

Begründung

gemäß § 9 Abs. 8 Baugesetzbuch

zum Bebauungsplan

II-201c

für das Gelände zwischen Minna-Cauer-Straße, Heidestraße und Invalidenstraße sowie einen Abschnitt der Heidestraße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit

Endfassung zur Festsetzung (*Rechtsverordnung*) **am 25. Oktober 2010**

Anlage:

Rechtsverordnung veröffentlicht im Gesetz- und Verordnungsblatt Berlin Nr. 27 vom 06.11.2010, S. 491

Inhaltsübersicht

I. Planungsgegenstand

1. Veranlassung und Erforderlichkeit

2. Beschreibung des Plangebietes

2.1 Geschichtliche und stadträumliche Einordnung

2.1.1 Plangebiet

2.1.2 Historische Entwicklung und stadträumliche Einordnung

2.1.3 Lage und verkehrliche Erschließung des Geltungsbereiches

2.2 Bestand

2.2.1 Eigentumsituation

2.2.2 Gelände/ Altlasten

2.2.3 Nutzungen und Vegetation

2.2.4 Technische Infrastruktur

2.3 Planungsrechtliche Ausgangssituation

2.3.1 Planfeststellung von Bahnanlagen

2.3.2 Flächennutzungsplan

2.3.3 Landschaftsprogramm (LaPro 94)

2.3.4 Stadtentwicklungsplanung

2.3.5 Planwerk Innenstadt

2.3.6 Bereichsentwicklungsplanung Mitte (BEP)

2.3.7 Festgesetzte Bebauungspläne/Straßenbegrenzungslinien

2.3.8 Umgebungsschutz Denkmal

2.3.9 Bauschutzbereich

2.3.10 Masterplan Heidestraße

2.3.11 Entwurf Einzelhandels- und Zentrenkonzept Berlin-Mitte

2.3.12 Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

1.1 Städtebaulicher Wettbewerb 1994

1.2 Kooperatives städtebauliches Gutachterverfahren 2008

2. Intention der Planung

3. Umweltbericht

- 3.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans
- 3.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bauleitplanung
- 3.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen
 - 3.3.1 Bestandsaufnahme
 - 3.3.2 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung
 - 3.3.3 Wechselwirkungen
 - 3.3.4 Prognose über die Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung
- 3.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung und zum Ausgleich
 - 3.4.1 Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung
 - 3.4.2 Kompensationsbedarf und Ausgleichsumfang
 - 3.4.3 Maßnahmen
- 3.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten
- 3.6 Zusätzliche Angaben
 - 3.6.1 Technische Verfahren der Umweltprüfung
 - 3.6.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung
- 3.7 Zusammenfassung

4. Wesentlicher Planinhalt und wesentliche Abwägungstatbestände

- 4.1 Wesentlicher Planinhalt
- 4.2 Wesentliche Abwägungstatbestände

5. Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplans

- 5.1 Aufschiebend bedingte Festsetzung
- 5.2 Art der baulichen Nutzung (zeichnerische Festsetzung)
 - 5.2.1 Kerngebiet und seine Gliederung
- 5.3 Maß der baulichen Nutzung
 - 5.3.1 zugrundeliegende Konzept / besondere städtebauliche Rechtfertigung der Bebauungsstruktur
 - 5.3.2 Erweiterte Baukörperfestsetzung/Baugrenzen
 - 5.3.3 Darstellung und Würdigung der Abstandsflächenverkürzungen
 - 5.3.4 Überschreitung des Nutzungsmaßes nach BauNVO
 - 5.3.5 Ermittlung der Geschossfläche
 - 5.3.6 Unterbaubarkeit der Grundstücke
 - 5.3.7 Unterbaubarkeit der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
 - 5.3.8 Festsetzung der zulässigen Gebäudehöhen

- 5.3.9 Überschreitung der Gebäudeoberkanten durch technische Aufbauten
- 5.3.10 Überschreitung der Gebäudeoberkanten durch sonstige technische Aufbauten
- 5.4 Verkehr
 - 5.4.1 Lage im Stadtgebiet und verkehrliche Anbindung
 - 5.4.2 Untersuchung der Verkehrsbelastungen
 - 5.4.3 Straßenverkehrsflächen/ Straßenbegrenzungslinien
 - 5.4.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
 - 5.4.5 Einteilung der Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung
 - 5.4.6 Belastung einer Fläche mit einem Fahrrecht für die S-Bahn
 - 5.4.7 Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen
- 5.5 Extensive Dachbegrünung
- 5.6 Passiver Erschütterungsschutz
- 5.7 Lärmschutzfestsetzungen
- 5.8 Verbot luftverunreinigender Brennstoffe
- 5.9 Gestaltungsfestsetzungen / Ausschluss von Werbeanlagen
- 5.10 Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften

6. Nachrichtliche Übernahmen

7. Hinweise

III. Auswirkungen des Bebauungsplans

1. Auswirkungen auf die Wohnbevölkerung und Arbeitsstätten

2. Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung

- 2.1 Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“

IV. Verfahren

- 1. Aufstellungsbeschluss II-200 (1992)
- 2. Teilungsbeschluss II-200, II-201, I-200 (1993)
- 3. Verlauf und Ergebnisse der Frühzeitigen Bürgerbeteiligung II-201 (1995)
- 4. Vorlage des Bebauungsplans II-201 zur Kenntnisnahme im Abgeordnetenhaus
- 5. Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201

6. Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange für die Bebauungspläne II-201 und II-139 (1996)
7. Beschlüsse zur Abgrenzung des Geltungsbereiches gemäß § 4c AGBauGB (dem jetzigen § 9 AGBauGB)
8. Aufteilung des Geltungsbereiches II-201 und Einstellung des Verfahrens II-139
9. Amtsblattveröffentlichung
10. Umstellung der Rechtsgrundlage
11. Grundlegende Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes
12. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB
13. Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB
14. Änderungen im Nachgang zur Beteiligung
15. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB
16. Änderungen im Nachgang zur Beteiligung
17. Änderung des Geltungsbereiches
18. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
19. Abgeordnetenhauszustimmung

SenStadtUm

Vorbemerkung

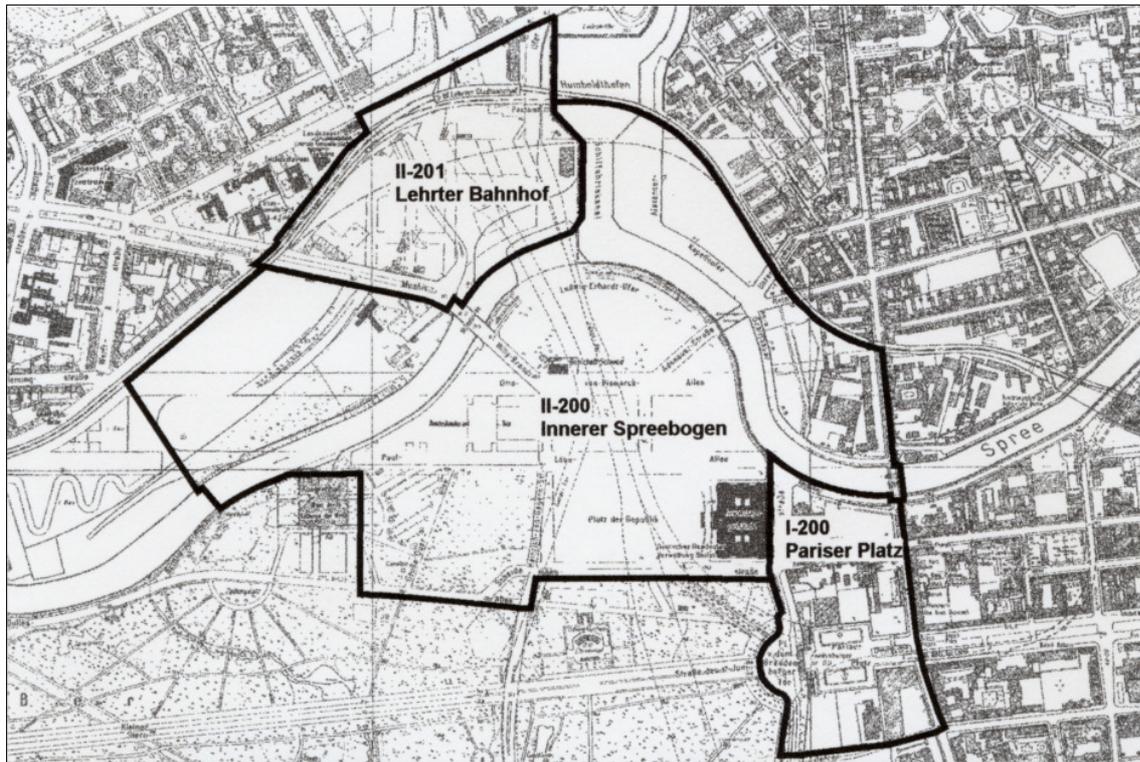
Die Geltungsbereiche der Bebauungspläne im Planungsgebiet um den ehemaligen Lehrter Bahnhof wurden im Planungsverlauf aufgrund unterschiedlicher Entwicklungen einzelner Teilbereiche in Bezug auf den Realisierungsablauf einzelner Vorhaben und auf Grund verschiedener Anpassungen des gesamten Planungsgebietes 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 Bebauungsplans I-139 für beide Bebauungspläne gemeinsam durchgeführt (siehe Skizze III). Über das Ergebnis dieses Verfahrensschrittes wurde das Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung am 11. Februar 1998 im Bauausschuss des Abgeordnetenhauses informiert.

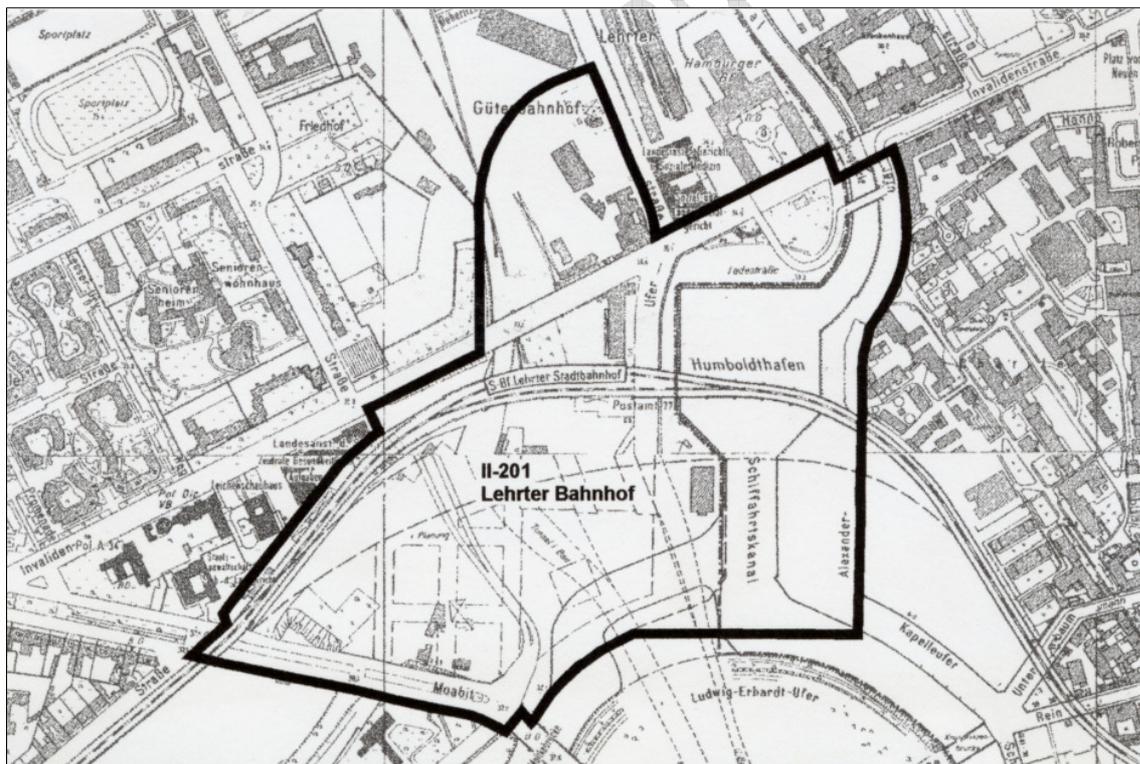
Nach Schaffung der rechtlichen Voraussetzungen durch entsprechende Beschlüsse gemäß § 4c AGBauGB (dem jetzigen § 9 AGBauGB) wurde der Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplanentwurfes II-201 gleichzeitig erweitert und in vier Geltungsbereiche durch Beschluss vom 7. August 1998 aufgeteilt (siehe Skizze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

SenStadtUm



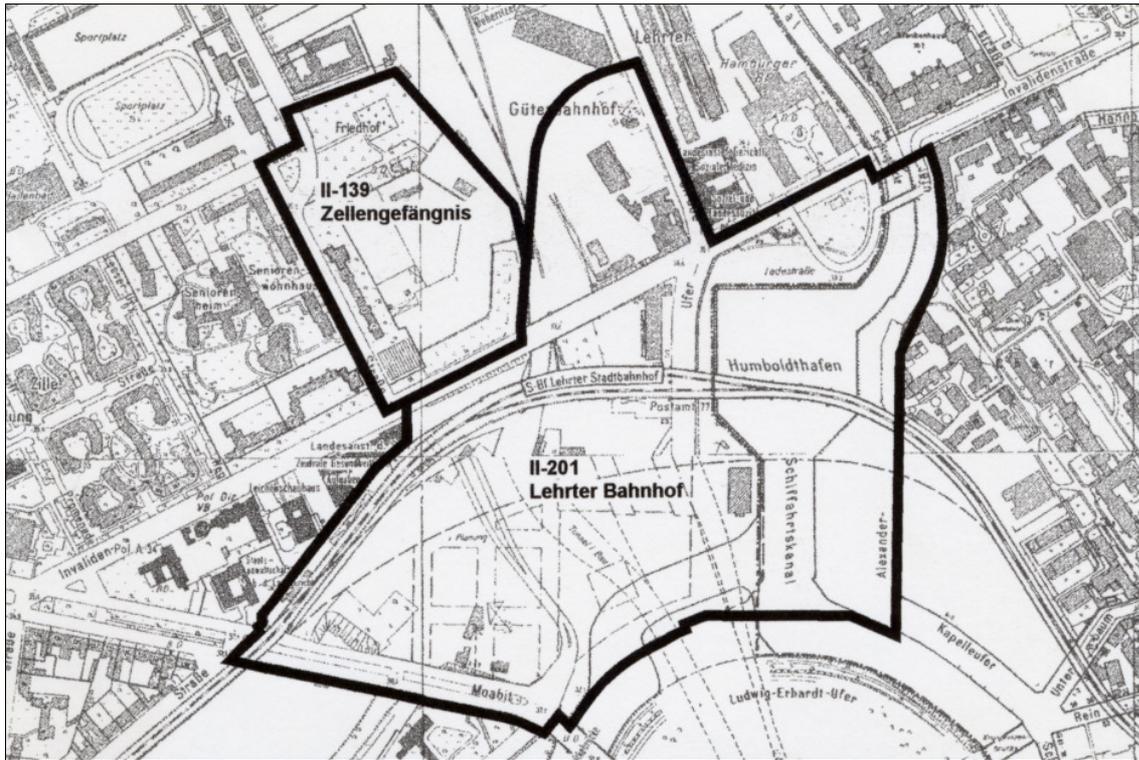
Skizze I M: 1:13.000

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



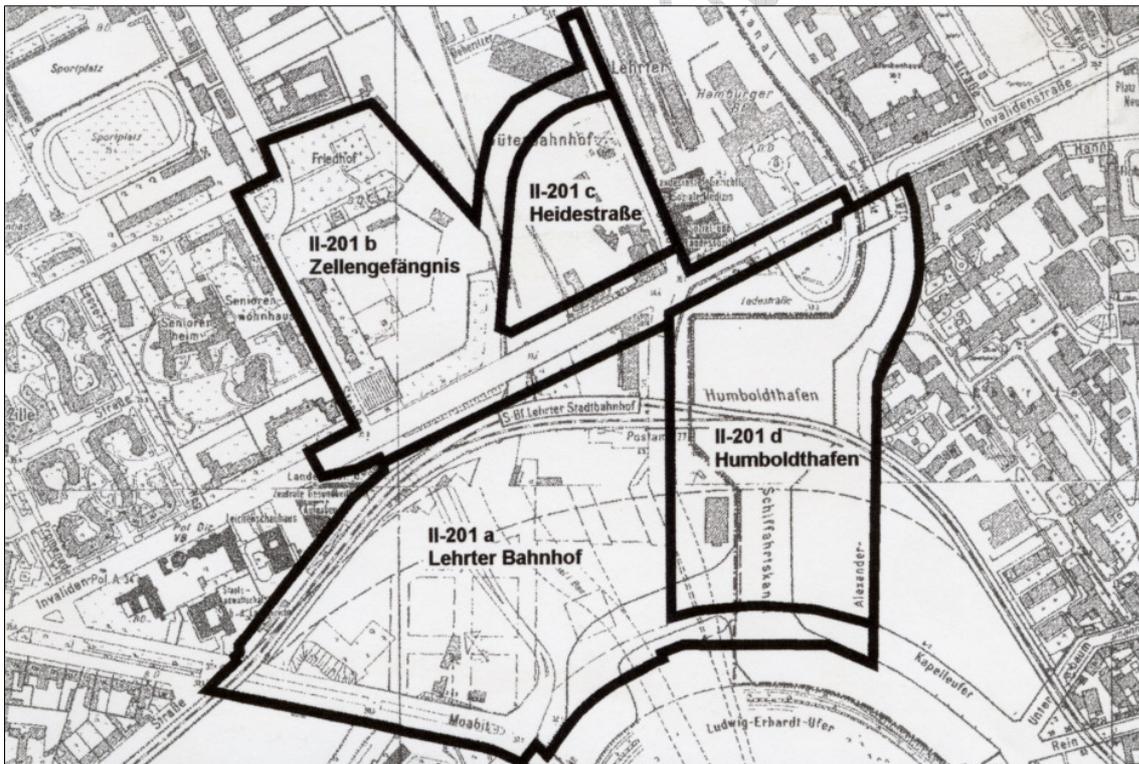
Skizze II M: 1:8.000

Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 gemäß Beschluss vom 08.09.1995



Skizze III M: 1:8.000

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



Skizze IV M: 1:8.000

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

I. Planungsgegenstand

1. Veranlassung und Erforderlichkeit

Am 3. Juli 1993 trat die Verordnung über die förmliche Festlegung des Entwicklungsbereiches „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ in Kraft. Sie umfasste zunächst nicht die Flächen nördlich des alten Stadtbahnviaduktes. Auf der Grundlage des § 165 Abs. 4 BauGB hatte der Senat 1995 beschlossen, für den nördlich angrenzenden Bereich bis zur Invalidenstraße und darüber hinaus für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201c Voruntersuchungen für die Einbeziehung in die Entwicklungsmaßnahme durchzuführen. 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.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c liegt damit zwar nicht innerhalb der förmlich festgelegten Entwicklungsmaßnahme, steht aber weiterhin im engen städtebaulichen Kontext zum „Stadtquartier Lehrter Bahnhof“, des Quartiers um den Hauptbahnhof. Das Planerfordernis besteht unabhängig vom Entwicklungsrecht, da die Neuordnung von privaten Baugrundstücken und öffentlichen Räumen und die Umsetzung der nunmehr entwickelten städtebaulichen Zielvorstellungen nur auf der Basis eines qualifizierten Bebauungsplans durchgeführt werden können. Mit Senatsbeschluss vom 2. September 1997 wurde für das Gebiet die Zuständigkeit gem. § 4c AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB) festgelegt.

2. Beschreibung des Planungsgebietes

2.1 Geschichtliche Entwicklung und stadträumliche Einordnung

2.1.1 Plangebiet

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c ist zunächst auf die Teilung des Bebauungsplans II-201 im Jahre 1998 zurückzuführen. Vorausgegangen waren mehrere Geltungsbereichsänderungen (siehe Skizzen unter Vorbemerkung) der Bebauungspläne im Plangebiet „Lehrter Stadtquartier“. Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c erstreckt sich auf das Gelände zwischen Minna-Cauer-Straße, Invalidenstraße und Heidestraße sowie einem Abschnitt der Heidestraße. Insgesamt umfasst er eine Größe von ca. 3,35 ha.

Das Plangebiet ist Teil des Stadtumbaugebietes West.

2.1.2 Historische Entwicklung und stadträumliche Einordnung

Die Entwicklung des Gebietes im Bereich des Spreebogens setzte seit der Mitte des 19. Jahrhunderts ein. 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. 1859 wurde der Bau des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals einschließlich des Humboldthafens abgeschlossen.

1868 begann der Bau der Stammbahn Berlin-Lehrte, die in den Kopfbahnhof „Lehrter Bahnhof“ mündete. Mit der Inbetriebnahme der Berliner Stadtbahn und der Eröffnung des Lehrter Stadtbahnhofes 1882 erlangte das Gebiet um den Personenbahnhof insbesondere als Verkehrsknotenpunkt eine stadtpolitische Bedeutung.

Das Gebiet im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c stand jedoch als Bestandteil des Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofs ausschließlich im Zusammenhang mit dem Güterverkehr bzw.

dem Güterumschlag: teils endeten die Gleisanlagen hier, teils durchquerten sie den Bereich lediglich, um unterhalb der Invalidenstraße weiter nach Süden zu verlaufen.

Das Gebiet nördlich des Spreebogens war zwar gegen Ende des 19. Jahrhunderts vollständig in den vergrößerten Siedlungszusammenhang Berlins eingebunden, wurde aber durch die genannten und durch weitere großflächige Sondernutzungen (Zellengefängnis, Universum-Landesausstellungspark (ULAP), Krankenhausanlagen der Charité) geprägt. Eine „normale“ urbane kleinteilige Parzellen- und Baustruktur bestand hier nie.

Durch Kriegszerstörung des Zweiten Weltkriegs und die veränderten Rahmenbedingungen wie Teilung der Stadt – die Grenze verlief am Westufer des Humboldthafens – und Mauerbau hatte der Standort seinen Stellenwert eingebüßt und geriet in eine vernachlässigte Stadtrand-situation.

Zum Bedeutungsverlust des Gebietes trugen auch die veränderten städtebaulichen Leitbilder nach dem 2. Weltkrieg bei, die sich u.a. im Flächennutzungsplan 1965 für den Westteil der Stadt widerspiegeln: Demnach sollte die zentrale Nord-Südverbindung als Stadtautobahn über den Verlauf der Heidestraße geführt werden. Im Bereich zwischen Spree, Humboldthafen, Moabiter Werder und Invalidenstraße sollte ein Autobahnverteiler umgeben von Grünflächen entstehen.

Mit dem Fall der Mauer und der Wiedervereinigung verlor das Gebiet seinen Status als Rand-lage und erlangte eine neue Bedeutung als zentrale innerstädtische Lage, die spätestens mit der Eröffnung des Berliner Hauptbahnhofes am 28. Mai 2006 in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt wurde. Auch durch die Nähe zum Regierungsviertel ist der Bedeutungswandel des Plangebietes erfolgt.

2.1.3 Lage und verkehrliche Erschließung des Geltungsbereiches

Das Plangebiet befindet sich vis-a-vis dem neuen Hauptbahnhof Berlins und im Umfeld des Parlaments- und Regierungsviertels.

Der 2006 eröffnete neue Hauptbahnhof Berlins liegt im Süden des Geltungsbereiches. Zwischen ihm und der Invalidenstraße erstreckt sich der im Rahmen der ersten Ausbaustufe angelegte Bahnhofsvorplatz „Europaplatz“. Daran westlich angrenzend befindet sich der historische Humboldthafen, der als eigenes Quartier mit einer Kerngebietsnutzung entwickelt und umbaut werden soll.

Die eingetragenen Baudenkmale Hamburger Bahnhof (ehemaliges Verkehrs- und Baumuseum und heutiges Museum für Gegenwart) und das ehemalige Verwaltungsgebäude der Berlin-Hamburger-Eisenbahngesellschaft (heutiges Sozialgericht) liegen als bauliche Solitäre von historischer Bedeutung an der Invalidenstraße unmittelbar östlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-201c. Daran nördlich anschließend zwischen Heidestraße und Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal erstrecken sich weitere Bereiche des ehemaligen Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofes. Teile der Anlagen (Rieckhallen) werden durch das Museum für Gegenwartskunst und der „Friedrich Christian Flick Collection“ genutzt.

Im Norden des Geltungsbereiches schließt sich bis zur Döberitzer Straße berühmtes Bahngelände an; weiter nördlich entlang der Heidestraße eine gründerzeitliche Gebäudezeile, die teils Wohnnutzung beherbergt.

Im Westen des Geltungsbereiches befindet sich der Geschichtspark „Zellengefängnis“, der mit der erhaltenen äußeren Gefängnismauer eingefasst ist.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans ist eingerahmt von der Invalidenstraße im Süden, der im Westen und Norden mit Anschluss an die Heidestraße in einem Bogen geführten Bundesstraße B 96, die in Mittellage der Minna-Cauer-Straße aus dem Tiergartentunnel an die Erdoberfläche kommt, um an der Nordspitze des Bebauungsplangebietes an die Heidestraße anzuschließen sowie die Begleitfahrbahnen der Minna-Cauer-Straße mit Anschluss an die

Heidestraße und an die Invalidenstraße und schließlich der Heidestraße im Osten. Zur Bündelung der im Stadtgebiet wichtigen Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung war die übergeordnete Nord-Süd-Verbindung (Bundesstraße B 96 neu) in Tunnellage hergestellt worden. Die Tunnellage endet unmittelbar westlich neben dem Geltungsbereich des Bebauungsplans.

Mit der Wiedervereinigung der geteilten Stadt hat der Straßenzug Invalidenstraße eine übergeordnete Funktion als Ost-West-Verbindung (zurück) erlangt. Unmittelbar an den Geltungsbereich angrenzend ist die Invalidenstraße inzwischen vierspurig ausgebaut und mit mehreren Abbiegespuren versehen worden. Im Straßenprofil der Invalidenstraße ist auch eine Vorhaltefläche für die Straßenbahn in Mittellage mit Haltestelle vorgesehen.

Die an den Geltungsbereich des Bebauungsplans unmittelbar angrenzenden Straßen sind hergestellt und dem öffentlichen Verkehr gewidmet, so dass die Erschließung der angrenzenden Grundstücke gesichert ist. Da die Heidestraße nicht an die Invalidenstraße durchgebunden ist, dient der an das Plangebiet angrenzende Bereich der Heidestraße ausschließlich den dort angesiedelten Nutzungen.

Der Hauptbahnhof bietet den zentralen Anschluss an öffentlichen Fern-, Regional- und S-Bahnverkehr (S5, S7, S9, S75). Das Gebiet ist zudem über diverse Buslinien in der Invalidenstraße, dem Friedrich-List-Ufer sowie der Heidestraße an den öffentlichen Nahverkehr angeschlossen. Der Metrobus M 41 (Hauptbahnhof – Sonnenallee / Baumschulenstraße) hat gegenwärtig seine Endhaltestelle im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c. In der Invalidenstraße und entlang der Minna-Cauer-Straße sind Radwege vorhanden.

2.2 Bestand

2.2.1 Eigentumssituation

Die Straßenverkehrsflächen befinden sich im Eigentum des Landes Berlin. Die übrigen Flächen sind von Ost nach West wie folgt aufgeteilt: ca. 2,3 ha befinden sich im Besitz einer privaten Gesellschaft und ca. 0,7 ha gehören der Deutsche Bahn AG.

Auf die vollzogene grundbuchliche Sicherung der Anlagen der S 21 wird in diesem Zusammenhang hingewiesen.

2.2.2 Gelände / Altlasten

Das Gebiet im Geltungsbereich liegt im Berliner Urstromtal. Das Gelände ist jedoch stark anthropogen überformt, zumal etwa das westliche Drittel der Fläche durch die unterirdischen Anlagen der Fernbahn und U-Bahn U55 sowie einiger Vorhaltemaßnahmen der S 21 untertunnelt ist. Das Gelände fällt gegenüber der Invalidenstraße um annähernd 2 m ab.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans sind zahlreiche Flächen im Bodenbelastungskataster erfasst. Diese befinden sich hinsichtlich der bodenrechtlichen Belange in der Zuständigkeit des bezirklichen Umweltamtes (Näheres siehe Umweltbericht).

2.2.3 Nutzungen und Vegetation

Mittig im Planbereich gelegen, befindet sich das letzte verbliebene ein- bis zweigeschossige Abfertigungsgebäude der Güterbahnhofsnutzung mit seinen gepflasterten Außenanlagen. Das Gebäude wird heute für Veranstaltungen genutzt. Oberirdisch ist ansonsten das Gelände von der ehemaligen Bahnnutzung komplett beräumt. In der nördlichen Spitze des Geländes betreibt eine Ölgesellschaft eine Tankstelle, die von der Heidestraße her erschlossen ist. Unmittelbar nördlich des Gehweges an der Invalidenstraße befinden sich neben dem U-Bahnzugang, der als

unterirdische Passage zum Hauptbahnhof genutzt werden kann, eine Reihe von Imbisseinrichtungen.

Im Eckbereich Invalidenstraße / Minna-Cauer-Straße stehen zweigeschossige Rettungstreppehäuser der unterirdischen Fernbahn, zu der auch der südlich davon liegende Lüftungsschacht gehört.

Schließlich befinden sich unterirdische bauliche Vorhaltemaßnahmen für die S 21 jeweils von Norden und Süden im Plangebiet des Bebauungsplans II-201c.

Oberhalb der in Tunnellage verlaufenden Bahnanlagen ist eine Fläche asphaltiert, die provisorisch als Reisebusabstellplatz und Endhaltestelle des BVG-Busses M41 einschließlich Wartehäuschen hergerichtet wurde bzw. genutzt wird. Die Parkplatzflächen haben Zufahrten sowohl von der Invalidenstraße als auch von der Minna-Cauer-Straße.

Auf der östlichen Hälfte des Geländes ist ein teils unter Baumschutz stehender Baumbestand erhalten geblieben. Die Heidestraße ist teilweise mit Straßenbäumen bestanden. Die nähere Beschreibung zur Vegetation ist dem Umweltbericht zu entnehmen.

Die B96 und der Straßenzug der Invalidenstraße wirken durch ihr hohes Verkehrsaufkommen insbesondere mit Durchgangsverkehren als Barriere und als starke Emittenten.

2.2.4 Technische Infrastruktur

Im Verlauf der Invalidenstraße und der Heidestraße sind alle Medien der Ver- und Entsorgung vorhanden. Hierzu gehören auch Vorhalteeinrichtungen für die Fernwärme, die weiter nach Norden verlängert werden können. Das Plangebiet ist somit medial erschlossen.

Die Minna-Cauer-Straße ist hingegen nur mit denjenigen Medien ausgestattet, die der Funktionsfähigkeit der Straße dienen. Dies sind Entwässerungs- und Beleuchtungsmedien.

2.3 Planungsrechtliche Ausgangssituation

2.3.1 Planfeststellung von Bahnanlagen

Die Flächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans galten zunächst als planfestgestellt, da es sich um Flächen des ehemaligen Hamburg-Lehrter-Güterbahnhofs handelt. Diese Flächen und Bahnanlagen dienten bereits seit dem 19. Jahrhundert dem Bahnbetrieb. Teilbereiche des Geländes unterliegen - konkretisiert durch Planfeststellungsbeschlüsse - dem Fachplanungsrecht.

Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

Für Teile des Grundstücks Gemarkung Tiergarten, Flur 43, Flurstück 222 in einer Größe von ca. 11.372 m² hat das Eisenbahnbundesamt mit Schreiben vom 13. Januar 2010 auf Antrag der Eigentümerin des Grundstücks die Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG erklärt (Freistellungsbescheid). Damit unterliegt der östliche Bereich des Geltungsbereiches nicht mehr dem Fachplanungsrecht.

Grunddienstbarkeiten

Zur Sicherung des Fernbahntunnels ist im Grundbuch von Moabit für das Flurstück 213 (dienendes Grundstück), Flur 43 am 12. November 2004 eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit (Dienstbarkeiten Nr. 3 und 4) für die DB Netz AG eingetragen worden.

Zur Sicherung des S-Bahntunnels (S-21) ist im Grundbuch von Moabit für das Flurstück 213 (dienendes Grundstück), Flur 43 in 2004 eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit für die DB Netz AG eingetragen worden.

Die unwiderruflichen Rechte und Pflichten der Grundstücksnutzer sind für Teile des Geltungsbereiches damit privatrechtlich präzise gesichert und beziehen sich nicht nur auf die Tunnelbauwerke selbst, sondern u.a. auch auf die Sicherheitsstreifen. Damit ist für Teile der Kerngebietsflächen bereits heute auch eine privatrechtliche Sicherung aller Belange der DBAG gewährleistet.

Die Eintragung einer solchen Dienstbarkeit für die S-Bahn ist auch für die übrigen von Planfeststellung betroffenen Kerngebietsflächen vorgesehen und erfolgt in geübter Praxis nach Fertigstellung; ein mit der DBAG abgestimmter Wortlaut liegt vor.

Planfeststellung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich

Für den Bau der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich wurde ein Planfeststellungsverfahren gemäß §§ 18 AEG, 17 FStrG, 28 PBefG in Verbindung mit § 78 VwVfG durchgeführt.

Aufgrund der Entscheidung für das sogenannte Pilzkonzept und der Planung der Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (VZB) ist das historisch gewachsene Netz der Radialstrecken wiederhergestellt und durch eine leistungsfähige, unterirdische Nord-Süd-Verbindung ergänzt worden. In diesem Kontext hat der Hauptbahnhof als Kreuzungsbahnhof eine große Bedeutung als Umsteige- und Zielbahnhof für den Fern-, Regional- und Nahverkehr erlangt.

Das Planfeststellungsverfahren für die Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich wurde mit Beschluss von 12. September 1995 abgeschlossen. Planfestgestellt wurden sowohl die unterirdischen Anlagen der Fern- und Regionalbahn, der U-Bahn einschließlich der unter 2.2.3 beschriebenen oberirdischen Baulichkeiten als auch der an den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c angrenzende Abschnitt der B 96 sowie ein Abschnitt der Invalidenstraße.

Ferner unterliegt ein Rettungsplatz für die Fernbahn, der sich zwischen den oberirdischen Rettungstreppehäusern erstreckt, der Planfeststellung. Der Rettungsplatz hat seine Zufahrt über die Invalidenstraße.

Das Fachplanungsrecht wird im Bebauungsplan durch nachrichtliche Übernahmen (zeichnerisch und textlich) berücksichtigt.

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

Dies gilt für die Änderungen der Planfeststellung bezüglich der

- 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 im Auftrage der damaligen Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr 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 des Bebauungsplans II-201b mit Schreiben vom 25. Januar 2000 vom Eisenbahnbundesamt erteilt.

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

Planfeststellung für die S-Bahn (S21)

Der Bau der S-Bahn S 21 (Nordanbindung) vom Nordring zum Potsdamer Platz wurde durch Senatsbeschluss vom 28. September 1999 beschlossen. Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten betriebsfähigen Bauabschnitt vom Hauptbahnhof zum Nordring wurde von der Außenstelle Berlin des Eisenbahn-Bundesamtes am 17. Februar 2005 gefasst. Die Planfeststellung für das Bauvorhaben Nordanbindung bis Hauptbahnhof ist mit Bekanntmachung vom 22. Februar 2005 durch das Eisenbahnbundesamt erfolgt und umfasste neben dem Tunnelbauwerk der S-Bahn (S 21) auch den erforderlichen Sicherheitsstreifen sowie die oberirdisch anzulegenden temporäre Baustelleneinrichtungsfläche für die Bauphase der S 21.

Hinsichtlich der Höhenlage des S-Bahn-Tunnels, der Lage des Sicherheitsstreifens, des unterankerten Areals der S-Bahn und der temporäre Baustelleneinrichtungsfläche ist ein Planänderungsverfahren in Bearbeitung. Die Planänderungen sind beim EBA beantragt und werden in 2010 beschlossen.

Im Bebauungsplan ist die Fläche, die das Änderungsverfahren betrifft bereits berücksichtigt. Der Trassenverlauf der S-Bahn (S 21) ist im Bebauungsplan nachrichtlich übernommen worden.

Für den Weiterbau vom Hauptbahnhof in Richtung Süden wird ein weiteres Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren durchgeführt werden. Hierfür wurden bereits Machbarkeitsstudien erstellt, die gegenwärtig in Entwurfsstudien konkretisiert werden.

Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn in der Invalidenstraße einschließlich des damit verbundenen Straßenumbaus

Das seit Oktober 2007 laufende Planfeststellungsverfahren „Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Hauptbahnhof in Berlin Mitte“ für die Straßenbahn beinhaltet auch den Aus- bzw. Umbau der Invalidenstraße als eigenständiges Vorhaben. Vorhabenträger und damit Antragsteller für das Straßenbahnvorhaben ist die BVG, für die Straße die zuständige Fachbehörde. Die Einleitung und Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens nach § 22 Berliner Straßengesetz (BerlStrG) in Verbindung mit § 78 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) wurde beantragt.

Dabei ist der vierspurige Ausbau der Invalidenstraße, der Einbau einer Straßenbahntrasse sowie die Anlage von Radverkehrsanlagen und Gehwegen vorgesehen.“

Die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen fand im Januar/Februar 2008 statt. Die Erörterung hat im Oktober 2008 stattgefunden, das Anhörungsverfahren ist abgeschlossen. Mit Beschluss vom 15. Januar 2010 wurde der Plan festgestellt (ABl. Nr.7 vom 19. Februar 2010 S. 224). Der Beschluss lag mit einer Ausfertigung des festgestellten Plans vom 1. bis 15. März 2010 zur Einsichtnahme aus.

Die Straßenbahn soll zukünftig eine wichtige Zubringerfunktion für den Hauptbahnhof übernehmen und wird in dem Teilbereich der Invalidenstraße, der an den Geltungsbereich des

Bebauungsplans angrenzt, eine eigene Trasse in Straßenmitte mit einer Haltestelle unmittelbar südlich des Geltungsbereiches haben.

Der Zeithorizont für die Fertigstellung der Straßenbahn ist Anfang 2012.

2.3.2 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666), trifft für den Geltungsbereich des Bebauungsplans und der unmittelbar angrenzenden Umgebung folgende Aussagen:

Die Flächen im Kerngebiet des Bebauungsplans sind im FNP als gemischte Baufläche M1 dargestellt. Für diese Flächen ist eine hohe Nutzungsintensität mit überwiegendem Kerngebietscharakter vorgesehen; eine Wohnnutzung kann festgesetzt werden.

Die gemischte Baufläche wird von den Verkehrsanlagen Fern- und Regionalbahn, S- und U-Bahn unterquert. Im Süden ist die übergeordnete Hauptverkehrsstraße die Invalidenstraße, im Westen die ebenfalls übergeordnete B96, die allerdings nicht an die Heidestraße anbindet, sondern parallel zu ihr verläuft.

Nördlich des Geltungsbereiches ist ein Grünzug dargestellt.

Im Geltungsbereich ist das Symbol für schadstoffbelastete Böden eingetragen.

Das Planungsgebiet liegt im Vorranggebiet für Luftreinhaltung.

Die Festsetzungen des Bebauungsplans sind aus dem FNP entwickelbar.

Auf der Grundlage des Masterplanes wird gegenwärtig ein FNP-Änderungsverfahren durchgeführt, das jedoch nicht den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c mit einschließt. Der Bereich Europaplatz ist insofern indirekt betroffen, als dass der Verlauf der übergeordneten Hauptverkehrsstraße B 96 in der derzeitigen Lage entlang der Minna-Cauer-Straße verbleibt und die zukünftige Darstellung der Hauptverkehrsstraße diesem Verlauf entsprechen wird. Für die Festsetzungen der Bauleitplanung ergeben sich daraus keine Auswirkungen auf die Entwickelbarkeit aus dem FNP.

2.3.3 Landschaftsprogramm (LaPro 94)

Die Aussagen des Landschaftsprogramms sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

2.3.4 Stadtentwicklungsplanung

Stadtentwicklungsplan Verkehr (StEP Verkehr)

Im Stadtentwicklungsplan Verkehr, der im Juli 2003 vom Senat beschlossen und 2009 aktualisiert wurde, sind folgende Einstufungen vorgenommen worden:

Übergeordnetes Straßennetz Planung 2015

Die Invalidenstraße und die B 96 (Minna-Cauer-Straße) sind als übergeordnete Straßen der Stufe II dargestellt.

Ringkonzept

Basierend auf dem Senatsbeschluss vom 18. Dezember 1991 ist es verkehrspolitisches Planungsziel für den Kern der Innenstadt, dem sogenannten „kleinen Hundekopf“, aufgrund der hohen Funktions- und Einwohnerdichte und der begrenzten Flächenverfügbarkeit den innerstädtischen Bereich weitestgehend vom Kfz-Durchgangsverkehr freizuhalten und die Verkehrsaufteilung zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisiertem Individualverkehr (MIV) in einem Verhältnis von 80 % zu 20 % anzustreben. Durchgangsverkehre sollen über

- einen inneren Straßenring, zu dem auch die Invalidenstraße gehört, zur Umfahrung der Stadtmitte (sogenannter „kleiner Hundekopf“) und

- einen mittleren Straßenring zur Umfahrung der Innenstadt im Zuge des S-Bahn-Rings abgeleitet werden.

Auf diesem Konzept baut der StEP Verkehr auf.

Konzept Parkraumbewirtschaftung Planung 2015

Das Plangebiet ist als Gebiet intensiver Parkraumnachfrage (potentielles Erweiterungsgebiet) gekennzeichnet.

Entlastungskonzept Innenstadt Planung 2015

Im Plangebiet ist die Entlastung von großräumigem Durchgangsverkehr vorgesehen, das jedoch durch die übergeordnete Straßenverbindung der Invalidenstraße durchtrennt wird.

Regionalbahnnetz Planung 2015

Die Regionalbahnverbindung vom Hauptbahnhof nach Norden mit Anschluss an den Nordring ist als Planung eingetragen.

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

Die S21 ist vom Hauptbahnhof nach Norden mit Anschluss an die Bahnhöfe Westhafen und Wedding als Planung/Realisierung im Rahmen des mittleren Finanzszenarios eingetragen.

U-Bahnnetz Planung 2015

Als einzige Neubaumaßnahme ist die mittlerweile in Betrieb befindliche U-Bahnlinie 55, die als U5 vom Hauptbahnhof bis zum Alexanderplatz verlängert werden soll, in der Planung enthalten.

Stadtentwicklungsplan Zentren 2020

Im Zentrenkonzept ist das Planungsgebiet nicht als Zentrum dargestellt. Dies ist in den Festsetzungen des Bebauungsplans berücksichtigt.

2.3.5 Planwerk Innenstadt

Das „Planwerk Innenstadt“ wurde als Ergebnis einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) am 18. Mai 1999 vom Senat beschlossen (Beschluss Nr. 2197 / 99) und vom Berliner Abgeordnetenhaus am 27. Mai 1999 (Drucksache 13/3776) zustimmend zur Kenntnis genommen. Es sieht für das Planungsgebiet eine Bebauung vor, die dem Ergebnis des städtebaulichen Wettbewerbes „Stadtquartier Lehrter Bahnhof Berlin“ aus dem Dezember 1994 entspricht, und zwar die von Dudler vorgesehene Blockstruktur mit einer Grünfläche im Westen.

Das Planwerk Innenstadt wurde in der Abwägung berücksichtigt.

2.3.6 Bereichsentwicklungsplanung Mitte (BEP)

Die Bereichsentwicklungsplanung (BEP) Mitte wurde am 18. November 2004 beschlossen.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans sieht die BEP Mitte Kerngebiet vor.

Die schienengebundenen Verkehrsanlagen entsprechen in ihrer Darstellung denen des Flächennutzungsplans. Dies gilt auch für die B96 und die Invalidenstraße. Die Heidestraße ist bis zur Ost-Westgrünverbindung als sonstige Straße eingetragen.

Die Bereichsentwicklungsplanung wurde in der Abwägung berücksichtigt.

2.3.7 Festgesetzte Bebauungspläne/Straßenbegrenzungslinien

Der Geltungsbereich wird von den am 22. Juni 2006 im Bebauungsplan II-201b festgesetzten Straßenbegrenzungslinien der Minna-Cauer-Straße und der Invalidenstraße begrenzt. Die südöstliche Straßenbegrenzungslinie der Minna-Cauer-Straße wird an den Ausbaustand angepasst.

In der Heidestraße verläuft die westliche Straßenfluchtlinie im Verlauf des heute ausgebauten Straßenprofils sowie die durch Allerhöchste Cabinets Ordre (ACO) festgestellte Baufluchtlinie v. 9.8.1862 etwa 8 m westlich der Straßenfluchtlinie. Die östliche Straßen- und Baufluchtlinie ACO v.31.1.1872 entspricht dem gegenwärtigen Ausbaustand.

2.3.8 Umgebungsschutz Denkmal

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich keine denkmalgeschützten Anlagen oder Bauwerke. Unmittelbar angrenzend an der Heidestraße steht das denkmalgeschützte Gebäude des Sozialgerichts (Verwaltungsgebäude der Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft 1874-75 von Friedrich Neuhaus). Im Westen liegt das Denkmalensemble Zellengefängnis Lehrter Straße 5 B-D, Zellengefängnis Moabit mit Gefängnismauer, drei Beamtenwohnhäusern, Beamtenfriedhof 1842-49 von Carl Ferdinand Busse (D), Invalidenstraße 54-55(Gesamtanlage) sowie Lehrter Straße 5 B-D, Beamtenfriedhof, 1842-49 (als Gartendenkmal). Der Umgebungsschutz der Denkmale ist zu beachten.

2.3.9 Bauschutzbereich

Der Bereich des vorgenannten Bebauungsplans liegt außerhalb der Bauschutzbereiche der Berliner Flughäfen.

2.3.10 Masterplan Heidestraße

Als weitere vom Plangeber zu berücksichtigende Planung im Sinne einer sonstigen städtebaulichen Planung (§ 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB) ist der Masterplan Heidestraße in die Abwägung einzustellen, der insbesondere die nördlich angrenzende Fläche betrifft. Die Senatsvorlage hatte die Nummer 2015/2009, wurde am 5. Mai 2009 beschlossen. Der Masterplan wurde parallel vom Bezirksamt Mitte beschlossen.

Folgende Grundsätze und Ziele sind im Zuge der Bearbeitung des Masterplanes entwickelt worden:

1. Das Stadtquartier Heidestraße im Sinne der europäischen Stadt entwickeln.
2. Das Stadtquartier Heidestraße in die Stadt einbinden.
3. Den Standort Heidestraße nachhaltig und klimagerecht entwickeln.
4. Die stadtstrukturellen und freiräumlichen Qualitäten mit besonderer Identität entwickeln.
5. Das Verkehrsnetz integrativ ausbauen.
6. Eine berlintypische Nutzungsmischung fördern.

2.3.11 Entwurf Einzelhandels- und Zentrenkonzept Berlin-Mitte

Das Zentrenkonzept hat für jeden Standort einen sogenannten „Zentrenpass“ zur Charakterisierung und Zielstellung der jeweiligen Lage ermittelt und festgelegt. Hierin finden sich für die Heidestraße folgende Aussagen:

„Im Gegensatz zu den meisten anderen in diesem Gutachten beschriebenen Zentren handelt es sich beim Nahversorgungszentrum Heidestraße um eine völlige Neuplanung. Hintergrund ist die beabsichtigte Entwicklung des Bereichs beiderseits der Heidestraße zu einem hochwertigen Wohn- und Dienstleistungsquartier. Die hier in Zukunft wohnenden und arbeitenden Menschen benötigen zur Nahversorgung die entsprechenden Angebote, da weder im Plangebiet noch in seiner Nachbarschaft vorhandene Nahversorgungszentren diese Aufgabe übernehmen könnten.“

Die vorhandenen Angebote im Ortsteilzentrum Hauptbahnhof sind im Bereich der Nahversorgung lückenhaft und könnten ohnehin nur den südlichen Teil des Gebiets bedienen. Die vorhandenen Märkte am Friedrich-Krause-Ufer andererseits erfüllen die sonstigen Kriterien zur Ausweisung als Zentrum nicht. Insbesondere die fehlende städtebauliche und funktionale Integration und die schlechte Erreichbarkeit ohne Pkw schließen diesen Standort aus. Zudem erscheint aufgrund der baulichen Situation eine Erweiterung um ergänzende Angebote nicht möglich.

Da zur Zeit der Bearbeitung zwar schon der Gewinner des städtebaulichen Wettbewerbs, nicht jedoch die schließlich auszuführende städtebauliche Form des Quartiers an der Heidestraße feststehen, ist die im Plan dargestellte Umgrenzung des Zentrums lediglich abstrakt zu verstehen. Aus dem gleichen Grund wurden keine Angaben zur Größe und zum nahversorgungsrelevanten Einzugsgebiet gemacht.

Die tatsächliche Festlegung der Größe und Abgrenzung des Zentrums sollte im Rahmen des nun beginnenden Masterplanungsprozesses zur Heidestraße erfolgen. Erst dann können Aussagen auch zur Bau-, Nutzungs- und Angebotsstruktur sowie zur Erreichbarkeit gemacht werden.

Da im Süden des Gebiets der Hauptbahnhof mit seinen Angeboten bereits einen Teil der Nachfrage decken wird, wird empfohlen, das Nahversorgungszentrum an zentraler Stelle im Quartier Heidestraße oder in dessen nördlicher Hälfte vorzusehen.“
Das Zentrenkonzept hat die Behördenbeteiligung durchlaufen und befindet sich vor der Beschlussfassung.

2.3.12 Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung

Für diese Planung im Bezirk Mitte von Berlin ergeben sich die Erfordernisse der Raumordnung im Sinne des § 3 Raumordnungsgesetz (ROG) aus:

- Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) (GVBl. S. 629)
- Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009 (GVBl. S. 182)

Hieraus ergeben sich folgende Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung:

- Grundsatz aus § 5 Abs. 2 LEPro 2007 (Vorrang von Innen- vor Außenentwicklung und Priorität der Entwicklung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit)
- Ziel 4.7 Abs. 1 LEP B-B (Zulässigkeit großflächiger Einzelhandelseinrichtungen nur in Zentralen Orten)
- Ziel 4.7 Abs. 2 LEP B-B (Verbot der Beeinträchtigung benachbarter Zentraler Orte durch großflächige Einzelhandelseinrichtungen)
- Ziel 4.7 Abs. 3 LEP B-B (Entwicklung oder Erweiterung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen entsprechend dem zentralörtlichen Versorgungsbereich und der zentralörtlichen Funktion)
- Grundsatz 4.8 Abs. 1 LEP B-B (Entwicklung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen mit zentrenrelevanten Sortimenten nur auf Standorten in städtischen Kernbereichen)
- Grundsatz 4.8 Abs. 3 LEP B-B (Festlegung der städtischen Kernbereiche in der Festlegungskarte 2 als Symbole).

Das Plangebiet liegt im Gestaltungsraum Siedlung des LEP B-B im Bereich des in Grundsatz 4.8 Abs. 3 LEP B-B festgelegten städtischen Kernbereiches „Gebiet/Umfeld Hauptbahnhof“.

Der Entwurf des Bebauungsplans steht im Einklang mit dem Grundsatz aus § 5 Abs. 2 LEPro. Wegen seiner Lage in einem städtischen Kernbereich der Metropole Berlin, steht der Entwurf des Bebauungsplans im Einklang mit Ziel 4.7 Abs. 1, 2 und 3 LEP B-B sowie mit Grundsatz 4.8 Abs. 1 LEP B-B.

II. Planinhalt

1. Entwicklung der Planungsüberlegungen

Der Planungsvorlauf für das nördlich an den Spreebogen angrenzende Gebiet geht schon auf den Beginn der 90er Jahre zurück. 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 selbst 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 Bebauungsplans II-200 am 31. Oktober 1992 durch den Senator für Bau- und Wohnungswesen – der heutigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung –, um den Bereich des gesamten Spreebogens und nördlich der Spree gelegenen Flächen bis zum Stadtbahnviadukt als Standort für das Parlamentsviertel vorzubereiten. Aus diesem Plangebiet ist der Bebauungsplan II-201 im Jahre 1993 herausgetrennt worden. In den Folgejahren mussten die Geltungsbereiche der Bebauungspläne im Gebiet um den Hauptbahnhof mehrfach geändert werden, um die unterschiedlichen Entwicklungen in einzelnen Teilbereichen besser steuern zu können (siehe Skizzen unter Vorbemerkungen).

Im Juni 1992 war der Beschluss der Bundesregierung zum „Pilzkonzept“ der Deutschen Bahn AG gefasst worden, wonach das historisch gewachsene Netz der Radialstrecken Berlins wiederhergestellt und durch eine weitgehend unterirdische 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 sollte an der Stelle des ehemaligen Lehrter Stadtbahnhofes der neue Hauptbahnhof Berlins als ein zentraler Kreuzungsbahnhof zwischen den Fern- und Regionalbahnverbindungen in Nord-Süd- sowie in Ost-West-Richtung entstehen. Um den neuen Hauptbahnhof sollte ein neues Stadtquartier entwickelt werden.

1.1 Städtebaulicher Wettbewerb 1994

Parallel zu der Entscheidung für das Pilzkonzept fand 1992/93 der internationale städtebauliche Ideenwettbewerb Spreebogen statt, aus dem die Konzeption des Architekturbüros Schultes/Frank siegreich hervorging, das südlich der Spree den Park mit dem so genannten „Band des Bundes“ und nördlich der Spree ein dichtes Stadtquartier in nord-süd-gerichteten Blöcken mit Berliner Traufhöhe vorsah.

In Abstimmung mit dem Senat von Berlin, vertreten durch die damaligen Senatsverwaltungen für Bau- und Wohnungswesen, Stadtentwicklung und Umweltschutz sowie Verkehr und Betriebe und durch das Bezirksamt Tiergarten, hat die Deutsche Bahn AG einen beschränkten städtebaulichen Wettbewerb für das „Stadtquartier Lehrter Bahnhof“ im Juli 1994 durchgeführt. Zum Wettbewerbsgebiet gehörte auch das Gelände nördlich der Invalidenstraße entlang der Heidestraße bis zur Döberitzer Straße.

Mit der Entscheidung des Preisgerichts im Oktober 1994 gingen aus der 1. Phase des Wettbewerbes die Arbeiten der Büros Dudler, Ingenhoven, Nettbaum und Prof. Ungers als gleichrangige Preisträger hervor. Die Jury empfahl dem Auslober, diese vier Entwürfe in einer 2. Phase überarbeiten zu lassen.

Am 20. Dezember 1994 wurden dann die Arbeiten der Büros Prof. Ungers (1.Rang) und Dudler (2.Rang) als Sieger gekürt. Während für das Quartier südlich der Invalidenstraße die weitere

Bearbeitung durch Prof. Ungers erfolgen sollte, blieb sie für den nördlichen Teil dem Architekturbüro Dudler vorbehalten.

Im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung im Januar/Februar 1995 ist die Gesamtkonzeption bereits der Öffentlichkeit vorgestellt worden.

In den folgenden fünf Jahren wurden eine Reihe von Modifikationen des ursprünglichen Entwurfes vorgenommen, die aber die Grundkonzeption aus einer Kerngebietenutzung unmittelbar an der Invalidenstraße und die Entwicklung eines Wohnquartiers in Geschossbauweise nicht in Frage stellten. Die im Bogen verlaufende B 96 mit Anschluss an die Heidestraße sollte dabei eine Interimslösung darstellen und zukünftig parallel zur Heidestraße entlang der oberirdisch verlaufenden Bahntrasse verlaufen, um eine Bündelung der emittierenden Verkehrsstrassen vorzunehmen und die Heidestraße zu entlasten. Damit sollten mittelfristig eine Fortsetzung des Wohnquartiers bis zur Döberitzer Straße möglich und eine Insellage der Wohnnutzung zwischen Invalidenstraße, B 96 und Heidestraße vermieden werden. In dem westlichen Segment des Geltungsbereiches war eine Grünfläche als öffentliche Parkanlage vorgesehen.

Diese Planungen wurden ab dem Jahre 1999 nicht weiter vorangetrieben, da sich entsprechend des Regelungsbedarfs die Planungskapazitäten auf den Bereich um den neuen Hauptbahnhof konzentrierten und Investoren zur Umsetzung der aus dem Wettbewerb 1994 hervorgegangenen Konzeption ausblieben.

1.2 Kooperatives städtebauliches Gutachterverfahren 2008

Durch den Internationalen Workshop „Entwicklung von Wasserlagen in Berlin“ 2001 im Rahmen der Wasserlagen Entwicklungsplanung (WEP) und in den Folgejahren durch die Erarbeitung einer Konzeption im Rahmen der Strategien für den nördlichen Cityrand wurde der Betrachtungshorizont auf das Gesamtareal entlang des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals zwischen Invalidenstraße und Perleberger Straße erweitert. Dies bedeutete, dass das Plangebiet des Bebauungsplans II-201c stärker als vorher in den Kontext der Entwicklung des Gesamtgebietes entlang der Heidestraße gestellt wurde und nicht mehr nur als Quartiersbildung um den Hauptbahnhof.

Darüber hinaus hatten sich zwischenzeitlich etliche Rahmenbedingungen geändert. Mit der Inbetriebnahme des Hauptbahnhofes im Juni 2006 war die öffentliche Aufmerksamkeit auf den neuen Hauptstadtbahnhof gelenkt und das Interesse auch für sein Umfeld geweckt worden. Impulse zur Entwicklung des Gebietes gehen nicht nur vom direkten Bahnhofsumfeld aus, sondern auch von den östlich gelegenen Kultureinrichtungen.

Ferner war mit der Entscheidung der Deutschen Bahn AG, den Hamburg und Lehrter Gütebahnhof (HUL) zu schließen – die Nutzung ist inzwischen eingestellt worden - eine Planungssicherheit eingetreten, die die großräumige Überplanung des Containerbahnhofes erlaubte. Hier bot sich nun ein nicht mehr genutztes Areal für eine innerstädtische Entwicklung an, insbesondere für eine Wohnnutzung in attraktiven Lagen beiderseits des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals, der seinerzeit von Schinkel und Lenné als Achse mit repräsentativem Charakter entworfen worden war. Gleichzeitig hatte die Entwicklung des Wohnungsmarktes dazu geführt, dass für einen Geschosswohnungsbau, wie ihn Dudler konzipiert hatte, in seiner Lage unmittelbar am Hauptbahnhof kein Bedarf mehr gesehen wurde.

Schließlich hatte die im Rahmen des Gutachterverfahrens getroffene Entscheidung, die Trassenführung der B 96 im Bogenverlauf mit Anschluss an die Heidestraße nicht erneut zu ändern, die aus dem 1994 durchgeführten städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangene städtebauliche Konzeption obsolet gemacht und erforderte eine Überprüfung der Nutzungsstruktur und der städtebaulichen Figur.

In Zusammenarbeit mit dem Land Berlin, der DB AG und der aurelis Real Estate GmbH hat deshalb die Vivico im Jahre 2007 ein kooperatives Städtebauliches Gutachterverfahren Berlin Heidestraße ausgeschrieben. Die Plangebietsfläche betrug ca. 40 Hektar. Die nach einem vorgeschalteten Verfahren für die Bearbeitung ausgewählten fünf Arbeitsgemeinschaften wurden Anfang Dezember 2007 zur Teilnahme aufgefordert. Erwartet wurde ein städtebauliches und freiraumplanerisches Konzept, das für den ganzheitlich betrachteten Klimaschutz modellhafte Lösungsansätze zeigt und eine tragfähige Grundlage eines dynamischen Masterplanverfahrens und der sich anschließenden Bauleitplanung bildet. Das Preisgericht tagte am 11. April 2009 und kürte den Entwurf des Büros ASTOC GmbH & Co. KG zusammen mit den Büros Studio UC und Argus zum 1. Preisträger.

Bereits am 6. Februar 2008 hatte eine öffentliche Informationsveranstaltung zum Wettbewerbsverfahren unter Federführung der zuständigen Senatsverwaltung und Vorstellung der teilnehmenden Büros stattgefunden. Darüber hinaus fanden über das Jahr verteilt als öffentliche Veranstaltungen konzipierte vier sogenannte Standortkonferenzen statt, in deren Rahmen die Öffentlichkeit Gelegenheit hatte, sich über den Fortgang der Planungsüberlegungen und den Stand des Masterplans zu informieren.

In einem Zeitraum von vier Monaten fanden sieben Workshops zur Überarbeitung des Wettbewerbsergebnisses, der Weiterentwicklung des städtebaulichen Entwurfs und der Erarbeitung des Masterplanes statt. Es konnte dabei ein breiter Konsens über das Ergebnis hergestellt werden. Am 28. August 2008 fand die Schlusspräsentation statt und letzte Änderungswünsche und die nächsten Schritte für den weiteren Planungsprozess wurden formuliert. Der Masterplan entspricht mit Beschluss vom 5. Mai 2009 durch den Senat von Berlin und dem Bezirksamt Mitte einer von der Gemeinde beschlossenen sonstigen städtebaulichen Planung gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB.

Das Bebauungsplangebiet II-201c hat durch den intensiven Arbeitsprozess zwischen Wettbewerbsbeitrag und Bearbeitungsstand Ende August 2008 eine deutliche Veränderung erfahren. Die ursprüngliche Konzeption einer eher in Nord-Süd-Ausrichtung vorgesehenen dreiteiligen Bebauung mit je einem Hochhaus und zusätzlich einem freistehendem Solitär an der Invalidenstraße wurde zugunsten einer kompakten ost-west-ausgerichteten Blockstruktur mit zwei städtebaulichen Akzenten/Hochhäusern aufgegeben. Die Konzentration der Bebauung im östlichen Bereich des Plangebietes ermöglicht gleichzeitig die Freihaltung eines großzügigen Bereiches für eine Platzgestaltung der städtebaulich dem südlich gelegenen Hauptbahnhof zugeordnet ist. Dieser so gewonnene (zusätzliche) „Bahnhofsvorplatz“ erhält eine dreieckige Form und eröffnet eine Blickbeziehung in den sich nach Norden anschließenden teils offenen Landschaftsraum, der u.a. durch die Bahnanlagen in mehreren Ebenen geprägt ist.

Die auch schon im Wettbewerbsentwurf angelegte quasi diagonale Querung des Geltungsbereiches vom nördlichen Bahnhofsvorplatz/der Invalidenstraße ausgehend bis zum Kunst-Campus ist weiterhin Bestandteil des Masterplanes und trägt zur Durchlässigkeit des Gebietes in Ost-West-Richtung bei.

Dem Plangebiet im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans kommt insgesamt eine vermittelnde Funktion zu, da es einerseits das Vis-a-Vis des Hauptbahnhofes nach Norden und andererseits den südliche Auftakt in die Gebietsentwicklung entlang der Heidestraße und des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals darstellt.

2. Intention der Planung

Für die geordnete städtebauliche Entwicklung verfolgt die Bauleitplanung im Bereich des Bebauungsplanentwurfs II-201c die folgenden wesentlichen Ziele:

- Transformation eines ehemals gewerblich genutzten Bahngeländes zu einem Quartier im Kontext der neu geschaffenen Stadtstruktur, die sich u.a. durch die

unmittelbare Nachbarschaft zum 2006 eröffneten Hauptbahnhof und dem Museums- und Ausstellungsstandort mit und um den Hamburger Bahnhof sowie zum Humboldthafen auszeichnet,

- Umsetzung des städtebaulichen Konzeptes auf der Grundlage des Wettbewerbsentwurfes 2008 des Büros Astoc in seinem letzten Überarbeitungsstand einschließlich der beiden städtebaulichen Akzente mittels zweier Hochhäuser,
- Sicherung eines repräsentativen öffentlichen Platzes als Erweiterung des Bahnhofsvorplatzes „Europaplatz“ nach Norden über die Invalidenstraße hinaus,
- Sicherung einer öffentlichen Durchwegung zwischen dem „Europaplatz“ und dem Museums- und Ausstellungsstandort (Kunstcampus) östlich der Heidestraße,
- Berücksichtigung der planfestgestellten Anlagen der Fern-, Regional-, U – und S-Bahn,
- Festsetzungen zum Immissionsschutz und zum Ausgleich des möglichen hohen Maßes der baulichen Dichte.

3. Umweltbericht

3.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplans

In der Begründung zum Bebauungsplan II-201c werden der Planungsgegenstand, die Planungsinhalte und die Planungsziele dieses Verfahrens beschrieben. An dieser Stelle werden nur die Planinhalte und Planziele dargestellt, die in Bezug auf die Umwelt besonders relevant sind.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c wurde durch Teilung des ursprünglichen Bebauungsplans II-201 im Jahr 1998 auf das Gebiet zwischen Invalidenstraße, Minna-Cauer-Straße und Heidestraße festgelegt.

Durch die Festsetzungen des Bebauungsplans II-201c soll unter Berücksichtigung der planfestgestellten Fern-, Regional-, S-Bahn und U-Bahnanlagen eine kerngebietstypische Bebauung sowie eine adäquate Nutzung und Gestaltung der Grundstücksflächen ermöglicht werden. Der südliche Bereich ist als Büro- und Verwaltungsstandort vorgesehen, während die Flächen im Norden Standort für Geschäftsgebäude zur Unterbringung von Dienstleistungs- und Handelsbetrieben werden sollen.

Das Bebauungsplangebiet ist ein Teil des Stadtumbau West Gebietes Tiergarten-Nordring gem. § 171b BauGB und des Masterplankonzeptes zur Neugestaltung der Heidestraße. Ziel des Planungs- und Nutzungskonzeptes ist die städtebauliche Neustrukturierung der Flächen unter Ausnutzung der vorhandenen Qualitäten und Potentiale.

Neben der baulichen Nutzung wird eine gestalterische Aufwertung des Areals durch das Schaffen einer durchlässigen Raumwirkung mit Erhalt wichtiger Sichtbeziehungen angestrebt. Der Bereich der Invalidenstraße soll zudem als Übergangsbereich zwischen Bahnhof und dem künftigen Quartier Heidestraße ausgebildet werden.

Das dem Bebauungsverfahren zugrunde liegende Bauungs- und Nutzungskonzept zum Masterplan Heidestraße wird durch folgende Merkmale charakterisiert:

- Neustrukturierung des Gebietes entlang der Heidestraße und Gewährleistung einer höherwertigen Nutzung zur Verwertung des Standortpotenzials der Flächen
- Transformation des ehemaligen Bahngeländes in ein neues Stadtquartier im Kontext der unmittelbaren Nachbarschaft zum Hauptbahnhof und dem Museums- und Ausstellungsstandort mit und um den Hamburger Bahnhof sowie zum Hauptbahnhof gestalterische Aufwertung des Bahnhofumfeldes

- Schaffen einer prägnanten Eingangssituation zum Hauptbahnhof mit der räumlichen und baulichen Ausbildung eines Bahnhofsvorplatzes als Erweiterung des „Europaplatzes“
- Gewährleistung der Durchlässigkeit des zu errichtenden Quartiers und Sicherung der Durchwegung zwischen dem Hauptbahnhof und dem künftigen Kunst-Campus
- Integration von Lärm- und Immissionsschutzmaßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen des Transitknotenpunkts Hauptbahnhof.

3.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für die Bauleitplanung

3.2.1 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Berliner Naturschutzgesetz (NatSchGBIn)

Fachgesetzliche Grundlagen:

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542).

Berliner Naturschutzgesetz (NatSchGBIn) in der Neufassung vom 3. November 2008 (GVBl. S. 378).

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

1. die biologische Vielfalt,
2. die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts einschließlich der Regenerationsfähigkeit und nachhaltigen Nutzungsfähigkeit der Naturgüter sowie
3. die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind (§ 1 BNatSchG).

Eingriffe in Natur und Landschaft, d. h. Veränderungen der Gestaltung oder Nutzungen von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können, sind zu vermeiden, zu minimieren bzw. – soweit dies nicht möglich ist – auszugleichen (§§ 13 bis 19 BNatSchG).

Die Auswirkungen der Planung auf Natur und Landschaft und die sich ggf. daraus ergebenden Eingriffe werden im Umweltbericht dargestellt.

Im Bebauungsplanverfahren ist die Beachtung artenschutzrechtlicher Handlungsverbote (§ 44 und 45 BNatSchG) erforderlich.

3.2.2 Bodenschutz, Baugesetzbuch

Fachgesetzliche Grundlagen:

Gesetz zum Schutz vor schädlichen Bodenveränderungen und zur Sanierung von Altlasten (BBodSchG) vom 17. März 1998 (BGBl. I 1998, S. 502), zuletzt geändert durch Art. 3 G. v. 9. Dezember 2004 (BGBl. I 3214).

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I, S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) . Im Bodenschutzgesetz und im Baugesetzbuch wird der sparsame und schonende Umgang mit dem Boden gefordert.

Außerdem liegt für Berlin ein Merkblatt zur Berücksichtigung der Belange des vorsorgenden Bodenschutzes vor, in dem Vorgaben zur Berücksichtigung des Bodenschutzes in Umweltberichten gemacht werden.

3.2.3 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) / Berliner Wassergesetz (BWG)

Fachgesetzliche Grundlagen:

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. S. 2585).
Berliner Wassergesetz (BWG) in der Fassung vom 17. Juni 2005, zuletzt geändert durch Gesetz vom 6. Juni 2008 (GVBl. S. 139).

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

3.2.4 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan von Berlin (FNP) in der Fassung der Neubekanntmachung vom 12. November 2009 (ABl. S. 2666) weist den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c als gemischte Baufläche aus.

3.2.5 Landschaftsprogramm Berlin

Das Landschaftsprogramm einschließlich Artenschutzprogramm vom 29. Juli 1994 (ABl. 1994 S. 2331, zuletzt geändert am 28. Juni 2006 (ABl. S. 2350) stellt die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes, der Landschaftspflege sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen zu den Bereichen Naturhaushalt, Umweltschutz, Landschaftsbild, Biotop- und Artenschutz sowie Erholung/Freiraumnutzung für Berlin dar.

Der Programmplan Erholung und Freiraumnutzung des Landschaftsprogramms ordnet das Plangebiet der Kategorie sonstige Fläche außerhalb von Wohnquartieren zu. Als Entwicklungsziele und Maßnahmen werden vorgegeben:

- Erschließung von Freiflächen und Erholungspotentialen
- Entwicklung von Konzepten für die Erholungsnutzung
- Entwicklung von Wegeverbindungen
- Schutzpflanzungen bei angrenzender Wohn- und Erholungsnutzung
- sowie Dach- und Fassadenbegrünung an öffentlichen Gebäuden.

Der Programmplan Naturhaushalt und Umweltschutz des Landschaftsprogramms weist den westlichen Bereich des Bebauungsplans II-201c als Siedlungsgebiet mit Schwerpunkt Entsiegelung aus. Der Maßnahmenbedarf für solche Flächen zielt auf:

- Erhöhung der naturhaushaltswirksamen Flächen durch Entsiegelung, Dach-, Hof- und Wandbegrünung
- kompensatorische Maßnahmen bei Verdichtung
- dezentrale Regenversickerung
- Berücksichtigung des Boden- und Gewässerschutzes
- Förderung emissionsarmer Heizsysteme.

Der Rest des Plangebietes wird als Industrie- und Gewerbefläche kartiert. Entwicklungsziele und Maßnahmen sind hier:

- Sanierung von Altlasten

- Schutz angrenzender Gebiete vor Immissionen
- Förderung platzsparender Bauweise
- Maßnahmen zum Boden- und Gewässerschutz
- Dach- und Wandbegrünung.

Der Programmplan Biotop- und Artenschutz des Landschaftsprogramms ordnet das Plangebiet dem Raumtyp „städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen“ zu. Als Entwicklungsziele werden unter anderem vorgegeben:

- Erhalt der durch Nutzungs- und Strukturvielfalt geprägten, außerordentlich hohen biologischen Vielfalt
- Schutz, Pflege und Wiederherstellung von natur- und kulturgeprägten Landschaftselementen
- Schaffung zusätzlicher Lebensräume für Flora und Fauna und Kompensation von Nutzungsintensivierungen (z.B. Dach- und Wandbegrünung)
- Erhalt wertvoller Biotope und Entwicklung örtlicher Biotopverbindungen bei Siedlungserweiterungen und Nachverdichtungen.

Auch der Programmplan Landschaftsbild weist die Fläche des Bebauungsplans II-201c dem Raumtyp städtischer Übergangsbereich mit Mischnutzungen zu. Als Maßnahmen und Ziele benennt der Programmplan:

- Erhalt und die Entwicklung charakteristischer Stadtbildbereiche sowie markanter Landschafts- und Grünstrukturen zur Verbesserung der Stadtgliederung
- Berücksichtigung ortstypischer Gestaltungselemente und gesonderter Siedlungs- und Freiraumzusammenhänge
- Quartiersbildung durch Entwicklung raumbildender Strukturen und Leitbaumarten in den Großsiedlungen
- Entwicklung des Grünanteils auf Infrastrukturflächen (Dach- und Wandbegrünung, Sichtschutzpflanzungen im Randbereich zu sensiblen Nutzungen)
- Beseitigung der Landschaftsbeeinträchtigungen
- Erhalt und Entwicklung prägender Landschaftselemente.

3.2.6 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BlmSchG), Landes-Immissionsschutzgesetz Berlin (LImSchG Bln), Schutz vor Verkehrslärm

Immissionsschutz

Gemäß § 50 BlmSchG sind Gebiete mit unterschiedlicher Nutzung so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf schutzbedürftige Bereiche soweit wie möglich vermieden werden. Somit müssen die entstehenden Emissionen (Lärm, Licht) innerhalb des Bebauungsplangebietes so gestaltet werden, dass im umliegenden Einwirkungsbereich keine unzulässig hohen Immissionen auftreten werden. Technische Grundlage ist generell das BlmSchG und bzgl. Lärmschutz die DIN 18005 – Schallschutz im Städtebau und weiterführende Regelwerke.

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

Schutz vor Schadstoff-Immissionen (Luftqualität)

Für die Beurteilung der Luftqualität sind die EU-weit geltenden Grenzwerten für Schwefeldioxid, Feinstaub (PM₁₀), Benzol, Kohlenmonoxid und Ozon von Bedeutung. Die Grenzwerte sind in der 39. BlmSchV vom 2. August 2010 (BGBl. I. S. 1065) festgeschrieben. Die bisher geltende 22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutz-gesetzes (22. BlmSchV in der Fassung vom 4. Juni 2007, BGBl. S. 1006) ist am 6. August 2010 außer Kraft getreten. Die Grenzwerte der 22. BlmSchV wurden übernommen.

Berlin hat auf Grundlage der 22. BlmSchV einen neuen Luftreinhalteplan und Aktionsplan (LUFTREINHALTE- UND AKTIONSPLAN BERLIN 2005-2010, 08/2005) aufgestellt, in dem es insbesondere um die Reduktion von Feinstaub bis 2010 geht. Die Aufstellung dieses Aktionsplans war erforderlich geworden, da die Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge für Feinstaub (24h-Wert) und Stickstoffdioxid (Jahresmittel) in Berlin überschritten wurde. Künftig erfolgt die Berücksichtigung der Emissionshöchstwerte auf der Grundlage der 39. BlmSchV.

