

Diese Straßenzüge wirken durch ihr hohes Verkehrsaufkommen nicht nur als Barrieren, da sie vorrangig dem Durchgangsverkehr dienen, sondern auch als starke Emittenten.

Die jetzige Belastung durch den überörtlichen Individualverkehr wird auch in Zukunft gegeben sein, da der kleine Innenstadtring (Senatsbeschluss vom 18. Dezember 1991) als Bestandteil des Berliner Verkehrskonzeptes über die Invalidenstraße durch das zukünftige Quartier führen wird.

2.2 Bestand

2.2.1 Eigentumssituation

Historisch bedingt gehörten große Flächen des Gebietes dem Bundeseisenbahnvermögen respektive der Deutschen Bahn AG bzw. einer ihrer Töchter. Dies ist auch weiterhin für die noch nicht veräußerten Flächen der Fall.

Die Straßenflächen der Vorwendezeit wie das ehemalige Friedrich-List-Ufer/Washingtonplatz und das Gelände zwischen dem abgerissenen alten Viadukt und Invalidenstraße im Bereich der Blöcke MK 1 und MK 2, die Ladestraßen und die Uferstreifen des Humboldthafens sind im Besitz des Landes Berlin.

Die Wasserfläche des Humboldthafens als Teil der Bundeswasserstraße Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal ist im Eigentum der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Ein Teilbereich des Grundstückes Alt-Moabit 4 - ursprünglich im Eigentum der Bundesrepublik Deutschland - wurde für die zukünftige Bahnnutzung durch die DBAG vom Bund erworben. Ein anderer Teilbereich des Grundstückes wurde vom Entwicklungsträger gekauft. Darüber hinaus hat der Entwicklungsträger im Jahre 2003 Kaufverträge für diejenigen Grundstücke mit der Vivico abgeschlossen, die für die Erschließungsstraßen des Quartiers einschließlich der Bahnhofsvorplätze erforderlich sind.

Dies gilt jedoch nicht für die Erschließungsflächen unterhalb des ehemaligen Viaduktes (verlängerte nördliche Viaduktstraße, Clara-Jaschke-Straße, Emma-Herwegh-Straße und Friedrich-List-Ufer. Hier stehen die Käufe noch aus.

2.2.2 Gelände / Boden / Altlasten

Das Planungsgebiet liegt im Berliner Urstromtal und ist mit Geländehöhen von knapp unter 35 m über NN weitgehend eben. Ausgenommen hiervon sind die stärker abfallenden Uferzonen mit Böschungen, ehemaligen Laderampen und -straßen und Treppen sowie die sich in Höhenlage befindliche Straße Alt-Moabit und die zu den Brücken (Moltkebrücke und Hugo-Preuß-Brücke) angerampten Bereiche.

Die ursprünglichen Böden im Bereich des Planungsgebietes sind überwiegend anthropogen überformt (Sand vermischt mit Bauschutt und Schotter in einer Mächtigkeit bis zu 6 m). Der Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich sowie die Maßnahmen und Einrichtungen der Baustellenlogistik Spreebogen haben durch Bodenverlagerung, Verdichtung, Bodenaushub und Versiegelung erneut das Gebiet stark verändert.

Für den größten Teil der Flächen des Planungsgebietes liegen Altlastenerkundungen vor, die im Rahmen der Planungen zur „Bundesgartenschau 1995“ und der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich erstellt wurden. Hierfür wurden auf einem 250 m bis 280 m breiten Streifen entlang der

Nord-Süd-Trasse der Verkehrsanlagen, einem 50 m bis 100 m breiten Streifen entlang der Ost-West-Fernbahntrasse sowie auf dem Gelände zwischen Fernbahntrasse und der Straße Alt-Moabit Rasterbeprobungen vorgenommen.

Folgende Altlastenverdachtsflächen wurden im damaliges Altlastenverdachtsflächenkataster (heute Bodenbelastungskataster) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (1999), bzw. im Folgenden der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2000) für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes geführt. Ein vordringlicher Sanierungsbedarf wurde nicht festgestellt. Erkenntnisse über nach 1990 eingetretene Schäden liegen der zuständigen Senatsverwaltung nicht vor. Das bezirkliche Umweltamt hat jedoch darauf hingewiesen, dass durch unkontrollierte Ablagerungen umweltgefährdende Hausmüll- oder Gewerbeabfälle vorgefunden werden könnten.

Altlastenfläche 294 (Alt-Moabit 1-3): Hier wurde ab 1995 eine Bodenluft- und Grundwassersanierung durchgeführt und im Rahmen der Baufeldfreimachung ab 2001 eine Beseitigung der Bodenverunreinigungen in der ungesättigten Zone vorgenommen. Die Fortführung einer Grundwassersanierung zur Beseitigung der geringen Restverunreinigungen im Grundwasser ist ab November 2005 vorgesehen. Am 20.12.2002/28.04.2003 wurde ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen dem Land Berlin, vertreten durch das Bezirksamt Mitte, und der Vivico als Eigentümerin der Flächen zur Sanierung und Sanierungsbegrenzung abgeschlossen, in dem sowohl der Umfang der Sanierung als auch die Kostentragung vereinbart wurden. Derzeit werden die Ingenieurleistungen zur Grundwassersanierung (Ausführungsplanung, Vorbereitung der Vergabe) erbracht.

Verdachtsfläche 4324: Ähnliches gilt für diese Fläche, für die ebenfalls eine Bodenluft- und Grundwassersanierung vorgenommen worden ist. Durch den Bau der unterirdischen B 96, der Straßen und die geplante Baugrube für den Baublock MK 5 wird eine Beseitigung der Altauffüllung erfolgen, so dass eine Gefährdung ausgeschlossen werden kann.

Verdachtsfläche 1281 (südlich des ehemaligen S-Bahnhofes Lehrter Bahnhof): Hier wurde durch die großflächige Baugrube für das unterirdische Bahnhofsbauwerk der Boden komplett ausgehoben, so dass hier ebenfalls keine Kontamination mehr vorhanden sein kann.

Verdachtsfläche 1269 (ULAP-Gelände): Es wurden in diesem Bereich und umfassender am Moabiter Werder Gutachten in den Jahren 1989, 1995 und 1990 durchgeführt.

Als ehemalige Nutzung von Teilflächen der zukünftigen öffentlichen Parkanlage wurden für das Grundstück Alt-Moabit Nr. 4: Wohnhaus, Bauklempnerei, Lagerplätze (auch Schrott), Kohlen-, Holz- und Brennstoffhandel-Lagerplatz, Bauunternehmen-Lagerplatz, Baustoff-Lagerplatz, Fuhrunternehmen nachgewiesen.

Die Untersuchungsergebnisse aus dem Teilgebiet der zukünftigen öffentlichen Parkanlage zeigen, dass in diesem Bereich keine großflächigen, sondern nur punktuelle Verunreinigungen vorliegen, die sich auf den Bereich der Auffüllungsschicht beschränken. Die Mächtigkeit der Auffüllungsschicht im betrachteten Areal beträgt ca. 1,00 bis 1,50 m. Entsprechend den Untersuchungsergebnissen ist davon auszugehen, dass die Auffüllungsschicht in eng begrenzten Bereichen Verunreinigungen aufweist, die aufgrund der beabsichtigten Folgenutzung als Grünfläche bei den Erdarbeiten berücksichtigt werden, so dass bei Beginn der Nutzung keine Gefährdungen mehr bestehen werden.

Verdachtsfläche 10160 (östlich des Humboldthafens zwischen Kapelleufer und altem Viadukt und damit überwiegend außerhalb des Geltungsbereiches): Die Fläche wurde nicht untersucht, mit Ausnahme der Trasse des neuen Viaduktes, in dessen Bereich Altlasten gefunden wurden. Auf der im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a liegende Teilfläche im Bereich der Verdachtsfläche 10160 wurde bereits die Hugo-Preuß-Brücke sowie das Kapelleufer wieder hergestellt. Ein Handlungsbedarf besteht für die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a nicht.

Der nördlichste Teil der Straßenbahnaufstellfläche und der beiden Kerngebietsblöcke nördlich des Viadukts wurden nicht untersucht. In den Jahren vor Beginn der Baumaßnahmen im Bereich des Hauptbahnhofes wurden gelegentlich unkontrollierte Ablagerungen umweltgefährdenden Hausmüll- und Gewerbeabfalls vorgefunden, so dass nicht auszuschließen war, dass durch solche Ablagerungen eine Verunreinigung des Bodens sowie ggf. auch des Grundwassers verursacht wurde. Im Bereich des MK 1 und MK 2 haben nach Abriss des alten Stadtbahnviaduktes umfangreiche Erdbewegungen stattgefunden, die Flächen wurden beräumt und für Baustelleneinrichtungen benutzt. Altlasten wurden nicht aufgefunden, so dass kein Anlass zu weiteren Recherchen besteht. Für die zukünftige Straßenbahnaufstellfläche wird ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, in dessen Rahmen auftretende Altlasten zu untersuchen und ggf. zu sanieren wären. Im Übrigen handelt es sich bei der in Aussicht genommenen Straßenbahnaufstellfläche nicht um eine sensible Nutzung.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, dass der beabsichtigten Nutzungsausweisung nichts entgegensteht.

Kampfmittel

Die Ermittlungen seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung haben keine konkreten Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmitteln auf dem o. g. Gelände ergeben. Die Einleitung einer Suchmaßnahme wurde daher nicht veranlasst.

Da aber trotzdem das Vorhandensein von Kampfmitteln im Erdreich nicht ausgeschlossen werden kann, sollte beim eventuellen Auffinden von munitionsverdächtigen Gegenständen während der Durchführung von Bauarbeiten sofort diese Arbeiten unterbrochen werden und der für die Beseitigung von Kampfmitteln zuständige Polizeipräsident eingeschaltet werden; eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse des Bauherrn und ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Das Planungsgebiet liegt im Berliner Urstromtal und ist mit Geländehöhen von knapp unter 35 m über NN weitgehend eben.

2.2.3 Wasserstraßen

Im östlichen Bereich des Planungsgebietes befinden sich der Humboldthafen und ein Abschnitt des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals. Im Süden schließt sich die Spree an. Die Wasserstraßen dienen der Verbindung zwischen dem West- und dem Osthafen und zwar über den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal, durch den Humboldthafen über die Spree in Richtung Osten.

2.2.4 Bauliche Anlagen und Nutzungen

Der Lehrter Stadtbahnhof sowie ein Abschnitt des Bahnviaduktes sind bereits auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses abgerissen.

Der Neubau des oberirdischen Viaduktes für Fern-, Regional- und S-Bahn ist abgeschlossen. Die Anlage wurde am 4. Juli 2002 in Betrieb genommen. Der Bahnhofsbetrieb für die Stadtbahn (S-Bahn) wurde ebenfalls auf den neuen Viadukt verlegt.

Im südlichen Bereich bis zur nördlichen Grenze des Viaduktes ist der Bau der unterirdischen Bahnanlagen und des unterirdischen Bahnhofs mit Tiefgarage abgeschlossen. Zudem ist das Sockelgebäude und der Abluftkamin der B 96 fertiggestellt sowie die sogenannten Bügelbauten und dem in Nord-Süd-Richtung dazwischen eingehängten Dach. Das Bahnhofsdach in Ost-West-Richtung wurde in einer - gegenüber der Planfeststellung vom 12.09.1995 verkürzten Ausführung - realisiert. Der Kreuzungsbahnhof ging im Mai 2006 in Betrieb.

Die Rohbauarbeiten für den Bau der U-Bahnlinie 55 zwischen Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof bis zum Pariser Platz sind fertig gestellt. Mit dem Ausbau wurde begonnen.

Die Baumaßnahmen für den B 96 Straßentunnel sind abgeschlossen. Die Inbetriebnahme erfolgte am 26. März 2006.

Die stark belastete Invalidenstraße verlief auch schon vor Einleitung der Planung quer in Ost-West-Richtung durch das Plangebiet. Die ebenfalls schon vor Planungsbeginn vorhandene Lehrter Straße ist ausgebaut und dem Verkehr gewidmet.

2.2.5 Flora / Fauna

Die folgenden Aussagen beziehen sich auf die Bestandssituation bei Verfahrensbeginn des Bebauungsplanverfahrens:

Flächen mit Bedeutung für Flora und Fauna sind:

- das „ULAP“-Gelände als reich strukturierter waldähnlicher Standort,
- östlich der ehemaligen Gewerbefläche an der Straße Alt-Moabit eine artenreiche ruderal Wiese ,
- einzelne Bäume, sowie kleinere Gehölz- und Krautstreifen.

2.3 Planerische Ausgangssituation

2.3.1 Planfeststellung

Erforderlichkeit der Entlassung von Flächen aus der Planfeststellung

Das Gros der Flächen im Gebiet des ehemaligen Bebauungsplans II-201 unterlag der Fachplanung nach § 38 BauGB, da es sich um Flächen des ehemaligen Lehrter Bahnhofes, des ehemaligen Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofes, der Berliner Stadtbahn und des ehemaligen Lehrter Stadtbahnhofes, einschließlich der zur Abwicklung des Bahnbetriebes benötigten Flächen, handelt. Diese Flächen und Bahnanlagen dienen bereits seit dem 19. Jahrhundert dem Bahnbetrieb.

Mit dem Planfeststellungsbeschluss für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin vom 12. September 1995 hat die Bahn rechtlich verbindlich und öffentlich erklärt, welche Flächen zukünftig als Bahnbetriebsflächen benötigt werden und der privilegierten Fachplanung nach § 38 BauGB unterliegen.

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet auch den Abriss des alten Stadtbahnviaduktes einschließlich des ehemaligen Lehrter S-Bahnhofes. Damit bedarf es laut Eisenbahn-Bundesamt eines weiteren eigenständigen Verfahrens zur Entlassung der alten Trasse der Stadtbahn aus der Planfeststellung nicht. Der Abriss des Stadtbahnviaduktes sowie des S-Bahnhofes ist vollzogen, wodurch der fachplanungsrechtliche Zweck zwischenzeitlich entfallen ist.

Dies gilt auch für die übrigen Flächen des Plangebietes (Flächen des ehemaligen Lehrter Bahnhofes, des Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofes einschließlich der vormals zur Abwicklung des Bahnbetriebes benötigten Flächen), mit Ausnahme der durch Planfeststellungsbeschluss vom 12. September 1995 und nachfolgenden Planänderungen planfestgestellten oberirdischen oder unterirdischen Anlagen. Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Funktionslosigkeit der „alten“ Bahnanlagen mit Schreiben vom 10. Oktober 2005 bestätigt. Es kann also davon ausgegangen werden, dass die Verhältnisse wegen der tatsächlichen Entwicklung einen Zustand erreicht haben, der eine Verwirklichung der (alten) Planung auf unabsehbare Zeit ausschließt. Aufgrund der Realisierung der Vorhaben der Planfeststellung und unter Berücksichtigung des neuen Fernbahnkonzeptes der DB sowie der Vermarktung der Flächen durch eine Bahntochter ist für jedermann offensichtlich, dass die alten Bahnanlagen des Lehrter Bahnhofs nicht in alter Form wieder aufgebaut werden. Ein förmlicher Akt der Entwidmung ist somit weder notwendig, noch könnte er wegen der dafür erforderlichen Flurstücksbildungen vorgenommen werden. Die Flächen außerhalb der seit 1995 planfestgestellten Anlagen unterliegen somit der kommunalen Planungshoheit.

Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (nachrichtliche Übernahme)

Für den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich wurde ein Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 AEG, 17 FStrG, 28 PBefG in Verbindung mit § 78 VwVfG durchgeführt. Das Verfahren wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 12. September 1995 abgeschlossen. Er umfasst alle erforderlichen Genehmigungen und ist sofort vollziehbar.

Neben dem Nord-Süd-Fernbahntunnel – dem Kernstück des Konzeptes – wurden folgende Projekte im Bereich Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof planfestgestellt:

- A Neubau des unter- und oberirdischen Kreuzungsbahnhofes,
- B Abriss des Stadtbahnviaduktes einschließlich des denkmalgeschützten Stadtbahnhofes nach Neubau eines nach Süden verlegten Streckenabschnittes,
- C Neubau eines Teilstückes der U-Bahn-Linie 55 (Pariser Platz / Döberitzer Straße),
- D Verlegung der Bundesstraße 96, weitgehend in Tunnellage,
- E Verbreiterung der Invalidenstraße in einem Abschnitt zwischen Lehrter Straße und Heidestraße,
- F Bau sonstiger zum Betrieb dieser Anlagen benötigter Einrichtungen.

Gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 1995 wurden in den folgenden Jahren eine Reihe von Änderungen vorgenommen und rechtlich gesichert. So wurde für die Errichtung einer Tiefgarage zur Unterbringung von 675 Langzeit- und 225 Kurzzeitstellplätzen für die Bahnhoferschließung durch das Eisenbahn-Bundesamt mit Planungsgenehmigung vom 7. Januar 1997 planfestgestellt. Hierdurch wurden die Nottreppen und Fahrstühle unter dem Viadukt verschoben.

Für alle Änderungen, die eines formalen Änderungsverfahrens bedurften, hatten die DB Projekt Knoten Berlin GmbH und die damalige Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr am 27. Oktober 1998 beim Eisenbahn-Bundesamt einen Antrag auf Planänderung eingereicht. Mit Beschluss vom 22. Juni 1999 wurde das 16. Änderungsverfahren der Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich zur Anpassung einzelner baulicher Anlagen wie Treppenaufgängen, Aufzugsüberfahrten, Lüftungsschächte etc. abgeschlossen. Ebenfalls planfestgestellt wurde der Abluftkamin der B 96 nunmehr in einer dreieckigen Grundform sowie das Sockelgebäude mit Stufenanlagen.

Für die Verkürzung des mit Beschluss vom 12. September 1995 planfestgestellten Bahnhofsdaches auf dem Viadukt um 97,5 m im Westen und 35,9 m im Osten hat das Eisenbahnbundesamt ein Plangenehmigungsverfahren auf Antrag der DBAG durchgeführt. Die Plangenehmigung wurde am 14. Juni 2002 vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) erteilt.

Die nachrichtliche Darstellung der Vielzahl kleinteiliger Anlagen – wie z.B. Schächte – ist planungsrechtlich nicht möglich und auch nicht erforderlich, da eine nachrichtliche Übernahme im Bebauungsplan nur geboten ist, wenn dies zum Verständnis der Festsetzungen begründet werden kann.

Folgende Änderungen gegenüber der Planfeststellung hinsichtlich der Erschließungskonzeption des Bahnhofes wurden aufgrund landesplanerischer städtebaulicher und straßenverkehrlicher Zielvorgaben nicht als Folgemaßnahmen eines Eisenbahnvorhabens durch das Eisenbahnbundesamt gewertet und sollen somit nicht durch Planfeststellung, sondern im Zuge der Bauleitplanung rechtlich gesichert werden.

Dies gilt für die Änderungen der Planfeststellung bezüglich der

- G Straßenbreite der Invalidenstraße
- H Anbindung der Heidestraße an die Invalidenstraße in untergeordneter Funktion
- I Ausbildung eines Vollknotens im Bereich der Tunnelausfahrt B 96/Invalidenstraße einschließlich der Begleitfahrbahnen B 96 (Minna-Cauer-Straße).

Nach rechtsgutachterlicher Einschätzung vom 6.10.1996 und nach Abstimmung zwischen den zuständigen Stellen sollen diese Änderungen rechtlich durch den Bebauungsplan im Zuge einer „Planung im Verbund“ vorgenommen werden. Die erforderliche ausdrückliche Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes hierfür setzte ein „gleichwertiges Konzept“ voraus und wurde im Rahmen der eingeschränkten Beteiligung mit Schreiben vom 25.01.2000 vom Eisenbahn-Bundesamt erteilt.

Zur Regelung dieses Sachverhaltes war die Ausdehnung des Geltungsbereiches des damaligen Bebauungsplanes II-201 im Knotenbereich der Invalidenstraße/Lehrter Straße, Heidestraße/B 96 sowie für die nördliche und südliche Straßenbegrenzungslinie der jetzigen Minna-Cauer-Straße erforderlich.

Planfeststellungsverfahren für die S 21

Das Planfeststellungsverfahren für die „S21 Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof“ wurde vom Eisenbahn-Bundesamt im Jahre 2002 eingeleitet. Die Veröffentlichung zur Auslegung der Unterlagen erfolgte am 23.08.2002 in den Tageszeitungen. Die Anhörung der Einwender fand am 14.02.2003 statt. Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes wurde von der Außenstelle Berlin am 17. Februar 2005 gefasst.

Gegenstand des Beschlusses ist unter anderem neben dem Neubau der S-Bahn-Strecken nach Norden und der Neubau eines Bahnsteiges im Lehrter Bahnhof in der Ebene –2 mit Anbindung an die übrigen Anlagen des Lehrter Bahnhofes.

Planfeststellungsverfahren für den Bau der Straßenbahn in der Invalidenstraße

Für den Straßenbahnbau, der im Planungsgebiet zwischen Alexanderufer und der Straße Alt-Moabit, einschließlich der Straßenbahnaufstellungsfläche nördlich des Viaduktes liegt, sowie für den Bau des Gleichrichterwerkes wird ein neues Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

2.3.2 Bundeswasserstraßen (nachrichtliche Übernahme)

Der Humboldthafen sowie der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und die Spree sind gemäß Nr. 2 der Anlage zu § 1 Abs. 1 Nr. 1 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) als Bundeswasserstraße ausgewiesen. Der Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und der Humboldthafen sind in die Wasserstraßenklasse III eingeordnet mit dem zum Teil bereits realisierten Ausbauziel zur Klasse IV. Die Spree gehört westlich des Humboldthafens zur Wasserstraßenklasse III und in östlicher Richtung zur Klasse IV.

2.3.3 Denkmale (nachrichtliche Übernahme)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind folgende Objekt in der Liste der Denkmale Berlins mit Stand vom Februar 2005 eingetragen:

- J die Moltkebrücke 1888-91 von Otto Stahn, deren nördlicher Brückenkopf sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a befindet,
- K Alexanderufer, Humboldthafen, 1857-59, nach Plänen von Peter Joseph Lenné von 1842 (hier: südlicher Teilabschnitt des Einmündungsbereiches/Hafenhals).

2.3.4 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 8. Januar 2004 (ABl. S. 95), zuletzt geändert am 14. März 2006 (ABl. S. 1211) stellt für den Bereich nördlich des Bahnviaduktes Gemischte Baufläche M1 mit hoher Nutzungsintensität und -dichte, mit vorwiegend Kerngebietscharakter dar.

Die Flächen südlich des Bahn-Viaduktes sind als Sonderbaufläche „Hauptstadtfunktion“ dargestellt. Hier soll die Hauptstadtfunktion prägend sein, allerdings bei Vermeidung einseitiger Nutzungskonzentrationen, damit ein vielfältiges städtisches Leben entstehen kann. Gemäß den

zum FNP gehörenden Grundsätzen für die Entwicklung von Bebauungsplänen „können aus Sonderflächen Hauptstadtfunktion (H) Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden (Förderung von Nutzungsmischung)“, so dass mit den beabsichtigten Festsetzungen die Entwickelbarkeit aus dem FNP gegeben ist.

Als übergeordnete Hauptverkehrsstraßen sind in Ost-West-Richtung die Invalidenstraße und in Nord-Süd-Richtung die Bundesstraße B 96 dargestellt.

Die Fläche des Bahnviaduktes ist als Bahnfläche gekennzeichnet. Die ober- und unterirdischen Fern-, Regional-, S- und U-Bahn-Trassen, der Kreuzungsbahnhof als Fernbahnhof sowie der Endhaltepunkt der U-Bahn-Linie 11 sind dargestellt.

Darüber hinaus ist nach einem abgeschlossenen FNP-Änderungsverfahren (Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin am 6. Juni 1997) die Trasse für die S-Bahn S 21 als Trassenfreihaltung dargestellt.

Die Flächen der Spree, des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und des Humboldthafens sind als Wasserflächen dargestellt. Entlang des nördlichen Spreeufers sowie des westlichen und östlichen Ufers des Humboldthafens ziehen sich Grünflächen, die im Norden an das Ufergrün des Berlin-Spandau-Schiffahrtskanals anschließen.

An der Straße Alt-Moabit und nördlich der Invalidenstraße sind „schadstoffbelastete Böden“ gekennzeichnet.

Das Planungsgebiet liegt im Vorranggebiet für Luftreinhaltung.

2.3.5 Landschaftsprogramm (LaPro 94)

- Teilplan Naturhaushalt/Umweltschutz
Das Planungsgebiet liegt im Vorranggebiet Klimaschutz, d. h. klimatisch wirksame Freiräume sind zu erhalten, der Luftaustausch ist zu sichern und zu verbessern, Bodenversiegelung ist zu vermeiden bzw. auszugleichen.
- Teilplan Biotop und Artenschutz
Das Planungsgebiet wird sowohl als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen als auch als Innenstadtbereich charakterisiert. Darüber hinaus ist entlang der Gewässer sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung die Neuschaffung von Flächen für Biotopschutz und Biotopverbund vorgesehen.
- Teilplan Erholung und Freiraumnutzung
Die Neuanlage des Grünzuges in Nord-Süd-Richtung als Verbindung der Grünflächen des inneren Spreebogens mit der Uferpromenade entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals sowie die Anlage einer Grünfläche in Ost-West-Richtung (Döberitzer Park) sind als Vorgabe enthalten.
- Teilplan Landschaftsbild
Entlang der Spree und des Humboldthafens ist das Planungsgebiet als städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen eingeordnet, in dem als Maßnahmenswerpunkt die Wiederherstellung und Aufwertung von Stadtplätzen aufgeführt sind.

2.3.6 Stadtentwicklungsplanung

Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP –Verkehr)

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr, der im Juli 2003 vom Senat beschlossen wurde, sind folgende Einstufungen vorgenommen worden:

- Übergeordnetes Straßennetz Planung 2015
Die Invalidenstraße und die Verbindung B 96 Tunnel mit Anschluss an die Heidestraße und deren weiterer Verlauf in Richtung Norden sind als übergeordnete Straßen der Stufe II dargestellt. Die der östliche Abschnitt der Straße „Alt-Moabit“ und die Rahel-Hirsch-Straße sind in die Stufe III als örtliche Straßenverbindung eingestuft.
- Konzept Parkraumbewirtschaftung Planung 2015
Das Plangebiet ist als Gebiet intensiver Parkraumnachfrage (potentielles Erweiterungsgebiet) gekennzeichnet.
- Entlastungskonzept Innenstadt Planung 2015

- Im Plangebiet ist die Entlastung von großräumigen Durchgangsverkehr vorgesehen.
- Straßenbahnnetz Planung 2015
Die Straßenbahnverbindung von „Alt Moabit“ bis zur Schönhauser Allee über die Invalidenstraße etc. ist in der Realisierung im Rahmen des mittleren Finanzszenarios eingetragen.
- U-Bahnnetz Planung 2015
Als einzige Neubaumaßnahme ist die U-Bahnlinie 55 vom Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof bis zum Alexanderplatz in der Planung enthalten.
- S-Bahnnetz Planung 2015
Zwischen Nordring und Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof ist die S 21 für die Realisierung im mittleren Finanzszenario, die Verlängerung in Richtung Süden ist im oberen Finanzszenario angesiedelt.
- Regionalbahnnetz Planung 2015
Das Netz stellt die Stadtbahn als Bestand und die Nord-Südverbindung als Planung dar.

Stadtentwicklungsplan Zentren 2020

Im Zentrenkonzept ist das Planungsgebiet um den Hauptbahnhof nicht als Zentrum dargestellt. Der Hauptbahnhof ist aber mit dem Lagesymbol „Fernbahnhof“ in der Darstellung enthalten. In der Erläuterung zu den Bahnhofsstandorten heißt es hierzu: „Die Berliner Bahnhofsstandorte – einschließlich der Knoten des Schnellbahnnetzes – sind durch ihre hohe Passantenfrequenz und oft zentrale Lage im Stadtgefüge attraktiv für eine konzentrierte Ansiedlung von Einzelhandels- und Freizeitnutzungen. Soweit das Angebot mehr als „Reisebedarf“ umfasst, müssen diese Standorte nach den gleichen Kriterien beurteilt werden wie andere großflächige Einzelhandelsobjekte...“

„Ein Sonderfall ist der neue Berliner Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof, wo aufgrund der überregionalen Bedeutung, der zentralen Lage und der hohen Passantenfrequenz ein größeres Verkaufsflächenvolumen vertretbar ist.“

2.3.7 Planwerk Innenstadt

Das „Planwerk Innenstadt“ wurde als Ergebnis einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung (§ 1 Abs. 5 Nr. 10 BauGB) am 18. Mai 1999 vom Senat beschlossen (Beschluss Nr. 2197 / 99) und vom Berliner Abgeordnetenhaus am 27. Mai 1999 (Drucksache 13/3776) zustimmend zur Kenntnis genommen. Es sieht für das Planungsgebiet eine Bebauung vor, die dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ aus dem Dezember 1994 entspricht.

2.3.8 Gutachten „Überbezirklicher Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof“ und Workshop-Verfahren

Im Dezember 1993 wurde ein Gutachten „Überbezirklicher Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof“ im Auftrage der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz erarbeitet. Die ortsspezifischen Entwicklungspotentiale sollten den überörtlichen Anforderungen (Verflechtungsbereiche) in Einklang gebracht werden. Aus dieser Planung haben sich wichtige Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ sowie für weitere Untersuchungen ergeben. Dies gilt in erster Linie für die künftige Nutzungsstruktur und -dichte sowie für die Entwicklung des Oberflächenverkehrs und der Freiraumplanung.

Da sich zwischenzeitlich wesentliche planerische Voraussetzungen für die Gebietsentwicklung geändert hatten (Transrapid, Verlagerung des Hamburger und Lehrter Umschlagbahnhofes Berlin HuL), wurde unter der Federführung der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie 1998 ein Workshop-Verfahren eingeleitet und Anfang 1999 fortgeführt. Ziel war es, eine Variante zur Reduzierung der HuL zu finden, die gleichzeitig die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers bis zur Perleberger Brücke ermöglicht. Als Folge der Aufgabe der Planungen für den Transrapid musste dieses Ergebnis erneut thematisiert werden.

Darüber hinaus hat die Deutsche Bahn AG mit Schreiben vom 19.12.2002 dem Land Berlin mitgeteilt, den Umschlagbahnhof HuL bis Ende 2003 ganz zu schließen. Die Schließung wurde inzwischen vollzogen. Damit eröffnen sich neue Perspektiven für die Gesamtentwicklung des etwa 40 ha großen Areals entlang der Heidestraße.

Die Entwicklung dieses Stadtraumes und angrenzender Bereiche ist unter dem Titel „Strategien nördlicher Cityrand“ (Mai 2005) im Rahmen eines Werkstattverfahrens kontinuierlich diskutiert und fortgeschrieben worden.

2.3.9 Bereichsentwicklungsplanung Mitte (BEP)

Die Bereichsentwicklungsplanung Mitte wurde am 18. November 2004 beschlossen.

Für das Plangebiet sind als Art der baulichen Nutzung im Bereich westlich der Bahnhofsvorplätze sowie für die beiden Solitäre und den eigentlichen Bahnhofsbereich Kerngebiete dargestellt.

Die schienengebundenen Verkehrsanlagen entsprechen in ihrer Darstellung den Zielen der abgeschlossener oder laufender Verfahren der Fachplanungen.

Die B 96 ist in der Nord-Südtrasse entlang der Bahntrassen, das heißt ohne Verschwenk auf die Heidestraße, enthalten.

Die Bahnhofsvorplätze sind als öffentliche Plätze dargestellt, der „ULAP-Park“ als Grünfläche.

2.3.10 Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel“ (Rechtsverordnung vom 17. Juni 1993)

Der Geltungsbereich des ursprünglichen Bebauungsplans II-201 wird von dem Entwicklungsbereich E1 der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ teilweise überlagert. Im Entwicklungsbereich E1 waren zunächst nur alle Flächen südlich der nördlichen Begrenzung des ehemaligen Stadtbahnviaduktes enthalten.

Da die Bauwerke des Planfeststellungsverfahrens VZB bis in den Bereich nördlich der Invalidenstraße reichen (Geltungsbereichserweiterung des ehemaligen Bebauungsplanes II-201) und mit dem Städtebau koordiniert werden müssen, hat das Land Berlin am 11. April 1995 beschlossen, für diesen Bereich eine Voruntersuchung gemäß § 165 BauGB zur späteren Einbeziehung des Gebietes in die Entwicklungsmaßnahme einzuleiten. Das Ergebnis der Voruntersuchung führte dazu, den Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme bis zur südlichen Straßenbegrenzungslinie der Invalidenstraße auszudehnen. Die entsprechende Verordnung wurde am 22. Juni 1999 erlassen und am 29. Juni 1999 im Gesetz- und Verordnungsblatt für Berlin veröffentlicht.

2.3.11 Straßen- und Baufluchtlinien

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich folgende Straßen- und Baufluchtlinien:

L Invalidenstraße: Straßen- und Baufluchtlinien ACO vom 27.1.1862

M Alt-Moabit: Straßen- und Baufluchtlinie ACO vom 31.1.1872, Baugrenze f.f. vom 8.3.1937, Straßenbegrenzungslinie f.f. 8.3. 1937

N Friedrich-List-Ufer: Straßen- und Baufluchtlinie ACO vom 31.1.1862

O sowie für nicht realisierte Straßenzüge: Straßen- und Baufluchtlinien ACO vom 31.1.1872.

2.3.12 Baunutzungsplan von Berlin vom 28.12.1960

Der Baunutzungsplan von Berlin in der Fassung vom 28. Dezember 1960 (ABl. S. 742) als übergeleiteter, verbindlicher Bauleitplan weist das Gebiet als Nichtbaugebiet aus. Diese Festsetzung wurde nicht übergeleitet, da sie nicht der Systematik und den materiellen Anforderungen des § 9 des Bundesbaugesetzes entsprach. Zudem hat sie der seinerzeitigen Planfeststellung der Bahnanlagen widersprochen.

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

1.1 Städtebauliche Wettbewerbe

Als wesentlicher Einflussfaktor für die Planungsüberlegungen im Geltungsbereich der Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201c und II-201d sind die grundlegenden Vorgaben zu betrachten, die aus dem internationalen städtebaulichen Ideenwettbewerb Spreebogen resultieren. Dem siegreichen Entwurf Schultes/Frank lag die Idee zugrunde, nördlich der Spree ein dichtes Stadtquartier in nord-süd-gerichteten Blöcken mit Berliner Traufhöhe entstehen zu lassen, während südlich der Spree durch den Park mit dem Band des Bundes den funktionalen und repräsentativen Erfordernissen des Parlaments- und Regierungsviertels Ausdruck gegeben werden sollte.

Ein Fixpunkt im Planungsgebiet ist das Bahnhofsgebäude selber. Die Entscheidung für den Entwurf des Büros von Gerkan, Marg und Partner war schon vor Einleitung des städtebaulichen Wettbewerbes im Dezember 1992 gefallen. Dieser Entwurf vollzieht die Richtungen der Bahntrassen architektonisch nach, indem er die kurvenartig gekrümmte Bahnsteiganlage in Ost-West-Richtung auf der +1 Ebene mit einer filigranen Stahl-Glaskonstruktion überspannt und die unterirdisch verlaufende Nord-Süd-Trasse durch zwei bügelartige Gebäudescheiben im Stadtraum weithin sichtbar markiert. Zwischen den Gebäudescheiben spannt sich das tonnenförmig gekrümmte Glasdach der Bahnhofshalle. Das Bahnhofsgebäude ruht auf einem eingeschossigen Sockel, der von allen Seiten über Treppen zu begehen ist und somit diese Flächen von den umgebenden normalen Verkehrsflächen abhebt.

In Abstimmung mit dem Senat von Berlin, vertreten durch die damaligen Senatsverwaltungen für Bau- und Wohnungswesen, für Stadtentwicklung und Umweltschutz sowie für Verkehr und Betriebe und durch das Bezirksamt Tiergarten, hat die Deutsche Bahn AG dann einen beschränkten städtebaulichen Wettbewerb für das Stadtquartier Lehrter Bahnhof im Juli 1994 durchgeführt.

Die städtebauliche Zielvorstellung orientierte sich an dem weiterentwickelten Entwurf von Schultes/Frank mit seinen orthogonalen Blockstrukturen und der Formulierung einer Stadtkante zur Spree. Für das neue Stadtquartier um den Bahnhof wurde die Entwicklung einer innenstadt-typischen Nutzungsdichte mit einem Höchstmaß an Nutzungs- und Gestaltungsvielfalt (bei Vermeidung baulicher Großstrukturen) vorgegeben. Die realisierbare Bebauungsdichte sollte dabei aus einer überzeugenden städtebaulichen Figur, unter Berücksichtigung der verkehrlichen Tragfähigkeit (Senatsbeschluss Modal-Split 80/20 - ÖPNV/MIV), der Nutzungsmischung sowie der Freiraumgestaltung entwickelt werden. Der Integration von neu zu schaffenden Plätzen, Promenaden und Parks, insbesondere entlang der Uferzonen sollte dabei besondere Beachtung zukommen. Ferner sollte eine Verknüpfung des Gebietes mit den Stadtgebieten nördlich der Spree erzielt, die unterschiedlichen Funktionen und die Hierarchie des Umfeldes - insbesondere die Einrichtungen des Bundes - jedoch respektiert werden.

Das Preisgericht des städtebaulichen Wettbewerbes „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ verabschiedete in der Jurysitzung vom 20. Dezember 1994 folgende Empfehlungen:

- P „... den Entwurf von Prof. Ungers zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen.“
- Q „Da der Entwurf des Büros Dudler nördlich der Invalidenstraße bessere Voraussetzungen zur Entwicklung bietet, ... diesen zur Grundlage der weiteren Bearbeitung in diesem Bereich zu machen.“
- R „... die Bauten von verschiedenen Architekten realisieren zu lassen.“
- S „Die faszinierende Idee einer baulichen Fassung des Humboldthafens muss im größeren städtebaulichen Umfeld weiter untersucht werden.“

T „Die Empfehlungen erfolgen mit den Maßgaben, dass im Zuge der langfristigen Entwicklung des Gebietes die Verwirklichung des Gesamtvorhabens auch in Teilabschnitten wirtschaftlich vertretbar ist.“

1.2 Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (VZB)

Berlin wird zukünftig im Schnittpunkt von zehn Fern- und vier Regionalbahnstrecken liegen. Prognosen gehen von einem Anstieg des Fern-, Regional- und Flughafenexpressverkehrs auf ca. 150 Mio. Fahrgäste im Jahr 2010 aus. In diesem Zusammenhang ist der Aus- und Neubau des gesamten Streckennetzes erforderlich. Mit der Entscheidung für das so genannte Pilzkonzept wird das historisch gewachsene Netz der Radialstrecken wiederhergestellt und durch eine leistungsfähige, unterirdische Nord-Süd-Verbindung ergänzt. In diesem Kontext wird der Kreuzungsbahnhof künftig eine große Bedeutung als Umsteige- und Zielbahnhof für den Fern-, Regional- und Nahverkehr erlangen.

Durch diese Entscheidung für das Pilzkonzept und der Realisierung des neuen Hauptbahnhofes erhält das Planungsgebiet erst seinen neuen Stellenwert im Stadtgefüge.

Einige Änderungen in der Verkehrs- oder der baulichen Konzeption gegenüber der ursprünglichen Planfeststellung, wie der Bau der Tiefgarage mit ca. 900 Stellplätzen für die Bahnhoferschließung oder insbesondere die Verkürzung des Bahnhofsdaches haben direkte oder indirekte Auswirkung auf die Entwicklung des Plangebietes.

1.3 Sonstige Verkehrsplanungen

S 21:

Der FNP sieht die S-Bahn S 21 mit Trassenführung über den Hamburg-Lehrter Güterbahnhof, Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof zum Potsdamer Platz vor. Der Bau der S 21 (Nordanbindung) wurde durch Senatsbeschluss vom 28. September 1999 beschlossen. Die Planfeststellung für das Bauvorhaben Nordanbindung bis Lehrter Bahnhof ist mit Bekanntmachung vom 22. Februar 2005 durch das Eisenbahn-Bundesamt erfolgt.

Straßenbahn:

Das Planfeststellungsverfahren für den Bau der Straßenbahn sowie für das angrenzende Straßenland der Invalidenstraße soll bis 2006 eingeleitet und bis 2007 abgeschlossen werden.

Ost-West-Straßenverkehr:

Basierend auf dem Senatsbeschluss vom 18. Dezember 1991, demzufolge zur Gewährleistung des Verkehrs im Zentralen Bereich die Umverteilung zugunsten des ÖPNV erforderlich ist (Modal-Split von 80:20 zugunsten des ÖPNV), konkretisiert der Beschluss des gemeinsamen Ausschusses am 6. Juli 1993 den Senatsbeschluss für die Führung des Ost-West-Straßenverkehrs. Demnach soll die Rahel-Hirsch-Straße als eine von mehreren Ost-West-Verbindungen zwischen der Invalidenstraße und den Straßen am Landwehrkanalufer so ausgebildet werden, dass sie 2 x 1 Fahrspur aufweist bei 12 m Fahrbahnprofil. Diese Verbindung soll ca. 1.000 Fahrzeuge/Richtung/Stunde - dies entspricht einer Fahrspur je Richtung - aufnehmen. Die Baumaßnahme ist abgeschlossen.

1.4 Gesamtinfrastrukturplanung

Außerhalb des üblichen Beteiligungsverfahrens der Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Bauleitplanung wurde im Bereich der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin - Parlaments- und Regierungsviertel“ eine koordinierte Gesamtplanung der technischen Infrastruktur installiert. Ziel dieser Koordination ist es, verbindliche Vorgaben für die Planungs- und Bauleistungen der Beteiligten, insbesondere der Versorgungsunternehmen und Leitungsträger zu entwickeln und zeitlich aufeinander abzustimmen. Diese Planung ist weitgehend abgeschlossen; Leitungsrechte werden - sofern erforderlich - in den Bebauungsplänen berücksichtigt.

1.5 Verkehr

1.5.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen (Senatsbeschluss vom 18. Dezember 1991)

Verkehrspolitisches Planungsziel für die Innenstadt ist es, aufgrund der hohen Funktions- und Einwohnerdichte und der begrenzten Flächenverfügbarkeit den innerstädtischen Bereich weitestgehend vom Kfz-Durchgangsverkehr freizuhalten.

Durchgangsverkehre sollen über

U einen inneren Straßenring (u. a. mit Invalidenstraße - Straßentunnel unter dem Tiergarten) zur Umfahrung der Stadtmitte und

V einen mittleren Straßenring (u. a. mit Bornholmer Straße - A 100) zur Umfahrung der Innenstadt im Zuge des S-Bahn-Rings abgeleitet werden.

In der Innenstadt soll eine deutliche Veränderung der Verkehrsaufteilung zwischen motorisiertem Individualverkehr (MIV) und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) erreicht werden, um die Funktionsfähigkeit der Stadt zu gewährleisten. Dabei soll der ÖPNV künftig mindestens 80 % der motorisierten Personenfahrten übernehmen.

Der Kreuzungsbahnhof selbst soll langfristig durch folgende Verkehrsmittel erreichbar sein:

Fern- u. Regionalbahn (Nord-Süd-, Ost-West-Verkehr, Flughafenexpress)

S-Bahn (S3, S5, S75, S7, S9) auf dem Bahnviadukt; S 21 (Nord-Süd-Verkehr in Tunnellage)

U-Bahn (Linie U55, U11), vier Straßenbahnlinien, diverse Buslinien

Motorisierter Individualverkehr (Taxen; private Pkw), Fahrradverkehr

1.5.2 Verkehrssituation

Der Planungsbereich Lehrter Bahnhof lag zunächst im Wesentlichen im Kreuzungsbereich der Hauptverkehrsstraßen Entlastungsstraße - Friedrich-List-Ufer / Invalidenstraße / Heidestraße. Über das Plangebiet wurde ein erheblicher Anteil Nord-Süd-Kfz-Verkehr zwischen den Bereichen Wedding/Reinickendorf und Kreuzberg/Neukölln abgeleitet. Mit dem Baufortschritt der Verkehrsanlagen hat sich die konkrete Verkehrsführung auch durch Provisorien in den vergangenen Jahren mehrfach geändert. Das Friedrich-List-Ufer wurde rückgebaut und die Verbindung in Nord-Südrichtung wurde vor Inbetriebnahme des B 96-Tunnels über die Clara-Jaschke-Straße, die Berta-Benz-Straße und die Katharina-Paulus-Straße abgewickelt.

Gleichzeitig dient die Invalidenstraße, teilweise noch nicht im endgültigen Ausbaustadium und Lage, der Ableitung von Ost-West-Verkehren zwischen Prenzlauer Berg/Mitte und Tiergarten.

Verkehrszählungen aus dem Jahr 2004 weisen folgende Belastungen (DTVw) aus:

(DTVw - durchschnittlicher täglicher Verkehr / werktags)

Invalidenstraße 45.800 Kfz/Tag (westlich Heidestraße) und

Heidestraße 20.000 Kfz/Tag.

1.5.3 Künftiges Verkehrsaufkommen Planungsgebiet Hauptbahnhof / Lehrter Bahnhof

Das künftige Quell- und Zielverkehrsaufkommen im gesamten Bereich um den Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof wird maßgebend durch die Vorgaben zum städtebaulichen Nutzungsmaß in den Bereichen Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof, Innerer Spreebogen, Heidestraße, Moabiter Werder und Kapelleufer/Schiffbauerdamm bestimmt. Schwerpunkt ist hierbei der Verkehrsknoten Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof mit seinen erheblichen Ein-, Aus- und Umsteigevorgängen.

Grundlage der Ableitung des Verkehrsaufkommens (einschließlich des Wirtschaftsverkehrs (WIV)) sind abgestimmte

W Vorgaben zur Bruttogeschossfläche (BGF) und Nutzungsverteilung und

X Vorgaben zu den Ein- und Aussteigern im Fernreiseverkehr des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofs

Y Vorgaben aus dem umliegenden Straßennetz, das nicht ausgebaut werden soll.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen im Bereich des Planungsgebiets beträgt unter Berücksichtigung des Unger-Entwurfs für den Bereich Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof und des Entwurfs von Dudler für das nördlich der Invalidenstraße liegende Gebiet sowie für die Fernbahnreisenden ca. 80.000 - 85.000 Personenfahrten pro Tag. Davon würden bei den zugrunde gelegten Modal-Split-Vorgaben (80 % ÖPNV und 20 % MIV für den gesamten Planungsbereich) unter Einbeziehung der Fahrten im Wirtschaftsverkehr ca. 25.000 bis 28.000 Fahrten mit dem Kfz erfolgen. Ohne Berücksichtigung der Fernreisenden ergeben sich aus den ermöglichten Nutzungsmaßen ca. 32.000 Personenfahrten/Tag.

Aus dem für das Untersuchungsgebiet vorgegebenen Nutzungsmaß ergibt sich ein Quell- und Zielverkehrsaufkommen, das hinsichtlich der Inanspruchnahme von Netzkapazitäten eine verkehrliche Maximalbelastung im angrenzenden Straßennetz darstellt. Bei den vorgegebenen Nutzungsintensitäten kann die Funktionsfähigkeit des angrenzenden Innenstadtbereiches und die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofs nur dann sichergestellt werden, wenn im Entwicklungsbereich Lehrter Bahnhof bis Invalidenstraße in Zukunft 80 bis 90 % aller Quell- und Zielfahrten im Personenverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen. Der Bebauungsplan kommt dieser Forderung durch eine Begrenzung der zulässigen Verkaufsflächen und damit der im besonderen Maße individualverkehrserzeugenden Nutzung sowie durch eine generelle Stellplatzbeschränkung für gewerbliche Nutzungen nach.

Im Rahmen der Trägerbeteiligung hat das Eisenbahn-Bundesamt darauf hingewiesen, dass die Zufahrtsstraßen und Anschlussknoten im Umfeld des zentralen Bereiches nicht ausgebaut werden, um keine zusätzliche Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr auszulösen.

