

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

II-201b

für das Gelände zwischen Lehrter Straße, Seydlitzstraße, Lehrter Straße, nördlicher und östlicher Grenze des Flurstücks 200, Gemarkung Tiergarten, Flur 43, östlicher Grenze des Flurstücks 201, Gemarkung Tiergarten, Flur 43 und der Invalidenstraße, Teilflächen der Gemarkung Tiergarten, Flur 43, Flurstücke 213, 216 und 17/5 (westlich der Heidestraße) sowie einen Abschnitt der Invalidenstraße und die südliche Verbreiterung der Invalidenstraße zwischen Sandkrugbrücke und Lehrter Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Endfassung zur Festsetzung (Rechtsverordnung) am 22. Juni 2006

Anlage:

Rechtsverordnung veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin Nr. 25 vom 07.07.2006, S. 700

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 Bauliche Anlagen und Nutzungen

2.3 Planungsrechtliche Ausgangssituation

2.3.1 Planfeststellung

2.3.2 Denkmale (nachrichtliche Übernahme)

2.3.3 Flächennutzungsplan

2.3.4 Landschaftsprogramm (LaPro 94)

2.3.5 Stadtentwicklungsplanung

2.3.6 Planwerk Innenstadt

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

2.3.8 Bereichsentwicklungsplanung Mitte (BEP)

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

2.3.10 Straßen- und Baufluchtlinien

2.3.11 Baunutzungsplan von Berlin vom 28.12.1960

2.3.12 Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

1.1 Städtebaulicher Wettbewerb

1.2 Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (VZB)

1.3 Sonstige Verkehrsplanungen

1.4 Planungsvorlauf aus dem Bebauungsplanverfahren II-139

1.5 Gesamtinfrastruktur

- 1.6 Verkehr
 - 1.6.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen (Senatsbeschluss vom 18.12.1991)
 - 1.6.2 Verkehrssituation
 - 1.6.3 Künftiges Verkehrsaufkommen Planungsgebiet Hauptbahnhof/ Lehrter Bahnhof
 - 1.6.4 Erschließungskonzept für das Stadtquartier
 - 1.6.5 Luftschadstoffe (Kfz-bedingte Luftschadstoffemissionen)
 - 1.6.6 Lärm
- 1.7 Gutachten im Bereich des ehemaligen Zellengefängnisses
 - 1.7.1 Grünordnerisches Gutachten
 - 1.7.2 „Stadthistorisches Gutachten Zellengefängnis“
 - 1.7.3 Landschaftsplanerisches Gutachten

2. Grundzüge der Abwägung und Intention der Planung

3. Wesentlicher Planinhalt, Abwägung und Begründung einzelner Festsetzungen

- 3.1 Allgemeine Abwägung
- 3.2 Art der baulichen Nutzung
 - 3.2.1 Allgemeines Wohngebiet
 - 3.2.2 Gliederung des allgemeinen Wohngebietes durch Ausschluss von Anlagen für Verwaltungen, Tankstellen und Gartenbaubetrieben
 - 3.2.3 Kerngebiet
- 3.3 Maß der baulichen Nutzung
 - 3.3.1 Allgemeines Wohngebiet
 - 3.3.2 Ermittlung der Geschossfläche im allgemeinen Wohngebiet und im Kerngebiet
 - 3.3.3 Kerngebiet
 - 3.3.4 Baulinien (Sicherung der Beamtenwohnhäuser) und der besondere Nutzungszweck
- 3.4 Straßenverkehrsflächen
- 3.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht innerhalb der öffentlichen Parkanlage
- 3.6 Grünflächen
 - 3.6.1 Öffentliche Parkanlagen
 - 3.6.2 Geschichtspark „ehemaliges Zellengefängnis“
 - 3.6.3 Ulmeninsel
 - 3.6.4 Private Dauerkleingärten
- 3.7 Sonstige Grünfestsetzungen
 - 3.7.1 Flächen mit Bindungen zum Anpflanzen einschließlich Grundstücksabgrenzung
 - 3.7.2 Gestaltung oberirdischer Stellplätze
 - 3.7.3 Extensive Dachbegrünung
- 3.8 Lärmschutz

- 3.8.1 Lärmschutzfestsetzungen
- 3.8.2 Lärmschutzmaßnahmen
- 3.9 Verbot luftverunreinigender Brennstoffe
- 3.10 Ersatzmaßnahme Geschichtspark „ehemaliges Zellengefängnis“
- 3.11 Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften und Einteilung der Straßenverkehrsfläche

III. Auswirkungen des Bebauungsplans

1. Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und Arbeitsstätten

2. Auswirkungen auf den Haushaltsplan und die Finanzplanung

3. Auswirkungen auf die Umwelt

- 3.1 Eingriffs-Ausgleichsbewertung nach § 1a BauGB
 - 3.1.1 Eingriffsbewältigung
 - 3.1.2 Ermittlung des Eingriffs
 - 3.1.3 Ersatzmaßnahme „Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis“
 - 3.1.4 Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen zu den einzelnen Bebauungspläne
- 3.2 Eingriffsbewertung im Bereich der Lehrter Straße 1-5
- 3.3 Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung

IV. Verfahren

1. Bebauungsplanverfahren I-139

- 1.1 Aufstellungsbeschluss II-139
- 1.2 Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanentwurf II-139
- 1.3 Informationsveranstaltung zum Bebauungsplanentwurf II-139

2. Bebauungsplanverfahren II-201

- 2.1 Teilungsbeschluss II-200, I-200, Aufstellungsbeschluss II-201
- 2.2 Verlauf und Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanentwurf II-201

3. Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201

- 3.1 Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange für die Bebauungspläne II-201 und II-139 1996
- 3.2 Beschlüsse zur Abgrenzung des Geltungsbereiches gemäß § 4c AGBauGB
- 3.3 Information des Abgeordnetenhauses über die Trägerbeteiligung

4. Aufteilung des Geltungsbereiches II-201 und Einstellung des Verfahrens II-139

- 4.1 Umstellung der Rechtsgrundlage
- 4.2 Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange auf der Grundlage des § 4 BauGB
- 4.3 Bezirksfusion
- 4.4 Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs. 2 BauGB (öffentliche Auslegung)
- 4.5 Änderungen im Nachgang zur öffentlichen Auslegung bis 2005
- 4.6 Eingeschränkte Beteiligung April 2005
- 4.7 Fortführung des Verfahrens auf der alten Rechtsgrundlage
- 4.8 Erneute eingeschränkte Beteiligung Oktober 2005
- 4.9 Abgeordnetenhauszustimmung

SenStadtUm

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.

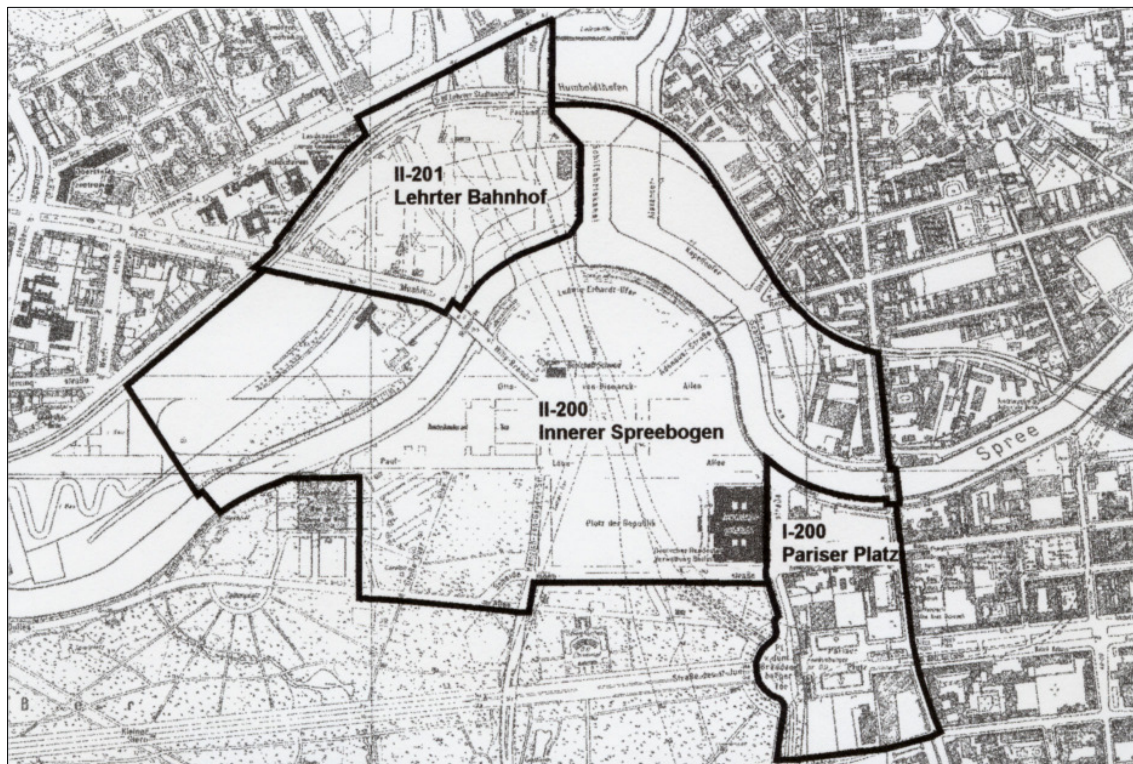
Nach Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen durch entsprechende Beschlüsse gemäß § 4c AGBauGB vom 11. Dezember 1987 in der Fassung vom 13. Juli 1995 wurde der Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplanentwurfes II-201 gleichzeitig erweitert und in vier Geltungsbereiche durch Beschluss vom 7. August 1998 aufgeteilt (siehe Skizze IV):

II-201a (Lehrter Bahnhof)

II-201b (Zellengefängnis)

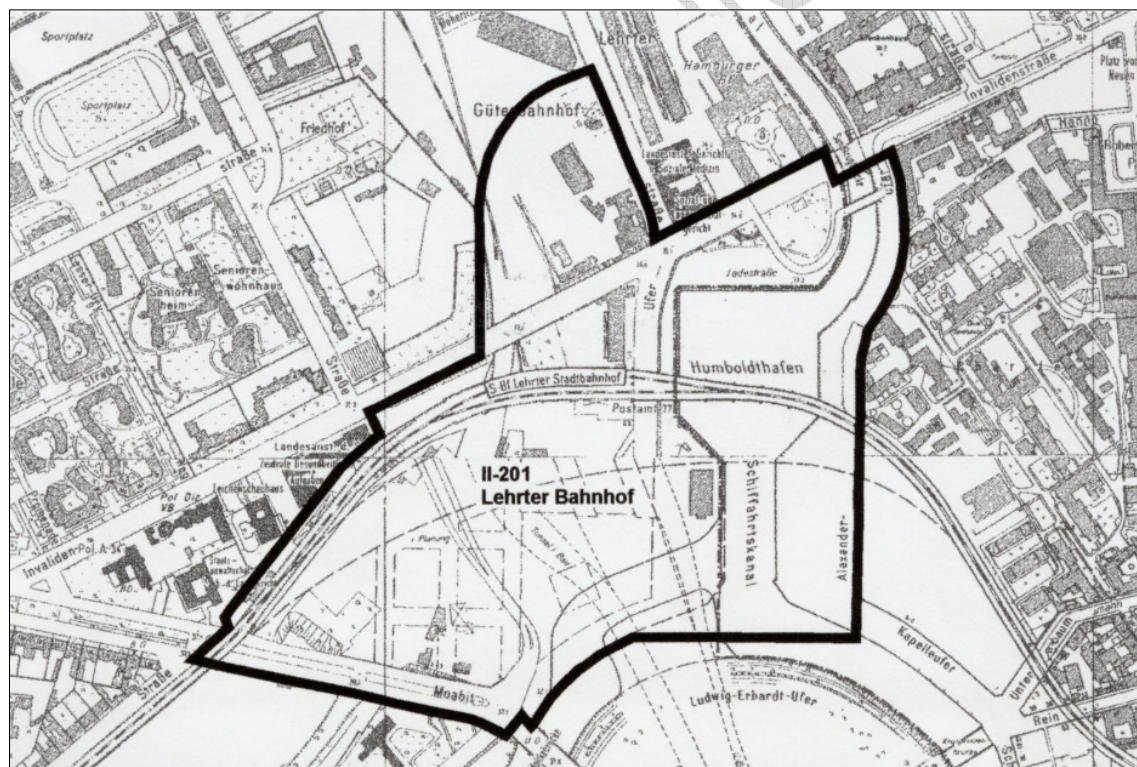
II-201c (Heidestraße)

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

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 damaligen 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 ist an der Stelle des ehemaligen Lehrter Stadtbahnhofes ein zentraler Kreuzungsbahnhof mit einem dazugehörigen Stadtquartier entstanden.

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 den Bereich des „Zellengefängnisses“ (ehemaliges Bebauungsplanverfahren II-139) ergab sich ursprünglich das Erfordernis aus dem städtebaulichen Neuordnungsbedarf eines vormals jahrzehntelang durch die Bundesautobahnplanung (Westtangente) befangenen Bereiches. Den im Rahmen der Bereichsentwicklungsplanung und des damals gültigen FNP 84 veränderten städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen sollte durch Aufstellung eines Bebauungsplanes (Beschluss vom 27. September 1988) Rechnung getragen werden.

Die bestehende planungsrechtliche Situation des Gebietes als beschränktes Arbeitsgebiet nach Maßgabe der Regelungen der Bauordnung von Berlin 1958 widerspricht der bezirklichen Bereichsentwicklungsplanung und den Zielen der Stadtentwicklung nach dem Flächennutzungsplan, die für den Bereich Zellengefängnis öffentliche Grünfläche und die Sicherung des vorhandenen Wohnungsbestandes vorsehen.

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 war die Aufstellung von qualifizierten Bebauungsplänen erforderlich.

Im Hinblick auf die umweltschützenden Belange gemäß § 1a BauGB hat die Abwägung für den Gesamtbereich um den Lehrter Bahnhof zu dem 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. Von daher ist die Aufstellung des Bebauungsplanes II-201b auch in der Funktion eines „Kompensationsbebauungsplanes“ für die Eingriffe in den oben genannten Bebauungsplänen erforderlich.

2. Beschreibung des Planungsgebietes

2.1 Geschichtliche und stadträumliche Einordnung

2.1.1 Plangebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b ist 1998 aus der Teilung des Bebauungsplanes II-201 hervorgegangen. Dieser umfasste 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 eine Größe von ca. 16,4 ha, auf den Bebauungsplan II-201c ca. 3,1 ha und ca. 9,2 ha auf den Bebauungsplan II-201d.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes umfasst das Gelände zwischen Lehrter Straße, Seydlitzstraße, Lehrter Straße, nördlicher und nordöstlicher Grenze des Grundstückes Invalidenstraße 54-55 und der Invalidenstraße, Teilflächen der Gemarkung Tiergarten, Flur 43, Flurstücke 212, 213 (westlich der Heidestraße) und 17/5, eine Teilfläche des Grundstückes Invalidenstraße 60 sowie einen Abschnitt der Invalidenstraße und der Verbreiterung der Invalidenstraße zwischen Sandkrugbrücke und der Lehrter Straße. Die Größe dieses Plangebietes umfasst ca. 9,8 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, durchgrünt 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.

Das Gebiet ist über die S-Bahnstation Hauptbahnhof (S3, S5, S7, S9, S75) und Buslinien durch den öffentlichen Nahverkehr erschlossen.

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

Das Gelände des ehemaligen „Zellengefängnisses“ sowie das nördlich angrenzende Kleingarten- und Friedhofsgelände befindet sich im Eigentum des Landes Berlin. Ausgenommen

hiervon sind die Flurstücke 196 (Lehrter Straße 5B) und 197 (Lehrter Straße 5C, 5D), die sich in Privateigentum befinden.

Das Grundstück Lehrter Straße 1- 4 (Flurstücke 17/10, 17/14, 17/16 und 126) ist ebenfalls in Privateigentum.

Das öffentliche Straßenland sowie die öffentliche Parkanlage in der Lehrter Straße sind Eigentum des Landes Berlin. Dies gilt jedoch nicht für Teilflächen der Minna-Cauer-Straße (Anschluss B 96 an die Heidestraße), der Invalidenstraße und der Heidestraße, die sich im Eigentum der Deutschen Bahn AG bzw. einer ihrer Töchter befinden (Flurstücke 212, 213 und 17/5, die teilweise im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b liegen).

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.

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 der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich erstellt wurden. Hierfür wurden auf einem 250m bis 280m breiten Streifen entlang der Nord-Süd-Trasse der Verkehrsanlagen, einem 50m bis 100m breiten Streifen entlang der Ost-West-Fernbahntrasse sowie auf dem Gelände zwischen Fernbahntrasse und der Straße Alt-Moabit Rasterbeprobungen vorgenommen.

Folgende Altlastenverdachtsflächen wurden im damaligen Altlastenverdachtsflächenkataster (heute Bodenbelastungskataster) der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie (1999), bzw. im Folgenden der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2000) 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.

Verdachtsfläche 10105 (Grundstück Invalidenstraße 54/Zellengefängnis): Hier hatte ein 1991 erstelltes Bodengutachten Kontaminationen durch die Vornutzungen im Bereich der ehemaligen Kfz-Werkstatt und LKW- Abstellflächen ermittelt.

Im Rahmen der Durchführung der Baumaßnahme zur Realisierung des Geschichtsparks Zellengefängnis wurde 2004 ein Bodengutachten nach Bundesbodenschutzverordnung durchgeführt. Es wurden an zehn Probenentnahmestellen jeweils zehn Einzelproben entnommen und eine Analyse der Bodenmischproben vorgenommen. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass in den untersuchten Bodenmischproben die Prüfwerte für Park- und Freizeitanlagen der Bundesbodenschutzverordnung nicht überschritten werden. Eine Nutzung des Geländes als Parkanlage ist somit möglich.

Zusätzlich werden sukzessive im Rahmen der Baumaßnahme (Bodenabtragungen) weitere Feinproben entnommen und analysiert, so dass sichergestellt ist, dass eine Gefährdung der Parknutzer durch ehemalige Kontaminationen ausgeschlossen werden kann.

Verdachtsfläche 831 (nördliche Teilfläche des ehemaligen Hamburg-Lehrter Güterbahnhofes): Durch die Sanierung dieser Fläche durch Baumaßnahmen besteht hierfür kein Handlungsbedarf.

Die Verdachtsfläche 10762 (ebenfalls Teilfläche des ehemaligen Hamburg-Lehrter Güterbahnhofes): Für den Bereich des Bebauungsplanes II-201b besteht kein weiterer Handlungsbedarf, da in diesem Bereich eine Straßenverkehrsfläche hergestellt wurde, die vollständig versiegelt ist (B 96 Anschluss an die Heidestraße sowie Minna-Cauer-Straße), so dass im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b von ihr keine Gefahren ausgehen können.

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.

2.2.3 Bauliche Anlagen und Nutzungen

Im südlichen Bereich bis zur nördlichen Grenze des neu errichteten Eisenbahnviaduktes ist der Bau der unterirdischen Bahnanlagen und des unterirdischen Bahnhofs mit Tiefgarage abgeschlossen. Zudem ist das Sockelgebäude und der B 96 Abluftkamin fertiggestellt. Die Baumaßnahmen für den B 96 Straßentunnel sind abgeschlossen. Die Inbetriebnahme erfolgte 2006.

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

Auf den Grundstücken Lehrter Straße 1-4 befindet sich eine zwischen 1970 und 1973 errichtete sieben- bis zwölfgeschossige Wohnanlage mit insgesamt 141 Wohnungen sowie ein zur Wohnanlage gehörendes Parkhaus mit insgesamt 125 Stellplätzen.

Auf dem Grundstück Lehrter Straße 5B, 5C, 5D und Invalidenstraße 54-55 erstrecken sich die heute noch vorhandenen, unter Denkmalschutz gestellten Überreste des Moabiter Zellengefängnisses (1842-1849 von Carl Ferdinand Busse). Diese spärlichen Überreste des in wesentlichen Teilen 1955-1958 abgerissenen Zellengefängnisses wurden bei Einleitung des Bebauungsplanverfahrens vor allem durch die Lagerplatz- und Kleingartennutzungen geprägt. Die drei sogenannten ehemaligen „Beamtenwohnhäuser“ werden auch heute noch für Wohnzwecke genutzt.

2.2.4 Flora / Fauna

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

Im Bereich nördlich der Invalidenstraße südlich des Beamtenwohnhauses Lehrter Straße 5B erstreckt sich ein ca. 50m x 60m großes, schützenswertes dichtes Robiniengehölz.

Das nördliche Areal des ehemaligen Zellengefängnisses ist durch die vorhandene Kleingartennutzung (38 Parzellen) determiniert.

Auf dem als Biotop eingestuft, quadratischen ehemaligen Beamtenfriedhof befinden sich neben den überwiegend umgestürzten und mit Efeu überwucherten Grabsteinen zahlreiche Ahorne, Eschen sowie einige Pappeln und Linden, aber auch diverse Wildkräuter.

Als wertvoller Baumbestand ist weiter die „Lindenallee“ östlich der inneren Gefängnismauer im Bereich der ehemaligen Irrenabteilung, einzelne Walnussbäume westlich der erhaltenen Trennmauer zwischen ehemaliger Irrenabteilung und dem Haupttrakt, sowie einzelne Platanen (ehemalige Allee zum Friedhof) im Kleingartenbereich zu nennen.

Darüber hinaus sind zahlreiche, erhaltenswerte Straßenbäume (hauptsächlich Ulmen und einige Kastanien) entlang der Lehrter Straße und der Invalidenstraße und auf der so genannten Ulmeninsel (Einemündung Seydlitzstraße) vorzufinden.

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 12.09.1995 hat die Bahn für den Bereich der Stadtbahn/ehemaliger Lehrter Stadtbahnhof rechtlich verbindlich und öffentlich erklärt, welche Flächen zukünftig als Bahnbetriebsflächen benötigt werden und der privilegierten Fachplanung nach § 38 BauGB unterliegen.

Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltete auch den Abriss des Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofes, der zum Teil den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b berührt, mit Ausnahme der durch Planfeststellungsbeschluss vom 12. September 1995 und nachfolgenden Planänderungen planfestgestellten oberirdischen oder unterirdischen Anlagen. Das Eisenbahnbundesamt hat die Funktionslosigkeit der „alten“ Bahnanlagen mit Schreiben vom 10. Oktober 2005 bestätigt. Ein förmlicher Akt der Entwidmung ist somit weder notwendig, noch könnte er wegen der dafür erforderlichen Flurstücksbildungen zeitnah vorgenommen werden. Die Flächen außerhalb der seit 1995 planfestgestellten Anlagen unterliegen somit der kommunalen Planungshoheit.

Der Abriss ist vollzogen, wodurch der fachplanungsrechtliche Zweck zwischenzeitlich entfallen ist. Die Festsetzungen des Bebauungsplanes widersprechen nicht der o.g. Planfeststellung (B 96, Invalidenstraße, unterirdische Bahntrassen).

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:

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

Gegenüber dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 1995 wurden in den folgenden Jahren eine Reihe von Änderungen vorgenommen und rechtlich gesichert, die jedoch nicht den Bebauungsplan II-201b betreffen.

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.