3.2.7 Baumschutzverordnung

Fachgesetzliche Grundlage:

Verordnung zum Schutz des Baumbestandes in Berlin (Baumschutzverordnung – BaumSchVO) vom 11. Januar 1982 (GVBl. S. 250), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. Oktober 2007 (GVBl. S.558)

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

3.3 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

3.31 Bestandsaufnahme

3.3.1.1 Schutzgut Mensch

Lärm

Die Lage des Plangrundstücks in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof macht die Fläche zu einer der verkehrstechnisch am besten angebundenen Areale in Berlin. Das Plangrundstück wird von den Verkehrsanlagen der Fern- und Regionalbahn sowie der S- und U-Bahn unterquert und wird nach allen Seiten hin von Verkehrsflächen und Schienenverkehr umgeben. Im Süden wird es eingerahmt von der Invalidenstraße, im Westen von der Minna-Cauer-Straße, in deren Mittellage der Tiergartentunnel an die Erdoberfläche kommt um an der Nordspitze des Bebauungsplangebietes an die Heidestraße anzuschließen. Zur Bündelung der Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung ist 2006 der Tiergartentunnel fertig gestellt worden, der unmittelbar westlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-201c an der Einmündung der Minna-Cauer-Straße in die Heidestraße endet.

Kfz-Verkehr

Die strategische Lärmkarte des digitalen Umweltatlas (KONZEPTKARTE STRATEGISCHE LÄRM-KARTE 07.05.14, 2008) weist die Invalidenstraße, Heidestraße und Minna-Cauer-Straße mit bis zu 75 dB(A) als stark lärmbelastet aus. Da hier Messwerte aus dem Jahr 2005 zu Grunde gelegt werden, sind die Auswirkungen der Tunnelöffnung noch nicht berücksichtigt worden.

Seit der Freigabe des Tiergartentunnels kam es zu einer teilweisen Umverteilung der Verkehrsströme in Nord-Süd-Richtung. Dadurch hat sich direkt vor dem Hauptbahnhof die Zahl der Fahrzeuge pro Tag von 45.300 Kfz im Jahr 2005 auf nunmehr 35.600 Kfz verringert (IVAS & EIBS VERKEHRSGUTACHTEN, 09/2008, S.12). Die Entlastung fand jedoch nur in dem westlich der Heidestraße gelegenen Abschnitt der Invalidenstraße statt.

Das aktuelle Schallgutachten (ISU, 09/2009) belegt eine erhebliche verkehrsbedingte Lärmbelastung des Plangebietes. An allen straßenseitigen Fassadenbereichen werden die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten werden. Die höchsten Pegel (75 dB(A) am Tage/ 66 dB(A) in der Nacht) weisen die Gebäudekörper mit direkter Lage an der Minna-Cauer-Straße (Baufelder MK C3E, MK C3, MK C4) auf. Geringfügig geringere Belastungen von 72 dB(A)/62 dB(A) werden an der Invalidenstraße (Baufeld MK C1) erreicht.

Die Lärmemissionen an den straßenseitigen Gebäudefassaden übersteigen den in der 16. BImSchV festgesetzten Grenzwert für Kerngebiete von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht. Eine Wohnnutzung wird dem Gutachten nach daher nur in den Baufeldern MK C2, MK C 2E, auf der Nordwestseite des Baufeldes MK C1 sowie in den Innenbereichen als zumutbar eingestuft.

Schienenverkehr

Weitere Lärmimmissionen gehen vom Schienenverkehr des Hauptbahnhofes aus. Die lärmarme Ausstattung der Gleisanlagen des Hauptbahnhofs hat die Belastung durch Schienenfahrzeuge zwar deutlich reduziert, zeitgleich stieg mit seiner Inbetriebnahme jedoch die Zugfrequenz. Die Züge auf dieser Strecke sind dicht getaktet (pro Tag ca. 240 Fernzüge und ca. 700 S-Bahnen (IMMISSIONSGUTACHTEN ACOUPLAN, 12/2007) und verursachen erhebliche Lärmbelastungen. Hinzu kommen die Bahnhofsgeräusche an- und abfahrender Züge sowie Lautsprecheransagen, die durch die Trichterwirkung des Kuppeldachs auf angrenzende Bereiche gelenkt werden. Infolge der relativ großen Entfernung (ca. 190 m) des Hauptbahnhofs sowie seiner nördlichen Ausfahrt (ca. 140 m) gehen vom Schienenverkehr dem Schallgutachten nach jedoch keine Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005 aus.

Luftschadstoffe

Die hohe Verkehrsdichte wirkt sich auf die Schadstoffbelastung der Luft aus. Das Gebiet des Bebauungsplans II-201 c ist gekennzeichnet durch eine schlechte Durchlüftung und eine damit einhergehende geringe bis mäßige verkehrsbedingte Belastung der Luft mit Schadstoffen (UMWELTATLAS, KONZEPTKARTE GRÜN- UND FREIFLÄCHENBESTAND 06.02). Eine für das angrenzende Bebauungsplangebiet Humboldthafen durchgeführte Studie zu dem Belüftungsverhältnissen des Areals (WINDGUTACHTEN LOHMEYER GMBH & CO. KG, ABB. 5.1, 5.3, 5.5) weist für den südlichen Bereich des Plangebietes geringe Windgeschwindigkeiten von bis zu 1,2 m/s in 10 m und in 1,5 m über Grund aus und ordnet sie der Kategorie „keine Windprobleme“ zu. Die häufigsten und stärksten Windgeschwindigkeiten kommen aus westlicher Richtung.

Die Fläche des Bebauungsplans II-201c ist infolge ihrer zentralen innerstädtischen Lage und guten Verkehrsanbindung durch eine hohe Ausgangsbelastung mit Luftschadstoffen gekennzeichnet. Die Erhebungen des Umweltatlas Berlin (KONZEPTKARTE LANGJÄHRIGE ENTWICKLUNG DER LUFTQUALITÄT 03.12, 2002) weisen für die Fläche eine sinkende Schadstoffbelastung der Luft aus. Vor der Eröffnung des Tiergartentunnels wird die Heidestraße als verkehrsbedingt erhöht belastet sowie der planungsrelevante Teil der Invalidenstraße als mäßig belastet kartiert (KONZEPTKARTE VERKEHRSBEDINGTE LUFTBELASTUNG 03.11, 2008).

Aktuelle Werte des Luftschadstoffgutachtens zum Humboldthafen (WINDGUTACHTEN INGENIERBÜRO LOHMEYER, 08/2008) belegen eine Überschreitung der NO₂ (Stickstoffdioxid) Mittelwerte für den Bereich der Invalidenstraße. Es trifft jedoch keine Aussagen zur Minna-Cauer-Straße und Heidestraße. Für den Bereich der Heidestraße kann seit der Kappung der Zufahrt zur Invalidenstraße jedoch von einem deutlichen Rückgang der Luftbelastung ausgegangen werden. Die Immissions- und Schadstoffwerte überschreiten hier den in der 22. BImSchV festgesetzten Grenzwert für Stickstoffdioxidimmissionen (NO₂-Jahresmittelwerte), Feinstaubimmissionen (PM₁₀-Jahresmittelwerte) und Schwefeldioxidimmissionen (SO₂-Jahresmittelwerte), der in die 39. BImSchV übernommen wurde, nicht (GEONET 2009). Daher ergeben sich keine Änderungen für die Abwägung.

Wohnqualität

Auf der Fläche des Bebauungsplans II-201c existiert keine Wohnbebauung.

Erholungsfunktion

Die Flächen nördlich der Invalidenstraße erfüllen derzeit nicht die gestalterischen Ansprüche, die an das Umfeld des Hauptbahnhofes zu stellen sind. An baulichen Anlagen sind eine Tankstelle, eine zentral gelegene (derzeit als Tanzclub/Galerie) genutztes ehemaliges Güterabfertigungsgebäude mit angrenzender „Strandbar“ sowie ein Rettungsplatz für unterirdisch verlaufende Bahnanlagen zu finden. Ein Großteil der Restflächen sind Brachen, versiegelte Stellplätze für Pkw und Reisebusse bzw. Endhaltestelle für die Buslinie M 41 der BVG. Eine Erholungsnutzung ist nur in den Sommermonaten im Bereich der „Strandbar“ denkbar.

Aufenthaltsqualität

Infolge des unbebauten und in weiten Teilen brach gefallenen Zustands der Fläche, ihrer von Verkehrsflächen eingeschlossenen Insellage sowie einer Zwischennutzung von Teilflächen als Parkplatz ist eine Aufenthaltsqualität nicht gegeben.

3.3.1.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Flora

Die brach liegenden Teilflächen des Plangebietes sind gekennzeichnet durch eine Verbreitung städtischer Ruderalfluren. Im digitalen Umweltatlas (KONZEPTKARTE BIOTOPTYPEN, 2009) wurden sie als Rohbodenstandorte und Ruderalfluren kartiert. Als Vegetationstypen werden einjährige Ruderalgesellschaften, Hochstaudenfluren, ruderale Queckfluren, Trockenrasen sowie Birken-Robinien-Vorwälder ausgewiesen (UMWELTATLAS KONZEPTKARTE VEGETATIONSTYPEN 05.02, 2000). Die Lebensraumfunktion für naturnahe und seltene Pflanzengesellschaften ist gering (KONZEPTKARTE LEBENSRAUMFUNKTION FÜR NATURNAHE UND SELTENE PFLANZENGESSELLSCHAFTEN 1.12.1, 2006).

Biotoptypen

Im März 2009 wurde im Rahmen einer Begehung der Bebauungsplanfläche eine Biotoptypenkartierung durchgeführt. Dabei wurden vorherrschende Pflanzenarten bestimmt und das Gebiet des Bebauungsplans II-201c entsprechend seiner naturräumlichen Ausstattung den entsprechenden Biotoptypen der Biotoptypenliste Berlin zugeordnet.

Infolge der starken anthropogenen Überprägung des Untergrundes ist das Areal generell artenarm. Die Vegetationsdichte variiert je nach vorherrschendem Substrat des Oberbodens. Flächen mit sandigem Substrat sind vegetationsärmer, Teilbereiche mit starkem Schutt und Schotteranteil im Oberboden vegetationsreicher ausgeprägt. Der Deckungsgrad der Vegetation ist insgesamt als sehr gering einzustufen.

Durch Baumaßnahmen auf den angrenzenden Verkehrsflächen weist das Bebauungsplangebiet eine bewegte Geländemorphologie auf. Die westlichen Bereiche wurden im Zuge des Tunnelbaus teilweise leicht abgegraben bzw. aufgeschüttet. Nach Norden hin fällt das Gelände um bis zu 2 m ab. In von den Baumaßnahmen unbeeinträchtigt gebliebenen tiefer gelegenen Bereichen sind Gehölzinseln mit starkem Unterwuchs aus Gräsern oder Hochstauden zu finden. Tabelle 1 weist alle bei der Begehung der Fläche kartierten Pflanzenarten aus.

Tab. 1: Artenliste

Botanischer Name	Name
<i>Ailanthus altissima</i> (Jungwuchs)	Götterbaum
<i>Artemisia vulgaris</i>	Beifuß
<i>Clematis vitalba</i>	Waldrebe
<i>Elytrigia intermedia</i>	Graugrüne Quecke
<i>Festuca pratensis</i>	Wiesen-Schwingel
<i>Oenothera biennis</i>	Gewöhnliche Nachtkerze
<i>Poa annua</i>	Einjähriges Rispengras
<i>Populus spec.</i> (Jungwuchs)	Pappel
<i>Robinia pseudoaccacia</i> (Jungwuchs)	Robinie
<i>Rubus spec.</i>	Brombeere
<i>Salix spec.</i> (Jungwuchs)	Weide
<i>Solidago canadensis</i>	Kanadische Goldrute
<i>Echinum vulgare</i>	Natternkopf

Die Auswertung des Pflanzenbestandes der Freiflächen zeigt die Verbreitung typischer Vertreter städtischer Ruderalfluren. Aufgrund der vormaligen intensiven gewerblichen Nutzung des Plangebietes konnten sich keine geschützten Pflanzenarten etablieren.

Unter Berücksichtigung der Vegetationsausstattung, dem vorherrschenden Bodensubstrat, derzeitigen Nutzung und vorgefundenen Biotopstrukturen wurden den Teilflächen des Bebauungsplans II-201c folgende Biotoptypen zugewiesen (Tabelle 2):

Tab. 2: Biotoptypen

Code	Biotoptyp Berlin	Nutzung
0175012	Solitärbäume, heimische Baumart, mittleres Alter	Baumstandort
0175013	Solitärbäume, heimische Baumart, Altbäume	Baumstandort
0175023	Solitärbäume, nicht heimische Baumart, Altbäume	Baumstandort
0175111	Besondere Solitärbäume, heimische Baumart, Altbäume	Baumstandort
0175113	Sonstige Solitärbäume, heimische Baumart, Jungbäume	Baumstandort
0175223	Sonstige Solitärbäume, nicht heimische Baumart, Jungbäume	Baumstandort
03110	Vegetationsfreie und -arme Sandflächen	Rohbodenstandort (Brache)
03120	Vegetationsfreie und -arme kiesreiche Flächen	Rohbodenstandort (Brache)
03130	Vegetationsfreie und -arme schotterreiche Flächen	Rohbodenstandort (Brache)
03170	Vegetationsfreie und -arme Flächen auf Trümmerschutt	Rohbodenstandort (Brache)
03229	Sonstige ruderale Pionier- und Trockenrasen	Ruderalfluren (Rasenfläche)
03249	Sonstige ruderale Staudenfluren	Ruderalfluren
03311	Sonstige Spontanvegetation auf Sekundärstandorten ohne Gehölzbewuchs	Ruderalfluren (Saum)
03312	Sonstige Spontanvegetation auf Sekundärstandorten mit Gehölzbewuchs	Ruderalfluren (Gehölzinseln)
03411	Künstlich begrünzte Gras und Staudenfluren (Ansaaten) auf Sekundärstandorten ohne wirtschaftliche Nutzung	Ruderalfluren (Abstandsgrün)
07142	Baumreihen	Baumreihe
071425	Baumreihe mehr oder weniger geschlossen	Baumreihe
10160	Vegetationsfreie unversiegelte Fläche	Strandbar
12310	Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsflächen	Tankstelle, Club
12611	Pflasterstraßen	Zufahrt Parkplatz
12612	Straßen	Zufahrt Parkplatz
1261221	Straße mit Asphalt- oder Betondecke mit regelmäßigem Baumbestand	Verkehrsflächen Heidestraße
12642	Parkplatzfläche teilversiegelt	Parkplatz
12643	Parkplatzfläche versiegelt	Parkplatz, Busbahnhof
12654	Versiegelter Weg	Bürgersteig
12750	Sonstige versiegelte Flächen	Reste früherer Nutzungen

Mit Ausnahme der als Abstandsflächen angelegten Grünstreifen an der Tankstelle handelt es sich bei den Freiflächen um Biotoptypen anthropogener Rohbodenstandorte und Ruderalfluren, die keinen besonderen Schutzstatus genießen. Die restlichen Flächen werden von Gebäudekörpern bestanden oder dienen als Verkehrs- und Stellflächen. Deren Versiegelungsgrad beträgt 100 Prozent. Nur die Straßen- und Parkplatzflächen um das zentral gelegene Gebäude weisen infolge ihrer größeren Pflasterfugen einen etwas geringeren Versiegelungsgrad auf (vgl. im Anhang Karte „Bestand“).

Bäume

Im Zuge der Biotopkartierung wurde auch der Baumbestand erfasst. Der gemessene Stammumfang dient als Grundlage für eine Einschätzung des Schutzstatus nach Berliner Baumschutzverordnung.

Auf der Fläche des Bebauungsplans II-201c sind Bäume und Gehölze zumeist nur im Bereich der über das Grundstück verstreuten Vegetationsinseln zu finden. Ein Großteil des Baumbestandes besteht aus Robinien-, Götterbaum-, Weiden oder Pappeljungwuchs. Altbäume sind rar und nur im bislang nicht durch Bauaktivitäten beeinträchtigten östlichen Bereich des Grundstücks erhalten geblieben. Es existiert zudem ein Straßenbaumbestand entlang der Heidestraße. Die Tabelle 3 listet alle kartierten Einzelbäume auf (vgl. im Anhang Karte „Baumbestand“).

Tab. 3: Baumbestand

Nr.	Botanischer Name	Name	Stammumfang	Biotoptypencode
1	Acer platanus	Spitzahorn	0,94	0175012
2	Ulmus spec.	Ulme	2,37	0175011
3	Platanus x hispanica	Platane	2,67	0175021
4	Quercus robur	Stieleiche	1,48	0175012
5	Acer platanoides	Spitzahorn	1,28	0175012
6	Acer platanoides	Spitzahorn	1,71	0175012
7	Acer platanoides	Spitzahorn	1,06	0175012
8	Platanus x hispanica	Platane	2,15	0175021
9	Acer platanoides 'Globosum'	Kugelhorn	1,02	0175012
10	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
11	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
12	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
13	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
14	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
15	Fraxinus exelsior	Esche	< 0,80	-
16	Ulmus spec.	Ulme	0,88/0,75/0,76	0175213
17	Ulmus spec.	Ulme	< 0,80	-
18	Ulmus spec.	Ulme	0,80/ 0,65	0175213
19	Ulmus spec.	Ulme	< 0,80	-
20	Ulmus spec.	Ulme	1,24	0175213
21	Acer negundo	Eschenahorn	< 0,80	-
22	Acer negundo	Eschenahorn	0,87/0,79	0175223

23	Ulmus spec.	Ulme	1,02/0,74	0175213
24	Acer negundo	Eschenahorn	< 0,80	-
25	Ulmus spec.	Ulme	0,95	0175213
26	Abies spec.	Edeltanne	< 0,80	-
27	Populus nigra ‚Italica‘	Säulenpappel	3,00	0175111
28	Populus nigra ‚Italica‘	Säulenpappel	3,20	0175111
29	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie	2,63	0175111
30	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie	2,30	0175111
31	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
32	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
33	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
34	Robinia pseudoaccacia	Robinie	< 0,80	-
35	Salix alba	Silberweide	< 0,80	-
36	Salix alba	Silberweide	6,20	0175111
37	Acer platanoides	Spitzahorn	< 0,80	-
38	Acer platanoides	Spitzahorn	< 0,80	-
39	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
40	Ailanthus altissima	Götterbaum	< 0,80	-
41	Acer negundo	Eschenahorn	< 0,80	-
42	Acer platanoides	Spitzahorn	0,70/1,53/0,80	0175213
43	Acer platanoides	Spitzahorn	< 0,80	-
44	Prunus padus	Traubenkirsche	< 0,80	-
45	Betula pendula	Sandbirke	< 0,80	-
46	Ulmus spec.	Ulme	< 0,80	-
47	Aesculus hippocastanum	Rosskastanie	3,83	0175111
48	Populus spec.	Pappel	< 0,80	-
49	Populus spec.	Pappel	< 0,80	-
50	Robinia pseudoaccacia	Robinie	< 0,80	-
51	Robinia pseudoaccacia	Robinie	< 0,80	-
52	Salix spec.	Weide	< 0,80	-
53	Populus spec.	Pappel	< 0,80	-
54	Robinia pseudoaccacia	Robinie	< 0,80	-

Die Bäume wurden auch hinsichtlich ihrer Vitalität und Standsicherheit beurteilt. Tab. 4:
Vitalitätsbestimmung des nach BaumSchVO geschützten Baumbestandes

Nr.		Vitalität	Stamm/Wurzel	Krone/Habitus	Bemerkungen
1	Spitzahorn	2		T eins.	Leittrieb abgestorben
2	Ulme	1-2	S	sL/D/Wd	
3	Platane	1		Ngg.	
4	Stieleiche	1		D	
5	Spitzahorn	1-2	A	D	
6	Spitzahorn	2	S	D	
7	Spitzahorn	3	S	D/T/Wd	
8	Platane	1-2		D/Ngg.	
9	Kugelahorn	3		T/D/Wd	
16	Ulme	2		T	
18	Ulme	2		Ü/T	
20	Ulme	2		T/Ngg.	
22	Eschenahorn	2		T/Ngg./ eing.	
23	Ulme	2		T/Ngg./eing.	
25	Ulme	2		T/Ngg./eing.	
27	Säulenpappel	2		D/T/eins.	
28	Säulenpappel	1-2		eins.	
29	Roskastanie	1-2		Zw/ T	Miniermotte
30	Roskastanie	1-2		Zw/T/Ngg.	Miniermotte
36	Silberweide	3-4		T/Ngg./Zw	
42	Spitzahorn	3-4	S	T/eing.	
43	Spitzahorn	3-4	S	T/eing.	
47	Roskastanie	1-2		Zw/T/Ngg.	Miniermotte

Die Vitalitätsbestimmung erfolgte nach der Einstufung der Baumschutzverordnung des Landes Berlin und erfolgt in fünf Bewertungsstufen. Die Bemerkungen über Stamm, Wurzelbereich, Krone und Habitus beziehen sich auf Merkmale, die vom Boden aus deutlich sichtbar waren.

- 0** Wachstum und Entwicklung arttypisch, volle Funktionserfüllung, gute Vitalität und Entfaltung
- 1** Wachstum und Entwicklung ausreichend, kleine Mängel, leicht eingeschränkte Funktionserfüllung, leicht nachlassende Vitalität.
- 2** Wachstum und Entwicklung leicht gestört, Schadstellen, Vitalitätszustand gerade noch ausreichend, deutlich eingeschränkte Funktionserfüllung.
- 3** Wachstum und Entwicklung erheblich gestört, größere Schadstellen, Vitalität nicht mehr ausreichend, schwere Beeinträchtigung der Funktion
- 4** Vitalität kaum feststellbar

Stamm

S Stammschaden

Krone

D dürres Astwerk

A Astausbruch

T Totholz in nennenswertem Umfang (Grob- oder Starkäste mit im Durchmesser 5cm bzw. größer)

Wd Wipfeldürre

Ü Überhang

D dürres Astwerk

Habitus

Zw Zwiesel (spitze Gabelung des Stammes, bzw. am Kronenansatz)

eing. eingengter Stand, bedingt durch andere Bäume oder Baukörper

eins. einseitig entwickelte Krone, bedingt durch andere Bäume oder Baukörper

Ngg. Neigung des Stammes, Schrägwuchs, bedingt durch andere Bäume oder Baukörper

sL schütteres Laub

Fauna

Aufgrund des vegetationsarmen, in westlichen Bereich vegetationsfreien, Zustandes der Fläche sowie der von Verkehrsflächen eingeschlossenen Insellage des Areals kommt dem Plangebiet nur eine geringe Bedeutung als Lebensraum für Vögel, Insekten und anderer Kleinstlebewesen zu.

Außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-201c, auf der nördlich an die Minna-Cauer-Straße angrenzenden Fläche, ist das Vorkommen des Steinschmätzers und des Brachpiepers nachgewiesen worden. Beide Arten unterfallen als heimischen Vogelarten dem Schutz EU-Vogelschutzrichtlinie (Richtlinie 79/409/EWG). Der Brachpieper ist nach Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) zusätzlich auch streng geschützt. Die möglicherweise als Lebensraum für Steinschmätzer und Brachpieper in Betracht kommende Sandfläche an der Minna-Cauer-Straße diente bis zur Fertigstellung des Hauptbahnhofs 2006 als Baustelleneinrichtungsfläche. Infolge der direkten Straßenlage und starken anthropogenen Überprägung der Freiflächen konnten sich innerhalb der kurzen Zeit nach Beendigung der Bautätigkeiten am Hauptbahnhof keine nennenswerten ungestörten Lebensräume für geschützte Vogelarten entwickeln. Die Empfindlichkeit von Steinschmätzer und Brachpieper gegenüber verkehrsbedingten Lärmbelastungen lassen einen Ausfall als potentiell Brut- und Nahrungshabitat mit großer Wahrscheinlichkeit folgern. Derzeit liegen keine Nachweise über ein Vorkommen dieser Vogelarten im Planungsgebiet vor. Ein Ausfall als Nahrungshabitat wäre zudem als unproblematisch zu bewerten, da auf den nördlich der Minna-Cauer-Straße angrenzenden Bahnbrachen ausreichend Flächen als Lebensraum für Brachpieper und Steinschmätzer zur Verfügung stehen. Über das Vorkommen weiterer geschützter Tierarten im Bebauungsplangebiet gibt es keine Hinweise und Erkenntnisse.

3.3.1.3 Schutzgut Boden

Das Plangebiet ist Teil des in Ost-West-Richtung verlaufenden Berliner Urstromtals. Im Verlauf der eiszeitlichen Entwicklung wurden in der Spreeniederung ausgedehnte Talsande abgelagert, die zum Teil von Geschiebemergel unterlagert werden. Der Umweltatlas Berlin weist die Flächen des Bebauungsplans II-201c als Sande (mS, fS, Sl3) und sandige Lehme (SL3) mit einem hohen Anteil eckig-kantiger Steine im Ober- und Unterboden aus. Als Folge von Bautätigkeiten und Gebäudeabrissen auf der Fläche ist der Boden gekennzeichnet durch einen

starken Anteil an Schutt, Schotter und Kies. Sie sind im digitalen Umweltatlas (KONZEPTKARTE BODENGESELLSCHAFTEN 01.01, 2005) überwiegend als Lockersyrosem-Regosol-Pararedzina auf Industriestandorten mit Aufschüttungs- bzw. Abtragungsflächen kartiert worden. Die Leistungsfähigkeit der Böden im Plangebiet ist gering (KONZEPTKARTE LEISTUNGSFÄHIGKEIT DER BÖDEN 1.12.6, 2006).

Die Beprobung des Bodens im Zuge weiterführender Altlastenuntersuchungen im November 2009 zeigte eine inhomogene sandige Auffüllungsschicht mit einem unterschiedlichen Gehalt an Bauschutt. Die Bauschuttanteile variieren stark und liegen zwischen <3 - 80 Prozent. Die Auffüllungsmächtigkeiten schwanken zwischen 2,4 und 7,3 m. Die darunter liegende Torfschicht erreicht eine Mächtigkeit von 0,45 – 3,30 m. In größeren Tiefen setzen Fein- und Mittelsande ein, die bereits bei der glazifluvialen Urstromtalbildung abgelagert wurden (URS Altlastengutachten 2009, S.14, 15).

Bodenbelastungen

Das Plangebiet ist durch seine Lage im Berliner Urstromtal natürlicherweise stark grundwasserbeeinflusst. Im 19. Jahrhundert fand eine Nutzbarmachung des ehemaligen Niederungsbereiches durch Aufschüttung statt. In der Baugrundkarte ist eine bis 5 m mächtige bauschutt- und schlackehaltige Auffüllungsschicht eingetragen.

Infolge kriegsbedingter Ablagerungen und späterer Gebäudeabrisse weisen die Böden im gesamten Berliner Stadtgebiet Schuttablagerungen und andere anthropogene Überformungen auf. Auch der Bereich Lehrter Bahnhof und Lehrter Güterbahnhof wurde im 2. Weltkrieg erheblich zerstört. Zudem ist der Boden des Grundstücks aufgrund der intensiven Bauarbeiten im Umfeld des Hauptbahnhofs stark verdichtet und anthropogen beeinflusst. Es wurde ein hoher Anteil von Bauschutt im Oberboden nachgewiesen (URS Altlastengutachten 2009, S. 14).

Die Grundstücke des Bebauungsplangebietes II-201c sind flächendeckend im Bodenbelastungskataster Berlin eingetragen. Im Bodenbelastungskataster für Berlin werden altlastenverdächtige Flächen, Verdachtsflächen, schädliche Bodenveränderungen, Altlasten und Flächen, auf denen das Entstehen einer schädlichen Bodenveränderung zu besorgen ist, geführt. Rechtsgrundlage ist das Berliner Bodenschutzgesetz (§ 6 des BlnBodSchG vom 24. Juni 2004).

Im westlichen Bereich erfolgte bereits ein großflächiger Austausch des Bodens bei der Untertunnelung mit Verkehrsanlagen. Zur Verfüllung der Baugruben wurde nur unverunreinigtes Material eingebaut. Eine Altlastenbelastung kann hier ausgeschlossen werden. Im Bodenbelastungskataster des Bezirksamts Mitte werden vier Grundstücke des Bebauungsplangebietes als Verdachtsflächen oder Altlasten geführt.

- Katasternummer 2079

Auf dem Tankstellengrundstück Heidestraße 65-69 sind schädliche Bodenveränderungen als Folge der Nutzung (Mineralölschaden) festgestellt worden. Hier wurde bereits in den Jahren 1996 und 1999 ein teilweiser Bodenaustausch, eine kurzfristige Grundwassersanierung und Bodenluftabsaugung vorgenommen. Beim Abbruch der Tankstelle soll eine abschließende Sanierung des lokalen Schadens erfolgen.

- Katasternummer 10761

Für das zuletzt als Betriebstankstelle genutzte ehemalige Industrie- und Gewerbegrundstück Heidestraße 73 zeigten Boden- und Grundwasseruntersuchungen aus den Jahren 1993/1994 eine Überschreitung der Geringfügigkeitsschwellenwerte für MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe) und PAK (Polycyclischen Aromatischen Kohlenwasserstoffe). Es ist daher als Altlast im Kataster eingetragen.

- Katasternummer 10762

Das Grundstück Heidestrasse 61 bildet den südlichen Teil der Altlastenfläche, die sich im Wesentlichen auf die nördlich der Minna-Cauer-Straße gelegenen Bereich erstreckt. Im Bereich der Einmündung der B 96 in die Heidestraße wurde im Jahr 2005 ein Grundwasserschaden nachgewiesen.

- Katasternummer 831

Auch das zuletzt als Containerbahnhof genutzte Grundstück Heidestraße 30 wird als Altlastenverdachtsfläche geführt, wobei Teile der Fläche bereits die Kriterien einer Altlast erfüllen. Hier liegt eine Belastung des Grundwassers mit Pestiziden und MKW vor (ALTLASTENAUSKUNFT, BEZIRKSAMT MITTE, ABT. STADTENTWICKLUNG).

3.3.1.4 Schutzgut Wasser

Grundwasser

Die quartären Kiese und Sande bilden einen über 50 m mächtigen Grundwasserleiter. Als Entwässerungsbahn der Schmelzwasser sind die Böden des Berliner Urstromtals durch eine gute Grundwasserspeicherfähigkeit gekennzeichnet. Die Flächen des Bebauungsplans II-201c bestehen aus Talsanden (GEOLOGISCHER ATLAS VON BERLIN, GRUNDWASSERGLEICHENKARTE 2008). Der Boden ist natürlicherweise grundwasserbeeinflusst.

Der Umweltatlas Berlin (Konzeptkarte Grundwasserflurabstand 02.07, 2008) weist für das Plangebiet einen geringen Grundwasserflurabstand von 2-4 m aus. Für den Bereich der an der Invalidenstraße werden Werte von 4-10 m gemessen. Im Plangebiet verlaufen zwei Grundwasserleiter. Der erste liegt oberhalb der Torfschicht bei 31,87 m über NN bis 32,11 m über NN. Der Grundwasserabfluss erfolgt entsprechend der regionalen Fließrichtung nach Südosten. Der untere Grundwasserleiter besitzt praktisch kein Gefälle und liegt bei ca. 31,07 m über NN (URS 12/2009, S. 15). Die Grundwasserneubildungsrate (Konzeptkarte Grundwasserneubildung 02.17, 2007) liegt mit 150-200 mm/a im mittleren Bereich. Das Areal ist zudem gekennzeichnet durch eine äußerst hohe Wasserdurchlässigkeit von mehr als 300 cm/d (KONZEPTKARTE FILTERVERMÖGEN VON BÖDEN, 2006).

Da die oberen Bodenschichten infolge kriegs- und baubedingter Schuttablagerungen auch durch Verunreinigungen belastet sind, kann eine Verschmutzungsgefahr für das Grundwasser nicht ausgeschlossen werden. Bestätigt wird diese Annahme durch die Erhebungen des Umweltatlas Berlin (KONZEPTKARTE VERSCHMUTZUNGSEMPFINDLICHKEIT 02.05, 2004), der insbesondere für die westlichen Bereiche des Plangebietes eine hohe Verschmutzungsempfindlichkeit des Grundwassers ausweist.

Eine Beprobung des Plangebietes zur detaillierten Untersuchung des Grundwassers (INTERGEO 11/2009, URS 12/2009) zeigte nur geringe Schadstoffbelastungen des Grundwassers.

Im mittleren Bereich des Plangebietes (Katasterfläche 10761) wurden sehr geringe Konzentrationen von LHKW, Quecksilber und LHKW gemessen. Der Arsen- und PAK-Gehalt im Grundwasser überschreitet hingegen die Geringfügigkeitsschwelle.

Die Katasterfläche 831 wies bei zwei Proben PAK-, Arsen- und Quecksilberbelastungen sowie sehr geringe Konzentrationen von BTEX und LHKW auf. Der PAK- und Bleigehalt lag über der Geringfügigkeitsschwelle der Berliner Liste.

Das Tankstellengrundstück 2079 zeigte eine Belastung mit PAK, Arsen und Quecksilber. Die vorangegangene Nutzung als Tankstelle und der damit verbundene Umgang mit Kraft- und Schmierstoffen hat jedoch keine größeren Grundwasserverunreinigungen verursacht.

Bei der Beprobung des im Geltungsbereich gelegenen schmalen Streifens der Katasterfläche 10762 wurde eine geringe PAK-Belastung und eine sehr geringe Konzentration von LHKW gemessen. Eine Belastung mit BTEX und MKW liegt nicht vor.

Im Ergebnis liegt entsprechend der „Beurteilungskriterien für die Beurteilung von Grundwasserverunreinigungen in Berlin“ (Berliner Liste 2005) durch die Überschreitung des Beurteilungswertes für PAK und Schwermetalle in einigen Proben im oberen Grundwasserleiter

eine schädliche Grundwasserverunreinigung vor. Zudem liegen bei zwei Messstellen Überschreitungen der Schadenswerte (SSW) der Berliner Liste für PAK und damit eine schädliche und sanierungsbedürftige Grundwasserverunreinigung vor. Eine Auswaschung von PAK in den Boden wird in unversiegelten Bereichen für möglich gehalten. Von den im unteren Grundwasserleiter gemessenen geringfügigen Überschreitungen der Geringfügigkeitsschwelle für einzelne Parameter gehen keine konkreten Gefährdungen aus (URS 12/2009, 22).

Niederschläge

Der mittlere Jahresniederschlag lag im Zeitraum von 1961-1990 im Bereich des Plangebietes bei 540-555 mm/a (UMWELTATLAS, KONZEPTKARTE LANGJÄHRIGE JAHRESNIEDERSCHLAGS-VERTEILUNG 04.08, 1994). Dies liegt etwas unter dem Berliner Durchschnitt, der im gleichen Zeitraum 580 mm/a betrug.

Die aktuellste Erhebung des Umweltatlas Berlin (KONZEPTKARTE GESAMTABFLUSS AUS NIEDERSCHLÄGEN 02.13.3, 2007) weist für die Flächen des Bebauungsplans II-201c mit Werten von 300-350 mm/a einen hohen Gesamtabfluss von Niederschlägen aus.

Der Gesamtabfluss wird aus der Differenz der langjährigen Jahresmittelwerte des Niederschlags und der realen Verdunstung berechnet. Die reale Verdunstung wird dabei neben der Niederschlagsmenge auch von der potentiellen Verdunstung, sowie von den mittleren Speichereigenschaften der verdunstenden Flächen beeinflusst.

Die Entwässerung im Plangebiet erfolgt über den Abwasserkanal der Heidestraße in die Mischkanalisation (UMWELTATLAS KONZEPTKARTE ART DER KANALISATION 02.09.1, 2005). Der nicht über die Kanalisation abgeleitete Rest der Niederschläge versickert auf den Freiflächen oder verdunstet. Die Verdunstungsrate liegt zwischen 150-200 mm/a (KONZEPTKARTE VERDUNSTUNG AUS NIEDERSCHLÄGEN 02.13.5, 2007).

3.3.1.5 Schutzgut Klima / Luft

Das Plangebiet verfügt derzeit über keine für das Klima oder die Luftqualität bedeutsame Funktion. Der Umweltatlas (KONZEPTKARTE KLIMAMODELL 04.11, 2004) kartiert das Grundstück als Belastungsbereich mit einer geringen bis mäßigen bioklimatischen Belastung und hohen Empfindlichkeit gegenüber Nutzungsintensivierungen. Als Maßnahmen für solche Flächen werden keine weitere Verdichtung, die Verbesserung der Durchlüftung und Erhöhung des Vegetationsanteils, der Erhalt von Freiflächen, Entsiegelung und ggf. eine Begrünung von Blockinnenhöfen genannt.

Die weniger günstige bioklimatische Belastung ist Folge fehlender Kaltluftleitbahnen. Der Kaltluftvolumenstrom aus den westlich angrenzenden Grün- und Freiflächen reicht lediglich bis an die Minna-Cauer-Straße heran und entfaltet keine Wirkung auf das Plangebiet. Dem Bebauungsplangebiet selbst kommt keine Bedeutung als Kaltluftentstehungsgebiet zu (GEONET 2009).

3.3.1.6 Schutzgut Landschaft

Die Fläche des Bebauungsplans II-201c ist Teil einer derzeit brachliegenden Freifläche an der Heidestraße. Raumprägenden Charakter besitzen der angrenzende Hauptbahnhof sowie die Denkmale an der Heidestraße und die historische Mauer des ehemaligen Zellengefängnisses. In ihrem derzeitigen Zustand fällt der Fläche des Bebauungsplangebietes selbst keine landschaftsbildprägende Funktion zu. Sie wirkt aufgrund ihres ungeordneten Brachencharakter eher negativ auf das Stadt- und Landschaftsbild.

3.3.2 Prognosen zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Durchführung der Planung

3.3.2.1 Schutzgut Mensch

Lärm

Die an das Bebauungsplangebiet angrenzenden Verkehrsflächen sind bereits vollständig ausgebaut und stark befahren. Die im Masterplankonzept zur Heidestraße geplante Bebauung der Flächen und der damit einhergehende Anliegerverkehr werden zu einer weiteren Erhöhung der Lärmbelastung des Bebauungsplangebietes führen.

Die Ergebnisse des aktuellen Schallgutachten (ISU, 09/2009) zeigen eine hohe Lärmbelastung des Gebietes mit bis zu 75 dB(A). Die geplante Bebauung des Bebauungsplans II-201c verzeichnet an den straßenseitigen Gebäudefassaden erhebliche Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005, die in erster Linie durch die hohen Verkehrsmengen des Straßenverkehrs hervorgerufen werden. Der Schienenverkehrslärm (inkl. Straßenbahnverkehr) spielt aufgrund der relativ großen Entfernung der Gleise zum Bebauungsplangebiet nur eine untergeordnete Rolle und führt für sich betrachtet zu keinen Überschreitungen der Orientierungswerte der DIN 18005. Auch der zusätzlich berücksichtigte Straßenbahnverkehr führt für sich betrachtet nicht zu einer Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005. Die höchsten Beurteilungspegel bezogen auf den Schienenverkehrslärm weisen demnach das 1.-3 OG der Gebäude des MK 1 mit maximal 58 dB(A) am Tage und 53 dB(A) in der Nacht auf.

Das Schallgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass sich aufgrund der hohen Beurteilungspegel an den der Minna-Cauer-Straße und Invalidenstraße zugewandten Fassaden eine Wohnnutzung auch in den oberen Stockwerken ausschließt.

Durch die Verwendung qualitativ sehr hochwertiger Bauteile (Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen) wäre aber eine Büro- sowie Wohnnutzung möglich. Gemäß DIN 4109 müßte das resultierende Schalldämm-Maß bei diesem Bebauungsplan maximal 50 dB(A) bei Wohnnutzung und 45 dB(A) bei Büronutzung für Außenbauteile betragen. Bei einer Kombination von Außenbauteilen und Fenstern liegt es entsprechend des Fensterflächenanteils höher. Neben einer gewerblichen bzw. kulturellen Nutzung der Gebäudekomplexe könnten in den weniger verkehrsbelasteten Bereichen auch Wohnungen mit hoher Wohnqualität entstehen. Zur Gewährleistung eines gesunden Wohnklimas sind jedoch schall- und lärmindernde Maßnahmen erforderlich. Diesen Ergebnissen Rechnung tragend, wird die Möglichkeit einer allgemein zulässigen Wohnnutzung im Bebauungsplangebiet auf die Bereiche MK 2E und MK 2 begrenzt (siehe auch textliche Festsetzung Nr. 5.3).

Luftschadstoffe

Mit Realisierung des künftigen Kerngebietes mit in Teilen zulässiger Wohnnutzung wird eine Steigerung des Zufahrtsverkehrs durch Angestellte, Besucher und ggf. Bewohner einhergehen. Der prognostizierte Ziel- und Quellverkehr von rund 2.700 Kfz-Fahrten pro Tag für das Gebiet des Bebauungsplans II-201c (ARGUS 08/2009) wird zu einer gesteigerten Belastung der Fläche durch Luftschadstoffe führen. Innerhalb des Plangebietes selbst wird weitgehend kein Verkehr stattfinden, da der überwiegende Bereich als Fußgängerbereich festgesetzt und eine zentrale Zufahrt zu den Tiefgaragen gebaut werden soll.

Die Belastung der Luft mit Schadstoffen, die von den Gebäuden ausgehen, ist, bei einer energiesparenden Bauweise, als gering einzustufen. Aus Gründen des Immissionschutzes werden im Geltungsbereich des Bebauungsplans nur die Verwendung von Erdgas oder Heizöl EL als Brennstoff zugelassen. Die Verwendung anderer Brennstoffe ist dann zulässig, wenn sichergestellt ist, dass die Massenströme von Schwefeldioxyden, Stickstoffoxyden und Staub bezogen auf den Energiegehalt des eingesetzten Brennstoffes vergleichbar höchstens denen von Heizöl EL sind (vgl. textliche Festsetzung Nr. 5.1).

Wohnqualität

Die gesamten Baufelder des Bebauungsplangebietes werden als Kerngebiet ausgewiesen. Die allgemeine Zulässigkeit von Wohnungen wird allerdings aufgrund der starken Lärmbelastung auf die Teilflächen MK 2 und MK 2E und dort oberhalb des zweiten Vollgeschosses beschränkt. Eine Wohnbebauung wird im Schalltechnischen Gutachten (ISU, 09/2009) für das Baufeld MK 2 als unproblematisch eingestuft. Im Kerngebiet MK 2E besteht die Möglichkeit einer zum überwiegenden Teil zu den Innenbereichen des Gebäudekomplexes hin orientierten Wohnnutzung (vgl. textliche Festsetzung Nr. 5.3). Es sind jedoch geeignete Schall- und Lärmschutzmaßnahmen für die Südwestfassaden erforderlich, da hier die Orientierungswerte der DIN 18005 geringfügig überschritten werden. Die Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte erfordert dem Gutachten nach dort, wo eine Wohnnutzung zulässig ist, eine möglichst geschlossene Blockbebauung mit einer Ausrichtung der Wohnnutzung in die Innenhofbereiche.

Eine hohe Wohnqualität wird zudem durch innerstädtische Lage und die geringe Entfernung zu Infrastruktureinrichtungen, insbesondere zu Einkaufsmöglichkeiten im Hauptbahnhof, gewährleistet. Im Umfeld des Bahnhofs sind attraktive Ziele (z.B. das Parlaments- und Regierungsviertel, der Humboldthafen, Hamburger Bahnhof) sowie zu den Freiflächen des Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis fußläufig zu erreichen.

Auf die Wohnqualität und die gesunden Wohnverhältnisse wirken sich auch die Besonnungs- und Belichtungsverhältnisse aus. Hierzu siehe Kapitel II.5.3.3 der Begründung.

Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität

Das attraktive Umfeld und die wassernahe Lage des Planungsgebietes gewährleistet ein hohes Entwicklungspotential der vormals städtischen Randlage im Schatten der Mauer. Mit der baulichen Aufwertung des Bebauungsplangebietes und der Etablierung einer kerngebietstypischen Nutzung steigt die Aufenthaltsqualität auf der Fläche, die Einbindung des Grundstücks des Bebauungsplans II-201c in das geplante neue Quartier Heidestraße wird zu einer erheblichen Steigerung der Erholungsfunktion des Gebietes führen. Der im Norden zu errichtende Döberitzer Grünzug schafft zukünftig eine Verbindung zum Fritz-Schloss-Park, dem Geschichtspark des ehemaligen Zellengefängnisses sowie dem Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal und ist wichtiger Bestandteil des Grünvernetzungs Konzeptes. Die neuen Wegeverbindungen zu angrenzenden Erholungsräumen und der Ausbau der Freiraumqualitäten – alleine durch den „Bahnhofsvorplatz“ mit rund 10.000 m² schaffen Möglichkeiten zur innerstädtischen Erholung und zur sportlichen Betätigung. Die Durchwegung des neuen Quartiers sorgt auch für eine gute Erreichbarkeit der angrenzenden denkmalgeschützten Anlagen des Geschichtsparks des ehemaligen Zellengefängnisses mit seinen abgeschirmten Grünanlagen inklusive Spielplatz, den Kulturangeboten des Museums Hamburger Bahnhof und des künftigen Kunstcampus, die weitere attraktive Anziehungspunkte in der unmittelbaren Umgebung des Bebauungsplangebietes bilden.

Die zum Bebauungsplanverfahren durchgeführte Windkomfortstudie (WACKER INGENIEURE 09/2009) zeigt keine Verschlechterung des Windkomforts durch die geplante Bebauung. Ausgenommen davon sind die Flächen in Nähe der Hochbauten sowie an den Gebäudeecken. Hier sind Maßnahmen zur Verbesserung der Windkomfortsituation vorzusehen, da durch die häufig auftretenden Westwinde diese Orte als unangenehm empfundene werden könnten. Durch bauliche Windschutzmaßnahmen auf den nachfolgenden Planungs- und Genehmigungsebenen kann eine Windberuhigung in den Straßenschluchten der inneren Blockdurchwegung erzielt werden. Auf der als Stadtplatz auszubildenden Freifläche würde sich bereits eine niedrige Bepflanzung bzw. ein baulicher Windschutz positiv auf die dortigen Windverhältnisse auswirken. Durch eine Reduktion der Winde könnte hier eine Aufenthaltsqualität erreicht werden, die sich auch für ein längeres Verweilen eignet.

3.3.2.2 Schutzgut Tiere und Pflanzen

Durch den Bau der geplanten Gebäudekörper und des Bahnhofsvorplatzes kommt es zur nahezu vollständigen Versiegelung der Fläche und damit zum Verlust von Ruderalfluren und Gebüschbereichen. Dies stellt eine Lebensraumzerstörung für Kleinlebewesen und Vögel dar. In eingeschränktem Umfang entstehen neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen auf den extensiv zu begrünenden Dachflächen (vgl. textliche Festsetzung Nr.6).

Zur Realisierung der Planung werden Baumfällungen erforderlich sein, da die geplanten Baufelder den derzeitigen Baumbestand überlagern werden. Das Fällen von Bäumen, die unter die Baumschutzverordnung (BaumSchVO) fallen, ist gemäß § 6 BaumSchVO auszugleichen. Ein Regelungserfordernis für den Bebauungsplan besteht nicht, sondern erfolgt im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren.

3.3.2.3 Schutzgut Boden

Die Böden des Bebauungsplangebietes sind stark anthropogen beeinflusst und damit als nicht sehr wertvoll anzusehen. Die Planung wird im Bereich der Baufelder und des geplanten Bahnhofsvorplatzes zu einer Versiegelung von Freiflächen führen. Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden sind neben den mit baulichen Veränderungen einhergehenden Abgrabungen bzw. Umlagerungen des Bodens, auch von der planungsrechtlich zulässigen fast vollständigen Unterbauung der MK Flächen mit Stellplätzen zu erwarten (vgl. textliche Festsetzung Nr.3.1). Der Boden verliert dadurch seine Funktion als Lebensraum für Bodenlebewesen, Vegetationsstandort, Wasserspeicher und Schadstoffspeicher/-filter.

Die im Plangebiet vorkommenden großflächigen Torfschichten und ihre Schutzfunktion gegenüber der Verlagerung von Schadstoffen in tiefere Grundwasserschichten sind im Zuge der Bautätigkeiten zum Hauptbahnhof, durch Tunnelbauten sowie als Folge des Straßenneubaus teilweise zerstört worden. Die geplante Bebauung der Flächen wird zu einer weiteren Reduzierung der schützenden Schichten beitragen.

Bodenbelastungen

Um die Bodenbelastungssituation abschließend beurteilen zu können, wurden vertiefende Untersuchungen der Boden- und Grundwasserbelastung durchgeführt (INTERGEO 11/2009, URS 12/2009). Dabei wurden durch Boden- und Grundwasserproben die Art und Verbreitung der Verunreinigungen eingegrenzt sowie Aussagen zur Gefahrenlage für Schutzgüter im Hinblick auf schädliche Bodenveränderungen und Altlasten abgeleitet. Die zehn Linerbohrungen sind zu Grundwassermessstellen ausgebaut worden. Im mittleren Bereich des Plangebietes sind in der stark heterogenen Auffüllungsschicht schwankende Verunreinigungen mit MKW, PAK und Schwermetallen bis 5 m Tiefe nachgewiesen worden.

Die Untersuchungen bestätigen zum Teil die bisherigen Sachstandsdaten des Bodenbelastungskatasters, zeigen jedoch auch, dass im Plangebiet keine Hinweise auf größere Schadstoffverunreinigungen des Bodens vorliegen.

Katasternummer 831

Die Katasterfläche 831 zeigte eine Belastung mit Schwermetallen und Pestiziden sowie eine sehr geringe Belastung mit LHKW (Leichtflüchtige halogenierte Kohlenwasserstoffe). Zwei weitere Proben wiesen Auffälligkeiten in Bezug auf den PAK- und Benzolgehalt auf. Die Belastung überschreitet den Beurteilungswert der Berliner Liste. Da in Abstromrichtung nur noch geringfügig erhöhte PAK-Werte gemessen wurden, kann jedoch hierbei von kleinräumigen Verunreinigungen ausgegangen werden. Bei zwei Proben lag der Arsengehalt über der Geringfügigkeitsschwelle der Berliner Liste. Diese Verunreinigungen stehen aber nach fachbehördlicher Auffassung einer Festsetzung der geplanten Nutzungen nicht entgegen. Im Rahmen der Grundwasserabsenkung des Bauvorhabens sind aber Auflagen erforderlich geworden. Diese sind jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Katasternummer 10761

Die Altlastenfläche 10761 liegt auf dem Grundstück Heidestraße 73. Sie wies eine Belastung mit MKW und Schwermetallen auf. Auf dem Grundstück wurden in einer abstromigen Messstelle keine Kontaminationen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und Monoaromaten (BTXE) gemessen. Es wurde nur eine geringfügige Überschreitung der PAK-Konzentration festgestellt. Insgesamt kann auf Grund dieser Messungen ein größerer MKW-Schaden nicht mehr angenommen werden. Bodenuntersuchungen im Schadensbereich wurden jedoch nicht vorgenommen. Es ist daher nicht unwahrscheinlich, dass man zumindest in der wassergesättigten Bodenzone auf Restkontaminationen stößt. Im Rahmen der folgenden Genehmigungsverfahren wird daher empfohlen, im dokumentierten Schadenszentrum eine Baggerschürfe bis in den Grundwasseranschnitt anzulegen und zu überprüfen, ob organoleptische Auffälligkeiten bestehen. Unabhängig von möglichen Restbelastungen im Bereich der Betriebstankstelle wird seitens der Fachbehörde für die Festsetzung des Bebauungsplans diesbezüglich kein Hinderungsgrund gesehen, da die Fläche nicht mit Gebäuden überbaut wird, also eine Sanierung nicht grundsätzlich verhindert wird.

Katasternummer 2079

Die Altlast auf dem ehemaligen Tankstellengrundstück Heidestraße 65-69 war bis zum Dezember 2009 eine Tankstelle, auf der eine Restkontamination mit Monoaromaten (BTXE) und untergeordnet mit MKW und PAK im Boden und Grundwasser vorhanden war. Der Kraftstoffschaden wurde vom Sanierungspflichtigen im Januar und Februar auf der Fläche gemäß den vereinbarten Sanierungszielwerten erfolgreich im Boden und Grundwasser saniert (Sanierungsbericht Intergeo vom 12.03.10). Vom Kraftstoffschaden sind nur vereinzelt geringe Restgehalte i.d.R. weit unterhalb der Sanierungszielwerte verblieben. Insgesamt wurden 1892 t kontaminierter Boden beseitigt und 40.000 m³ Grundwasser oberhalb der wasserhemmenden Torfschichten abgepumpt (Sanierungsbericht Intergeo vom 12.03.10). Verblieben sind derzeit noch Restkontaminationen aus der Auffüllung, wo diese nicht vollständig entfernt wurde (v.a. Cyanide und Schwermetalle). Die Belastungen sind, wie in der gesamten Auffüllung auf dem Bahngelände, nicht gleichmäßig verteilt, sondern liegen „nesterweise“ vor.

Wegen dieser Restbelastung bis in die wassergesättigte Bodenzone, die nicht auf den Tankstellenbetrieb zurückgeht, kann die Fläche nach Auffassung der Fachbehörde derzeit nicht vom Altlastenverdacht befreit werden. Es ist jedoch vorgesehen, im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen den verbliebenen noch kontaminierten Boden auszuheben. Die dafür notwendigen bodenschutz-rechtlichen Anforderungen wurden bereits als Auflagen ins wasserrechtliche Verfahren eingebracht. Damit ist die Sanierung gewährleistet.

Notwendige Monitoringmaßnahmen konnten im Planfeststellungsverfahren und für die wasserrechtliche Erlaubnis für den Neubau auf der ehem. Shell-Tankstelle verbindlich festgelegt werden, so dass damit für die Altlastenbelange ausreichend Kontrollmaßnahmen zur Verfügung stehen.

Katasternummer 10762

Der planungsrelevante Bereich der Katasterfläche 10762 ist nur gering schadstoffbelastet. Es wurde eine geringe PAK-Belastung und eine sehr geringe Konzentration von LHKW gemessen. Restverunreinigungen des Bodens mit MKW und BTEX konnten nicht nachgewiesen werden. Sanierungsmaßnahmen sind nicht erforderlich.

Zusammenfassung

Die Untersuchungen lieferten im Ergebnis neben einigen Überschreitungen der Geringfügigkeitsschwelle für Arsen, Zink und Blei keine Hinweise auf größere Schadstoffverunreinigungen des Bodens im Plangebiet. Die vorgefundenen Schadstoffe weisen zudem eine nur sehr geringe Löslichkeit auf (URS 12/2009, S.19).

Ergänzend zur abfallrechtlichen Beurteilung wurde bei drei Bodenproben auch der LAGA Umfang (Länderarbeitsgemeinschaft Abfall) untersucht und entsprechend der LAGA - Richtlinie der Z 2 –Klasse zugeordnet. Bodenmaterial dieser Einbauklasse unterliegt besonderen Wiederverwendungs- und Entsorgungserfordernissen. Bei geplanten Baumaßnahmen ist der

Bodenaushub daher abfallrechtlich zu untersuchen und einer geeigneten Verwertung- oder Entsorgung zuzuführen.

Es liegen keine Erkenntnisse über das Vorhandensein von Kampfmittel im Plangebiet vor; eine präventive Untersuchung vor Baubeginn liegt im Interesse des Bauherrn und ist nicht Gegenstand der Festsetzung.

Wird die beabsichtigte Planung umgesetzt, wird die verunreinigte Auffüllungsschicht im Bereich der Gebäudeuntergeschosse vollständig beseitigt. Nicht überbaute Flächen werden für Verkehrsflächen versiegelt. Dadurch werden Kontaktmöglichkeiten zu belastetem Bodenmaterial verhindert.

Durch die beabsichtigte vollständige Versiegelung des Plangebietes kann keine durch Sickerwasser verursachte Auswaschung von Schadstoffen in die ungesättigte Bodenzone stattfinden. Zudem wird die Barrierewirkung der angrenzenden vorhandenen und geplanten Tunnelbauwerke und der neu zu errichtenden Untergeschosse einer Verlagerung von Schadstoffen verhindern.

Die Ergebnisse der Untersuchung sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Maßnahmen zur Sanierung von Schäden werden als Sanierungskonzept Teil des städtebaulichen Vertrages. Sie sind auf Ebene der Baugenehmigungsplanung zu regeln.

Bei der Entsorgung oder Wiederverwendung schadstoffbelasteter Böden sind detaillierte Untersuchungen der Einbau- bzw. Deponieklasse durchzuführen und die besonderen Erfordernisse nach LAGA- Richtlinie zu beachten.

Eine Kennzeichnungspflicht von Flächen gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB ist dem Gutachten nach nicht erforderlich. Eine fachtechnische Begleitung durch ein Ingenieurbüro wird jedoch empfohlen.

Es wird darauf hingewiesen, dass bei späteren Baumaßnahmen mit erhöhten Schadstoffgehalten im Aushubmaterial sowie in ggf. zu förderndem Grundwasser zu rechnen. Die für den Umgang mit diesen Materialien anzuwendenden entsprechenden Vorgaben der Abfall- und Wassergesetzgebung sind zu beachten.

Die „Detailuntersuchung Fachgutachten Boden, Grundwasser, Altlasten vom 4. Dezember 2009 kommt zu dem Ergebnis, dass aus den „Verhältnissen im Hinblick auf den Boden, das Grundwasser und die Altlasten sich für den Bebauungsplan „Europaplatz“ im Plangebiet keine Beeinträchtigungen, die einer Umsetzung des Bebauungsplans entgegenstehen, ergeben. Belastungen mit umweltgefährdenden Stoffen, die der beabsichtigten Nutzung entgegenstehen, wurden für das Plangebiet nicht ermittelt.“ Dieser fachgutachterlichen Einschätzung hat sich die Fachbehörde angeschlossen.

3.3.2.4 Schutzgut Wasser

Grundwasser

Tiefliegende Sohlen von Trogbauwerken werden in der Regel mit wasserundurchlässigem Beton ausgeführt. Bei niedrigen Grundwasserflurabständen kann die Errichtung unterirdischer Stellplätze daher grundsätzlich zu einer Unterbrechung oder Beeinträchtigung des Grundwasserleiters führen. Da die Baufelder jedoch unmittelbar an Tunnelanlagen angrenzen, sind von der Unterbauung mit Tiefgaragen keine gravierende Auswirkungen mehr zu erwarten. Die mit der zulässigen Bebauung einhergehende vollständige Versiegelung hat unmittelbare Auswirkungen auf den Gesamtabfluss von Niederschlägen und auf die Einspeisungsrate ins Grundwasser. Da der versiegelte Boden seine wasserspeichernde Funktion verliert und anfallendes Regenwasser über die Kanalisation abgeführt wird, steigt bei Realisierung der Planung der Gesamtabfluss an Niederschlägen. Gleichzeitig sinkt die Grundwasserneubildungsrate auf der Fläche. Eine lokale Versickerung der Niederschläge ist bei Realisierung

der Planung und damit einhergehenden vollständigen Versiegelung des Plangebietes nicht mehr möglich. Eine Auswaschung von Schadstoffen aus belasteten oberflächennahen Bodenschichten wird dadurch vollständig unterbunden. Eine lokale Versickerung ist nur auf Rückhalteflächen ohne direkten Abfluss in das Erdreich (begrünte Dachflächen) denkbar. Der dort nicht zurückgehaltene Teil des Regenwassers wird über die Kanalisation abgeleitet. Ein Teil des Regenwassers kann zur Vermeidung einer Überlastung des Regenwasserkanals in Wasserspeichersystemen (z.B. Sprinklertanks) zwischengespeichert werden.

Die in einigen Teilen noch vorhandene Torfschicht bildet derzeit eine natürliche Barriere für Schadstoffverlagerungen. Im Zuge der Bebauung der Grundstücke wird ein weiterer Abtrag bzw. voraussichtlich vollständige Zerstörung dieser schadstoffbindenden Schicht stattfinden. Gleichwohl ist das Gefährdungspotential für eine Schadstoffverlagerung in tiefere Bodenschichten unter Berücksichtigung der vollständigen Versiegelung des Plangebietes und dem Austausch von schadstoffhaltigem Bodenmaterial im Zuge geplanter Baumaßnahmen jedoch als gering einzustufen (URS 12/2009, S. 22).

In Richtung der aktuellen Grundwasserfließrichtung von Nordost nach Südwest liegt in ca. 150 m Entfernung ein ehemaliger Gaswerkstandort mit Teerölkontaminationen, die bis in 22 m Tiefe nachgewiesen wurden. Die Fläche wurde noch nicht abschließend saniert. Bei langfristigen Bauwasserhaltungen ist eine Verlagerung der Schadstofffahne unterhalb der Tunnelanlagen durchaus vorstellbar (z.B. Kumulation verschiedener Absenkungen mit nicht dichter Baugrube). Für Einzelvorhaben wird diese Gefahr bei dichter Baugrube als gering eingeschätzt. Ein Monitoring bei allen Grundwasserabsenkungen im Rahmen von Planfeststellung und wasserrechtlichen Erlaubnissen stellt sicher, dass solche Prozesse rechtzeitig erkannt werden können. Für das Bauvorhaben Europaplatz 1 wurde das entsprechende Monitoring bereits beauftragt. Weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

Oberflächenwasser

Um einer Überlastung des Abwasserkanals in der Heidestraße vorzubeugen, sollte anfallendes Regenwasser nur verzögert eingeleitet werden. Nicht verschmutztes Niederschlagswassers könnte alternativ auch in den Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanal abgeleitet werden. Negative Auswirkungen auf das Gewässer sind dadurch nicht zu erwarten. Bei Niederschlagseinleitungen aus dem Plangebiet ist jedoch zu berücksichtigen, dass nach § 9 Abs. 4 des Wasserhaushaltsgesetzes (WHG) das Einleiten von Stoffen in oberirdische Gewässer eine Benutzung darstellt, für die eine wasserrechtliche Erlaubnis gemäß § 8 ff. WHG i.V.m. den Bestimmungen des Berliner Wassergesetzes (BWG) erforderlich ist. Diese Belange sind in einem eigenständigen wasserrechtlichen Verfahren gemäß § 8 ff. WHG i.V.m. §§ 14, 16 BWG zu berücksichtigen. Ferner ist die Altlastensituation in der Abwägung bei wasserbehördlichen Verfahren zu beachten.

3.3.2.5 Schutzgut Klima / Luft

Der Windkomfort wird sich durch die geplante Bebauung nicht verschlechtern (WACKER INGENIEURE 09/2009). Jedoch kommt es durch die starke bauliche Verdichtung des bislang durch Freiflächen geprägten Areals gegenüber der derzeitigen Klimafunktion zu Veränderungen. Eine weitgehende Versiegelung der Flächen des Bebauungsplans II-201c wird die Verdunstungskapazität verringern, was zu einer sinkenden Luftfeuchtigkeit beitragen wird. Die Erwärmung der geplanten Baukörper wird zu einer erhöhten Wärmeabstrahlung führen. Grundsätzlich besteht die Gefahr, dass sich durch eine Bebauung auch die Durchlüftungssituation verschlechtert. Die weniger günstige bioklimatische Belastung des Plangebietes bleibt bestehen.

3.3.2.6 Schutzgut Landschaftsbild

Mit Umsetzung des Planvorhabens zur Heidestraße wird das Gebiet des Bebauungsplans II-201c Teil eines neuen Stadtquartiers. Damit verändert sich das bisherige Stadt- und Landschaftsbild.

Als zentraler Eingangsbereich für den Hauptbahnhof eignet sich das Plangebiet im besonderen Maße zur Ausgestaltung als repräsentativer Vorplatz zum Bahnhof. Es kann damit zu einer zentralen Schnittstelle zwischen dem Quartier Heidestraße und dem Hauptbahnhof werden. Die im Masterplan angestrebte Durchlässigkeit der Bebauung ermöglicht eine direkte Erreichbarkeit angrenzender Quartiere und wird zum Erhalt wichtiger Sichtachsen wie zum Hauptbahnhof und zum Geschichtspark „Zellengefängnis“ beitragen. Sie nimmt Rücksicht auf die umgebenden Denkmale, indem sie durch die zurückversetzte Bebauung entlang der Invalidenstraße den Blick auf das Sozialgericht ermöglicht.

Eine ansprechende Begrünung der Blockinnenhöfe und Straßenräume kann das neue Stadtquartier zusätzlich aufwerten.

Die Realisierung der Planung wird einen wichtigen Beitrag zur Aufwertung des nördlichen Bahnhofsumfeldes und zur Verbesserung des Stadt- und Landschaftsbildes des neuen Stadtquartiers leisten.

3.3.3 Wechselwirkungen

Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Umweltgütern sind insbesondere infolge der geplanten großflächigen Versiegelung des Areals zu erwarten. Veränderungen und Einwirkungen auf den Boden durch Überbauung und Abgrabung wirken sich unmittelbar auch auf das Grundwasser aus. Der Verlust an ruderalen Freiflächen bewirkt eine Beeinträchtigung der Lebensraumfunktion für Flora und Fauna, eine städtebauliche Aufwertung der Fläche durch Etablierung von Wohn- und Gewerbebauten beeinflusst wiederum die vom Anliegerverkehr ausgehende Lärmbelastung der Flächen. Um diese mehrfach negativen Auswirkungen zu minimieren, müssen die empfohlenen Minderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen besondere Beachtung finden.

Aus den Wechselwirkungen der Schutzgüter und Einflussfaktoren ergeben sich direkt keine weiteren Empfehlungen oder Maßnahmen.

3.3.4 Prognose zur Entwicklung des Umweltzustandes bei Nichtdurchführung der Planung

Eine Nichtdurchführung der Planung würde im Vergleich zur Bestandsituation kurzfristig zu keinen wesentlichen Veränderungen führen. Die weitere Zwischennutzung der Fläche hätte voraussichtlich keine gravierenden Auswirkungen auf die Flora. Die bislang spärliche Vegetation der Brachflächen würde zwar weiterer Sukzession unterliegen, die Ausbildung von Gebüsch, Vorwäldern und Baumbeständen benötigt jedoch einen längeren Entwicklungszeitraum. Inwieweit sich damit einhergehend auch die Lebensbedingungen für die Fauna verändern könnten, lässt sich schwer einschätzen. Generell ist davon auszugehen, dass kurzfristig keine neuen Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten entstehen würden.

Wie sich der Umweltzustand mittelfristig entwickeln könnte, ist in Abhängigkeit von der Einschätzung der planungsrechtlichen Gebietsqualität zu beurteilen.

Die gegenwärtig nach § 34 BauGB planungsrechtlich zulässige Nutzung des Plangebietes ermöglicht eine Bebauung und großflächige Versiegelung von bis zu 80 Prozent der Fläche (inkl. Berücksichtigung der nach § 19 Abs. 4 Satz 2 BauNVO zulässigen Überschreitung der zulässigen GFZ). Eine bauliche Nutzung des Plangebietes gemäß § 34 BauGB hätte im

Vergleich zur derzeitigen Bestandssituation Auswirkungen auf den Umweltzustand des Plangebietes. Ein Großteil der Freiflächen könnte versiegelt oder überbaut werden. Damit verbunden wäre der Verlust von potentiellen Lebensräumen für Flora und Fauna sowie Beeinträchtigungen der Umweltgüter Boden, Wasser und eventuell auch des Klimas.

3.4 Geplante Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich

3.4.1 Bewältigung der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung

Rechtsgrundlage

Gemäß § 18 des Gesetzes über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) ist über Vermeidung, Ausgleich und Ersatz nach den Vorschriften des BauGB zu entscheiden, wenn auf Grund der Aufstellung von Bauleitplänen Eingriffe in Natur und Landschaft zu erwarten sind. Ein Ausgleich ist gemäß § 1a Abs.3 Satz 5 BauGB nicht erforderlich, soweit die Eingriffe bereits vor der planerischen Entscheidung erfolgt sind oder zulässig waren. Für die Beurteilung dieses Sachverhaltes ist das bestehende Planungsrecht maßgebend.

Einschätzung des bestehenden Planungsrechtes

Der Bereich des Bebauungsplans II-201c ist trotz seiner geringen Baudichte und des prägenden Brachflächencharakters dem Innenbereich nach § 34 BauGB zuzuordnen.

Das Gebiet des Bebauungsplans II-201c ist Teil einer sich nach Westen und Norden weiter ausdehnenden Brachfläche, die durch die Minna-Cauer-Straße zerschnitten wird. Im nördlichen Bereich jenseits der Döberitzer Straße grenzt eine mehrgeschossige gründerzeitliche Wohnbebauung an. Östlich des Plangrundstücks befinden sich sowohl eingeschossige Lagerhallen mit gastronomischer und gewerblicher Nutzung, als auch repräsentative Gebäude (Hamburger Bahnhof, Landessozialgericht und das Landesinstitut für Gerichtliche und Soziale Medizin). Die uneinheitliche Nutzungsstruktur der näheren Umgebung bewirkt eine Zweiteilung der derzeitigen Gebietsqualität in einen durch gewerbliche Nutzungen charakterisierten nördlichen Bereich und den als Büro- und Verwaltungsstandort mit integrierter kultureller Nutzung eingestuftem südlichen Bereich entlang der Invalidenstraße.

Nach geltendem Planungsrecht zulässig wäre:

Fläche A: eine Nutzung der südlichen Bauflächen als Büro- und Verwaltungsstandort mit einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 3,0. Die Gebäudehöhe im südlichen Bereich hat sich dabei an den denkmalgeschützten Altbauten zu orientieren und könnte mit 5-6 Geschossen errichtet werden.

Fläche B: eine gewerbliche Nutzung der nördlichen Bauflächen bei einer GRZ von 0,5 und einer GFZ von 1,0 und Gebäudehöhen bis zu 2 Vollgeschossen.

Die im Geltungsbereich festzusetzenden Verkehrsflächen bzw. Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung sind z.T. im Bestand vorhanden, bzw. planungsrechtlich zulässig. Die Verkehrsflächen und zum Teil die Bauflächen werden von planfestgestellten Verkehrsanlagen unterquert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass für diese Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt wurde. Die Bewertung und Kompensation des durch dieser Verkehrsanlagen verursachten Eingriffs erfolgte im Rahmen eines Landschaftspflegerischen Begleitplans und wurde bei der Eingriffsermittlung zum Gesamtbereich des ursprünglichen Bebauungsplans II-201 nicht berücksichtigt.

Sie finden aber dadurch Berücksichtigung, dass die planfestgestellte teilweise Unterbauung des Bebauungsplangebietes bei der Ausgangsbewertung der Umweltsituation im Bebauungsplanverfahren einbezogen wird. Ebenso wird davon ausgegangen, dass die temporäre Nutzung von Teilflächen des Bebauungsplangebietes als planfestgestellte Baustelleneinrichtungsflächen abgeschlossen ist. Bei der Bestandsbewertung werden diese Flächen als vegetationsloser offener Boden bewertet.

Ermittlung des Eingriffstatbestandes

Demgegenüber wird durch den Bebauungsplan auf den Bauflächen ein deutlich höheres Nutzungsmaß ermöglicht (MK 1 GFZ 5,6, MK 2 GFZ 7,0, MK 3 GFZ 4,5 und MK 4 GFZ 11,0). Die Baugrundstücke sind – unter Berücksichtigung der Belange der Planfeststellung – vollständig unterbaubar. Die durch den Bebauungsplan vorbereitete Bebauung, die über das geltende Baurecht hinausgeht führt zum Verlust der Naturhaushaltsfunktionen Boden, Wasser, Klima und der Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen. Sie löst einen Eingriff gem. § 1a Abs. 3 BauGB aus, der in der Abwägung bzw. der Entscheidung über den Ausgleich zu berücksichtigen ist.

Ermittlung der Eingriffsdimension

Die Festsetzungen des Bebauungsplans ermöglichen eine großflächige Über- und Unterbauung sowie die vollständigen Versiegelung der Flächen im Plangebiet. Für die Ermittlung der Beeinträchtigung der biotischen und abiotischen Faktoren wurde die Neuversiegelung durch Baukörper zugrunde gelegt.

Tab.5: Abgleich der nach § 34 Abs. 1 BauGB zulässigen Nutzungsmaßes mit der Planung

	Fläche A	Fläche B
nach § 34 BauGB zulässig		
GRZ	0,5 (0,75)*	0,6 (0,8)*
GFZ	1	3,0
Planung (Festsetzungen B-Plan II-201c)		
GRZ	1	1
GFZ	6,1	5,6

* inkl. der nach § 19 Abs. 4 S. 2 BauNVO zulässigen Überschreitung des Nutzungsmaßes

Tab.6: vom Eingriff betroffene Baugrundstücksfläche

	Fläche A	Fläche B
nach § 34 BauGB max. baulich nutzbare Baugrundstücksfläche	75 %	80 %
baulich nutzbare Baugrundstücksfläche (Planung)	100 %	100 %
Prozentanteil der vom Eingriff betroffenen Baugrundstücksflächen	+ 25 %	+ 20 %

Gegenüber dem bestehenden Planungsrecht wird im nördlichen Bereich (Fläche A) 25 Prozent und im südlichen Bereich (Fläche B) 20 Prozent mehr Baugrundstücksfläche für eine bauliche Nutzung vorgesehen, als nach § 34 Abs.1 BauGB zulässig wäre.

3.4.2 Kompensationsbedarf und Ausgleichsumfang

Für die Bewertung von Eingriffen in der Bauleitplanung wurden spezifische Handlungsempfehlungen formuliert. Das verwendete Verfahren nach Auhagen (VERFAHREN ZUR BEWERTUNG UND BILANZIERUNG VON EINGRIFFEN IM LAND BERLIN, 2004) stützt sich auf einen nutzwertanalytischen Ansatz, bei dem aus dem Landschaftsprogramm abgeleitete Ziele über Wertträger operationalisiert werden, um die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des

Naturhaushaltes sowie des Landschaftsbildes abzubilden.. Die ermittelte Wertdifferenz drückt den Wertverlust aus.

Für die Bewertung des Naturhaushaltes nach der Auhagen-Methode konnten nur jene Wertträger herangezogen werden, für die sich aus § 34 Abs.1 BauGB Aussagen treffen lassen. Sie erfolgte für die Umweltgüter Boden, Wasserhaushalt, stadtklimatische Funktion sowie Biotope. Der Zustand des Naturhaushalts vor dem Eingriff wurde dem Zustand nach dem Eingriff gegenüber gestellt.

Im Bestand sind die geplanten Baufelder geprägt durch versiegelte Bereiche, Flächen mit offenem Boden und Biotopflächen geringer und mittlerer Wertigkeit (vgl. Gutachten Ermittlung der Eingriffsdimension und des Kompensationsbedarfs und Kap 1.3.1). Diese Flächen übernehmen Bodenfunktionen, Funktionen für den Wasserhaushalt, für das kleinräumige Stadtklima und sie haben Bedeutung als Lebensraum für Tier und Pflanzen.

Durch die vollständige Überbauung der Baugrundstücke mit Gebäudekörpern und die Errichtung von Tiefgaragen wird der Naturhaushalt der Flächen nachhaltig verändert. Der Boden wird in diesen Bereichen vollständig ausgehoben, die Komponenten des Wasserhaushaltes gestört und vorhandene Biotope beseitigt. Die biotischen und abiotischen Komponenten des Naturhaushalts verlieren vollständige ihre Leistungsfähigkeit. Baugrundstücke und versiegelte Flächen besitzen bei einer Bewertung nach der Auhagen-Methode folglich keinerlei Wert mehr für die Umwelt. Daher musste der Nach-Eingriffs-Zustand im Bereich der Baugrundstücke sowohl für die Fläche A als auch die Fläche B mit null Wertpunkten bewertet werden.