1.5.4 Erschließungskonzept für das Stadtquartier

Straßennetz

Zentraler Planinhalt ist die Festsetzung eines Straßennetzes mit differenzierten Straßenbreiten, das sowohl den verkehrlichen Erfordernissen der Erschließung des Bahnhofes und des Stadtquartiers als auch überörtlichen Verkehrsbelangen sowie stadtgestalterischen Vorgaben aus den vorangegangenen Wettbewerben folgt. Hierunter fallen auch die Bahnhofsvorplätze, die als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden sollen. Dabei sollen die Zufahrtsstraßen und Anschlussknoten im Umfeld des zentralen Bereiches nicht ausgebaut werden, um keine zusätzlichen Verkehrsnachfragen im motorisierten Individualverkehr auszulösen.

Bei dem im Bebauungsplan zur Festsetzung vorgesehenen Straßenverkehrsnetz sind eine Vielzahl von Bindungen und Variablen zu berücksichtigen:

Z rechtsverbindliche Anforderungen aus der Fachplanung (Planfeststellung)

AA Vorgaben aus dem Flächennutzungsplan (Hauptverkehrsstraßennetz)

BB Senatsbeschlüsse und Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses

CC Ergebnisse der städtebaulichen Wettbewerbe

DD Belange der verschiedenen Vorhaben- und Unternehmensträger

Die durch den Planfeststellungsbeschluss der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich nur strukturell und hinweislich geregelte Verkehrerschließung des Bahnhofes, insbesondere die Konzepte der Bahnhofsvorplätze, wurden durch das Verkehrsgutachten vom April 1997 präzisiert und mit der Bebauung abgestimmt.

Die insbesondere von der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie geforderte Untersuchung zur Gestaltung des Straßenraumes wurde im weiteren Verfahren durchgeführt und mit allen zuständigen Behörden und Planungsbeteiligten abgestimmt. Dieses Konzept der „Straßenraumgestaltung im Bereich Lehrter Bahnhof“ mit dem

Planungsstand von September 1997 setzt der Bebauungsplan um, indem er die erforderlichen Straßenbreiten festsetzt.

Das abgestimmte Verkehrskonzept legt ferner folgende Maßgaben fest:

ÖPNV

Der ÖPNV besitzt für die Erschließung des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofes und seiner angrenzenden Stadtquartiere Priorität. Gemäß der verkehrspolitischen Zielvorstellung des Senates im Bereich des „Kleinen Hundekopfes“ ist in Bezug auf den Quell- und Zielverkehr künftig ein Personenverkehr von 80 % ÖPNV und 20 % MIV anzusetzen. Der Hauptanteil der ÖPNV-Erschließung im Bereich des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofes wird durch die S-Bahn (Stadtbahn), die Straßenbahn und verschiedene Buslinien gewährleistet.

Das ÖPNV-Konzept geht von einer Durchbindung der Straßenbahn im Zuge der Invalidenstraße von der Chausseestraße bis zur Straße Alt-Moabit aus. Über die Straße Alt-Moabit kann die Straßenbahn die vorgesehene Aufstellanlage auf der Fläche des abgerissenen alten Bahnviadukts anfahren und über die westlichste Erschließungsstraße des Planungsgebietes (Clara-Jaschke-Straße) in Richtung Chausseestraße verlassen. Die Haltestelle der Straßenbahn wurde nördlich des Bahnhofsgebäudes in Mittellage der Invalidenstraße eingeordnet. Eine weitere Haltestelle für Zusteiger wird in der westlichen Bahnhofstraße entstehen.

Der Buslinienverkehr wird über das Friedrich-List-Ufer, die Rahel-Hirsch-Straße und die Invalidenstraße geführt und besitzt dort dem nördlichen und südlichen Vorplatz zugeordnete Haltestellen.

Die im Rohbau fertig gestellte U-Bahnlinie U 55 zwischen dem Pariser Platz und bis nördlich des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofes wird gemäß dem Senatsbeschluss aus dem Februar 2004 zunächst als einseitiger Pendelverkehr den Betrieb im Jahre 2006 aufnehmen. Die ursprünglich angestrebte Durchbindung bis zum Alexanderplatz wird in Abstimmung mit dem Bund zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Der Weiterbau muss vor dem 01.04.2010 liegen, da dann die Planfeststellung abgelaufen ist.

Die S 21 wird vom bestehenden Nordring bis zum Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof in einem Zeitraum bis ca. 2012 gebaut. Für die Weiterführung in Richtung Süden besteht ebenso wie für die U 11 eine Planungsoption. Der Trassenverlauf der S 21 ist in den südlich angrenzenden Bebauungsplänen gesichert.

Beim Kfz-Verkehr geht das Verkehrserschließungskonzept für den Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof von einer Erschließung und Anbindung an das Hauptverkehrsstraßennetz über die Invalidenstraße, die B 96 und über die Rahel-Hirsch-Straße aus. Die für die Erschließung des Bahnhofes planfestgestellte Tiefgarage mit ca. 900 Stellplätzen zur Unterbringung von 675 Langzeit- und 225 Kurzzeitstellplätzen wird über die Clara-Jaschke-Straße und durch den B 96-Tunnel angefahren werden. Die Errichtung einer Tiefgarage für die Bahnhofserschließung wurde durch das Eisenbahn-Bundesamt mit Planungsgenehmigung vom 7. Januar 1997 planfestgestellt. Die planfestgestellte Tiefgarage unterliegt nicht der Abwägung im Bebauungsplan. Insofern war die verkehrliche Tragfähigkeit dieser Stellplatzanlage für die Bahn, wie auch die daraus resultierenden Belastungen im Plangenehmigungsverfahren, nachzuweisen.

Die für die Bahnhofserschließung notwendigen Fahrradstellplätze sind auf bahneigenem Gelände, vorzugsweise im Sockel des Bahnhofsgebäudes, unterzubringen.

Die nördliche Bahnhofstraße ist für den Taxiverkehr geöffnet; im östlichen Bereich sind Kiss & Ride-Plätze als Vorfahrtsmöglichkeit für Pkw-Benutzer eingeordnet. Auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz ist – abweichend von vorausgegangenen Planungen – eine Taxenvorfahrt mit einer Fahrbahnbreite von 6 m vorgesehen.

Die Ella-Trebe-Straße nördlich des MK 3 ist für den Liefer- und Taxiverkehr und für die Aufstellflächen für Taxis unter dem Viadukt reserviert. Um das Gebiet auch für Fußgänger möglichst attraktiv zu gestalten, werden die Straßen in der Regel mit 5 m breiten Bürgersteigen versehen, großzügig gestaltete Bahnhofsvorplätze und Promenaden entlang der Gewässer angelegt und über eine Fußgängerbrücke (Gustav-Heinemann-Brücke) eine fußläufige Verbindung in den Spreebogen geschaffen.

1.5.5 Luftschadstoffe (Kfz-bedingte Luftschadstoffemissionen)

Ergebnisse der Emissionsberechnungen für den Oberflächenverkehr ohne B 96-Tunnel:

Die Emissionsberechnungen wurden 1994 durchgeführt (15.02.1994). Bei einem Vergleich der Belastungssituation im Jahr 2010 - Ergebnisse der Emissionsberechnungen für einen durchschnittlichen werktäglichen Tagesverkehr (DTVw) in Gramm (g) pro Meter (m) - gegenüber dem Analysefall 1993 im Untersuchungsgebiet wird deutlich:

EE Die Entlastung des inneren Spreebogens vom Durchgangsverkehr durch den Tiergartentunnel wirkt sich auf die angrenzenden Straßenabschnitte der Straße Alt-Moabit sowie die künftige Rahel-Hirsch-Straße durch einen Rückgang der Kfz-Belegung aus. Die Luftschadstoffbelastungen gehen zurück.

FF Die geringeren spezifischen Emissionen der Einzelfahrzeuge für das Jahr 2010 bewirken im Zuge der neuen B 96-Trasse sowie der Heidestraße bei gleichbleibendem Kfz-Aufkommen einen Rückgang der Belastungen.

GG Im Zuge der Invalidenstraße nimmt die Luftschadstoffbelastung gegenüber 1993 zu. Die Ursachen liegen in der prognostizierenden Zunahme des Kfz-Aufkommens und der im Jahr 2010 gegenüber 1993 höheren Stop and Go Anteile in Abhängigkeit von der Streckenauslastung.

Ergebnis der Immissionsprognose infolge der Emission des Abluftkamins der B 96:

Das Gutachten vom 16.08.1996, das im Rahmen der Planfeststellung VZB erstellt wurde, kommt zu dem Ergebnis, dass die zu erwartenden Zusatzbelastungen, die durch die Abluft des Kamins entstehen für die untersuchten Luftschadstoffe zu den entsprechenden Grenzwerten gering sind. Auch bei der Berücksichtigung der Vorbelastung und Betrachtung der Gesamtimmission an allen Messstellen wurden die Grenz- bzw. Leitwerte zumeist deutlich unterschritten.

Ergebnis einer Untersuchung der Fahrzeugabgase aus der Parkgarage für den Bahnhof auf die Immissionssituation:

Im Ergebnis ist laut diesem Gutachten vom September 1996 zwar ein erhöhter Luftschadstoffausstoß am Abluftkamin des B 96-Tunnels sowie an den betroffenen Portal- und Rampenbereichen (Heidestraße und Clara-Jaschke-Straße) zu verzeichnen, doch ergeben sich aufgrund der rechnerischen Abschätzungen nur so geringe Zusatzbelastungen, dass keine Grenz- oder Leitwertüberschreitungen durch die resultierende Gesamtbelastung (d. h. Vorbelastung aus Straßenverkehr, Belastung aus dem Straßentunnel B 96 und Zusatzbelastung aus der Tiefgarage) zu verzeichnen sind. Das Gutachten wurde für die Plangenehmigung der Tiefgarage erstellt.

Ergebnis einer Nachberechnung für den Bereich MK 2 (Tunnelausfahrt):

Laut Aussage der Untersuchung vom 05.02.1997 kommt es durch die Portalüberbauung des MK 2 zu keiner nachteiligen Auswirkung auf die Schadstoffimmissionen in diesem Bereich, solange die Tunnelluft aus der B 96-Oströhre größtenteils abgesaugt und durch den Kamin ausgeblasen werde. Dies bedeute eine tägliche Absaugdauer von mindestens 12 Stunden. Wird diese eingehalten, unterscheiden sich die Belastungen nicht wesentlich von anderen straßennahen Bauten, welche als tragbar erachtet werden. Spezielle Auflagen für den Bebauungsplan werden nicht empfohlen.

Die 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft) verpflichtet die Kommune zur Einhaltung einer Mindestqualität der Luft in den im Gesetz festgelegten, für verschiedene Schadstoffe gestaffelten Zeiträumen, spätestens jedoch bis zum Jahre 2010. Die Betrachtung der Schadstoffe zielt nicht alleine auf diejenigen, die aus den Verkehrsimmissionen resultieren, sondern auf die Luftbelastungssituation insgesamt.

Die Gemeinde ist im Falle der Nichteinhaltung verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen (z.B. Luftreinhalte- oder sonstige Aktionspläne zu erstellen, verkehrslenkende Maßnahmen durchzuführen). In Berlin kommt die Gemeinde der in § 14 der 22. BImSchV gebotenen Prüfpflicht dadurch nach, dass sie ein umfangreiches Luftgütemessnetz aufgebaut hat, um konkrete Belastungssituationen an ausgewählten Standorten zu ermitteln und daraus einen Luftreinhalte- und Aktionsplan aufzustellen. Dieser wurde am 16. August 2005 vom Senat beschlossen.

Aufgrund der von der Planfeststellung abweichenden und durch Festsetzungen im Bebauungsplan II-201a geänderten Erschließungskonzeption (siehe Kapitel I. 2.3.1) wurde es darüber hinaus erforderlich, die Auswirkungen, die mit den planfeststellungsersetzenden Erschließungsmaßnahmen verbunden sind, gutachterlich zu untersuchen.

Ergebnis der Berechnung zur 22. BImSchV

Das Untersuchungsgebiet dieser nachfolgenden Berechnung vom Juni 2005 umfasst zwar den Bereich der Invalidenstraße zwischen Lehrter Straße und Heidestraße sowie den B 96-Tunnel zwischen Invalidenstraße und Heidestraße, d.h. Straßen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b. Die Ergebnisse betreffen aber gerade auch die angrenzende Bebauung an der Invalidenstraße und insbesondere an den Tunnelausfahrten der B 96, die sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a befinden. Die B96 und die Invalidenstraße weisen aufgrund des hohen Anteiles an Durchgangsverkehr die höchsten Belastungen im und an das Plangebiet angrenzend auf. Die Straßen südlich der Invalidenstraße im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a sind Erschließungsstraßen mit deutlich geringeren Belastungen. Südlich des Viaduktes liegen zudem mit der öffentlichen Parkanlage des ULAP-Geländes, dem südlichen großzügigen Bahnhofsvorplatz und dem offenen Landschaftsraum der Spree mit dem gegenüberliegenden Spreebogenpark, günstige Voraussetzungen dafür vor, dass die Grenzwerte der 22.BImSchV eingehalten werden können.

Prüfwerte

Die Tabelle enthält die in der 22. BImSchV festgelegten Grenzwerte für die Schadstoffe Benzol, CO, NO₂, PM₁₀ und SO₂ für das Jahr 2015. Diese Werte bilden die Grundlage zur Bewertung der Immissionsberechnungen. Die Grenzwerte für Überschreitungshäufigkeiten verstehen sich nach Rundung auf ganze µg/m³, d. h. der Grenzwert für die Überschreitung des Tagesmittelwerts von PM₁₀ von 50 µg/m³ ist bei der numerischen Auswertung als 50.5 µg/m³ zu behandeln.

Tabelle: Grenzwerte der 22. BImSchV

Stoff	Mittelungszeitraum	Grenzwert
Benzol	Kalenderjahr	5 µg/m ³
Blei	Kalenderjahr	0.5 µg/m ³
CO	Höchster 8-Stundenmittelwert eines Tages	10 mg/m ³ dürfen im Kalenderjahr nicht überschritten werden
NO ₂	1 Stunde	200 µg/m ³ dürfen nicht mehr als 18mal im Kalenderjahr überschritten werden
PM ₁₀	Kalenderjahr	40 µg/m ³
PM ₁₀	Tagesmittelwert	50 µg/m ³ dürfen nicht mehr als 35mal im Kalenderjahr überschritten werden
SO ₂	1 Stunde	350 µg/m ³ dürfen nicht mehr als 24mal im Kalenderjahr überschritten werden
SO ₂	Tagesmittelwert	125 µg/m ³ dürfen nicht mehr als 3mal im Kalenderjahr überschritten werden

Die Blei-Immissionen müssen im Gutachten nicht überprüft werden, da Blei vom Verkehr bereits heute nicht mehr emittiert wird. Die Vorbelastung des Schadstoffs Blei beträgt im Jahr 2015 0,18 µg/m³ und liegt deutlich unterhalb des Grenzwerts von 0,5 µg/m³.

Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich der Invalidenstraße zwischen Lehrter Straße und Heidestraße sowie den B96-Tunnel zwischen Invalidenstraße und Heidestraße. Am Südrand des Gebiets liegt der Lehrter Bahnhof. Das hat eine Ost-West Ausdehnung von 482 m und eine Nord-Süd-Ausdehnung von 540 m.

Um die Emissionen der Straßen etwas weiträumiger zu berücksichtigen und Randeffekte zu vermeiden, wurde das Gebiet für die Berechnung nach Westen um 84 m, nach Süden um 24 m, nach Osten um 138 m und nach Norden um 18 m ausgedehnt. Die Berechnung der Emissionen und Immissionen erfolgte für dieses vergrößerte Gebiet, die Auswertung der Ergebnisse nur im Untersuchungsgebiet.

Immissionsmodellierung

Immissionsmodell

Die Immissionsprognosen wurde mit Hilfe von Ausbreitungsrechnungen mit dem Ausbreitungsmodell LASAT 2.12 durchgeführt. LASAT ist ein Partikelmodell nach Richtlinie VDI 3945 Blatt 3. Es berechnet die Ausbreitung von Spurenstoffen in der Atmosphäre, indem für ein repräsentatives Ensemble von Spurenstoff-Partikeln die Bewegung mit Hilfe eines stochastischen Prozesses auf dem Computer simuliert wird (Lagrange-Simulation). Die Konzentration eines Spurenstoffes wird durch das Auszählen der Partikel und der von ihnen transportierten Masse in einem Volumenelement während eines Zeitintervalls bestimmt. Ein Partikelmodell ermöglicht die Behandlung von zeitabhängigen Ausbreitungssituationen und komplexen Quellkonfigurationen.

Die Ausbreitungsrechnungen wurden auf der Grundlage einer Jahreszeitreihe durchgeführt, bei der für jede fortlaufende Stunde eines Kalenderjahres die meteorologischen Kenngrößen und Quellstärken (durch Ganglinien) in Form von Stundenmitteln vorgegeben wurden.

Auf diese Weise konnten zeitliche Korrelationen zwischen Meteorologie und Emissionen (z. B. hohes Verkehrsaufkommen bei Tag) unmittelbar berücksichtigt werden. Einem konservativen Ansatz entsprechend wurde die Deposition von PM₁₀-Partikeln nicht berücksichtigt.

Ergebnisse

Die Berechnungsergebnisse wurden für die erste vertikale Schicht (0 - 3 m) des Rechengitters, entsprechend einem Mittelwert in 1,5 m Höhe über dem Boden, ausgewertet.

Immissionsprognose Benzol

Der Grenzwert ist als Jahresmittelwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ definiert. Der Jahresmittelwert der Vorbelastung beträgt $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die mittlere Zusatzbelastung beträgt $0,18 \mu\text{g}/\text{m}^3$, das ergibt eine mittlere Gesamtkonzentration von $2,18 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Der Grenzwert von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten, lediglich auf den Verkehrsflächen in direkter Umgebung der beiden Tunnelportale treten Überschreitungen auf.

Immissionsprognose CO

Der maximale 8-Stundenmittelwert CO von $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ ist als Grenzwert definiert. Der maximale CO-8-Stundenmittelwert lässt sich über eine statistische Beziehung aus dem CO-Jahresmittelwert ableiten.

Der Jahresmittelwert der Vorbelastung von CO beträgt $0,38 \text{ mg}/\text{m}^3$. Die mittlere berechnete CO-Zusatzbelastung beträgt $0,034 \text{ mg}/\text{m}^3$, das ergibt eine mittlere Gesamtkonzentration von $0,41 \text{ mg}/\text{m}^3$ als Jahresmittel. Der sich aus der statistischen Beziehung ergebende mittlere maximale 8-Stundenmittelwert von CO liegt im Untersuchungsgebiet bei $3,5 \text{ mg}/\text{m}^3$.

Der Grenzwert von $10 \text{ mg}/\text{m}^3$ wird im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten, lediglich auf den Verkehrsflächen in direkter Umgebung der beiden Tunnelportale treten Überschreitungen auf.

Immissionsprognose NO₂

NO₂ ist ein photochemisch aktiver Stoff, dessen zeitlich aufgelöste Konzentration nur mit unverhältnismäßig aufwändigen dreidimensionalen photochemischen Gittermodellen berechnet werden kann. Die Summe der Stickoxide, NO_x, dagegen verhält sich wie ein inerter Schadstoff. Emissionen des Kfz-Verkehrs sind ebenfalls nur für NO_x bekannt. Da man die NO₂-Jahresmittel- und -Kurzzeitwerte basierend auf den NO_x-Jahresmittelwerten statistisch berechnen kann, reicht eine Kenntnis des Jahresmittelwerts der NO_x-Gesamtbelastung aus. Die Ausbreitungsrechnung erfolgte dementsprechend für NO_x und über die statistische Beziehung wurden daraus die NO₂-Belastungen abgeleitet.

Der Grenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert liegt bei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die mittlere prognostizierte Gesamtbelastung liegt bei $30,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert für den Jahresmittelwert wird im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten. Überschreitungen treten auf den Verkehrsflächen in direkter Umgebung der beiden Tunnelportale, der Invalidenstraße und der B96 auf. Der Grenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert wird außerdem entlang der Nordostecke und der Südseite des Gebäudes „MK2“ nicht eingehalten.

Der Grenzwert für die Anzahl von Überschreitungen des Stundenmittelwerts von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist 19. Die statistische Beziehung besteht zwischen dem NO_x-Jahresmittelwert und dem 99,79%-Wert der Verteilung der Stundenwerte von NO₂. Dieses Perzentil entspricht der mehr als 18maligen Überschreitung des Grenzwerts von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die statistische Formel stellt einen Zusammenhang zwischen dem NO_x-Jahresmittelwert und der Wahrscheinlichkeit der Überschreitung des Grenzwerts her.

Die mittlere Wahrscheinlichkeit ist 3 %. Im Großteil des Untersuchungsgebiets liegt die Wahrscheinlichkeit unter 5 %, ist also sehr klein. Es kann daher davon ausgegangen werden, dass der Grenzwert für die Überschreitung des Stundenmittelwerts NO₂ von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ dort nicht überschritten wird. Hingegen muss auf den Verkehrsflächen in direkter Umgebung der beiden Tunnelportale mit Überschreitungen gerechnet werden. Auf den Verkehrsflächen der Invalidenstraße und der B96 sowie entlang der Nordostecke und der Südseite des Gebäudes „MK2“ sind Überschreitungen nicht unwahrscheinlich.

Immissionsprognose PM₁₀

Der Jahresmittelwert der PM₁₀-Vorbelastung liegt bei 25,8 µg/m³. Die mittlere Zusatzbelastung beträgt 2,6 µg/m³ und die mittlere Gesamtbelastung somit 28,4 µg/m³. Der Grenzwert für den PM₁₀-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wird im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten. Überschreitungen treten auf den Verkehrsflächen in direkter Umgebung der beiden Tunnelportale, der Invalidenstraße, der B96 und der Heidestraße nördlich der B96 auf. Der Park im Westen des Untersuchungsgebiets wird durch die Einfriedungsmauer im wesentlichen vor Grenzwertüberschreitungen bewahrt, vollständig ausgeschlossen werden können sie aber nicht.

Die PM₁₀-Vorbelastung weist für 2015 an 24 Tagen einen Wert größer als 50,5 µg/m³ auf. Damit sind bereits ohne Zusatzbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet fast 70 % des PM₁₀-Tagesgrenzwerts ausgeschöpft. Die mittlere Anzahl der Tage mit einem PM₁₀-Tagesmittelwert größer als 50,5 µg/m³ im Untersuchungsgebiet ist 33. Der Grenzwert von 35 Tagen wird entlang der B96 und der Invalidenstraße großflächig überschritten und die Bereiche mit Überschreitungen reichen über die Verkehrsflächen hinaus.

Immissionsprognose SO₂

Der Tagesmittelwert SO₂ von 125 µg/m³ ist als Grenzwert definiert. Der maximale Tagesmittelwert der Vorbelastung von SO₂ beträgt 26,3 µg/m³. Der berechnete Tagesmittelwert der Gesamtkonzentration beträgt maximal 32,6 µg/m³ und der Grenzwert von 125 µg/m³ wird somit an keiner Stelle im Untersuchungsgebiet erreicht.

Der Stundenmittelwert der SO₂-Konzentration von 350 µg/m³ darf nicht mehr als 24 Mal im Jahr überschritten werden. Der maximale Stundenmittelwert der Vorbelastung beträgt 54,7 µg/m³. Der maximale Tagesmittelwert der Zusatzbelastung beträgt 17,8 µg/m³. Wenn man das maximale Stundenmittel der Zusatzbelastung als das fünfundzwanzigfache (Für den theoretischen Extremfall, dass an dem Tag, an dem der maximalen Tagesmittelwert auftritt, die gesamte SO₂-Tagesbelastung in einer Spitzenstunde gemessen wird und die übrigen 23 Stunden gleich Null sind, beträgt der maximale Stundenmittelwert höchstens das 24fache des maximalen Tagesmittelwerts) des maximalen Tagesmittelwerts ansetzt, ergeben sich nur direkt vor dem Nordportal auf der Fahrbahn Überschreitungen für einzelne Stunden. Es kann also davon ausgegangen werden, dass der Grenzwert von 24 Überschreitungen des Stundenmittels SO₂ von 350 µg/m³ eingehalten wird.

Zusammenfassung

Für den Planbereich wurden im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ im Bereich Invalidenstraße zwischen Lehrter Straße und Heidestraße sowie den B96-Tunnel zwischen Invalidenstraße und Heidestraße die Immissionsbelastungen der Schadstoffe Benzol, NO₂, PM₁₀, CO und SO₂ für das Prognosejahr 2015 ermittelt. Blei wurde nicht betrachtet, da der Kfz-Verkehr im Jahr 2015 kein Blei emittiert und die Bleivorbelastung im Jahr 2015 mit 18 µg/m³ deutlich unterhalb des Grenzwerts von 0,5 µg/m³ liegt. Die Ergebnisse haben eine Relevanz auch für den Bebauungsplan II-201a, weil die kritischen Werte im Nahbereich der beiden Tunnelportale der B96 liegen, die ganz unmittelbar an den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a angrenzen.

Die Berechnung der Emissionen erfolgte mit dem Emissionsmodell IMMIS^{em}. Die Ermittlung der Immissionen erfolgte mit dem Ausbreitungsmodell LASAT.

Die berechneten Immissionen wurden mit den Grenzwerten der 22. BImSchV verglichen. Im Nahbereich der beiden Tunnelportale werden die Grenzwerte aller Stoffe überschritten. Hier handelt es sich jedoch weitgehend um Straßenverkehrsflächen (Fahrspuren), für die Grenzwerte der 22. BImSchV nicht eingehalten werden müssen. In Einzelfällen können aber auch Gehwegflächen im Bereich der Portale, an der Nordost-Ecke und Südseite des Gebäudes „MK2“ betroffen sein.

Die kritischen Schadstoffe sind NO₂ und PM₁₀. Bei beiden Stoffen reichen die Bereiche, in den Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind, über die Verkehrsflächen hinaus.

Ein entscheidender Parameter für die Immissionssituation in Portalnähe sind die Einsatzzeiten der Tunnelabsaugung, da sich die Emissionsmassenströme an den Portalen mit und ohne Absaugung deutlich unterscheiden. Im vorliegenden Gutachten wurde ein Einsatz der Absaugung zu 42 % der Zeit angesetzt. Durch eine Ausdehnung der Absaugzeiten lassen sich die Belastungen im Bereich der Portale merklich reduzieren, umgekehrt ist bei kürzeren Absaugzeiten mit höheren Belastungen zu rechnen.

Bei PM₁₀ sind Maßnahmen alleine im Untersuchungsgebiet nicht Erfolg versprechend im Sinne einer Einhaltung der Grenzwerte. Ohne eine weiträumige Absenkung der städtischen Vorbelastung, die alleine den PM₁₀-Tagesgrenzwert schon zu fast 70 % ausschöpft, werden lokale Maßnahmen kaum ausreichen, um im Untersuchungsgebiet die Grenzwerte für 2015 einzuhalten.

Als Betreiber der B 96 und der dazugehörigen Entlüftungsanlagen ist dem Land Berlin die Möglichkeit gegeben, beim Erreichen kritischer Werte durch eine längere Absaugdauer die Immissionsbelastung zu reduzieren. Die Emissionswerte im Tunnel werden laufend überprüft. Ein weiteres Handlungserfordernis besteht im Rahmen der Abwägung des Bebauungsplanes nicht.

1.5.6 Lärm

Im Planungsgebiet ist eine Gebietsausweisung überwiegend als Kerngebiet (MK) vorgesehen. Entsprechend dem Beiblatt 1 zur DIN 18005 gelten im Bebauungsplanbereich die folgenden schalltechnischen Orientierungswerte für die städtebauliche Planung:

Tabelle 6 Schalltechnische Orientierungswerte der DIN 18005

Zeile	Gebiet	Orientierungswert (dB)	
		tags	nachts
1	MK	65	55 (50) *
2	Friedhöfe, Kleingartenanlagen, Parkanlagen	55	55

*** Wert in Klammern gilt für Industrie-, Gewerbe- und Freizeitlärm**

In einem schalltechnischen Gutachten vom 05.12.1996 sowie im Verkehrsgutachten vom April 1997 wurde ermittelt, dass die schalltechnischen Orientierungswerte tags und nachts an fast allen Fassaden im Bebauungsplangebiet überschritten werden. Wenngleich die Geräuschbelastung als ortsüblich einzustufen ist, muss darauf hingewiesen werden, dass insbesondere eine Wohnnutzung in den Bereichen mit den höchsten Überschreitungen als problematisch einzustufen ist.

2. Grundzüge der Abwägung und Intention des Plans

Berlin befindet sich seit der Wende in einer Situation des Umbruchs, womit eine Veränderung der Stadtstruktur einhergeht. Im Bereich des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofes soll ein Gebiet, das jahrzehntelang geprägt war von Bahnnutzung und sonstigen Nutzungen mit hohem Flächenbedarf, die üblicherweise in Stadtrandlagen zu finden sind, zu einem hochverdichteten in-

nerstädtischen Stadtviertel entwickelt werden. Dabei soll der erwartete Entwicklungsimpuls des Fern- und Regionalbahnhofes für die Entstehung eines Stadtquartiers ausgenutzt werden.

Einer der Grundzüge der Abwägung sieht im Ergebnis somit eine hohe Verdichtung für das Plangebiet vor. Gleichzeitig unterliegt das Gebiet Bindungen, die in der Untersuchung zum „Überbezirklichen Entwicklungsschwerpunkt“ aus dem Dezember 1993 aufgezeigt wurden und die wesentlich durch die Kapazität des umliegenden Straßennetzes bestimmt werden.

Um den Bebauungsplan und insbesondere die Vorgaben für den Wettbewerb vorzubereiten, wurden die Verkehrsbelastungen, die zukünftig aus den geplanten Bebauungen resultieren, prognostiziert und untersucht. Das für das Wettbewerbsgebiet als noch verträglich geltende Nutzungsmaß ist der Ermittlung der Aufnahmefähigkeit der vorhandenen und geplanten Straßen zugrunde gelegt worden. Diese Untersuchung hat gezeigt, dass der zu erwartende Ziel- und Quellverkehr das Straßennetz erheblich (bis zu 50 %) auslasten wird und die vorhandenen und künftigen Durchgangsverkehre nicht mehr aufgenommen werden können. Als Beitrag zur Problembewältigung sollten die Einzelhandelsflächen und das Stellplatzangebot begrenzt sowie das Angebot im ÖPNV nachhaltig verbessert werden. Auf der Basis der ersten Nutzungsmaß- und Strukturvorstellungen (BEP-Tiergarten, Dubach/Kohlbreunner; Spreebogen-Konzept, Axel Schultes; Investorenkonzept, Tishman Speyer) errechneten Szenarien und dem gewählten Zuschnitt des Wettbewerbsgebietes ergab sich das Maximum an noch verträglicher Geschossfläche von 340.000 m² inklusive kommerzieller Mantelnutzung des Kreuzungsbahnhofes im Wettbewerbsgebiet. Der Bebauungsplan II-201a lässt eine Geschossfläche von ca. 252.115 m² zu, wobei für den Bahnhofsmantel nunmehr eine maximale Geschossfläche von 68.500 m² zulässig ist. Die bebaubaren Flächen unter dem Bahnviadukt sind unberücksichtigt.

Mit der Entwicklung eines innerstädtischen verdichteten Quartiers wird der im Flächennutzungsplan postulierte Vorrang der Entwicklung der „inneren Peripherie“ in die Abwägung der Bebauungspläne durch folgende grundlegende Belange eingestellt:

- Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1 Abs. 5 BauGB wird gefördert, und zwar in Abhängigkeit von der planerisch ermöglichten Dichte.
- Die Lagegunst des Gebietes, insbesondere seine exzellente Erschließung durch den ÖPNV und den Fern- und Regionalbahnananschluss, soll für die Realisierung einer hohen Dichte ausgenutzt werden.
- Die Belange der tertiären Wirtschaft sowie der Hauptstadtfunktion und die Erhaltung, Sicherung und Schaffung der daraus resultierenden Arbeitsplätze werden besonders gefördert.
- Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt stehen kleinräumig-nachteilige Belastungseffekte - insbesondere im Hinblick auf mögliche klimatische Auswirkungen in der Nachbarschaft des Planungsgebietes - den Vorteilen eines Konzeptes gegenüber, welches durch die Innenentwicklung großräumig weniger Belastungen (Flächenverbrauch) bewirkt.

Unabhängig von den großräumigen funktionalen Aspekten soll an dieser Stelle ein Quartier entstehen, das mit dem Resultat des „Spreebogen“-Wettbewerbes (Schultes/Frank) sowie dem Wettbewerbsergebnis „Stadtquartier Lehrter Bahnhof“ (Büro Prof. Ungers, Büro Dudler) übereinstimmt und sowohl die umliegenden bestehenden Stadtquartiere sowie das Regierungsviertel in die Planung berücksichtigt. Das Bahnhofskonzept selbst (Büro v. Gerkan, Marg + Partner - gmp) und die Vorgaben aus dem Planfeststellungsverfahren der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich einschließlich der nachfolgenden Plangenehmigungen sind Festpunkte in der nachfolgenden Planung.

Ferner fließen die Ergebnisse der im Juli 1996 durchgeführten Untersuchung zur Freiraumstruktur in die Abwägung und Festsetzungen ein.

Für die geordnete städtebauliche Entwicklung verfolgt die Bauleitplanung im Bereich des Bebauungsplanentwurfes II-201a die Ziele:

- Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes auf der Grundlage der Wettbewerbsentwürfe der Büros von Prof. Ungers, des Architekten Dudler und von Gerkan, Marg und Partner, insbesondere zur planungsrechtlichen Vorbereitung eines hochverdichteten Quartiers und zur Sicherung des öffentlichen Raumes,
- Festsetzung des Bahnhofsgebäudes mit seinen ergänzenden „Mantelfunktionen“ als Sondergebiet aufgrund seiner Besonderheit als komplexes bauliches und funktionales Gefüge aus planfestgestellten und nicht planfestgestellten Anlagen mit einer Begrenzung des Einzelhandelsvolumens,
- verkehrliche Erschließung des Gebietes und des Bahnhofes durch den Individualverkehr in enger Abstimmung mit den planfestgestellten Verkehrsanlagen,
- Festsetzungen zum Immissionsschutz, zur Minderung und Kompensation der naturschutzrechtlichen Eingriffe sowie zum Ausgleich des ermöglichten hohen Maßes der baulichen Dichte,
- planungsrechtliche Sicherung von Grün- und Freiflächen für die öffentliche Nutzung, insbesondere
 - das ULAP-Gelände,
 - die Uferpromenaden entlang der Spree.

Einer der Grundzüge der Planung – Sicherung eines Wohnanteiles von 30% der zulässigen Geschossfläche im Planungsgebiet – musste hingegen im Laufe des Verfahrens aus unterschiedlichen Gründen aufgegeben werden.

Aufgrund der Entscheidung der Deutschen Bahn AG, das planfestgestellte Bahnhofsdach zu verkürzen, stellte das Eisenbahn-Bundesamt einen Antrag zur Änderung des Planfeststellungsbeschluss PVZB vom 12. September 1995. Gegenstand der beantragten Planänderung war die Reduzierung des planfestgestellten Bahnhofsdaches im Osten um 36,9 m und im Westen um 97,5 m. Das Land Berlin leitete daraufhin rechtliche Schritte ein, um die befürchteten nachteiligen Auswirkungen auf das geplante Lehrter Stadtquartier (Zunahme der Verlärmung) zu verhindern. Die zusätzliche Lärmbelastung wurde mit Gutachten vom 09.05.2003 belegt. Die Klage des Landes Berlin wurde vom Bundesverwaltungsgericht in Leipzig abgewiesen (BVerwG 9 A 40.02), da das Gericht keine rechtliche Verpflichtung seitens der Deutschen Bahn AG sah, auf die städtebaulichen Überlegungen der Gemeinde durch Lärmvorsorge zu reagieren. Vielmehr habe die Gemeinde sich an die Bahnanlagen und die damit in der Planfeststellung ermittelten verbundenen Auswirkungen in ihrer Planung anzupassen. Die Planfeststellung war hinsichtlich der Lärmbeurteilung von der „freien Strecke“ ausgegangen und hat keine Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Anpassung an diese neu abzuwägende Situation wird im Bebauungsplan dadurch vollzogen, dass im Bereich des Bebauungsplanes II-201a auf den verbindlich festgesetzten Wohnanteil von 30% verzichtet wird. Das bedeutet, dass damit die bisherige Planung und damit bereites die 1999 vom Abgeordnetenhaus gebilligte Interessenabwägung geändert werden muss.

Um dennoch den sich entwickelnden Gesamttraum um das Lehrter Stadtquartier zukünftig mit Wohnen zu durchmischen, wird für die geplanten Quartiere nördlich der Invalidenstraße bis zur Perleberger Brücke langfristig vom Land Berlin die Etablierung eines hohen Wohnanteils angestrebt.

3. Wesentlicher Planinhalt, Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen

3.1 Art der baulichen Nutzung (zeichnerische Festsetzung)

3.1.1 Kerngebiet und seine Gliederung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 7 BauNVO]

Im Bebauungsplan wird als Art der Nutzung mit Ausnahme des Bahnhofsgebietes Kerngebiet festgesetzt. Diese angestrebte Art der Nutzung für zentrale Funktionen und Einrichtungen entspricht dem Flächennutzungsplan, der für das Plangebiet im Wesentlichen Sonderbauflächen Hauptstadtfunktionen bzw. gemischte Baufläche M 1 darstellt.

Für die Bauflächen M1 ist eine hohe Nutzungsintensität und -dichte mit Kerngebietscharakter vorgesehen. Laut Erläuterungsbericht Arbeitsstätten zum FNP sind im Sondergebiet Hauptstadtfunktion „andere großflächige Konzentrationen von Arbeitsplätzen“ anzusiedeln. Hier können auch im Einvernehmen mit dem Bund Wohn- und Mischnutzungen entwickelt werden (Förderung von Nutzungsmischung).

Das Kerngebiet um den neu entstehenden Kreuzungsbahnhof soll der Unterbringung von Dienstleistungsfunktionen dienen. Um eine tragfähige und lebendige Funktionsmischung des Gebietes um den neuen Hauptbahnhof herzustellen zu können, ist jedoch auch die Ansiedlung von Einzelhandelsbetrieben anzustreben.

Einzelhandel

Im Stadtentwicklungsplan Zentren und Einzelhandel von 1999 ist der Bereich um den Lehrter Bahnhof nicht im Zentrenkonzept enthalten, d.h. nicht als Standort für eine Einzelhandelskonzentration vorgesehen. Aus dieser gesamtstädtischen und städtebaulichen Erwägung ist das Erfordernis der Einschränkung der zulässigen Geschossfläche für Einzelhandel begründet, um die Auswirkungen auf die Zentrenstruktur, die großflächiger Einzelhandel i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO hervorrufen kann, zu beschränken. Allerdings war in die Abwägung auch einzustellen, dass der Berliner Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof im Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 (Standorte für Einzelhandel und Freizeit) aufgrund der überregionalen Bedeutung und der zentralen Lage, der Nähe zum Regierungsviertel als Sonderfall zu werten ist, so dass hier aufgrund der hohen Passantenfrequenz ein größeres Verkaufsflächenvolumen vertretbar ist.

Eine Empfehlung der Untersuchung zum „Überbezirklichen Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof“ aus dem Jahre 1993 basierte - neben der verkehrlichen Betrachtung - auf der planerischen Intention, negativen Auswirkungen auf angrenzende Quartiere entgegenzuwirken. Vorhandenen Zentren des Einzelhandels (Turmstraße, Müllerstraße) soll durch das neu entstehende Bahnhofsquartier nicht die Kaufkraft entzogen und die Entwicklung neuer Gebiete (Potsdamer/Leipziger Platz, Alexanderplatz) nicht wirtschaftlich erschwert werden.

Bei der Berechnung des Ziel- und Quellverkehrs, der durch Einzelhandel hervorgerufen wird, wurde eine Zahl von 25.000 m² Geschossfläche für Einzelhandelsflächen als Vorgabe für das Wettbewerbsgebiet ermittelt, die als Obergrenze für die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes durch solche Verkehre gilt, die durch Einzelhandelsflächen evoziert werden.

Hiervon sollten maximal ca. 15.000 m² Einzelhandelsfläche im Bahnhofsmantel, unabhängig von den unmittelbar der Bahnhofsnutzung zugeordneten Einkaufsmöglichkeiten, untergebracht werden. Diese Größenbeschränkung von 15.000 m² Geschossfläche für Einzelhandel im Sondergebiet wird durch die textliche Festsetzung Nr. 13 gesichert.

Der Empfehlung, eine Mengenbegrenzung für Einzelhandel planungsrechtlich zu sichern, wird damit in diesem Punkt entsprochen. Hierdurch wird auch unterbunden, dass der Bahnhof selbst eine Konzentrationswirkung durch Handelseinrichtungen entfaltet, die für eine Entwicklung des umgebenden neuen Quartiers kontraproduktiv wäre.

Der Empfehlung, des Weiteren nur maximal 10.000 m² Geschossfläche im übrigen Quartier in den Teilen des Kerngebietes für Einzelhandel zulässig zu machen, kann nicht entsprochen werden, da diese Einschränkung rechtlich nur eingeschränkt möglich ist. Jedoch erfolgte eine Gliederung des Kerngebietes durch die textlichen Festsetzungen Nr. 8, 9 und 10, die die

Zulässigkeit des Einzelhandels auf Teilflächen gliedern und insofern die o.g. Belange berücksichtigen.

Mit Blick auf das neu entstandene Gebiet am Potsdamer Platz kann davon ausgegangen werden, dass sich dieses Gebiet als Standort etabliert hat. Für den Alexanderplatz ist inzwischen eine völlig andere Entwicklung durch den Bau des „Alexa“ Center eingetreten.

Die reale Entwicklung in den traditionellen Einzelhandelszentren (Turmstraße, Müllerstraße) hat inzwischen einen Verlauf genommen, die als Krise der herkömmlichen Geschäftsstraßen bezeichnet werden kann. Diese Krise ist nicht auf den „Konkurrenzstandort Hauptbahnhof“ zurückzuführen, sondern hat sich ganz unabhängig von jeglicher Ansiedlung von Einzelhandel im Quartier um den Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof entwickelt und ist Folge einer tiefgreifenden Umwälzung im gesamten Einzelhandelssektor und der Etablierung weiterer Einzelhandelszentren in Berlin und dem Umland. Auch wurde inzwischen mit dem Zentrenkonzept 2020 die Sonderrolle des Hauptbahnhofes mit angrenzendem Quartier auf der Ebene der Landesplanung berücksichtigt, die die Verträglichkeit eines größeren Verkaufsflächenvolumens in dem Bereich des Hauptbahnhofes bestätigt.

Somit haben sich sowohl die reale Ausgangssituation als auch die landesplanerischen Zielvorgaben mittlerweile geändert. Von daher erscheint die Empfehlung aus dem Jahre 1993 nicht mehr sachgerecht. Das Planungsziel, das neue Quartier zu einem Dienstleistungszentrum und nicht zu einem Handelszentrum zu entwickeln, kann auch ohne eine Einzelhandelsbeschränkung aufrechterhalten werden.

Die Struktur des neuen Quartiers bestehend aus einzelnen durch Quartiersstraßen getrennten einzelnen Baublöcken ist zudem für die Etablierung eines Einzelhandelsschwerpunkts oder einer Flaniermeile nicht geeignet. Dies wurde auch in einem im April 2006 vorgelegten Gutachten bestätigt.

Die einzelnen Baublöcke können auch unterirdisch nicht verbunden werden. Dies ist weder planungsrechtlich zulässig noch real umsetzbar, da die dort verlegten Leitungen sowie die in Teilbereichen realisierten planfestgestellten Anlagen dem entgegenstehen.

Die durch Baugrenzen oberirdisch definierten Baublöcke ergeben teilweise für großflächigen Einzelhandel nicht geeignete Zwickellagen. Die Grundflächen der Baublöcke MK1 bis MK7 variieren zwischen etwa 950 m² (MK3) und etwa 3640m² (MK7). Die aufgrund ihrer Lage zum Bahnhofsvorplatz für Einzelhandel attraktivsten Blöcke MK3, MK5 und MK7 weisen jedoch insofern Einschränkungen auf, als dass die durch Baugrenzen festgesetzte Grundfläche des MK3 für großflächigen Einzelhandel zu klein ist und der durch Baugrenzen festgesetzte Innenhof im MK5 sowie der zu erhaltende Baum eine vollflächige Überbauung nicht zulässt. Die zwischen öffentlicher Parkanlage am ULAP-Gelände und internen Quartiersstraßen gelegenen Blöcke MK4 und MK 6 sind keine Standorte, die für eine Einzelhandelskonzentration geeignet sind. Die gilt auch für die Solitärstandorte MK9 und MK8 in besonders repräsentativer Lage auf den öffentlichen Bahnhofsvorplätzen.

Darüber hinaus stellt die im Bebauungsplan festgesetzte Beschränkung der zulässigen Stellplätze von maximal einem Stellplatz pro 200m² gewerblich genutzter Geschossfläche sowie der Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen ein wesentliches Hemmnis dafür dar, ein Stellplatzangebot, das für quartiersübergreifende, großflächige Einzelhandelsnutzungen zwingend erforderlich wäre, zu schaffen. Die zum Bahnhof gehörende unterirdische Parkgarage ist planfestgestellt und steht der Quartiersnutzung nicht zur Verfügung. Die Straßenquerschnitte lassen Parkstände nur sehr vereinzelt zu und auf den Bahnhofsvorplätzen ist kein Parken möglich.

Kerngebietsfestsetzung nach § 9 Abs. 1 und Abs. 3 BauGB

Die Festsetzung von Kerngebietsflächen erstreckt sich auch auf die Überbaubarkeit von Straßenverkehrsflächen ab einer festgelegten Höhe, um das orthogonale Blockraster in der gewünschten städtebaulichen Konfiguration ausprägen zu können. Dies betrifft die Überbauung von Straßenland mit Arkaden im Bereich des MK 1 und MK 2 (Nebenzeichnung 2) und die „Einhausung“ des Tunnelmundes im Bereich des MK 1 (Nebenzeichnung 1).

Im Hinblick auf den Bezug zur Hauptstadtfunktion sowie auf seine sonstige funktionale und stadträumliche Einbindung ist eine Gliederung des Kerngebietes erforderlich, da eine Festsetzung gemäß § 7 BauNVO allein kein ausreichendes Instrumentarium ist, die städtebauliche Entwicklung an diesem Ort zu steuern.

Darüber hinaus werden Kerngebietsflächen unter Straßenverkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung für die Errichtung von Tiefgaragen, die den angrenzenden Kerngebietsblöcken MK 3, MK 8 und MK 9 zugeordnet sind, festgesetzt.

Die vertikale und horizontale Gliederung des Kerngebietes war erforderlich, da die Kerngebietsflächen durch die Planfeststellung unterirdisch nur eingeschränkt nutzbar sind.

3.1.1.1 Allgemeine Zulässigkeit von Wohnen im Kerngebiet:

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 7 Abs. 3 Nr. 2 und § 1 Abs. 6, 7 und 8 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 7)

Im Sinne einer möglichst weitgehenden potentiellen Durchmischung des Plangebietes mit Wohnungen ist es geboten, im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a das Wohnen planungsrechtlich zu ermöglichen.

Die allgemeine Zulässigkeit der Wohnnutzung wird auf die Baublöcke MK 3 – MK7 begrenzt, da dies diejenigen Blöcke sind, die das eigentliche zentrale Quartier ausmachen, das mit Wohnnutzung belebt werden soll. Für die Solitäre MK 8 und MK 9 und die zwischen Bahnviadukt und Invalidenstraße gelegenen Blöcke MK 1 und MK 2 trifft dies nicht zu. Die Kerngebietsflächen unterhalb des Viaduktes sind ohnehin nicht für Wohnungen geeignet.