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

Dies gilt für die Änderungen der Planfeststellung bezüglich der

- Straßenbreite der Invalidenstraße

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

Nach rechtsgutachterlicher Einschätzung zu den planungsrechtlichen Voraussetzungen der Erschließung des Stadtquartiers Lehrter Bahnhof vom 6. Oktober 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. Januar 2000 vom Eisenbahn-Bundesamt erteilt.

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

Darüber hinaus ist für diese Änderung des planfestgestellten Abschnittes der Bundesfernstraße nach § 2 Abs. 1 Satz 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) vom 25. Juni 2005, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24. Juni 2005 (BGBl. I 1794), eine Umweltverträglichkeitsprüfung als unselbstständiger Teil des Bebauungsplanverfahrens durchzuführen. Der Anwendungsbereich der Umweltverträglichkeitsprüfung für Bebauungspläne wird durch § 3 Abs. 1 UVPG in Verbindung mit der Anlage 1 bestimmt.

Planfeststellungsverfahren für die S 21

Das Planfeststellungsverfahren für die „S21 Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof“ wurde vom Eisenbahnbundesamt im Jahre 2002 eingeleitet. Die Veröffentlichung zur Auslegung der Unterlagen erfolgte am 23. August 2002 in den Tageszeitungen. Die Anhörung der Einwender fand am 14. Februar 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-Bahnstecken nach Norden 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 Denkmale (nachrichtliche Übernahme)

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b sind folgende Objekte in der Liste der Denkmale Berlins mit Stand vom Februar 2005 eingetragen:

- Lehrter Straße 5 B-D, Zellengefängnis Moabit mit Gefängnismauer, drei Beamtenwohnhäusern, Beamtenfriedhof 1842-49 von Carl Ferdinand Busse (D), Invalidenstraße 54-55 (Gesamtanlage)
- Lehrter Straße 5 B-D, Beamtenfriedhof, 1842-49 (D) (als Gartendenkmal).

2.3.3 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan Berlin in der Fassung der Neubekanntmachung vom 08. Januar 2004 (ABl. S. 95), zuletzt geändert am 14. März 2006 (ABl. S. 1211) stellt für den Bereich des Bebauungsplanes II-201b Wohnbaufläche W1 (GFZ über 1,5) und Grünfläche dar. Auf der Grünfläche ist das Symbol „Kultur“ eingetragen.

Als übergeordnete Hauptverkehrsstraßen sind in Ost-West-Richtung die Invalidenstraße und in Nord-Süd-Richtung die Bundesstraße B 96 dargestellt sowie die unterirdischen Fern-, Regional-, S- und U-Bahn-Trassen.

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

2.3.4 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. Der Beamtenfriedhof ist als sonstiges Einzelbiotop gekennzeichnet. Gleichzeitig ist die Pflege und Entwicklung des Friedhofes zum

flächenhaften Naturdenkmal vorgesehen. Darüber hinaus ist im Bereich des Zellengefängnisses 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-Schiffahrtskanales sowie die Anlage einer Grünfläche in Ost-West-Richtung (Döberitzer Park) sind als Vorgabe enthalten. Im Bereich des Zellengefängnisses ist ebenfalls weitgehend Grünfläche dargestellt.

- 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 sowie der Beamtenfriedhof als Grünanlage mit historischen Gestaltmerkmalen zur Erhaltung aufgeführt sind.

2.3.5 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.

- 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.

- 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 Bahnstandsstandorten heißt es hierzu: „Die Berliner Bahnstandsstandorte – 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...“

2.3.6 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 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.

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

1993 wurde ein Gutachten „Überbezirklicher Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof“ im Auftrage der 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“ 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 Stadt-

entwicklung, 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. Dezember 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.

2004 ist die Entwicklung dieses Stadtraumes und angrenzender Bereiche unter dem Titel „Strategien nördlicher Cityrand“ kontinuierlich diskutiert und fortgeschrieben worden.

2.3.8 Bereichsentwicklungsplanung Mitte (BEP)

Die Bereichsentwicklungsplanung Mitte wurde am 18. November 2004 beschlossen.

Für das Plangebiet sind als Art der baulichen Nutzung im Bereich nördlich der Invalidenstraße Kerngebiete dargestellt.

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

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

Die Fläche des Zellengefängnisses ist als Grünfläche dargestellt.

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

Der Geltungsbereich des ehemaligen 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.

2.3.10 Straßen- und Baufluchtlinien

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

- Lehrter Straße: f.f. Straßen- und Baufluchtlinie vom 14.3.1879, f.f. Straßen- und Baufluchtlinie vom 31.1.1872, Straßen- und Baufluchtlinie vom 31.1. 1879, Baufluchtlinien ACO vom 9.8.1862 und 31.1. 1872 sowie Straßenfluchtlinie ACO vom 10.2 1879.
- Invalidenstraße: Straßen- und Baufluchtlinien ACO vom 27.1.1862

2.3.11 Baunutzungsplan von Berlin vom 28. Dezember 1960

Der Baunutzungsplan von Berlin in der Fassung vom 28. Dezember 1960 als übergeleiteter, verbindlicher Bauleitplan weist das Gebiet als beschränktes Arbeitsgebiet mit der Baustufe V/3 gemäß den planungsrechtlichen Bestimmungen der Bauordnung von Berlin (BauOBl) von 1958 aus. Im Zusammenhang mit den Straßen- und Baufluchtlinien für die Lehrter Straße und die Invalidenstraße ist das Gebiet qualifiziert beplant.

2.3.12 Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung

Für den Geltungsbereich des jetzigen Bebauungsplanes II-201b wurde auf Grund der Bedeutung als Kompensationsfläche für die Eingriffe in Natur und Landschaft in den Bebauungsplänen II-201a, II-201c und II-201d das Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung gemäß § 9 AGBauGB (a.F. § 4c AGBauGB) durch Beschluss vom 21. März 1995 festgestellt und durch einen ergänzenden Beschluss am 2. September 1997 erweitert.

2.3.13 Gebietskulisse für Stadtumbaumaßnahmen nach § 171 b BauGB

Am 16. Dezember 2005 ist im Amtsblatt für Berlin Nr. 62 die Festlegung von Stadtumbaugebieten gemäß § 171 b BauGB bekannt gemacht worden. In dieses Gebiet ist u.a. das Gelände des Bebauungsplans II-201b einbezogen wurden. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b ergeben sich daraus keine Änderungen. Das städtebauliche Entwicklungskonzept steht in keinem Widerspruch zu den Festsetzungen des Bebauungsplanes.

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.

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 sowie durch das Bezirksamt Tiergarten, hat die Deutsche Bahn AG dann einen beschränkten städtebaulichen Wettbewerb für das Stadtquartier Lehrter Bahnhof im Juli 1994 durchgeführt.

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

- „... den Entwurf von Prof. Ungers zur Grundlage der weiteren Bearbeitung zu machen.“
- „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.“
- „... die Bauten von verschiedenen Architekten realisieren zu lassen.“
- „Die faszinierende Idee einer baulichen Fassung des Humboldthafens muss im größeren städtebaulichen Umfeld weiter untersucht werden.“
- „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.

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 Eisenbahnbundesamt 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 Planungsvorlauf aus dem Bebauungsplanverfahren II-139

Durch die Einleitung des ehemaligen Bebauungsplanverfahrens II-139 sollte das durch die Bundesautobahnplanung („Westtangente“) bis dahin planungsbefangene Gebiet entlang der Lehrter Straße neu geordnet werden.

Gemäß dem Stand der seit 1986 fortgeschriebenen Bereichsentwicklungsplanung sollte im Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplanentwurfes II-139 durch die Integration der

vorhandenen Kleingärten in die geplante Grünanlage ein Teil der ebenfalls beabsichtigten Grünverbindung zwischen Perleberger Straße und Lehrter Stadtbahnhof gesichert werden. Angedacht war auch die Sicherung des vorhandenen Wohnungsbestandes in der Lehrter Straße.

Erst nach Planungsänderungen des Entwurfes zum Planfeststellungsverfahren VZB (Verschiebung der Tunnelausfahrt der Bundesstraße B 96) stand das Gelände für die weitere Beplanung wieder zur Verfügung, so dass nach zwischenzeitlich erfolgter Aufgabe des Grundschulstandortes an dieser Stelle eine Überarbeitung des landschaftsplanerischen Konzeptes seit dem Herbst 1994 erfolgen konnte.

Das Bebauungsplanverfahren II-139 wurde eingestellt, sein Geltungsbereich ist Bestandteil des Bebauungsplanes II-201b.

1.5 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.

1.6 Verkehr

1.6.1 Verkehrspolitische Rahmenbedingungen (Senatsbeschluss vom 18.12.91)

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

- einen inneren Straßenring (u. a. mit Invalidenstraße - Straßentunnel unter dem Tiergarten) zur Umfahrung der Stadtmitte und
- 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 Tunnel-lage)
- U-Bahn (Linie U55, U11), vier Straßenbahnlinien, diverse Buslinien
- Motorisierter Individualverkehr (Taxen; private Pkw), Fahrradverkehr

1.6.2 Verkehrssituation

Der Planungsbereich Lehrter Bahnhof lag zunächst im Wesentlichen im Kreuzungsbereich der Hauptverkehrsstraßen Entlastungsstraße - Friedrich-List-Ufer / Invalidenstraße / Heidestraße. Über das Plangebiet wird 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-Süd-Richtung wird zwischenzeitlich 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.

Aufgrund dieser Verkehrsfunktionen sind die oben genannten Straßenabschnitte durch eine sehr hohe Kfz-Verkehrsbelastung gekennzeichnet. Verkehrszählungen aus dem Jahr 1993 weisen folgende Belastungen (DTVw) aus:

(DTVw - durchschnittlicher täglicher Verkehr / werktags)

Fr.-List-Ufer 40.000 Kfz/Tag,

Invalidenstraße 21.000 Kfz/Tag (westlich Friedrich-List-Ufer) und

Heidestraße 41.000 Kfz/Tag.

Im digitalen Umweltatlas Berlin sind die Verkehrsmengen in den Straßenzügen Alt-Moabit, Nord-Südverbindung zur Invalidenstraße, Heidestraße in der Karte Verkehrsmengen, Ausgabe 2001 mit 20.000 – 30.000 DTV angegeben.

1.6.3 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

- Vorgaben zur Bruttogeschossfläche (BGF) und Nutzungsverteilung und
- Vorgaben zu den Ein- und Aussteigern im Fernreiseverkehr des Hauptbahnhofes/Lehrter Bahnhofs
- Vorgaben aus umliegenden Straßennetz, das nicht ausgebaut werden soll.

Das Quell- und Zielverkehrsaufkommen im Bereich des Planungsgebiets beträgt unter Berücksichtigung des Unger-Entwurfs für den Bereich Hauptbahnhofes/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 von 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.

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.

1.6.4 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. 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:

- rechtsverbindliche Anforderungen aus der Fachplanung (Planfeststellung)
- Vorgaben aus dem Flächennutzungsplan (Hauptverkehrsstraßennetz)
- Senatsbeschlüsse und Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses
- Ergebnisse der städtebaulichen Wettbewerbe
- Belange der verschiedenen Vorhaben- und Unternehmensträger

Die durch den Planfeststellungsbeschluss der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich nur strukturell und hinweislich geregelte Verkehrserschließung des Bahnhofes wurden durch das Verkehrsgutachten vom April 1997 präzisiert und mit der Bebauung abgestimmt.

Die insbesondere von der ehemaligen 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:

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 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 Bahnhofsstraße entstehen.

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

Die S 21 wird vom bestehenden Nordring bis zum Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof in einem Zeitraum bis ca. 2012 gebaut.

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 außerhalb des Geltungsbereiches sich befindende Rahel-Hirsch-Straße aus.

1.6.5 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:

- Die Entlastung des inneren Spreebogens vom Durchgangsverkehr durch den Tiergarten-tunnel wirkt sich auf die angrenzenden Straßenabschnitte der Straße Alt-Moabit sowie die Rahel-Hirsch-Straße (Bebauungsplanbereich II-201a) durch einen Rückgang der Kfz-Belegung aus. Die Luftschadstoffbelastungen gehen zurück.
- 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.
- 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 kaminfortluftbedingten Zusatzbelastungen 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 (Heidestaße und jetzige 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 (nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201b) 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.

Ebenfalls aufgrund der Veränderungen des Verkehrskonzeptes gegenüber der Planfeststellung und des Ersatzes der Planfeststellung durch den Bebauungsplan für die oben beschriebenen Straßenabschnitte wurde eine weitere vertiefende Betrachtung der Lufthygienesituation für den Bebauungsplan II-201b und angrenzender Bereiche erforderlich.

Ein Luftschadstoff-Gutachten für das Prognosejahr 2015 zum Bebauungsplan II-201b (Stand: 27. Juni 2005) hat die Immissionsbelastungen ermittelt.

Ergebnis der Berechnung zur 22. BImSchV vom Juni 2005

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 PM_{10} -Partikeln nicht berücksichtigt.

Die Rampe der B96 vom Nordportal auf das übrige Geländeniveau, der nicht-überdachte Abschnitt der Tunnelabzweigung sowie das Stück Bahndamm zwischen dem Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof und dem Humboldthafen wurden über ein Geländemodell in LASAT 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 mg/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 $0,38 \text{ mg/m}^3$. Die mittlere berechnete CO-Zusatzbelastung beträgt $0,034 \text{ mg/m}^3$, das ergibt eine mittlere Gesamtkonzentration von $0,41 \text{ mg/m}^3$ als Jahresmittel. Der sich aus der statistischen Beziehung ergebende mittlere maximale 8-Stundenmittelwert von CO liegt im Untersuchungsgebiet bei $3,5 \text{ mg/m}^3$.

Der Grenzwert von 10 mg/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 µg/m^3 . Die mittlere prognostizierte Gesamtbelastung liegt bei $30,0 \text{ µg/m}^3$. Der Grenzwert für den Jahresmittelwert wird im Großteil des Untersuchungsgebiets eingehalten. Überschreitungen treten auf den Verkehrsflächen in direkter Umgebung der beiden Tunnelportale, am nicht-überbauten Abschnitt der Tunnelabzweigung, der Invalidenstraße, der B96 und der Heidestraße nördlich der B96 auf. Der Grenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert wird außerdem entlang der Nordostecke und der Südseite des Gebäudes „MK2“ sowie an der Nordwestecke des Gebäudes „D“ nicht eingehalten. Der Park im Westen des Untersuchungsgebiets wird durch die Einfriedungsmauer im wesentlichen vor Grenzwertüberschreitungen bewahrt, vollständig ausgeschlossen werden können sie aber nicht.

Der Grenzwert für die Anzahl von Überschreitungen des Stundenmittelwerts von 200 µg/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 µg/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 NO_2 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 am nicht überbauten Abschnitt der Tunnelabzweigung, der Invalidenstraße, der B96 und der Heidestraße nördlich der B96 sowie entlang der Nordostecke und der Südseite des Gebäudes „MK2“ und an der Nordwestecke des Gebäudes „D“ sind Überschreitungen nicht unwahrscheinlich. Der Park im Westen des Untersuchungsgebiets wird durch die Einfriedungsmauer im wesentlichen vor Grenzwertüberschreitungen bewahrt, Überschreitungen können dort aber nicht vollständig ausgeschlossen werden.

Immissionsprognose PM_{10}

Der Jahresmittelwert der PM_{10} -Vorbelastung liegt bei $25,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die mittlere Zusatzbelastung beträgt $2,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und die mittlere Gesamtbelastung somit $28,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der Grenzwert für den PM_{10} -Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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 PM_{10} -Vorbelastung weist für 2015 an 24 Tagen einen Wert größer als $50,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. Damit sind bereits ohne Zusatzbelastung im gesamten Untersuchungsgebiet fast 70 % des PM_{10} -Tagesgrenzwerts ausgeschöpft. Die mittlere Anzahl der Tage mit einem PM_{10} -Tagesmittelwert größer als $50,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Untersuchungsgebiet ist 33. Der Grenzwert von 35 Tagen wird entlang der B96, der Invalidenstraße und der Heidestraße nördlich 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 das „Bebauungsplanvorhaben II-201 b“ 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 wurden 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 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 (von denen sich nur einer im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b befindet) 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 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-Tagesgrenzwerts 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.

1.6.6 Lärm

Im Planungsgebiet ist eine Gebietsausweisung teilweise als allgemeines Wohngebiet (WA) und teilweise 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	WA	55	45 (40)*
2	MK	65	55 (50) *
3	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 überschritten werden. Wenngleich die Geräuschbelastung als ortsüblich einzustufen ist, muss darauf hingewiesen werden, dass insbesondere die Wohnnutzung in den Bereichen mit den höchsten Überschreitungen als problematisch einzustufen ist.

1.7 Gutachten im Bereich des ehemaligen Zellengefängnisses

1.7.1 Grünordnerisches Gutachten

Das Gebiet ist in der jüngeren Vergangenheit umfangreich untersucht worden. So wurde im Jahre 1986 ein Büro mit einem grünordnerischen Gutachten beauftragt, um erstmalig in diesem Gebiet eine Bestandsaufnahme und Bewertung hinsichtlich der naturräumlichen Faktoren vorzunehmen.

1.7.2 „Stadthistorisches Gutachten Zellengefängnis“

1989 beauftragte das Gartenbauamt Tiergarten ein „Stadthistorisches Gutachten über das Areal des ehemaligen Zellengefängnisses Moabit“, welches im Mai 1989 die bis dahin weitgehend unterschätzte Bedeutung des Geländes für die Stadtgeschichte und den Wandel im Strafvollzugswesen des 19. Jahrhunderts aufzeigte.

1.7.3 Landschaftsplanerisches Gutachten

Beauftragt durch die damalige Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umweltschutz, Abt. III – wurde 1990 eine landschaftsplanerische Voruntersuchung zum Komplex des ehemaligen Zellengefängnisses Moabit durchgeführt. Ziel der Untersuchung war es, eine landschaftsplanerische Konzeption für einen Geschichtspark zu entwerfen, die als Grundlage der Erarbeitung der Bauplanungsunterlagen dienen sollte.

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

Es soll an dieser Stelle eine Stadtstruktur entstehen, die mit den Zielvorgaben der Gutachten „Überbezirklicher Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof“ (Planergemeinschaft Dubach/Kohlbreuner) und dem landschaftsplanerischen Konzept (Glaßer/Dagenbach), übereinstimmt und Vorgaben aus dem Planfeststellungsverfahren der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich berücksichtigt.

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

Für die geordnete städtebauliche Entwicklung verfolgt die Bauleitplanung im Bereich des Bebauungsplans II-201b die Ziele:

- bauliche Qualifizierung der Ecksituation Invalidenstraße/Lehrter Straße,
- Gewährleistung einer spezifischen Nutzungsmischung durch Ausweisung von gegliedertem Kerngebiet und allgemeinem Wohngebiet,
- planungsrechtliche Sicherung der Wohnnutzung auf dem Grundstück Lehrter Straße 1-4,
- 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
 - die Realisierung eines Geschichtsparks auf dem Gelände des ehemaligen Zellengefängnisses Moabit einschließlich des ehemaligen Beamtenfriedhofes,
 - die bestandsorientierte Integration eines öffentlichen Wegenetzes in die Kleingarten- und Wohnanlage zum Zwecke der Erschließung des Geschichtsparks und der Anbindung der Lehrter Straße an den geplanten Grünzug Döberitzer Straße,
 - weitgehender Erhalt und planungsrechtliche Sicherung der nördlich der Beamtenwohnhäuser vorhandenen Kleingartenanlage.

Um 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 Allgemeine Abwägung

Durch das Anlegen einer öffentlichen Parkanlage im Bereich des ehemaligen Zellengefängnisses wird der Anteil der für Freizeit und Erholung nutzbaren Flächen deutlich erhöht, womit auch eine Verbesserung des näheren Wohnumfeldes verbunden ist. Im Zusammenhang mit der Bestandssicherung der Wohnnutzung kann dies auch zu einer Stabilisierung der betroffenen sowie angrenzender Wohnquartiere beitragen.

3.2 Art der baulichen Nutzung

3.2.1 Allgemeines Wohngebiet

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 4 BauNVO]

(zeichnerische Festsetzung)

Gemäß den Vorgaben des Flächennutzungsplanes und der Bereichsentwicklungsplanung Mitte sowie entsprechend der vorhandenen Gebietsstruktur wird für einen ca. 5110 m² großen Grundstücksteil des Baugrundstückes Lehrter Straße 1-4 allgemeines Wohngebiet (WA) festgesetzt.

Durch den Bau des Lehrter Bahnhofes, die Entwicklung seines Umfeldes zu einem Büro- und Dienstleistungsstandort und durch die Nähe des Planungsgebietes zum Regierungsviertel im inneren Spreebogen kann ein Umnutzungsdruck auf die angestammten, benachbarten Wohnquartiere im Ortsteil Moabit entstehen.

Zur Sicherung des Wohnungsbestandes der derzeit ausschließlich zu Wohnzwecken genutzten, sieben bis zwölfgeschossigen Bebauung Lehrter Straße 1-4 wird ein allgemeines Wohngebiet festgesetzt. Eine Ergänzung der Wohnnutzung - etwa durch die der Versorgung dienenden Läden - soll planungsrechtlich nicht unterbunden werden, so dass die Festsetzung eines reinen Wohngebietes nicht in Betracht kommt.

3.2.2 Gliederung des allgemeinen Wohngebietes durch Ausschluss von Anlagen für Verwaltungen, Tankstellen und Gartenbaubetrieben

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 2)

Für die Gliederung des allgemeinen Wohngebietes und die Reduzierung des Nutzungskataloges der zulässigen Ausnahmen liegen folgende städtebauliche Gründe vor:

Mit dem Ausschluss von sonst ausnahmsweise zulässigen Anlagen für Verwaltungen im allgemeinen Wohngebiet soll dem oben beschriebenen Umnutzungsdruck entgegengewirkt

werden. Anlagen für die Verwaltung können in angrenzenden Kerngebieten des neu entstehenden Quartiers um den Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) untergebracht werden.

Die in allgemeinen Wohngebieten nur ausnahmsweise zulässigen Tankstellen sind mit der angestrebten Nutzungsstruktur, insbesondere der angrenzenden öffentlichen Parkanlage und der Wohnnutzung, unvereinbar. Die hauptsächlich durch den Kfz-Verkehr in der Invalidenstraße und die B 96 Tunnelausfahrt erwarteten Immissionsbelastungen sollen nicht weiter durch zusätzlichen Ziel- und Quellverkehr sowie durch Kohlenwasserstoffausstoß im Tankstellenbereich erhöht werden.

Gartenbaubetriebe sind städtebaulich nicht erwünscht, da sie aufgrund Ihrer flächenextensiven Bewirtschaftung, ihrer Nutzung und baulichen Struktur im Widerspruch zur innerstädtischen Situation in unmittelbarer Bahnhofsnähe stehen.

Die allgemeine Zweckbestimmung des WA wird durch den Ausschluss dieser Ausnahmen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauNVO nicht beeinträchtigt.

3.2.3 Kerngebiet

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

(zeichnerische Festsetzung)

Der Bebauungsplan eröffnet die Möglichkeit, an der Invalidenstraße im Bereich des vorhandenen Parkhauses eine städtebauliche Neuordnung zu realisieren. Auf diesem knapp 2500 m² großen Grundstücksteil an der stark immissionsbelasteten Invalidenstraße soll eine gewerbliche Nutzung angesiedelt werden. Die Festsetzung eines Kerngebiet entspricht der geplanten Nutzung vis à vis dem Hauptbahnhof der Hauptstadt. Aufgrund dieser örtlichen Besonderheiten und der geringen Größe des Kerngebietes ist es unter Anwendung des Entwicklungsgrundsatzes 1 aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar, der hier Wohnbaufläche W1 darstellt. Die Bereichsentwicklungsplanung Mitte hat den Kerngebietsabschnitt in ihre Zielplanung übernommen.