Tab.7: Bilanzierung des Bestands- und Planungszustands

	Bestand	Planung	Differenz
Flächen A	36,2	0	36,2
Flächen B	85,8	0	85,8
gesamt	122	0	122

Die Gesamtdifferenz zwischen Bestand und Planung (bezogen auf die Baufelder) beträgt 122 Wertpunkte.

Nach § 34 BauGB ist eine bauliche Nutzung von 75 Prozent bzw. 80 Prozent der Baugrundstücksflächen zulässig. Demnach verbleiben für den nördlichen Bereich (Fläche A) 25 Prozent des Eingriffs als für das Bebauungsplanverfahren kompensationsrelevant und für den südlichen Bereich (Fläche B) 20 Prozent. Dies ergibt für die Fläche A 9,0 auszugleichende Wertpunkte und für die Fläche B 17,2 auszugleichende Wertpunkte.

Tab.8: Bilanzierung des Kompensationsbedarfs nach § 34 BauGB

	Eingriff (auszugleichende Wertpunkte)	Kompensationsbedarf
Flächen A	9,0	25 %
Flächen B	17,2	20 %
gesamt	26,2	21,8 %

In dem zugrunde gelegten Verfahren nach Auhagen wird ein Wertpunkt mit einem Geldbetrag von 1.366 Euro bewertet. Daraus ergeben sich bei 26,2 Wertpunkten Gesamtkosten für Kompensationsmaßnahmen von rund 35.000 Euro.

Zuordnung der Kompensationsmaßnahmen

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens II-201 wurden 1996 dem Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c Ausgleichsmaßnahmen im Bereich des Bebauungsplans II-201b zugeordnet. Diese sind bereits umgesetzt worden. Die diesen zugrunde liegende Bewertung erfolgte unter Berücksichtigung der Gesamtmaßnahme für den ursprünglich ungeteilten Bebauungsplan II-201. Die Finanzierung wurde durch die Entwicklungsmaßnahme "Hauptstadt-Parlament -und Regierungsviertel" gesichert. Durch die Entwicklung einer großen Parkanlage (Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis) wurden negative Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Vegetation kompensiert. Mit Entwicklung der öffentlichen Parkanlage konnten im Geltungsbereich II-201b Bodenfunktionen wiederhergestellt werden, die Rückhaltefähigkeit des Regenwassers erhöht, die Abflussbildung verbessert sowie umfangreiche Vegetationsflächen neu geschaffen werden. Darüber hinaus wirkt die Kompensationsmaßnahme klimatisch entlastend und stellt stadtgestalterisch eine bedeutsame Verbesserung des Landschaftsbildes dar.

Durch die fertig gestellte Ausgleichsmaßnahme „Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis“ wurde dem Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c durch diese vorgezogene Ausgleichsmaßnahme ein Teilausgleich von 74 Prozent des Gesamteingriffs zugeordnet.

Von dem ermittelten Kompensationsbedarf im Bereich der Schutzgüter Boden, Wasser, Klima und Biotope im Wert von 26,2 Wertpunkten kann ein Anteil von 74 Prozent (19,3 Wertpunkte) der bereits durchgeführten Kompensationsmaßnahme (Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis) zugeordnet und damit als ausgeglichen angesehen werden. Die verbleibenden 26 Prozent (6,9 Wertpunkte) des Eingriffs sind noch nicht kompensiert und sind in die Abwägung einzustellen.

Es wird im Eingriffsgutachten empfohlen, weitere Kompensationen außerhalb des Geltungsbereichs durch die Zuordnung zur Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Grünzug“, festzulegen.

Tab.10: Bilanzierung des Kompensationsbedarfs

	Wertpunkte	Euro
Eingriff	26,2	36.500 €
bereits umgesetzte Kompensationsmaßnahmen außerhalb des B-Plangebietes	19,3	27.000 €
noch nicht kompensierte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (nicht im Plangebiet kompensierbar)	6,9	9.500 €

Die Kompensation der noch nicht umgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgt im Rahmen von städtebaulichen Verträgen nach § 11 BauGB. Im Städtebaulichen Vertrag wird geregelt, dass die Kompensation über die Schaffung von naturhaushaltswirksamen Flächen, die auch dem Biotop- und Artenschutz dienen, im Rahmen der Gestaltung des künftigen „Döberitzer Grünzuges“ erfolgen wird. Durch diese Kompensationsmaßnahme wird auch das Landschaftsbild aufgewertet und es werden Erholungsräume in unmittelbarer Nähe zum Bebauungsplangebiet geschaffen.

3.4.3 Maßnahmen

Mit dem Bebauungsplan werden Eingriffe in Natur und Landschaft vorbereitet. Die Beeinträchtigungen der abiotischen und biotischen Komponenten des Naturhaushaltes sind gemäß § 1a Abs.3 BauGB durch geeignete Maßnahmen im Bebauungsplan auszugleichen.

Im Bebauungsplangebiet selbst sind keine Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich von Eingriffsfolgen gemäß § 1a BauGB möglich.

Empfohlene umweltrelevante Maßnahmen ohne Relevanz für den Ausgleich nach § 1a BauGB

Schutzgut Mensch:

Maßnahmen:

- Verzicht auf oberirdische Garagen und Stellplätze (textliche Festsetzung Nr. 4.1)
- Beschränkung der zulässigen Heizsysteme auf solche mit niedrigen Emissionswerten (textliche Festsetzung Nr. 5.1)
- schwingungstechnische Abkopplung der Gründung von Hochbauten von den Schienenverkehrsanlagen der Fern- und Regionalbahn, S- und U-Bahn (textliche Festsetzung Nr. 5.2)
- Ausstattung von lärmbelasteten Wohnbauten mit einem straßenabgewandten Aufenthaltsraum (textliche Festsetzung Nr. 5.3)
- Ausstattung von lärmgefährdeten Aufenthaltsräumen mit schallgedämmten Dauerlüftungseinrichtungen (textliche Festsetzung Nr. 5.3)

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Maßnahmen:

- extensive Begrünung von 60 Prozent der Dachflächen mit geringer Neigung (ausgenommen der Hochpunkte) zur Schaffung potentieller Lebensräume für Vögel und Kleinlebewesen (textliche Festsetzung Nr. 6)

Schutzgut Boden:

Maßnahmen:

- Sanierung der Boden- und Grundwasserverunreinigungen

Schutzgut Grundwasser:

Maßnahmen:

- Begrünung geeigneter Dachflächen zur Speicherung eines Teils des Niederschlagswassers auf der Fläche (textliche Festsetzung Nr. 6)

Schutzgut Klima/Luft:

Maßnahmen:

- Etablierung von Vegetationsflächen (Dachbegrünung), die abkühlend und staubbindend wirken (textliche Festsetzung Nr. 6)
- Beschränkung der Stellplätze und Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen (textliche Festsetzung Nr. 4.1)

Schutzgut Landschaftsbild:

Maßnahmen:

- Beschränkung von Dachaufbauten über der Gebäudeoberkante (textliche Festsetzung Nr. 2.2, 2.3, 2.4)
- Gewährleistung der Durchlässigkeit des Quartiers
- Begrünung der Straßenräume und Platzflächen
- hochwertige Gestaltung der Blockinnenbereiche, Straßen- und Platzflächen
- Beachtung des Umgebungsschutzes der Denkmale

Hinweis:

Die festgesetzte Dachbegrünung (textliche Festsetzung Nr. 6) wird nicht als Kompensationsmaßnahme nach § 1a Abs.3 BauGB bewertet, da sie im Rahmen der Abwägung ausschließlich als ausgleichende Maßnahme für die Überschreitung der Obergrenzen der Nutzungsmaße im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO herangezogen wird.

Bäume

Die Überbauung bisher brachliegender Bereiche des Plangrundstückes wird auch Baumfällungen erforderlich machen. Durch eine Überlagerung von Baumstandorten mit Baufeldern bzw. Baustelleneinrichtungsf lächen wird ein Großteil der Bäume nicht erhalten werden können. Diese Eingriffe in den Baumbestand sind nach den Vorschriften der Berliner Baumschutzverordnung unabhängig von den beabsichtigten Festsetzungen des Bebauungsplans auf der nachfolgenden Baugenehmigungsebene auszugleichen.

Maßnahmen außerhalb des Bebauungsplangebietes

Eine Kompensation des Eingriffs erfolgte zu 74 Prozent durch Kompensationsmaßnahmen bei der Anlage des „Geschichtsparks ehemaliges Zellengefängnis“ (18 Prozent der gesamten Kompensationsmaßnahme Geschichtspark Zellengefängnis wurden dem Bebauungsplan II-201c zugeordnet).

Die Finanzierung wurde durch die Entwicklungsmaßnahme "Hauptstadt-Parlament -und Regierungsviertel" gesichert. Durch die Entwicklung einer großen Parkanlage (Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis) wurden negative Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Vegetation kompensiert. Mit Entwicklung der öffentlichen Parkanlage konnten im Geltungsbereich II-201b Bodenfunktionen wiederhergestellt werden, die Rückhaltefähigkeit des Regenwassers erhöht, die Abflussbildung verbessert, sowie umfangreiche Vegetationsflächen neu geschaffen werden. Darüber hinaus wirkt die Kompensationsmaßnahme klimatisch entlastend und stellt stadtgestalterisch eine bedeutsame Verbesserung des Landschaftsbildes, wie auch der Erholungsfunktion dar.

Der verbleibende Eingriff mit 6,9 Wertpunkten in die Schutzgüter Boden, Wasser, Klima Biotop- und Artenschutz soll über die Gestaltung von Teilflächen des künftigen „Döberitzer Grünzuges“, der unmittelbar nördlich an das Plangebiet angrenzt, kompensiert werden. Im Bereich des Grünzuges wird eine übergeordnete Grünverbindung hergestellt, werden Lebensräume für Tiere und Pflanzen geschaffen und gesichert und die Naturhaushaltsfunktionen (Boden, Wasser, Klima) verbessert. Die Maßnahmen werden über städtebaulichen Vertrag nach § 11 BauGB gesichert. Die Eigentümerin der Kerngebietsflächen im Bebauungsplan II-201c verpflichtet sich per städtebaulichen Vertrag zur Herstellung von Teilen des künftigen „Döberitzer Grünzuges“. In

Höhe von 9.500 € erfolgt die Schaffung von Biotopflächen und Parkbereichen, die der Aufwertung der Naturhaushaltsfunktionen und der Lebensraumfunktionen dienen.

Die Flächenverfügbarkeit ist gesichert, da die Flächen des geplanten „Döberitzer Grünzuges“ zu großen Teilen der Grundstückseigentümerin gehören, die auch über die Kerngebietsflächen im Geltungsbereich II-201c verfügt.

3.5 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Grundsätzlich sind für das Gebiet des Bebauungsplans andere Planungsmöglichkeiten geprüft worden.

Der Planungsvorlauf für die angrenzenden Gebiete reicht bis in die frühen 90er Jahre und der Beschlussfassung der Verlagerung von Hauptstadt und Regierungssitz nach Berlin zurück. Etwa zeitgleich entwickelte die Deutsche Bahn 1992 ein Verkehrskonzept („Pilzkonzept“), das den Ausbau des Lehrter Bahnhofs zum Hauptbahnhof und eine Wiederherstellung der radial verlaufenden Schienenverkehrsstrecken vorsah. Im Zuge der Planung wurde auch die Entwicklung eines neuen Stadtquartiers in unmittelbarer Umgebung des zukünftigen Hauptbahnhofes beschlossen.

Im Jahr 1994 war das Areal des Bebauungsplans II-201c Bestandteil eines von der Deutschen Bahn zum Lehrter Stadtbahnhof durchgeführten städtebaulichen Wettbewerbs. Die beiden siegreichen Entwürfe der Büros Dudler und Prof. Ungers wurden in den folgenden Jahren mehrmals modifiziert. Die zunächst im Bogen verlaufende B 96 sollte in der ursprünglichen Planung parallel zur Heidestraße verlaufen. Damit wurden eine verkehrsbedingte Entlastung der Heidestraße und die Bündelung der Verkehrsströme angestrebt. Gleichzeitig sollte die Planung eine Insellage der Wohnnutzung auf der Fläche des heutigen Bebauungsplans II-201c vermeiden und eine Fortsetzung des zukünftigen Wohnquartiers bis zur Döberitzer Straße ermöglichen. Diese Planungsansätze wurden ab 1999 jedoch nicht weiter verfolgt, da Investoren zur Umsetzung des Konzeptes ausblieben und damit eine Umsetzung der Planung unwahrscheinlich war.

Im Zuge des Internationalen Workshops „Entwicklung von Wasseranlagen in Berlin“ 2001 und der daraus resultierenden Entwicklungsplanung für Wasseranlagen (WEP) wurde das Plangebiet stärker in die Gesamtplanung der Bereiche um die Heidestraße eingebunden. Eine verstärkte Aufmerksamkeit und Intensivierung der Bemühungen zur Entwicklung des Gebietes gingen sowohl von den östlich angrenzenden Kulturstandorten, als auch von der Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofes aus. Zusätzliche Planungssicherheit schuf die Entscheidung zur Stilllegung des Hamburg und Lehrter Güterbahnhofes (HUL), womit eine Überplanung des Containerbahnhofes möglich wurde. Da sich das Areal für eine innerstädtische Entwicklung anbot, rückten auch die Flächen an der Heidestraße ins Blickfeld der Konzeption.

Nachdem die ursprünglich vorgesehene Wohnbebauung aufgrund der Entwicklungen des Wohnungsmarktes obsolet wurden, wurde im Jahr 2007 ein kooperatives städtebauliches Gutachterverfahren zur Heidestraße ausgelobt.

Das Masterplankonzept des Büros Astoc ging dabei als Sieger hervor. Das Konzept wurde in mehreren Workshops überarbeitet. Dabei wurde die ursprünglich dreiteilige Bebauung in Nord-Süd-Richtung mit je einem Hochpunktstandort und einen zusätzlichen freistehenden Solitär zugunsten einer kompakten Ost-West gerichteten Blockstruktur aufgegeben.

Die in der derzeitigen Masterplanung Heidestraße dargestellte Entwicklung erscheint nach reiflicher Prüfung als die der Zielsetzung des Entwicklungsbeschlusses angemessenste und entspricht der Berücksichtigung einer sonstigen Planung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB.

3.6 Zusätzliche Angaben

3.6.1 Technische Verfahren bei der Umweltprüfung

Die Umweltprüfung zum Bebauungsplan II-201c umfasst folgende Bearbeitungsstufen:

- Zusammenstellung fachgesetzlicher Vorgaben und fachlicher Standards;
- Auswertung vorliegender Fachgutachten zum Plangebiet;
- Auswertung vorliegender Informationsquellen zur Umweltsituation, insbesondere des digitalen Umweltatlas Berlin;
- Bestandsaufnahme der Flächennutzung und der Biotope entsprechend der Beschreibung der Biotoptypen Berlins“, sowie des Baumbestandes; Bewertung der Bestandssituation;
- Ermittlung der Auswirkungen der Planung auf die Umweltsituation;
- Ermittlung der durch den Plan ermöglichten Eingriffe.

Schwierigkeiten bei der Erhebung der Grundlagen ergaben sich nicht. Die eingesetzten technischen Verfahren sind in den jeweiligen Fachgutachten erläutert.

3.6.2 Hinweise zur Durchführung der Umweltüberwachung

Ziel des gesetzlich vorgeschriebenen Monitoring ist es, die Prognose des Umweltberichts einer Kontrolle zu unterziehen. Im vorliegenden Fall kann dieser Anforderung dadurch Genüge getan werden, dass die Umsetzung der Festsetzungen zum Lärmschutz und zur Dachbegrünung durch die zuständigen Behörden sichergestellt wird. Wenn dies geschieht, ist mit signifikanten Abweichungen der Realentwicklung von der diesem Umweltbericht zugrunde liegenden Prognose des zukünftigen Umweltzustandes im Plangebiet nicht zu rechnen, so dass auf ein systematisches Monitoring verzichtet werden kann. Auf die notwendigen Monitoringmaßnahmen im Planfeststellungsverfahren und auf die Kontrollmaßnahmen im Rahmen der Einholung der wasserrechtliche Erlaubnis wird hingewiesen.

3.7 Zusammenfassung

Der Bebauungsplan II-201c bereitet auf Basis des Masterplanes eine Überbauung von Baugrundstücken sowie die Befestigung von Verkehrsflächen vor. Durch die Festsetzungen soll unter Berücksichtigung der planfestgestellten Fern-, Regional-, S- und U-Bahnanlagen eine kerngebietstypische Bebauung sowie eine adäquate Kerngebietsnutzung und Gestaltung der Grundstücksflächen ermöglicht werden.

Das Planungskonzept sieht eine vollständige Umstrukturierung des Gebietes vor. Die durch den Bebauungsplan vorbereiteten Bauvorhaben sind auf der Grundlage des § 34 BauGB zu beurteilen. Die Bebauung geht über das geltende Baurecht hinaus und löst damit einen Eingriff gemäß § 1a Abs. 3 BauGB aus. Der Eingriff findet in der Abwägung bzw. bei der Entscheidung über den Ausgleich Berücksichtigung.

Der ermittelte Gesamteingriff beträgt 26,2 Wertpunkte und umfasst Verschlechterungen der Naturhaushaltsfunktionen (Boden, Wasser, Klima) und der Lebensraumfunktionen für Tiere und Pflanzen. Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen, die dem Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c im Bauleitverfahren 1996 zugeordnet wurden, konnte im benachbarten Bebauungsplan II-201b bereits eine Kompensation von 19,3 Wertpunkten (74 Prozent) realisiert werden. Die dieser Kompensation zugrunde liegende Bewertung erfolgte unter Berücksichtigung der Gesamtmaßnahme für den ursprünglichen ungeteilten Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201. Die Finanzierung wurde durch die Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt – Parlament – und Regierungsviertel“ gesichert. Die Kompensationswirkung bezieht sich vor allem auf die Schutzgüter Boden, Wasser und Vegetation. Durch die Entwicklung von Teilen einer öffentlichen Parkanlage anstelle großteils versiegelter Lagerflächen wurden 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.

Weitere Kompensationsmaßnahmen erfolgen bei der Realisierung des künftigen „Döberitzer Grünzuges“. Diese wurden im Rahmen eines städtebaulichen Vertrages mit dem Eigentümer gesichert.

Aufgrund der durch den Bebauungsplan ermöglichten hohen Verdichtung des Stadtquartiers und der stadträumlich besonderen Lage im Zentrum Berlins, sowie der Tatsache, dass im Bebauungsplan keine Grünflächen geschaffen werden, wird im Rahmen der Eingriffsbewertung eine Kompensation des Eingriffs gemäß § 1a Abs. 3 BauGB empfohlen, die über die 74 %ige Kompensation hinausgeht.

In der Abwägung schließt sich der Plangeber dieser Empfehlung aus folgenden Gründen an:

Der Bebauungsplan II-201c ist aus dem Gesamtplan II-201 „Lehrter Stadtquartier“ hervorgegangen. In Bezug auf das Kompensationserfordernis wurde seinerzeit (1996) eine Abwägung getroffen, wonach die Kompensationsmaßnahmen für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201c einen Umfang von 74% gemessen an einer Kompensation von 100% betragen. Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen konnte im benachbarten Bebauungsplan II-201b diese Kompensation umgesetzt werden, indem die öffentliche Parkanlage des Geschichtsparks „Zellengefängnis“ realisiert worden ist.

Seit der damaligen Abwägung haben sich viele rechtliche, methodische, planerische und reale Rahmenbedingungen verändert, so dass eine unmittelbare Vergleichbarkeit der Bilanzierung nicht mehr gegeben ist.

Unverändert ist jedoch die besondere Lage des Plangebietes im Stadtgefüge vis à vis dem neu entstandenen Hauptbahnhof quasi als einer „Visitenkarte“ der Hauptstadt und gleichzeitig für die nördlich der Invalidenstraße gelegenen Quartiere. Hier sollen zukünftig eine großzügige öffentlich Platzfläche und eine sehr stark komprimierte Bebauung entstehen und den städtebaulichen Auftakt bilden für das sich weiter nach Norden erstreckende Quartier entlang der Heidestraße. Dieser Funktion wird insbesondere durch Platzierung zweier städtebaulicher Dominanten in Form eines 84 m bzw. 69 m hohen Hochhauses entsprochen.

Diese städtebauliche Konzeption unterscheidet sich dezidiert von früheren Planungen eines begrünten Wohnquartiers an dieser Stelle. Nunmehr ist ein „großstädtisches“ und verdichtetes Quartier vorgesehen, ohne die Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage und großer Flächen mit Bindung zum Anpflanzen. Daraus ergibt sich das Erfordernis, diesen Belang ergänzend in der Abwägung zu berücksichtigen. Insgesamt ergibt sich für das Plangebiet eine Situation, wonach keine bilanzierungsrelevanten Maßnahmen nach § 1a BauGB im Plangebiet mehr umgesetzt werden können.

Außerhalb des Plangebietes und zwar unmittelbar angrenzend bestehen jedoch Möglichkeiten, weitere Kompensationsmaßnahmen vorzunehmen, die unmittelbare Rückwirkungen auf das Baugebiet haben werden. Im Falle des Geschichtsparks sind diese bereits Gegenstand der Abwägung gewesen und umgesetzt worden. Sie haben somit nicht nur einer Verschlechterung der Naturhaushaltsfunktionen entgegengewirkt, sondern insbesondere auch zu einer Aufwertung des Landschaftsbildes und einer Verbesserung der Erholungsfunktion beigetragen. Die gleiche Zielstellung wird auch bei der Realisierung des benachbarten sogenannten künftigen „Döberitzer Grünzuges“ verfolgt. Die Flächenverfügbarkeit dieses Geländes ist gesichert, da sich die Flächen des „Döberitzer Grünzuges“ u.a. im Eigentum des Landes Berlin befinden und Teile der Grundstückseigentümerin gehören, die auch über die Kerngebietsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c verfügt. Für die Realisierung soll der Grundstückseigentümer der hochverdichteten Kerngebiete im Plangebiet II-201c qua städtebaulichen Vertrag mit herangezogen werden. Schließlich wird in die Abwägung auch eingestellt, dass der Grundstückseigentümer unmittelbar selbst durch die Aufwertung der direkten Nachbarschaft und der entstehenden Erholungsfunktion des zukünftigen Grünzuges profitiert.

Die Festsetzung der Dachbegrünung im Bebauungsplan erfolgt in der Abwägung als ausgleichende Maßnahme für die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße im Sinn des § 17 BauNVO.

4. Wesentlicher Planinhalt und wesentliche Abwägungstatbestände

4.1 Wesentlicher Planinhalt

Der Bebauungsplan II-201c trifft Festsetzungen im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB.

Im Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Neuordnung der Baugrundstücke sowie der Erschließungsflächen geschaffen werden.

Als Art der baulichen Nutzung setzt der Bebauungsplan in Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan Kerngebiet nach § 7 BauNVO fest. Zur Ermöglichung von Wohnnutzung und zur Beschränkung des großflächigen Einzelhandels wird das Kerngebiet gegliedert. Darüber hinaus werden Nutzungen, die dem städtebaulichen Ziel nicht entsprechen, ausgeschlossen oder begrenzt.

Durch Baugrenzen und durch Festsetzung der zulässigen Oberkanten wird in Verbindung mit der maximal zulässigen Geschossfläche das Maß der baulichen Nutzung als sogenannte erweiterte Baukörperfestsetzungen definiert. Durch diese ausdrückliche Festsetzungen werden planungsrechtlich u.a. auch die beiden Hochhäuser mit einer Oberkante von 69,0 m bzw. von 84,0 m über Gehweg ermöglicht, die deutlich über die Höhe der übrigen Bauung hinausragen. Die Unterbaubarkeit der Baugrundstücke ist nur unter Berücksichtigung der planfestgestellten Verkehrsanlagen möglich.

Schließlich berücksichtigt der Bebauungsplan Umweltbelange, indem er Regelungen zur Luftreinhaltung, zum Erschütterungsschutz und zu Lärmschutzgrundrissen trifft. Er regelt verbindlich eine Begrünung von Dachflächen.

4.2 Wesentliche Abwägungstatbestände

Berlin befindet sich seit der Wende in einer immer noch anhaltenden Situation des Umbruchs, womit eine Veränderung der Stadtstruktur einhergeht. Im Bereich des Hauptbahnhofes soll ein Gebiet, das jahrzehntelang und bis in die 90er Jahre des letzten Jahrhunderts geprägt war von Bahnnutzungen und sonstigen Nutzungen mit hohem Flächenbedarf, die üblicherweise in Stadtrandlagen zu finden sind, zu einem verdichteten, qualitativ hochwertigem innerstädtischen Stadtviertel entwickelt werden. Dabei soll der erwartete Entwicklungsimpuls des Fern- und Regionalbahnhofes sowie die Nähe zum Regierungsviertel für die Entstehung eines Stadtquartiers um den Hauptbahnhof sowie mittelfristig zur Gesamtentwicklung bis zur Perleberger Straße ausgenutzt werden.

Einer der Grundzüge der Abwägung sieht im Ergebnis eine hohe Verdichtung für das Plangebiet des Bebauungsplans II-201c vor. Gleichzeitig sind im Gebiet Planungen, die ursprünglich in der Untersuchung zum „Überbezirklichen Entwicklungsschwerpunkt“ aus dem Dezember 1993 aufgezeigt wurden und die wesentlich durch die Kapazität des umliegenden Straßennetzes von übergeordneter Bedeutung bestimmt werden, zu berücksichtigen.

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

- Ein sparsamer Umgang mit Grund und Boden gemäß § 1a Abs. 2 BauGB wird gefördert, und zwar in Abhängigkeit von der planerisch ermöglichten Dichte.

- Die Lagegunst des Gebietes, insbesondere seine Erschließung durch den öffentlichen Personenverkehr, soll für die Realisierung einer hohen Dichte ausgenutzt werden.
- Die Belange der tertiären Wirtschaft und der Hauptstadtfunktion sowie die Erhaltung, Sicherung und Schaffung der daraus resultierenden Arbeitsplätze werden besonders gefördert.
- Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Umwelt stehen kleinräumig nachteilige Belastungseffekte den Vorteilen eines Konzeptes gegenüber, welches durch die Innenentwicklung großräumig weniger Belastungen (Flächenverbrauch) bewirkt.

Die im Laufe der Planaufstellung durchgeführten Untersuchungen und Sanierungen von Bodenbelastungen haben zu dem Ergebnis geführt, dass Bodenbelastungen den Festsetzungen des Bebauungsplanes nicht entgegenstehen. Nähere Angaben sind dem Umweltbericht zu entnehmen.

5. Abwägung und Begründung der einzelnen Festsetzungen des Bebauungsplans

5.1 Aufschiebend bedingte Festsetzung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 2 Nr.2 BauGB]

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass eine Bebaubarkeit in den Bereichen, die von den planfestgestellten Verkehrsanlagen der S-Bahn betroffen sind einschließlich des unterankerten Areals, des Sicherheitsstreifen und der Baustelleneinrichtungsfläche nur nach Fertigstellung der Bahnanlagen für die S-Bahn erfolgen kann. Auf diese zeitliche Verzögerung der Umsetzung der planungsrechtlich ermöglichten Bebauung, die als besonderer Fall zu bewerten ist, reagiert der Bebauungsplan durch eine Regelung einer aufschiebend bedingten Nutzung nach § 9 Abs. 2 BauGB (siehe **textliche Festsetzung Nr. 9**). Demzufolge ist auf den Flächen „planfestgestellte temporäre Baustelleneinrichtungsfläche der S-Bahn“, „planfestgestellter Sicherheitsstreifen der S-Bahn“ und „planfestgestelltes unterankertes Areal der S-Bahn“, die gegenwärtig noch der Planfeststellung unterliegen, die festgesetzte bauliche und sonstige Nutzung (als Folgenutzung) bis zur Aufhebung der planfestgestellten Zwecke unzulässig. Die „Folgenutzung“ entspricht in Entwicklung aus dem FNP der städtebaulichen Zielstellung des Landes Berlin.

Der Zeithorizont der Fertigstellung des ersten Bauabschnittes der S-Bahn (S 21) ist nach gegenwärtigem Planungsstand das Jahr 2015.

Im Übrigen wird das Fachplanungsrecht in Bezug auf die S-Bahn im Bebauungsplan berücksichtigt durch

- die textliche Festsetzung Nr. 7 (Fahrrecht für die unterirdische S-Bahn, siehe Kapitel II.5.4.6 der Begründung),
- nachrichtlich Übernahmen im Planbild (Kennzeichnung des Sicherheitsstreifens, des unterankerten Areals und der Baustelleneinrichtungsfläche, siehe Kapitel II.6 der Begründung),
- Aufnahme des Hinweis Nr. 1 auf dem Planbild (Abstimmungsbedarf mit der DBAG bzw. die erforderliche Zustimmung zu baulichen Maßnahmen die die Tunnelanlagen tangieren, siehe Kapitel II.7 der Begründung).

Das Eisenbahnbundesamt hat mit Schreiben vom 18. Februar 2010 der oben dargelegten Festsetzungssystematik im Bebauungsplan zugestimmt.

Dem Grundstückseigentümer der Kerngebietsflächen ist bekannt, dass der Bau oberhalb und neben den Bahnanlagen erheblich verzögert, eingeschränkt und von zusätzlichen finanziellen Aufwendungen für bauliche Vorkehrungen - z.B. wegen statischer Anforderungen, Erschütterungen und Lärm - abhängig sein kann. Im städtebaulichen Vertrag zwischen dem

Land Berlin und dem Grundstückseigentümer wurde dieser Belang entsprechend berücksichtigt. Der Grundstückseigentümer wird vor der Bebauung der Grundstücke notwendige Abstimmungen mit den Trägern der planfestgestellten Vorhaben vertraglich regeln

5.2 Art der baulichen Nutzung (zeichnerische Festsetzung)

5.2.1 Kerngebiet und seine Gliederung

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

Im Bebauungsplan wird für die Baugrundstücke als Art der baulichen Nutzung Kerngebiet festgesetzt. Diese angestrebte Art der Nutzung für zentrale Funktionen und Einrichtungen entspricht der im Flächennutzungsplan dargestellten gemischten Baufläche M 1. Für diese Bauflächen M 1 ist eine hohe Nutzungsintensität und -dichte mit Kerngebietscharakter vorgesehen.

Das Kerngebiet um den neu entstehenden Kreuzungsbahnhof soll in erster Linie der Unterbringung von Dienstleistungsfunktionen dienen. Da Kerngebiete neben der Unterbringung von Handelsbetrieben und der Einrichtungen der Wirtschaft, der Verwaltung und der Kultur dienen, sind hier kulturelle Einrichtungen regelmäßig zulässig.

Unter Berücksichtigung der Zentrenstruktur wird das Kerngebiet bezüglich der Einschränkung von großflächigem Einzelhandel gegliedert.

Ursprünglich umfasste das Plangebiet, die in der Vorbemerkung skizzierten vier Geltungsbereiche II-201a, II-201b, II-201c und II-201d, also einen sehr viel größeren Bereich. In den Bebauungsplänen II-201a und II-201b sind überwiegend Kerngebiete festgesetzt worden; in den im Verfahren befindlichen Bebauungsplänen II-201da und II-201 db sind ebenfalls fast ausschließlich Kerngebiete zur Festsetzung vorgesehen. Diese Fläche ist bei der Begründung der Gliederung des Kerngebietes im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c abwägend zu berücksichtigen.

5.2.1.1 Festsetzungen zu Erdgeschosszonen im MK 1

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

(textliche Festsetzungen Nr. 1.1)

Städtebauliches Ziel für das Bahnhofsumfeld ist in den festzusetzenden Kerngebieten die Belebung des öffentlichen Raumes im Zusammenhang mit den angrenzenden Nutzungen in den Erdgeschosszonen. Dieses betrifft die attraktive und vielfältige Gestaltung der ersten Vollgeschosse, die zu einem qualitativ hochwertigen Bahnhofsumfeld beitragen sollen. Zur Sicherung des Zieles einer Belebung des Quartiers, ist eine Gliederung des Kerngebietes notwendig.

Demzufolge sind gemäß **der textlichen Festsetzung Nr. 1.1** im ersten Vollgeschoss des MK 1 nur Einzelhandelsbetriebe, sofern sie keine großflächigen Einzelhandelsbetriebe sind, Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Vergnügungsstätten, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke allgemein zulässig. Ausnahmsweise können gem. § 1 Abs. 5 BauNVO Büronutzungen zugelassen werden, wenn sie hohen Publikumsverkehr erwarten lassen (wie Reisebüros oder Bankfilialen). All diese Nutzungen – mit Ausnahme von Einzelhandelsbetrieben – bleiben auch im übrigen Kerngebiet allgemein zulässig, werden dort aber nicht planungsrechtlich erzwungen.

Da Treppenhauskerne natürlich ins Erdgeschoss geführt werden müssen, ist in der textlichen Festsetzung klarstellend geregelt, dass diese generell im ersten Vollgeschoss zulässig sind, auch wenn sie nicht den vorab genannten Nutzungen dienen.

Die Zweckbestimmung des Kerngebiets ist trotz Ausschluss der gem. § 7 Abs. 2 Nr. 1, 5, 6, 7 BauNVO allgemein zulässigen Nutzungen gewahrt, da sich diese Regelung nur auf einen untergeordneten Teil der zulässigen Gesamtgeschossfläche bezieht und beispielsweise Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude im gesamten übrigen Kerngebiet zulässig bleiben. Wohnungen – auch Wohnungen nach §7 Abs. 2 Nr. 6 BauNVO - können nach Maßgabe der textlichen Festsetzung Nr. 1.3 untergebracht werden. Zur Gliederung hinsichtlich der Einzelhandelsnutzungen und des Ausschlusses von großflächigen Einzelhandelsbetrieben im gesamten MK 1 siehe nachfolgende Abwägung.

5.2.1.2 Beschränkung von großflächigen Einzelhandelsbetrieben

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 7 Abs. 2 Nr. 2 und § 1 Abs. 5 und 8 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 1.2)

Im Stadtentwicklungsplan Zentren und Einzelhandel von 1999 ist der Bereich um den Hauptbahnhof nicht im Zentrenkonzept enthalten, d.h. nicht als Standort für eine Einzelhandelskonzentration vorgesehen. Dies gilt auch für den Gesamtbereich Heidestraße.

Im StEP 2020 (Stadtentwicklungsplan Zentren 2020 Standorte für Einzelhandel und Freizeit) ist der Berliner Hauptbahnhof aufgrund der überregionalen Bedeutung und der zentralen Lage, der Nähe zum Regierungsviertel als Sonderfall gewertet worden. Er besitzt als Zentrum keinen eigenen Einzugsbereich und ist im StEP Zentren zwar als Einzelhandelsstandort erwähnt, aber nicht als Zentrum verzeichnet. Landesplanerisches Ziel Berlins ist es, am Hauptbahnhof ein urbanes Gebiet zu entwickeln, aber kein typisches Zentrum.

Im angrenzenden Bebauungsplan II-201a ist planungsrechtlich geregelt, dass im Bahnhofsgebäude 15.000 m² Geschossfläche für Einzelhandel zulässig sind, von denen zwischenzeitlich bereits rd. 11.000m² Verkaufsfläche realisiert sind. Damit ist bereits eine Größenordnung an Einzelhandelsbetrieben entstanden, die sich auf die angrenzenden Kerngebiete auswirkt und die auch die Versorgung der neu entstehenden Quartiere mit übernehmen kann.

Das im Entwurf vorliegende Einzelhandelskonzept Mitte führt hierzu im Zentrenkonzept aus:
„Aufgrund seiner besonderen Lage in der Mitte der Stadt und seiner Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt wurden erhebliche Einzelhandelsflächen auch über den eigentlichen Reisebedarf hinaus realisiert. Wegen seiner isolierten Lage entzieht sich der Hauptbahnhof jedoch den üblichen Kriterien für die Ausweisung von Zentren.“

Mit einer Verkaufsfläche von ca. 11.000 m² übersteigt er die übliche Größe von Ortsteilzentren, die in der Regel eine Verkaufsfläche (VKF) zwischen 5.000 und 10.000 m² aufweisen sollten. Die im Rahmen der Entwicklung im Bahnhofsumfeld zusätzlich geplanten Verkaufsflächen werden diesen Wert noch erheblich erhöhen.

Damit ist eigentlich bereits die für ein Stadtteilzentrum übliche Größenordnung von ca. 10.000 bis 20.000 m² VKF erreicht. Da jedoch im Umfeld des Hauptbahnhofs ein entsprechendes Einzugsgebiet fehlt, die für ein Stadtteilzentrum notwendigen ergänzenden Angebote fehlen und eine Ausweisung als Stadtteilzentrum die bestehenden Zentren, insbesondere das Besondere Stadtteilzentrum Turmstraße, noch stärker schwächen würde, sollten die Angebote am Hauptbahnhof weitgehend auf den jetzt vorhandenen Bestand und durch die Bebauungsplanung vorgesehene Entwicklungen beschränkt werden. Dies würde auch im Falle einer Ausweisung als Ortsteilzentrum gelten. Weitere großflächige Einzelhandelsentwicklungen sollten aus diesem Grund nicht zugelassen werden.“

Für den Gesamtbereich Heidestraße hatte das in bezirksinterner Abstimmung befindliche Einzelhandelskonzept Mitte (Entwurf) unter Berücksichtigung des StEP 2020 deshalb lediglich

die Entwicklung eines Nahversorgungszentrums in Abhängigkeit von der neu anzusiedelnden Bebauung im nördlichen Verlauf der Heidestraße festgelegt (vgl. Kapitel I.2.3.11).

Diese gesamtstädtische Abwägung begründet das Erfordernis sowohl der allgemeinen Einschränkung der zulässigen Geschossfläche für Einzelhandel als auch insbesondere des großflächigen Einzelhandels, um nachteilige Auswirkungen i.S.v. § 11 Abs. 3 BauNVO auf die Zentrenstruktur, die großflächiger Einzelhandel hervorrufen kann, zu vermeiden.

Im Sinne des Konfliktvermeidungsgebotes wird deshalb durch die **textliche Festsetzung 1.2** planungsrechtlich eine Einschränkung von Einzelhandelsflächen geregelt, wobei zur Unterscheidung der Bereiche in der Planzeichnung mit allgemein zulässigen Einzelhandelsbetrieben der Buchstabe E die Kerngebietsbezeichnung ergänzt. Die allgemeine und damit uneingeschränkte Zulässigkeit von Einzelhandelsbetrieben wird auf die Flächen im 1. Vollgeschoss der Randbereiche der nördlichen Kerngebiete, mit der Bezeichnung MK 2E und MK 3E beschränkt. In diesen Bereichen mit einer Gesamtgeschossfläche von rd. 3.500 m² ist auch großflächiger Einzelhandel allgemein zulässig.

Im Übrigen sind Einzelhandelsbetriebe – ausgenommen großflächige Einzelhandelsbetriebe – auch im gesamten ersten Vollgeschoss des MK 1 mit einer Grundfläche von gut 3.200 m² zulässig. Zur Belebung des Quartiers ist es auch erforderlich, dass Einzelhandelsbetriebe in untergeordneter Größenordnung entstehen.

Oberhalb des ersten Vollgeschosses ist im MK 2, MK 3 und MK 4 als Ergebnis der Abwägung darüber hinaus jeglicher Einzelhandel nicht zulässig.

In den Erdgeschossbereichen MK 2, MK 3 und MK 4 können sonstige Einzelhandelsbetriebe, die nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe sind, nur ausnahmsweise zugelassen werden. Mit der Ausnahmeregelung kann das bezirkliche Bauaufsichtsamt regulierend eingreifen, wenn durch den Einzelhandelsbetrieb keine negativen Auswirkungen i.S. von § 11 Abs. 3 BauNVO hervorgerufen werden. Städtebaulich gewünscht ist eine kleinteilige Ladenstruktur, die im Idealfall zur Identität um den Kunst-Campus beiträgt oder im Kontext mit der sonstigen angesiedelten Nutzung steht (z.B. Hotelshop). Ferner sollten Läden zulässig sein, die der Versorgung der im Gebiet und seinem Umfeld Wohnenden und vor allem Arbeitenden dient.

Die Zweckbestimmung des Kerngebietes bleibt insgesamt aber gewahrt, da der Betrachtungshorizont für die Gliederung des Kerngebietes nicht auf den Geltungsbereich beschränkt ist. Vielmehr kann ein „Baugebiet“, in dem die allgemeine Zweckbestimmung zu wahren ist, auch angrenzende Flächen etwa gleicher Nutzungsstruktur umfassen. Ergänzend können demnach angrenzende Bereiche um den Hauptbahnhof für die Beurteilung der Kerngebietstypik einbezogen werden. Für den konkreten Fall des Bebauungsplans II-201c trifft das auf die südliche Seite der Invalidenstraße zu, wo im Bereich des Bebauungsplans II-201a Einzelhandel, auch großflächiger Einzelhandel, zulässig ist. Die Gebietstypik ist daher trotz Beschränkung des Einzelhandels insgesamt gewahrt.

Allerdings sollen die Quartiere um den Bahnhof insgesamt einen von innerstädtischen Einkaufslagen sich deutlich unterscheidenden Charakter erhalten. Die Struktur des neuen Quartiers im Bebauungsplan II-201a, bestehend aus einzelnen durch Quartiersstraßen getrennten einzelnen Baublöcken, ist zudem für die Etablierung eines Einzelhandelsschwerpunkts oder einer Flaniermeile nicht geeignet. Dies wurde auch in einem im April 2006 vorgelegten Gutachten bestätigt und war Gegenstand der Abwägung des Bebauungsplans II-201a.

5.2.1.3 Ermöglichung von Wohnnutzung im MK 2 und MK 2E

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 3 BauGB i.V. m. § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO.]
(textliche Festsetzungen Nr. 1.3)

Um im Plangebiet die Option auf Unterbringung von Wohnnutzung zu ermöglichen, wird das Kerngebiet entsprechend der **textlichen Festsetzung Nr. 1.3** gegliedert. Wohnnutzung ist für die Entwicklung zu einem vitalen Teilgebiet wünschenswert, da sie wesentlich dazu beiträgt zu vermeiden, dass ein reines Dienstleistungszentrum entsteht, welches in den Abendstunden nach Dienstschluss verödet und entsprechend gemieden wird. Da die Immissionsbelastungen durch die B 96 (Minna-Cauer-Straße) und an der Invalidenstraße erheblich sind, wird entlang dieser Straßen auf eine allgemeine Zulässigkeit von Wohnen verzichtet. Dies ist auch deshalb zur Minna-Cauer-Straße hin geboten, weil diese Belastungen auch in Zukunft bestehen bleiben, da nunmehr feststeht, dass die B 96 in ihrer heutigen Lage mit Anbindung an die Heidestraße verbleiben wird. Es ist wissenschaftlich nachgewiesen, dass eine dauerhafte Lärmbelastung zur Beeinträchtigung der Gesundheit führen kann.

Der mittlere Baublock bietet immissionsseitig jedoch gute Voraussetzungen für die Unterbringung von Wohnungen, die der Belebung des Quartiers dienen. Demzufolge regelt der Bebauungsplan, dass Wohnungen im MK 2E und MK 2 oberhalb des zweiten Vollgeschosses allgemein zulässig sind.

Die Festsetzung, Wohnnutzung in diesem Bereich des Plangebietes unterzubringen orientiert sich weitgehend an den Empfehlungen aus der „Schalltechnischen Untersuchung“ aus dem September 2009 – unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse.

An der stärker belasteten Seite zur Platzfläche im Bereich des MK 2E können Wohnungsgrundrisse ausgeprägt werden, die zu ruhigen Innenhöfen orientiert liegen. Bei Einhaltung der textlichen Festsetzung Nr. 5.3 können Wohnungen entstehen, die mindestens einen nicht nur durch passiven Lärmschutz ermöglichten ruhigen Aufenthaltsraum aufweisen. Im Übrigen siehe hierzu Ausführungen zur textlichen Festsetzung Nr. 5.3 (Lärmschutzgrundrisse oberhalb des 5. Vollgeschosses).

Selbst bei Ausnutzung der Zulässigkeitsregelung für Wohnen ist der Umfang der Wohnnutzung der gewerblichen Nutzung im Gesamtbereich um den Hauptbahnhof mit weniger als 40% deutlich untergeordnet und die Zweckbestimmung eines Kerngebietes gewahrt, zumal bei einer allgemeinen Zulässigkeit der Wohnnutzung im Genehmigungsverfahren § 15 BauNVO zu berücksichtigen ist.

Wohnfolgeeinrichtungen:

Die durch den Bebauungsplan II-201c ermöglichte Wohnnutzung kann zu einer Ansiedlung von Bewohnern führen, die mit sozialen Einrichtungen wie Schulen und Kindertagesstätten versorgt werden müssten.

Eine Analyse der Bevölkerungsentwicklung im Umfeld des Bebauungsplangebietes unter Einbeziehung der Heinrich-Zille-Siedlung, der Bebauung an der Lehrter Straße der Wohnbebauung am Invalidenpark und der Wohnnutzung bis zur Luisenstraße hat ergeben, dass dieses Gebiet zwischen 1992 und 2006 einen Bevölkerungsverlust von insgesamt 16,8 % aufweist und damit deutlich über dem Durchschnitt des Bezirkes mit 6,5 % und des Berliner Durchschnittes von 3,1 % im gleichen Zeitraum liegt. Hierdurch sind in den sozialen Einrichtungen im Umfeld des Plangebietes ausreichend freie Kapazitäten entstanden, um Kinder in Grundschulen und Kindertagesstätten in der Nähe der Wohnungen unterbringen zu können.

So stehen im Umfeld die Anne-Frank-Grundschule und die Moabiter Grundschule in der Paulstraße zur Verfügung sowie die Grundschule Neues Tor (Europaschule) in der Hannoverschen Straße.

In der Moabiter Grundschule in der Paulstraße befinden sich auch ein Hort und die Kindertagesstätte eines freien Trägers. Weitere Kindertagesstätten befinden sich u.a. an der Konrad-Adenauer-Straße, in der Lehrter Straße, in Alt-Moabit und an der Hannoverschen Straße. Für diesbezügliche Festsetzungen im Bebauungsplan besteht demzufolge kein Bedarf.

Die privaten erforderlichen Einrichtungen, die mit der Errichtung von Wohnungen im Zusammenhang stehen, bleiben von dieser Abwägung der öffentlichen Wohnfolgeeinrichtungen unberührt. Der Nachweis der bauordnungsrechtlich erforderlichen Kinderspielflächen und Freiflächen hat im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zu erfolgen. Hierfür kommen u. U. auch Flächen von Dachterrassen oder Innenhöfen in Frage.

5.2.1.4 Ausschluss von Tankstellen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 und 6 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 1.4)

Der Ausschluss von Tankstellen ist aus verkehrlichen und städtebaulichen Gründen geboten. Weiterer Zielverkehr, den Tankstellen hervorrufen und die damit verbundenen zusätzlichen Immissionsbelastungen, sollen gerade mit Blick auf die von Fußgängerbereich bzw. Fußgänger- und Radverkehrsbereich umgebenden Baublöcke vermieden werden. Die Funktion der ohnehin schon sehr stark belasteten Invalidenstraße und der Minna-Cauer-Straße für den Durchgangsverkehr soll durch einen Tankstellenbetrieb nicht beeinträchtigt werden.

Die Heidestraße im Geltungsbereich des Bebauungsplans soll eine Erschließungsfunktion für die angrenzende Bebauung übernehmen. Der Zielverkehr einer Tankstellennutzung steht im Widerspruch zu der verbindenden Funktion, die insbesondere der Fußgänger- und Radverkehrsbereich zwischen den neuen Quartieren und dem Kunst-Campus erlangen soll.

Zudem laufen diese Betriebe den angestrebten städtebaulichen und architektonischen Gestaltungsanforderungen entgegen, da die üblicherweise errichtete Bebauung für eine Tankstelle wegen ihrer flächenhaften Ausdehnung, ihrer dauerhaften Beleuchtung und ihrer großflächigen Werbeanlagen nicht der angestrebten städtebaulichen Struktur und Gestaltung entsprechen. Eine Tankstelle sollte nicht den Auftakt zu dem neu entwickelten Quartier an der Heidestraße darstellen.

5.2.1.5 Ausnahmsweise Zulässigkeit von nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 1.5)

Mit dieser textlichen Festsetzung soll ermöglicht werden, im konkreten Baugenehmigungsverfahren aus städtebaulichen oder Immissionsschutzgründen einzelne, mit dem Charakter des neuen Quartiers als hochwertiges Dienstleistungszentrum zum benachbarten Kulturcampus nicht vereinbare Gewerbebetriebe auszuschließen. Betriebe die sich nicht in die geplante Eigenart des Gebietes einfügen oder zu Belästigungen und Beeinträchtigungen der umgebenden Nutzungen, insbesondere der hochwertigen Dienstleistungseinrichtungen und der ermöglichten Wohnnutzung (z. B. durch erhöhtes Kraftfahrzeug- oder Lastkraftfahrzeugaufkommen), führen, sollen im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans nicht zulässig sein, auch wenn sie ansonsten üblicherweise in einem Kerngebiet untergebracht werden könnten. Die Ausnahmeregelung ermöglicht aber, auch Betriebe nach § 7 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO zuzulassen, so dass diese einschränkende Regelung der Wahrung der Zweckbestimmung nicht entgegensteht.

5.2.16 Ausnahmsweise Zulässigkeit von Vergnügungsstätten im MK 2 und MK 2E

[Rechtsgrundlagen: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 1 Abs. 5 und 9 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 1.6)

Mit Blick auf eine bessere Verträglichkeit der Wohnnutzung im Kerngebiet wurde eine Regelung zur nur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten in den Bebauungsplan

aufgenommen, um einen potentiellen Konflikt zwischen der allgemein zulässigen Wohnnutzung und der oftmals mit Störungen einhergehenden Vergnügungsstättennutzung gebäudeintern vermeiden zu können. Da erst bei Vorlage eines Bauantrages erkennbar ist, um welche Art einer Vergnügungsstätte es sich handelt, welchen Umfang sie haben soll und die genaue Lage im Gebäude festlegt, kann die Bauaufsichtsbehörde entscheiden, inwieweit ein Konfliktpotential vorliegt. Der Ausnahmetatbestand ist somit ein probates Mittel zur Abstimmung der Nutzungen aufeinander.

Im Übrigen bleiben Vergnügungsstätten im überwiegenden Teil des Kerngebietes (MK 1, MK3 und MK 3E sowie MK 4) allgemein zulässig, so dass die Zweckbestimmung eines Kerngebietes insgesamt gewahrt bleibt. Gerade die Randbereiche des Kerngebietes entlang der immissionsbelasteten Invalidenstraße und Minna-Cauer-Straße wären für solche Nutzungen gut geeignet, ohne dass interne Störungen im Kerngebiet entstünden.

5.3 Maß der baulichen Nutzung

[Rechtsgrundlage § 9 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 3 BauGB i.V.m. § 6 Abs. 8 Bauordnung für Berlin (BauOBlin)]

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 2.4)

5.3.1 Zugrundeliegende Konzept/besondere städtebauliche Rechtfertigung der Bebauungsstruktur

In den Grundzügen entspricht die hier zugrunde gelegt Baustruktur dem Masterplan, der durch den Senat und die Bezirksverordnetenversammlung beschlossen wurde.

Die geplante Bebauung im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c geht auf das 2007/08 durchgeführte städtebauliche Gutachterverfahren zurück, aus dem das Büro Astoc als Preisträger hervorgegangen war. Die besondere Herausforderung, die der Städtebau an dieser Stelle im Stadtraum aufgrund der besondere örtliche Voraussetzung zwischen der B 96 (Minna-Cauer-Straße), der Schneise der Invalidenstraße sowie der intimeren Heidestraße zu lösen hat, ist insbesondere seine vermittelnde Funktion in Bezug auf sein sehr disperses und teilweise städtebaulich diffuses Umfeld bzw. durch den Hauptbahnhof dominiertes Umfeld. (siehe auch Kapitel I.2.1.3) Der zukünftigen Bebauung kommt einerseits eine vermittelnde Funktion zwischen den höchst verschiedenen Nachbarschaften zu, die einer Isolation des Gebietes entgegenwirkt. Die Bebauung stellt andererseits das Vis-a-Vis des Hauptbahnhofes im Norden und den südliche Auftakt in die Gebietsentwicklung entlang der Heidestraße und des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals dar und erfordert hierfür eine markante und kraftvolle Bebauung. Dies leistet die hier zur Festsetzung vorgesehene Baustruktur.

Die ursprüngliche Konzeption einer eher in Nord-Süd-Ausrichtung vorgesehenen dreiteiligen Bebauung mit je einem Hochhaus und zusätzlich einem freistehendem Solitär an der Invalidenstraße wurde aufgegeben. Wie in Kapitel II.1.2 dargelegt, wurden in der Überarbeitungsphase des preisgekrönten Entwurfes zahlreiche Varianten entwickelt und geprüft und als städtebaulich unbefriedigend verworfen. Zum Tragen kommen soll nunmehr diejenige Variante, bei der eine Konzentration der Bebauung im östlichen Bereich des Plangebietes die Freihaltung eines großzügigen Bereiches für eine Platzgestaltung ermöglicht, der städtebaulich dem südlich gelegenen Hauptbahnhofsvorplatz zugeordnet ist. Dieser so gewonnene ergänzende Bahnhofsvorplatz (sogenannter „nördlicher Europaplatz“) erhält eine markante dreieckige Form und eröffnet eine Blickbeziehung in den sich nach Norden anschließenden teils offenen Landschaftsraum bzw. ermöglicht Blickbeziehungen auf den Hauptbahnhof.

Im Wechselspiel mit dieser Freihaltung von Bebauung ist eine kompakte Blockstruktur im östlichen Bereich des Bebauungsplangebietes verbunden. Gegenüber dem ursprünglich gekürzten Entwurf wird auf eines der damals vorgesehenen drei Hochhäuser im Geltungsbereich verzichtet. Im Geltungsbereich des Bebauungsplans selbst sollen städtebauliche Akzente durch zwei Hochhäuser gesetzt werden. Die Bebauung an der Invalidenstraße soll zudem als Baublock und nicht als Solitär in einer Sonderform ausgelegt werden.

Der schon im Gutachterverfahren angelegt Dreiklang der Bebauung wird beibehalten, erfährt jetzt aber eine konsequente Ost-West-Ausrichtung. Es entstehen somit zwei meist 15 m breite Gassen in Ost-West-Richtung, die die Gesamtbauung gliedern und durchlässig machen. Dieser Dreiklang ermöglicht eine rhythmisierte Abfolge von drei Gebäudeeinheiten zum Platz hin, also verhindert eine städtebaulich nicht gewünschte monolithische Gesamtfront. Die Auflösung der Bebauung in unterschiedliche „Kleinblöcke“ gibt einerseits dem Quartier eine Individualität und knüpft andererseits an die Baustruktur südlich des Bahnhofes an.

Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c befindlichen Hochhäuser wiederum sind ebenfalls nicht isoliert zu betrachten, sondern stehen in einem übergreifenden Kontext, der ebenfalls die besonderen örtlichen Verhältnisse mitbegründet.

Es sind insbesondere die aus dem „Dreiklang“ resultierenden Gassen und die städtebaulichen Akzente durch die Hochhäuser, die zur Folge haben, dass die bauordnungsrechtlich erforderlichen Abstandsflächen nicht eingehalten werden können und eine anderweitige Regelung durch den Bebauungsplan erfolgen muss.

5.3.2 Erweiterte Baukörperfestsetzung/Baugrenzen

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

In den ausgewiesenen Kerngebieten wird das zulässige Maß der Nutzung als erweiterte Baukörperausweisung bestimmt.

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen als Baukörperfestsetzung ausgewiesen, d.h. die überbaubare Grundstücksfläche entspricht der maximal zulässigen Grundfläche der baulichen Anlagen. Durch die Festsetzung von Baugrenzen in Verbindung mit der zulässigen Gebäudehöhe (vgl. Kapitel II.5.3.8) werden die überbaubare Grundstücksfläche und ihre zulässige Ausnutzung durch das Volumen der Baukörper rechtlich eindeutig bestimmt (sogenannte erweiterte Baukörperfestsetzung). Die so durch die Planzeichnung konkret bestimmte Fläche der Baukörper ist eine Festsetzung im Sinne des § 16 BauNVO und Berechnungsgrundlage für § 19 BauNVO; zudem legt sie zugleich die überbaubare Grundstücksfläche fest. Gegenüber der flächenmäßigen Ausweisung bzw. der Festsetzung von Baufenstern schränkt die erweiterte Baukörperausweisung durch Festsetzung der zulässigen Geschossfläche, die innerhalb des Maßes der überbaubaren Grundstücksfläche bleibt, den Rahmen für eine Realisierung von Baumaßnahmen ein. Der Festsetzung liegt zwar eine städtebauliche Figur zugrunde. Die detaillierte Bebauungsstruktur jedoch bleibt - im Rahmen der Festsetzungen sowie sonstiger rechtlichen Erfordernisse - der weiteren Entwurfsentwicklung überlassen etwa zur Dimensionierung eines Innenhofes.

Der Bebauungsplan setzt das städtebauliche Konzept um, indem er vier Baublöcke identifiziert MK 1 bis MK 4 in denen weitere Differenzierungen vorgenommen werden.

1. Im MK 1 wird durch Ausweisung der überbaubaren Grundstücksfläche in Verbindung mit der unterschiedlichen Angabe der zulässigen Gebäudehöhe eine Höhenstaffelung vorgenommen. Die zulässige Geschossfläche in diesem Block beträgt insgesamt 18.100 m².
2. Das MK 2 ist durch den MK 2E Bereich nutzungsstrukturell gegliedert (Differenzierung der Zulässigkeit von Einzelhandel). Die hierfür eingefügte Bezeichnung E und die Knotenlinie sind für die Festsetzung des unterschiedlichen Nutzungsmaßes in diesem Block nicht relevant.
Das Nutzungsmaß wird unterschiedlich festgesetzt, zum einen für das Hochhaus innerhalb des MK 2E mit einer Oberkante von 84,0 m und mit einer zulässigen Geschossfläche von 21.600 m² und zum anderen für den übrigen Block mit einer Traufhöhe von 22,0 m, einer Oberkante von 30,0 m und einer zulässigen Geschossfläche von 20.500 m², die sich auch auf Bereich des MK 2 E erstreckt.

3. Das MK 3 ist ebenfalls durch den MK 3E Bereich nutzungsstrukturell gegliedert (Differenzierung der Zulässigkeit von Einzelhandel). Das Nutzungsmaß wird im westlichen und östlichen Teilbereich differenziert festgesetzt. Zum einen wird im westlichen Teil des MK 3 einschließlich des MK 3E eine Traufhöhe von 22,0 m, eine Oberkante von 30,0 m und insgesamt eine zulässigen Geschossfläche von 17.000 m² festgesetzt. Zum anderen erfolgt die Festsetzung für den östlichen Blockteil mit der ergänzenden inneren Baugrenze, die eine eingeschossige Überbauung des Innenhofes zulässt, im Übrigen einer Oberkante von 23,0 m über Gehweg und einer zulässigen Geschossfläche von 10.500 m².
4. Für das freistehende Hochhaus MK 4 beträgt die zulässige Geschossfläche 18.850 m². Die Geschossfläche des Technikgeschosses ist darin enthalten. Das Hochhaus hat eine zulässige Oberkante von 69,0 m über Gehweg.

Zu den Höhenfestsetzungen siehe Kapitel II.5.3.8 der Begründung.

In § 6 Abs. 5 BauOBl sind die bauordnungsrechtlich erforderlichen Mindestabstände festgelegt. Soweit sich durch die Baukörperausweisung bzw. andere ausdrückliche Festsetzungen im Bebauungsplan geringere Abstandflächen ergeben, hat es gemäß § 6 Abs. 8 BauOBl damit sein Bewenden, das heißt, dass der Vorrang des Bebauungsplans gegenüber der bauordnungsrechtlichen Abstandsfächentiefe gegeben ist.

Die Festsetzungen dieses Bebauungsplans II-201c setzen sich nach § 6 Abs. 8 BauOBl durch ausdrückliche Festsetzungen mittels erweiterter Baukörperfestsetzung über die Abstandflächenregelungen des § 6 BauOBl hinweg. Dies bedarf jedoch der besonderen städtebaulichen Rechtfertigung, die im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans bereits im Abschnitt 5.2.1 dargelegten wurde - unter Berücksichtigung besonderer örtlicher Verhältnisse und der besonderen planerischen und baulichen Situation.

Im Kerngebiet MK 1 gehen die Baugrenzen über das heute noch öffentliche Straßenland Heidestraße hinaus, um die städtebaulich angestrebte rechtwinklige Eckausbildung Heidestraße/Invalidenstraße zu ermöglichen. Der Bebauungsplan II-201c setzt an der im Bebauungsplan II-201b festgesetzten Koordinate D 8788 räumlich an, die im Bebauungsplan II-201c die Punktebezeichnung B7 trägt. Südlich dieses Punktes setzt der Bebauungsplan II-201c Straßenverkehrsfläche fest, nördlich Kerngebietsfläche. Der Bebauungsplan II-201c überplant mit dem Baugrundstück MK 1 die gegenwärtig durch eine Straßenfluchtlinie begrenzte öffentliche Straßenverkehrsfläche und ordnet die Grundstücksflächen neu.

Die Begradigung der Baufläche war bereits Gegenstand der „Planung im Verbund, weil sie seinerzeit die Planfeststellung aus dem Jahr 1995 änderte. Das Eisenbahnbundesamt hatte dem ausdrücklich zugestimmt (vgl. Kapitel I.2.3.1). Entlang der Invalidenstraße dient die zweifache Baugrenze der Höhenstaffelung.

Im mittleren Baublock im Bereich des MK 2E ist eines der beiden Hochhäuser verortet. Es hat zum Platz hin seine Schmalseite und zur Durchwegung / zum Fußgänger- und Radverkehrsbereich in Richtung Heidestraße hin seine Breitseite. Damit weist das Hochhaus städtebaulich auf den Kunst-Campus hin.

Gegenüber der Masterplanversion lässt der Bebauungsplan durch die Abmaße von 42,5 m zu 23,0 m im Sinne der Angebotesplanung einen Spielraum für die Weiterentwicklung der Planung.

Im MK 3 basiert die Festsetzung auf verschiedenen Planungsständen bzw. Konkretisierungen. Im östlichen Bereich ist ein Hotelbau vorgesehen, der - zweispännig organisiert - eine vergleichsweise große Bautiefe von 16 m benötigt. Hier werden die inneren Baugrenzen festgesetzt.

Abweichend vom beschlossenen Masterplan wird das Hochhaus im Eckbereich Minna-Cauer-Straße / Heidestraße vom Block freigestellt (MK 4), da das ursprüngliche nördliche Baufeld für zwei separate Nutzer in zwei Bauabschnitten bebaut werden sollte. Das Hochhaus erhält zudem eine etwas geänderte Ausrichtung: Zwischen Block und Hochhaus entsteht ein Durchgang, der zur verkehrsbelasteten Minna-Cauer-Straße schmal ist und sich zur internen Blockdurchwegung hin aufweitet. An diesem Durchgang liegen - nach dem gegenwärtigen Entwurf - die jeweiligen Hauptzugänge, die jedoch nicht Gegenstand der Festsetzung sind.

Festsetzung von Arkaden im MK 4

Der Vorgabe des Masterplans entsprechend richtet sich das Hochhaus mit seiner Stirnseite klar auf den geplanten Platz nördlich der Minna-Cauer-Straße aus. Im Sockelbereich des Gebäudes vollzieht es eine leichte Verdrehung und fügt sich auf diese Weise in den Verlauf der Bebauung entlang der Minna-Cauer-Straße ein. Die Kubatur des Hochhauses leitet sich aus den Vorgaben des Masterplans ab, die an die Anforderungen eines im Hinblick auf Belichtung und Kerngröße optimierten Bürogrundrisses angepasst sind.

Die Fassade ist als plastische ausgebildete Rasterfassade vorgesehen, die im Sockelbereich mit umlaufenden Kolonnaden/Arkaden ihre logische konstruktive Fortsetzung und damit eine Verankerung im Stadtquartier erfährt.

Das Kerngebiet MK 4 erstreckt sich auf einer etwa 1,5 m² großen Teilfläche auf öffentlich gewidmetes Straßenland (siehe Vergrößerung auf dem Planbild), um hier die aus statischen Gründen erforderliche äußerste Eckstütze des Hochhauses platzieren zu können. Diese sehr geringe Einschränkung des zur Zeit noch öffentlichen Straßenlandes ist nach fachlicher Einschätzung der zuständigen Fachbehörde verkehrlich unbedenklich, da eine ausreichende Gehwegbreite erhalten bleibt. Zudem wird durch die festgesetzten Arkaden der Bewegungsraum für Fußgänger erweitert. Dieses Flächenangebot ist ergänzend zum Gehwegbereich zu betrachten, ein Gehrecht für die Allgemeinheit ist jedoch nicht erforderlich.

5.3.3 Darstellung und Würdigung der Abstandsflächenverkürzungen

Bei der Abwägung hat der Plangeber die von § 6 BauOBln geschützten Rechtsgüter als Belang zu berücksichtigen. Die Belange der Eigentümer und Bewohner sowohl innerhalb als auch außerhalb des Plangebietes sind im Bebauungsplanverfahren zu ermitteln.

Die Umsetzung des im Abschnitt II.5.3.1 dargelegten städtebaulichen Konzeptes hat in Bereichen eine Verringerung der bauordnungsrechtlichen Mindestabstandsflächen von 0,4 H zur Folge. Demzufolge müssen die in den Abstandsflächenvorschriften verfolgten Ziele, wie Brandschutz, Sicherung einer ausreichenden Tagesbeleuchtung, Belüftung und Sicherung ausreichender Sozialabstände nunmehr im Rahmen der Wahrung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 1 BauGB im Bebauungsplanverfahren abgewogen und bewältigt werden.

Als Orientierungswert sind die nach der Landesbauordnung (hier: § 6 Abs. 5 BauOBln) erforderlichen Abstände zu ermitteln. Können diese nicht eingehalten werden, ist eine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse indiziert, die eine Prüfung bzw. anderweitige Sicherung der gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse erfordert.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung der bauordnungsrechtlich vorgegebenen Abstandsflächen in der Regel gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse vorliegen, so dass es nur dann ein zusätzlicher Abwägungsbedarf entsteht, wenn punktuell konkrete Beeinträchtigungen festgestellt werden. Umgekehrt spricht bei Unterschreitung der bauordnungsrechtlichen Abstandsflächen eine Vermutung dafür, dass gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht mehr gegeben sind, wenn nicht im Einzelfall aufgrund besonderer Umstände das Gegenteil gezeigt werden kann.

Die Abstandsflächen von 0,4 H, die sich nach den Maßfaktoren des § 6 Abs. 5 BauO Bln ergeben würden, wurden vermessungstechnisch durch einen öffentlich bestellten Vermesser ermittelt. Sie würden im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans vor allem an folgenden Stellen unterschritten und werden stattdessen planungsrechtlich auf Basis der Ermächtigung des § 6 Abs. 8 BauOBln verkürzt, d.h. partiell außer Kraft gesetzt.

Darstellung

Überschreitung der Straßenmitte (Heidestraße und Minna-Cauer-Straße)

Die baulichen Anlagen im Kerngebiet MK 1 überschreiten mit bis zu 1,3 m die Straßenmitte der Heidestraße. Im Osten befinden sich auf der gegenüberliegenden Seite der Heidestraße das Sozialgericht und das Landesinstitut für Gerichtliche und Soziale Medizin.

Im Kerngebiet MK 4 überschreiten die baulichen Anlagen mit 11,4 m zunächst die Straßenmitte der Heidestraße bis zur östlichen Straßenbegrenzungslinie. Darüber hinaus liegen sie auf dem angrenzenden östlichen Baugrundstück (siehe unten). Mit seiner Nordseite überschreitet das Hochhaus im MK 4 die Straßenmitte der Minna-Cauer-Straße um 11,9 m. Da sich gegenüberliegend - dem beschlossenen Masterplan nach - zukünftig ein öffentlicher Platz befinden wird, kann davon ausgegangen werden, dass Aufenthaltsräume nicht betroffen sind.

Abstandsflächen auf anderen Baugrundstücken

Unter der Prämisse, dass jeder Baublock zukünftig einem Grundstückseigentümer zugeordnet ist, liegen Überschreitungen wie folgt vor.

Die Abstandsfläche des Hochhauses im MK 2E liegt mit 18,8 m auf den Flächen des Baublocks MK 1.

Die Abstandsflächen der baulichen Anlagen im MK 4 liegen im Osten mit einer Tiefe von bis zu 4,9 m auf dem Grundstück Heidestraße 2-3. Hier befinden sich jedoch gegenwärtig nur Lagerhallen aus ehemaliger Güterbahnhofsnutzung, so dass eine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse hier nicht zu befürchten ist.

Die Abstandsflächen der baulichen Anlagen im MK 4 liegen im Süden mit einer Tiefe von 12,6 m auf der Fläche des Baublocks MK 2 und zwar auf einer Länge von gemittelt etwa 14 m. Zudem liegen die Abstandsflächen ferner auf der Fläche des Baublocks MK 3 (Baukörperfestsetzung mit Innenhof) mit Tiefen zwischen 14 m und schließlich von bis zu 19,6 m auf einer Länge von etwa 50 m.

Die Abstandsflächen der baulichen Anlagen des Baublocks MK 3 (Baukörperfestsetzung mit Innenhof) liegen umgekehrt in einer Tiefe von etwa 4,0 m auf der Fläche des zweigeschossigen Bauteils im MK 4.

Abstandsflächenüberdeckungen gegenüberliegender Bauteile

In allen Durchwegungsbereichen zwischen den einzelnen Baublöcken als sowohl innerhalb der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung zwischen MK 1 und MK 2E als auch in den Kerngebietsflächen zwischen MK 2E/MK 2 und MK 3E/MK 3 sowie zwischen MK 3 und MK 4 kommt es zu Überdeckungen in unterschiedlichen Tiefen.

Untersuchungsbereiche Verschattung

Auf der Basis dieser Ermittlung waren in Bezug auf die Prüfung der Besonnung/Verschattung folgende Fassadenbereiche zu untersuchen:

- Westseite Sozialgericht und Landesinstitut für Medizin
- Ost- und Nordwestfassade MK 1
- Südost- und Nordwestfassaden des MK 2E / MK 2, differenziert für unterschiedliche Abschnitte
- Südostfassade MK 3E/MK 3 und des Hotels sowie seine Ostfassade
- Südostseite MK 4 sowie Westfassade in verschiedenen Abschnitten.

Eine direkte Besonnung von Nordfassaden findet in unseren Breitengraden generell nicht statt, so dass sich eine Untersuchung der Nordseiten erübrigt.

Ergebnisse der Verschattungsstudie

Für das gesamte Plangebiet wurde der Schattenwurf mit Hilfe eines 3D-Modells ermittelt. Die Simulation erfolgte für den 17. Januar halbstündlich von 8:00 Uhr bis 16:30 Uhr sowie für den 20. März halbstündlich von 8:00 Uhr bis 18:30 Uhr.

Prüfung zur Tag- und Nachtgleiche

Die nachstehenden Aussagen beziehen sich auf das Datum der Tages- und Nachtgleiche am 20. März bzw. am 22. September. Dieses Datum ist in der Entscheidung des OVG Bln 2004 (Beschluss v. 27.10.2004) zum Bauvorhaben „Am Zirkus“ als maßgeblich zur Beurteilung des Schattenwurfes erachtet worden, zu diesem Zeitpunkt sei eine Mindestbesonnung von 2 Std. erforderlich.

Eine direkte Besonnung von Nordfassaden findet in unseren Breitengraden generell nicht statt, so dass sich eine Untersuchung der Nordseiten erübrigt.

Westseite Sozialgericht und Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin

Die Mindestbesonnungszeit von zwei Stunden ist eingehalten und teilweise deutlich überschritten. Hervorzuheben ist, dass die Verschattung zwischen 14:00 und 15:30 in erster Linie auf das planungsrechtlich zulässige Hochhaus MK 8 auf dem Europaplatz (außerhalb des

Geltungsbereiches diese Bebauungsplans im festgesetzten Bebauungsplan II-201a) zurückzuführen sein wird. Die Beeinträchtigung gesunder Arbeitsverhältnisse ist durch die Überschreitung der Abstandsfläche durch das MK 1 nicht gegeben.

MK 1

An der Ostfassade ist die Mindestbesonnungszeit von 2 Std. in allen Geschossen eingehalten, die tatsächliche Besonnung erreicht je nach Höhenlage z.T. die doppelte Zeit.

An der Nordwestfassade wird eine Besonnungszeit zwischen 0,5 und 3,0 Stunden erreicht. Die Sonne erreicht diese Fassade gegen 15.30 Uhr. Ab 16:00 Uhr erfasst der Schatten des Hochhauses im MK 2E den östlichsten Bereich des Baukörpers MK 1, und zwar vertikal über alle Geschosse.

Gegen 17:30 Uhr liegen dann ca. 2/3 der Nordfassade der Baukörper des MK 1 im Schatten. Der westlichste Abschnitt der Fassade kann bis zum Sonnenuntergang bis kurz nach 18:00 von Sonne beschienen werden.

MK 2E / MK 2

Die Südostseite wird in den unteren beiden Geschossen zwischen 1 und 2 Stunden besonnt. Im 3. Vollgeschoss beträgt die Besonnung zwischen 1,5 und 2 Std. Die Mindestdauer ist hier annähernd erreicht. Bei den darüberliegenden Geschossen in der Blockrandbebauung wird die Mindestzeit von 2 Std. überall erreicht und je nach Lage deutlich überschritten. Im Bereich des Hochhauses oberhalb der Blockrandbebauung liegt der mögliche Besonnungszeitraum zwischen 5 und mehr als 7 Stunden.

An der Ostfassade ist oberhalb des 3. Vollgeschosses die mögliche Mindestbesonnungszeit von 2 Std. Geschossen eingehalten, die tatsächliche mögliche Besonnung erreicht je nach Höhenlage zum Teil eine erheblich längere Besonnung.

Die zum Platz hin orientierte Südwestfassade kann ab 12:30 Uhr fast vollständig und zwar bis zum Sonnenuntergang von einer Besonnung profitieren.

Bei der Nordwestseite wird im Abschnitt 2 immerhin noch oberhalb des 3. Vollgeschosses eine Besonnungszeit von mindestens einer Stunde erzielt, in den Staffelgeschossen liegt die mögliche Besonnungsdauer bei mindestens 2 Stunden. Im westlichen Abschnitt 1 wird die Mindestbesonnung von 2 Stunden in allen Geschossen eingehalten. Selbst im Abschnitt 3, der annähernd einer Nordlage entspricht, ermöglicht die Schrägausrichtung der Fassade noch eine einstündige Besonnung im 7. Vollgeschoss, die sich im 1. Staffelgeschoss auf 1,5 und im 2. Staffelgeschoss auf 2 Stunden erhöht.