Die Zweckbestimmung des Kerngebietes ist insgesamt gewahrt, da die allgemeine Zulässigkeit der Wohnungen auf Teilbereiche des Kerngebietes beschränkt wird und die zulässigen Wohnungen, gemessen an den sonstigen Nutzungen im Kerngebiet nur in untergeordneter Größenordnung errichtet werden dürfen.

Das orthogonale Straßenraster und die Möglichkeit im MK 4 und MK 6, Wohnungen zu der öffentlichen Parkanlage und im MK 5 und MK 7 zu der großzügigen Anlage des Bahnhofsvorplatzes hin zu orientieren, bieten grundsätzlich gute Voraussetzungen für die Belichtung und Belüftung der Wohnungen.

Da der Bebauungsplan sicherstellen muss, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB gewährleistet werden können, sah er zur Durchführung der Trägerbeteiligung eine Festsetzung zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Schalldämmmaße) vor. Sowohl die Wohn- als auch die gewerbliche Nutzung sollten hierdurch vor dem Verkehrslärm geschützt werden. Da diese inhaltlichen Anforderungen mittlerweile im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nach der Einführung der DIN 4109 als technischer Baubestimmung und der Fertigstellung der Berliner Lärmkarte im Jahre 1997 sichergestellt werden, ist eine Regelung im Bebauungsplan entbehrlich und nicht Gegenstand der Festsetzung.

Auch wenn das MK 3 unmittelbar an die Bahnanlagen angrenzt, ist hier die Unterbringung von Wohnungen möglich. Eine deutliche Verschlechterung der Lärmsituation durch die Verkürzung des Bahnhofsdaches im Westen ergibt sich in erster Linie für die kurze, in Nord-Südrichtung verlaufende östliche Fassadenseite. Hier steigt der Beurteilungspegel – wie in der

schalltechnischen Untersuchung von 2002 ermittelt (Bericht Nr. 6031_4) tags in 12 m Höhe von bis zu 55 dB (A) auf bis zu 65 dB(A) sowie nachts in gleicher Höhe von bis zu 65 dB(A) auf bis zu 70,0 dB(A). Demgegenüber nimmt die Lärmbelastung in der Ilse-Schaeffer-Straße deutlich weniger zu. Lediglich der unmittelbar an die östliche Fassade angrenzende Eckbereich unterliegt erhöhten Lärmbelastungen. Im übrigen Fassadenabschnitt zur Ilse-Schaeffer-Straße, der zudem nach Süden orientiert ist, wie auch an der nach Osten zur Ella-Trebe-Straße hin orientierte Fassade liegen gute Voraussetzungen vor, um Aufenthaltsräumen mit notwendigen Fenstern hin auszurichten. Mit einer maximalen Lärmbelastung von 65 dB(A) gehören diese Straßenabschnitte zu den geringsten mit Lärm belasteten Verkehrsflächen im Quartier.

Bei den übrigen Blöcken ist es aufgrund ihrer Größe möglich, durch entsprechende Grundrissanordnung auf Verlärmung durch Straßenverkehr oder Bahnanlagen so zu reagieren, dass jeder Wohnung ruhige, zu den Innenhöfen orientierte Aufenthaltsräume zugeordnet werden können, die auch hinreichend belichtet werden können.

Zur Regelung der Grundrissanordnung aus Immissionsschutzgründen wurde die textliche Festsetzung Nr. 24 in den Bebauungsplan aufgenommen.

Wohnfolgeeinrichtungen:

Da der Bebauungsplan keine Regelung enthält, die zur Realisierung eines Wohnanteiles verpflichtet, ist eine Berechnung der zukünftigen Bewohnerschaft nicht möglich. Die durch den Bebauungsplan ermöglichte Wohnnutzung könnte jedoch zu einer Ansiedlung von Bewohnern führen, die mit sozialen Einrichtungen wie Schulen und Kindertagesstätten versorgt werden müssten.

Der Bezirk Mitte hatte von 1991 – 2004 einen Bevölkerungsverlust von 8 % zu verzeichnen, der deutlich über dem Berliner Durchschnitt von 3% liegt. Hierdurch sind in den sozialen Einrichtungen im Umfeld des Plangebietes ausreichend freie Kapazitäten entstanden, um Kinder in Grundschulen und Kindertagesstätten in der Nähe der Wohnungen unterbringen zu können.

So stehen im für die Sozialplanung gebildeten Planungsraum 2206 in Mitte, in welchen der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a fällt, die Anne-Frank-Grundschule und die Moabiter Grundschule in der Paulstraße zur Verfügung.

In dieser befinden sich auch ein Hort (Moabiter Grundschule) und die Kindertagesstätte eines freien Trägers. Weitere Kindertagesstätten befinden sich u.a. in der Lehrter Straße und in Alt-Moabit.

Für diesbezügliche Festsetzungen im Bebauungsplan besteht demzufolge kein Bedarf.

3.1.1.2 Festsetzungen zu ausgewählten Erdgeschosszonen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 7 Abs. 2 Nr. 2 und § 1 Abs. 7 und 8 BauNVO]

(textliche Festsetzungen Nr. 8)

Neben der städtebaulich erwünschten Zulässigkeit von Wohnungen im Quartier besteht ein weiteres städtebauliches Ziel, das eine Gliederung des Kerngebietes erforderlich macht. Dieses betrifft die attraktive und vielfältige Gestaltung der ersten Vollgeschosse in bestimmten Bereichen, die zu einem qualitativ hochwertigen Bahnhofsumfeld beitragen sollen. Es handelt sich um die Baublöcke auf bzw. angrenzend an den südlichen Vorplatz (MK 3, MK 5, MK 7 und MK 9). Hier sollen auf insgesamt ca. 9640 m², die sich durch die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche ergeben, Nutzungen festgesetzt werden, die belebend auf den öffentlichen Raum wirken. Diese sind gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 8 Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Vergnügungsstätten, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sowie ausnahmsweise Büronutzungen, wenn sie hohen Publikumsverkehr erwarten lassen (wie

Reisebüros oder Bankfilialen). All diese Nutzungen bleiben auch im übrigen Kerngebiet zulässig, werden dort aber nicht planungsrechtlich erzwungen. Auch Wohnungen können im Einzelfall als Ausnahme in den ersten Vollgeschossen der oben genannten Flächen zugelassen werden.

3.1.1.3 Nutzungen unter dem Viadukt - MK V1, MK V2, MK V3, MK V3E, MK V4 [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 7 und 8 BauNVO] (textliche Festsetzungen Nr. 9 und Nr. 10)

Das Kerngebiet mit der Bezeichnung MK V1, MK V2 und MK V3 E ist durch seine besondere Lage unterhalb der planfestgestellten Bahntrasse der S- und Fernbahn (Viadukt) geprägt und soll gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 9 in Anlehnung an diejenigen Nutzungen entwickelt werden, die traditionell in zentralen Lagen unterhalb des Stadtbahnviaduktes angesiedelt sind (Läden, Gastronomie, Galerien etc.). Eine planungsrechtliche Regelung dieser Flächen ist erforderlich, da sie bis auf die Stützen des Viaduktes nicht der Planfeststellung für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich unterliegen und da es städtebaulich gewünscht ist, diese Flächen einer Nutzung zuzuführen. Hierdurch können diffuse, dunkle Zonen unterhalb des Viaduktes vermieden und eine funktionale Verbindung der Bereiche nördlich und südlich des Viaduktes geschaffen werden. Demzufolge sieht die Gliederung dieses Kerngebietes – unter Wahrung der Zweckbestimmung – die Ansiedlung publikumsintensiver Nutzungen vor, wobei eine möglichst kleinteilige Struktur entstehen soll.

Da die Flächen unterhalb der Bahntrasse aufgrund der ungünstigen Belichtungs- und Belüftungssituation für die Unterbringung des Beherbergungsgewerbes nicht geeignet sind, wurden diese Nutzungen unter dem Viadukt ausgeschlossen. Für die Ansiedlung solcher Nutzungen gibt es im Bebauungsplangebiet, z. B. im Kerngebiet MK 9 oder im angrenzenden Bebauungsplangebiet II-201d an der Spreeuferbrücke gute andere Standorte.

Die Höhe der planfestgestellten Bahnanlage lässt nur die Realisierung von maximal 2 Vollgeschossen zu.

Ebenfalls unterhalb der Bahnanlagen, aber mit deutlich anderem Charakter, ist das Kerngebiet MK V4 gemäß textlicher Festsetzung Nr. 10 zu entwickeln, welches wesentlich durch seine Randlage im Gebiet und in Teilbereichen schwierige Erschließung für den Lieferverkehr aufgrund der Höhenentwicklung des Geländes und durch die Lage an der öffentlichen Parkanlage gekennzeichnet ist. Entsprechend sollen deshalb Einzelhandelsbetriebe nur ausnahmsweise und in geringfügigem Umfang zugelassen werden können, wenn eine funktionelle und die sonstigen Nutzungen nicht beeinträchtigende Erschließung nachgewiesen wird. Da eine ähnliche Publikumsfrequenz wie entlang der Kerngebietsflächen mit der Bezeichnung MK V1, MK V2 und MK V3E nicht zu erwarten ist, wurde auf eine Festlegung auf „publikumsintensive Nutzungen“ verzichtet und Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude in den Zulässigkeitskatalog aufgenommen. Beherbergungsbetriebe wurden aus gleichem Grunde wie im MK V1, MK V2 und MK V3 und MK V3E ausgeschlossen. Die zwischen den Flächen MK V3E gelegene „Restfläche“ MK V3 soll in Bezug auf die zulässige Art der Nutzung wie das MK V4 entwickelt werden.

Insgesamt ist die Kerngebietstypik auch bei der vorgenommenen Gliederung der Kerngebietsflächen unter dem Viadukt gewahrt, da sie funktional Teil des umgebenden Quartiers sind und dieses ergänzen. Nutzungen, die unter dem Viadukt nicht zulässig sind, können an anderer Stelle im Kerngebiet untergebracht werden.

3.1.1.4 Ausschluss von Tankstellen [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 11)

Der Ausschluss von Tankstellen im Plangebiet ist mit dem angestrebten Nutzungsstrukturkonzept, insbesondere dem Verkehrskonzept zugunsten des öffentlichen Personennahverkehrs sowie den angestrebten städtebaulichen Gestaltungsanforderungen, begründet. Weiterer Zielverkehr, den Tankstellen hervorrufen, und die damit verbundenen zusätzlichen Immissionsbelastungen, sollen vermieden werden.

3.1.1.5 Ausnahmsweise Zulässigkeit von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben
[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 12)

Mit dieser textlichen Festsetzung soll ermöglicht werden, im konkreten Baugenehmigungsverfahren aus städtebaulichen oder Immissionsschutzgründen einzelne, mit dem Charakter des neuen Quartiers als hochwertiges Dienstleistungszentrum zum benachbarten Regierungsviertel nicht vereinbare Gewerbebetriebe auszuschließen, die sich nicht in die geplante Eigenart des Gebietes einfügen oder zu Belästigungen und Beeinträchtigungen der umgebenden Nutzungen, insbesondere der hochwertigen Dienstleistungseinrichtungen und der Wohnnutzung (z. B. durch erhöhtes Kraftfahrzeug- oder Lastkraftfahrzeugaufkommen), führen.

3.1.2 Sondergebiet „Bahnhofsgebiet“

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. und § 11 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 13)

Mit der Festsetzung eines Sondergebietes ist die Absicht verbunden, dem Bahnhofsgebäude neueren Typs planungsrechtlich zu entsprechen. Es handelt sich um Anlagen, die baulich, konstruktiv und funktional vielfältig miteinander verwoben sind, da das Bahnhofsgebäude im engeren Sinne die so genannten kommerziellen Mantelnutzungen auf mehreren Ebenen durchschneidet. Die Planfeststellung und damit die Widmung ist anlagenbezogen. Sofern die Flächen im Bahnhof nicht dieser Widmung unterliegen, können ergänzende städtebauliche Regelungen, die der Funktion der Bahnanlagen nicht widersprechen, im Bahnhofsgebäude getroffen werden.

Der Bebauungsplan II-201a setzt daher für den Lehrter Bahnhof ergänzend zur Planfeststellung Sondergebiet mit der Zweckbestimmung „Bahnhofsgebiet“ mit einer zulässigen Geschossfläche von 68.500 m² fest.

Zulässig sind:

- Einzelhandelsbetriebe, soweit die Geschossfläche pro Verkaufsstätte (Ladengeschäft) 1.200 m² nicht überschreitet und soweit die insgesamt für Einzelhandelsbetriebe in Anspruch genommene Geschossfläche 15.000 m² in Sondergebiet „Bahnhofsgebiet“ nicht überschreitet.
- Schank- und Speisewirtschaften,
- sonstige Läden, die nicht Einzelhandelsbetriebe sind,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale und gesundheitliche Zwecke,
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsnutzungen.

Ausnahmsweise können zugelassen werden:

- Vergnügungsstätten, soweit es sich nicht um Spielhallen und Einrichtungen zur sexuellen Schaustellung von Personen (z.B. Peep-, Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen) handelt,
- Wohnungen für Aufsichts- und Bereitschaftspersonen.

Die für den Bahnhofsbetrieb funktional erforderlichen Anlagen, einschließlich sonstiger, so genannter bahnaffiner Nutzungen (z. B. Service-, Informations-, Sicherheitseinrichtungen, wie auch Verkaufsflächen für Reisebedarf etc.) wurden gemäß Beschluss vom 12. September 1995 planfestgestellt. Die betriebsnotwendigen Anlagen unterliegen nicht den Festsetzungen des Bebauungsplanes. Dies gilt auch für die Anlagen der Tiefgarage des Bahnhofes, die mit Beschluss vom 7. Januar 1997 planfestgestellt wurden.

Der Reisende, Besucher oder Beschäftigte wird diese Bahnhofsnutzung im engeren Sinne jedoch nicht als herkömmliches Bahnhofsgebäude wahrnehmen, wie auch die kommerzielle Nutzung nicht den Charakter einer üblichen Einkaufspassage oder Mall haben wird. Die besondere Prägung dieses spezifischen Ortes liegt vielmehr in der Durchdringung von öffentlich/-verkehrlichen und privat/kommerziellen Funktionen und Nutzungen. Dies trifft auch für die Außenwirkung zu, die dieses Bahnhofsgebäude hat. Sie entspricht nicht einem „normalen Kerngebiet“, sondern ist im Zusammenhang mit dem Sondergebiet Hauptstadtfunktion (FNP) zu sehen. Der Identität der Hauptstadt sollte nicht nur im Regierungsviertel „Spreebogen“ selbst, sondern auch über die Bahnhofsvorplätze und das Bahnhofsgebäude Ausdruck verliehen werden; die Abfolge von Bahnhof, großzügigem Vorplatz und Regierungsviertel ist somit als städtebauliche Einheit zu betrachten.

Die Festsetzung des Sondergebietes mit 15.000 m² Geschossfläche für Einzelhandelsbetriebe ist eine Festsetzung im Sinne von § 11 Abs. 3 BauNVO. Eine Ansammlung von mehreren Betrieben an einem Standort (sog. Agglomeration), die zwar im Einzelnen den Schwellenwert von 1.200 m² unterschreiten, könnte Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO hervorrufen, so dass es geboten war diese Belange zu untersuchen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Einzelhandelsbetriebe nicht in einem gewachsenen Bebauungszusammenhang angesiedelt werden sollen, sondern es planerischer Wille des Landes Berlin ist, an diesem Standort im Sondergebiet die Zulässigkeit mehrerer Einzelhandelsbetriebe bis zu insgesamt 15.000 m² GF, gemeinsam geplant und gebaut, d.h. in funktionaler Einheit (z.B. gemeinsame Gebäudehülle, Parkplätze, Zugänge u.ä.) zu regeln.

Die Auswirkungen des Sondergebietes, insbesondere der Verkaufsflächen auf andere Standorte war im Sinne einer sachgerechten Abwägung zu prüfen. Wenn nach dieser Vorschrift großflächige Einzelhandelsbetriebe bzw. Einkaufszentren planungsrechtlich ermöglicht werden und sich diese auf die Verwirklichung der Ziele der Raumordnung und Landesplanung oder auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung, die sich aus der Art, Lage und Umfang des Vorhabens ergeben, nicht nur unwesentlich auswirken können, muss der Plangeber die entsprechenden Auswirkungen sachgerecht abschätzen und zum Gegenstand der Abwägung machen. Dies ist hier durch ein Gutachten erfolgt.

1993 wurde ein Gutachten „Überbezirklicher Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof“ erarbeitet, um die Rahmenbedingungen zu ermitteln. Als Empfehlung sind weitere Untersuchungen erforderlich und zwar bezüglich der Dimensionierung der Einzelhandelsfläche in Abhängigkeit von der innerstädtischen Zentrenstruktur und den örtlichen Verkehrsverhältnissen. Bei der Berechnung des Ziel- und Quellverkehrs, der durch Einzelhandel hervorgerufen wird, wurde eine Zahl von 25.000 m² Geschossfläche für Einzelhandelsflächen als Vorgabe für das Planungsgebiet ermittelt, die als Obergrenze für die Aufnahmefähigkeit des Straßennetzes durch solche Verkehre gilt, die durch Einzelhandelsflächen verursacht werden. Im Rahmen der Abwägung ergab sich – neben der verkehrlichen Betrachtung – die planerischen Intention, negative Auswirkungen auf angrenzende Quartiere entgegen zu wirken und daher die maximal zulässige Geschossfläche für Einzelhandelsbetriebe im Bahnhofsmantel, unabhängig von den

unmittelbar der Bahnhofsnutzung zugeordneten Einkaufsmöglichkeiten auf 15.000 m² einzuschränken. Diese Größenbeschränkung wurde im Bebauungsplan durch die textliche Festsetzung 13 gesichert. Damit soll sichergestellt werden, dass den vorhandenen Zentren des Einzelhandels (Turmstraße, Müllerstraße) durch das neu entstehende Bahnhofsquartier nicht die Kaufkraft entzogen und die Entwicklung der Gebiete Potsdamer/ Leipziger Platz und Alexanderplatz nicht wirtschaftlich erschwert wird.

Ergänzend wurden die Auswirkungen im Zusammenhang mit der gutachterlichen Stellungnahme im April 2006 geprüft.

Zu berücksichtigen war in diesem Zusammenhang, dass im Zentrenkonzept des FNP das Planungsgebiet um den Hauptbahnhof nicht als Zentrum durch die Ausweisung der Einzelhandelskonzentration dargestellt wird, gleichwohl aber diese Funktion in diesem besonderen Einzelfall von der künftigen Aufgabe als überregionaler Verkehrsknotenpunkt und der unmittelbaren Nähe zum Regierungsviertel abgeleitet werden kann. In den Erläuterungen gilt der Hauptbahnhof als Sonderfall, wo auf Grund der überregionalen Bedeutung, der zentralen Lage und der hohen Passantenfrequenz ein größeres Verkaufsvolumen vertretbar ist. Der Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 (Standorte für Einzelhandel und Freizeit) stützt die Zulässigkeit eines größeren Verkaufsflächenvolumens außerhalb der Zentrenstruktur.

Das Spezifikum des Bahnhofsgbietes liegt in der Koppelung der Einzelhandelsnutzungen an den zentralen Fern- und Regionalbahnhof sowie an das Netz des ÖPNV. Der Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof soll als „Drehscheibe“ zwischen den verschiedenen Verkehrssystemen dienen. 220.000 Nutzer pro Tag werden prognostiziert, darunter allein 110.000 Ein-, Aus- und Umsteiger. Daher ist davon auszugehen, dass es sich bei den Nutzern des Einzelhandels überwiegend um „bahnbezogene Nutzer“ handelt.

Der Zulässigkeitskatalog der Nutzungen im Sondergebiet Bahnhofsgbiet zielt u. a. auf eine im Wesentlichen kleinteilige Ladenstruktur und auf die Beschränkung von Einzelhandelsbetrieben auf insgesamt 15.000 m² Geschossfläche. Die Beschränkungen haben zum Ziel, keinen zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr des Individualverkehrs in das Gebiet zu ziehen. Der Zulässigkeitskatalog gemäß der textlichen Festsetzung ist abschließend. Er dient ferner der Steuerung von qualitativ hochwertigen Nutzungen, die das Umfeld des repräsentativen Bahnhofs prägen sollen.

Da mit dem vorliegenden Bebauungsplan ein Vorhaben ermöglicht werden soll, das aufgrund seiner Art und seiner Größe erhebliche Auswirkungen im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) haben kann, wurde eine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt (§ 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG, Anlage 2). Im Ergebnis dieser Prüfung wird festgestellt, dass kein Erfordernis für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Durch die Beschränkung der Größe der Einzelhandelsbetriebe (Gesamtumfang 15.000 m² und dabei je Verkaufsstätte maximal 1.200 m²) soll ein Entzug der Kaufkraft aus den angrenzenden Einzelhandelszonen verhindert und die Entwicklung neuer Gebiete nicht wirtschaftlich erschwert werden. Hierdurch wird vermieden, dass eine „kritische Masse“ an Einzelhandelsbetrieben entsteht, die negative Auswirkungen auf im Umkreis befindliche Standorte haben könnten. Auch die Einschränkung der Größe der einzelnen Verkaufsflächen bewirkt, dass keine großflächigen Einzelhandelsbetriebe entstehen, die zusätzliche Nutzer anziehen, die wiederum zusätzlichen Verkehr nach sich ziehen würden. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Einzelhandelsnutzung an den Betrieb des Bahnhofs gekoppelt ist, d.h. dieses Angebot richtet sich in erster Linie an die Nutzer des Bahnhofs also die Reisenden.

Die möglichen negativen Auswirkungen einer Agglomeration von Einzelhandelsbetrieben, wie z.B. durch zusätzlichen Quell- und Zielverkehr, werden in diesem Fall also nicht hervorgerufen. Auch werden für die geplanten Nutzungen keine zusätzlichen Infrastruktureinrichtungen für Individualverkehr (zusätzliche Parkmöglichkeiten) erforderlich, da der entstehende Stellplatzbedarf der Einzelhandelsbetriebe durch den Bau einer bereits planfestgestellten

Tiefgarage zur Unterbringung von Lang- und Kurzzeitstellplätzen für die Erschließung des Bahnhofs gedeckt ist.

Auch die Besonderheit des Bahnhofsgebäudes selbst lässt nicht die herkömmliche Errichtung eines Einzelhandelszentrums erwarten. Die Breite der Halle mit 45 m und die verstreute Unterbringung der Läden auf drei Ebenen ziehen lange Wegebeziehungen nach sich, die für Nutzergruppen außerhalb des Bahnhofes und seines direkten Umfeldes vergleichsweise unattraktiv sind.

Das Erscheinungsbild des künftigen Bahnhofes wird wesentlich durch die beiden schräg zum Sockelbereich angeordneten Bügelbauten geprägt. Die beiden Bügelbauten zeichnen mit ihrer von Nordwesten nach Südosten ausgerichteten Figur exakt den Verlauf der planfestgestellten unterirdischen Fern- und Regionalbahntrasse nach. In den Nebenzeichnungen 3 und 4 wird die zulässige bauliche Nutzung im Sondergebiet im Raum über dem planfestgestellten Bahnhof geregelt und durch die TF 15 die ausnahmsweise Zulässigkeit von Dachaufbauten ermöglicht.

Infolge der aufgrund der Planfeststellung zulässigen Gründung der Bügelbauten und deren Weiterführung über den Sockelbereich hinaus ragt der planfestgestellte Baukörper an den nördlichen und den südöstlichen Ecken oberhalb des zweiten Vollgeschosses um 4,9 m über die westliche und östliche straßenseitige Bauflucht hinaus in die geplante Straßenverkehrsfläche.

Im Erdgeschossbereich (erstes und zweites Vollgeschoss), der ebenfalls durch die Planfeststellung erfasst ist, wird die Fassade um 2,5 m bzw. 2,1 m gegenüber der äußeren Fassade zurückversetzt, so dass hier ein Gehweg zwischen Fassade und Stützen mit einer Breite von 3 m entsteht. Die Belange des Verkehrs werden dadurch gewahrt.

Durch das Überkragen der Bügelbauten oberhalb des zweiten Vollgeschosses im Bereich der nordwestlichen und südöstlichen Gebäudeecken werden bis zu ca. 2,5 m tiefe Arkaden ausgebildet. Innerhalb der Arkadenflächen, an deren äußeren Rand, befinden sich planfestgestellte Stützen. Diese Stützen wurden aus Gründen der Lesbarkeit des Bebauungsplanes zeichnerisch nicht dargestellt.

Ein weiteres wesentliches Gestaltungsmerkmal des Bahnhofsgebäudes, das der Planfeststellung unterliegt, stellt der Sockelbereich dar. Die Gestalt des Bahnhofskreuzes ruht auf einem eingeschossigen Gebäudesockel, der von allen vier Seiten über Treppenanlagen zu begehen ist. Auf dem Sockel entstehen damit öffentliche nutzbare Freiflächen als Plätze und Verweilzonen, die von den umgrenzenden Verkehrsflächen deutlich abgesetzt sind. Über dieses Plateau werden die Nutzflächen auf der Ebene +1/2 im Inneren des Bahnhofes zusätzlich erschlossen. Entscheidend für die Funktion und das Erscheinungsbild des Sockelbereiches sind die Treppenanlagen als Übergangszone zwischen den Verkehrsflächen und dem Plateau.

3.2 Maß der baulichen Nutzung

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 und Abs. 2 BauGB i.V.m. §§ 16, 18, 19, 20 BauNVO]

(zeichnerische Festsetzung)

In den ausgewiesenen Baugebieten wird das zulässige Maß der Nutzung durch die Festsetzung von Geschossflächen als Höchstmaß, GRZ (teilweise), Gebäudeoberkanten und Traufhöhen (teilweise) bestimmt.

Obwohl seit Einführung eines neuen bundeseinheitlichen Höhenbezugssystems in Berlin ab dem 01.01.2000 die Höhen über NHN angegeben werden, wird in diesem Bebauungsplan an der Festsetzung des alten bundesrepublikanischen Höhenbezugssystems über Normalnull (NN) festgehalten, da sowohl die Planfeststellungsunterlagen als auch die Raumverteilungsplanung mit diesem System gearbeitet haben und eine Umstellung auf NHN aufgrund des zu diesem Zeitpunkt schon weit fortgeschrittenen Planungs- und Baustadiums nicht durchführbar ist.

Innerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplanes wurden unterschiedliche Festsetzungsstrukturen gewählt. Für die Kerngebiete mit den Bezeichnungen MK V1, MK V2, MK V3, MK V4, MK 3, MK 8 und MK 9 wird das Maß der Nutzung durch eine Baukörperausweisung bestimmt. Die zeichnerisch durch Baugrenzen festgesetzte Fläche der Baukörper ist zugleich die jeweils zulässige Grundfläche. Die so durch die Planzeichnung konkret bestimmte Fläche des Baukörpers ist eine Festsetzung im Sinne des § 16 BauNVO und Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO; zudem legt sie zugleich die überbaubare Grundstücksfläche im Sinne von § 23 BauNVO fest.

Die Kerngebietsflächen mit den Bezeichnungen MK V1, MK V2, MK V3, MK V4, die unterhalb des planfestgestellten neuen Viaduktes liegen, erfahren durch das Bahnbauwerk eine Höhenbegrenzung auf etwa 7,30 m. Der Bebauungsplan setzt dies durch Festsetzung von maximal zwei zulässigen Vollgeschossen um. Im Sinne einer reinen Baukörperfestsetzung erfolgt keine zusätzliche Festsetzung einer zulässigen Geschossfläche, da sich die Bebaubarkeit im Rahmen der Baugrenzen ausschließlich an den Einschränkungen orientiert, die durch den Viadukt und die damit verbundenen baulichen Anlagen vorgegeben sind (Stützen, Anprallschutz, Entwässerung etc.). Eine GRZ wird nicht festgesetzt.

Für die Teilflächen des Kerngebietes MK 1, MK 2, MK 3, MK 4, MK 5, MK 6, MK 7, MK 8 und MK 9 erfolgt die Baukörperfestsetzung durch Baugrenzen in Verbindung mit den zulässigen Höhen (TH/OK), die durch eine GF ergänzt wird (erweiterte Baukörperfestsetzung).

Hinsichtlich des Sondergebietes - Bahnhofsgelände - erfolgt für die Teile, die nicht planfestgestellt sind, ebenfalls eine Baukörperausweisung durch Baugrenzen in Verbindung mit Oberkanten (siehe Nebenzeichnungen 3 und 4). Die zeichnerisch festgesetzte Fläche des Baukörpers ist zugleich die zulässige Grundfläche. Das über die Planfeststellung hinaus zulässige Maß der baulichen Nutzung wird durch die Ausweisung der höchstzulässigen Geschossfläche (68.500 m²) für das Sondergebiet als Höchstmaß geregelt.

In § 6 Abs. 5 BauOBl sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Mindestabstände festgelegt. Soweit sich durch die Festsetzungen der Grundflächen der Gebäude mittels Baugrenzen in Verbindung mit der Festsetzung der zulässigen Traufhöhen oder Oberkanten der Gebäude (Baukörperausweisung/ erweiterte Baukörperausweisung) bzw. andere ausdrückliche Festsetzungen im Bebauungsplan geringere Abstandflächen ergeben, hat es gemäß § 6 Abs. 8 BauOBl damit sein Bewenden. Durch die Beteiligung der Bürger und der Träger öffentlicher Belange (§§ 3 und 4 BauGB) war es dem Plangeber möglich, die Belange der Eigentümer und Bewohner sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebietes und folglich auch in den unmittelbar angrenzenden Gebieten würdigen zu können. Bei der Abwägung hat der Plangeber die von § 6 BauOBl geschützten Rechtsgüter als Belang zu berücksichtigen. Maßgeblich ist insoweit ausschließlich, ob die Festsetzungen abwägungsfehlerfrei getroffen wurden. Dies setzt

insbesondere voraus, dass die durch die geringeren Abstandflächen betroffenen Belange zu-
treffend in die Abwägung eingestellt und mit den besonderen städtebaulichen Gründen, die die
Festsetzung geringerer Abstandflächen erforderlich macht, abgewogen wurden. Das ist hier
erfolgt. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse wurden
berücksichtigt.

Rechnerisch ergeben sich für die einzelnen Baugebiete mit Ausnahme des Sondergebietes
folgende Geschossflächenzahlen:

Baugebiet		festgesetzte GF	entsprechende GFZ
Kerngebietsblöcke Westlich des Bahnhofs	MK 1	18.250 m ²	6,8
	MK 2	20.120 m ²	8,1
	MK 3	6.950 m ²	7,4
	MK 4	19.850 m ²	6,1
	MK 5	20.150 m ²	6,2
	MK 6	19.150 m ²	6,5
	MK 7	21.845 m ²	6,0
Kerngebietssolitär Nördlich des Bahnhofs	MK 8	37.800 m ²	29,0
Kerngebietssolitär Südlich des Bahnhofs	MK 9	19.500 m ²	12,0
Summe GF		183.615 m ²	

Die Baugebiete – mit Ausnahme des MK 5 - sind vollständig über- bzw. unterbaubar, soweit
fachplanerische Einschränkungen dem nicht entgegenstehen und schöpfen somit das Höchst-
maß nach Baunutzungsverordnung aus. Von der ursprünglich vorgesehenen Beschränkung auf
eine GRZ von 0,8 zugunsten des Bodenschutzes wurde abgewichen, um den Investoren die
Möglichkeit zu geben, die Tiefgaragen flächendeckend und damit kostengünstiger herzustellen.
Neben der vollständigen Überbaubarkeit sollte die Möglichkeit nicht ausgeschlossen werden,
Baublöcke mit inneren Höfen auszubilden und diese ggf. mit einem Glasdach zu überspannen.
Damit wurde diesen städtebaulichen Erwägungen der Vorrang gegenüber zunächst verfolgten
bodenschützenden Abwägungsmomenten eingeräumt.

Im Bereich des Sondergebietes ermöglicht der Bebauungsplan eine zulässige GF von 68.500
m² für die Gebäude und Bereiche des Bahnhofs, die nicht der Planfeststellung unterliegen. Von
der zulässigen Geschossfläche entfällt das Gros auf die sogenannten Bügelbauten.

Für die Bügelbauten setzt der Bebauungsplan (Nebenzeichnung 3+4) durch erweiterte
Baukörperausweisung die zulässige überbaubare Fläche i.V.m. der Gebäudeoberkante (OK)
und der zulässigen Geschossfläche (GF) fest. Damit ergibt sich eine GFZ von ca. 2,9, die die
zulässigen Obergrenzen des § 17 Abs. 1 BauNVO überschreiten würde. Städtebaulich wirkt sich
jedoch der gesamte Baukörper – der Bahnhof i.V.m. den Bügelbauten – aus.

Ziel der Regelung des § 17 BauNVO ist die Gewährleistung der allgemeinen Anforderungen an
gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse. Die Regelung des § 17 BauNVO beziehen sich hier

unmittelbar nur auf die relativen Nutzungsmaße, wie festgesetzt. Eine rechnerische eindeutige Bestimmung im SO ist auf Grund der Überschneidungen mit der Planfeststellung nicht möglich. Die Abwägung der planfestgestellten Nutzung erfolgte im Planfeststellungsverfahren. Ergänzend kann in die Abwägung für die Beurteilung im SO eingestellt werden, dass auf Grund der Maßnahmen des Entwicklungsgebietes die ausgleichenden Umstände durch die Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage im angrenzenden Bebauungsplan gesichert werden. Verkehrliche und sonstige Belange stehen der Überschreitung nicht entgegen.

3.2.1 Überschreitung des Nutzungsmaßes nach BauNVO

Diese Überschreitungen des Nutzungsmaßes sind im Sinne des § 17 Abs.2 Nr.1 BauNVO aus folgenden besonderen städtebaulichen Gründen erforderlich:

- Die Lage im direkten Umfeld des zentralen Umsteigebahnhofes prädestiniert das Gebiet für eine kompakte Bebauung.
- Die Nähe zum Regierungsviertel erfordert die Vorhaltung eines ausreichenden Flächenpotentials für einen Dienstleistungssektor, der im unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang mit der Hauptstadtfunktion expandieren wird.
- Die aus städtebaulichen Gründen erforderliche hohe bauliche Dichte in den einzelnen Baugebieten (kompakte Baublöcke, die von öffentlichen Straßen oder Plätzen umgeben werden) ermöglicht an anderer Stelle die Anlage großzügig dimensionierter Freiflächen wie beispielsweise die Bahnhofsvorplätze und die öffentliche Parkanlage auf dem ehemaligen ULAP-Gelände.
- Die Umsetzung der städtebaulichen Gesamtkonzeption, die wesentlich aus den drei städtebaulichen Strukturen einer kompakten Blockstruktur und freistehenden Solitären besteht, erfordert zum Teil Nutzungsmaße, die weit über dem Durchschnitt des Plangebietes liegen.
- Dies gilt insbesondere für die beiden 42,5 m und knapp 94 m hohen Baukörper im Umfeld des Bahnhofes, die sich unmittelbar auf öffentlich genutzten Bahnhofsvorplätzen als freistehende Solitäre befinden.
- Für das MK 2 ist das Nutzungsmaß erforderlich, um den Tunnelmund überbauen zu können.

Die Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO wird durch folgende Umstände bzw. Maßnahmen ausgeglichen (im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO):

- Die zusätzlichen verkehrlichen Belastungen, die im Allgemeinen aus einer hohen baulichen Dichte folgen, werden im Plangebiet begrenzt. Die günstige Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV und die Planung des Kreuzungsbahnhofes ermöglichen eine der Baudichte und Nutzung angemessene Erschließung.
- Die Einschränkung der zulässigen Zahl der Stellplätze für gewerbliche Nutzungen auf einen Wert, der mit dem umgebenden Straßennetz abgestimmt ist, begrenzt die Möglichkeit zur Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs durch den motorisierten Individualverkehr und damit die Belastung. Im Zusammenwirken mit dem ÖPNV-Angebot werden somit sowohl die Verkehrsnotwendigkeiten befriedigt als auch die verkehrsbedingten, nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt reduziert und eine flächensparende Verkehrsbedienung vorgesehen.
- Der weitgehende Ausschluss oberirdischer Stellplätze dient dazu, zur städtebaulichen Verträglichkeit der dennoch relativ hohen absoluten Zahl der zulässigen Stellplätze beizutragen.
- Die weiträumige Freistellung der Solitäre auf den Bahnhofsvorplätzen ermöglicht trotz der hohen baulichen Dichte die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse zu gewährleisten, da eine ausreichende Belichtung und Belüftung für die Baukörper gegeben ist.
- Die Lage des gesamten Quartiers Lehrter Bahnhof und seiner öffentlichen Grünanlagen an den Wasserflächen der Spree, und den benachbarten Frei- und Erholungsräumen bilden u. a. durch die Zugänglichkeit über die Moltkebrücke bzw. über die Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Spreebogen (Gustav-Heinemann-Brücke) eine günstige Rahmen-

bedingung für die Entwicklung des zukünftigen Quartiers.

- Zugleich ist im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes die Planung der öffentlichen Parkanlage (ULAP) und im angrenzenden Bebauungsplanentwurf II-201b die Planung der Parkanlage „Geschichtspark Zellengefängnis“ zu berücksichtigen, die sich ausgleichend auswirkt. Neben der Kompensation des „Eingriffs“ im naturschutzrechtlichen Sinne stellt die Planung des „Geschichtsparks Zellengefängnis“ auch die wichtigste Maßnahme zur Vermeidung der nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO dar. Das Gelände ermöglicht Kompensationsmaßnahmen, die durch den räumlichen und funktionalen Zusammenhang und die Größe und Lage des Geländes den nachteiligen Effekten der Verdichtung entgegenwirken. Hinzu tritt der Erholungswert dieser zukünftigen Parkflächen sowohl für die Benutzer/Bewohner des Plangebietes, wie für die ansässige Bevölkerung in den Altbauquartieren der benachbarten Quartiere. Eine gesonderte Zuordnung dieser Maßnahme war nicht erforderlich, da diese im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme berücksichtigt wurde.

3.2.2 Ermittlung der Geschossfläche

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 18)

Das vergleichsweise hohe Nutzungsmaß der Baugebiete soll nicht eine weitere „Nachverdichtung“ durch die Realisierung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen ermöglichen. Deshalb sollen bei der Ermittlung der Geschossfläche Aufenthaltsräume in Nichtvollgeschossen auf die Geschossfläche mit angerechnet werden.

3.2.3 Überschreitungsmöglichkeiten von Baugrenzen durch Vordächer bzw. eine Glasüberdachung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 3 BauNVO]
(textliche Festsetzungen Nr. 16 und 17)

Im Kerngebiet mit der Bezeichnung MK 9 soll auch die Nutzung eines Hotels möglich sein. Das Gebäude steht als Solitär auf dem Washingtonplatz. Die durch die textliche Festsetzung Nr. 16 ermöglichten Vordächer sind auf dem großzügigen Washingtonplatz städtebaulich vertretbar und schaffen für eine Hotelnutzung eine attraktive Eingangs- und Empfangssituation.

Die Kerngebietsflächen mit der Bezeichnung MK 1 und MK 2 sind aufgrund ihrer Lage an der Invalidenstraße, unmittelbar westlich an den Bahnhof angrenzend und oberhalb des Straßentunnels B 96 schwieriger zu bebauen und unterscheiden sich insofern von den übrigen „Normalblöcken“. Um die Blöcke stärker zueinander und zur zukünftigen Katharina-Paulus-Straße hin, das heißt von der belasteten Invalidenstraße weg, orientieren zu können, soll zwischen den Baublöcken die Errichtung eines Glasdaches planungsrechtlich ermöglicht werden. Dies geschieht durch die textliche Festsetzung Nr. 17.

3.2.4 Unterbaubarkeit der Baugrundstücke und öffentlicher Verkehrsflächen und Tiefgaragen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 3 und § 16 Abs. 5 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 19 und zeichnerische Festsetzung)

Die Unterbaubarkeit der Grundstücke ist nur soweit zulässig, wie die planfestgestellten Anlagen sowie die Trassenfreihaltungen für die S 21 und die U 11 einschließlich ihrer künftigen Bahnhofs-, Zugangs-, Verteiler- und Nebenanlagen dem nicht entgegenstehen. Im MK 5 ist die Unterbaubarkeit im Bereich der nicht überbaubaren Grundstücksfläche (innere Baugrenzen) nicht zulässig.

Zur Sicherung eines ausreichenden Grundwasserflusses wird die Errichtung von Tiefgeschossen so begrenzt, dass maximal zwei Geschosse möglich sind. Die Fließrichtung des Grundwassers ist von Norden nach Süden zur Spree hin gerichtet, so dass westlich der

planfestgestellten Anlagen die Regelung zum Tragen kommt. Durch die textliche Festsetzung Nr. 19 wird die Tiefe unterirdischer Baukörper – von den planfestgestellten Anlagen und vom MK 8 einschließlich seiner Tiefgarage abgesehen – auf etwa 7 m beschränkt.

Da der Nachweis von Stellplätzen bauordnungsrechtlich nicht erforderlich ist – ausgenommen die behindertengerechten Stellplätze für öffentlich zugängliche Gebäude – , braucht der Bebauungsplan hierfür auch keine weitere Vorsorge zu tragen. Zumal das städtebauliche Ziel besteht, dem Individualverkehr nicht Vorrang einzuräumen. Es obliegt somit der Entscheidung des Bauherren, ob und in welchem Umfang er Stellplätze – im Rahmen sonstiger Festsetzungen oder landesrechtlichen Regelungen wie den behindertengerechten Stellplätze für öffentlich zugängliche Gebäude – errichten möchte.

Da im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes oberirdische Stellplätze ausgeschlossen sind, sollen die Kfz-Stellplätze in Tiefgaragen untergebracht und direkt den einzelnen Gebäuden zugeordnet werden.

Eine Ausnahme bilden die Bügelbauten sowie alle Gebäude, die von planfestgestellten Anlagen unterbaut sind, da hier eine Tiefgarage unter dem jeweiligen Gebäude nicht möglich ist.

Bei der Tiefgarage des Kerngebietes MK 8 (Nebenzeichnung 6) ist der Bau der Untergeschosse durch planfestgestellte und in Aussicht genommene Verkehrsanlagen zwar in hohem Maße beschränkt, doch steht die Gründung der Tiefgarage konstruktiv an diesen Anlagen nicht entgegen bzw. orientiert sich an ihnen. Auch die erforderlichen Räume für die Verlegung der Leitungen im Friedrich-List-Ufer sind durch die Festsetzungen in unterschiedlichen Höhenlagen berücksichtigt.

Darüber hinaus unterliegen Bodenarbeiten, die unmittelbar oder mittelbar auf die Bewegung oder die Beschaffenheit des Grundwassers einwirken können, der Aufsicht der Wasserbehörde über ein Anzeige- (§ 35 WGH i.V.m. § 37 BWG) oder ein Erlaubnisverfahren (§ 7 WHG i.V.m. § 16 BWG).

Eine besondere städtebauliche Situation stellt der Baublock MK 2 dar, da durch die Tunnelausfahrt der B 96 nur etwa die Hälfte des gesamten Baublockes für die Anlage einer Tiefgarage nutzbar ist. Um eine bessere Erschließung des Blockes zu ermöglichen (Konzentration der Zu- und Abfahrten in der Clara-Jaschke-Straße) und damit sowohl die Bebauung der Blöcke MK 1 und MK 2 zu erleichtern, ist das nicht überbaubare Kerngebiet MK 2 unterhalb von 2 m unter der Geländeoberfläche vollständig mit einer Tiefgarage unterbaubar (Nebenzeichnung 9).

Auch für andere Baublöcke im zukünftigen Quartier des Hauptbahnhofes (Lehrter Bahnhof) hat sich im weiteren Planungsverlauf gezeigt, dass die Stellplatzsituation für eine marktgerechte Betrachtung unzureichend war. Für die Baublöcke MK 3 (Nebenzeichnung 8) und MK 9 (Nebenzeichnung 9) werden deshalb Stellplätze außerhalb der Baublöcke und unterhalb von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung bzw. öffentlichem Straßenland durch die Ausweisung unterirdischer Kerngebietsflächen für Tiefgaragen gemäß § 9 Abs.3 BauGB planungsrechtlich ermöglicht. Die Höhenlage der Tiefgaragen unterhalb der Straßenflächen / Straßenverkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung wurden jeweils festgelegt, um notwendigen Raum für die Unterbringung der technischen Infrastruktur, einschließlich der Viadukt- und der Platzentwässerung, unterzubringen.

Die Zufahrten der Tiefgarage des MK 3 müssen den planfestgestellten Rettungsplatz im Bereich der Anna-Zahn-Harnack-Straße berücksichtigen, auf den nachrichtlich hingewiesen wird.

Die Zufahrt der Tiefgarage für das MK 9 erfolgt über die Ella-Trebe-Straße. Sie ist mit der Platzgestaltung des südlichen Bahnhofsvorplatzes (Washingtonplatz) abgestimmt. Sollte es sich im Rahmen der bauordnungsrechtlichen Prüfung als erforderlich erweisen, dass für die Tiefgaragen weitere Notausstiege vorzusehen sind, können diese im öffentlichen Straßenraum bzw. auf den Plätzen untergebracht werden, wenn ihre Lage und Ausbildung mit den Planungen der jeweiligen Platzflächen nicht im Konflikt stehen. Sie sind nicht Gegenstand der Festsetzung.

3.2.5 Überbaubarkeit der Baugrundstücke (Baugrenzen)

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 1 BauNVO]

(zeichnerische Festsetzung)

Die Festsetzung der Baugrenzen folgt im Wesentlichen den städtebaulichen Konfigurationen, die aus den städtebaulichen Wettbewerben hervorgegangen sind (siehe Kapitel II.1.1), bzw. Vorgaben der Wettbewerbe waren (z. B. Bahnhofsgebäude). Insbesondere die Lage und die genauen Abmessungen der beiden Solitäre auf den Bahnhofsvorplätzen wurden im Laufe des Verfahrens aus städtebaulichen und gründungstechnischen Gründen mehrfach geändert. Während das Baugrundstück des MK 9 nunmehr wieder annähernd dem Wettbewerbsergebnis entspricht, unterscheidet sich das MK 8 vom ursprünglichen Konzept.

Die Baugrundstücke MK 1, MK 2, MK 4, MK 5, MK 6, MK 7 sind im Rahmen der zulässigen Höhenfestsetzungen insoweit bebaubar, solange die zulässige GF nicht überschritten wird. Innere Baugrenzen werden nicht festgesetzt. Die inneren Baugrenzen im MK 5 dienen einzig dazu, für den prägnanten Baum mit einem Kronendurchmesser von 15 m eine ausreichend große Fläche von Über- und Unterbauung freizuhalten. Die verbleibenden Gebäudetiefen von 12 m im Süden, 14 m im Westen und 15 m im Osten reichen aus, um ein funktionsfähiges Gebäude errichten zu können, so dass die private Grundstücksausnutzung nicht in unzulässiger Weise eingeschränkt wurde.

Die geringfügig abgeschrägte Baugrenze im MK 6 (Nebenzeichnung 5) im Anschluss an die Fußgängerunterführung ist erforderlich, damit die Durchwegung nicht auf eine Wandfläche des MK 6 zuläuft. Die in der Nebenzeichnung Nr. 5 festgesetzte Baugrenze ermöglicht demgegenüber, in den darüber liegenden Geschossen den Baukörper ohne Abschrägung realisieren zu können.

Die äußeren Baugrenzen bei den Kerngebietsflächen unterhalb des Viaduktes MK V1 bis MK V4 richten sich am Viadukt aus, sind jedoch um 2,4 m hinter die äußere Viaduktkante zurückversetzt und schließen somit mit den Stützen ab.