3.2.3.1 Ausschluss von Tankstellen

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

(textliche Festsetzung Nr. 3)

Die Ansiedlung einer Tankstelle auf der als Kerngebiet vorgesehenen Fläche würde den beabsichtigten städtebaulichen Zielen entgegenstehen. Das Stadtbild soll im Rahmen, den der Bebauungsplan vorgibt, weiter qualifiziert werden. Ziel ist es, die Ecksituation Lehrter Straße/Invalidenstraße räumlich durch einen Baukörper in angemessener Höhe und ge-

schlossener Bauform zu fassen. Tankstellen widersprechen diesen Gestaltungsanforderungen (niedrige Geschossigkeit, Großflächigkeit, Farbigkeit) und werden deshalb im Bebauungsplan ausgeschlossen.

3.2.3.2 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. 4)

Mit dieser Festsetzung soll ermöglicht werden, im konkreten Baugenehmigungsverfahren aus städtebaulichen oder Immissionsschutzgründen einzelne Gewerbebetriebe auszuschließen, die sich entweder nicht in die geplante Eigenart des Gebietes einfügen oder zu Belästigungen und Beeinträchtigungen (z. B. durch erhöhtes Kraftfahrzeug- oder Lastkraftfahrzeugaufkommen) der umgebenden Nutzungen, insbesondere der hochwertigen Dienstleistungseinrichtungen und der Wohnnutzung führen.

3.2.3.3 Beschränkung des Einzelhandels auf die Fläche R

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 und 7 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 5)

Im Kerngebiet würde es aufgrund der zulässigen Bebauung möglich sein, Einzelhandelsbetriebe in einer Größenordnung von bis zu 15 000 m² Geschossfläche unterzubringen, wenn der Bebauungsplan keine Regelung treffen würde. Aufgrund der unmittelbarer Nachbarschaft zu einem Wohnhaus in der Lehrter Straße, könnten Konflikte durch eine intensive Einzelhandelsnutzung hervorgerufen werden. Diese Konflikte werden in erster Linie durch den durch Einzelhandelseinrichtungen hervorgerufenen Ziel- und Quellverkehr befürchtet, der zusätzliche Immissionsbelastungen in der Lehrter Straße nach sich ziehen würde. Im Verlauf nördlich des Kerngebietes ist die Lehrter Straße eine Wohnstraße. Auch die angrenzenden Wohngebiete sollen zusätzlich nicht belasten werden.

Die Beschränkung des Einzelhandels basiert zudem auf der Empfehlung der Untersuchung zum "Überbezirklichen Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof", die vorsieht, eine Mengengrenzung für Einzelhandel planungsrechtlich zu sichern. Auch die Kapazität des zukünftigen Straßennetzes macht eine Beschränkung der Einzelhandelseinrichtung notwendig.

Die Beschränkung auf maximal 1600 m² Geschossfläche ergibt sich aus der Tiefe von 20 m, in der Einzelhandelsbetriebe zulässig sind (Fläche R). Diese Tiefe entspricht einerseits der maximalen Tiefe von Einzelhandelsbetrieben, die der Nahversorgung dienen. Andererseits soll – mit Rücksicht auf den Geschichtspark – diese kommerzielle Nutzung im „rückwärtigen“ zum Park hin orientierten Grundstücksteil ausgeschlossen werden. Einzelhandelsansiedlungen

werden auf die Erdgeschosszone beschränkt, wo sie zur Belebung des Straßenraumes städtebaulich erwünscht sind.

Die Gebietstypik des Kerngebietes ist trotz der Beschränkung des Einzelhandels im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b insgesamt gewahrt, weil bei der Betrachtung des Kerngebietes auch die angrenzenden Kerngebiete entlang der Invalidenstraße und im Quartier um den Lehrter Bahnhof und insbesondere die zulässigen Einzelhandelsbetriebe im Bahnhofsgebäude selbst herangezogen werden können. Dort sind Einzelhandelseinrichtungen zulässig, so dass insgesamt die Zweckbestimmung gewahrt bleibt.

3.2.3.4 Allgemeine Zulässigkeit von Wohnungen im Kerngebiet

[Rechtsgrundlage: 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 6)

Das Kerngebiet ist aufgrund seiner Lage am Kreuzungsbereich Invalidenstraße/Lehrter Straße und seiner vergleichsweise geringen Ausdehnung von etwa 2500 m² nicht in besonderem Maße für die Unterbringung von Wohnungen prädestiniert.

Da es städtebaulich dennoch erwünscht ist, dass im Umfeld des Bahnhofes ein möglichst hoher Wohnanteil entsteht, soll die Errichtung von Wohnungen im Kerngebiet – unter Wahrung der Zweckbestimmung – allgemein zulässig sein. Die Möglichkeit einer ergänzenden Wohnnutzung ggf. auch als Wohnformen in Kombination mit einem Beherbergungsbetrieb soll deshalb planungsrechtlich nicht ausgeschlossen werden.

Wohnungen dürfen erst oberhalb des zweiten Vollgeschosses errichtet werden, da der Störgrad durch die vorhandene Immissionsvorbelastung in der Invalidenstraße und durch die Nutzungen des Gebäudes selbst zu hoch ist, als dass er die Zulässigkeit von Wohnungen in den unteren Geschossen rechtfertigen würde. Daher sind zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse bei der Errichtung von Wohnungen Lärmschutzgrundrisse gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 11 einzuhalten.

Das Kerngebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b ist als Teil des Kerngebietes um den Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof zu betrachten. Da insgesamt große Bereiche ohne Wohnnutzung entstehen werden, ist die Gebietstypik des Kerngebietes auch bei einer allgemeinen Zulässigkeit von Wohnungen oberhalb des zweiten Vollgeschosses nicht beeinträchtigt, zumal Wohnungen nicht zwingend zu errichten sind.

3.3 Maß der baulichen Nutzung

3.3.1 Allgemeines Wohngebiet

3.3.1.1 Baukörperfestsetzung im allgemeinen Wohngebiet und Festsetzung einer Tiefgarage

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 1 BauNVO und § 6 Abs. 8 BauOBl]

(zeichnerische Festsetzung)

Innerhalb des allgemeinen Wohngebietes wird durch die Festsetzung von Baugrenzen eine sogenannte erweiterte Baukörperausweisung vorgenommen. Die Fläche für den künftigen Baukörper wird allseitig mit Baugrenzen umschlossen und die überbaubaren Grundstücksflächen im Sinne von § 23 BauNVO durch Baugrenzen festgesetzt. Damit bestimmt die Festsetzung die zulässige Grundfläche im Sinne von § 16 und ist Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO.

Die so durch die Planzeichnung konkret bestimmte Fläche des Baukörpers ist in Verbindung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse eine ausdrückliche Festsetzung im Sinne des § 6 Abs. 8 Bauordnung für Berlin (BauOBl), so dass es damit sein Bewenden hat. Gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen insbesondere die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und die Sicherheit der Wohn- und Arbeitsbevölkerung zu berücksichtigen. Dazu gehören auch die bauordnungsrechtlich erforderlichen Mindestanstände. Eine ausreichende Belichtung und Belüftung der zulässigen Bebauung ist durch die Festsetzungen gewährleistet.

Diese Festsetzungen orientieren sich am vorhandenen Gebäudebestand. Dies gilt insbesondere für die überbaubare Grundstücksfläche. Diese wurde gegenüber derjenigen, die Grundlage der öffentlichen Auslegung war, deutlich eingeschränkt. Die Reduzierung der überbaubaren Grundstücksfläche wurde erforderlich, um Ausgleichsmaßnahmen im gebotenen Umfang festsetzen zu können.

Da durch die Baugrenzen und die zulässige Anzahl der Vollgeschosse gegenüber dem Gebäudebestand ein Spielraum (Gebäudetiefe auf dem Grundstücksteil Lehrter Straße 1-3 von 13,3 m mit durchgängig zwölf Geschossen) für eine Neubebauung eingeräumt wird, der bei vollständiger Ausschöpfung das städtebaulich gewünschte Nutzungsmaß erheblich überschreiten würde, wird eine GFZ von 2,4 festgesetzt, die die Obergrenze der zulässigen Geschossfläche definiert.

Die zulässige Geschossfläche wird entsprechend den Darstellungen des Flächennutzungsplanes (W1 GFZ größer 1,5) mit einer GFZ von 2,4 als Obergrenze festgesetzt. Die Festsetzung dieses Nutzungsmaßes orientiert sich an dem vorhandenen, erst in den siebziger Jahren errichteten Gebäudebestand.

Durch Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage auf einem ca. 1255 m² großen Grundstücksteil des Grundstückes Lehrter Straße 1-4 erhöht sich rechnerisch das Nutzungsmaß auf eine GFZ von 2,4, ohne dass auf der verbleibenden privaten Grundstücksfläche mehr an Bebauung realisiert werden kann als das, was bereits vorhanden ist. Die zulässige Obergrenze der GFZ von 1,2 nach § 17 Abs. 1 BauNVO wird damit überschritten.

Neben der Überbaubarkeit, die durch die Baugrenzen bestimmt ist, wird im allgemeinen Wohngebiet eine Unterbaubarkeit des Grundstücksteiles durch eine Tiefgarage ermöglicht. Durch die Über- und Unterbauung, Zufahrten und Wege sowie die oberirdischen Stellplätze wird insgesamt eine zulässige Grundfläche erreicht, die einer errechneten Grundflächenzahl (GRZ) von 0,75 entspricht. Die zulässige Obergrenze der GRZ nach 17 Abs.1 BauNVO von 0,4 wird damit überschritten.

Das bestehende Parkhaus im Eckbereich Lehrter Straße/Invalidenstraße soll – entsprechend der Intention des Bebauungsplanes - durch ein Gebäude ersetzt werden können, das eine deutliche städtebauliche Ausprägung an der Invalidenstraße einschließlich des Einmündungsbereiches zur Lehrter Straße haben würde. Die jetzt vorhandenen 125 Stellplätze im Parkhaus, die von den Mietern der Wohnbebauung Lehrter Straße 1-4 genutzt werden, entfallen bei dem für einen Neubau erforderlichen Abriss des Parkhauses. Der Bedarf an Stellplätzen ist nicht auf das bauordnungsrechtliche Erfordernis zurückzuführen, sondern auf die tatsächlich ausgeübte Nutzung. Der Ersatz kann nur in geringen Umfang oberirdisch (14 Stellplätze innerhalb der als ST bezeichneten Fläche) erfolgen, da sonst die Freiflächen nur noch dem Parken dienen würden. Damit Freiflächen mit gärtnerischen Gestaltung und als Erholungsflächen – einschließlich Kinderspielplatz – wieder angelegt werden können, ist – unter Berücksichtigung aller Belange - der Bau einer Tiefgarage erforderlich. Die Tiefgarage kann nicht unter den bestehenden Baukörper gelegt werden und erfordert deshalb eine entsprechende Ausdehnung in der bisherigen Freifläche. Auch die Lage der Tiefgarage auf der straßenabgewandten Seite – der Vorgartenbereich ist für eine Tiefgarage zu schmal – erfordert einen erhöhten Erschließungsaufwand und eine vergleichsweise große Zufahrtsfläche.

Dies begründet die Erforderlichkeit der Überschreitung der zulässigen Grundfläche von 0,4.

Die Überschreitung des Nutzungsmaßes der GFZ ist städtebaulich erforderlich, um auch zukünftig an diesem durch den ÖPNV exzellent erschlossenen Standort eine Bebauung in einer der Lage – direkte Nachbarschaft zum Hauptbahnhof/Lehrter Bahnhof - angemessenen Dichte zu ermöglichen.

Die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen des Nutzungsmaßes gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO wird durch folgende Umstände und Maßnahmen ausgeglichen:

- Die Exposition der Gebäude in Nord-Südrichtung ermöglicht auch zukünftig eine Bebauung, die zu keiner maßgeblichen Verschattung des gegenüberliegenden Gebäudebestandes führt und selbst eine gute Belichtungssituation aufweist. Damit sind die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewahrt.
- Die intensive Bepflanzung und Gestaltung der Flächen zum Anpflanzen gemäß textlicher Festsetzung Nr. 14, ermöglicht die Anlage von Außenanlagen, die der Erholungsnutzung zur Verfügung stehen und die positive Auswirkungen auf das Klima (z. B. Staubbindung). Zudem wird durch die Erdschicht Niederschlagswasser zurückgehalten bzw. die Verdunstung über die Vegetation begünstigt
- Die Anpflanzungspflicht an der Grundstücksgrenze gemäß textlicher Festsetzung Nr. 15 sowie durch Bepflanzung von Pergolen oder Rankgerüsten über den oberirdischen Stellplätzen etc. gemäß textlicher Festsetzung Nr. 16, dient der Verbesserung des Ortsbildes und schafft zusätzliches Grünvolumen.

Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind nicht zu erwarten und öffentliche Belange stehen nicht entgegen.

Die Bedürfnisse des Verkehrs sind in einer Lage vis-à-vis dem Hauptbahnhof und dem damit verbundenen ÖPNV- Angebot in besonders hohem Maße befriedigt.

3.3.1.2 Zahl der Vollgeschosse im allgemeinen Wohngebiet

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 BauNVO]

(zeichnerische Festsetzung)

Die maximal zulässige Anzahl von zwölf Vollgeschossen orientiert sich am höchsten Baukörper im Bestand. Der vorhandene städtebauliche Akzent soll auch zukünftig im Falle einer Neubebauung durch eine Höhe ermöglicht werden, der die Gebäudehöhen, die im Geltungsbereich selbst sowie auch im Eckbereich auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Lehrter Straße vorhanden sind, aufnimmt. Die zulässige Zahl von zwölf Vollgeschossen kann nur für Teile der baulichen Anlage ausgenutzt werden, da die zulässige Geschossfläche (GFZ 2,4) die maximale Ausschöpfung über die gesamte Straßenfront nicht zulässt. Ein

städtebauliches Erfordernis, die mögliche Zwölfgeschossigkeit auf eine bestimmte Stelle zu begrenzen – etwa dort, wo auch jetzt schon die zwölf Geschosse errichtet wurden, besteht nicht.

3.3.2 Ermittlung der Geschossfläche im allgemeinen Wohngebiet und im Kerngebiet

Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 8)

Das festgesetzte Nutzungsmaß im allgemeinen Wohngebiet und im Kerngebiet soll nicht durch eine weitere "Nachverdichtung" bei zusätzlicher Realisierung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen überschritten werden. Um dies auszuschließen, sollen bei der Ermittlung der Geschossfläche Aufenthaltsräume in Nichtvollgeschossen mit auf die Geschossfläche angerechnet werden.

3.3.3 Kerngebiet

3.3.3.1 Baugrenzen im Kerngebiet und Bauweise

Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 1 BauNVO und § 6 Abs. 8 BauOBl]

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 9)

Die Baugrenzen ermöglichen es, den Teil des Grundstückes, der als Kerngebiet festgesetzt wird, vollständig zu überbauen. Hierdurch soll dem Bauherrn ein möglichst großer Spielraum für die Konzipierung eines Projektes - in Abhängigkeit von der geplanten Nutzung des Gebäudes - eingeräumt werden. Die besondere Lage des Grundstückes lässt sowohl eine „Blockrandschließung“ als auch ein Punkthaus/Hochhaus wie auf der gegenüberliegenden Seite der Lehrter Straße sowie andere bauliche Lösungen städtebaulich zu. Es wurden mehrere Varianten einer Bebauung untersucht. Eine Festlegung auf einen spezifizierten Baukörper, die eine Einschränkung der Überbaubarkeit rechtfertigen würde, liegt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht vor. In der Abwägung wurde damit das städtebauliche Ziel an dieser Stelle, den Eckbereich einer Neubebauung und anderen Nutzung zuzuführen, höher gewichtet als die Festlegung auf eine vorgegebene städtebauliche Figur oder Einschränkung der Überbaubarkeit zugunsten des Bodenschutzes.

Da bei Ausnutzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse, die Abstandsflächen straßenseitig überschritten werden, wurde als ausdrückliche Festsetzung im Sinne des § 6 Abs. 8 der Bauordnung für Berlin die textliche Festsetzung Nr. 9 aufgenommen, so dass es damit sein Bewenden hat. Hingegen werden die Abstandsflächen zum öffentlichen Park eingehalten, da sie bis zur Mitte öffentlicher Grünflächen liegen dürfen und die Parkanlage „Zellengefängnis“ eine ausreichende Tiefe aufweist.

Die Kerngebietsfläche ist zudem vollständig unterbaubar. Um den Bau einer ausreichend großen Tiefgarage zu ermöglichen, bedarf es keiner gesonderten Festsetzung, die zusätzlich zur Festsetzung der Baugrenzen erfolgt.

Die vollständige Unter- und Überbaubarkeit entspricht einer GRZ von 1,0 und schöpft damit das von der BauNVO vorgesehene Höchstmaß für Kerngebiete aus.

Die Festsetzung der geschlossenen Bauweise verpflichtet – nach erfolgter Teilung des Grundstückes – an das bestehende Wohngebäude anzubauen. Ziel ist es, entlang der Lehrter Straße eine geschlossene Gebäudefront zu ermöglichen. Die Festsetzung wird in der Abwägung entgegen der im Rahmen der öffentlichen Auslegung durch die Grundstückseigentümerin vorgetragenen Bedenken beibehalten, da die Prüfung der Örtlichkeit ergab, dass die geschlossene Bauweise umsetzbar ist, ohne dass das vorhandene Wohngebäude in seiner Nutzung (Fenster, Balkone) beeinträchtigt würde.

3.3.3.2 Zulässige Geschossfläche im Kerngebiet

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 17 Abs. 2 BauNVO]

(zeichnerische Festsetzung)

Das bestehende Parkhaus an der Ecke Invalidenstraße/Lehrter Straße kann als städtebaulicher Missstand gewertet werden, der beseitigt werden soll. Ein vorrangiges Ziel des Bebauungsplanes II-201b ist es deshalb, die planungsrechtlichen Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass hier eine städtebaulich attraktive Neuordnung stattfinden kann.

Die Erforderlichkeit einer Geschossflächenzahl von 6,0 wurde aufgrund konkreter städtebaulicher Untersuchungen nachgewiesen.

Mit der Geschossflächenzahl von 6,0 wird die zulässige Obergrenze des § 17 Abs.1 der BauNVO überschritten.

Gemäß § 17 Abs. 2 BauNVO kann die Obergrenze überschritten werden, wenn

- -besondere städtebauliche Gründe dies erfordern,
- die Überschreitungen durch Umstände ausgeglichen sind oder durch Maßnahmen ausgeglichen werden, durch die sichergestellt ist, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden, und
- sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen.

Die Überschreitung der zulässigen Obergrenze des § 17 Abs. 1 BauNVO - ist aus folgenden städtebaulichen Gründen erforderlich:

Für Eckgrundstücke wird in der Regel ein höheres Nutzungsmaß benötigt, als bei anderen Grundstücken, um eine städtebaulich befriedigende Lösung realisieren zu können. Darüber hinaus soll – wie bereits dargelegt – an dieser Stelle ein städtebaulicher Akzent geschaffen werden können, der die Höhe der gegenüberliegenden Bebauung an der Lehrter Straße aufnimmt. Sie berücksichtigt auch die Errichtung eines „Technikgeschosses“, das ermöglicht werden soll, damit die technischen Einrichtungen, die für ein zulässiges Hotel notwendig sind, in einem Vollgeschoss, also baulich eingehaust und überdacht untergebracht werden können. Dies ist angesichts der großen Fernwirkung, die das Gebäude an dieser Stelle haben wird, in hohem Maße städtebaulich erwünscht.

Die besondere Lage des Grundstücksteiles (zweiseitige Erschließung durch öffentliche Straßen und Lage am öffentlichen Park) sorgt für überdurchschnittlich gute Belichtungs- und Belüftungsmöglichkeiten. Eine Beeinträchtigung von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen durch die bauliche Verdichtung ist dennoch nicht erkennbar. Nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt sind insofern ebenfalls nicht zu erwarten. Zu berücksichtigen war zudem, dass sich die ausgleichenden Maßnahmen, die der Bebauungsplan zwar innerhalb der Fläche des allgemeinen Wohngebietes trifft, aber insgesamt für das Grundstück Lehrter Straße 1, 2, 2A;3, 4 regelt, auch ausgleichend auf das Kerngebiet auswirken und eine gesonderte Zuordnung der Maßnahmen entbehrlich war, da es sich um einen Eigentümer handelt.

Die unmittelbare Lage an der neu geschaffenen Parkanlage stellt einen Umstand dar, der sich günstig auf die Bebauung insgesamt auswirkt.

Durch die unmittelbare Nähe zum Hauptbahnhof und die damit verbundenen Mobilitätsangebote sind die Bedürfnisse des Verkehr in besonders hohem Maße befriedigt.

3.3.3.3 Mindest- und Höchstmaß der Zahl der Vollgeschosse im Kerngebiet sowie Dachaufbauten

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 BauNVO]

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 18)

Die maximal zulässige Anzahl von dreizehn Vollgeschossen orientiert sich sowohl am höchsten Baukörper im angrenzenden Bestand mit zwölf Geschossen als auch an dem vorhandenen Gebäude auf der gegenüberliegenden Straßenseite mit vierzehn Geschossen. Gleichzeitig wird eine Mindestzahl von sieben Vollgeschossen festgesetzt, damit der durch die GRZ und GFZ ermöglichte große Spielraum nicht dazu führt, ein Gebäude in städtebaulich nicht angemessener Höhe entstehen zu lassen. Als angemessen für die Mindesthöhe der Bebauung

wird der angrenzende Gebäudebestand mit sieben Geschossen angesehen sowie die Traufhöhe auf der gegenüberliegenden Seite der Invalidenstraße von 22 m, die ebenfalls die Realisierung von sieben Geschossen zulässt.

Gegenüber dem Stand des Bebauungsplanes, der öffentlich ausgelegen hat, wurde die Anzahl der Vollgeschosse von zwölf auf dreizehn erhöht. Die Aufstockung um ein weiteres Geschoss soll der Unterbringung von technischen Einrichtungen und somit vorrangig als „Technikgeschoss“ dienen. Das exponierte Gebäude hat eine „Fernwirkung“ bis ins Regierungsviertel hinein und soll nicht durch Technikaufbauten oberhalb der Oberkante „verunstaltet“, sondern mit einer klaren Oberkante architektonisch abgeschlossen werden. Die textliche Festsetzung Nr. 18 trifft eine entsprechende Regelung.