MK 3E / MK 3

An der Südostfassade ist erst in den Staffelgeschossen die zweistündige mögliche Besonnung über den ganzen Fassadenabschnitt eingehalten. In den darunterliegenden Geschossen wirkt sich der wandernde Schatten des Hochhauses im MK 2 aus, so dass in den östlichen Teilabschnitten die Besonnungszeit unter 2 Stunden liegt.

An der Südfassade des Gebäudeteils, für das gegenwärtig ein Hotel vorgesehen ist, ist eine mögliche zweistündige Besonnung ab dem 3. Vollgeschoss gegeben.

Keine Besonnung kann an der Fassadenseite stattfinden, die zum etwa 5,6 m breiten Durchgang liegt. Lediglich im südlichen Abschnitt der Ostfassade können die oberen Geschosse bis zu 2,5 Stunden Sonne erhalten.

MK 4

Das Hochhaus MK 4 kann an seiner Ostseite ohne Einschränkung besonnt werden, da das gegenüberliegende vorhandene Gebäude (eingeschossige Lagerhalle) keine Verschattung hervorruft, die sich hier auswirkt.

Die Südseite der baulichen Anlage im MK 4 kann ab dem 5. Vollgeschoss mindestens 2 Stunden am Tag besonnt werden, oberhalb des 7. Vollgeschosses ist eine ganztägige Besonnung von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang möglich. In den darunter liegenden Geschossen ist eine Besonnungsdauer von 1,5 Stunden am Nachmittag möglich, Teilbereiche werden zusätzlich von der Morgensonne erreicht, so dass die geforderte Mindestdauer auch in diesen Geschossen annähernd erreicht wird.

Für die Westfassade des MK 4 stellt sich die Situation differenzierter dar. Während das Erdgeschoss und das zweite Vollgeschoss nur in den Mittagsstunden kurzzeitig besonnt werden, ist ab dem 5. Vollgeschoss durchgängig eine mögliche Besonnung von mindestens 2 Stunden gegeben, oberhalb des 7. Vollgeschosses (in Teilbereichen auch darunter) von mindestens 6 Stunden. Im 3. und 4. Vollgeschoss liegt die Besonnungsdauer je nach Gebäudeabschnitt bei ca. 1 bis 1,5 Stunden, in der Mitte des Gebäudes im 3. Vollgeschoss auch darunter.

Prüfung für den Stichtag 17. Januar

Nach der DIN 5034-1 „Tageslicht in Innenräumen“ vom Oktober 1999 besteht die Mindestanforderung an die Besonnung von Wohnungen dergestalt, dass ein Fenster eines Wohnraumes jeder Wohnung am 17. Januar in Brüstungshöhe in seiner Mitte wenigstens 1 Stunde besonnt sein soll. Für Arbeitsräume formuliert die DIN keine diesbezüglichen Anforderungen.

Da im Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201c Wohnungen nur im Block MK 2 / MK 2E allgemein zulässig sind, beschränkt sich die Untersuchung auf diesen Block.

MK 2 / MK 2E Südostseite

Im Laufe des Vormittags wandert der Schatten des auf dem Europaplatz (im Kerngebiet MK 8, festgesetzter Bebauungsplan II-201a) geplanten Hochhauses über die Südostfassade des Hochhauses im MK 2. Dennoch wird das Kriterium einer mindestens einstündigen möglichen Besonnung am 17. Januar in allen Geschossen eingehalten, zum Teil liegt die Besonnungsdauer auch deutlich darüber. In der östlich an das Hochhaus angrenzenden Blockrandbebauung erreicht die Sonne lediglich das oberste Normalgeschoss sowie das erste und nahezu das gesamte zweite Staffelgeschoss über eine Dauer von mindestens einer Stunde. Die darunter liegenden Geschosse werden nur wenige Minuten bis eine knappe Stunde am Tag besonnt.

MK 2 / MK 2E Nordwestfassade

Die dem Kerngebiet MK 4 und dem gegenwärtig beabsichtigten Hotel im MK 3 gegenüber liegenden Fassadenabschnitte des MK 2 werden aufgrund ihrer überwiegenden Nordausrichtung am 17. Januar nicht von der Sonne beschienen. Bei den stärker in Richtung Nordwesten ausgerichteten Fassadenabschnitten – sowohl des Hochhauses als auch der Abschnitte, die dem Kerngebiet MK 3 direkt gegenüber liegen – wird in allen Geschossen eine ca. halbstündige mögliche Besonnung von 16:00 Uhr bis zum Sonnenuntergang erreicht.

Würdigung für den Tag der Tag- und Nachtgleiche

Westseite Sozialgericht und Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin
Gesunde Arbeitsverhältnisse werden Sozialgericht und Landesinstitut für gerichtliche und soziale Medizin durch die neue Bebauung nicht beeinträchtigt.

MK 1

Die Besonnung wird durch die Schräglage/Disposition des Blockes erzielt und muss als „zusätzliche“ Besonnungszeit gegenüber einer rein nord-südorientierten Bebauung gewertet werden. Die Ostfassade kann ausreichend besonnt werden. Die Südfassade und die Westfassade des Blockes unterliegen keinerlei Einschränkung in der möglichen Besonnung, so

dass der Baublock MK 1 über eine hervorragende Besonnungssituation verfügt. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Arbeitsverhältnisse sind diesbezüglich gewährleistet.

MK 2E / MK 2

Die baulichen Anlagen im Block MK 2 bzw. MK 2E halten zur Heidestraße und zum Platz im Westen hin die erforderlichen Abstandsflächen ein, so dass hier von der Gewährleistung der allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse ausgegangen werden kann. Dies gilt auch für Fassadenbereiche, die sich zum Blockinneren ergeben können (Innenhöfe), da der Bebauungsplan hier keine ausdrückliche Festsetzung vornimmt, so dass hier die Mindestabstandsflächen einzuhalten sein werden.

Da im Bebauungsplan festgesetzt ist, dass in der Teilfläche des Kerngebietes des MK E2 im 1. Vollgeschoss (Erdgeschoss) Einzelhandel ohne Einschränkung zulässig ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich Einzelhandel sowie Gastronomie und ähnliche Nutzungen in diesen Bereichen auch entlang der öffentlichen Durchwegung (Fußgängerbereich) ansiedeln werden.

Gemäß § 48 Abs. 3 BauO Bln sind Verkaufsräume, Schank- und Speisegaststätten, ärztliche Behandlungs-, Sport-, Spiel-, Werk- und ähnliche Räume ohne Fenster zulässig, so dass bauordnungsrechtlich hier von einem Nachweis einer natürlichen Belichtung und Besonnung abgesehen werden kann.

Wohnungen sind durch die Regelungen des Bebauungsplans II-201c nur im MK 2E/ MK2 und nur oberhalb des 2. Vollgeschosses allgemein zulässig. Die Mindestbesonnungszeit ist im Osten, im Südosten fast überall erreicht oder wird überschritten. Insbesondere die Südwestfassade, die zum freien Platz hin orientiert ist, kann von mittags bis zum Sonnenuntergang besonnt werden.

Wie beim Block MK 1 ermöglicht die Schräglage/Disposition des Blockes dass die Nordwestseite teilweise in allen Geschossen im Abschnitt 1 über zwei Stunden Sonne erhalten kann. Im östlichen Abschnitt 3 können sogar noch die obersten Geschosse am späten Nachmittag Sonnenlicht erhalten. Damit erweist sich die Schrägstellung des Baublocks als günstige Ausgangslage für die Unterbringung von Wohnungen, was bei einer reinen Nord-Südorientierung nicht gegeben wäre.

Die Mindestbesonnungsdauer von 2 Stunden wird aber nicht in allen Abschnitten des 3. Vollgeschosses und damit für die potentielle Wohnnutzung erreicht. Hier müssten weitere „Maßnahmen“ vorgenommen werden, die die Belichtungssituation verbessern. Dies kann in Form von Maisonettwohnungen, bei der Wohnungen von einer besseren Belichtung des oberen Geschosses profitieren und/oder von besonders großen Fensterformaten bzw. durch höhere Raumhöhen als üblich und die Verwendung heller Materialien vorgesehen werden. Solche Maßnahmen können jedoch planungsrechtlich nicht geregelt werden, sondern lediglich im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens. Damit kann abwägend festgestellt werden, dass auch bei dieser Situation, die nur einen sehr untergeordneten Anteil der potentiellen Wohnnutzung betrifft, die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse berücksichtigt bzw. hergestellt werden können.

Insgesamt können die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

MK 3E / MK 3

Im MK 3E/MK 3 ist die Südostseite des Gebäudeteils ohne festgesetzten Innenhof nicht so gut besonnt wie diejenige des MK 2, da der Schatten des Hochhauses die Besonnung einschränkt. Wird in diesem Gebäudeteil ein Innenhof ausgebildet, werden die Abstandsflächen eingehalten werden müssen, da der Bebauungsplan hier keine ausdrückliche Festsetzung vornimmt. Damit sind diesbezüglich die Anforderungen an Belichtung und Besonnung erfüllt.

Die Westseite des Gebäudeteils ist zum Platz hin orientiert, hier findet eine uneingeschränkte Besonnung statt. Die zur Minna-Cauer-Straße orientierten Gebäudeseiten halten die Abstandsregelungen der Berliner Bauordnung ein. Beeinträchtigungen der Belichtung und Besonnung liegen demzufolge nicht vor.

Für den Gebäudeteil, bei dem ein Innenhof festgesetzt ist und das gegenwärtig für einen Hotelbau vorgesehen ist, wird die Mindestbesonnungszeit oberhalb des 2. Vollgeschosses eingehalten. Die Abstandsflächen im Innenhof werden nur in einem sehr geringfügigen Zwickelbereich nicht eingehalten, so dass sich eine Überprüfung der Besonnungssituation erübrigt. Auch hier gilt, wie im Übrigen auch zur Minna-Cauer-Straße hin, dass die gesunden Arbeitsverhältnisse in Bezug auf die Belichtungssituation gewährleistet werden können.

MK 4

Für das Hochhaus im Kerngebiet MK 4 liegt gegenwärtig eine konkretisierte Planung für ein Verwaltungsgebäude vor. Auch wenn die Mindestbesonnungszeiten insbesondere an den Fassadenbereichen zur Durchwegung zwischen den Baublöcken MK 3 und MK 4 nicht eingehalten werden können, fließt in die Abwägung ein, dass die Grundrissplanung und die Ausprägung der Fassaden bereits auf diese Situation reagiert. So sind im ersten Vollgeschoss (EG) die Cafeteria (hier wird nochmals auf § 48 Abs. 3 BauO Bln verwiesen), der Empfangs- und Lobbybereich, Lager- und Servicebereiche untergebracht. Im zweiten Vollgeschoss befinden sich neben dem Luftraum über der Lobby Sondernutzungen, wie Konferenzräume und Bibliothek, sowie weitere Lager- und Nebenräume. Es handelt sich folglich um Raumangeboten, die nicht für den ständigen Aufenthalt eines Einzelnen (wie etwa bei einem Büroraum) konzipiert sind. In den Normalgeschossen oberhalb des auskragenden Sockelbereiches ist die Fassade mit sehr großen Fensterflächen versehen - in einem Verhältnis von 2 Fensteranteilen zu einem Wandanteil und zwar über die ganze Geschosshöhe. Insgesamt kann damit - abwägend betrachtend - eine gute Belichtung erzielt und gesunde Arbeitsverhältnisse gewährleistet werden.

Würdigung für den Tag 17. Januar

Das Hochhaus im MK 3E sowie die gesamte Westseite des Blockes weisen die besten Besonnungsverhältnisse in diesem Block vor, hier kann auch die Bedingungen der DIN 5034-1 eingehalten werden. In den übrigen Bereichen kann die in der DIN 5034-1 geforderte Mindestbesonnung nicht eingehalten werden. In der Abwägung ist aber zu berücksichtigen, dass unmittelbar vor dem Block, in dem Wohnungen zulässig sind, ein großzügiger öffentlicher Platz entstehen wird, der mit seinen ausgleichenden Wirkungen in die Abwägung eingestellt werden kann.

Weitere Belange, die bei Abstandsflächenverkürzung zu berücksichtigen sind

Belüftung

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplangebietes und punktuell angrenzender Bereiche wurde eine Windkomfortstudie erstellt, die auch Rückschlüsse auf die Belüftungssituation im Plangebiet zulässt. Demnach zeigen Winddaten der verfügbaren Wetterstationen, dass die häufigsten und größten Windgeschwindigkeiten aus westlichen Windrichtungen (240°-270°) zu erwarten sind.

Physikalisch funktioniert freie Lüftung nur, wenn ein hinreichend großer Druckunterschied zwischen Außenbereich (Überdruck auf der Windseite) und Innenbereich und/oder hinreichender thermischer Auftrieb (Schachtlüftung) vorhanden ist. Der Druckunterschied hängt von der Stärke des Windes und der Ausrichtung der Fassade(n) ab.

Hinsichtlich der Anforderungen an die Lüftung von Aufenthaltsräumen gibt es in Deutschland keine baurechtlichen Regelungen. Umbaute Innenhöfe wie im MK 3 sind in Innenstadtlagen typisch.

Grundsätzlich regelt in Deutschland die DIN 1946 Teil 6 Lüftungstechnische Probleme, allerdings ausschließlich für Wohnungen. Die genannte DIN gibt Vorgaben für planmäßige Außenluftvolumenströme für einzelne Wohnungstypologien (abhängig von der Größe und der Personenbelegung und von der Art der Lüftung). Anzustreben sind der DIN zufolge Luftwechselraten zwischen 0,5 und 0,8 je Stunde (d. h. dass das Raumluftvolumen alle zwei Stunden bzw. alle 75 min durch Außenluft ersetzt werden sollte).

Die DIN 1946 geht aber in keinerlei Weise auf die Umgebungsbebauungssituation für Wohnungen ein, da das Spektrum der dabei zur Wirkung kommenden Umgebungsfaktoren so groß ist, dass es in einer Norm nicht erfasst werden kann. So gibt es in der Regel für jede Wohnung windschwache und/oder windstarke Fassaden. Die DIN 1946 setzt auf die Fensterlüftung seitens des Nutzers und auf mechanische Lüftung

Vorliegend ist in die Abwägung einzustellen, dass der hier angestrebte Städtebau gute Voraussetzungen für eine ausreichende Belüftungsmöglichkeit schafft. So tragen gerade die in Ost-West-Richtung verlaufenden Quergassen/Durchwegungen erheblich zu einer guten Durchlüftungsausgangslage bei. Dies gilt auch für die vorgelagerte große Platzfläche. Die beiden Hochhäuser verursachen zudem erhöhte Windgeschwindigkeiten, die sich negativ auf den Windkomfort auswirken können, die aber in Bezug auf den Luftaustausch positiv wirken können.

Beleuchtung

Ungünstige Beleuchtungsverhältnisse können durch bauliche Maßnahmen, wie z. B. Raum- und Fensterhöhen und den Wohnungsgrundriss, die nicht Gegenstand der Festsetzung sein können, ausgeglichen werden.

Ergänzend ist zu berücksichtigen, dass neben dem Abstand der Gebäude eine Vielzahl anderer Faktoren Einfluss auf die Beleuchtung der Innenräume mit Tageslicht haben, die weder planungs- noch bauordnungsrechtlich beeinflussbar sind. Hierzu zählen unter anderem die Verwendung Licht reflektierender oder Licht absorbierender Mobiliar-, Wand- und Fußbodenoberflächen, Vorhänge und Gardinen sowie Bäume. Insofern muss auch durch größere Abstände die Belichtung nicht zwangsläufig besser werden.

Brandschutz

Da es sich um moderne Gebäudekomplexe handelt, die im Rahmen der Baugenehmigungserteilung einer intensiven brandschutztechnischen Prüfung unterzogen werden, können die Belange des Brandschutzes gewährleistet werden.

Sozialabstände

Hinsichtlich einzuhaltender Sozialabstände ist festzustellen, dass keine bestehenden Nutzungen von der Neubebauung beeinträchtigt werden. Zwischen Neubebauung und Gebäudebestand (Sozialgericht, Landesinstitut für Medizin) liegt die Heidestraße im „klassischen“ Profil von 22 m. Die Hochhausbebauung an der Heidestraße ist ebenfalls hinsichtlich der Sozialabstände unproblematisch, da sich gegenüberliegend Lagerhallen befinden, die nicht zum ständigen Aufenthalt von Personen geeignet sind.

Bei der Grundrissgestaltung der Neubebauung, kann in einer Weise reagiert werden, dass Sozialabstände berücksichtigt werden. Dies gilt auch für die Verwendung architektonischer und sonstiger Gestaltungselemente.

5.3.4 Überschreitung des Nutzungsmaßes nach BauNVO

Resultierende Nutzungsmaße

Rechnerisch ergeben sich für die einzelnen Baugebiete aus den Festsetzungen folgende Geschossflächenzahlen:

Baugebiet		Grundstücksgröße	festgesetzte Geschossfläche	entspricht einer GFZ von
Kerngebietsblöcke	MK 1	3.220	18.100	5,6
	MK 2/ MK 2E	6.011	42.100	7,0
	MK 3/ MK 3E	6.095	27.500	4,5
	MK 4	1.657	18.850	11,0
Summe GF			106.550	

Damit wird die zulässigen Obergrenze des § 17 Abs.1 BauNVO für die zulässige GFZ bei allen Baublöcken überschritten. Eine Überschreitung der GRZ ist nicht möglich, da sie im MK bis 1,0 zulässig sein darf.

Eine Überschreitung der zulässigen Obergrenzen der Nutzungsmaße des § 17 Abs. 1 BauNVO ist nach § 17 Abs. 2 BauNVO zulässig, wenn besondere städtebauliche Gründe die Überschreitung erfordern (Nr. 1), sie durch Umstände oder Maßnahmen ausgeglichen wird, die sicherstellen, dass die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden, nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden (Nr. 2), und wenn sonstige öffentliche Belange nicht entgegenstehen (Nr. 3).

Besondere städtebauliche Gründe

Die Überschreitung der Obergrenzen des § 17 BauNVO setzt eine städtebauliche Situation und eine durch den Bebauungsplan zu lösende Problematik voraus, die nicht alltäglich und nicht in beliebiger örtlicher Lage anzutreffen ist. Es muss sich um eine städtebauliche Ausnahmesituation handeln, reguläre städtebauliche Gründe in einer Standardsituation reichen nicht aus. Die Überschreitung muss aus dem Charakter oder aus besonderen Umständen des neu überplanten Gebietes objektiv begründbar sein, die Gründe müssen ein gewisses Gewicht besitzen und nicht in jeder Standardsituation einsetzbar sein. Ein besonderer städtebaulicher Grund ist insbesondere dann anzuerkennen, wenn eine besondere, qualifizierte planerische Lösung bzw. eine städtebauliche Idee umgesetzt und dabei stadtgestalterische Gesichtspunkte in einer städtebaulich herausgehobenen Situation berücksichtigt werden sollen.

Diese Voraussetzungen sind vorliegend erfüllt:

- Die Bedeutung der Lage im direkten Umfeld des zentralen Hauptbahnhofes, der auch als Umsteigebahnhof fungiert und die damit verbundene außergewöhnlich gute Anbindung des Gebietes an den ÖV prädestiniert das Gebiet im Interesse der Innenentwicklung für eine verdichtete Bebauung.

- Die Nähe zum Regierungsviertel aus der sich die besondere Funktion des Gebietes und seine Aufgabe im gemeindlichen Gefüge ableitet, erfordert die Vorhaltung eines langfristig ausreichenden Flächenpotentials für einen Dienstleistungssektor, der im unmittelbaren oder mittelbaren Zusammenhang mit der Hauptstadtfunktion expandieren wird sowie für mit der zentralen Bahnhofsfunktion korrespondierende Nutzungen, wie z.B. Hotels.
- Die vorhandenen und geplante unterirdischen (Tunnelbauwerke, Bahnhofszugänge etc.) und oberirdischen (Rettungsplatz mit Treppenhäusern, Entrauchungsanlagen etc) Bahnanlagen schränken eine Bebaubarkeit der Grundstücke im Geltungsbereich des Bebauungsplans in einem außerordentlich hohem Maße ein. Um dennoch dem imposanten Bahnhofsgebäude ein adäquates Pendant mit einer städtebaulichen Gewichtung gegenüberstellen zu können, ist eine sehr hohe Verdichtung erforderlich. Sie ermöglicht gleichzeitig die Ausprägung eines dem Bahnhof vorgelagerten großen repräsentativen Platzes, der über die Invalidenstraße hinausgeht.
- Dementsprechend ist für die städtebauliche Akzentuierung der Bebauung, die sich an die informelle Planung anlehnt, (im Masterplan als „central station“ bezeichnet) die Ausbildung zweier Hochhäuser vorgesehen, die einerseits mit dem südlich auf dem Europaplatz zulässigen Hochhaus (im festgesetzten Bebauungsplan II -201a als MK 8 bezeichnet) korrespondieren und andererseits „Wegweiser“ zum Kulturcampus bzw. ins nördliche Heidestraßenquartier darstellen. Diese städtebaulichen Vorgaben erfordern ein deutlich über die Grenzen der BauNVO erhöhtes Nutzungsmaß, wenn sie im Kontext mit einer umgebenden dichten Bebauung - wie in diesem Fall - ermöglicht werden sollen. Solitäre Punkthochhäuser auf freier Fläche entsprechen an dieser Stelle hingegen genau nicht der städtebaulichen Intention.
- Das städtebaulich gewünschte Umgebensein der Baukörper von freien Platzflächen bzw. die Konzentration der privaten Baufelder im östlichen Plangebiet ermöglicht die Ausbildung eines großen dreieckigen Vorplatzes (Fußgängerbereich - im Masterplan als nördlicher Europaplatz bezeichnet) und einer öffentlichen Durchwegung (ebenfalls Fußgängerbereich) sowie einer privaten weiteren Verbindung zum Kulturcampus, bewirkt aber gleichzeitig eine Reduzierung der Baugrundstücke auf die Baukörper und damit ein erhöhtes Maß der Nutzung, da diese (Verkehrs)Flächen eindeutig einen öffentlichen Charakter haben sollen und nicht als nicht überbaubare Grundstücksfläche in die Berechnung eingehen können. (vgl. auch Abwägung der Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB, Kapitel IV. 15)
- Insgesamt gesehen, begründet die Summierung der o.g. besonderen städtebaulichen Gründe ein so hohes Maß an öffentlichem Interesse an der Verwirklichung des dargelegten Planungsziels, dass dafür die Abweichung von der Regelfestsetzung in Anspruch genommen wird. Die geplante Maßnahme ist ohne die Überschreitung der zulässigen Obergrenzen des § 17 BauNVO nicht zu ermöglichen.

Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Die Überschreitung der Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO setzt voraus, dass die Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt werden und bedarf mit Blick auf die gleichzeitige punktuelle Verkürzung von Abstandsflächen innerhalb des Plangebietes nach Maßgabe des § 6 Abs. 5 BauOBl in einer besonderen städtebaulichen Rechtfertigung, bei der die Wirkungen auf die Schutzgüter des Abstandsflächenrechts besonderes gewichtet und in die Abwägung aufgenommen werden

müssen. Die Anforderungen, die durch das Maß der Nutzung berührt werden können, beziehen sich dabei insbesondere auf die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohn- und Arbeitsstätten.

Die einzelnen Auswirkungen der verdichteten Bebauung sind untersucht und insbesondere im Kapitel II.5.3.3 dargelegt worden; auf die jeweiligen Ausführungen kann daher verwiesen werden. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Überschreitung der Obergrenzen der Nutzungsmaße nach § 17 Abs. 1 BauNVO im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht beeinträchtigt, durch Umstände oder Maßnahmen ausgeglichen ist und die Bedürfnisse des Verkehrs befriedigt werden. Das ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

- Die zusätzlichen verkehrlichen Belastungen, die im Allgemeinen aus einer hohen baulichen Dichte folgen, werden im Plangebiet begrenzt. Die günstige Anbindung des Plangebietes an den ÖPNV und der zentrale Hauptbahnhof ermöglichen eine der Baudichte und Nutzung angemessene Erschließung. Das öffentliche Nahverkehrssystem wird weiter ausgebaut (U55/U5, S21 und Straßenbahn).
- Im Zusammenwirken mit dem ÖPNV-Angebot werden somit sowohl die Verkehrsnotwendigkeiten befriedigt als auch die verkehrsbedingten, nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt reduziert und eine flächensparende Verkehrsbedienung vorgesehen.
- Die aus städtebaulichen Gründen erforderliche hohe bauliche Dichte in den einzelnen Baugebieten wird relativiert, da sie von öffentlichen Platzflächen und weiträumigen Straßen (Invalidenstraße und Minna-Cauer-Straße) umgeben werden, die sich positiv hinsichtlich der Belichtung und Belüftung auswirken.
- Der Ausschluss oberirdischer Stellplätze dient dazu, zur städtebaulichen Verträglichkeit der zulässigen Stellplätze beizutragen.
- Die Festsetzung von extensiver Dachbegrünung (TF 6) ermöglicht folgende ausgleichende Wirkungen:

Der Energie- und Wärmebedarf der Gebäude wird durch die Erd-/Substratschichten auf den jeweiligen Flächen verringert.

Das in der Substratschicht gespeicherte Niederschlagswasser wird wieder im Gebiet 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.

- Die in angrenzenden Bebauungsplänen II-201a und II-201b geplanten und mittlerweile vollständig realisierten öffentlichen Parkanlagen des ULAP-Geländes und Parkanlage „Geschichtspark Zellengefängnis“ wirken als Maßnahme ausgleichend. Neben der Kompensation des „Eingriffs“ im naturschutzrechtlichen Sinne für Eingriffe im Gesamtkontext des Entstehens des „Stadtquartiers Lehrter Bahnhof“ stellt der „Geschichtspark Zellengefängnis“ auch die wichtigste Maßnahme zur Vermeidung der nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO dar. Das Gelände ermöglicht Kompensationsmaßnahmen, die durch den räumlichen und funktionalen Zusammenhang und die Größe und Lage des Geländes den nachteiligen Effekten der Verdichtung entgegenwirken. Hinzu tritt der Erholungswert dieser Parkflächen sowohl für die Benutzer/Bewohner des Plangebietes sowie für die ansässige Bevölkerung in den Altbauquartieren der benachbarten Quartiere. Einer gesonderten Zuordnung bedurfte es

nicht, da die Maßnahme im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ vom Land Berlin finanziert wurde.

- Die Nähe des neuen Quartiers zu den geplanten und realisierten öffentlichen Promenaden entlang der Wasserflächen der Spree und des Berlin-Spandauer- Schifffahrtskanals, sowie zu den benachbarten Frei- und Erholungsräumen des Spreebogenparks, bilden u. a. durch die Zugänglichkeit über die Fußgänger- und Radfahrerbrücke im Spreebogen (Gustav-Heinemann-Brücke) eine günstige Rahmenbedingung für die Entwicklung des zukünftigen Quartiers an der Heidestraße.
- Schließlich ist ein energiesparendes, emissionsreduzierendes Versorgungskonzept vorgesehen, allerdings nicht als Gegenstand der Festsetzung. Die Voraussetzung für die Nutzung der sich in direkter Nachbarschaft befindlichen Versorgungseinrichtung für Fernwärme ist möglich, da eine Anschlussvorhaltung für eine ergänzende Fernwärmetrasse in der Heidestraße vorhanden ist. Durch den Anschluss der Gebäude an diese Versorgungseinrichtung können belästigende lokale Emissionen gemindert und ein umweltfreundliches Energiekonzept umgesetzt werden. Im Rahmen der weiteren Projektentwicklung sollen zudem verschiedene umweltfreundliche energetische Konzepte untersucht werden. Für den Bereich des Kerngebietes MK 4 liegt schon ein konkretes Energieeffizienzkonzept vor. Im städtebaulichen Vertrag wurde ein Abstimmungsverfahren verankert, dass die Umsetzung des Konzeptes sichert. Demnach wird u.a.
 - die Fassade in einem sehr effizienten Verhältnis von offenen zu geschlossenen Fassadenflächen hergestellt,
 - das Gebäude mit einer Dreifachverglasung ausgestattet werden,
 - durch den außen liegenden Sonnenschutz der Energieeintrag durch die Sonneneinstrahlung stark reduziert und die Kühllast verringert,
 - besonders effiziente Haustechnik eingesetzt.
- Ergänzend mindert ein Verbot der Verwendung luftverunreinigender Brennstoffe die durch die dichte Bebauung entstehenden klimatischen Auswirkungen.

Entgegenstehende öffentliche Belange

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

5.3.5 Ermittlung der Geschossfläche

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 20 Abs. 3 Satz 2 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 2.1)

Das bereits hohe Nutzungsmaß der Baugebiete soll nicht eine weitere „Nachverdichtung“ durch die Realisierung von Aufenthaltsräumen in Nichtvollgeschossen ermöglichen. Deshalb sollen bei der Ermittlung der Geschossfläche Aufenthaltsräume in Nichtvollgeschossen auf die Geschossfläche gemäß der **textlichen Festsetzung Nr. 2.1** mit angerechnet werden.

5.3.6 Unterbaubarkeit der Grundstücke

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 3 und § 16 Abs. 5 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 3.1)

Die Unterbaubarkeit der Grundstücke ist nur soweit zulässig, wie die Belange der planfestgestellten unterirdischen Fern- und Regionalbahn sowie der zuständigen Unternehmensträger der U- und S-Bahn nicht betroffen sind. Da im Geltungsbereich dieses Bebauungsplans oberirdische Stellplätze ausgeschlossen sind, müssen bei der Anlage von Kfz-Stellplätzen diese in Tiefgaragen untergebracht werden.

Da der Nachweis von Stellplätzen bauordnungsrechtlich nicht erforderlich ist – ausgenommen die behindertengerechten Stellplätze für öffentlich zugängliche Gebäude –, braucht der Bebauungsplan hierfür keine weitere Vorsorge zu tragen. Es obliegt somit der Entscheidung des Bauherren, ob und in welchem Umfang er Stellplätze – im Rahmen sonstiger Festsetzungen oder landesrechtlichen Regelungen wie den behindertengerechten Stellplatz für öffentlich zugängliche Gebäude – errichten möchte oder die Möglichkeit zur Unterbauung für andere Zwecke wie für die Unterbringung technischer oder sonstiger Einrichtungen nutzt.

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

5.3.7 Unterbaubarkeit der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 Abs. 1 BauNVO]
(textliche Festsetzung Nr. 3.2)

Um die Tiefgaragen im Kerngebiet MK 1 und MK 2 bzw. MK 2E unterirdisch miteinander verbinden zu können, wurde eine planungsrechtliche Zulässigkeit für ein unterirdisches Verbindungsbauwerk - die als eine Sondernutzung der Straßenverkehrsfläche zu werten ist - entsprechend der textlichen Festsetzung Nr. 3.2 in den Bebauungsplan aufgenommen. Die städtebauliche Begründung dieser Festsetzung besteht im Entlastungseffekt für die oberirdischen Fußgängerbereiche, die möglichst von Ziel- und Quellverkehr entlastet werden sollen. Die unterirdische Verbindung der Kerngebiete MK 1 und MK 2 bzw. MK 2E ermöglicht eine Tiefgaragenzufahrt an der Heidestraße im Bereich der normalen Straßenverkehrsfläche, die für alle MK Bereiche genutzt werden kann, jedoch nicht gesondert festgesetzt wird.

Um die Verlegung von (Trinkwasser-) Leitungen innerhalb des Fußgängerbereiches auf der Fläche A₁ A₂ A₃ A₄ A₁ oberhalb des planungsrechtlich zulässigen unterirdischen baulichen Verbindungsbauwerkes zu ermöglichen, wird eine zulässige Höhenbegrenzung in der textliche Festsetzung Nr. 3.2 aufgenommen.

5.3.8 Festsetzung der zulässigen Gebäudehöhen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 2 und 5 und §§18 und 20 BauNVO]
(zeichnerische Festsetzung)

Die Festsetzung der zulässigen Gebäudehöhen folgt im Wesentlichen der in der Masterplanung entwickelten Höhenabfolge der Gebäude. Es soll eine durchgängige Blockstruktur mit möglichst einheitlicher Höhe einer maximalen Oberkante von 30 m über Gehweg entstehen, was in der Regel VII Vollgeschossen entspricht. Oberhalb der festgesetzten Traufhöhe sind die Geschosse allerdings zurückzustaffeln.

Im Bereich des Kerngebietes MK 3 für das eine zulässige Geschossfläche von 10.500 m² festgesetzt ist, ist keine Zurückstaffelung vorgesehen, weil hier die zulässige Gebäudehöhe insgesamt eine Höhe von nur 23 m über Gehweg hat.

Den beiden Hochhäusern werden unterschiedliche städtebauliche Funktionen zugeschrieben. Sie sind Bestandteile einer Komposition aus vier Hochhäusern insgesamt, wovon zwei außerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-201c liegen. Dabei handelt es sich um das geplante Hochhaus auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplanes II-201a und um ein weiteres, das östlich der Heidestraße als sogenannter Umlenkpunkt zum Kulturcampus konzipiert wurde. Das Hochhaus am dreieckigen Fußgängerbereich, dem künftigen „Europaplatz“ hat hingegen eine eindeutige Ausrichtung auf diesen Platz und steht im Dialog mit dem Hochhaus auf dem nördlichen Bahnhofsvorplatz südlich der Invalidenstraße (MK 8 im festgesetzten Bebauungsplan II-201a) mit einer zulässigen Höhe von 100 m. Mit der zur Festsetzung vorgesehenen Oberkante von 84,0 m über Gehweg

werden XXII Geschosse ermöglicht, wovon eines als „Technikgeschoss“ dienen muss, weil weitere Überschreitungen für Dachaufbauten hier nicht zulässig sind. Dieses Hochhaus ist das höchste nördlich der Invalidenstraße. Über dem Hochhaus im Kerngebiet MK 4 am sogenannten Döberitzer Platz (nördlich der Einmündung Minna-Cauer-Straße in die Heidestraße) und dem Hochhaus im Bereich des Kunstcampus (außerhalb des Geltungsbereiches dieses Bebauungsplans) staffeln sich die Höhen ab. Das Hochhaus an der Minna-Cauer-Straße/Heidestraße (MK 4) hat eine zulässige Oberkante von 69,0 m über Gehweg. Auch hier sind keine Dachaufbauten oberhalb der festgesetzten Oberkante zulässig.

Durch die festgelegte Höhe der Straße von 34,4 m in der Heidestraße vor dem Kerngebiet MK 4 als Bezugshöhe ist sichergestellt, dass angesichts des nach Norden leicht abfallenden Straßenverlaufes der Heidestraße und nach Westen ebenfalls abfallenden Straßenniveaus der Minna-Cauer-Straße die festgelegte Höhe die Bezugshöhe für die Zulässigkeit des Baukörpers ist.

Für die übrigen Festsetzungen der OK in m über Gehweg ergibt sich der Bezugspunkt aus der Anbindung an die vorhandenen Verkehrsflächen.

5.3.9 Überschreitung der Gebäudeoberkanten durch technische Aufbauten

[Rechtsgrundlage: § 16 Abs. 5 und 6 BauNVO sowie § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m § 12 AGBauGB]

(textliche Festsetzungen Nr. 2.2 und 2.4)

Für die baulichen Anlagen im Kerngebiet werden Dachaufbauten in geringer Höhe als Ausnahme zugelassen, da sie für die Funktionsfähigkeit der Gebäude erforderlich sind. Die Dachaufbauten dürfen ausschließlich der Aufnahme von Treppenhäusern bzw. technischen Einrichtungen von Aufzugsanlagen dienen und müssen einschließlich Ihrer Einhausung hinter die Baugrenze in einem Winkel von 60° zurücktreten, um im Straßen- bzw. Platzraum optisch weniger wahrgenommen zu werden (**textliche Festsetzung Nr. 2.2**). Es handelt sich insgesamt um einen sensiblen Bereich, da insbesondere für den westlich Teil der Bebauung sowie für die Hochhäuser aufgrund der Lage an der Platzsituation „nördlicher Bahnhofsvorplatz“ und der Öffnung zum nördlichen Landschaftsraum eine erhebliche Fernwirkung der Gebäude besteht - nicht nur der Hochhäuser -, die es städtebaulich in besonderer Weise erfordert, dass eine ruhige Dachlandschaft entsteht. Aus diesem Grunde sind die Dachaufbauten einzuhausen, also zusätzlich mit einer Gestaltungsanforderung versehen.

Da die Hochhäuser besonders exponiert sind, sind hier einzelne Dachaufbauten nicht zulässig, sie sind im dafür ermöglichten zusätzlichen Vollgeschoss (Anhebung der zulässigen Oberkante gegenüber ursprünglichen Planungsständen) unterzubringen.

Die Traufhöhe darf gemäß **textlicher Festsetzung Nr. 2.4** durch weitere Geschosse bis zur zulässigen Oberkante von 30 m über Gehweg überschritten werden, wenn diese in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten. Diese 60° Regelung ist ein generelles städtebauliches Element, um die obersten Geschosse nicht zu stark auf den Außenraum wirken zu lassen und die Belichtungssituation nicht noch mehr einzuschränken.

5.3.10 Überschreitung der Gebäudeoberkanten durch sonstige technische Aufbauten § 9 Abs. 1 Nr.1 BauGB i.V.m. § 16 Abs. 6 BauNVO (textliche Festsetzungen Nr. 2.3)

Weitere technische Einrichtungen sind gemäß **textlicher Festsetzung Nr. 2.3** zulässig. Aufgrund der insgesamt angestrebten ruhigen Dachlandschaft bzw. eines geschlossenen Erscheinungsbildes insbesondere der Hochhäuser, müssen die technischen Aufbauten in einem Winkel von maximal 60° hinter die Baugrenze zurücktreten. Es handelt sich z.B. um Schornsteine oder Ansaug- und Abluftrohre sowie notwendigerweise hochragender Bestandteile der Fassadenbefahranlage, die ausnahmsweise ermöglicht werden. Der Ausnahmetatbestand soll aber nur für solche Technikeinrichtungen gelten, die zur Funktionsfähigkeit der Gebäude nicht im Technikgeschoss untergebracht werden können. Kühlaggregate oder Aufzugsüberfahrten gehören z.B. nicht dazu.

5.4 Verkehr

5.4.1 Lage im Stadtgebiet und verkehrliche Anbindung

Über das Gesamtplanungsgebiet (gemeint ist der Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplanes II-201), wird ein erheblicher Anteil Nord-Süd-Kfz-Verkehr zwischen den Bereichen Wedding/Reinickendorf und Kreuzberg/Neukölln abgeleitet. Gleichzeitig dient die Invalidenstraße der Ableitung von Ost-West-Verkehren zwischen Prenzlauer Berg/Mitte und Tiergarten als Bestandteil des inneren Ringes („kleiner Hundekopf“).

Von übergeordneter verkehrlicher Bedeutung für die Abwicklung der Verkehre im Plangebiet und darüber hinaus ist das im Rahmen des StEP Verkehrs entwickelte Ringkonzept. Die Ringkonzeption wirkt sich insofern auf das Plangebiet aus, als die Verkehrsbelastung in der Invalidenstraße durch den überörtlichen Individualverkehr auch in Zukunft gegeben sein wird, da der kleine Innenstadtring als Bestandteil des Berliner Verkehrskonzeptes über die Invalidenstraße südlich am Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c entlang führt. Die städtebauliche Entwicklung im Umfeld des Hauptbahnhofes einschließlich der Heidestraße darf die Durchgangsfunktion der Invalidenstraße nicht beeinträchtigen.

Die Heidestraße im Abschnitt des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-201c ist nicht Bestandteil einer übergeordneten Verkehrsstraße.

Durch die unmittelbare Lage am Hauptbahnhof Berlin gehört die Fläche des Bebauungsplangebietes zu einer der am besten angebundenen Entwicklungsflächen in Berlin überhaupt. Die Lage im Stadtgebiet und die verkehrliche Erschließung sind bereits in Kapitel 1.2.1.3 dargestellt. Über die Fernbahnen ist eine direkte Anbindung in alle Teile Deutschlands gegeben. Die S-Bahn-Achsen in Nord-Süd-Richtung und Ost-West-Richtung sichern eine optimale Einbindung in das Stadtgefüge Berlins. Durch die Überlagerung der verschiedenen S-Bahn-Linien ergibt sich ein sehr dichter Takt auf beiden Achsen.

Darüber hinaus erfolgt perspektivisch zusätzlich die Anbindung durch die S 21 zunächst an den Nordring sowie per Straßenbahn über die Invalidenstraße. Die U 55 ermöglicht eine Anbindung an die Straße Unter den Linden / Nord-Süd-S-Bahntunnel und wird mittelfristig als U 5 eine Anbindung an das U-Bahnnetz ermöglichen.

Die Anbindung an das Straßennetz erfolgt über die Hauptverkehrs- und Hauptsammelstraße der Invalidenstraße sowie über die Begleitfahrbahnen der B 96/Minna-Cauer-Straße und über die Heidestraße. Der Ausbau der Invalidenstraße umfasst die Freihaltung einer Straßenbahntrasse in separater Mittellage einschließlich einer Haltestelle.

Somit sind sehr gute Voraussetzungen gegeben, einen hohen Anteil des öffentlichen Nahverkehrs bzw. der nicht motorisierten Verkehrsarten bei allen Fahrten vom und zum Plangebiet zu erreichen.

Im Jahre 1997 ist ein Verkehrsgutachten für die Planung des Gesamtquartiers um den Hauptbahnhof – damals noch Lehrter Bahnhof – im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens II-201 erstellt worden. Da sich die Verkehrssituation inzwischen durch die Veränderung etlicher Rahmenbedingungen und Prognosedaten weitgehend geändert hat und die Überprüfung der Tragfähigkeit des Straßennetzes anhand der deutlich geänderten städtebaulichen und nutzungsstrukturellen Konzeption erfolgen muss, ist im Rahmen der Durchführung des Bebauungsplanverfahrens II-201c eine erneute verkehrstechnische Untersuchung durchgeführt worden.

5.4.2 Untersuchung der Verkehrsbelastungen

Die Belastungszahlen im Plangebiet sind für den Prognoseplanfall 2025 und den Prognosenullfall 2025 der folgenden Tabelle zu entnehmen.

	Prognose-Null 2025 (Kfz/Tag)	Neuverkehr aus B-Plangebiet (Kfz/Tag)	Gesamtbelastung Prognose 2025 (Kfz/Tag)
Heidestraße (N)	48.000	600	48.600
Heidestraße (S)	300	2.700	3.000
Minna-Cauer-Str. (S)	4.600	1.500	6.100
Minna-Cauer-Str.(S) – Unterführung	43.400	600	44.000
Invalidenstr. (O)	36.600	1.000	37.600
Invalidenstr. (W)	39.200	500	39.700

Geplante Situation: Für das Europaplatzquartier sind nördlich der dreieckigen Verkehrsfläche für besondere Zweckbestimmung zwei Flächen mit Kerngebietsnutzungen festgesetzt. Hierfür wurden Nutzungen in folgender Größenordnung angesetzt:

Baufeld	EH/ Gastro [m ² BGF]	Büro [m ² BGF]	Wohnen [m ² BGF]	Kultur [m ² BGF]	Summe [m² BGF]
MK1	1.800	16.300			18.100
MK2	8.400	75.200			83.600
Summe	10.200	91.500	0	0	101.700

(Die Bezeichnung MK2 bezieht sich auf einen früheren Verfahrensschritt, das Baufelde MK 2 wurde aufgeteilt und entspricht nunmehr dem MK 2 bis MK 4).

In der Untersuchung wurden als verkehrsrelevante Nutzung keine Wohnungen veranschlagt, da diese im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 c nicht zwingend vorgeschrieben sind. Wohnungen sind aber im MK 2 zulässig. Da Wohnungen einen geringeren Ziel- und Quellverkehr hervorrufen als andere kerngebietstypische Nutzungen, ist die vorliegende Berechnung im Sinne einer „worst-case“ Berechnungsgrundlage anzusehen.

Die Stellplätze für die geplanten Nutzungen werden in Tiefgaragen untergebracht und über eine private Erschließungsstraße an der Heidestraße angebunden.

Die Heidestraße wird am Knotenpunkt mit der Minna-Cauer-Straße bis zur neu geplanten privaten Erschließungsstraße, im Separationsprinzip ausgebildet, im südlichen Abschnitt des Bebauungsplangebietes als Mischverkehrsfläche.

Eine bauliche Wendeanlage im öffentlichen Straßenraum ist nicht vorgesehen. Pkw und große Lkw können im nördlichen Bereich im zukünftigen Einmündungsbereich wenden, auf der Mischverkehrsfläche über die gesamte Straßenbreite. Ggf. sind Wendemöglichkeiten auf den privaten Grundstücken vorzusehen. Generell ist eine Befahrung der südlichen Heidestraße durch Sattelzüge o.ä. nicht vorgesehen.

Verkehrsprognose:

Gegenstand der hier vorliegenden Verkehrsuntersuchung war die Berechnung der zum Prognosehorizont 2025 zu erwartenden Verkehrsströme im näheren Umfeld des Untersuchungsgebietes nach Realisierung des Bebauungsplangebiets als Grundlage für die Kapazitätsnachweise.

Die Berechnung des Neuverkehrs aus den für den Bebauungsplan vorgesehenen Nutzungen erfolgt mit den Parameter der Verkehrserzeugung, die sich hinsichtlich des MIV-Anteils von 20% im Modal Split an den Vorgaben des Stadtentwicklungsplan Verkehr sowie an der einschlägigen Literatur zur Abschätzung der Verkehrserzeugung orientiert. Die Berechnung der Verkehrserzeugung kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Baufeld	Quell- verkehr [Kfz-F./d]	Ziel- verkehr [Kfz-F./d]	Summe [Kfz-F./d]
MK1	238	238	477
MK2	1.106	1.106	2.212
Summe	1.344	1.344	2.688

Demnach ergeben sich aus dem B-Plangebiet rd. 2.700 Kfz-Fahrten pro Tag bzw. rd. 1.340 Fahrten jeweils im Ziel- und Quellverkehr.

Ergebnisse:

Es wurden der durch den Bebauungsplan II-201c erzeugte Verkehr auf das umliegende Straßennetz umgelegt und die Belastung der Knotenpunkte überprüft. Dabei wurden die Ergebnisse für die Tagesbelastungen der Nullvariante 2025 gegenübergestellt. Folgende Knotenbereiche wurden untersucht:

Heidestraße / Minna-Cauer-Straße

Die Qualität der Abwickelbarkeit der Verkehrs ist gut, d.h. der Knotenpunkt bleibt leistungsfähig, ggf. ist eine Anpassung der Signalisierung erforderlich.

Bei Erhalt der Fußgängerfurt über den nördlichen Knotenarm der Heidestraße, ist davon auszugehen, dass für die Fußgänger dann keine progressive sondern eine simultane Schaltung erfolgt. Das bedeutet, dass die Fußgänger auf der Mittelinsel anhalten müssen und erst in einer weiteren Phase die zweite Furt queren können. Das ist für die Fußgänger höchst unkomfortabel, erhöht jedoch die Kapazität des Knotens.

Invalidenstraße / Minna-Cauer-Straße

Die Berechnung der erforderlichen Freigabezeiten an diesem Knoten hat gezeigt, dass die Umlaufzeiten von 90 s ebenfalls in beiden Varianten eingehalten werden. Es ergeben sich sowohl für die Nullvariante als auch für die Planfall-Variante erforderliche Freigabezeiten von insgesamt 90 s. Die Reserven sind damit ausgereizt, die Kapazitätsgrenze des Knotens ist erreicht und eine Anpassung der Signalisierung ggf. erforderlich. Eine qualitative Veränderung im Verkehrsfluss bei der Planfall-Variante gegenüber der Null-Variante ist nicht gegeben. Die

Veränderungen in den Verkehrsbelastungen dürften ohnehin im Bereich der täglichen Schwankungsbreite liegen.

Gegenüber dem Stand der Bearbeitung der Verkehrsuntersuchung hat sich die zulässige Geschossfläche zwar geringfügig um annähernd 4% erhöht. Dies ist insbesondere auf die hinzugekommene Zulässigkeit von Technikgeschossen für die beiden Hochhäuser mit einer Oberkante von 69,0 m bzw. von 84,0 m zurückzuführen, die zwar in die Geschossflächenberechnung eingehen, die aber keinen eigenen Ziel- und Quellverkehr auslösen werden.

Unabhängig davon hätte eine Erhöhung der Geschossfläche um etwa 4% keinen erheblichen Einfluss auf die Größenordnung des aus dem Bebauungsplangebiet resultierenden Ziel- und Quellverkehrs, zumal der einst angenommene Anteil des zulässigen Einzelhandelsanteiles - der in der Regel der Hauptfrequenzbringer ist - reduziert wurde.

Rad- und Fußgängerverkehr:

Für eine gute Erschließung des Gebietes für Fußgänger und Radfahrer und eine Verknüpfung mit dem umliegenden Netz, sind im Umfeld ausreichend sichere Quermöglichkeiten der übergeordneten Straßen für Fußgänger und Radfahrer vorhanden. Dieses wird sich mit dem geplanten Umbau der Invalidenstraße durch zusätzliche Quermöglichkeiten noch verbessern.

Jedoch ist für eine leistungsgerechte Abwickelbarkeit der Prognoseverkehre 2025 am Knotenpunkt Heidestraße/ Minna-Cauer-Straße ggf. ein Verzicht auf die nördliche Fußgängerfurt über die Heidestraße vorgesehen (s.a. II.5.4.1). Eine alternative Querung bietet dann die im Zuge des Döberitzer Grünstreifens geplante Querung auf Höhe der Döberitzer Straße.

In unmittelbarer Nähe verlaufen östlich des Schiffahrtskanals vier übergeordnete Radverkehrsrouten:

- Radialroute 4 (Hennigsdorf)
- Radialroute 5 (Oranienburg)
- Fernradwanderweg Berlin-Kopenhagen
- Berliner Mauerweg

Die Verknüpfung erfolgt über das vorhandene bzw. geplante Bezirksnetz, das mit mehreren Routen entlang des Plangebietes führt.

Das Gebiet des Bebauungsplans ist somit sehr gut an das Fuß- und Radwegenetz angebunden.

ÖPNV:

Aufgrund der zentralen Lage im Berliner Stadtgebiet, nördlich des Hauptbahnhofes ist das Bebauungsplangebiet bezogen auf den öffentlichen Nahverkehr sehr gut erschlossen. Die geplanten Gebäude befinden sich im Einzugsbereich mehrerer Bushaltestellen sowie von Stadtbahnhaltepunkten (S-Bahnlinien).

Die Planung einer neuen Tramlinie auf der Invalidenstraße mit Haltepunkt vor dem Hauptbahnhof ist abgeschlossen. Die U-Bahnlinie U 55 mit Endhaltepunkt Hauptbahnhof ist jüngst in Betrieb genommen worden. Zu dieser hervorragenden ÖPNV-Erschließung kommt der gute Anschluss an den Regional- und Fernverkehr über den südlich gelegenen Hauptbahnhof.

Fazit:

Aus dem Bebauungsplangebiet ergeben sich für den Prognosehorizont 2025 rechnerisch rd. 2.700 Kfz-Fahrten pro Tag.

Unter der zu erwartenden Verteilung können die Prognoseverkehre an den relevanten Knotenpunkten Heidestraße/ Minna-Cauer-Straße und Invalidenstraße/ Minna-Cauer-Straße abgewickelt werden. Am Knotenpunkt Heidestraße/ Minna-Cauer-Straße sind ausreichend Reserven vorhanden, hingegen sind die Reserven am Knotenpunkt Invalidenstraße/ Minna-Cauer-Straße jedoch ausgereizt. Ggf. sind an beiden Knotenpunkten Anpassungen der Signalisierung erforderlich. Die Zunahme der Verkehrsmengen durch die Bebauungsplan-Variante gegenüber der Null-Variante sind ohne Bedeutung. Die Qualität der Abwickelbarkeit der Verkehre ist gleichbleibend.

Die Erschließung für die Fußgänger und Radfahrer kann mit „gut“ bewertet werden, die Erschließung durch den ÖPNV mit „sehr gut“.

5.4.3 Straßenverkehrsflächen/ Straßenbegrenzungslinien

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

(zeichnerische Festsetzung und textliche Festsetzung Nr. 4.2)

Die Festsetzung der Straßenverkehrsfläche der Invalidenstraße ist im Jahre 2006 bis zur Sandkrugbrücke im Bebauungsplan II-201b erfolgt. Davon ausgenommen war ein Streifen am nördlichen Straßenrand der im vorausgegangenen Bebauungsplanentwurf II-201c für eine Kerngebietsüberbauung mit Arkaden im Erdgeschoss vorgesehen war. Diese Arkadenlösung ist im nunmehrigen Entwurf des Bebauungsplans entfallen. Der Bebauungsplan II-201c setzt das noch fehlende Teilstück der nördlichen Straßenbegrenzungslinie an der Invalidenstraße und den 4,4 m breiten Streifen als Straßenverkehrsfläche zeichnerisch fest. Der weiter westlich verlaufende Abschnitt der Straßenbegrenzungslinie, der bereits im angrenzenden Bebauungsplan II-201b festgesetzt wurde, wird zusammenfallend mit der Geltungsbereichsgrenze dieses Bebauungsplans erneut als Straßenbegrenzungslinie festgesetzt.

Dies gilt auch für Versatzstücke der Straßenbegrenzungslinie der Minna-Cauer-Straße, deren Straßenbegrenzungslinie ebenfalls durch den Bebauungsplan II-201b festgesetzt worden ist. Da sich die Ausbauplanung in einzelnen Abschnitten jedoch geringfügig von der durch Koordinaten fixierten Festsetzung unterscheidet, folgen der Geltungsbereich und die darauf deckungsgleich verlaufende Straßenbegrenzungslinie (**textliche Festsetzung Nr. 4.2.**) dem in der Planunterlage dargestellten Bestand. Durch die Aufnahme des Ausbaustandes der Minna-Cauer-Straße für die Festsetzung ist sichergestellt, dass keine inhaltliche Änderung der mit ausdrücklicher Zustimmung durch das Eisenbahnbundesamt rechtlich ermöglichten Änderung der Planfeststellung aus 1995 erfolgt ist.

Diese Änderung hatte u.a. den Bau der Begleitfahrbahnen der B 96 zum Anschluss der Oberflächenverkehre an die Heidestraße zum Gegenstand sowie den Verzicht auf den Vollknoten Heidestraße/Invalidenstraße, wodurch die Heidestraße bis zur Einmündung der B 96 von Durchgangsverkehr frei gehalten werden kann.

Die Heidestraße wird in ihrem Profil nicht wesentlich geändert, im nördlichen Bereich wird in einer Länge von 73 m ab Einmündung Minna-Cauer-Straße die Straßenbegrenzungslinie im Verlauf der förmlich festgestellten A.C.O. v. 31.1.1872 und der bestehenden Straßenfluchtlinie festgesetzt. Diese Straßenverkehrsfläche hat einen anderen Charakter als der weiter südlich angrenzende Fußgängerbereich, da sie baulich als normale Straße mit einem Profil aus Fahrbahnen und Gehwegen erhalten wird und auch die Verkehre der Haupteerschließung abwickeln muss. Die heute noch vorhandene Eckabschrägung im Einmündungsbereich der Heidestraße in die Invalidenstraße wird zugunsten einer gradlinigen Verlängerung der westlichen Straßenflucht aufgegeben, die nunmehr rechtwinklig auf die Invalidenstraße trifft (siehe auch Kapitel II. 5.3.2 der Begründung).

Der Punkt B7 liegt auf heute noch gewidmetem Straßenland. Er entspricht der im Bebauungsplan II-201b festgesetzten Koordinate D 8788 und der Punkt B1 der festgesetzten Koordinate D 8546. Diese Punkte können eindeutig in der Planunterlage anhand von Flurgrenzen oder verlängerter Straßenfluchtlinien bzw. Straßenbegrenzungslinien definiert werden. Für den nach Süden hin angrenzenden Bereich einer Teilfläche der Straßenverkehrsfläche der Invalidenstraße und der exakten Definition des Geltungsbereiches des Bebauungsplans, wird jedoch die Festsetzung der beiden Koordinaten D8786 und D 8547 des Bebauungsplan II-201b im Bebauungsplan II-201c wiederholt (siehe Koordinatenverzeichnis auf dem Planbild).

Die Trennung des Straßenverkehrsbereiches besonderer Zweckbestimmung in der Heidestraße von der Straßenverkehrsfläche der Invalidenstraße durch eine Straßenbegrenzungslinie zwischen den Punkten B6 und B7 erfolgt ebenfalls textlich in der oben genannten Festsetzung, da die Geltungsbereichsgrenze zugleich Straßenbegrenzungslinie ist und demzufolge zeichnerisch nicht dargestellt werden kann.

Wie ebenfalls im Kapitel II. 5.3.2 der Begründung unter der Überschrift „Festsetzung von Arkaden im MK 4“ dargelegt, ändert der Bebauungsplan II-201c den Verlauf des gewidmeten Ausbaustandes im Eckbereich Heidestraße/Minna-Cauer-Straße. Die Änderung am Punkt B5 ist allerdings so geringfügig, dass sie nur in einer Vergrößerung erkennbar ist.

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

Fußgängerbereich

Das im Masterplan als „central station“ bezeichnete Gebiet, das den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c umfasst, ist wesentlich charakterisiert durch den städtebaulichen Kontext mit dem Hauptbahnhof. Dieser entspricht mit seinen Bügelbauten, den Glasdächern in Ost-West-Richtung sowie in Nord-Süd-Richtung und durch seine Dimensionierung und Gestaltung dem Repräsentationsbedürfnis der Hauptstadt. Der Hauptbahnhof ist weit mehr als ein reiner Funktionsbahnhof. Nach Süden und zum Regierungsviertel hin wird der Hauptbahnhof durch den sehr großzügig dimensionierten Bahnhofsvorplatz in Szene gesetzt. Der nördliche Vorplatz ist deutlich kleiner und zudem mit einem Scheibenhochhaus bebaubar.

Die städtebaulichen Untersuchungen, die im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Masterplanes vorgenommen worden sind, haben zu der Erkenntnis geführt, dass auch die nördliche Vorplatzsituation repräsentativer zu gestalten ist, als dies im Wettbewerbsergebnis 1994 festgelegt wurde. Die Aufweitung des Platzes soll folglich über den Straßenraum der Invalidenstraße hinweg nach Norden fortgesetzt werden und sich zum nördlich angrenzenden Landschaftsraum öffnen. Damit eröffnet sich vom Bahnhof her weiterhin der Blick nach Norden und umgekehrt ist der Bahnhof weithin sichtbar. Der dreieckige Zuschnitt des Platzbereiches „Europaplatz“ ist hierin begründet.

Auf die ehemals vorgesehene Festsetzung einer Grünfläche im Vorentwurf des Bebauungsplans II-201c zur Schaffung einer öffentlichen Parkanlage wird zugunsten der Festsetzung eines Fußgängerbereiches verzichtet. Dieser Fußgängerbereich hat zugleich die Funktion eines Verteilers zum Kulturcampus östlich der Heidestraße.

Erforderlichenfalls wird diese Verkehrsfläche auch seitens des ÖPNV in eingeschränktem Maße genutzt werden können (z.B. für eine Busendstelle), ohne dass es hierfür zusätzlicher planungsrechtlicher Regelungen bedarf.

Das Kerngebiet erfährt deshalb eine Zäsur durch eine 15,0 m breite Durchwegung zwischen „Europaplatz“ und Heidestraße, die auf eine Zugangssituation zum Kulturcampus nördlich des

Landesinstitutes für gerichtliche und soziale Medizin ausgerichtet ist und die ebenfalls in den Fußgängerbereich einbezogen wird.

Die Festsetzung eines Fußgängerbereiches steht dem lokalen Erschließungserfordernis für Anlieger und Anlieferung nicht entgegen, der auch über eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung abgewickelt werden kann.

Außerhalb des Planungsrechts können spezielle verkehrslenkende Regelungen nach Erfordernis vorgenommen werden.

Fußgänger- und Radverkehrsbereich

Der südliche Abschnitt der Heidestraße kann dem Fußgängerbereich zugeordnet werden, nachdem in Abänderung der Planfeststellung für den Zentralen Bereich auf die Ausbildung eines Vollknotens Heidestraße/Invalidenstraße zur Bündelung der Nord-Südverkehre entlang der B 96 verzichtet und die Begleitfahrbahnen der B 96 / Minna-Cauer-Straße ausgebaut worden waren. Hierdurch findet im südlichen Bereich der Heidestraße nur noch Anliegerverkehr in untergeordneter Größenordnung statt. Eine Durchfahrt zur Invalidenstraße oder von der Invalidenstraße aus ist nicht möglich. Da dieser Abschnitt der Heidestraße ohne Einschränkung auch dem Radverkehr zur Verfügung stehen soll, erhält er die Zweckbestimmung „Fußgänger- und Radverkehrsbereich“:

Die Festsetzung eines Fußgängerbereiches steht dem lokalen Erschließungserfordernis für Anlieger und Anlieferung nicht entgegen, der auch hier über eine Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung abgewickelt werden kann (s.o). Die Verkehrsfläche soll auch für den Fahrradverkehr freigegeben werden, ohne dass ein gesonderter Fahrradweg angelegt wird.

5.4.5 Einteilung der Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung

Die **textliche Festsetzung Nr. 4.3** stellt klar, dass der Bebauungsplan durch den Bezug zur Planunterlage keine Einteilung der Straßenverkehrsfläche und der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung vornimmt.

5.4.6 Belastung einer Fläche mit einem Fahrrecht für die S-Bahn

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

(textliche Festsetzung Nr. 7)

Der unterirdische Korridor für die Anlagen der S-Bahn S 21 wurde mit dem Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahre 2005 planfestgestellt, unterliegt dem Fachplanungsrecht nach dem Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Da sich nach der weiteren Konkretisierung der Planung die genaue Höhenlage des Tunnelraumes gegenüber der Planfeststellung geändert hat, erfolgt gegenwärtig ein Änderungsverfahren der Planfeststellung, die der Bebauungsplan in der Planzeichnung bereits berücksichtigt hat. Entsprechend bereitet der Bebauungsplan eine Belastung für ein Fahrrecht für den Betreiber der S 21 vor, das die geänderte Höhenlage berücksichtigt. Der Bebauungsplan folgt damit dem Konfliktvermeidungsgebot, um zu verhindern, dass der für die S-Bahn S 21 benötigte unterirdische Raum durch eine Bebauung eingeschränkt werden kann.

5.4.7 Ausschluss oberirdischer Stellplätze und Garagen

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 4 BauGB i.V.m. § 12 Abs. 6 BauNVO]

(textliche Festsetzung Nr. 4.1)

Die Ermöglichung von Tiefgaragen bzw. die Zulässigkeit der Unterbaubarkeit der Kerngebiete hat keinen Einfluss auf die Anzahl der Stellplätze. Die Tiefgaragen stellen lediglich ein räumliches Angebot für die mögliche Unterbringung von Stellplätzen dar.

Im Kerngebiet werden zudem oberirdische Stellplätze und Garagen ausgeschlossen, da diese mit dem städtebaulichen Konzept nicht vereinbar sind.

Es sind zum einen dicht bebaute geschlossene Baublöcke vorgesehen, in denen die Innenbereiche von Verkehrsimmissionen frei sein sollen. Dies ist insbesondere entlang der Bebauung an der Minna-Cauer-Straße (B 96) und der Invalidenstraße von Bedeutung, die hohen Immissionsbelastungen ausgesetzt sind. Der Bau von Tiefgaragen in den von der Planfeststellung betroffenen Bereichen ist allerdings nur unter Berücksichtigung der Belange der Bahn (siehe textliche Festsetzung Nr. 3.1) möglich.

5.5 Extensive Dachbegrünung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs.1 Nr. 25 Buchst. a BauGB]
(textliche Festsetzung Nr. 6)

Dachflächen sind extensiv zu begrünen, weil begrünte Dächer Lebensraum oder Teillebensraum für Flora und Fauna sind und mikroklimatisch und mesoklimatisch positive Auswirkungen haben.

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

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Begrünung sind technische Einrichtungen einschließlich Solaranlagen und Beleuchtungsflächen, Wege und Terrassen. Sie dürfen aber nicht mehr als 40 % der Dachflächen in Anspruch nehmen. Der Anteil der nicht zwingend zu begrünenden Dachflächen wurde von 30% auf 40% erhöht, um mehr Spielraum für das Aufstellen von Solaranlagen, die unter „technische Einrichtungen“ fallen, zu ermöglichen

Ausgenommen von der Verpflichtung zur Begründung sind ferner die Dächer der beiden Hochhäuser, da hier nicht zwingend von den positiven Wirkungen der Begrünung ausgegangen werden kann. Die Hochhausdächer machen zudem nur eine sehr untergeordnete Größenordnung an Dachflächen gemessen am Gesamtvolumen der Vorhaben aus.

Die Dachbegrünung ist eine ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO. Sie ist durch die Verpflichtung zum Bau von Flachdächern in Kombination mit der Begrünungsverpflichtung planungsrechtlich gesichert.

5.6 Passiver Erschütterungsschutz

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB]
(textliche Festsetzung Nr. 5.2)

Um auf dem Baugrundstück, das von der planfestgestellten U-Bahn und S-Bahn S 21 im äußeren westlichen Bereich unterquert wird, eine Bebauung unter Berücksichtigung allgemeiner Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu ermöglichen, sind Maßnahmen erforderlich, die die von den zukünftigen Bahnnutzungen der U- und S-Bahn ausgehenden Erschütterungen und den damit verbundenen sekundär abgestrahlten Luftschall eindämmen. Da Maßnahmen an den Schienenwegen im Bebauungsplanverfahren nicht festgesetzt werden können, muss diese Maßnahme in Verbindung mit der Errichtung der Hochbauten geregelt werden. Die wirkungsvollste Maßnahme ist die schwingungstechnische Entkoppelung der Gründung der Hochbauten von den Bahnanlagen.

Im Bebauungsplanverfahren kann keine sachgerechte Entscheidung des Einzelfalles erfolgen, da die relevanten Bedingungen (statische Struktur des Gebäudes und der Gründung, Schwingungsverhalten sowie Lage und Exposition empfindlicher Nutzungen) erst im Baugenehmigungsverfahren bekannt sind. Dennoch ist auf Grund der Vorbelastung der von den Bahnanlagen tangierten Grundstücke eine Vorsorgeregulierung unabdingbar, um den Schutz der Nutzungen zu gewährleisten.

Darüber hinaus gehende Regelungen zum Erschütterungsschutz können ggf. in Verträgen, nicht aber im Bebauungsplan getroffen werden, da sie von der konkreten Bauausführung abhängig sind. Andere Maßnahmen an den Hochbauten sind ebenfalls möglich, wenn die gleichwertige Wirkung erzielt wird. Der Nachweis obliegt dem Bauherrn und muss ggf. im Baugenehmigungsverfahren geführt werden.

5.7 Lärmschutzfestsetzung

[Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB]
(**textliche Festsetzung Nr. 5.3**)

Im Rahmen einer „Schalltechnischen Untersuchung zur Geräuschimmission durch Straßenverkehre“ wurden im Jahre 2000 die Auswirkungen geprüft, die sich aus der Änderung des Planfeststellungsbeschlusses hinsichtlich 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) ergeben.

Im Ergebnis wurde durch die Bündelung der Verkehrsströme ein Anstieg der Geräuschbelastung an der B 96 (Minna-Cauer-Straße) an den westlichen Fassadenbereichen um 0,5 dB und eine Pegelminderung von 4-6 dB in der Heidestraße bzw. von ca. 2-3 dB in der Invalidenstraße festgestellt.

Da sich die Gebäudekonstellation im Plangebiet seither grundlegend geändert hat, wurde 2009 eine erneute Schalltechnische Untersuchung in Auftrag gegeben. Demzufolge werden die Schalltechnischen Orientierungswerte nach Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 in den meisten Bereichen des Planungsgebiets überschritten. Ausnahmen stellen die internen Blockdurchwegungen (Fußgängerbereich und MK Fläche zwischen MK 2 / MK2E und MK 3 / MK 3E / MK 4), die zur Heidestraße orientierte Fassade des MK 2 und die nördliche Hälfte der zur Heidestraße orientierten Fassade des MK 1 dar.

Zur Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse erfolgte in der planerischen Abwägung eine Festsetzung zur Ermöglichung von Wohnnutzung im mittleren Gebäudekomplex MK 2 und MK 2E. Da bei der zum Platz hin orientierten Seite des MK 2E der zukünftigen Bebauung ab dem 5. bzw. 6. Vollgeschoss die Beurteilungspegel nach DIN 18005-1 bei tags 66 dB(A) und nachts 56 dB(A) liegen, trifft der Bebauungsplan Vorsorge durch die Festsetzung von Lärmschutzgrundrissen entsprechend der **textliche Festsetzung Nr. 5.3**. Demnach sind die Grundrisse in den oberen, stärker verlärmten Vollgeschossen so zu gestalten, dass in Wohnungen je nach Größe ein oder mehrere Aufenthaltsräume an von den Lärmquellen abgewandten Seiten liegen. Hierdurch wird sichergestellt, dass es in der Regel zumindest in einem „Ruheraum“ möglich ist, auch bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Ergänzend wird für Aufenthaltsräume an den übrigen belasteten Bereichen eine schallgedämmte Dauerlüftungsmöglichkeit festgesetzt.

Die konkreten Schalldämmmaße der Außenbauteile sind gutachterlich ermittelt worden und erfordern passive Schallschutzmaßnahmen an den neu zu errichtenden Gebäuden. Dies wird jedoch nicht durch planungsrechtliche Regelungen im Bebauungsplan gesichert, sondern ist nach der Einführung der DIN 4109 als technischer Baubestimmung und der Fertigstellung der Berliner Lärmkarte im September 2007 im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens zu berücksichtigen. Damit ist in Berlin im Rahmen der Baugenehmigung bzw. in Verantwortung des Bauherrn in Bezug auf den Schallschutz ein wesentlicher Beitrag zur Konfliktbewältigung gewährleistet. Durch den passiven Schallschutz werden mit dem mittlere Innenpegel von 40 dB(A) tags und 30 dB(A) nachts erreicht, so dass Kommunikations- und/oder Schlafstörungen vermieden werden. Planungsrechtlich besteht diesbezüglich kein Handlungserfordernis.

5.8 Verbot luftverunreinigender Brennstoffe [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 1 Nr. 23 BauGB] **(textliche Festsetzung Nr. 5.1)**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans liegt im Vorranggebiet für Luftreinhaltung des Flächennutzungsplans. 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 Hof-situationen, besonderer Rauigkeit des topographischen Profils, niedrigen Quellhöhen) und besonders großem Anteil vorhandener Kohleeeinzelfeuerungsanlagen können gesundheitsgefährdende Konzentrationen von Luftschadstoffen entstehen. Die **textliche Festsetzung Nr. 5.1** gewährleistet die erforderliche Vorsorge vor schädlichen Umwelteinwirkungen für vorhandene oder geplante Nutzungen.

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

5.9 Gestaltungsregelung /Ausschluss von Werbeanlagen [Rechtsgrundlage: § 9 Abs. 4 BauGB i.V.m § 12 AGBauGB] **(textliche Festsetzung Nr. 8)**

In den, den Hauptbahnhof zukünftig flankierenden Quartieren soll sich das pulsierende Leben einer Großstadt und Metropole widerspiegeln, die sich auch in Werbeanlagen manifestieren können und sollen. (Dies gilt allerdings in nur stark eingeschränktem Umfang für die Werbeanlagen im Bereich des Humboldthafens.) Im Allgemeinen führen aber Werbeanlagen nicht zwangsläufig zu einer Beeinträchtigung des Ortsbildes. Sie können sogar identitätsstiftend für einen bestimmten Ort gerade in einer Metropole wirken (siehe z.B. Mercedesstern auf dem Europacenter). Es gibt allerdings Werbeanlagen, die geradezu einen aggressiven und dominanten Charakter haben, da sie die Umgebung überstrahlen und durch ihre Bewegtheit permanente Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Solche Eigenschaften werden vom Plangeber insbesondere in Werbeträgern, wie z.B. in Werbescreens, LED Tafeln und LED Laufbändern gesehen, wie sie z. B. am Alexanderplatz und am Kurfürstendamm/Ecke Joachimstaler Straße zu finden sind. Zum Ausschluss dieser Anlagen wurde eine Gestaltungsregelung in der textlichen Festsetzung Nr. 8 in den Bebauungsplan aufgenommen. Um diesbezüglich für das Baugenehmigungsverfahren klare Vorgaben und Planungssicherheit zu haben, hat der Plangeber diese Gestaltungsregelung auf der Ebene der Bauleitplanung eindeutig und allgemein verbindlich sicher gestellt.

5.10 Außerkrafttreten bestehender Rechtsvorschriften **(textliche Festsetzung Nr. 9)**

Durch die textliche Festsetzung Nr. 9 werden alle bisherigen Festsetzungen und baurechtlichen Vorschriften, die verbindliche Regelungen der im § 9 Abs. 1 des Baugesetzbuchs bezeichneten Art enthalten, im Geltungsbereich des Bebauungsplans aufgehoben. Zudem setzt der Bebauungsplan unter Aufhebung der auf Allerhöchste Cabinets Ordre (A.C.O.) erlassenen Straßen- und Baufluchtlinien vom 31.1.1872 Straßenverkehrsflächen durch Straßenbegrenzungslinien neu fest.

6. Nachrichtliche Übernahmen

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans befinden sich die auf der Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 12. September 1995 – sowie der im Nachgang erfolgten Plangenehmigungen und Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses – realisierten

Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich (Fern- und Regionalbahn einschließlich des planfestgestellten Rettungsplatzes und Lüftungs- und Entrauchungsschachtes sowie U-Bahn einschließlich des U-Bahnzuganges). Diese planfestgestellten Anlagen wurden sowohl in der Planzeichnung als auch textlich unter Nr. 1 nachrichtlich übernommen.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans unterliegen Teilflächen dem durch Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes am 17. Februar 2005 sowie durch Änderungsbeschluss 2010 verbindlichem Fachplanungsrecht für die "S 21 Nordringanbindung bis Lehrter Bahnhof". Dies schließt den Sicherheitsstreifen für die S-Bahn S 21 und das unterankerte Areal außerhalb des Tunnelbauwerkes sowie die temporäre Baustelleneinrichtungsfläche mit ein. Diese planfestgestellten Anlagen wurden sowohl in der Planzeichnung als auch textlich unter Nr. 2 nachrichtlich übernommen.

7. Hinweise

Im Hinweis Nr. 1 wird darauf verwiesen, dass bauliche Anlagen, die nach Art und Umfang geeignet sind, eine Gefährdung für das Trogbauwerk hervorzurufen, nur mit der Zustimmung der DBAG errichtet werden dürfen und dass die Bautätigkeit mit dem Betreiber der S 21 abzustimmen ist.

Im Hinweis Nr. 2 wird zur Berücksichtigung der Belange der Verteidigung darauf hingewiesen, dass im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für das Gebäude mit einer zulässigen Oberkante von 84,0 m über Gehweg die Wehrbereichsverwaltung Ost zu beteiligen ist.