3.2.6 Unterbaubarkeit des Viadukts

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 BauNVO]
(zeichnerische Festsetzung)

Letzteres trifft auch zu für die Baugrenzen bei den Gebäuden unterhalb des Viaduktes. Diese Bauflächen unterhalb des neuen Bahnviadukts (MK V1, MK V2, MK V3, MK V3E und MK V4) sind aufgrund der Festsetzungen der überbaubaren Grundstücksfläche im Bebauungsplan im Prinzip vollständig bebaubar. Bei einer Bebauung kommt hier jedoch der Hinweis Nr. 1 zum Tragen. Insbesondere bei der Bebauung von Flächen im Bereich des MK V3 ist zu beachten, dass die Funktionsfähigkeit der planfestgestellten Anlagen – z. B. Rampen, Treppenhäuser, Notausgänge – durch bauliche Anlagen nicht beeinträchtigt wird. Aus städtebaulichen Gründen ist es aber erwünscht, dass unter den Viadukten, also auch ggf. oberhalb der Rampen eine Bebauung im Obergeschoss ermöglicht wird. Hierbei sind des Weiteren die Belange des Erschütterungsschutzes (textliche Festsetzung Nr. 27) zu berücksichtigen, soweit dies in Abstimmung mit den planfestgestellten Verkehrsanlagen möglich ist.

3.2.7 Gebäudehöhenfestsetzungen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 5 und 18 BauNVO]
(zeichnerische Festsetzung)

Die Höhenfestsetzungen greifen die Wettbewerbsvorgaben für die Blockstrukturen mit einer Traufhöhe von 22 m und Oberkante von 30 m wieder auf und unterscheiden sich somit vom Wettbewerbsergebnis, das eine durchgängige einheitliche Gebäudehöhe vorgesehen hatte. In diese zur Festsetzung vorgesehenen Höhenvorgaben ist die Abwägung eingeflossen, dass für das neue Quartier eine Angleichung an die „Berliner Traufhöhe“ bevorzugt wird, um hier die Geländebewegungen, die sich auch in der normalen Stadt abbilden, widerzuspiegeln. Entsprechend wurden die Höhenfestsetzungen über Gehweg festgesetzt.

Diese Höhenfestsetzungen über Gehweg erfolgen für die Baublöcke im orthogonalen Quartier mit den Bezeichnungen MK 1, MK 2, MK 3, MK 4, MK 5, MK 6 und MK 7. Damit ist eine hinreichende Regelung der Höhenentwicklung für die Kerngebietsblöcke westlich des Bahnhofsgebäudes gegeben. Dabei sind für das MK 6 und MK 7 die neuen Quartiersstraßen und nicht die Straße Alt-Moabit als Bemessungsgrundlage zu berücksichtigen.

Anders verhält es sich bei den beiden Solitären und beim sogenannten Bügelgebäude im Bahnhofsgelände. Bei diesen Gebäuden mit großer Fernwirkung soll die städtebauliche Vorgabe einer Festsetzung über NN, eine klare Oberkante unabhängig von der Geländemodulation garantieren.

Über den Geltungsbereich des Bebauungsplanes verläuft eine Richtfunkstrecke der Telekom in einer Höhe von ca. 192 m über NN. Bei den im Bebauungsplan vorgesehenen Höhen ist eine Abstimmung mit der Telekom nicht erforderlich, da die Gebäude unterhalb der Richtfunkstrecke bleiben.

Die Tiefgaragen außerhalb der Baublöcke wurden mit einer maximalen Oberkante in m über NN als Tiefenbegrenzung festgesetzt, um erforderliche Leitungen etc. zwischen Straßen-/Platzoberflächen und Tiefgaragen unterbringen zu können.

Beim Hochhaus MK 8 ist daran gedacht, es zukünftig als „Dreischeibenhaus“ auszubilden. Um dies städtebaulich wirksam zu ermöglichen, soll die „mittlere Scheibe“ eine größere Höhe erhalten als die beiden äußeren. Die mittlere Scheibe erhält eine Oberkante von 103 m (= OK 137 m ü NN) und soll die gesamte Haustechnik auf dem Dach aufnehmen. Der Bebauungsplan setzt für diesen Entwurf einen Rahmen fest.

3.2.8 Überschreitung der Traufhöhe durch Staffelgeschosse

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 5 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 20)

Die Zulässigkeit weiterer Staffelgeschosse oberhalb der festgesetzten Traufhöhe wird ermöglicht, wenn diese in einem Winkel von 60° hinter die straßenseitige Baugrenze zurücktreten, um zu verhindern, dass die Straßenräume durch Geschosse oberhalb der Traufhöhe maßgeblich verdunkelt bzw. verschattet werden.

3.2.9 Überschreitung der Oberkante durch technische Dachaufbauten

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 6 BauNVO]
(textliche Festsetzungen Nr. 14 und 15)

Die im Sondergebiet mit einer Oberkante von 82,0 m über NN ausgewiesenen Bügelbauten (Nebenzeichnung 3 und 4) können ausnahmsweise technische Dachaufbauten erhalten. Dies ist aus technischen Gründen erforderlich. Aus gestalterischen Gründen muss aber sichergestellt werden, dass die Dachaufbauten keine nachteiligen Auswirkungen auf das Erscheinungsbild haben. Daher werden über die textliche Festsetzung Nr. 14 technische Dachaufbauten zugelassen, wenn sie die zulässige Gebäudeoberkante um maximal 2,6 m überschreiten und

außerdem mindestens 6 m hinter die Baugrenze zurücktreten. Die Geschossflächen, die sich aus der Herstellung der technischen Dachaufbauten ergeben, sind bereits bei der festgesetzten zulässigen Geschossfläche von 68.500 m² berücksichtigt

Für die baulichen Anlagen im Kerngebiet werden Dachaufbauten in geringerer Höhe zugelassen, da sie für die Funktionsfähigkeit der Gebäude erforderlich sind. Die Dachaufbauten dürfen ausschließlich der Aufnahme von Treppenhäusern bzw. technischen Einrichtungen von Aufzugsanlagen dienen und müssen hinter die Baugrenze in einem Winkel von 60° zurücktreten, um im Straßenraum optisch weniger wahrgenommen zu werden. Durch die Begrenzung der Höhe auf 1,5 m für diese Dachaufbauten ist sichergestellt, dass keine zusätzliche Geschossfläche entsteht (textliche Festsetzung Nr. 15).

3.2.10 Verbot der Überschreitung der Gebäudeoberkanten im MK 9 [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m. § 12 AGBauGB] (textliche Festsetzung Nr. 30)

Für das Kerngebiet mit der Bezeichnung MK 9 wird dagegen die Errichtung von Dachaufbauten ausgeschlossen. Eine Überschreitung der Gebäudeoberkante ist nicht zulässig, damit eine genaue Konturierung des Gebäudes als Würfels sichergestellt wird. Das Gebäude ist nicht Teil der Quartiersbebauung, sondern wird quasi als freistehende "Skulptur" auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz errichtet. Dachaufbauten wären nicht nur von der umliegenden Bebauung, insbesondere den Bügelbauten und vom Hochhaus MK8 aus zu sehen, sondern würden auch die städtebaulichen Wirkung des vom Regierungsviertel aus sichtbaren Solitärs beeinträchtigen. Hierzu wird vorgeschrieben die Oberfläche des Dachs als ebene und glatte Oberfläche auszubilden. Die glatte Oberfläche bezieht sich nicht auf die Materialbeschaffenheit, sondern mit dieser Regelung sollen Strukturierungen ausgeschlossen werden.

3.3 Verkehr

3.3.1 Straßenverkehrsflächen

Das Verkehrserschließungskonzept ist bereits im Kapitel II.1.5 hinlänglich beschrieben worden. Aus der Konzeption der Verkehrserschließung leitet sich die Dimensionierung der Straßenverkehrsfläche ab.

Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche der Invalidenstraße erfolgt im Bebauungsplan II-201b. Die südliche Straßenbegrenzungslinie der Invalidenstraße wird im Bebauungsplan II-201a dort festgesetzt, wo dieser im Bereich der Kerngebietsblöcke MK 1 und MK 2 Straßenabschnitte festsetzt, die aus dem Bebauungsplan II-201b „ausgeklinkt“ wurden, damit die Baukörper MK1 und MK2 nicht auf zwei verschiedene Geltungsbereiche aufgeteilt werden mussten.

Im Bereich dieser Straßenverkehrsflächen werden Arkaden festgesetzt (Nebenzeichnung 2), weil die Verkehrsfunktion des vorhandenen Straßenquerschnitts (mit Radwegen, Gehwegen, Straßenbäumen sowie Schilderbrücken und Beleuchtungsmasten im Bereich der B 96) gewahrt werden müssen, andererseits der Baukörper ausreichend weit das Straßenland überspannen soll.

Auch die Straßenverkehrsfläche im Bereich des Tunnelmundes im MK 2 ist gemäß Nebenzeichnung 1 überbaubar.

Die Erschließungsstraße nördlich des Kerngebietes MK V4 wird so festgesetzt, dass die Erschließung dieses Baugebietes nicht zu Lasten der südlich angrenzenden öffentlichen Grünfläche geht, sondern im Wesentlichen von Norden über die Fläche des alten Bahnviaduktes erfolgt. Diese Fläche wird auch ein Umfahrgleis für die Straßenbahn aufnehmen. Die Gestaltung der Straße wird als herkömmliche Straße mit einer klaren Abgrenzung zur Straßenbahnaufstellfläche erfolgen. Dagegen wurden die Anschlüsse an die Straßen Alt-Moabit und die Clara-Jaschke-Straße durch Straßeneinmündungen ausgebildet.

Die Clara-Jaschke-Straße sowie auch die Ella-Trebe-Straße und die Katharina-Paulus-Straße sind fertiggestellt. Die Rahel-Hirsch-Straße und die Hugo-Preuß-Brücke mit westlich angrenzendem Kapelleufer sind ebenfalls fertiggestellt und dem Verkehr gewidmet.

3.3.2 Einteilung der Straßenverkehrsfläche [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB] (textliche Festsetzung Nr. 28)

Die textliche Festsetzung Nr. 28 stellt klar, dass der Bebauungsplan durch den Bezug zur Planunterlage keine Einteilung der Straßenverkehrsfläche vornimmt.

3.3.3 Beschränkung der Anzahl der Stellplätze [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 BauNVO] (textliche Festsetzung Nr. 21)

Zur Vermeidung einer zusätzlichen Belastung der umliegenden Straßen durch ein erhöhtes Ziel- und Quellverkehrsaufkommen in Folge der baulichen Verdichtung des Areals wird die Zahl der Stellplätze auf 200 m² pro zulässiger, gewerblich genutzter Geschossfläche beschränkt. Diese Einschränkung potentieller Stellplätze resultiert aus dem Ergebnis einer Verkehrsstudie vom April 1997, die die Aufnahmefähigkeit der vorhandenen und geplanten Straßen ermittelt hatte. Demnach belastet der aus dem Quartier Lehrter Bahnhof zu erwartende Ziel- und Quellverkehr das Straßennetz erheblich (bis zu 50 % in der Invalidenstraße). Eine Erhöhung des Ziel- und Quellverkehrs, der mit dem Anstieg der Anzahl der zulässigen Stellplätze verbunden wäre, würde bedeuten, dass die zukünftigen Durchgangsverkehre nicht mehr bewältigt werden könnten.

Für den Hauptbahnhof werden Stellplätze deshalb in der planfestgestellten und bereits gebauten zentralen Tiefgarage unter dem südlichen Bahnhofsvorplatz untergebracht. Diese zusätzlichen rund 900 Stellplätze im Plangebiet, die nicht der Abwägung des Bebauungsplanes unterliegen, machen eine Reglementierung der übrigen Stellplätze umso dringlicher.

Die Ermöglichung der Tiefgaragen hat keinen Einfluss auf die Anzahl der maximal zulässigen Stellplätze für gewerbliche Nutzungen. Die Tiefgaragen stellen lediglich ein räumliches Angebot für die mögliche Unterbringung von Stellplätzen dar.

Die Anzahl der Stellplätze für die zulässige Wohnnutzung ist nicht reglementiert, da für Wohnnutzung die Umschlagfrequenz deutlich niedriger veranschlagt wird als bei einer gewerblichen Nutzung und die Vermarktbarkeit für Wohnungen nicht durch eine Stellplatzreglementierung beeinträchtigt werden soll.

Die allgemeine Zulässigkeit von Wohnungen in Teilflächen des MK bietet keine Gewähr für die Errichtung von Wohnungen, so dass der Bezug für eine ggf. mögliche Einschränkung fehlt.

3.3.4 Ausschluss oberirdischer Stellplätze [Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 BauNVO] (textliche Festsetzungen Nr. 22)

Im Kerngebiet werden oberirdische Stellplätze und Garagen gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 22 ausgeschlossen, da diese mit dem städtebaulichen Konzept nicht vereinbar sind. Es sind dicht bebaute zumeist geschlossene Baublocke vorgesehen, in denen Innenbereiche entstehen können, die dann von Verkehrsimmissionen frei sein sollen. Dies ist insbesondere deshalb notwendig, weil die meisten Baukörper straßenseitig hohen Verkehrsbelastungen ausgesetzt sind. Für den Fall, dass die Baublocke Innenbereiche aufweisen, würde die Anlage von oberirdischen Stellplätzen einen weiteren Störfaktor bedeuten.

Von der Regelung, oberirdische Stellplätze und Garagen auszuschließen, ist das Kerngebiet mit der Bezeichnung MK V4 und MK V3 ausgenommen. Diese Flächen liegen im Randbereich des Quartiers und sind aufgrund ihrer teilweise großen Grundstückstiefe und der Lage unterhalb des neuen Bahnviaduktes schwieriger zu nutzen. Die Herstellung von oberirdischen Stellplätzen und Garagen ist im MK V4 mit dem städtebaulichen Konzept vereinbar.

Ferner werden für einen eingeschränkten Randbereich im MK 6 oberirdische Stellplätze und Garagen nicht ausgeschlossen. Hier herrscht aufgrund der Topographie eine Sondersituation, die die Lage oberirdischer Stellplätze rechtfertigt (Niveauunterschied zwischen der Straße Alt-Moabit und dem übrigen Gelände). Die Anzahl der hier zulässigen oberirdischen Stellplätze bzw. Garagen unterliegt wie bei den unterirdischen Stellplätzen im übrigen Plangebiet der Beschränkung gemäß textlicher Festsetzung Nr. 21.

3.3.5 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB] (zeichnerische Festsetzung)

Bahnhofsvorplätze

Die Bahnhofsvorplätze werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Bahnhofsvorplätze“ festgesetzt. Hierdurch soll verhindert werden, dass die städtebauliche Grundform von Blockstruktur, Solitärbebauung und Hafenkolonnaden durch Straßenverkehr oder Parkplatzanlagen gestört wird. Erst die freien Plätze erlauben die Wirkung der Solitäre. Insbesondere der südliche Platz unterstreicht die Beziehung zwischen dem Bahnhof und dem Regierungsbereich durch seine weiträumigen Blickbeziehungen zum Inneren Spreebogen.

Darüber hinaus soll insbesondere der südliche Bahnhofsvorplatz (Washingtonplatz) ein Ort werden, der durch seine Aufenthaltsqualität zum Verweilen einlädt. Um eine qualitativ hochwertige Gestaltung des Vorplatzes erzielen zu können, wurde ein eigenes Wettbewerbsverfahren im Winter 1998 eingeleitet. Als Verkehrsarten sind zunächst nur die Erschließung der Solitäre und ansonsten Fahrrad- und Fußgängerverkehr auf den Bahnhofsvorplätzen vorgesehen.

Auf den Bahnhofsvorplätzen befinden sich technische Anlagen für die unterirdischen planfestgestellten Anlagen wie Entrauchungs- und Entlüftungsöffnungen, Notausstiege/Aufzüge sowie sonstige notwendige technische Einrichtungen wie Löschwasseranschlüsse. Die Gestaltung dieser Anlagen ist mit der Planung für Bahnhofsvorplätze abgestimmt. Die planfestgestellten Flächen wurden nachrichtlich übernommen. Die Aufstellfläche für die Feuerwehr wird zwar ebenfalls nachrichtlich übernommen, allerdings nicht als solche farbig markiert, da sie sich baulich nicht von der umgebenen Platzgestaltung unterscheidet. Sie steht de facto dauerhaft der Nutzung als Bahnhofsvorplatz zur Verfügung und wird nur im Notfall von der Feuerwehr genutzt.

Der planfestgestellte Rettungsplatz auf dem Washingtonplatz (Aufstellfläche für die Feuerwehr) ist in die Gestaltung des Platzes so integriert, dass er als eigenständige Nutzung nicht in Erscheinung tritt. Der Bebauungsplan enthält deshalb nur einen zeichnerischen Hinweis hierauf.

Fußgängerbereich (unterhalb der Straße Alt-Moabit)

Die südliche Verlängerung der Clara-Jaschke-Straße verläuft unter der Brücke der Straße Alt-Moabit hindurch zum Moabiter Werder. Da die höhergelegene Straße Alt-Moabit keine Barrierewirkung entfalten soll, werden die bestehenden Unterquerungsmöglichkeiten beibehalten. Diese Durchwegungen sollen aber nur für den Fuß- und Fahrradverkehr genutzt werden können. Daher werden die Flächen unterhalb der Brücke jeweils als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt.

Verkehrsberuhigter Bereich am ULAP Park

Die Verkehrsfläche zwischen dem ULAP Park und dem MK 6 ist für die Erschließung des Kerngebietes nicht zwingend erforderlich und hat auch keine überörtliche Verbindungsfunktion. Sie soll folglich nicht als normale Straßenverkehrsfläche, sondern als verkehrsberuhigter Bereich festgesetzt werden. Dies drückt sich auch in der vorgesehenen Gestaltung der Verkehrsfläche aus (durchgängig gepflasterte Fläche ohne gesonderte Fahrbahn), was jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung ist.

Verkehrsberuhigter Bereich Agnes-Zahn-Harnack-Straße

Die Agnes-Zahn-Harnack-Straße hat keine Funktion für eine übergeordnete Erschließung und dient nur der Erschließung der angrenzenden Baublöcke sowie der Befahrbarkeit für Rettungsfahrzeuge. Sie soll deshalb als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Verkehrsberuhigter Bereich – festgesetzt werden und sich in der Gestaltung von einer normalen Straßenverkehrsfläche abheben. Die Sondernutzung der Verkehrsfläche z.B. für Cafés ist städtebaulich erwünscht.

Der geplante, planfestgestellte Rettungsplatz in diesem Bereich steht nicht im Gegensatz zu dieser Festsetzung, da er im Hinblick auf seine Lage an das MK V3 angepasst werden soll und im Hinblick auf die Zugänglichkeit/Befahrbarkeit ohnehin keine Einschränkungen bestehen werden.

Taxenaufstellfläche und Fußgängerbereich

Teilflächen unterhalb des planfestgestellten neuen Bahnviaduktes sollen ebenfalls als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt werden. Diese Flächen dienen der Unterbringung von Taxenaufstellflächen, die der Bahnhofsfunktion zugeordnet sind. Dies gewährleistet eine größtmögliche Freihaltung der Bahnhofsumfahungsstraßen bzw. der Bahnhofsvorplätze von Taxenaufstell- und Wartebereichen. Die Zufahrt soll über die Emma-Herwegh-Straße und die Abfahrt über die Ella-Trebe-Straße erfolgen.

Gleichzeitig soll die Fläche der Durchquerung in Nord-Süd-Richtung für Fußgänger zur Verfügung stehen. Das Viadukt darf nicht zur Barriere im Quartier werden und die Durchlässigkeit für die Quartiersnutzer muss gewährleistet werden.

3.3.6 Private Verkehrsfläche

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 11 BauGB]
(zeichnerische Festsetzung)

Busendstelle

Die Überplanung der Flächen nördlich des Viaduktes hat ferner gezeigt, dass nicht alle Flächen für die Straßenbahnaufstellfläche in Anspruch genommen werden und folglich zukünftig der Planfeststellung unterliegen (weiße Flächen). Dies trifft für die Busendstelle zu, für die insofern eine planungsrechtliche Regelung erforderlich wird. Sie wird durch den Bebauungsplan als private Verkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Busendstelle“ gesichert. Der ungewöhnliche Zuschnitt dieser Fläche resultiert daraus, dass die Busse auch die Gleisanlagen in Anspruch nehmen (überfahren) und der Bau eines Gleichrichterwerkes innerhalb des Busringes vorgesehen ist. Öffentlicher Verkehr ist auf dieser Fläche nicht vorgesehen.

3.3.7 Straßenbahnaufstellfläche

Wie bereits in Kapitel II.3.3.1 dargelegt wurde, besteht die Notwendigkeit der Errichtung einer Aufstellfläche für Straßenbahnen einschließlich einer Fläche für eine Busendhaltestelle, um die Straßenbahn bis zum Hauptbahnhof fortsetzen zu können. Für diese Anlagen wird ein Planfeststellungsverfahren erforderlich. Im Bebauungsplanentwurf wird im Sinne einer Flächenvorhaltung für diese Anlagen gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 10 BauGB ein Großteil der Fläche des alten Bahnviaduktes in den Geltungsbereich miteinbezogen, ohne hierfür jedoch eine

weitere rechtliche Regelung zu treffen. Die Straßenbahnstellfläche wird zukünftig auf die Flächen beschränkt, die für diese Anlagen benötigt und die planfestgestellt werden.

3.4 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB]

(zeichnerische Festsetzungen und textliche Festsetzungen Nr. 1, 2, 3, 4, 5 und 6)

3.4.1 Geh- Fahr und Leitungsrechte im Brückenverlauf

Die Gesamtplanung der technischen Infrastruktur wird durch den treuhänderischen Entwicklungsträger koordiniert. Es hat eine zusammenhängende Planung und Abstimmung mit den Leitungsträgern stattgefunden (die so genannte Raumverteilungsplanung). Die Leitungen sollen im Planungsgebiet im Regelfall im öffentlichen Straßenland verlaufen. Die Erforderlichkeit der Belastung von Flächen mit Leitungsrechten gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 1 im Bereich der Brücken im Straßenverlauf der Straße Alt-Moabit (Fläche W_1 und W_2) und der Hugo-Preuß-Brücke (W_3) ist lediglich der unterschiedlichen Trägerschaft der Straßenbaulast bei Straßenverkehrsflächen und Brücken geschuldet.

3.4.2 Geh- und Fahrrecht zur Erschließung der Nutzung unterhalb des Viaduktes (MK V4)

Innerhalb der öffentlichen Parkanlage (ULAP-Gelände) entlang des MK V4 wird ein Geh- und Fahrrecht zur zusätzlichen Erschließung dieser Kerngebietsfläche festgesetzt (textliche Festsetzung Nr. 2), da diese im östlichen Abschnitt von einer erheblichen Tiefe ist. Die Haupteerschließung soll aber von Norden erfolgen, um Konflikte mit der Parknutzung und den dort vorgesehenen Spielmöglichkeiten für Kinder auszuschließen. Auf dieser Erschließung innerhalb der Parkanlage sollen nur Lieferverkehr im untergeordneten Maße sowie sonstige erforderliche Versorgungsverkehre möglich sein. Besucher und Benutzer der Kerngebietsfläche sollen von der Benutzung dieser Zuwegung mit einem Fahrzeug keinen Gebrauch machen können.

Auf der Fläche W4 ist darüber hinaus das Leitungsrecht im Zusammenhang mit der Viaduktentwässerung V4 erforderlich.

3.4.3 Fahrrecht für die U-Bahn (U 11)

Die Trasse der U-Bahn-Linie U 11 soll von Osten kommend, unter dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal hindurch ihren Endhaltepunkt am nördlichen Bahnhofsvorplatz in der -1 Ebene haben. Die rechtsförmliche Festsetzung wird durch Planfeststellung erfolgen. Die Unterbaubarkeit des Kerngebietes MK 8 bzw. der nordöstlichen Ecke des Sondergebietes ist hierdurch eingeschränkt.

Mit der Ausweisung der Tiefgarage für das MK 8 greift diese räumlich in die zukünftige U-Bahn-Planung ein. Da nicht absehbar ist, bis zu welchem Zeitpunkt die U-Bahn realisiert sein wird (langfristige Planung), soll im Bereich der Tiefgarage auf die Freihaltung von einer Bebauung verzichtet werden und stattdessen planungsrechtlich ein Fahrrecht für den Unternehmensträger der U-Bahn durch die textliche Festsetzung Nr. 3 in Verbindung mit der Nebenzeichnung 6 eingeräumt werden. Die Tiefgarage ist so auszubilden und zu konstruieren, dass sie zu einem späteren Zeitpunkt für die U-Bahnnutzung auch in Anspruch genommen werden kann. Für das Land Berlin dürfen keine finanziellen Ansprüche sowie sonstige Rechtsansprüche aus der späteren Inanspruchnahme des Fahrrechtes entstehen.

3.4.4 Gehrecht für die Allgemeinheit in der Passerelle im MK 8

Im Zusammenhang mit dem U-Bahnbau soll auch ein unterirdisches Verbindungsbauwerk von der U-Bahn zur S-Bahn (S 21) entstehen, um für die Nutzer der verschiedenen Verkehrsmittel eine direkte fußläufige Verbindung zu schaffen. Dies geschieht planungsrechtlich durch die Belastung einer Fläche mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit auf der Fläche W6 (Nebenzeichnung 6) gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 4. Diese Fläche liegt unterhalb des Kerngebietes MK 8, das gemäß der textlichen Festsetzung Nr.19 ansonsten ohne Tiefenbegrenzung unterbaubar ist.

3.4.5 Gehrechte auf den Flächen W7, W9, W10, W11, W12 und W13

Durch die textliche Festsetzung Nr. 5 wird die städtebaulich beabsichtigte Nord-Süd-Wegeverbindung zwischen den Baublöcken MK 1 und MK 2 (Fläche W7) planungsrechtlich umgesetzt. Die Belastung der Fläche mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit steht im Kontext der allgemeinen Zugänglichkeit des orthogonalen Rasters, von der Straße Alt-Moabit bis zur Invalidenstraße (südliche Verlängerung der Katharina-Paulus-Straße) bzw. der „Durchlässigkeit“ für die Quartiersnutzer.

Darüber hinaus werden durch die textliche Festsetzung Nr. 5 im Sondergebiet unterhalb der überkragenden Bügelbauten, die im ersten Geschoss als Arkaden ausgeprägt werden müssen, Flächen für die Belastung mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit planungsrechtlich vorbereitet (Flächen W9, W10, W11, W12). Diese Bereiche sind eigentumsrechtlich dem Bahnhofsgelände zugeordnet, nutzungsstrukturell sind sie jedoch Teile des Straßenlandes bzw. der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Bahnhofsvorplatz –.

Schließlich bereitet die textliche Festsetzung Nr. 5 die Belastung der Fläche W13 mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit auf demjenigen Teil der Gustav-Heinemann-Brücke vor, der sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a befindet. Südlich ergänzt der angrenzende Bebauungsplan II-200 b diese Belastung planungsrechtlich. Die Gustav-Heinemann-Brücke ist eine Fußgängerbrücke über die Spree, die das Quartier um den Hauptbahnhof sowie den Bahnhof selbst mit dem Regierungsviertel verbindet. Die Brücke ist bereits hergestellt und für den Fußgängerverkehr freigegeben.

3.4.6 Leitungsrechte in Verlängerung der Katharina-Paulus-Straße

Die zum MK 2 zugehörige Fläche W7 soll als Kerngebietsfläche festgesetzt werden. Für diejenigen Leitungen, die von übergeordnetem Interesse sind, das heißt der Versorgung des Gesamtgebietes dienen, ist die planungsrechtliche Vorbereitung von Leitungsrechten erforderlich (textliche Festsetzung Nr. 6). Da unterhalb der Fläche W7 eine Tiefgarage planungsrechtlich ermöglicht wird, ist für die Leitungsrechte eine Tiefenbegrenzung notwendig.

Vorgesehen sind nach gegenwärtigem Stand Leitungen für die Wasser- und Gasversorgung sowie für das BEWAG- und Telekom-Netz. Die Verlegung einer Fernwärmeleitung in diesem Bereich ist z.Zt. nicht vorgesehen. Sie würde eine Verbreiterung des Korridors W8 auf 4,3 m erforderlich machen (siehe Nebenzeichnung 9). Die Einengung des Leitungsrechts auf den Korridor W8 ist – im Unterschied zur Fläche W7 – notwendig, um unter dem Viadukt nicht in Konflikt mit den planfestgestellten Anlagen wie Stützen, Rampen, Rettungsaufzügen etc. der Fernbahn und der Tiefgarage zu geraten.

3.5 Öffentliche Grünflächen [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB] (zeichnerische Festsetzung)

Der Nachweis von wohnungs- und siedlungsnahen öffentlichen Grünflächen und öffentlichen Kinderspielflächen ist zwar nicht zu erbringen, weil der Bebauungsplan keinen Wohnungsanteil festsetzt und es somit keine verlässliche Größenordnung für zu realisierende Wohnungen gibt. Da der Bebauungsplan jedoch einen Wohnungsanteil ermöglicht, bleibt eine Betrachtung der Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Grünflächen weiterhin Bestandteil der Abwägung.

Die im Landschaftsprogramm/Artenschutzprogramm 1994 aufgeführten Richtwerte für Frei- und Grünflächen dienen der Analyse und Definition von unterschiedlichem Handlungsbedarf und entsprechenden Entwicklungszielen. Dies beinhaltet aber nicht die Forderung nach einer vollständigen richtwertbezogenen Bedarfsdeckung.

Auf lokaler Ebene sind bei der Entwicklung gebietsbezogener Freiraumkonzepte auch Faktoren wie die Lage des Gebietes im Stadtgebiet, die Siedlungsstrukturen und Qualitäten im Umfeld und die historisch gewachsene Struktur des Planungsgebietes selbst zu betrachten. Dies wurde im Rahmen des landschaftsplanerischen Fachbeitrages „Untersuchung zur Freiraumstruktur“ (Juli 1996) und seinen Empfehlungen berücksichtigt.

Als siedlungsnahen Grünflächen stehen dem Planungsgebiet im Wesentlichen der Große Tiergarten und die neuen Parkanlagen im Spreebogen und im Bereich des „Geschichtsparks Zellengefängnis“ zur Verfügung. Auch die geplanten öffentlichen Uferpromenaden am Humboldthafen können zur Bedarfsdeckung siedlungsnaher Grünflächen dienen, da sie Teil eines übergeordneten Grünverbindungsnetzes sind. Dies betrifft insbesondere die nördliche und die westliche Ladestraße.

Der potentielle Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen kann mit der öffentlichen Parkanlage des ULAP-Geländes gedeckt werden.

3.5.1 ULAP-Gelände

Die Freifläche des ULAP-Geländes wird als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Öffentliche Parkanlage“ festgesetzt. Es handelt sich hier um die Restflächen des ehemaligen „Universum-Landesausstellungsparks“, der zum Zeitpunkt seiner Anlage 1879 etwa das 8-fache der Fläche des heutigen ULAP-Geländes einnahm.

Das ULAP-Gelände soll als vegetationsgeprägter Freiraum entwickelt werden. Es ist das größte Gebiet im neuen Stadtquartier, in dem nennenswerter Altbaumbestand, teilweise noch aus der Zeit der Anlage des Ausstellungsparks, erhalten bleiben kann. Der Empfehlung des Freiraumstrukturkonzeptes zufolge muss der Gehölzbestand jedoch erheblich ausgelichtet werden, um eine angemessene Belichtung und Aufenthaltsqualität zu erzielen. Dabei sollten die Lindenalleen, die Bestandteil des „Universum Landesausstellungsparks“ waren, erhalten werden. Auch die baulichen Rudimente der historischen Nutzung, d. h. im Wesentlichen die Treppenanlage zur Straße Alt-Moabit, die Reste der Einfriedung und die ausgelagerten Löwenskulpturen, sind bei der Gestaltung der Parkanlagen zu erhalten und zu restaurieren.

Das ULAP-Gelände soll als öffentliche Parkanlage vor allem den Bewohnern und Nutzern des Quartiers zugute kommen. Hier können wohnungsnahen Freiflächen für die Bewohner der unmittelbar östlich benachbarten Blöcke angeboten werden. Die Nutzungsmöglichkeit und die Aufenthaltsqualität im zukünftigen Park werden allerdings durch die hohe Lärmbelastung der Freiflächen insbesondere durch die Bahn eingeschränkt. Um zumindest die Störfaktoren von der

Invalidenstraße und der Straßenbahnaufstellfläche auszuschließen, empfiehlt das Gutachten die Schließung der Flächen unter dem Viadukt.

Für das ULAP-Gelände wurde ein Wettbewerb als "Kooperativer Landschaftsplanerischer Einladungswettbewerb, Freiraumgestaltung des ehemaligen ULAP-Geländes Berlin Mitte" durchgeführt. Das Preisgericht fand am 14.07.05 statt.

Die nachrichtliche Übernahme eines denkmalgeschützten Ensembles für das ULAP-Gelände ist entfallen, da die Denkmalwürdigkeit der verbliebenen Relikte des ehemaligen Ausstellungsgeländes (Treppenanlage und Bäume) den Status eines Denkmals nicht mehr haben, nachdem andere konstituierende Bestandteile wie das Baudenkmal Alt-Moabit 5 im Zuge des Baues der planfestgestellten Verkehrsanlagen entfernt worden sind. Eine Eintragung in der Denkmalliste liegt nicht mehr vor.

3.5.2 Spreeuferpromenade

Die Freiflächen der Spreeuferpromenade werden als Grünfläche mit der Zweckbestimmung „öffentliche Uferpromenade“ festgesetzt.

Die Promenaden sind im Flächennutzungsplan als Grünflächen dargestellt. Sie sind Teil des im Landschaftsprogramm dargestellten übergeordneten Grünverbindungsnetzes. Durch die Zweckbestimmung „Promenade“ wird der städtische Zusammenhang betont und die übergeordnete Verbindungsfunktion dieser Flächen herausgestellt. Hinsichtlich der Gestaltung der Stützmauern wurde eine schlichte und zurückhaltende Gestaltung in Anlehnung an die historische Situation vorgenommen. Die Mauer soll dabei zwischen den alten und neuen Brücken vermitteln und für den gesamten Bereich des äußeren Spreebogens von der Moltkebrücke bis zum Luisenblock ein gestalterisches Rückgrat bilden.

Im Bereich des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals („Hafenhals“) musste die Uferpromenade auf jeder Seite von 8 m auf 5 m aus konstruktiven Gründen für die Brückenbauwerke eingeschränkt werden. Ihre Verbindungsfunktion bleibt aber auch mit 5 m Breite gewahrt. Die hierzu erforderliche Homogenität soll durch Materialkontinuität (Anpassung historischer Kalkstein, Granitabdeckstein, gusseiserne Geländer) und Formkontinuität erzielt werden.

Die vorhandene Treppenanlage sowie ein Großteil der Stützmauer im Bereich der Moltkebrücke sind erhalten geblieben. Dies wird durch die ausgewiesene Straßenbegrenzungslinie der künftigen Rahel-Hirsch-Straße ermöglicht. Die zu erhaltenen historischen Anlagen liegen weitgehend innerhalb der ausgewiesenen öffentlichen Uferpromenade und können dort integriert werden. Dies betrifft die Treppenanlage und einen ca. 20 m langen Abschnitt der Ufermauer. Im weiteren Verlauf nach Nordosten konnte die Ufermauer wegen der Herstellung des Gehweges in der künftigen Rahel-Hirsch-Straße nicht erhalten werden.

Die spreeseitigen Geh- und Radwegbereiche der Uferstraße dienen gleichzeitig als obere Spreepromenade. Für einen möglichst großzügigen Charakter wurden alle Treppen und Rampen außerhalb der Bewegungslinie von 4 m Breite angebunden. Auch ihre Auftrittsflächen (so genannte Spreebalkone) werden nicht in die obere Promenade eingeschoben, sondern jeweils außen vorgelagert.

Mit der Fertigstellung der Gustav-Heinemann-Brücke im Juni 2005 und dem Brückenschlag über die Spree sind die Uferpromenaden auch de facto Bestandteil der übergeordneten Grünverbindung geworden. Durch die unmittelbare Erreichbarkeit der Promenaden und der Parkanlagen im südlichen Spreebogen ist eine bedeutsame Aufwertung des Quartiers um den Hauptbahnhof verbunden und hat sich der Erholungsfunktion für die Nutzer des Gebietes erheblich verbessert.

3.6 Sonstige Grünfestsetzungen

3.6.1 Zu erhaltender Einzelbaum

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchst. b BauGB]
(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 26)

Der bestehende Einzelbaum im MK 5 soll wegen seiner Größe, Vitalität und seines Alters erhalten werden. Es handelt sich um eine 60-80-jährige Winterlinde - *tila cordata* -, die möglicherweise Bestandteil der Bepflanzung des Universum-Landesausstellungsparks war und die sowohl Krieg, Nachkriegszeit in der Innenstadt als auch das gegenwärtige Baugeschehen schadfrei überstanden hat. Der Baum hat einen Kronendurchmesser von 15 m. Bei einem Abstand der inneren Baugrenzen von 12 bzw. 14 m zur westlichen bzw. südlichen äußeren Baugrenze ist bei der Festsetzung zum Erhalt des Baumes kein Konflikt mit der überbaubaren Grundstücksfläche zu erwarten. Die nicht überbaubare Grundstücksfläche wurde so festgelegt, damit der Baum im Wurzelbereich nicht geschädigt wird. Zu den Baugrenzen siehe im Übrigen Abschnitt II.3.2.5 der Begründung. Der Erhalt des Baumes stellt keine wirtschaftliche Erschwerung für den Bauherren dar. Er kann zu einer Bereicherung des Stadtbildes und zur architektonischen Aufwertung der künftigen Bebauung des Blockes beitragen.

Falls zukünftig ein Verlust des Baumes zu verzeichnen ist, muss ein einheimischer Laubbaum nachgepflanzt werden.

3.6.2 Extensive Dachbegrünung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 25 Buchst. a BauGB]
(textliche Festsetzung Nr. 25)

Dachflächen, die eine Dachneigung von 15° nicht übersteigen, sind extensiv zu begrünen, weil begrünte Dächer Lebensraum oder Teillebensraum für Flora und Fauna sind und mikroklimatisch und mesoklimatisch positive Auswirkungen haben.

Der Energie- und Wärmebedarf der Gebäude wird durch den zusätzlichen Aufbau verringert und einer Aufheizung der Dächer entgegengewirkt. Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet, woraus sich eine Rückhaltungsrate des Niederschlagswassers ergibt. Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potentieller (Teil-) Lebensraum von Vögeln. Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und - bei austauschschwachen Wetterlagen - anregend auf Ausgleichströmungen.

Die Dachbegrünung geht nicht in die Bewertung des Ausgleichs für den Eingriff in Natur und Landschaft ein. Bei Dachflächen mit einer Neigung von mehr als 15° entfällt die Verpflichtung zur Dachbegrünung, da dies einen unangemessen hohen technischen und finanziellen Aufwand nach sich ziehen würde.

Ausgenommen sind – neben den technische Einrichtungen und Beleuchtungsflächen - weiterhin die Solitäre auf den Bahnhofsvorplätzen und das Bahnhofsgebäude, da eine Dachbegrünung in dieser Höhe keine klimatisch ausgleichenden/minimierenden Funktionen mehr erfüllt und auch als Biotopfläche für Flora und Fauna von geringer Bedeutung ist. Beim Bahnhofsgebäude selbst ist zwischen den „Bügelgebäuden“ ein Glasdach vorgesehen, damit möglichst viel Tageslicht in die unteren Geschosse des Bahnhofes gelangen kann. Eine Begrünung ist von daher ausgeschlossen.

3.7 Lärmschutzfestsetzung [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB] (textliche Festsetzung Nr. 24)

Beinahe flächendeckend wurden in dem schalltechnischen Gutachten vom 05.12.1996 sowie im Verkehrsgutachten vom April 1997 für das Bebauungsplangebiet auf der Grundlage der Verkehrszählungen aus dem Jahr 1993 hohe Lärmimmissionen für die Zukunft ermittelt, so dass passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden, die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens festzulegen sind.

Die Orientierungswerte der DIN 18005 werden an allen Fassadenabschnitten überschritten, wobei die Baugrenzen im Bebauungsplan als zukünftige Fassaden und damit als geschlossene Blöcke bei der Bewertung zugrunde gelegt wurden.

Aus schalltechnischer Sicht empfiehlt das Lärmgutachten, die Blöcke als geschlossene Randbebauung auszuführen. Eine solche Bebauung ist aufgrund der Festsetzungen möglich. Dadurch würden ruhige Innenbereiche geschaffen, wodurch die Aufenthaltsqualität der angrenzenden Nutzungen erhöht würde. Falls die Blöcke so bebaut werden, dass sie einen geschlossenen Rand ausbilden kann für die dann geschlossenen Innenhöfe ein Lärmpegelbereich für die Fassaden angenommen werden, der um zwei Stufen unter der Bereichseinstufung liegt, die die nach außen gerichtete Fassade mit dem höchsten Lärmpegelbereich aufweist.

Das Lärmgutachten empfiehlt für die Zulässigkeit von Wohnungen im Kerngebiet Vorgaben für die Grundrissbildung im Bebauungsplan vorzusehen. Da in Teilen des Kerngebietes oberhalb des ersten Vollgeschosses Wohnungen allgemein zulässig sein sollen, sind die Grundrisse so zu gestalten, dass in Wohnungen mit bis zu zwei Aufenthaltsräumen mindestens ein Aufenthaltsraum und in Wohnungen mit mehr als zwei Aufenthaltsräumen mindestens die Hälfte der Aufenthaltsräume, aber wenigstens zwei Aufenthaltsräume an Fassaden liegen, die mit den Fenstern von den Verkehrsflächen bzw. den Bahnanlagen abgewandten Seite liegen.

Für eine Reihe von Fassadenbereichen sind so hohe Schallbelastungen zu erwarten, dass die für Wohnungen tolerablen Maße absolut überschritten werden, wenn Wohnungen entstehen, die nur zur stark verlärmten Straßen hin orientiert sind. Um dennoch die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse gewährleisten zu können und da es Planungsziel ist, in Teilen des Kerngebietes Wohnungen zu ermöglichen, wird für diese Bereiche durch die textliche Festsetzung Nr. 24 festgelegt, dass Wohnungen mit Ausrichtung notwendiger Fenster von Aufenthaltsräumen zu diesen belasteten Straßen nur errichtet werden dürfen, wenn auch Aufenthaltsräume zu einer von diesen Straßen abgewandten Seite ausgerichtet werden. Ergänzend wird für Aufenthaltsräume an besonders belasteten Bereichen eine schallgedämmte Dauerlüftungsmöglichkeit festgesetzt.

3.8 Erschütterungsschutz [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB] (textliche Festsetzung Nr. 27)

Durch den zukünftigen Bahnbetrieb der Fern- und Regionalbahn, der S-Bahn und der U-Bahn-Linie 55 werden künftig Erschütterungen auf das Erdreich und damit auf die darin gegründeten Hochbauten ausgelöst, die den Aufenthalt in davon betroffenen Gebäuden und insbesondere die Wohnnutzung beeinträchtigen können.

Die Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich hat in Bezug auf den Erschütterungsschutz und zum Schutz vor sekundärem Luftschall kaum Vorsorge getragen, da für Beurteilung im Bereich des Gebietes des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofes nicht von einer

Überbauung des Gebietes ausgegangen wurde. So sieht in diesem Bereich die Fernbahn (außerhalb des Kreuzungsbahnhofes) ein leichtes Massefedersystem, die U-Bahn Unterschottermatten vor.

Zur Realisierung der städtebaulichen Gesamtkonzeption eines verdichteten Stadtquartiers im Umfeld des Kreuzungsbahnhofes ist es aber unvermeidbar, dass unterirdische Bahnanlagen durch Büro-, Geschäfts- und Wohngebäuden überbaut werden, d. h. dass eine räumliche Trennung nicht zum Tragen kommen kann. Von daher ist es erforderlich, dass der Bebauungsplan diesen Konflikt bewältigt und planerische Vorsorge trifft.

Die Gründung von Hochbauten muss daher - aufgrund der plangegebenen Situationsgebundenheit des Gebietes bzw. der Grundstücke - mit besonderer Sorgfalt auf die Eigenschaft der „schwingungstechnischen Entkopplung“ konzipiert werden. Diese Verpflichtung wird den Eigentümern der Grundstücke im Rahmen der Bauleitplanung auferlegt und damit die Einhaltung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse gesichert (Einhaltung von Immissionswerten).

Diese Fragen müssen im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens durch gesonderte, qualifizierte und mit den Bahnbetreibern abgestimmte Gutachten geklärt werden. Im Bebauungsplanverfahren kann keine sachgerechte Entscheidung des Einzelfalles erfolgen, da die relevanten Bedingungen (statische Struktur des Gebäudes und der Gründung, Schwingungsverhalten sowie Lage und Exposition empfindlicher Nutzungen) erst im Baugenehmigungsverfahren bekannt sind. Dennoch ist aufgrund der Vorbelastung des Gebietes eine Vorsorgeregulierung unabdingbar, um den Schutz der Nutzungen zu gewährleisten, da die bauordnungsrechtlichen Handlungsmöglichkeiten für diesen besonderen Fall nicht hinreichen.

Dem Vorsorgeprinzip der Bauleitplanung wird durch die Festsetzung der besonderen baulichen Vorkehrung „schwingungstechnische Entkopplung“ entsprochen. Im Kerngebiet ist sicherzustellen, dass bei Körperschall- und Erschütterungsemissionen der planfestgestellten Verkehrsanlagen die Anhaltswerte der DIN 4150 für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen Teil 2, Tabelle 1, Zeile 3 und die Anhaltswerte für Innenschallpegel der VDI Richtlinie 2719, Tabelle 6 Nummer 3.2 und 3.3 bei gewerblich genutzten Räumen und Nummer 1.1 und 2.1 bei Wohnnutzungen erreicht werden. Die Bezugnahme auf die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 quantifiziert die geforderte Wirksamkeit der Vorkehrung und macht die Festsetzung damit grundsätzlich technisch überprüfbar und vollziehbar. Dies wird allerdings erst im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens - bei Kenntnis der o.a. Bedingungen - konkret und individuell vollziehbar.

3.9 Verbot luftverunreinigender Brennstoffe [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB] (textliche Festsetzung Nr. 23)

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

Die Emissionen von Luftschadstoffen müssen entsprechend dem Stand der Technik minimiert werden. Vermeidbare Luftverunreinigungen aus dem gesamten Stadtgebiet tragen insbesondere während der Heizperiode zu höheren Luftschadstoffkonzentrationen und zur Smogbildung bei. Bei ungünstigen Ausbreitungsbedingungen (z. B. geschlossenen Hofsituationen, besonderer Rauigkeit des topographischen Profils, niedrigen Quellhöhen) und besonders großem Anteil vorhandener Kohleeeinzelfeuerungsanlagen können gesundheitsgefährdende Konzentrationen von Luftschadstoffen entstehen. Die textliche Festsetzung Nr. 23 gewährleistet die erforderliche Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen für vorhandene oder geplante Nutzungen.

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

III. Auswirkungen des Bebauungsplans

1. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten
Der Bebauungsplan löst keine Betroffenheit im Sinne des § 180 BauGB aus.

2. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

Grundsätzlich sind im gesamten Planungsgebiet um den Lehrter Bahnhof, das die Geltungsbereiche der Bebauungspläne II-201a, b, c und d umfasst, zwei Bereiche zu unterscheiden:

1. Der Bereich südlich der Invalidenstraße im Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“. Ausgaben im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme, die nicht aus eigenen Einnahmen der Entwicklungsmaßnahme gedeckt sind, wurden bzw. werden aus Kapitel 12 20, Titel 894 43 des Landeshaushalts finanziert. Der Bund beteiligt sich mit 64 v.H. an diesen Ausgaben (Einnahme bei Kapitel 12 20, Titel 331 22).