3.3.4 Baulinien (Sicherung der Beamtenwohnhäuser) und der besondere Nutzungszweck

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

(zeichnerische Festsetzung)

Die Grundstücke der ehemaligen Beamtenwohnhäuser Lehrter Straße 5B, 5C, 5D werden als Fläche mit besonderem Nutzungszweck gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB festgesetzt. Die städtebauliche Besonderheit, mit der diese Festsetzung begründet ist, ergibt sich sowohl aus der planerischen Konzeption des sogenannten Geschichtsparkes als auch aus der Tatsache, dass die in diesen Flächen sich befindenden denkmalgeschützten ehemaligen Beamtenwohnhäuser Bestandteil des Denkmalensembles sind. Entsprechend der Konzeption des Parkes und aufgrund der denkmalrechtlichen Bindungen liegen die Wohnhäuser und dazugehörigen Grundstücke inmitten der öffentlichen Parkanlage. Die Festsetzung gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB bezieht sich auf das jeweilige Grundstück, um auch außerhalb des Gebäudes das Grundstück der Wohnnutzung entsprechend zu nutzen. Dies stellt die textliche Festsetzung Nr. 7 klar.

Durch Baukörperausweisungen mit Baulinien und am Bestand orientierten Geschossfestsetzungen (drei Vollgeschosse) werden die denkmalgeschützten Gebäude auf Anregung des Landesdenkmalamtes auch planungsrechtlich gesichert. Entsprechend ihrer historischen und tatsächlichen Nutzung als Wohngebäude wird deshalb die Zweckbestimmung „Wohnhaus“ festgesetzt, da die Wohnhäuser auch zukünftig der Wohnnutzung dienen sollen. Die Modernisierung ist – nach Privatisierung der Häuser – etwa zur Hälfte erfolgt, was darauf hinweist, dass auch der Eigentümer an einem Fortbestand der Wohnnutzung interessiert ist.

Ein Eingriff in das Eigentumsrecht liegt durch die Festsetzung nach § 9 Abs. 1 Nr. 9 BauGB und die damit verbundenen Festlegung des Eigentümers auf die Nutzung des Gebäudes

ausschließlich für Wohnen nicht vor, da die Nutzung auch vorher schon ausgeübt wurde und die Bindungen des Denkmalrechtes die Wohnnutzung an dieser Stelle vorgibt.

Eine Gebietstypik entfalten die drei Wohnhäuser innerhalb der Parkanlage nicht. Die Wohnhäuser sind jedoch städtebaulich erwünscht und wertvoll, weil sie zu einer sozialen Kontrolle in der öffentlichen Parkanlage beitragen.

3.4 Straßenverkehrsflächen

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB]

(zeichnerische Festsetzung)

Der Bebauungsplan II-201b setzt in seinem Geltungsbereich die Abschnitte von den drei Straßenzügen Invalidenstraße, B 96/ Minna-Cauer-Straße einschließlich Anknüpfungsbereich in der Heidestraße und Lehrter Straße fest. Während die Lehrter Straße als Erschließungsstraße nicht im FNP dargestellt ist, sind die Invalidenstraße und die B 96/ Minna-Cauer-Straße Teil des übergeordneten Straßennetzes und somit in der Darstellung des FNP enthalten.

B 96 und Invalidenstraße

Der Verlauf der B 96, wie er als Festsetzung im Bebauungsplan vorgesehen ist, weicht von der Darstellung des FNP ab. Der FNP formuliert das langfristige Ziel einer Trasse, die parallel zur Heidestraße unter Inanspruchnahme einer Teilfläche des ehemaligen Containerbahnhofes (HUL) verläuft. Dies erfordert eine großräumige Umstrukturierung, die gegenwärtig noch nicht umsetzbar ist. Demgegenüber setzt der Bebauungsplan einen Straßenverlauf fest, der unter den gegenwärtigen Bedingungen realisierbar ist und der Planfeststellung VZB aus dem Jahre 1995 entspricht. Da es somit für den Bau der B 96 bereits eine rechtliche Grundlage gibt, wird durch den Bebauungsplan lediglich für die Begleitfahrbahnen (Minna-Cauer-Straße) neues Planungsrecht geschaffen. Wenn der Trassenverlauf der B 96 auf lange Sicht hin geändert werden kann und soll, ist ein Änderungsverfahren zum gegebenen Zeitpunkt erforderlich.

Gegenüber dem Erschließungskonzept des Planfeststellungsverfahrens VZB, das mit dem Beschluss vom 12.09.1995 planfestgestellt wurde, haben sich Änderungen ergeben, die in diesem Bebauungsplanverfahren rechtlich bewältigt werden müssen. Bei der hier durchgeführten „Planung im Verbund“ (siehe auch Kapitel I.2.3.1) ist hierfür die ausdrückliche Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich, die mit Schreiben vom 25.01.2000 erteilt wurde.

Die Änderungen gegenüber der Planfeststellung und Regelungen im Bebauungsplanverfahren werden erforderlich, weil

- die Straßenbahn das Bahnhofsgelände nicht mehr von Süden aus erschließt, sondern in die

Invalidenstraße verlegt wurde,

- die Heidestraße im südlichen Abschnitt zwischen B 96 und Invalidenstraße vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll.

Die Verlagerung des Verkehrs aus der Heidestraße auf die Minna-Cauer-Straße hat zum Ziel, das zukünftige Quartier zwischen Heidestraße, Invalidenstraße und B 96 nicht als allseitig vom Verkehr umströmte Insellage zu konzipieren. Die vom Durchgangsverkehr entlastete Heidestraße verschafft dem Gebiet eine ruhige Lage zur Heidestraße hin, auf die städtebaulich und nutzungsstrukturell geantwortet werden kann. Auch der unmittelbare Anschluss und die bessere Verknüpfung mit dem östlich gelegenen Quartier mit seinen Entwicklungspotentialen entlang des Berlin-Spandauer Schifffahrtskanals ist durch die Entlastung der Heidestraße vom Durchgangsverkehr gegeben. Langfristig soll zudem in Entwicklung aus dem FNP die Anbindung der Minna-Cauer-Straße /B 96 in die Heidestraße entfallen, die B 96 direkt in Richtung Norden weitergeführt und so die Entwicklung des Quartiers in nördlicher Richtung vorbereitet werden.

Dieser städtebauliche und stadtentwicklungsspezifische Belang wird in der Abwägung höher gewertet, als die potentiellen Nachteile, die sich aus

- der Verlagerung des Verkehrs aus der Heidestraße auf die Minna-Cauer-Straße,
 - die Aufweitung des Straßenraumes durch die Begleitfahrbahnen in diesem Bereich,
 - die Aufweitung der nördlichen Invalidenstraße für die Ausbildung des Vollknotens (zur Unterbringung einer Rechtsabbiegespur von Osten kommend und einer Linksabbiegespur von Westen kommend)
- ergeben.

Gegenüber dem Erschließungskonzept, das der Planfeststellung zugrunde lag, wird im Hinblick auf die Anzahl der durchgängigen Fahrspuren sowie der Abbiegespuren keine Einschränkung vorgenommen, so dass die Gleichwertigkeit dieses Konzeptes mit dem nachrichtlich übernommenen Konzept aus der Planfeststellung VZB 1995 gegeben ist.

Die Breite des planfestgestellten Abschnittes der Invalidenstraße variierte zwischen 25,25 m an der östlichen Grenze, 28,25 m bis zu 31,50 m im Bereich des Zellengefängnisses, 29,25 m in der Höhe etwa der Parkanlage östlich der B 96 und 26,25 m in dem östlich angrenzenden Bereich bis zur Planfeststellungsgrenze.

Demgegenüber weist der Bebauungsplan in der Invalidenstraße westlich der Lehrter Straße eine Breite von 32,7 m, zwischen Lehrter Straße und B 96 von 47,0 m, zwischen B 96 und Heidestraße von 54,0 m und zwischen Heidestraße und Sandkrugbrücke von 33,6 m aus. Da in

diesem letzten Abschnitt die nördliche Straßenbegrenzungslinie nicht verändert wird, setzt der Bebauungsplan nur die südliche fest.

Die Aufweitung des Straßenraumes ist – neben dem oben genannten Erfordernis zur Ausbildung des Vollknotens an der B 96 – des Weiteren begründet durch die Verlagerung der Straßenbahn in die Invalidenstraße, um über die Invalidenstraße die Durchbindung der Straßenbahn von der Chausseestraße bis Alt-Moabit zu gewährleisten. Ursprünglich sollte die Erschließung des Hauptbahnhofes durch die Straßenbahn von Süden her erfolgen, was entsprechend in der Planfeststellung eingeflossen war. Hier wurde somit eine grundlegend andere Entscheidung getroffen.

Die Straßenbahn wurde konzeptionell in die Mittellage gelegt und - außerhalb der Haltestelle - mit Baumreihen umgeben. Hierfür wurden zusätzlich 12 m, im Bereich der Haltestellen im Abschnitt zwischen Heidestraße und B 96 18 m Straßenraum erforderlich. Der Bebauungsplan berücksichtigt den Bau der Straßenbahn, indem er den hierfür benötigten Raum als Straßenverkehrsfläche freihält. Für die rechtliche Sicherung der Straßenbahn wird ein eigenständiges Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, in dessen Rahmen auch über die hierdurch bedingte, gebotene Lärmvorsorge entschieden wird.

Mit dem Konzept zur „Straßenraumgestaltung am Lehrter Bahnhof“ und den damit einhergehenden Abstimmungsprozessen zwischen allen Planungsbeteiligten ergaben sich weitere Änderungen für das Straßenraumprofil der Invalidenstraße.

Auch die Einmündungssituation der Clara-Jaschke-Straße in die Invalidenstraße wurde gegenüber vorausgegangenen Planungen verändert, um eine Abbiegespur von der Clara-Jaschke-Straße zum Rechtsabbiegen in die Invalidenstraße zu ermöglichen. Hierdurch soll vermieden werden, dass der aus dem Quartier kommende Verkehr nur nach Osten abfließen kann und zu zusätzlichen Verkehren führt. Die zusätzliche Abbiegespur greift im Eckbereich weiter als bisher in das Grundstück Invalidenstraße 60 ein.

Schließlich wurden im Abschnitt zwischen Lehrter Straße und B 96 je eine Rechts- und Linksabbiegespur untergebracht, die jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung sind. Die Abbiegespuren wurden u. a. für die Erschließung der planfestgestellten Tiefgarage des Bahnhofes mit rund 900 Plätzen erforderlich.

Im Abschnitt der Invalidenstraße zwischen Clara-Jaschke-Straße und B 96 befinden sich der südliche Gehweg und südliche Radweg teilweise im Bereich der Arkaden der geplanten anschließenden Bebauung – MK1 und MK2 – im Geltungsbereich des vorgesehenen Bebauungsplanes II-201a.

Die Festlegung der Straßenbegrenzungslinien erfolgt durch Koordinaten, die im Zuge der Ausführungsplanung der Straßen mit allen Beteiligten abgestimmt und bestätigt worden waren. Die Koordinaten sind erforderlich, um

- die komplexe Straßenführung insbesondere auf dem Gelände des ehemaligen Hamburg-Lehrter Güterbahnhofes eindeutig bestimmen zu können und
- Anschlüsse und Bezugspunkt der angrenzenden Bebauungspläne exakt zu bestimmen.

Lehrter Straße

Im Bereich der Lehrter Straße in Höhe der Ulmeninsel wird die Straßenbegrenzungslinie (entlang der Einfriedung der Kleingärten) entsprechend dem Verlauf des bestehenden Fußweges geändert. Die Straßenbegrenzungslinie geht hier insofern auf die Straßen- und Baufluchtlinie A.C.O. v. 10.2.1879 zurück.

Im übrigen Verlauf der Lehrter Straße wird die bestehende Straßen- und Baufluchtlinie A.C.O. v. 31.1.1872 als Straßenbegrenzungslinie festgesetzt. Im Bereich der Ulmeninsel selbst orientiert sich die Straßenbegrenzungslinie am tatsächlichen Verlauf. Da in diesem Abschnitt die Straßenbegrenzungslinie mit der Geltungsbereichsumgrenzung identisch ist, ist die textliche Festsetzung Nr. 19 zur Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie erforderlich. Die ehemalige Verkehrsfläche wird nunmehr als Grünfläche mit der Zweckbestimmung öffentliche Parkanlage festgesetzt, ohne dass der Bestand der Grünfläche real geändert werden soll.

3.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrecht innerhalb der öffentlichen Parkanlage

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

(textliche Festsetzung Nr. 1)

Um die Erschließung der vorhandenen, denkmalgeschützten innerhalb der öffentlichen Parkanlage liegenden Wohnhäuser zu gewährleisten, muss in der Fläche W eine Belastung mit einem Geh- und Fahrrecht zugunsten der Benutzer und Besucher der Grundstücke Lehrter Straße 5B, 5C und 5D planungsrechtlich vorbereitet werden. Die potentielle Nutzung auf der Fläche A,B,C,D,E,F,G,H,A gemäß textlicher Festsetzung Nr. 13 erfordert die planungsrechtliche Vorbereitung eines Geh- und Fahrrechtes zugunsten des Betreibers der Einrichtung für „kulturelle Zwecke“, damit notwendiger Ver- und Entsorgungsverkehr sowie Rettungsfahrzeuge die Fläche W in Anspruch nehmen können. Besucher und Nutzer der Einrichtung, die mit einem motorisierten Fahrzeug die geplante kulturelle Einrichtung aufsuchen möchten, sollen jedoch nicht über die öffentliche Parkanlage die Einrichtung aufsuchen können, sondern über die Minna-Cauer-Straße. Ein Fahrrecht wird für diese Nutzergruppe auf der Fläche A,B,C,D,E,F,G,H,A folglich nicht eingeräumt.

Schließlich ist die Fläche W planungsrechtlich mit einem Leitungsrecht zugunsten der zuständigen Unternehmensträger zu versehen, da die Versorgung der potentiellen kulturellen Einrichtung mit technischer Infrastruktur in der öffentlichen Parkanlage von der Lehrter Straße her erfolgen muss, falls die kulturelle Einrichtung realisiert wird.

3.6 Grünflächen

3.6.1 Öffentliche Parkanlagen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB]

3.6.2 Geschichtspark "ehemaliges Zellengefängnis"

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB]

Für das ehemalige Grundstück Invalidenstraße 54/55, Lehrter Straße 5B, 5C, 5D (jetzt Flurstück 201) wird entsprechend dem Flächennutzungsplan 2004, den Zielen des Landschaftsprogramms 94, des Planwerkes Innenstadt, der Bereichsentwicklungsplanung Mitte und des Gutachtens "Überbezirklicher Entwicklungsschwerpunkt Lehrter Bahnhof" Grünfläche mit der Zweckbestimmung "öffentliche Parkanlage" festgesetzt.

Die Realisierung der öffentlichen Parkanlage dient als Kompensationsmaßnahme für Eingriffe im Sinne des § 1a BauGB, die aufgrund der Planungen in den Bebauungsplänen II-201a, II-201c und II-200d zu erwarten sind. Mit der Ausweisung des 3,2 ha großen Areals des Zellengefängnisses als öffentliche Parkanlage wird zugleich die planungsrechtliche Grundlage für die Umsetzung des landschaftsplanerischen Konzeptes geschaffen.

Mit der Umsetzung des Konzeptes ist bereits begonnen worden. Als erste Maßnahme erfolgte die Instandsetzung der Umfassungsmauer, die im März 2005 fertiggestellt wurde. Die Herstellung des Geschichtsparks wird 2006 abgeschlossen sein.

Das Konzept sieht eine Grünverbindung zwischen dem Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal und dem Fritz-Schloß-Park vor, bei der eine Wegeführung innerhalb des Zellengefängnisareals entlang dem ehemaligen Beamtenfriedhof durch die Kleingartenanlage führt.

Der denkmalgeschützte, ehemalige „Beamtenfriedhof“ soll als historischer Friedhof erhalten, jedoch nicht wieder für Bestattungen genutzt werden. Er wird daher, wie auch die der Erschließung der Kleingartenanlage und des Grünzuges Döberitzer Park dienenden Wege, als öffentliche Parkanlage festgesetzt. Der Hauptzugang zur Parkanlage ist über das Grundstück Lehrter Straße 5 vorgesehen. Hierfür ist der Ankauf des Flurstückes 17/14 und von Teilflächen der Flurstücke 17/16 und 17/10, die sich in Privatbesitz befinden, durch das Land Berlin vertreten

durch den Bezirk Tiergarten vorgesehen. Die ca. 1255 m² große Grundstücksfläche soll Bestandteil der öffentlichen Parkanlage werden und wird entsprechend als solche festgesetzt.

Innerhalb der inneren Umfassungsmauern des ehemaligen Zellengefängnisses, die als konstituierende Bestandteile des Denkmals geschützt sind, ist ein sowohl ring- als auch kreuzförmiges Wegesystem vorgesehen, dessen Zentrum eine platzartige Aufweitung erfährt und den zentralen Mitteltrakt des Zellengefängnisses widerspiegelt. Die Standorte nicht mehr vorhandener „Beamtenwohnhäuser“ werden durch entsprechende Plätze im Wegesystem wieder sichtbar gemacht. Sie sind jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung.

Die einzelnen Flügel des ehemaligen Zellengebäudes sollen durch Erhebungen oder Vertiefungen des Geländes im Grundriss abgebildet werden. Die Hauptzugänge zum "inneren" Areal sind von der Lehrter Straße (nördlich der Wohnanlage) und von der Invalidenstraße vorgesehen.

Die verbliebenen Mauerreste der Gefängnismauer sind als konstituierende Teile der Gesamtanlage als Denkmale geschützt und bedürfen keiner weiteren Regelung durch den Bebauungsplan.

Die innerhalb der Parkanlage bestehenden, zu Wohnzwecken genutzten und denkmalgeschützten ehemaligen „Beamtenwohnhäuser“ genießen Bestandsschutz und werden zudem planungsrechtlich gesichert, um im Falle eines Niedergangs der Wohngebäude innerhalb der öffentlichen Parkanlage eine entsprechende Bebauung und Nutzung wieder herstellen zu können. Alle übrigen bestehenden Gebäude auf dem Gelände sind minderwertig (z.B. Lagerschuppen) und - soweit sie künftig nicht in das Parkkonzept integriert werden können - für den Abbruch vorgesehen.

Darüber hinaus soll planungsrechtlich die Option eröffnet werden, in der Parkanlage ein Gebäude zu errichten, in welchem ergänzende kulturelle Nutzungen im Zusammenhang mit dem Geschichtspark untergebracht werden können. Damit verbunden ist die Annahme, dass von einer solchen Einrichtung eine gewisse soziale Kontrolle ausgeht, die für diese Parkanlage in unmittelbarer Bahnhofsnähe wünschenswert ist. Eine Regelung durch die textliche Festsetzung 13 war auch insofern geboten, weil die beabsichtigte bauliche Anlage nicht zur „normalen“ Ausstattung der Zweckbestimmung – öffentliche Parkanlage – gehört.

Die Festsetzung besagt, dass innerhalb der Fläche ABCDEFGHA die Errichtung eines eingeschossigen Gebäudes für kulturelle Zwecke und der zugehörigen Nebeneinrichtungen zulässig ist und dass die Grundfläche der baulichen Anlage 1850 m² nicht überschreiten darf.

Grünflächen sind zwar grundsätzlich nicht für bauliche Nutzungen bestimmt, jedoch können sie wesensgemäß bestimmte bauliche Anlagen beinhalten, die aber den Gesamtcharakter der Anlage selbst nicht prägen dürfen.

Bei einer Größe der öffentlichen Parkanlage von mehr als 35 000 m² handelt es sich bei der potentiellen baulichen Nutzung um eine der Parknutzung insgesamt untergeordnete Einrichtung. Die eingeschossigen Pavillons/baulichen Anlagen sollen zu Schulungszwecken oder für Ausstellungen und Veranstaltungen genutzt werden können, die thematisch im Zusammenhang mit dem Zellengefängnis stehen sollen. Hier ist demzufolge der Sonderfall in die Abwägung einzubeziehen, dass es sich nicht nur um eine öffentliche Parkanlage handelt, sondern um einen Themenpark aus dem sich daher besondere Anforderungen ableiten.

Ferner wird der Teil der Kleingartenanlage, der unmittelbar südlich an den Friedhof angrenzt, als öffentliche Parkanlage festgesetzt. Diese Fläche soll als Verbindungsglied zwischen dem „Beamtenfriedhof“ und dem Geschichtspark gestaltet werden. Für die vorhandenen Kleingärten auf dieser Fläche besteht Bestandsschutz. Mit der Anpassung der Kleingartenanlage an die Anforderungen des Bundeskleingartengesetzes und der damit verbundenen Umstrukturierung der einzelnen Parzellen in den Teilen der Kleingartenanlage, die dauerhaft erhalten werden sollen, ist die Möglichkeit gegeben, die Parzellen, die sich zwischen den „Beamtenwohnhäusern“ und dem „Beamtenfriedhof“ befinden, langfristig aufzugeben, da zusätzliche Parzellen in den Dauerkleingärten geschaffen werden können.

Die geschützten Bäume der Platanenallee und der Lindenallee (Relikte der ehemaligen Erschließungsstraße des Gefängnisses) brauchen nicht – anders als vom Landesdenkmalamt gefordert – gesondert planungsrechtlich gesichert werden, da sie innerhalb der öffentlichen Parkanlage liegen und die Gemeinde es selbst in der Hand hat, diesen Bestandteil der Parkanlage zu erhalten.

Hinsichtlich der wohnungsnahen Grünflächen und der Spielmöglichkeiten innerhalb der öffentlichen Parkanlage ist mit der Festsetzung als Parkanlage innerhalb des Geltungsbereiches unter der Voraussetzung einer quartiersübergreifenden Bedarfsdeckung, die quantitative Versorgung gewährleistet.

3.6.3 Ulmeninsel

Die sogenannte Ulmeninsel in der Lehrter Straße soll als öffentliche Parkanlage gesichert werden. Sie ist Bestandteil der Grünverbindung zwischen dem geplanten Grünzug Döberitzer Park/Zellengefängnis Moabit und dem Fritz-Schloß-Park/Poststadion über die Seydlitzstraße.

Mit der Ausweisung der "Ulmeninsel" als öffentliche Parkanlage wird diese ihren rechtlichen Status als Straßenverkehrsfläche (Verkehrinsel) entzogen und als Grünfläche festgesetzt. Die Festsetzung orientiert sich am vorhandenen Ausbaustatus. Eine Umplanung ist nicht vorgesehen.

Neben ihrer übergeordneten Funktion als Bindeglied innerhalb des Grünzuges soll diese kleine Parkanlage auch eine Erholungsfunktion für die ansässige Wohnbevölkerung übernehmen.

3.6.4 Private Dauerkleingärten

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 15 BauGB]

Der Bebauungsplan hat das Ziel, das Gros der vorhandenen Kleingärten als private Dauerkleingärten planungsrechtlich zu sichern; damit sind nur unbefristete Pachtverträge zulässig.

Die Planung sieht eine öffentliche Durchwegung der Kleingartenanlage vor, die im Übrigen sich im Eigentum des Landes Berlin befindet. Die geplante Wegeführung sieht eine Fortsetzung in Richtung Osten vor und ist als Bestandteil des übergeordneten Grünzuges zu betrachten. Im Zuge der Umgestaltung der Kleingartenanlage nach Bundeskleingartengesetz werden Eingriffe in die bestehenden Parzellen erforderlich, da die Herstellung einer öffentlich zugänglichen Durchwegung auf der derzeitigen Parzellenstruktur nicht möglich ist.

Zur Klarstellung der Zulässigkeit von Anlagen und Gebäuden auf den Flächen der privaten Dauerkleingärten wird in Anlehnung an die Bestimmungen des Bundeskleingartengesetzes geregelt, dass die baulichen Anlagen innerhalb der Kleingartenanlagen in ihrer Nutzung und Dimension gemäß § 3 Abs. 2 BKleingG (Bundeskleingartengesetz) reglementiert werden (textliche Festsetzung Nr. 12).