SenStadtU

III Auswirkungen des Bebauungsplans

1. Auswirkungen auf die Wohnbedürfnisse und Arbeitsstätten

Hinsichtlich möglicher Auswirkungen auf soziale und wirtschaftliche Verhältnisse im Umfeld des neuen Stadtquartiers (z.B. an der Lehrter Straße oder in der Zille-Siedlung) ist nicht auszuschließen, dass durch das Gesamtvorhaben Entwicklungsbereich „Parlaments- und Regierungsviertel“ ein Veränderungsdruck ausgelöst wird, der zu Mietsteigerungen und Verdrängung der angestammten Bewohnerschaft in den Nachbarquartieren führen könnte. Gerade der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c zeichnet sich jedoch dadurch aus, dass er von keiner unmittelbaren Wohnernachbarschaft umgeben ist, bei der nachteilige Auswirkungen ermittelt werden können. Die Situation im und um das Plangebiet hat sich nach der Wende durch die Transformation ehemaliger Bahnflächen in Randlage zu modernen Stadtviertel am Hauptbahnhof und in unmittelbarer Nähe zum Parlament- und Regierungsviertel grundlegend geändert.

Der Bebauungsplan löst keine Betroffenheit im Sinne des § 180 BauGB aus.

Hinsichtlich der unterschiedlichen Auswirkungen des Vorhabens auf Frauen und Männer ist nicht zu erwarten, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse, Lebenslagen und Interessen beider Geschlechter durch die Realisierung des Vorhabens zu einer Benachteiligung des einen oder anderen Geschlechts führen oder bestehende Benachteiligungen verfestigen.

2. Auswirkungen auf den Haushalt und die Finanzplanung

a) Auswirkungen auf Einnahmen und Ausgaben

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

- Der Bereich südlich der Invalidenstraße im Geltungsbereich der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt Berlin – Parlaments- und Regierungsviertel“ - Ausgaben im Rahmen der Entwicklungsmaßnahme, die nicht aus eigenen Einnahmen der Entwicklungsmaßnahme gedeckt sind, wurden bzw. werden aus Kapitel 12 20, Titel 894 43 - Entwicklungsmaßnahme Parlaments- und Regierungsviertel - des Landeshaushalts finanziert. Der Bund beteiligt sich mit 64 v.H. an diesen Ausgaben (Einnahme bei Kapitel 12 20, Titel 331 22 - Zuwendungen des Bundes für sonstige Investitionen -).
- Die Maßnahmen nördlich der Invalidenstraße (einschließlich der Invalidenstraße) werden aus Kapitel 1220 Titel 89201 - Zuschuss an private Unternehmen für Investitionen - des Landeshaushalts finanziert. Die bei der Vermarktung der landeseigenen Grundstücksflächen von den Investoren erwarteten Ausgleichsbeträge werden bei Kapitel 1220 Titel 11926 – Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen – vereinnahmt. Für den Bau von Erschließungsflächen im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c entstehen für das beim Land Berlin Baukosten in Höhe von ca. 3 Mio. €. Die übrigen Kosten werden vom Grundstückseigentümer getragen. Dies wurde über einen städtebaulichen Vertrag geregelt. Da Baufreiheit nach Fertigstellung der S-Bahnbauten zu erwarten ist, sind die erforderlichen Planungsmittel von ca. 80.000 € ab 2012 und die Baukosten ab 2015 bei der Aufstellung des Doppelhaushaltsplans 2012/2013 sowie der Finanzplanung zu berücksichtigen. Einnahmen gemäß Straßenausbaubeitragsgesetz sind zu erwarten und orientieren sich an den tatsächlichen Ausgaben.
- Im direkten Zusammenhang mit der weiteren städtebaulichen Entwicklung entlang der Heidestraße ist zeitnah mit den Eigentümern und Investoren ein städtebaulicher Vertrag zu schließen, der die Finanzierung der Investitionsmaßnahmen regelt.

Die Festsetzung von Kerngebiet im Eckbereiches Heidestraße/ Invalidenstraße hat den Umbau eines Teils der Straßenverkehrsfläche zur Folge. Dieser Umbau ist von den Investoren/Grundstückseigentümern zu finanzieren und wurde durch städtebaulichen Vertrag geregelt. Der Vertrag musste abgeschlossen sein, bevor Baurecht besteht.

Die Sanierung der vorhandenen Altlasten wird durch die Grundstückseigentümer betrieben und finanziert. Dem Land Berlin entstehen hieraus keine Kosten.

b) Personalwirtschaftliche Auswirkungen

Keine.

2.1 Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“

Die Flächen des ehemaligen Zellengefängnisses Moabit – betrachtet werden die Bereiche innerhalb der inneren Gefängnismauer – sind als Geschichtspark ehemaliges Zellengefängnis hergestellt worden. Die realisierten Maßnahmen haben deutlich zur Verbesserung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes beigetragen. Das wesentliche Ersatzpotential liegt jedoch in den mit den Parkanlagen neu geschaffenen Erholungsflächen. Durch die Umsetzung dieser Ersatzmaßnahmen kann der Gesamteingriff des ehemaligen Bebauungsplans II-201, dessen Teilbereich der Bebauungsplan II-201c ist, zu großen Teilen kompensiert werden. Sie wurden deshalb durch die Entwicklungsmaßnahme finanziert, auch wenn die Parkanlage außerhalb der Entwicklungsmaßnahme liegt.

SenStadtUmw

IV Verfahren

1. Aufstellungsbeschluss II-200 (1992)

Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen fasste am 31. Oktober 1992 den Beschluss zur Aufstellung des Bebauungsplans II-200 (Bekanntmachung im Amtsblatt von Berlin am 13. November 1992, Seite 3377 auf der Grundlage des § 8 Abs. 3 Buchstabe c AZG) aus dem nach der Teilung der Bebauungsplan II-201c hervorging. Die Zuständigkeit der Senatsverwaltung begründet sich damals aus § 4b Abs. 1 AGBauGB, dem heutigen § 8 AGBauGB. Mit Beschluss vom 21. März 1995, ergänzt durch Senatsbeschlüsse vom 15. April 1997 und 6. Januar 1998 wurde der Geltungsbereich in das Gebiet außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung im Sinne des § 4c AGBauGB (dem heutigen § 9 AGBauGB) einbezogen (siehe Punkt 7).

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

Die Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen hat am 1. Oktober 1993 beschlossen, die Geltungsbereiche der Bebauungspläne I-200 und II-200 aufzuteilen und zu korrigieren. Der Beschluss erschien im Amtsblatt für Berlin, Nr. 54 am 12. November 1993.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 wurde mit diesem Beschluss noch nicht um den Geltungsbereich des heutigen Bebauungsplans II-201c erweitert. In der frühzeitigen Behördenbeteiligung waren jedoch die damaligen planerischen Inhalte des heutigen Geltungsbereiches II-201c Gegenstand des Verfahrensschrittes.

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

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

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

Zu diesem Zeitpunkt war der nördliche und östliche Bereich um den Humboldthafen zwar noch nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 einbezogen, doch wurde im Rahmen der Ausstellung und des Informationsmaterials die gesamte Hafenumbauung der Öffentlichkeit vorgestellt und war somit Gegenstand der Unterrichtung und Erörterung.

Die wichtigsten Einwendungen gegen die geplanten Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes II-201 – nunmehr bezogen auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201d – 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“ wurde infrage gestellt.

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

Städtebau:

Das Konzept des Architekten Dudler für den Bereich nördlich der Invalidenstraße soll hinsichtlich der Realisierbarkeit (Abgrenzung durch die Tunnelausfahrt) und der Ausformung der kleinen, engen, dunklen Innenhöfe überarbeitet werden. Die Randbereiche an der Invalidenstraße seien durch die Immissionen des Verkehrs zu stark belastet. Die vorgesehene Verkehrsberuhigung im Inneren des Wohnquartiers wurde positiv bewertet.

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 wird.

Die Bebauung des Planungsgebietes, insbesondere die Umbauung des Humboldthafens, wurde hinsichtlich der Sperrwirkung für den Klimaaustausch kritisiert, da das Bebauungsplangebiet heute Teil einer die Stadt klimatisch entlastenden Zone und vor allem als Übergangsbereich für den Luftaustausch aus dem Großen Tiergarten nach Norden von Bedeutung ist. Im Bereich des Humboldthafens kann die Kaltluft relativ ungehindert nach Norden strömen.

Abwägung:

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

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

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

5. Beschluss zur Neuaufstellung des Bebauungsplanes II-201

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

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

Da die Rechtsgrundlage bezüglich der Zuständigkeit für die Durchführung der Bebauungspläne des Entwicklungsbereiches erst durch die Neufassung des AGBauGB vom 19. Juli 1994 geschaffen worden war, 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 Wohnungs-

wesen die o.g. Neuaufstellung des Bebauungsplans II-201 bei gleichzeitiger Erweiterung des Geltungsbereiches um den Bereich des Humboldthafens einschließlich Alexanderufers und um Flächen nördlich der Invalidenstraße, die den heutigen Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c umfassen.

In einem weiteren Beschluss vom 14. Januar 1997 wurden die Grenzen als Bereiche gemäß § 4c Abs. 1 Nr. 1 AGBauGB dem erweiterten Geltungsbereich angepasst. Daher begründet sich die Zuständigkeit der Senatsverwaltung für Bau- und Wohnungswesen, der heutigen Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

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

Die Beteiligung von Behörden und Stellen, die Träger öffentlicher Belange sind, fand in der Zeit vom 17. Juli bis 31. August 1996 statt. Es wurden 52 Träger sowie 9 weitere Verfahrensbeteiligte zur Stellungnahme aufgefordert. 33 Träger sowie 4 sonstige Beteiligte brachten Bedenken oder Anregungen vor.

Der Verfahrensschritt wurde für den damals geltenden Geltungsbereich II-201 (heute festgesetzter Bebauungsplan II-201a, im Verfahren befindliche Bebauungspläne II-202da und I-201db und II-201c sowie für den damals geltenden Geltungsbereich II-139 (heute im Wesentlichen festgesetzter Bebauungsplan II-201b) durchgeführt.

In der folgenden Abwägung ist zu berücksichtigen, dass viele Stellungnahmen sich auf den Gesamtbereich des „Lehrter Stadtquartiers“ bezogen und insofern nicht immer auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c spezifiziert werden können. Diejenigen Stellungnahmen und Abwägung, die sich auf obsoletere Planungsziele beziehen werden im Folgenden nicht aufgeführt. Dies betrifft die nicht weiter verfolgte Festsetzung von Allgemeinen Wohngebieten, einer Kindertagesstätte, Festsetzung einer öffentlichen Grünfläche und die Trassenfreihaltung für den Transrapid.

Bezogen auf den Bebauungsplan II-201c betrafen - sofern man die Aussagen räumlich spezifizieren kann - die Stellungnahmen folgende Themenkomplexe.

Verkehr

Anregung:

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

Abwägung:

Die Nachweise sind durch Fachgutachten und die Beauftragung eines Gestaltungskonzeptes für die Straßenräume erbracht worden, die mit den Fachbehörden für die Straßenentwurfsplanung abgestimmt wurden. Dabei wird für den Ziel- und Quellverkehr von maximal 10-20 % der Personenfahrten mit dem Pkw ausgegangen, um im Rahmen der Leistungsfähigkeit des Innenstadtringes – hier Invalidenstraße/ B-96-Tunnel – die zusätzlichen verkehrlichen Auswirkungen in Grenzen zu halten. Die verkehrspolitische Zielstellung sieht einen künftigen Modal Split (ÖPNV:MIV) von 80:20 vor.

Anregung:

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

Abwägung:

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

Anregung:

Nicht berücksichtigt würden bei dem Entwurf des Bebauungsplanes notwendige Stellplätze für Reisebusse in Bahnhofsnähe. Diese seien in jedem Fall erforderlich. (PolPräs)

Es wurde darauf hingewiesen, dass im Bahnhofsumfeld auch Abstellmöglichkeiten für ca. 10 -12 Busse für Reisegruppen vorgesehen werden müssten. Eine dafür geeignete Fläche sei die im Planentwurf als "öffentliche Parkanlage" ausgewiesene Grünfläche nördlich der Invalidenstraße und östlich der B 96. Diese Fläche solle aus Gründen des Schallschutzes mit einer 3 m hohen Lärmschutzwand versehen werden. Da sie nicht nur aus Gründen des Lärms, sondern auch wegen anderer Verkehrsimmissionen keinen Erholungswert habe wird angeregt, sie als Verkehrs- und Abstellfläche zu nutzen. (IHK)

Abwägung:

Die Einordnung von Abstellmöglichkeiten für Reisebusse wird durch das städtebauliche Konzept stark eingeschränkt.

Deshalb sollen in Abstimmung mit der DBAG Abstellmöglichkeiten für Reisebusse an den Bahnhöfen geschaffen werden, die im Kfz-Verkehr günstig und schnell zu erreichen sind. Dazu zählt beispielsweise der Bahnhof Papestraße an der BAB A100.

Im Bereich des „Lehrter Bahnhofs“ würde durch an- und abfahrende sowie wartende Reisebusse die Verkehrssituation verschlechtert. Mit seiner ÖPNV-Anbindung besitzt dieser Bahnhof die Voraussetzungen, Fernbahnreisende schnell und bequem durch den ÖPNV zu ihren Zielen im Stadtgebiet zu befördern.

Anregung:

Es werde begrüßt, dass im o.g. Planentwurf Trassen für die S 21 und die U-Bahnlinien enthalten sind, die für die Verknüpfung des „Lehrter Bahnhofs“ mit dem ÖPNV-Netz für unbedingt erforderlich gehalten würden. (IHK)

Abwägung

Die Anmerkung wird als Zustimmung zur Planung gesehen.

Immissionsschutz

Lufthygiene

Anregung:

Eine weitere Erhöhung der Luftschadstoffbelastung der Invalidenstraße gegenüber den Werten von 1993 sei aufgrund der im Verlauf der Invalidenstraße angrenzenden sensiblen Nutzungen (Wohnnutzung, Grünfläche) nicht hinnehmbar.

Ausgehend vom verkehrspolitischen Planungsziel, den innerstädtischen Bereich weitestgehend vom Kfz-Durchgangsverkehr freizuhalten und die potentiellen motorisierten Personen-Fahrten durch einen 80-90 %igen ÖPNV-Anteil zu ersetzen, seien verkehrsplanerische und straßengestalterische Maßnahmen zu ergreifen, um die Luftschadstoffbelastung zu minimieren. (BA Tiergarten, Stapl)

Abwägung:

Die prognostizierte höhere Kfz-Belastung im Zuge der Invalidenstraße hat ihre Ursachen in der künftigen Nutzungsentwicklung im gesamten Umfeld des „Lehrter Bahnhofs“ sowie in der Planung

des inneren Straßenrings mit Führung im Zuge Invalidenstraße - Tunnel B 96. Aus diesen Planungen ergibt sich in jedem Fall eine Zunahme der Verkehrsbelastung in der Invalidenstraße gegenüber der Situation von 1993.

Die Auswirkungen dieser Belastungszunahmen auf die Luftschadstoffemission sind differenziert zu betrachten, da diese Wirkungen wesentlich durch die Verkehrsbelastung, den Verkehrsablauf, die Fahrzeugzusammensetzung und die Fahrzeugtechnik bestimmt werden. Im konkreten Fall bedeutet dies, dass die Berechnungen bei den Schadstoffen HC und CO trotz Verkehrszunahme einen Rückgang der Schadstoffemission ausweisen, während sich die Emission durch Partikel und NO_x geringfügig verschlechtert (die Grundlagen der Luftschadstoffberechnung entsprechen den Grundlagen aus dem STEP Verkehr vom Juli 1995).

Räumlich differenzierte Untersuchungen zur künftigen Luftschadstoffkonzentration (Immissionen) wurden nicht durchgeführt, werden aber im weiteren Verfahren vorgenommen. Diese Untersuchungen müssen zeigen, ob und ggf. inwieweit geltende Richtwerte nach § 40, 2 BImSchG (a.F.) zukünftig überschritten werden.

Passiver Erschütterungsschutz

Anregung:

Die schwingungstechnische Abkopplung der Hochbauten von den planfestgestellten Verkehrsanlagen sei nur dort erforderlich, wo die Immissionsbeschränkungen gemäß textlicher Festsetzung Nr. 14 ohne solche Zusatzmaßnahmen nicht eingehalten werden könnten.

Jede passive Erschütterungsschutzmaßnahme setze die genaue Kenntnis der an der Gründung auftretenden Schwingungsimmissionen voraus. Dies sei nur in Kenntnis der Erschütterungsschutzmaßnahmen der Verkehrsanlagen möglich. Aus diesen Gründen bestünde ein dringender Abstimmungsbedarf zwischen den Hochbau-Projektentwicklungen und den Verkehrsanlagen. (PVZB)

Abwägung:

Die Äußerung gibt den Sachverhalt korrekt wieder. Für den Bebauungsplan ist jedoch kein weitergehender Regelungsbedarf ersichtlich, da durch die textliche Festsetzung Nr. 15 (heute textliche Festsetzung Nr. 5.2) dem bereits Rechnung getragen wird.

Anregung:

Zur textlichen Festsetzung Passiver Erschütterungsschutz: Hier müssten auch die geplanten Trassen S 21 und U 11 erwähnt werden. (damalige SenBauWohnV XII C)

Abwägung:

Der Bebauungsplan trifft für die S21 und U11 (Anmerkung: Die Planung für die U 11 wurde inzwischen aufgegeben) zwar durch die Freihaltung des Raumes eine Vorkehrung. Alle übrigen Belange sind aber im nachfolgenden eigenen Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen, welches dann die rechtlich vorhandene Bebauung in die Belange einstellen muss. Dies trifft auch auf den Erschütterungsschutz zu.

Aktiver Lärmschutz

Anregung:

Die empfohlene 3 m hohe Lärmschutzwand (an der südlichen und westlichen Kante der öffentlichen Grünfläche zwischen B 96, Invalidenstraße, MK 12 und WA 6) wird nicht als "ernst" gemeinte städtebauliche Konfliktbewältigung gewertet. (SenStadtUmTech II D)

Abwägung:

Die gutachterliche Empfehlung sieht den Bau dieser 3 m hohen Lärmschutzwand vor, da andernfalls der Erholungswert der Grünfläche stark eingeschränkt und die Nutzung dieser Freifläche für den geplanten nahegelegenen Kindergarten in Frage zu stellen ist. Der Empfehlung wurde jedoch nicht im Bebauungsplanentwurf gefolgt, da diese Grünfläche für die Erholungsnutzung keine Bedeutung haben wird und die Durchlässigkeit des Stadtraumes nicht durch eine Lärmschutzwand abgeriegelt werden soll.

Städtebau

Anregungen:

In mehreren Steuerungsrunden wurde gefordert, die Bebauung nördlich der Invalidenstraße zurückzusetzen. Es werde diese Forderung aufrecht gehalten, da die städtebauliche Auseinandersetzung mit der solitären Gebäudeabfolge an der Invalidenstraße noch nicht stattgefunden habe und ein Gestaltungskonzept für die Invalidenstraße noch nicht vorliege. (SenStadtUmTech II D)

Abwägung:

Der Städtebau an dieser Stelle wurde außerhalb der Steuerungsrunden noch keiner gesonderten Überprüfung unterzogen.

Gegenwärtig wird jedoch sowohl die Straßenentwurfsplanung und auch die Straßengestaltung gutachterlich untersucht. Die Ergebnisse dieser Planungen/Untersuchungen werden in die weitere Planung einfließen, woraus möglicherweise auch eine Verschiebung der Baufluchten an der Invalidenstraße resultieren kann.

Unterbaubarkeit

Anregung:

Es müsse herausgestellt werden, dass nicht nur durch den Planfeststellungsbeschluss für die VZB, sondern auch durch die Trassenfreihaltungen für S 21 und Transrapid eine Einschränkung der Unterbaubarkeit bestehe. (SenBauWohnV HTZ)

Die Unterbaubarkeit werde außer durch die planfestgestellten VZB auch durch die perspektivischen Planungen zur Magnetschnellbahn und die S-Bahn S 21 bestimmt. (PVZB)

Die zulässige GRZ von 1,0 ist jedoch nur soweit ausnutzbar, wie die planfestgestellten Anlagen bzw. die noch planfestzustellende Tiefgarage dem nicht entgegenstünde. (PVZB)

Abwägung:

Der Hinweis ist richtig. Die TF sowie die Begründung sind zu ergänzen.

Anregung:

Die angegebenen Höhen für die S 21 von 27,0 m über NN berücksichtigen kein darüberliegendes Zwischengeschoß, was aber für die S 21 notwendig und festzusetzen ist (also etwa bei 30,5 m über NN Oberkante Tunnel - Mindestwert!, Maß des Bereiches der U-Bahnlinie U 5 sollte übernommen werden) sowie 16,0 m über NN im Bereich nördlich Spreebogenquerung (Unterkante Tunnel). (SenBauWohnV XII C)

Abwägung:

Eine Vergrößerung des freizuhaltenden Korridors für die S 21 wird im weiteren Verfahren geprüft. Im Bereich südlich der Invalidenstraße kann einer Erhöhung des freizuhaltenden Korridors nur entsprochen werden, wenn dies mit der Höhenlage der Straßen und dem Raumanspruch der darin verlegten Leitungen abgestimmt ist. Im Bereich nördlich der Invalidenstraße ist eine Erhöhung der Oberkante der S 21 voraussichtlich nicht möglich, weil das Gelände nach Norden hin abfällt und ausreichend Raum für die Unterkellerung der nördlich der Invalidenstraße geplanten Bebauung übrig behalten werden muss. Der Höhenverlauf der planfestgestellten U 5 sieht im Bereich nördlich der Invalidenstraße dementsprechend eine Oberkante von weniger als 26 m über NN mit abfallender Gradienten vor.

Altlasten

Anregung:

Die im Bebauungsplanentwurf betroffenen Flächen beinhalte mehrere Altlastenverdachtsflächen (Nr. 294, Nr. 831, Nr. 1281, Nr. 2072, Nr. 2079 und Nr. 4324).

Im Rahmen mehrerer geplanter Bauvorhaben (BUGA 95, Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich, Parlaments- und Regierungsviertel) wurden umfangreiche Maßnahmen zur Erkundung von Boden- und Grundwasserverunreinigungen durchgeführt. Hierbei wurde generell festgestellt, dass die anthropogene Auffüllungsschicht durch die frühere gewerbliche Flächennutzung (Umgang mit wassergefährdenden Stoffen) belastet sei. Diese Bodenschicht (i.M. 2,5 m mächtig) kann zum überwiegenden Teil bei Aushubarbeiten vor Ort nicht wieder eingebaut werden und müsse nach

Maßgabe der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr Ref. VI F entsorgt werden. (SenStadtUmTech IV B)

Abwägung:

In der Begründung ist auf evtl. notwendige Sanierungsmaßnahmen hingewiesen worden, die in einem gesonderten Verfahren nach Maßgabe der zuständigen Fachbehörde erfolgen. Der Hinweis hat keine Relevanz für den Bebauungsplan.

§ 8a BNatSchG (a.F.)/ Eingriffe in Natur und Landschaft

Anregung:

Das Bezirksamt Tiergarten sei mit der Einbeziehung des Bebauungsplans II-139 in den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 einverstanden und werde im Rat der Bürgermeister der „4c-Vorlage“ zustimmen, sofern sichergestellt sei, dass die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, insbesondere für die Einschränkung der Luftaustauschfunktion vom Großen Tiergarten nach Moabit, im Rahmen der Zuordnungsfestsetzungen verbindlich abgesichert seien. Angesichts eines 68 %igen Kompensationsdefizits der Schutzgüter Klima, Grund- und Oberflächenwasser, Wohnen, Flora und Fauna und Landschaftsbild im Plangebiet und der Notwendigkeit der Eingriffsbewältigung nach § 8a BNatSchG (a.F.) erscheine es sehr sinnvoll, die Kompensationsmaßnahmen in direkter Zuordnung zum Plangebiet durch Zuordnungsfestsetzungen sicherzustellen. (BA Tiergarten, Stapl)

Der Bebauungsplanentwurf bereitet erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft vor, die nicht im erforderlichen Umfang im Bereich des Bebauungsplans II-201 ausgeglichen werden könnten.

Es sei daher dringend erforderlich, den Bebauungsplan II-139 in den Geltungsbereich aufzunehmen. Die geplante Grünanlage "Geschichtspark Zellengefängnis" könne dann als ausreichende Kompensationsmaßnahme benannt werden. (BA Tiergarten, NGA VII)

Abwägung:

Es wurde zwischen dem Plangeber und dem Bezirk Tiergarten vereinbart, dass die Umsetzung des "Geschichtsparkes Ehemaliges Zellengefängnis" als Ersatzmaßnahme durch die Entwicklungsmaßnahme finanziert wird. Die Ersatzmaßnahme ist daher verbindlich abgesichert, so dass sich eine Zuordnung zum Plangebiet durch eine Zuordnungsfestsetzung erübrigt.

Anregung:

Die Absicht, die Bewertung der Eingriffe unter Berücksichtigung der §§ 34 und 35 BauGB vorzunehmen, werde entschieden zurückgewiesen. Gem. § 8a BNatSchG (a.F.) sei für neu aufzustellende Bebauungspläne der Ist-Zustand von Natur und Landschaft zu erfassen und zu bewerten. Dabei bleibe unberücksichtigt, ob das Planungsgebiet vorher als nach §§ 34 oder 35 BauGB zu bewertende Fläche betrachtet wurde. (BA Tiergarten, NGA VII)

Abwägung:

Nach Rechtsauffassung des Plangebers ist bei der Eingriffsbewertung neu aufzustellender Bebauungspläne die planungsrechtlich zulässige Nutzung zu berücksichtigen. Diese Verfahrensweise ist mit der zuständigen Fachbehörde abgestimmt und wurde von dieser akzeptiert.

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

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

- durch den Senatsbeschluss (Senatsvorlage Nr.569/97) vom 14. Januar 1997
 - o für eine Fläche nordwestlich des Stadtbahnviaduktes,
 - o für den Bereich des Zellengefängnisses sowie
 - o für das Alexanderufer

zur Ausdehnung vorgesehen und

- o für den Bereich nördlich der nördlichen Begrenzung der zukünftigen Begleitfahrbahn der B 96 zur Döberitzer Straße sowie
- o eine Teilfläche im Bereich Sandkrugbrücke.

Die Beschlussfassung über die Vorlage wurde bis zum Vorliegen der Stellungnahme des Rats

der Bürgermeister zurückgestellt:

- für den Anschlussbereich der nördlichen Begleitfahrbahn B 96 an die Heidestraße
- für den westlichen Anschlussbereich der erweiterten Invalidenstraße an den Bestand auf die Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr übertragen.

Der Senat beschließt durch den Senatsbeschluss vom 2. September 1997 im Benehmen mit dem Rat der Bürgermeister die in der Senatsvorlage 1033/97 im einzelnen dargestellte

- ergänzende Feststellung von Flächen im Bezirk Tiergarten als Gebiet von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung im Sinne des § 4c Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AGBauGB (a.F.), sowie die ebenfalls in der o.a. Senatsvorlage beschriebene
- Entlassung einer Fläche von außergewöhnlicher stadtpolitischer Bedeutung im Sinne des § 4c Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 AGBauGB (a.F.).

Der Beschluss war von der Senatsverwaltung für Bauen, Wohnen und Verkehr zu bearbeiten.

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

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

- I. zur Erweiterung des Bebauungsplans II-201 um das Gelände zwischen der Lehrter Straße, der Seydlitzstraße, der nördlichen Grenzen des Grundstücks Lehrter Straße 5 B-D/Invalidenstraße 54, 55, dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof und der Invalidenstraße (Geltungsbereich des Bebauungsplans 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, Grundbuchblätter 12209 und 14079, für Teilflächen der Grundstücke Invalidenstraße 60, Alt-Moabit 1, Friedrich-List-Ufer 6 und Teilflächen der Spree, des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals, des Alexanderufer, 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, Grundbuchblatt 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, Grundbuchblatt 10268 und des Friedrich-List-Ufers, für den Humboldthafen sowie für Abschnitte des Berlin-Spandauer-Schiffahrtskanals und des Alexanderufers.

III. Das Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplans II-139 (Moabiter Zellengefängnis) für das Gelände zwischen der Lehrter Straße, der Seydlitzstraße, der nördlichen Grenze des Grundstücks Lehrter Straße 5B-D/Invalidenstraße 54, 55, dem Hamburg-Lehrter Güterbahnhof und der Invalidenstraße im Bezirk Tiergarten einzustellen. Der Beschluss vom 27. September 1988 zur Aufstellung des Bebauungsplans wurde damit aufgehoben.

9. Amtsblattveröffentlichung

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

10. Umstellung der Rechtsgrundlage

Nach Teilung des Bebauungsplans II-201 im Jahre 1998 ist auch der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c festgelegt worden, der bis auf marginale Änderung entlang der östlichen Straßenbegrenzungslinie der Minna-Cauer-Straße (im Bebauungsplan II-201b zwischen den Punkten D 8466 und D 8467 und der Einbeziehung der Heidestraße in voller Breite bis zur östlichen Straßenbegrenzungslinie (statt nur zur Straßenmitte) dem Geltungsbereich des jetzigen Bebauungsplans II-201c entspricht. Die angrenzenden Bebauungspläne II-201a und II-201b sind im Juli 2006 bzw. im Juni 2006 festgesetzt worden.

Da das Bebauungsplanverfahren II-201c nicht bis zum 20. Juli 2006 abgeschlossen werden konnte, wird es nach § 244 Abs. 1 BauGB nach den geänderten Vorschriften zu Ende geführt, d.h. nach dem Baugesetzbuch in der Fassung vom 23. September 2004.

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

Dies bedeutet, dass ein Umweltbericht zu erstellen ist und die Verfahrensschritte der frühzeitigen Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 zu wiederholen waren. Der Umweltbericht ist Bestandteil dieser Begründung und wird im weiteren Verfahren fortzuschreiben und zu präzisieren sein.

11. Grundlegende Überarbeitung des städtebaulichen Konzeptes

Die Grundzüge der Planung aus dem Jahre 1996, die zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgelegt wurden, sind berührt. Die ehemalige Zielsetzung ist in weiten Teilen obsolet. Das Verfahren ist auf der Basis des 2008 entwickelten Masterplanes vorgenommen worden und führt zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte nach § 3 Abs. 1 BauGB und § 4 Abs. 1 BauGB.

12. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan II-201c wurde in der Zeit vom 11. Mai 2009 bis einschließlich 5. Juni 2009 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Hauptstadtreferat, Brückenstraße 6, durchgeführt. Während der Dienststunden Montag bis Mittwoch von 8.30 bis 17.00 Uhr, Donnerstag von 8.30 bis 18.00 Uhr und Freitag von 8.30 bis 15.00 Uhr sowie nach telefonischer Vereinbarung auch außerhalb dieser Sprechzeiten bestand die Möglichkeit, die Pläne und Entwürfe einzusehen.

Zusätzlich bestand die Möglichkeit, den Bebauungsplanentwurf im Internet einzusehen und

auch auf diesem Wege Äußerungen zu übermitteln.

Auf die Durchführung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurde durch amtliche Anzeige am 8. Mai 2009 in den Berliner Tageszeitungen „Berliner Morgenpost“, „Tagesspiegel“ und „Berliner Zeitung“ hingewiesen.

Etwa 10 Bürgerinnen und Bürger machten persönlich von der Möglichkeit Gebrauch, sich in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über die Planungen zu informieren; allerdings trug sich kein Bürger in die ausgelegte Liste ein. Während der Beteiligungsfrist gingen insgesamt 8 Stellungnahmen ein, davon 8 über das im Internetangebot bereitgestellte Formular. Die Anregungen wurden nach Themen sortiert. Eine Vielzahl der Stellungnahmen betraf nicht den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c oder den Gegenstand der Bauleitplanung. Dies gilt insbesondere für den übergeordneten Verkehr zu. Sie sind im folgenden nicht aufgeführt.

Städtebauliches Konzept / Dichte

Stellungnahme:

Man sei mit dem städtebaulichen Konzept in Bezug auf die Platzierung und die Höhe der Hochhäuser nicht einverstanden. Der Europaplatz als Vorplatz des Hauptbahnhofs solle menschenfreundlich, offen und einladend gestaltet werden und nicht durch Beton- oder Glaskästen verbaut werden. Besonders das Hochhaus auf der Südseite der Invalidenstraße führe zur Verschattung großer Bereiche und wirke völlig deplatziert.

Abwägung:

Der Zuschnitt des Europaplatzes und das Hochhaus auf der Südseite der Invalidenstraße sind nicht Gegenstand des Bebauungsplans II-201c. Für das Hochhaus (MK 8 im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201a) besteht Planungsrecht.

Die Hochhäuser im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c haben allerdings insofern einen Bezug zum MK 8, als sie eine Vermittlung/Abstufung der Höhen zum Gesamtgebiet der Heidestraße vornehmen. Ihre Wirkung auf den „erweiterten Europaplatz“ nördlich der Invalidenstraße ist jedoch nicht mit derjenigen des Hochhauses MK 8 zu vergleichen, da

- das am Platz liegende Hochhaus an der Südspitze des MK2 kein Solitär ist, sondern aus der Blockrandbebauung herauswächst,
- die Disposition dieses Gebäudes nicht zu einer merklichen Verschattung des Platzbereiches führen wird (ausgenommen in den frühen Morgenstunden),
- das nördliche Hochhaus im Eckbereich Minna-Cauer-Straße/Heidestraße aus der Fußgängerperspektive vom Platzbereich wegen der vorgelagerten Randbebauung wenig (oder auch geringfügig) erlebbar ist.

Die Gestaltung des öffentlichen Platzes wird an die Qualität der Bahnhofsvorplätze anknüpfen, so dass eine hochwertige und einladende Gestaltung gewährleistet werden kann.

Die Stellungnahme führt zu keiner Planänderung.

Stellungnahme:

Die geplante Dichte sei zu massiv.

Abwägung:

Es ist zutreffend, dass die Dichte in den Kerngebieten mit annähernd einer GFZ von 6,0 sehr hoch ist. Dabei ist aber hervorzuheben, dass das hohe Dichtemaß auch durch die vergrößerte Platzfläche/öffentlichen Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung bedingt ist. Die Bebauung wurde komprimiert, um mehr öffentlich zugängliche und nutzbare Platzflächen zu erhalten und den großen Freiraum städtebaulich fassen zu können.

Das Dichtekriterium ist zudem nur einer von einer Vielzahl von Belangen, das bei der Abwägung zu berücksichtigen ist. Die Erforderlichkeit der Überschreitung der Obergrenzen des Nutzungsmaßes der Baunutzungsverordnung (§ 17 BauNVO) sind in der Begründung zum Bebauungsplan ausführlich dargelegt. Es sind im Wesentlichen zwei Hauptargumentationslinien: Zum einen kann der gewünschte Städtebau einschließlich der öffentlichen Nutzungen im Umfeld nicht ohne erhöhtes Nutzungsmaß realisiert werden. Zum anderen ist es im Gesamtkontext der Stadtentwicklung sinnvoll und nachhaltig, dass in einem Bereich mit ganz

enormen Investitionen in den umweltfreundlichen öffentlichen Nah- und Fernverkehr ein verdichtetes Umfeld entsteht, das diese Infrastruktur nutzt.
Die Stellungnahme führt zu keiner geänderten Planung.

Art der baulichen Nutzung

Stellungnahme:

Es werde ausdrücklich die Verhinderung von großflächigem Einzelhandel begrüßt.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Intention der Planung.

Grünanlagen/Freiflächen

Stellungnahme:

Es müssten qualitätsvolle Grün- und Freiflächen geschaffen werden, um diese massive Dichte der Kerngebiete rund um den Hauptbahnhof auszugleichen. Dazu reiche die dreieckige Platzverbreiterung des Europaplatzes nicht.

Abwägung:

Im Geltungsbereich des ehemaligen Bebauungsplans II-201 sind der „Geschichtspark Zellengefängnis“, der öffentliche Park „ULAP Gelände“ sowie öffentliche Uferpromenaden entlang der Spree in hochwertiger Ausführung entstanden, die zukünftig um weitere öffentliche Flächen um den Humboldthafen ergänzt werden. Der großräumige Spreebogenpark ist über die Gustav-Heinemann-Brücke fußläufig zu erreichen. Insgesamt handelt es sich um ein in ganz besonderer Weise und besonders gut mit hochwertigen öffentlichen Freiflächen ausgestattetes Stadtquartier, zu dessen besonderer Qualität auch die Wasserlagen beitragen. Im Übrigen ist die öffentliche Fläche der Zeckbestimmung Fußgängerbereich deutlich größer, als dies die bis 1999 in der Planfassung des Bebauungsplans vorgesehene Grünfläche war.

Die Stellungnahme löst keine Änderung der Planung aus.

Stellungnahme:

In der Begründung werde beschrieben, dass eine Fußgängerfläche zur Erweiterung des Europaplatzes entstehen soll, aber keine Grünfläche. Eine sinnvolle Gestaltung sei wegen der Tunnelausfahrt extrem schwierig. Diesen Platz als freie Fläche zu loben, der den weiten Blick erlaube sowie den Blick auf den Bahnhof ermögliche, sei tatsächlich die einzig mögliche lobenswerte Funktion. Es sei eine Restfläche, die aufgrund von unterirdischen Bauten nicht bebaut werden könne, sonst wäre dort garantiert noch ein Hochhaus entstanden. Eine (hohe) Aufenthaltsqualität auf diesem Platz sei nicht erkennbar. Die in der Begründung angesprochene Zielsetzung, die bezogen auf den Hauptbahnhof nördliche Vorplatzsituation repräsentativer zu gestalten, werde mit dem vorliegenden Entwurf verfehlt, es sei denn, man wolle damit eine misslungene Stadtplanung repräsentieren. Die Massivität der Invalidenstraße und deren Verkehrsbelastung ebenso wie die Tunnelausfahrt in der Minna-Cauer-Straße, aber auch die Fluchttreppengebäude auf diesem Bereich seien wesentliche Hindernisse, einen wirklich attraktiven Platz zu gestalten.

Abwägung:

Öffentliche Plätze haben unterschiedliche Funktionen. Der hier angesprochene Raum ist keiner, der sich für einen länger dauernden Erholungsaufenthalt eignet. Hierfür bieten sich beispielsweise der introvertierte und durch die umgebende Mauer von Verkehrsimmissionen geschützte Geschichtspark oder der Spreebogenpark an. Der nördliche Europaplatz (Arbeitstitel) hat eine „Scharnierfunktion“ zwischen den verschiedenen Umgebungsbereichen insbesondere mit den östlich der Heidestraße angesiedelten Kulturnutzungen. Der Platz und der Fußgängerbereich dienen eher dem kurzweiligen Aufenthalt, haben aber eine städtebaulich wichtige Funktion, um dem beeindruckenden und repräsentativen Gebäude des Hauptbahnhofes auch nach Norden hin ausreichend Freifläche und Raum zu geben.

Eine qualitätsvolle Gestaltung ist nicht Aufgabe der Bauleitplanung; sie wird aber durch die Anknüpfung an die Qualität der Gestaltungsentwürfe der Bahnhofsvorplätze gewährleistet sein. Die Rahmenbedingungen, die sich aus den planfestgestellten Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich ergeben, sind nicht veränderbar.

Letztendlich ist nicht erkennbar, worauf die Stellungnahme eigentlich zielt (Vergrößerung, Verkleinerung des Platzes, Verzicht hierauf?). Sie führt zu keiner Änderung der Planung.

Verkehr

Stellungnahme:

Es werde ausdrücklich der Ausschluss oberirdischer Parkplätze begrüßt.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Intention der Planung.

Klima

Stellungnahme:

Es werde gebeten, besonders das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität der Anwohner im Auge zu behalten. Andere Großstädte seien dabei, immer mehr Begrünung in die Innenstädte zu holen (Peking, New York), was für die Zukunft der Aufenthaltsqualität in den Städten schon wegen des Klimawandels wichtig sei.

Abwägung:

Berlin verfügt über ein dicht verzweigtes Netz und sehr umfangreiche Flächen öffentlicher Parkanlagen, Waldflächen und Straßenbäume. Diese Ausgangslage ist mit den genannten Metropolen in keiner Weise vergleichbar. Sowohl stadtklimatische Grundlagen als auch die Erhaltung und Ergänzung von Grünflächen stehen im Fokus der Landesplanung (siehe FNP und Lapro).

Die Stellungnahme erzeugt keinen Handlungsbedarf im Rahmen dieses Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

Bei der Kerngebietsfestsetzung sei der Zusammenhang mit den weiteren Planungen des „Masterplans Heidestraße“ ebenso wie mit den Flächen der Bebauungspläne II-201a, II-201b und II-201d zu sehen. Die geplanten Bebauungen würden erhebliche Auswirkungen auf das Stadtklima haben.

Abwägung:

Die Fläche des Bebauungsplans II-201c liegt nicht im Einflussbereich von Kaltluftentstehungsgebieten (Umweltatlas Konzeptkarte Klimamodell 04.11.1, 2009). Die klimatischen Auswirkungen des gesamten Masterplans Heidestraße wurden bereits untersucht. Dabei wurden keine positiven Wirkungen der jetzigen Bestandssituation auf das lokale Stadtklima festgestellt. Der Kaltluftvolumenstrom aus der westlich/nord-westlich gelegenen Grün- und Freiflächen („Zellengefängnis“, Fritz-Schloss-Park, Poststadion) reicht insbesondere nicht bis an das Bebauungsplangebiet heran. Die Kaltluft aus südlicher Richtung wird durch den Hauptbahnhof nach Osten und Westen abgelenkt. Diese bereits jetzt bestehende weniger günstige bioklimatische Belastungssituation bleibt auch nach Verwirklichung der Planung bestehen. Die Durchlüftung des Plangebietes kann sich durch die Bebauung zwar verschlechtern, jedoch wird die Blockdurchwegung zwischen den Baufeldern MK1 und MK2 einen ausreichenden Luftaustausch gewährleisten und zu einer geringen bioklimatischen Entlastung beitragen. Die vorgesehene Bebauung des Plangebietes bleibt ohne Auswirkungen auf umliegende Bereiche, da durch sie die westlichen (Zellengefängnis, Poststadion) und östlichen (Humboldthafen u. Berlin Spandauer Schifffahrtskanal mit Promenade) Luftaustauschbahnen unbeeinträchtigt erhalten bleiben.

Über die kleinklimatische Wirkung, insbesondere der geplanten Hochbauten, wird die Windkomfortstudie Aufschluss geben können.

Die weiteren stadtklimatischen Auswirkungen des Masterplans Heidestraße sind für dieses Verfahren nicht relevant, ebenso die geplante Bebauung der Bebauungspläne II-201a, II-201b und II-201d. Diese werden in diesen Verfahren untersucht und großräumig im Rahmen der Klimakarten des Umweltatlas betrachtet.

Stellungnahme:

Schon im langen Vorlauf zu der Planung sei die Beeinträchtigung der Kaltluftschneise in Nord-Südrichtung durch Bebauungen meist unzureichend gewichtet worden. Der erste Sündenfall in

Bezug auf das Berliner Stadtklima sei bereits mit dem Potsdamer Platz und der Randbebauung des Großen Tiergartens begonnen worden, desweiteren durch die Regierungsbauten, den Hauptbahnhof und die beschlossene Umbauung des Humboldthafens. Bereits damit würden die angrenzenden Wohngebiete von der Frischluftzufuhr aus dem Großen Tiergarten abgeschnitten. Die Gefahr der Entstehung von Wärmeinseln sei im Masterplan Heidestraße, aus dem heraus der Bebauungsplan entwickelt werde, bereits angesprochen. Die im Bebauungsplan dargelegten Maßnahmen reichten nicht aus, dieser Gefahr zu begegnen. Eine dichte Bebauung des Hauptbahnhofsumfeldes ähnlich des Potsdamer Platzes hätte klimaschädliche Folgen. Zur Vermeidung schädlicher Umweltauswirkungen werden deutlich niedrigere Gebäude und damit geringere Dichte als notwendig errichtet.

Abwägung:

Die pauschal vorgetragenen Vorwürfe sind nicht gerechtfertigt. Bei den Planungen zum Potsdamer Platz wurden bereits 1993 die Auswirkungen des Klimas fachgutachterlich im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung untersucht. Das Ergebnis ist seinerzeit in die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung eingeflossen und führte zu der Kompensationsmaßnahme – insbesondere mit Blick auf das Klima - „öffentliche Parkanlage auf dem Gleisdreieck“, die gegenwärtig realisiert wird. Auch im Rahmen der Hauptstadtplanung einschließlich des Bereiches um den Hauptbahnhof, wurden die klimatischen Auswirkungen bewertet und Kompensationsmaßnahmen umgesetzt. Hierzu gehören zahlreiche Parkanlagen, darunter der „Geschichtspark Zellengefängnis“, der auch eine Ausgleichsmaßnahme zum Bebauungsplan II-201c darstellt. Ein Handlungsbedarf resultiert aus der Stellungnahme nicht.

Stellungnahme:

Kritisiert werde, dass zum hier vorgelegten Entwurf noch kein stadtklimatisches Gutachten vorliege, das Aussagen u.a. zu Varianten der Anordnung der Bebauung - insbesondere der beabsichtigten Hochhäuser - mache. Es müsse im Vorfeld eine Untersuchung gemacht werden, aus der hervorgehe, wie die stadtklimatischen Auswirkungen bzw. die Umweltauswirkungen durch die Stellung der angestrebten Hochhäuser möglichst gering gehalten werden können.

Neben der Anordnung der Gebäude seien dabei ebenfalls deutliche Verringerungen der Gebäudehöhen zu betrachten. Ebenso sei eine geringe Dichte erforderlich. Das Hochhaus auf dem Europaplatz (Bebauungsplan II-201a) sei in diese Betrachtung (Klima) ebenfalls mit einzubeziehen, da kumulierende, ja sogar sich gegenseitig verstärkende Auswirkungen anzunehmen seien. Insgesamt werde die Massivität der Planung auch für einen Kerngebietsbereich für zu hoch erachtet.

Abwägung:

Die Stellung der Hochhäuser hat keinen wesentlichen Einfluss auf das Stadtklima. Sie hat aber sehr wohl einen Einfluss auf den Windkomfort. Es wird eine Windkomfortstudie erarbeitet, in der auch die Auswirkungen des Hochhauses auf dem Europaplatz (Bebauungsplan II-201a) auf das Areal des Bebauungsplans II-201c berücksichtigt werden. Die Ergebnisse fließen dann in das Verfahren II-201c ein.

Eine Reduzierung von Gebäudehöhen führt keineswegs automatisch zu Verbesserung des Klimas. Hochhäuser beeinflussen zwar das Windfeld, auf sie zurückzuführende Verwirbelungseffekte können jedoch auch zum Luftaustausch beitragen.

Eingriff / Ausgleich

Stellungnahme:

Es werde gefragt, wo der „Döberitzer Park“ geblieben sei, der als Ausgleichsmaßnahme festgelegt worden war?

Die dichte und hohe Bebauung reduziere die Ausgleichsfunktion der geplanten Grünanlagen nördlich der Invalidenstraße, und der in dem Planfeststellungsbeschluss (Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich /Tiergartentunnel) festgelegten Ausgleichsmaßnahme „Döberitzer Park“, der bis heute noch nicht angelegt worden sei, bzw. in den Planungen des Stadtumbau West realisiert werden solle.

Abwägung:

Der „Döberitzer Park“ war als Kompensationsmaßnahme für die Verkehrsanlagen im zentralen Bereich planfestgestellt worden. Durch den Masterplan werden Änderungen an dieser

Maßnahme in Bezug auf seine Lage vorgenommen, nicht aber in Bezug auf die Wertigkeit der Ausgleichsmaßnahme. Die Änderung macht ein Planänderungsverfahren erforderlich. Dies ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans II-201c.

In Bezug auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c ist keine grundsätzliche Änderung eingetreten. Ausgleichsmaßnahme ist unter anderem die Parkanlage des „Geschichtsparks Zellengefängnis“.

Die Grünfläche an der Minna-Cauer-Straße im Bebauungsplan II-201c ist zwar entfallen, allerdings muss für das Kompensationserfordernis die heutige planungsrechtliche Ausgangslage zugrunde gelegt werden. Dies wird im Umweltbericht berücksichtigt.

Stellungnahme:

Grundsätzlich werde der sparsame Umgang mit Grund und Boden in der Innenstadt für sinnvoll erachtet. Sollten dem aber andere Belange, wie die Belastung durch klimatische Auswirkungen in der Nachbarschaft entgegen stehen, müsse klar festgelegt werden, welche Fläche als Ausgleich dieser Belastung in geringerer Dichte als üblich in der Innenstadt vorgesehen wird. Dafür böte sich die Fläche der Vivico im Mittelbereich der Lehrter Straße an. Die Ersatzmaßnahme „Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis“ reiche als Ausgleich und Ersatz für die Eingriffe des gesamten Bebauungsplans II-201 (vor der Teilung) definitiv nicht aus. Die Bilanzierung müsse innerhalb dieses wie auch innerhalb der anderen Teilbebauungspläne transparent gemacht werden.

Abwägung:

Eine Bilanzierung des Eingriffs wurde vorgenommen. Die Bilanzierung erfolgte für den ehemaligen Gesamtplan II-201 anhand der Bewertungsmethode von Auhagen und ist damit transparent und nachvollziehbar. Diese Methode wird auch für den Bebauungsplan II-201c beibehalten allerdings unter Anwendung des aktualisierten Verfahrens. Der maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung der Anwendbarkeit des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB ist die derzeitige planungsrechtliche Ausgangssituation. Planungsrechtlich festgesetzt wurden bislang die Bebauungspläne II-201a und II-201 b. Die Bebauungspläne II-201 c und II-201 da und II-201db, die ebenfalls aus der Teilung des Bebauungsplans II-201 hervorgegangen sind, befinden sich noch im Verfahren. Die Eingriffsbilanz erfolgt unter Maßgabe der heute planungsrechtlich zulässigen Nutzung nach § 34 BauGB.

Bislang wurden und werden 74 % des Eingriffs für den gesamten Bebauungsplanbereich II-201 kompensiert unter anderem durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen wie die Anlage des „Geschichtspark Zellengefängnis“. Es verbleibt damit ein Kompensationsdefizit von 26 %. Ein 100 %-iger Ausgleich war aus Mangel an geeigneten Ausgleichsflächen im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff nicht möglich und nach damaliger Rechtslage im Zuge der Abwägung nicht zwingend geboten. Die Änderung des Planungsrechts ermöglicht nun jedoch eine lokale Entkopplung der Kompensationsmaßnahmen vom Eingriffsort. Das verbleibende Kompensationsdefizit von 26 % wäre mithin noch in die Abwägung einzustellen. Die Art der Kompensation wird im weiteren Verfahren festgelegt. Die Ergebnisse werden in die Begründung (Umweltbericht) des Bebauungsplans II-201c aufgenommen.

Stellungnahme:

Die Dreiecksfläche, die nunmehr als Fußgängerbereich festgesetzt werden soll, sei nicht mehr als Grünfläche vorgesehen. Dies gelte (abgesehen vom „Geschichtspark Zellengefängnis“) auch für weitere Teilflächen, z.B. den „Döberitzer Park“, der als Grünausgleichsfläche vorgesehen gewesen sei, wobei die realisierte Grünfunktion in dieser Lage nur sehr eingeschränkt gewesen wäre.

Abwägung:

Der „Döberitzer Park“ war bisher zu keinem Zeitpunkt Bestandteil der Ausgleichsmaßnahmen für die Bebauungspläne II-201a, II-201b, II-201da, II-201db und II-201c.

Die Realisierung einer von Verkehrsflächen umgebenen Grünfläche ist weder dem im Landschaftsprogramm formulierten Ziel der Schaffung zusammenhängender Grünverbindungen noch der Erschließung von Freiflächen und Erholungspotentialen dienlich.

Eine Festsetzung als Verkehrsfläche ist daher nicht nur konsequent, sondern im Hinblick auf eine Aufwertung des direkten Bahnhofsumfeldes geboten.

Die als Stadtplatz auszugestaltende Dreiecksfläche eignet sich nicht als Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme und wird bei der Eingriffsbilanzierung auch nicht als Vermeidungs- oder Minderungsmaßnahme berücksichtigt.

Zum Kompensationserfordernis s.o.. Im Übrigen ist unklar, was die Intention der Stellungnahme ist, so dass sie zu keiner Änderung der Planung führt.

Baumschutz

Stellungnahme:

Der teils unter Baumschutz stehende Baumbestand (Begründung S. 7) müsse erhalten bleiben. Ersatzpflanzungen könnten ihn nicht ersetzen.

Abwägung:

Der Plangeber hat geprüft, ob ein Teil des Baumbestandes erhalten werden kann. Dies gilt insbesondere für den Straßenbaumbestand. Die Untersuchung des Baumbestandes hat auch gezeigt, dass ein Teil der Bäume geschädigt ist. Es wird nicht möglich sein, alle Bäume zu erhalten. Der Anregung kann nicht im vollen Umfang entsprochen werden. Im Bebauungsplan werden keine Regelungen aufgenommen.

Versickerung

Stellungnahme:

Es seien Maßnahmen zur Regenwasserversickerung vorzusehen.

Abwägung:

Gemäß § 36a Berliner Wassergesetz (BWG) vom 23. Februar 1960 in der Fassung vom 17. Juni 2005 ist die Versickerung von Niederschlagswasser auf den Grundstücken im Grundsatz geregelt. Eine Verpflichtung zur Versickerung kann zwar planungsrechtlich erfolgen, ist aber bei der verdichteten Kerngebietsnutzung, für die ja auch die Baunutzungsverordnung als Obergrenze eine GRZ von 1,0 zulässt nicht zielführend. Der Anregung wird im Sinne einer planungsrechtlichen Sicherung nicht entsprochen.

Windkomfort

Stellungnahme:

Die Windverhältnisse, mögliche Fallwinde der Hochhäuser, müssten untersucht werden.

Abwägung:

Sinnvoll kann eine solche Untersuchung nur sein, wenn die endgültige Gebäudekubatur feststeht. Dies war in diesem frühen Planungsstadium nicht der Fall. Planungsrechtliche Belange sind von der Stellungnahme nicht betroffen. Es wird allerdings eine Windkomfortstudie erarbeitet. Die Ergebnisse fließen in das Verfahren ein.

Immissionsschutz

Stellungnahme:

Bei der Gestaltung des Europaplatzes müsse beachtet werden, dass bei kultureller bzw. gastronomischer Nutzung für Lärmschutz gesorgt werde, da man als Anwohner bei Veranstaltungen wie dem Oktoberfest, das bisher auf dem nach Norden erweiterten Europaplatz stattfände, unter starker Lärmbelästigung leide.

Abwägung:

Der hier angesprochen Belang ist in erster Linie nicht planungsrechtlicher Natur, da der Lärmschutz bei Veranstaltungen/temporären Ereignissen und gastronomischen Nutzungen auf öffentlichen Verkehrsflächen nur durch das zuständige Ordnungsamt Mitte mit der Erteilung von Auflagen geregelt werden kann. Sollte mit der Stellungnahme gemeint sein, dass der „erweiterte Europaplatz“ nördlich der Invalidenstraße mit Lärmschutzwänden umgeben werden solle, wären dies aus städtebaulichen Gründen – der Platz dient als Verknüpfungsraum mit Blickbeziehungen und darf nicht eingekapselt werden – abzulehnen.

Die Stellungnahme hat keine Planänderung zur Folge.

Stellungnahme:

Die verkehrsbedingten Belastungen (Schadstoffe) der verbreiterten Invalidenstraße und der 2 Tunnelausfahrten seien gegenüber früher enorm gestiegen. Nördlich der Invalidenstraße sollte ein breiter Abstand der Bebauung vom Bürgersteig erfolgen, damit der Hbf-Eingangsbereich nicht so zugebaut werde, und einige Entlastungsflächen am Straßenrand bestehen blieben.

Abwägung:

Die Invalidenstraße hat nach der Wende gegenüber „früher“ eine völlig andere Funktion, sie ist Teil des inneren Ringes und verknüpft die einst getrennten Stadthälften. Die Auswirkungen der Planung und die Immissionsbelastungen sind im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan II-201b untersucht und abgewogen worden. Sie sind nicht Gegenstand des Verfahrens des Bebauungsplans II-201c.

Gegenüber dem Planungsstand des Bebauungsplans II-201c aus dem Jahre 1999 wurde die direkt an der Invalidenstraße gelegene Gebäudefront um etwa die Hälfte auf nur noch rd. 55 m verkürzt – wenn auch aus rein städtebaulichen Gründen.

Ein Zurückversetzen der Gebäudefront im Baufeld MK 1 um einige Meter hätte überhaupt keine Entlastungsfunktion, da es sich hier bereits im Zusammenhang mit dem südlich gelegenen Europaplatz um eine offene Raumsituation und nicht um eine enge Straßenschlucht handelt.

Eine weitere Rücksetzung der Gebäudefront ist auch deshalb nicht sinnvoll, da bereits jetzt die straßenseitige Gebäudekante des unmittelbar östlich angrenzenden Sozialgerichtsgebäudes vor der geplanten Gebäudefront im Baufeld MK1 liegt. Bei einer vorherrschenden Hauptwindrichtung aus Westen ist aus der Vergrößerung des Abstands des südlichen Baufeldes zur Invalidenstraße keinerlei Entlastungswirkung (z.B. Verbesserung der Durchlüftung des Straßenraumes etc.) zu erwarten. Der Anregung wird nicht entsprochen.

Verfahren / Sonstiges

Stellungnahme:

Es werde die Möglichkeit der Internet-Beteiligung begrüßt, da sie den Bürgern diese komfortable Möglichkeit der Beteiligung am Verfahren ermöglicht.

Abwägung:

Die Beteiligung über das Internet ist ein zusätzliches Angebot, das gesetzlich nicht vorgeschrieben ist, was aber seitens der Senatsverwaltung annähernd regelmäßig praktiziert wird, um möglichst vielen Bürgern eine Einbeziehung in die Planung zu ermöglichen.

Stellungnahme:

Man hätte schriftliche Infoblätter in den umliegenden Wohnquartieren gewünscht.

Abwägung:

Auf die frühzeitige Bürgerbeteiligung ist „ortsüblich“ in drei Berliner Tageszeitungen hingewiesen worden, was ebenfalls gesetzlich nicht erforderlich ist. Der Plangeber hat somit im Sinne der Bürgerfreundlichkeit bereits deutlich gehandelt. Das Verteilen von Infoblättern stellt im Rahmen der Bauleitplanung die absolute Ausnahme dar.

Stellungnahme:

Es seien geeignete Maßnahmen vorzusehen, um Auswirkungen des Bebauungsplans auf die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse im Umfeld möglichst zu verhindern (Begründung S. 36). Es sollte eine Milieuschutzsatzung angestrebt werden.

Abwägung:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c ist nur der „Auftakt“ einer Gesamtmaßnahme, die auch wie oben in der Stellungnahme schon bestätigt dem stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Zielen des Bezirks dokumentiert durch den am 5. Mai 2009 durch den Senat von Berlin sowie das Bezirksamt Mitte beschlossenen Masterplan Heidestraße entspricht. Isolierte Auswirkungen, die alleine auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c zurückzuführen sein werden, können schon alleine aufgrund der untergeordneten Größe angesichts der Gesamtentwicklung nicht betrachtet werden. Das Gros der Planung liegt in Zukunft in der bezirklichen Planungshoheit. Ob und inwieweit eine Rechtsverordnung nach § 172 BauGB erforderlich sein wird, bedarf der Prüfung zu gegebenen Zeit. Um

Missverständnisse auszuräumen, dass der genannte Hinweis auf den § 172 BauGB in der Begründung die Erlassung einer solchen Rechtsverordnung nahelegt oder gar deren Erforderlichkeit feststellt, wird die Begründung im angesprochenen Bereich geändert.

Gerade der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c zeichnet sich dadurch aus, dass er von keiner unmittelbaren Wohnernachbarschaft umgeben ist, so dass keine nachteiligen Auswirkungen zu erwarten sind.

Die Situation im und um das Plangebiet hat sich nach der Wende grundlegend durch die Transformation ehemaliger Bahnflächen in Randlage zu modernen Stadtvierteln in zentralster Lage in der Stadt am Hauptbahnhof und in unmittelbarer Nähe zum Parlaments- und Regierungsviertel geändert.

Stellungnahme:

Insbesondere werde der Umweltbericht vermisst.

Abwägung:

Der Umweltbericht lag zum Zeitpunkt der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung im Entwurf vor.

Technische Infrastruktur

Stellungnahme

Die Deutsche Telekom AG wies mit Schreiben vom 13. Mai 2009 darauf hin, dass sich im Planbereich Telekommunikationslinien befänden, die aus dem beigefügten Plan ersichtlich seien.

Nach dem Planentwurf stünden die bisherige Straßenverkehrsfläche im Bereich Heidestraße 2 bis zur Invalidenstraße, in der sich Telekommunikationslinien befänden, nicht mehr als öffentliche Verkehrsfläche zur Verfügung.

Zur Sicherung der Telekommunikationslinien werde beantragt, die in der Stellungnahme gekennzeichneten Flächen nach § 9 Abs. 1 Nr. 21 BauGB mit Geh-, Fahr- und Leitungsrecht zugunsten der Deutschen Telekom AG als zu belastende Fläche festzusetzen. Bei Planungsänderungen werde um erneute Beteiligung gebeten.

Abwägung:

Die Telekommunikationslinien verlaufen im öffentlichen Straßenland der Heidestraße, die weiterhin als öffentliche Straßenverkehrsfläche bzw. öffentliche Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung verbleibt. Ausgenommen ist der unmittelbare Eckbereich der Heidestraße / Invalidenstraße, dessen abgeschrägte Ausprägung aus städtebaulichen Gründen nicht beibehalten werden soll. Die mit der Inbetriebnahme der B 96 geänderte Verkehrsfunktion des südlichsten Abschnittes der Heidestraße war hierfür eine Voraussetzung, die erfüllt ist.

Städtebauliches Ziel die die rechtwinklige Ausformulierung eines Baukörpers an dieser Stelle, so dass auf einer Fläche von etwa 25x5 m öffentliches Straßenland aufgegeben wird. Das zukünftige Baugrundstück soll aber in seiner Bebaubarkeit nicht durch ein Telekommunikationskabel eingeschränkt werden, so dass die Leitung verlegt werden muss. Der Gehwegbereich in dieser Ecksituation muss in diesem Zuge ohnehin durch den zukünftigen Grundstückseigentümer umgestaltet werden.

Diese Fläche mit einem Leitungsrecht zu belasten, wird im Bebauungsplan nicht vorgesehen.

Die Deutsche Telekom hat Gelegenheit sich im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB erneut zu beteiligen.

Fazit:

Der Verfahrensschritt führte zu keiner Änderung der städtebaulichen Gesamtkonzeption oder den Inhalten des Bebauungsplans. Der Umweltbericht wird insbesondere hinsichtlich der Eingriffsbilanzierung und des Kompensationserfordernis überarbeitet. Es wird eine Windkomfortstudie beauftragt, deren Ergebnisse ins weitere Verfahren einfließen.

13. Frühzeitige Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 1 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 10. Juni 2009 sind insgesamt 29 Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme bis zum Juli 2009 aufgefordert. Dem Schreiben waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung beigelegt. Der Umweltbericht wurde gesondert an sechs dieser Stellen übermittelt. Als Gutachten lag das Verkehrsgutachten im Entwurf vor, das an die zuständigen Stellen übersandt wurde.

Innerhalb der Beteiligungsfrist bzw. kurzfristig im Anschluss daran gingen von insgesamt 22 Stellen eine Stellungnahme ein.

Abwägung der Äußerungen im Einzelnen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Abt. I B -

Stellungnahme:

Zur Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan und Beachtung der regionalplanerischen Festlegungen (textliche Darstellung 1):

Hinweis: FNP-Änderungsverfahren 06/08 auf Grundlage des Masterplans Heidestraße. Die frühzeitige Bürgerbeteiligung werde derzeit ausgewertet. Der Bereich „Europaplatz“ sei insofern betroffen, als dass der Verlauf der „üHVStr.“ in der derzeitigen Mittellage verbleibe und die Minna-Cauer-Straße in ihrem derzeitigen Verlauf dargestellt werde (Dies werde im Bebauungsplan berücksichtigt.).

Abwägung:

In die Begründung wird ein Hinweis auf das derzeitige Änderungsverfahren des FNP aufgenommen.

Das Änderungsverfahren und die Planungsabsicht des Bebauungsplans II-201c stehen nicht in Widerspruch zueinander, sondern bauen aufeinander auf. Dies gilt insbesondere für die Lage der Minna-Cauer-Straße im jetzigen Ausbaustand und den Verzicht auf den Bau einer weiteren Nord-Südverbindung parallel zur Heidestraße.

Stellungnahme:

Zur Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilträumlichen Entwicklungsplanungen:

Die textliche Festsetzung Nr. 1.2 werde nicht mitgetragen und sei entsprechend der bereits abgegebenen Stellungnahme des Referates I A zum Vorentwurf des Bebauungsplans und der textlichen Festsetzungen vom 24. Februar 2009 zu überarbeiten.

Ziel des Bebauungsplans müsse sein, den „Europaplatz“ entsprechend seiner Aufgabe und Lage am Hauptbahnhof Berlins urban und attraktiv zu gestalten, ohne die benachbarten städtischen Zentren in ihrer Funktion zu gefährden.

Begründung:

Im Punkt II.5.1.1.2 werde ausführlich und richtig begründet, warum die zulässige Geschossfläche insbesondere für großflächigen Einzelhandel begrenzt werden müsse. Allerdings stimme die daraus gezogenen Schlussfolgerungen im letzten Absatz dieses Punktes und die diesbezügliche Festsetzung 1.2 damit nicht überein. Danach wären maximal fast 33.800 m² Geschossfläche an Einzelhandel möglich, das seien ca. 23.000 m² Verkaufsfläche, mehr als das Zweifache der gegenwärtig im Hauptbahnhof an Einzelhandel bereits vorhandenen Fläche. In der Summe ergäbe das ca. 34.000 m² VKF.

Selbst wenn nur 50 % für Einzelhandel genutzt werden würde, ergäbe sich mehr als eine Verdoppelung der vorhandenen Verkaufsfläche am Standort Hauptbahnhof (ca. 23.000 m² VKF, davon 11.000 m² Bestand + 12.000 m² aus dem Bebauungsplan).

Es werde eingeschätzt, dass damit benachbarte städtische Zentren, wie Turmstraße oder Friedrichstraße, in ihrem Bestand und ihrer Entwicklung gefährdet würden.

Abwägung:

Die Umsetzung des Vorschlags vom 24. Februar 2009 würde dem in der Stellungnahme formulierten Ziel nicht entsprechen, den Einzelhandel, bzw. die Verkaufsfläche im Bebauungsplan zu reduzieren. Eine konkrete Angabe über eine verträgliche Größenordnung von Verkaufsfläche enthält die Stellungnahme nicht.

Der Vorschlag ist in der unterbreiteten Form zwar nicht umsetzbar, doch wird der Plangeber im Sinne einer weiteren deutlichen Begrenzung des zulässigen Einzelhandels eine Änderung des Bebauungsplans vornehmen.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung - Abt. VII B -

Stellungnahme Verkehrsplanung:

Die vorgelegte Verkehrsuntersuchung (Stand Juni 2009) sei auf der Basis der bisherigen Prognose für 2015 (zuzügl. Zusatzverkehr) erstellt worden. Obwohl noch kein Abgleich mit der gemeinsamen Verkehrsprognose 2025 der Länder Berlin und Brandenburg möglich sei, könne der vorgelegten Prognoseberechnung gefolgt werden. Auf Grund der Nähe zum Hauptbahnhof und der heute als auch zukünftig sehr guten Erschließung durch den ÖPNV werde auch der Ansatz eines Modal Split von 80 : 20 akzeptiert, obwohl das Bebauungsplangebiet außerhalb des sog. Kleinen Hundekopfes läge. Für diesen gelte der angesetzte Modal Split (und nicht wie im Text auf S. 10 genannt für die Innenstadt!). Auch sei das Plangebiet nicht durch die Invalidenstraße durchtrennt.

Abwägung:

Die Prognosedaten 2025 liegen zwar noch nicht offiziell vor. Da jedoch bereits in der Stellungnahme auf eine erneute Berechnung verzichtet wurde, weil das Gutachten quasi aufgrund der höheren Ausgangswerte in der Prognose 2015 ein „worst-case“-Betrachtung darstellt, ist eine Überarbeitung des Gutachtens im Sinne eines neuen Rechendurchgangs in Bezug auf die Prognose und den Modal-Split-Ansatz nicht erforderlich. Es reicht eine gutachterliche Einschätzung über die zu erwartenden Veränderungen. Angesichts der voraussichtlichen sinkenden Belastungszahlen werden die Änderungen unkritisch gesehen.

Stellungnahme:

Im Bebauungsplanentwurf sei am Knotenpunkt Minna-Gauer-Straße/ Heidestraße eine Dreiecksfläche entfallen, die derzeit noch als öffentliches Straßenland gewidmet sei. Dies basiere auf der im Masterplan Heidestraße dargestellten Planung, die an dieser Stelle ein Hochhaus vorsehe. Im Zusammenhang mit dieser Planung (Hochhaus der Fa. Total) sei ein (von den Investoren zu finanzierender) Umbau des Straßenknotens mit ausreichenden Gehwegbreiten erforderlich. Betroffen vom Umbau sei außerdem die Straßenentwässerung sowie die bestehende Lichtsignalanlage und Straßenbeleuchtung.

Abwägung:

Es besteht noch keine 100%ige Sicherheit darüber, wie die Kreuzung umgebaut werden wird. Sollte der Ausbau den nebenstehenden Ausführungen entsprechen, werden die aus der Kerngebietsausweisung auf öffentlichem Straßenland resultierenden Folgekosten (teilweiser Umbau der Kreuzung) vom Käufer des Grundstücksteiles zu tragen sein.

Dies wird durch städtebaulichen Vertrag zu regeln sein. Der Vertrag muss abgeschlossen sein, bevor Baurecht besteht.

Eine Änderung des Bebauungsplans ergibt sich nicht aus der Stellungnahme, jedoch wird der Plangeber vor dem nächsten Verfahrensschritt eine Klärung herbeiführen, ob der Bebauungsplan den bisherigen abgeschrägten Gehwegbereich beibehält oder nicht.

Stellungnahme:

Die Heidestraße sei im nordöstlichen Bebauungsplanbereich als Stichstraße vorgesehen; hierzu sei in der Verkehrsuntersuchung noch darzustellen, wie der Lieferverkehr geführt werden solle und welche Wendemöglichkeiten für Pkw und Lkw geplant seien.

Abwägung:

Das Gutachten wird ergänzt. Für den Bebauungsplan ist zunächst kein Änderungsbedarf erkennbar.

Stellungnahme:

Zur Begründung zum o. g. Bebauungsplanentwurf sei auf Folgendes hinzuweisen:

zu Pkt. 5.3.3:

Wie in der Begründung auf Seite 32 beschrieben, bestehe für die geplanten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung (Fußgängerbereich) ein Erschließungserfordernis für Anlieger-

und Anlieferungsverkehr. Dies entspreche der Situation auf dem Alexanderplatz, wo neben der prinzipiellen Nutzung als Fußgängerbereich in Teilbereichen auch notwendiger Anliegerverkehr, Radverkehr und Straßenbahnverkehr zugelassen werde. Auch für den dreieckigen Platz nördlich der Invalidenstraße sei entsprechend der Lösung am Alexanderplatz der ÖPNV in den geplanten Fußgängerbereich integrierbar. Dies betreffe hier allerdings nicht die Straßenbahn, sondern den Omnibusverkehr – mit einer Endhaltestelle der durch den Tiergartentunnel geführten BVG-Buslinie M 41.

Die Bedeutung dieser Endhaltestelle sei aus der folgenden Stellungnahme des ÖPNV-Aufgabenträgers ersichtlich; zu dieser Stellungnahme sei zu bemerken, dass der Konzeptvorschlag zum Umbau des Europaplatzes zu Gunsten des BVG-Busverkehrs (vgl. nachfolgende Prinzipskizze der BVG) mit dem Gesamtkonzept für die Verkehrserschließung des Hauptbahnhofs nicht kompatibel sei. Die unten stehende Lösung sei vom Grundsatz her denkbar, würde aber vorab weitere Prüfungen und Überlegungen erfordern (Lage Taxivorfahrt, Kurzzeitparkplätze, Behindertenparkplätze, Abwicklung Tram/Knotenpunkt).

Abwägung:

Aus der Stellungnahme geht hervor, dass auch ein Verbleib der genannten Busendstelle mit der Festsetzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung kompatibel ist. Für den Bebauungsplan besteht insoweit kein Änderungsbedarf bzw. entsteht kein Zeitverzug, der aus der Klärung der Anordnung des Busverkehrs resultieren könnte.

Stellungnahme ÖPNV:

Aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers seien die Anforderungen des ÖPNV insbesondere hinsichtlich adäquater und attraktiver Haltestellen und Endstellen bislang nicht ausreichend berücksichtigt. Problematisch sei insbesondere der durch die im Bebauungsplan vorgesehene Ausweisung eines Fußgängerbereichs erforderliche Verzicht auf die derzeit von der Linie M 41 genutzte Endhaltestelle. Durch den Wegfall dieser Endstelle sowie die aufgrund des Straßenbahnbaus absehbare Zurückziehung der Linien 245 und 123 bestehe am Hauptbahnhof Bedarf für eine Endstelle der aus Richtung Westen endenden Linien. Diese könne auch nicht durch eine Durchbindung mit anderen am Hauptbahnhof endenden Linien kompensiert werden, da dies zu ausgesprochen langen und in ihrer betrieblichen Qualität nicht akzeptablen Linienwegen führen würde. Zudem ergäbe sich aufgrund der Straßenbahn eine ausgesprochen ungleiche Linienanzahl aus den unterschiedlichen Richtungen.

Erforderlich sei aus Sicht des ÖPNV-Aufgabenträgers daher entweder eine Berücksichtigung einer ausreichend dimensionierten Endstelle im Bereich des Fußgängerbereichs in der westlichen Hälfte des Bebauungsplan-Gebiets oder die Schaffung einer anderen Wende- und Haltestelle direkt im Bereich des nördlichen Hauptbahnhof-Vorplatzes.

Die für Fahrgäste, Aufgabenträger und BVG attraktivste Variante wäre der Umbau und die Nutzung der nördlichen Vorfahrt vor dem Hauptbahnhof verbunden mit einer Umfahrung des „Europaplatzes“ (vgl. nachfolgende Prinzipskizze der BVG). Diesem mit geringem baulichen Aufwand umsetzbaren Vorschlag der BVG schließe sich der Aufgabenträger an. Eine Nichtberücksichtigung dieser Anforderungen würde aufgrund der dann nötigen Führung zu entfernter liegenden Endstellen (etwa am Nordbahnhof oder am Robert-Koch-Platz) zu erheblichen Mehrkosten von bis zu 400.000 € p.a. für das Land Berlin in seiner Eigenschaft als Besteller von ÖPNV-Leistungen führen.

Abwägung:

Die oben stehende Stellungnahme stellt ja gerade dar, dass die geplante Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung nicht zwingend dem Verbleib der Busendstelle entgegensteht. Von daher gibt es für den Bebauungsplan keinen Handlungsbedarf.

Die Prüfung der Linienführung der Buslinien ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung. Dies gilt auch für die Dimensionierung und Ausgestaltung von Haltestellen.

Die der Stellungnahme beigefügte Skizze enthält zudem keine Inhalte, die den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c betreffen.