Dies betrifft im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans II-201a folgende Maßnahmen, die Bestandteil der Kosten- und Finanzierungsübersicht der Entwicklungsmaßnahme sind:

• Grunderwerb für Erschließungsanlagen und eine Grünanlage	12.679 T€
• Beräumung der Erschließungsflächen	4.168 T€
• Bau von Erschließungsanlagen	30.685 T€
• Bau öffentlicher Freianlagen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)	1.970 T€
	49.502 T€

2. Die Maßnahmen nördlich der Invalidenstraße einschließlich der Invalidenstraße selbst werden aus dem Landeshaushalt finanziert:

Neubau der Straßenbahnaufstellfläche und der Clara-Jaschke-Straße als

Teil der Straßenbahngesamtmaßnahme von Invalidenstraße/Chaussee-

straße bis Lehrter Bahnhof

Bau der U5 von Lehrter Bahnhof bis Pariser Platz

Diese Ausgaben sind Bestandteil des investiven Zuschusses an die BVG (Kapitel 12 70, Titel 891 02). Die Baudurchführung erfolgt durch die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung X, soweit nicht die BVG diese Leistungen in Eigenregie erbringt.

Bau der B96 als Teil der Baumaßnahme „Neubau eines Straßentunnels

von Reichpietschufer bis Heidestraße ...“ (Kapitel 12 55, Titel 722 11)

mit Gesamtkosten von

Alle Ausgaben sind – soweit noch nicht finanziert – im Doppelhaushaltsplan 2006/2007 und in der Finanzplanung 2005 bis 2009 abgesichert.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Keine

3. Auswirkungen auf die Umwelt

Die umweltschützenden Belange werden in der Abwägung nach § 1 Abs. 6 BauGB berücksichtigt.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan soll ein Vorhaben ermöglicht werden, dass aufgrund seiner Art und seiner Größe erhebliche Auswirkungen im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) auf die Umwelt haben kann. Daher wurde eine Vorprüfung des Einzelfalls, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist (§ 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG i.V.m. Anlage 1 zum UVPG) durchgeführt. Von den Überleitungsvorschriften (§25 UVPG) wurde Gebrauch gemacht und das UVPG vom 12. Februar 1990 (BGBl. I S. 205), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950) angewendet.

3.1 Ergebnis der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls für die Einzelhandelsnutzung im Bahnhof und für das Städtebauprojekt

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls für die Einzelhandelsnutzung im Bahnhof

Der Bebauungsplan II-201a ermöglicht im Sondergebiet „Bahnhofsgebiet“ ergänzend zu den planfestgestellten Bahnanlagen und bahnaffinen Nutzungen den Bau von Einzelhandelsbetrieben. Es handelt sich um eine Ansammlung mehrerer Betriebe an einem Standort, die in Ihrer Summe bis zu 15.000 m² Geschossfläche in Anspruch nehmen können und als funktionale Einheit (gemeinsame Parkplätze, Zugänge, Hausverwaltung etc.) gemeinsam geplant und gebaut werden. Da die Einzelhandelsnutzungen sich auf drei Ebenen im Bahnhofsgebäude verteilen, sind je nach Verteilung der Nutzungen auf den Ebenen noch mindestens 5000 m² Geschossfläche möglich, so dass der Schwellenwert gemäß Nr. 18.6 der Anlage zu § 3 Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) erreicht wird.

Es wurde deshalb eine allgemeine Vorprüfung für die Prüfung der UVP-Pflichtigkeit eines Einkaufszentrums gemäß § 3c UVPG – UVP-Pflicht im Einzelfall – durchgeführt. —Die Einzelhandelsnutzungen des zu prüfenden Vorhabens sind an den Betrieb des Hauptbahnhofs/ Lehrter Bahnhofs gekoppelt. Damit richtet sich das neu entstehende Angebot in erster Linie an die Nutzer des Bahnhofs, die sich ohnehin im Bahnhofsgebäude befinden. Auch die angestrebte verstreute Unterbringung der Läden und Einzelhandelsbetriebe auf drei Ebenen, die lange Wegebeziehungen nach sich zieht, wird für die Nutzer außerhalb des Bahnhofs und seines direkten Umfeldes vergleichsweise unattraktiv sein. Von daher wird es sich bei dem Gros der Nutzer des Einzelhandels in diesem Bereich um „bahnbezogene Nutzer“ handeln. Neben diesen Restriktionen, die sich aus der Gebäudeorganisation selbst ergeben, sieht der Bebauungsplan planungsrechtlich Einschränkungen für den Einzelhandel vor.

Durch die Beschränkung der Größe der Einzelhandelsbetriebe (Gesamtumfang 15.000 m² und dabei je Verkaufsstätte maximal 1.200 m²) soll ein Entzug der Kaufkraft aus den angrenzenden Einzelhandelszonen verhindert und die Entwicklung neuer Gebiete nicht wirtschaftlich erschwert werden. Hierdurch wird vermieden, dass eine „kritische Masse“ an Einzelhandelsbetrieben entsteht, die negative Auswirkungen auf im Umkreis befindliche Standorte haben könnten. Auch die Einschränkung der Größe der einzelnen Verkaufsflächen bewirkt, dass keine großflächigen Einzelhandelsbetriebe entstehen, die zusätzliche Nutzer anziehen, die wiederum zusätzlichen Verkehr nach sich ziehen würden.

Dadurch entstehen keine großflächigen Einzelhandelsbetriebe, die zusätzliche Nutzer anziehen, die wiederum vermehrten Verkehrs nach sich ziehen würden. Die möglichen negativen Auswirkungen einer Agglomeration von Einzelhandelsbetrieben, wie z.B. durch zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr, werden in diesem Fall also nicht hervorgerufen. Auch werden für die geplanten Nutzungen keine zusätzlichen Infrastruktureinrichtungen für Individualverkehr (zusätzliche Parkmöglichkeiten) geschaffen, denn der entstehende Stellplatzbedarf der Einzelhandelsbetriebe ist durch den Bau einer bereits planfestgestellten Tiefgarage zur Unterbringung von Lang- und Kurzzeitstellplätzen für die Erschließung des Bahnhofs gedeckt.

Darüber hinaus befinden sich die Einzelhandelsnutzungen auf Flächen, die bereits durch das Planfeststellungsverfahren Gegenstand der Abwägung waren.

Die Realisierung des Vorhabens wird im Ergebnis der Vorprüfung keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben. Demzufolge ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich.

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls für das Städtebauprojekt

Die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung der Notwendigkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung für das im Innenbereich liegende Plangebiet ist nach der Anlage zum UVPG für Städtebauprojekte aufgrund der Überschreitung des unteren Schwellenwertes gemäß Ziffer 18.7.2 von 20.000m² Grundfläche (§ 19 Abs.2 BauNVO) erforderlich. Es ist nach § 3 c UVPG überschlägig zu prüfen, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

Merkmale des Vorhabens

Das Städtebauprojekt sieht außerhalb des planfestgestellten Hauptbahnhofes die Entwicklung eines Stadtquartiers mit einer überbaubaren Grundstücksfläche von rd. 33.800 m² vor. Mit Ausnahme des MK5 ist eine vollständige Überbauung der Kerngebietsflächen – außerhalb der planfestgestellten baulichen Anlagen wie z.B. der Stützen des Viaduktes, der Aufzugsschächte, der Einrichtungen des Anprallschutzes etc. – zulässig. Dies gilt auch für die Unterbauung der Kerngebietsflächen. Die Höhe der Baukörper orientiert sich an der Berliner Traufhöhe. Ausgenommen hiervon sind die beiden Solitäre auf den Bahnhofsvorplätzen sowie die Bügelbauten des Bahnhofsgebäudes.

Die zu erwartende Abfallerzeugung, Umweltverschmutzungen und Belästigungen bewegen sich im Rahmen der normalen innerstädtischen Kernbereiche. Es liegt kein erhöhtes Unfallrisiko durch Verwendung gefährlicher Stoffe oder Technologien vor.

Standort der Vorhaben

Das Städtebauvorhaben wird auf einer als Güterbahnhof ehemals vorgenutzten Fläche realisiert. Die Böden des Planungsgebietes waren durch Bauschutt, Lagerflächen, Schotter/Gleisanlagen und Barackenbauten bereits anthropogen beeinträchtigt und wurden durch den Bau der planfestgestellten Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich erneut stark anthropogen überformt (Bodenverlagerung, Verdichtung, Aushub, Bau der Tunnelanlagen der Fern- und Regionalbahn sowie des Straßentunnels der B96, der Tiefgarage des Bahnhofes mit ihren Zufahrten, des unterirdischen Bahnhofsgebäude einschließlich des Bahnhofssockels, des Viaduktes etc.). Das Vorhaben wird folglich nicht in einem Bereich mit hoher ökologischer Empfindlichkeit realisiert. Die Qualität von Wasser, Böden, Natur und Landschaft wurden im Rahmen des landschaftsplanerischen Fachbeitrages beschrieben und bewertet und die Auswirkungen der Planung untersucht (siehe Kapitel III.3.2.1 der Begründung). Das Plangebiet wurde 1993 hinsichtlich seiner Eignung für eine verdichtete Quartiersbildung um den zukünftigen Hauptbahnhof geprüft und positiv bewertet. Die festgesetzten Nutzungsmaße gehen auf diese Untersuchung („Überbezirklichen Entwicklungsschwerpunkt“) zurück. Sämtliche in der Anlage 2 des UVPG Gesetzes unter Punkt 2.3 aufgeführten Merkmale, die auf einen besonderen Schutzstatus des Gebietes schließen lassen, treffen auf das Gebiet nicht zu. Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befindet sich ein Teil des nördlichen Brückenkopfes der unter Denkmalschutz befindlichen Moltkebrücke, die von den Festsetzungen des Bebauungsplanes jedoch nicht berührt wird. Dies gilt auch für den unter Denkmalschutz liegenden südlichen Abschnitt des Humboldthafens/Hafenhalses.

Merkmale der möglichen Auswirkungen

Im Plangebiet selbst sind weder Bewohner noch Gewerbetreibende von der Planung betroffen. Das Städtebauprojekt hat auf die angrenzenden Gebiete nur mittelbare Auswirkungen.

Die in mehreren Einzelgutachten untersuchte Immissionsbelastung der Luft wurde im Abschnitt II.1.5.5 dargelegt. Eine kritische Belastung, die auf das Städtebauprojekt zurückzuführen ist liegt nicht vor. Da beinahe flächendeckend im Plangebiet die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden, sind passive Schallschutzmaßnahmen an den Neubauten erforderlich.

Außerhalb der in der Eingriff-Ausgleichsbewertung ermittelten Auswirkungen sind somit keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt erkennbar. Eine Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich.

3.2 Eingriff in Natur und Landschaft

Mit dem Investitionserleichterungs- und Wohnbaulandgesetz war die Berücksichtigung der Belange von Natur und Landschaft beim Planen und Bauen neu geregelt worden (§ 8a BNatSchG, seit 2002 § 21). Damit wurde die Frage von Eingriff/Ausgleich vorverlegt und zur Aufgabe der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung. Mit der Änderung des Baugesetzbuches durch das Bau- und Raumordnungsgesetz (BauROG) ist 1998 die Thematik von Eingriff/Ausgleich unmittelbar ins Baugesetzbuch aufgenommen worden.

Von der Überleitungsvorschrift des § 243 Abs. 2 BauGB wird kein Gebrauch gemacht. Demzufolge ist § 1a BauGB anzuwenden. Gemäß § 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB ist kein Ausgleich erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren .

Die Ermittlung des Eingriffs erfolgte im Dezember 1996 im Rahmen eines Landschaftsplanerischen Fachbeitrags zum Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof und bezieht sich auf den zu erwartenden Eingriff in Natur und Landschaft, der durch das mit den Bebauungsplänen II-201a, II-201c und II-201d geschaffene Baurecht entsteht. Grundlage der Bewertung ist – für die nicht von der Planfeststellung der Verkehrsanlagen Zentraler Bereich betroffenen Flächen – die planungsrechtlich zulässigen Nutzung unter Berücksichtigung der Bestandssituation, die nach § 34 BauGB zu beurteilen wäre. Geprägt war dieser Bereich durch Lagerhallen und Verwaltungsgebäude. Die durch den Bebauungsplan ermöglichten Nutzungen überschreiten diese erheblich. Grundlage der Eingriffsbewertung für die planfestgestellten Flächen ist der Zustand des Geländes nach Errichtung der Verkehrsanlagen zentraler Bereich, ebenfalls unter Berücksichtigung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung nach Entwidmung als planfestgestellte Fläche.

Für die in den Planungsgebieten der Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201c und II-201d liegenden Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Bewertung und Kompensation des durch die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich verursachten Eingriffs erfolgte im Rahmen eines Landschaftspflegerischen Begleitplans und wurde bei der Eingriffsermittlung zum Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof nicht berücksichtigt.

Die Invalidenstraße, die in einem Abschnitt zwischen Lehrter Straße bis zur Heidestraße in ihrer ursprünglichen Breite zur verkehrlichen Erschließung des Bahnhofes der Planfeststellung unterlag, wurde nicht im Rahmen eines Änderungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren zur Verbreiterung bearbeitet, sondern durch den Bebauungsplan II-201b. Die Festsetzung zur Aufweitung wurde in die Eingriffs-Ausgleichsbilanz des Bebauungsplans II-201 Lehrter Bahnhof integriert. Ebenso wurde bei der Bewertung des Eingriffs die planungsrechtlich zulässige Nutzung berücksichtigt.

Die Eingriffsermittlung und -bewertung von 1996 wurde im Dezember 2005 aufgrund geänderter Planungsziele im Bebauungsplan II-201a überarbeitet. Die eingriffsrelevanten Veränderungen (Erhöhung der GRZ in den MK-Blöcken MK 1, MK 4, MK 6 und MK 7 von 0,8 auf 1,0 sowie Erhöhung der GRZ im MK 5 von 0,8 auf 0,9 durch Baukörperausweisung, Verzicht auf die

intensive Dachbegrünung unterhalb des dritten Vollgeschosses sowie Verzicht auf die Fassadenbegrünung der Innenhöfe) fanden in der hier zugrunde gelegten Eingriffsbewertung Berücksichtigung.

3.2.1 Ermittlung des Eingriffs

Die Bewertung des durch die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichten Eingriffs in Natur und Landschaft erfolgt verbal-argumentativ und auf die einzelnen Schutzgüter bezogen. Argumentationsunterstützend wird ein quantifizierendes Bewertungsverfahren angewendet. Das quantifizierende Bewertungsverfahren wurde für den gesamten Bebauungsplan II-201 erarbeitet, so dass eine quantifizierende Bewertung nur für den gesamten B-Plan II-201, nicht aber für die B-Pläne II-201a, c und d möglich ist. Die quantifizierende Bewertung erfolgt hier dementsprechend für den gesamten Bebauungsplan II-201. Die Ermittlung des Eingriffs für den Bebauungsplan II-201a erfolgt verbal-argumentativ.

Aufgrund des erheblichen und nachhaltigen Eingriffs in Natur und Landschaft, der durch die Bebauungspläne II-201a, II-201c und II-201d verursacht wird, ist der erforderliche Ausgleich nicht in diesen B-Plänen möglich. Deshalb wurde entschieden mit dem Bebauungsplan II-201b einen Ausgleichsbauungsplan zu schaffen, dem die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen aus den Bebauungsplänen II-201a, II-201c und II-201d zugeordnet werden.

Das Eingriffsgutachten von 1996 unter Berücksichtigung der eingriffsrelevanten Planänderungen im Bebauungsplan II-201a von 2005 kommt unter Berücksichtigung der Minderungs- sowie der Ausgleichsmaßnahmen in den einzelnen Bebauungsplänen zu dem Ergebnis, dass die Eingriffe im Bereich aller Schutzgüter erheblich und nachhaltig sind. Werden die Eingriffe zueinander gewichtet, so liegt die Eingriffsintensität im Bereich Klima am höchsten. Es folgen die Schutzgüter Grund- und Oberflächenwasser, Boden, Flora und Fauna und Landschaftsbild.

Würde die Ausgleichsmaßnahme Zellengefängnis nicht in die Ausgleichsbewertung einfließen können, betrüge der Gesamteingriff der durch die Bebauungspläne II-201a, II-201c und II-201d hervorgerufen würde 42%, d.h. es wären nur 58% der Eingriffe ausgeglichen.

In der Gesamteingriffsbewertung kann aber die Ausgleichsmaßnahme „Geschichtspark Zellengefängnis“ in die Bewertung einfließen, weil diese durch den „Ausgleichsbauungsplan“ II-201b planungsrechtlich gesichert ist. Unter Berücksichtigung der planungsrechtlich zulässigen Nutzungen und durch die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahme kann deshalb der Gesamteingriff im ehemaligen Bebauungsplan II-201 zu großen Teilen (73%) kompensiert werden. Um den Anteil der einzelnen Bebauungspläne hieran berechnen zu können, ist dieser Umfang dann mit 100% gleichzusetzen.

Das höchste Eingriffspotential ergab sich im Bereich des Bebauungsplanes II-201a mit einem Anteil von 59 % an dem Gesamteingriff der Gesamtmaßnahme (59% von 100%). Diese Eingriffe sind innerhalb seines Geltungsbereiches nicht kompensierbar. Kompensationsmaßnahmen werden deshalb im angrenzenden Bebauungsplan II-201b auf den vom Land Berlin bereitgestellten Flächen realisiert. Die Finanzierung ist durch die Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt – Parlament- und Regierungsviertel“ gesichert, so dass es einer gesonderten Zuordnung nicht bedurfte. Die Kompensationswirkung bezieht sich vor allem auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Vegetation. Durch die Entwicklung einer öffentlichen Parkanlage anstelle großteils versiegelter Lagerflächen werden Bodenfunktionen wiederhergestellt, die Rückhaltefähigkeit des Regenwassers erhöht und umfangreiche Vegetationsflächen neu geschaffen. Darüber hinaus wirkt die Kompensationsmaßnahme klimatisch entlastend und stellt eine stadtgestalterisch bedeutsame Verbesserung des Landschaftsbildes dar.

3.2.2 Beschreibung der Eingriffe und Vorschläge zur Minderung

Boden:

Die Böden des Planungsgebietes sind durch Bauschutt und Schotter anthropogen beeinträchtigt und werden durch den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich erneut stark anthropogen überformt (Bodenverlagerung, Verdichtung, Aushub). Trotz der schon beeinträchtigten Ausgangssituation wird der Boden durch die mit dem Bebauungsplan möglich werdenden Eingriffe in weiten Teilen gestört. Infolge der dichten Überbauung steigt der Versiegelungsgrad innerhalb des Bebauungsplangebietes an. Der Boden verliert seine Funktion als Lebensraum für Bodenlebewesen, als Standort für Pflanzen, als Wasserspeicher sowie als Schadstofffilter und -puffer. Zusätzlich bewirken die Baumaßnahmen eine Bodenverdichtung in den Bereichen, die nicht überbaut werden und die der Baustelleneinrichtung dienen.

Empfohlene Minderungsmaßnahmen:

Bodenlockerung und Bodenverbesserung auf den Flächen der neu anzulegenden öffentlichen Grünflächen im Bereich des ehemaligen ULAP.

Grund- und Oberflächenwasser:

Da die Grundwasserflurabstände mit ca. 2-4 Metern sehr gering sind, werden bei der Baugrubenherstellung Grundwasserhaltungen notwendig. Dadurch kann die grundwasserbeeinflusste Vegetation – vor allem der Altbaumbestand auf dem ehemaligen ULAP-Gelände – beeinträchtigt werden.

Zur Vermeidung von Schäden ist ein Grundwassermanagement durchgeführt und Wasser im Bereich des grundwasserbeeinflussten Altbaumbestands wiederversickert worden. Es wird eine grundwasserschonende Bauweise, z. B. durch die Anwendung eines Doppelschlitzwandsohlenverfahrens empfohlen.

Weiterhin besteht die Gefahr, dass durch Altlasten verunreinigtes Grundwasser abgepumpt und in die Kanalisation bzw. in die Vorfluter Spree, Humboldthafen und Spandauer Schifffahrtskanal geleitet wird. Das geförderte Grundwasser sollte deshalb vor Einleitung in die Gewässer geprüft werden.

Durch die vorgesehene dichte Bebauung kommt es anlagebedingt zu einer hohen Versiegelung und damit zu einer Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes im Planungsgebiet. Das Rückhaltevermögen von Niederschlagswasser wird stark reduziert, da der versiegelte Boden seine wasserspeichernde Funktion verliert und das Niederschlagswasser über die Kanalisation bzw. die Vorfluter abgeführt werden muss. Durch die Versiegelung geht der Bodenanschluss und damit der Anschluss an die Grundwasserleiter auf einem Teil der Baugrundstücke verloren, die Grundwasserneubildungsrate verringert sich erheblich.

Empfohlene Minderungsmaßnahmen:

- Erhalt von Flächen mit Bodenanschluss / Reduzierung der Bodenversiegelung

Klima:

Die dichte Bebauung des Stadtquartiers am Lehrter Bahnhof wird starke bioklimatische Beeinträchtigungen zur Folge haben.

Die Luftaustauschbahnen für bodennahe Luft vom Tiergarten über Spree, Humboldthafen, Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und das Bahngelände nach Norden gehen weitgehend verloren. Die Wind- und Austauschverhältnisse werden sich verschlechtern.

Nach Beendigung der Baumaßnahmen bleibt die gegenwärtige partielle klimatische Einstufung des Planungsgebietes als Kaltluftentstehungsgebiet, als klimatisch entlastete Zone und als Übergangsbereich nicht erhalten. Es wird ein klimatisch mäßig bis klimatisch stark belastetes

Gebiet entstehen. Düseneffekte können nicht ausgeschlossen werden. Es muss mit einer erhöhten Windbelastung im Umfeld der Hochhäuser auf den Bahnhofsvorplätzen gerechnet werden.

Empfohlene Minderungsmaßnahme:

- Erhalt von Vegetationsflächen, die staubbindend wirken, vor allem im Bereich des ehemaligen ULAP-Geländes.

Umsetzung:

Die Maßnahme wurde durch Festsetzung der öffentlichen Parkanlage berücksichtigt.

Lufthygiene:

Im Hinblick auf die Veränderung der Nutzbarkeit von Freiflächen durch Kfz-bedingte Luftschadstoffe wurden im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens mehrere Gutachten erarbeitet. Dies ist Kapitel II. 1.5.5 der Begründung nachzuvollziehen.

Flora und Fauna:

Nach dem Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich gibt es im Planungsgebiet nur wenige Flächen mit Vegetationsbestand. Bei dem größten Teil der Fläche handelt es sich um offenen, vegetationslosen Boden. Der wertvollste Bereich für Flora und Fauna ist der Baumbestand des ehemaligen ULAP-Geländes, das im Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche erhalten bleibt. Abgesehen von einzelnen Bäumen gehen durch die Überbauung jedoch alle anderen Vegetationsbestände verloren (artenreiche ruderaler Wiese, sowie Vorwald und Staudenfluren ruderaler Standorte im Gewerbegebiet an der Straße Alt-Moabit).

Empfohlene Minderungsmaßnahme:

- Erhalt des Altbaumbestandes im Bereich des ULAP-Geländes sowie Erhalt eines Laubbaumes im Kerngebiet MK 5.

Umsetzung:

Die Maßnahmen wurden durch Festsetzung der öffentlichen Parkanlage und des Baumes im MK5 berücksichtigt.

Landschaftsbild / Stadtbild:

Die Neubebauung am Lehrter Bahnhof wird zu einer grundlegenden Veränderung des vorhandenen Stadt- und Landschaftsbildes führen. In Zukunft werden für das Quartier verglichen mit der Ausgangssituation ein hoher Versiegelungsgrad, ein hohes Maß an baulicher Nutzung und ein geringer Anteil an Grünflächen kennzeichnend sein. Das bisher zum Teil unstrukturierte Gelände mit dem schlecht in die Umgebung integrierten historischen Bahnhofsgelände der S-Bahn wird zu einem verdichteten Stadtquartier mit stadtbildprägenden Strukturen entwickelt, das eine eigenständige Identität erhalten wird.

Allerdings verringert der hohe Verkehrslärm, zusammen mit den von den Kraftfahrzeugen freigesetzten Luftschadstoffen die Aufenthaltsqualität der Freiflächen erheblich.

Empfohlene Minderungsmaßnahme:

- Erhalt der auf die historische Nutzung verweisenden Elemente des ULAP-Geländes.

Umsetzung:

Die Maßnahme wurde berücksichtigt.

3.2.3 Ausgleichsmaßnahmen

Die im Folgenden aufgeführten Ausgleichsmaßnahmen sind von den privaten Bauherren auszuführen, sofern sie die privaten Baugrundstücke betreffen.

Boden:

Empfohlene Ausgleichsmaßnahmen:

- Keine im Bebauungsplangebiet

Grund- und Oberflächenwasser:

Empfohlene Ausgleichsmaßnahmen:

- Keine im Bebauungsplangebiet.

Klima:

Empfohlene Ausgleichsmaßnahmen:

- Durchgrünung der Straßen- oder Plätze mit großkronigen Laubbäumen
- Anlegen von Vegetationsflächen im Bereich der öffentlichen Grünflächen am ULAP-Gelände.

Umsetzung:

Die Maßnahmen werden durch das Anlegen eines Baumhaines auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz sowie in der öffentlichen Parkanlage berücksichtigt.

Flora und Fauna:

Empfohlene Ausgleichsmaßnahmen:

- Ausweisung von Grünflächen
- Verwendung von heimischen Baumarten.

Umsetzung:

Die Maßnahmen wurden durch die Festsetzung von öffentlicher Grünfläche (ULAP-Park) berücksichtigt.

Die Verwendung heimischer Baumarten erhöht die ökologische Bedeutung einzelner Freiflächen für die Fauna.

Landschaftsbild / Stadtbild:

Empfohlene Ausgleichsmaßnahmen:

- Integration der historisch bedeutsamen Elemente des ULAP-Geländes in die Gestaltungskonzeption der öffentlichen Grünanlage
- Wiederanlegen eines Teils der Spreeuferpromenade.

Umsetzung:

Die Maßnahmen wurden durch die Festsetzung von öffentlichen Grünflächen (ULAP-Park und Uferpromenaden) berücksichtigt.

Das Landschafts- und Stadtbild im Planungsgebiet wird völlig neu gestaltet. Die bisher in weiten Teilen vegetationslose Fläche erhält durch die von Straßen und Plätzen gegliederte Bebauung eine neue Struktur, welche dem bisher ungeordneten Gelände eine Raumwirkung von hoher Qualität verleiht. Das neue Bahnhofsgebäude des Hauptbahnhofes wird in das neue Stadtquartier eingebunden. Die Bebauung bildet eine neue, nach Süden orientierte Stadtkante am Spreebogen. Ein Teil des Spreeufers wird durch die neu angelegte Spreeuferpromenade wieder erlebbar und mit den Anbindungen an die Ladestraßen des Humboldthafens und den Promenaden am Schinkelschen Horn zu einem durchgehenden Grünzug von überörtlicher

Bedeutung entwickelt. Ebenso wird das ULAP-Gelände durch die Gestaltung als nutzbare öffentliche Grünanlage besser wahrnehmbar.

Das Landschaftsbild wird durch die Entwicklung des neuen Stadtquartiers völlig neu gestaltet, so dass der Eingriff hierdurch ausgeglichen wird.

Zusammenfassende Bewertung:

Auch unter Berücksichtigung der Minderungs- sowie der Ausgleichsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet bleiben die Eingriffe im Bereich aller Schutzgüter (bis auf das Landschaftsbild) erheblich und nachhaltig.

Im Hinblick auf die umweltschützenden Belange gemäß § 1a BauGB hat die Abwägung zum Ergebnis geführt, dass die Eingriffe, die im Sinne des Naturschutzes in den Geltungsbereichen der Bebauungspläne II-201a, II-201c und II-201d zu erwarten sind, nicht im gebotenen Umfang innerhalb dieser Geltungsbereiche ausgeglichen werden können. Daher übernimmt der Bebauungsplan II-201b die Funktion eines „Kompensationsbebauungsplanes“ für die Eingriffe in den oben genannten Geltungsbereichen. Das Gros der Eingriffe wird durch den Bebauungsplan II-201a ermöglicht.

Ein vollständiger Ausgleich der Eingriffe in Natur und Landschaft wird im Ergebnis der Abwägung zurückgestellt, da die Entwicklung der Stadtquartiere um den Hauptbahnhof höher gewichtet wird.

3.2.4 Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“

Die Flächen des ehemaligen Zellengefängnisses Moabit grenzen nördlich unmittelbar an das Planungsgebiet an. Betrachtet werden die Bereiche innerhalb der inneren Gefängnismauer. Auf den zurzeit als Lagerplatz dienenden Flächen soll zukünftig ein Geschichtspark entstehen. Zur Beurteilung des Ausgleichs- und Ersatzpotentials wird das 1994 erarbeitete Konzept für diesen Geschichtspark herangezogen. Es sieht einen von Wegen und im Grundriss angedeuteten Zellenflügeln gegliederten Park mit Gehölz- und Wiesenflächen vor.

Die vorgesehenen Maßnahmen auf der Fläche des ehemaligen Zellengefängnisses tragen deutlich zur Verbesserung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes bei. Das wesentliche Ersatzpotential liegt jedoch in den mit den Parkanlagen neu geschaffenen Erholungsflächen. Durch die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahmen kann der Gesamteingriff des ehemaligen Bebauungsplanes II-201 zu großen Teilen kompensiert werden. Sie werden deshalb durch die Entwicklungsmaßnahme finanziert, auch wenn die zukünftige Parkanlage außerhalb der Entwicklungsmaßnahme liegt. Das rechtliche Instrumentarium der Entwicklungsmaßnahme ermöglicht eine verbindliche und konkrete Sicherung der finanziellen Mittel für die Kompensationsmaßnahme, so dass hier auf eine Zuordnungsfestsetzung verzichtet werden kann.

3.2.5 Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen zu den einzelnen Bebauungsplänen

Die mathematische Zuordnung zur Ermittlung der Eingriffspunkte ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Hier dargestellt ist die resultierende Summe der Eingriffspunkte, der prozentuale Eingriffsanteil an den Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und jeweils der Vorschlag zur Zuordnung der konkreten Maßnahmen.

Zuordnung der Eingriffserheblichkeit und damit des jeweiligen Anteils an den Ausgleichsmaßnahmen zu den Eingriffsbauungsplänen

Baufläche		Boden	Wasser	Flora/Fauna	Landschaftsbild	Klima	Erholung	Eingriffsanteil	%
II-201a	a	54	32	2,6	20	380	-65		
5,7 ha	b	1	0,75	0,75	0,75	1	1,25		
64,00 %	c	54	24	2	14	380	-81	393	59 %
II-201c	a	18	10	0,8	7	124	-21		
1,9 ha	b	1	1,25	1,25	0,75	0,75	0,5		
21,00 %	c	22	13	1	5	93	-11	123	18 %
II-201d	a	13	7	0,6	5	89	-15		
1,3 ha	b	1	1,25	1,25	1,5	1,5	0,75		
15,00 %	c	16	10	1	8	134	-11	158	23 %

- a Eingriffspunkte / Fläche
b Anrechnungsfaktor
c resultierende Eingriffspunkte

IV. Verfahren

1. Aufstellungsbeschluss II-200 (1992)

Die damalige Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen fasste am 31. Oktober 1992 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplanes II-200 (Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin am 13. November 1992, Seite 3377 auf der Grundlage des § 8 Abs. 3 Buchstabe c AZG) aus dem nach der Teilung der Bebauungsplan II-201a hervorging. Die Zuständigkeit der Senatsverwaltung begründet sich damals aus § 4b Abs. 1 AGBauGB, dem heutigen § 8 AGBauGB. Mit Beschluss vom 21. März 1995, ergänzt durch Senatsbeschlüsse vom 15. April 1997 und 6. Januar 1998 wurde der Geltungsbereich in das Gebiet außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung im Sinne des § 4c AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB) einbezogen.

2. Teilungsbeschluss II-200, II-201, I-200 (1993)

Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen hat am 1. Oktober 1993 beschlossen, die Geltungsbereiche der Bebauungspläne I-200 und II-200 aufzuteilen und zu korrigieren. Der Beschluss erschien im Amtsblatt für Berlin, Nr. 54 am 12. November 1993. Mit der Durchführung des Beschlusses wurde das Referat III H der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen - heute: Senatsverwaltung für Stadtentwicklung II B - beauftragt.

3. Verlauf und Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung II-201 (1995)

Die öffentliche Unterrichtung über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und Erörterung mit den Bürgern (Bürgerbeteiligung) gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 16. Januar 1995 bis 12. Februar 1995 statt.

Die Bürger hatten die Möglichkeit, sich anhand einer Ausstellung über den aktuellen Planungsstand zu informieren. Zur Ausstellung wurde ein Informationsfaltblatt gedruckt, in dem die wesentlichen Inhalte zusammengefasst dargestellt wurden. Weiterhin bestand im Rahmen einer Erörterungsveranstaltung die Möglichkeit einer Beteiligung am Planungsverfahren. Bei der Veranstaltung am 23. Januar 1995 erläuterten der Plangeber, die Fachverwaltungen, die Preisträger des städtebaulichen Wettbewerbes, die Deutsche Bahn AG und der Bezirk Tiergarten die Ziele und Zwecke der Planung, die allgemeine Vorgehensweise und den Stand des Verfahrens.

Die wichtigsten Einwendungen gegen die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes II-201 – nunmehr bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a – umfassten folgende Themenbereiche:

Verkehr:

Eine Vielzahl der Bedenken richtete sich gegen die Inhalte des Planfeststellungsverfahrens der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich, welche im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen und hinweislich als Planungsvorgabe beachtet werden. Diese Inhalte unterliegen jedoch nicht der Abwägung in diesem Verfahren.

Es wurde des Weiteren vielfach die Befürchtung geäußert, dass durch die zukünftige Funktion der Invalidenstraße mit der Überlagerung des Ziel- und Quellverkehrs des neuen Bahnhofes und des Quartiers eine unverträglich hohe Verkehrs- und hierdurch auch Immissions-Belastung entstehen werde. Ferner wurde der Ausbau der Spreeuferstraße (Rahel-Hirsch-Straße) als verkehrserzeugend kritisiert.

Bezüglich des in der frühzeitigen Bürgerbeteiligung dargestellten ÖPNV- und MIV-Verkehrs-/ Erschließungskonzeptes wurden Bedenken angemeldet, da dieses unzulänglich und nicht optimiert sei und den Ausbau des ÖPNV vernachlässige.

Stadtentwicklung:

Das Projekt Lehrter Bahnhof und das dazugehörige Quartier wurden als nicht stadtverträglich eingeschätzt. Das Wettbewerbsergebnis „Stadtquartier Lehrter Bahnhof“ wurde infrage gestellt. Eine Erweiterung des Geltungsbereiches nach Osten wurde gefordert, um die gesamte Quartiersplanung zusammenhängend sichern zu können.

Städtebau:

Die Solitäre auf den Bahnhofsplätzen wurden kritisiert, da sie das Resultat einer an möglichst hohen Geschossflächen orientierten Planung seien und ihre Erschließung nicht geklärt sei.

Ökologie:

Wiederholt wurde die Forderung nach angemessenen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Verlust vorhandener Vegetationsbestände geäußert. Allerdings wurde von den Einwendern teilweise nicht beachtet, dass der Großteil der Eingriffe durch die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich verursacht werden.

Abwägung

Das in der Abwägung erzielte Ergebnis ist bei der Aufstellung des Bebauungsplanes berücksichtigt worden, führte aber zu keiner grundsätzlichen Änderungen der Planung.

4. Vorlage des Bebauungsplans II-201 zur Kenntnisnahme im Abgeordnetenhaus

Der Bearbeitungsstand mit dem Ergebnis der Bürgerbeteiligung wurde vom Abgeordnetenhaus am 8. Mai 1995 zur Kenntnis genommen.

5. Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201

Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen hat am 8. September 1995 aufgrund der Neufassung des § 4c AGBauGB vom 19. Juli 1994 und der Geltungsbereichserweiterung einen Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes II-201 gefasst.

Die öffentliche Bekanntmachung dieses Beschlusses erfolgte im Amtsblatt für Berlin Nr. 52 vom 13. Oktober 1995 auf Seite 4091.

Da die Rechtsgrundlage bezüglich der Zuständigkeit für die Durchführung der Bebauungspläne des Entwicklungsbereiches erst durch die Neufassung des AGBauGB vom 19. Juli 1994 geschaffen wurde, fasste die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen am 21. März 1995 den Beschluss, diese Verfahren gemäß § 4c Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB) als Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung festzustellen. Am 8. September 1995 beschloss die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen die o.g. Neuaufstellung des Bebauungsplanes II-201 bei gleichzeitiger Erweiterung des Geltungsbereiches um den Bereich des Humboldthafens einschließlich Alexanderufers und um Flächen nördlich der Invalidenstraße. In einem weiteren Beschluss vom 14. Januar 1997 wurden die Grenzen als Bereiche gemäß § 4c Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB dem erweiterten Geltungsbereich angepasst, ohne jedoch den Bereich des sogenannten Zellengefängnisses (Bebauungsplan II-139) zu integrieren. Dies erfolgte in einem separaten Beschluss zur Festlegung der zukünftigen Grenzen gemäß § 4c AGBauGB am 2. September 1997. Daher begründet sich die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, der heutigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

6. Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange für die Bebauungspläne II-201 und II-139 1996

Die Beteiligung von Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, fand in der Zeit vom 17. Juli bis 31. August 1996 statt. Da für den Bebauungsplanentwurf II-139 keine eigenständige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt wurde, waren die dargestellten Ziele und die beabsichtigten Festsetzungen im Rahmen der Trägerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren II-201 durch die Träger zu beachten und in ihre Stellungnahme mit einzubeziehen. Es wurden 52 Träger sowie 9 weitere Verfahrensbeteiligte zur Stellungnahme aufgefordert. 33 Träger sowie 4 sonstige Beteiligte brachten Bedenken oder Anregungen vor.

Bezogen auf den Bebauungsplan II-201a betrafen die Stellungnahmen folgende Komplexe:

6.1 Verkehr

Es wurde ein zu großes Verkehrsaufkommen durch Bahnhof und Neubauten (Wirtschafts-, Versorgungs-, Besucher- und Anliegerverkehr) befürchtet. Daher sei die verkehrliche Tragfähigkeit und Gestaltung der Straßenräume nachzuweisen und abzustimmen. Es bestünden Bedenken gegen einen Modal Split von 80:20, da das Planungsziel, die Funktionsfähigkeit des Bahnhofs als zentralen Verkehrsknoten sicherzustellen, es grundsätzlich erfordere, das Hauptstraßennetz im Bahnhofsumfeld auf die optimale Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln auszurichten.

Abwägung:

Die Nachweise sind durch Fachgutachten und die Beauftragung eines Gestaltungskonzeptes für die Straßenräume erbracht, die mit den Fachbehörden für die Straßenentwurfsplanung abgestimmt wurden. Dabei wird für den Ziel- und Quellverkehr von maximal 10-20 % der

Personenfahrten mit dem Pkw ausgegangen, um im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Innenstadtringes – hier Invalidenstraße/ B-96-Tunnel – die zusätzlichen verkehrlichen Auswirkungen in Grenzen zu halten. Die verkehrspolitische Zielstellung sieht einen künftigen Modal Split (ÖPNV:MIV) von 80:20 vor. Ohne Berücksichtigung der Fernreisenden ergibt sich dabei aus den zukünftigen Nutzungsmaßen für den Ziel- und Quellverkehr ein Aufkommen von ca. 26.600 ÖPNV-Fahrten und ca. 6.400 MIV-Fahrten täglich.

Das Eisenbahn-Bundesamt wies darauf hin, dass die Zufahrtsstraßen und Anschlussknoten im Umfeld des Zentralen Bereiches nicht ausgebaut werden, um keine zusätzliche Verkehrsnachfrage im motorisierten Individualverkehr auszulösen. Das Bezirksamt Mitte (Stadtplanungsamt) kritisierte, dass die Überlagerung des Ziel- und Quellverkehrs zum Bahnhof und des Ringverkehrs im Hinblick auf die Belastung der Straßen und ihrer angrenzenden Bebauung nicht ausreichend gewürdigt worden seien.

Abwägung:

Das vorhandene und geplante Straßennetz gibt die Größenordnung für die abwickelbaren Kfz-Verkehre vor, die sich nur geringfügig erhöhen können, da die Kapazitätsgrenzen im Bereich der Invalidenstraße bereits erreicht sind. Verschieben werden sich allerdings die einzelnen Verkehrsanteile (Quell-/Zielverkehr bzw. Durchgangsverkehr).

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (SenStadtUmTech) sowie das Bezirksamt Tiergarten (JugSchulSport) regen die Ausdehnung verkehrsberuhigter Bereiche an.

Abwägung:

Der südliche Abschnitt der Straße am ULAP (Clara-Jaschke-Straße) und die südliche Viaduktstraße (Anna-Zahn-Harnack-Straße) werden als Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ausgewiesen.

Für die nördliche Viaduktstraße (Emma-Herwegh-Straße) wurde die Abwägung zwischenzeitlich aufgegeben, da sich hier eine Änderung der Verkehrsfunktion ergeben hat.

Das Bezirksamt Tiergarten und SenStadtUmTech empfehlen eine begleitende Planung der Straßenraumgestaltung, mit der die städtebauliche Qualität der öffentlichen Räume im Umfeld des neuen Bahnhofs sichergestellt werden kann.

Abwägung:

Die Nachweise wurden im Rahmen des Straßenentwurfs erbracht und mit allen betroffenen Dienststellen abgestimmt. Durch die Einbeziehung eines Fachgutachters zur Gestaltung der Straßenräume ist die Aufteilung der Straßen, ihre Funktionalität und ihre Gestaltung überprüft und verbessert worden.

Auf die Spreeuferstraße (Rahel-Hirsch-Straße) sei zu verzichten, weil bei einem Fahrbahnquerschnittprofil von 12 m und 1000 Fahrzeugen/Std. (Prognose) der Bereich für Erholungsnutzungen durch Emissionen entwertet werde.

Abwägung:

Der Gemeinsame Ausschuss Bund/Berlin hat am 6. Juni 1993 beschlossen, dass u. a. die folgende Straßenverbindung geschaffen wird: „- zwischen der Straße Alt-Moabit und der Reinhardtstraße eine zweispurige Straße mit beidseitigem Parkstreifen und einer Brücke über den Humboldthafenkanal.“ Diese Anforderung wird durch die geplante Fahrbahn mit 12 m zwischen den Borden und einer Gesamtbreite von 24 m erfüllt. Diese Hauptverkehrsstraße ist notwendig, um das zukünftig für den Innenstadtverkehr in Ost-West-Richtung zu erwartende Verkehrsaufkommen von 8000 Kfz pro Stunde und Richtung zwischen der Invalidenstraße und den Straßen am Landwehrkanal anteilig bewältigen zu können. Ein Verzicht auf diese Hauptverkehrsstraße ist daher nicht möglich.

6.2 Umweltbelange

Grundwasser:

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Grundwasserflusses sei die Zulässigkeit von maximal zwei Tiefgeschossen zu regeln.

Abwägung:

Der Forderung wird durch Festsetzung einer Tiefenbegrenzung, die etwa zwei Tiefgeschosse erlaubt, entsprochen.

§ 8a BNatSchG; Eingriffe in Natur und Landschaft:

Das Bezirksamt Tiergarten befürwortete die Einbeziehung des Bebauungsplans II-139 in den Geltungsbereich, um den dort vorgesehenen Geschichtspark Zellengefängnis als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme für das Gesamtquartier zu realisieren.

Abwägung:

Mit Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen entsprechend § 4c AGBauGB wurde die Einbeziehung einvernehmlich mit dem Bezirk vollzogen. Die Kosten der Parkherstellung sind in die Haushaltsplanung der Entwicklungsmaßnahme eingestellt; die Realisierung ist damit gesichert.

6.3 Immissionsschutz

Lufthygiene:

Eine weitere Erhöhung der Luftschadstoffbelastung der Invalidenstraße sei wegen sensibler angrenzender Nutzungen nicht hinnehmbar. Erwartet werden verkehrsplanerische und straßengestalterische Gegenmaßnahmen.

Abwägung:

Die Emissionsbelastung kann durch das Bebauungsplanverfahren unmittelbar nur so beeinflusst werden, dass die angebotene Straßenverkehrsfläche auf das erforderliche Maß beschränkt wird. Für das Quartier wird von einem Modal-Split von 80 % ÖPNV und 20 % MIV der Personenfahrten ausgegangen. Die Straßen im Quartier dienen lediglich der Erschließung. Durch die Begrenzung der Geschossflächen, Nutzungsarten und Stellplätze im Bebauungsplan wird eine Beschränkung des Ziel- und Quellverkehrs bewirkt.

6.4 Art der Nutzung

Wohnnutzung:

Der Wohnanteil von 30 % sei auf alle Bereiche zu verteilen, um einen zeitgleichen Bau der Wohnungen und der anderen Nutzungen zu sichern und eine bessere Nutzungsmischung zu erreichen.

Abwägung:

Die damalige Abwägung ist obsolet, da die Verpflichtung zur Errichtung von Wohnungen ganz entfallen ist (siehe hierzu Abschnitt II.2 der Begründung).

Sondergebiet:

Die textliche Festsetzung zur Nutzung im Sondergebiet solle andere kommerzielle Nutzungen dahingehend einschränken, dass diese nur zulässig sind, sofern sie die Verkehrs- und Serviceeinrichtungen aller potentiell den Bahnhof nutzenden Verkehrsunternehmen weder einschränken noch beeinträchtigen. Der Vorrang der Planfeststellung müsse deutlich zum Ausdruck kommen.

Abwägung:

Die Planfeststellung umfasst neben den Verkehrsanlagen und betriebsnotwendigen Flächen auch Flächen, auf denen Nutzungen zulässig sind, die einen funktionalen Bezug zum Betrieb der Eisenbahn haben. Für diese Flächen gilt die Privilegierung der Planfeststellung, so dass ein ausreichendes Kontingent an Verkehrs- und Serviceeinrichtungen gewährleistet ist. Der Bebauungsplan kann nur Festsetzungen treffen, die darüber hinaus gehen. Das betrifft hier z.B.

Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe, die nicht darauf beschränkt sind, den Bedarf von Reisenden zu decken. Eine Festsetzung, die die Zulässigkeit kommerzieller Nutzungen davon abhängig macht, dass sie Verkehrs- und Serviceeinrichtungen aller potentiell den Bahnhof nutzenden Verkehrsunternehmen nicht einschränkt oder beeinträchtigt, ist nicht erforderlich, da die Planfeststellung gem. § 38 BauGB Vorrang hat. Die für den Bahnbetrieb funktional erforderlichen Anlagen, einschließlich sonstiger, so genannter bahnaffiner Nutzungen wurden gemäß Beschluss vom 12.09.95 planfestgestellt. Die betriebsnotwendigen Anlagen unterliegen nicht den Festsetzungen des Bebauungsplans.

Öffentliche Spielplätze/Erholungsanlage:

Der bedarfsgerechte Flächennachweis für öffentliche Grün- und Freiflächen sowie für Kinderspielplätze sei zu erbringen.

Abwägung:

Der Bedarf an wohnungsnahen Grünflächen kann im Planungsgebiet rechnerisch gedeckt werden, d. h. quartierübergreifend ist eine quantitative Versorgung gewährleistet. Dies gilt auch für den Nachweis öffentlicher Kinderspielplätze.

Einzelhandel:

Die Verträglichkeit von Einzelhandelsflächen in einem Umfang von 15.000 m² im Bahnhofsgebäude sei zweifelhaft, da dieser über den erforderlichen Bedarf der Bahnhofsnutzung hinausgehe und dieses Angebot das Fortbestehen traditioneller (Turmstraße, Stromstraße) sowie die Entwicklung neu geschaffener Einzelhandelsstandorte (Potsdamer Platz, Friedrichstraße) gefährde.