3.7 Sonstige Grünfestsetzungen

3.7.1 Flächen mit Bindungen zum Anpflanzen einschließlich Grundstücksabgrenzung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchst. a BauGB]

(textliche Festsetzungen Nr. 14 und 15)

Im allgemeinen Wohngebiet wird im Zuge des Baues der Tiefgarage, deren Lage und Ausdehnung festgelegt ist, die vorhandenen Freiflächengestaltung einschließlich Spielplatz entfallen. Zur Sicherung einer gehobenen Qualität bei Neuanlage der Freiflächen werden die wiederherzustellenden Außenanlagen mit einer Bindung zum Anpflanzen belegt, die in der Planzeichnung durch entsprechende Signatur festgesetzt werden. Die Flächen sollen der vorhandenen Wohnbebauung als Erholungs- und Spielflächen auch künftig zur Verfügung stehen. Gleichzeitig dient die Festsetzung als Ausgleich für die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen gemäß § 17 BauNVO.

Neben der Tiefgaragenbegrünung erstreckt sich die Pflanzbindung im nördlichen Teilbereich in einem drei Meter breiten Streifen entlang der Grundstücksgrenze, um hier einen „Abschirmstreifen“ und Sichtschutz zwischen den unterschiedlichen Nutzungen (öffentliche Parkanlage und private Freifläche) anzulegen. Da auf dem Grundstück Lehrter Straße 4 auch vierzehn oberirdische Stellplätze angelegt werden sollen, und diese Stellplätze die Eingangssituation zur öffentlichen Parkanlage gestalterisch und funktional beeinträchtigen könnten, soll durch die zusätzliche Verpflichtung zum Pflanzen einer Hecke sichergestellt werden, dass Beeinträchtigungen und Störungen vermieden werden.

Schließlich wird auch der jetzige Vorgartenbereich zwischen Baukörper und Straßenbegrenzungslinie mit einer Pflanzbindung versehen, um hier die gärtnerische Qualität zu erhöhen und Entsiegelungsmaßnahmen zur Gewinnung von zusätzlichen Versickerungsflächen vorzunehmen. Mit der rechtlichen Sicherung können sie in die Eingriff- Ausgleichsbewertung eingestellt werden.

3.7.2 Gestaltung oberirdischer Stellplätze

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 4 i.V. mit Nr. 25 Buchst. a BauGB]

(textliche Festsetzung Nr. 16)

Vor dem gleichen Hintergrund wurden die Regelungen der textlichen Festsetzung Nr. 16 in den Bebauungsplan aufgenommen. Die unmittelbare Nachbarschaft zum Geschichtspark Zellengefängnis macht es erforderlich, dass Stellplätze auf dem angrenzenden Grundstück optisch nicht hervortreten. Die Bepflanzung der Pergolen oder sonstiger Rankgerüste erhöht

zudem ebenfalls das Grünvolumen und dient als Ausgleichsmaßnahme für die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen des Nutzungsmaßes.

3.7.3 Extensive Dachbegrünung

Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 25 Buchst. a BauGB]

(textliche Festsetzung Nr. 17)

Für alle Dachflächen ist eine extensive Dachbegrünung vorgesehen, wenn ihre Dachneigung 15° nicht übersteigt. 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.

Die Festsetzung von extensiver Dachbegrünung ermöglicht folgende ausgleichende Wirkungen:

- Der Energie- und Wärmebedarf der Gebäude wird durch die Erd-Substratschichten auf den jeweiligen Flächen verringert.
- Das Niederschlagswasser wird (teilweise) in der Substratschicht gespeichert und wieder verdunstet. Die Dachbegrünung wirkt staubbindend und ist zugleich Lebensraum von Kleintieren und potentieller (Teil) Lebensraum von Vögeln.
- Abhängig von der Mächtigkeit der Substratschicht wirkt die Dachbegrünung kaltluftbildend und – bei austauschschwachen Wetterlagen – anregend auf Ausgleichströmungen.

Da diese Regelung nicht verbindlich gesichert ist, kann sie nicht ausgleichend gewertet werden.

3.8 Lärmschutz

Das 1996 durchgeführte Lärmgutachten ermittelte für den Abschnitt der Invalidenstraße auf dem Grundstück Lehrter Straße 1 Lärmbelastungen von 75 dB tags in 4 m Höhe und 70 bis 75 dB in 14 m Höhe. Nachts lag die Belastung bei 65 dB.

Damit werden die Orientierungswerte der DIN 18005 Teil 1 für den Beurteilungspegel (L) WA von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts überschritten.

Da der Bebauungsplan sicherstellen muss, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen gemäß § 1 Abs. 5 Nr. 1 BauGB gewährleistet werden können, werden zum Schutz vor Verkehrslärm passive Schallschutzmaßnahmen bei einer Neubebauung erforderlich. Diese inhaltlichen Anforderungen sind nach der Einführung der DIN 4109 als technischer Baubestimmung und der Fertigstellung der Berliner Lärmkarte im Jahre 1997 entsprechend im

erforderlichen Umfang zu ermitteln und umzusetzen. Anstelle der Berliner Lärmkarte sind auch Schallschutzgutachten verwendbar.

Günstiger verhält es sich mit der nordwestlich zwischen der B 96 und der Lehrter Straße gelegenen öffentlichen Parkanlage ("Zellengefängnis"). Der schalltechnische Orientierungswert wird hier in weiten Teilen eingehalten und im Bereich der Dauerkleingärten und des ehemaligen Friedhofes unterschritten. Die Berücksichtigung der Gefängnismauer, die im Lärmgutachten von 1996 nicht zurunde gelegt worden war, lässt ein deutlich besseres Ergebnis für die Randbereiche erwarten, die im Lärmschatten der im Mittel 5 m hohen Gefängnismauer liegen. Durch den geplanten Wiederaufbau einer weiteren Mauer (Rückwand der ehemaligen sogenannten Irrenabteilung) wird ein weiterer Lärmschutz geschaffen. Es werden somit in der öffentlichen Parkanlage ruhige und durch die Gefängnismauer abgeschirmte Bereiche entstehen und solche, die stärker verlärmte sind. Eine weitere Konkretisierung ist nicht erforderlich und würde zu keiner Änderung der Festsetzungen führen.

3.8.1 Lärmschutzfestsetzungen

Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB]
(textliche Festsetzung Nr. 11)

Es werden jedoch im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens Regelungen erforderlich, die über die bauordnungsrechtlichen Maßnahmen hinausgehen, um die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleisten zu können.

Dies geschieht durch die Festsetzung von Lärmschutzgrundrissen für die durch die textliche Festsetzung Nr. 6 allgemein zulässigen Wohnungen. So sollen Wohnungen, deren Aufenthaltsräume ausschließlich zur Invalidenstraße ausgerichtet sind, ausgeschlossen werden. Es sollen – abhängig von der Größe der Wohnungen – eine Anzahl von Räumen entstehen, die lärmabgewandt liegen und so das Schlafen zu einer ruhigen Seite hin ermöglichen.

In der textlichen Festsetzung Nr. 11 wird deshalb geregelt, dass Wohnungen mit Ausrichtung notwendiger Fenster von Aufenthaltsräumen zu den belasteten Straßen nur dann errichtet werden dürfen, wenn auch Aufenthaltsräume zu einer von diesen Straßen abgewandten Seite ausgerichtet werden. Ergänzend wird für Aufenthaltsräume an der Invalidenstraße eine schallgedämmte Dauerlüftungsmöglichkeit festgesetzt.

Darüber hinaus müssen alle darüber liegenden Wohnungen über mindestens einen Raum - der keine Küche ist - verfügen, der zur ruhigen, straßenabgewandten Seite hin liegt.

Weitere passive Lärmschutzregelungen zur Wahrung gesunder Wohnverhältnisse sind entsprechend der DIN 4109 entsprechend zu berücksichtigen und umzusetzen.

3.8.2 Lärmschutzmaßnahmen

Der Bebauungsplan II-201b trifft Regelungen zur Änderung der Planfeststellung vom 12.09.1995 im Hinblick auf die

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

Damit ist im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu prüfen, ob und inwieweit durch diese Änderungen passive Lärmschutzmaßnahmen am Gebäudebestand erforderlich werden.

Hierfür wurden 1999 weitere Lärmschutzgutachten in Auftrag gegeben, durch das die Anspruchsberechtigung gemäß der 16. BImSchV ermittelt und die Beurteilungsregel an den Fassaden zur weiteren Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämmmaße der 24. BImSchV bestimmt wurden.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen ist die 16. BImSchV/I/ bei der schalltechnischen Beurteilung zugrunde zu legen.

Im § 2 der 16. BImSchV sind zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsräusche Immissionsgrenzwerte angegeben. Die Schutzbedürftigkeit der betroffenen Gebäude richtet sich nach deren Nutzung.

Die Immissionsgrenzwerte lauten:

Schulen, Krankenhäuser, Kur- und Altenheime:	Tag:	57 dB(A)
	Nacht:	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiet:	Tag:	59 dB(A)
	Nacht:	49 dB(A)
Kerngebiet:	Tag:	64 dB(A)
	Nacht:	54 dB(A)
Gewerbegebiet:	Tag:	69 dB(A)
	Nacht:	59 dB(A)

Beurteilungszeit für den Tag ist der Zeitraum von 6.00 bis 22.00 Uhr, für die Nacht von 22.00 bis 6.00 Uhr.

Das Untersuchungsgebiet wurde im am 10.11.1999 vorgelegten Gutachten in seiner Immissionsempfindlichkeit als Kern- oder Mischgebiet eingestuft.

Die geplante B 96 mit ihren Zubringern nördlich und südlich der Invalidenstraße, die jetzige Clara-Jaschke-Straße sowie das jetzige Friedrich-List-Ufer wurden im Sinne der 16.BlmSchV als Bau öffentlicher Straße eingestuft.

An der Invalidenstraße werden im Sinne der 16. BlmSchV wesentliche Änderungen vorgenommen, da sie um wenigstens einen durchgehenden Fahrstreifen erweitert werden.

An der Heidestraße wird im Sinne der 16.BlmSchV ebenfalls eine wesentliche Änderung vorgenommen, da der Beurteilungspegel an der östlich der Heidestraße gelegenen Bebauung am Tage auf über 70 dB(A) erhöht wird.

Somit sind alle Straßenabschnitte, die innerhalb der o.g. Baumaßnahme liegen, im Sinne der 16.BlmSchV zu beurteilen.

Da die Emissionspegel der berücksichtigten Straßen zur Nachtzeit um weniger als 10 dB unter den Werten zur Tagzeit liegen, sind bei der Beurteilung für die Wohnbebauung die Beurteilungspegel zur Nachtzeit zugrunde zu legen.

Des Weiteren wurden die Fassadenabschnitte ermittelt, an denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BlmSchV überschritten werden. Dies trifft für eine Vielzahl von Fassadenabschnitten zu.

Die von den Überschreitungen betroffene Wohnbebauung liegt danach im Eckbereich Invalidenstraße/Lehrter Straße nördlich der Invalidenstraße und im Bereich Heidestraße/Döberitzer Straße westlich der Heidestraße. Beide Bereiche liegen außerhalb des Geltungsbereiches. Die anderen Überschreitungen betreffen gewerbliche Nutzungen bzw. Verwaltungs-, Gerichts- oder Institutsgebäude.

Eine Minderung der Geräuschemissionen wäre durch eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf den Straßen oder durch Errichtung von Lärmschutzwänden zu erreichen. Die Minderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten ist wegen der Zuordnung der maßgeblichen Straßen zum Hauptverkehrsstraßen-Netz derzeit nicht möglich.

Die Errichtung von Lärmschutzwänden im Straßenraum ist wegen der damit verbundenen Nachteile ebenfalls nicht praktikabel. Lärmschutzwände an den Zubringern der B 96 erscheinen zwar möglich, würden aber für die von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte betroffenen Bebauungen keine spürbare Minderung der Lärmbelastungen bewirken, da die

Geräuschbelastungen dieser Gebäudefassaden durch die näher gelegenen Straßenabschnitte bestimmt werden.

Bei Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind entsprechend der 24. BImSchV Schallschutzmaßnahmen an Umfassungsbauteilen schutzbedürftiger Räume erforderlich.

Die Festlegung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV erforderte eine detaillierte Aufnahme der geometrischen Verhältnisse und der schalltechnischen Eigenschaften der Außenbauteile der betroffenen Räume. Diese wurden bei einer Ortsbegehung in einer Größenordnung von 1.100 m² für Fenster und Türen zu schutzbedürftigen Aufenthaltsräumen zunächst überschlägig ermittelt und in einem Zusatzgutachten hinsichtlich der betroffenen Gebäudeteile konkretisiert.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2000 gutachterlich ermittelt, inwieweit sich durch die Ausbildung des Vollknotens an der B 96 anstelle des Vollknotens Heidestraße die Lärmbelastung insbesondere durch die Anlage der Begleitfahrbahnen der B 96 (Minna-Cauer-Straße), die durch den Bebauungsplan II-201b festgesetzt werden, ändern. Bei diesem Gutachten vom 28.06.2000 wurden die Lärmpegel, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ermittelt wurden, denjenigen gegenübergestellt, die sich aufgrund der heute angenommenen Belastungszahlen und einfließender Parameter ergeben. Demnach stehen geringfügige Pegelerhöhungen (zwischen 0,1 und 0,5 dB tags) durch die Begleitfahrbahnen deutlichen Lärmreduzierungen (zwischen 1,8 und 5,5 dB tags) entlang der Heidestraße gegenüber. Damit führt die Bündelung der Verkehrsströme entlang der B 96 insgesamt zu einer günstigeren Verkehrsgeräuschbelastung des Quartiers Heidestraße (Bebauungsplangebiet II- 201c).

Ergänzend wurde im Jahr 2003 eine schalltechnische Untersuchung für die Häuser Lehrter Straße 5b, 5c und 5d vorgenommen. Diese Untersuchung vom 18.01.2003 hatte zum Ergebnis, dass zwar an vier Fassadenabschnitten des Gebäudes Lehrter Straße 5d nachts Grenzwertüberschreitungen vorliegen. Hier besteht eine potentielle Anspruchsberechtigung auf Schallschutzmaßnahmen. Die tatsächliche Inanspruchnahme tritt jedoch nur ein, wenn der Beurteilungspegel den Immissionsgrenzwert überschreitet und die vorhandene Schalldämmung nicht dem Erfordernis entspricht. Die Berechnungen ergaben, dass sich aus den Grenzwertüberschreitungen keine Änderungsansprüche für den Einbau passiver Schallschutzmaßnahmen ergeben.

3.9 Verbot luftverunreinigender Brennstoffe
[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB]
(textliche Festsetzung Nr. 10)

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. 10 gewährleistet die erforderliche Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen für geplante Nutzungen. Der Schadstoffausstoß durch die Heizungsanlagen der geplanten Bebauung wird auf ein Mindestmaß reduziert und damit dem Ziel der Verbesserung der Luftqualität insbesondere im Innenstadtbereich entsprochen.

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

3.10 Ersatzmaßnahme Geschichtspark „ehemaliges Zellengefängnis“
[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 15 und § 9 Abs. 1a BauGB]
(zeichnerische Festsetzung)

Die öffentliche Parkanlage auf dem Gelände des ehemaligen Zellengefängnisses ist eine Fläche für Maßnahmen der Kompensation für die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushaltes im Bereich der Bebauungspläne II-201a, II-201c und II-201d. Hinsichtlich der Ermittlung des Eingriffs und entsprechender Kompensationsmaßnahmen siehe Kapitel III.3.

3.11 Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften und Einteilung der
Straßenverkehrsfläche
[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 11)
(textliche Festsetzungen Nr. 20 und 21

Die Einteilung der Straßenverkehrsfläche ist gemäß textlicher Festsetzung Nr. 20 nicht Gegenstand des Bebauungsplanes.

Durch die textliche Festsetzung Nr. 21 werden alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der im § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuches bezeichneten Art enthalten, im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201b aufgehoben. Der Rechtsstatus der planfestgestellten bzw. als planfestgestellt geltenden Anlagen bleibt – mit Ausnahme des planfestgestellten Abschnittes der Invalidenstraße, bei dem die Bauleitplanung die Planfeststellung ersetzt - unberührt.

SenStadtUm

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, II-201b, II-201c und II-201d umfasst, zwei Bereiche zu unterscheiden:

1. Der Bereich südlich der Invalidenstraße liegt 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 (Einnahmen bei Kapitel 12 20, Titel 331 22).

Dies betrifft im Rahmen des Bebauungsplanes II-201b die Maßnahme „Geschichtspark Zellengefängnis“ mit Kosten von 3.537 T€, die Bestandteil der Kosten- und Finanzierungsübersicht der Entwicklungsmaßnahme ist.

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

Neubau der Invalidenstraße zwischen Lehrter Straße und

Heidestraße (Kapitel 12 55, Titel 720 01, UK 163)*

3.581 T€

Neubau der Minna-Cauer-Straße (Begleitfahrbahnen der B 96)
von Invalidenstraße bis Heidestraße einschließlich Grunderwerb
(Kapitel 12 55, Titel 720 02, UK 147)*

1.644 T€

*= einschließlich passiver Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden

Ausbau der Knoten Heidestraße/ B 96 und Invalidenstraße/ B 96
als Teil der Baumaßnahme „Neubau eines Straßentunnels vom
Reichpietschufer bis Heidestraße“ (Kapitel 12 55, Titel 722 11)

mit Gesamtkosten von

389.400 T€

Neubau der Straßenbahn auf der Invalidenstraße als Teil der
Straßenbahngesamtmaßnahme Invalidenstraße/ Chausseestraße
mit Gesamtkosten von
30.421 T€

Diese Ausgaben sind Bestandteil des intensiven 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 einbringt.

Alle Ausgaben sind – soweit noch nicht finanziert – im Doppelhaushaltsplan 2006/2007 und in der Finanzplanung 2005 bis 209 abgesichert.

3. Auswirkungen auf die Umwelt

3.1 Eingriffs- und Ausgleichsbewertung nach § 1a BauGB

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 dem BauROG ist 1998 die Thematik von Eingriff/Ausgleich unmittelbar ins Baugesetzbuch aufgenommen worden. In der Bauleitplanung ist für die abschließende Eingriffsbewältigung der § 1a BauGB zugrunde zu legen. Demnach ist kein Ausgleich erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren (§ 1a Abs. 3 Satz 4 BauGB).

3.1.1 Eingriffsbewertung im Bereich der Lehrter Straße 1-5

Planungsrechtliche Ausgangssituation

Für dieses Grundstück gilt planungsrechtlich für die Beurteilung der Zulässigkeit von Vorhaben der Baunutzungsplan von Berlin in Verbindung mit den planungsrechtlichen Vorschriften der Bauordnung von Berlin von 1958. Der Baunutzungsplan setzt das Gebiet als beschränktes Arbeitsgebiet mit der Baustufe V/3 fest, das heißt es gilt die Baumassenzahl von 6,0 und eine GRZ von 0,3. Nach § 7 Nr.15 BauO Bln 58 darf die bebaubare Fläche im beschränkten Arbeitsgebiet in der Baustufe V/3 höchstens 0,5 betragen. Hinsichtlich der Vorschriften zur Berechnung des Maßes der baulichen Nutzung ist der Baunutzungsplan durch die sogenannten A-Bebauungspläne vom 9. Juli 1971 auf die Baunutzungsverordnung von 1968 umgestellt worden. Demnach gelten für die Ermittlung der zulässigen Grundfläche § 19 Abs. 3 und 4 sowie

§ 21 a Abs. 3 der BauNVO von 1968. Die für den Baunutzungsplan festgesetzte GRZ kann nach § 21a Abs. 3 BauNVO 1968 durch überdachte Stellplätze und Garagen um bis zu 0,1 überschritten werden. Darüber hinaus sind nach § 19 Abs. 4 BauNVO 1968 Nebenanlagen im Sinne des § 14 ohne Anrechnung auf die GRZ zulässig.

Reale Ausgangssituation

Entgegen der planungsrechtlichen Zulässigkeit ist auf dem Grundstück jedoch ein Wohngebäude mit bis zu zwölf Geschossen und im Eckbereich der Invalidenstraße/Lehrter Straße ein viergeschossiges Parkhaus errichtet worden. Die Freiflächen sind teilweise unversiegelt als Vorgarten oder Grünanlage gestaltet (ca. 3000 m²). Hauszugänge, Zufahrt aber auch große Flächen ohne Nutzungszuordnung sind hingegen versiegelt. Auf dem Grundstück befinden sich vier Bäume, die unter die Baumschutzverordnung fallen.

Ermittlung des Eingriffs

Es ist bei der Ermittlung des Eingriffs im vorliegenden Fall sowohl zu prüfen, welche durch den Bebauungsplan II-201b ermöglichten Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind als auch, welche bereits zulässig waren.

Im allgemeinen Wohngebiet entsprechen die festgesetzten Nutzungsmaße und die überbaubare Grundstücksfläche dem bestehenden Gebäude. Insoweit liegt kein Eingriff vor, da diese Eingriffe bereits erfolgt waren. Zusätzlich ermöglicht der Bebauungsplan II-201b hier jedoch die Anlage einer oberirdischen Stellplatzanlage nördlich des Wohngebäudes sowie die Anlage einer Tiefgarage auf der östlichen Grundstücksteilfläche. Dies führt zu zusätzlicher Versiegelung sowohl gegenüber dem Bestand als auch gegenüber den bereits planungsrechtlich zulässigen Eingriffen. Rechnerisch ergibt sich durch den Bebauungsplan II-201b eine GRZ von 0,75. Hiermit sind negative Folgen für den Naturhaushalt (Boden, Wasser, Kleinklima, Lufthygiene), für Biotope und Arten verbunden. Für das Landschaftsbild ergibt sich kein Eingriff, da das zulässige Nutzungsmaß und die Anzahl der Geschosse dem Bestand entsprechen.

Die Kerngebietsfläche ist durch die Bebauung mit dem Parkhaus und seiner Zufahrt bereits zum größten Teil versiegelt (GRZ von ca. 0,85). In Bezug auf den Naturhaushalt ergibt sich durch die Festsetzungen des Bebauungsplans II-201b ein minimaler Eingriff, da künftig eine vollständige Versiegelung des Grundstücks zulässig ist (GRZ 1,0). In Bezug auf das Landschaftsbild liegt einerseits ein Eingriff vor, da hier eine zwölfgeschossige Bebauung mit einer entsprechenden Fernwirkung ermöglicht wird, die an die Stelle des nur viergeschossigen Parkhauses treten kann. Andererseits stellt das Parkhaus einen städtebaulichen Missstand dar.

Ausgleichsmaßnahmen

Die genannten Eingriffe werden einer gutachterlichen Grünflächenbilanzierung vom Februar 2005 zufolge im allgemeinen Wohngebiet durch die folgenden, im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen ausgeglichen:

- Flächen mit Bindung zum Anpflanzen oberhalb der Tiefgarage,
- Flächen mit Bindung zum Anpflanzen zwischen Wohngebäude und Straße,
- Pflanzungen angrenzend an die Grundstücksgrenzen.