Stellungnahme Planfeststellungsbehörde.

Grundsätzliches:

Sofern die Straßenbaumaßnahmen an der B 96 entsprechend dem fortgeschriebenen Planfeststellungsbeschluss des EBA vom 12. September 1995 umgesetzt wurden und die dort festgesetzten Flächen nachrichtlich in den Bebauungsplan übernommen werden oder mit der Überplanung durch den Bebauungsplan keine Änderung der fachplanerischen (Verkehrs-)Konzeption verbunden sei, begegnet eine Überplanung planfestgestellter Flächen durch den Bebauungsplan keinen durchgreifenden rechtlichen Bedenken. Dabei sei zu berücksichtigen, dass der Planfeststellungsbeschluss als Verwaltungsakt fortbesteht; insoweit kommen regelmäßig nur unwesentliche Änderung an der Planfeststellung durch Bebauungsplan in Betracht.

Abwägung:

Mit der Festsetzung des Bebauungsplans II-201b ist bereits eine Änderung des Planfeststellungsbeschluss des EBA vom 12. September 1995 vollzogen worden. 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).

In der Begründung des Bebauungsplans II-201b heißt es hierzu:

„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 Eisenbahnbundesamt erteilt.“

Von daher geht die Stellungnahme von einem nicht mehr alleinig zutreffenden Tatbestand aus.

Stellungnahme:

Speziell Bebauungsplan II-201c (Europaplatz):

Sofern der vorliegende Bebauungsplan II-201c, Entwurf vom 3. April 2009 den planfestgestellten Bestand der Heidestraße südlich Einmündung der B 96 korrekt darstelle, werden die Verkehrsflächen (fast) vollständig übernommen; jedenfalls bliebe die Heidestraße auf ca. 73 m ab Einmündung der B 96 öffentliche Straße, die letzten 25 bis 30 m bis zur Planfeststellungsgrenze sollen in einen Verkehrsbereich besonderer Zweckbestimmung umgenutzt werden. Im Einmündungsbereich selbst werde auf die Freihaltung des Sichtdreiecks zwischen B 96 und südlicher Heidestraße und damit auf die entsprechende Straßenverkehrsfläche verzichtet.

Abwägung:

Auch die Straßenverkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist eine öffentliche Verkehrsfläche. Die Zweckbestimmung als Fußgängerbereich beschränkt lediglich die Nutzung durch den allgemeinen motorisierten Verkehr.

Die Aussage ist richtig.

Stellungnahme:

Da die Heidestraße südlich der Einmündung der B 96 zur Sackgasse werde bzw. sei und nur noch Erschließungsverkehr stattfinden, bestünden jedoch keine grundsätzlichen planungsrechtlichen Bedenken gegen die Überplanung der planfestgestellten Flächen durch den vorliegenden Bebauungsplan.

Abwägung:

Die Aussage bestätigt die Planung.

Stellungnahme:

Das Kapitel 2.3 Planungsrechtliche Ausgangssituation sei in Teilen zu überarbeiten. Der Unterpunkt „Planfeststellungsverfahren für die Straßenbahn in der Invalidenstraße“ solle eine eigene Kapitelnummer erhalten und die Überschrift angepasst werden, denn das seit Oktober 2007 laufende Planfeststellungsverfahren „Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Hauptbahnhof in

Berlin Mitte“ beinhalte auch den Aus- bzw. Umbau der Invalidenstraße als eigenständiges Vorhaben. Vorhabenträger und damit Antragsteller für das Straßenbahnvorhaben sei die BVG, für die Straße sei es SenStadt Abt. X. Die Anträge auf Einleitung und Durchführung eines gemeinsamen Planfeststellungsverfahrens nach § 22 BerlStrG i.V.m. § 78 VwVfG wurden bei SenStadt GR B 1 gestellt; Planfeststellungsbehörde sei SenStadt VII E 1.

Abwägung:

Die korrekte Bezeichnung des Planfeststellungsverfahrens sowie die weiteren Hinweise auf diese Verfahren werden in die Begründung übernommen, ein eigener Gliederungspunkt ist nicht erforderlich.

Die Stellungnahme führt zu Änderungen in der Begründung.

Stellungnahme Verkehrslenkung Berlin -VLB:

B 96 / Heidestraße

Die Aussagen der Verkehrsuntersuchung hinsichtlich der Notwendigkeit aus Gründen der Leistungsfähigkeit auf die nördliche Fußgängerfurt zu verzichten sei nicht nachvollziehbar. Mit Anpassungen der bestehenden LZA sei auch mit den vorliegenden Prognosezahlen eine Leistungsfähigkeit gegeben. Da hier nicht bekannt sei, wie künftig die anderen angrenzenden Grundstücke genutzt werden, sollte auf die Furt nur bei unbedingter Notwendigkeit verzichtet werden. Von der als Ersatz genannten neuen abgesetzten Querung in Höhe der Döberitzer Straße sei bei VLB keine verbindliche Planung bekannt.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird an den Gutachter zur Überprüfung der Aussageweiter gegeben. Sie hat für die Festsetzungen des Bebauungsplanes aber keine Relevanz.

Stellungnahme:

Aus gestalterischen Gründen sei es vorgesehen, das Gebäude zu Lasten des vorhandenen Gehwegs zu errichten und den Bereich baulich anzupassen. Leider gäbe es keine Aussage, wie eine solche Anpassung aussehen solle. Sie dürfe in keinem Fall zu Lasten der Fahrbahn der Minna – Cauer – Straße erfolgen. Die drei vorhandenen Fahrstreifen werden benötigt.

Abwägung:

Es handelt sich lediglich um einen untergeordneten Bereich des Gehweges. Die Fahrbahnen der Minna-Cauer-Straße werden nicht von der Planung berührt.

Stellungnahme:

Da das Gebiet Heidestraße insgesamt völlig neu entwickelt werde, wäre es wünschenswert, den derzeitigen Planungsstand insgesamt zu kommunizieren (insbesondere hinsichtlich neuer Querungsstellen, die u. U. eine Verkehrsregelung erfordern). Dies wäre bei der Betrachtung und Beurteilung einzelner Bebauungspläne sinnvoll.

Abwägung:

Das durchgeführte Beteiligungsverfahren bezieht sich in der Tat nur auf seinen Geltungsbereich. Da es sich um die frühzeitige Beteiligung handelt liegen natürlich noch nicht alle Planungen im Detail vor.

Stellungnahme:

Da derzeit kein konzentrierter Querungsbedarf bestünde, wurden die früher bestehenden LZA Heidestraße / Containerbahnhof und Heidestraße (Nr. 52) im Zuge der Modernisierung nicht erneuert sondern abgebaut.

Hinsichtlich der anderen LZA bestünden keine Bedenken oder Hinweise

Abwägung:

Für den Gesamtbereich werden eigene Bebauungspläne aufgestellt werden, die ebenfalls alle erforderlichen Beteiligungen durchlaufen werden.

Stellungnahme:

Auf Seite 31 des Bebauungsplanentwurfs hätte sich im letzten Absatz ein Fehler „eingeschlichen“. Dort wurde anstatt B 96/Minna-Cauer-Str. B 98/Minna-Cauer-Str. geschrieben.

Abwägung:

Der Schreibfehler wird korrigiert.
Die Stellungnahme führt zu einer Änderung der Begründung.

Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz - II D

Stellungnahme Entwässerung:

Das Planungsgebiet liege im Einzugsbereich des Mischwasserpumpwerkes Berlin VIII, Alt-Moabit. Für diese Einzugsgebiete würden gemäß der Sanierungserlaubnis für die Mischwassereinleitungen seitens der Berliner Wasserbetriebe Sanierungskonzepte erstellt, welches bereits umgesetzt wurde.

Um die Sanierungsmaßnahmen zur Reduzierung des Schadstoffeintrages aus den Regenüberläufen in die Gewässer aus diesem Gebiet nicht zu gefährden, sein ggf. seitens der Berliner Wasserbetriebe auferlegte Einleitungsbeschränkungen für die überplanten Grundstücke bezüglich der Schmutz- und/oder Niederschlagsentwässerung einzuhalten.

Abwägung:

Der Hinweis wird an die Grundstückseigentümer weiter geleitet. Eine planungsrechtliche Relevanz haben sie nicht.

Stellungnahme Altlasten:

Im Geltungsbereich des o.g. Bebauungsplans seien zahlreiche Katasterflächen im Bodenbelastungskataster erfasst. Diese befänden sich hinsichtlich der bodenrechtlichen Belange in der Zuständigkeit des bezirklichen Umweltamtes.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist bekannt. Siehe hierzu Abwägung zur Stellungnahme des SGA. Es hat bereits einen Abstimmungstermin zur weiteren Vorgehensweise mit dem zuständigen bezirklichen Umweltamt gegeben. Untersuchungen zur Beprobung des Bodens werden in Kürze in Auftrag gegeben, um im Folgenden Sanierungsmaßnahmen festzulegen. Planungsrechtliche Konsequenzen sind nicht erkennbar.

In der Begründung werden unter dem Abschnitt Bestand, im Umweltbericht und unter Auswirkungen werden Hinweise und Erläuterungen zum Thema Altlasten aufgenommen.

Stellungnahme Grundwasserbenutzungen/Tiefbau:

Es werde darauf aufmerksam gemacht, dass Grundwasserbenutzungen einer wasserbehördlichen Erlaubnis gemäß §§ 2, 3, 7 WHG, die Errichtung von Tiefbrunnen (> 15m) einer wasserbehördlichen Genehmigung bedürfen.

Als Grundwasserbenutzungen gelten das Einleiten flüssiger oder pastöser Stoffe in das Grundwasser, Grundwasserförderungen und Erdwärmenutzungen.

In den wasserbehördlichen Verfahren würden die Einflüsse der Altlasten, bzw. die Ergebnisse der Erkundung von Altlastenverdachtsflächen durch die Beteiligung der zuständigen Behörden einbezogen und eine Überwachung in den Nebenbestimmungen der Bescheide geregelt. Gleiches gelte für die Auswirkungen von Grundwasserbenutzungen auf andere Schutzgüter (Gebäude, Anlagen, Denkmale).

Es werde auf das Änderungs- und Ergänzungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss vom 17. Mai 2005 für die S 21 und die daraus folgenden Förderungen an den Grundwasserschutz und die Überwachung der Grundwasserbenutzungen hingewiesen. Gleiches gelte für den Planfeststellungsbeschluss für die Linie U 5.

Auf Grund der engen räumlichen Verzahnung der einzelnen Maßnahmen werde darauf hingewiesen, dass Grundwasserabsenkmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der S 21 Vorrang genießen.

Abwägung:

Die Hinweise werden in den Umweltbericht aufgenommen.

Stellungnahme:

Im Umweltbericht werde nur allgemein auf notwendige Maßnahmen zum Boden- und Gewässerschutz hingewiesen und auf der Seite 17 seien allgemeine Beschreibungen des Zustandes des Schutzgutes Wasser erfolgt.

Auch die o.g. Grundwasserbenutzungen (Eingriffe in das Grundwasser) bedürften eigenständiger Verfahren, die eine Erkundung vor, bzw. im Rahmen der Beantragung, der Beteiligung von Betroffenen während der Prüfung und der Bescheiderteilung bedürften. Dies werde nicht behandelt.

Die vorhandene Entwässerungsinfrastruktur mit ihren direkten Auswirkungen auf Oberflächengewässer (Notüberläufe der Mischwasserkanalisation) blieben gänzlich unerwähnt.

Aufgabe des Umweltberichtes sei es, die von einem Vorhaben ausgehenden Wirkungen auf die einzelnen Schutzgüter darzustellen und in ihren Auswirkungen zu bewerten, dies sei unter 2.1.4 erkennbar nicht erfolgt.

Es werde gebeten den Umweltbericht entsprechend nachzubessern.

Abwägung:

Die Hinweise auf eigenständige Verfahren z.B. bei der Grundwasserbenutzung werden in den Umweltbericht aufgenommen. Der Umweltbericht wird um die Beschreibung der vorhandenen Entwässerungsinfrastruktur und deren Auswirkung auf die Oberflächengewässer ergänzt.

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen

Stellungnahme:

Aus gesamtstädtischer und handelsstruktureller Sicht bestünden gegen die textliche Festsetzung Nr. 1.2 erhebliche Bedenken.

Im Rahmen der urbanen und attraktiven Gestaltung des „Europa-Platzes“ am Hauptbahnhof sollen die geplanten Einzelhandelsnutzungen über den Bestand von 11.000 m² Verkaufsfläche hinaus nur um eine zusätzliche verträgliche – jedoch wesentlich geringere – Verkaufsfläche erhöht werden, sofern die benachbarten Zentren insbesondere in der Turmstraße und Friedrichstraße in ihrem Bestand und ihrer Entwicklung nicht gefährdet werden würden. Dazu werde auf die Stellungnahme vom 24. Februar und 19. Juni 2009 von SenStadt, I A 22, Bezug genommen.

Abwägung:

Der im Schreiben von SenStadt, I A 22 unterbreitete Festsetzungsvorschlag ist nicht zielführend und auch nicht umsetzbar. Der vorgetragene Belang muss auf andere Weise planerisch berücksichtigt werden. Eine konkrete Größenordnung, die von der Fachbehörde als verträglich für Einzelhandelsnutzungen angesehen wird ist der Stellungnahme nicht zu entnehmen.

Die Stellungnahme führt im Sinne einer weiteren deutlichen Begrenzung des zulässigen Einzelhandels zu einer Änderung der Planung.

Senatsverwaltung für Finanzen - I D-VV

Stellungnahme:

I. An fachlichen Interessen seien aufgrund der Zuständigkeit für

1. Dingliche Grundstücksgeschäfte (Nr. 6 Abs. 2 ZustKat) zu benennen:

Keine Bedenken.

2. Haushaltswirtschaftliche Aspekte (vgl. Nr. 6 Abs. 2 ZustKat):

Keine Bedenken.

II. Weitere originäre Aufgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen lägen hier nicht vor.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planungsabsicht und erfordert keine weitere Prüfung.

Stellungnahme:

Die geplante Maßnahme betreffe Anlagen der U-Bahnlinie U 55.

Zu beachten seien die Auflagen gemäß anliegender Stellungnahme unseres Bereiches U-Bahn (BI-BA 31).

Abwägung:

Die Auflagen in der beigefügten Mitteilung sind bautechnischer Natur. Sie werden an den Grundstückseigentümer weiter geleitet. Sie betreffen keine planungsrechtlichen Belange und führen deshalb zu keiner Änderung des Bebauungsplans.

Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL 8.2

Stellungnahme:

Zur Planungsabsicht: Entwicklung von Kerngebieten und Errichtung zweier Hochhäuser auf einer brachgefallenen innerstädtischen Baufläche in nördlicher Nachbarschaft des Hauptbahnhofes; Beurteilung der Planungsabsicht, Rechtliche Grundlagen zur Beurteilung der Planungsabsicht:

Für diese Planung im Bezirk Mitte von Berlin ergäben sich die Erfordernisse der Raumordnung im Sinne des § 3 Raumordnungsgesetz (ROG) aus:

- Landesentwicklungsprogramm 2007 (LEPro 2007) (GVBl. S. 629)
- Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009 (GVBl. S. 182)

Abwägung:

Die Zitierung der rechtlichen Grundlagen wurde im Bebauungsplan berücksichtigt.

Stellungnahme:

Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung:

- Grundsatz aus § 5 Abs. 2 LEPro 2007 (Vorrang von Innen- vor Außenentwicklung und Priorität der Entwicklung von Siedlungsbrachflächen bei der Siedlungstätigkeit)
- Ziel 4.7 Abs. 1 LEP B-B (Zulässigkeit großflächiger Einzelhandelseinrichtungen nur in Zentralen Orten)
- Ziel 4.7 Abs. 2 LEP B-B (Verbot der Beeinträchtigung benachbarter Zentraler Orte durch großflächige Einzelhandelseinrichtungen)
- Ziel 4.7 Abs. 3 LEP B-B (Entwicklung oder Erweiterung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen entsprechend dem zentralörtlichen Versorgungsbereich und der zentralörtlichen Funktion)
- Grundsatz 4.8 Abs. 1 LEP B-B (Entwicklung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen mit zentrenrelevanten Sortimenten nur auf Standorten in städtischen Kernbereichen)

- Grundsatz 4.8 Abs. 3 LEP B-B (Festlegung der städtischen Kernbereiche in der Festlegungskarte 2 als Symbole)

Abwägung:

Die Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung sind zur Kenntnis genommen worden.

Stellungnahme:

Beurteilung: Das Plangebiet liege im Gestaltungsraum Siedlung des LEP B-B im Bereich des in Grundsatz 4.8 Abs. 3 LEP B-B festgelegten städtischen Kernbereiches „Gebiet/Umfeld Hauptbahnhof“.

Der Entwurf des Bebauungsplans stehe im Einklang mit dem Grundsatz aus § 5 Abs. 2 LEPro. Wegen seiner Lage in einem städtischen Kernbereich der Metropole Berlin, stehe der Entwurf des Bebauungsplans im Einklang mit Ziel 4.7 Abs. 1, 2 und 3 LEP B-B sowie mit Grundsatz 4.8 Abs. 1 LEP B-B.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Übereinstimmung der Planung mit den landesplanerischen und raumordnerischen Zielen und geht positiv in die Abwägung der Grundzüge der Planung ein und erfordert keine Planänderung.

Stellungnahme:

Zum erforderlichen Umfang und Detaillierungsgrad der Umweltprüfung würden von Seiten der Landesplanung keine Anforderungen erhoben. „Aktuelle planungs- und umweltrelevante Informationen, die man zur Verfügung stellen könne, lägen nicht vor.“

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt, dass die Umweltprüfung vollständig im Rahmen des Umweltberichtes im Bebauungsplanverfahren durchzuführen ist.

Stellungnahme:

Hinweise: Die Gemeinsame Landesplanungsabteilung sei im Aufstellungsverfahren als Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB nochmals zu beteiligen, um die Anpassung des Planes an die Ziele der Raumordnung festzustellen.

Darüber hinaus sei eine erneute Beteiligung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung durchzuführen, wenn sich nach der Mitteilung der Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung das Aufstellungsverfahren erheblich verzögert oder sich die Planinhalte wesentlich geändert hätten.

Diese Mitteilung gelte, solange die Grundlagen, die zur Beurteilung der Planungsanzeige geführt hätten, nicht wesentlich geändert worden. Die Erfordernisse aus weiteren Rechtsvorschriften blieben von dieser Mitteilung unberührt.

Abwägung:

Im Rahmen der Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wird die Gemeinsame Landesplanungsabteilung erneut beteiligt werden.

LAGetSi - Referat I A

Stellungnahme:

Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen habe keine Einwände oder konkrete Hintergründe oder sonstigen umweltrelevanten Aspekte ergeben. Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi seien keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung. Für das Bebauungsplanverfahren ergibt sich kein Handlungsbedarf.

Berliner Feuerwehr

Stellungnahme:

Die von der Berliner Feuerwehr wahrzunehmenden öffentlichen Belange werden durch den Bebauungsplan nicht berührt.

Abwägung:

Es besteht kein Handlungsbedarf für die Bauleitplanung.

BVG

Stellungnahme:

Der Entwicklungsmaßnahme stehe die BVG grundsätzlich positiv gegenüber.

Die bisher vorliegenden Planungen des Projektes würden allerdings massive Bedenken auslösen, weil im Planbereich eine Endstelle für die Omnibuslinie M 41 unterhalten würde. Aus verkehrstechnologischen Gründen müsse dem Stellungnehmer diese Endstellenanlage auch weiterhin uneingeschränkt zur Verfügung stehen.

Sollte dem Stellungnehmer diese Anlage aus Planungssicht nicht mehr zur Verfügung gestellt werden können, würde um die Einplanung eines Ersatzstandortes für die Endstellenanlage gebeten. Die BVG favorisiere hierbei den Bereich Heidestraße vor Invalidenstraße. Voraussetzung für die Umverlegung der Endstellenanlage sei die Öffnung der Heidestraße in Richtung der Invalidenstraße für den Omnibuslinienverkehr.

Um den Fahrgästen eine kurze Umsteigebeziehung zum Hauptbahnhof anzubieten, sei es erforderlich eine Ausstiegshaltestelle in der Minna-Cauer-Straße hinter Invalidenstraße Richtung Heidestraße einzurichten.

Abwägung:

Die Aussage stützt die Planung.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c ist seit 1995 als Bestandteil des Bebauungsplans II-201 im Verfahren und hat für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c die Beteiligungsschritte der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der Trägerbeteiligung durchlaufen. Die gegenwärtig von der Busendstelle M 41 in Anspruch genommene Fläche war immer zur Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage vorgesehen. Dieses Planungsziel war auch der BVG bekannt, da sie im Rahmen der Trägerbeteiligung eingebunden war. Die nunmehr ausgeübte Zwischennutzung wurde zwischen DB AG und BVG vertraglich vereinbart und befristet.

Ein Anspruch, dass im Rahmen der Bauleitplanung nunmehr ein Ersatzstandort durch den Plangeber bereitgestellt werden müsse, kann nicht abgeleitet werden.

Die ausgeübte Haltestellennutzung steht mit dem Planungsrecht nach BauGB nicht in Konflikt (siehe oben). Allerdings hat die BVG mit der DBAG abzustimmen, ob sie mit diesem Standort dauerhaft auf dem nach Fachplanungsrecht planfestgestellten Rettungsplatz für die Bahnanlagen VZB verbleiben kann. Zudem hat das Land Berlin aus funktionalen und gestalterischen Gründen eine Entscheidung zu treffen, ob die Busendstelle am jetzigen Ort verbleiben kann und soll.

Berliner Wasserbetriebe

Stellungnahme:

Gemäß den beiliegenden Anlagen befänden sich im Bereich des Bebauungsplanentwurfes in der Minna-Cauer-Straße, der Invalidenstraße sowie der Heidestraße Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe.

Abwägung:

Für den Bebauungsplan resultiert aus diesem Teil der Stellungnahme kein Handlungsbedarf, da sich die genannten Leitungen im öffentlichen Straßenland befinden.

Stellungnahme:

Die vorhandenen Anlagen stünden im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung.

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme:

In der Minna-Cauer-Straße seien keine Trinkwasserleitungen vorhanden.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist dem Plangeber bekannt.

Stellungnahme:

Für die weitergehende innere Erschließung seien im Bereich zwischen den Kerngebieten MK1 und 2 und westlich der Kerngebieten MK 1 und 2 Trassenoptionen vorzusehen.

Abwägung:

Nach telefonischer Rücksprache mit den BWB ist für eine frostfreie Verlegung der Trinkwasserleitungen eine Mindestdiefe von 1,2 m unterhalb der Geländeoberfläche erforderlich. Dies wäre bei einer Verbindung von Tiefgaragen gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 3.3 zu berücksichtigen. Die textliche Festsetzung wird entsprechend ergänzt.

Stellungnahme:

Eine weitere Bohrung erfolge nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf und nach Vorliegen entsprechender Bedarfswerte.

Hinsichtlich der abzunehmenden Regenflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation sei mit Einschränkungen zu rechnen.

Es werde empfohlen, die Möglichkeit einer Direkteinleitung von Regenwasser in den Humboldthafen in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zu prüfen und dafür gegebenenfalls nichtöffentliche Flächen mit einem Leitungsrecht zu sichern.

Abwägung:

Zu gegebener Zeit werden die jeweiligen Vorhabenträger an die BWB herantreten und ihre konkreten Bedarfe benennen. Für den Bebauungsplan besteht kein Handlungsbedarf.

Die Einschränkungen hinsichtlich der abzunehmenden Regenabflussmenge sind nicht spezifiziert oder quantifiziert. Bei der konkreten Projektplanung wird eine Entwässerungskonzeption zu erarbeiten sein, bei der auch zu prüfen ist, inwieweit Regenrückhaltebecken zur Verzögerung des Abflusses von Regenwasser in die Kanalisation bzw. direkt ins Hafenbecken realisiert werden können. Auch die Dachbegrünung wirkt verzögernd auf den Regenabfluss. Der Empfehlung kann u.U. im Kontext mit der Umplanung des Regenüberlaufkanals DN 844/464 im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201db nachgekommen werden. Dies würde privatrechtliche Vereinbarungen zwischen den Grundstückseigentümern und den Wasserbetrieben erfordern. Planungsrechtliche Regelungen sind nicht betroffen.

Stellungnahme:

Für die Entwässerung der geplanten öffentlichen Flächen seien rechtzeitig die Mittel durch das Land Berlin bereitzustellen. Auf Grund der vorhandenen unterirdischen Verkehrsanlagen sei mit Sonderlösungen bei den Straßenentwässerungsanlagen zu rechnen.

Es wird gebeten, die Berliner Wasserbetriebe im weiteren Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.

Abwägung:

Die Platzgestaltung wird aus den Mitteln finanziert, die mittels der Rahmenvereinbarung zwischen dem Land Berlin und den Grundstückseigentümern festgelegt und durch städtebauliche Verträge gesichert werden. Bei der Durchführung des Landschaftsplanerischen Wettbewerbes werden Angaben zu den Unterbauungen in die Aufgabenstellung einfließen. Das Planungsrecht ist davon nicht tangiert.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB werden die Wasserbetriebe erneut beteiligt. Der Bebauungsplan wird geändert.

BSR

Stellungnahme:

Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe sowie Belange der Abfallbeseitigung würden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt. Aus reinigungstechnischer Sicht bestünden keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme.

Abwägung:

Für den Bebauungsplan resultiert aus der Stellungnahme kein Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Folgendes solle jedoch nach Möglichkeit Berücksichtigung finden:

Bei der Einrichtung markierter Stellflächen für den ruhenden Verkehr wäre es für künftig durchzuführende Reinigungsarbeiten von Vorteil, die Einläufe für die Oberflächenentwässerung so anzulegen oder auszusparen, dass diese nicht durch parkende Fahrzeuge verstellt werden könnten.

Zum Absaugen der Schlammfänge würden Baggersaugfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von 22 t und einem Schwenkbereich des Saugrüssels von 5 m eingesetzt werden. Werden Schlammfänge der Oberflächenentwässerung im Gehwegbereich so angelegt, dass sie über 5 m von der Bordsteinkante entfernt seien, sollte eine Zufahrt für diese Fahrzeuge gewährleistet sein.

Für die ordnungsmäßige (maschinelle) Reinigung des entstehenden Radweges sei auf der gesamten Länge ein von Aufbauten freier Raum von mindestens 1,60 m Breite erforderlich.

Bei einer vorgesehenen Aufstellung von Pollern im Gehwegbereich werde gebeten zu beachten, dass die ungehinderte Zu- und Abfahrt für die zur Gehwegreinigung zugelassenen Kleinkehrfahrzeuge mit einer äußeren Breite von 1,60 m gewährleistet werde.

Erhöht angelegte Baumeinfassungen oder ähnliche Aufbauten sollten in der Form so gestaltet werden, dass sie möglichst ohne Vorsprünge gerade bis zur Gehwegebene verliefen, um eine optimale Reinigung der Gehwege zu ermöglichen.

In Ihrer Mitteilung über den Tag der Verkehrsübergabe weisen Sie uns bitte auf die eventuelle Übernahme der ordnungsmäßigen (einschl. winterlichen) Reinigung von Gehwegflächen ohne Anlieger besonders hin.

Um evtl. Schäden an neu- oder wiederhergestellten Gehwegflächen durch den Einsatz von Kleinkehrfahrzeugen zu verhindern, werde gebeten, in jedem Fall nach der Fertigstellung in dieser Meldung auch die Gehwegabschnitte zu benennen, die vorerst mit diesem Fahrzeug nicht befahren werden sollten.

Abwägung:

Keiner der gegebenen Hinweise betrifft die Bauleitplanung, so dass die Stellungnahme keine Auswirkung auf den Bebauungsplan nach sich zieht.

Die Hinweise werden aber an das Straßen- und Grünflächenamt Mitte, SenStadt X sowie an die Grundstückseigentümer weiter geleitet.

Vattenfall Europe - Business Services GmbH

Stellungnahme:

In dem betrachteten Gebiet befänden sich keine Kabelanlagen der Vattenfall Europe Distribution Berlin GmbH.

Über Planungen oder Trassenführungen für die Versorgung möglicher Kunden nach der Bebauung könne zurzeit keine Aussage getroffen werden.

Abwägung:

Im Rahmen der Bauleitplanung resultiert aus der Stellungnahme kein Handlungsbedarf

Vattenfall Europe - Wärme AG

Stellungnahme:

Im Planungsgebiet befände sich eine Fernwärmetrasse in der Heidestraße, Ecke Invalidenstraße. Diese Trasse sei beim Straßenbau der Invalidenstraße zum Zweck einer möglichen Fernwärmeversorgung geplanter Objekte in der südlichen Heidestraße vorgestreckt worden. Die Lage der Fernwärmeanlagen sei im beigefügten Übersichtsplan ersichtlich.

An das Planungsgebiet angrenzend befände sich in der Invalidenstraße eine Hauptversorgungstrasse u.a. zur Wärmeversorgung des Hauptbahnhofes sowie der angrenzenden Gebäudekomplexe. Östlich des Sozialgerichtes liege eine weitere Hauptversorgungstrasse, welche für die künftige Erschließung des Gebietes Heidestraße vorgesehen ist.

Abwägung:

Die Hinweise auf die Leitungen bestätigen, dass kein Leitungsrecht erforderlich ist, da sich sämtliche Leitungen im öffentlichen Straßenland befinden. Im Rahmen des Bebauungsplanes besteht kein Handlungsbedarf.

DB Services Immobilien GmbH

Stellungnahme:

Sowohl in der textlichen Fassung zum Bebauungsplan II-201 c als auch im Plan würden die vorgesehenen Baumaßnahmen der S 21 Berücksichtigung finden. Auf das Fachplanungsrecht nach AEG würde exakt verwiesen, die Festsetzung eines Fahrrechtes für den Betreiber der S 21 sei vorgesehen.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine Bestätigung der Planung.

Stellungnahme:

Es seien jedoch keine Hinweise auf die Beschränkung eines Geländestreifens (Sicherheitsstreifen) entlang der künftigen S 21, in dem jedwede Bautätigkeit mit dem Betreiber der S 21 abzustimmen sei, bzw. auf das Einbringen von Bodenankern zur Rücksicherung des S-Bahntunnels für die Dauer der Bauzeit. Auch dies sei bereits mit dem 17. Februar 2005 planfestgestellt.

Abwägung:

Zwar wurde im Hinweis Nr. 2 des Bebauungsplans nicht explizit auf den Sicherheitsstreifen hingewiesen, doch berücksichtigt der Hinweis bereits das in der Stellungnahme zum Ausdruck gebrachte Abstimmungserfordernis.

Der Hinweis Nr. 1 wird mit Verweis auf den Sicherheitsstreifen spezifiziert. Im Planbild wird die Außenlinie des Sicherheitsstreifens nachrichtlich übernommen. Zudem wird noch geprüft, ob die Eintragung einer Dienstbarkeit zur Berücksichtigung des Sicherheitsstreifens zielführend ist.

Stellungnahme:

Auf die vollzogene grundbuchliche Sicherung der Anlagen der S 21 wird in diesem Zusammenhang noch mal hingewiesen.

Abwägung:

Die Stellungnahme führt zu einer Ergänzung des Kapitels I.2.2.1 (Eigentumssituation) der Begründung des Bebauungsplans.

Stellungnahme:

Konkrete Planungen in Eisenbahnnähe, die noch nicht im Entwurf ausgewiesen werden, seien uns zur Einsichtnahme bzw. Prüfung vorzulegen. Dabei sei die Beachtung der tatsächlichen vorhandenen Lagebeziehungen zueinander unerlässlich.

Abwägung:

Der Hinweis wird an die Grundstückseigentümer weitergegeben.

Stellungnahme:

Das Schreiben gelte nicht als Zustimmung der Deutschen Bahn AG für Bau-, Kreuzungs- oder Näherungsmaßnahmen Dritter.

Abwägung:

Die Stellungnahme führt einer Änderung des Hinweises Nr. 1, zur Aufnahme einer nachrichtlichen Übernahme zum Sicherheitsstreifen und zu Ergänzungen in der Begründung.

DB Mobiltiy Networks Logistics

Stellungnahme:

In Ergänzung zum Schreiben vom 23. Juli 2009 (TÖB-BLN-09-2073) würden folgende Informationen zur Kenntnis und Beachtung gegeben:

Unmittelbar neben den betroffenen Flächen befände sich das Trogbauwerk Nord des Nord-Süd Fernbahntunnels Berlin.

Das Trogbauwerk Nord sei, entgegen dem DB – Regelwerk, als technische Sonderlösung mit ZIE und UIG der DB Netz AG errichtet worden.

Die Besonderheiten bezögen sich im Wesentlichen auf die Bauwerksgründung in Form einer nicht aus Eigenlast auftriebssicheren Trogkonstruktion mit rückverankerter Bauwerkssohle. Das Bauwerk werde als besonders überwachungspflichtiges Versuchsfeld durch die MPA und die TU Braunschweig messtechnisch überwacht.

In Konsequenz dieser besonderen Bauform sei jedweder Lasteintrag auf das Trogbauwerk aus späteren Nachbarbebauungen unbedingt auszuschließen, insbesondere sei das Bauwerk nicht in der Lage zusätzliche Lasten oder Entlastungen aus benachbarten Tiefbauarbeiten, Veränderungen des Grundwasserhorizontes bzw. Bauwerksgründungen aufzunehmen.

Sämtliche Arbeiten, die nach Art und Umfang geeignet seien eine Gefährdung für das Trogbauwerk N hervorzurufen, müssten durch das EBA und einen EBA zugelassenen Prüfenieur geprüft und Bauausführung genehmigt werden.

Dies gelte auch dann, wenn bereits ein möglicher unplanmäßiger Verlauf dieser Arbeiten eine Gefährdung für das Bauwerk nach sich ziehen könnte.

In diesem Zusammenhang wird die frühzeitige Einbeziehung des ZIE/UIG begleitenden Prüfenieurs empfohlen:

Es wird für die betroffenen Flächen auf das Vorhandensein diversester betriebsnotweniger Anlagen hingewiesen, deren Erreichbarkeit, Funktion und Verfügbarkeit jederzeit gewährleistet sein muss. Diese Anlagen befänden sich im Eigentum sowohl der DB Netz AG, der DB System/Telematik als auch der DB Station und Services.

Da der beiliegende Lageplan schlecht lesbar sei, und unvollständig erscheine, erfolgt die Nennung der wichtigsten Anlagen für das gesamte im Bau Feld nördlich des Hbf. Berlin):

- Tunnel nördlich Lehrter Bhf., Strecke 6134, km 1,788 – 2,049 (zuverlässige Belastungsdaten der Tunneldecke seien wg. fehlender Unterlagen nicht bekannt, gesichert sei aber, dass der Tunnel mindestens nach Brückenklasse 60/30 DIN 1072 bemessen worden sei
- Tunnelportal Nord, Strecke 6134, km 1,788
- Trogbauwerk Nord, km 1,450 – 1,788 (Dieses Bauwerk lasse aufgrund konstruktiver Besonderheiten (ZIE/UIG) keine Nachbarbebauung in unmittelbarer Nähe zu! Siehe auch oben)
- Regenwasserkanal/Hauptentwässerung der DBAG für EÜ Perleberger Straße (Überflieger) und Gleistiefenentwässerung
- Feuerwehr und Wartungszugänge zum Hbf. Berlin unmittelbar nördlich der Invalidenstraße
- Rettungsplatz und Feuerwehruzufahrt Döberitzer Straße Flächen
- Trockenlöschleitungen Rettungsplatz Döberitzer Straße
- Entwässerungsgräben Feuerwehruzufahrt Döberitzer Straße
- Toranlage Feuerwehruzufahrt Döberitzer Straße
- Standort GSM-R Mast mit Nebengebäude
- Einfriedung Standort GSM-R Mast mit Nebengebäude
- Böschungsanlagen zw. Feuerwehruzufahrt Döberitzer Straße und Standort GSM-R Mast mit Nebengebäude
- Tiefenschachtanlage (Funktion nicht bekannt) zwischen Feuerwehruzufahrt Döberitzer Straße und Standort GSM-R Mast mit Nebengebäude
- Feuerwehrrangriffsweg (Treppe) Trogbauwerk N
- Kpl. Medienversorgung Rettungsplatz Döberitzer Straße
- Rettungsplatz und Feuerwehruzufahrt U5 (Anlage Dritter)
- Vorsorgemaßnahmen S 21 (unterirdische Stützwände)
- Vorsorgemaßnahmen U 5 (unterirdische Stützwände, Anlage Dritter)
- Regenpumpwerk Nord
- Zufahrt zum RPW Nord
- RPW Nord Schachtanlagen
- Kpl. Medienanbindung RPW Nord einschließlich Abwasserdruckleitungen
- Messstellen und Messschrank Trogbauwerk N

- Medienanbindung Messstellen Trogbauwerk
- Aktive Anlagen aller Fachdienste im Bereich Strecke 6134 und 6171, km 1,788 – 1,800 (ca.=, innerhalb des NSV-Tunnels)

Diese zusätzlichen Erläuterungen zu den vorhandenen Bahnanlagen sollten bei der weiteren Planung der Gestaltung des „Europaplatzes“ weiterhelfen.

Abwägung:

Der Fernbahntunnel liegt außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, so dass kein Lasteintrag auf das Trogbauwerk stattfinden wird. Die Hinweise sind für die Grundstückseigentümer und die Bauphase relevant und werden an die Grundstückseigentümer weitergeleitet. Planungsrechtliche Änderungen sind mit der Stellungnahme nicht verbunden. Der erhöhte Abstimmungsbedarf mit den zuständigen Betreibern der Verkehrsanlagen ist im Hinweis Nr. 2 verankert.

Eisenbahn-Bundesamt

Stellungnahme:

Der Bebauungsplan berücksichtige grundsätzlich die im Plangebiet vorhandenen bzw. planfestgestellten Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes. Dies werde in den Textlichen Festsetzungen unter 3. „Bauweise; Unterbaubare Grundstücksflächen“ (hier Ziffer 3.2) sowie unter 5. „Immissionsschutz“ (hier Ziffer 5.2) deutlich. Der Vorrang der Eisenbahn-Fachplanung käme darin zum Ausdruck.

Abwägung:

Die Stellungnahme bestätigt die Planung.

Stellungnahme

Die Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses für die S 21 vom 17. Februar 2005 würden in dem Bebauungsplan-Entwurf jedoch nicht in ausreichendem Maße berücksichtigt. Der Beschluss zur S 21 enthielte Nutzungs- und Bauungsbeschränkungen, die den beigefügten Anlagen entnommen werden können. In dem planfestgestellten Sicherheitsstreifen, der auch das Flurstück 222 in Anspruch nähme, wäre eine Überbauung ohne Zustimmung des Eisenbahninfrastrukturunternehmens (DB Netz AG) ausgeschlossen. Das anhängige Planänderungsverfahren zur S 21 sähe diesbezüglich keine Änderungen vor.

Abwägung:

Wie oben dargelegt wird der Hinweis Nr. 1 ergänzt. Dabei wird auch zum Ausdruck kommen, dass es bei baulichen Maßnahmen im Sicherheitsstreifen nicht nur der Abstimmung mit der DB Netz AG bedarf, sondern der expliziten Zustimmung.

Stellungnahme:

Der Abschnitt „Erforderlichkeit der Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“ auf Seite 9 der Begründung zum B-Planentwurf betreffe ebenfalls das Verhältnis von Eisenbahn-Fachplanung und Bauleitplanung.

Darin würde auch auf die frühere Funktion der Flächen des Plangebietes als Bestandteil des ehem. Hamburg-Lehrter Güterbahnhofes eingegangen.

In diesem Zusammenhang wird auf Folgendes hingewiesen:

Soweit die Flächen durch die Anlagen des Zentralen Bereichs (Fern- und Regionalbahntunnel) überplant wurden bzw. eine Überplanung durch die Anlagen der S 21 erfolgt, sei eine Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG oder eine Erklärung der Funktionslosigkeit der Flächen für Eisenbahnzwecke nicht möglich. Die Bahnanlagen seien durch den Bebauungsplan zu berücksichtigen.

Abwägung:

Die Bahnanlagen sind durch den Bebauungsplan berücksichtigt. Wenn die Umsetzung der Bauleitplanung nicht mit der Zweck der Planfeststellung in Konflikt steht, ist eine Freistellung auch nicht zwingend erforderlich. Das Wort Erforderlichkeit kann somit in der Begründung entfallen. Nach telefonischer Rücksprache mit dem EBA steht die Nichtfreistellung einer Bebauung entsprechend dem hier intendierten Städtebau nicht entgegen.

Da die Eigentümer der oberirdischen Grundstücke die Bildung neuer Grundstückszuschnitte beabsichtigen, ist es ggf. möglich, nach Flurstücksneubildung diejenigen freizustellen, die nicht von den unterirdischen Verkehrsanlagen berührt sind.

Die Stellungnahme führt zu einer Konkretisierung des Hinweises Nr. 1 sowie einer Ergänzung der textlichen nachrichtlichen Übernahme. Die Planung bleibt davon unberührt und kann auf der Grundlage des vorgelegten Entwurfes fortgesetzt werden.

Stellungnahme:

Für Teile des Grundstücks Gemarkung Tiergarten, Flur 43, Flurstück 222 läge ein Antrag der Eigentümerin des Grundstücks, der Vivico Real Estate GmbH, auf Freistellung von Bahnbetriebszwecken nach § 23 AEG vor, der derzeit noch geprüft würde, insbesondere hinsichtlich des planfestgestellten Sicherheitsstreifens. Weitere Freistellungen von Flächen des Plangebietes seien nicht möglich.

Die Ausführungen auf Seite 9 der Begründung des Bebauungsplan-Entwurfes, der Antrag auf Planfeststellung für die Straßenbahn in der Invalidenstraße sei beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht worden, träfen nicht zu. Zuständig für die Planfeststellung der Straßenbahn sei die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung.

Abwägung:

Es handelt sich um Versehen. Die Aussagen zur Planfeststellung der Straßenbahn werden entsprechend der Korrekturen SenStadt VII überarbeitet.

Industrie- und Handelskammer zu Berlin

Stellungnahme:

Die Festsetzung von zwei Kerngebieten mit der Möglichkeit für großflächigen Einzelhandel in dieser Größenordnung werde jedoch grundsätzlich abgelehnt. Die Planung widerspräche

1. dem Berliner Stadtentwicklungsplan Zentren 2020, in dem der Bereich nicht als städtisches Zentrum vorgesehen sei,
2. dem Berliner Flächennutzungsplan, der für die Fläche zwar gemischte Baufläche M1 darstelle, jedoch ohne Einzelhandelskonzentration,
3. dem noch nicht verabschiedeten Zentrenkonzept des Bezirks Mitte, das für diesen Standort ebenfalls kein Einzelhandelszentrum vorsehe. Vielmehr solle die Nahversorgung der Bewohner des künftigen Stadtteils Heidestraße durch ein weiter nördlich gelegenes Nahversorgungszentrum erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund sei es nicht nachvollziehbar, dass mit diesem Planentwurf die Möglichkeit geschaffen werden soll, in zwei Kerngebieten zwei Vollgeschosse vollständig mit großflächigem Einzelhandel zu nutzen. Die damit mögliche Einzelhandelsfläche von 33.800m² Geschossfläche entspräche einem großen Shopping-Center. Angesichts der bestehenden 11.000 m² Verkaufsflächen im Hauptbahnhof würde sich jede weitere großflächige Handelsnutzung negativ auf das Berliner Zentrengefüge auswirken. Selbstverständlich gehört zur Entwicklung eines neuen zentralen Stadtplatzes wie des „Europaplatzes“ auch eine Arrondierung durch Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsflächen im Erdgeschoss der umgebenden Gebäude. Mit Blick auf die zu erwartende weitere Schwächung der bestehenden Stadtzentren in der Umgebung, insbesondere des besonderen Stadtteilzentrums Turmstraße, müsse aber großflächiger Einzelhandel an dieser Stelle wesentlich stärker eingeschränkt werden.

Abwägung:

Die in der Stellungnahme vorgetragenen Abwägungsaspekte sind dem Plangeber bekannt und waren bereits in die Abwägung eingeflossen. Aus den zitierten Planungen lassen sich jedoch keine konkreten Flächenangaben als Obergrenze für eine stadtverträgliche Einzelhandelsgröße ableiten. Diese lässt sich weder aus der Stellungnahme SenStadt I B, noch aus derjenigen von Sen Wirtschaft oder der IHK selbst ableiten. Die bislang in der Planung verankerte TF 1.2 zeigt, dass der Plangeber eine Beschränkungsabsicht der Planung zugrunde gelegt hat und von den zuständigen Fachbehörden eine Konkretisierung erwartet. Unklar bleibt, was mit „wesentlich

stärker“ konkret gemeint ist. Die Stellungnahme führt zur Änderung der Planung im Sinne einer weiteren deutlichen Begrenzung des zulässigen Einzelhandels.

Stellungnahme:

Das überplante Gelände diene seit der Eröffnung des Hauptbahnhofs und gleichzeitigen Aufgabe des Bahnhofs Zoo als Fernverkehrshalt als Halte- und Parkplatz für Reisebusse, die Berlin-Touristen zum Bahnhof bringen oder abholen. Angesichts der künftig noch stärker eingeschränkten Nutzbarkeit der Bushaltemöglichkeiten südlich des Hauptbahnhofs sowie der geplanten Aufgabe des Busparkplatzes auf dem Moabiter Werder werde die Situation für den Reisebusverkehr am Hauptbahnhof künftig kritisch. Deshalb sei vor einer Umgestaltung der heutigen Reisebusverkehrsfläche in eine Fußgängerverkehrsfläche unbedingt ein adäquater Ausweichstandort zu finden und zu eröffnen. Ein Abschieben zum Bahnhof Südkreuz sei dabei nicht akzeptabel, da dieser Bahnhof zu weit vom touristischen Stadtzentrum entfernt sei, um für die gleiche Klientel nutzbar zu sein. Sollte durch die vorliegende Planung die Situation eintreten, dass Berlin-Touristen nicht mehr sicher mit dem Reisebus zum Hauptbahnhof kommen, würde sich dies unmittelbar negativ auf den bedeutenden Wirtschaftsfaktor Berlin-Tourismus auswirken.

Abwägung:

Es ist nicht zutreffend, dass es sich um eine rechtlich in irgend einer Weise gesicherte Reisebusverkehrsfläche handelt. Seit Einleitung des Bebauungsplanverfahrens II-201 war die Fläche als öffentliche Parkanlage vorgesehen. Bei der jetzigen Nutzung durch Reisebusse handelt es sich um eine Zwischennutzung, die im Zuge der Fußballweltmeisterschaft 2006 ermöglicht worden war. Es besteht keinerlei Verpflichtung seitens des Plangebers für einen Ersatzstandort Sorge tragen zu müssen. Im Bebauungsplan sind Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung zur Festsetzung vorgesehen, die den nebenstehenden Belangen nicht entgegen stehen. In die Verhandlung um die Unterbringung von Bushaltestellen, ist vor allem auch der Grundstückseigentümer einzubeziehen.

Stellungnahme:

Die Begrenzung der Stellplatzanzahl auf einen Stellplatz pro 200 m² Geschossfläche werde für unnötig gehalten, nachdem an anderer Stelle eine ausschließlich unterirdische Unterbringung der Stellplätze festgesetzt sei.

Die Begrenzung erschwert sowohl die Nutzung Büro-, Handels- und Hotelnutzung. Sie werde den Parkdruck im Umfeld weiter erhöhen, der zu Parksuchverkehr im Umfeld des Hauptbahnhofs und im künftigen Quartier Heidestraße führen werde und sei deshalb zu streichen.

Abwägung:

Die beabsichtigte Stellplatzobergrenzen-Verordnung würde, nachdem sie in Kraft getreten ist, eine weniger starke Einschränkung nach sich ziehen, als dies im Rahmen des Bebauungsplans zunächst vorgesehen war. Es wird aber in naher Zukunft die landesplanerische Vorgabe zur deutlichen Einschränkung der möglichen Anzahl von Stellplätzen in ausgewählten, durch öffentlichen Verkehr hervorragend erschlossenen Bereichen geben. Im Rahmen des Bebauungsplans kann deshalb auf die zunächst vorgesehene Regelung verzichtet werden, da es zur Steuerung einer unverhältnismäßig großen Anzahl von Stellplätzen im Plangebiet in naher Zukunft durch die Stellplatzobergrenzenverordnung ein hinreichendes Steuerungsinstrument geben wird. Bei dem angesprochenen Parksuchverkehr kann es sich nur um Parkplatzsuchende handeln, die ein Parken in der Tiefgarage des Bahnhofes vermeiden wollen. Die Bahnhofstiefgarage bietet ausreichende Reserven und ist nur zu etwa 50% belegt. Dieser Sachverhalt gibt keinen Hinweis auf die Erforderlichkeit zur Realisierung von mehr Stellplätzen als die Stellplatzobergrenzenverordnung zukünftig zulässt. Der Bebauungsplan wird geändert, indem die Regelung, nur einen Stellplatz pro 200 m² Geschossfläche zu gestatten, entfällt.

Stellungnahme:

Auf die textliche Festsetzung 5.1.solle verzichtet werden. Diese Festlegung stamme noch aus der Zeit um 1994, als die Luftverschmutzung in Berlin deutlich höher war als heute.

Zwischenzeitlich hat Berlin seit 2005 einen Luftreinhalte- und Aktionsplan mit dem Schwerpunkt Verkehrsemissionen/Umweltzone und nicht etwa im Bereich Heizungsanlagen. Darüber hinaus hätte sich die Technik für Heizungsanlagen für feste Brennstoffe deutlich weiterentwickelt und mit der anstehenden Novellierung der 1. BImSchV (Kleinfeuerungsanlagenverordnung) werde die Emissionsanforderungen auf hohem Niveau gesetzlich verankert. Somit sehe man keine Notwendigkeit für o.g. Festsetzung. Auch will der Senat mit dem Klimaschutzgesetz den erhöhten Einsatz regenerativer Energie festschreiben. Mit der geplanten Einschränkung im Bebauungsplan wird aber für zukünftige Bauvorhaben die Erfüllung dieser Vorgaben des Klimaschutzgesetzes deutlich erschwert bzw. unmöglich. Ein Blick auf die Luftmessungen für diesen Bereich (Messstation Mitte an der Brückenstraße) zeige außerdem deutlich, dass schon lange keine nennenswerte Luftbelastung durch Feinstaub hier und in der Stadt vorläge.

Anzahl der Grenzwertüberschreitungen pro Jahr (zulässig max. 35)

Abwägung:

Solange keine gegenteilige Vorgabe der zuständigen Fachbehörde vorliegt, wird die TF beibehalten, wenn ein Plangebiet innerhalb des Vorranggebietes für Luftreinhaltung liegt. Dies ist hier der Fall. Im Übrigen ist es nicht nachvollziehbar, warum sich die IHK Belangen annimmt, die nicht in ihre Zuständigkeit fallen.

Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Amt für Planen und Genehmigen

Stellungnahme:

Gegen die Durchführung der Planung bestünden seitens des Amtes für Planen und Genehmigen Mitte – Fachbereich Stadtplanung – keine Bedenken. Die Planung berücksichtige die stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Ziele des Bezirks, die durch den am 5. Mai 2009 durch das Bezirksamt Mitte beschlossenen Masterplan Heidestraße definiert werden.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine Bestätigung der Planungsintention.

Stellungnahme:

Aus Sicht der Fachbehörde ergeben sich jedoch nachfolgende Hinweise:

1. Punkt I, 2.3.9 der Begründung (S. 12): Nach bezirklicher Einschätzung sei der Baunutzungsplan von Berlin vom 28. Dezember 1960 (BNP) innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplanverfahrens II-201 c nicht wirksam geworden, da es sich bei den betroffenen Flächen zum Zeitpunkt der Aufstellung des BNP um planfestgestelltes Bahngelände handele. Es werde daher angeregt, Punkt 2.3.9 der Begründung ersatzlos zu streichen oder um den Hinweis zu ergänzen, dass die Regelungen des BNP innerhalb des Geltungsbereichs aufgrund der Planfeststellung nicht wirksam geworden seien.

Abwägung:

Die in der Stellungnahme getroffene rechtliche Einschätzung ist insoweit zutreffend. Hier heißt es „Soweit es sich jedoch zum Zeitpunkt der Aufstellung des Baunutzungsplans um planfestgestelltes Bahngelände handelte, hat sich das Fachplanungsrecht durchgesetzt. Das heißt: Der Baunutzungsplan ist für diese Flächen nicht wirksam geworden. Dies trifft für das zu untersuchende Gebiet in vollem Umfang zu.“

Damit kann die Auflistung des BNP im angesprochenen Kapitel entfallen.

Dem Hinweis wird gefolgt und der BNP im angesprochenen Kapitel gestrichen.

Stellungnahme:

2. Punkt II, 5.1.1.3 der Begründung (S. 21) Durch die textliche Festsetzung Nr. 1.3 solle eine Wohnnutzung innerhalb des MK 2 ermöglicht werden. Eine Verpflichtung zur Verwirklichung der Wohnnutzung bestehe jedoch – wie auch bei dem zitierten Bebauungsplan II-201a – nicht, so dass § 7 Abs. 4 Nr. 1 BauNVO nicht die Rechtsgrundlage für die Festsetzung bilden könne.

Abwägung:

Der Hinweis ist korrekt. Es handelt sich um ein Versehen. Die richtige Rechtsgrundlage lautet: § 9 Abs. 3 BauGB i.V. m. § 7 Abs. 2 Nr. 7 BauNVO, was in der Begründung korrigiert wird.

Stellungnahme:

3. Es werde im Zusammenhang mit der Ermöglichung von Wohnnutzung im MK 2 die Prüfung angeregt, ob Vergnügungsstätten auf eine ausnahmsweise Zulässigkeit beschränkt werden können, um einem potentiellen Konflikt zwischen der allgemein zulässigen Wohnnutzung und der regelmäßig mit Störungen einhergehenden Vergnügungsstättennutzung durch Steuerung im Rahmen des § 31 Abs. 1 BauGB besser begegnen zu können.

Abwägung:

Die Anregung wurde geprüft. Mit Blick auf eine bessere Verträglichkeit von Wohnnutzung im Kerngebiet wird der Anregung entsprochen und eine Regelung zur nur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten aufgenommen. Der Bebauungsplan wird diesbezüglich durch Aufnahme einer neuen textlichen Festsetzung geändert.

Stellungnahme:

4. Punkt III, 1 der Begründung (S. 36): Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens II-201 c müssen die dem Bebauungsplan zuzurechnenden Konflikte auch bewältigt werden, d.h. es müsse eine umfassende Auseinandersetzung mit den möglicherweise betroffenen Belangen erfolgen. Daher sei es aus Sicht des Amtes erforderlich, dass innerhalb des Bebauungsplanverfahrens II-201 c spätestens bis zur Beteiligung der Behörden nach § 4 Abs. 2 BauGB eine eingehende Prüfung erfolge, ob durch die Planung ein Veränderungsdruck im Umfeld des neuen Stadtquartiers ausgelöst werde. Das Ergebnis dieser Prüfung müsse in die Abwägung eingestellt und ggf. ausgelöste Konflikte bewältigt werden. Bereits jetzt werde darauf hingewiesen, dass dem Bezirk Mitte für vorbereitende Untersuchungen für eine Rechtsverordnung gemäß § 172 BauGB keine ausreichenden personellen und finanziellen Mittel zur Verfügung stünden und diese ggf. durch den Plangeber zur Verfügung gestellt werden müssen.

Abwägung:

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c ist nur der „Auftakt“ einer Gesamtmaßnahme, die auch wie oben in der Stellungnahme schon bestätigt, dem stadtentwicklungsplanerischen und städtebaulichen Zielen des Bezirks dokumentiert durch den am 5. Mai 2009 durch das Bezirksamt Mitte und den Senat von Berlin beschlossenen Masterplan Heidestraße entspricht. Isolierte Auswirkungen, die alleine auf den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c zurückzuführen sein werden, können schon alleine aufgrund der untergeordneten Größe angesichts der Gesamtentwicklung nicht betrachtet werden. Das Gros der Planung liegt in Zukunft in der bezirklichen Planungshoheit, so dass der Plangeber für die Entwicklung entlang der Heidestraße der Bezirk Mitte selbst ist. Ob und inwieweit eine Rechtsverordnung nach § 172 BauGB erforderlich sein wird, bedarf der Prüfung zu gegebenen Zeit. Um Missverständnisse auszuräumen, dass der genannte Hinweis auf den § 172 BauGB in der Begründung die Erlassung einer solchen Rechtsverordnung nahelegt oder gar deren Erforderlichkeit feststellt, wird der Abschnitt in der Begründung geändert.

Gerade der Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c zeichnet sich dadurch aus, dass er von keiner unmittelbaren Bewohnernachbarschaft umgeben ist, bei der nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind. Die Situation im und um das Plangebiet hat sich nach der Wende grundlegend durch die Transformation ehemaliger Bahnflächen in Randlage zu modernen Stadtviertel am Hauptbahnhof und in unmittelbarer Nähe zum Regierungssitz grundlegend geändert.

Darauf wird in der Begründung hingewiesen.

Stellungnahme:

5. Punkt III, 1 der Begründung (S. 36)

Der letzte Satz „Die Tankstellennutzung ist aufzugeben“ stehe im Widerspruch zur textlichen Festsetzung Nr. 1.4 Satz 2, durch welche im MK 2 Tankstellen für allgemein zulässig erklärt werden.

Abwägung:

Es ist zutreffend, dass es keinen planungsrechtlichen Konflikt infolge des Zulässigkeitskataloges des Bebauungsplans mit der Tankstellennutzung zum Zeitpunkt der frühzeitigen Behördenbeteiligung gibt. Gemeint war die z.Zt. real ausgeübte Tankstellennutzung in der heute vorhandenen Baulichkeit. Diese muss weichen, damit der angestrebte Städtebau realisiert werden kann. Das wird in der Begründung klargestellt. Inzwischen wurde eine Entscheidung seitens des Grundstückseigentümer und des Plangebers mit dem Tenor getroffen, die Zulässigkeit von Tankstellen im Geltungsbereich des Bebauungsplans zu ändern, d.h. diese generell auszuschließen.

Bezirksamt Mitte, - Abt. Stadtentwicklung, Amt für Umwelt und Natur

Stellungnahme:

Bereich Umwelt - Bodenschutz / Altlasten:

Die Flächen im Geltungsbereich seien fast flächendeckend im Bodenbelastungskataster Berlin erfasst. Es handele sich um die Flächen Nr. 10762 (südl. Streifen der Katasterfläche), Nr. 2079, 10761 und 831 (südwestl. Teil der Katasterfläche). Auf allen Flächen im Kataster seien Bodenbelastungen bereits nachgewiesen, die wegen des geringen Grundwasserflurabstandes, der etwa zwischen 1,5 m und 3,6 m unter Geländeoberkante läge, mit Grundwasserschäden einhergehen.

Es ergäbe sich für diese 4 Flächen ein Sachstand, der der beigefügten Tabelle am Ende der Auswertungsmatrix zu entnehmen ist.

Es sei davon auszugehen, dass Bodenverunreinigungen im Bereich der vorhandenen Tunnelanlagen zum Hauptbahnhof beseitigt worden seien.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist bekannt.

In der Katasterauskunft des Bezirksamts Mitte (Abt. Stadtentwicklung, Amt für Umwelt und Natur) zur Altlastenbelastung des Bebauungsplangebiets II-201c ist die Fläche Nr. 10762 nicht aufgeführt worden. Der Umweltbericht wird um die fehlenden Angaben ergänzt. Des Weiteren hat es bereits Abstimmungstermine zum weiteren Vorgehensweise mit dem zuständigen bezirklichen Umweltamt gegeben. Untersuchungen zur Beprobung des Bodens wurden in Auftrag gegeben, um im Folgenden Sanierungsmaßnahmen festzulegen. Planungsrechtliche Konsequenzen sind bisher nicht erkennbar. Die Ergebnisse der laufenden Untersuchungen werden im weiteren Verfahren berücksichtigt und in den Umweltbericht übernommen.

Stellungnahme:

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfs seien großflächig Torfschichten und andere organogene Bildungen vorhanden, da wo nicht durch Tunnelbauten und teilweise im Rahmen des Straßenneubaus diese Schichten mit Schutzfunktion gegenüber der Verlagerung von Schadstoffen in tiefere Grundwasserschichten zerstört wurden. Bei weiteren baubedingten Eingriffen sei mit einer weiteren Reduzierung der Grundwasser schützenden Schichten zu rechnen, so dass in jedem Fall die Grundwasser- und Bodenbelastung oberhalb und unterhalb dieser Schichten zu untersuchen sei.

Derzeit fehlten aktuelle Boden- und Grundwasseruntersuchungen, um die Risiken der Planung abschließend beurteilen zu können. Die meisten Untersuchungen stammten aus den Jahren 1993/94 und berücksichtigten nicht die später vorgenommenen baubedingten Auswirkungen im Geltungsbereich.

Abwägung:

Detailuntersuchungen zu Boden- und Grundwasserbelastungen wurden in Auftrag gegeben. Im Ergebnis der Detailuntersuchungen wird die räumliche Verbreitung der Belastungen dargestellt. Anhand relevanter Ausbreitungspfade wird die Gefahrenlage für Schutzgüter im Hinblick auf bestehende schädliche Bodenveränderungen und Altlasten abgeleitet. Der weitere

Handlungsbedarf wird dargestellt. Die Ergebnisse werden im weiteren Verfahren berücksichtigt und in den Umweltbericht eingearbeitet.

Stellungnahme:

Wegen des geringen Grundwasserflurabstandes sei davon auszugehen, dass die meisten Bauvorhaben ins Grundwasser gebaut würden. Diese Vorhaben unterlägen dann zusätzlich ordnungsrechtlich dem Wasser- und Bodenschutzrecht, so dass die entsprechenden konkreten Bedingungen und Auflagen bei Einreichung der Vorhabenenunterlagen gemäß dem erzielten Sachstand für den Auswirkungsbereich, der ggf. auch größer als der Geltungsbereich des Bebauungsplans sein könne, gestellt werden.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist bekannt. Das Planungsrecht ist davon nicht berührt.

Stellungnahme:

Für die Flächen 10762, 2079 und 10761 seien bereits jetzt sanierungsbedürftige Boden- und Grundwasserschäden nachgewiesen. Es sei darauf hinzuweisen, dass für solche Schäden in der Regel eine mehrjährige Verfahrensdauer bis zum Sanierungsabschluss anzusetzen sei. Eine verbindliche rechtliche Vereinbarung der Sanierung dieser Schäden bezüglich der schädlichen Bodenveränderungen und Grundwasserschäden läge der Bodenschutzbehörde bisher nicht vor, sei aber vor Festsetzung des Bebauungsplans erforderlich.

Abwägung:

Für die Verdachtsflächen ist eine Nutzung vorgesehen, für die Vorkehrungen und Maßnahmen zur Beseitigung der Belastungen erforderlich sind. Deren Konkretisierung kann auf die Baugenehmigungsebene verlagert werden. Hierfür ist eine Prognose ausreichend, dass Sanierungsmaßnahmen möglich sind und die Bodenbelastung nicht generell der dargestellten Nutzung entgegensteht. Einer Sanierung der belasteten Böden stehen nach derzeitigem Kenntnisstand keine Hindernisse entgegen.

Detailliertere Boden- und Grundwasseruntersuchungen wurden bereits beauftragt. Im Rahmen dieser Untersuchungen wird die Gefahrenlage für Schutzgüter im Hinblick auf bestehende schädliche Bodenveränderungen und Altlasten abgeleitet und der weitere Handlungsbedarf dargestellt. Diese Ergebnisse werden dann in den Umweltbericht übernommen.

Die Sicherstellung der Sanierung bis zur Aufnahme der plangemäßen Nutzung kann z.B. durch den Abschluss eines öffentlich rechtlichen Vertrages/ Baulastvereinbarung mit dem Eigentümer abgesichert werden, ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.

Stellungnahme:

Abschließend werde darauf hingewiesen, dass bei einer möglicherweise geplanten Regenwasserversickerung in Versickerungsanlagen der Nachweis zu erbringen sei, dass durch die Maßnahme keine schädliche Bodenveränderung i.S. des Bundes-Bodenschutzgesetzes verursacht würden. Das sei i.d.R. der Fall, wenn auf der Sickerstrecke die Parameter der Zuordnungskategorie Z 0 gemäß LAGA TR Boden eingehalten würden.

Abwägung:

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, ist jedoch ohne Relevanz für das Bebauungsplanverfahren. Die Regenwasserentsorgung erfolgt nach Maßgabe des Berliner Wassergesetzes (insb. §§ 36a, 36b BWG) und ist im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren nachzuweisen.

Stellungnahme:

Bereich Immissionsschutz:

Zur Begründung Pkt. 5.4. extensive Dachbegrünung:

Es werde das Einbringen einer Öffnungsklausel, die an Stelle einer Dachbegrünung eine umfassende Nutzung von Solarenergie auf den Dächern ermögliche, empfohlen. Dem Stand der Technik entsprechend könne heute Solarzellen so flach installiert werden, dass keine Störung der Ansicht erfolge, gleichwohl ein optimaler Anstellwinkel erreicht werde.

Abwägung:

Eine Öffnungsklausel würde dem planerischen Bestimmtheitsgebot nicht genüge tun. Dies ist u.a. für die Ausgleichsbilanzierung von Belang. Auch wenn es unstrittig ist, dass die Solarenergienutzung ein umweltpolitisches Ziel verfolgt, so ist es doch ein anderes als die Begrünungsmaßnahme. Möglich ist jedoch die Reduzierung des Anteils, der für Dachbegrünung zu verwenden ist, etwa auf einen Wert von 60%. Dann kann ein größerer Anteil der Dachfläche auch zur Aufnahme von Solaranlagen dienen. Allerdings können Solaranlagen auch in die Gebäudefassaden integriert werden, was insbesondere bei Neubauten vorgesehen werden kann.

Die textliche Festsetzung wird so geändert, dass der Anteil für technische Einrichtungen – worunter Solaranlagen fallen würden -, Terrassen und Beleuchtungsflächen nunmehr maximal 40 % statt bislang 30% betragen darf.

Stellungnahme:

Zum Umweltbericht Pkt. 1.2.7 Schutz vor Schadstoffimmissionen:

Der Verfasser beziehe sich beim Zitieren von Konzentrationswerten für Ruß und Stickstoffdioxid auf die ehemals gültige 23. VO zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - VO über die Festlegung von Konzentrationswerten – vom 16. Dezember 1996 (23. BImSchV). Diese VO sei durch die 22. BImSchV – VO über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft – ersetzt worden, mit der die Erste Tochterrichtlinie 1999/30/EG des Rates vom 22. April 1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft in nationales Recht umgesetzt wurde. Die Verordnung trat am 21. Juli 2004 in Kraft und wurde bereits durch die seit 5. März 2007 geltende Fassung geändert.

Abwägung:

In der Begründung ist zwar zutreffend auf die 22. BImSchV hingewiesen worden, die durch die 39. BImSchV am 6. August 2010 aufgehoben wurde, allerdings ist auch von „Konzentrationswerten“ für Ruß und Stickstoffdioxid die Rede, ein Terminus der für die 22 BImSchV (und auch für die 39. BImSchV) keine Relevanz mehr besitzt. Ruß wird nunmehr als Bestandteil des Staubes (PM₁₀) bewertet, für Stickstoffdioxid gibt es hingegen einen eigenen Grenzwert. Da die Grenzwerte in die 39. BImSchV übernommen wurden, ergeben sich keine Auswirkungen auf die Abwägung.

Der Umweltbericht wird dahin gehend korrigiert, dass nur die 22. BImSchV in der Fassung der Bekanntmachung vom 4. Juni 2007 (BGBl. I S. 1006), die durch die 39. BImSchV (BGBl. I. S. 1065) aufgehoben wurde und nun als entscheidende Rechtsverordnung gilt, genannt wird. Der nicht mehr zutreffende Terminus „Konzentrationswert“ für Ruß und Stickstoffdioxid wird gestrichen.

Stellungnahme:

Hinweis: Die Nähe zum Gebäude des Hauptbahnhofes mit der völlig überdimensionierten Beleuchtung werde möglicherweise zu einer unerwünschten Raumaufhellung von Wohnräumen führen, da mit einer Überschreitung der Immissionswerte für die Beleuchtungsstärke bei Einstufung Kerngebiet an der Fassade zu rechnen sei.

Abwägung:

Der Hauptbahnhof ist einschließlich seiner Lichtanlagen planfestgestellt. Die Bauleitplanung kann hierauf keinen Einfluss nehmen.

Da die Einhaltung der Luxwerte in den Dunkelstunden nur für Wohnnutzung von Bedeutung ist, kommt diesem Belang im Bebauungsplan II-201c kein hoher Stellenwert zu, weil keine Wohnnutzung zwingend zu realisieren ist. Abwägend ist auch zu berücksichtigen, dass der Umstand von Lichtbeeinflussungen/ Nichteinhaltung von Dunkelzeiten im Zentrum einer Großstadt nicht nur um den Hauptbahnhof gegeben sein wird. Alleine durch die Straßenbeleuchtung werden Wohnräume in erheblichem Maße beeinflusst. Bei der Grundrissgestaltung kann auf die Lichtbeeinflussung reagiert werden, indem Schlafräume zu Innenhöfen orientiert werden. Der Wohnungsnutzer kann zudem geeignete und übliche Maßnahmen zur Verdunkelung vornehmen (Vorhänge, Jalousien etc.) .

Stellungnahme:

Bereich Natur - Naturschutz:

Die zuständige Fachbehörde habe darüber informiert, dass auf der nördlich an das Plangebiet bzw. an die Minna-Cauer-Straße angrenzenden Fläche westlich der Heidestraße eine äußerst wertvolle lokale Steinschmätzerpopulation und weiterhin der Brachpieper nachgewiesen worden sei. Beide Arten seien streng geschützt und bundesweit vom Aussterben bedroht.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 c seien keine Nachweise bekannt, dennoch werde angeregt, durch einen Sachverständigen ermitteln zu lassen, welche Auswirkungen der Bebauungsplan, die danach vorgesehene Entwicklung innerhalb des Geltungsbereichs, auf die Tiere der o. g. Arten haben könne und durch welche Maßnahmen ggf. negative Auswirkungen verhindert oder gemindert werden können.

Abwägung:

Die möglicherweise als Lebensraum für Steinschmätzer und Brachpieper in Betracht kommende Sandfläche an der Minna-Cauer-Straße diene bis zur Fertigstellung des Hauptbahnhofs 2006 als Baustelleneinrichtungsfläche. Infolge der direkten Straßenlage und starken anthropogenen Überprägung der Freiflächen konnten sich innerhalb der kurzen Zeit nach Beendigung der Bautätigkeiten am Hauptbahnhof keine nennenswerten ungestörten Lebensräume für geschützte Vogelarten entwickeln. Die Empfindlichkeit von Steinschmätzer und Brachpieper gegenüber verkehrsbedingten Lärmbelastungen lassen einen Ausfall als potentiell Brut- und Nahrungshabitat mit großer Wahrscheinlichkeit folgern. Da weder Nachweise noch begründete Hinweise vorliegen, die weitere Untersuchungen rechtfertigen würden, wird die Beauftragung von Sachverständigen für nicht erforderlich gehalten. Ein Ausfall als Nahrungshabitat wäre zudem als unproblematisch zu bewerten, da auf den nördlich der Minna-Cauer-Straße angrenzenden Bahnbrachen ausreichend Flächen als Lebensraum für Brachpieper und Steinschmätzer zur Verfügung stehen.

Stellungnahme:

Nach den Aussagen des Umweltberichts werde durch den Bebauungsplan ein Eingriff in Natur und Landschaft vorbereitet, der u.a. durch die extensive Begrünung von Dachflächen (Textliche Festsetzung 6. 1) ausgeglichen werden solle. Mit u. a. dieser Maßnahme (Dachbegrünung) solle gleichzeitig die Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO ausgeglichen werden - vgl. Begründung zum Bebauungsplan, II – Planinhalt, 5.2.1 - Überschreitung des Nutzungsmaßes nach BauNVO.

Es werde diesbezüglich um Überprüfung gebeten, ob (diese) eine Maßnahme in zweierlei Hinsicht als Ausgleichsmaßnahme herangezogen werden könne. Seitens des Bereichs Natur werde dies bezweifelt.

Abwägung:

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit (von der auch vielfach Gebrauch gemacht wird), eine Maßnahme sowohl als Begründung für eine Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO heranzuziehen, als auch zur Begründung von Kompensationsmaßnahmen beim naturschutzrechtlichen Eingriff. Im vorliegenden Fall wird die Dachbegrünung aufgrund der hohen Verdichtung ausschließlich als ausgleichende Maßnahme im Sinne des § 17 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO in die Abwägung eingestellt.

Die Begründung zum Bebauungsplan II-201c wird um die Eingriffsbilanzierung ergänzt.

Stellungnahme:

Weiterhin werde um Überprüfung gebeten, ob die ursprüngliche, für den gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 erfolgte Bilanzierung Eingriff in Natur und Landschaft / Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen noch zutreffe.

Gerade der Vergleich der im Geltungsbereich des jetzigen Bebauungsplans II-201 c aktuell vorgesehenen Nutzung mit der ehemals hier geplanten (vgl. Entwurf zum Bebauungsplan II-201 vom 10. Juli 1996), die wahrscheinlich der ursprünglichen Bilanzierung zu Grunde läge, lasse eine solche Überprüfung notwendig erscheinen.

In diesem Zusammenhang werde darauf hingewiesen, dass die bereits realisierte Grünanlage Geschichtspark, mit der nach Begründung zum Bebauungsplan (III – Auswirkungen des

Bebauungsplans, 3.1.1 - Ersatzmaßnahme "Geschichtspark Ehemaliges Zellengefängnis") „der Gesamteingriff des ehemaligen Bebauungsplanes II-201 (nur) zu großen Teilen kompensiert werden könne“, als ausgleichende Maßnahme für die Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO herangezogen werden solle.

Hier stelle sich wiederum die Frage, ob diese eine Maßnahme in zweierlei Hinsicht als Ausgleichsmaßnahme anerkannt werden könne - zugespitzt dadurch, dass schon damit nur eine Teilkompensation für eine der Komponenten (Eingriff in Natur und Landschaft) möglich wäre bzw. sei - vgl. auch Begründung zum Bebauungsplan, Punkt IV - Verfahren, 6 - Durchführung und Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange für die Bebauungspläne II-201 und II-139 (1996), § 8a BNatSchG / Eingriffe in Natur und Landschaft.

Abwägung:

Eine Überprüfung der Bilanzierung des Eingriffs in Natur und Landschaft inklusive der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201 sowie für den Bebauungsplan II-201c ist erfolgt. Ausgangssituation für den Bebauungsplan II-201c ist dabei einerseits die aktuelle Bestandssituation und andererseits die aktuelle bauplanungsrechtliche gültige Ausgangssituation. Die Ergebnisse der Eingriffsbilanzierung werden in den Umweltbericht des Bebauungsplans II-201c aufgenommen.

Ein 100 %-iger Ausgleich war im Bauleitverfahren 1996 aus Mangel an geeigneten Ausgleichsflächen im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit dem Eingriff nicht möglich und nach damaliger Rechtslage im Zuge der Abwägung nicht zwingend geboten. Die Änderung des Planungsrechts ermöglicht nun eine lokale Entkopplung der Kompensationsmaßnahmen vom Eingriffsort.