Abwägung:

In Abstimmung mit der damals zuständigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie wurden die Vorgaben für den städtebaulichen Wettbewerb „Stadtquartier Lehrter Bahnhof“ entwickelt und eine Begrenzung des Einzelhandels auf 25.000 m² festgelegt. Diese Größenordnung soll als Obergrenze zur Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf andere bezirkliche Zentren fungieren. Davon sind 15.000 m² Geschossfläche im Bahnhofsgebäude selbst untergebracht. Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei um eine Größenordnung handelt, die keine eigene Zentrumsqualität entwickelt und sich somit nicht als Konkurrenzstandort zu bestehenden Zentren (Turmstraße, Stromstraße) sowie zum Potsdamer/Leipziger Platz/Friedrichstraße entwickelt. An diesem zentralen Umsteigeort werden sich aufgrund der vielfältigen ÖPNV-Anbindung Kunden aus dem gesamten Stadtgebiet einfinden und somit der Transfer von Kaufkraft nicht auf einen begrenzten räumlichen Zusammenhang erstreckt.

6.5 Städtebau

Ein Planungsbeteiligter, der kein Träger öffentlicher Belange ist, hielt die Baukörperbegrenzung für die beiden Solitäre Hochhaus (MK 8) und Kubus (MK 9) auf nördlichem und südlichem Bahnhofsvorplatz für zu eng gefasst. Für MK 8 wünschte er Spielraum zur optimalen Gründung über den Tunneln von U-, S- und möglicher M-Bahn. Für das MK 9 sei eine Hofbildung mit ausreichender Belichtung nur bei größerem Außenmaß möglich. Die absoluten Geschossflächen werden akzeptiert.

Abwägung:

Die Einwände wurden mehrfach am städtebaulichen Modell (M 1:200) mit den planenden Architekten und Vertretern der zuständigen Behörden geprüft. Die angeführten Anforderungen aus Statik und Grundriss sind auch in den vorgegebenen Grenzen zu erfüllen. Größe und Proportion der Solitäre können nur im Zusammenhang mit dem Bahnhof und dem gesamten Quartier betrachtet werden, wenn die städtebauliche Qualität gewahrt bleiben soll. Die Ausweisung des MK 8 wurde daher beibehalten. Das MK 9 wurde in Bezug auf die Grundfläche und die zulässige Geschossfläche reduziert und geringfügig in südwestliche Richtung verschoben.

Die damalige Abwägung entspricht nicht mehr den jetzigen Festsetzungen des Bebauungsplanes. Das MK 8 wurde in Lage und Ausdehnung verändert, das MK 9 ist nun in den Abmaßen 42,5 m auf 42,5 m zur Festsetzung vorgesehen.

Darüber hinaus wurde vorgebracht, dass auf die Beschränkung der Größe des Einzelhandels verzichtet werden solle, da der Bahnhof in Teilbereichen aus konstruktiven Gründen keine Möglichkeit biete, kleinteiligen Einzelhandel festzusetzen. Zudem werde innerhalb des Bahnhofs die Verwirklichung eines Themenbereiches angestrebt, der nicht nur Bahnkunden anziehen solle. Diese Flächen müssten größer als 800 m² sein. Daher werde davon ausgegangen, dass die Flächen für den Reisebedarf nicht von der TF erfasst werde.

Abwägung:

Der Forderung nach Heraufsetzung der maximalen Größe von 800 m² GF pro Verkaufsstätte wurde nach Vorliegen eines schlüssigen, konkreten Nutzungskonzeptes entsprochen. Danach sind neben bahnaffinen Nutzungen kommerzielle Nutzungen auf drei Ebenen vorgesehen. Geplant sind Einzelhandelsbetriebe und Schank- und Speisewirtschaften. Die Größe der Einzelhandelsbetriebe variiert zwischen kleinen Einrichtungen mit unter 100 m² Geschossfläche und großflächigeren mit bis zu ca. 1.100 m² Geschossfläche. Daher wurde die maximal zulässige GF/Verkaufsstätte auf 1.200m² angehoben. Diese Größenordnung ist aus städtebaulichen Gründen an die Vermutungsregelung gem. § 11 Abs. 3 BauNVO angelehnt.

Es wurde bemängelt, dass der Bahnhof an der NW- und SO-Ecke ca. 5 m in den Straßenraum ragen.

Abwägung:

Der Bebauungsplan wird eine ausreichende Gehwegbreite im Bereich des auskragenden Bahnhofsgebäudes gewährleisten.

Das Ergebnis der Trägerbeteiligung (TöB) ist in die weitere Bearbeitung des Bebauungsplans eingegangen.

Über das Ergebnis der TöB wurde der Bauausschuss des Abgeordnetenhauses am 11. Februar 1998 informiert. In dieser Sitzung empfahl der Bauausschuss die Aufteilung des Geltungsbereiches.

7. Beschlüsse zur Abgrenzung des Geltungsbereiches gemäß § 4a ABGauGB (dem jetzigen § 9 AGBauGB)

Die Zuständigkeit für die Bauleitplanung im Planungsgebiet (Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201c und II-201d) wurde

durch den Senatsbeschluss vom 14. Januar 1997

für eine Fläche nordwestlich des Stadtbahnviaduktes

für den Bereich des Zellengefängnisses

das Alexanderufer

ausgedehnt und

für den Bereich nördlich der nördlichen Begrenzung der zukünftigen Begleitfahrbahn der B 96 zur Döberitzer Straße

einer Teilfläche im Bereich Sandkrugbrücke

eingeschränkt.

- durch den Senatsbeschluss vom 2. September 1997

für den Anschlussbereich der nördlichen Begleitfahrbahn B 96 an die Heidestraße

für den westlichen Anschlussbereich der erweiterten Invalidenstraße an den Bestand

auf die damalige Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr übertragen.

8. Aufteilung des Geltungsbereiches II-201 und Einstellung des Verfahrens I-139

Am 24. August 1998 fasste die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr den Beschluss

- I. zur Erweiterung des Bebauungsplanes II-201 um das Gelände zwischen der Lehrter Straße, der Seydlitzstraße, der nördlichen Grenzen des Grundstücks Lehrter Straße 5 D-D/Invalidenstraße 54, 55, dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof und der Invalidenstraße (Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-139) sowie Flächen der Straßenverbreiterung der Invalidenstraße und einer Teilfläche des Hamburg-Lehrter Güterbahnhofs und
- II. den erweiterten Bebauungsplan II-201 in folgende Bebauungspläne zu teilen:
 1. Bebauungsplan II-201a
für die Grundstücke
Stadtbahn zwischen Lehrter Stadtbahnhof und Alt-Moabit und Alt-Moabit 4, Grundbuch von Moabit, Grdb. Blätter 12209 und 14079, für Teilflächen der Grundstücke Invalidenstraße 60, Alt-Moabit 1, Friedrich-List-Ufer 6 und Teilflächen der Spree, des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals, des Alexanderufers, des Kapelle-Ufers und des Washingtonplatzes sowie für Abschnitte der Straßen Alt-Moabit und Friedrich-List-Ufer in den Bezirken Tiergarten und Mitte.
 2. Bebauungsplan II-201b
für die Grundstücke
Invalidenstraße 54, 55, Lehrter Straße 1-4, 5 B-D, für Teilflächen der Grundstücke Heidestraße 25, 35, 39, 61, 69, 73/Lehrter Straße 23-26/Perleberger Straße 68/Invalidenstraße 53, 53 A-E, Grundbuch von Moabit, Grdb. Blatt 10819 und 10268, Friedrich-List-Ufer 6, Alt-Moabit 1, Invalidenstraße 60, und Teilflächen der Lehrter Straße, Seydlitzstraße, Heidestraße und des Friedrich-List-Ufers sowie für einen Abschnitt der Invalidenstraße im Bezirk Tiergarten.
 3. Bebauungsplan II-201c
für eine Teilfläche des Grundstückes
Heidestraße 25, 35, 39, 61, 69, 73/Lehrter Straße 23-26/Perleberger Straße 68/Invalidenstraße 53, 53 A-E sowie eine Teilfläche der Heidestraße im Bezirk Tiergarten.
 4. Bebauungsplan II-201d (Humboldthafen)
für eine Teilfläche der Grundstücke
Friedrich-List-Ufer 6, Grundbuch von Moabit, Grdb. Blatt 10268 und des Friedrich-List-Ufers, für den Humboldthafen sowie für Abschnitte des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals und des Alexanderufers.
- III. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes II-139 (Moabiter Zellengefängnis) für das Gelände zwischen der Lehrter Straße, der Seydlitzstraße, der nördlichen Grenze des Grundstücks Lehrter Straße 5B-D/Invalidenstraße 54, 55, dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof und der Invalidenstraße im Bezirk Tiergarten einzustellen. Der Beschluss vom 27. September 1988 zur Aufstellung des Bebauungsplans wurde damit aufgehoben.

9. Amtsblattveröffentlichung

Der Beschluss über die Änderung der Beschlüsse über die Aufstellung von Bebauungsplänen wurde am 4. September 1998 im Amtsblatt für Berlin Nr. 45, S. 3301 veröffentlicht.

10. Erneute Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB)

Aufgrund der erfolgten Geltungsbereichsänderungen und Planänderungen nach der TöB-Beteiligung wurde in der Zeit vom 18. Dezember 1998 bis 21. Januar 1999 für den Bebauungsplan II-201a eine eingeschränkte Beteiligung von berührten Trägern öffentlicher Belange und Eigentümern gemäß § 4 BauGB durchgeführt.

Zusammengefasst wurden folgende planungsrelevanten Belange vorgebracht:

Stellungnahme:

Der für das Quartier Lehrter Bahnhof zugrundegelegte 30 %ige Wohnanteil sei eines der abgestimmten Essentials, um die gewünschte Mischfunktion zu erzielen. Die Formulierung, dass dieser Wohnanteil nicht aufrechterhalten werden kann, wird an dieser Textstelle nicht akzeptiert und sollte gestrichen werden.

Abwägung:

Die im Kapitel II.2 dieser Begründung dargelegten Gründe machen die damals getroffene Abwägung obsolet.

Stellungnahme:

Die noch vorhandenen Reste der Ufermauer, die unter Denkmalschutz stehen, im Bereich der Moltkebrücke/Uferpromenade seien zu erhalten. Die südliche Straßenbegrenzungslinie der künftigen Spreeuferstraße (Rahel-Hirsch-Straße) im Bereich der Moltkebrücke stelle einen Konflikt mit der denkmalgeschützten Ufermauer dar.

Abwägung:

Ziel ist, die vorhandene Treppenanlage sowie einen Großteil der Stützmauer (ca. 20 m) zukünftig zu erhalten. Der Verlauf der Straßenbegrenzungslinie (Trennung zwischen öffentlicher Uferpromenade und Straßenverkehrsfläche) lässt den Erhalt zu, so dass hierfür planungsrechtlich kein Änderungserfordernis besteht. Auf den Erhalt eines Teiles der Stützmauer soll aber in der Begründung hingewiesen werden.

Im weiteren Verlauf nach Nordosten kann die Stützmauer nicht erhalten werden, da dann ein Gehweg in ausreichender Breite nicht mehr realisierbar wäre.

Im Zuge der Prüfung der Bauplanungsunterlagen ist der Belang des Denkmalschutzes, wie er planungsrechtlich bereits umgesetzt wurde, einzubringen und umzusetzen. Im Bebauungsplan wurde die Straßenbegrenzungslinie im Übrigen an die Ausführungsplanung angepasst.

Stellungnahme:

Für die im Geltungsbereich befindlichen, künftig nicht mehr benötigten planfestgestellten Bahnflächen - mit Ausnahme des alten Stadtbahnviaduktes -, sei eine förmliche Entlassung aus der Planfeststellung erforderlich. Der Bebauungsplan könne erst nach der förmlichen Entwidmungserklärung festgesetzt werden. Es bestünden keine Bedenken, das Bebauungsplanverfahren vor der Entwidmungserklärung bis zur abschließenden Beschlussfassung vorzubereiten.

Im Hinblick auf das ehemalige S-Bahn-Viadukt sei hingegen eine förmliche Entwidmung nach der Betriebseinstellung auf der Stadtbahn nicht erforderlich. Dem Wirksamwerden des Bebauungsplanes im Bereich der alten Trasse stünden daher fachplanerische Festsetzungen nicht entgegen.

In die Begründung solle ein Passus aufgenommen werden, aus dem sich ergibt, dass die alte Trasse bis zur Inbetriebnahme der neuen Anlage eine gewidmete Bahnanlage darstellt und

deshalb die Festsetzungen des Bebauungsplanes in diesem Bereich erst ab dem tatsächlichen Akt der Außerdienststellung rechtlich wirksam werden.

Abwägung:

Die Begründung wurde entsprechend geändert und für die Flächen außerhalb des Stadtbahnviaduktes an den Wortlaut der Begründung vom 10.07.1996 (Stand zur TöB-Beteiligung, S. 6, Kap. 2.3.1, zweiter Absatz) angepasst.

Stellungnahme:

In den damaligen Baugebieten MK V1 (jetzt MK V1, MK V2 und MK V3) und MK 1, 2 und 3 solle Einzelhandel auch im 2. OG zugelassen werden. Unter dem MK 8 im Untergeschoss im Bereich der Passerelle solle Einzelhandel ebenfalls zugelassen werden. Die zulässige Gesamtfläche für Einzelhandel könne beibehalten werden. Die damalige textliche Festsetzung Nr. 7 solle entsprechend ergänzt werden.

Abwägung:

Es entspricht der städtebaulichen Zielsetzung, die im Geltungsbereich für Einzelhandel insgesamt zulässige Geschossfläche zu begrenzen und nicht weiter zu erhöhen.

Hinsichtlich der gewünschten Zulässigkeit von Einzelhandelsnutzung im 2. Vollgeschoss wurde der Anregung zunächst gefolgt. Zwischenzeitlich ist die Abwägung zugunsten des Wegfalls der Einschränkung erfolgt. Siehe hierzu Abschnitt II.3.1.1 der Begründung.

Stellungnahme:

Die damalige textliche Festsetzung Nr. 12 (jetzt Nr. 13) und die entsprechenden Ausführungen in der Begründung sollten wie folgt geändert bzw. überprüft werden:

HH Die TF und die Begründung sollten um einen Hinweis auf die erfolgte Planfeststellung der Tiefgarage ergänzt werden.

II Der Wortlaut, wonach das Sondergebiet Nutzungen dient, die zweckmäßig und städtebaulich erwünscht sind, sollte überprüft werden.

JJ Die Beschränkung auf 800 m² GF / Verkaufsstätte ist aufgrund der Struktur des Bahnhofsgebäudes nicht praktikabel und sollte herausgenommen werden. Hier wird auf die diesbezügliche Anregung vom 11.10.1996, Punkt 7, die im Rahmen der TöB-Beteiligung aufgeführt wurde, verwiesen.

Abwägung:

KK Der Hinweis auf die planfestgestellte Tiefgarage wurde in die textliche Festsetzung aufgenommen.

LL Die Formulierung „zweckmäßig und städtebaulich erwünscht“ wurde entsprechend geändert.

MM Der Forderung nach Heraufsetzung der maximalen Größe von 800 m² GF pro Verkaufsstätte wurde nach Vorliegen eines schlüssigen, konkreten Nutzungskonzeptes entsprochen. Danach sind neben bahnaffinen Nutzungen kommerzielle Nutzungen auf drei Ebenen vorgesehen. Geplant sind Einzelhandelsbetriebe und Schank- und Speisewirtschaften. Die Größe der Einzelhandelsbetriebe variiert zwischen kleinen Einrichtungen mit unter 100 m² Geschossfläche und großflächigeren mit bis zu ca. 1.100 m² Geschossfläche. Daher wurde die maximal zulässige GF / Verkaufsstätte auf 1.200 m² angehoben. Diese Größenordnung ist aus städtebaulichen Gründen an die Vermutungsregel gemäß § 11 Abs. 3 Satz 3 BauNVO angelehnt. Ziel ist es weiterhin, großflächigen Einzelhandel, der insbesondere weiteren motorisierten Individualverkehr anziehen würde, auszuschließen.

Stellungnahme:

Technische Dachaufbauten gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 15 (jetzt Nr. 14) sollten bis zu einer Höhe von 2,6 m über der zulässigen Gebäudeoberkante zugelassen werden.

Abwägung:

Der Anregung wurde entsprochen und die textliche Festsetzung entsprechend geändert.

Stellungnahme:

Textliche Festsetzung Nr. 20 (jetzt Nr. 22): Im Bereich des MK V2 (jetzt MK V4) und gegebenenfalls MK V1 (jetzt MK V1, MK V2 und MK V3) sollten oberirdische Stellplätze und Garagen zugelassen werden.

Abwägung:

Der Anregung wurde im Hinblick auf das MK V2 (jetzt MK V4) gefolgt. Im Hinblick auf das MK V1 (jetzt MK V1 und MK V2), das gerade als kommerzielle Randnutzung zur Belebung der Flächen unter dem Viadukt beitragen soll, stehen jedoch oberirdische Stellplätze diesem städtebaulichen Belang entgegen. Für das MK V3, das mittig unter dem Viadukt und nicht zu den Straßen orientiert liegt, wurde die Abwägung jedoch zwischenzeitlich so geändert, dass hier oberirdische Stellplätze zulässig sind.

Stellungnahme:

Das Kaminbauwerk sollte in der Planzeichnung dargestellt werden.

Abwägung:

Das planfestgestellte Kaminbauwerk wurde nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen.

Stellungnahme:

Damalige textliche Festsetzung Nr. 3 (jetzt entfallen): Die Festsetzung einer Abstandfläche von 1 H vor Wohnungen sei nicht akzeptabel. Dies widerspreche der Intention des Bebauungsplanes, wonach Wohnen nach Möglichkeit in klassischen Wohngebäuden, also über die gesamte Höhe eines Gebäudes untergebracht werden soll. Für Wohnungen solle ebenfalls die für das Kerngebiet erforderliche Abstandfläche von $\frac{1}{2}$ H gelten. Die im Bebauungsplan vorgesehene Abstandregelung trage geschützten Belangen wie Belichtung, Belüftung und Sozialabständen in unangemessenem Umfang Rechnung.

Abwägung:

Es ist zutreffend, dass zu Beginn des Planungsverfahrens zum Quartier Lehrter Bahnhof die Herstellung von „klassischen Wohngebäuden“ nach Möglichkeit angestrebt wurde. Im weiteren Planungsverfahren hatte die Wettbewerbsentscheidung, den Entwurf von Prof. Ungers zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen, zur Folge, dass die Umsetzung des vorgenannten Wohnungskonzeptes in der ursprünglich angedachten Form dann nicht mehr möglich ist, wenn die für Wohnungen die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandflächen eingehalten würden. Nach den Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes (Stand: 16.12.1998) ist unter Einhaltung der Abstandfläche 1 H nur im Block MK 7 entlang der Straße Alt-Moabit die Herstellung „klassischer Wohngebäude“ möglich.

Um dem ursprünglichen Wohnkonzept Rechnung zu tragen, wird der Bebauungsplan dahingehend geändert, dass die textliche Festsetzung entfällt und künftig in größerem Umfang „klassische Wohngebäude“ nach Maßgabe der BauOBln zulässig sind.

Stellungnahme:

Die damalige textliche Festsetzung Nr. 5 (mittlerweile entfallen) solle gestrichen werden, weil voraussichtlich erst nach der Realisierung der Vorhaben beurteilt werden könne, in welchen Lagen Einzelhandelsnutzung existenzfähig sein wird. Ferner widerspreche diese TF der in der Begründung dargelegten Notwendigkeit einer Begrenzung der Einzelhandelsflächen. Die Begründung erwecke den Anschein, im Planungsgebiet könnten eher zuviel als zuwenig Einzelhandelsflächen errichtet werden.

Abwägung:

Die ursprünglich in diesem Verfahrensschritt getroffene Abwägung ist obsolet. Der Anregung wurde zwischenzeitlich gefolgt und die Begrenzung zum Einzelhandel im Quartier außerhalb des Hauptbahnhofes ist entfallen.

Stellungnahme:

Die damalige textliche Festsetzung Nr. 7 (mittlerweile entfallen) solle einen größeren Gestaltungsspielraum ermöglichen. Es solle der späteren Planung überlassen bleiben, in welchen Geschossen Einzelhandel (unter Einhaltung der Gesamt-Einzelhandelsfläche) angeordnet wird.

Abwägung:

Die ursprünglich in diesem Verfahrensschritt getroffene Abwägung ist obsolet. Die Festsetzung, auf die sich die Anregung bezog, ist nunmehr entfallen.

Stellungnahme:

Textliche Festsetzung Nr. 20 (jetzt Nr. 22): Die städtebauliche Verträglichkeit von Stellplätzen und Garagen sei auch herzustellen, wenn oberirdische Stellplätze zulässig sind (z. B. mittels einer Formulierung wie: „Stellplätze sind oberirdisch nicht in den Bauteilen zulässig, die an öffentliche Flächen grenzen“). Aufgrund des Geländeverlaufes zwischen der Straße Alt-Moabit und der künftigen 1. Querstraße (Berta-Benz-Straße) seien Stellplätze oberirdisch durchaus sinnvoll. In überdachten Innenhofbereichen sei eine „städtebauliche Unverträglichkeit“ nicht begründbar.

Abwägung:

Es ist zutreffend, dass unter bestimmten Voraussetzungen eine städtebauliche Verträglichkeit von oberirdischen Stellplätzen und Garagen erreicht werden kann. Aus diesem Grund wurde die damalige textliche Festsetzung Nr. 20 (jetzt 22) dahingehend geändert, dass im Kerngebiet MK V2 (künftig MK V4) oberirdische Stellplätze und Garagen zulässig sind.

Der vorgebrachte Hinweis auf die durch den Geländeverlauf der Straße Alt-Moabit verursachte besondere Situation im Kerngebiet MK 6 ist ebenfalls zutreffend. Die Straße Alt-Moabit weist eine Geländeoberkante auf, die ca. 2,5 bis 4,5 m über der des MK 6 liegt. Dadurch sind die an die Straße Alt-Moabit angrenzenden Geschossflächen im 1. und 2. Vollgeschoss nur eingeschränkt nutzbar. In diesem Bereich ist die Unterbringung von oberirdischen Stellplätzen und Garagen ebenfalls städtebaulich verträglich. Daher wurde die textliche Festsetzung dahingehend ergänzt, dass die Herstellung oberirdischer Stellplätze und Garagen im MK 6 in einem 20 m breiten Bereich entlang der Straße Alt-Moabit zugelassen wird.

In den übrigen, darüber hinausgehenden Baugebietsflächen, ist die Herstellung oberirdischer Stellplätze und Garagen städtebaulich nicht verträglich.

Stellungnahme:

Den textliche Festsetzungen Nr. 24 (mittlerweile entfallen) und 25 werde mit der Einschränkung zugestimmt, dass Dachverglasungen nicht verhindert werden dürfen.

Abwägung:

In der TF Nr. 25 sind explizit Beleuchtungsflächen von der Verpflichtung zur Dachbegrünung ausgeschlossen. Die Verpflichtung zur Begrünung von Hofflächen (TF Nr. 24) ist inzwischen entfallen.

Stellungnahme:

Die Geschossfläche solle für das MK 3-7 auf insgesamt ca. 90.000 m² heraufgesetzt werden. Eine solche Änderung dürfte das städtebauliche Erscheinungsbild der Gebäude nicht ändern.

Abwägung:

In den Baugebieten MK 1, 3-8 und im SO wurden die jeweils zulässigen Geschossflächen erhöht (siehe Prüfung zu Anregung Nr. 5.2). Hinsichtlich der in der o. g. Anregung aufgeführten Kerngebiete MK 3-7 hat dies folgende Auswirkungen:

Die im MK 3-7 insgesamt zulässige GF von 81.300 m² (Stand des Bebauungsplanentwurfes: 6.12.1998) wird auf insgesamt 89.050 m² erhöht. Der Anregung wird folglich annähernd entsprochen.

Stellungnahme:

Der Fußgängerbereich westlich von MK 6 dürfte durchaus auch für die Erschließung des MK 6 erforderlich werden. Daher solle dort lediglich ein „verkehrsberuhigter Bereich“ festgelegt werden.

Abwägung:

Der Anregung wurde gefolgt. Die westlich des MK 6 (und nördlich der Straße Alt-Moabit) ausgewiesene Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ wurde geändert in „verkehrsberuhigter Bereich“.

Stellungnahme:

Das damalige MK V2 (jetzt MK V4) müsse auch von Süden erschlossen werden können. Erforderlich sei die Herstellung und planungsrechtliche Sicherung einer Zuwegung entlang der südlichen Baugrenze des damaligen MK V2 (jetzt MK V4).

Abwägung:

Die rechtlich erforderliche Erschließung der Fläche MK V2 (jetzt MK V4) ist durch die zukünftige Straße am ULAP (jetzt Clara-Jaschke-Straße) gegeben. Im Norden dieser Fläche wurde zugunsten einer verbesserten Erschließung eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung in einer Breite von 4,2 m festgesetzt. Hier ist nicht die Art der verkehrlichen Benutzung geregelt, sondern im Wesentlichen Gestaltung und Geschwindigkeitsvorgaben.

Eine zusätzliche Erschließungsmöglichkeit innerhalb der öffentlichen Grünfläche ist denkbar. Ein Rechtsanspruch besteht allerdings aufgrund der bereits gesicherten Erschließung nicht. Eine Befahrbarkeit soll jedoch ausschließlich für Lieferverkehr möglich sein.

Um eine verbesserte Erschließung zu ermöglichen, wurde entlang der südöstlichen Baugrenze des damaligen MK V2 (jetzt MK V4) in der Kerngebietsfläche unterhalb des Viaduktes und innerhalb der öffentlichen Parkanlage eine 3 m breite Fläche mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Ver- und Entsorgung der Grundstücke im MK V2 (jetzt MK V4) belastet. Hierzu wurde eine neue textliche Festsetzung aufgenommen.

Das Ergebnis der Trägerbeteiligung ist in die weitere Bearbeitung des Bebauungsplans eingegangen.

11. Umstellung der Rechtsgrundlage

Das Bebauungsplanverfahren wird auf der Grundlage des BauGB in der ab dem 1. Januar 1998 geltenden Fassung weitergeführt.

12. Verlauf und Ergebnis der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 1999

Der Entwurf des Bebauungsplans II-201a hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin vom 23. April 1999, Seite 1527, gemäß § 3 Abs. 2 des Baugesetzbuchs in der Zeit vom 3. Mai bis 3. Juni 1999 öffentlich ausgelegen.

Es gingen schriftliche Anregungen von 25 verschiedenen Einwendern ein.

Eine Reihe von Anregungen betraf Sachverhalte, die nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens II-201 a sind, da sie

- dem Planfeststellungsverfahren VZB vom 12.09.1995
- der Plangenehmigung der Bahnhofstiefgarage vom 07.01.1997
- dem Änderungsverfahren zur Planfeststellung vom 22.06.1999

- dem eingeleiteten Planfeststellungsverfahren für die Magnetschnellbahn oder den noch einzuleitenden Verfahren für die sonstigen Verkehrsanlagen
 - den Bebauungsplanverfahren II-201 b, II-201 c oder II-201 d
 - bzw. sonstigen Rechtsverfahren
- unterliegen, bzw. planungsrechtlich nicht umgesetzt werden können.

An Anregungen zu bebauungsplanrelevanten Aspekten wurde zusammengefasst Folgendes vorgebracht:

Städtebau allgemein

Anregungen:

Es wurde angeregt, das städtebauliche Konzept grundsätzlich zu überarbeiten, die Dichte zu verringern, das Blockraster aufzugeben, das Scheibenhaus in Höhe und Konfiguration zu ändern und die denkmalgeschützten Viaduktbögen zu erhalten. Andererseits wurde das Scheibenhochhaus ausdrücklich begrüßt.

Abwägung:

Das ausdrückliche Ziel des Bebauungsplanentwurfes ist es, das preisgekrönte städtebauliche Konzept des Büros Ungers planungsrechtlich zu sichern und nicht im Grundsatz zu verändern. Der Abriss des Stadtbahnviaduktes ist Bestandteil der Planfeststellung.

Unterbaubarkeit der Grundstücke

Anregung:

Für die Baublöcke mit einer GRZ von 0,8 wurde aus unterschiedlichen Gründen eine GRZ von 1,0 angeregt.

Abwägung:

Die ursprüngliche Prüfung führte zur Nichtberücksichtigung der Anregung, um dem Bodenschutz Vorrang vor städtebaulichen Erwägungen zu geben. Diese Abwägung wurde inzwischen mit umgekehrter Gewichtung vorgenommen (ausgenommen MK 5).

Anregung:

Für die Anlage einer Tiefgarage zwischen MK 1 und MK 2 sollte die Unterbaubarkeit der Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung ermöglicht werden, um so die Zufahrt auf die Straße am ULAP (jetzt Clara-Jaschke-Straße) beschränken zu können und die verkehrsberuhigte Zone zu entlasten.

Abwägung:

Durch die Tunnelausfahrt der B 96 wird die Unterbaubarkeit des MK 2 erschwert. Da die angeführten Gründe nachvollziehbar sind und zu einer Verbesserung der städtebaulichen Qualität führen, wurde der Anregung gefolgt. Dies führte zu einer Änderung des Bebauungsplanentwurfes.

Baugrenzen

Anregung:

Es wurde angeregt, den Sockelbau des Bahnhofsgebäudes unterhalb des neuen Viaduktes mit einer hinterleuchteten Glasfassade auszuführen und eine entsprechende Bautiefe zuzulassen.

Abwägung:

Diese bauliche Anlage führt zu einer Überschreitung der Straßenbegrenzungslinie um 10 cm. Aufgrund der Geringfügigkeit der Überschreitung ist hierfür durch den Bebauungsplan keine Regelung erforderlich.

Wohnanteil

Anregung:

Es wurde angeregt, in den Blöcken MK 4 bis MK 7 den Wohnanteil auf 20% zu reduzieren.

Abwägung:

Die damalige Abwägung ist obsolet, da die Verpflichtung zur Errichtung von Wohnungen ganz entfallen ist (siehe Kapitel II.2).

Anregung:

Es wurde darauf hingewiesen, dass sich im Block MK 8 etwa 10.000 – 12.000 m² sehr gut für Wohnen eigneten. Auch der „Würfel“ MK 9 sei hinsichtlich einer möglichen Wohnnutzung zu untersuchen.

Abwägung:

Die zu diesem Zeitpunkt vorgenommene Prüfung mündete darin, Wohnungen auch in den sogenannten Solitären zulässig zu machen. Hiervon wurde jedoch im weiteren Verfahren Abstand genommen, da das städtebauliche Ziel, einer Verödung des Quartiers entgegenzuwirken, nicht erreicht wird, wenn die Solitäre mit Wohnnutzung belegt würden. Vorrang zur Unterbringung der Wohnungen sollen die Quartiersblöcke MK3 bis MK 7 haben, wo Wohnungen durch den Bebauungsplan ermöglicht werden. Die Solitäre sollen hingegen – der ursprünglichen städtebaulichen Idee folgend – für Dienstleistungseinrichtungen oder z.B. für ein Hotel zur Verfügung stehen.

Einzelhandel im Bahnhof

Anregung:

In einer Reihe von Anregungen wurde die Größenordnung von 15.000 m² Einzelhandel im Bahnhofsgebiet für überdimensioniert gehalten. Es wurde die Gefahr gesehen, dass die Einzelhandelskonzentration, wenn sie im Sondergebiet 3.500 m² übersteige, eine eigendynamische Zentrenqualität entwickle und insbesondere den Einzelhandelsbestand in der Turm- und Stromstraße gefährde, da Kunden von diesen Zentren abgezogen würden. Dies gehe insbesondere aus der Abwägung zur Beteiligung der TöB hervor, da dort dargelegt werde, dass die Zielgruppe der Konsumenten nicht nur Reisende seien, sondern auch Kunden aus dem Stadtgebiet. Damit seien negative Auswirkungen zu befürchten. Durch die vorgesehene Fläche für Einzelhandel werde es zum Ladensterben in Moabit kommen. Im Stadtentwicklungsplan Zentren und Einzelhandel sei der Lehrter Bahnhof nicht als Zentrum dargestellt. Die Ermöglichung von 15.000 m² Geschossfläche für Einzelhandel verletze die Abwägungsgrundsätze.

Abwägung:

Die Größenordnung von 15.000 m² Geschossfläche für Einzelhandel wurde im Zusammenhang mit der Durchführung des Wettbewerbes für den Bahnhof und das Stadtquartier ermittelt und entspricht dem Beschluss des Senatsausschusses „Berlin 2000“. Voraussetzung für diese Größenordnung war die Prüfung der verkehrlichen Tragfähigkeit, die zu keiner Reduzierung geführt hat. 15.000 m² Geschossfläche für Einzelhandel war gleichzeitig „Geschäftsgrundlage“ für die Konzeption der Gesamtanlage als zentraler Bahnhof und repräsentativer städtebaulicher Anziehungspunkt. Diesen Funktionen entsprechend wird das Klientel der Kundschaft wesentlich aus den erwarteten rund 200.000 Umsteigern und Reisenden pro Tag bestehen, die nicht den umliegenden Einzelhandelskonzentrationen z. B. in der Turmstraße verloren geht. Ein neues Potential an Käufern wird darüber hinaus aus dem Regierungsviertel erwachsen, in dem selbst kein Angebot an Einzelhandel entstehen wird.

Den Anregungen kann nicht entsprochen werden.

Verkehr

Verkehrskonzept allgemein

Anregung:

In zahlreichen Anregungen wurde geäußert, dass die Verkehrsplanung und der Städtebau zu stark auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet seien. Bei dem zu erwartenden Ziel- und Quellverkehr und dem Stellplatzangebot sei der Modal-Split von 80:20 zu Gunsten des ÖPNV kaum zu erreichen. Gleichzeitig wurden aufgrund der Verkehrsbelastung negative Auswirkungen auf die Invalidenstraße, die Umwelt und die geplanten Nutzungen erwartet.

Abwägung:

Begleitend zu den Bebauungsplanverfahren wurde ein Verkehrskonzept erarbeitet, dem das verkehrspolitische Planungsziel, die Innenstadt weitestgehend von Kfz-Durchgangsverkehr freizuhalten, zu Grunde lag. Bei den vorgegebenen städtebaulich erwünschten und als verträglich ermittelten Nutzungsintensitäten kann die Funktionsfähigkeit des Bahnhofes nur sichergestellt werden, wenn in Zukunft 70 bis 80% aller Quell- und Zielfahrten im Personenverkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln erfolgen. Ferner ergibt sich für das Quell- und Zielverkehrsaufkommen bei dem genannten Modal Split bereits die Grenze der Belastbarkeit des Straßennetzes. Die Invalidenstraße ist in besonderem Maße durch den Durchgangsverkehr belastet (ca. 50 %), da sie einen Abschnitt im sogenannten Ringkonzept darstellt.

Insoweit ist die Verkehrskonzeption auf eine „individualverkehrsarme“ Erschließung ausgerichtet, auch wenn dadurch kein individualverkehrsarmes Gebiet entstehen wird, was die absolute Belastung des Straßennetzes betrifft.

Mit Ausnahme weniger untergeordneter Flächen (MK V3, MK V4, MK 6) sind oberirdische Stellplätze ausgeschlossen. Die Anzahl der gewerblich genutzten Stellplätze ist auf einen Platz pro 200 m² Geschossfläche begrenzt. Gleichzeitig wird das ÖPNV-Angebot ausgebaut (die Fern- und Regionalbahn, die S-Bahnlinien auf der Stadtbahn, die Trasse der U 5 sind planfestgestellt, die Planfeststellung für die Magnetschnellbahn befand sich zum damaligen Zeitpunkt im Verfahren, die Planfeststellung für die S 21 und für die Straßenbahn wurden vorbereitet, diverse Buslinien sind vorgesehen).

Spreeuferstraße (Rahel-Hirsch-Straße) und Brücke über den Humboldthafen

Anregung:

Die neue Spreeuferstraße (Rahel-Hirsch-Straße) mit der Brücke über den Humboldthafen werde als „neue Belastungsstraße“ betrachtet, die zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr ins Gebiet ziehe, Verkehrs- und Umweltprobleme verschärfe und den Erholungswert an der Spree beeinträchtige. Auf die Anlage der Straße sei zu verzichten.

Abwägung:

Die Neuanlage der Spreeuferstraße (Rahel-Hirsch-Straße) und der Brücke über den Humboldthafen geht auf den Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses zum Ost-West-Straßenverkehr aus dem Jahre 1993 zurück. Hier wurde auf der Grundlage eines erarbeiteten Konzeptes „in Abwägung städtebaulicher und verkehrlicher Belange“ die Schlussfolgerung gezogen, dass auch bei der Realisierung der Verkehrsaufteilung von 80 : 20 zu Gunsten des ÖPNV ein innenstadtorientiertes Kraftfahrzeugaufkommen von insgesamt voraussichtlich 8.000 Kfz/Stunde in Ost-West-Richtung zu bewältigen ist.

Diese Beschlusslage wurde durch die Planung einer durchgängigen Fahrspur pro Richtung und einem Parkstreifen auf jeder Seite gefolgt. Die entstehende Belastung entspricht mit ca. 1.000 Fahrzeugen/Richtung/Stunde einer normalen innerstädtischen Situation.

Im Bereich der Promenaden entlang der Spree ist zudem hervorzuheben, dass durch den deutlichen Niveauunterschied zwischen Straße und Promenade die Lärmbelastung im Bereich der Promenade geringer ist.

ÖPNV-Erschließung

Anregung:

Die Festsetzung einer privaten Verkehrsfläche für die dem Bahnhofsgelände zugehörigen Taxen und Fahrradstände werde abgelehnt, da sie für die öffentliche Erschließung des Bahnhofes notwendig seien. Stattdessen wurde die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung gefordert.

Abwägung:

Da die für die Erschließung des Bahnhofes notwendigen Taxenaufstellflächen außerhalb der privaten Verkehrsfläche untergebracht werden können und die gewünschten Taxenaufstellflächen ein zusätzliches Serviceangebot seitens der DB AG darstellen und die Fahrradstände ohnehin der privaten Nutzung zuzuordnen sind, wurde der Bebauungsplan zunächst nicht geändert. Die Haltung wurde in den Folgejahren nicht aufrechterhalten. Im Einvernehmen mit der DB AG wird nunmehr die entsprechende Fläche unter dem Viadukt als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festgesetzt und die Trennung zum Fußgängerbereich aufgehoben.

Nord-Süd-Belüftungsbahn

Anregungen:

Von mehreren Seiten wurden Beeinträchtigungen der Nord-Süd-Belüftungsbahn und eine Verschlechterung des Luftaustausches und generell des Klimas befürchtet.

Abwägung:

Nach gutachterlichen Ergebnissen findet der intensivste Nord-Süd-Luftaustausch über der Wasserfläche des Humboldthafens statt, und zwar in niedrigen Höhen relativ dicht über dem Wasserspiegel. Daher haben die geplanten Gebäude im Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes nur eine geringe Bedeutung hinsichtlich einer möglichen Beeinträchtigung der Nord-Süd-Belüftungsbahn.

Größere Relevanz kommt dagegen dem planfestgestellten Bahnviadukt über dem Humboldthafen und der geplanten Humboldthafenumbauung im angrenzenden Bebauungsplanentwurf II-201d zu. Diese Vorhaben sind aber nicht Gegenstand der Festsetzungen dieses Bebauungsplanes.

Insgesamt ist die Beeinträchtigung des Nord-Süd-Luftaustausches nicht auszugleichen. Schutzgutübergreifend wird durch die Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage („Geschichtspark Zellengefängnis“) im angrenzenden Bebauungsplanentwurf II-201b ein Beitrag zur Verbesserung des Kleinklimas geschaffen.

Eingriff/Ausgleich

Anregung:

Es sei nicht klar, wie der erforderliche Ausgleich geleistet werde. Die Pflege von Grünanlagen sollte nicht als Ausgleichs-/Ersatzmaßnahme angerechnet werden können, da sich damit zwar die Erholungssituation, nicht jedoch die Boden-/Klima-/Grundwassersituation verbessere; trotz der Regelung des NatSchGBl § 14, Beeinträchtigungen „auf sonstige Weise“ beheben zu können, müsse ein funktionaler Bezug zum Eingriff gewährleistet sein.

Abwägung:

Mit der Änderung des Baugesetzbuches durch das sog. BauROG am 1. Januar 1998 wurde der planenden Gemeinde ein weiterer Spielraum für die Realisierung von Kompensationsmaßnahmen eröffnet (z. B. zweigeteilter Bebauungsplan, „Öko-Konto“ etc.). Ein enger, räumlicher und funktionaler Bezug ist demnach nicht mehr erforderlich. Im vorliegenden Fall ist der räumliche Bezug gewährleistet. Der Ausgleich erfolgt auf von der Gemeinde bereitgestellten Flächen. Funktional kann die Parkanlage die Eingriffe, insbesondere in das Klima, nicht ausglei-

chen. Die Kompensation erfolgt deshalb „schutzgutübergreifend“. Es handelt sich bei der Kompensationsmaßnahme nicht um die Pflege einer bestehenden Anlage, sondern um ihre erstmalige Herstellung.

Emissionen/Immissionen

Anregung:

Auf die Regelung zu den Lärmschutzgrundrissen sei zu verzichten, um den architektonischen Spielraum für die Gestaltung der Wohnungen nicht einzuschränken.

Abwägung:

Die Wahrung gesunder Wohnverhältnisse ist in der Abwägung höher zu gewichten als die Flexibilität in der Gestaltung. Die Festsetzung wurde deshalb beibehalten.

Die Erschütterungen, die aus der zukünftigen Straßenbahntrasse und Straßenbahndstelle herrühren, werden im entsprechenden Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

Hofbegrünung

Anregung:

Auf die Begrünung der Hofflächen mit einer Erdschicht von 0,8 m solle verzichtet werden, da sie die Belichtung der Wohnungen und den Zugang zu den Gartenanlagen für Behinderte einschränke.

Abwägung:

Die damals vorgenommene Abwägung zum Beibehalt der Dicke der Substratschicht ist obsolet, da die Verpflichtung zur Hofbegrünung ganz entfallen ist.

Darstellung planfestgestellter Anlagen

Anregung:

Eine differenzierte Darstellung des Baukörpers im Sondergebiet Bahnhofsgelände ober- und unterhalb von 43,80 m über NN sei nicht zulässig, da die Wirkungen der Planfeststellung nicht in einer Höhe von 43,80 m über NN im Sinne eines Schichtenbebauungsplanes endeten, zumal in der 12. TF (jetzt Nr. 13) keine Gliederung im Sinne des § 1 Abs. 4 BauNVO vorgenommen werde.

Abwägung:

Der hier geäußerten Rechtsauffassung, dass sich die Darstellung der gemischten Anlage auf das gesamte Bahnhofsgelände beziehen müsse, kann nicht gefolgt werden. Es ist zutreffend, dass der Zulässigkeitskatalog für die Nutzungen gemäß textlicher Festsetzung Nr. 13 sowohl für den Bereich der gemischten Bahnhofsanlage (Sondergebiet und planfestgestellte Bahnhofsanlage) gilt, als auch im Sondergebiet (Bügelbauten), die in den Nebenzeichnungen Nr. 3 und 4 dargestellt sind, jedoch jeweils nur für die ergänzende Nutzung des Sondergebietes. Dies bedeutet jedoch nicht, dass keine klare Trennung der baulichen planfestgestellten und nicht planfestgestellten Anlagen vorliegt. Die Planfeststellung erfolgte anlagenbezogen, d. h. durch genaue Definition in den Planfeststellungsunterlagen der planfestgestellten Gebäudeteile. Von daher ist nicht nachvollziehbar, welche Wirkung in der Höhe darüber hinaus die Planfeststellung entfalten soll.

Die Zulässigkeit der Bügelbauten und des Bahnhofsdaches in Nord-Süd-Richtung wurden qua Planfeststellung eindeutig ausschließlich dem Bauplanungsrecht überlassen und muss – da keine bahnrelevante Nutzung - auch bauplanungsrechtlich geregelt werden.

Entlassung aus der Planfeststellung

Anregung:

Es wurde die Auffassung vertreten, dass die Entwidmung von nicht mehr bahnnotwendigen Teilflächen in gesonderten Einzelverfahren erfolgen müsse.

Abwägung:

Für die Erteilung einer Planreifeerklärung gemäß § 33 BauGB sowie für die Festsetzung des Bebauungsplanes ist es unabdingbar, dass sämtliche Flächen, die nicht der Planfeststellung PVZB vom 12. September 1995 sowie der ergänzenden Plangenehmigung für die Tiefgarage vom 7. Januar 1997 unterliegen, aus der Planfeststellung entlassen werden.

Mit dem erfolgten Abriss des S-Bahnhofes sowie des Viaduktes ist hierfür die Entbehrlichkeit für die Bahnnutzung dokumentiert und die Bindung an das Fachplanungsrecht entfallen.

Wasserversorgung

Anregung:

Im Bereich der Mittelstraße (jetzt Katharina-Paulus-Straße) unter dem Viadukt sei eine ausreichende Mindestdeckung von 1,2 – 1.5 m für die Unterbringung einer Trinkwasserleitung erforderlich. Diese dürfe nicht durch ständige bauliche Anlagen wie Pavillons überbaut werden. Da die Erschließung des MK V4 von Norden erfolgen soll, müsse hier ausreichend Platz für die Leitungsverlegung aller Medien sein.

Abwägung:

Die Mittelstraße (jetzt Katharina-Paulus-Straße) ist im Bebauungsplan als öffentliches Straßenland ausgewiesen, in dem die Leitungen untergebracht werden können.

Der Bebauungsplan sieht im Bereich der „verkehrsberuhigten Bereiche“ keine Überbaubarkeit vor. Auch wenn in der Begründung von gewünschter „Café-Nutzung“ die Rede ist, ergibt sich hieraus kein Handlungsbedarf für den Bebauungsplan. Die Nutzung öffentlichen Straßenlandes ist im Zuge der „Sondernutzung“ beim zuständigen Tiefbauamt zu beantragen und nicht bebauungsplanrelevant.

Bei einer Breite von 4,2 m für den verkehrsberuhigten Bereich nordwestlich des MK V4 ist ausreichend Platz für die Verlegung der erforderlichen Leitungen.

Der Verfahrensschritt führte zu folgenden inhaltlichen Entwurfsänderungen:

NNTiefgarage zwischen MK 1 und MK 2 unter dem „Verkehrsberuhigten Bereich“

OO Aufnahme der allgemeinen Zulässigkeit von Wohnungen in weiteren Blöcken

PP Hinweis in der Begründung auf die Zulässigkeit von notwendigen Stellplätzen für das MK 8

QQ Hinweis in der Begründung auf straßenrechtliche Regelungen für den Fußgängerbereich unter dem Viadukt

Der Verfahrensschritt führt zu folgenden redaktionellen Änderungen:

Auf Grund der vorgebrachten Anregungen wurden im Bebauungsplanentwurf folgende Korrekturen/Änderungen vorgenommen, die aufgrund von Darstellungsfehlern oder veränderter Rechtslage notwendig werden:

- Nach Abschluss des Änderungsverfahrens zur Planfeststellung wurde die Darstellung nachrichtlicher Übernahmen ergänzt.
- Zum besseren Verständnis wurde der Begriff „Beleuchtungsflächen“ in den textlichen Festsetzungen in „Belichtungsflächen“ geändert, was im weiteren Verfahren wieder rückgängig gemacht wurde, da es sich um einen feststehenden Begriff aus dem Bauordnungsrecht handelt.
- Es wurde ein Fehler in der Interpunktion in der Begründung korrigiert, der zu einer falschen Interpretation des Abwägungsergebnisses mit der Stellungnahme des Eisenbahnbundesamtes geführt hat.
- Es wurde die Höhenangabe des Hochhauses MK 8 von 120,0 m über NN in 130,0 m über NN richtiggestellt. Diese Höhe entspricht der Angabe, die bislang im Verfahren zugrunde gelegt worden war.
- Die Legende wurde hinsichtlich des Sondergebietes korrigiert. Es handelt sich um ein Sondergebiet gemäß § 11 BauNVO

Die Änderungen fanden ihren Niederschlag im Deckblatt vom 2. August 1999.