Die Bepflanzungen oberhalb der Tiefgarage und an der Grundstücksgrenze am Rand der Stellplatzfläche stehen im engen räumlichen Zusammenhang mit den Eingriffen. Sie können die negativen Folgen für Biotop und Arten, für das Kleinklima ausgleichen.

Im Kerngebiet werden die Eingriffe durch eine erhebliche Aufwertung des Landschaftsbildes ausgeglichen, da durch eine Bebauung des Grundstücks mit einem Geschäftshaus das unattraktive Parkhaus durch ein gestalterisch höherwertiges Gebäude ersetzt wird.

3.1.2 Eingriffs-/Ausgleichsbewältigung im Bereich der Bebauungspläne II-201a, II-201c und II-201d

Die Ermittlung des Eingriffs erfolgte 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 Bestandssituation von 1996 unter Berücksichtigung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung. 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 zentraler Bereich wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Die Bewertung und Kompensation des durch die Verkehrsanlagen Zentraler Bereich verursachten Eingriffs erfolgte im Rahmen eines Landschaftspflegerischen Begleitplans und wurde bei der Eingriffsermittlung zum Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof nicht berücksichtigt.

Die Verbreiterung der Invalidenstraße wurde nicht im Rahmen eines Änderungsverfahrens zum Planfeststellungsverfahren bearbeitet, sondern wurde in die Eingriffs-Ausgleichsbilanz des

Bebauungsplanes II-201 Lehrter Bahnhof integriert. Ebenso wurde bei der Bewertung des Eingriffs die planungsrechtlich zulässige Nutzung berücksichtigt.

Die Eingriffsermittlung und -bewertung von 1996 wurde 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, den Verzicht auf die intensive Dachbegrünung unterhalb des dritten Vollgeschosses sowie den Verzicht auf die Fassadenbegrünung der Innenhöfe) fanden in der hier zugrunde gelegten Eingriffsbewertung Berücksichtigung.

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.

Die im Folgenden wiedergegebene Ermittlung schließt nicht den planungsrechtlich ermöglichten Eingriff auf dem Grundstück Lehrter Straße 1-4 ein, das zum Zeitpunkt der Bewertung noch nicht im Geltungsbereich des später geteilten Bebauungsplanes II-201 lag und der nunmehr ermöglichte Eingriff noch nicht Gegenstand der Planung war. Die Eingriffsbewertung hierfür ist – wie bereits dargelegt – gesondert vorgenommen worden.

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 Bebauungsplänen möglich. Deshalb hat der Plangeber entschieden, im Bebauungsplan II-201b, der im räumlichen und funktionalen Zusammenhang zu diesen Plänen steht, Kompensationsmaßnahmen festzusetzen, die den 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.

Bezogen auf das verwendete quantifizierende Bewertungsverfahren wird der Eingriff in alle Schutzgüter zu rund 32 % ausgeglichen. Es bleibt ein Kompensationsdefizit von insgesamt 68 %.

Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“

Als Kompensationsmaßnahme der in den Bebauungsplänen II-201a, II-201c und II-201d nicht ausgleichbaren Eingriffe wird auf den Flächen des ehemaligen Zellengefängnisses Moabit ein „Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis“ als öffentliche Parkanlage geschaffen. Betrachtet werden die Bereiche innerhalb der ehemals inneren Gefängnismauer. Auf den zur Zeit der Bestandsaufnahme (1990) als Lagerplatz dienenden Flächen soll zukünftig ein Geschichtspark entstehen. Zur Beurteilung des Ausgleichs- und Ersatzpotentials wird das von Glaßer und Dagenbach 1994 erarbeitete Konzept für diesen Geschichtspark herangezogen. Es sieht einen von Wegen und im Grundriss angedeuteten Zellenflügeln gegliederten Park mit Gehölz- und Wiesenflächen vor.

Boden:

Durch die großflächige Anlage von Vegetationsflächen reduziert sich der Versiegelungsgrad des bisher zu großen Teilen teilversiegelten Lagerplatzes und damit auch der Grad der anthropogenen Überformung. Hier können die in den Bebauungsplänen II-201a, II-201c und II-201d verlorengehenden Bodenfunktionen zum Teil ausgeglichen werden (13 %).

Grund- und Oberflächenwasser:

Die Umwandlung von teilversiegelter Fläche in Vegetationsfläche verbessert den Wasserhaushalt des Gebietes. Das Rückhaltevermögen für Niederschläge wie auch die Grundwasserneubildungsrate erhöhen sich durch diese Maßnahmen erheblich und gleichen einen Teil des Kompensationsdefizits aus (11 %).

Klima:

Die Anlage größerer neuer Vegetationsbestände wirkt durch die Schaffung kaltluftbildender Oberflächen klimatisch entlastend. So wird die Aufheizung der an das ehemalige Zellengefängnis angrenzenden Flächen reduziert. Weiterhin wird die lufthygienische Situation verbessert, da die anzupflanzenden Gehölze Luftstäube ausfiltern. Hierdurch wird ein Teil der Beeinträchtigung ausgeglichen (6 %).

Flora und Fauna:

Für Flora und Fauna entstehen neue Lebensräume, da bisher versiegelte, teilversiegelte oder als Materiallager genutzte unversiegelte Flächen in Wiesen und Gehölzbestände umgewandelt werden. Der vorhandene Gehölzbestand bleibt erhalten und wird in die Neugestaltung integriert. So werden für die Schutzgüter Flora und Fauna erhebliche Verbesserungen erzielt, durch die die Kompensation um weitere 11 % ansteigt.

Landschaftsbild / Erholung:

Von der unter Denkmalschutz stehenden Anlage des ehemaligen Zellengefängnisses ist auf der betrachteten Fläche nur die innere Gefängnismauer erhalten. Insgesamt wirkt der Bereich durch die verschiedenen Materiallagerflächen im Wechsel mit Ruderalfluren ungeordnet. Die Konzeption für den Geschichtspark strukturiert die Flächen durch Wege, Gehölzpflanzungen und Wiesen völlig neu. Sie nimmt alte Sichtachsen wieder auf, schafft neue und macht die Grundrisse der Zellenflügel wieder erlebbar.

Mit der Umsetzung dieser Konzeption werden nicht nur die naturhaushaltlichen Funktionen eines Lagerplatzes verbessert, sondern auch das Landschaftsbild und der Erholungswert der Freifläche aufgewertet. Ein der Öffentlichkeit bisher nicht zugänglicher Ort wird als Parkanlage entwickelt. Es entsteht ein ruhiger, durch die restaurierte Gefängnismauer geschützter Erholungsraum mit einer hohen Aufenthaltsqualität auch für die Bewohner der in unmittelbarer Nähe neu entwickelten Wohngebiete.

Spuren der Geschichte werden wieder sichtbar sein, die der Bedeutung des zwischen 1842 und 1849 erbauten preußischen Mustergefängnisses auch als Inhaftierungsort für politisch Andersdenkende Rechnung tragen. In unmittelbarer Nähe zum Humboldthafen wird diese denkmalgeschützte Anlage in ein Gesamtkonzept eingebunden und in Teilen wiederhergestellt. Die Beeinträchtigung im Bereich des Schutzgutes Landschaftsbild des südlich angrenzenden Planungsgebietes wird mit dem Anstieg um 13 % nahezu ausgeglichen. Die Erholungsflächen steigen durch den Geschichtspark um weitere 83 % an.

Zusammenfassung

Die Kompensationswirkung der Ersatzmaßnahmen „Geschichtspark Zellengefängnis“ im Bebauungsplan II-201b bezieht sich auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Vegetation. Durch die Entwicklung einer öffentlichen Parkanlage anstelle großteils versiegelter Lagerflächen im Bereich des Geschichtsparks Zellengefängnis 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.

Durch die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahmen kann der Gesamteingriff in den Bebauungsplänen II-201a, II-201c und II-201d zu großen Teilen kompensiert werden. Sie werden deshalb durch die Entwicklungsmaßnahme finanziert, auch wenn die zukünftige Parkanlage außerhalb der Entwicklungsmaßnahme liegt.

Zuordnung der Ausgleichsmaßnahmen zu den einzelnen Bebauungsplänen

Auf eine grundstücksbezogene Zuordnung des Eingriffs in Natur und Landschaft wurde verzichtet, da die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Entwicklungsbereich sowie die Kompensationsmaßnahmen des Bebauungsplans II-201b im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme vom Land Berlin finanziert werden.

In der ergänzenden Stellungnahme zum landschaftsplanerischen Fachbeitrag vom 14. Dezember 1998 mit Aktualisierung vom Juli 2005 erfolgte lediglich eine prozentuale Zuordnung der Eingriffsanteile der Bebauungspläne II-201a, II-201c und II-201d. Die Zuordnung der Eingriffserheblichkeit und damit des jeweiligen Anteils an den Ausgleichsmaßnahmen zu den Eingriffsbebauungsplänen ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

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

Baufläche		Bo- den	Wasser	Flora/Fau- na	Landschafts- bild	Klim- a	Erho- lung	Eingriffsan- teil	%
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

3.2 Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung

Nach § 244 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 245c BauGB a.F. wird von den Überleitungsvorschriften Gebrauch gemacht, das heißt, es ist das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung vom 12. Februar 1990 anzuwenden. Das ist möglich, da das Bebauungsplanverfahren vor dem 14. März 1999 förmlich eingeleitet wurde (vgl. § 245c Abs. 2 BauGB a.F.).

Für die Änderungen der Planfeststellung bezüglich der Straßenbreite der Invalidenstraße, der Anbindung der Heidestraße an die Invalidenstraße in untergeordneter Funktion und der Ausbildung eines Vollknotens im Bereich der Tunnelausfahrt B 96/Invalidenstraße einschließlich der Begleitfahrbahnen B 96 (Minna-Cauer-Straße) wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich, die im Jahr 2001 durchgeführt wurde. Da die Klärung, dass diese Änderungen im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens rechtlich geregelt werden sollen, erst im Zusammenhang mit der Trägerbeteiligung zum Gesamtplan (II-201) erfolgte und sich der Umfang der Änderungen zudem im Nachgang zur Trägerbeteiligung vergrößerte, wurde die Umweltverträglichkeitsprüfung erst zu einem entsprechend späten Zeitpunkt durchgeführt. Sie umfasste die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf Menschen, Flora und Fauna, Boden, Wasser, Klima, Luft, Landschaft, Kultur und andere Sachgüter einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen. Dabei wurde weitgehend auf Grundlagen und Untersuchungen zurückgegriffen, die bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens durchgeführt worden waren.

Durch die beschriebenen Änderungen der planfestgestellten verkehrlichen Situation werden Flächen zu Straßenverkehrsflächen, die zum Zeitpunkt des Eingriffsgutachtens (Trägerbeteiligung des Bebauungsplanes II-201 vom 10. Juni 1996) für andere Nutzungen vorgesehen waren oder nicht im Geltungsbereich des Bebauungsplanes lagen. Dieser Stand der Bauleitplanung zur Trägerbeteiligung wurde der Umweltverträglichkeitsuntersuchung als Bestandsituation zugrundegelegt. Somit entsteht durch die Straßenaufweitung der Invalidenstraße, die Knotenverschiebung und die Ausbildung von Begleitfahrbahnen für die B 96 (Minna-Cauer-Straße) eine Flächendifferenz gegenüber der Planfeststellung und damit auch eine Differenz gegenüber dem im landschaftsplanerischen Fachbeitrag von 1996 ermittelten Eingriff in Natur und Landschaft.

In der abschließenden Betrachtung wurden die negativen Auswirkungen des veränderten Verkehrskonzeptes den positiven Auswirkungen auf die zu untersuchenden Bereiche gegenübergestellt.

Demnach kommt es durch die 90%ige Versiegelung der gesamten untersuchten Bereiche (Fläche 5.777 m²) zu einer Verschlechterung der Bodenfunktionen und einer weiteren Verstärkung des anthropogenen Einflusses. Allerdings war der Boden auch schon in der Bestandsituation sehr stark anthropogen überformt und in seiner Struktur bereits gestört. Daher werden die Folgen der Versiegelung auf dieses Schutzgut als nicht erheblich eingeschätzt.

Durch den Bau der Straßenverkehrsfläche gehen gegenüber der Bestandsituation 3.116 m² an Vegetationsflächen, vornehmlich geplanter öffentlicher Parkanlagen und Abstandsgrün, verloren. Dem gegenüber werden 10% der gesamten Fläche als Straßenbegleitgrün/Flächen für Baumpflanzungen neu angelegt. Das entspricht einer Fläche von ca. 580 m². Die Anlage eines straßenbegleitenden Grünstreifens kann aber den Verlust der Bestandsvegetation nicht ausgleichen. Der Erholungswert der Freiflächen, der allerdings schon in der Bestandsituation als nicht so hoch einzuschätzen war, geht verloren. Klimatische Funktionen und die Funktion als Lebensraum können nur stark eingegrenzt übernommen werden.

Die Folgen des erhöhten Verkehrsaufkommens müssen großräumig für das gesamte Wohngebiet nördlich der Invalidenstraße betrachtet werden. Natürlich sind die direkt an die B 96 angrenzenden Bereiche stärker durch Geräusch- und Schadstoffimmission belastet, doch fällt in der Gesamtbilanz die Entlastung des gesamten Wohngebietes stärker ins Gewicht.

Vor allem die besseren städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten für die zukünftige Wohnbebauung an der Heidestraße sind hervorzuheben. Das Quartier erhält Anschlussmöglichkeiten an die umliegenden Gebiete und erfährt dadurch eine Aufwertung und einen Qualitätsgewinn, der für das Wohngebiet nördlich der Invalidenstraße als sehr wichtig und wertvoll eingeschätzt wurde.

Damit wurde die Verlagerung des Verkehrs von der Heidestraße auf die Minna-Cauer-Straße und die damit einhergehende Verbreiterung der Invalidenstraße insgesamt aus Sicht der Umweltverträglichkeit als sinnvolle Maßnahme eingeschätzt. In der Gesamtbetrachtung aller Prüfkriterien kommt es zu keiner weiteren Beeinträchtigung der Umweltsituation.

Hinsichtlich der Eingriffs- und Ausgleichsbewertung zum Bebauungsplanverfahren bedeutet die Anlage der Begleitfahrbahnen der B 96 (Minna-Cauer-Straße) zwar eine Reduzierung der Vegetationsflächen um 3.116 m² mit negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden, Wasser, Arten und Biotop und Luft. Diese Auswirkungen sind jedoch als sehr gering einzuschätzen, da es sich bereits in der Ausgangssituation um eine Fläche mit geringer Wertigkeit handelt. Zudem stehen dieser geringen Verschlechterung erhebliche Verbesserungen für das zukünftige Wohngebiet an der Heidestraße gegenüber, da durch die

Konzentration des Verkehrs auf die B 96/Minna-Cauer-Straße Immissionen in der Heidestraße reduziert werden können. Es ergibt sich somit kein zusätzlicher Kompensationsbedarf. Die Ergebnisse der UVP haben somit keine Auswirkungen auf die Eingriffsbewertung aus dem Jahre 1996.

IV. Verfahren

1. Bebauungsplanverfahren II-139

1.1 Aufstellungsbeschluss II-139

Die Aufstellung des Bebauungsplanes II-139 wurde für die Grundstücke Lehrter Straße 1-4, 5, B, 5C, 5D und Invalidenstraße 54 und 55 im Bezirk Tiergarten am 27. September 1988 durch das Bezirksamt Tiergarten beschlossen. Der Aufstellungsbeschluss wurde im Amtsblatt für Berlin am 21. Oktober 1988 S. 1659 bekannt gemacht.

1.2. Ergebnis der frühzeitige Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanentwurf II-139

Vom 14. Juni - 14. Juli 1989 wurde im Rahmen des ehemaligen Bebauungsplanverfahrens II-139 die frühzeitige Bürgerbeteiligung durchgeführt. Wesentliche Einwände und Anregungen bezogen sich insbesondere auf den Ausbau des Containerbahnhofes (Hamburg-Lehrter-Güterbahnhof) und auf die Verbreiterung der Invalidenstraße aufgrund der Planfeststellung und waren nicht Gegenstand des ehemaligen Bebauungsplanes II-139.

Die Planungsabsicht, einen öffentlichen Park anzulegen und die Kleingärten zu erhalten, wurde positiv aufgenommen. Es ergaben sich keine grundsätzlichen Änderungen der Planung.

1.3 Informationsveranstaltung zum Bebauungsplanentwurf II-139

Am 18. Januar 1995 fand eine Veranstaltung zur Information der Bürger über den Verlauf und die Inhalte des Bebauungsplanverfahrens statt. Die Planungsziele wurden im Wesentlichen bestätigt.

2. Bebauungsplanverfahren II-201

2.1 Teilungsbeschluss II-200, I-200 Aufstellungsbeschluss II-201

Die damalige Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen hat am 1. Oktober 1993 beschlossen, die Geltungsbereiche der Bebauungspläne I-200 und II-200 aufzuteilen und die Geltungsbereiche zu korrigieren. Der Beschluss über die Aufteilung der Bebauungspläne II-200,

II-201 und I-200 erschien im Amtsblatt für Berlin, 43. Jahrgang, Nr. 54, Seite 3350 am 12. November 1993.

Durch den Beschluss wurde das Bebauungsplanverfahren II-201 als neues, eigenständiges Bebauungsplanverfahren für das Grundstück Invalidenstraße 79 / Friedrich-List-Ufer 1/9 / Washingtonplatz 7 / Alt-Moabit 1-3, das Grundstück Alt-Moabit 4 und für eine Teilfläche des Grundstückes Invalidenstraße 60 sowie für das Friedrich-List-Ufer, den Washingtonplatz und eine Teilfläche der Straße Alt-Moabit einschließlich der Flächen der Ladestraße bis zum Humboldthafen, Grundbuchblatt von Moabit, Blatt 10268 und Blatt 12209 eingeleitet.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof erfolgte auf der Grundlage des § 4c AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB).

2.2 Verlauf und Ergebnis der frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanentwurf II-201

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB fand in der Zeit vom 16. Januar bis 12. Februar 1995 statt. Interessierte Bürger konnten sich in der Halle der GRÜN Berlin GmbH, Friedrich-List-Ufer 6 im Rahmen einer betreuten Ausstellung in der Zeit Montag bis Freitag 11.00-18.00 Uhr und Samstag und Sonntag 14.00-18.00 Uhr informieren.

Die wichtigsten Einwendungen gegen die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes II-201 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 unvertretbar hohe Verkehrs- und hierdurch auch Immissions-Belastung entstehen wird. Ferner wurde der Ausbau der Spreeuferstraße 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“ und einige Planungsvorgaben, wie z. B. die langfristige Verlegung der Heidestraße nach Westen über das heutige Containerbahnhofsgelände gemäß der Konzeption der BEP Tiergarten wurden infrage gestellt.

Eine Erweiterung des Geltungsbereiches nach Osten wurde gefordert, um die gesamte Quartiersplanung zusammenhängend sichern zu können.

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.

Fazit:

Nach Abschluss der frühzeitigen Bürgerbeteiligung ergaben sich aus den vorgebrachten Belangen keine grundsätzlichen Änderungen der Planung.

3. Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201

Die damalige Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen hat am 8. September 1995 aufgrund der Geltungsbereichserweiterung einen Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes II-201 gefasst. Der Bebauungsplanentwurf umfasste nunmehr das Gelände zwischen der Heidestraße, der Invalidenstraße, der Straße Alexanderufer, der geradlinigen Verlängerung bis zur nördlichen Uferbegrenzung der Spree, der Spree, der Straße Alt-Moabit, der nördlichen Grenze des Stadtbahnviaduktes, einer Teilungslinie auf dem Grundstück Invalidenstraße 60, der Invalidenstraße, der in Aussicht genommenen Bundesstraße B 96 und Teilabschnitten der Invalidenstraße, der Straße Alexanderufer, der Straße Alt-Moabit und einer Teilfläche der Spree in den Bezirken Tiergarten und Mitte. Der Beschluss wurde im Amtsblatt für Berlin, Nr. 52 am 13. Oktober 1995, S. 4091 bekannt gemacht.

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.

3.1 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 öffentlicher Belange sowie Fachämter zur Stellungnahme aufgefordert. Es gaben 33 Behörden und Träger öffentlicher Belange eine Stellungnahme ab. Hiervon äußerten 25 Stellen Bedenken und Anregungen.

Weitere 9 in die Planung involvierte Institutionen wurden über den Verfahrensschritt informiert. Vier der hiervon Angeschriebenen äußerten sich schriftlich.

Die Stellungnahmen wurden nach Themen geordnet und abgewogen.

Verkehrskonzept allgemein:

Stellungnahme: Es wird ein zu großes Verkehrsaufkommen durch Bahnhof und Neubauten (Wirtschafts-, Versorgungs-, Besucher- und Anliegerverkehr) befürchtet. Verkehrliche Tragfähigkeit und Gestaltung der Straßenräume seien nachzuweisen und abzustimmen.

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 Ringes - hier Invalidenstraße/ B-96-Tunnel - die zusätzlichen verkehrlichen

Auswirkungen in Grenzen zu halten (Senatskonzept ÖPNV 80 : MIV 20). 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.

Stellungnahme: Das Eisenbahn-Bundesamt weist 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) kritisiert, 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 wurden.

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).

Stellungnahme: Das Eisenbahn-Bundesamt lehnt es ab, für Änderungen, die aufgrund städtebaulicher Zielvorgaben (Aufgabe des Vollknotens B 96/Invalidenstraße) eingreifen, ein Änderungsverfahren zur Planfeststellung durchzuführen.

Abwägung: Für die Änderungen des planfestgestellten Verkehrskonzepts bezüglich der

- Begleitfahrbahnen zum B 96-Tunnel,
- veränderten Heidestraße und
- Aufweitung der Invalidenstraße

übernimmt der Bebauungsplan die Funktion der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses.

Stellungnahme: Die Erforderlichkeit für die geplante Aufweitung der Invalidenstraße und eine begleitende Planung der Straßenraumgestaltung, mit der die städtebauliche Qualität der öffentlichen Räume im Umfeld des neuen Bahnhofs sichergestellt werden kann, sei nachzuweisen.

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.

§ 8a BNatSchG; Eingriffe in Natur und Landschaft

Stellungnahme: Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden nur die Eingriffe in Natur und Landschaft betrachtet, die über die durch die Verkehrsanlagen verursachten Eingriffe

hinaus entstehen. Ausgleich und Ersatz für die Eingriffe der Verkehrsanlagen wurden bereits im Planfeststellungsverfahren für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich geregelt.

Das Bezirksamt Tiergarten befürwortet die Einbeziehung des Bebauungsplans II-139, 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 Bestandteil der Kosten der Entwicklungsmaßnahme; die Realisierung ist damit gesichert.

Lufthygiene

Stellungnahme: Das Bezirksamt Tiergarten hält eine weitere Erhöhung der Luftschadstoffbelastung der Invalidenstraße wegen sensibler angrenzender Nutzungen für nicht hinnehmbar und erwartet 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 notwendige Leistungsfähigkeit der Anbindung des B 96-Tunnels (Spuranzahl und Knotenausbildung) geht auf die Planfeststellung zurück. Die übrigen 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.

Anmerkung: Im weiteren Verfahren wurde die Situation hinsichtlich der Lufthygiene genauer untersucht, siehe Kapitel IV der Begründung.

Öffentliche Spielplätze/Erholungsanlage

Stellungnahme: Es wird ein bedarfsgerechter Flächennachweis für öffentliche Grün- und Freiflächen sowie für Kinderspielplätze gefordert.