Grundsätzlich besteht die Möglichkeit eine Maßnahme sowohl als Begründung für eine Überschreitung des Nutzungsmaßes gemäß § 17 Abs. 1 BauNVO heranzuziehen, als auch zur Begründung von Kompensationsmaßnahmen beim naturschutzrechtlichen Eingriff.

Bezirksamt Mitte, - Abt. Stadtentwicklung, Straßen- und Grünflächenamt

Stellungnahme:

Seitens des Straßen- und Grünflächenamtes würden zum Bebauungsplanentwurf und der Verkehrsuntersuchung folgende Hinweise gegeben:

Zur Verkehrsuntersuchung:

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung v. Juni 09 beinhalte im wesentlichen die Abschätzung der Leistungsfähigkeit des betroffenen Straßennetzes für den MIV in Bezug auf die geplante Nutzung.

Das Gutachten solle durch konkrete Aussagen zum Fußgänger- und Radverkehr ergänzt werden:

- Wegeverbindungen zum Bahnhof und ÖPNV unter Berücksichtigung Querungsmöglichkeiten der Invalidenstraße
- Einbindung in das Fuß- und Radwegenetz Masterplan Heidestraße
- relevante Aussagen aus dem bezirklichen Radverkehrsplan
- gemeinsame Führung von Fußgänger und Radfahrer im Fußgängerbereich unter Verzicht auf einen gesonderten Fahrradweg (s.a. Begründung zum Bebauungsplan S.32)

Unter Pkt. 5.1. des Gutachtens werde ausgeführt, dass am Knotenpunkt Heidestraße / Minna-Cauer-Straße auf die nördliche Fußgängerfurt verzichtet werden müsse. Das sei für den Fußgängerverkehr sehr bedauerlich. Umso mehr solle auf die hohe Qualität der alternativen Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Verlaufe des „Döberitzer Grünzuges“ eingegangen werden.

Weiterhin solle das Gutachten durch Aussagen zum ruhenden Verkehr ergänzt werden:

- teilweise Parkraumbewirtschaftungszone 35, Es werde auf eigene Untersuchung im Zusammenhang mit der Einrichtung der Parkraumbewirtschaftungszone verwiesen, die bei Bedarf zur Verfügung gestellt werden könne.
- kurze Begründung, warum der Richtwert für Stellplätze pro Geschossfläche gem. der im Begründungstext genannten, beabsichtigten Stellplatzobergrenzenverordnung überschritten werde (s.a. Begründung zum B-Plan, S. 32).

Anmerkung:

Dies sei deshalb besonders zu begründen, da sich das Bebauungsplan-Gebiet in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof befinde, der zukünftig in hervorragender Weise an den Fernverkehr sowie ÖPNV (mehrere Buslinien, Straßenbahn, U- und S-Bahn, Regionalbahn) angeschlossen sein werde.

- Überprüfung, ob gem. künftig geltender Stellplatzobergrenzenverordnung nicht auch die Stellplätze für Wohnen reglementiert werden solle
- Abschätzung der möglichen Stellplatzanzahl und ihrer Realisierbarkeit in einer Tiefgarage.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird zur gutachterlichen Überprüfung weitergeleitet. Die meisten Hinweise betreffen keine Inhalte des Bebauungsplans II-201c.

Stellungnahme:

Zum Umweltbericht: Der Umweltbericht solle dahingehend überarbeitet werden, dass er sich nicht auf frühere Verkehrsgutachten, sondern auf die aktuelle Verkehrsuntersuchung stützt.

Abwägung:

Die Ergebnisse des aktuellen Verkehrsgutachtens werden, sobald sie vorliegen, in den Umweltbericht übernommen.

Stellungnahme:

Zur Begründung des Bebauungsplans II-201c: Die Begründung solle die zusammengefassten Ergebnisse der aktuellen Verkehrsuntersuchung enthalten.

Abwägung:

Sinnvoll ist die Einarbeitung erst, wenn das Gutachten einen Abstimmungsstand erreicht hat, der als gefestigt gelten kann. Es ist vorgesehen, die Begründung zum Bebauungsplan zum Verfahrensschritt nach § 4 Abs. 2 BauGB entsprechend zu ergänzen.

Wehrbereichsverwaltung Ost

Stellungnahme:

Durch die Planung seien die Belange der Verteidigung berührt. Die geplanten Gebäude störten z. T. die Funktion der Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof.

Die vorgesehene Fläche läge ca. 5,2 – 5,5 km vom Radarsensor Tempelhof entfernt. Man wurde bereits an der 20. Änderung zum Flächennutzungsplan beteiligt. Die zu bewertende Fläche sei eine Teilfläche aus dem damaligen Vorgang.

Bis zu einer maximalen Bauhöhe von 108 m ü. NN sind Bauwerke unterhalb der Radarsicht. Außer einer geplanten maximalen Bauhöhe von 80 m über Grund und der vorgesehenen Fläche lägen keine genaueren Angaben zur Planung vor. Es werde empfohlen, die maximale Bauhöhe von 108 m ü. NN im Bebauungsplan mit eintragen zu lassen, da ein Hochhaus radartechnisch relevante Dimensionen annehme und damit zu Verschattungseffekten führe. Zusätzlich werde um erneute Beteiligung mit Angaben zu den verwendeten Baumaterialien gebeten. Sollten die Fassaden der beiden Hochhäuser in Richtung zum Radar, die zusätzlich über die umliegende Bebauung hinaus ragen, zu hohe metallische Anteile aufweisen, könnten auch hier Störungen (Streuung und Reflexionen) auftreten. In diesem Fall wäre ein Dämpfungskonzept analog zum Vorgang „Schimmelpfenghaus“, erforderlich (geringfügigen Neigung der Fassade etc.)

Ergänzend werde mitgeteilt:

1. Im Bereich MK 1 seien Gebäude mit VI Vollgeschossen geplant. Aus Sicht des Radars werde die Fassade vollständig durch davor liegende Bebauung verdeckt. Es bestünden keine Einwände.
2. Es lägen weiterhin nur eine Angabe der maximal geplanten Bauhöhe über Grund für das Gebäude mit XXI Vollgeschossen vor (80 m), allerdings keine genauen Angaben über die Höhe des Bodens ü. NN. Bei angenommenen 35 m (mit Hilfe von Datenverarbeitung bestimmt, und damit nicht genau) würde sich eine Gesamthöhe des Gebäudes mit XXI Vollgeschossen von ca. 115 m ü. NN. ergeben und damit ca. 7 m in die Radarsicht ragen. Durch die Breite des Objektes ergeben sich Verschattungseffekte, die radartechnisch nicht kompensiert werden könnten. An der Bauhöhenbeschränkung von 108 m ü. NN werde weiterhin festgehalten.

3. Das Gebäude mit XVII Vollgeschossen werde mit der Annahme aus Punkt 2, voraussichtlich unterhalb der Radarsicht bleiben. Sollte die zum Radar gerichtete Seite (Süden) dieses Gebäudes vorwiegend aus nicht elektrisch leitfähigem Material (Metall) realisiert werden, sei das durch dieses Gebäude hervorgerufene Störpotenzial radartechnisch vertretbar.

Die gleichen Einschränkungen bzgl. der Fassade (Metallanteile) gelten auch für das Gebäude mit XXI Vollgeschossen. Wenn genauere Planungsunterlagen zur Verfügung stünden, sei eine erneute Beteiligung erforderlich.

Abwägung:

Um die Stellungnahme richtig würdigen zu können und ggf. andere Lösungsmöglichkeiten als die Gebäudehöhenreduzierung auszuloten, fand am 29. September 2009 ein Gesprächstermin mit Vertretern der Wehrbereichsverwaltung Ost beim Plangeber statt. Dabei wurde Konsens darüber erzielt, dass für den Beteiligungsschritt nach § 4 Abs. 2 BauGB keine Reduzierung der Gebäudehöhen des Hochhauses im MK 2E vorgenommen wird, also keine diesbezügliche Änderung des Bebauungsplans.

Damit die Wehrbereichsverwaltung Ost eine spezifizierte Stellungnahme abgeben kann, was aufgrund der zur Frühzeitigen Behördenbeteiligung übermittelten Unterlagen nicht möglich war, muss sie eine koordinatengetreue Verortung der Hochhäuser im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c sowie im angrenzenden festgesetzten Bebauungsplan II-201a (MK 8) vornehmen. Dazu werden Koordinaten der Fußpunkte der Hochhäuser benötigt, die seitens des Plangebers zugesagt worden sind. Auf dieser Grundlage kann beurteilt werden, ob die Hochhäuser im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c im Radarschatten des festgesetzten MK 8 (geltendes Planungsrecht) liegen und sich ggf. eine Gebäudehöhenreduzierung erübrigt. Erforderlichenfalls werden Anforderungen an die Ausgestaltung der Fassaden seitens der Wehrbereichsverwaltung Ost formuliert, die in die Begründung zum Bebauungsplan aufgenommen werden und die im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens berücksichtigt werden können. Ergebnisse dieser Untersuchung durch die Bundeswehr liegen noch nicht vor. Im Rahmen der Behördenbeteiligung wird die Wehrbereichsverwaltung Ost erneut beteiligt.

Bundesnetzagentur

Stellungnahme:

Die BNetzA teile gemäß § 55 des Telekommunikationsgesetzes (TKG) vom 22. Juni 2004 die Frequenzen für das Betreiben von zivilen Richtfunkanlagen zu. Selbst betreibe sie keine Richtfunkstrecken. Die BNetzA könne aber in Planungs- und Genehmigungsverfahren im Rahmen des Baurechts bzw. zum Schutz vor Immissionen einen Beitrag zur Störungsvorsorge leisten, indem sie Namen und Anschriften der für das Baugebiet in Frage kommenden Richtfunkbetreiber identifiziert und diese den anfragenden Stellen mitteilt. Somit würden die regionalen Planungsträger in die Lage versetzt, die evtl. betroffenen Richtfunkbetreiber frühzeitig über die vorgesehenen Baumaßnahmen bzw. Flächennutzungen zu informieren.

Beeinflussungen von Richtfunkstrecken durch neue Bauwerke mit Bauhöhen unter 20 m sind nicht sehr wahrscheinlich. Auf das Einholen von Stellungnahmen der BNetzA zu Planverfahren mit geringer Bauhöhe könne daher allgemein verzichtet werden. Im vorliegenden Fall werde diese Höhe jedoch erreicht bzw. überschritten.

Angaben zum geografischen Trassenverlauf der Richtfunkstrecken bzw. zu den ggf. eintretenden Störsituationen könne die BNetzA nicht liefern. Im Rahmen des Frequenz-zuteilungsverfahrens für Richtfunkstrecken prüfe die BNetzA lediglich das Störverhältnis zu anderen Richtfunkstrecken unter Berücksichtigung topografischer Gegebenheiten, nicht aber die konkreten Trassenverhältnisse (keine Überprüfung der Bebauung und anderer Hindernisse, die den Richtfunkbetrieb beeinträchtigen können). Die im Zusammenhang mit der Bauplanung bzw. der geplanten Flächennutzung erforderlichen Informationen könnten deshalb nur die Richtfunkbetreiber liefern. Außerdem sei die BNetzA von den Richtfunkbetreibern nicht ermächtigt, Auskünfte zum Trassenverlauf sowie zu technischen Parametern der Richtfunkstrecken zu erteilen. Aus Gründen des Datenschutzes könnten diese Angaben nur direkt bei den Richtfunkbetreibern eingeholt werden.

Auf der Grundlage der zur Verfügung gestellten Angaben wurde eine Überprüfung des angefragten Gebietes durchgeführt. Der Anlage könne man die dazu ermittelten Koordinaten des Prüfgebietes (Fläche eines Planquadrats mit dem NW- und dem SO_West) sowie die Anzahl der in diesem Koordinatenbereich in Betrieb befindlichen Punkt-zu-Punkt-Richtfunkstrecken entnehmen.

In dem zu dem Baubereich gehörenden Landkreis seien außerdem Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunkanlagen geplant bzw. in Betrieb. Da beim Punkt-zu-Mehrpunkt-Richtfunk die Anbindung der Terminals innerhalb zellulärer Strukturen in der Fläche erfolge, kann nur durch den jeweiligen Richtfunkbetreiber die Auskunft erteilt werden, ob auch das Baugebiet direkt betroffen sei. Bei den Untersuchungen seien Richtfunkstrecken militärischer Anwender nicht berücksichtigt worden.

Zum vorsorglichen Ausschließen von Richtfunkstörungen durch neue Bauten werde vorgeschlagen, sich mit den in der übermittelten Anlage genannten Betreibern in Verbindung zu setzen, um ihre Einbeziehung in die weiteren Planungen zu gewährleisten.

Da der Richtfunk gegenwärtig eine technisch und wirtschaftlich sehr gefragte Kommunikationslösung darstelle, seien Informationen über den aktuellen Richtfunkbelegungszustand für ein bestimmtes Gebiet ggf. in kürzester Zeit nicht mehr zutreffend. Es werde deshalb ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die erteilte Auskunft nur für das Datum der Mitteilung gelte.

Da in der Planungsregion auch Messeinrichtungen des Prüf- und Messdienstes der BNetzA betrieben werden, wurde die Anfrage zur ergänzenden Prüfung weitergeleitet an die zuständige Bundesnetzagentur.

Durch das zuständige Referat werden noch Untersuchungen bzgl. der notwendigen Schutzabstände zu den vorhandenen funktechnischen Messeinrichtungen der BNetzA durchgeführt. Sollten hier noch besondere Festlegungen zu berücksichtigen sein, werde man darüber in einem gesonderten Schreiben in Kenntnis gesetzt.

Das Telekommunikationsgesetz (TKG) vom 22. Juni 2004 sehe für die Verlegung öffentlichen Zwecken dienender Telekommunikationslinien (unter- oder oberirdisch geführte Telekommunikationskabelanlagen) ein unentgeltliches Wegerecht (§ 68 ff TKG) vor. Kenntnisse von Bebauungsplänen könnten daher für die Betreiber dieser Telekommunikationslinien von Interesse sein, um eigene Planungen durchzuführen. Aus der Sicht der Kommunen könnte diese frühzeitige Beteiligung hinsichtlich der Erstellung der Infrastruktur von Vorteil sein. Die Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien erfüllen im Sinne des Art. 87 f GG einen Versorgungsauftrag des Bundes und nehmen somit „öffentliche Belange“ wahr. Nach Ansicht der Bundesnetzagentur müssten jedoch nicht alle Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien beteiligt werden. Es wird jedoch empfohlen, die in Berlin bereits tätigen Betreiber öffentlicher Telekommunikationslinien sowie die Betreiber, die die Absicht zur Errichtung solcher Linien bekundet haben, zu beteiligen.

Abwägung:

Bei den Betreibern von Richtfunkanlagen handelt es sich nicht um Träger öffentlicher Belange. Rechtlich gibt es keinen Trassenschutz, es handelt sich um eine unternehmerische Tätigkeit mit entsprechendem Risiko. Die Unternehmen sind selbst verpflichtet, sich über Veränderungen in ihrem Betriebsbereich zu informieren. Da sie andererseits auch öffentliche Aufgaben wahrnehmen, kann es ratsam sein, die Betreiber in das Planungsverfahren einzubeziehen. Dies wird bei der Durchführung des nächsten Verfahrensschrittes erfolgen, indem die Betreiber über die Planung des Vorhabens informiert werden.

WGI

Stellungnahme:

Die WGI wurde von der Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg GmbH & Co. KG (nachfolgend NBB genannt), beauftragt, diese Leitungsanfrage zu prüfen und handele namens und im Auftrag der NBB. Die NBB handele namens und im Auftrag der GASAG Berlin Gaswerke AG, der EMB Erdgas Mark Brandenburg GmbH, der Stadtwerke Belzig GmbH, der Gasversorgung Zehdenick GmbH und der HSW Havelländische Stadtwerke GmbH.

Abwägung:

Der Hinweis hat keine planungsrechtliche Relevanz.

Stellungnahme:

Es werde darauf hingewiesen, dass die in den beigegeführten Planunterlagen enthaltenen Angaben und Maßzahlen hinsichtlich der Lage und Verlegungstiefe unverbindlich seien. Mit Abweichungen müsse gerechnet werden. Dabei sei zu beachten, dass erdverlegte Leitungen nicht zwingend geradlinig seien daher nicht auf dem kürzesten Weg verliefen. Darüber hinaus dürfe aufgrund von Erdbewegungen, auf die die NBB keinen Einfluss hätte, auf eine Angabe zur Überdeckung nicht vertraut werden. Die genaue Lage und der Verlauf der Leitungen seien in jedem Fall durch fachgerechte Erkundungsmaßnahmen (Ortung, Querschläge, Suchschlitze, Handschachtungen o.a.) festzustellen.

Die abgegebenen Planunterlagen gäben den Bestand zum Zeitpunkt der Auskunftserteilung wieder. Es sei darauf zu achten, dass zu Beginn der Bauphase immer das Antwortschreiben mit aktuellen Planunterlagen vor Ort vorläge. Die Auskunft gelte nur für den angefragten räumlichen Bereich und nur für eigene Leitungen des NBB, so dass ggf. noch mit Anlagen anderer Versorgungsunternehmen und Netzbetreiber zu rechnen sei, bei denen weitere Auskünfte eingeholt werden müssten.

Die Entnahme von Maßen durch Abgreifen aus den Planunterlagen sei nicht zulässig. Stillgelegte Leitungen seien in den Plänen nicht oder nur unvollständig enthalten.

Im Zusammenhang mit der Realisierung des o.g. Bebauungsplanes bestünden seitens NBB zur Zeit keine Planungen. Eine Versorgung des Planungsgebietes sei grundsätzlich durch Nutzung der öffentlichen Erschließungsflächen unter Beachtung der DIN 1998 herzustellen. Darüber hinaus notwendige Flächen für Versorgungsleitungen und Anlagen seien gemäß § 9 Abs. 1 BauGB im Bebauungsplan festzusetzen. Nach Auswertung des Bebauungsplanentwurfs und der entsprechenden Begründung sei folgendes zu beachten bzw. in die weitere Planung einzuarbeiten:

Bei Baumpflanzungen sei ohne Sicherungsmaßnahmen ein Abstand zu Leitungen von mindestens 2,5 m von der Rohraußenkante zu den Stammachsen einzuhalten. Bei Unterschreitung dieses Abstandes seien in Abstimmung mit der NBB Schutzmaßnahmen festzulegen. Ein Mindestabstand von 1,5 m sollte jedoch in allen Fällen angestrebt werden. Bei Unterschreitung dieses Abstandes seien nur flach wurzelnde Bäume einzupflanzen, wobei gesichert werden müsse, dass beim Herstellen der Pflanzgrube der senkrechte Abstand zwischen Sohle Pflanzgrube und Oberkante unserer Leitung mindestens 0,3 m beträgt. Weiter sei zwischen Rohrleitung und zu pflanzendem Baum eine PVC-Baumschutzplatte oder eine Folie mit einer Mindestwanddicke von 2 mm einzubringen. Der Umfang dieser Einbauten sei im Vorfeld protokollarisch festzuhalten. Beim Ausheben der Pflanzgrube sei darauf zu achten, dass unsere Leitungen nicht beschädigt werden. Es werde darauf hingewiesen, dass bei notwendigen Reparaturen an der Leitung der jeweilige Baum zu Lasten des Verursachers der Pflanzung entfernt werden müsse.

Fragen hinsichtlich außer Betrieb befindlicher Gasleitungen, ausgenommen Hausanschlussleitungen, seien zusätzlich an die COLT TELECOM GmbH zu richten, da diese Leitungen möglicherweise mit Kabeln belegt seien oder eine Belegung geplant sei.

Abwägung:

Die vorgetragenen Hinweise haben für den Bebauungsplan keine Relevanz. Die im Rahmen der Leitungscoordination erfolgte Prüfung des gesamten Leitungsbestandes im Plangebiet hat ergeben, dass sich alle Gasleitungen im öffentlichen Straßenraum befinden.

Stellungnahme:

Sollte der Geltungsbereich dieser Auskunftsanfrage verändert werden, so sei der Vorgang erneut zur Erteilung einer Auskunft der NBB vorzulegen.

Abwägung:

Im Rahmen der Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 2 BauGB wird die GASAG erneut beteiligt werden.

Fazit:

Begründung einschließlich Umweltbericht

Die Begründung wird mit einem Hinweis auf die FNP-Änderung ergänzt.

Es wird im Kapitel Auswirkungen in der Begründung klargestellt, dass es sich bei der angesprochenen Tankstellennutzung um die derzeit ausgeübte handelt.

Die Bezeichnung für das laufende Planfeststellungsverfahren der Straßenbahn in der Invalidenstraße wird korrigiert.

Die Hinweise und Anregungen zum Umweltbericht werden aufgegriffen und berücksichtigt.

Im Kapitel 1.2.2.1 (Eigentumssituation) wird auf die Eigentümerschaft an den unterirdischen Bahnanlagen hingewiesen.

Die zentralen Aussagen des Verkehrsgutachtens werden in die Begründung eingearbeitet, ebenso der Umweltbericht.

Festsetzungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise

Die allgemeine Zulässigkeit von Einzelhandel wird hinsichtlich der Größenordnung der hierfür zur Verfügung stehenden Geschossfläche weiter deutlich reduziert.

Um die Verlegung von (Trinkwasser-) Leitungen innerhalb des Fußgängerbereiches auf der Fläche A₁ A₂ A₃ A₄ A₁ oberhalb des planungsrechtlich zulässigen unterirdischen baulichen Verbindungsganges zu ermöglichen, wird die textliche Festsetzung Nr. 3.3 geändert.

Der Hinweis Nr. 1 wird um den Zustimmungsbedarf im Bereich des Sicherheitsstreifens der S 21 ergänzt. Im Planbild wird der Bereich nachrichtlich übernommen.

Im Planbild wird die Außenlinie des Sicherheitsstreifens nachrichtlich übernommen.

Es wird eine Regelung zur nur ausnahmsweisen Zulässigkeit von Vergnügungsstätten in dem Bereich aufgenommen, in welchem Wohnungen allgemein zulässig sein.

Die Regelung zur Begrenzung der Anzahl der Stellplätze entfällt.

Die Verpflichtung zur Dachbegrünung wird reduziert, um Solaranlagen zu ermöglichen.

Statt der Festsetzung der zulässigen Zahl der Vollgeschosse werden die Höhen der baulichen Anlagen als Oberkanten in m über Gehweg festgesetzt.

14. Änderungen im Nachgang zur Beteiligung

- Der Buchstabe C wird in die Bezeichnung MK aufgenommen, um eine bessere Unterscheidung zum festgesetzten Bebauungsplan II-201a zu ermöglichen. Die Baubereiche werden durchnummeriert. In Bereichen mit besonderen Festsetzungen zum Einzelhandel wird eine Knotenlinie sowie eine zusätzliche Bezeichnung „E“ eingeführt.
- Die Festsetzungsstruktur wurde weiter differenziert und insgesamt auf eine erweiterte Baukörperfestsetzung umgestellt. Dadurch konnte die textliche Festsetzung 3.1 entfallen. Durch die Baukörperfestsetzung wird jetzt auch eine zweite (private) Durchwegung des Blockes ermöglicht (Auf die Abwägung im Kapitel IV.15. hierzu wird verwiesen.) Die Differenzierung führt auch zu einer Differenzierung der Bezeichnung der Kerngebiete.
- Für das Hochhaus im Eckbereich Minna-Cauer-Straße/Heidestraße wird eine geänderte Gebäudekonfiguration festgesetzt. Das Hochhaus wird von der übrigen Blockbebauung freigestellt. Die Baugrenzen für das Hochhaus am Platz werden erweitert, um in der weiteren Planung mehr Spielraum zu haben.

- Im MK1 – jetzt MKC1 – wird eine Baugrenze zur Höhenstaffelung an der Invalidenstraße aufgenommen.
- Im MK C2, MKC2E und MKC3 und MKC3E wird die Trauhöhe festgesetzt. Eine neue Festsetzung zur Regelung der Rückstaffelung oberhalb der Traufhöhe bis zur Oberkante wird aufgenommen.
- Die zulässigen Geschossflächen werden differenziert den einzelnen Baublöcken zugeordnet.
- Tankstellen werden nunmehr im gesamten Geltungsbereich des Bebauungsplanes ausgeschlossen.
- Die allgemeine Zulässigkeit von Wohnungen wird auf den mittleren Teil des Plangebietes (MK C2 und MK C2E) begrenzt.
- Die Regelung für Dachaufbauten wird geringfügig geändert.
- Die Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung wird differenziert. Im Verlauf der Heidestraße wird „Fußgänger- und Radverkehrsbereich“ festgesetzt.
- Im Eckbereich Minna-Cauer-Straße/Heidestraße (kleine Dreiecksfläche) wird die Straßenverkehrsfläche entsprechend ihrer jetzigen Gehwegnutzung festgesetzt und eine Nebenzeichnung zur Auskrägung eines geringfügigen Gebäudeteils aufgenommen.
- Redaktionelle Änderungen und Bezeichnungen.

15. Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB

Art und Weise der Beteiligung

Mit Schreiben vom 18. Oktober 2009 sind insgesamt 27 Behörden, Institutionen, hausinterne Stellen oder sonstige Fachämter angeschrieben und um Abgabe einer Stellungnahme innerhalb der gesetzlichen Frist aufgefordert. Mit Schreiben vom 19. Oktober 2009 wurde als endgültiger Abgabetermin für die Stellungnahme der 13. November 2009 festgelegt. Dem Schreiben vom 18. Oktober 2009 waren der Bebauungsplanentwurf und die Begründung einschließlich Umweltbericht beigelegt. Als Gutachten lagen das Verkehrsgutachten, die lärmtechnische Untersuchung, eine Windkomfortstudie, eine Verschattungsstudie sowie ein Abstandsflächendiagramm vor, die an die Stellen entsprechend ihrer Zuständigkeit übersandt wurden.

Innerhalb der Beteiligungsfrist bzw. kurzfristig im Anschluss daran gingen von insgesamt 21 Stellen eine Stellungnahme ein.

Abwägung der Äußerungen im Einzelnen

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – I A

Stellungnahme:

Zur Übereinstimmung mit Stadtentwicklungsplänen (außer Verkehr) und sonstigen eigenen thematischen und teilräumlichen Entwicklungsplanungen:

Dem o. g. Bebauungsplan könne seitens des Referates I A nur zugestimmt werden, wenn die textlichen Festsetzungen 1.1 und 1.2 im Hinblick auf die Umsetzung der konsensualen Ziele zur Einzelhandelsentwicklung entsprechend überarbeitet würden.

Begründung:

Im Rahmen der Vorabstimmungen zum o. g. Bebauungsplan sei Konsens:

- Vermeidung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen und
- Flächenbegrenzung für die Tiefenentwicklung von Einzelhandelsflächen an Durchwegung und „Europaplatz“ im Bereich des MK C2/ MK C2E und MK C3E auf 15,0 m bzw. 20,0 m.

Wenn diese Prämissen der Planung zugrunde gelegt würden, setzen die formulierten textlichen Festsetzungen 1.1 und 1.2 die damit verbundenen Ziele unzureichend um. In Verbindung mit dem Begründungstext unter Ziffer 5.1.1.2, Seite 48, 2. Absatz würden die widersprüchlichen Aussagen noch deutlicher. Ziel sei:

- Einzelhandel nur im 1. Vollgeschoss allgemein bzw. ausnahmsweise zuzulassen, d. h. Ausschluss von Einzelhandel in allen übrigen Geschossen sowie
- Ausschluss von großflächigem Einzelhandel auf den Flächen MK C1, MK C2, MK C3 und MK C4.

Abwägung:

Der Entwurf des Bebauungsplans II-201c sah zum Zeitpunkt der Behördenbeteiligung bereits einen sehr weitgehenden Ausschluss von Einzelhandel und insbesondere von großflächigem Einzelhandel vor. Letzterer sollte nur im 1. Vollgeschoss (Erdgeschoss) im MK C1 sowie MK C2E und MK C3E zulässig sein. Die von der Fachbehörde vorgetragene Stellungnahme fordert zusätzlich den Ausschluss von großflächigem Einzelhandel im Erdgeschoss MK C1. Der Begründungstext zur Behördenbeteiligung zielte auf die Festsetzungsstruktur zu diesem Zeitpunkt und noch nicht in Gänze auf die in der Stellungnahme vom 22. Oktober 2009 formulierten Anforderungen.

Stellungnahme:

A) Textliche Festsetzungen

Änderungsvorschläge zu den textlichen Festsetzungen Nr. 1.1 und 1.2:

TF Nr. 1.1:-„Im Kerngebiet MK C1 sind nur im ersten Vollgeschoss allgemein zulässig. Dies gilt nicht ... stehen. Geschäfts-, ... zugelassen werden. Großflächige Einzelhandelsbetriebe sind nicht zulässig.“

Aufgliederung der alten TF 1.2 in zwei TF, um Missverständnisse zu vermeiden:

TF Nr. 1.2 (neu):-„Im MK C2E und MK C3E sind Einzelhandelsbetriebe nur im ersten Vollgeschoss allgemein zulässig. In den übrigen Geschossen sind Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig.“

TF Nr. 1.3 (neu):-„Im MK C2, MK C3 und MK C4 sind großflächige Einzelhandelsbetriebe nicht zulässig. Sonstige Einzelhandelsbetriebe, die nicht großflächige Einzelhandelsbetriebe sind, können ausnahmsweise nur im ersten Vollgeschoss zugelassen werden.“

Abwägung:

In der vorgeschlagenen Form kann der Plangeber die Intention der Fachbehörde nicht umsetzen, da dies zur Folge hätte, dass außerhalb des 1. Vollgeschosses im ersten Vollgeschoss neben großflächigem Einzelhandelsbetriebe auch keine Schank- und Speisewirtschaften, Betrieb des Beherbergungsgewerbes und Vergnügungsstätten, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke ausgeschlossen wären. Die in der Stellungnahme geäußerten fachbehördlichen Ziele werden auf andere Weise umgesetzt.

Stellungnahme:

B) Begründungstext

Der Begründungstext unter Ziffer 5.1.1.2 ist bezüglich der Zulässigkeit/Nichtzulässigkeit großflächiger Einzelhandelsbetriebe entsprechend zu ändern. Darüber hinaus ist auf Seite 48, zweiter Absatz der letzte Satz zu streichen, da hier völlig falsche Aussagen enthalten sind (z. B. dass erst oberhalb des 2. Vollgeschosses großflächiger Einzelhandel auszuschließen ist usw.)

Abwägung:

Der Begründungstext wird an die geänderten Planungsinhalte angepasst.

Dem Inhalt der Stellungnahme wird gefolgt, auch wenn die Umsetzung nicht in dem vorgeschlagenen Wortlaut der textlichen Festsetzungen entspricht. Der Bebauungsplan wird geändert.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – I E

Stellungnahme:

Zu dem o.g. Bebauungsplan habe man keine weiteren Anmerkungen.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme ergibt sich kein Handlungserfordernis. Sie ist implizit eine Bestätigung der Planung.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung – VII B

Stellungnahme:

Gegen den überarbeiteten Bebauungsplanentwurf, in dessen Begründung nunmehr auch die mögliche Beibehaltung einer BVG-Busendhaltestelle im Bereich des geplanten Fußgängerbereichs dargestellt sei (s. Pkt. II.5.3.4. der Begründung), bestehe aus verkehrsplannerischer Sicht sowie seitens der Verkehrslenkung Berlin keine grundsätzlichen Bedenken.

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine grundsätzliche Bestätigung der Planung.

Stellungnahme:

Allerdings sei auf Folgendes hinzuweisen:

1. Begründung: S. 6., 4. Absatz, 2. Satz:

Die Invalidenstraße sei im Geltungsbereich vierspurig ausgebaut, nicht auf ihrer gesamten Länge. Um Missverständnissen vorzubeugen, sei „im Bereich des Geltungsbereichs“ an den Satzanfang zu stellen.

Abwägung:

Da die Invalidenstraße sich – bis auf einen 5 m breiten Streifen – nicht im Geltungsbereich befindet, wird die Begründung wie folgt ergänzt: „unmittelbar an den Geltungsbereich angrenzend“.

Der Stellungnahme wird entsprochen.

Stellungnahme:

S. 10, 3. Absatz:

Der Zeithorizont für die Fertigstellung des Vorhabens „Verkehrsverbindung Nordbahnhof – Hauptbahnhof in Berlin-Mitte“ umfasse Straßenumbau und Einbau der Straßenbahn und sei nach derzeitigem Erkenntnisstand frühestens 2012.

Abwägung:

In der Begründung wird 2011 in 2012 geändert.

Stellungnahme:

S. 11 - unter dem Begriff „Ringkonzept“:

Der Modal Split von 80:20 gelte nicht für die gesamte Innenstadt. Dazu wurden bereits Hinweise gegeben, die in der Abwägung angesprochen wurden. Das sei zu korrigieren.

Abwägung:

Die Begründung wird entsprechend korrigiert.

Stellungnahme:

S. 11 StEP Verkehr:

Hier müsse aktualisiert (Stand 2009), korrigiert (U 55 in Verkehr, dann U 5 zwischen Hauptbahnhof und Alexanderplatz) und ergänzt (Heidestraße ist eine Straße des übergeordneten Straßennetzes mit der Verbindungsfunktionsstufe II) werden.

Abwägung:

Die Heidestraße ist nur nördlich des Geltungsbereiches eine Straße des übergeordneten Straßennetzes mit der Verbindungsfunktionsstufe II, ansonsten stünde ja die beabsichtigte Festsetzung einer Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung der Stadtentwicklungsplanung entgegen. Unmittelbar angrenzend an den Geltungsbereich ist jedoch die Minna-Cauer-Straße eine Straße des übergeordneten Straßennetzes mit der Verbindungsfunktionsstufe II. Dies sowie der Hinweis auf die U5 wird in der Begründung ergänzt.

Stellungnahme:

1. Verkehrsuntersuchung:

Die Abb. 1 Übersichtsplan sei nicht korrekt. In Verkehr sind der B 96-Tunnel und der erste Abschnitt der Ellen-Ebstein-Straße (sog. Planstraße nördlich der Quitzowstraße). Die Quitzowstraße sei parallel zum ersten Abschnitt nicht mehr Bestandteil des übergeordneten Straßennetzes. Das sei zu korrigieren. Die Darstellung der Tegeler Straße als Planung sei nicht bekannt.

Abwägung:

Die Abbildung 1 wird im Gutachten korrigiert. Für den Bebauungsplan ist zunächst kein Änderungsbedarf erkennbar.

Senatsverwaltung für Wirtschaft, Technologie und Frauen

Stellungnahme:

Gegen die beabsichtigten Festsetzungen des o.g. Bebauungsplanverfahrens gäbe es aus wirtschaftspolitischer und handelsstruktureller Sicht keine Bedenken bzw. Änderungs- oder Ergänzungswünsche.

Abwägung:

Die Stellungnahme reagiert auf die Änderung der Festsetzung hinsichtlich der Beschränkung des Einzelhandels im Vergleich zur frühzeitigen Behördenbeteiligung. Aus der Stellungnahme geht hervor, dass diese Änderungen nunmehr zum Konsens geführt haben und kein weiterer Änderungsbedarf besteht.

Senatsverwaltung für Finanzen - I D-VV

Stellungnahme:

I. An fachlichen Interessen seien aufgrund der Zuständigkeit für

1. Dingliche Grundstücksgeschäfte (Nr. 6 Abs. 2 ZustKat) zu benennen:

Keine Bedenken.

1. Haushaltswirtschaftliche Aspekte (vgl. Nr. 6 Abs. 2 ZustKat):

Keine Bedenken.

II. Weitere originäre Aufgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen lägen hier nicht vor.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planungsabsicht und erfordert keine weitere Prüfung

Gemeinsame Landesplanungsabteilung GL 8.2

Stellungnahme:

Im Rahmen der Zuständigkeit für die Raumordnung und Landesplanung (vgl. Nr. 8 Abs. 1 ZustKat AZG bzw. Art. 13 Landesplanungsvertrag) äußere man sich zu der vorgelegten Planung:

Der Bebauungsplan-Entwurf sei an die Ziele und Grundsätze der Raumordnung angepasst.

Im Schreiben der GL vom 18. Juni 2009 seien die Ziele, Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c mitgeteilt worden. Die Inhalte der Stellungnahme behielten weiterhin ihre Gültigkeit.

Hinweise

Diese Stellungnahme gelte, solange die Grundlagen, die zur Beurteilung der Planung geführt haben, nicht wesentlich geändert würden. Die Erfordernisse aus weiteren Rechtsvorschriften blieben von dieser Mitteilung unberührt.

Abwägung:

Bereits die Stellungnahme vom 18. Juni 2009 war die Übereinstimmung der Planung mit den landesplanerischen und raumordnerischen Zielen bestätigt worden und positiv in die Abwägung der Grundzüge der Planung eingeflossen. Die Ziele, Grundsätze und sonstige Erfordernisse der Raumordnung werden in der Begründung unter Planungsrechtliche Ausgangslage ergänzt. Weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

LAGetSi - Referat I A

Stellungnahme:

Die Prüfung der übersandten Planungsunterlagen habe keine Einwände oder konkrete Hintergründe oder sonstigen umweltrelevanten Aspekte ergeben. Aus dem Zuständigkeitsbereich des LAGetSi seien keine immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren bekannt, die von dem Bebauungsplanverfahren betroffen wären.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung. Für das Bebauungsplanverfahren ergibt sich kein Handlungsbedarf.

Berliner Feuerwehr

Stellungnahme:

Die Befahrbarkeit der Verkehrsflächen und die Zugänglichkeit des Grundstücks über öffentliche Verkehrsflächen für Fahrzeuge der Feuerwehr, sowie die Erreichbarkeit vorhandener notwendiger Zufahrten von Anschlussgrundstücken seien gewährleistet.

Abwägung:

Es besteht kein Handlungsbedarf für die Bauleitplanung.

Stellungnahme:

Eine ausreichende Löschwasserversorgung sei nicht dargestellt.

Eventuell erforderlich werdende Zugänge oder Ausfahrten könnten abschließend erst beurteilt werden, wenn Einzelheiten über die geplanten Bauvorhaben bekannt seien.

Abwägung:

In der Heidestraße sind alle technischen Medien wie Wasserleitungen vorhanden. Die Anordnung von Löschwasserhydranten ist nicht Gegenstand der Bauleitplanung.

Wie in der Stellungnahme schon erwähnt, ist das Baugenehmigungsverfahren angesprochen, in welches die Feuerwehr einzubeziehen sein wird.

Für den Bebauungsplan besteht aufgrund der Stellungnahme kein Handlungsbedarf

BVG

Stellungnahme:

Stellungnahme Bereich U-Bahn:

Der Bebauungsplan Il-201c umfasse einen Bereich, in welchen sich Anlagen der U-Bahn bzw. von der U-Bahn genutzte Bereiche befänden.

Im o.g. Bereich befänden sich an der Oberfläche ein Entrauchungsschacht sowie ein, zurzeit noch im Besitz der DB AG befindlicher, Zugang der U-Bahn, welcher auch vom Fernbahnhof genutzt werde. Zum Zugang liefen derzeit Abstimmungen zum Eigentumsübertrag. Diese Anlagen müssten von einer Überbauung freigehalten werden und frei zugänglich bleiben.

Im Untergrund des Bereiches des Bebauungsplanes befindet sich eine U-Bahnlinie. Für die U-Bahnlinie liefen zurzeit die Abstimmungen zu den Eintragungen der Dienstbarkeiten.

Die zulässige Überbaubarkeit sowie die Belastung des U-Bahntunnels seien den vorliegenden Statischen Unterlagen zu entnehmen und mit dem Prüfstatiker der BVG abzustimmen.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist dem Plangeber bekannt. Eine Überbauung der genannten Anlagen ist nicht vorgesehen.

Stellungnahme:

Einflüsse aus Lärm und Erschütterungen durch den U-Bahnverkehr bei direkter Überbauung bzw. U-Bahn naher Bebauung könnten trotz der von der U-Bahn ergriffenen Maßnahmen nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Dementsprechend sind gegebenenfalls eigene Maßnahmen zur weiteren Abminderung der Einflüsse zu ergreifen.

Abwägung:

Diese Sachlage ist dem Plangeber bekannt. Er hat entsprechend durch die Aufnahme der textlichen Festsetzung Nr. 5.2 (Passiver Erschütterungsschutz) in den Bebauungsplan reagiert. Die Einbeziehung eines Prüfstatikers ist nicht im Rahmen der Bauleitplanung erforderlich, sondern wird im Baugenehmigungsverfahren zu berücksichtigen sein. Aus der Stellungnahme geht kein Änderungsbedarf für das Bebauungsplanverfahren hervor.

Stellungnahme:

Stellungnahme Bereich Omnibus:

Der Entwicklungsmaßnahme stehe die BVG auch weiterhin positiv gegenüber.

Es werde in diesen Zusammenhang auf die Stellungnahme zum Bebauungsplan II-201c mit Stand vom 5. Juni 2009 verwiesen. In dieser Stellungnahme sei auf die Endstellenanlage der Omnibuslinie M 41 hingewiesen worden. Gleichzeitig werde darauf verwiesen, dass der BVG diese Anlage aus verkehrstechnologischen Gründen auch weiterhin uneingeschränkt zur Verfügung gestellt werden müsse.

Sollte diese Anlage aus Sicht des Plangebers nicht mehr zu Verfügung gestellt werden können, werde gebeten in der weiteren Planung einen Ersatzstandort für die Endstellenanlage der BVG mit zu berücksichtigen.

Als BVG werde der Bereich Heidestraße / Invalidenstraße favorisiert. Voraussetzung für die Umverlegung der Endstellenanlage sei die Öffnung der Heidestraße / Invalidenstraße für den Omnibuslinienverkehr.

Es werde gebeten, die Belange der BVG in der weiteren Planung mit zu berücksichtigen und den ÖPNV-Aufgabenträger Sen Stadt VIIC bei der Planung mit einzubinden.

Abwägung:

Die Stellungnahme wird als Stützung der Planungsabsicht im Grundsatz aufgefasst.

Im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurden die nebenstehenden Auffassungen bereits vorgetragen. Die Abwägung wurde wie folgt getroffen:

„Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes II-201c ist seit 1995 als Bestandteil des Bebauungsplans II-201 im Verfahren und hat für den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c die Beteiligungsschritte der frühzeitigen Bürgerbeteiligung und der Trägerbeteiligung durchlaufen. Die gegenwärtig von der Busendstelle M 41 in Anspruch genommene Fläche war immer zur Festsetzung einer öffentlichen Parkanlage vorgesehen. Dieses Planungsziel war auch der BVG bekannt, da sie im Rahmen der Trägerbeteiligung eingebunden war. Die nunmehr ausgeübte Zwischennutzung wurde zwischen DB AG und BVG vertraglich vereinbart und befristet.

Ein Anspruch, dass im Rahmen der Bauleitplanung nunmehr ein Ersatzstandort durch den Plangeber bereitgestellt werden müsse, kann nicht abgeleitet werden.

Die ausgeübte Haltestellennutzung steht mit dem Planungsrecht nicht in Konflikt (siehe oben). Eine Haltestelle im Fußgängerbereich zu betreiben ist grundsätzlich möglich. Vielmehr hat das Land Berlin aus funktionalen und gestalterischen Gründen eine Entscheidung zu treffen, ob die Busendstelle am jetzigen Ort verbleiben kann und soll.“

Hierauf geht die Stellungnahme der BVG jedoch nicht ein. Sollte aus städtebaulichen Gründen die Haltestellennutzung auf dem Bahnhofsvorplatz nicht verbleiben können, ist es Sache der BVG, eine Umplanung selbst vorzunehmen. Es besteht keinerlei Rechtsanspruch auf eine Nutzung der jetzigen Fläche, die sich zudem im Eigentum der DBAG befindet. Das Planungsrecht ist von der Stellungnahme nicht betroffen.

Berliner Wasserbetriebe

Stellungnahme:

Gemäß den beiliegenden Anlagen befänden sich im Bereich des Bebauungsplanentwurfes in der Minna-Cauer-Straße, der Invalidenstraße sowie der Heidestraße Wasserversorgungs- und Entwässerungsanlagen der Berliner Wasserbetriebe.

Die vorhandenen Anlagen stünden im Rahmen ihrer Leistungsfähigkeit zur Verfügung.

In der Minna-Cauer-Straße seien keine Trinkwasserleitungen vorhanden.

Für die weitergehende innere Erschließung seien im Bereich zwischen den Kerngebieten MK1 und 2 und westlich der Kerngebieten MK 1 und 2 Trassenoptionen vorzusehen.

Eine weitere Bohrung erfolge nur entsprechend dem Trinkwasserbedarf und nach Vorliegen entsprechender Bedarfswerte.

Abwägung:

Die Stellungnahme geht nicht auf die Änderungen ein, die aufgrund der Stellungnahme der Berliner Wasserbetriebe im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung im Bebauungsplan II-201c vorgenommen worden sind. Da keine weiteren planungsrechtlich relevanten Hinweise gegeben werden, kann der Plangeber die nunmehr abgegebene Stellungnahme als

Zustimmung werten. Es besteht für den Bebauungsplan kein weiterer Handlungsbedarf.

Stellungnahme:

Hinsichtlich der abzunehmenden Regenflussmenge von Dachflächen und gering verschmutzten Hofflächen in die Kanalisation sei mit Einschränkungen zu rechnen.

Es werde empfohlen, die Möglichkeit einer Direkteinleitung von Regenwasser in den Humboldthafen in Abstimmung mit der Senatsverwaltung für Gesundheit, Umwelt und Verbraucherschutz zu prüfen und dafür gegebenenfalls nichtöffentliche Flächen mit einem Leitungsrecht zu sichern.

Für die Entwässerung der geplanten öffentlichen Flächen seien rechtzeitig die Mittel durch das Land Berlin bereitzustellen. Auf Grund der vorhandenen unterirdischen Verkehrsanlagen sei mit Sonderlösungen bei den Straßenentwässerungsanlagen zu rechnen.

Es werde gebeten, die Berliner Wasserbetriebe im weiteren Bebauungsplanverfahren zu berücksichtigen.

Abwägung:

Die Hinweise wurden wortgleich bereits im frühzeitigen Verfahrensschritt gegeben. Neue Abwägungstatbestände ergeben sich aus der Stellungnahme nicht.

BSR

Stellungnahme:

Bauliche oder Grundstücksinteressen der Berliner Stadtreinigungsbetriebe sowie Belange der Abfallbeseitigung würden nach den vorliegenden Unterlagen nicht berührt. Aus reinigungstechnischer Sicht bestünden keine Einwände gegen die geplante Baumaßnahme.

Detaillierte Forderungen in reinigungstechnischer Hinsicht, soweit betroffen, könnten erst mit Vorlage der Entwurfszeichnungen (Straßenneubau/umbau) gestellt werden.

Abwägung:

Die Stellungnahme entspricht derjenigen, die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung abgegeben wurde.

Für den Bebauungsplan resultiert aus der Stellungnahme kein Handlungsbedarf.

Vattenfall Europe Business Services GmbH

Stellungnahme:

Die Stellungnahme vom 3. Juli 2009 sei weiterhin verbindlich.

Abwägung:

Die Stellungnahme vom 3. Juli 2009 hatte lediglich den Hinweis gegeben, dass sich im betrachteten Gebiet keine Kabelanlagen der Vattenfall befänden. Von daher besteht kein Handlungsbedarf.

Vattenfall Europe Wärme AG

Stellungnahme:

Im Planungsgebiet befänden sich Fernwärmeanlagen der Wärme Berlin, wie unter Punkt 2.24 Technische Infrastruktur und Punkt 12 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 BauGB beschrieben. Diese seien bei der Baumaßnahme zu berücksichtigen. Es gelte dabei die „Richtlinie zum Schutz der Vattenfall Fernwärmeanlagen des Bereiches Wärme“ , Ausgabe April 2009.

Bei den geplanten Baumaßnahmen müsse die Fernwärmeversorgung der zu versorgenden Abnehmer gewährleistet bleiben. Für die weitere Planung sei es unabdingbar, den Fernwärmebestand aus vermessenen Lageplänen in die Planungsunterlagen zu übernehmen.

Aufgrund der Neufassung des Baugesetzbuches, § 9 Abs. 1 Nr. 23, der Verordnung über energiesparenden Wärmeschutz und energiesparende Anlagentechnik bei Gebäuden (Energiesparverordnung – ENEV vom 24. Juli 2007) sowie des Gesetzes zur Förderung Erneuerbarer Energien im Wärmebereich (Erneuerbare-Energien-Wärmegesetz EEWärmeG) werde darum gebeten, die nachfolgende Formulierung aufzunehmen:

„Die Wärmeversorgung des Bebauungsgebietes sei grundsätzlich mit einem geringen Einsatz an Primärenergie und unter Nutzung erneuerbarer Energien sicherzustellen.

Bei der Beurteilung der zum Einsatz kommenden Energieträger seien die Auswirkungen auf die Umwelt und den Klimaschutz hinsichtlich des Primärenergieverbrauchs und der CO₂-Emission gegenüberzustellen sowie die Aspekte der Nachhaltigkeit zu berücksichtigen.“

Abwägung

Das Ergebnis der frühzeitigen Behördenbeteiligung lautete, dass „kein Leitungsrecht erforderlich ist, da sich sämtliche Leitungen im öffentlichen Straßenland befinden.“ Hierauf reagiert die Stellungnahme nicht. Aus dem der Stellungnahme beigefügten unmaßstäblichen Übersichtsplan gehen auch keine neuen Informationen hervor, so dass die bereits getroffene Auswertung beibehalten wird. Das städtebauliche Erfordernis zur Berücksichtigung der Ausführungen zum Einsatz von Primärenergie ist im Rahmen der Bauleitplanung nicht erkennbar. Die EnEV gilt unabhängig von den Festsetzungen des Bebauungsplans. Im Rahmen des Bebauungsplans besteht kein Handlungsbedarf.

DB Services Immobilien GmbH

Stellungnahme

DB Services habe die Unterlagen zum oben genannten Bebauungsplan erhalten und unter TÖB-BLN-09-2220 registriert. Nach Sichtung der eingereichten Unterlagen werde im Auftrage der Deutschen Bahn AG folgendes mitgeteilt:

Seitens der Deutschen Bahn AAG bestünden keine Einwände gegen das Bebauungsplanverfahren.

Die Schreiben vom 23. Juli 2009 (TÖB-BLN-09-220073) und vom 11. August 2009 (TÖB-BLN-09-2073) seien jedoch weiterhin bei der Planung zu berücksichtigen.

Abwägung

Die Stellungnahme stützt die Planung, da sie im Grundsatz belegt, dass die genannten Stellungnahmen in richtiger Weise in den Bebauungsplan eingeflossen sind. Im Übrigen siehe folgende Stellungnahme.

DB Services Immobilien GmbH

Stellungnahme

DB Services habe die Unterlagen zum oben genannten Bebauungsplan erhalten und unter TÖB-BLN-09-2220 registriert. Nach Sichtung der eingereichten Unterlagen werde im Auftrage der Deutschen Bahn AG folgendes mitgeteilt:

In Ergänzung zum Schreiben vom 2. November 2009 (TÖB-BLN-09-2220) seien folgende Punkte unbedingt zu beachten:

In der Begründung zum Bebauungsplan 201c werde auf der Seite 14ff. ausgeführt, dass zum 17. Februar 2005 der Planfeststellungsbeschluss zur S 21 erging. Das anhängige Planänderungsverfahren wird nur als in Bearbeitung befindlich erwähnt. In der planerischen Darstellung wird jedoch zu recht auf den mit dem anhängigen Planänderungsverfahren Planungsstand abgestellt. Es sollte daher durchgängig in der Begründung und im Plan auf das anhängige Planänderungsverfahren abgestellt werden.

Abwägung

Auf S. 14 der Begründung wird in groben Zügen die Entwicklung der Planungsüberlegungen dargelegt, auf die rechtliche „Feinheit der Änderung der Planfeststellung“ wurde hier nicht eingegangen. Auf S. 8f in der Begründung ist in der Darstellung der planungsrechtlichen Ausgangssituation entsprechend der Stellungnahme der DBAG im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung dargelegt, dass ein Planänderungsverfahren zum Planfeststellungsbeschluss vom 17. Februar .2009 erfolgt. Hier wird ein ergänzender Satz aufgenommen, der klarstellt, dass die Planzeichnung das Änderungsverfahren bereits berücksichtigt hat. Ansonsten wird auf das Planänderungsverfahren im Zusammenhang mit dem planungsrechtlich vorbereiteten Fahrrecht reagiert.

Stellungnahme

Der Bebauungsplan 201c ist im planerischen Teil wie folgt zu korrigieren: Der für die S 21 durch Beschluss zu ändernde Sicherheitsstreifen ist darzustellen. Der im Plan fälschlicherweise als Sicherheitsstreifen ausgewiesene Bereich sei als zu unterankerndes Areal zu kennzeichnen.

Im Textteil wäre zu korrigieren, dass der Sicherheitsstreifen nicht nur für die Dauer der Bauzeit benötigt wird. Der Sicherheitsstreifen ist der Bereich, in dem sich der künftige Betreiber der Tunnelanlage der S 21 das Recht vorbehält, Baumaßnahmen von seiner Zustimmung abhängig zu machen.

Wir bitten, diese Aussage bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Abwägung

Die im Rahmen der beiden Behördenbeteiligungen seitens der DBAG abgegebenen Stellungnahmen enthielten nur verbale Hinweise auf die Lage des Sicherheitsstreifens. Um die korrekte Lage des Sicherheitsstreifens darstellen zu können, werden konkrete Planungsunterlagen benötigt. Erst dann kann der Bebauungsplan angepasst werden.

Der Begründungstext wird korrigiert und „während der Bauphase“ gestrichen.

Im Hinweis Nr. 1 auf dem Planbild war der Sachverhalt bereits zutreffend enthalten. Hier heißt es: „Innerhalb des Sicherheitsstreifens für die S21 können bauliche Anlagen nur mit der Zustimmung der DBAG errichtet werden.“

Der Bebauungsplan wird entsprechend der nachvollziehbaren Darlegungen und der ergänzend vorgelegten Planunterlagen geändert.

Eisenbahnbundesamt

Stellungnahme

Das Eisenbahn-Bundesamt sei in seinen Belangen durch den Bebauungsplan II-201c (Europaplatz) berührt. Auf der Grundlage der eingereichten Unterlagen müsse eingeschätzt werden, dass dem Bebauungsplanentwurf zurzeit Planungshindernisse entgegenstünden.

In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf 201c werde auf der Seite 8 ff. ausgeführt, dass zum 17. Februar 2005 der Planfeststellungsbeschluss zur S 21 erging. Das anhängige Planänderungsverfahren werde nur als in Bearbeitung befindlich erwähnt. In der planerischen Darstellung werde jedoch zu Recht auf den mit dem anhängigen Planänderungsverfahren vorliegenden Planungsstand abgestellt. Es sei daher durchgängig in der Begründung und im Plan auf das anhängige Planänderungsverfahren abgestellt worden.

Abwägung

Siehe vorgehende Abwägung zur wortgleichen Stellungnahme der DB Services Immobilien GmbH.

Stellungnahme

Der Bebauungsplanentwurf 201c sei im planerischen Teil zwingend wie folgt zu korrigieren:

Der für die S 21 durch Beschluss zu ändernde Sicherheitsstreifen sei darzustellen. Der im vorgelegten Bebauungsplanentwurf (Stand 05. Oktober 2009) fälschlicherweise als Sicherheitsstreifen ausgewiesene Bereich sei als zu unterankerndes Areal zu kennzeichnen. Im Textteil wäre zu korrigieren, dass der Sicherheitsstreifen nicht nur für die Dauer der Bauzeit benötigt werde. Der Sicherheitsstreifen sei der Bereich, in dem sich der künftige Betreiber der Tunnelanlage der S 21 das Recht vorbehalte, Baumaßnahmen von seiner Zustimmung abhängig zu machen.

Abwägung

Siehe oben

Stellungnahme

Für die Bereiche des unterankernden Bereiches als auch des Bereiches des Sicherheitsstreifens seien die Daten direkt mit DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Ost (Großprojekt Nord-Süd-Achse Berlin (I.BV-O-G(3))), abzugleichen. Die DB Service Immobilien GmbH sei nachweislich am Bebauungsplanverfahren zu beteiligen.

Abwägung

Der Anregung, die richtige Lage des Sicherheitsstreifens in digitaler Form übermitteln zu lassen, wurde entsprochen.

Die DB Service Immobilien GmbH ist nachweislich beteiligt worden.

Stellungnahme

Das Eisenbahn-Bundesamt stimme dem Bebauungsplanentwurf II-201c (Stand: 5. Oktober 2009) in seiner derzeitigen Fassung nicht zu. Erst nach der Korrektur der Darstellung des Sicherheitsstreifens als auch des unterankernden Bereiches sei der überarbeitete Bebauungsplanentwurf erneut beim Eisenbahn-Bundesamt vorzulegen.

Abwägung

Sicherheitsstreifen und Ankerbereiche überlappen sich größtenteils.

Im Sicherheitsstreifen ist nur die Zustimmung bei Baumaßnahmen durch die DB AG erforderlich, die diese ja auch im unterankerten Bereich hätte geben können. Das Fachplanungsrecht gilt im Übrigen unabhängig von der irrtümlichen Kennzeichnung des Sicherheitsstreifens im Bebauungsplan fort und kann auf seiner eigenen Basis auch umgesetzt werden. Von daher ist die Nichtzustimmung des EBA zum Bebauungsplan nicht nachvollziehbar. Die Darstellung des Sicherheitsstreifens im Bebauungsplan wird korrigiert.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung wird das EBA erneut Gelegenheit haben, eine Stellungnahme zum Bebauungsplan abzugeben.

Industrie- und Handelskammer

Stellungnahme

Wir bereits in der Stellungnahme vom 15. Juli 2009 dargestellt, begrüße es die IHK, die Intention des Bebauungsplanentwurfes, verbindliches Baurecht für das Gelände nördlich des Hauptbahnhofes zu schaffen.

In dem vorliegenden, überarbeiteten Entwurf hätte man zur Kenntnis genommen, dass die von der IHK während der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgebrachten Einwendungen zur Begrenzung der Einzelhandelsfläche an diesem Standort im Grundsatz berücksichtigt worden wäre.

Die nunmehr beabsichtigten Festsetzungen lasse noch rund 6.100 m² GF Einzelhandelsfläche allgemein und nach eigener überschlägiger Berechnung rund 8.000 m² GF Einzelhandelsfläche ausnahmsweise zu. Damit werde die im ersten Entwurf mögliche Einzelhandelsfläche von ca. 33.800 m² GF bereits deutlich reduziert.

Abwägung

Die Stellungnahme wird als grundsätzliche Zustimmung zum Bebauungsplan gewertet.

Stellungnahme

Um eine qualitätsvolle Entwicklung dieses zentralen Stadtplatzes zu erreichen und eine Schwächung der bestehenden Stadtzentren in der Umgebung, insbesondere des besonderen Stadtteilzentrums Turmstraße und des geplanten Nahversorgungszentrums Heidestraße, zu vermeiden, werde empfohlen, die textliche Festsetzung jedoch weiter zu konkretisieren.

Dazu werde vorgeschlagen:

- Die ausnahmsweise Zulässigkeit von sonstigen Einzelhandelsbetrieben in den Kerngebieten MKC2, MKC3 und MKC4 zusätzlich auf eine maximal ausnahmsweise zulässige Verkaufsfläche zu begrenzen.

Abwägung

Für die vorgeschlagene Ergänzung der Festsetzung gibt es keine Rechtsgrundlage, so dass sie nicht umgesetzt werden kann. Es besteht aber auch kein Erfordernis, da der Bezirk Mitte mittels Ausnahmeregelung über ein Steuerungsinstrument verfügt. So kann er auf der Basis des in Aufstellung befindlichen Einzelhandelskonzepts selbst entscheiden, ob er einen weiteren Einzelhandelsbetrieb im Rahmen der ohnehin schon durch Bebauungsplan auferlegten Beschränkung zulassen will oder nicht.

Stellungnahme

- Die Ausnutzung der gesamten, im Kerngebiet MKC1 möglichen Verkaufsfläche durch einen einzelnen großen Einzelhandelsbetrieb auszuschließen, indem beispielsweise die maximale Verkaufsfläche je Einzelhandelsbetrieb auf maximal 1.000 m² VK beschränkt werde.

Abwägung

Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden, da es für die vorgeschlagene Regelung keine Rechtsgrundlage gibt. Da zudem der Bebauungsplan aufgrund der Stellungnahme der zuständigen Abteilung bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung nochmals geändert werden wird und diese Änderung zu einer erneuten Einschränkung von Einzelhandelsflächen führt, wird der Intention des hier unterbreiteten Vorschlags dennoch indirekt entsprochen.

Stellungnahme

Die Abwägung zu den weiteren, im Schreiben vom 15. Juli 2009 vorgebrachten Belangen, hätte man zur Kenntnis genommen. Es werde jedoch darum gebeten, insbesondere die Situation für den Reisebusverkehr am Hauptbahnhof nochmals eingehend zu prüfen.

Abwägung

Die Unterbringung von Reisebussen im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c ist nicht möglich, wenn der erweiterte Bahnhofsvorplatz (Europaplatz) eine städtebauliche Qualität erlangen soll. Dies ist aber eine zentrale Intention der Planung, so dass sich die Unterbringung von Reisebussen auf diesem erweiterten Europaplatz zukünftig verbietet. Der Anregung wird nicht entsprochen.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Amt für Planen und Genehmigen

Stellungnahme

Heidestraße, Straßenverkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung:

Die Grundlage für den Bebauungsplanentwurf sei der Masterplan. Das Planungskonzept sehe für den Bereich Heidestraße eine Verbreiterung des Straßenraumes, die Umgestaltung zum Boulevard vor. Eine Erweiterung der Verkehrsflächen auf das zukünftig geplante Maß in Richtung Osten wäre sinnvoll.

Abwägung

Die vorgeschlagene Straßenverbreiterung hätte eine Ausdehnung des Geltungsbereiches zur Folge. Der Zuständigkeitsbereich der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung gemäß § 9 AGBauGB endet aber an der jetzigen Geltungsbereichsgrenze, so dass die Senatsverwaltung keine Berechtigung zur Überplanung der angesprochenen bezirklichen Flächen hat. Dem Bezirk ist es aber unbenommen, die gewünschte Straßenverbreiterung im Zuge der Planung für das ebenfalls im Masterplan vorgesehene Hochhaus östlich der Heidestraße planungsrechtlich vorzunehmen. Gestaltete Gehwegbereiche können aber auch ohne planungsrechtliche Voraussetzung auf Privatgrundstücken angelegt werden. Die Verkehrs-sicherung obliegt dann dem Grundstückseigentümer.

Der Stellungnahme kann im Bebauungsplanverfahren II-201c nicht entsprochen werden.

Stellungnahme

Die südliche Straßenbegrenzungslinie der Straßenverkehrsfläche der Heidestraße ohne besondere Zweckbestimmung solle in südliche Richtung, bis an die nördliche Gebäudekante des Landesinstituts für gerichtliche und soziale Medizin, verschoben werden, da dieses gemäß Masterplan langfristig von der Heidestraße her erschlossen werden solle.

Abwägung

Das Landesinstitut kann ebenso wie das MK C1 und das MK C2 über den Fußgängerbereich erschlossen werden. Das Straßenverkehrszeichen Z 242 muss – als straßenrechtliche Regelung - hierfür ein Zusatzschild erhalten, durch das Anlieger- und Lieferverkehr zugelassen wird. Der südliche Abschnitt der Heidestraße soll ja auch gerade nicht allen Kfz Fahrzeugen zur Verfügung stehen, sondern als Verbindungsraum zwischen dem Fußgängerbereich/erweitertem „Europaplatz“ und dem Kunst-Campus fungieren.

Die Anregung in der Stellungnahme wird nicht umgesetzt.

Stellungnahme

Die Ausweisung eines Radverkehrsbereich wird für entbehrlich gehalten, da es sich um eine verkehrstechnisch Regelung handelt und so an der verorteten Stelle isoliert keinen Sinn macht.

Abwägung

Von der Fachbehörde der Senatsverwaltung wurde diesbezüglich kein Änderungsbedarf gesehen. Aus Richtung Osten kommend stellt die Heidestraße die kürzeste Verbindung in Richtung Norden dar, so dass sie für den Fahrradfahrer durchaus attraktiv ist.

Es wird kein Änderungsbedarf gesehen.

Stellungnahme

Es wird angeregt, die nicht überbaubaren Grundstücksflächen im MK mit einem Gehrecht zugunsten der Allgemeinheit zu belasten, um einerseits den gewünschten "Dreiklang" (vgl. S. 51 der Begründung) zu bekräftigen und andererseits eine bessere Öffnung des Quartiers an der Heidestraße zum Europaplatz zu ermöglichen.

Abwägung

Ein städtebaulich begründetes Erfordernis, ein Privatgrundstück mit einem Gehrecht für die Allgemeinheit zu belasten, das ja quasi einem teilweisen enteignenden Charakter hat, besteht nicht, da als Wegebeziehung die Invalidenstraße, der Fußgängerbereich zwischen MK C1 und MK C2E sowie die Minna-Cauer-Straße in vertretbarem Abstand aufeinander folgen. Dies bedeutet ja nicht, dass zwischen den Kerngebietsteilflächen MK C2/MKC2E, MK C3/MKC3E und MK C4 die Öffentlichkeit ausgeschlossen wird. Vielmehr liegt es ausschließlich im Eigeninteresse der Grundstückseigentümer und Nutzer, den Standort zu beleben. Für das Land Berlin ist die städtebauliche Zäsur an dieser Stelle, die sich in den getrennten Baublöcken manifestiert, die entscheidende Komponente.

Der Stellungnahme wird nicht entsprochen.

Stellungnahme

Die TF 1.6 spreche vom MK 2C und MK 2CE, es muss entsprechend der Planzeichnung jedoch MK C2 und MK C2E lauten.

Abwägung

Es handelt sich um einen Schreibfehler, der korrigiert wird.

Stellungnahme

TF 2.2. / Dachaufbauten, Einhausung

Das in der TF geforderte Zurücktreten der Dachaufbauten um 60° hinter die Baugrenze dient dem Zweck, Dachaufbauten so anzuordnen, dass sie städtebaulich nicht oder nur untergeordnet in Erscheinung treten. Im Sinne dieser Logik sollte auch für die geforderte Einhausung das Zurücktreten um 60° festgesetzt werden.

Abwägung

Inhaltlich besteht kein Dissens zur Stellungnahme. Es wird zur Klarstellung eine redaktionelle Änderung der textlichen Festsetzung vorgenommen, aus der hervorgeht, dass die 60° Regelung auch für die Einhausung gilt.

Stellungnahme

Werbeanlagen

Durch die zukünftig exponierte Lage der geplanten Gebäude werden Werbeanlagen auf und am Gebäude einen weitreichenden Einfluss auf das Ortsbild ausüben.

Um Störungen des Ortsbildes zu vermeiden, sollten für die zu erwartenden Werbeanlagen an den Gebäuden im B-Plan gestalterische Grundsätze definiert werden.

Es wird empfohlen, Werbung oberhalb der Traufhöhen bzw. Oberkanten grundsätzlich auszuschließen.

Abwägung

Werbeanlagen führen nicht zwangsläufig zu einer Beeinträchtigung des Ortsbildes. Sie können sogar identitätsstiftend für einen bestimmten Ort gerade in einer Metropole wirken (siehe z.B. Mercedesstern auf dem Europacenter). Es gibt allerdings Werbeanlagen, die geradezu einen aggressiven Charakter haben, der vom Plangeber insbesondere in Werbescreens und LED

Tafeln und LED Laufbändern gesehen wird. Zum Ausschluss dieser Anlagen wird der Plangeber eine neue Gestaltungsregelung in den Bebauungsplan aufnehmen.

Stellungnahme

Pkt 5.1.1.3 der Begründung, Seite 28 zu TF 1.3:

Entsprechend der Begründung soll eine Wohnnutzung im MK C2 und MK C2E ermöglicht werden. Die TF 1.3 bezieht sich jedoch nur auf das MK C2 und muss um das MK C2E ergänzt werden.

Abwägung

Der Hinweis ist richtig, die textliche Festsetzung wird korrigiert.

Stellungnahme

Pkt 5.2.1 der Begründung, Seite 50:

Der Masterplan wurde nicht durch die BVV beschlossen sondern durch das Bezirksamt.

Abwägung

Der Begründungstext wird korrigiert.

Stellungnahme

Begründung S. 49:

Wohnfolgeeinrichtung – in der Hannoverschen Straße befindet sich nur eine Grundschule (Grundschule Neues Tor (Europaschule)) nicht zwei Grundschulen.

Abwägung

Der Begründungstext wird korrigiert.

Stellungnahme

Kerngebiet

Die textlichen Festsetzungen (1.1. und 1.6.) zur ausnahmsweise Zulässigkeit von Vergnügungsstätten könnten zukünftig im Widerspruch zu dem angedachten städtebaulichen Ziel, ein qualitativ hochwertiges Bahnhofsumfeld zuschaffen, stehen.

Derzeit sind Vergnügungsstätten aller Art ausnahmsweise zulässig. Eine Einschränkung der Art der Vergnügungsstätten mit Nutzungen wie z.B. Peep-, Sex- und Live-Shows sowie Video- oder ähnliche Vorführungen sollte nicht erst nach Vorlage von Bauanträgen von der Bauaufsichtsbehörde entschieden werden, sondern bereits im Bebauungsplanverfahren durch entsprechende TF ausgeschlossen werden. Die Ansiedlung dieser Nutzungen kann zu einer negativen Attraktivitätssteigerung des Gebietes führen.

Die gewünschte attraktive und vielfältige Gestaltung des ersten Vollgeschosses, somit der Erdgeschossbereiche wird begrüßt. Bedenken bestehen jedoch bei einer Ansiedlung von ausnahmsweise zulässigen Spielhallen und der damit verbundenen Gestaltung der Schauplätze, die ebenfalls zu einer nicht gewollten negativen Attraktivität des Gebietes führen könnten.

Abwägung

Die vorgeschlagene textliche Festsetzung zum Ausschluss von Sexshows etc. kann nicht aufgenommen werden, da nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts die Festsetzungen in Bebauungsplänen angesichts der konkreten Sachlage getroffen werden und eine aus der konkreten Örtlichkeit abgeleitete individuelle Beziehung zum jeweiligen Plangebiet haben müssen. Dies bedeutet für den Ausschluss von Vergnügungsstätten – wie Einrichtungen zur sexuellen Schaustellung von Personen -, dass begründet werden muss, dass der Verdrängungseffekt auch im konkreten Plangebiet zu befürchten ist und dass dieser zu einer Verschlechterung der städtebaulichen Struktur führt.

Hierzu müssen tatsächliche Anhaltspunkte genannt werden (vgl. auch OVG Berlin, Urteil vom 28.Juli 1989, Az.: OVG 2 A 3.88), wie zum Beispiel das Verhältnis von Bedarf und zur Verfügung stehender Geschäftsfläche, die Steigerung der Mieten auf eine Höhe, die der Fachhandel an dieser Stelle nicht mehr tragen kann, massive Verdrängungsversuche und anderes. Solche konkrete Anhaltspunkte liegen im Plangebiet aber in keiner Weise vor. Es ist

auch zu beachten, dass eine oder zwei solcher Einrichtungen nicht ohne weiteres städtebaulich unverträglich sind.

Der Anregung, prophylaktisch unerwünschte Nutzungen auszuschließen, für die es keine Hinweise auf ein Ausschlusskriterium gibt, kann deshalb nicht gefolgt werden.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, Amt für Umwelt und Natur

Fachbereich Umwelt

Stellungnahme

Teil Immissionsschutz

keine Einwände, keine weiteren Hinweise.

Abwägung

Die Stellungnahme bestätigt, dass die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgetragene Hinweise vom FB Umwelt hinreichend berücksichtigt wurden. Die Stellungnahme stützt und bestätigt die Planung.

Teil Bodenschutz/Altlasten

Stellungnahme

zu Abwägungstext 1:

Die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung habe Online-Zugriff auf die Flächen des Bodenbelastungskatasters. Die Fläche 10762 werde seit dem 14. Mai 1998 im Bodenbelastungskataster geführt, somit müsse der bemängelte Sachverhalt der planaufstellenden Behörde seit langem bekannt sein.

Im Übrigen sei die Altlastensituation bereits vor zweieinhalb Jahren im Rahmen der Masterplansitzungen detailliert von der zuständigen Bodenschutzbehörde vorgetragen worden und sei auch den Eigentümern bekannt. Bodenuntersuchungen, um die 2007 benannten Defizite zu beseitigen, hätten aber erst im November 2009 stattgefunden.

Abwägung

Alle im Bodenbelastungskataster geführten Flächen wurden im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung der Boden- und Grundwasserbelastung (Intergeo 11/2009) untersucht. Sie bestätigt zum Teil die bisherigen Sachstandsdaten des Altlastenkatasters, zeigen jedoch auch, dass im Plangebiet keine Hinweise auf größere Schadstoffverunreinigungen des Bodens vorliegen.

Stellungnahme

zu Abwägungstext 2:

Wie in der Abwägung dargestellt, sei eine abschließende Gefährdungsabschätzung und der sich daraus ergebende Handlungs- und Sanierungsbedarf derzeit nicht möglich.

Dieses werde nach dem Bundes-Bodenschutzgesetz von der zuständigen Bodenschutzbehörde festgestellt.

Der Untersuchungsstand sei derzeit folgender:

Detailuntersuchungen im Geltungsbereich seien vom Bauherrn Anfang November 2009 begonnen worden. Das noch in Betrieb befindliche Tankstellengrundstück (Shell) werde wegen des laufenden Tankstellenbetriebes zunächst nicht beprobt. Die Tankstelle ist aber hinsichtlich der Bodenbelastung im Auftrag der Shell beprobt worden, um die noch ausstehenden Sanierungsverpflichtungen mit aktuellen Messwerten zu hinterlegen. In welchem konkreten Umfang die Bodenuntersuchungen tatsächlich durchgeführt worden seien und mit welchen Zwischenergebnissen, wolle man uns zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht mitteilen. Der Bericht der Untersuchung soll Ende November vorliegen. Die von der Bodenschutzbehörde geforderte Grundwasserbeprobung für die Gefährdungsabschätzung könne erst nach der ordnungsgemäßen Stilllegung auf der Tankstelle erfolgen.

Abwägung

Eine abschließende Gefährdungsabschätzung erfolgte im Rahmen einer vertiefenden Untersuchung der Boden- und Grundwasserbelastung (Intergeo 11/2009). Sie bestätigt zum Teil die bisherigen Sachstandsdaten des Altlastenkatasters, zeigen jedoch auch, dass im Plangebiet keine Hinweise auf größere Schadstoffverunreinigungen des Bodens vorliegen.