13. Verlauf und Ergebnis der zweiten öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB

Der Bebauungsplanentwurf hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin vom 30. Juli 1999, Seite 2928, gemäß § 3 Abs. 3 BauGB in der Zeit vom 9. August bis einschließlich 23. August 1999 erneut öffentlich ausgelegt.

Die Anregungen konnten nur zu den Änderungen des Entwurfes des Bebauungsplanes II-201 a vorgebracht werden.

Es gingen 3 Anregungen ein.

Zusammengefasst wurde Folgendes vorgebracht:

Anregung:

Aus dem Prüftext zur Auswertung der öffentlichen Auslegung im Hinblick auf das Bahnhofsdach in Nord-Süd-Richtung könne geschlussfolgert werden, dass dieses Dach keine Bahnanlage darstelle. Es werde hierzu auf die am 22.04.1999 erteilte Plangenehmigung verwiesen, mit der Plangenehmigung sowohl das Glasdach der NS Bahnhofshalle als auch die Eingangsfassaden planfestgestellt worden seien (siehe beigefügte Auszüge aus dem Bauwerksverzeichnis). Selbstverständlich befände sich in der +1 Ebene eine Vielzahl planfestgestellter Bahnanlagen.

Abwägung:

Die Anregung ist korrekt. Die Änderung zur Planfeststellung, die nach Abschluss der öffentlichen Auslegung stattgefunden hatte, umfasste auch das Glasdach in Nord-Süd-Richtung. Insofern kann eine Regelung im Bebauungsplan entfallen.

Anregung:

Die nachrichtliche Aufnahme auch der am 22.06.1999 genehmigten Planungsänderungen wurde begrüßt, da hiermit die Komplexität und der Informationsgehalt des Bebauungsplanes wesentlich erhöht werde.

Der Aussage im Text der Auswertung zur öffentlichen Auslegung zum Rettungsplatz im Zuge der südlichen Viaduktstraße (Anna-Zahn-Harnack-Straße) sei nicht nachvollziehbar, da dieser Rettungsplatz notwendig sei und planfestgestellt wurde. Das schließe eine Lagekorrektur nicht aus, sofern diese die Funktionalität des Rettungsplatzes nicht negativ beeinflusse.

Abwägung:

Die Tatsache, dass der Rettungsplatz im Zuge der Viaduktstraße nicht dargestellt ist, hat keinen Einfluss auf den Rechtstatbestand der Planfeststellung. Gemäß § 9 Abs. 6 BauGB sollen nach anderen gesetzlichen Vorschriften getroffene Festsetzungen im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen werden „soweit sie zu seinem Verständnis ...“ notwendig oder zweckmäßig sind. Im Falle dieses Rettungsplatzes wurde auf eine nachrichtliche Übernahme verzichtet, da er in die Kerngebietsfläche mit der Bezeichnung MK V3 E hinein ragt. Die planfeststellende Behörde hat mitgeteilt, dass ein inhaltlicher Konflikt nicht gesehen wird, da es sich lediglich um eine „Lagekorrektur“ handelt. Eine Änderung der Planfeststellung kann jedoch seitens der Bauleitplanung nicht erfolgen, so dass eine Korrektur seitens der planfeststellenden Behörde vorgenommen werden muss. Die für das MK V3 E in Anspruch genommenen Flächen (weniger als 100 m²) können auf der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung untergebracht werden.

Der Hinweis Nr. 1 macht zudem auf den Abstimmungsbedarf, der sich aus den planfestgestellten Anlagen ergibt, und auf die Notwendigkeit, ihre Funktionsfähigkeit zu erhalten, aufmerksam. Entsprechend ist die zuständige Behörde beim Baugenehmigungsverfahren zu beteiligen.

Die Anregung führt zu keiner Änderung des Bebauungsplanes.

Anregung:

Dem Petenten sei bekannt, dass die DB AG die Entwidmung von Bahnflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201 a intensiv betreibt. Gegen eine Im Zuge der hierzu erforderlichen Entbehrlichkeitsprüfung habe der Petent gegen die Entwidmung der Flächen unterhalb der Bahnbrücken (Viadukt) Bedenken geäußert, weil diese Flächen von einer Vielzahl planfestgestellter Bahnanlagen betroffen seien und eine Differenzierung in der Praxis als sehr schwierig beurteilt werde (siehe hierzu auch Punkt 3.6 ÖPNV Erschließung aus dem Text der Auswertung der öffentlichen Auslegung).

Abwägung:

Die Anregung, die Flächen unter dem Viadukt nicht aus der Planfeststellung zu entlassen, würde nach sich ziehen, dass der Bebauungsplan keine Regelungen für die betroffenen Flächen treffen kann und folglich in der vorliegenden Form nicht festgesetzt werden kann. Dies würde nicht nur die städtebaulich gewünschten Nutzungen unter den Viadukt betreffen, sondern auch das gesamte Erschließungskonzept, das auch mit der Anlage öffentlicher Straßen unter dem Viadukt zusammenhängt (Straße an ULAP (jetzt Clara-Jaschke-Straße), westliche Bahnhofstraße (jetzt Ella-Trebe-Straße) und die künftige Mittelstraße (jetzt Katharina-Paulus-Straße)).

Auch die Erteilung einer Planreifegenehmigung ist auf dieser Basis nicht gegeben. Der Anregung kann nicht entsprochen werden.

Anregung:

Das Gebäude MK 3 sei auf der B 96 bzw. auf der Zufahrt zur Tiefgarage gegründet, so dass bedingt durch diese Bauwerke, eine Tiefgarage im Untergeschoss nicht mehr möglich sei und notwendigerweise auf den Vorplätzen der Gebäude MK 3 und MK 4 die notwendigen Parkplätze angeordnet werden müssten.

Des Weiteren wurde neben dem MK 9 Gebäude eine Tiefgarage unter dem südlichen Bahnhofsvorplatz geplant, die direkt neben der Bahnhofstiefgarage angeordnet sei und deren Zugänge, wie im Architektenwettbewerb südlicher Bahnhofsvorplatz (Washingtonplatz) dargestellt, an der westlichen Bahnhofstraße angeordnet seien.

Abwägung:

Diese Anregung wurde zunächst nicht berücksichtigt. Im weiteren Verfahren wurde ihr aus städtebaulichen Gründen jedoch entsprochen. Hierzu wird auf Abschnitt II.3.2.4 der Begründung verwiesen.

Anregung:

Die Erweiterung der Tiefgarage im Bereich der Gebäude MK 1 und MK 2 unterhalb der öffentlichen Straßenflächen wurde begrüßt.

Mit den Änderungen sei nicht gewährleistet, dass ausreichend Stellplätze für die, durch die Tunnelanlagen bedingten, entfallenen Stellplätze unterhalb des MK 8 Gebäudes, des Bügelgebäudes und des Bahnhofs vorhanden seien. Aus diesem Grunde wurde zur Sicherstellung des Stellplatzbedarfes eine Erweiterung der geplanten Tiefgarage unterhalb des MK 9 Gebäudes vorgeschlagen.

Abwägung:

In die Abwägung zur Ermöglichung einer Tiefgarage zwischen MK 1 und MK 2 ist wesentlich auch die städtebauliche Begründung der besseren Erschließung der Tiefgarage und der Entlastung der verkehrsberuhigten Bereiche eingeflossen. Eine vergleichbare Qualitätssteigerung für den öffentlichen Raum liegt in der nun vorgeschlagenen Erweiterung der Tiefgarage nicht vor.

Der Anregung wurde bei Auswertung dieses Verfahrensschrittes nicht entsprochen. Inzwischen wurde die Abwägung zugunsten einer Tiefgaragenfestsetzung getroffen. Hierzu siehe Abschnitt II.3.2.4 der Begründung.

Der Verfahrensschritt führte zu keiner Änderung des Bebauungsplanes.

Alle vorgebrachten Belange sowohl die öffentlichen, wie auch die privaten sind gemäß § 1 Abs. 6 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden.

14. Abgeordnetenhausbeschluss 23. September 1999

SenStadtUm

Das Abgeordnetenhaus hat in seiner Sitzung am 23. September 1999 die Drucksachen Nrn. 13/4061 und 13/4134 beschlossen und damit dem Bebauungsplanentwurf zugestimmt und das Ergebnis der Interessenabwägung gebilligt.

15. Planreifebestätigung für den Neubau zweier Bürogebäude (Bügelbauten)

Die Bestätigung des Vorliegens der Voraussetzung des § 33 Abs. 1 BauGB - Planreife - für den Neubau zweier Bürogebäude (Bügelbauten) über dem Hauptbahnhof erfolgte mit Schreiben ID 2 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung vom 8. Januar 2003.

16. Planreifebestätigung für Nutzungsgenehmigungen im Sondergebiet

Nach Bestätigung des Vorliegens der Voraussetzungen des § 33 Abs. 1 BauGB – Planreife – vom 20. September 2005, wurde die Nutzungsgenehmigung für Einzelhandelsbetriebe sowie Schank- und Speisewirtschaften und Nutzungen für Dienstleistungen im Bahnhofsgebäude des Berliner Hauptbahnhofs (Lehrter Bahnhof) mit Schreiben vom 7. November 2005 erklärt.

17. Änderungen im Nachgang der erneuten öffentlichen Auslegung von 1999

Im Verlauf der vergangen Jahre nach Abschluss der zweiten öffentlichen Auslegung wurde sowohl seitens der privaten Investoren als auch des Landes Berlin die Planung der unterschiedlichen Vorhaben im Plangebiet vorangetrieben und konkretisiert. Es handelt sich um folgende wesentliche Änderungen:

RR Der Bebauungsplanentwurf soll im Vergleich zum Stand der Beschlussfassung durch das Abgeordnetenhaus vom 23. September 1999 um Kerngebietsflächen unter dem Viadukt im Bereich der Katharina-Paulus-Straße und zwischen den Blöcken MK 1 und MK 2 erweitert werden. Diese Flächen erfüllen keine übergeordnete verkehrliche Funktion, sondern werden nunmehr stärker im funktionalen Zusammenhang mit den Kerngebieten gesehen. Die untergeordneten Verkehrsfunktionen und städtebaulichen Belange werden hier zukünftig durch Gehrechte für die Allgemeinheit gesichert.

SS Auch für die Vergrößerung des Solitärs MK 9 und die Verschiebung des Hochhauses MK 8 ist eine Anpassung der Kerngebietszuschnitte erforderlich. Die Projektentwicklung des Hochhauses MK 8 hat gezeigt, dass die Baukörperausweisung für die Konzeption eines Hochhauses, wie es der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses zugrunde lag, ungünstig waren. Da oberhalb des U-Bahn-Tunnels der U 55 nicht gegründet werden soll, wurde der Baukörper um 12,5 m in östlicher Richtung verschoben. Der Baukörper wurde ferner um 6,5 m in Richtung Süden verbreitert, um die interne Gebäudeorganisation zu verbessern. Die veränderte Lage und Abmessung führt jedoch nicht zu einer Erhöhung des Nutzungsmaßes für diesen Baukörper. Die Verschiebung der überbaubaren Grundstücksfläche zieht eine veränderte Festsetzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nach sich.

TT Dies trifft auch auf die Veränderung durch den Solitärbaukörper MK 9 zu. Für den Solitär MK 9 erfolgt eine Vergrößerung, die auch eine Änderung der Geschossfläche nach sich zieht. Die Diskussion des Städtebaus hat nunmehr seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung ergeben, dass – von einer leichten Modifikation abgesehen – der Solitär in derjenigen Konfiguration gebaut werden soll,

wie er dem Wettbewerbsergebnis zugrunde lag. Damit wird der zwischenzeitlich verkleinerte Würfel mit 36 m Kantenlänge (Stand Abgeordnetenhausbeschluss 1999) wieder auf nunmehr 42,5 m vergrößert. Dies zieht, da der Baukörper als Würfel ausgeprägt werden soll, eine Erhöhung der Oberkante auf 77,6 m NN sowie der Geschossfläche auf von auf 19.500 m² nach sich.

UU Aufgrund der Entscheidung der Deutschen Bahn AG, das planfestgestellte Bahnhofsdach zu verkürzen und keine alternativen Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen, wurde eine Anpassung an diese neu abzuwägende Situation wird im Bebauungsplan erforderlich. In der Folge wurde auf den verbindlich festgesetzten Wohnanteil von 30% verzichtet.

VV Festsetzungsmodalitäten, nach denen die Einzelhandelsnutzung in den Kerngebieten auf bestimmte Bereiche festgelegt und damit eingeschränkt werden sollten, konnten im Laufe des Verfahrens nicht aufrechterhalten werden, da sich keine städtebaulichen oder sonstige Gründe dafür ergeben haben, dass Einzelhandelsbetriebe punktuell und nur in bestimmten Lagen des Kerngebiet sinnvoll unterzubringen sind. Hingegen soll die Entwicklung des Plangebietes, in das ganz außerordentliche Vorleistungen des Landes Berlin und der Bundesrepublik Deutschland u.a. durch die Errichtung des Hauptbahnhofes geflossen sind, nicht durch eine restriktive Nutzungseinschränkung für den Einzelhandel verhindert oder erschwert werden. Eine Begrenzung von Einzelhandelseinrichtungen auf bestimmte Bereiche ist deshalb nicht weiter zur Festsetzung vorgesehen. Hierdurch kann auf die noch zu entwickelnden Nutzungskonzepte oder Nutzungsänderungen in der Zukunft reagiert werden.

WW Anders als in der Beschlussfassung des Abgeordnetenhauses soll die Emma-Herwegh-Straße nicht mehr als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, sondern als herkömmliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt werden. Dies gilt auch für ihre Verlängerung im Bereich zwischen Viadukt und zukünftiger Straßenbahnaufstellfläche.

XX Die Weiterentwicklung der Planung für die Straßenbahnaufstellfläche hat eine neue Aufteilung der Flächen nördlich des Viaduktes zur Folge. Die Straße wurde zur Verbesserung der Erschließung und der städtebaulichen Situation von einer Breite von 4,2 m auf 7,4 bis 9,4 m Breite vergrößert.

Darüber hinaus wurden im Einzelnen folgende Änderungen vorgenommen:

YY Änderung der allgemeinen Zulässigkeit von Wohnungen für einzelne Blöcke, nunmehr Zulässigkeit nur noch in MK 3, MK 4, MK 5, MK 6 und MK 7,

ZZ Erhöhung der GRZ von 0,8 auf eine errechnete 1,0 durch Baukörperfestsetzung. Ausgenommen ist der Block MK5. Hier werden innere Baugrenzen zur Freihaltung einer nicht überbaubaren Grundstücksfläche für den zu erhaltenden Baum festgesetzt. Hier wird zukünftig durch die Baukörperfestsetzung eine überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt, die einer GRZ von 0,9 entspricht,

AAA Festsetzung einer nichtüberbaubaren Grundstücksfläche für die Erhaltung des Baumes im MK 5,

BBB Anpassung der sogenannten Bügelbauten an die Planfeststellung und Vorbereitung von Gehrechten im Erdgeschoss in den auskragenden Arkaden (Flächen W9-W12),,

CCC Wegfall einer Festsetzung für das Bahnhofsdach in Nord-Süd-Richtung nach erfolgter Planfeststellung hierfür,

DDD Ergänzung des Geh- und Fahrrechtes am MK V4 um ein Leitungsrecht und Anpassung der Fläche W4 an den Stützenverlauf unter dem Viadukt,

EEE Eintragung eines Gehrechtes auf der Gustav-Heinemann-Brücke (W13),

FFF Vorbereitung eines Fahrrechtes zugunsten des Unternehmensträgers der U-Bahn in der Tiefgarage unter dem nördlichen Bahnhofsvorplatz,

GGG Vorbereitung eines Gehrechtes für die Allgemeinheit innerhalb der Tiefgarage als zukünftiger Zugang zur U-Bahn,

HHH Ausweisung von Kerngebietsflächen im Bereich der Katharina-Paulus-Straße nördlich des Viaduktes,

III Vorbereitung von Leitungsrechten und Gehrechten in diesem Bereich,

JJJ Wegfall der Vorbereitung eines Fahrrechtes für die S 21 nach erfolgter Planfeststellung im Bereich des MK 8,

KKK Einführung der Zulässigkeit einer Überdachung zwischen MK 1 und MK 2,

LLL Einführung der Zulässigkeit für Vordächer am MK 9,

MMM Einführung der Zulässigkeit von Dachaufbauten für die Blöcke MK 1 bis MK 7,

NNN Gestaltungsfestsetzung für die Ausprägung des Daches im MK 9

OOO Festsetzung von Tiefgaragen für das MK 8, MK 9 und MK 3,

PPP Verschmälerung der Uferpromenade im Bereich des „Hafenhalses“ von 8 m auf 5 m,

QQQ Verschiebung der östlichen Straßenbegrenzungslinien der westlichen Bahnhofstraße,

RRR Verschiebung der nördlichen Straßenbegrenzungslinie der nördlichen Bahnhofstraße,

SSS Aufhebung der Trennung zwischen der Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich) unter dem Viadukt und der privaten Verkehrsfläche und Zusammenführung mit der Taxenaufstellfläche zu eine gemeinsamen Fläche besonderer Zweckbestimmung mit der Zweckbestimmung Taxenaufstellfläche und Fußgängerbereich

TTT Änderung des verkehrsberuhigten Bereiches angrenzend zur Straßenbahnaufstellfläche (verlängerte Emma-Herwegh-Straße) in Straßenverkehrsfläche und Festsetzung der Straßenbegrenzungslinien entsprechend der gegenwärtigen Planungen,

UUU Festsetzung einer privaten Verkehrsfläche für die Busendstelle und Anpassung der Fläche aufgrund der erfolgten Abstimmungen,

VVV Wegfall der Zweckbestimmung „Kinderspielplatz „ bei der Parkanlage am ULAP,

WWW Änderung der Straßenbegrenzungslinie im Bereich Invalidenstraße 60 nach geänderter Planung des Kreuzungsbereiches Invalidenstraße/Clara-Jaschke-Straße

Darüber hinaus wurden redaktionelle Änderungen vorgenommen.

Nachrichtliche Übernahmen:

Im Vergleich zu der vom Abgeordnetenhaus beschlossenen Fassung wurden die nachrichtlichen Übernahmen der eingetragenen Denkmale reduziert. Dies ist auf eine aktualisierte Einschätzung des Landesdenkmalamtes selbst zurückzuführen und hat keine geänderten Planungsziele zur Folge.

Durch die erfolgte Planfeststellung der S 21 wurde diese nachrichtlich in den Plan – einschließlich der Entrauchungsöffnungen auf dem Europaplatz – übernommen.

Die nachrichtliche Übernahmen für die technischen Einrichtungen der Planfeststellung für den Fernbahntunnel wurde dem letzten Stand der Planänderung angepasst.

Die vielfachen Änderungen, die zudem auch Grundzüge der Planung berührten, wären in einem weiteren Deckblatt bürgerfreundlich nicht mehr nachvollziehbar, so dass die Erstellung eines neuen Originalplans erforderlich wurde.

18. Verlauf und Ergebnis der öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB 2006

Dieser Entwurf des Bebauungsplans II-201a hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin Nr. 1 vom 6. Januar 2006 auf Seite 11 in der Zeit vom 16. Januar 2006 bis 17. Februar 2006 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus konnten Kopien der ausgelegten Unterlagen im Internet auf der Website der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung eingesehen werden und Stellungnahmen auf elektronischem Wege übermittelt werden.

Die Träger öffentlicher Belange wurden über die erneute öffentliche Auslegung durch Schreiben vom 5. Januar 2006 informiert und aufgefordert, innerhalb der Auslegungsfrist ihre Stellungnahme abzugeben.

Während der Auslegungsfrist gingen insgesamt 9 Anregungen von Bürgern, Trägern öffentlicher Belange oder sonstigen Planungsbeteiligten ein.

Eine Reihe von Anregungen betraf Sachverhalte, die nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens II-201 a sind, da sie der Planfeststellung bzw. Plangenehmigung unterliegen, planungsrechtlich nicht umgesetzt werden können und/oder nicht den Geltungsbereich des Bebauungsplanes betrafen.

An Anregungen zu bebauungsplanrelevanten Aspekten wurde zusammengefasst Folgendes vorgebracht:

1. Städtebau

1.1 Anregung: Es erschließe sich nicht, warum sich aus den Wettbewerben von 1992 Vorgaben für den Bebauungsplan entwickeln. Die demographische Entwicklung habe einen anderen Verlauf genommen als zum Planungsbeginn erwartet. Dies ignoriere die Planung vollständig. Es gebe in Berlin keinen Bedarf für eine Baulandausweisung, schon gar nicht für eine für verdichtete Bebauung. Die behauptete städtebauliche Erforderlichkeit sei schlecht begründet. Die Dichte sei Wettbewerbsvorgabe gewesen und könne folglich nicht mit den Wettbewerbs-ergebnissen begründet werden.

Abwägung:

Stadtentwicklungsplanung darf nicht alleine auf demographische Entwicklungen reagieren, sie muss vor allem für die langfristige Entwicklung einer Stadt Schwerpunkte setzen. Dies haben das Land Berlin und die Deutsche Bahn bei der Entscheidung für den neuen Bahnstandsstandort getan. Die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers an dieser Stelle genießt hohe Priorität. Die Ermittlung des künftigen Flächenbedarfs einer Kommune erfolgt auf der Ebene der Flächennutzungsplanung. Der FNP stellt für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201a gemischte Baufläche M1, d.h. Bereich mit hoher Nutzungsintensität und -dichte sowie mit vorwiegend Kerngebietscharakter, dar. Der baulichen Entwicklung von innerstädtischen Flächen ist grundsätzlich der Vorrang vor einer Inanspruchnahme von Flächen am Stadtrand einzuräumen. Die Ziele des Bebauungsplans entsprechen diesen kommunalen Entwicklungszielen.

Durch die Ausnutzung der besonderen Lage am Berliner Hauptbahnhof mit seiner hervorragende Erschließung durch den öffentlichen Fernverkehr- und Personennahverkehr sowie der

unmittelbaren Nachbarschaft zum Regierungsviertel wird ein Angebot bereitstellt, für das trotz der derzeit schwierigen wirtschaftlichen Gesamtsituation eine Nachfrage besteht.

1.2 Anregung:

Auf die Errichtung des Büroturm sowie grundsätzlich auf die Hochhäuser solle verzichtet werden, da sie die Stadt verunstalten. Schon aus wirtschaftlichen Gründen hätte der Turm keine hohe Auslastung, da genügend Büroflächen vorhanden seien.

Die Hochhäuser MK 8 und MK 9 seien auch abzulehnen, da sie die Bauten des Regierungsviertels überragten und sie so minorisierten. Ein 100 m hohes Gebäude, das bei bestimmten Sichtachsen genau zwischen Kanzleramt und Bundestag stehe, entfalte eine unerwünschte Symbolik, speziell wenn es privatwirtschaftlich genutzt werde.

Abwägung:

Es gibt keine Veranlassung, das städtebauliche Wettbewerbsergebnis grundsätzlich in Frage zu stellen. Eine grundsätzliche Neuorientierung ist weder gewollt, noch erforderlich.

Das städtebauliche Konzept, das aus dem Wettbewerbsverfahren aus dem Jahre 1994 hervorgegangen war, sah drei unterschiedliche städtebauliche Komponenten vor: eine orthogonale Blockstruktur (Blöcke MK 1 – MK 7), jeweils einen Solitär auf dem nördlichen und auf dem südlichen Bahnhofsvorplatz (MK 8 und MK 9) und die Humboldthafenumbauung (außerhalb des Geltungsbereiches). Dabei sollten die beiden Solitäre wiederum jeweils einen sehr unterschiedlichen Charakter haben: ein Hochhaus MK 8 und ein Würfel MK 9. Es geht folglich um die Realisierung einer Gesamtkomposition.

Für das Kerngebiet MK 9 setzt der Bebauungsplan eine zulässige OK von 77,6 m ü. NN fest. Unter Berücksichtigung der Geländehöhe ergibt sich eine tatsächliche Höhe von 42,5 m für das Gebäude. Für das Kerngebiet MK 8 ergibt sich zwar durch die Festsetzungen des Bebauungsplanes eine zulässige Gebäudehöhe von ca. 100m, aber es ist gut 500 m von Kanzleramt und Bundestag entfernt, so dass von einer „Minorisierung“ der Regierungsgebäude durch dieses Hochhaus nicht ausgegangen werden kann. Es ist allerdings auch keine Blickachse denkbar, bei der das Hochhaus zwischen Kanzleramt und Bundestag steht.

1.3 Anregung:

Die Festlegung auf die Berliner Traufhöhe sei nicht nachvollziehbar, da der Bahnhof diese auch nicht einhalte.

Abwägung:

Der Bahnhof hat weder hinsichtlich seiner Funktion noch seiner Bedeutung einen Bezug zur sogenannten Berliner Traufhöhe. Er nimmt eine Sonderstellung ein, auf die das städtebauliche Konzept mit differenzierten Höhen hin abgestimmt wurde. Der Umkehrschluss, dass sich wegen der größeren Höhe des Bahnhofes auch die umgebende Bebauung nicht an die Traufhöhe halten müsse, ist nicht nachvollziehbar.

1.4 Anregung:

Auch im Kerngebiet für MK 9 solle die textliche Festsetzung 15 – unter Berücksichtigung der angeregten Erweiterung für alle Technikaufbauten – die zulässige Gebäudeoberkante überschreiten dürfen. Aufgrund der technischen Anforderungen seien auf dem Dach Aufstellflächen, z.B. für Rückkühlgeräte oder Abluftanlagen aus den Sanitärräumen zwingend erforderlich.

Abwägung:

In der Begründung unter II.3.2.10 ist dargelegt worden, weshalb der Würfel als ganz besonderer Baukörper gestaltet werden muss und sich vom übrigen Quartier unterscheiden soll.

Dachaufbauten in der geforderten Weise würde diesem wichtigen städtebaulichen Belang genau entgegenstehen. Die genannten technischen Anlagen können auch in den Baukörper integriert werden.

1.5 Anregung:

Die zulässige Traufhöhe von 22 m i.V.m. einer möglichen Überschreitung der Bebauung bis 30 m bei Rückstaffelung von der Straßenseite ließe keine „scharfkantigen“ Gebäude zu, da diese durch die Rückstaffelung und angesichts der umgebenden Kubaturen, sowie der Weite des Bahnhofsvorplatzes und in Anbetracht des Umstands, dass das Quartier sich – von Alt-Moabit aus gesehen – in einer Senke befindet, unmaßstäblich seien.

Daher werde angeregt, dass die Rückstaffelung zu den Innenhöfen der Gebäude erfolgen solle, um dort die Belichtungssituation zu verbessern. Es werde ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es bei dieser Anregung nicht darum gehe, die zulässige Geschossfläche zu erhöhen.

SenStadtUm

Abwägung:

Die Festsetzungen sind aus dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes von 1994 entwickelt worden. Das städtebauliche Konzept war gerade die Komposition verschiedener Strukturen im Gesamtquartier. Dabei sollten die Blöcke im orthogonalen Raster der „normalen Stadt“ folgen. Die gilt auch für die Höhenentwicklung der Blöcke. Bei einer vollständigen Überbauung der Blöcke kann zudem keine Regelung einer Zurückstaffelung von Innenhöfen erfolgen, da dafür der rechtliche Bezug fehlt.

1.6 Anregung:

Es wird angeregt den Bezugspunkt für die Bemessung der zulässigen Trauf- und Gebäudehöhe für die Kerngebiete MK 3-MK7 nicht in m über Gehweg festzusetzen, sondern eine Geländehöhe, die bei 35,60 m ü. NN liege, als Bezugspunkt im Kreuzungsbereich der Berta-Benz-Straße und Katharina-Paulus-Straße zu regeln. Das Erfordernis leite sich aus einer einheitlichen Traufhöhe ab, die bei einem Bezug auf m über Gehweg nicht gewährleistet wäre. Die vorgesehene Festsetzung im Bebauungsplan würde zu Staffelungen innerhalb des Gebäudes und damit auch zu Stufen innerhalb von Mietbereichen führen. Die Funktionalität der Gebäude werde insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit und Fluchtwege stark eingeschränkt. Darüber hinaus käme jedes der 4 Gebäude MK 4, MK 5, MK 6 und MK 7 auf einem unterschiedlichem Niveau zu liegen. Dadurch würde das Quartier in seiner Wahrnehmung städtebaulich sehr unruhig wirken und „auseinander fallen“. Aus Vermarktungssicht sei es jedoch wichtig, dass die 4 Gebäude als ein zusammengehörendes Quartier wahrgenommen werden. Um die städtebauliche Struktur zu stärken und die Quartierswahrnehmung zu fördern, seien einheitliche Trauflinien ein probates städtebauliches Gestaltungselement.

Abwägung:

Im Bebauungsplan wurden als Voraussetzung für die Höhenangaben in m über Gehweg Bezugshöhen für die Berta-Benz-Straße, die Katharina-Paulus-Straße und die Ella-Trebe-Straße festgesetzt. Dies wurde in der Begründung zum Bebauungsplan auch so dargelegt. Ein leichtes Spiel in den Höhen ist städtebaulich erwünscht. Falls eine für alle Baublöcke durchgehend einheitliche Traufkante oder Oberkante beabsichtigt ist, kann diese realisiert werden, indem z. B. die höchstzulässigen Traufhöhen oder Oberkanten in einigen baulichen Anlagen nicht überschritten wird.

1.7 Anregung:

Angeregt werde die Überschreitung der zulässigen Gebäudehöhe durch Technikaufbauten bis zu 1,50 m. Gemäß der Abwendungsvereinbarung sollte die Festsetzung zu den maximal zulässigen Gebäudehöhen dergestalt ergänzt werden, dass eine Überschreitung durch Technikaufbauten bis zu 1,50 m möglich ist. Die textliche Festsetzung Nr. 15 setze diese Vereinbarung nicht um. Danach seien Dachaufbauten nur ausnahmsweise und im Einzelfall sowie auch nur für Treppenhäuser und Aufzugsanlagen zulässig. Dies würde bedeuten, dass beispielsweise Kühlaggregate nicht auf den Dachflächen untergebracht werden könnten. Die textliche Festsetzung sei daher allgemeiner zu halten und müsse alle Technikaufbauten umfassen.

Abwägung:

In der Abwendungsvereinbarung wurde nicht definiert, welche Technikaufbauten ermöglicht werden sollen. Technikaufbauten, die für die Funktionsfähigkeit der Gebäude unabdingbar sind, sind durch die TF 15 ausnahmsweise zulässig. Gerade Kühlanlagen auf dem Dach sollen aber ausgeschlossen werden. Dabei muss in Abwägung eingestellt werden, das aufgrund der großen Fernwirkung, die einzelne Baublöcke entfalten (z. B. vom Regierungsviertel aus und vom Viadukt her), das allgemeine öffentliche Interesse an einer städtebauliche ansprechenden gestalteten Dachlandschaft Priorität hat. Die Ausnahmeregelung folgt der Systematik der BauNVO.

1.8 Anregung:

Die textliche Festsetzung 8, die die zulässige Nutzungen im 1. Vollgeschoss für die Kerngebiete MK 3, 5, 7 und 9 regelt, nämlich nur Einzelhandelsbetriebe, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke, solle für die Kerngebiete MK 3, 5 und 7 nicht gelten, da die wirtschaftliche Tragfähigkeit mit dieser Nutzung nicht gewährleistet wäre und ein Leerstand vermieden werden solle. Eine Verortung dieser Nutzungen im Bebauungsplan und der Ausschluss anderer Nutzungen solle daher für MK 3, MK 5 und MK 7 entfallen.

Abwägung:

Die textliche Festsetzung 8 regelt, dass sich die zulässigen Nutzungen nicht auf Einzelhandel und Gastronomie beschränken. Auch Betriebe des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke sind allgemein zulässig. Zudem sind ausnahmsweise auch Büro- und Geschäftsnutzungen zulässig. Wenn einzelne Teilbereiche sich nicht für die „publikumswirksamen“ Nutzungen eignen, kann von der Ausnahme Gebrauch gemacht werden.

1.9 Anregung:

Im Kerngebiet MK 5 solle die GRZ auf 1,0 erhöht werden, da die derzeitige Einschränkung der Überbaubarkeit durch die GRZ 0,9 und einer ins Baufeld eingeschnittenen Fläche von 420 m² keine vollständige Bebauung ermögliche.

Ziel sei es, eine vollflächige Unterbauung durch Tiefgaragen zu ermöglichen, da oberirdische Stellplätze im Plangebiet nicht zulässig seien.

Als Konsequenz dieser ins Baufeld eingeschnittenen, nichtüberbaubaren Fläche sei eine Tiefgarage unter MK 5 nicht, bzw. nicht wirtschaftlich realisierbar. Weiterhin verbleibe dadurch entlang der Berta-Benz-Straße nur eine Bautiefe von 12 m. Dies stehe der Errichtung und Vermarktung eines nachhaltig nutzbaren Gebäudes entgegen, da Büronutzungen eine Gebäudetiefe von mind. 13,50 m erforderten.

Eng mit den o.a. Einschränkungen zur Über- und Unterbaubarkeit hänge die Festsetzung zum Erhalt des bestehenden Einzelbaumes im MK 5 zusammen. Da der städtebauliche Entwurf, der dem Bebauungsplanentwurf zugrunde liege, diesen Baum nicht berücksichtigt habe, liege er nicht an einer adäquaten Stelle, z. B. im öffentlichen Raum, sondern im Schatten der neuen 8-geschossigen Bebauung, umgeben von Tiefgaragen. Bei dergestalt veränderten Umweltbedingungen müssten die Überlebenschancen für diesen Baum bezweifelt werden. Darüber hinaus stelle sich die aus der o.g. Festsetzung resultierende, gravierende Einschränkung der Nutzbarkeit sowohl des Grundstücks als auch des Baubetriebs gegenüber dem Interesse am Erhalt eines zwar alten, aber nicht einmal seltenen Baumes als absolut unverhältnismäßig dar. Daher solle der Baumerhalt nicht festgesetzt werden und stattdessen entsprechende Ersatzpflanzungen vorgesehen werden.

Abwägung:

Im Falle des Baumes im MK 5 ist die Entscheidung zugunsten des Erhaltes aus städtebaulichen Gründen getroffen worden. Es handelt sich um eine 60-80-jährige Winterlinde – *tilia cordata* –, die möglicherweise Bestandteil der Bepflanzung des Universum-Landesausstellungsparks war. Sie hat sowohl den Krieg, die Nachkriegszeit als auch das Baugeschehen unbeschadet überstanden und ist damit eines der sehr wenigen Zeugnisse der Vergangenheit im Quartier westlich der Clara-Jaschke-Straße.

Bei einer Größe des MK 5 von etwa 3250 m² verbleiben auch bei Nichtunterbauung des durch die inneren Baugrenzen abzuziehenden Fläche von etwa 400 m² eine Flächengröße von rd. 2800 m², die dem Bau einer Tiefgarage zur Verfügung stehen. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die Wirtschaftlichkeit infrage zu stellen ist.

Die Argumentation, dass ausschließlich mindestens 13,5 m tiefe Gebäude für Büronutzungen geeignet seien, ist nicht nachvollziehbar. Die Beschränkung der Bautiefe auf 12 m betrifft nur einen nach Süden hin orientierten Teil des künftigen Gebäudes. Hier kann eine architektonische

Lösung für ein wirtschaftlich nutzbares Gebäude gefunden werden, das sich an die Bebauungsplanfestsetzungen anpasst. Im Übrigen sind im MK 5 nicht nur Büronutzungen, sondern auch Wohnungen sowie andere Nutzungen allgemein zulässig. Diese können andere Regeltiefen nach sich ziehen.

Der Bebauungsplan setzt für das Kerngebiet MK 5 einem Innenhof fest. Nur dann ist eine natürliche Belichtung der angrenzenden Aufenthaltsräume möglich. Die Frage der Überlebenschancen des Baumes während der Bauphase und unter zukünftig geänderten Lebensbedingungen ist aufgrund der Festsetzungen im Bebauungsplan positiv zu beantworten. Es gibt genügend Beispiele, wie Bäume in vergleichbaren Situationen erhalten wurden und unter veränderten Umfedeinflüssen überlebt haben. (z.B. Lindenallee Alte Potsdamer Straße). Entscheidend für das Überleben ist die Pflege während der Bauphase und die Bewässerung. Das ist aber nicht Gegenstand der Festsetzung.

1.10 Anregung:

Die Überschreitung der gesetzlichen Nutzungsmaße sei nicht begründet.

Abwägung:

Die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO wird im Kapitel II.3.2.1 der Begründung im erforderlichen Umfang abgewogen. Die Anregung trifft hier nicht zu.

1.11 Anregung:

Es sei bedauerlich, dass die Lärmentwicklung und die Verdichtung so stark sind, dass der 30%ige Wohnanteil aufgegeben wurde.

Abwägung:

Die veränderte Situation hinsichtlich der Lärmentwicklung wurde wesentlich durch die Verkürzung des in Ost-Westrichtung verlaufenden Bahnhofsdaches begründet. Die Klage des Landes Berlin wurde vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen, da das Gericht keine rechtliche Verpflichtung seitens der Deutschen Bahn AG sah, auf die städtebaulichen Überlegungen der Gemeinde durch Lärmvorsorge zu reagieren. Auf die Ausprägung des Daches in der ursprünglichen Länge bestand somit kein Anspruch.

Die verdichtete Bauweise hat keinen kausalen Bezug zum Wegfall der Verpflichtung, Wohnungen herstellen zu müssen. In Testentwürfen wurde in mehreren Varianten nachgewiesen, dass eine Wohnnutzung in den Baublöcken qualitativ untergebracht werden könnte.

1.12 Anregung:

Es sei nicht ersichtlich, warum gerade ein zentraler Umsteigebahnhof von kompakter Bebauung umgeben sein müsse.

Abwägung:

Eine verdichtete Bebauung um Haltestellen des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs ist grundsätzlich deswegen geboten, um die Auslastung des ÖPNV zu erhöhen und ihn gegenüber dem MIV zu stärken. Auf den künftigen zentralen Umsteigebahnhof Berlins trifft dies ganz besonders zu, zumal es sich dabei um eine gewaltige Investition der Deutschen Bahn und des Landes Berlin handelt.

Bei dem Plangebiet handelt es sich künftig um einen zentralen, hervorragend an das öffentliche Verkehrsnetz angeschlossenen Standort im Land Berlin. Diese Lagegunst soll ausgenutzt und damit dem Gebot des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden gemäß § 1 Abs. 5 BauGB gefolgt werden.

1.13 Anregung:

Das Land Berlin weiche mit seinen beabsichtigten Festsetzungen von den Abwendungsvereinbarungen ab. Das sei nicht zulässig. Das Land Berlin sei nicht frei in der Entscheidung, Verpflichtungen aus einem öffentlich-rechtlichen Vertrag zu erfüllen oder nicht. Ebenso wenig könne andererseits vertraglich das Ergebnis des Bebauungsplanverfahrens

vorweggenommen werden. Den Festlegungen in der Abwendungsvereinbarung komme damit aber im Prozess der Bauleitplanung ermessensleitende Funktion zu. Das bedeute wiederum auch, dass das Land Berlin im Rahmen der Bauleitplanung nur dann von den Festlegungen der Abwendungsvereinbarung abweichen könne, wenn sich dies als einzig vertretbares Ergebnis der Abwägung herausstellen sollte.

Abwägung:

Die Abwendungsvereinbarung ist zwar in die Abwägung mit einzubeziehen, doch wäre eine vorweggenommene Abwägung nicht zulässig und würde zur Nichtigkeit des Bebauungsplanes führen. Die kommunale Planungshoheit muss gewahrt werden. Gemäß § 214 Abs. 3 BauGB ist für die Abwägung die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt der Beschlussfassung über den Bebauungsplan maßgebend. Eine abschließende Entscheidung erfolgt demzufolge erst mit der Festsetzung des Bebauungsplanes.

1.14 Anregung:

Die Fassadengestaltung der künftigen Neubauten solle in einen Dialog treten mit den Bauten am Potsdamer Platz. Des Weiteren werde der Bau von familienfreundlichen Wohnungen angeregt sowie die Umsetzung der Deckengestaltung von Prof. Gerkan, da sie überzeugend sei.

Abwägung:

Der Bebauungsplan trifft im Sinne der planerischen Zurückhaltung keine Regelungen zur Gestaltung der Fassade. Ein derartiges Erfordernis wäre hier auch nicht begründbar, da ein Zusammenhang mit der Bebauung am Potsdamer Platz nicht erkennbar ist. In Teilen des Kerngebietes sind im Bebauungsplan Wohnungen allgemein zulässig. Für die Grundrissgestaltung z. B. für familienfreundliche Wohnungen fehlt hier die erforderliche Rechtsgrundlage.

Die Anregung zur Deckengestaltung bezieht sich auf das Bahnhofsgebäude, das selbst Gegenstand der Planfeststellung ist. Für das Sondergebiet regelt der Bebauungsplan nur die Zulässigkeit von ergänzenden Nutzungen. Eine Regelung zur Deckengestaltung ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens nicht möglich.

2. Verkehr

2.1 Anregung:

Für die Vermarktung des Gebietes sei das mögliche Angebot an Stellplätzen unzureichend, da nur 1 Stellplatz pro 200 m² Geschossfläche zulässig sei. In der Regel gehe man bei Bürogebäuden jedoch von einem Bedarf von 1 Stellplatz pro 30 – 35 m² Nutzfläche aus, also der 4- bis 5-fachen Anzahl. Deshalb werde angeregt, dass je 100 m² Geschossfläche 1 Stellplatz zulässig sein solle.

Abwägung:

Die Begrenzung der Anzahl der Stellplätze erfolgt aus städtebaulichen Gründen. Dem öffentlichen Belang der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit des umgebenden Straßennetzes wird weiterhin Vorrang vor dem privaten Belang der Optimierung der Vermarktbarkeit eingeräumt. In die Abwägung fließt zudem ein, dass es sich zukünftig um ein mit öffentlichen Verkehrsmitteln hervorragend erschlossenes Gebiet handelt.

2.2 Anregung:

Der Knotenpunkt Invalidenstraße / B 96-Tunnel / Minna-Cauer-Straße sei völlig überdimensioniert, wie auch die Fahrspuren der gesamten Invalidenstraße im Bereich des Bahnhofs. Hier bestehe ein eklatanter Widerspruch zum Vorrang des ÖPNV in der Innenstadt und zum Bestehen des Vorranggebiets für Luftreinhaltung.

Abwägung:

Der Ausbau der Invalidenstraße ist weniger auf die verkehrlichen Erfordernisse, die aus dem Gebiet resultieren, zurückzuführen als vielmehr auf ihre Funktion im übergeordneten

Straßennetz. Durch die Einbeziehung eines Fachgutachters zur Gestaltung der Straßenräume ist die Aufteilung der Straßen, ihre Funktionalität und ihre Gestaltung überprüft und verbessert worden. Die Verordnung des Vorranggebietes zur Luftreinhaltung begründet sich nicht aus verkehrlichen Belangen, sondern hatte das Ziel die Verwendung von schadstoffreichen Brennstoffen auszuschließen. Das berücksichtigt im Übrigen der Bebauungsplan.

2.3 Anregung:

Der Bau der Rahel-Hirsch-Straße scheine ohne hinreichende baurechtliche Absicherung erfolgt zu sein und sei daher ein Schwarzbau.

Abwägung:

Die Rahel-Hirsch-Straße wurde im Verlauf der Straße „Friedrich-List-Ufer“ wiederhergestellt, wenn auch in veränderter und nunmehr streng geometrisch ausgerichteter Weise.

2.4 Anregung:

Der „innere Straßenring“ verlaufe quer durch die Innenstadt und könne daher nicht als Umfahrung bezeichnet werden.

Abwägung:

Es handelt sich nicht um eine klassische Ortsumfahrung, sondern um eine Entlastung der Innenstadt, die zur Umfahrung der Stadtmitte (so genannter „kleiner Hundekopf“) gehört. Es ist richtig, dass der Ring dabei auch durch gewachsene Stadtstrukturen verläuft.

2.5 Anregung:

Die Quelle für die Verkehrsschätzungen solle angegeben werden. Sollte es sich dabei um die sich aus dem FNP'94 ergebenden Zahlen handeln, wäre die Planung unseriös.

Abwägung:

Die Verkehrsprognose wurde durch ein eigenständiges Fachgutachten aus dem Jahre 1997 ermittelt. Wie in der Begründung unter Punkt II.1.5 ff dargelegt, wurden die Werte aktualisiert und in der Abwägung berücksichtigt.

2.6 Anregung:

Die gewählte Haltestellensituation für die Straßenbahn mache das Umsteigen von der Bahn unattraktiv. Es entstehe der Eindruck, dass bei der Bahnhofskonzeption die Anbindung an den ÖPNV nicht abgestimmt sei.

Abwägung:

Diese Anregung ist nicht nachvollziehbar. Es wird einen direkten unterirdischen, über Rolltreppen zusätzlich erreichbaren Verbindungsbau zwischen Haltestelle und Hauptbahnhof geben, der ein komfortables Umsteigen erlaubt. Das ist allerdings nicht Gegenstand der Festsetzung im Bebauungsplan, sondern der Planfeststellung.

2.7 Anregung:

Die Art und Weise der Ausweisung planfestgestellter Bahnanlagen sowohl im Bebauungsplan als auch in der Begründung sei missverständlich. Im Bebauungsplan seien planfestgestellte Bahnanlagen zum Teil übernommen worden. Mangels eines entsprechenden Hinweises entstehe der Eindruck, die planfestgestellten Anlagen seien vollständig wiedergegeben. Dem sei jedoch nicht so. Es fehle z.B. jede Angabe zur Lage der Tiefgarage und des Nord-Süd-Daches sowie eine Vielzahl von kleinteiligen oberirdischen Inanspruchnahmen (Schächte, Einspeisepunkte etc.). Daher werde angeregt auf die grafische Darstellung planfestgestellter Bahnanlagen zu verzichten und statt dessen die Pläne mit dem deutlichen Hinweis zu versehen, dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes die planfestgestellten Verkehrsanlagen sowie alle nachfolgenden Änderungen dieser Beschlüsse - auch in der Begründung – berücksichtigt seien.

Abwägung:

Die nachrichtlichen Übernahmen gemäß § 9 Abs. 6 BauGB im Bebauungsplan sind nur erforderlich, soweit sie zum Verständnis oder die bauliche Beurteilung von Baugesuchen notwendig oder zweckmäßig sind. Das Fehlen der nachrichtlichen Übernahme einer bestehenden Planfeststellung berührt die Wirksamkeit eines Bebauungsplanes im Grundsatz nicht. Entscheidend ist, dass die Gemeinde diesen Belang in der Abwägung berücksichtigt hat. Das ist hier erfolgt. Sofern die nachrichtliche Übernahme für notwendig erachtet wurde, erfolgte die entsprechende Darstellung im Plan. Der Bebauungsplan wäre jedoch bei Darstellung aller planfestgestellten Anlagen – insbesondere, da es sich um einen Bahnhof handelt - nicht mehr lesbar, Festsetzungen nicht nachvollziehbar. Dies gilt insbesondere für alle kleinteiligen oberirdischen Schächte, Einspeisepunkte etc., aber auch Stützen. Am rechtlichen Status der durch Fachplanung gesicherten Anlagen ändert sich hierdurch nichts; in die Fachplanung wird durch den Bebauungsplan nicht eingegriffen.

Auf die planfestgestellte Tiefgarage wird in der Planzeichnung textlich hingewiesen. Gänzlich soll im Planbild auf die planfestgestellten Anlagen nicht verzichtet werden. Durch deren Darstellung wird für die Bürger die räumliche Lage der wichtigen oberirdischen und unterirdischen Anlagen erkennbar. Insofern tragen die nachrichtlichen Übernahmen zum Verständnis des Bebauungsplanes bei.

Der Begründung wurden zudem Skizzen beigelegt, die einen Überblick über die großflächigen planfestgestellten Anlagen vermitteln.

In der Begründung wird beim Hinweis auf die planfestgestellten Anlagen klargestellt, dass er für sämtliche Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses gilt. Die Vielzahl der erfolgten Planänderungen macht eine Erwähnung aller Einzeländerungen in der Begründung des Bebauungsplanes nicht praktikabel.