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.

Geltungsbereichserweiterungen

Stellungnahme: Es wird das Erfordernis, den Geltungsbereich im Bereich Invalidenstraße, B 96 und Heidestraße zu erweitern, um das geänderte Verkehrskonzept durch Bebauungsplan-Darstellungen planungsrechtlich zu sichern und die planfestgestellten Straßenbegrenzungslinien wo nötig zu ersetzen, erkannt.

Abwägung: Da hierüber auch mit der Planfeststellungsbehörde Eisenbahnbundesamt Einvernehmen besteht, wurde eine Geltungsbereichsänderung nach Beschlussfassung gemäß § 4c AGBauGB (Rat der Bürgermeister) durchgeführt (Bebauungsplanverfahren II-201b).

3.2 Beschlüsse zur Abgrenzung des Geltungsbereiches gemäß § 4c AGBauGB

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

- durch den Senat am 14. Januar 1997 beschlossen,
 - für eine Fläche nordwestlich des Stadtbahnviaduktes (Anlage 2 des Beschlusses)
 - für den Bereich des Zellengefängnisses (Anlage 3 des Beschlusses)
 - das Alexanderufer (Anlage 5 des Beschlusses)ausgedehnt und für
 - den Bereich nördlich der nördlichen Begrenzung der zukünftigen Begleitfahrbahn der B 96 zur Döberitzer Straße (Anlage 4 des Beschlusses)
 - einer Teilfläche im Bereich Sandkrugbrücke (Anlage 5 des Beschlusses)eingeschränkt.
- durch den Senat am 2. September 1997 beschlossen
 - für den Anschlussbereich der nördlichen Begleitfahrbahn B 96 an die Heidestraße (Anlage B des Beschlusses)
 - für den westlichen Anschlussbereich der erweiterten Invalidenstraße an den Bestand (Anlage B des Beschlusses)auf die damalige Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr übertragen.

3.3 Information des Abgeordnetenhauses über die Trägerbeteiligung

Über das Ergebnis des Verfahrensschrittes wurde der Bauausschuss des Abgeordnetenhauses am 11. Februar 1998 informiert. In dieser Sitzung sprach der Bauausschuss auch die Empfehlung zur Aufteilung der Geltungsbereiche aus.

4. Aufteilung des Geltungsbereiches II-201 und Einstellung des Verfahrens II-139

Am 7. August 1998 fasste die damalige 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 5B-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.

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.

Der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan II-201 Lehrter Bahnhof erfolgt auf der Grundlage des § 4c AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB).

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

4.1 Umstellung auf eine neue Rechtsgrundlage

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

4.2 Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange auf der Grundlage des § 4 BauGB

Aufgrund der erfolgten Geltungsbereichsänderungen und Planänderungen nach der Trägerbeteiligung für den damaligen Bebauungsplanentwurf II-201 fand im Zeitraum vom 23. Dezember 1999 bis 28. Januar 2000 eine erneute Beteiligung statt.

Es wurden 15 Träger öffentlicher Belange um eine Stellungnahme gebeten. Zusätzlich wurde die Wohnungsbaugesellschaft, die Eigentümerin der bestehenden Wohnanlage in der Lehrter Straße ist, über den Stand des Bebauungsplanverfahrens informiert, da sich gegenüber der im Sommer 1989 durchgeführten frühzeitigen Bürgerbeteiligung zum Bebauungsplanverfahren II-139 wesentliche Rahmenbedingungen verändert haben.

Alle Träger öffentlicher Belange äußerten sich zum Verfahren. Die Wohnungsbaugesellschaft trug Bedenken vor.

Auf den Bebauungsplan II-201b bezogen, wurde Folgendes vorgebracht:

DB Projekt Knoten Berlin

Stellungnahme:

Im nordöstlichen Bereich der öffentlichen Parkanlage wurden von der Nischen Kommunikation Anfragen zur Errichtung des Expo-Pavillons des Landes Nepal an DB Projekt Knoten gerichtet. Es wird empfohlen, diese Planung zu verfolgen

Abwägung:

Die Gestaltung der öffentlichen Parkanlage ist in der Regel nicht Gegenstand der Festsetzungen eines Bebauungsplanes. Im vorliegenden Fall war die Baulichkeit des Expo-Pavillons jedoch so umfangreich, dass geprüft werden musste, ob hierfür im weiteren Verfahren eine ergänzende Festsetzung erforderlich wird. Diese Prüfung durch das Stadtplanungsamt Tiergarten hat ergeben, dass angesichts der Größe des Vorhabens eine textliche Festsetzung erforderlich ist, um die Zulässigkeit der Pagode planungsrechtlich zu sichern.

Der Vorschlag wurde in den Bebauungsplan übernommen und der Bebauungsplan entsprechend geändert. In der weiteren Entwicklung des Verfahrens wurde zwar deutlich, dass die Nachnutzung des Expo-Pavillons nicht am Lehrter Bahnhof realisiert wird, doch soll die Option auf Realisierung anderer Baulichkeiten innerhalb des Parks offen gehalten werden, um andere Nutzungen, die in Zusammenhang mit dem Geschichtspark stehen, unterbringen zu können.

EisenbahnImmobilien Management

Stellungnahme:

Es wird bezweifelt, ob angesichts der erwähnten Festsetzungen im Bebauungsplan II-201b die Anforderungen an gesunde Wohnverhältnisse in den im Bebauungsplan II-201c vorgesehenen Wohnungen gewahrt werden können. Es wird eine erneute Diskussion über die Nutzungsarten und den Wohnanteil im Bebauungsplan II-201c gefordert, wenn der Bebauungsplan II-201b festgesetzt wird und die Planfeststellung für die B 96 und die Invalidenstraße ersetzt,

Abwägung:

Aufgrund der hohen Belastung, die von der B 96 und den Begleitfahrbahnen ausgeht, wird gegenwärtig das städtebauliche Konzept des Büros Dudler überarbeitet. Dabei geht es um eine Optimierung hinsichtlich der Lage der Wohnungen, nicht aber um eine Reduzierung des Wohnanteiles. Die Erhöhung der Lärmbelastung durch die Begleitfahrbahnen gegenüber der planfestgestellten B 96 wurde gutachterlich ermittelt. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die Bündelung der Verkehrsströme entlang der B 96 zwar zu einer geringfügigen höheren Belastung an der B 96, gleichzeitig aber zu einer deutlichen Entlastung entlang der Heidestraße führt und somit insgesamt zu einer günstigeren Verkehrsgeschäusbelastung des Quartiers Heidestraße.

Stadtplanungsamt

Stellungnahme:

Die Aussagen zu der öffentlichen Parkanlage (Zellengefängnis) bezüglich der schalltechnischen Orientierungswerte seien unpräzise dargestellt (.... in weiten Teilen eingehalten ..."). Es wird um eine Konkretisierung im Abwägungsverfahren gebeten.

Abwägung:

Die Aussage über die geringe Belastung der Dauerkleingärten bezieht sich auf das Ergebnis eines schallschutztechnischen Gutachtens aus dem Jahre 1996. Hierbei wurden Überschreitungen der Orientierungswerte lediglich in den Randbereichen der öffentlichen Parkanlage entlang der Invalidenstraße und der B 96 ermittelt, wobei diese Berechnung nicht die Gefängnismauer des ehemaligen Zellengefängnisses berücksichtigt hat. Demzufolge wurden hier bis zu 75.0 dB in 4 m Höhe berechnet. Die Berücksichtigung der Gefängnismauer lässt ein deutlich besseres Ergebnis für die Randbereiche erwarten, die im Lärmschatten der im Mittel 5 m hohen Gefängnismauer liegen. Durch den geplanten Wiederaufbau einer weiteren Mauer (Rückwand der ehemaligen Irrenabteilung) wird ein weiterer Lärmschutz geschaffen. Es werden somit in der öffentlichen Parkanlage ruhige und durch die Gefängnismauer abgeschirmte Bereiche geben und solche, die stärker verlärmte sind. Eine weitere Konkretisierung ist nicht erforderlich und würde zu keiner Änderung der Festsetzungen führen.

Landesdenkmalamt (LDA)

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan berührt Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, da im Geltungsbereich folgende in die Berliner Denkmalliste eingetragene Denkmale betroffen sind:

Lehrter Straße 5B-D mit Gefängnismauer, drei Beamtenwohnhäusern, ehemaligen abtrennenden östlichen Flügelmauern, Beamtenfriedhof sowie Resten der ehemaligen sog. Lindenallee und Teilen der außen entlang der Gefängnismauer liegenden Beamtenhöfe.

Die Belange von Denkmalschutz und Denkmalpflege sind gem. § 1 Abs. 5 Nr. 5 BauGB zu berücksichtigen und nach § 1 Abs. DSchGBln in die städtebauliche Entwicklung einzubeziehen und bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen angemessen zu berücksichtigen.

Im o. g. Bebauungsplan müssten die Gebäude als Denkmale klar erkennbar gemacht werden. Im Textteil müsste unter I auf die Tatsache, dass Denkmalschutz für die vorgenannten Teile besteht, hingewiesen werden.

Abwägung:

Bei der nachrichtlichen Übernahme der Denkmale ist der Bebauungsplan in der Darstellung an die Planzeichenverordnung (PlanzV 90) gebunden. Zwischenzeitlich wurde von der unteren Denkmalschutzbehörde eine Darstellung der Denkmale übermittelt, die zwischen Gartendenkmal und Ensemble differenziert. Diese Darstellung wird nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen. Weiterhin wurde das Denkmalsymbol bei den Beamten-

wohnhäusern und nunmehr auch auf dem Gartendenkmal des Beamtenfriedhofes eingetragen. Im Übrigen werden im Textteil alle sonstigen konstitutiven Bestandteile des Denkmals aufgezählt, so dass hier kein Ergänzungsbedarf besteht.

Die Darstellung der nachrichtlichen Übernahme der Denkmale wird geändert.

Stellungnahme:

Es wird um Berücksichtigung gebeten, dass man mittelfristig von einer Aufgabe der Kleingärten im Bereich des Gefangenenfriedhofs ausgehe, der in seinen ehemaligen Ausmaßen und durch Allee-Reste markiert sei, sowie von seiner Gestaltung mit einer einfachen Rasenfläche.

Die Denkmalbehörden sei in die weiter gehende Planung einzubeziehen. Der vorliegende Bebauungsplan entspräche dem Stand der Abstimmungen,

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt den Inhalt des Bebauungsplanes. Die Denkmalbehörde ist über die Einbindung des LDA hinaus durch die untere Denkmalschutzbehörde insbesondere bei der Abstimmung der Gestaltung der öffentlichen Parkanlage eingebunden. Die angesprochene mittelfristige Aufgabe der Dauerkleingärten auf dem ehemaligen Gefangenenfriedhof ist auch nach erneuter Abwägung nicht angestrebt, da die westlich des Beamtenfriedhofes gelegene Fläche einen wesentlichen Bestandteil der Dauerkleingartenanlage darstellt.

Hingegen ergab die erneute Abwägung der Festsetzung von Dauerkleingärten, dass diejenigen Parzellen, die zwischen den Beamtenwohnhäusern und dem Beamtenfriedhof liegen, langfristig aus städtebaulichen Gründen und unter Berücksichtigung von Aspekten des Denkmalschutzes aufgegeben werden sollen. Diese Fläche soll zukünftig als Verbindungsglied zwischen dem Beamtenfriedhof und dem Geschichtspark gestaltet werden. Für die vorhandenen Kleingärten auf dieser Fläche besteht Bestandsschutz, doch ist mit der Anpassung der Kleingärten an das Bundeskleingartengesetz und der damit verbundenen Umstrukturierung die Möglichkeit gegeben, diese langfristig aufzugeben. Mit der zukünftigen Festsetzung als öffentliche Parkanlage wird der Empfehlung des Bezirksamtes Tiergarten gefolgt, die im Nachgang zur eingeschränkten Trägerbeteiligung im Schreiben vom 24.3.2000 ausgesprochen wurde. Bei der Entwicklung des Vorschlages war die untere Denkmalschutzbehörde beteiligt.

Der Bebauungsplan wird geändert.

Eigentümer des Grundstücks Lehrter Straße 1-4 (Kein Träger öffentlicher Belange)

Stellungnahme:

Gegen die ausschließliche Festsetzung als allgemeines Wohngebiet (WA), die Grundflächenzahl (GRZ) von 0,3 sowie den planerisch ungenügend berücksichtigten Schutz der bestehenden Wohnnutzung vor Lärmimmissionen werden Einwendungen erhoben.

Der Bebauungsplanentwurf stelle den Grundstückseigentümer schlechter gegenüber dem bisher geltenden Planungsrecht. Hier seien mit der Ausweisung als "beschränktes Arbeitsgebiet" auch andere Nutzungen und nach § 15 Bauordnung von 1958 eine bebaubare Fläche bis zu 0,5 der Fläche des Baugrundstückes zulässig.

Der Festsetzung des allgemeinen Wohngebietes in der Lehrter Straße wird zugestimmt. Die Verpflichtung zur Realisierung eines Wohnanteiles an der Invalidenstraße oberhalb des 2. Vollgeschosses wird jedoch wegen der Lärmimmissionen abgelehnt. Hier seien Wohnungen in Anbetracht des Ausbaues der Invalidenstraße nicht verträglich.

Auf das Lärmgutachten in der Begründung wird verwiesen. Selbst in 14 m Höhe existiere demnach tagsüber eine Lärmbelastung von 70 - 75 dB. Dieses Maß liege wesentlich über dem für ein allgemeines Wohngebiet zulässigen Lärmgrenzwert von 59 dB. Hinzu würden noch die Emissionen des Bahnverkehrs treten, der angrenzend an die Invalidenstraße entstehe. Weiterhin seien noch Lärmemissionen des Bahnbetriebs zu erwarten, die insbesondere durch den 24-Stundenbetrieb eines Bahnhofs als normal vorausgesetzt werden müssten. Hierzu gehörten Durchsagen, Beleuchtung, Beladungsvorgänge, Taxiverkehr etc.

Es wird angeregt, ob für diesen Teilbereich des Grundstückes nicht eine andere Nutzungsfestsetzung z. B. Mischgebiet (MI) die bessere Alternative wäre.

Abwägung:

Das bestehende Planungsrecht des Baunutzungsplanes weist das Grundstück als „beschränktes Arbeitsgebiet“ der Baustufe V/3 aus, demzufolge eine GRZ von 0,3, eine GFZ von 1,5 sowie fünf Vollgeschosse maximal zulässig sind. Insofern wird der Eigentümer durch die zunächst beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht schlechter gestellt.

Der Flächennutzungsplan von Berlin stellt Wohnbaufläche W1 mit einer GFZ von 1,5 dar.

Gemäß § 17 BauNVO liegen die Höchstgrenzen der baulichen Ausnutzung von Grundstücken im allgemeinen Wohngebiet bei einer GRZ von 0,4 und einer GFZ von 1,2. Die bis dahin geplanten Festsetzungen ermöglichten eine Bebauung, die der jetzigen Ausnutzung in etwa entsprach, wenn man beim Parkhaus das Vorhandensein von Vollgeschossen unterstellt.

Da sich die Rahmenbedingungen gegenüber diesem Planungsansatz verändert haben (keine Randlage des Gebietes mehr), wird aus städtebaulichen Gründen und aus Lärmschutzgründen eine erneute Abwägung erforderlich.

Die vorgetragene Argumentation des Eigentümers kann weit gehend nachvollzogen werden. Insbesondere die hohe Verlärmung, die von der Invalidenstraße ausgeht, ist ein städtebaulicher Belang, der gegen eine überwiegende Wohnnutzung auf der Fläche B spricht und eine abschirmende, größtenteils gewerblich genutzte Bebauung sinnvoll erscheinen lässt. Der Wohnungsbestand auf der Fläche A soll hingegen weiterhin durch die Festsetzung eines allgemeinen Wohngebietes gesichert werden.

Um einen gewerblichen Schwerpunkt auf der Fläche B zu ermöglichen, soll hier zukünftig Kerngebiet gemäß § 7 BauNVO ausgewiesen werden. Diese Festsetzung entspricht dem Gebietstyp im Umfeld des zentralen Bahnhofes (Dienstleistungsschwerpunkt). Da aber das Grundstück nicht stärker belastet ist als andere Grundstücke entlang der Invalidenstraße, soll der Mindestanteil für Wohnungen von 30%, der als städtebauliche Zielvorgabe für das neue Stadtquartier weiterhin besteht, auch im Kerngebiet gesichert werden.

Ferner ist es erforderlich, das Nutzungsmaß auf der Kerngebietsfläche zu erhöhen, um

- in dieser Ecksituation eine städtebaulich befriedigende Lösung zu ermöglichen,
- Spielraum für die verträgliche Unterbringung der Wohnungen zu eröffnen,
- einen Anreiz zu schaffen, den städtebaulichen Missstand, den das Parkhaus darstellt, zu beseitigen,
- eine Tiefgarage als Ersatz für das Parkhaus realisieren zu können.

Von daher wird das Maß der Nutzung im Kerngebiet heraufgesetzt (GFZ 4,0 und GR von oberirdisch 1390 m²).

Die Obergrenze der baulichen Nutzung für die GFZ entsprechend der Baunutzungsverordnung wird damit um etwa 30 % überschritten. Die Obergrenze der GRZ liegt im Kerngebiet bei 1,0.

Die Anregung wird weit gehend im Bebauungsplan umgesetzt.

Stellungnahme:

Weiterhin werde die Wohnungsbaugesellschaft mit der Anpflanzungspflicht im nördlichen Bereich unseres Grundstücks an der Lehrter Straße gegenüber dem bestehenden Planungsrecht schlechter gestellt. Hier werde trotz Darstellung als allgemeines Wohngebiet eine Anpflanzung vorgesehen, die eine weitere Bebauung auf diesem Teil des Grundstückes nicht mehr zuließe und darüber hinaus noch als Zugang zu der geplanten örtlichen Parkanlage fungieren soll.

Man ziehe es vor, auch hier eine Festsetzung als Mischgebiet (MI) vorzunehmen, um gegebenenfalls auch eine Nahversorgungseinrichtung bereitstellen zu können.

Abwägung:

Die Festsetzung einer Bindung zum Anpflanzen auf einer Teilfläche des allgemeinen Wohngebietes ist in sich nicht widersprüchlich. Sie stellt auch keine Benachteiligung gegenüber dem bestehenden Planungsrecht dar, da - wie oben dargelegt - sich die GFZ auch für das allgemeine Wohngebiet erhöht. Das festgesetzte Maß der Nutzung ermöglicht eine Bebauung, die dem Bestand entspricht.

Eine Nachverdichtung ist an dieser Stelle städtebaulich nicht erwünscht, um den Charakter des bestehenden allgemeinen Wohngebietes zu wahren und die Realisierung eines angemessenen Entrees zum öffentlichen Park zu ermöglichen. Mit einer GFZ von 2,4 liegt das Nutzungsmaß oberhalb der Obergrenze der Baunutzungsverordnung. Die Unterbringung von Versorgungseinrichtungen auf dieser Fläche ist städtebaulich nicht gewünscht, da kein zusätzlicher Ziel- und Quellverkehr in die Lehrter Straße gezogen werden soll und solche Nutzungen an der Invalidenstraße untergebracht werden sollten.

Die angesprochene Fläche mit Bindung zum Anpflanzen ist gegenwärtig minderwertig gestaltet, obwohl sie gemäß Bauordnung gärtnerisch zu gestalten wäre. Dieser Bereich soll – wie in der Stellungnahme richtig wiedergegeben – zukünftig einer der Hauptzugänge zu der Parkanlage darstellen, so dass eine qualitätsvolle Gestaltung auch planungsrechtlich gesichert werden muss.

Der direkte Zugang zur öffentlichen Parkanlage ist städtebaulich erforderlich, weil der nördlich gelegene Zugang

- zwischen Kleingartenanlage und Beamtenwohnhäusern mit Gefängnismauer entlang führt und somit nicht die gewünschte Attraktivität aufweist,
- für den Besucher der Parkanlage mit erheblichen Umwegen verbunden ist und somit nicht die Funktion eines Entrees zum Park übernehmen kann.

Durch diese Funktion wird der Grundstücksteil in einer Größe von ca. 1255 m² Bestandteil der öffentlichen Parkanlage. Die Abwägung der privaten und öffentlichen Belange führt nunmehr zu dem Ergebnis, dass die Belastung des Privatgrundstückes mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit nicht angemessen ist und stattdessen die Fläche, einschließlich der Fläche mit Pflanzbindung von der öffentlichen Hand übernommen werden soll. Die Festsetzung soll

deshalb zukünftig geändert und der Grundstücksteil als öffentliche Parkanlage festgesetzt werden. Die Fläche wird durch das Land Berlin erworben.

Die Verkleinerung des Privatgrundstückes hat zur Folge, dass das Nutzungsmaß im allgemeinen Wohngebiet gegenüber dem Stand zur eingeschränkten Trägerbeteiligung erhöht wird, ohne dass sich hierdurch das städtebauliche Ziel und die real zulässige Bebauung ändert.

Die Festsetzungen des Bebauungsplanes werden geändert. Zwar wird der Anregung damit nicht gefolgt, doch entfällt durch die Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage die Belastung des Privatgrundstückes mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit und die Verpflichtung zum Anpflanzen.

Eisenbahn-Bundesamt (Außenstelle Berlin)

Zustimmung zur Änderung der Planfeststellung

Für den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich wurde ein Planfeststellungsverfahren als so genanntes Einheitsverfahren gemäß § 78 VwVfG durchgeführt, durch das neben den Bahnanlagen im engeren Sinne auch die Bundesstraße B 96 sowie die Teile der verkehrlichen Erschließung des zukünftigen Bahnhofes (Straßenabschnitt der Invalidenstraße und Anschluss der B 96 an die Heidestraße) durch Planfeststellungsbeschluss vom 12. September 1995 planfestgestellt wurden. Da das Verkehrskonzept, das der Erschließung des Stadtquartiers Lehrter Bahnhof zugrunde liegt und im Bebauungsplan II-201b umgesetzt wird, in den in Kapitel I. 2.3.1 genannten Punkten abweicht, ist hierfür die ausdrückliche Zustimmung des Eisenbahn-Bundesamtes erforderlich. Diese Zustimmung wurde mit Schreiben vom 25. Januar 2000 erteilt.

DB Projekt Knoten Berlin bestätigt die Übereinstimmung des Bebauungsplanes mit dem Änderungsverfahren zur Planfeststellung (Beschluss vom 22. Juni 1999).

Ausdrücklich zugestimmt wurde dem Bebauungsplan hinsichtlich der Ausweisung "Öffentliche Parkanlage (Zellengefängnis)" von DBImm (Niederlassung Berlin) und vom Stadtplanungsamt Tiergarten, hinsichtlich des konkreten Verlaufs der Straßenbegrenzungslinien (Festsetzung der Straßenverkehrsflächen) von SenStadt (BWV) H VIII B und grundsätzlich auch von DBImm (Niederlassung Berlin).

Hinsichtlich der durch die Abteilung IV der damaligen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Umweltschutz und Technologie zu vertretenen Belange, insbesondere der Luftreinhaltung, werden gegen die Festsetzung des Bebauungsplans II-201b keine Bedenken vorgetragen.