Die Ergebnisse der beauftragten Grundwasser- und Bodenuntersuchungen sowie bereits nachgewiesene Belastung einiger Grundstücksteile mit Altlasten sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Sie zeigen, dass vorhandene Belastungen grundsätzlich sanierbar sind. Maßnahmen zur Sanierung von Schäden werden als Sanierungskonzept Teil des städtebaulichen Vertrages. Sie sind auf Ebene der Baugenehmigungsplanung festzusetzen und durchzuführen. Aus der ermittelten Schadstoffbelastung der Böden und des Grundwassers ergeben sich keine Beeinträchtigungen, die der Umsetzung der Planung entgegenstehen. Eine Kennzeichnungspflicht von Flächen gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB entfällt (URS 12/2009, S. 26).

Die Ergebnisse der Beprobung des Tankstellengrundstücks (Katasternummer 2079) bestätigen die Sachstandsinformationen aus der 1999 durchgeführten Teilsanierung des Mineralölschadens. Eine vollständige Sanierung der verbliebenen Schadstoffbelastung kann nach Stilllegung der Tankstelle bis zum Beginn der Bautätigkeiten gewährleistet werden. Eine Änderung im Bebauungsplan ist nicht erforderlich.

Stellungnahme

zu Abwägungstext 3:

Grundwasserschäden könnten sich grundsätzlich auf Bebauungspläne auswirken. In diesem Zusammenhang verweisen wir beispielhaft auf das Verfahren zum Bebauungsplan I-B4d (ALEXA).

Wie relevant die vorhandenen Grundwasserschäden im Geltungsbereich für den Bebauungsplan sind, kann erst abschließend beurteilt werden, wenn die noch ausstehenden Untersuchungen vorliegen. Ferner ist auch noch nicht abzusehen, ob ein Monitoring des Grundwassers nach § 15 BBodSchG angeordnet wird. Die entsprechenden Messstellen sind dann für die Dauer des Monitorings an den notwendigen Standorten zu erhalten.

Abwägung

Die beauftragten Detailuntersuchungen lieferten keine Hinweise auf größere Verunreinigungen. Vorhandene Schadstoffbelastungen sind im Rahmen der geplanten Baumaßnahmen beherrschbar.

Der Ausbau der Linierbohrungen zu Messstellen ermöglicht ein flächendeckendes Monitoring des Grundwassers.

Stellungnahme

zu Abwägungstext 4:

Eine Beteiligung der Bodenschutzbehörden erfolgt nach der Novellierung der Berliner Bauordnung nicht mehr, so dass im Bebauungsplan die Vereinbarkeit der Festsetzung der geplanten Nutzung mit anderen verbindlichen öffentlich rechtlichen Anforderungen sicherzustellen ist.

Eine Prognose, welche Sanierungsmaßnahmen für die beiden derzeit bekannten bis ins Grundwasser reichenden gravierenden Bodenbelastungen den rechtlichen und technischen Anforderungen genügen, kann nicht abgegeben werden. Dies ist im Rahmen der Sanierungsuntersuchung nach § 13 BBodSchG zu klären. Wir hatten bereits in unserer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass bei Sanierung dieser Schäden eine mehrjährige Verfahrensdauer Praxis ist. Die Bodenschutzbehörde bietet an, den Sanierungsumfang in öffentlich-rechtlichen Verträgen zu regeln, was eine zeitliche Verkürzung bis zur Verfügbarkeit der Fläche für eine Bebauung bedeuten könnte.

Voraussetzung dazu ist eine Sanierungsuntersuchung/Machbarkeitsstudie, die nach Prüfung durch die Bodenschutzbehörde als fachlicher Anhang zum Vertrag dient. Alternativ wird die Sanierung der schädlichen Bodenveränderungen inkl. des Grundwassers durch Sanierungsanordnung vollzogen.

Um nicht formale Verfahrensgesichtspunkte und Fristen zu versäumen, wird folgender Widerspruch gegen Festsetzungen des Bebauungsplans erhoben:

Der Festsetzung von neuen Bauflächen auf der Fläche der Shell-Tankstelle (BBK-Katasterfläche 2079) und des Boden- und Grundwasserschadens im Bereich der ehemaligen Betriebstankstelle auf der BBK-Katasterfläche 10791 (gemeint ist vermutlich die Nummer 10761) wird widersprochen, solange nicht die abschließende Gefährdungsabschätzung vorgenommen werden kann und der sich daraus ergebende konkrete Sanierungsumfang durch öffentlich-rechtlichen Vertrag geregelt wurde bzw. eine Sanierungsanordnung für Boden und Grundwasser vollzogen wurde.

Darüber hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Bodenschutzbehörde ein Grundwassermonitoring nach § 15 BBodSchG anordnet. Die einzelnen Standorte sind dann auch bei einer Bebauung zu berücksichtigen.

Abwägung

Um die Altlastensituation abschließend beurteilen zu können, wurden vertiefende Untersuchungen der Boden- und Grundwasserbelastung durchgeführt (Intergeo 11/2009, URS 12/2009). Sie bestätigen zum Teil die bisherigen Sachstandsdaten des Altlastenkatasters, zeigen jedoch auch, dass im Plangebiet keine Hinweise auf größere Schadstoffverunreinigungen des Bodens und des Grundwassers vorliegen.

Bei der Umsetzung der Planung, wird die verunreinigte Auffüllungsschicht (Katasterflächen 10761, 831) für die Untergeschosse der Baukörper beseitigt. Verbleibende Bereiche, die nicht unterbaut werden, werden für Verkehrsflächen versiegelt. Dadurch kann keine durch Sickerwasser verursachte Auswaschung von Schadstoffen in die ungesättigte Bodenzone erfolgen. Zudem werden die angrenzenden vorhandenen und noch geplanten Tunnelbauwerke sowie die neu zu errichtenden Untergeschosse eine Barriere bilden und verhindern einer Verlagerung von Schadstoffen.

Die Ergebnisse der beauftragten Grundwasser- und Bodenuntersuchungen sowie bereits nachgewiesene Belastung einiger Grundstücksteile mit Altlasten sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Sie haben gezeigt, dass vorhandene Belastungen grundsätzlich sanierbar sind. Maßnahmen zur Sanierung von Schäden werden als Sanierungskonzept Teil des städtebaulichen Vertrages. Damit ist die Durchführung der Sanierung gewährleistet. Die Maßnahmen sind auf der Ebene der Baugenehmigungsplanung durchzuführen. Bei der Entsorgung oder Wiederverwendung schadstoffbelasteter Böden sind detaillierte Untersuchungen der Einbau- bzw. Deponieklasse durchzuführen und die besonderen Erfordernisse nach LAGA- Richtlinie zu beachten. Aus der ermittelten Schadstoffbelastung der Böden und des Grundwassers ergeben sich keine Beeinträchtigungen, die der Umsetzung der Planung entgegenstehen. Eine Kennzeichnungspflicht von Flächen gemäß § 9 Abs. 5 Nr. 3 BauGB entfällt (URS 12/2009, S. 26). Eine fachtechnische Begleitung durch ein Ingenieurbüro wird jedoch angeraten.

Eine Änderung des Bebauungsplanes braucht nicht vorgenommen zu werden.

Stellungnahme

zu Abwägungstext 5:

Wenn keine Regenwasserversickerung geplant sei, weil die Flächen mit ausreichender Kapazität an die öffentliche Kanalisation angeschlossen werden könnten, sei auch kein diesbezüglicher Nachweis erforderlich.

Andernfalls sei, wie in der letzten Stellungnahme dargestellt, die unabhängig von anderen Rechtsvorschriften erforderliche Nachweisführung gemäß dem Bundes-Bodenschutzgesetzes vorzulegen.

Vorsorglich werde darüber hinaus darauf hingewiesen, dass geplante Geothermieanlagen für die Wärmeversorgung der Neubauten mit offenen Kreisläufen wie Grundwasserzirkulationsbrunnen u.ä., welche im Geltungsbereich des Bebauungsplans angedacht sind, aus fachlichen Gründen am Standort von der Bodenschutzbehörde abgelehnt werden müssen.

Abwägung

Die betreffenden Textpassagen werden zur Vermeidung von Missverständlichkeiten dahingehend korrigiert, dass infolge der Altlastensituation im Plangebiet eine Versickerung von Regenwasser nicht vorgesehen ist. Anfallendes Regenwasser wird ggf. nach einer Zwischenspeicherung in entsprechenden Wasserspeichersystemen (z.B. Sprinklertanks) in die Kanalisation abgeleitet. Ein Teil des Regenwassers kann auf Rückhalteflächen ohne direkten Abfluss in den Boden (begrünte Dachflächen) versickert werden.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen, hat aber auf den Inhalt des Bebauungsplanes keine Auswirkungen.

FB Natur (UmNat 30)

Stellungnahme

Keine Einwände, keine weiteren Hinweise

Abwägung

Die Stellungnahme bestätigt, dass die im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung vorgetragene Hinweise von UmNat hinreichend berücksichtigt wurden. Es besteht hier kein weiteres Handlungserfordernis.

Bezirksamt Mitte, Abt. Stadtentwicklung, FB Vermessung

Stellungnahme

Es werde Folgendes angemerkt:

- südliche Grenze der Heidestraße (Geltungsbereichsgrenze), hier werde keine Straßenbegrenzungslinie gezeichnet. Die Eckpunkte müssten mit B6 und B7 bezeichnet und die textliche Festsetzung 4.2 entsprechend "...B5 sowie zwischen B6 und B7 ..." ergänzt werden.
- die Nutzungsartengrenze zwischen MK C2, C3 und C4 fehle. Die von C3E und C2E sei nicht vollständig.
- Nebenzeichnung: im Text fehle jeweils "... und die Art der Nutzung ...".

Abwägung

Die Hinweise werden in der Planfassung des nächsten Verfahrensschrittes berücksichtigt. Das Planbild wird korrigiert, hat aber keine inhaltliche Änderung zur Folge. Es kann sich allerdings durch die Ergänzung der Knotenlinien die Bezugsgröße der Nutzungsmaßberechnung (resultierende GFZ) ändern.

Aufgrund inhaltlicher Änderungen entfällt die Nebenzeichnung, so dass sich der Hinweis erübrigt.

Wehrbereichsverwaltung Ost

Stellungnahme

Durch die Planung seien die Belange der Verteidigung berührt. Der Bebauungsplan II-201c (Entwurf, Stand 7. Oktober 2009) störe ggf. die Funktion der Verteidigungsanlage Berlin-Tempelhof. Das Ausmaß der Störung sei abhängig von den nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren dieses Bebauungsplans II-201c und des Bebauungsplans II-201a sowie deren Realisierung.

Bezüglich der Belange der Verteidigung seien im Bebauungsplan II-201c ausschließlich die Baufelder MK C4 und MK C2E relevant.

Die vorgesehenen Flächen lägen ca. 5,2 - 5,5 km vom Radarsensor Tempelhof entfernt. Bis zu einer maximalen Bauhöhe von 108 m ü. NN seien Bauwerke unterhalb der Radarsicht und damit unbedenklich im Hinblick auf Verschattungseffekte. Im Weiteren werde eine Höhe Gehweg von 35 m ü NN unterstellt.

Die über die umliegende Bebauung hinaus ragenden Fassaden der zum Radar gerichteten Seiten (Süden) von Gebäuden sollten vorwiegend aus nicht elektrisch leitfähigem Material (Metall) realisiert werden. Das durch diese Gebäude hervorgerufene Störpotenzial sei radartechnisch vertretbar.

Anderenfalls könnten Störungen (Streuung und Reflexionen) auftreten. In diesem Fall wäre ein Dämpfungskonzept, analog zum Vorgang „Schimmelpfenghaus“, erforderlich (geringfügige Neigung der Fassade etc.) und es bedürfe einer gutachterlichen Betrachtung. Derzeit stehen keine Angaben zu geplanten Materialien bzw. Struktur der Außenfassaden zur Verfügung (radartechnisch relevant sei die Südseite der Gebäude). Es werde um erneute Beteiligung gebeten, wenn genauere Angaben zum Bauvorhaben verfügbar seien.

Szenario 1: separate Beurteilung des Bebauungsplans II-201c:

Das Baufeld MK C4 bleibe mit einer Höhe OK von 69 m über Gehweg unter der Radarsicht. Das Gebäude auf dem Baufeld MK C2E bleibe mit einer Höhe OK von 84 m über Gehweg nicht unter der Radarsicht und rage mit einer Höhe von 119 m ü NN ca. 11 m in die Radarsicht hinein.

Die sich durch die Breite des Objekts ergebenden Verschattungseffekte führten im Fall von weiteren Großbauten im betroffenen Seitenwinkel des Radars zu radartechnisch nicht kompensierbaren Störungen und damit zu nicht hinnehmbaren operationellen Einschränkungen.

Vorangestellte Einschränkungen der Fassadengestaltung seien zu berücksichtigen.

Szenario 2: Beurteilung des Bebauungsplans II-201c unter Berücksichtigung des Bebauungsplans II-201a:

Das Baufeld MK C4 bleibe mit einer Höhe OK von 69 m über Gehweg unter der Radarsicht. Nach den vorliegenden Unterlagen sei eine Beteiligung bei der Festsetzung des Bebauungsplans II-201a (2006) nicht ersichtlich. Dieser nun rechtskräftige Bebauungsplan sehe den Bau eines Hochhauses mit einer maximalen Bauhöhe von 100 m vor. Mit dessen Realisierung würde der Baukörper auf Baufeld MK C2E aus Richtung der Verteidigungsanlage Berlin Tempelhof durch das davor liegende Gebäude gemäß Bebauungsplan II-201a verdeckt werden. Damit ergäben sich keine zusätzlichen Feldstärkeminderungen und daraus resultierende Reichweitenreduzierungen. Einschränkungen der Fassadengestaltung würden mit Realisierung Bebauungsplans II-201a ebenfalls entfallen.

Nach Aussage des Plangebers stehe der Zeitpunkt der Realisierung des Bauvorhabens aus dem Bebauungsplan II-201a (Hochhaus mit 100 m) noch nicht fest.

Eine Bewertung der Planung gemäß Bebauungsplan II-201a selbst sei nicht Bestandteil dieser Stellungnahme.

Abwägung

Die Stellungnahme basiert auf einem vorausgegangen intensiven Kommunikationsprozess einschließlich eines Gesprächstermins am 29. September 2009 mit Vertretern der Wehrbereichsverwaltung Ost und der Übermittlung zusätzlichen Abwägungsmaterials außerhalb der formalen Verfahrensschritte.

Im Ergebnis bestätigt die Wehrbereichsverwaltung Ost, dass die Belange dieser Behörde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens ausreichend berücksichtigt werden können, so dass eine Änderung des Bebauungsplanes durch Reduzierung der Gebäudehöhe des Hochhauses im MK C2E nicht erforderlich ist.

Um sicher zu stellen, dass die Wehrbereichsverwaltung Ost im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens einbezogen wird, erfolgt ein diesbezüglicher Hinweis auf dem Bebauungsplan.

Fazit:

Festsetzungen, nachrichtliche Übernahmen und Hinweise sowie Begründung

Die Stellungnahme der für Einzelhandel zuständigen Behörde bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung führt zu einer weiteren Begrenzung des großflächigen Einzelhandels.

Die teils redaktionellen Hinweise der Abteilung VII der gleichen Verwaltung u.a. zum StEP Verkehr, Modal-Split werden eingearbeitet.

Die Stellungnahmen der DB AG und des Eisenbahnbundesamtes führen zu einer Korrektur der zeichnerischen Darstellung des Sicherheitsstreifens der S21 und zu Anpassungen in der Begründung, darunter eine ergänzende Klarstellung in der Begründung, dass das Änderungsverfahren zur Planfeststellung der S 21 im Planbild bereits berücksichtigt ist.

Aufgrund der Stellungnahme des Bezirksamtes Mitte wird eine neue Festsetzung zur Begrenzung von Werbeanlagen in den Bebauungsplan aufgenommen. Sie führt auch zu einer Ergänzung der allgemeinen Zulässigkeit von Wohnen in MK C2E in der textlichen Festsetzung Nr. 1.3 und einer redaktionellen Klarstellung zur Einhausung der Dachaufbauten in der textlichen Festsetzung Nr. 2.2. Ferner wird korrigiert, dass der Masterplan von der BVV beschlossen wurde.

Die Hinweise des Vermessungsamtes Mitte führen zu Änderungen im Planbild zur Vervollständigung der Knotenlinien zur Trennung der einzelnen Teilbereiche sowie zur textlichen statt zeichnerischen Festsetzung eines Abschnittes der Straßenbegrenzungslinie im Einmündungsbereich Heidestraße in die Invalidenstraße.

Die Stellungnahme der Wehrbereichsverwaltung Ost hat die Aufnahme des Hinweises Nr. 3 zur Berücksichtigung der Belange der Verteidigung im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens zur Folge.

Umweltbericht

Der Umweltbericht wird insbesondere hinsichtlich der vorgelegten Ergebnisse der Altlastenuntersuchung ergänzt und es wird eine entsprechend angepasste Bewertung der Schutzgüter vorgenommen.

Gutachten

Die Abbildung 1 des Verkehrsgutachtens wird aufgrund der gegebenen Anmerkungen der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung VII überarbeitet.

16. Änderungen im Nachgang zur Beteiligung

Zwischenzeitliche erfolgte eine Klärung der Eckausbildung Heidestraße/Minna-Cauer-Straße Demzufolge wird kein Umbau des Straßenlandes im Bereich des Knotenpunktes Minna-Cauer-Straße erforderlich. Da die geplante Arkade aber zur Verbesserung des Fußgängerkomforts beiträgt und auch aus verkehrlicher Sicht begrüßt wird, resultiert hieraus die Festsetzung der Arkade an der Minna-Cauer-Straße im Kerngebiet MK 4 und eine nur noch geringfügige im Umfang von nur etwa 1,5 m² großen Änderung der Straßenverkehrsfläche.

Zur Definition der Berechnungsgrundlage für die festgesetzte Höhe des Hochhauses MK 4 wird im angrenzenden Straßenland eine Höhenfestlegung von 34,3 m getroffen.

Die Knotenlinie zwischen MK 2 und MK2E wird von 10 m auf 15 m Abstand von der Baugrenze entlang der Blockdurchwegung verlegt.

Die hausinterne Rechtsprüfung führte zu folgenden Änderungen:

- Verzicht auf den Buchstaben C in den Bezeichnungen der Kerngebiete,
- Kennzeichnung der Baustelleneinrichtungsfläche, des Sicherheitsstreifens und des unterankerten Areals als nachrichtliche Übernahmen,
- Aufnahme einer aufschiebend bedingten Festsetzung (textliche Festsetzung Nr. 9) für die genannten Bereiche,
- Anpassung der textlichen nachrichtlichen Übernahmen und Hinweise an die geänderte Festsetzungsstruktur bzw. zeichnerischen nachrichtlichen Übernahmen,
- Redaktionelle Änderungen der textlichen Festsetzungen Nr. 1.1, 1.2, 1.3, 1.6, 2.4, 3.1, 4.1, 5.2, 5.3 und 7.

Anpassung der Begründung an die genannten Änderungen und Ergänzung der Abwägung in Bezug auf die Gliederung des Kerngebietes/ Wahrung der Zweckbestimmung. Überarbeitung des Umweltberichtes insbesondere in Bezug auf die Eingriffsthematik.

17. Änderung des Geltungsbereiches

Mit der Änderung des Beschlusses über die Aufstellung eines Bebauungsplans hat die Senatsverwaltung für Stadtentwicklung am 17. Februar 2010 beschlossen, den Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c um den Abschnitt der Heidestraße zwischen der Minna-Cauer-Straße und der Invalidenstraße zu erweitern.

Gleichzeitig wurde die Beschreibung des Geltungsbereiches aktualisiert und an den Geltungsbereich angepasst (siehe Titel).

Der Beschluss wurde im Amtsblatt Nr. 8 vom 26. Februar 2010 auf Seite 248 veröffentlicht.

18. Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 2 BauGB

Der Bebauungsplan II-201c hat nach fristgerechter Bekanntmachung im Amtsblatt für Berlin am 26. Februar 2010, Seite 248, mit Begründung und den umweltbezogenen Stellungnahmen zu Lärm, Altlasten, Windkomfort, Verschattungsstudie und Eingriffen in Natur und Landschaft gemäß § 3 Abs. 2 BauGB in der Zeit vom 8. März bis einschließlich 9. April 2010 in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Hauptstadtreferat, Brückenstraße, 10179 Berlin, öffentlich ausgelegt.

Auf die Durchführung der Beteiligung der Öffentlichkeit wurde zusätzlich durch amtliche Anzeige am 5. März 2010 in den Berliner Tageszeitungen „Berliner Morgenpost“, „Tagesspiegel“ und „Berliner Zeitung“ hingewiesen.

Zusätzlich bestand die Möglichkeit, den Bebauungsplanentwurf im Internet einzusehen und auch auf diesem Wege Äußerungen zu übermitteln.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sind mit Schreiben vom 5. März 2010 über die öffentliche Auslegung unterrichtet worden.

Etwa 4 Bürgerinnen und Bürger machten persönlich von der Möglichkeit Gebrauch, sich in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung über die Planungen zu informieren und trugen sich in die ausgelegte Liste ein. Während der Beteiligungsfrist gingen insgesamt 17 Stellungnahmen ein, davon 4 (plus 1 per e-Mail) über das im Internetangebot bereitgestellte Formular.

Abwägung

Die eingegangenen planungsrelevanten Stellungnahmen wurden thematisch zusammengefasst und betrafen folgende Aspekte:

1. Städtebauliches Konzept/Dichte

Stellungnahme:

Es wird eine dichte und attraktive Bebauung anstelle einer 60 m breiten Hauptstraße angeregt, die die Bedeutung Berlins als Hauptstadt und Metropole bereits am Hauptbahnhof bei Ankunft der Besucher aus dem Bundesgebiet und dem Ausland verdeutlicht.

Abwägung:

Da die Invalidenstraße bereits hergestellt ist und zudem im Geltungsbereich des festgesetzten Bebauungsplans II-201b liegt, ist der breite Straßenraum von 60 m nicht Gegenstand der Abwägung des Bebauungsplans II-201c.

Die Attraktivität einer Stadt entsteht nicht nur durch ihre Bebauung, sondern gerade aus dem Wechsel aus bebauten Quartieren und Freiflächen. Sowohl die Bewohner Berlins als auch Berlinbesucher schätzen den hohen Erholungswert, den Berlin durch sein großzügiges Netz aus Freiräumen bietet und durch den sich Berlin von anderen Metropolen unterscheidet. Diese Qualität trifft nicht zuletzt auf die nach der Wende sukzessive entstandenen Grünräume im Bereich des Spreeraumes zu.

Auch für das neue Quartier um den Hauptbahnhof ist es eine grundlegende Intention der Planung, sowohl abwechslungsreiche öffentliche Freiflächen – im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c insbesondere mit Blickbeziehungen in Richtung Norden bzw. von Norden aus auf den Hauptbahnhof – zu schaffen. Diesen offenen Landschaftsräumen soll eine verdichtete urbane Bebauung gegenüber gestellt bzw. entwickelt werden.

Der Möglichkeit zur Verdichtung werden jedoch durch die Baunutzungsverordnung, die noch auf dem Gedankengut der Charta von Athen fußt, Grenzen bzw. rechtliche Beschränkungen gesetzt. Nach Maßgabe des § 17 BauNVO darf eine Verdichtung oberhalb der dort definierten zulässigen Obergrenzen nur zum Tragen kommen, wenn eine besondere städtebauliche Situation dies erfordert.

Der Plangeber geht im Falle der im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c geplanten Bebauung vis-à-vis dem imposanten Gebäudes des Hauptbahnhofes zwingend davon aus, dass hier die Erforderlichkeit zur Überschreitung der zulässigen Obergrenzen vorliegt, da hier eine besondere städtebauliche Ausgangslage gegeben ist. Die städtebauliche Konzeption und die damit verbundene erhöhte Dichte wird beibehalten. Insoweit wird der Stellungnahme entsprochen. Eine darüber hinausgehende zusätzliche Bebauung und Verdichtung erfolgt jedoch nicht. Das direkte Gegenüber des Hauptbahnhofs kann nicht überbaut werden, da unterhalb des Geländes die unterirdische Bahnhofshalle liegt. Deshalb wurde aus dieser technischen Vorgabe heraus dem Bahnhof ein großer repräsentativer Platz, der über die Invalidenstraße hinausgeht, vorgelagert. Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Der Bereich um den Hauptbahnhof weist keine Urbanität auf. Die Situation ähnele verblüffend stark derjenigen am Alexanderplatz. Beide Bahnhöfe würden von vielen Pendler täglich genutzt, die nur für sehr kurze Zeit an den Bahnhöfen verweilen. Anstatt einer eng verbauten Innenstadt mit einem reichhaltigen Angebot an Cafés, Restaurants, Shopping-Angeboten, Büro- und Wohnraum, erwarten einen beim Verlassen der Gebäude lediglich riesige Plätze und Parkanlagen an deren Rändern tausende KFZ täglich vorbeirasten. Die kahlen Flächen wirkten nicht einladend und sollten schnellstmöglich wieder belebt werden. In diesem Zusammenhang möchte der Stellung nehmende nur davor warnen den Europaplatz zu groß werden zu lassen. Eine Innenstadt müsse kompakt sein und über kurze Wege verfügen, sonst werde sie für Fußgänger unattraktiv. Je schneller und einfacher das neue Stadtquartier am Hauptbahnhof erreichbar sein werde, also je dichter es an den Bahnhof gebaut werde, desto mehr Erfolg werde es haben.

Abwägung:

Alexanderplatz und zukünftige Europaplatz repräsentieren zwei grundsätzlich verschiedene Ausgangssituationen. Beim Alexanderplatz handelt es sich um den historischen Stadtkern, der durch Kriegseinwirkung und den Städtebau der DDR-Zeit seiner gewachsenen Struktur beraubt worden ist. Nach und nach wird unter Beachtung der heutigen Gegebenheiten und auf Basis des städtebaulichen Wettbewerbes aus dem Jahre 1993 dieses historische Zentrum wieder hergestellt. Es ist im Übrigen nicht zutreffend, dass der Bereich vorrangig von Pendlern frequentiert wird.

Beim zukünftigen Europaplatz handelt es sich dagegen um die Transformation ehemaliger, einst in peripherer Lage befindlicher Bahnflächen (Güterbahnhof) und um die Schaffung eines völlig neuen Stadtquartiers. Von der geplanten, den Hauptbahnhof umgebenden Bebauung ist heute kaum ein Bauwerk realisiert, da sich viele der Projekte noch in der Vorbereitungsphase befinden. Es bedarf nicht zuletzt angesichts der enormen Kosten, die mit den einzelnen Projekten verbunden sind, eines ausreichenden zeitlichen Vorlaufs. Somit kann nicht erwartet werden, dass ein vergleichsweise junges Stadtquartier auf Anhieb die gleiche Lebendigkeit entfaltet, wie eine „eng bebaute Innenstadtlage“. Selbstredend ist es das Ziel des Landes Berlins, dass hier zukünftig ein lebendiges Stadtviertel entsteht. Das Quartier wird sich weiter entwickeln – was ja gerade mit der vorgesehenen verdichteten Bebauung im Geltungsbereich

des Bebauungsplans II-201c beabsichtigt ist. Um eine Belegung der Erdgeschosszone zu erreichen – beispielsweise mit den angesprochenen Cafés, Restaurants und Shopping-Angeboten wurde für das MK 1 die textliche Festsetzung Nr. 1 in den Bebauungsplan aufgenommen.

Zur Dichtediskussion wird auf die Abwägung zur vorausgegangenen Stellungnahme verwiesen. In Bezug auf die Dimensionierung des Platzbereiches selbst musste der städtebauliche Entwurf auf die vorhandenen und geplanten Tunnelbauwerke reagieren. So können – wie aus der textlichen Festsetzung Nr. 9 ersichtlich – Teile des Plangebietes erst nach Fertigstellung der S 21 bebaut werden. Die Stellungnahme führt zu keiner Planänderung.

Stellungnahme:

Städtebaulich handle es sich um beliebigen „Rendidekubikmetermüll“ ohne wirkliche Akzente, da rein gar nichts vorgesehen sein, was städtebaulich faszinieren könnte. Griechenland habe trotz finanzieller Engpässe das klasse Olympiastadiondach von „Calatrava“ hervorgebracht und unterscheide sich so von der „Notdurftbaukultur“ in Berlin.

Abwägung:

Aus der Stellungnahme lässt sich kein prüffähiger Abwägungstatbestand identifizieren. Städtebaulich werden durch eine präzise komponierte Abfolge von Hochhäusern, von denen sich zwei im Geltungsbereich des Bebauungsplane II-201c befinden, sehr wohl deutliche städtebauliche Akzente gesetzt. Der südlich gelegene Hauptbahnhof ist mit seiner imposanten Dachkonstruktion ein herausragender Solitärbau. Im Übrigen regelt der Bebauungsplan keine konkrete Architektur. Die Stellungnahme führt zu keiner Planänderung.

Stellungnahme:

Das Bebauungsplanverfahren II-201c sei nicht nur Bestandteil der Entwicklungsmaßnahme „Hauptstadt – Parlaments- und Regierungsviertel“, sondern auch Teil des Masterplans Heidestraße, welcher am 5. Mai 2009 durch den Senat von Berlin und dem Bezirksamt Mitte beschlossen wurde.

Die Begründung zum Bebauungsplanentwurf II-201c würdige die mit der Umsetzung des Masterplans Heidestraße im unmittelbaren Umfeld abzusehenden baulichen Änderungen leider nicht in ausreichenden Umfang, z.B. bei der Darstellung und Würdigung der Abstandsflächenverkürzungen zur Minna-Cauer-Straße und zur Heidestraße.

Abwägung:

Der beschlossene Masterplan ist in der Begründung hinreichend berücksichtigt worden, so zum Beispiel im Kapitel I. 2.3 „Planungsrechtliche Ausgangssituation“, in dem die Beschlusslage dargelegt ist. Der Masterplan ist als eine von der Gemeinde beschlossene sonstige städtebauliche Planung gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB bei der Aufstellung von Bebauungsplänen zu berücksichtigen. Da der Masterplan aber noch sehr abstrahiert ist, können sich für die konkrete Planung noch keine verbindlichen Vorgaben ableiten lassen.

Mangels Konkretisierung könnte nicht einmal ein Abstandsflächendiagramm der umgebenden zukünftigen Bebauung erstellt werden. Der Bebauungsplan II-201c hat die Auswirkungen in die Abwägung einzustellen, die er selbst auslöst – nicht diejenigen einer potentiellen Bebauung in seinem Umfeld. Für die Verkürzung der Abstandsflächen durch die Planungen im Umfeld des Bebauungsplanes II-201c wird die Abwägung in den dann erforderlichen Bebauungsplänen zu treffen sein. Für den Bebauungsplan II-201c resultiert kein weiterer Handlungsbedarf.

2. Unterbaubarkeit öffentlicher Straßenverkehrsflächen

Stellungnahme:

Gegen die Festsetzung des Bebauungsplans II-201 c bestünden erhebliche Bedenken.

Die Bedenken bezögen sich auf die Fläche zwischen MK 1 und MK 2E in Verbindung mit der textlichen Festsetzung Nr. 3.2.

Für eine öffentliche Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung solle die Unterbauung zur Verbindung der angrenzenden Baugrundstücke zulässig sein.

Abwägung:

Zur Klarstellung: Der Bebauungsplan ermöglicht nicht die Unterbaubarkeit der Gesamtfläche der öffentlichen Durchwegung zwischen MK 1 und MK 2E, sondern nur ein maximal 10 m breites Tunnelbauwerk innerhalb der genannten Fläche.

Dies bedeutet im Umkehrschluss, dass der übrige größte Teil der Fläche ausschließlich und uneingeschränkt öffentliche Fläche bleibt.

Es handelt sich um ein Angebot an die Grundstückseigentümer, nicht um eine Verpflichtung zur Herstellung der Verbindung. Die Möglichkeit einen Verbindungstunnel zwischen den Tiefgaragen des MK 1 und des MK 2 herzustellen wurde ja gerade vor dem Hintergrund eingeräumt, dass eine Entlastung des öffentlichen Raumes von privaten Ziel- und Quellverkehr durch eine konzentrierte Tiefgaragenzufahrtssituation stattfinden kann. Damit verbunden wäre auch, dass die Erdgeschosszonen möglichst geschlossen für attraktive Nutzungen zur Verfügung stünden. Diese städtebaulichen Ziele sollen weiterhin Bestand haben. Bei Realisierung nur einer Zufahrt zu einem Tiefgaragensystem und einer unterirdischen Verbindung müsste die Durchfahrt privatrechtlich bzw. mit Baulasten geregelt werden. Ein planungsrechtliches Regelungserfordernis besteht nicht.

Stellungnahme:

Die Festsetzung einer unterirdischen baulichen Anlage dürfe nicht bedeuten, dass die Unterhaltungslast für die unterirdische Anlage dem Land Berlin obliege oder später zufalle. Hieraus entstünden Pflichten mit personellen und finanziellen Auswirkungen auf das Land Berlin.

Abwägung:

Der Hinweis ist richtig: Unterhaltungskosten für ein Tunnelbauwerk, das dem Land Berlin nicht gehört, sollten ausgeschlossen werden. Hierfür wird im städtebaulicher Vertrag, der zwischen dem Eigentümer und dem Land Berlin abgeschlossen werden wird, ein entsprechender Passus aufgenommen. Zusätzlich erfolgt die Eintragung einer Baulast. Schließlich wird noch geprüft, ob hiermit ein vollstreckbarer Titel verknüpft werden soll, um auf die ggf. erforderlichen finanziellen Mittel zurückgreifen zu können.

Stellungnahme:

Privatrechtliche Vereinbarungen mit den angrenzenden Eigentümern böten keine ausreichende Sicherheit. Es gebe vergleichbare Fälle, bei denen sich kein Verantwortlicher fände – zum Beispiel nach Insolvenz oder, weil die Baulichkeit nicht mehr benötigt werde. Im Falle dass niemand mehr greifbar sei, werde immer der Grundstückseigentümer in die Pflicht genommen.

Abwägung:

Ob die Fälle vergleichbar sind, sei dahingestellt. Das öffentliche Straßenland Berlins ist immer wieder in sehr hohem Maße von Untertunnelung betroffen, ohne dass es zu regelmäßigen Problemen führt. Im Falle des möglichen Verbindungstunnels handelt es sich nicht um ein altes Bauwerk mit ungeklärten Eigentumsverhältnissen. Der jetzige Eigentümer der Fläche kann für sich und seine Rechtsnachfolger die Unterhaltungspflicht übernehmen. Privatrechtliche Vereinbarungen sind keineswegs ungeeignet, um gegenseitige Sicherheiten zu erzielen. In Form von städtebaulichen Verträgen sind sie im § 11 BauGB mittlerweile auch im Baugesetzbuch verankert und sind zudem in der Anwendung gängige Praxis geworden.

Stellungnahme:

Auch die zum Teil praktizierte Verfahrensweise, die Unterbauung einer öffentlichen Straße als Sondernutzung nach BerlStrG einzuordnen und als Teil der Baugenehmigung mit zu genehmigen, habe sich als unzureichend erwiesen. Bei Sondernutzungen trage der Straßenbaulastträger das Risiko. Sobald ein Sondernutzer seinen Verpflichtungen nicht mehr nachkomme, müsse der Straßenbaulastträger reagieren, damit der Allgemeingebrauch und die Sicherheit auf der öffentlichen Verkehrsfläche gewährleistet blieben. Komme es zum Schaden, bestünde zwar die Möglichkeit der Ersatzvornahme, aber es bliebe offen, ob Berlin je seine Aufwendungen und die finanziellen Auslagen erstattet bekäme.

Abwägung:

Die beschriebenen Erfahrungen werden nicht in Frage gestellt. Der beschriebene Weg sollte allerdings im vorliegenden Fall nicht beschriftet werden.

Stellungnahme:

Aus vorgenannten Gründen werde die Übernahme der Verantwortung für den öffentlichen Verkehrsweg zwischen MK 1 und MK 2E durch das Land Berlin – Eigentum und Widmung -, wenn er durch eine unterirdische private Verbindung zwischen den beiden privaten Baugrundstücken unterbaut wird, abgelehnt.

Es werde vorgeschlagen,

- die Fläche zwischen MK 1 und MK 2E als private Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung festzusetzen (hellgelb/weiß gestreift),
- sie mit einem Geh- und Radfahrrecht zugunsten der Allgemeinheit zu versehen und
- sie mit einem Leitungsrecht zugunsten der Versorgungsträger zu belegen.

Gleichzeitig würde der Ankauf bzw. die Übernahme der Fläche zwischen MK 1 und MK 2E in das Eigentum Berlin entfallen.

Abwägung:

Es handelt sich insgesamt um einen etwa 1300 m² großen Teilbereich des Fußgängerbereiches von dem maximal 150 m² unterbaut werden dürfen. Schon aus der Gewichtung dieser Relation heraus ist die grundsätzliche Ablehnung der Übernahme und Widmung der Fläche als öffentliche Verkehrsfläche unverständlich. Zudem werden die Flächen nicht der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung übertragen, sondern dem Bezirk Mitte.

Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden, da die Festsetzung privater Verkehrsflächen nur für solche Flächen in Betracht kommt, auf denen kein öffentlicher Verkehr stattfindet bzw. stattfinden soll. Dies ist hier nicht der Fall, da der Hauptzweck der Verkehrsfläche der öffentliche Charakter der Fläche ist.

Vorgesehen ist eine für das Land Berlin kostenfreie Eigentumsübertragung durch den jetzigen Grundstückseigentümer, der die Fläche zudem auch in der Oberflächenbeschaffenheit als Verkehrsfläche herstellen wird.

Der Stellungnahme wird nicht gefolgt und die Festsetzungen des Bebauungsplans werden nicht geändert.

3. Art der baulichen Nutzung/Einzelhandel

Stellungnahme:

Die Festsetzung, dass im vorliegenden Entwurf auch im MK 1 großflächiger Einzelhandel ausgeschlossen wird, werde von der IHK unterstützt, da dies eine qualitätsvolle Entwicklung dieses zentralen Stadtplatzes gewährleiste.

Abwägung:

Dieser Teil der Stellungnahme unterstützt die getroffene Abwägung in die auch die Stellungnahme der IHK im Rahmen der Beteiligung gemäß §4 Abs. 2 BauGB eingeflossen ist.

Stellungnahme:

Gleichzeitig werde mit Blick auf die umliegenden Stadtzentren nochmals darum gebeten, eine Begrenzung der Verkaufsfläche für die ausnahmsweise zulässigen sonstigen Einzelhandelsbetriebe in den MK 2, MK 3 und MK 4 bei der Erarbeitung des Einzelhandelskonzeptes zu prüfen.

Abwägung:

Der Bezirk Mitte hat ein Einzelhandelskonzept erarbeiten lassen, das vor der Beschlussfassung steht. Eines der Ziele dieses Konzeptes ist u.a. die Stärkung der integrierten Lagen und traditionellen Zentren. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen im Einklang mit diesem Konzept, da es eine weitgehende Restriktion der Einzelhandelsansiedlung im Umfeld des Hauptbahnhofes vorsieht. Durch die textliche Festsetzung Nr. 1.2 sind im MK 2, MK 3 und MK 4 großflächige Einzelhandelsbetriebe ganz ausgeschlossen und sonstige Einzelhandelsbetriebe nur ausnahmsweise zulässig. Eine Begrenzung der nur ausnahmsweise zulässigen Betriebe auf eine maximale Verkaufsfläche ist mangels Rechtsgrundlage nicht möglich. Mit der Ausnahmeregelung hat der Bezirk Mitte eine ausreichende Steuerungsmöglichkeit. Im Übrigen ist zu beachten, dass es sich beim neuen Quartier um ein Kerngebiet handelt, bei dem die Gebietstypik zu wahren ist.

Die Prüfung der Stellungnahme führt zu keiner Änderung des Bebauungsplanes.

4. Städtebauliche Kriminalprävention

Stellungnahme:

Den Zielen und Zwecken der geplanten Maßnahme stehe aus Sicht der Polizei nichts entgegen, da in dem angezeigten Bereich nur ein minderes Kriminalitätsaufkommen vorliege. Die Erfahrung aus der städtebaulichen Prävention mache es bei einem solchen Bauplanungsverfahren erforderlich, die subjektive und objektive Kriminalitätslage in ihrer Wechselwirkung zu betrachten.

Daraus ergäben sich folgende Anmerkungen:

1.) Objektive Sicherheit

Das Planungsvorhaben werde erfahrungsgemäß auch Kriminalität bedingen. Ausgehend von der Lage der angrenzenden Gebiete erscheine eine Zunahme von Eigentumsdelikten, konkret Fahrraddiebstahl, Diebstahl aus Kraftfahrzeugen sowie Geschäfts- und Wohnungseinbruch, wahrscheinlich.

Die empfohlenen Maßnahmen beziehen sich auf die Ausgestaltung von Fahrradabstellplätzen, unterirdischen Stellplätzen, Eingansbereiche von Wohn- und Geschäftsgebäuden sowie Durchgangsbereichen. Ebenfalls werden Empfehlungen gegeben, um der Zunahme von Gewaltkriminalität in der Bauumsetzung entgegenzuwirken, z.B. durch ein ausreichendes Beleuchtungsniveau in allen öffentlichen Bereichen, der Gestaltung des öffentlichen Bereichs, Vermeidung einer Nutzerführung in Bereiche, in denen nur ein Fluchtweg vor einem potenziellen Angreifer vorhanden ist (Sackgassen) und der Förderung halböffentlicher Bereiche (beispielsweise Erweiterung der Lobby in den Platz hinein, Zuweisung von Straßengastronomie).

Abwägung:

Die dargelegten Anmerkungen betreffen wichtige städtebauliche Aspekte, die im Zuge der Konkretisierung und Umsetzung der Planung berücksichtigt werden können und sollten. Sie können aber auf der Ebene der Bauleitplanung u.a. mangels rechtlicher Grundlagen nicht gesichert werden. Es ist jedoch seitens der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung beabsichtigt, die vorgebrachten Belange durch eine weitere Einbindung der Kriminalprävention so weit wie möglich zu beachten.

Die Anregung kann als Vorgabe und Anforderung für die Gestaltung des öffentlichen Platzes/ der öffentlichen Straßenräume eingebracht werden. Für die Hauptbahnhofsfunktion wird zudem ein Fahrradhaus unterhalb des Viaduktes im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201da planungsrechtlich ermöglicht.

Die weiteren Anregungen zielen auf die konkrete Objektplanung, nicht auf die planungsrechtliche Zulässigkeit. Die Anregungen können als Vorgabe und Anforderung für die Gestaltung des öffentlichen Platzes/ der öffentlichen Straßenräume eingebracht werden.

Die geplante Durchwegung zwischen MK1 und MK2E ist durchgängig. Sackgassen sind nicht vorgesehen.

Die Anregung kann in die konkrete Objektplanung einfließen. Außengastronomie ist auch städtebaulich wünschenswert, kann jedoch nicht erzwungen werden. In den Erdgeschosszonen ist Gastronomie planungsrechtlich durchgängig und mit der textlichen Festsetzung Nr. 1 werden publikumsintensive Nutzungen im Erdgeschoss des MK 1 zulässig. Insofern ist der Bebauungsplan dieser Anregung bereits nachgekommen.

Stellungnahme:

2.) Subjektives Sicherheitsempfinden

Das subjektive Empfinden im öffentlichen Raum werde im Schwerpunkt durch Konkurrenzen der Nutzergruppen beeinflusst. Hier vor allem durch eine negativ wahrgenommene Überschaubarkeit des Raumes sowie den negativ wahrgenommenen Pflegezustand.

Dem könne durch Planungen begegnet werden, die die Vermeidung von Nutzerkonkurrenzen berücksichtigt, z.B. der Nutzergruppe „Radfahrer“ und der Nutzergruppe „Straßengastronomie“. Weitere Maßnahmen, die der kollisionsarmen Nutzung förderlich seien, wie:

- Leicht erkennbare Beschilderung (ohne Schilderwald)
- Optische Zuweisung der einzelnen Angebote durch bauliche Hilfsmittel (Pflasterung, halbhohle Hecken...)

werden empfohlen sowie im Hinblick auf die Sicherheitsgrundsätze (Beleuchtung, Sichtbarkeit, Öffentlichkeit, Vermeidung von Sackgassen) und Pflege im Planbereich.

Abwägung:

Auf der Ebene der Bauleitplanung können die Anregungen weitestgehend nicht berücksichtigt werden. Dies gilt insbesondere für das Benutzerverhalten, Gestaltungsfragen und Pflegemaßnahmen. In Teilen sind sie aber auch bereits in den Bebauungsplan eingeflossen.

Insofern zieht die Stellungnahme keine Planänderung nach sich. Im Bedarfsfalle wird auf die Offerte zurückgegriffen.

Die Anregungen können zum Teil als Vorgabe und Anforderung für die Gestaltung des öffentlichen Platzes / der öffentlichen Straßenräume eingebracht werden. Der eigentliche Europaplatz / Fußgängerbereich soll in erster Linie den Fußgängern vorbehalten sein und als eine Freifläche mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. In der Invalidenstraße und der Minna-Cauer-Straße sind Radwege als „Schnellverbindung“ bereits ausgebaut. Die Heidestraße ist hingegen für beide Nutzergruppen (Fußgänger und Radfahrer) vorgesehen. Die konkrete Einteilung der Straßenverkehrsflächen und der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung ist jedoch nicht Gegenstand des Bebauungsplans.

5. Verkehr

5.1 Busendstelle/Reisebusse

Stellungnahme:

Die bisher vorliegenden Planungen des zugrundeliegenden Projektes lösten bei der BVG massive Bedenken aus, weil die BVG im Planbereich des Bebauungsplans II-201c eine Endstelle für die Linie M41 unterhalte. Aus verkehrstechnologischen Gründen müsse der BVG diese Endstellenanlage auch weiterhin uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Sollte der BVG diese Anlage aus Sicht des Plangebers nicht mehr zur Verfügung gestellt werden können, wird der Plangeber gebeten, in seiner Planung einen Ersatzstandort für die Endstellenanlage mit einzuplanen.

Die BVG favorisiere hierbei den Bereich Heidestraße vor Invalidenstraße. Voraussetzung für die Umverlegung der Endstellenanlage sei die Öffnung der Heidestraße in Richtung Invalidenstraße für den Omnibuslinienverkehr. Um den Fahrgästen eine kurze Umsteigebeziehung zum Hauptbahnhof anzubieten ist es erforderlich, eine Ausstiegshaltestelle in der Minna-Cauer-Straße hinter der Invalidenstraße einzurichten.

Desweiteren werde gebeten, den ÖPNV- Aufgabenträger SenStadt VIIC bei der Planung mit einzubinden

Abwägung:

Sowohl im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung als auch der Behördenbeteiligung sind die nebenstehenden Auffassungen bereits vorgetragen worden.

Da erneut die Stellungnahme der BVG mit keinem Wort auf die getroffene Abwägung eingeht und zudem keine neuen Abwägungstatbestände vorgelegt werden, ist der bisherigen Abwägung nichts hinzuzufügen. Die zuständige Fachbehörde, die Abteilung VII, ist in das Verfahren eingebunden worden und bestätigte, dass auch ein Verbleib der genannten Busendstelle mit der Festsetzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung kompatibel ist. Für den Bebauungsplan besteht insoweit kein Änderungsbedarf bzw. entsteht kein Zeitverzug, der aus der Klärung der Anordnung des Busverkehrs resultieren könnte, da die Festsetzung von Haltestellen hier nicht Gegenstand der Planung ist.

Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Im Nachtrag zur Stellungnahme der BVG vom 17. März 2010 werde seitens der BVG der von ihr favorisierte Standort einer Endstelle übermittelt mit der Begründung, dass ein guter ÖPNV sich u. a. durch kurze Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn auszeichne. Dies sei nur bei einer Vorfahrt auf dem Europaplatz bis zum unmittelbaren Haupteingang des Hauptbahnhofs gegeben.

Abwägung:

Auch der Nachtrag liefert keine neuen Abwägungsbelange, die im Rahmen der Bauleitplanung berücksichtigt werden müssten. Der bereits zur Durchführung der frühzeitigen Behördenbeteiligung eingereichte Konzeptvorschlag vom 25. April 2007 für die Linienführung der Busse und Anordnung von Haltestellen betraf Flächen des festgesetzten Bebauungsplans II-201b also außerhalb des Geltungsbereiches des hier im Verfahren befindlichen Bebauungsplans II-201c. Auch von daher ist eine Abwägung hier im Verfahren nicht möglich.

Stellungnahme:

In Abstimmung mit dem Land Berlin sei ein Teil der zukünftigen Platzfläche für verkehrliche Anforderungen (z.B. Busreiseverkehr) hergestellt worden und werde z.Z. genutzt.

Zwischen dem Eigentümer der Flächen und dem Land Berlin solle sichergestellt werden, dass die jetzigen Funktionen erhalten bzw. einvernehmlich neu geordnet werden.

Abwägung:

Die Größe des Platzes ist ausreichend, um eine Busendstelle unterbringen zu können. Auch steht die Festsetzung eines „Fußgängerbereiches“ dem nicht entgegen. Eine weitere Einteilung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung ist aber hier nicht Planungsziel.

Der Bahnhofsvorplatz soll zukünftig hochwertig gestaltet werden und nicht vordergründig der Unterbringung von privaten Reisebussen dienen. Er soll vielmehr der Allgemeinheit zu Aufenthaltszwecken zur Verfügung stehen. Dies ist seit Anbeginn der Planungen städtebauliches Ziel, auch wenn hier ursprünglich eine öffentliche Grünfläche vorgesehen war.

Wie die BVG wird jedoch die DB AG bei der Erarbeitung der Vorgaben für die Platzgestaltung einbezogen werden. Der Bebauungsplan wird nicht geändert.

Stellungnahme:

Die Abwägung zur Situation für den Reisebusverkehr am Hauptbahnhof werde zur Kenntnis genommen. Man gehe davon aus, dass sich die Senatsverwaltung um einen Ausweichstandort bemühe, von dem aus Touristen das Stadtzentrum auch künftig schnell erreichen könnten.

Abwägung:

Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass es sich bei der Unterbringung der Reisebusse um ein Provisorium/ temporäre Nutzung handelt, die im Zuge der Fußballweltmeisterschaft entstanden ist, die jedoch dem städtebaulichen Ziel des Landes Berlins entgegensteht. Seit der Durchführung des Wettbewerbes in den 90er Jahren war klar, dass das städtebauliche Konzept für die Unterbringung einer größeren Zahl von Reisebussen keinen Spielraum lässt. Dafür war immer u.a. der Bahnhof Südkreuz vorgesehen. Diese Abwägung zieht sich durch das gesamte Bebauungsplanverfahren und wird beibehalten.

5.2 Straßenverkehrsfläche

Stellungnahme:

Es werde dringend darum gebeten, die Erforderlichkeit der östlichen Straßenbegrenzungslinie an der Heidestraße zu überprüfen. Wie bereits mit Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung nach § 4 Abs. 2 BauGB mitgeteilt worden sei, sehe der Masterplan Heidestraße eine Verbreiterung des Straßenraums vor. Entgegen der Abwägung der Stellungnahme (S. 157 der Begründung) sei es dem zuständigen Bezirk nicht möglich, im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens 1-62 planungsrechtlich die vom Land Berlin gewünschte Straßenverbreiterung vorzunehmen, da dem Bezirk aufgrund fehlender Zuständigkeit nicht die Aufhebung der durch den Bebauungsplan II-201 c festgesetzten Straßenbegrenzungslinie möglich sei. Selbst wenn sich das Land Berlin zu einem späteren Zeitpunkt dazu entschließen sollte, die Heidestraße in diesem Bereich doch nicht aufzuweiten, könne im Rahmen des Bebauungsplans 1-62 eine Festsetzung der Straßenbegrenzungslinie mit der Geltungsbereichsgrenze, d.h. ohne Aufweitung getroffen werden, so dass ein Wegfall der Straßenbegrenzungslinie im Bebauungsplan II-201c keine schwerwiegenden Konsequenzen haben würde. Es werde insoweit darum gebeten die Straßenbegrenzungslinie auf der östlichen Seite der Heidestraße ersatzlos entfallen zu lassen, damit die Frage, ob es zu einer Verbreiterung der Heidestraße in diesem Bereich komme, nicht bereits durch den Bebauungsplan II-201c quasi entschieden sei.

Abwägung:

Der Aufweitung der Heidestraße – wie im Masterplan dargelegt – nördlich des Geltungsbereiches des Bebauungsplans II-201c liegen sowohl verkehrliche als auch gestalterische Belange zugrunde. Verkehrliche Belange zur Aufweitung des Straßenraumes liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans II-201c aber nicht vor. Hier hat sie eine reine Erschließungsfunktion und nimmt keinen Durchgangsverkehr auf. Zudem ermöglicht der vorhandene Gebäudebestand keine durchgängige Aufweitung des Straßenraumes, so dass insgesamt im Bebauungsplan II-201c eine breitere Verkehrsfläche der Heidestraße als bisher vorgesehen nicht begründet werden kann. Demzufolge wäre auch der Verzicht auf die Festsetzung einer östlichen Straßenbegrenzungslinie aus eben diesen Belangen nicht begründet.

Auch der Masterplan - auf den sich die Stellungnahme bezieht - sieht keineswegs eine durchgängige Aufweitung der Heidestraße vor, sondern lediglich diejenige des nördlichen Teilabschnittes und zwar nördlich des im Masterplan vorgesehenen zwölfgeschossigen Hochhauses.

Diese ist jedoch alleine aus gestalterischen Gründen ohne zwingende Verkehrsfunktion begründet und steht im Zusammenhang mit der zukünftigen Bebauung östlich der Heidestraße, die noch nicht weiter konkretisiert ist. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Straßenbegrenzungslinie im Bebauungsplan II-201c auch zur Begrenzung der Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung erforderlich ist.

Es besteht jedoch die Möglichkeit, zur optischen und gestalterischen Aufweitung des Straßenraumes, eine Fläche zwischen zukünftiger Bebauung und östlicher Straßenbegrenzungslinie als nicht überbaubare Baufläche im Duktus des öffentlichen Raumes herzustellen und der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, ohne dass hierfür in das Privateigentum eingegriffen werden muss. Die Stellungnahme führt zu keiner Planänderung.

6. Planfeststellung/Bahnanlagen

Stellungnahme:

Dem Bebauungsplan II-201c stimme die DB Services Immobilien grundsätzlich, unbeschadet der Rechte Dritter unter Beachtung ihrer Stellungnahmen FRI-BLN-I1 RW TÖB-BLN-09-2073 vom 11. August 2010 zu. [*Gemeint ist wohl der 11. August 2009*]

Abwägung:

Die Stellungnahme ist eine grundsätzliche Bestätigung des vorgelegten Bebauungsplans.

Die im Schreiben vom 11. August .2009 - das wiederum eine Ergänzung des Schreibens vom 23. Juli 2009 darstellt - formulierten Anforderungen der Deutschen Bahn AG an die Bauleitplanung zur Berücksichtigung ihrer Belange wurden im Bebauungsplan II-201c durch

zeichnerische und textlich Festsetzungen sowie durch nachrichtliche Übernahmen und Hinweise umgesetzt.

Stellungnahme:

Im Namen der DB Station&Service AG werde mitgeteilt:

Wie im Bebauungsplan dargestellt, befänden sich im Geltungsbereich des Bebauungsplans die nördlichen Fluchttreppenhäuser und die nördliche Entrauchungsöffnung des Berliner Hauptbahnhofs mit den Zuwegungen vom und zum öffentlichen Straßenland (Invalidenstraße und Minna-Cauer-Straße). Die Funktionsfähigkeit und Erreichbarkeit dieser Anlagen einschließlich Medienversorgung müsse bei der Entwicklung der Flächen grundsätzlich gewährleistet sein.

Abwägung:

Der Bebauungsplan berücksichtigt die angesprochenen Anlagen durch nachrichtliche Übernahmen. Die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen der Funktionsfähigkeit der Anlagen nicht entgegen. Die Stellungnahme ist bereits im Bebauungsplan berücksichtigt.

Stellungnahme:

Die Treppenanlage von der Passerelle der U 55 zur nördlichen Invalidenstraße sei als Sachanlage der BVG zugeordnet und diene gleichzeitig als Fluchtweg für den Berliner Hauptbahnhof. Im bisherigen Bebauungsplanentwurf sei perspektivisch eine Überbauung der Treppenanlage berücksichtigt.

Es werde empfohlen, mit den Eigentümern zu klären, ob mit dem dauerhaften Entfall dieses Witterungsschutzes eine zusätzliche Überdachung erforderlich werde.

Abwägung:

Der Sachverhalt ist zutreffend beschrieben. Da sich gegenüber den Planungen, die bis ins Jahr 1999 Grundlage des Bebauungsplans waren, die städtebauliche Konzeption erheblich verändert hat, ist auch eine Integration des BVG Zugangs in einen Baukörper nicht mehr Gegenstand des vorliegenden Bebauungsplans. Die BVG selbst hat sich im Rahmen des geänderten Bebauungsplans zu diesem Bahnhofszugang nicht geäußert. Sie wird aber bei den Abstimmungsgesprächen zur Gestaltung der Fläche des zukünftigen Europaplatzes – außerhalb des Bebauungsplanverfahrens - eingebunden werden. Planungsrechtlich besteht kein Handlungserfordernis.

Stellungnahme:

Es werde darauf hingewiesen, dass diese Stellungnahme nicht die Belange von Bundesbehörden wie dem Eisenbahnbundesamt und dem Bundeseisenbahnvermögen berücksichtige.

Abwägung:

Das Eisenbahnbundesamt hat im Vorfeld der Durchführung des Verfahrensschrittes nach § 3 Abs. 2 BauGB dem Bebauungsplan mit Schreiben vom 18. Februar 2010 – vorbehaltlich der Zustimmung der DB AG – zugestimmt. Das Bundeseisenbahnvermögen ist nicht involviert, da es nicht mehr Grundstückseigentümer ist.

7. Boden/Altlasten

Stellungnahme:

Zum Abwägungstext (ab S. 160 ff der Begründung zur Öffentlichkeitsbeteiligung) wird seitens der zuständigen Fachbehörde auf Folgendes hingewiesen:

1. Bei der angegebenen Untersuchung seien wohl die Boden- und Grundwasseruntersuchungen der Fa. URS mit Berichtsdatum vom 4. Dezember 2009 gemeint. Diese Untersuchungen würden frühere Boden- und Grundwasseruntersuchungen und die in drei Schritten von der Intergeo von 2009 und 2010 vorgenommenen Sanierungsuntersuchungen auf dem Tankstellengrundstück Heidestraße 65-68 ergänzen.
2. Der nördliche Teil des Bebauungsplans (10-15 m breiter Streifen nördlich der ehemaligen Tankstelle) gehöre zur Altlast 10762. Dort und im Westen auf der BBK-

Fläche 831 (ehemaliger Lehrter Güterbahnhof) seien Bodenkontaminationen und Grundwasserbelastungen mit MKW, PAK, Cyaniden, Arsen und Schwermetallen oberhalb und unterhalb der Torfschicht nachgewiesen. Diese stünden aber einer Festsetzung der geplanten Nutzungen nicht entgegen. Im Rahmen der Grundwasserabsenkung des Bauvorhabens seien aber Auflagen erforderlich geworden. Bei der vom Eigentümer in Auftrag gegebenen „Detailuntersuchung“ (URS 4.12.2009) handele es sich im Wesentlichen um Grundwasseruntersuchungen außerhalb des Tankstellengrundstücks Heidestraße 65, die für den aktuellen Zeitraum orientierenden Charakter hätten. Ergänzt würden diese Untersuchungen durch Bodenproben aus dem Messstellenausbau. Im Bereich des MKW-Schadens der ehemaligen Betriebstankstelle auf dem Grundstück Heidestraße 73 (BBK-Fläche 10791) seien in einer abstromigen Messstelle keine Kontaminationen mit Mineralölkohlenwasserstoffen (MKW) und Monoaromaten (BTXE) gemessen worden. Es sei nur eine geringfügige Überschreitung der PAK-Konzentration festgestellt worden. Insgesamt könne auf Grund dieser Messungen ein größerer MKW-Schaden nicht mehr angenommen werden. Bodenuntersuchungen im Schadensbereich seien jedoch nicht vorgenommen worden. Es sei daher nicht unwahrscheinlich, dass man zumindest in der wassergesättigten Bodenzone auf Restkontaminationen stößt. Es sei daher dringend anzuraten, im Rahmen der beabsichtigten Übertragung der Grundstücksfläche im dokumentierten Schadenszentrum noch einmal Baggerschürfe bis in den Grundwasseranschnitt anzulegen und zu überprüfen, ob organoleptische Auffälligkeiten bestünden. Wie komplex und kleinräumig die geologischen Verhältnisse seien, habe sich nicht zuletzt bei der Sanierung der ehemaligen Shell-Tankstelle gezeigt. Unabhängig von möglichen Restbelastungen im Bereich der Betriebstankstelle werde für die Festsetzung des Bebauungsplans diesbezüglich kein Hindernisgrund gesehen, da die Fläche nicht mit Gebäuden überbaut werde, also eine Sanierung nicht grundsätzlich verhindert werde. Westlich der ehemaligen Betriebstankstelle in 10 bis 30 m Entfernung gebe es einen Grundwasserschaden mit PAK (bis 62-fache Überschreitung des Schadenswertes) und eine leichte Überschreitung der Benzolkonzentration. Möglicherweise handele es sich hier um einen eigenständigen Eintragsbereich. Dieser Bereich liege weitgehend in der Trassenführung der zukünftigen S 21, mit deren Baufortsetzung bereits begonnen worden sei, so dass sowohl Bodensanierung und Grundwassersanierung zum größten Teil sichergestellt seien, da die Bodenschutzbehörde bei der Planfeststellung entsprechende Auflagen erteilt habe.

Zur Altlast auf dem ehemaligen Tankstellengrundstück Heidestraße 65-69 (BBK-Nr. 2079): Die Fläche sei bis zum Dezember 2009 eine Tankstelle gewesen, auf der eine Restkontamination mit Monoaromaten (BTXE) und untergeordnet mit MKW und PAK im Boden und Grundwasser vorhanden gewesen sei. Der Kraftstoffschaden sei vom Sanierungspflichtigen im Januar und Februar auf der Fläche gemäß den vereinbarten Sanierungszielwerten erfolgreich im Boden und Grundwasser saniert worden (Sanierungsbericht Intergeo vom 12.3.10). Vom Kraftstoffschaden seien nur vereinzelt geringe Restgehalte i.d.R. weit unterhalb der Sanierungszielwerte verblieben. Insgesamt seien 1.892 t kontaminierter Boden beseitigt und 40.000 m³ Grundwasser oberhalb der wasserhemmenden Torfschichten abgepumpt worden (Sanierungsbericht Intergeo vom 12.3.10). Verblieben seien derzeit noch Restkontaminationen aus der Auffüllung, wo diese nicht vollständig entfernt wurde (v.a. Cyanide und Schwermetalle). Die Belastungen seien, wie in der gesamten Auffüllung auf dem Bahngelände, nicht gleichmäßig verteilt, sondern lägen „nesterweise“ vor.

Wegen dieser Restbelastung bis in die wassergesättigte Bodenzone, die nicht auf den Tankstellenbetrieb zurückgeht, könne die Fläche derzeit nicht vom Altlastenverdacht befreit werden. Da die unmittelbar bevorstehenden Baumaßnahmen durch einen solventen Bauherren vorsähen, den verbliebenen noch kontaminierten Boden auszuheben, bestünden keine Bedenken mehr gegen die Baumaßnahme. Die dafür notwendigen bodenschutzrechtlichen Anforderungen seien bereits als Auflagen ins wasserrechtliche Verfahren eingebracht worden.

3. In Richtung der aktuellen Grundwasserfließrichtung von Nordost nach Südwest liege in ca. 150 m Entfernung ein ehemaliger Gaswerkstandort mit Teerölkontaminationen, die bis in 22 m Tiefe nachgewiesen worden seien. Die Fläche sei noch nicht abschließend saniert worden. Bei langfristigen Bauwasserhaltungen sei eine Verlagerung der Schadstofffahne unterhalb der Tunnelanlagen durchaus vorstellbar (z.B. Kumulation verschiedener Absenkungen mit nicht dichter Baugrube). Für Einzelvorhaben werde diese Gefahr bei dichter Baugrube als gering eingeschätzt. Ein Monitoring bei allen Grundwasserabsenkungen im Rahmen von Planfeststellung und wasserrechtlichen Erlaubnissen stelle sicher, dass solche Prozesse rechtzeitig erkannt werden können. Für das Bauvorhaben Europaplatz 1 sei das entsprechende Monitoring bereits beauftragt worden.
4. Notwendige Monitoringmaßnahmen seien im Planfeststellungsverfahren und für die wasserrechtliche Erlaubnis für den Neubau auf der ehem. Shell-Tankstelle verbindlich festgelegt worden, so dass damit für die Altlastenbelange ausreichend Kontrollmaßnahmen zur Verfügung stünden.

Abwägung:

Die Abwägungen aus früheren Verfahrensschritten werden nicht geändert. Der Umweltbericht wird aber an die aktuelle Situation hinsichtlich der Bewertung der Bodenbelastungen durch die zuständige Fachbehörde angepasst.

Stellungnahme:

Zur Kennzeichnungspflicht im Bebauungsplan werde von der Bodenschutzbehörde nicht Stellung genommen, da dies in den Zuständigbereich der planaufstellenden Behörde falle. Zusammenfassend werde festgestellt, dass auf Grund des erzielten Sachstandes keine Bedenken gegen die Festsetzungen des Bebauungsplans bestehen.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Abwägung des Plangebers, dass eine Kennzeichnung nicht erforderlich und der Sachlage angemessen ist.

Die Stellungnahme revidiert aufgrund der geänderten Sachlage die im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgetragenen Bedenken und stützt damit ausschlaggebend und aus fachbehördlicher Sicht die Planung. Der Festsetzung des Bebauungsplans stehen Bodenbelastungen somit nicht mehr entgegen.

Dieser Aspekt wird in der Begründung im Kapitel II.4.2 ergänzt.

8. Sonstige Umweltbelange / Lärm

Stellungnahme:

Seitens des Fachgebiets Immissionsschutz und des Fachbereiches Natur bestünden keine Bedenken und weitere Hinweise.

Abwägung:

Die Stellungnahme stützt die Planung.

Stellungnahme:

In den Schriften zum Bebauungsplan, bspw. in der Begründung, werde unter dem Stichpunkt Lärm u.a. die Eisenbahntrasse angeführt. Neben dieser seien natürlich auch die Straßen eine nicht zu vergessende Lärmquelle, die ja auch benannt seien.

Unklar sei bisher in der Begründung, warum die geplante Straßenbahntrasse entlang der Invalidenstraße hier keine Beachtung fände! Es werde angeregt, die Ergebnisse der "Lärm-Untersuchungen", die sich mit der Machbarkeit der Straßenbahnlinie beschäftigten, gezielter mit einfließen zu lassen.

Abwägung:

Die in der Stellungnahme vorgetragene Anregung wurde aufgegriffen und eine ergänzende schalltechnische Untersuchung zu den Lärmimmissionen der zukünftigen Straßenbahnlinien in Auftrag gegeben. Diese kommt zu folgendem Ergebnis:

„Unter Berücksichtigung des Straßenbahnverkehrs im Bereich der Invalidenstraße kommt es im Vergleich zu den Ergebnissen der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung nicht zu einer maßgeblichen Änderung der Lärmsituation. Lediglich an der Südostfassade des den Straßenbahngleisen nächstgelegenen Gebäudes A kommt es vereinzelt zu einer Pegelerhöhung von maximal 1 dB(A).

Im Ergebnis dieser ergänzenden Untersuchung ist festzustellen, dass die Lärmimmissionen des Straßenbahnverkehrs im Vergleich zu den Lärmimmissionen des Kfz-Verkehrs eine untergeordnete Rolle spielen.“ Auswirkungen auf das bisherige Abwägungsergebnis ergeben sich durch ergänzende Untersuchungsergebnis nicht.

Das Ergebnis der Untersuchung wird im Kapitel II.3.3.1.1 des Umweltberichtes ergänzt.

Im Übrigen handelt es sich bei der Straßenbahn um eine Anlage, für die auf der Basis des Fachplanungsrechtes die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden. Dabei werden auch die durch die Straßenbahn entstehenden Lärmbelastungen zu beachten sein.

9. Technische Einrichtungen/Leitungen

Stellungnahme:

Aufgrund des eingereichten Planentwurfes sei festgestellt worden, dass fernmeldetechnische Sicherheitsanlagen des IT-Dienstleistungszentrums Berlin betroffen seien. Gegen den Bebauungsplan II-201c gebe es jedoch keine Bedenken und Einwände.

Abwägung:

Aus den beigefügten Unterlagen der Stellungnahme ist ersichtlich, dass sich alle dargestellten Leitungen im öffentlichen Straßenland befinden. Auf den Bebauungsplan hat die Stellungnahme daher keine Auswirkung.

Stellungnahme:

Zur Planung habe die Telekom bereits mit Schreiben vom 13. Mai 2009 Stellung genommen. Die Stellungnahme gelte unverändert weiter.

Abwägung:

Die aufgrund der Stellungnahme vom 13. Mai 2009 getroffene Abwägung führte nicht zur Belastung einer Fläche mit dem geforderten Leitungsrecht in der jetzigen Lage.

Diese bedeutet, dass zukünftig das bestehende Kabel / die Telekommunikationslinien auf Kosten des Grundstückseigentümers ins zukünftige öffentliche Straßenland verlegt werden müssen, um das Baufeld von Leitungsrechten frei zu stellen. Eine solche Regelung ist Gegenstand des städtebaulichen Vertrages, der zwischen der Vivico und dem Land Berlin abgeschlossen wird. Die Kostenübernahme wird – in Absprache mit der Telekom – auch in den Kaufvertrag des Grundstückes aufgenommen.

Die rechtwinklige Eckausbildung ist seit der Entscheidung über den Städtebau aus dem Jahre 1994 Bestandteil der Planung und letztendlich einer der Gründe - wenn auch nicht der zentrale - die Verkehrsführung gegenüber der Planfeststellung und der Realsituation zu ändern. Ein Belastung dieser Fläche mit einem Leitungsrecht könnte den gewünschten Städtebau an dieser Stelle beeinträchtigen und wäre somit kontraproduktiv, so dass es auch nach erneuter Abwägung nicht in den Bebauungsplan aufgenommen wird.

10. Gestaltung/Werbeanlagen

Stellungnahme:

Gegen die neu aufgenommene textliche Festsetzung Nr.8, Gestaltungsregelung / Ausschluss von Werbeanlagen, würden Einwendungen erhoben. Grundsätzlich würde das Anliegen, Werbung mit dem Stadtbild in Einklang zu bringen, unterstützt. Durch das in der Berliner Bauordnung verankerte Verunstaltungsverbot werde nach Auffassung der IHK jedoch bereits in ausreichender Weise gewährleistet, dass das Stadtbild beeinträchtigende Werbung nach genauer Einzelfallprüfung gegebenenfalls versagt werden könne. Eine zusätzliche Regulierung einzelner Werbeträger über den Bebauungsplan werde somit für nicht notwendig gehalten.

Abwägung:

Die Intention der Festsetzung zielt keinesfalls auf eine restriktive Handhabung von Werbeanlagen generell. Gerade im einen Quartier gegenüber dem Hauptbahnhof einer Metropole und in einem Kerngebiet wäre dies nicht abwägungsgerecht und vermittelbar. Der Plangeber hat jedoch ganz gezielt wenige bestimmte Werbeträger (Werbescreens, LED Tafeln und LED Laufbändern) an Fassaden und auf Dächern ausgeschlossen, weil diese aufgrund ihrer Leuchtkraft und Bewegtheit einen stark aggressiven und dominanten Charakter haben und ggf. gerade herkömmliche Werbung in den Hintergrund treten lassen. Um diesbezüglich für das Baugenehmigungsverfahren klare Vorgaben und Planungssicherheit zu haben, hat der Plangeber diese Gestaltungsregelung auf der Ebene der Bauleitplanung eindeutig und allgemein verbindlich sicher gestellt. Die Regelung wird beibehalten.

11. Sonstiges

Stellungnahme:

Zur o.g. Planung gäbe es seitens der Bundeswehr keine weiteren Bemerkungen. Die Stellungnahme vom 13. November 2009 behalte weiterhin Gültigkeit.

Abwägung:

In der angesprochenen Stellungnahme hatte die Wehrbereichsverwaltung Ost bestätigt, dass das Konzept des Bebauungsplanverfahrens II-201c mit seinen geplanten Hochhäusern weitergeführt werden kann, da die Belange die sich diesbezüglich daraus ergeben durch den Hinweis Nr. 2 in den Bebauungsplan ausreichend berücksichtigt wurden. Weiterer Handlungsbedarf besteht nicht.

Fazit:

Die Berliner Stadtreinigungsbetriebe, die Bundesnetzagentur und die WGI GmbH gaben erneut Stellungnahmen ab, die bereits wortgleich oder annähernd wortgleich in den Verfahrensschritten nach § 4 BauGB eingegangen und abgewogen worden waren. Sie hatten zu keiner Planänderung geführt und erbrachten keine neuen Abwägungstatbestände.

Der Verfahrensschritt nach § 3 Abs. 2 BauGB führte zu keiner Änderung der städtebaulichen Gesamtkonzeption oder den Inhalten des Bebauungsplans. Die Begründung wurde im Umweltbericht hinsichtlich der Sachlage zu den Bodenbelastungen aktualisiert und durch die Ergebnisse der ergänzenden schalltechnischen Untersuchung ergänzt. Aufgrund der Stellungnahme des Amtes für Natur und Umwelt wurde das Kapitel II.4.2 hinsichtlich der Abwägung zu den Bodenbelastungen ergänzt.

Alle vorgebrachten Stellungnahmen – sowohl die öffentlichen, wie auch die privaten – sind gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden. Die Stellungnahmen führten zu keiner Änderung der Festsetzungsinhalte des Bebauungsplans.

19. Abgeordnetenhauszustimmung

Das Abgeordnetenhaus von Berlin hat dem Entwurf des Bebauungsplans II-201c vom 26. Februar 2010 am 1. Juli 2010 zugestimmt und damit auch das Ergebnis der Interessenabwägung gemäß § 1 Abs. 7 BauGB gebilligt.

RECHTSGRUNDLAGEN

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585) 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) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), 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 in Verbindung mit der Fassung vom 12. März 1987 (BGBl. I S. 889), zuletzt geändert durch Art. 6 des Gesetzes vom 18. August 1997 (BGBl. I S. 2081, 2110);

Berlin, den 25. Oktober 2010

Ingeborg J u n g e – R e y e r
Senatorin für Stadtentwicklung

VERORDNUNG

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

Vom 25. Oktober 2010

Auf Grund des § 10 Abs. 1 des Baugesetzbuchs in der Fassung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), in Verbindung mit § 9 Abs. 3, § 8 Abs. 1 und § 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-201c vom 26. Februar 2010 für das Gelände zwischen Minna-Cauer-Straße, Heidestraße und Invalidenstraße sowie einen Abschnitt der Heidestraße im Bezirk Mitte, Ortsteil Moabit, wird festgesetzt.

§ 2

Die Urschrift des Bebauungsplans kann bei der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Abteilung Geoinformation, 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,

in den Fällen der Nummern 1 bis 3 innerhalb eines Jahres, in den Fällen der Nummer 4 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.