2.8 Anregung:

Der Verzicht auf die Streckenfreihaltung für die U 11 zugunsten einer Tiefgarage lasse falsche Prioritäten bezüglich der Berücksichtigung des Verkehrs erkennen. Die Streckenfreihaltung müsse gewährleistet sein.

Abwägung:

Die U-Bahnplanung ist nicht aufgegeben worden. Durch die textlichen Festsetzungen 3 und 4 werden Geh- und Fahrrechte planungsrechtlich vorbereitet, die durch den Unternehmensträger der U-Bahn im Falle des Baus der U-Bahn in Anspruch genommen werden können, um unterirdisch den funktionalen Anschluss der U-Bahn an den Hauptbahnhof herstellen zu können.

2.9 Anregung:

Die Planung berücksichtige nicht den MIV in der Innenstadt zu verringern, sondern führe eher zu einer Erhöhung. Dies zeige sich am geplanten Ausbau der Straßen rund um den Hauptbahnhof und der Anzahl der vorgesehenen Stellplätze. Damit werde das Planungsziel ÖPNV 80% : MIV 20% nicht umgesetzt.

Es werde daher angeregt aufgrund der verstärkten Verkehre um den Hauptbahnhof verkehrsberuhigende Maßnahmen an der Einfahrt der Lehrter Straße zu berücksichtigen sowie die sofortige Anbindung des Hauptbahnhofs an den S-Bahnhof Westhafen, einschließlich des Baus des S-Bahnhofs Perleberger Brücke.

Abwägung:

Der Vorwurf der Überdimensionierung der Straßen im Umfeld des Bahnhofes wurde bereits mehrfach im Laufe des Verfahrens vorgetragen und abgewogen. Der Ausbau der Invalidenstraße ist weniger auf die verkehrlichen Erfordernisse die aus dem Gebiet resultieren zurückzuführen als vielmehr auf ihre Funktion im übergeordneten Straßennetz. Dabei wird für den Ziel- und Quellverkehr von maximal 10-20 % der Personenfahrten mit dem Pkw ausgegangen, um im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Innenstadtringes – hier Invalidenstraße/B-96-Tunnel – die zusätzlichen verkehrlichen Auswirkungen in Grenzen zu halten. Die

verkehrspolitische Zielstellung sieht weiterhin einen künftigen Modal Split (ÖPNV:MIV) von 80:20 vor.

Die Anzahl der zulässigen Stellplätze wurde durch den Bebauungsplan gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 23 gerade begrenzt.

Durch den Bau des B 96-Tunnels mit Anbindung über die Minna-Cauer-Straße an die Heidestraße ist eine tragfähige Nord-Südverbindung für den Kfz-Verkehr hergestellt worden, so dass der zusätzliche Verkehr voraussichtlich nicht über die Lehrter Straße abgewickelt wird. Sollte sich dennoch herausstellen, dass zusätzliche verkehrslenkende Maßnahmen erforderlich werden, können diese außerhalb des Bebauungsplanverfahrens vorgenommen werden. Das Planungsrecht hat hierfür keine Regelungsmöglichkeit.

2.10 Anregung:

Das Anlegen von Radwegen werde angeregt.

Abwägung:

Radwege können im Rahmen der Detaillierung von Grünflächen oder Verkehrsflächen außerhalb der Regelungen eines Bebauungsplanes geplant und realisiert werden; sie sind nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

3. Umweltschutz

3.1 Anregung:

Die Belange des Bodenschutzes seien nicht hinreichend berücksichtigt worden, da der Ausgleich der hohen Dichte durch geringe verkehrliche Belastung nicht gegeben sei. Erst mit dem Bau der S 21 wäre das Gebiet gut an den ÖPNV angebunden.

Abwägung:

Eingriffe in das Schutzgut Boden wurden abgewogen und in der Kompensation berücksichtigt. Der Belang des sparsamen Umgangs mit dem Grund und Boden gemäß § 1 Abs. 5 BauGB ist ebenso zu berücksichtigen.

Es ist richtig, dass die ÖPNV-Anbindung bei Inbetriebnahme des Bahnhofes noch nicht dem endgültig geplanten Ausbaustand entspricht. Die Abwägung berücksichtigt jedoch auch die langfristige Entwicklung. Auch die durch den Bebauungsplan ermöglichte bauliche Dichte wird nicht sofort und in einem Zuge umgesetzt werden. Insofern kann in die Abwägung eingestellt werden, dass das mittelfristig zur Verfügung stehende ÖPNV-Netz genutzt werden soll, um an dieser Stelle eine verdichtete Bebauung zu realisieren.

3.2 Anregung:

Die im Bebauungsplangebiet vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen seien völlig unzureichend. Weitere Ausgleichsmaßnahmen seien erforderlich.

Das Gesamtgelände der Bebauungspläne II-201a, 201c und 201d weise einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft auf. Das höchste Eingriffspotential ergebe sich im Bereich des B-Plans II-201a mit einem Anteil von 59 % der Gesamtmaßnahme. Auch unter der Berücksichtigung der Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen im Bebauungsplangebiet blieben die Eingriffe im Bereich aller Schutzgüter (bis auf das Landschaftsbild) erheblich und nachhaltig. Über die Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“ könne nur eine Teilkompensation der Eingriffe erfolgen. Die Berechnung der Defizite sei nicht nachvollziehbar. Es sei z.B. nicht erkennbar, wie hoch der Anteil des Eingriffs des vorliegenden Bebauungsplans sei, der nicht ausgeglichen werden könne. Daher sei eine konkrete Erläuterung und transparente Aufschlüsselung der Eingriffs- und Ausgleichsbewertung erforderlich. Besonders nachhaltig werde das Schutzgut Klima beeinträchtigt, so dass angeregt werde die zulässige Gebäudehöhe und Bebauungsdichte im Bebauungsplan zu verringern und weitere Begrünungsmaßnahmen vorzusehen. Zu beachten sei auch, dass Wegebau kein Ausgleich für Eingriffe in Natur und Landschaft sein kann. Es könne nur dann von einem Ausgleich ausgegangen werden, wenn die Maßnahme eine Aufwertung des Naturhaushaltes beinhaltet.

Es sei auch zu berücksichtigen, dass das Stadtquartier nicht zu einem für Menschen unattraktiven und ungastlichen Stadtraum entwickelt werde.

Abwägung:

Die Ermittlung der Eingriffe erfolgte durch ein Gutachten im Jahre 1996. Die Eingriffe wurden zum damaligen Zeitpunkt nicht für die einzelnen Geltungsbereiche ermittelt, sondern schutzgutbezogen. Die nachträglich Zuordnung der Eingriffe für die verschiedenen Geltungsbereiche und der nach Abwägung erforderliche Kompensationsbedarf hat sich hierdurch weder inhaltlich noch in seinem Umfang geändert und wurde in der Begründung entsprechend dargelegt. Auch ist nicht für jeden Eingriff in ein bestimmtes Schutzgut eine Ausgleichsmaßnahme für dasselbe Schutzgut erforderlich. Kompensationsmaßnahmen können auch schutzgutübergreifend sein, beispielsweise durch Verbesserung des Landschaftsbildes.

In der Abwägung eines Bebauungsplanes sind öffentliche und private Belange gerecht gegeneinander und untereinander abzuwägen. Der Belang des Naturschutzes ist nur einer der Belange, die gemäß § 1 Abs. 6 BauGB in die Abwägung einzustellen ist. Dies gilt insbesondere auch für das Ausgleichserfordernis, über das aufgrund der Eingriffe in Natur und Landschaft im Rahmen der Abwägung zu entscheiden ist. Es besteht keine Verpflichtung zum vollständigen Ausgleich. Bei den Bebauungsplanverfahren II-201a, II-201c und II-201d hat die Abwägung ergeben, dass die Entwicklung der Stadtquartiere um den Hauptbahnhof höher zu gewichten ist, als der vollständige Ausgleich der erfolgten Eingriffe in Natur und Landschaft. Die Kompensationsmaßnahme „Herstellung des Geschichtsparks ehemaliges Zellengefängnis“ wird als angemessen und ausreichend gewertet. Der Anteil des Eingriffs, der im Bebauungsplan II-201a nicht ausgeglichen werden kann, ergibt sich aus den Darlegungen in der Begründung und beträgt 59% von der Gesamtmaßnahme.

Die Konzeption des neuen Stadtquartiers ist städtebaulich ausgewogen. Im Quartier wechselt die verdichtete Bebauung mit Straßen, Plätzen und Parkanlagen ab. Im Geltungsbereich selbst entstehen die öffentliche Parkanlage des ULAP-Geländes, Teile der Uferpromenade und zwei Bahnhofsvorplätze, wobei der südliche aufgrund seiner Lage zur Spree hin, seiner Größe und Ausgestaltung mit einem Baumhain eine hohe Aufenthaltsqualität haben wird. Im Norden des Geltungsbereiches entsteht der Geschichtspark, im Süden ist der Spreebogenpark fertiggestellt, der mit dem Quartier über den Gustav-Heinemann-Steg über die Spree verbunden ist. Zudem ist das Quartier an die weitläufigen Uferpromenaden entlang der Spree verbunden. Angesichts dieser exzellenten Situation ist es nicht nachvollziehbar, wenn hier die Entstehung eines unattraktiven und ungastlichen Stadtraums befürchtet wird.

3.3 Anregung:

Aufgrund des Verursacherprinzips sei der Investor für die Kosten für den Ausgleich zuständig und nicht über das Instrumentarium der Entwicklungsmaßnahme der Senat bzw. der Bezirk. Wenn im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Wertabschöpfung anfalle, sei dies eine Sache, der Ausgleich für einen vorgenommenen Eingriff jedoch eine andere, die vom Verursacher zu finanzieren sei.

Abwägung:

Die Anregung beruht auf Missverständnissen. Auch innerhalb einer Entwicklungsmaßnahme wird der Eigentümer nicht aus seiner finanziellen Verpflichtung zur Finanzierung der Kompensationsmaßnahmen entlassen, die Art der Berechnung ist jedoch grundsätzlich anders als in Gebieten außerhalb einer Entwicklungsmaßnahme. Die Wertsteigerung, die die Grundstücke innerhalb einer Entwicklungsmaßnahme erfahren, wird abgeschöpft. Hierzu wird eine Eingangsbewertung und eine Abschlussbewertung der Grundstücke vorgenommen. Die Wertabschöpfung dient dann der Finanzierung sämtlicher Kosten, die im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme entstanden sind. Hierzu gehören neben Ordnungs- und Erschließungsmaßnahmen auch die Kompensationsmaßnahmen.

Anregung:

Aufgrund der Schadstoffbelastung mit PM 10 und NO 2 sei eine Filterung der Abluft aus dem Abluftkamin des Tunnels erforderlich. Es sei nicht hinnehmbar in einem Vorranggebiet für Luftreinhaltung ungefilterte Abluft zu verteilen.

Abwägung:

Der Bau und Betrieb des B96 Abluftkamins erfolgte auf der Grundlage der Planfeststellung „Verkehrsanlagen im zentralen Bereich“. Die Bauleitplanung hat keine rechtliche Möglichkeit in die Fachplanung einzugreifen.

4. Sonstige Anregungen

4.1 Anregung:

Unter Bezug auf die Regelungen zu Entwicklungsgebieten im BauGB hätte der Bebauungsplan schon vor Jahren ausgelegt werden müssen.

Abwägung:

Ein Bebauungsplanverfahren, das den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201a mit umfasste, wurde bereits 1992 eingeleitet. Der Bebauungsplan II-201a ist hieraus durch Teilung dieses Planes hervorgegangen. Dies ist in der Begründung dokumentiert. Dem Gebot des § 166 Abs. 1 BauGB, innerhalb eines städtebaulichen Entwicklungsbereich ohne Verzug Bebauungspläne aufzustellen, ist das Land Berlin nachgekommen. Aufgrund von Planänderungen und schwierigen Randbedingungen, die zu berücksichtigen waren, ergab sich eine längere Verfahrensdauer.

4.2 Anregung:

Die Expansion des Dienstleistungssektors in der Nähe der Regierungsviertels sei bereits abgeschlossen. Das Regierungsviertel sei übrigens nicht mehr 'zukünftig', wie in der Begründung dargelegt.

Abwägung:

Die Aussage, dass die Entwicklung des Regierungsviertels abgeschlossen sei, ist nicht zutreffend. Dies zeigen z.B. die Überlegungen, für das Innenministerium auf dem Moabiter Werder einen Neubau errichten zu wollen. Dennoch wird die Anregung aufgegriffen, dass in der Begründung nicht mehr von einem zukünftigen Regierungsviertel gesprochen werden sollte.

4.3 Anregung:

Die gesamte Planung sei speziell wegen der mit ihr verbundenen Kosten für das Land und die Leitungsbetriebe einzustellen. Die Finanzierung der öffentlichen Maßnahmen sei nicht gesichert. Rechtlich sei zudem eine baldige Überprüfung der Entwicklungsziele des Entwicklungsgebietes erforderlich. Es sei nicht ausgeschlossen, dass das Plangebiet dabei aus dem Entwicklungsgebiet herausgenommen wird.

Abwägung:

Die Behauptungen beruhen nicht auf Tatsachen. Die Finanzierung ist gesichert. Die Entwicklungsmaßnahme ist mehrfach vom Rechnungshof von Berlin überprüft worden, es liegen keine Beanstandungen vor. Die Entlassung eines Gebietes aus dem Entwicklungsrecht ist Ziel jeder Entwicklungsmaßnahme.

4.4 Anregung:

Die Ausführungen zur Anwendbarkeit § 9 AGBauGB erforderten eine Erwähnung des Votums des Rates der Bürgermeister.

Abwägung:

Die Zustimmung des Rates der Bürgermeister zur Durchführung des Verfahrens nach § 9 AGBauGB (Bebauungspläne von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung) liegt vor.

4.5 Anregung:

Zur Versorgung des geplanten Neubaus des Bundesministeriums des Innern auf dem Moabiter Werder sei die Verlängerung der vorhandenen Fernwärmetrasse in der Clara-Jaschke-Straße erforderlich. Aus diesem Grund werde die Belastung einer Fläche mit einem Leitungsrecht für eine Fernwärmetrasse für den verkehrsberuhigten Bereich zwischen der öffentlichen Parkanlage und dem Bereich MK 6 sowie für die Flächen W 1 oder W 2 angeregt.

Abwägung:

Bei dem Fußgängerbereich (einschließlich der Flächen W 1 und W 2) handelt es sich um eine öffentliche Verkehrsfläche. Die Eintragung eines Leitungsrechtes zur planungsrechtlichen Sicherung ist daher nicht erforderlich. Vielmehr bedarf es einer Abstimmung mit der sogenannten Rahmenkoordination.

4.6 Anregung:

In der Begründung zu Punkt 2.2.3 Wasserstraßen sei der letzte Satz mit den Europaschiffen näher zu definieren. Das Europaschiff habe die Abmessungen 85 m x 9,50 m. Nach der Binnenschiffahrtsstraßen-Ordnung gelten jedoch für die einzelnen Wasserstraßenabschnitte des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals mit dem Humboldthafen und der Spree-Oder-Wasserstraße verschiedene, zugelassene Fahrzeugabmessungen, die davon teilweise abweichen.

Abwägung:

Der Hinweis, dass die Wasserstraßen für Europaschiffe schiffbar sind, ist nicht bebauungsplanrelevant. Er wird daher aus der Begründung gestrichen.

4.7 Anregung:

Aufgrund von teilweise unklaren Grenzverhältnissen in und an den Uferbereichen werde eine neue Grenzvermessung durchgeführt. Im Rahmen des Ausbaus der Uferpromenade widme das Grünflächenamt diese als öffentliche Erholungs- und Grünfläche. Die zu widmenden Flächen tangieren geringfügig WSV-eigene Flächen unmittelbar hinter der Uferwand.

Eine Widmung als öffentliche Grün- und Erholungsanlage bedeute, dass für die entsprechenden Flächen das Berliner Grünanlagengesetz in Geltung gesetzt würde. Gem. § 5 (1) würde die Verkehrssicherungspflicht auf das Land Berlin, Straßen- und Grünflächenamt Mitte, übergehen. Der Bebauungsplan sei danach auf die Grundstücksgrenzen der WSV zurückzunehmen. Die WSV-Flächen dürften nicht überplant werden.

Abwägung:

Die planfestgestellten Bestandteile der Uferpromenade unterliegen der Fachplanung, die Vorrang vor den Festsetzungen des Bebauungsplanes genießt. Da die Vermessung dieser geringfügigen Flächen noch nicht vorgenommen worden ist, konnte der Bebauungsplan keine andere Festsetzung treffen, da keine Definition der WSA Flächen möglich war. Die WSA Flächen sollen aber nicht als Grünanlage gewidmet werden. Die Belange des Wasser- und Schifffahrtsamtes können somit gewahrt werden, ohne dass der Bebauungsplan geändert wird.

Ergebnis:

Alle vorgebrachten Anregungen – sowohl die öffentlichen, wie auch die privaten – sind gemäß § 1 Abs. 6 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden. Die Anregungen führten zu keiner Änderung der Festsetzungsinhalte des Bebauungsplans. Die Begründung wurde in Folge der Anregungen geringfügig redaktionell angepasst.

Redaktionell ist im Bebauungsplan eine Korrektur in der Legende zur Angabe der Höhenlage in m ü.NN, eine Bezugslinie für die Fläche in Aussicht genommene Straßenbahnaufstellfläche, die auch die Fläche, die durch die Busendstelle abgrenzt mit erfasst und eine irrtümlich in die Nebenzeichnung 8 übertragene Fläche unterhalb von 30,5 m ü. NN als verkehrsberuhigter Bereich zu berücksichtigen sowie aus rechtssystematischen Gründen als Randkorrektur eine

minimale Überschneidung einer Teilfläche des Flurstücks 13 mit dem angrenzenden Bebauungsplan, die Ergänzung im Titel um den Ortsteil Mitte und vermessungstechnische Berichtigungen. Dies erfolgte mit Vermerk vom 6. April und 22. Mai 2006.

Grundzüge der Planung werden nicht berührt; aufgrund dieser redaktionellen Änderung ist eine erneute Beteiligung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich.

Die Ergänzung der versehentlich nicht übertragenen zulässigen Geschossfläche im Sondergebiet machte eine Beteiligung gemäß § 3 Abs. 3 i.V. mit § 13 Abs. 2 BauGB erforderlich. Anregungen wurden nicht vorgebracht. In der Begründung war die zulässige GF 68.500 m² Gegenstand der Abwägung. Auch im Rahmen der Beurteilung des Vorliegens der Voraussetzungen der Planreife war diese nicht strittig. Das Vorhaben wird gegenwärtig realisiert.

Die Ergänzungen und Klarstellungen wurden mit Änderungsvermerk vom 6. April 2006 auf dem Bebauungsplan berücksichtigt.

Im Nachgang zur öffentlichen Auslegung brachte die Gemeinsame Landesplanungsabteilung mit Schreiben vom 23. März 2006 nachträglich ihre Anregungen zum Bebauungsplan II-201a mit folgendem wesentlichen Inhalt vor, die aufgrund der Beachtungspflicht gem. § 1 Abs. 4 BauGB noch in der Abwägung zu berücksichtigen waren:

1. Der Entwurf des Bebauungsplanes unterstütze Ziel 1.0.1 der Verordnung über den gemeinsamen Landesentwicklungsplan für den engeren Verflechtungsraum Brandenburg - Berlin (LEP eV) LEP eV und § 17 Abs. 4 Landesentwicklungsprogramm - LEPro . Mit der Anlage einer öffentlichen Uferpromenade und der Überbrückung des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals unterstütze der Entwurf des Bebauungsplanes die Ziele 2.0.9 und 3.1.1 LEP eV.
2. Eine verbindliche Regelung des im Bereich des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhof zentrenverträglichen Umfangs großflächigen Einzelhandels gebe es nicht. Die in der Begründung genannte Zahl von 25 000 m² Geschossfläche für Einzelhandel werde nicht mit dem Ergebnis einer Verträglichkeitsuntersuchung begründet und auch nicht durch den Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 gestützt. Die für den Einzelhandel vorgesehenen textlichen Festsetzungen würden nicht die zuzulassenden Sortimente und nur ansatzweise die möglichen Flächen regeln, da nur im Sondergebiet mit einer Begrenzung der Geschossfläche auf 15 000 m² und der Begrenzung der einzelnen Ladengeschäfte auf 1 200 m² Geschossfläche Regelungen vorgesehen seien. Insgesamt ermöglichten die Kerngebiete eine Geschossfläche von zusammen ca. 204 000 m² , auf der Einzelhandel allgemein oder ausnahmsweise zulässig wäre . Selbst bei einer Beschränkung auf das erste Vollgeschoss, wäre Einzelhandel auf einer Geschossfläche von ca. 23 400 m² allgemein und auf einer Geschossfläche von ca. 8 800 m² ausnahmsweise zulässig.

Es könne daher nicht ausgeschlossen werden, dass das mit dem Entwurf des Bebauungsplanes ermöglichte Einzelhandelsangebot zu erheblichen Umsatzumverteilungen zulasten städtischer Zentren, v.a. des Zentrums Turmstraße und des Zentrumsbereiches Mitte führe und damit im Widerspruch mit dem Ziel aus § 16 Abs. 6 LEPro stehe. Der Entwurf des Bebauungsplanes II-201a sei angesichts der geltenden raumordnerischen Bewertungsgrundlagen den Zielen der Raumordnung nicht angepasst.

Folgende Lösungswege werden angeregt, um die Vereinbarkeit mit den Zielen des § 16 Abs. 6 LEPro zu erreichen:

- Eine gutachterliche Ermittlung des hier zentrenverträglichen Einzelhandels und die Festsetzung der ermittelten Flächen- und ggf. Sortimentsbegrenzungen im Bebauungsplan.
- Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens zur planerischen Aufwertung als städtisches Zentrum oder als eigenständiges städtisches Zentrum oder zu einem Teil des Zentrumsbereiches Mitte im Rahmen des Zentrenkonzeptes des FNP.

Im Rahmen der Abwägung hat sich der Plangeber entschieden ein ergänzendes Gutachten einzuholen sowie die Abwägung diesbezüglich zu überarbeiten bzw. zu ergänzen.

Die Anregungen zu 1. bestätigen die Planung.

Das landesplanerische Ziel Berlins ist es, am Standort des Hauptbahnhofes/ Lehrter Bahnhofes ein urbanes Gebiet zu entwickeln aber kein typisches Zentrum. Jedoch ist unter Berücksichtigung des Stadtentwicklungsplanes Zentren 2020 aufgrund der überregionalen Bedeutung, der zentralen Lage und der hohen Passantenfrequenz ein größeres Verkaufsvolumen für diesen Standort vertretbar. Daher weist der Flächennutzungsplan für den Planbereich Sonderbaufläche mit Hauptstadtfunktion und Gemischte Baufläche M1 aus. In Entwicklung aus diesen Vorgaben und aus diesen gesamtstädtischen und städtebaulichen Erwägungen heraus setzt der Bauungsplan Sondergebiet und Kerngebiete fest.

Zur Belegung des Quartiers ist es auch erforderlich, dass Einzelhandelseinrichtungen in untergeordneter Größenordnung entstehen. Eine Sortimentsbegrenzung im Kerngebiet ist planungsrechtlich nicht zulässig. Das Erfordernis Sortimente planungsrechtlich zu regeln wurde gutachterlich nicht bestätigt und wäre zudem nur in einem Sondergebiet planungsrechtlich regelbar. Die Festsetzung eines Sondergebietes ist jedoch – außerhalb des Bahnhofsgeländes – nicht gerechtfertigt, da sich die angestrebte Nutzungsmischung nicht vom Baugebiet gemäß § 7 BauNVO unterscheidet.

Planungsrechtlich sind zwar – wie in der Anregung vorgebracht - grundsätzlich großflächige Einzelhandelsbetriebe, die Auswirkungen i.S. des § 11 Abs. 3 BauNVO hervorrufen können als Angebotsplanung zulässig, jedoch erfolgte durch das gewählte städtebauliche Konzept – wie nachfolgend dargelegt - eine Eingrenzung des möglichen Rahmens.

Diese Auswirkungen, insbesondere der Verkaufsflächen auf andere Standorte wurden im o.g. Gutachten überprüft.

In diesem Gutachten vom April 2006 ist in einem ersten Schritt sowohl das Volumen des inzwischen angesiedelten Einzelhandels und sonstiger Nutzungen im Hauptbahnhof (ca. 70 Ladenlokale mit Einzelhandels- Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen) als auch seine Struktur analysiert worden und im Zusammenhang mit dem geplanten Quartier um den Hauptbahnhof und seiner Charakteristika bewertet worden. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass es sich beim Bahnhof nicht um ein „Einkaufszentrum“ mit einer quartiersübergreifenden Ausstrahlung handelt, da

- das Einzelhandelsspektrum dies nicht nach sich zieht,
- die Relation zwischen Anzahl von Einzelhandelsbetrieben und Gesamtfläche zeigt, dass die durch die Festsetzung bedingte kleinteilige Struktur dominiert, da der Bebauungsplan die zulässige Geschossfläche je Einzelhandelsbetrieb begrenzt,
- die Gesamtfläche erheblich unterhalb von Größenordnungen („kritische Masse“) liegt, die generell für Einkaufszentren erforderlich ist, um eine weiträumige Ausstrahlung entfalten zu können,
- die Aufteilung der Flächen auf drei Ebenen und der sehr hohe Anteil an Verkehrsflächen/Treppen/Fahrtreppen – bedingt durch die Planfeststellung - für ein „klassisches Einkaufszentrum“ gänzlich untypisch sind.

Auch das geplante umgebende Quartier weist der Untersuchung zufolge Merkmale auf, die die Etablierung eines Einkaufszentrums mit Ausstrahlungskraft nicht befürchten ließe, weil

- die im B-Plan festgelegten baulichen Strukturen (Blockstrukturen mit daraus resultierender Vielzahl von Präsentationsfronten und Parallelerschließungen) die Etablierung von zusammen hängenden, großflächigen Einzelhandelseinrichtungen mit Synergien im Sinne eines Einkaufszentrums erheblich einschränken.
- andere Projektentwicklungen in ähnlichen Baublockstrukturen gezeigt haben, dass sich dort primär kleinteilige und mittelgroße Ladenlokale - nahezu ausschließlich an ausgeprägten Laufwegen - etablieren lassen.

Sowie i.Ü.

- die geplante Nutzungsstruktur (Schwerpunkt Büronutzungen) unter immobilienwirtschaftlichen Aspekten starke Nutzungskonflikte zwischen den jeweiligen Anforderungen von größeren Einzelhandelseinrichtungen und Büronutzern nach sich ziehen würde, Anmerkung: nicht Gegenstand der Festsetzung,
- keine Planungen für die Etablierung von größeren Einzelhandelseinrichtungen vorliegen und diese zudem unter Wettbewerbsaspekten auch kaum Chancen hätten, im Spannungsfeld von ausgesprochen leistungsstarken, langjährig etablierten Einzelhandelszentren, die sich derzeit größtenteils noch weiter profilieren, nachhaltig zu bestehen.

Es ist zudem davon auszugehen, dass die Festsetzungen zur Begrenzung von Stellplätzen dazu führen, dass in den MK-Gebieten ausschließlich Einzelhandelsnutzungen nachhaltig entwickeln können, die primär auf das Potenzial im Quartier selbst reflektieren bzw. auf Reisende/Besucher des Hauptbahnhofes abzielen, da ein Stellplatzangebot, das für quartiersübergreifende, großflächige Einzelhandelsbetriebe zwingend erforderlich wäre, bewusst planungsrechtlich begrenzt wurde.

Die für die Entwicklung für ein Einzelhandelszentrum bzw. für großflächige Einzelhandelsbetriebe genannten ungünstigen Rahmenbedingungen, die sich aus der festgesetzten Blockstruktur aus Einzelblöcken und aus den Festsetzungen zur Einschränkung der Anzahl der zulässigen Stellplätze ergeben, sind im Kapitel II.3.1.1 der Begründung unter dem Abschnitt Einzelhandel Gegenstand der Abwägung.

Entsprechend der Verkehrsfunktion des Hauptbahnhofes als Schnittstelle zwischen Fern-, Regional- und Stadtverkehr werden - bahnhofstypisch - auch die anzunehmenden Einkaufsbeziehungen durch einen sehr hohen Anteil von auswärtigen Kunden bzw. Kunden aus weiter entfernten Stadtgebieten Berlins geprägt sein.

Erfahrungen mit bestehenden Büro-/Verwaltungsstandorten haben – dem Gutachten zufolge - zudem gezeigt, dass die Kundenpotenziale, die aus den im Plangebiet Beschäftigten bestehen, für die Entwicklung von Einzelhandelsflächen stark begrenzt sind. Selbst in den Bereichen von großen Büroagglomerationen sind üblicherweise kaum Angebote vorhanden, die über den kurzfristigen Bedarf hinausgehen und zumeist durch kleinteilige Anbieter abgebildet werden.

In einem weiteren Schritt sind dann gutachterlich die Zentren „Zentrumsbereich Historische Mitte“, „Zentrumsbereich Zoo/City West“, „Hauptzentrum Müllerstraße“ und „Besonderes Stadtteilzentrum Turmstraße“ in Ihrer Entwicklung beschrieben und die möglichen Auswirkungen zum neuen Quartier um den Hauptbahnhof einschließlich des Bahnhofsgebäudes untersucht worden. Für keine der genannten Zentren konnten negative Auswirkungen aufgrund der Festsetzungen des Bebauungsplanes II-201a festgestellt werden. Die in der Anregung insbesondere hervorgehobenen Zentren Mitte mit derzeitig rd. 101.000 m² VKF und Turmstraße mit rd. 21.000 m² VKF haben ihre Standorte durch hohe Eigendynamik bzw. durch die anstehenden Entwicklungen im Umfeld gestärkt.

Auch im Analogieschluss mit anderen Bahnhofsentwicklungen (z.B. in Hannover, Köln und in Leipzig, aber auch u.a. Friedrichstraße, Alexanderplatz und Ostbahnhof in BERLIN), die

teilweise den Charakter von Shopping-Centern aufweisen hat sich nach gutachterlicher Einschätzung gezeigt, dass eine negative Beeinträchtigung umliegender Handelsstrukturen bisher bei keiner Bahnhofsentwicklung eingetreten ist.

Im Ergebnis bestätigt das Gutachten die Planungsziele des Bebauungsplanes II-201a und belegt, dass keine weitere Regelungen im Bebauungsplan zur Begrenzung der Flächen für zulässigen Einzelhandel erforderlich sind, um eine Verträglichkeit mit den vorhandenen Zentren zu gewährleisten und negative Auswirkungen auszuschließen.

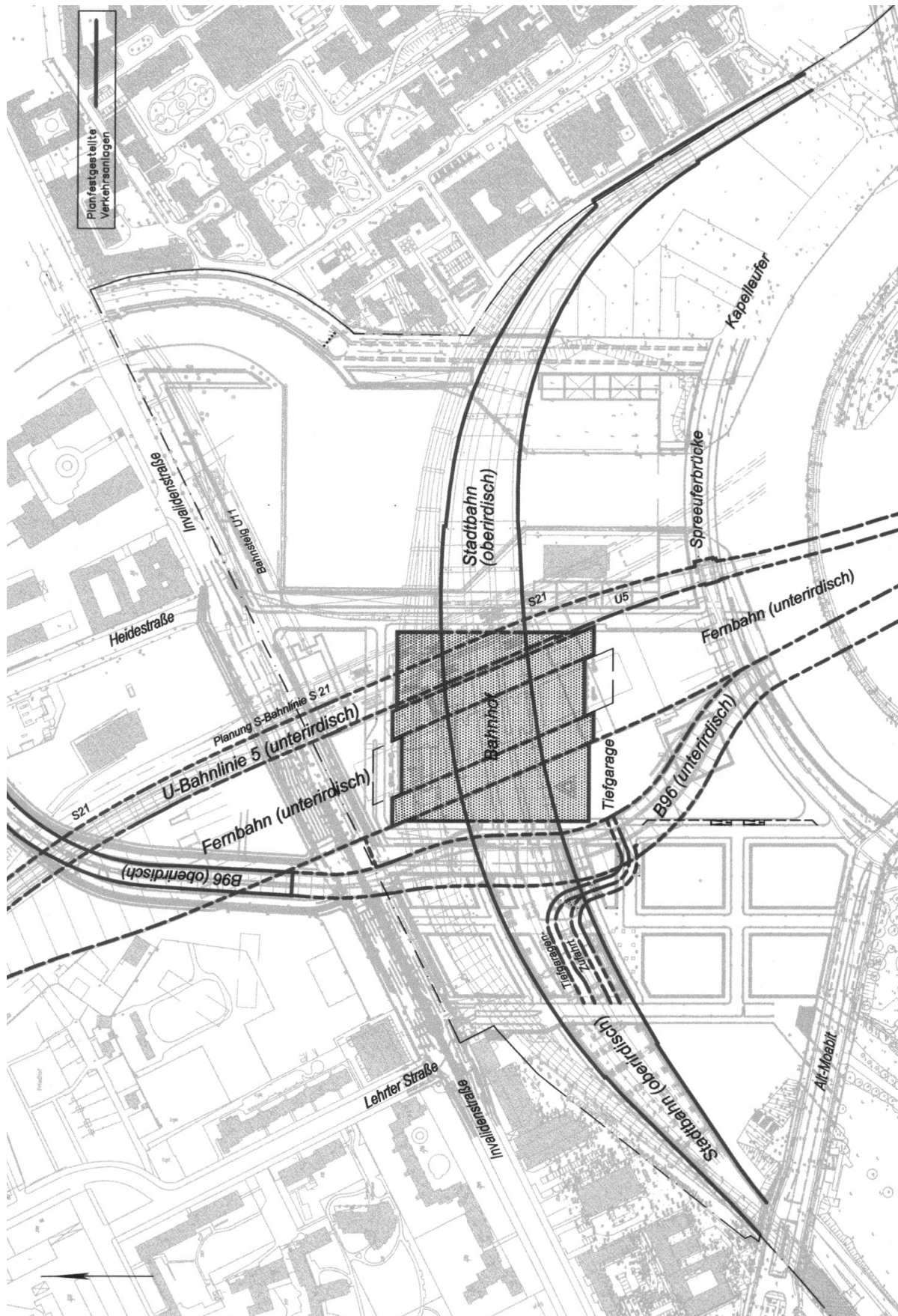
Im Ergebnis der Abwägung wurde die Begründung ergänzt. Änderungen des Bebauungsplanes sind nicht erforderlich.

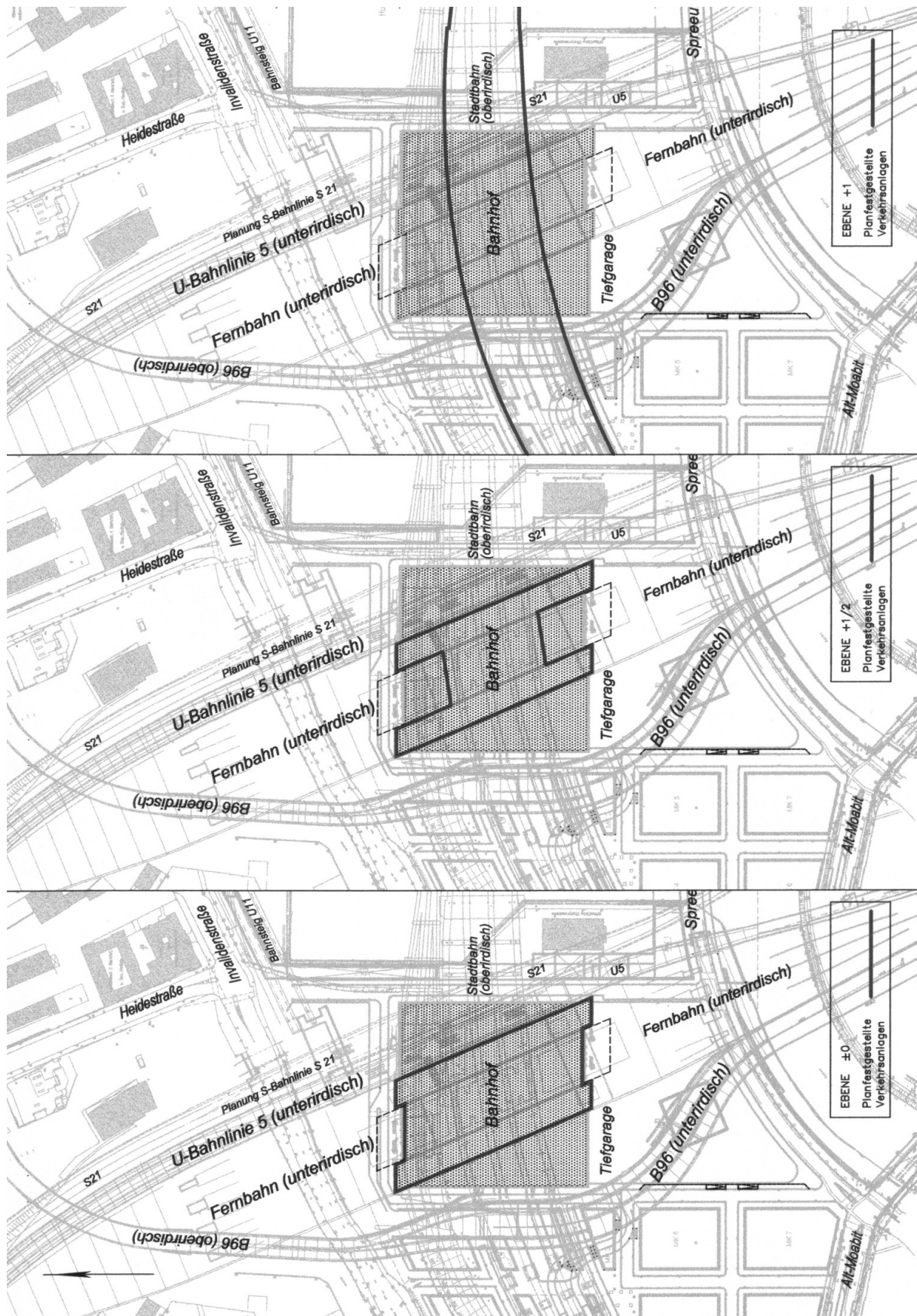
19. Fortführung des Verfahrens auf der alten Rechtsgrundlage

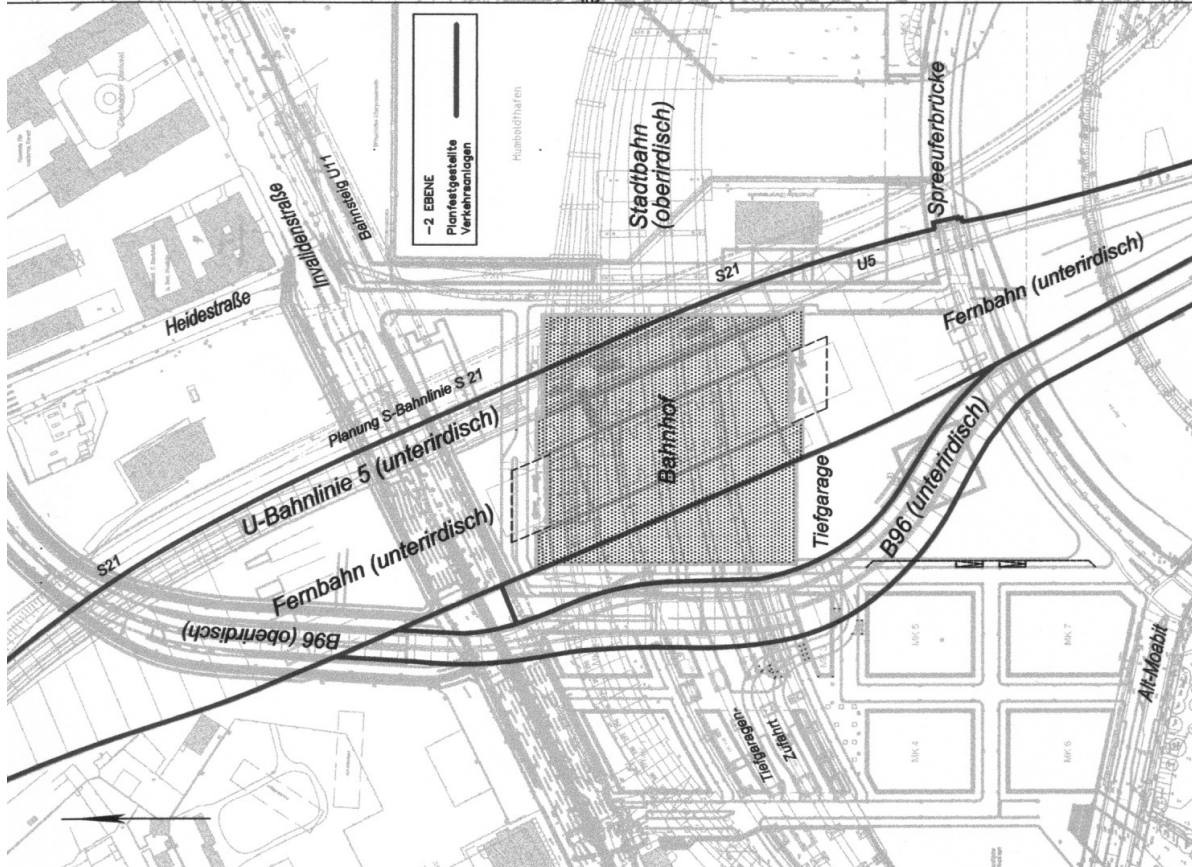
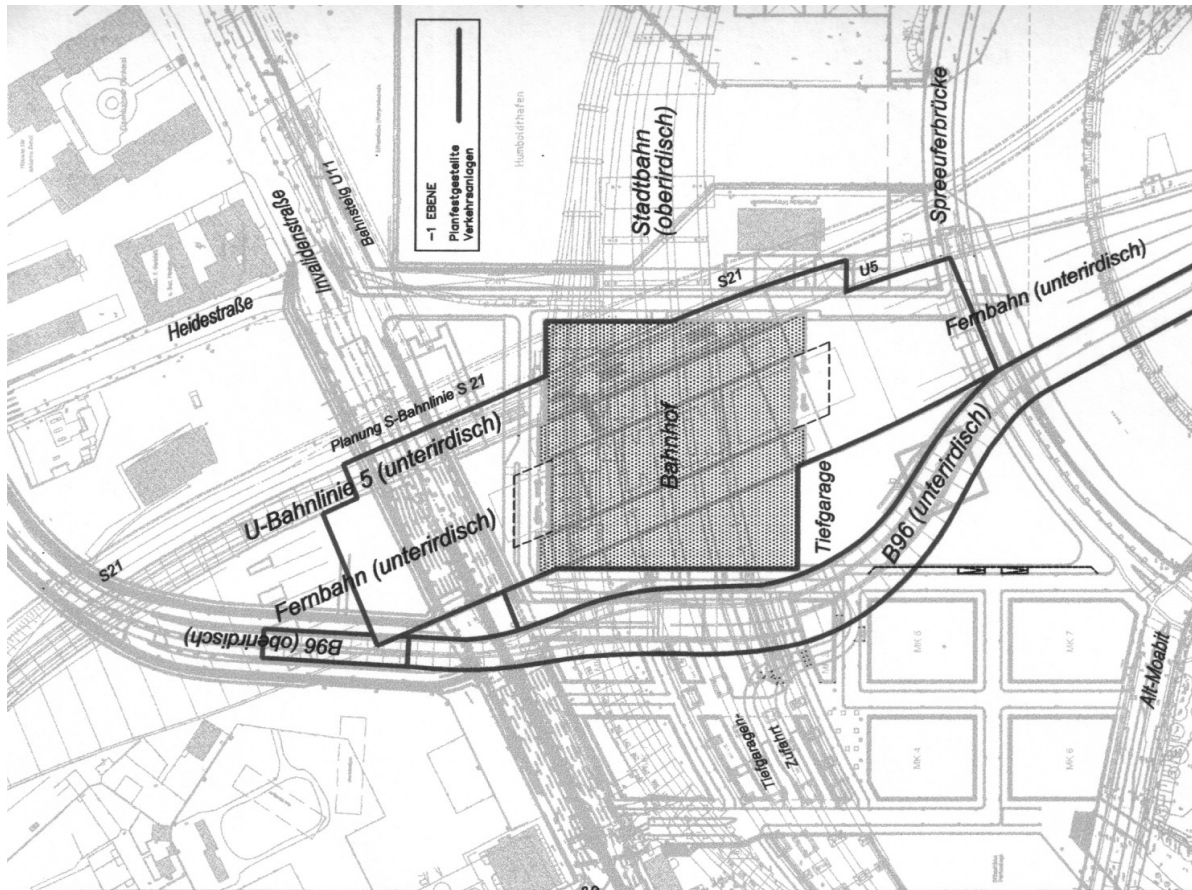
Es wurde von den Überleitungsvorschriften des § 233 Abs. 1 i. V. mit § 244 Abs. 2 BauGB Gebrauch gemacht.

20. Zustimmung des Abgeordnetenhauses

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem Entwurf des Bebauungsplans am 29. Juni 2006 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 6 BauGB gebilligt.







RECHTSGRUNDLAGEN

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 21 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 27. August 1997 (BGBl. I S. 2141, 1998 I S. 137), zuletzt geändert durch Artikel 4 Abs. 10 des Gesetzes vom 5. Mai 2004 (BGBl. I S. 718) in Verbindung mit dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I S. 2253), zuletzt geändert durch Artikel 24 des Gesetzes vom 20. Dezember 1996 (BGBl. I S. 2049, 2076), in Verbindung mit der Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO -) in der Fassung vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 1993 (BGBl. I S. 466);

Gesetz zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) in der Fassung vom 7. November 1999 (GVBl. S. 578);), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692) Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) in der Fassung vom 25. März 2002 (BGBl. I S. 1193), zuletzt geändert durch Art. 40 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1827) in Verbindung mit dem Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege in der Fassung vom 21. September 1998 (BGBl. I S. 2994), zuletzt geändert durch Artikel 11 des Gesetzes vom 27. Juli 2001 (BGBl. I S. 1950, 2013)

Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in der Fassung vom 20. Februar 2003 (BGBl. I S. 286), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. April 2005 (BGBl. I S. 1128).

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 2005 (BGBl. I S. 1757, 2797), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 24. Juni 2005 (BGBl. I S. 1794)

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 22. Juni 1999 (GVBl. S. 346);

Berlin, den 3. Juli 2006

Ingeborg...J.u.n.g.e...R.e.y.e.r

Senatorin für Stadtentwicklung

V E R O R D N U N G

über die Festsetzung des Bebauungsplans II-201a im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte

Vom 3. Juli 2006

Auf Grund des § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 21 des Gesetzes vom 21. Juni 2005 (BGBl. I S. 1818, 1824), 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), zuletzt geändert durch Gesetz vom 3. November 2005 (GVBl. S. 692), wird verordnet:

§ 1

Der Bebauungsplan II-201a vom 12. Januar 2006 (in zwei Blättern) für das Gelände zwischen Invalidenstraße, Friedrich-List-Ufer, Rahel-Hirsch-Straße, Hugo-Preuß-Brücke, Kapelleufer, der südlichen Verlängerung des Alexanderufers, Spree, Straße Alt-Moabit, Stadtbahn und Clara-Jaschke-Straße sowie Teilflächen der Grundstücke Alt-Moabit 5 und Invalidenstraße 59,60 und Abschnitte des Friedrich-List-Ufers, der Rahel-Hirsch-Straße, der Hugo-Preuß-Brücke, des Kapelleufers, der Straße Alt-Moabit und der Clara-Jaschke-Straße im Bezirk Mitte, Ortsteile Moabit und Mitte, wird festgesetzt.

§ 2

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

§ 3

Auf die Vorschriften über

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

wird hingewiesen.

§ 4

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

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

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

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

§ 5

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