4.3 Bezirksfusion

Bedingt durch die Bezirksfusion zu Beginn des Jahres 2001 wurden die Bezirke Mitte, Tiergarten und Wedding zu einem Bezirk zusammengelegt, der nun den Namen Mitte trägt. Die in den vorangegangenen Verfahrensschritten zitierten Bezirksnamen beziehen sich auf die Bezirkseinteilungen, wie sie bis zum Ende 2000 bestanden haben.

4.4 Beteiligung der Bürger gemäß § 3 Abs.2 BauGB (öffentlichen Auslegung)

Der Entwurf des Bebauungsplans II-201b hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin vom 7. September 2001, Seite 3975 gemäß § 3 Abs. 2 in der Zeit vom 19. September bis einschließlich 19. Oktober 2001 öffentlich ausgelegt.

Es trugen sich 17 Bürger in die ausgelegten Listen ein. Die mündlich vorgetragenen Anregungen bezogen sich ausschließlich auf die vorgelegte Planung zur Festsetzung der privaten Dauerkleingärten, die durchgängig eine positive Beurteilung erhielt. Darüber hinaus gingen vier schriftliche Stellungnahmen ein.

An Anregungen wurde zusammengefasst folgendes vorgebracht:

1. Anregung:

Im Bereich des Bebauungsplanes befanden sich Telekommunikationslinien (TK-Linien) der Deutschen Telekom AG, Technikniederlassung Potsdam, die aus den beigefügten Plänen ersichtlich seien. Eine Sicherung oder Veränderung der TK-Linien (Kabelschacht, Abzweigkasten, Kabelkanalverband) werde im Einmündungsbereich der B 96 in der Heidestraße erforderlich.

Es wird gebeten, sich mindestens 8 Monate vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom AG, Technikniederlassung Potsdam in Verbindung zu setzen, damit alle erforderlichen Maßnahmen (Bauvorbereitung, Kabelbestellung, Kabelverlegung usw.) rechtzeitig eingeleitet werden könnten.

Bei der Einplanung neu zu pflanzender Bäume im Bereich der öffentlichen Flächen seien die einschlägigen Normen und Richtlinien (z. B. DIN 1998, DIN 18920, Kommunale Koordinierungsrichtlinie und Richtlinie zum Schutz von Bäumen usw.) ausreichend zu berücksichtigen.

Abwägung:

Eine planungsrechtliche Sicherung von Leitungsrechten ist für die genannten Anlagen nicht erforderlich, da sie sich im öffentlichen Straßenland befinden.

Die Stellungnahme wird an die für die Straßenbaumaßnahme zuständige Stelle weitergegeben. Die Anregung führt zu keiner Änderung des Bebauungsplans.

2. Anregung:

Die Festsetzung einer öffentlichen Grünanlage auf dem Gelände des ehemaligen Zellengefängnisses werde begrüßt. Diese Verpflichtung bestehe ja schon durch die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Verkehrsbauten im Zentralen Bereich.

Die Aufweitung der Invalidenstraße sei zu groß dimensioniert ausgefallen. Trotz der geplanten Einfügung der Straßenbahn, die sehr begrüßt werde, solle der Straßenquerschnitt insgesamt kleiner gestaltet werden. Die Anlagen von eigenen Rechts- und Links-Abbiegespuren sollten nahezu gänzlich unterbleiben.

Abwägung:

Die Planung der Invalidenstraße beruht auf einem mehrjährigen Abstimmungsprozess zwischen allen Planungsbeteiligten, in den neben den verkehrlichen und gestalterischen Belangen auch die Anforderungen für eine zukünftige Straßenbahntrasse in Mittellage eingeflossen sind.

In diesen Abstimmungen wurde wiederholt die Erforderlichkeit der Abbiegespuren in Zweifel gezogen, so dass diese Thematik bereits im Vorfeld zur öffentlichen Auslegung einer sorgfältigen Prüfung unterlag. Die Prüfung bestätigte jedoch die Erforderlichkeit der Abbiegespuren zur Gewährleistung der Leistungsfähigkeit der Knoten. Eine erneute Prüfung ist nicht notwendig. Die Anregung hat keine Änderung des Bebauungsplans zur Folge.

3. Anregung:

Eine Begrenzung des Neubaus mit 12 Geschossen sei aus städtebaulichen Gründen schwer nachvollziehbar, da der vorhandene Turm auf dem gegenüberliegenden Grundstück Lehrter Str. 73 bereits 14 Etagen aufweise.

Eine geschlossene Bauweise sei an dieser Stelle unpassend. Dies schaffe eine nachteilige Situation für das benachbarte Haus, welches mit der Giebelwand auf der Nutzungsgrenze stehe. In dieser Giebelwand befinde sich eine Fluchttür; weiterhin seien die Balkone der Wohnungen, die nach Süden bzw. direkt zum Grundstück Lehrter Str. 1 ausgerichtet sind, hier angebracht. Eine geschlossene Bebauung an dieser Stelle wäre eine erhebliche Beeinträchtigung der Nutzung dieser Balkone und der Fluchttür.

Die vorhandene geschlossene Bauweise auf dem gegenüberliegenden Grundstück sei damals als eine einheitliche Nutzung konzipiert worden. Auf dem Grundstück Lehrter Straße 1-4 waren und seien vom Grundstückseigentümer für die Zukunft unterschiedliche Nutzungen vorgesehen. Daher wird angeregt einen von der Baumasse her schlanken Baukörper vorzusehen, der besser mit dem gegenüberliegenden Turm harmonisiere und städtebaulich verträglicher sei.

Abwägung:

Die im Kerngebiet zunächst vorgesehene Festsetzung von maximal zwölf Geschossen schließt einen höhengleichen Neubau mit der gegenüberliegenden Seite nicht aus, da es sich bei dem Gebäude Lehrter Straße 75 um ein Wohngebäude aus den 70er Jahren mit entsprechend niedrigen Geschosshöhen handelt und kerngebietstypische Nutzungen üblicherweise größere lichte Höhen erfordern. Die vorgestellte Konzeption des Gebäudes hat jedoch zum Ziel, die technischen Einrichtungen in einem weiteren Geschoss unterzubringen und somit nach außen hin nicht sichtbar zu machen. Da dies als eine qualitative Verbesserung für die Gestaltung des Gebäudes gesehen wird, das aufgrund seiner Höhe von fast 43 m über Gelände über eine entsprechende Fernwirkung verfügt, wird die Abwägung zugunsten der vorgetragenen Anregung getroffen und die Festsetzung auf dreizehn zulässige Vollgeschosse geändert. Damit verbunden ist gleichzeitig die Aufnahme einer textlichen Festsetzung, die Dachaufbauten im Kerngebiet ausschließt, um das gewünschte Erscheinungsbild der Dachlandschaft auch planungsrechtlich zu sichern.

Der Anregung, auf die Festsetzung der geschlossenen Bauweise zu verzichten, weil dies Nachteile für das benachbarte Grundstück nach sich ziehe, wird hingegen nicht entsprochen. Die Festsetzung besagt lediglich, dass an die Grundstücksgrenze herangebaut werden kann und muss, nicht aber an das bestehende Gebäude. Die geschlossene Bauweise ermöglicht eine städtebaulich sinnvolle Bebauung, die an der zukünftigen Grundstücksgrenze ansetzt. Der direkte Anschluss soll auch aus Gründen des Immissionsschutzes aufrechterhalten werden, um

eine lärmabgewandte Seite der Bebauung gegenüber der hoch belasteten Invalidenstraße zu schaffen.

Die Anregung führt zu Änderungen des Bebauungsplanentwurfes.

4. Anregung:

Das Gesamtgelände der Bebauungspläne 201a-d weise einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft auf. Der Bau des Lehrter Bahnhofes ziehe in unmittelbarer Umgebung die Errichtung eines neuen Stadtgebietes nach sich. Während der Ausgleich im Zusammenhang mit den verkehrlichen Baumaßnahmen innerhalb des Planfeststellungsverfahrens geregelt werde, sei der sonstige Ausgleich noch offen. Der Eingriff, der mit der Bebauung einhergehe (B-Pläne 201a, c, d) könne nur zu 32 % im Plangebiet ausgeglichen werden. Als Ersatzmaßnahme solle daher auf dem Gelände des Bebauungsplans II-201b der „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“ entstehen.

Es werde die Art und Weise kritisiert, wie der Eingriff berechnet bzw. der Ausgleich bilanziert wurde. Es bleibe nach Abzug der Ersatzmaßnahmen noch immer ein Defizit von 48,5 %. Unverständlich sei die Aussage, dass die Erholungsflächen um 83% steigen. Sollen diese 83% das Defizit ausgleichen? Es könne jedoch nicht Fläche gegen Defizit in Prozent verrechnet werden. Es werde daher eine konkrete Erläuterung bzw. Aufschlüsselung der Ausgleichsbilanz gefordert, um abschließend beurteilen zu können, ob der Eingriff ausgeglichen ist. Es könne dann von einem Ausgleich geredet werden, wenn die Maßnahmen eine ökologische Aufwertung beinhalten.

Die Tatsache, dass die Kosten für den Ausgleich nicht die Eingriffsverursacher, sondern über das Instrumentarium der Entwicklungsmaßnahme vom Senat bzw. dem Bezirk bezahlt werde, wird als sehr befremdlich erachtet. Es gebe noch immer das Verursacherprinzip, d. h., der Investor sei für den Ausgleich zuständig. 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 Ermittlung des Eingriffs erfolgte im Rahmen eines Gutachtens (landschaftsplanerischer Fachbeitrag). Das Gutachten zeigte auf, was im Rahmen des Bebauungsplangebietes II-201 ausgeglichen werden kann und welche Möglichkeiten für weitere Kompensationsmaßnahmen gegeben waren. Zu diesen Möglichkeiten zählte auch die Realisierung des Geschichtsparks „Zellengefängnis“. Die Anforderungen nach § 1a BauGB erfordern nicht zwingend eine Abwägung zugunsten eines 100 %igen Ausgleichs. Im vorliegenden Fall kommt die Abwägung

zu dem Ergebnis, dass kein vollständiger Ausgleich erforderlich ist, da die Kompensationsmaßnahme „Zellengefängnis“ einen hinreichenden Ausgleich schafft (siehe Kapitel III.3.1).

Der Ausgleich erfolgt nicht – wie in der Anregung vermutet – durch die Verrechnung von Fläche gegen Prozent, sondern nach der in Berlin anerkannten Methode zur Bewertung der Eingriffe nach Auhagen. Die Ausgleichsmaßnahmen können demzufolge sehr wohl schutzgüterübergreifend betrachtet werden, so dass das Defizit, das der Ausgleich für einzelne Schutzgüter aufweist, im Zusammenhang mit Kompensationsmaßnahmen anderer Schutzgüter ausgeglichen werden kann. Im vorliegenden Fall erfolgte dies insbesondere durch die Gewichtung des Landschaftsbildes und der damit verbundenen Erholungsfunktion, wodurch die Bilanzierung zu einem deutlich positiveren Ergebnis führt.

In der Abwägung wird somit der Errichtung des Stadtquartiers Lehrter Bahnhof und der Schaffung einer immerhin ca. 3,2 ha großen und qualitativ hochwertigen Parkanlage ein so großes Gewicht beigemessen, dass diese Maßnahme als ausreichend für den Ausgleich erachtet wird, auch wenn die einzelnen Schutzgüter nicht vollständig ausgeglichen werden.

Die vertretene Auffassung, das Verursacherprinzip habe auch im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme zu gelten und führe zur unmittelbaren Zahlungspflicht des Verursachers, trifft zwar zu, dies bedeutet jedoch nicht, dass die Kosten direkt an den Eigentümer weiterzugeben sind. Dadurch, dass im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme die Werterhöhung durch das Land Berlin abgeschöpft wird, käme die zusätzliche Zahlung von Ausgleichsmaßnahmen einer Doppelbelastung des Eigentümers gleich. Es handelt sich somit im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme um einen anderen Berechnungsmodus. Ausgleichsmaßnahmen können nicht – ähnlich wie bei Erschließungsbeiträgen – gesondert in Rechnung gestellt werden, weil sie bereits in die Wertermittlung eingeflossen sind.

Die Anregung hat keine Änderung des Bebauungsplans zur Folge.

Die Abwägung aller vorgebrachten Belange – sowohl die öffentlichen, wie auch die privaten – sind gemäß § 1 Abs. 6 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden und führten zur Änderung der Planung.

4.5 Änderungen im Nachgang zur öffentlichen Auslegung bis 2005

Verzicht auf den festgesetzten Wohnanteil:

Nach Beendigung der öffentlichen Auslegung hat der Eigentümer des Grundstücks Lehrter Straße 1-4 ein Projekt entwickelt, das im Kerngebiet die Errichtung eines Hotels vorsieht. Während die nach der Auswertung der öffentlichen Auslegung angepassten Nutzungsmaße (dreizehn Geschosse, GRZ 1,0) keine weiteren Änderungen erforderlich machen, steht die Verpflichtung zur Realisierung eines 30% igen Wohnanteiles im Kerngebiet in Konflikt mit dem geplanten Hotelvorhaben. Die Abwägung ergab eine stärkere Gewichtung des städtebaulichen/stadtgestalterischen Belanges vor denen der Wohnbedürfnisse/Schaffung von neuem Wohnraum. Des weiteren weist das Kerngebiet nur eine untergeordnete Größe auf und ist mit Wohnnutzung umgeben. Die Befürchtung, bei einer rein gewerblichen Nutzung könnte das Gebiet veröden, trifft hier somit nicht zu. Darüber hinaus es für die städtebauliche Entwicklung der zukünftigen Invalidenstraße besonders wichtig, dass das vorhandenen Parkhaus mit seinem störenden Erscheinungsbild abgerissen würde und eine attraktive Folgenutzung - auch ohne Wohnungen - entstehen kann.

Auf die verbindliche Errichtung eines Wohnanteils wird deshalb zukünftig verzichtet.

Das geplante Projekt sieht zwar den Bau eines Hotels vor und entspricht der städtebaulichen Zielstellung, da es sich in der unmittelbaren Nähe zum Bahnhof auch nutzungsstrukturell gut in das zukünftige Gesamtquartier einfügt. Ein planungsrechtliches Erfordernis zur Festsetzung eines Hotels ergibt sich daraus jedoch nicht. Die Nutzung ist im Kerngebiet zulässig.

Da nach § 244 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 245c BauGB a.F. von den Überleitungsvorschriften Gebrauch gemacht wurde, ist das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) in der Fassung vom 12. Februar 1990 anzuwenden. Das ist möglich, da das Bebauungsplanverfahren vor dem 14. März 1999 förmlich eingeleitet wurde (vgl. § 245c Abs. 2 BauGB a.F.). Dies trifft für das Bebauungsplanverfahren II-201b zu. Eine allgemeine Vorprüfung zur UVP-Pflichtigkeit ist demzufolge nicht erforderlich. Die rechtliche Prüfung zur Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung richtet sich folglich in diesem Falle nach § 3 des Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten vom 12. Februar 1990. Es handelt sich aber bei dem Hotel nicht um einen Hotelkomplex im Sinne der Anlage unter Nr. 15. Auch weist der Bebauungsplan Kerngebiet aus und es wird kein Bebauungsplanverfahren zur Festsetzung von „Hotelkomplexen und sonstigen großen Einrichtungen für Ferien- und Fremdenbeherbergung“ durchgeführt.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wird nicht durchgeführt.

Geringfügige Änderung der Straßenplanung:

Die Änderung der Straßenplanung für die Straße am ULAP (jetzt Clara-Jaschke-Straße) und die veränderte Ausbildung des Knoten zur Invalidenstraße macht zudem einen weiteren Eingriff in das Grundstück Invalidenstraße 60 erforderlich, da zukünftig die Straßenbegrenzungslinie unmittelbar an der örtlichen Gebäudekante verlaufen wird. Damit erfolgt eine Erweiterung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, die allerdings geringfügig ist und nur landeseigene Flächen betrifft, so dass sich keine Auswirkungen auf Dritte ergeben.

Anpassung der Nutzungsmaße im Kerngebiet:

Schließlich zeigte die Weiterentwicklung des potentiellen Hotelvorhabens, dass Stellplätze auch oberirdisch in einem neu errichteten und gestalteten Parkhaus untergebracht werden sollen und daraus eine Erhöhung des Nutzungsmaßes von einer GFZ von 4,0 auf 6,0 erforderlich wird. Die GRZ wird auf 1,0 angehoben.

Tiefgarage im Allgemeinen Wohngebiet einschließlich Kompensationsmaßnahmen:

Um den Bedarf an Stellplätzen zu befriedigen, der aus dem Abriss des bestehenden Parkhauses, das der Wohnbebauung bisher zur Verfügung steht, resultiert, soll ein Ersatzangebot an Stellplätzen geschaffen werden. Die Stellplätze sollen zukünftig vorrangig in einer Tiefgarage als auch in beschränkter Anzahl oberirdisch auf dem Grundstück Lehrter Straße 1-4 untergebracht werden. Diese Tiefgarage wird planungsrechtlich ermöglicht, wodurch sich der GRZ von der einst vorgesehenen 0,3 auf die rechnerisch ermittelte 0,75 erhöht. Die östliche Baugrenze wird zudem auf die vorhandene Gebäudegrenze zurückgenommen. Gleichzeitig werden verschiedene Pflanzbindungen festgelegt, um eine angemessene Gestaltung und Kompensationsmaßnahmen zu sichern. Der nördliche Teil des WA-Gebietes ist an der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Parkanlage mit einer 3,0 m tiefen Umgrenzung zum Anpflanzen bestimmt.

Neben der zu berücksichtigenden Anregung aus der öffentlichen Auslegung wurden die zuvor dargelegten Änderungen erforderlich, die ihren Niederschlag auf dem Deckblatt vom 15. März 2005 fanden.

Sonstige redaktionelle Änderungen:

Im Deckblatt wurden weitere redaktionelle Änderungen vorgenommen, dies sind Anpassungen

- der Punkte K und L für die textliche Festsetzung Nr. 9 an die Invalidenstraße gemäß Ausdehnung des Kerngebietes,

- der Umgrenzungslinie von Gesamtanlagen (Ensembles), die dem Denkmalschutz unterliegen, unter Berücksichtigung der Straßenplanung wird an die tatsächliche Situation angepasst.

Diesen redaktionellen Anpassungen liegen keine geänderten Inhalte zugrunde.

4.6 Eingeschränkte Beteiligung April 2005

Durchführung des Beteiligungsverfahrens

Für diese Änderungen wurde gemäß § 3 Abs. 3 in Verbindung mit §13 Abs. 1 Satz. 2 BauGB eine eingeschränkte Beteiligung durchgeführt auf der Basis des Bebauungsplanes mit Deckblatt vom 15. März 2005. Grundzüge der Planung waren nicht berührt. Den Beteiligten wurde eine Frist bis zum 04. April 2005 eingeräumt, um eine Stellungnahme abzugeben.

Anregungen wurden nicht vorgebracht.

4.7 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.

4.8 Erneute eingeschränkte Beteiligung Oktober 2005

Neben weiteren redaktionellen Änderungen wurden aus rechtssystematischen Gründen folgende Änderungen erforderlich:

- Die Zuordnung der Wohnbaugrundstücke in der Parkanlage zur realen Nutzung und Erweiterung der zulässigen Nutzungen für Nebenanlagen und Stellplätze, da die Grundstücke inzwischen privatisiert worden waren.
- Die Streichung der Umgrenzungssignatur von Flächen für Zuordnungen von Parkanlagen im Bereich der Dauerkleingärten, da sie nicht Gegenstand von Ausgleichmaßnahmen sind.
- Die planungsrechtliche Klarstellung von Flächen für Einzelhandelsbetriebe im Kerngebiet, um den Vollzug der Festsetzung eindeutig zu regeln.
- Wegfall der textlichen Festsetzung zum Ausschluss von Spielhallen, da keine ausreichenden Untersuchungen vorliegen, die den Ausschluss begründen können.

- Wegfall der Verpflichtung zur Begrünung von Tiefgaragen, da das Kerngebiet vollständig überbaubar ist.
- Die redaktionelle Anpassung des Titels aufgrund veränderter Grundstücksbezeichnungen.

Die Grundzüge der Planung wurden dabei nicht berührt. Für die Änderungen wurde ein Verfahren gemäß § 3 Abs. 3 in Verbindung mit § 13 Abs. 2 Nr. 2 BauGB auf der Basis des Bebauungsplanes mit Deckblatt vom 15. März 2005 und Änderungsvermerk vom 11. November 2005 durchgeführt. Hierbei wurden die für die Landschaftsplanung und Naturschutz zuständige Abteilung der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, der betroffene Grundstückseigentümer und der Bezirksverband Wedding der Kleingärtner e.V. im Bezirk Mitte beteiligt. Es ging eine schriftliche Stellungnahme ein, in welcher der Bezirksverband der Kleingärtner sein Einverständnis mit der Festsetzung der öffentlichen Parkanlage bekundet hat.

Anregungen, die sich gegen die geänderten Festsetzungen richten, wurden nicht vorgebracht. Der Bebauungsplan wird folglich aufgrund des durchgeführten Beteiligungsverfahrens nicht geändert.

Mit der Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuchs (AGBauGB) vom 3. November 2005 ist durch die Novellierung des § 12 AGBauGB die Möglichkeit entfallen, Gestaltungsregelungen für Einfriedungen festzusetzen. Hierdurch wurde eine erneute redaktionelle Änderung erforderlich. Dies betrifft die textliche Festsetzung Nr. 15 und eine Anpassung in der Planzeichnung, da die Festsetzung nunmehr auf der Basis des § 9 Abs. 1 Nr. 25 Buchst. a BauGB erfolgt. Dies sowie die redaktionelle Berichtigung des Wortes Belichtungsflächen durch Beleuchtungsflächen wurde durch Änderungen des Deckblattes mit Vermerk vom 3. Februar 2006 korrigiert.

Weitere vermessungstechnische Berichtigungen sowie die Anpassung an den angrenzenden Bebauungsplan II-201a erfolgten mit Vermerk vom 16. Mai 2006.

Grundzüge der Planung werden nicht berührt; aufgrund dieser redaktionellen Änderung ist eine erneute Beteiligung gemäß § 3 Abs. 3 BauGB nicht erforderlich.

4.9 Zustimmung des Abgeordnetenhauses

Das Abgeordnetenhaus hat dem Entwurf des Bebauungsplans am 18. Mai 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) vom 20. Februar 2003 (BGBl. I Nr. 9 vom 7.3.2003 S. 286)

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 22. Juni 2006

Ingeborg Junge - Reyer
Senatorin für Stadtentwicklung

V E R O R D N U N G

über die Festsetzung des Bebauungsplans II-201b im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Vom 22. Juni 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-201b vom 18. September 2001 mit Deckblatt vom 15. März 2005 für das Gelände zwischen Lehrter Straße, Seydlitzstraße, Lehrter Straße, nördlicher und östlicher Grenze des Flurstücks 200, Gemarkung Tiergarten, Flur 43, östlicher Grenze des Flurstücks 201, Gemarkung Tiergarten, Flur 43 und der Invalidenstraße, Teilflächen der Gemarkung Tiergarten, Flur 43, Flurstücke 213, 216 und 17/5 (westlich der Heidestraße) sowie einen Abschnitt der Invalidenstraße und die südliche Verbreiterung der Invalidenstraße zwischen Sandkrugbrücke und Lehrter Straße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit, 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.